



Dansk Model-Jernbane Klub.

Meddelelse nr. 196

På Københavns Hovedbanegård står der i afgangshallen ved nedgangene til fjerntogsperronerne nogle aldeles vidunderlige gamle togskiltestandere, som med deres løvefødder og gesvejsninger er med til at opretholde de sidste rester på banegården af den klunketidshygge, som nu må vi gemer for meter for meter for hypermoderne hælebare, neonreklamer og cafeteriaer med "formgivne" stole.

De billetkontrollører, som ved nedgangene med stor nidkærhed våger over, om de rejsende er forsynet med gyldig rejsehjemmel eller om de søger at smutte med ned på en brugt biografbillet (er praktiseret.) passer med lige stor omhu togskiltene og sørger for at destinations- og klokkesletsangivelserne pilles ned nøjagtigt på det tidspunkt, da toget afgår efter køreplanen.

Her er imidlertid et af de tilfælde, hvor man må klage over for megen præcision fra statsbanernes side. Forholdet er nemlig det, at det meget hyppigt sker, at toget - rettidigt - er pillet af standeren i hallen, medens det virkeligheden stadig holder nede ved perronen og således ville kunne nås af en forsinket rejsende. Jeg vil således råde enhver, der på hovedbanegården kommer et par minutter forsent til et fjerntogs ordinære afgang, til alligevel at søge ned på afgangsperronen, det holder der måske endnu.

Der synes dog at måtte kunne etableres en eller anden form for forbindelse mellem perronvagten og manden ved nedgangen i afgangshallen, således at sidstnævnte først stryger skiltningen, når førstnævnte sender toget afsted. Hvis DSB ikke kan finde ud af, hvordan det skal gøres, tror jeg såmænd nok DMJKs elektroafdeling vil kunne give et par gode råd.

Hermind, DMJK.

ProgramoversigtDANSK MODEL-JERNBANE KLUBOnsdag den 4/3 1964, kl. 20,00

aflægger vi besøg i "Modeljernbaneklubben HO". Klubben har til huse Nordkærvej 1, kld. t.h., og har i forvejen gjort opmærksom på sine trange pladsforhold. Vi forventer alligevel, at alle vore HO-interessererede medlemmer vil få stort udbytte af denne aften og gør opmærksom på, at der ikke er byggeaften på Nørrebro denne onsdag.

Turleder: Hermind.

Tirsdag den 10/3 1964, kl. 20,00

afholdes i Cirkelordenens lokaler, Falkoneralle 96 ordinær generalforsamling med dagsorden ifølge lovene.

Onsdag den 18/3 1964, kl. 19,30

Vi mødes på modelanlægget på Nørrebro St., hvor lederen af klubbens nystartede HO-afdeling, Erik Schau Andersen, vil redegøre for planerne for afdelingens virke. Vi håber, at alle vore HO-interessererede modelbyggere vil møde op og deltage i en drøftelse af tilrettelæggelsen af arbejdet i afdelingen.

Forårsturen

Vi gør allerede nu opmærksom på, at klubben arbejder med planer om at lade årets store forårstur gå til Hamburg hvor vi vil se både på "rigtige" jernbaner og på modeller. Turen vil formentlig finde sted i weel-end'en 23./24. maj og det endelige program vil snarest blive offentliggjort her i bladet.

E. Mikkelsen, DMJK.

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUBSøndag den 1/3 1964, kl. 9,00 til ca. 12,00

Kørsel på modelbaneanlægget, hvortil medlemmer med venner og bekendte er velkomne.

Tirsdag den 3/3 1964, kl. 19,30

Lysbilledaften. Svend Jørgensen og Ole Chr. Plum viser lysbilleder fra DJKs arbejdsmark og fra en studierejse til Spanien, hvor Svend Jørgensen har været for at studere damplok.

Lørdag den 21/3 1964, kl. 14,00 til ca. 18,00

Køredag som ovenfor.

P.E.Jensen, SMJK.

JULETRAFIKKEN 1963

Af E. Lehmann, DMJK.

I artiklen er anvendt DSB' tjenstlige stationsforkortelser

Årets juletrafik var præget af, at julen 1963 lå midt i en uge, samt af, at flere og flere holder fri før eller mellem jul og nytår.

Fredag den 20/12 om eftermiddagen startede juleperioden for persontrafikkens område med en svag optakt. Togene på Kh var langt fra overfyldte, hvilket nok skyldtes at flere af stammerne var forstærket med ekstravogne, som der desværre ikke var behov for, men derimod var der nogle forsinkelser i afgang (afg.) og ankomster (an.), som nok skyldtes et lettere snefald om eftermiddagen. Tog 265, afg. 17,00, var således ca. 16 minutter forsinket ($\div 16''$). Oprangeringen (Opr:) var: MY+CPE+5C (CM, CO eller CP eller en kombination af disse vogne) +AR+AC+3C+(1 OHJ BL - vognen gennemføres til Nyk. Sj.)+2C bakerst til Ro. Tog 157, afg. 17,20, var $\div 15''$, og toget var i dagens anledning ændret fra MX-tog til tog fremført af MY. Opr: MY+CAE+CC+AD-AY (dobbelvogn) +2CL+5C bakerst til Nf. Tog 71, afg. 17,23, $\div 20''$, sædvanlige Opr: MX+CLE+3CL+AC+3CL. Tog 59, afg. 17,30, $\div 10''$, Opr: MY+4CC (CA eller CC eller en kombination af disse vogne) +CD+2AL+7CC.

An. tog fra Vest (Ro): Tog 58, an. 16,54, $\div 36''$, Opr: MY+6CC+2AC+CD+4CC. Tog 246, an. 17,13, $\div 25''$, Opr: 2MO+DJ+2CR+CL+CM. Tog 78, an. 17,40, $\div 18''$, Opr: MX+DC+AC+CD+4CC+IA.

Tog 464, an. 17,50 fra Hg var $\div 10''$, Opr: MX+CLE+CL+IV. Toget medførte ikke de gennemgående vogne fra Stockholm (Cst). Disse indgik først med forsinket tog 460. Derfor måtte tog 121, København-Ekspres, afgå uden forbindelse fra Cst. Toget, afg. 18,00, var $\div 8''$, og fremførtes som sædvanlig af tysk materiel (VS-VM+VT). Tog 65, afg. 18,05, Nordjyden, som planmæssig bliver kørt af et af de nye 8-vogns lyntog, blev i stedet fremført af 2xMS-AA-MS (de gamle 3-vogns lyntog), hvilket sandsynligvis skyldes maskinskade på de nye lyntog, hvad der iøvrigt er en del af - desværre.

Efter 65's afg. ebbede trafikken ud til det mere normale, men senere på aftenen bemærkedes ret pæne forsinkel-

ser i an., således var tog 460, an. 18,49, ÷51", Toget medførte iøvrigt den forsinkede forbindelse fra Cst. Opr: MX+ SJ ABO4c LÅ (Gøteborg C-Kh)+SJ ABO7b LÅ (Oslo-Kh)+SJ FO5b LÅ (Oslo-Kh)+SJ ABO3 LÅ (Cst-Kh)+SJ BO1 LÅ (Cst-Kh)+4CL+AL. Tog 66 fra Kø, an. 19,32, ÷ 53", Opr: MY+DB D4üm (Basel-Kh)+DC+CD+3CC+2AC+CD+3CC. Tog 254, an. 19,27, ÷30", Opr: E+5C+AR+C+CLE+DH+1 godsvogn.

Derimod var afgangene normale. Tog 67, Østjyden, afg. 19,45, ÷7", ændret Opr: fra 3-vogns til 4-vognslyntog MB-FJ+AB-MB. Tog 75, afg. 19,35, normal Opr: MX+4CC+CD+AC. Særtog (rejse- + ilgods til Fyn/Jylland) 6375, afg. 19,53, ÷21", Opr: 2MO+3 godsv.+HD (Od)+EA (Fh)+EA (Ar)+EA(Str) +1 godsv. (Fa). Tog 85, afg. 20,35, Opr: MY+4CC+CD+AC+2CC+EA (Fh)+DD (Ng)+DM (Ab)+DD (Fa)+EA (Fa)+1 godsv. Efter disse afgange, hvor post- og pakvognene prægede togstammerne, var der ikke ret meget mere at bemærke den aften.

Lørdag den 21/12 startede koldt med en del rim og sandsynligvis en del sne i Sverige/Norge, som indvirkede noget på trafikken i løbet af formiddagen. Tog 109, afg. 7,00, Hamburg-Ekspress, var forstærket, og Opr: var MY+AV+CC (Rf)+ følgende til Hamburg (Hmb) 2CC+AC+2CC+CAE+1 tom DB D4üm. Særlyntog, Hosekræmmeren, afg. 7,15, Opr: MS-AA-MS. Tog 11, afg. 7,20, sædv. Opr: MB-FJ+AB-MB. Tog 410, an. 6,44 fra Hg og Cst meldtes stærkt forsinket, an. først 9,09. Tog 20, an. 7,23 fra Kø medførte ikke rejsende fra Fyn/Jylland, Opr: MY+2CC. Denne forbindelse indgik først 8,45. Tog 111, afg. 7,40, fremførtes som sædvanlig af MX+ ændret Opr: 4CL+AC+3CL+CAE. Tog 100, an. 6,55, Hispania-Ekspress, var ÷37", Opr: MY+Mitropa WL AB Yge (Berlin-Kh)+CC (Ge-Kh)+DB AB4üm (Hmb-Kh)+DB AB4üm (Port Bou-Kh)+DSG WL AB4ümg (Frankfurt a/M-Kh) + DB BC4üm (Hmb-Kh) + DB post 4e (Hmb-Kh) + DB D4üms (Hmb-Kh)+AV+2CC.

Tog 15, afg. 8,00, Limfjorden (ny lyntogsstamme), måtte køre i 2 afdelinger, hvilket skyldtes, at der var anbragt sneplove på begge styrevogne (tog 15-I, afg. 8,00, Opr: MA-AM-BR-BS, Kh-Fh. Tog 15-II, afg. 8,02, Opr: BS-BM-AM-MA, Kh-Str) således at disse (BS) ikke kunne sammenkobles. Ak ja!

Tog 225, afg. 8,05, Opr: MX+CLE+3CL+AC+3CL. Tog 27, afg. 8,10, Opr: MY+4CC+CD+2AL+5CC+DC. Tog 416, an. 8,20, Opr: MX+CLE+5CL+AC, fortsatte som sædvanlig som tog 23, afg. 8,30, og blev som planlagt forstærket med AV+CL+2C, der blev anbragt bagpå 416's stamme af en rangermaskine (RM), hvilket voldte en del vanskeligheder (forsinkelser

af rangerbevægelser), således at tog 23 blev ÷20". Ca. 8,45 ankom forsinket forbindelsen, tog 20, fra Fyn/Jylland, Opr: E+EA+WL (Es-Kh)+DB (Ar)+DD (Fh)+EA+WL (Fh-Kh)+BL (Fh-Kh)+AC+CD+4CC. 9,09 ankom forsinket Stockholm-forbindelsen, tog 410, Opr: MX+SJ BF014 LÅ+SJ WL ABO6 LÅ+SJ WL B06 LÅ+SJ WL B014 LÅ+SJ WL A05a (alle 5SJ Cst-Kh) +3CL+AC.

Iøvrigt var der også på lokale forbindelser nogle forsinkelser, således var tog 214, an. 7,46, ÷24", Opr: MX+5C+CPE+20HJ BL (tomme), tog 118, an. 7,56, ÷19", Opr: 2MO+5CL, tog 218, an. 8,46, ÷5", Opr: 2MO+3C, tog 132, an. 8,52, ÷26". Opr: 2MO+2C+DJ. Fra Hi var iltog, an. 7,59, ÷19", persontogene an. 8,20, ÷18", an. 8,40, ÷14", og iltoget 9,00, ÷4". Tog 120, an. 9,08, ÷16", som følge deraf blev 421, afg. 9,22 (Hg) ÷6". Toget fortsætter altid til Hg, Opr: var MX+CM+AU+2CL+2C+AV+CLE. Tog 620, an. 8,30, ankom uden rejsende fra Malmø (Cst), Opr: MY+3C+CL. 9,30 indgik tog 620's rejsende sammen med tog 615-II, (stamme+lok. fra tog 615 til Frihavnen, afg. Kh 8,27), Opr: MX+WL nr. 1 (Cst-Kh-Rom)+3SJ WL+SJ DF030(post)(Cst-Kh)+20HJ BL+CPE+5C. Tog 115 var dubleret med en første afdeling afg. 9,40, som dog blev ÷25", Opr: MX+4CC+CD+AC+5CC. Tog 235, afg. 9,55, ÷15", Opr: MY+DH+CLE+6CL+AD-AY+2CL. Som følge af 620's samt 420's (fra Hg an. 8,50, ÷ca. 90" forb. fra Oslo) forsinkelser blev tog 115 en hel del forsinket i afg. fra Kh, Opr: MY+2CC+AV+WL(Kh-Wien)+(CC+FS ABz Kh-Rom)+(WL Cst(620) Kh-Rom)+(WL Kh-Milano)+(NS PW+CC+NS AB Kh-Hook v.H.)+(AV Kh-Amsterdam)+(BL+AV Kh-Nakskov).

Kl. ca. 12,00 er der på en almindelig lørdag altid meget travlt på Kh, idet den tidligere week-end præger både lokal- og fjerntrafikken, og når det så er en lørdag den 21/12 samt et ustabil og koldt vejr og ret pæne forsinkelser i an. fra Vest, giver dette nogen uorden i de beregnede planer. Tog 33, Engländeren, afg. 11,40, lagde ud med en forsinkelse på 20", Opr: MY+CC+CAE+CC+AD-AY. Tog 434 fra Hg, an. 12,00, ankom rettidig, Opr: 2MX+EC+DB+SJ F5a+AV+2C+2CL+AU+CM. Fortog (2MX+EC+DB+SJ F) udrangerede til pladsen, medens resten blev stående i hallen som 139's bagtog. MX+CPE+5C trykkede derefter ned i hal fra pladsen og tilkoblede 434's bagtog. Derpå bremseprøve, facit 139, afg. 12,30, ÷11".

(fortsættes side 10 f.n.)

DANSK MODEL-JERNBANE KLUBS UDS STILLINGSANLÆG
til TEKNISK MUSEUM

(se også Adams Hjørne, SIGNALPOSTEN 1. årg. nr. 9.)

Da direktør K.O.B.Jørgensen, Teknisk Museum, den 3. oktober 1962 fremkom med en invitation til klubben til at deltage med et historisk korrekt modeljernbaneanlæg i museets udstilling "Fra Muskelkraft til Maskiner" i Den Frie udstillingsbygning ved Østerport i december 1963, satte han klubbens bestyrelse i et dilemma. Kunne det, når hendsås til 25-års jubilæumsfestlighederne i marts 1963, hvortil forberedelserne måtte antages at kræve hele tiden indtil da, nås i tiden fra april til november 1963 incl.? Nok var de fleste sporstykker og det rullende materiel for hånden, men der manglede sporskifter, signaler, sikringsanlæg m.m. Og til Teknisk Museum var det bedste ikke for godt. Efter konference med klubbens afdelingsledere besluttede man dog at sige ja tak. En sådan lejlighed til at vise, hvad vor klub formåede, ville det være svært at få igen lige med det samme.

Det første møde blev holdt den 2. april 1963. Her forelå oplysning om, at de to lokaler, vi disponerede over til modeljernbaneanlægget målte ialt ca. 18 x 4,3 m. Lokalerne var næsten lige store og forbundet med en dør, hvorigennem banen måtte føres. Kun det ene lokale kunne gøres tilgængeligt for publikum og der var til dette formål en mer-plads i nævnte lokale på ca. 8,5 x 2,2 m. Efter nogen diskussion vedtoges det at bygge en ringbane med 4 stationer og gennemgående sporisolering til opbygning af et fuldautomatisk sikringsanlæg. Startskudet var givet til alle tiders handicap steeple-chase på lukket bane.

Snart efter forelå den endelige tegning af anlægget og opbygningen kunne begynde. Baneafdelingen tog fat med sporlægning og landskabsbygning i en garage i Gentofte, elektroafdelingen begyndte at tegne strømkredsløb og trafikafdelingen udarbejdede en nøjagtig køreplan for togdriften. I løbet af sommeren begyndte arbejdet at brede sig som ringe i vandet, mere tempo, flere i arbejde. Ult. september havde elektroafdelingen tegnet og revideret alle strømkredsløb og relæstelsmonteringen begyndte. Sporskifterne var færdigbyggede og sporlægningen så vidt fremskredet, at man, også ikke mindst af hensyn til at få en hel-

hed ud af landskabsopbygningen, begyndte at se sig om efter et lokale, hvor hele anlægget kunne prøveopstilles og færdigmonteres. Det lykkedes at fremskaffe et sådant ved Ministeriet for offentlige arbejders og Christiansborg Slotsforvaltnings hjælp og medio oktober flyttedes alt arbejde til en stor kælder i den indre by. Slutspurten her blev hektisk, men ved en energisk indsats fra alle de implicerede, var hele anlægget klar til transport til Den Frie's bygning om morgenen den 11. december. Kl. 2,30 natten mellem den 11. og 12. december var det sidste kabel forbundet, det sidste søm slået i og den sidste maling strøget på. Alt var klart til udstillingens åbning den 12. december 1963 kl. 10,00.

Udstillingen var åben alle hverdage kl. 10,00-20,30 og søn- og helligdage kl. 10,00-17,00. Der blev kørt ca. hver halve time i åbningstiden og kørselen blev udført og overvåget af klubmedlemmer på skift. En lille uges tid efter åbningen var robotten for programstyring af anlæggets kørsel færdig og blev koblet ind. Den lignede en Storm-P opfindelse, men fungerede som et lille mirakel. Den stillede selv togvejen, gav afgangssignal, overvågede togets kørsel, modtog tilbagemelding fra togets ankomststation, stillede den næste togvej o.s.v., alt efter køreplanen og den angivne rækkefølge.

Det rullende materiel var udlånt af klubbens medlemmer og enkelte modeller fra Slagelse Model Jernbane Klub. Enkelte andre ting var lånt hos klubben Modeljernbanen og af Morten Grennes, HgJK.

Inden hver demonstration fremkom "den vagthavende i kommandoposten" overfor publikum med følgende korte orientering om modeljernbaneanlægget:

"Dette historisk korrekte modeljernbaneanlæg er opbygget af medlemmer af Dansk Model-Jernbane Klub og dens søsterforening Jernbanehistorisk Selskab.

Betegnelsen historisk korrekt er brugt for at pretendere, at denne modeljernbane er opbygget over de virkelige jernbaner som læst. Uden medlemmernes minutiøse kendskab til de virkelige jernbaner og herunder specielt til DSB, deres origination og virkemåde, deres faste anlæg og rullende materiel, og uden støtte fra klubbernes tegningsafdeling, fotoarkiv og bibliotek, kunne denne modeljernbane ikke være blevet realiseret.

Anlægget er bygget i spor 0, d.v.s. 1:45, altså er hver enkelt del 45 gange mindre end sit forbillede i vir-

keligheden. Banen har 4 stationer: Ringkøbing, Ølgod, Halling og Jebjerg, hvoraf de to førstnævnte er synlige for publikum. Strækningen Halling-Jebjerg-Ringkøbing-Ølgod er enkeltsporet og strækningen mellem Ølgod og Halling er dobbeltsporet. Kørestrækningen er godt 43 meter, men med sidespor og vigespor er den samlede sporlængde ialt 95 meter med 24 elektriske sporskifter. Skinnerne er af nysølv, lagt på imprægnerede træsveller, og 1 meter spor indeholder 64 sveller med ialt 256 søm; sporvidden er 32 mm og sporet ligger i skærveballast. Banen er elektrisk drevet med strømførende tredieskinne ved siden af køreskinnerne. Kørespændingen er 20 volt jævnspænding.

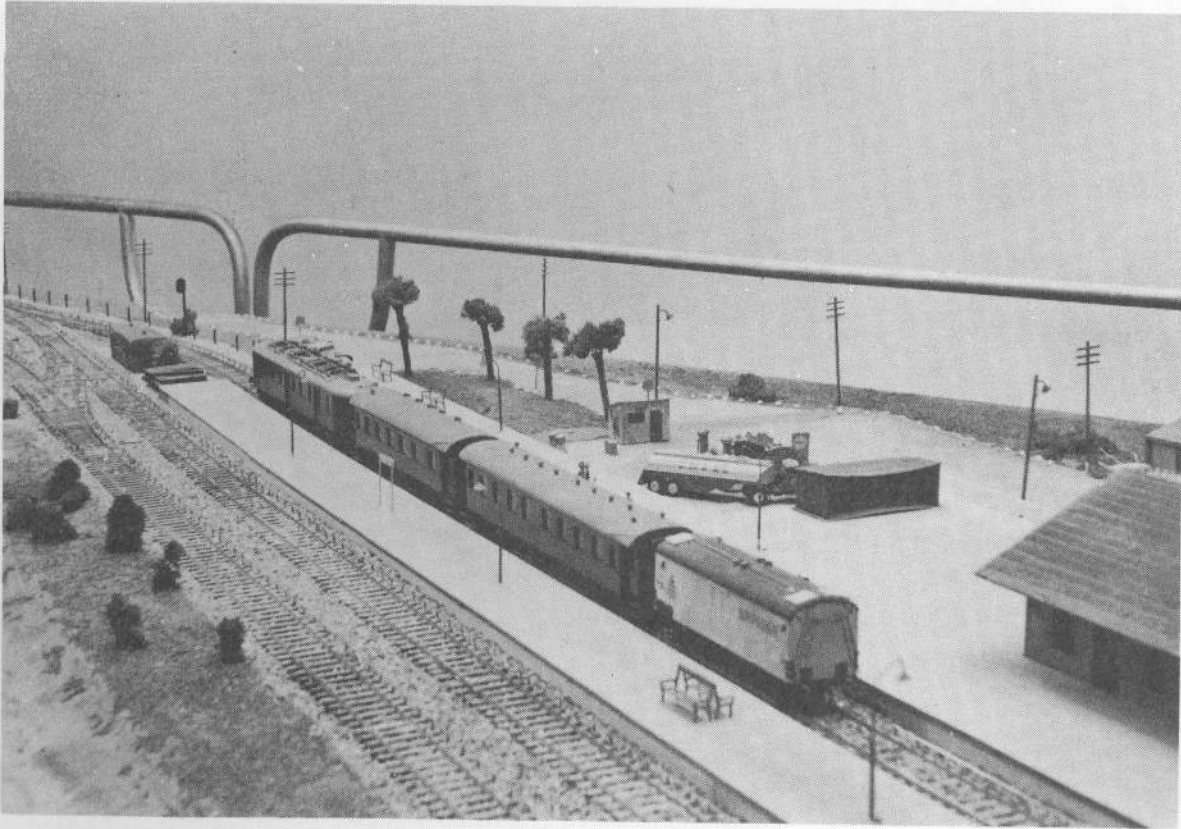
Banen er forsynet med automatisk signalblok og relæsikring. Togledelsen foregår fra en kommandopost, placeret midt i baneanlægget. Sportavlen er forsynet med betjeningsknapper for togvejsfastlægning, signalgivning og sporskifteomstilling med tilhørende lampetableauer; desuden er der lampetableauer til markering af togenes kørsel over alle sporene. Anlægget kan køres manuelt herfra, samt omstilles til helautomatisk kørsel efter en forud lagt køreplan. Dette har krævet ca. 6000 meter elektrisk ledning, 198 relæer og 122 lamper. Manøvrestrømmen er 24 volt jævnspænding.

Til opbygning af landskab m.v. er brugt 250 kg. afretningsmasse, 2 sække ballast, $\frac{1}{2}$ sæk farvet savsmuld, 1 sæk mos til træer m.m., samt ca. 10 liter plasticmaling. Som bordplade er brugt 19 mm novopan-plade.

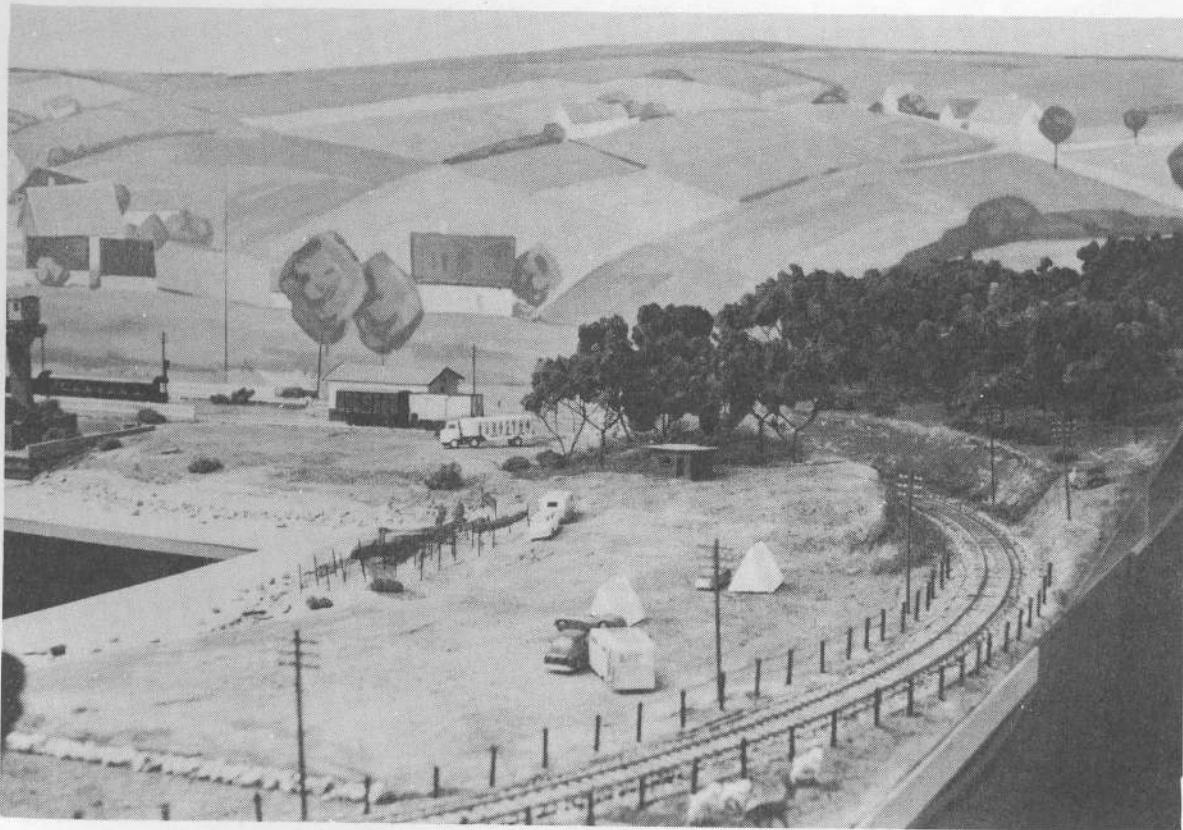
Til hele jernbaneanlæggets konstruktion er ialt medgået ca. 2500 arbejdstimer.

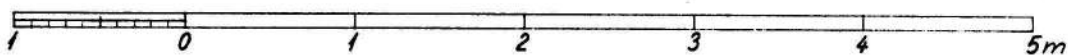
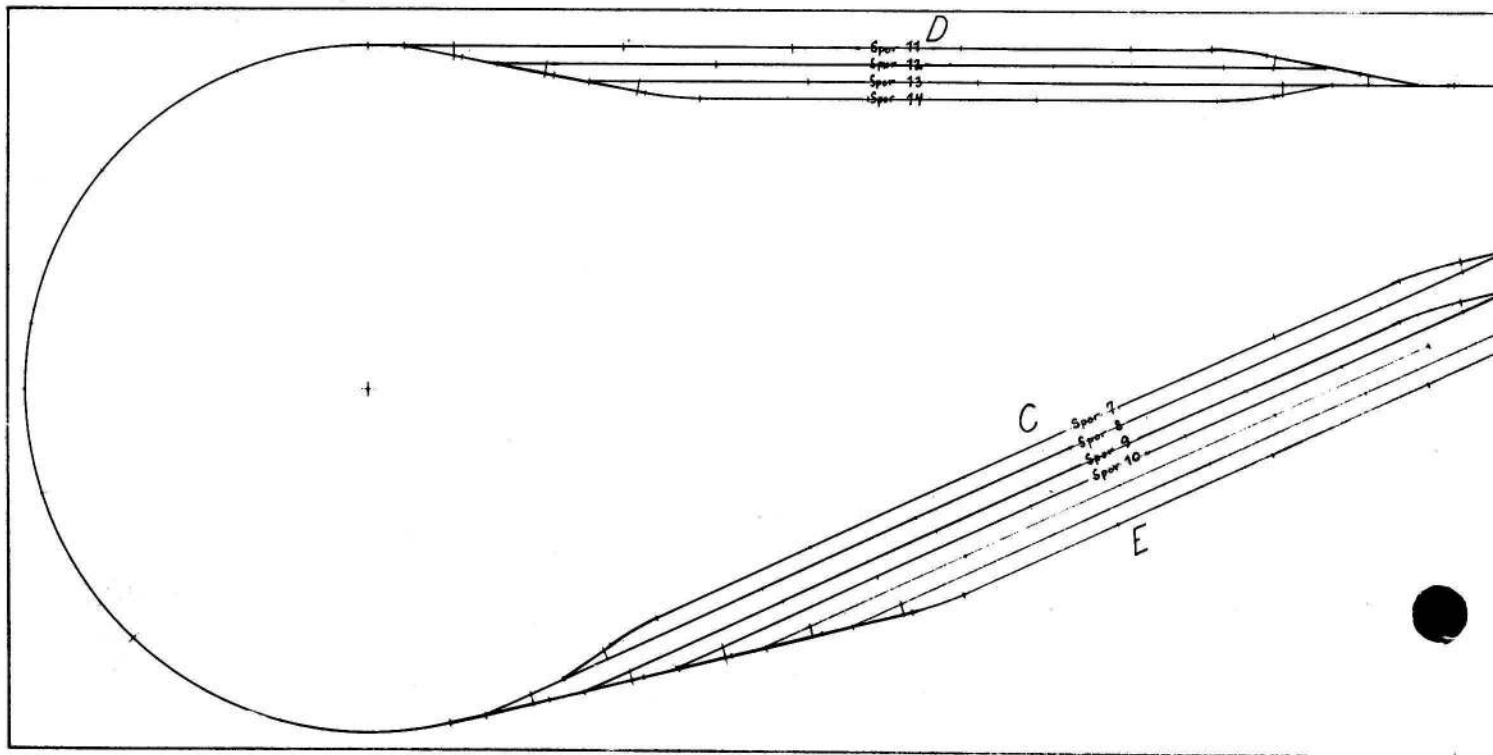
Det rullende materiel består af 10 damplokomotiver, 2 diesellokomotiver, 2 motorvogne, alle DSB-typer, 25 personvogne, 9 post- og rejsegodsvogne, samt 30 godsvogne af forskellige typer, indenlandske som udenlandske. Alt dette repræsenterer et udsnit af det rullende materiel, som foreningernes medlemmer har bygget gennem mere end 25 år, og det repræsenterer mange, mange timers "blod, sved og tårer", inden et tilfredsstillende resultat blev opnået. Økonomisk har det været overkommeligt, da som regel kun hjulene er færdigkøbte; resten er lavet af træ og metalplader, men der skal fingernemhed og tålmodighed til, samt helst en tegning og nogle fotografier af prototypen. Nogle af vognene er bygget af medlemmer af Slagelse Model Jernbane Klub.

Køreplanen opererer med 7 togstammer, alle sammensat



Station Ølgod (Foto: Holtrup)
Campingplads og skoven





Alle kurver: R-200cm.

Lukket rum:

C: Station Halling

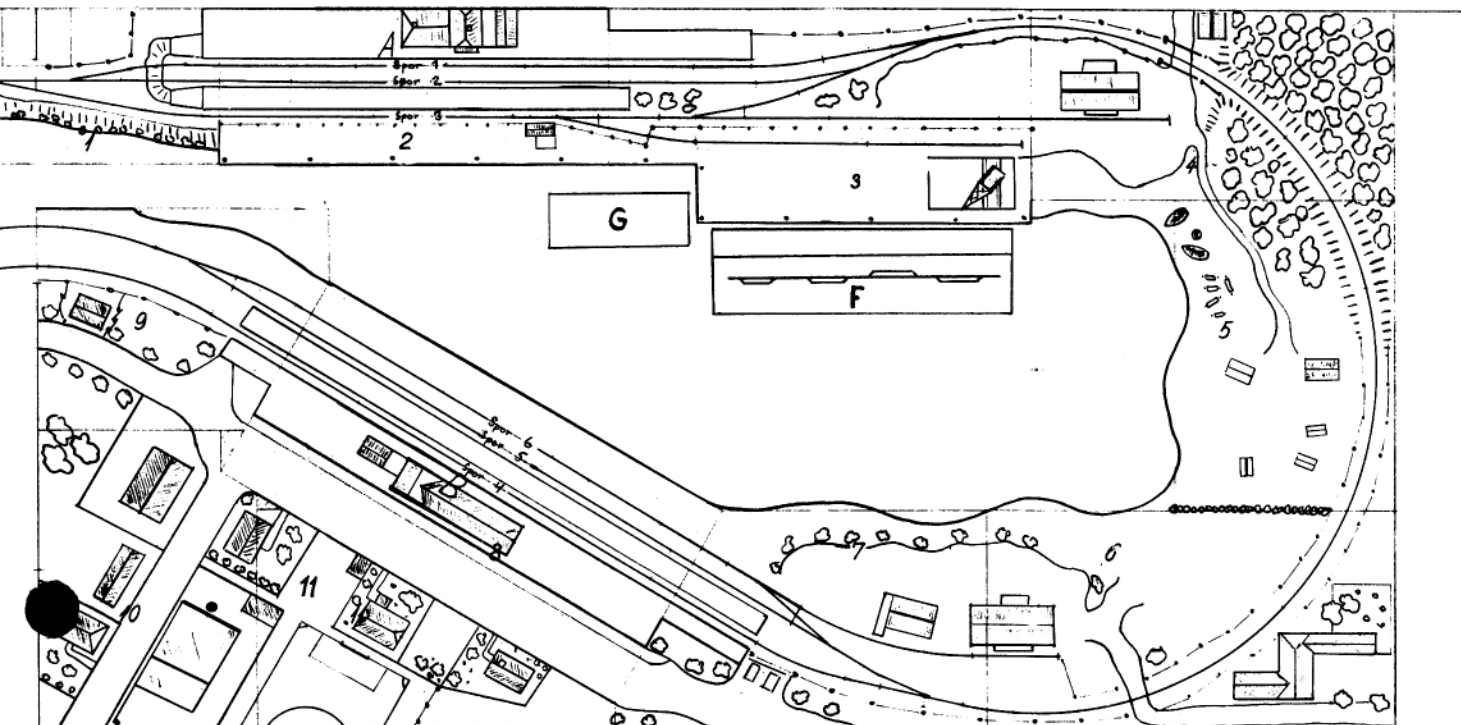
D: Station Jebjerg

E: Opstillings- og depotspor

Åbent rum:

F: Betjeningspult

G: Servostyring (robot)



T i l s k u e r e

Åbent rum:

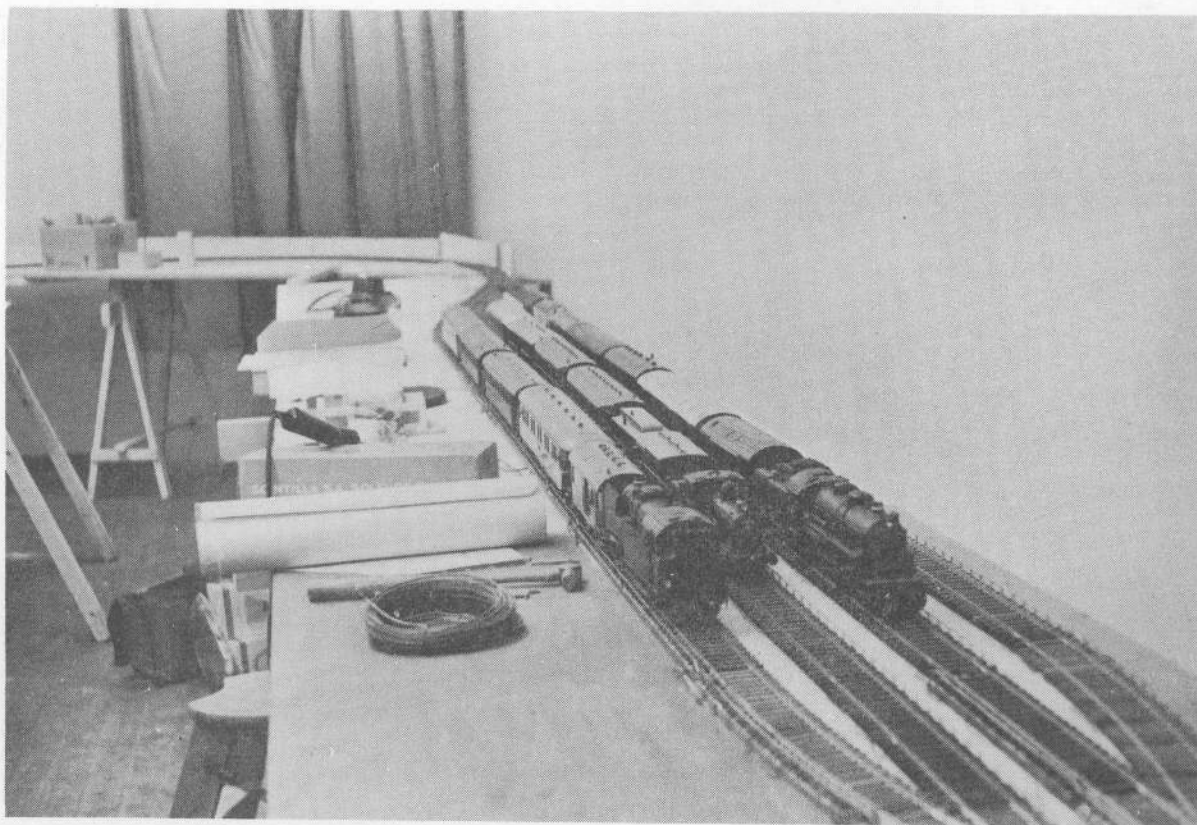
DMJK.
Teknisk Museums udstillingsanlæg.
1946-63. O.G.S.

A: Station, Ringkøbing

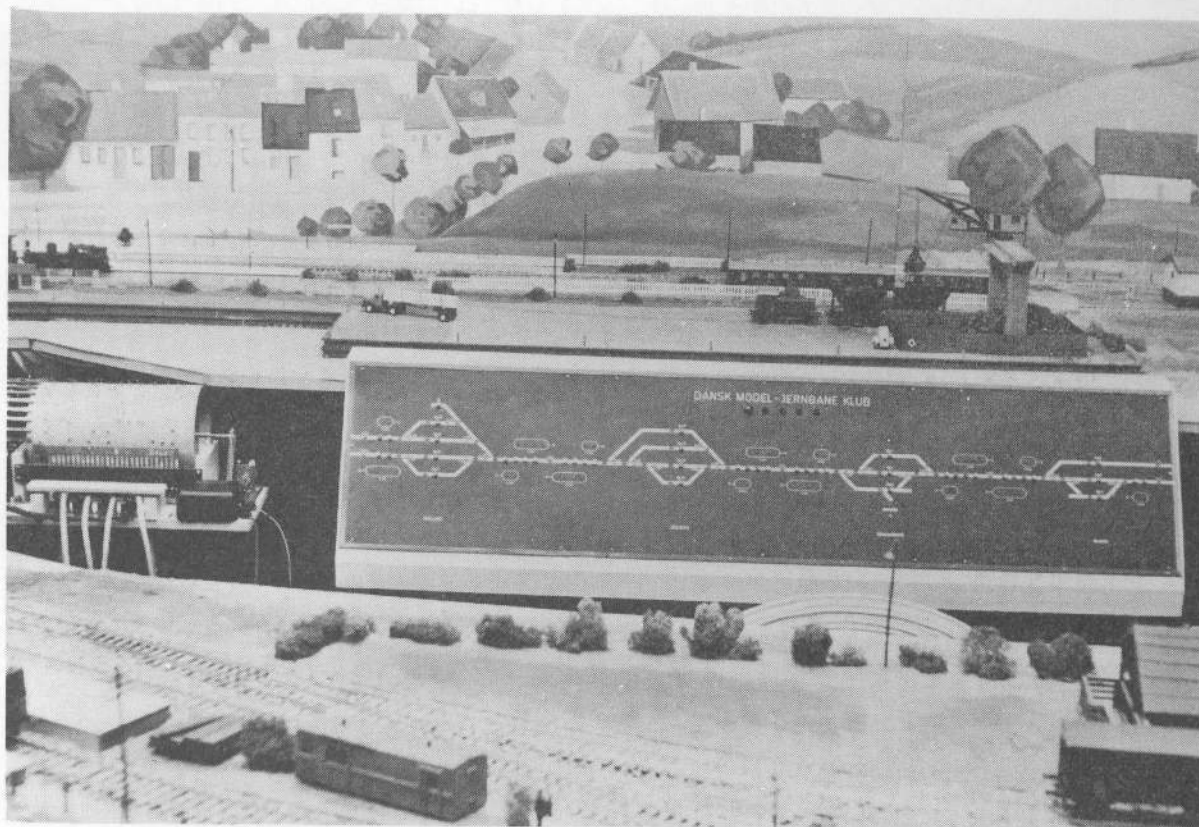
1. Stensætning, parkeringsplads
2. Stationsbygning, havnekaj, vejerbod
3. Læssespor, havnekaj, kulkran
4. Bevogtet overskæring, varehus, skov
5. Stejleplads, camping

B: Station, Ølgod

6. Varehus, græsning, bondegård
7. Benzintank, kvægfold, læssespor
8. Stationsbygning
9. Aftægtshus
10. Villa, tømmerhandel, barak, mejeri
11. Villaer, ubebyggede grunde, sportsplads



Station Halling - set fra Ringkøbing
Station Ringkøbing, sportavle og servostyring



Oprangering:

| Tog nr. | | loko | vogne |
|---------|---|------|--------------------------------|
| 2261 | | MV/F | gods-EH-gods |
| - | - | 2205 | E/E EA-DC-DF-CC-EC-ilgods |
| - | - | 214 | MO AT-CO-I vogn |
| | | ML | FE |
| - | - | 217 | S DA-NSB vogn-CL-CL-AL |
| | | O | CO-CO-CSS-EF |
| - | - | 230 | MY/P CA-SNCF vogn-WL-WR-AC-CAE |
| - | - | 2248 | H/E gods-CU-gods |
| - | - | 259 | K/C EH-DO-CM-CM-CRM-HTJ vogn. |

Hvert tog havde dobbelt lokomotivbesætning til reserve ved nedbrud, smøring o. lign., og for at fordele driftsliddet mest muligt. Uden for køreplanen blev der af og til kørt æresrunder med oberstløjtnant Arendrups amerikanske P.R.R.-stamme med det gode 4-4-0, cedertræsolierygende prærielokomotiv "Maren", et tog, der altid vakte jubel hos publikum.

Da museets udstilling lukkede den 30. december 1963 kl. 20,30 havde den været besøgt af knapt 6.000 mennesker og det var faktisk alt for få. Men vort modeljernbaneanlæg med dets fine driftsikkerhed var i hvert fald en stor succes og det med god grund. Og her må det være mig, der stod i periferien af arbejdet, tilladt at blive personlig. Den kendte sentens rinder mig i hu: "Aldrig har så mange haft så få at takke for så meget". Uden denne lille, men hårde kerne af klubbens medlemmer, deres viden og energi, deres utrættelige slid og private afsavn i byggeperiodens 2500 arbejdstimer, uden deres "gå på mod" og aldrig svigtende humør, var det ikke lykkedes at stable dette perfekte udstillingsanlæg på benene, vor klub til stor gavn og megen ære. Jeg har her i al beskedenhed søgt at riste dem en rune, deres imponerende indsats til minde.

E. Mikkelsen, DMJK.

Fortsat fra side 5: Juletrafikken

Tog 7043, afg. 12,25, ÷8", Opr: MY+CAE+4CC+CD+2AC+6CC. Tog 26, an. 11,57, ÷52", Opr: MY+CLE+2C+CL+AV+AC+5CL+CLE+(3C+AV fra Kh bagpå af RM) fortsatte til Hgl som planlagt - dog med en forsinkelse på ÷76". Tog 112, an. 12,08,

+44", Opr: MX+CM+2CL+AC+4CL. Tog 122, København-Ekspress, an. 12,25, ÷42". Tog 7049, afg. 13,00, Opr: E+CLE+2C+AC+AV+2C+2CL. Tog 7051, afg. 13,15, ÷10", Opr: E+5CL+AC+3CL. Tog 45, afg. 13,10, ÷10", lyntog Lillebælt, ændret Opr: fra 3-vogns til 4-vognslyntog. Tog 7251, afg. 13,25, ÷4", Opr.: MX+DJ+CLE+C+AR+4C+(20HJ BL Kh-Nyk. Sj.).

Tog 240, an. 12,56, ÷23", Opr: MX+3CL+AC+3CL+CLE. Fortsætter som 7437, afg. 13,14 (Hg), ÷16". Som følge af tog 26, 112, 122 og 26-III's forsinkede an. og afg., og som følge deraf tog 435's forsinkelse, afg. 12,45, ÷33", og da det kneb med at frigøre sporene, blev lokaltogene til Ru og Hg en del forsinkede, således tog 641, afg. 13,02, ÷32", tog 7437, afg. 13,14, ÷16", tog 7439, afg. 13,18, ÷19", tog 635, afg. 13,22, ÷22", tog 635, afg. 13,08, ÷40". Tog 142, an. 13,05, ÷35", Opr: E+DJ+CL+CM+CLE+2CR+DB+DA. Tog 40, an. 12,50, ÷63", Opr: MS-AA-MS+MS-AA-MS. Tog 44, an. 13,30, ÷33", Opr: et 4-vogns lyntog. Tog 38, an. 13,47, ÷40", Opr: MO+CC+BL+AC+MO.

Tog 135, Nord-Ekspress, afg. 13,40, Opr: MX+MY+CC+CD+3CC+AV+WL (Kh-Paris)+SNCF AB (Kh-Paris)+SNCF PW (Kh-Paris). Tog 440, an. 13,24 (Hg), ÷4", Opr: MX+CLE+2CL+AV medførte ikke den gennemgående vogn fra Gøteborg. Denne indgik i 7438, an. 14,05. Tog 640, an. 13,20 (forb. fra Malmø), ÷22", Opr: 2MO+3C+CL.

Ved ca. 14-tiden begyndte de forsinkelser, som der var i an. fra Vest henholdsvis afg. mod Nord (Hgl) at sprede sig til an. fra Hgl/afg. mod Næ. Tog 7843, afg. 14,00, ÷25", Opr: (Hgl) E+AV+3CL. Tog 7257, afg. 14,10, Opr: (Kh) MX+CPE+4C+CL. Tog 7159, afg. 14,18, ÷17", Opr: (Hgl) E+CLE+5CL+AC+(AV+CL Kh-Nakskov). Tog 7157, afg. 14,23, ÷8", Opr: (Hgl) E+2CL+(CRM Kh-Rødvig)+(CRM Kh-Fakse L.). Særestog afg. 14,30, til Fyn/Jylland blev planmæssig afsendt i 2 afdelinger. Første afdeling afg. 14,27, Opr: MX+4CC+CD+2AL+5CC+2BL. Anden afdeling, afg. 14,30, ÷12", Opr: E+CLE+3CL+AR+AC+3CL. Tog 53, afg. 14,35, ÷14", Opr: (Hgl) MY+5C+AC+4C+DC. Tog 136, Alpen-Ekspress, an. som planlagt i 2 afdelinger. Første afdeling 14,20, ÷8", Opr: MX+(CC+AU+BL Nakskov-Kh)+5CC+2AC+CD+CC. Anden afdeling 14,25, ÷36", medførte ikke Nord-Ekspress, Opr: MY+(FS ABz+CC Rom-Kh)+(DB D4üms+DSG WL AB4ümg München-Kh)+AV+3CC.

Toggangen mod Ru og Hg var ved ca. 14-tiden atter planmæssig, dog tog 647, ÷10", tog 447, afg. 14,22, ÷35", idet de 2MO, som skulle fremføre tog 447, var stærkt forsinkede i an. fra Hgl.

Tog 55, afg. 15,10, ÷10", Opr: MY+4CC+CD+AC+AL+5CC blev planmæssig dubleret med en første afdeling, afg. 15,05, ÷6", Opr: MY+4CL+AC+AL+6CL. Tog 255, afg. 15,20, ÷6", (7446's stamme, an. 15,04, ÷14", fortsætter som 255), Opr: MX+CLE+3CL+AC+3CL.

Togenes an. vestfra var nu atter rettidig, undtagen tog 34, an. 14,45, ÷54", Englænderen, Opr: MY+AD-AY+2CC+CAE. Tog 50, an. 15,18, ÷7", Opr: MY+DD+6CL+AC+3CL+CPE. Toget havde ingen forbindelse fra Fyn/Jylland. Som følge af tog 450's forsinkelse, ÷23", (rs fra Cst) blev tog 145, Alpen-Ekspress, afg. 16,00, ÷15", Opr: MY+5CC+AV+(CC+FS ABz Kh-Rom)+(DSG WL AB4ümg +DB D4üms Kh-München)+(2CC+DB post 4e Kh-Hmb). Tog 7059, afg. 16,05, ÷14", Opr: E+CLE+6CL+AL. tog 61, afg. 16,20, Opr: MY+CLE+2C+AV. Tog 259, afg. 16, Opr: 2MO+C+CL+(2C til Hk). 16,20 ankom særtog fra Kø (eksprestogsforb.), Opr: MX+AV+2C+CLE. 16,23 indgik endnu et særtog fra Kø (forsinket tog 50's forbindelser), Opr: E+DJ+EA+6CC+2AC+CD+4CC, og endelig 16,32 indgik Nord-Ekspress (an. 14,25), Opr: MY + (SNCF PW+SNCF AB+WL Paris-Kh)+CC, hvorefter trafikken ebbede ud til det mere normale for en sen lørdag eftermiddag.

Søndag den 22/12. Vejrsituationen: Et kraftigt rimlag over det hele. Tog 109+17+11+særtog 715, lyntog Hosekræmmeren, var alle Opr: som om lørdagen. Særeksprestog afg. 7,30 (Kø), Opr: MY+4CL+AC+3CL. Tog 20 havde ingen forbindelse fra Fyn/Jylland, Opr: MX+2CC. Tog 111 havde Opr: MX+4CC+CD+AC+AL+3CC+CAE. Tog 100, ÷35", og tog 410, ÷50", Opr: som lørdag. Tog 225+27+15-I+15-II Opr: næsten som lørdag. Tog 23 (Hgl) MX+4CL+AC+AL+6CL. Tog 127, afg. 8,50, Opr: E+CPE+4C+AC. 9,10 afsendtes ekstraordinært et ekspressærtog til Rf medførende de rejsende, som var ankommet med forsinket tog 410. Tog 115 afsendtes i to afdelinger, den første afgik 9,40, ÷6", Opr: (Hgl) MX+CLE+5CL+AC+3C+CL.

Toggangen fra Sverige var igen forsinket, således ankom tog 620's rejsende med ÷80", og tog 420 var ÷53", hvilket gav tog 115 ÷46", Opr: som lørdag + BL til Nakskov. Tog 20's rejsende ankom med særtog ca. 9,16, Opr: E+EA+WL (Es)+DB(Ar)+DD(Fh)+EA+(WL+BL-Fh)+AL+CD+4CC. Tog 1029, afg. 10,10 Opr: MY+CAE+CC+AD-AY+7C. Tog 1031, afg. 10,34, Opr: MY+CLE+3C+AV+CL. Tog 25 afsendtes som planlagt i to afdelinger, den første afg. 10,20, ÷25", Opr: MX+4CC+CD+2AL+6CC. Tog 25 afg. 10,30, ÷20", Opr: MY+4CC+CD+2AC+6CC.

Derefter blev der en pause i trafikpresset, som dog tog lidt til igen ved tolvtiden med særeksprestoget, afg.

12,25 til Kø, Opr: MY+4CC+CD+AC+AL+6CC og iltog 139, afg. 12,30, Opr: MX+CLE+AU+4CL+CM+AV+C, men derefter faldt rejseantallet til det mere normale.

Mandag den 23/12 om eftermiddagen ved sytten-tiden steg de rejsendes antal igen. Tog 265, Opr: næsten som fredag. Til særtog, afg. 17,30 til Fyn/Jylland, Opr: MY+4CC+CD+AC+AL+6CC kom der en hel del flere rejsende end ventet, således at der måtte indsættes en dublering, som var helt udenfor beregningen, Opr: (Kh) MY+4CC+CD+2AC+6CC, afg. 17,35, ÷8". Toget blev dog kun halvfylt. Tog 157, ÷6", Opr: MY+CAE+CC+AD-AY+3C+CL+2C+CL. Toget kørte kun til Nf, blev det meddelt, og rejsende til Nakskov måtte skifte. Tog 71, ÷13", sædvanlig Opr: Tog 65 afgik i to afdelinger hver med sit halvvognstog. Tog 165, ÷3", Opr: MX+(DR post 4e+Mitropa WL AB4ge Kh-Berlin)+CLE+AV+(AV+CP+CL Kh-Nakskov)+3CL kun til Nf. Særeksprestog afg. 19,35 til Kø, Opr: MX+2CC+2CL+AC+AL+4C+2CL. Tog 67 blev fremført af et 4-vognslyntog. Tog 85 blev planmæssig dubleret. Tog 85-I, afg. 20,25, Opr: E+5C+AL+AC+5CL. Tog 85, afg. 20,35, ÷5", Opr: MY+5CC+CD+AC+DD+DM+DD.

Med ankommende tog fra Vest var der også en del rejsende. Særeksprestog an. 18,45 fra Kø, Opr: MY+5CL+AC+AL+5C og tog 66, Opr: MY+DC+CD+5CC+AL+AC+CD+4CC og tog 270, an. 20,05, ÷12", Opr: MY+2CL+AC+AV+5CL+CPE og endelig tog 64, Englænderen, an. 18,48 som dog var ÷47", Opr: som tog 34, lørdag. Herefter aftog presset og steg først med særeksprestog afg. 23,20, (Kø), Opr: MY+4CC+CD+AC+AL+6CC. Særeksprestog, afg. 0,02, Opr: E+3CC+2CL+AC+AL+4C+2CL og tog 95, afg. 0,15, som kun medførte de gennemgående vogne, Opr: MX+(BL+WL-Fh)+(ekstra WL-Fh)+(WL-Es)+EA. Tog 95 blev dubleret med 95-II, afg. 0,18, Opr: MY+4CC+AC+CD+AL+5CC+CD+CC. Kl. 0,25 afgik til Kø et særrejsegodstog, Opr: E+1 godsv. (Od)+EA (Ar)+EA (Ab)+1 godsv., og endelig tog 1295, afg. 0,35, Opr: MO+2C+AV som afslutning på den 23.

Tirsdag den 24/12 indledtes med særeksprestog fra Kø, an. 6,27, Opr: E+6CC+AL+AC+CD+4CC. Tog 410+100 ankom planmæssig. Tog 109, sædvanlig Opr: +2CC bagerst til Nakskov. Tog 15 afg. i 2 halvdele. Tog 20, ÷16", sædvanlig Opr: +2CC. Tog 225 sædvanlig Opr: +2CR bagpå til Nyk. Sj. Tog 27 (Opr: MY+5C+AC+3CC+DC) var dagens første overraskelse, idet dette tog uventet måtte dubleres. Reservestamme afgik som 27-II, ca. 8,25, Opr: E+2CML+CP+CML+CMK+AR. Tog 416 videre som tog 23, Opr: MX+CLE+5CL+AC+bagpå fra Kh AL+2C. Medens tog 420 an. rettidig, var tog 620 ÷60". Tog 115

afgik planmæssig i to afdelinger, og tog 235 afgik også planmæssig, men tog 25 blev så overfyldt, at der måtte indsættes en anden afdeling for at aflaste hovedtoget, men derefter aftog rejsestrømmen.

Tog 43, afg. 12,10, ÷10", Opr: MY+4CC+CD+2AC+6CC+CAE afsendtes i to afdelinger, 43-I afg. 12,05, ÷12", uden stop til Kø, Opr: MY+CPE+3CL+AC+3CL+3C. Tog 139, ÷15", Opr: MX+CLE+5CL+AV+2CL+AV+CP+CL. Tog 40 an. i to afdelinger, hvoraf den første var ÷38", og den anden ÷45". Toget til Hi, afg. 13,19, blev dubleret med en første afdeling, afg. 13,06, Opr: S+6CL, anden Opr: MX+AL+6CL+CLE. Særiltog afg. 13,15 (Kø), Opr: (Hgl) E+3C+2CL+AC+2C. Særeksprestog an. 13,10, ÷37", (fra Kø), Opr: MY+2C+AL+AC+5CL+CLE. Tog 251. afg. 13,25, Opr: MX+DJ+CLE+6CL+AV+CM+(20HJ BL-Nyk. Sj.).

Medens lokale forbindelser (eks. Kh-Hi/Hg-Kh) i morgen- og formiddagstimerne var kendelig reducerede i vognantal i forhold til sædvanlig, blev de fra middag og til omtrent ved sekstentiden forstærket med en del ekstravogne, jfr. efterfølgende Opr: til Hg. Tog 441, afg. 13,22, Opr: MX+2CL+AC+3CL+CLE+DH, tog 447, afg. 14,22, Opr: MX+AV+CL+AC+3CL+CLE, tog 451: MX+AC+6CL+CPE+(SJ AB Gøteb. C), tog 453 S+AC+3CL, tog 455 S+AC+3CL, tog 457, afg. 16,22, Opr: MX+AC+2CL+CLE. Fra 16,42 (459-AV+CL) blev stammerne nu stærkt formindsket, 461 MO+AL+CL, 463 MX+AC+2CL.

For at vende tilbage til fjerntrafikken tog 135, afg. 13,40, Opr: MY+5CC+AV+3 sædv. vg. til Pa. Tog 53 var dagens tredje og sidste overraskelse med hensyn til ikke beregnede dubleringer. Tog 53 MY+4CC+CD+2AC+2CC+EA+DC. Tog 53-II, afg. 14,45, Opr: MX+C+AL+7C. Tog 136 medførte ikke Alpen- og Nord-Ekspress. Indgik ca. 16,30. Særeksprestog an. 14,39 +9", Opr: MX+6CC+AL+AC+CD+5CC. Tog 55 og tog 255 afgik rettidigt, og næsten det samme gjorde særeksprestog til Nf, afg. 15,12, Opr: MX+CLE+C+3CL+AC+2C+(AV+3C Nakskov). Tog 50, an. 15,19, Opr: MY+DJ+EA+3CC+AC+5C. Tog 138, Opr: 2MO+2CR+2C. Tog 450 (Cst) var ÷43" i an., hvilket gav tog 145, Alpen-Ekspress, ÷22". Tog 359, afg. 16,02, fortsatte som særiltog fra Ro til Kø, Opr: MX+5C+2AC+2C. Ved ca. 17-tiden faldt de rejsendes antal kraftigt, og herefter var der rigelig plads til de få rejsende, og dermed kendetegnedes, at første halvdel af det store julehalløj var overstået.

(fortsættes)

NYT FRA TEGNINGSARKIVET

Der er fra flere sider rettet forespørgsler om, hvorvidt tegninger kan leveres ufalsede. Jeg skal til orientering meddele, at tegningerne normalt leveres falsede, så de kan forsendes i kuverter i standardformat C 4. På den givne foranledning har vi drøftet sagen og resultatet er blevet, at tegninger fremtidig vil kunne leveres i rulleform, idet vi dog så må have dækket udgiften til den nødvendige emballage, hvilket vil sige, at porto m.m. for tegninger, der ønskes leveret ufalsede, andrager kr. 1,00 (en forhøjelse på 60 øre). Ønske om ufalsede tegninger må bemærkes meget tydeligt på girokuponen.

Vi har ved stor velvilje fra importøren af DSB' nye lyntog fået lov at kopiere tegningerne hertil. Det bliver ialt 14 tegninger, så det bliver faktisk en føljeton, vi nu udsender. Vi har også kunnet opfylde et ønske fra OMJK om tegninger til Gudenåbroen - her er der tale om 4 tegninger ialt, og store, for broen er lang.

På grund af uforudsete vanskeligheder er disse tegninger blevet stærkt forsinkede, og vi beder alle vore abonnenter om at undskylde dette forhold - vi skal gøre vort bedste for at forbedre leveringstiderne.

Derefter kommer listen over nedfotograferede tegninger for de kommende måneder til at se således ud:

Januar 1964 sortiment:

A 1 07 T 008 DSB, nyt lyntog, motorvogn MS 460, plan 1.
 A 1 07 T 009 - - - - - 2.
 A 1 51 T 008 - Gudenåbroen ved Randers, snit.
 A 1 51 T 009 - - - - - , mellempille.
 A 3 49 T 019 NPMB, lokomotivremise, Præstø st.

Februar 1964 sortiment:

A 1 07 T 010 DSB, nyt lyntog, storrumsvogn BM 520.
 A 1 51 T 010 - Gudenåbroen ved Randers, facade - banen.
 A 3 13 T 005 LVB, truckpersonvogn, litra B, nr. 1, plan 1.
 A 3 13 T 006 - - - - - 2.
 A 3 47 T 023 SNNB, Åstrup m.fl., stationsbg. og varehus.
 (Læs videre næste side)

Tegninger koster kr. 4,00 pr. stk. + porto kr. 0,40 pr. ordre (for levering ufalset er portoen kr. 1,00 pr. ordre). Abonnement på tegningsrækkerne koster kr. 14,00 incl. porto (kr. 14,50 for ufalsede tegninger) for de månedlige 5 tegninger. Leveringstiden er under helt normale forhold max. 14 dage.

Bestilling sker ved indsættelse af beløbet på tegningsarkivets girokonto: 12.55.06, adresse: Dansk Model-Jernbane Klub, tegningsarkivet, Nørrebro St., København, N., under anførelse på bagsiden af girokortets venstre talon af, hvad der ønskes leveret.

U. Holtrup, DMJK.

Adam-fans og svorne Gregersen-tilhængere vil kigge forgæves efter deres yndlingsforfatter i dette nummer af bladet. Vi har imidlertid valgt at bede DMJKs ekspert i toggangen fra Kh, E. Lehmann, orientere læserne om årets juletrafik fra hovedbanegården i to artikler, hvoraf den anden bringes i næste nummer af bladet, ligesom vi fandt, at E. Mikkelsens redegørelse for DMJKs udstillingsanlæg skulle på nu, medens anlægget endnu er i frisk erindring. Såvel Adamsen som Gregersen vil imidlertid fortsætte deres artikelserier i næste nummer af bladet.

Næste nummer af SIGNALPOSTEN

forventes udsendt i første halvdel af april måned.

Stof til dette nummer bedes snarest og senest d. 21/7 sendt til enten redaktøren eller et af bestyrelsens medlemmer.

SIGNALPOSTEN udgives af Dansk Model-Jernbane Klub og Jernbanehistorisk Selskab. Dette nummer er offset-trykt.

Redaktør F. Hermind, Lejre.

Abonnementspris 10 kr. årlig incl. forsendelse og kataloger. Løssalgspris 1 kr. Abonnement og enkelte numre kan bestilles gennem DMJKs ekspedition, Lejre.

Eftertryk tilladt med tydelig kildeangivelse.