

2. årgang - nummer 3

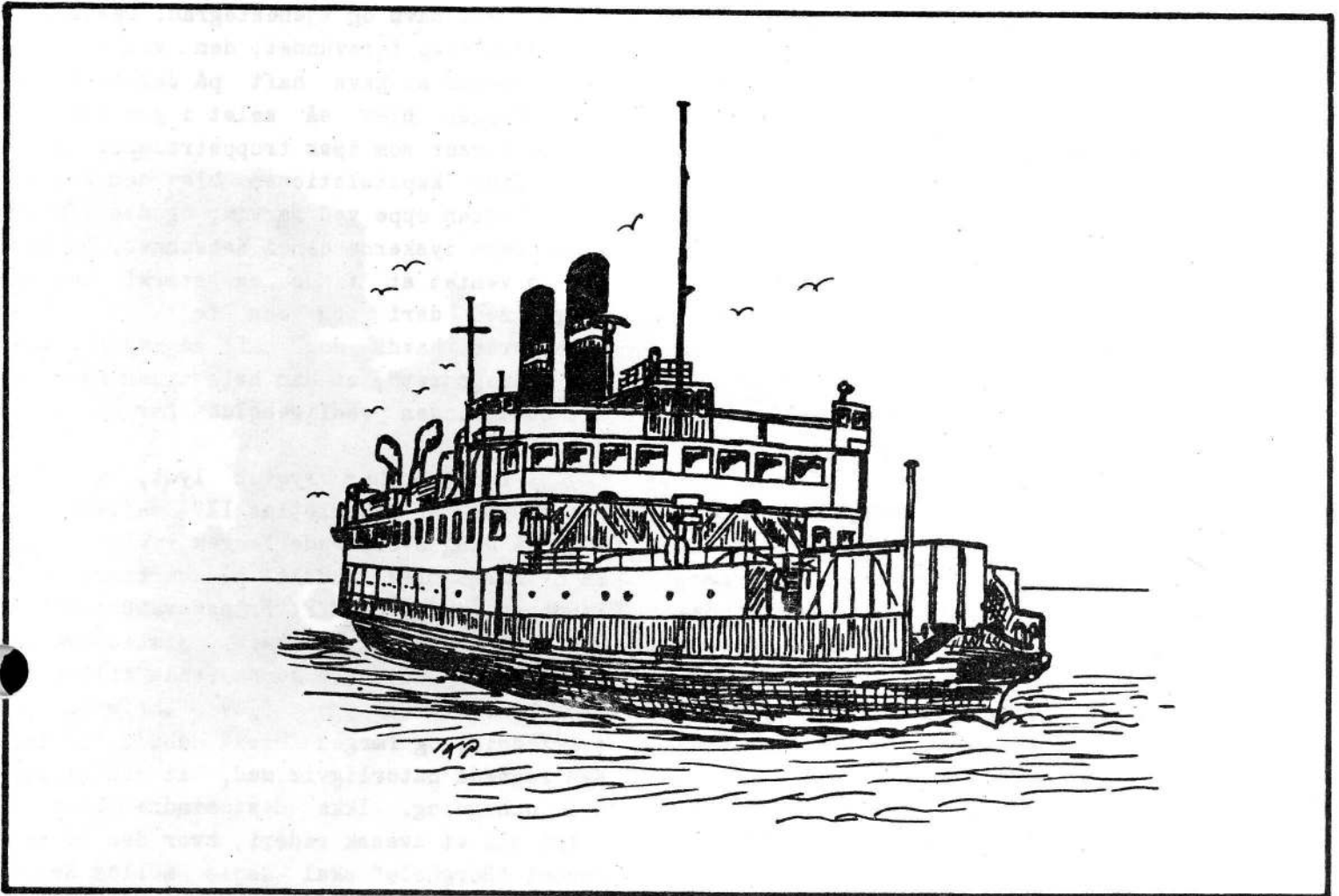
Maj 1964

SIGNALPOSTEN

Dansk Model-Jernbane Klub

Meddelelse nr. 198

Afsked med D/F Christian IX



Den 14/3 1964 sejlede dampfærgen "Christian IX" sin sidste tur over Storebælt. For sidste gang meldte man fra Korsør station til Nybørg: "Færgen 131, Chr. d. 9, afg. kl. 9,35 15 vogne...". For sidste gang forlod færgen Korsør, hvor den havde været hjemmehørende og

stationeret i al den tid, den har eksisteret, nemlig 56 år.

Færgen blev i sin tid bygget hos B & W, hvorfra den blev afleveret til DSB den 21/11 1908. Den var ganske enestående dengang, idet den var den første færgen på Storebælt med overbygning. Den første færgen, der havde det-

te helt nye, var dampfærgeren "Prins Christian" der i 1903 blev bygget til Gødser-Warnemünde overfarten. På de tidligere færger var hele passagerapteringen beliggende under vogndækket, men dette med saloner oppe over vogndækket, hvor man kunne sidde og nyde sejlturen, det var noget ganske nyt.

Men i tidens løb er der jo bygget mange større og mere moderne færger til denne Danmarks største overfart og "Christian dampfærge" blev til sidst "sorteper". For et par år siden blev den omklassificeret til fragtfartøj og måtte som sådant kun medtage indtil 12 rejsende. Men færgen har alligevel i mange år, på trods af de langt større og mere moderne færger, været den, man har måttet ty til, når det kneb, såsom ved vognophobninger, værftseftersyn, havarier, og oven i købet på autoruten Halsskov-Knudshoved har den gamle dampfærge for nogle år tilbage ydet sin assistance.

Med sine røde plydsmebler og det mørke mahognitræværk i salonerne var den hyggelig, i rigtig klunkestil, og behagelig var sejlladsen. Der herskede en dejlig ro og stilhed ombord. Vibrationer, som vi kender fra de moderne motorfærger, fandtes ikke på en rigtig dampfærge.

Så man ned i maskinrummet, fik man ikke umiddelbart indtryk af, at dette var en færge, der stod foran udrangering. Hernede var pænt nymalet og nypudset over det hele. Færgens dampmaskiner (3 stk. à 1130 Hk) arbejdede støt og roligt i en dejlig rytme, ca. 160 omdrejninger i minuttet og en fart på 13-15 knob, en virkelig fin sejllads. Til gengæld var det ikke så lidt kul de 12 fyrsteder kunne sluge, damptrykket var på ca. 12 atm. og hertil medgik lidt over 1 ton kul i timen, Når færgen, som den har gjort det de sidste par år, sejlede som godsfærge, gik den 5 dobbeltture i døgnet, så nogle kilo gik der jo til.

Også en minesprængning overgik "Christian IX" under anden verdenskrig. Det skete først på sommeren i 1940, da færgen var på vej mod Korsør. Man forsøgte at holde den flydende, men et stykke udenfor Korsør ved fyrbåken "Koen" sank den. Her lå den i 48 døgn med master og skorstenene ragende over

vandoverfladen. Den blev så hævet og ført til Orlogsværftet, hvorfra den først i året 1941 kom tilbage til Storebælt igen, dog i en lidt ændret skikkelse.

I efteråret 1944 blev den beslaglagt af tyskerne. Det fortælles på Korsør station, at en tysk officer en dag henvendte sig på stationskontoret og forlangte færgen "Christian IX" udleveret. Man tog det dog med godt humør og forlangte at få en kvittering for udleveringen. Dette havde officeren ikke, men han ville da gerne skrive en. Man tog da en lap af en blok kladdepapir, der lå på skrivebordet og på denne lap kvitterede så den tyske officer med navn og tjenestegrad. Desværre er denne papirlap forsvundet; den ville ellers være morsom at have haft på Jernbanemuseet idag. Færgen blev så malet i grå farve og forlod Korsør som tysk troppetransportskib.

Efter kapitulationen blev den fundet i Nordatlanten oppe ved Narvik, og den 4/6 1945 afleverede tyskerne den i København. Nu havde man jo ventet at finde en stærkt medtaget færge, men deri tog man fejl. Den tyske skibsfører havde dog haft så megen respekt for "lånegodset", at han hele tiden havde ladet besætningen vedligeholde færgen i pæn stand.

I mange år har rygtet lydt, at nu var det sidste år "Christian IX" sejlede, men gang på gang overlevede færgen rygtet, men da en ny færge blev indsat på hurtigruten Kallundborg-Århus, og M/F "Prinsesse Benedikte", der i et par år havde været stationeret på denne rute, nu atter kunne vende tilbage til Storebæltsoverfarten, blev "Christian IX" overflødig, og færgen blev udbudt til salg. Man regnede naturligvis med, at den ville gå til ophugning. Ikke destomindre blev den solgt til et svensk rederi, hvor den nu under navnet "Borgholm" skal sejle mellem Sverige og Gottland, dog stadig under dansk flag og hjemmehørende i København, idet den gamle færge ikke helt kan honorere de krav, der kræves for svensk indregistrering. Atter blev dødsdommen over den gode gamle "Christian dampfærge" udskudt.

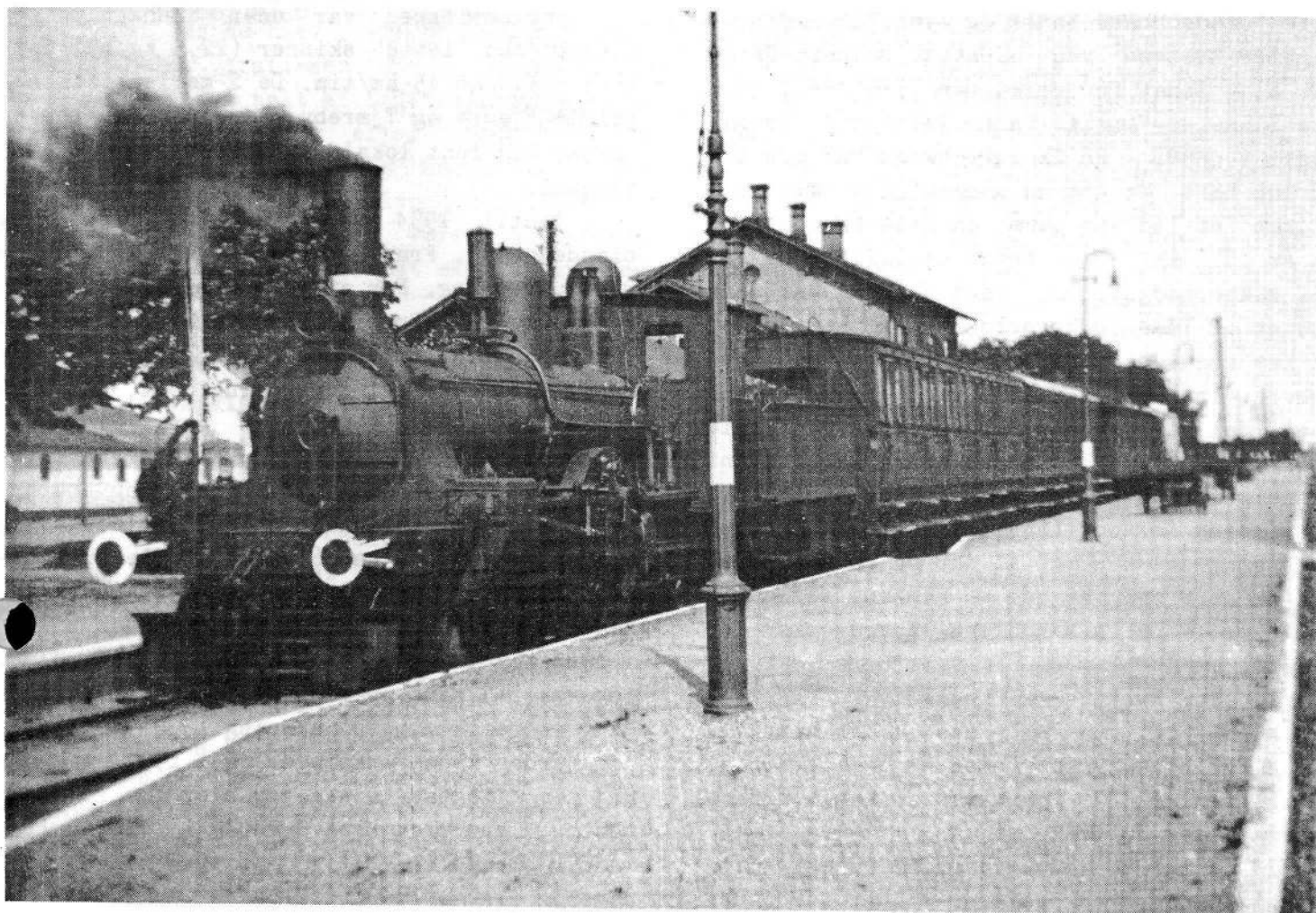
Da færgen den 14/3 i år skulle ud på sin sidste tur, havde mange mennesker fundet vej

fortsættes side 50

Nedlagte Baner

Af A. Gregersen

Dalmose - Skjelskør



A 153 - Dalmose station - sommeren 1944

Foto: Dancker

Da de sjællandske hovedbaner fra København til Korsør, Masnedsund og Kalundborg var færdigbyggede i 1874, fremkom der planer om

at forbinde de 3 baner med en nord-syd-gående forbindelse i det vestlige Sjælland med det formål at give Nordvestsjælland og Sydsjæl-

land + de syd for liggende øer en god forbindelse til landsdelene vest for Storebælt og undgå den lange omvej omkring Roskilde, både for gennemgående og for lokal trafik. Man valgte at bygge banerne Næstved-Dalmose-Slagelse-Gørlev-Vørslev (med gennemført kørsel til Kalundborg) for også at få en oplandsbane for Vestsjælland; ved denne linieføring fik banerne et godt opland mod øst og et nogenlunde godt mod vest. En bane langs Storebælts kyst havde givet et væsentlig ringere opland, og kun været en fordel for Skælskør. For også at få denne by med i anlægget, anlagde man en sidebane fra Dalmose til Skælskør, en løsning der dengang var ganske god, men senere, da banerne ikke mere var trafikale ene herrer, måtte skade både banen og byen. Strækningen Slagelse-Næstved med sidebane Dalmose-Skælskør blev åbnet for drift den 15/5 1892, medens Slagelse-Vørslev-banen først var færdigbygget i 1898. - På Skælskørbanen har man altid kun haft ét tog ad gangen på strækningen hvilket let lod sig gøre, da hele banelængden kun er 11,5 km. Det betød et billigt og enkelt sikkerhedssystem, idet det kun var nødvendigt at låse indkørselssignalet i Dalmose. Det bør måske her nævnes, at man i 1910 forsøgsvis indførte det engelske stavsystem på banen, det var dog kun i brug fra 24/4 1910 til 1/1 1911. Et lignende anlæg var omtrent samtidig i brug på den smalsporede privatbanestrækning Horsens-Lund. Hensigten med stavsystemet er at hindre, at der på enkeltsporet bane er mere end ét tog ad gangen mellem to stationer. - De almindelige hovedregler er følgende:

1) For hvert enkelt banestykke kan frigives én - og kun én - stav, der har gyldighed for banestykket, men kørselsretningen er ligegyldig. På togstaven er banestykkets endestationer opgivet.

2) Intet tog må køre over banestykket, uden at lokoføreren medfører staven for denne strækning.

Som følge af disse bestemmelser må togstavene ombyttes på endestationerne for hvert banestykke. - På Skælskørbanen var der 3 sådanne, nemlig Skælskør, Sønder Bjerre og Dalmose. Ved det her anvendte system (Webb-Thompson) fandtes for hvert banestykke et an-

tal stave, der var indelukkede i særlige apparater, opstillede på endestationerne. (Dalmose og Skælskør havde altså hver 1, medens Sønder Bjerre havde 2 apparater). Apparaterne for hvert banestykke var elektrisk afhængige af hinanden på en sådan måde, at det kun var muligt at udtage én stav for hvert banestykke.

Når et tog skulle afgå, udtog stationsbestyreren på afgangstationen en stav og overgav den til lokoføreren, der afleverede den på den næste station. Her meldte man telefonisk tilbage, indsatte staven i banestykkets apparat, udtog en stav fra næste banestykkes apparat og overgav den til lokoføreren o.s.v.

Skælskørbanen var uden indhegning og anlagt med lette skinner (22,5 kg/m), max. hastighed var 45 km/tim. De 2 mellemstationer Sønder Bjerre og Tjæreby var ganske små og tjente kun rent lokale interesser.

Toggang.

Indtil 1934 var alle tog damptog og blandede tog. Fra 1923 kørtes der dog enkelte rene persontog. For at give Skælskør (Ss) den bedst mulige forbindelse med Slagelse-Næstvedbanens tog, bestræbte man sig for, når det kunne forenes med l-togs princippet, at have tog både fra og til Ss, hver gang Slagelse-Næstvedbanens tog var i Dalmose (Da). Det medførte, at sidebanen fik flere tog end hovedbanen. Da man åbnede i 1892 løb der 4 tog Slagelse-Næstved, men 6 Da-Ss. Nogle år senere fik man et par tog mere. I 1917 indskrænktes til 3 togpar, fra 1921 udvidedes til i 1923 til 7 og 1930 til 8 togpar. Af disse tog var 2-3 rene persontog. Den stærke nedgang i trafikmængden omkring 1930-32 nødvendiggjorde indskrænkninger og i 1933 gik man ned til 4 togpar. Disse tog blev fra 1934 motortog, men blev igen damptog i 1940. I 1943 indskrænktes til 3 tog og i 1945 til 2 hverdagstog. Fra 1946 og til banen lukkedes for persontrafik i 1950 kørtes der 5-6 togpar.

Persontrafikken har aldrig været stor, men ret jævn og ret godt fordelt. Der medførtes som regel 2-3 af de gamle 2-akslede kupévogne.

Godstrafikken var i mange år ret god. Skælskør by og havn tegnede sig for langt den

største part. Trafikken var jævnt stigende til omkring 1920. Der indtraf herefter et større og større fald og tilsidst var trafikken så ringe, at det var uforsvarligt at opretholde den tætte køreplan. Man skar hårdt ned i 1933, helt til 4 togpar, og året efter gik man over til ren motorvognsdrift. Togene bestod herefter af 2 af de små Triangelvogne (MA eller ME), sammenkoblede med førerrummene vendt fra hinanden. I disse tog var der rigelig plads til de rejsende og der kunne medføres 2-3 godsvogne. Var der undtagelsesvis flere godsvogne end motorvognene kunne medføre i plantogene, kørtes der særtog ind imellem plantogene. I 1940 måtte man gå over til dampdrift, dels på grund af benzinmangel, og dels fordi der nu blev flere godsvogne. Efter krigen faldt trafikken atter, og det blev derfor besluttet helt at indstille persontrafikken og køre godstog efter behov med en i Ss stationeret traktor. En anden og meget vægtig grund til, at man disponerede således, var, at sporet måtte have været udskiftet, hvis almindelig drift fortsat skulle have været opretholdt.

Trækraft.

Til Slagelse-Næstved og Dalmose-Skælskør anskaffede statsbanernes sjællandske distrikt i 1891-92 7 loko:

B 85-88	1891	Cockerill	1686-89
L 89-91	1892	Cockerill	1690-92

Da statsbanernes to maskinafdelinger sammensluttedes i 1892 ændredes

B 85-88 til BS 285-88

L 89-91 til LS 296-98.

De 4 litra BS solgtes i 1917 til VaGJ som nr. 1-4 og udrangeredes herfra i 1930-52-30-30. De 3 litra LS blev i 1907-08 ombygget på værkstederne i Århus til tenderloko og blev derefter brugt til rangering i Odense indtil de blev udrangerede i 1934-28-32.

På Skælskørbanen blev kun anvendt BS-maskiner og kun til omkring 1900. Ind imellem benyttedes også de gamle P-maskiner omkring 1896 og i 1898-99 litra N 186-88. Omkring 1901 indsattes litra AS; de erstattedes omkring 1918 af J-maskiner, der kørte her til banen motoriseredes i 1934. Da dampdriften blev genoptaget i 1940 indsattes en A-maskine

(det meste af tiden nr. 157), afløsning for udvask og reparation skete med en Slagelse-G-maskine. Medens der blev opretholdt depot i Ss til 1934 - var der til stadighed 2 loko ved depotet - et i tur - et i reserve - og de to loko kørte fra udvask til udvask. I motorvognsperioden 1934-40 kørtes med litra MA eller ME fra Næstved, men med Ss-personale. Under og efter krigen var maskinerne stationeret i Slagelse og blev udvasket og repareret der, medens personalet var hjemmehørende i København og rejste til Dalmose som passagerer den ene eftermiddag, afløste ved 18-tiden og kørte så alle tog til de næste eftermiddag afløstes og rejste hjem.

I begyndelsen af 30'erne overtog DSB nogle bilruter fra Ss til Næstved og Korsør. Driften forbedredes ved at der blev oprettet gennemgående rute Korsør-Ss-Næstved-Vordingborg, så det var jo tildels DSB selv, der slog banen ud. Da banen skulle standse i 1950 søgte både DSB og en privat at få koncession på en lokalrute Da-Ss. Den private gik af med sejren (jubel!). Driften blev hurtigt skåret ned til nogle få ture og ruten er nu overtaget af DSB som et led i en rute Ss-Da-Sorø.

Nu er den lille bane kun et sidespor til Dalmose, og togene fremføres efter regler, der meget ligner de på havnebaner benyttede. Af traktorer har man mest anvendt Frichs-typen (ca. 75 Hk), men også en tid nr. 70, sidst i 1950'erne indsattes en Ardelt, der dog lejlighedsvis, bl.a. det meste af 1962, har været erstattet af en Frichs-traktor.

Men der sker noget i Skælskør nu. Den lille stille by er ved at udvikle sig til en industriby af format. Om det kan give banen nyt liv, er ikke til at sige. Genoptagelse af persontrafik skal man ikke vente, men muligvis kan der blive forøget godskørsel.

Som et kuriosum kan nævnes, at da den engelske klub for jernbaneinteresserede - RCTS - med hvilken DMJK har god kontakt, idet flere af os er medlemmer af begge klubber - i 1957 besøgte Danmark med ca. 40 deltagere, arrangeredes i samarbejde med DMJK en tur på forskellige baner med Skælskør som endestation. Toget fremførtes af G 611 og bestod af 3 boggievogne.

TEGNINGSARKIVET

Fortegnelse over nedfotograferede originaltegninger:

Maj 1964 sortiment:

- A 1 03 T 007 DSB, lok., litra F nr. 428-35.
- A 3 01 T 009 Maffei, forslag til lok. SNNB.
- A 3 14 T 011 GDS, 2-akslet personvogn, II og III klasse.
- A 3 48 T 009 NPMB, Allerslev varehus.
- A 3 49 T 013 SNNB, Stubbekøbing st., lokomotivremise, facade, snit og detaljer.

Tegningerne koster kr. 4,00 pr. stk. + porto kr. 0,40 pr. ordre (for levering ufalset er portoen 1,00 kr. pr. ordre). Abonnement på tegningsrækkerne koster 14,00 kr. incl. porto (14,50 kr. for ufalsede tegninger) for de månedlige 5 tegninger.

Juni 1964 m.flg. sortimenter

er i øjeblikket hos "fotografen". Tegningerne vil antagelig være klar til levering omkring den 15. juni 1964, hvorfor jeg vil bede vore abonnenter om lidt overbærenhed med hensyn til juni måneds noget forsinkede levering.

Forespørgsler angående tegningsarkivet er altid velkomne, men jeg skal lige gøre opmærksom på, at breve adresseret til Nørrebro Station næsten altid vil blive forsinkede i besvarelsen, fordi der kan gå op til en uge, før jeg kommer forbi Nørrebro St.

Breve (og telefoniske henvendelser) bedes derfor stilet til:

Ulf Holtrup,
Dalbyvej 12,
København,
Brønshøj.
(Telf.: (01) 71 79 03.)

Tegninger i måleforhold 1:87, HO.

Fra Helsingør Jernbane Klub har DMJK fået overladt i første omgang nedennævnte tegninger, der alle holder målet A 4, og som for en stor dels vedkommende har været anvendt til indlæg i Modelbane-Nyt:

- A 1 01 T 036 DSB, ES nr. 220-30.
- A 1 05 T 010 DSB, MO nr. 1992-99.
- A 1 13 T 024 DSB, CL nr. 1490-
- A 1 13 T 025 DSB, CLS nr. 1702-
- A 1 13 T 026 DSB, ATM nr. 242-45.
- A 1 13 T 027 DSB, CPE nr. 2984-93.
- A 1 13 T 028 DSB, CRS nr. 3604.
- A 1 14 T 015 DSB, CZ 4401-67.
- A 1 16 T 013 DSB, DH nr. 5301-17.
- A 1 16 T 014 DSB, DL nr. 5502.
- A 3 01 T 010 HHGB, lok. nr. 2-3 (1882).
- A 3 01 T 011 HHGB, lok. nr. 4 (1907).
- A 3 01 T 012 HHGB, lok. nr. 5-6 (1916).
- A 3 05 T 005 GDS, M 3-4.
- A 3 05 T 006 GDS, SM 1 (skinnebus).
- A 3 10 T 001 HHGB, dampvogn.
- A 3 13 T 007 GDS, T 1 (bivogn for skinnebus)
- A 3 13 T 008 GDS, C 41-42.
- A 3 13 T 009 HFHJ, 2. kl. personvogn nr. 53.
- A 3 14 T 012 GDS, C 32-34.
- A 3 14 T 013 GDS, C 37-38.
- A 3 14 T 014 GDS, C 40.
- A 3 14 T 015 TFJ, C 2.
- A 3 16 T 006 GDS, D 51 og D 53.
- A 3 24 T 007 GDS, QB 121-123.

HO tegningerne koster kr. 1,00 pr. stk. idet dog samtlige tegninger nævnt ovenfor kan erhverves for kr. 20,00 for hele sættet. Portoen er kr. 0,40 pr. ordre.

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.

Ulf Holtrup.



FOTOARKIVET

TILBUDSLISTE nr. 8.

Fotoarkivet tilbyder herved interesserede nedennævnte fotos, der i højglans i størrelsen 9x12 cm koster kr. 1,00 og i størrelsen 13x18 cm kr. 2,50 pr. stk. Porto pr. ordre er kr. 0,25 og leveringstiden ca. 14 dage. Ved bestilling af samtlige 25 billeder fra denne liste i formatet 9x12 cm reduceres prisen til ialt kr. 20,00 + porto.

Bestilling sker ved indbetaling af beløbet på postgiro nr. 12.53.05, Dansk Model-Jernbane Klub, Fotoarkivet, Nørrebro St., København, N., idet der på bagsiden af indbetalingskortets venstre talon anføres de ønskede DMJK-registreringsnumre.

Skriftlige bestillinger eller telefoniske eller skriftlige forespørgsler, der gerne

imødeses, bedes rettet til nedenstående adresse, idet post til Nørrebro St. næsten altid vil blive forsinket i besvarelsen:

Erik V. Pedersen,
Nyskiftevej 42,
København, Vanløse.
Telf.: (01) 70 69 32.

Visse af disse fotografier er DMJKs ejendom og må ikke kopieres eller videresælges uden Dansk Model-Jernbane Klubs (eller evt. negativejerens) skriftlige tilladelse. Denne copyright vil være tilkendegivet ved stempel på bagsiden af billederne.

De billeder, der i SIGNALPOSTEN offentliggøres som illustrationer til artikler m.v. vil, såfremt de er forsynet med DMJK-registreringsnummer, kunne købes gennem fotoarkivet til samme priser som billederne i tilbudslisterne.

E. Pedersen.

DMJK reg. nr.	Ejendomsmærke	Optagelsessted	Dato
A 1 02 F 036	DSB, G 611	Skælskør (kl. 2)	1/9 1957
A 1 05 F 006	DSB, MA 601	delvis demonteret	1954
A 1 05 F 026	DSB, MP 541	Fruens Bøge	12/5 1955
A 1 06 F 001	DSB, traktor 71	Skælskør	febr. 1954
A 1 06 F 005	DSB, traktor 48		nov. 1956
A 1 06 F 006	DSB, traktor 110		1958
A 1 47 F 003	DSB	Løgstør st. fra gaden	6/6 1955
A 3 01 F 004	SKRJ 8	Silkeborg (kl. 1)	maj 1954
A 3 01 F 027	ØSJS 7	Haarlev (kl. 9)	1957
A 3 01 F 057	AB 6	Amagerbro (kl. 2)	juni 1960
A 3 04 F 007	HHJ M 3	Odder	juni 1954
A 3 04 F 019	HP M 13	Hjørring	juni 1959
A 3 05 F 010	HHJ M 2	Odder	juni 1954
A 3 05 F 013	HP M 23 + D 62	Hirtshals	juni 1959
A 3 05 F 049	MFVJ M 2	?	?
A 3 14 F 003	AHTJ A 4	Hammelbanegd. i Århus	april 1956
A 3 14 F 012	RGGJ C 5	Ryomgård	febr. 1956
A 3 18 F 001	AHTJ E 3	Hammelbanegd. i Århus	april 1956
A 3 27 F 003	HJJ, ISF 346 med	skinnebuskobling	juni 1957
A 3 47 F 015	AB	Dragør station	maj 1957
A 3 47 F 016	AB	Dragør station fra gaden	maj 1957
A 3 47 F 017	AB	St. Magleby station	maj 1957
A 3 47 F 018	AB	Tømmerup station	maj 1957
A 3 49 F 001	AHTJ	Remiseområdet i Århus	april 1957
A 3 49 F 007	AB	Remise og vandtårn, Dragør	maj 1957

Adams Hjørne

MOTOR OG GEARKASSE.

At andre, end de i udgivelsen af SIGNALPOSTEN direkte implicerede, også læser "Adams Hjørne" tilkendegives som oftest på den måde, at klubkammerater og andre jernbaneinteresserede henvender sig til en med bemærkninger om de skrevne artikler. Disse bemærkninger er rigt varierede og spænder fra ønsker om en artikel vedrørende et endnu ubehandlet modeljernbaneemne og over i stilen: "Her er noget, som du kan bringe i SIGNALPOSTEN", og så får man en længere redegørelse for, hvordan vedkommende har fundet frem til løsning af et vanskeligt konstruktionsproblem, eventuelt med en direkte kritik af enkelte punkter i "Adams Hjørne". Det er altså meget hyggeligt og rart, men til disse velmenende mennesker, for jeg har aldrig haft indtryk af, at det var for at give mig en over næsen, vil jeg gerne sige dette: "Skriv selv ind til bladet, og vær på denne måde medvirkende til, at det får liv og kolorit." Blandt de "hilser" som mine artikler har afstedkommet, er her et par stykker, som jeg mener må være af almen interesse. Ålborg Privatbaner fortæller os, at deres godstrafik ikke indskrænker sig til de i min "Ferieartikel" omtalte blandede morgentog, og fortsætter med en nærmere omtale af banens rene godstog.

Undskyld Ålborg, teksten i pågældende artikel var ikke tænkt som en fornærmelse mod banen, men blot en oplysning for den læser, som ønskede at være sikker på at ramme et rigtigt motortog og ikke en skinnebus. Godstog som sådan havde jeg ikke beskæftiget mig med, da vi jernbaneturister jo ikke har adgang til befordring med disse, men selvfølgelig-

lig har vi da også lige så stor en interesse for denne gren af banernes virke, og jeg er da ganske og aldeles overbevist om, at såfremt SIGNALPOSTEN kunne få adgang til at publicere ikke blot Ålborg Privatbaners men også andre danske privatbaners tjenestekøreplaner, så ville det være det stof i bladet, som man før alt andet satte sig hen og granskede tilbunds.

En anden læser gør mig opmærksom på, at det at konstruere en såkaldt overgangskurve ikke er så ligetil en sag, når det vel at mærke skal gøres matematisk korrekt. Samme læser gør mig videre opmærksom på, at det engelske modeljernbaneblad "The Model Railway News" i sit maj nummer 1962 har bragt en illustret og udførlig omtale af en sådan konstruktion. Jeg dykkede naturligvis omgående ned i min private rodebunke og fandt, efter kun nogle få timers søgen, det pågældende eksemplar af det engelske blad. Endt gennemlæsning af omtalte emne efterlod, foruden et noget bedre kendskab til overgangskurver, også denne pudsig for ikke at sige fårede fornemmelse, som afstedkommes, når man i mørke på vej op ad en trappe træder på det sidste trin og så - bums - det var allerede passeret. Nuvel! Min idé var altså den, at man ved hjælp af det nok så berømte amerikanske øjelmål, begiver sig fra ret spor, gradvis på et kortere stykke, ud i kurvens mindste radius, men godkender man ikke denne fidusmetode, ser jeg ikke rettere, end at interesserede selv læser artiklen i M.R.N. DMJKs bibliotek har bladet, selvfølgelig.

Endelig har J. Christensen, lokomotivreparatør af profession, moret sig kongeligt over mit forslag om stålsømmet som opmærkningsværktøj. Hans eget og bedre bidrag til værktøjskassen ser således ud: 1 stk. 5 mm rundmessing udbores ca. 4-5 mm i dybden, passende til en grammofonstift. I flugt med ud boringens bund affiles et skråliggende hak således at stiften, når den indsættes, automatisk fastkiles mod det skrå anlæg. Det siger sig selv, at udtjente grammofonstifter let uddrives med et slag i nakken.

A propos værktøj, her er en idé til en elektrisk boremaskine, som jeg selv med held har brugt i flere år. Det er især de små bor,

som driller, små bor er for mig på en halv og en hel millimeter, enten knækker de i det selvsamme øjeblik man begynder at arbejde med dem, eller måske holder boret og man drejer og drejer og drejer uden, at det tilsyneladende anfægter materialet, man borer i, det ringeste, og hvad gør man så? Jo, man tager et stykke, ca. 30 mm langt rundmessing, sætter det i drejebænken, borer det halvt igennem fra den ene ende med den ønskede "små bor diameter", vender det, og udborer den anden ende med f.eks. 3 mm, for så kan den presses på akslen af den motor, som jeg skal vende tilbage til senere. Denne aksel har nemlig en diameter på 3,15 mm, og dermed lige nok til, at vi, når motoren snurrer rundt, med fil og smergellærred kan tildanne denne i en konisk facon og derved formå at presse vor nyligt konstruerede borepatron på akslen. Den ende, hvor boret skal sidde, forsynes af hensyn til borets fastholdelse med et hul på tværs, der skæres gevind og indsættes en pinolskrue. Rigger vi motoren til med et par ledningsstumper med krokodillennæb, opnår vi med letthed at kunne tilslutte den hvorsomhelst på banen, der måtte være brug for den, og borearbejde med de små diametre vil for fremtiden være det rene barnemad.

Vi er nu, omend ad omveje, nået frem til det, som er denne artikels hovedemne: Motor og gearkasse. Motoren er den i sidste nummer af SIGNALPOSTEN omtalte cylinderformede motor, som forhandles af hr. Bech Hansen, Liseleje (03)346777. Fejlagtigt blev prisen opgivet til 22 kr., det skulle have været 18 kr., og ved eventuel bestilling opgives den som: Ventilatormotor katalogblad nr. 6310. Jeg har så småt spekuleret på, om vi i DMJKs lokale på Nørrebro skulle etablere en eller anden form for "Kursus i Modelbygning". Vi kunne f.eks. "tvangsindlægge" de fremmødte til at deltage i bygning af visse typer godsvogne, hvor undervognen er ens i alle tilfælde, så vi af denne grund havde et fælles udgangspunkt eller måske var der større interesse for et stykke trækraft, motorvogn eller lignende. Er det imidlertid således, at man trods alt foretrækker at dyrke sit nørkleri inden for hjemmets fire vægge, måtte man måske nøjes med at bygge gearkasser i fælles-

skab.

Nuvel, det korte af det lange er, at jeg på baggrund af disse planer er gået i gang med at finde egnede emner og løsdeler, samt i nær fremtid agter at indkøbe et mindre antal motorer af den i artiklen her omtalte type, så interesserede kan altså erhverve disse ved henvendelse i klublokalet.

Motoren, eller rettere ventilatoren, for det er en ventilator, har, sammenbygget med forreste del af motorhuset en krave eller "indsugningen" om man vil. Denne krave fjernes ved, at vi forsigtigt oversaver de tre finner, som tjener til dens forankring. At dette må gøres med omtanke er så ganske lige til, da disse finner udgør en del af det gods som med skruer holder motorhusets to dele sammen. Nu er kraven fjernet, tilbage er så propellen, som er prespasset på motorakslen, men den er let at få has på. Spænd den op i skruestikken og driv akslen ud med en stump, ikke over 3 mm, rundjern (stumt søm), en, to, tre - med et stykke værktøj i hver hånd griber vi motoren med den anden, inden den falder på gulvet! Motorakslen er, som allerede nævnt, 3,15 mm i diameter og rager 21 mm ud. Forreste del af motorhuset måler 34,5 mm i diameter (+ div. finner) gange 16 mm. Bagste del af huset spidser lidt til bagud, slutdiameter 33 mm, samlet længde af motorhus 59,5 mm. Klipper man nu et stykke karton ud i profil efter ovennævnte mål, lægger den over tegningen af det påtænkte stykke køretøj, så vil det snart fremgå, om motoren, rent størrelsesmæssigt, kan opnå det fornødne husrum.

De tekniske data, som det fremgår af motorens fabriksmærke er 24 til 29 volt jævnstrøm, og omdrejningstallet 10.000 - 13.500 i minuttet. De motorer, som jeg har prøvekørt (i tomgang) startede alle på 6 volt (laveste spænding på klubanlægget), men et par stykker af dem nåede op på 14.000 omdrejninger i minuttet på 20 volt, så mon ikke det er tilrådeligt at finde det nøjagtige tal for den motor, man køber. Et tællværk kan let stilles på benene, man skal bare være heldig at "falde" over en kasseret lysmåler, på hvis drivaksel presses et stykke viskelæder som rager ud over akselenden. Her kradses så så meget gummi ud, at elektromotorens aksel kan få

"bid".

De elektriske dingener, som vort vidunder er udstyret med, er kondensator og drosselspole, tilbehør, som der nu er lov for at alle motorer, af hensyn til fjernsynsstøj, er forsynet med, så disse gevækster er det nok klogeligt ikke at fjerne. Hvad angår fjernsynsstøj, og dermed mener jeg ikke TV-programmer, men de andre gener, som opstår på skærmen, har jeg forgæves søgt en profet, som kunne og ville fortælle os lidt mere om, i hvilken størrelsesorden diverse elektriske agregater skal anskaffes og monteres, for at vi kan være på den sikre side af loven, men hvem ved, måske tilsmiler heldet mig en skønne dag.

Nu kunne vi godt begynde at tænke på monteringen i motorvognen, men jeg skulle kende mine omgangsfæller meget dårligt, om ikke man absolut må have fundet ud af, hvad der sker, hvis man løsner de tre skruer, som holder motorhusets halvdele sammen, så det gør vi. Det vil sige, først må vi aflodde de udvendige ledninger med tilbehør, og forinden da også helst lige gøre os bekendt med, hvordan de sad oprindeligt. Er det gjort, trækker vi forsigtigt bageste ende ud, løsner derpå de to skruer, som sidder på forenden og fjerner forreste del af huset. Når vi så sidder der og betragter ødelæggelsens vederstyggelighed, gør vi den glædelige opdagelse, at motoren har et indvendigt stel og at kappen, som vi just fjernede, kun tjener til beskyttelse af de ædlere dele. Dette betyder måske ikke så meget i tilfældet her, hvor motorvognen med lethed rummer det hele, men vi kommer måske senere ud for, at de millimetre, vi tjener ved at pakke kalorius ud, kommer os tilgode, når motoren skal ligge i en lokomotiv-kedel. Inden vi samler kappen igen, konstaterer vi lige, hvordan kullene skiftes ud, og så ikke mere, for alt i verden, lad være med at pille ved magneterne - ikke mine ord, men folks, som påstår at vide, hvad de taler om.

Vor gamle redaktør har netop meddelt, at papiret er sluppet op for denne gang. Vi må derfor vente med udredningen om gearkassens hemmeligheder til 2. årgang, nummer 5.

GIROKONTI

Som følge af adskillige fejlindbetalinger finder vi det nødvendigt at præcisere, at klubben har 3 girokonti:

Den almindelige til kontingent-, abonnements- og andre indbetalinger er:

5.45.78 Dansk Model-Jernbane Klub, Nørrebro station, København, N.

Udelukkende vedrørende Fotoarkivet:

12.53.05 Dansk Model-Jernbane Klub, Fotoarkivet, Nørrebro station, København, N.

Udelukkende vedrørende Tegningsarkivet:

12.55.06 Dansk Model-Jernbane Klub, Tegningsarkivet, Nørrebro station, København N.

Vi beder venligst alle tage hensyn til dette ved indbetalinger til klubben og dens afdelinger.



Særpræget togoprangering: Anden Påskedag blev tog 270 fra Kalundborg uventet dubleret med endnu en afdeling, som udgik fra Holbæk. Toget, som ca. et par timer før var afgået tomt fra Kh til Holbæk, var oprangeret som følger: 2 MO+FSABz (italiensk første/anden klasses vogn) + CC+CAE+CPE. Det er en sjældenhed at se udenlandske personvogne blive brugt i rent lokale løb, men i dette tilfælde har man åbenbart rangeret sammen, hvorefter der stod af ubenyttede vogne og derunder altså også en italiener.

E. Lehmann

DSB har fået en ny udflugtsvogn, litra BU 2101. Den er ombygget fra AU 164 og er afleveret den 28. maj 1964 til 1. distrikt efter ombygningen, der er foretaget af Centralværkstedet i Århus.

D 825 var på prøvetur den 27. maj 1964 efter endt S-reparation.



Juletrafikken 1963 - 2.del

(fortsat fra 2. årgang nr. 1)

Da toggangen 2. juledag og nytårsdag ligner hinanden til forveksling, skal jeg her an opridse afviklingen af 2. juledags trafik.

Medens hovedparten af rejsende før jul udgår fra Kh og ud i landet, er det jo efter jul lige stik modsat, og derfor er de to perioder vidt forskellige.

Lad os starte ved tolvtiden med en afgang til Kø (Fyn/Jylland), for trods alt er der også nogle, som skal den anden vej. Særeksprestog afg. kl. 12,25, Opr: MY+4CC+CD+AL+AU+AV+5CC+CD. Iltog nr. 139, afg. kl. 12,30, Opr: MX+CLE+5CL+AC+AV. Ankomende tog: Tog 112, an. 12,08, Opr: MX+CAE+3CC+AL+AC+CD+4CC. Tog 122, an. 12,25, Opr: tysk materiel var forstærket med et ekstra 3-vogns sæt. 2 x VT+VM+VS. Tog 53 havde forspand af en MX, Opr: MX+MY+2AV+5C+2AV+AC+CM+EA. Tog 55, afg. 15,10 (Kø), blev som planlagt afsendt i to afdelinger, 55-I, afg. 15,05, ÷8", Opr: MY+CAE+1CC+AD+AY+7CL. Tog 55, ÷6", Opr: MY+4CC+CD+AC+AL+6CC. Tog 2065, afg. 15,12, ÷11", Opr: MY+togførervogn (CU)+ 4 godsvogne. Tog 255 (Kb), afg. 15,20, Opr: E+CLE+3CL+CP+AC. Ankomster: Særeksprestog an. 14,39 fra Kø (Fyn), Opr: MY+2CL+2AC+4CL+CLE videreførtes som tomt tog (materieltoget) til Hgl. Tog 50, an. 15,18 Kø, Opr: MY+DD+EA+CD+3CC+AL+AC+5CC. Et materieltoget til Kø fra Hgl blev ca. 40 minutter forsinket på Kh på grund af uventet lokskifte, Opr: E+CAE+CC+AY+AD+6C+2CM.

Afgange: Tog 265, afg. 17,00 (Kb), Opr: (forspand af MX) MX+MY+CLE+4C+CL+AD+AY+3C. Trafikpresset vestfra (ankomst) begyndte nu at tiltage langsomt. Tog 140, an. 16,39, var ændret til MX-tog i stedet for som normalt 4-vogns lyntog. Opr: MX+AC+5CL+CLE. Tog 58, an. 16,54 fra Kø, indgik planlagt i to afdelinger. Tog 58-I, an. 16,52, Opr: MY+AC+3CC+2AC+

CD+4CC. Tog 58, Opr: MY+CD+5CC+AV+AU+AL+CD+4CC var dog kun halvfyldt af rejsende. Tog 246 an. 17,13 (Kb), Opr: 2MO+CM+CL+CP+CL+CO. Tog 1154, an. 17,20, Opr: 2MO+1C+CL+3C fortsatte som sædvanligt i tog 665 til Frihavnen. Afgange: Tog 157, afg. 17,20, Opr: MX+CPE+2CC+2AV+3CC. Tog 71, afg. 17,23, Opr: MY+MX+5CC+AC. Tog 65 afgik som de tidligere dage i to afdelinger med hver sit halvtog.

Ankomster: Tog 78, an. 17,40 fra Kø, Opr: MX+DC+AC+5CL. Tog 250, an. 18,12, Opr: MY+4CL+2AC+4CL+CLE. Særeksprestog, an. 18,01 fra Nf, indgik rettidigt, Opr: MY+4C+2AV+4CL+CLE, og det samme var tilfældet med særlyntogget an. 18,06, Opr: MB-AB+FJ-MB (lyntog Storbælt), medens derimod eksprestog 160, an. 18,18, var ÷10", Opr: E+AV+BL+1CC+BL+1C+AC+1C+CL+CLE. Særeksprestog fra Kø, an. 18,45, Opr: MY+4C+AC+AV+5C+2AV. Der blev nu en pause i ankomende tog vestfra, medens trafikken mod vest atter tiltog i omfang. Tog 165, afg. 19,00, Opr: MX+Mitropa WL AB4ge Kh-Berlin+CLE+AV+5CL+(AV+BL+CL Kh - Nakskov). Tog 1073, afg. 19,03, ÷4", forspandskørsel, Opr: MX+MY+CLE+5CL+AC+AL+4CL. Tog 1169, afg. 19,10, ÷2", Opr: MX+CLE+2C. Tog 1269, afg. 18,52, blev ca. 12 minutter forsinket, Opr: MO+1C+1CL+1C. Tog 1271, afg. 19,21, afgik rettidigt, Opr: 2MO+2C+1CL+1C+AL. Tog 1075, afg. 19,30, Opr: MX+4CC+CD+AL+AU+AV+6CC. Da det blev meddelt, at tog 66, an. 19,32, var ca. 1/2 time forsinket, og da der igrøvrigt ikke var nogen trafik af betydning, holdt jeg en pause indtil kl. ca. 20,15, hvor trafikpresset vestfra nu tiltog i stort omfang. Tog 8116 (116-I), an. 20,21, Opr: E+1C+AV+3CL+CM+CL. Tog 116, an. 20,25, ÷8", Opr: MY+DSB AV Amsterdam-Kh+N.S. AB Hook v.H. - Kh+NS D Hook v.H. -Kh+WL Wien-Kh+WL Rom-Kh-Cst+FS Ac Bcz Rom-Kh+AV+4CC. Tog 62, an. 20,16, ÷18", Opr: 2MO+3C+ 1 godsvogn. Tog 1066, an. 20,50, Opr: MY+CL+AC+3CL+CLE og særeksprestog fra Kø an. 20,53, Opr: MX+6CL+

2AC+AD-AY+CC+CAE.

Mod vest. Tog 85, afg. 20,35, Opr: MY+5CL+2AC+4CL+EA+DD, og tog 151, afg. 20,55, Opr: MY+2CC+AV+(WL+NS Bc (hvilevogn) Kh-Hook v.H.)+DB Bc 4Um (hvilevogn) Kh-Aachen+(DSB AV+WL Kh-Ostende) + (WL+DSB AV+DB D4 Kh-Paris). Tog 1273, afg. 21,00, Opr: MX+CLE+CL+AV+7C+AC.

Fra vest. Tog 1166, an. 20,56, Opr: 2MO+3C+1CL+1C var ÷24", og som følge heraf var tog 1258, an. 21,16, ÷8", Opr: CLS+2CL+MO, og tog 1164 an. 21,24, ÷4", Opr: MO+3CRM. Tog 1264, an. 21,46, Opr: MX+4C+CPE+(OHJ BL+2CRM Nyk.Sj.-Kh). Tog 1076, ankom scm planlagt i to afdelinger, hvoraf den første an. 21,49 kun udgik fra Slagelse, Opr: MX+3C+AD-AY+CL+3C. Særeksprestog, an. kl. 21,40, fra Kø var ÷13", Opr: MY+AC+CL+2C+2CL+2AC+4CL+CLE, og endelig tog 70, an. 21,55, som indgik rettidigt, Opr: MY+7CC+2AC+CD+4CC. Særiltoget fra Nyk.Sj., an. 22,06, indgik rettidigt, Opr: OHJ MO+BL.

Fra Hi ankom toget med an. 21,40 i to afdelinger. Den første indgik 21,32, Opr: S+4CL, og den anden an. 21,40, Opr: S+CLE+6CL+AL.

Mod vest var der som sædvanlig altid travlt med at få afsendt togene 1179, afg. 21,30, Opr: MY+CLE+AV+BL Kh - Nakskov+(CL+2 C Nf), og 1175, afg. 21,35, Opr: MO+2CL+1C, og 1281, afg. 21,51, Opr: MO+CL+CM, og 1089, afg. 21,56, Opr: 2MO+CM+2CL.

Fra vest ankom 22,09 tog 1076 (÷18"), Opr: MY+AR+2CML+CP+CML+CMK+CLE. Tog 1176, an. 22,16, Opr: MY+4C+CLE+2C. Tog 1268, an. 22,28, Opr: MY+4C+CPE+3C. Tog 1072, an. 22,32, Opr: MY+EC+AC+CD+4CC.

Kl. 22,30 rullede Hispania Ekspres ud fra Kh, Opr: MY+5CC+AV+ de sædvanlige 6 vogne til det sydlige udland.

Fra vest tog stormen på Kh nu fat for alvor. Tog 1158 ankom i to afdelinger, hvoraf den første (ankomst 22,37) var ÷13", Opr: MX+4C+AC+7C, medens den anden afdeling, tog 1158 an. 22,48, var ÷14", Opr: MY+ 1 tom DH+3CC+AV+AV+2CC+CPE+CC+3CL+AV. Tog 92 (lyntog Vesterhavet), an. 23,00, ÷5", Opr: 1 4-vogns lyntog. Særlyntog Hosekræmmeren, an. 23,05, ÷2", Opr: MS-AA-MS. Tog 1090, an. 23,12, ÷6", Opr: MX+4CL+AL+AC+5CL+CLE. Tog 493, afg.

23,22, Opr: MX+AL+6CL+CLE fik lige lov til at benytte et spor til sin ekspedition mellem tog 92 og tog 1180, an. 23,25, ÷1", Opr: 2MO+AV+4CL. Særeksprestog Alssund fra Kø, an. 23,30, Opr: MX+AV+2CC. Tog 80 (lyntog Limfjorden) ankom atter som de øvrige dage i to afdelinger med hver sit halvtog. 1. afdeling rettidig 23,32, medens anden afdeling, an. 23,34, var ÷8". Til trods for at tog 110 (Hamburg-Ekspres) an. 23,20, var ÷24", Opr: 2MY (forspand)+AV+CC Rf)+(CAE+2CC+AC+2CC Hmb-Kh), blev tog 495 mod Hg (Cst), afg. 23,45, kun 4 minutter forsinket, Opr: MX+AV+3C+CLE+(SJ WL ABo6 Lå+SJ WL ABo2o Lå+SJ BFol4 Lå Kh-Cst).

Mod vest afvikledes togangen stille og roligt. Tog 1193, afg. 23,18 (Nf), Opr: MX+CLE+4CL+AC. Tog 1189, afg. 23,30, Opr: MO+2C. Tog 1291, afg. 23,35, Opr: 2MO+2C+CL+3C. Tog 1097, afg. 23,40, Opr: 2MY+CLE+3CL+AC+1CL+1 godsvogn.

Fra vest: Tog 1272, an. 23,41, Opr: 2MO+2C+3CRM. Tog 82, an. 23,48, Opr: MY+CD+5CC+AV+AU+AL+CD+4CC. Tog 1086, an. 23,58, ÷10", Opr: MX+2CL+CLE. Tog 1182, an. 0,03, Opr: MO+CRM. Tog 280, an. 0,12, var i dagens anledning udgået fra Kb (skib Ar) mod normalt Hk, Opr: E+AL+CP+CL+4C+CLE. Derefter blev der en lille pause i ankommende tog vestfra, i hvilken tog 497 slap afsted til Hg 0,22, endog rettidig, Opr: 2MO+AV+4CL (1180s stamme). Tog 1192, an. 0,22, ÷8", Opr: MX+5CL+AV+CLE+2C+DF. Tog 1088 (lyntog Aros), an. 0,07, ÷28" Opr: 1 4-vogns stamme. Særeksprestog, an. 0,15 fra Kø var ÷29", Opr: MY+4CL+2AC+4C+CLE.

Mod vest afgik tog 95, afg. 0,15, Opr: MX+MY(forspand)+4CC+CD+2AC+3CC+(BL+WL Kh-Fh)+(WL Kh-Esb)+EA, og tog 1295, afg. 0,35, Opr: MO+AC+2C.

Fra vest: Tog 1092 fra Kø, an. 0,31, var ca. ÷32", Opr: MY+5C+2AV+CPE, og denne forsinkelse medførte, at særpersontoget til Hi, afg. 0,50, blev ca. ÷17", Opr: 2MO+(3AC+2CL+CLE tomme vogne). Rejsende til Hg fra de forsinkede tog nr. 1088 og særeksprestog fra Kø 0,15 blev befordret med tog 3489 til Hg, afg. 1,00 (normalt materieltog), Opr: MX+SJ Bo8 Fr+AV+AC+AV+AR.

Alt i alt foregik afviklingen af trafik-

ken næsten planmæssig, bortset fra forsinkelserne ved midnatstid, og der opstod ikke opkoblinger af stammer, som ikke hurtig nok kunne bortrangeres, hvilket spærrer for ankomende tog, således som man har kunnet observere tidligere år, men det skyldtes vel også, at flere tog end nogensinde, ja for ikke at sige hovedparten af togene, videreførtes til Hgl (enkelte til Østerport med omløb og retur til Kh) som tomme tog.

Nytårsdag (den 1/1) blev trafikken afviklet næsten på samme måde, dog var der ved midnatstid betydelige forsinkelser for vestra ankomende tog, således var tog 280 (Kb) ca. +60", fra Kø var 80-II ca. +70", tog 1088 ca. +35" og særeksprestog an. 0,15 ca +30".

På hverdagene mellem jul og nytår var

visse af hovedtogene dubleret, men ellers syntes presset hjem at være fordelt over mange dage, og i begyndelsen af januar faldt trafikken på Kh atter ind i et "roligt" og normalt leje.

Såfremt der endnu er nogle udholdende læsere tilbage til dette afsnit, og eksperter på dette område vil finde fejl og udeladelser skal jeg til min undskyldning fremhæve, at det jo for mig først og fremmest er en hobby blandt andet at studere "jernbanelivet" på store banegårde, og det, der er opridset her, er efter min mening kun de vigtigste og mest interessante udsnit af juletrafikken 1963 på Københavns Hovedbanegård.

E. Lehmann.

H. F. H. J - t u r e n

Udflugten på Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane søndag den 3. maj 1964.

Kl. 12,10 mødtes turens 34 deltagere på Hillerød Station, perron 1. Man entrede skinnebussen, H.F.H.J. SM 3, og kl. 12,15 var der afgang mod Frederiksværk som særtog 1031. Der var fotostop ved Borupgaard og man bemærkede her, der på sidesporet til teglværket henstod nogle og tyve jernbanevogne belæsset med skrot; Stålvalseværket havde ikke plads til at tage det læs endnu. Under den videre kørsel til Ølsted blev skinnebussens radioinstallation demonstreret. Samtalen med FC i Frederiksværk gik særdeles fint igennem. I Ølsted var der en halv times stop, hvor stationens relæsikringsanlæg blev forevist. Anlægget styres normalt af FC, men kan også omstilles til stedbetjening. X tog 136 og videre til Kregme, hvor vi så radioanlæggets 45 m høje sendermast, rejst her på banens højeste punkt og forbundet med FC ved kabel. På stationens sidespor holdt en svellestoppe-maskine og også den var forsynet med et

(transportabelt) radiokaldeanlæg, en stor fordel til fremme af toggangens smidighed ved sporvedligeholdelse.

Præcis efter planen ankom vort særtog til Frederiksværk kl. 13,25. Her fik vi grundig demonstreret fjernstyringsanlægget, dette "Columbus æg", der styrer 5 af banens stationer ved hjælp af tonefrekvenser; sporskifter omlægges og signaler stilles og uden sporisation har man alligevel ved cyklisk afsøgning kontrol med, hvor togene befinder sig på den 39 km lange bane. Endvidere er man til stadighed i radiokontakt med lokomotivførerne på de kørende tog, således at forsinkelser m.v. kan meddeles med det samme og eventuelle krydsninger og overhalinger kan derefter omgående forlægges til den mest hensigtsmæssige station. Et utroligt anlæg og dog så enkelt. For nærmere beskrivelse af fjernstyringsanlægget: Se Vingehjulet, 20. årg., nr. 21, december 1963. Vi skulle også have set banens centralværksted, men dette glippede desværre, da banen havde glemt at orientere den eneste af personalet i Frederiksværk, der har nøgle til værkstedet, om vort besøg.

Kl. 14,40 kørte særtøget videre, krydsede tog 148 i Melby og ankom til Hundested



Særtoget i Kregme

kl. 15,00. Her var der forevisning af banens remise, hvor alle 5 diesellokomotiver var "hjemme". Man kunne derefter efter eget valg køre til havnen og se den splinternye færge M/F "Grenaa" eller blive på stationen for at kigge nærmere på det rullende materiel. Man bemærkede her 3 fra DSB overtagne ECO-vogne, ombygget og forsynet med togopvarmningsanlæg, foruden pakrum og postafdeling. Vognene var lakeret i banens karakteristiske farver.

Tilbagereisen foregik med tog 154, Hundested, afgang kl. 15,48. Toget blev fremført af H.F.H.J. M 11, et 650 Hk MAK dieselhydraulisk lokomotiv. Der var adgang til på skift at køre i lokomotivets førerrum. Toget ankom efter planen til Hillerød kl. 16,42 og her skiltes deltagerne. En dejlig og indholdsrig tur var til ende.

E. Mikkelsen.



Krydsning med 136 i Ølsted

Afsked med

Fortsat fra side 38



Kaptajn Kolster på broen,
(fra DMJKs forårstur 8. juni 1963).

til Korsør station, leje 2, hvorfra færgen skulle afgå. Færgen "Fyn", som lå i leje 1, havde som en sidste hilsen sat signalflagene: "Jeg takker Dem for tjenesten" fra formasten. Fra dampfærgens formast vejede DSBs splitflag, som langsomt blev strøget, da slaget lød på klokken for afgang. Fra "Fyn" lød et langt afskedsfløjt og en del af besætningen havde, for at vise den gamle færge en sidste ære, taget opstilling på bådedækket med blottede hoveder. Fra stationen lød en sidste hilsen i form af et langt afskedsfløjt fra

stationens MH'ere, og dampfærgen svarede med dampfløjten, en lyd som alle i overfartsbyen kendte så godt, men som de nu ikke mere skulle høre, fem lange dybe stød, og regnen begyndte at pulse op af de lange skorstene, medens færgen langsomt gled ud af lejet.

Atter et stykke romantik er forsvundet fra DSB.

Så er spørgsmålet: Skal man nu begræde dette?

Vi modeljernbanefolk er jo tilbøjelige til "at være ked af det", når DSB udrangerer det gamle. Men man kan jo ikke komme bort fra det nye, der indtager det gamles plads, jo er langt bedre og mere effektivt.

"Christian IX" var jo sommetider en noget besværlig gammel herre. På grund af de meget krumme spor, som færgen havde, var det tit besværligt under lastning og losning. I dag har de fleste moderne godsvogne jo efterhånden en ret god længde og som følge deraf et større udsving i vognenderne. Herved kan ske dette, at pufferne indfiltres i hinanden, det, som man kalder en "eksning". For at forhindre dette, måtte man først slække koblingerne mellem vognene i færgetrækket og derefter lægge planker mellem puffernes stødflader, et arbejde, der tog tid. En anden tidskrævende ting, var færgens forsyning med kull. Kullene førtes ombord i færgen læsset i Ps-vogne, hvorfra de skulle lempes igennem lemme i dækket til færgens forsyningsrum. Især om vinteren, når kullene i vognene var frosset, var det et arbejde, der tog tid og var meget smækkeligt.

Men trods alle besværlighederne var der alligevel noget ved den gamle færge, en stemning som fuldstændig mangler ved motorfærgen.

Et stolt syn var det en stille sommeraften ved solnedgangstid, at se "Christian IX" på vej over bæltet, silhuetten med de to himmelstræbende skorstene, og regnen langsomt drivende i en lang stribe efter sig, medens solen glitrede rødgyldent i de svage krusninger på vandet.

Et karakteristisk træk er nu forsvundet fra Storebæltsoverfarten.

Tekst og tegning: J.K. Petersen,
Slagelse Model-Jernbane Klub

Postkort til salg

I anledning af Nordbanens 100-års jubilæum har Helsingør Jernbaneklub modtaget nogle gamle postkort af boghandler Per Stützer. Efter en sortering har vi fundet en samling "jernbaneperler", som vi nu tilbyder interesserede til en pris af 1,00 kr. pr. stk. + porto. Da der ikke er lige mange af hver, bliver fordelingen svær, men vi noterer ønskerne efterhånden som de indløber til Hg-JK, Bovænget 6, Ålsgårde.

- Nr. 1 Parti ved Hornbækbanen
- 2 Marienlyst trinbræt
- 3 Viadukten ved Ndr. Strandvej
- 4 Ålsgårde station
- 5 Hellebæk station
- 6 Helsingør Jernbanestation
- 7 Espergærde station
- 8 Humlebæk station

John Hansen, HgJK.

TIL VOR LÆSER:

Tyrkflej forkommer ikke i dette blad. Jeg læser selv karikatur, at De ved det!

Den gl. Redaktør

("Stjålet" fra "At tænke sig")

Set på Københavns Hovedbanegård

En meget overvældende farvesammensætning, bestående af 7 lange køkkenblå flader med gule striber og foroven afrundet med zinkhvidt samt 4 flader i normal grøn udførelse, lyste en i møde onsdag før Påske ved ca. 19-tiden på perron 4 på Kh.

Nærmere betegnet var det 7 østtyske sovevogne (DR WL AB 4ge) samt 4 liggevogne (DR Bc 4 Ue), som skulle befordre et rejseselskab til Berlin via Gedser trukket af en MY.

Desværre fik jeg ikke noteret, til hvilke stationer vognene skulle i Berlin, da jeg blev helt fascineret af den køkkenblå farve og ovenikøbet i hele 7 udførelser

E. Lehmann.

50 aar gamle nyheder

April 1914.

Anlægget af en bane fra Almindingen til Gudhjem påbegyndtes i denne måned.

Vejle-Vandel-Grindsted banen er nu næsten færdig og ventes taget i brug i maj måned.

Afstikningen af strækningen Svendborg-Fåborg er nu halvvejs færdig.

Frichs har endelig leveret de første af de bestilte 6 rangermaskiner. (det må dreje sig om nr. 444-446).

Der er givet koncession på en bane Værsløv-Hørve.

KSB har vedtaget, at man til efteråret indfører elektrisk togbelysning.

Ved 3. behandling og dermed færdigt fra Landstinget, vedtoges anlægget af Hornbæk-Gilleleje-banen.

I mange forskellige aviser læser man om DSBs overtagelse af ruten Kalundborg-Århus. Det forlyder, at Storebæltfærgerne Korsør og Nyborg med isbryderen Stærkodder som reserve fra efteråret skal indgå på ruten.

Tørringbanen påtænkes omlagt til normalspor og samtidig forlænget til Eistrup. På samme bane kørte den 29. et tog ind på et sidespor i Rask Mølle og tørnede voldsomt mod nogle der hensatte vogne. Både lok og godsvogne blev en del ødelagte. Årsag: et fejlt sporskifte.

Maj 1914.

En noget ejendommelig ide er i fuldt alvor blevet foreslået trafikministeriet. Ideen gik ud på, at man i høsttiden på togene anbragte en paraply, som en slags vejrsignal. Meldte meteorologerne "regn", skulle paraply-

en være opslået, og meldte man "tørvejr", skulle den være nedslået. Efter forlydende syntes ministeriet ikke om "paraplyen".

Koncessionen på Vodskov-Øster Vråbanen er nu udfærdiget.

Ved anlægget af Kragens-Nakskovbanen har man haft store vanskeligheder ved Torrig Mose. Mosen sluger alt, hvad man hælder i den.

Den 20/5 åbnes med stor højtidelighed Vejle-Vandel-Grindsted banen.

27/5 bliver Masnedsundbroen påsejlet af DFDSs damper "Falken", hvis styring svigtede. Broen kunne efter påsejlingen ikke svinges tilbage, og man var derfor nødt til at aflyse al trafik over broen. Rejsende befordredes med skib Masnedsund-Orehoved. Først den 30. om aftenen kunne broen igen erklæres "klar", og togene kørte normalt.

J. Groth.



Næste nummer af SIGNALPOSTEN

forventes udsendt sidst i juni måned.

Dette nummer af bladet, 2. årgang nr. 4, bliver et stort illustreret specialnummer i anledning af Nordbanens 100 års jubilæum med artikler af trafikkontrollør E.L. Parbøl, maskinmester A. Gregersen. Der optages ikke yderligere stof i dette nummer.



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

Redaktør: F. Hermind, Lejre.

Abonnementspris 10 kr. årlig incl. forsendelse og kataloger. Løssalgspris 1,50 kr. Abonnement og enkelte numre kan bestilles gennem DMJKs ekspedition, Lejre.

Eftertryk tilladt med tydelig kildeangivelse.

T I L L Æ G

til

2. årgang - nummer 3

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

I remisen på Valby Gasværk arbejder en del af byggeholdet hver onsdag aften kl. 19-23.

Det er Teknisk Museums smalspors-industri-lokomotiv fra Hedehusene Skærvefabrik, der får en grundig overhaling og oppudsning overalt - og arbejdet skrider godt frem.

Et 8 tons lokomotiv er noget helt andet end en 1 kilos model, og der er "visdom" at hente til brug ved modelbygningen til vinter - også for den, der mener at vide alt om lokbygning i model.

Det skal bemærkes,

at påklædningen til arbejdet ikke skal være for sart,

at man skal have adgangskort, før man lukkes ind.

(Et sådant kan fås ved henvendelse til:

P. Adamsen, Gentoftegade 37, Gentofte.

Telf. kl. 8-18: GENTofte 1060

kl. 18-24: GENTofte 1177).

at adgangen til Valby Gasværk sker ad porten på Retortvej,

at svært værktøj gerne må medbringes,

at alle er yderst velkomne, og alle vil blive beskæftiget, samt

at vi ikke kan påregne at måtte arbejde ret meget længere end nogle dage efter 1. juli.

Nærmere oplysninger vil kunne indhentes hos P. Adamsen.

KOM BARE AN.

UDSTILLING I HELSINGØR

I anledning af Nordbanens 100 års jubilæum åbnes i Helsingør en udstilling omhandlende denne banes, samt de øvrige samfærdsels- og kommunikationsmidlers udvikling i de forløbne 100 år.

Udstillingen, der har titlen "Trafik i 100 år", har til huse i Helsingør Gymnasium, Trækbanen, lige ved den gamle banegård.

Udstillingen er åben i tiden 20. juni til 5. juli 1964, og de daglige åbningstider vil være:

Mandage til fredage kl. 13-18

Lørdage og søndage kl. 10-18

Entre for voksne er 1,50 kr. og for børn 0,50 kr.

Dansk Model-Jernbane Klub og Jernbanehistorisk Selskab udstiller modeller af de togstammer, der i tidens løb har befaret Nordbanens spor, samt en række supplerende illustrationer.

Helsingør Jernbane Klub udstiller i HO en kørende model af strækningen Hillerød-Helsingør, begyndende med model af den ældste Helsingør station, og via Kvistgaard og Fredensborg kommer man til Hillerød station, som den ser ud i dag.

Desuden udstilles en del genstande fra HHGB.

Teknisk Museum viser veterancykler, -motorcykler og -biler, Søfartsmuseet kommer med skibsmodeller og Byhistorisk Arkiv viser en række morsomme gamle billeder.

Derudover udstiller en lang række andre, bl. a. DSB og Post- & Telegrafvæsenet, en del sjove ting med tilknytning til emnet.

Udstillingen skal nok blive interessant, og vi kan på det bedste anbefale et besøg.

SIDSTE NYT

DSB, værkstedområde København, har den 8. maj 1964 udrangeret følgende damploko:

Litra F, nr. 448, 457, 467, 482, 495, 496, 498, og 697.

Litra HS nr. 378 og 388.

Litra D, nr. 838.