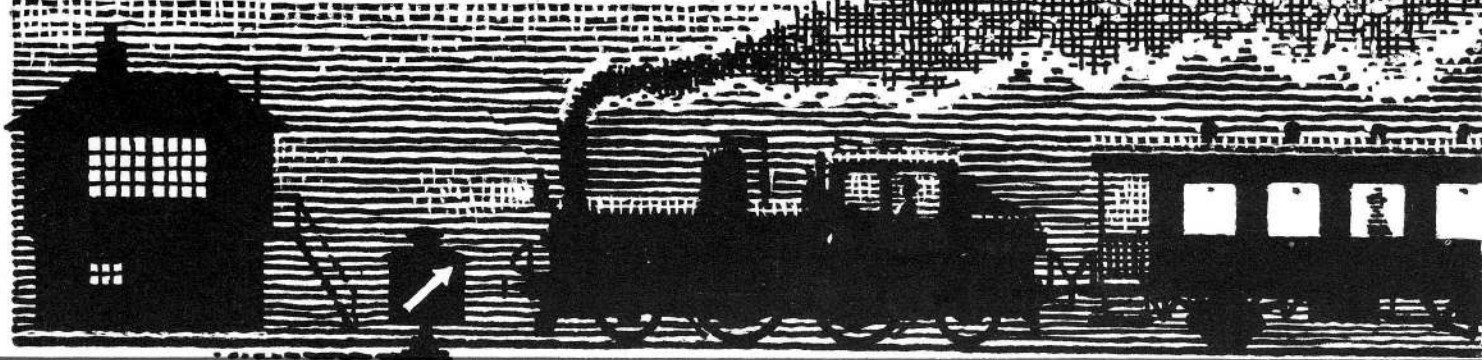


SIGNALPOSTEN



6. årg.

MARTS 1970

nr. 2

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

FORLAGSVIRKSOMHEDEN

På side 37 kan De læse vor "annonce" for det nyeste skud på forlagsvirksomhedens stamme: Fotohefterne 1 og 2.

Udgivelsen af disse særhefter har været overvejet næsten fra SIGNALPOSTENS start, hvor vi jo ikke kunne illustrere artiklerne på samme måde som vi kan idag. Men - jeg havde nær skrevet: som sædvanlig - kom økonomien i vejen.

Når vi nu tager springet ud i det ukendte er hovedgrunden den, at vi tror (og håber) at der vil være interesse for en udvidet fotografisk beskrivelse af de danske jernbaner, og da vi ikke har råd til at udvide bladet til dette formål alene, måtte udgivelsen altså ske som særhefter.

Dernæst mener vi, at der i jernbanelitteraturen hidtil har manglet noget af denne kategori, idet hovedvægten - rent illustrationsmæssigt - har været lagt på trækraft, og specielt damp. Det finder De ikke meget af i disse fotohefter, hvor hovedvægten ligger på det topografiske. Endelig er leverandørerne af fotos til heftet enige i, at det at have en billedsamling, der kun er tilgængelig for - og kendes af - ganske få, ikke er særlig hensigtsmæssig (og lidt utilfredsstillende), og de ønsker, at flere skal kunne have glæde af billederne.

Vi håber selvsagt, at hefterne vil blive godt modtaget, d.v.s. at vi hurtigt får udsolgt (de trykkes kun i et beskedent oplag). For at give vore abonnenter en favør har vi besluttet at tilbyde hefterne til en særpris betinget af, at bestillingen omfatter begge hefter og at der forudbetales inden 15. april 1970.

Når vi kan betale hefterne ved leveringen opnår vi en lille rabat og denne er selvfølgelig indkalkuleret i tilbuddet.

Fat altså kuglepennen, find et girokort og send snarest 18 kr. pr. sæt hefter De ønsker. Gironummeret er 9.47.22, adressen Jernbanetidsskriftet SIGNALPOSTEN, v/Ulf Holtrup, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj og på venstre talon skriver De: ? sæt fotohefter 1-2.

Hefterne afsendes snarest muligt efter den 15. april 1970.

ØKONOMI

Der kommer da heldigvis stadig indbetalinger for abonnement, men jeg må med beklagelse konstatere, at tempoet ikke er helt tilfredsstillende, hvis vi da skal nå vort ønskemål for 1970: 500 abonnenter. I skrivende stund har 375 betalt - flere vides med sikkerhed at komme, og adskillige håber vi på, men som sagt: helt ovenud er det ikke.

Vi beder vore læsere hjælpe os til forøget tilgang. Agitér for bladet og gør en indsats for at overtale de, der tøver (mild vold er tilladt!).

Iøvrigt er regnebrættet nu gjort op for 5. årgang, omfattende perioden 1/3 - 31/12 1969 (den "skæve" periode er forårsaget af omlægning af regnskabsåret). Tallene bringes nedenfor og behøver formentlig ingen kommentarer.

DRIFTSREGNSKAB, 5. årgang, 1969.

	Indtægt	udgift
5. årg:		
Abonn. løssalg, annoncer, renter	11.035,08	
Tryk, udsendelse, adressering, diverse		11.037,36
Gamle årgange	1.391,62	340,87
Jub.hefter	413,85	345,50
Overskud		1.116,82
balance	12.840,55	12.840,55

STATUS pr. 31.december 1969:

	Aktiver	Passiver
Beholdninger, giro, sparekasse, kontant	6.341,14	
Diverse debitorer	200,-	
Diverse kreditorer		29,90
MOMS-mellemværende		173,42
Forudbet. abonn.		3.169,50
Formue		
1/3 1969	2.051,50	
+overskud	1.116,82	3.168,32
balance	6.541,14	6.541,14

Regnskabet er revideret, bilag og beholdninger kontrolleret. 28/1 1970.

sign. KRONHOLT

Næste nummer påregnes udsendt lige efter pinse - og til den tid skal vinteren da være forbi!

På genhør - og god påske.

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

6. årgang nummer 2

MARTS 1970

Indhold i dette nummer:

Nyt fra redaktionen.....	omsl.	2
Nedlagte baner: Ålborg Privatbaner, III.....		34
ADAMs hjørne: Vi bygger en (eller anden) modeljernbane, 4... Trækkrogen.....		40 48
Den gamle post: Post-brevkasse.....		49
Sikringsanlæg på modelbanen: 7, Bremsprøvesignalanlæg.....		52
Vor læserservice: H0-byggetegninger.....		57
Fra sidegangen.....		57
Københavnske banegårde: V: 3. banegård.....		58

Forsidebilledet: Vinter i Faxe Kalkbrud, febr. 1960 (EVP)

Tegningstillæg: AHJ C 62 og AHB CB 42,
(indheftet side 57).

SIGNALPOSTEN samarbejder med alle kredse af jernbaneinteresserede i såvel ind- som udland.

SIGNALPOSTEN udsendes ultimo januar, medio marts, maj, august, oktober og primo december.

ABONNEMENTSPRIS for 6. årgang er kr. 25,- incl. MOMS. Abonnement tegnes ved indbetaling på giro 9.47.22, Jernbanetidsskriftet SIGNALPOSTEN, v/Ulf Holtrup, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj eller evt. i check til samme adresse.

REDAKTION & EKSPEDITION: Ulf Holtrup,
Dalbyvej 12,
2700 Brønshøj.
Tlf. (01) 71.79.03

ANNONCER: P. Adamsen,
Gentoftegade 52,
2820 Gentofte.
Tlf. Gentofte 1060

TRYK: Sven Jensen & Co.,
Brudelysvej 26,
2880 Bagsværd.

EFTERTRYK TILLADT MOD TYDELIG KILDEANGIVELSE.

ACELASTE BANER

Aalborg Privatbaner

Af A. Gregersen

III (fortsat fra 6. årg. nr. 1)

RULLENDE MATERIEL

TRÆKKRAFT, DAMP

Her vil det vist være nok så naturligt at referere til W. Bays bog om danske privatbaners lokomotiver og de i artiklen gengivne tegninger, der alle stammer fra en samlet plan over det rullende materiel, som Bay udarbejdede, da han var ansat i APB.

Det historiske ses af skemaet og de tekniske detaljer af de vedføjede tegninger, men her ganske kort lidt om de enkelte typer.

Nr. 1-15, 2 B

En neddimensioneret A-maskine, der ligesom forbilledet var tegnet af O. Busse. I rene lette persontog gjorde de i mange år god fyldest; de var tilmed billige i kulførbrug og meget letløbende.

Nr. 10 blev i 1907 solgt til Vejle-Give banen, der i forvejen havde 2 loko af samme type. Når man har prøvet at køre E, H og N-loko op til Jelling, kan man ikke lade være med at beundre det personale, der stred med disse lette - og til strækningskørsel komplet uegnede - loko. Alle 3 VGJ-maskiner overgik i 1914 til Vejle-Vandel-Grindsted banen, der også havde nogle slemme stigninger.

Nr. 6 og 7 blev i 1915 og 1914 ombygget til tenderloko til brug for Asåbanen; ved ombygningen fik de kulkasse bag førerhuset og sidevandkasser, anbragt langt fremme. Motoriseringen gjorde alle disse loko overflødige og de blev udrangeret i løbet af 1930'erne, men var i deres sidste leveår kun lidt anvendt.

Nr. 12 blev ombygget i 1928 og forsynet med overheder og rundglidere.

Nr. 21-24, 1 B

Kaldet Nibe-maskinen, anskaffet til ASNJ, der med sine større stigninger end de 3 andre baner ingen mulighed havde for

OVERSIGT OVER DAMPLOKOMOTIVER

Bane nr.	type	ansk år	fabrik	fabr. udr. nr.
FFJ	1 2Bn2	1894	Jung	266 1935
FFJ	2 2Bn2	1894	Jung	267 1935
FFJ	3 2Bn2	1894	Jung	268 1935
FFJ	4 2Bn2	1897	Jung	313 1935
FFJ	5 2Bn2	1898	Jung	330 1935
FFJ	6 2Bn2	1898	Jung	331 1)
FFJ	7 2Bn2	1898	Jung	332 2)
FFJ	8 2Bn2	1898	Jung	333 1935
FFJ	9 2Bn2	1898	Jung	335 1935
FFJ	10 2Bn2	1898	Jung	374 3)
FFJ	11 2Bn2	1898	Jung	375 1935
AHJ	12 2Bn2	1900	Jung	392 1935
AHJ	13 2Bn2	1900	Jung	393 1935
AHJ	14 2Bn2	1900	Maribo	3 1935
AHJ	15 2Bn2	1900	Maribo	4 1935
AHJ	16 Cn2	1903	Borsig	5108 1949 *
APB	17 Bn2T	1903	Borsig	5200 4)
FFJ	18 Cn2T	1903	Borsig	5261 5)
FFJ	19 1Cn2	1907	Borsig	6292 1949
FFJ	20 1Cn2	1907	Borsig	6293 1949
ANSJ	21 1Bn2	1898	Cockerill	2093 1949
ANSJ	22 1Bn2	1898	Cockerill	2094 1949
ANSJ	23 1Bn2	1898	Cockerill	2095 1949
ANSJ	24 1Bn2	1902	Cockerill	2385 1949
APB	25 Cn2T	1909	Hanomag	5528 1952
AHB	26 1Ch2	1910	Henschel	9854 1966
AHB	27 1Ch2	1910	Henschel	9855 1953
AHJ	28 1Ch2	1910	Borsig	7609 1966
FFJ	29 1Ch2	1913	Henschel	12380 1953
FFJ	30 1Ch2	1913	Henschel	12381 1952
FFJ	31 1Ch2	1913	Henschel	12382 1966
FFJ	32 1Ch2	1915	Henschel	13613 1966
APB	33 Cn2T	1910	Maffei	3172 1952**
FFJ	34 1Ch2	1916	Henschel	13965 6)
FFJ	35 1Ch2	1920	Henschel	17762 1966
FFJ	36 1Ch2	1920	Henschel	17763 1952
AHJ	37 1Ch2	1921	Borsig	10886 1952
FFJ	38 Cn2T	1923	Henschel	20054 1966
APB	39 Cn2T	1923	Henschel	20055 1966
FFJ	40 1Ch2	1924	Henschel	20139 1952

1) Nr. 6 omb. til 2Bn2T i 1915, 1935

2) Nr. 7 - - 2Bn2T i 1914,
solgt 1922.

- 3) Nr. 10 solgt 1907 til VGJ (nr. 3),
fra 1914 til VVGJ, udr. 1937.
Ny nr. 10: lCh2, 1909 Nydqvist, 910,
udr. 1953.

* omb. til lCn2 i 1905.

4) solgt 1924 til SB.

5) solgt 1941 til Kås briketfabrik, 1947
til Frederiksværk, udr. 1952.

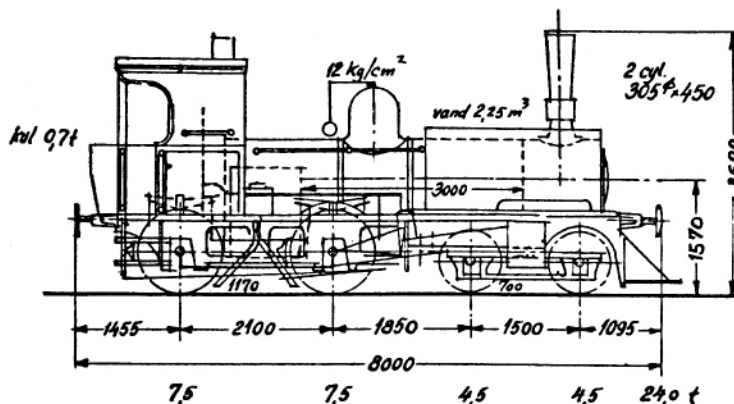
** Købt 1916, ex SNNB 2, ombygget.

6) 1966 til Vesterkåret skole.

at anvende de små 2 B, i hvert fald ikke
i blandede tog, som på det tidspunkt var
det almindelige.

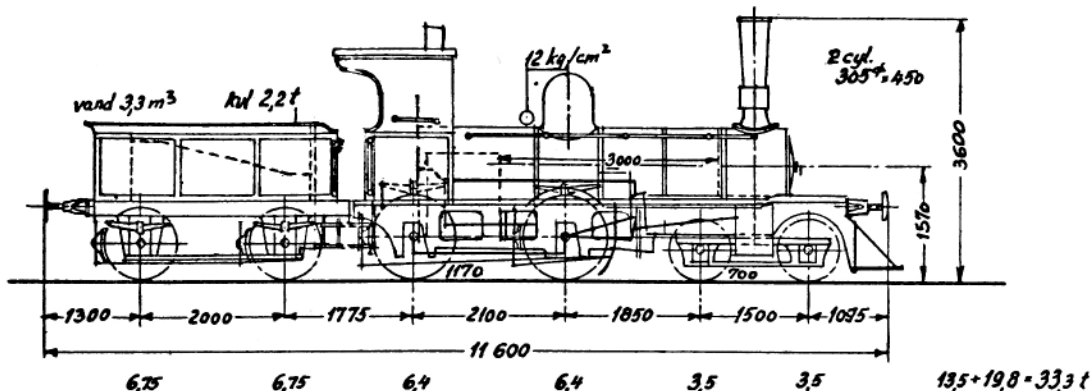
De vejede 26,5 t (nr. 1-15: 20 t) og
havde en halv gang større adhæsiønsvægt:
17,8 t mod 12,8 t. Selv om man samtidig
øgede hjuldiameteren fra 1170 til 1450 mm
fik man et udmærket lokomotiv, der fuldt

6.7



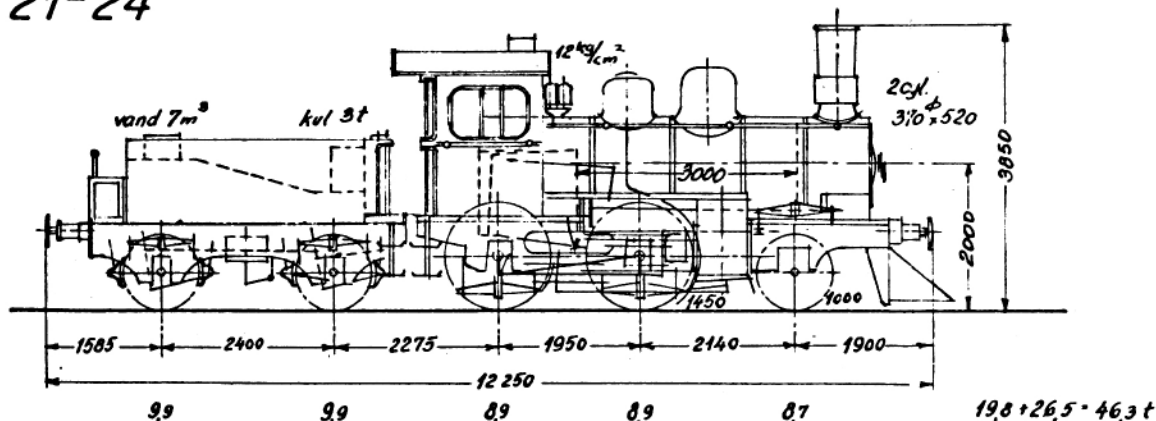
FFJ 6 omb. 1915 udr. 1935
" 7 " 1914 " 1922

1-15



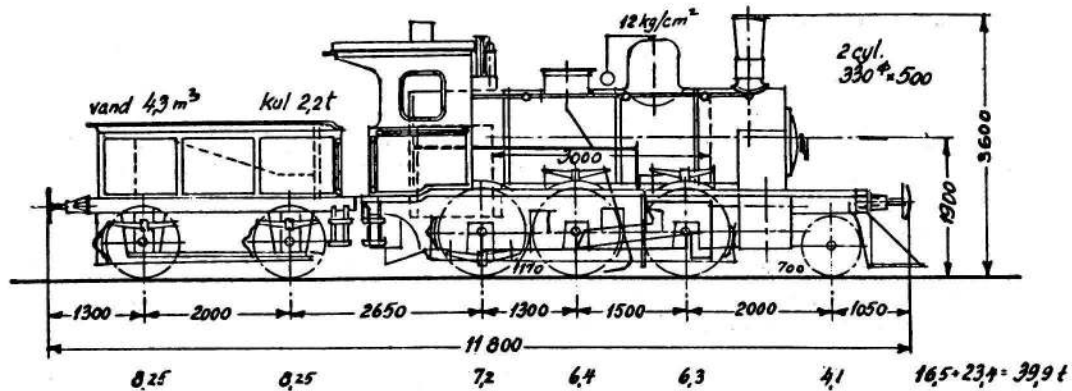
FFJ 1-3 1896 Jung 266-268 udr. 35 hedeblade 4,0 m²
" 4 1897 " 313 " " rist 0,9 "
" 5-11 1899 " 330-335, 74,75 10-VGJ3²-VVGJ3 " 33-35
AHJ 12,13 1900 " 392,393 " 35
" 14,15 " Maribo 3,4 " "

21-24



AHB 21-23 1898 Cockerill 2093-5 udr. 49 Hedefl. 74,3 / 55,9 m²
" 24 1902 " 2385 " 49 Overh 0 / 12,5 "
rist 63 "

16



AHJ 16 1903 Borsig 5108 omb.1909 fra C T2, udr.49

hedefl.	60,3 m ²
overh.	12,5 "
rist	1,08 "

ud klarede, hvad man havde ventet - et af de mange beviser på, at man slet ikke skal være så bange for de store hjul. De var gode løbere og var bygget efter samme recept som de sjællandske Ks og Gedserbanens 9-14 (senere DSB S). De havde kort afstand mellem kobbelhjulene, cylindere ca. under kedelmidte, forløberen foran cylindrene og bageste kobbelhjulsæt var drivhjul - hvorfor? Jo, man var flere steder i den situation, at man behøvede en større maskine end hidtil, men som man ved "normal" byggemåde ikke kunne benytte eksisterende drejeskiver til - derfor dette "snyderi", der var meget brugt i Tyskland og Belgien. Maskinerne blev i 1920'erne forsynet med overheder, nye cylindre og rundglidere.

Nr. 16, C

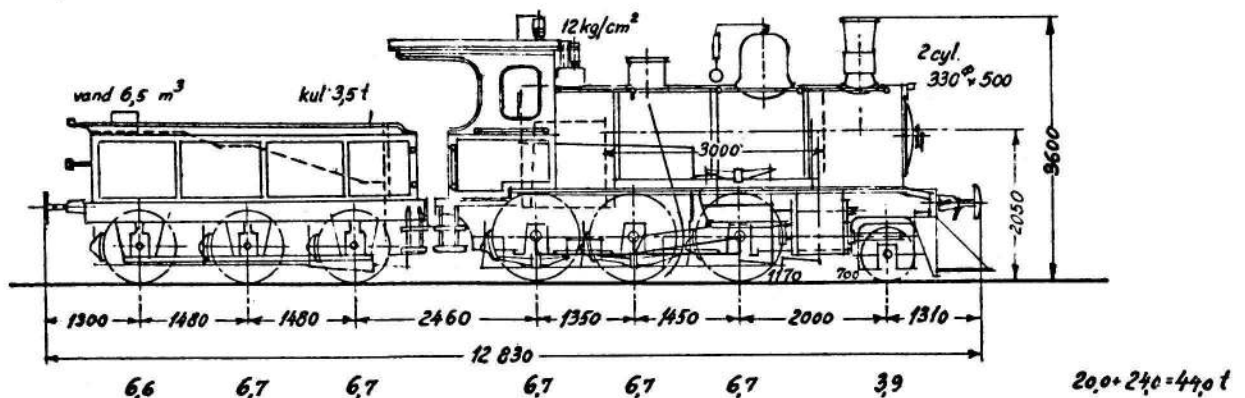
Blev anskaffet i 1903 til Hadsundba-

nen og det var Ålborgbanernes første 3-koblede lokomotiv. Akselafstanden var: (2235) + 1500 + 1300 + 2650 + 2000 + (1300) = 7450/10985. Hele lokoets vægt var 23,4 t, men en uheldig vægtfordeling (8,4 + 7,8 + 7,2 t) gjorde, at den påvirkede det svage spor alt for meget, hvorfor man allerede i 1905 ombyggede det til 1 C-loko. Rammen blev forlænget og kedlen rykket $\frac{1}{2}$ m fremefter. Det blev i 1915 forsynet med overheder og større førerhus med sidevinduer og fik i 1931 en 3-akslet tender som de øvrige 1 C-loko.

Nr. 19-20, 1 C

De gode resultater med nr. 16 bevirkede, at der i 1907 blev bygget 2 loko med nr. 16 som forbillede. De fik ligesom denne senere overheder og 3-akslet tender.

19.20



FFJ 19,20 1907 Borsig 6292,3

udr.49	hedeflade	60,3 m ²
	rist	1,08 "

NYHED:

i foto **DANSKE** i foto **PRIVATBANER**

I tilslutning til - og som supplement til - artikelserien "Nedlagte baner" udgives på SIGNALPOSTENS forlag medio april 1970 to særhefter om Ålborg Privatbaner, nemlig

Fotohefte 1: APB, nordenfjords, FFJ

Fotohefte 2: APB, søndenfjords, AHB & AHJ

Hefterne beskriver en gennemgang af banerne oplevet af en jernbaneentusiast og modelbygger, og med særlig vægt på det topografiske. Hovedparten af billederne er optaget omkring midten af 1960'erne og der vil derfor kunne være "huller" for hændelser, der afviger i tid. Hvert hefte bringer knap 100 billeder i format 9 x 13 cm, enkelte er dog i 13 x 18 cm. Hefternes format er A 5 og tryk og udstyr iøvrigt som SIGNALPOSTEN. Der medfølger tekstark til hefterne.

Pris pr. hefte kr. 12,-

(incl. MOMS) + porto kr. 0,80 pr. ordre.

Udsendelsen af disse hefter er en "prøveballon", der - såfremt der viser sig rimelig interesse - senere agtes fulgt op med hefter om andre baner. For hurtigt at få klarhed over, hvor stor interessen er, giver vi vore abonnenter (NB: kun de, der har betalt for 6. årgang, men uden antalsbegrænsning for disse) følgende

← TIDSBEGRÆNSET SÆRTILBUD →

kun gældende indtil 15. april 1970:

Betinget af køb af begge hefter og af forudbetaling senest 15. april 1970 får abonnenterne hefterne for en pris af (incl. MOMS og porto)

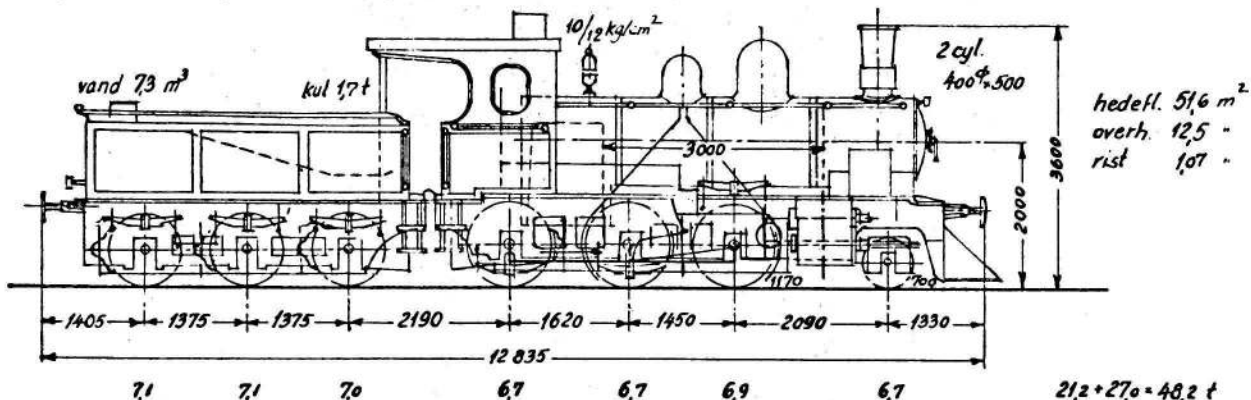
pr. sæt: kr. 18,-

Betaling enten på giro 9.47.22, Jernbanetidsskriftet SIGNALPOSTEN v/Ulf Holtrup, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj eller postanvisning eller check til samme adresse. Husk at anføre hvad ønskes.

Bemærk: Levering sker fra ca. 15. april 1970.

Med venlig hilsen
SIGNALPOSTEN

10.26-32,34-37,40



FFJ 10	1909	Nydquist	9/0	10 ^{kg} /cm ²	udr.53	FFJ 34	1916	Henschel	13965	12 ^{kg} /cm ²	
AHB 26,27	1910	Henschel	9854,5	"	27 udr.53	"	35,36	1920	"	17762,3	36 udr.52
AHJ 28	"	Borsig	7609	"	"	AHJ 37	1921	Borsig	10866	10	udr.52
FFJ 29-31	1913	Henschel	12380,12481,2	"	29,30 udr.53,52	FFJ 40	1924	Henschel	20139	12	udr.52
"	32	1915	"	13916	12 ^{kg} /cm ²						

Ny nr. 10, nr. 26-32, 34-37, 40, 1 C

I tiden mellem 1919 og 1924 byggedes ialt 13 1 C-loko, noget større og mere moderne end nr. 16 og 19-20. De havde overheder, rundglidere og 3-akslet tender, der som noget hidtil ukendt her i landet var forsynet med en forskærm med vinduer. Sammen med et stort og godt indrettet førerhus vakte de berettiget anerkendelse hos det kørende personale. Nr. 10 og 26-32 havde kun et kedeltryk på 10 kg/cm² - en mærkværdig ide!

Alle disse 3-koblede loko var udmærkede maskiner, der især i de mange blandede og godstog betød et stort fremskridt fra de små 2-koblede loko, men også i persontog gjorde de god fyldest - ej at forglemme som erstatning for tjenstedygtige motorvogne, hvor de - grundet gode løbeegenskaber - nemt holdt tid.

Den største indsats ydede de vel un-

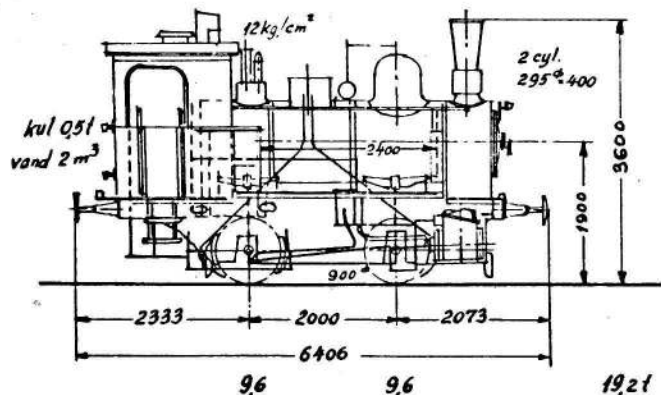
der 2. verdenskrig i svære tørve- og værnemagtsstog.

Nr. 17-18, 25, B, C

Til rangering i Ålborg og på havnebanen i Nørresundby blev det snart nødvendigt at anskaffe særlige rangerloko, hvorfor man i 1903 og 09 anskaffede disse 3 små, men meget effektive tenderloko. Bemærk at de 2 - nr. 17 og 25 - var APB-loko, altså beregnet til godspladsen i Ålborg godsstation. Til den ret hurtigt stigende trafik blev de ret hurtigt erstattet af de 3 større loko 32 og 38-39.

Nr. 17 solgtes i 1925 til SB til rangering i Skagen, nr. 18 gik i 1941 til Kås briketfabrik, der i 1947 videresolgte den til Frederiksværk valseværk, der først sled den helt op som rangerloko og ophuggede den i 1952.

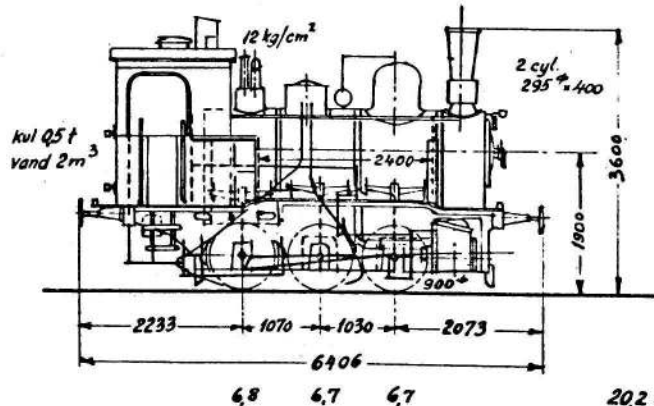
17



APB 17 1903 Borsig 5200 → SB4

hedefflade 36,1 m²
rist 0,6 "

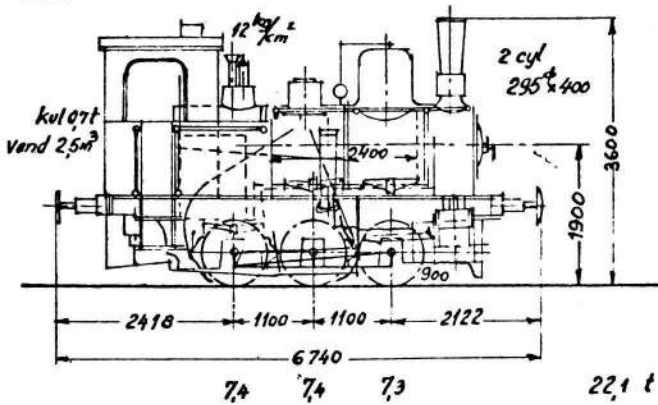
18



FFJ 18 1903 Borsig 5261 → Kaas

hedeffl. 36,1 m²
rist 0,6 "

25



APB 25 1909 Hanomag 5528 vdr.52
 hedefl 36,9 m²
 rist 0,75 "

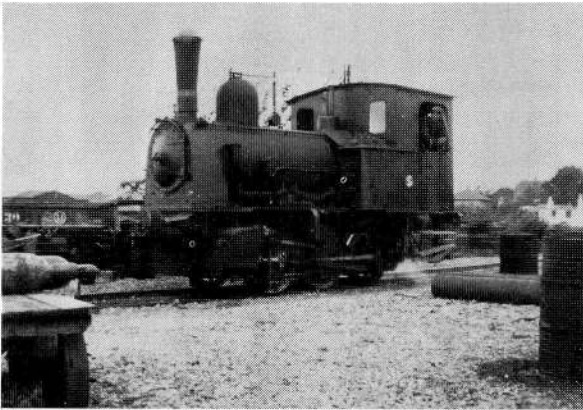
Nr. 33, ex. SNNB nr. 2, C

Købt 1916 og ombygget på værkstederne i Ålborg (overheder og turbodynamo fjernet, kulkassen bag førerhus fjernet og erstattet med kulkasse foran førerhuset på kedlens venstre side).

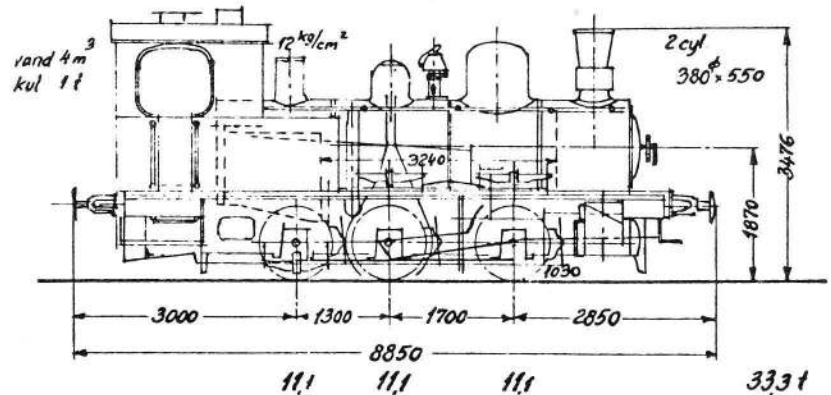
Nr. 38-39, C

Anskaffet til rangering i Ålborg og Nørresundby havn, hvor de gjorde god fyldest indtil de i 1953 blev erstattet med Leyland-traktorer; men på det tidspunkt var trafikken nu også faldet betydeligt. De havde kulkasse på kedlens venstre side, rammevandkasser og - lidt upraktisk for en rangermaskine - omskiftning af styringen med skifteskruer.

38,39



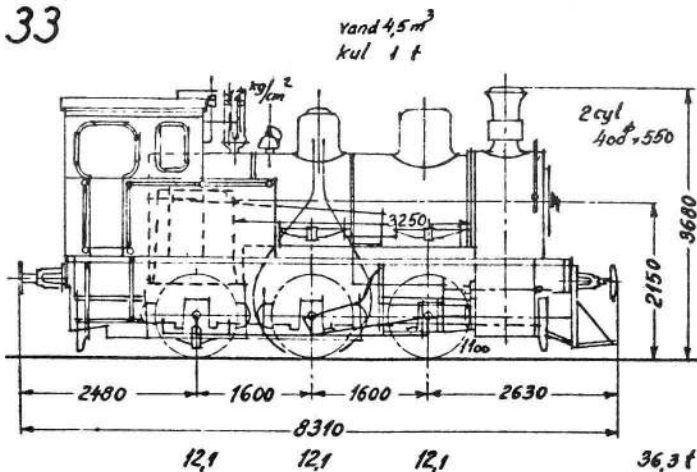
Ex FFJ 18 i Frederiksværk (arkiv A.G.)



FFJ 38 1923 Henschel 20054
 APB 39 " " 20055

hedefl 53,4 m²
 rist 1,3 "

33



SNNB 2 ¹⁶ APB 33 1910 Maffei 3172 vdr.52
 hedefl 58,1 m²
 rist 1,16 "



FFJ 29, E 60 og CV 108, Bælum 14/6-51 (arkiv A.G.)

Fortsættes i næste nr.

ADAMS HJØRNE

VI BYGGER EN (ELLER ANDEN) MODEL-JERNBANE
4.

SPORVIDDE og MÅLESTOK

Vi indleder dette afsnit ved lige at remse de forskellige sporvidder, deres målestoksforhold og typebetegnelse op, idet vi begynder med den mindste.

Sporbetegn.	Sporvidde	Målestoksforhold
N	9 mm	1:160
TT	12 mm	1:120
H0	16,5 mm	1:87
00	16,5 mm	1:78
S	22,5 mm	1:64
0	32 mm	1:45

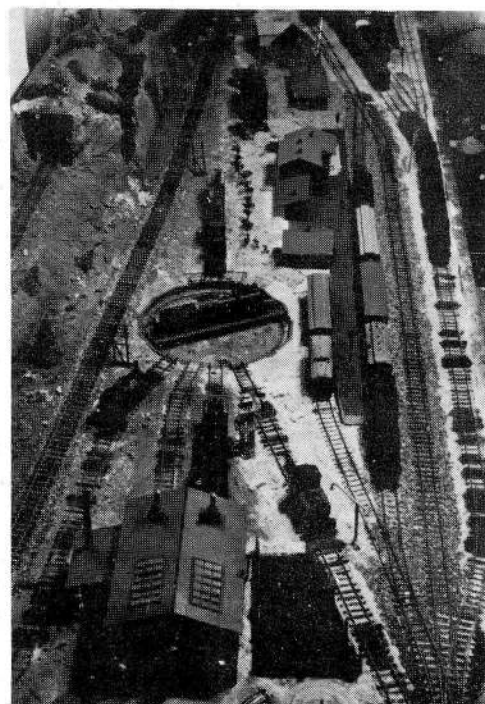
Der findes flere størrelser opad, den næste er spor 1, 45 mm, 1:32, men da de alle kommer ind under begrebet "havebaner" har jeg ladet dem ude af betragtning i denne forbindelse.

Ved ovenstående målestoksforhold skal forstås modellens størrelse i forhold til normalsporet (1435 mm) og dets rullende materiel m.m. i fuld størrelse, og omregnes de nævnte tal erfarer vi, at det ikke er helt ved siden af, hvor det gælder sporvidden. Noget anderledes ser det imidlertid ud når man måler modellernes vognkasser efter, og vi opdager snart, at jo længere en vognkasse er - eller skulle have været - desto mere er der kortet af den. Dette tilsyneladende misforhold kan man jo godt være temmelig forundret over, især da industrielt fremstillet materiel i dag byder på en rigdom af detaljer, som må tage vejret fra selv den meget øvede og kræsne "hjemmebygger". Forholdet er det, at fabrikkerne af tekniske grunde må begrænse vognlængden, og det betyder, at ingen nok så lang personvogn vil i modelstørrelse - i spor H0 - komme til at overskride ca. 250 mm. På andre områder har det været nødvendigt at overdimensionere dele af modellens udstyr og det er derfor ikke noget særsyn om spor og hjulset er én målestok og vognkassen en anden.

Jeg har i den senere tid talt med mange H0- og N-entusiaster og kun de

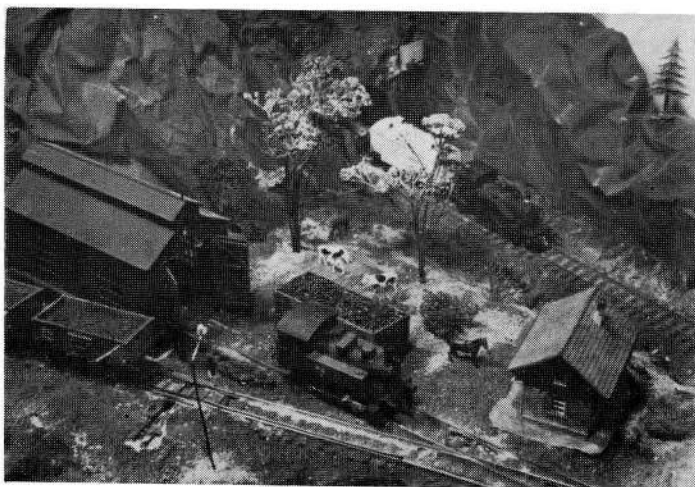
færreste af dem var klar over disse forhold, og da der hele tiden fra fabrikan- tens side har været sigtet efter at bevare det rigtige synsindtryk, ja, så må man da tilstå, at "bedrageriet" er lykkedes helt godt.

Gør vi i en hobbyforretning et pænt samlet indkøb af et eller andet bestemt mærkes udstyr til opbygning af vor modelbane, så er det tænkeligt, at der også kan følge et katalog med. Hvis ikke, så vil jeg anbefale at det anskaffes - det koster blot nogle få kroner - for heri vil vi få ikke blot en oversigt over samme firmas samlede udstyr, men også en mængde tekniske oplysninger som er gode at få forstand af.



Blandt andet opgives kurveradier for det pågældende spor. Diameteren for spor N er 390 mm og for de fleste mærker i spor H0 er den fra 700 til 800 mm. I spor 0 hopper vi helt op på en diameter af 4000 mm, men det må da her bemærkes, at det er NEM-normer beregnet for vogne, der skal kunne køre puffer mod puffer. I alle tilfælde, incl. spor 0, er det nogle skrappe kurver, der vel nærmest må betegnes som havnebanespor, så også her må vi konstatere, at det er så som så med at overholde den opgivne målestok.

De i "brugsanvisningen" opgivne mål skal opfattes som værdierne af det færdigkøbte spor, men den som ønsker at lægge eget spor, gør klogest i også at opfatte det som absolut mindste kurvemål. Kønt er det imidlertid ikke, og har vi plads til



det så vil jeg da råde til, at man lægger sit eget spor, f.eks. Joto-flex, der er monteret på fleksible svellemåtter. Når fabrikanten er gået så langt ned i målene som det er tilfældet, er det selvfølgelig af salgsfremmende årsager, og det er der vel ingen, der vil fortænke ham i, men om man så kan tilgive ham, at han på grund af de skarpe kurver også har måttet kappe en ende af de lange personvogne, det vil jeg overlade den enkelte at dømme om, blot vil jeg minde selvbyggeren om, at han selv kan komme i den samme situation: Små kurver kræver korte vognkasser!

I omtalen af sporvidder m.m. undlod jeg bevidst det som jeg ynder at kalde "mellemværdierne" og det som her tænkes på er de smalsporede baner.

Personførende smalsporede baner i Danmark har alle haft sporvidden 1000 mm, men tager vi industribanerne med, så får vi straks en ganske pæn forsamling at vælge imellem. Eksempelvis skal nævnes: Hedehusenes skærvefabrik 785 mm, roebanerne og Hedeselskabet 700 mm, Valby Gasværk 600 mm (udkørsel af slagger, - ikke "kultotet"). Vi kender vel alle historien om oprindelsen til normalsporets 1435 mm, men det er straks noget vanskeligere at forklare de mange variationer af smalspor.

Hvorledes den danske entreprenør eller teglværksejer har fundet frem til sin lille bane kan man imidlertid let forestille sig, hvis man blot en enkelt gang har haft et katalog fra Orenstein & Koppel eller Krauss & Co. i hænde. De er nemlig ganske lig et nutidigt katalog fra vore førende modelbanefabrikanter.

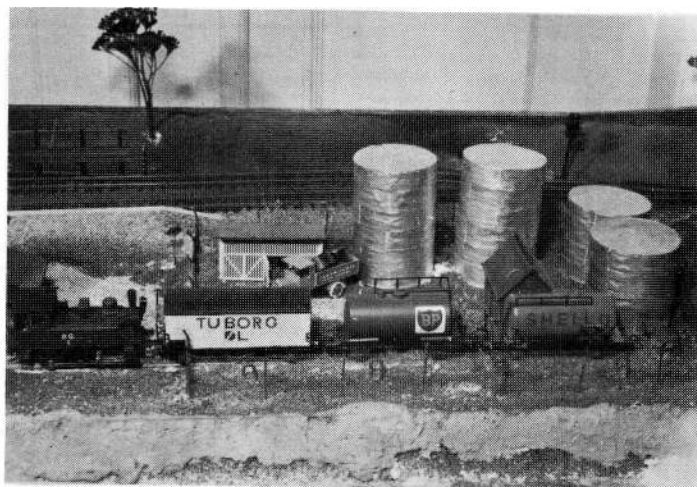
På de første sider anbefaler de sig med den store erfaring de har indenfor det pågældende område. Dernæst følger illustrationer af to-, tre- og firekoblede damplokomotiver, angivelse af tekniske

data, samt i hvilke sporvidder, de kan leveres. Blader vi videre, findes et enormt udvalg af ende- og sidetipvogne, bænkevogne til transport af arbejderne snepløve og meget meget andet godt. Videre får vi et udvalg af faste og flyttelige spor, sporskifter og færdige kryds af flere forskellige arter. De sidste sider er helliget et pragtfuldt udvalg af al slags jernbanetilbehør.

Med andre ord: Teglværksejer eller modeljernbaneejer - gennem katalog og sikkert også ved at høre om andres erfaring har man indrettet sine anskaffelser efter behovet.

Undskyld dette lille sidespring, men som du sikkert har opdaget for længe siden så morer det mig at finde disse små lighedspunkter; men tilbage til de smalsporede modeller. - Smalspor i spor 0, 1:45, giver de bedste valgmuligheder, idet vi kan anvende 22,5 mm som meterspor, 16,5 mm som 785 og 700 mm spor og 12 mm som 600 mm spor. Omregningen er ikke ganske skalatro, men det må vi se stort på. Går vi ud fra spor H0 som normalsporet, vil 12 mm være antageligt som meterspor og de 9 mm illuderer glimrende som 785 mm spor i grusgrav eller lignende. Med spor N som normalspor er vi kommet til vejs ende. Her er endnu ingen mulighed for at anlægge noget smalspor, men det kommer såmænd også nok en skønne dag.

Ved smalspor må vi forstå en bane, hvor spor og hjulsæt, ligesom tidligere nævnt, er én målestok og overbygningen en anden, og under banens anlæg må der derfor tages tilbørligt hensyn til, at sporskifter, kurveradier og stationslængder imødekommer de normer, som er gangse for den største af de to målestoksforhold. Selvfølgelig spiller også banens art en afgørende rolle ved disse beregninger,



entreprenørmateriel fylder f.eks. ikke mere end at det kunne rummes på et par åbne godsvogne, hvor til gengæld De Bornholmske Baners største lokomotiver og vogne fyldte lige så meget som en normalsporet privatbanes ditto.

I spor 0 må vi påregne at skulle bygge det rullende materiel op fra bunden, naturligvis baseret på f.eks. spor H0 løsele, hvilket letter arbejdet utroligt meget. I spor H0 findes derimod flere fabrikkata af smalsporsbaner, så vi vil ikke være afhængige af manglende fingersnilde og da sådan en lille industribane liver godt op i landskabet, så er det nok værd at tænke nærmere over.

Forfattere af modeljernbanebøger ynder at illustrere forskellen på de forskellige sporvidder ved at tegne dem op ved siden af hinanden, for så kan man jo selv se, hvor forskellige de er, og det er såmænd også meget morsomt, men stort andet duer det heller ikke til.

I stedet vil jeg anbefale, at man aflægger et besøg i den eller de hobbyforretninger, vi kommer i nærheden af. Få forretningen til at præsentere de forskellige størrelser, gerne de samme vogn typer eller lokomotiver, og giv dig så god tid til at studere dem på nærmere hold. Læg mærke til om de er detaljerede i et omfang, der tilfredsstiller dig, prøv at gøre dig en forestilling om, om de nu også i størrelse vil komme til at virke tilstrækkelig naturtro og ikke drukner på anlægget. Modeljernbane er ikke kun et spørgsmål om så mange meter spor som overhovedet muligt, det skulle også gerne bibringe både manden ved betjeningspulten såvel som tilskueren det indtryk, at her kommer et godstog, der må lægge alle kræfter i for at klare det tunge læs på en vanskelig banestrækning.

En anden og nok så nyttig måde at belyse problematikken på er den, at vi tegner et givet anlæg op, først i størrelse 1:160 og derpå det nøjagtig samme anlæg i målestokken 1:87. Forskellen på de to nævnte målestoksforhold er ca. 1:2, men vi må være opmærksomme på, at når de flades ud bliver tallet 1:4. -- Ja! ja! det behøver man ikke at være matematiker for at finde ud af, --- men alligevel!

Fig 1. viser et sådant eksperiment. Af praktiske grunde vil jeg holde mig til spor 0, H0 og N. Figurens ydre ramme er værelsets mål - 2 x 3 m - og det helt sortskraverede felt er spor N-banens område. Det lysere område er afgrænsningen for vor eventuelle H0-bane og det fremgår

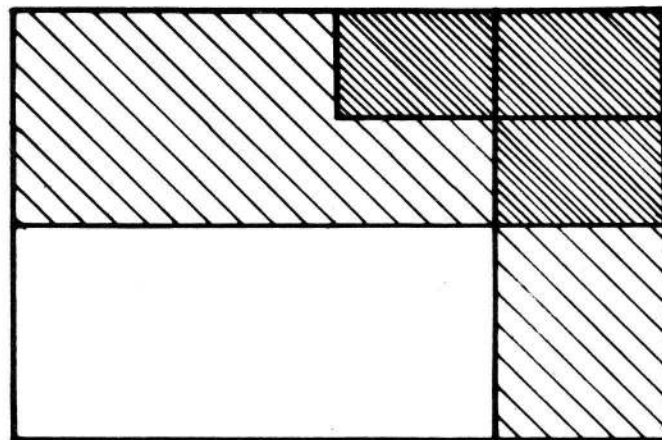
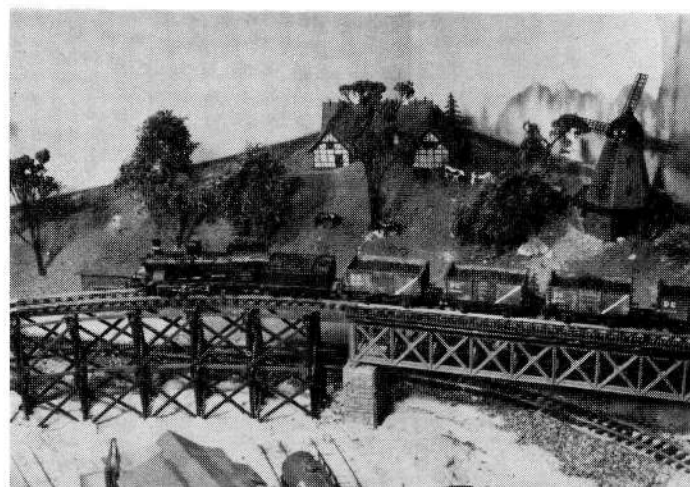


Fig. 1 2 x 3 m

ganske tydeligt af tegningen, at hvor størrelse N kunne have været anbragt i et større klædeskab, så optager H0 næsten de 3/4 af rummets gulvareal. Spor 0 ville der - med den samme linieføring - slet ikke kunne have været plads til, og der må derfor konstrueres helt særegne jernbaner i denne størrelse, hvilket vi vil komme tilbage til ved en senere lejlighed.

Ser vi på de to skraverede felter, så har vi her et ganske tydeligt billede af størrelsesforskellen på de to baner. Jeg indrømmer, at mulighederne for en H0-bane er ret begrænsede, men da så mange andre i tidens løb har måttet tage til takke med endog mindre råderum, så må også vi kunne finde ud af at anlægge en sådan bane på det afstukne areal.

Tænk vi os imidlertid, at H0-sporet erstattes med et N-spor, så skal der ikke megen teknisk viden til at indse, at det vil give os en målestoksmæssig længere kørestrækning mellem stationerne, og at stationerne nu er blevet dobbelt så brede og dobbelt så lange, hvilket betyder, at der på det samme stationsareal også kan anlægges dobbelt så mange spor som før.



Som læserne måske ved, er spor 0 den sporvidde, der har min største interesse, og jeg vil derfor afstå fra at anbefale eller fraråde de øvrige sporvidder, men understreger endnu en gang, at man, lige som teglværksejeren, ved et grundigt studie af diverse kataloger, et selvsyn af materialerne ved besøg i hobbyforretningerne og gennem andres erfaringer, skaber et grundlag udfra hvilket vi så vil være i stand til at danne vort eget skøn om opbygningen af den modeljernbane, der opfylder ens personlige krav og forventninger.

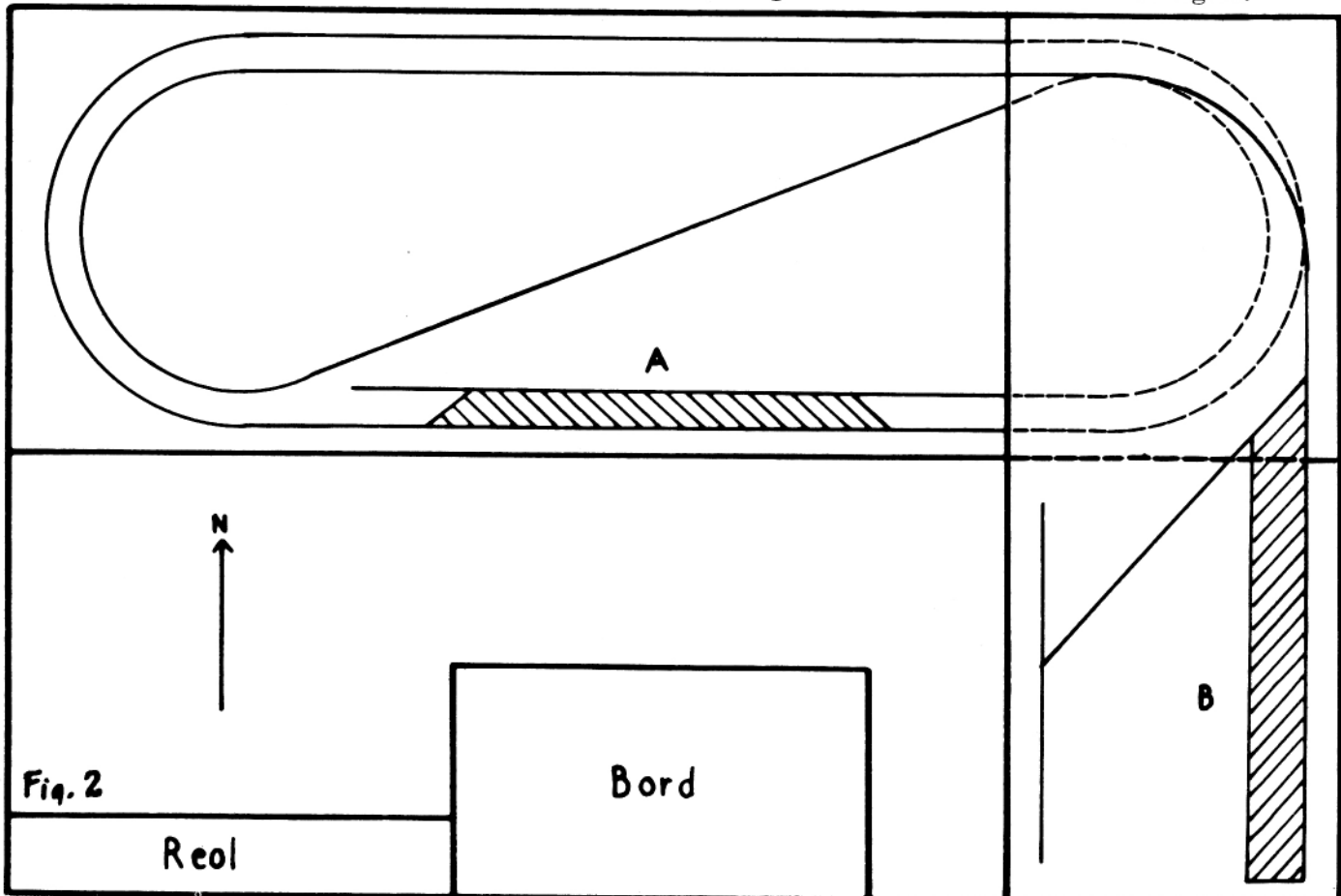
PLANLÆGNING AF ANLÆGGET

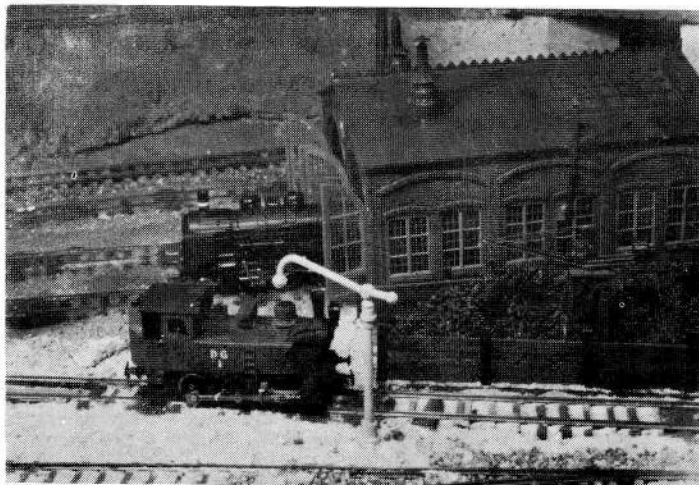
Dette bliver et stykke "papir og blyants" arbejde. Til formålet anskaffes en tegneblok med kvadreret papir, eksempelvis 5 x 5 mm, og for nu at kunne rumme vort anlæg på blokken, vedtager vi målestokken 1:25, der betyder, at hver 5 x 5 mm kvadrat på papiret repræsenterer et areal, der i virkeligheden måler $12\frac{1}{2} \times 12\frac{1}{2}$ cm.

Vi begynder med at indtegne værelsets indvendige mål efter den vedtagne målestok, og da jeg tidligere har omtalt formatet 2 x 3 m som det almindeligst fore-

kommende, vil det overført til vor blok blive en firkant, der måler 16 x 24 kvadrater (figur 2). Jeg har ikke indtegnet døre og vinduer, da jeg jo ikke kender deres placering, men da disse undertiden griber forstyrrende ind i vort arbejde, må de naturligvis have en omtale med på vejen. Døren, der i langt de fleste tilfælde åbner ind i rummet, kan blive vor største hovedpine. Faste borde m.m. må indrettes, så døren stadig kan virke efter sin oprindelige funktion, men det kan være så pladsrøvende, at det vil være værd at overveje, om problemet kan overvindes på anden vis, som f.eks. ved at vende åbningssiden, hvis man da ellers har mod på at gå i gang med dette noget større og besværlige snedkerarbejde.

I stedet kan foreslås enten et gardin eller en portiere eller endnu bedre, men dyrere, en foldedør (pris: 150-250 kr.). Vinduet er ikke det store problem, ganske vist er vindueskarmen som regel lavere liggende end den overhøjde vi ønsker anlægspladen i, men erindrer vi under opbygningsarbejdet, at der også skal være adgang til vinduespudsning og rengøring i almindelighed, så burde det ikke afstedkomme større vanskeligheder med de øvrige medlemmer af husholdningen.





Vi stræber selvfølgelig efter at udnytte mest muligt af rummets areal til modelbanen uden dog at berøve de tilstedeværende den sidste rest af albuerum. Som det fremgår af fig. 2, er værelsets længde og bredde udnyttet i sin fulde udstrækning ved pladerne A og B, og ved at hæve B et antal centimeter (afhængig af sporvidden) over A opnår vi dels at fordoble arealet i hjørnet og dels at indtrykket af pandekageland forsvinder.

Udlægningen af området kan, som vi senere skal vende tilbage til, gøres på flere andre måder, men lad os lige se, hvad vi kan få ud af et arrangement som dette.

Det kan ikke være rigtigt, at en modeljernbane som man desværre ofte ser det, mest af alt minder om en portion spaghetti, der er faldet på gulvet, og ved denne, den første skitse til linieføringen ser vi derfor helt bort fra tekniske problemer som kurveradier, stigninger, sporskifter o.s.v. Det vi i stedet for samler vor opmærksomhed om er derfor en simpel, men hensigtsmæssig udformning, der først og fremmest tager sigte på en tilpas rigelig og forbilledlig afvikling af jernbanetrafikken og de deraf følgende ligeså naturlige rangerbevægelser. Samtidig tager vi os i agt for, at der levnes plads til det landskab og den natur, som vi har valgt at føre vor bane igennem.

Mulighederne er: Ringbane, Punkt-til-Punkt-bane eller en kombination af disse. Begge systemer har deres fordele og mangler. Det, der støder mest, er ringbanen, hvis karusselkørsel ikke har meget til fælles med rigtig jernbanedrift, men da betjeningen af en "énmandsbetjent punkt-til-punktbane" undertiden får karakter af en gymnastiktime, snarere end det som man opfatter skulle være en rolig hjemmefaften

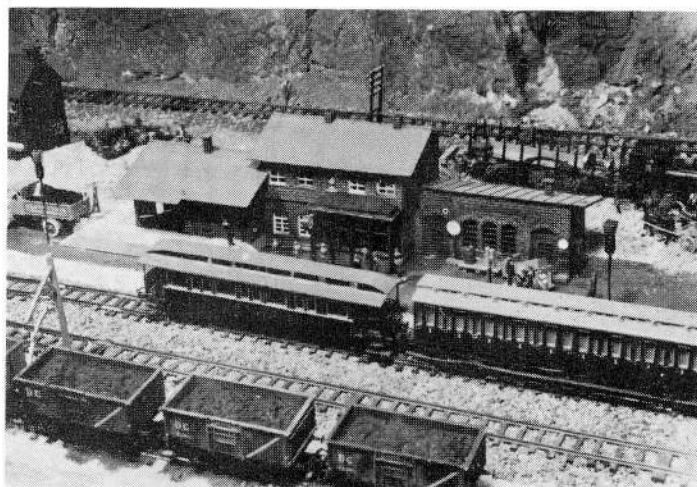
så har den også sine naturlige modstandere.

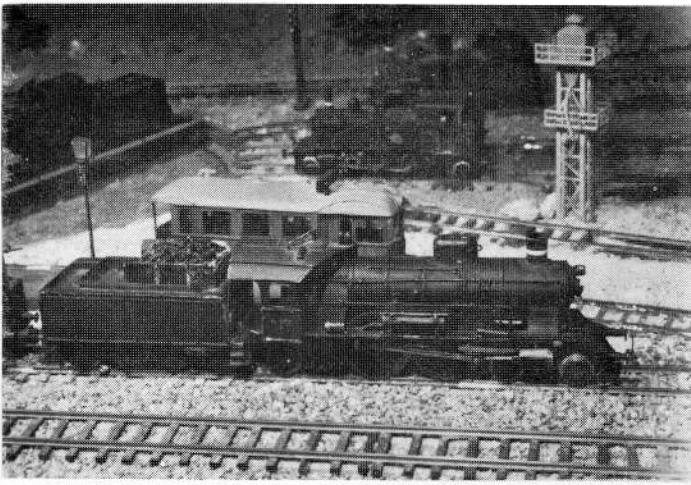
Som det fremgår af fig. 2 har jeg valgt kombinationen, idet jeg, så godt som omstændighederne tillader det, har udnyttet fordelene og dækket over skavanterne. Således er for eksempel mere end halvdelen af ringbanen gjort usynlig for det blotte øje, og de to stationer - A og B - er anlagt i samme hjørne.

Ringbanen A, der udelukkende er anlagt på nederste dæk, er tænkt som en normalsporet bane, overalt i samme niveau, og stationen må vi forestille os som en mindre købstadsstation, et sted på strækningen, der forbinder større byer med mere aktivitet. Tunge godstog med svære lokomotiver er derfor ligeså naturligt forekommende som hurtige, gennemkørende persontog med deres sammensætning af internationale sove- og spisevogne. Men da linien er enkeltsporet, er der god tid mellem togene og derfor også rigelig luft til den mere lokalt betonedede person- og godstrafik.

I stationen A tager strækningen A-B sit udgangspunkt. Udkørslen følger i begyndelsen statsbanesporet (det ærgrer mig faktisk, at det her er overdækket), men snart efter viger det fra, idet det samtidig maser sig op på langs ad højdedraget, først i en lige linie, dernæst i en nok så ubehagelig kurve; igen lige spor, stadig opad - fyrbøderen har sit mas med fyret og føreren skotter bekymret til vandstandsglasset og manometret, der falder betænkeligt - vi vipper over bakkens kam - begge trækker lettet vejret - og i en blød kurve svinger vi ind på station B.

På station B er antydnet et vigespor, som er taget med for at minde om mulighederne for et udvidet stationsområde eller en lokal industrivirksomhed; der må jo





være en årsag til banens etablering, - eller set med nutidige øjne - en forklaring på dens videre beståen.

Tilbage til A. Ring A var normalsporet statsbanestrækning, men hvad med A til B??

Her er flere muligheder. Normalsporet eller smalsporet. Er den normalsporet kan vi vælge mellem stats- eller privatbane. Som statsbane kan vi igen forestille os mulighederne mellem: en både person- og godsbefordrende bane eller en stump sidebane, hvor persontrafikken forlængst er ophørt (kræver landevej og rutebildrift mellem A og B). Privatbanen har naturligvis både gods- og persontrafik, men dersom statsbanestrækningen svælger i moderne personvogne og dieselloko, så kunne vi benytte privatbanestrækningen til en opvisning af ældre materiel.

En smalsporet AB-jernbane kaster os atter ud i fortvivlelsens mørke. En model - med f.eks. Kolding-Egtved eller Horsens-Tørring som forbillede - byder på mange spændende muligheder, men hvem siger ikke, at en ren smalsporet industribane vil virke nok så naturligt forekommende i land- og bybilledet.

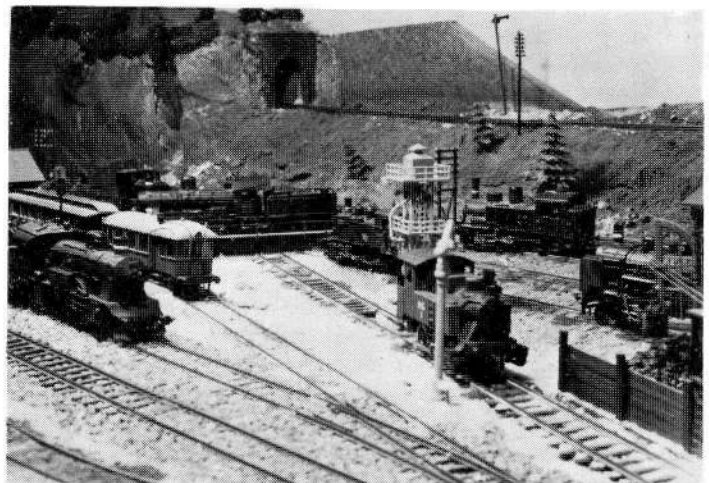
Eksemplerne er mange og mulighederne både spændende og gode, dog må det nok lige påpeges, at anlægningen af station A som en kombineret normal- og smalsporet station kan skabe vanskeligheder under bygningen og at det også forringer overførslen af gods og rullende materiel fra den ene bane til den anden (dårlige køreplansforhold).

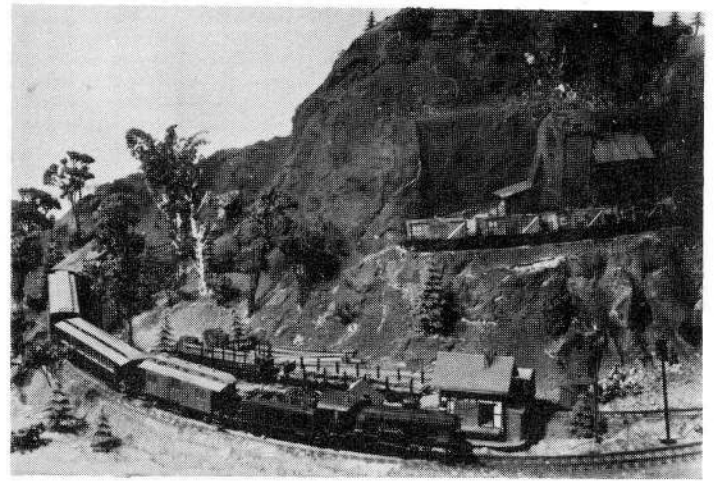
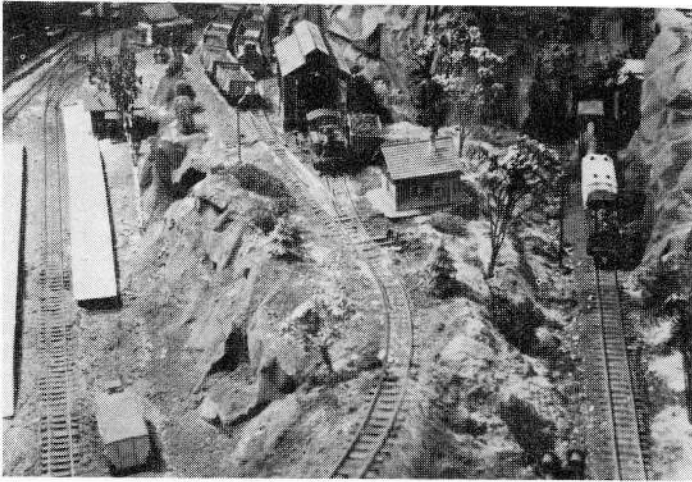
Jeg har efter nøjere eftertanke bestemt mig for: Normalspor hele vejen igennem, men med A som statsbane og AB som "en eller anden" privatbane, hvilket jeg må bedømme som det, der giver de bedste muligheder for en naturtro køre-

plankørsel. En væsentlig faktor har jeg glemmt under omtalen af ringbanen. Det siger sig selv, at en ringbane, med kun én station og de få muligheder den har for overhalinger og krydsninger, ikke er noget for os. Vi anlægger derfor en station på ringen lige overfor station A, og den må selvfølgelig have mindst lige så mange overhalingsspor som søsterstationen. Denne station, der er skjult af AB-banens "opkørselsrampe", tillader at vi gemmer de tog, der først skal optræde på et senere tidspunkt, men det vil iøvrigt være en god læresætning, at vi har færre tog end vi har overhalings- og gennemkørselsspor. Betjeningen er et teknisk spørgsmål som vi derfor gemmer til en senere lejlighed.

Landskabet må vi ikke glemme. Trekantområdet ved station A reserverer vi til stationens sekundære spor, bygninger m.v. Stationens østlige ende, hvor stats- og privatbanen kører ind i mørket, kamufleres som landevejsbro mod stationssiden - den anden side er "højland" og vil ikke virke skæmmende, da det er bagsiden. Landevejen fortsætter mod nord på en skråning, der går over i højde med jordoverfladen og krydser banen i niveau (bomanlæg eller blinklys).

Forestiller vi os værelsets nordvæg, så er Bs overhøjde ført ud i hele væggens længde mod vest, selvfølgelig tilpas puklet, og fra denne linie skråner højdedraget ned mod stationsbyen. Vi har hele tre spor samlet i en grimme klump ved B-pladens kant; så for at skjule denne sammenhobning kommer AB-banen først til syne et lille stykke ude i landet. De rejsende vil opfatte det som om de kørte først i en gennemskæring, dernæst på bakkensiden - så på en dæmning, der midt i kurven gradvis går over til en udgravning, der slut-



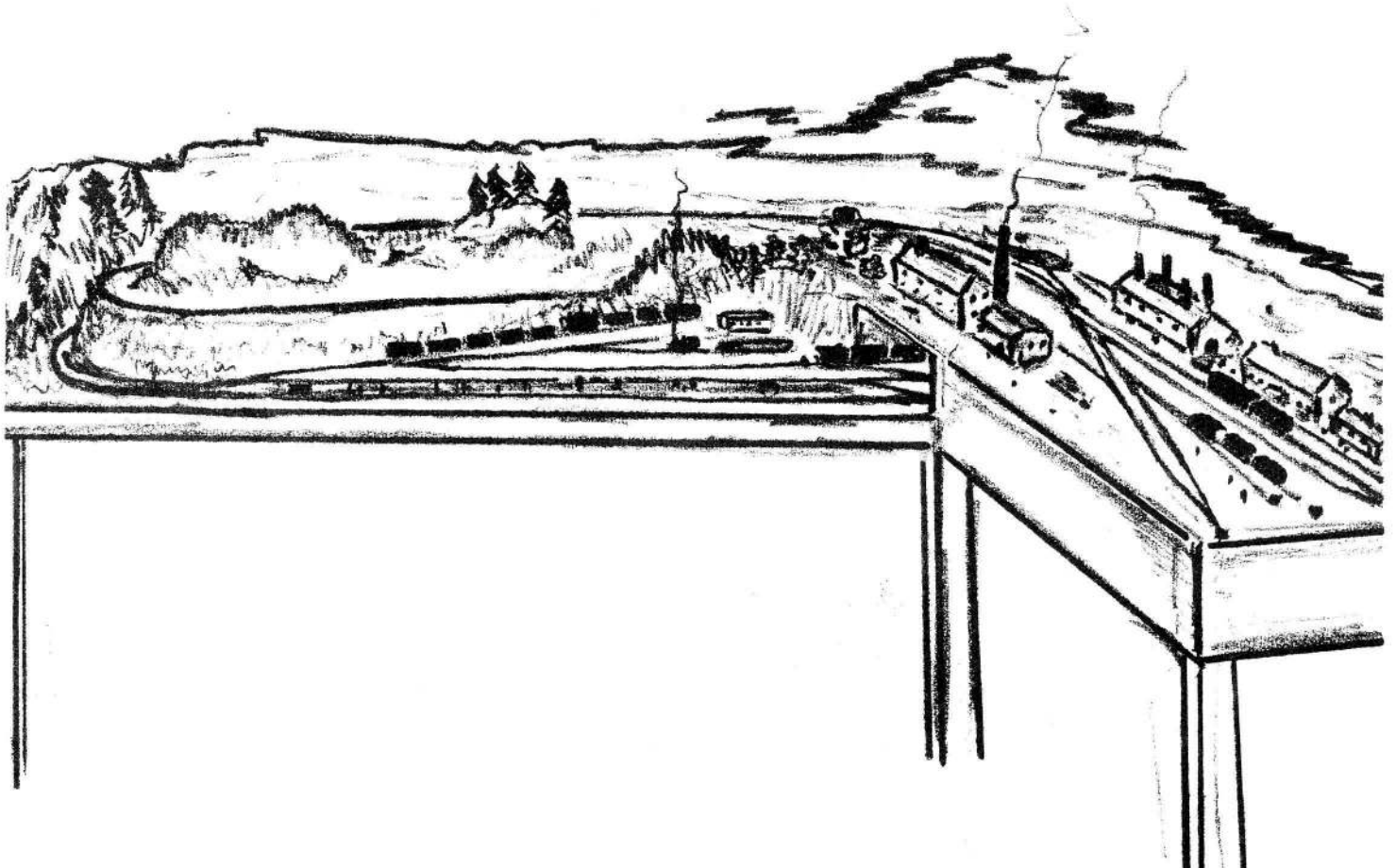


ter umiddelbart inden B-pladens forkant. B-pladen er kuperet højland og for at få plads til banelinien er der, hvor det var nødvendigt, skåret af bakkensiderne. Det afgravede er anvendt som fyld hvor terrænet skulle hæves.

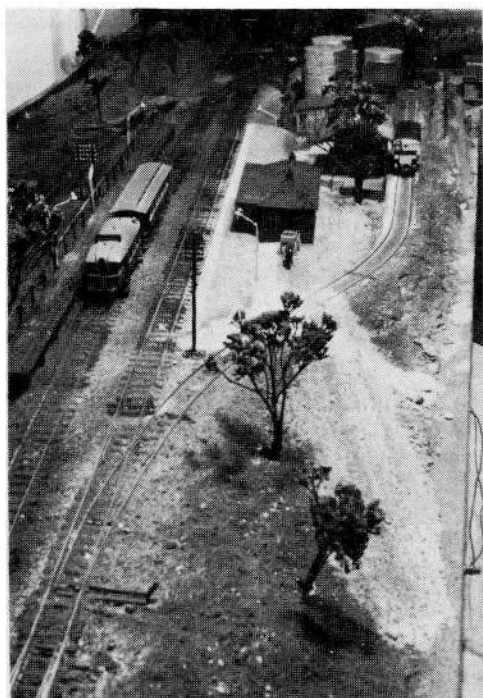
Det er muligt, at mit modelbaneanlæg ved første øjekast ikke virker særligt imponerende. I mellemtiden har jeg så forsøgt at "levendegøre" det, kan hende det

heller ikke imponerede læseren, fordi jeg ikke har heftet mig nok ved køreplansmulighederne, så lad os slutte dette afsnit ved at plukke et par morgentimer ud af Agesteds tilværelse.

I det grå morgenlys virker stationen øde og forladt, næsten spøgelsesagtig uhyggelig. De eneste oplivende momenter er lyset fra stationsbygningens vinduer



Agested-Brødløse Jernbane a.d. 1923



og indkørslen, der er sat for toget fra Brødløse. Det er blæsende koldt hvor vi står på landevejsbroen, så vi kanter os ned ad den dugvåde trappe til perronen, hvor vi finder læ i et hjørne mellem aviskiosken og stationsbygningen. Vi har forinden sat os nøje ind i køreplanen, men allerede før tid skramler ABJ M 3 ind på stationen - banen falder kraftigt hele vejen fra Brødløse til Agested, så han kan sagtens. Efter at have sat de få passagerer af, som var med toget, kører motorvognen via udtrækssporet ud på drejeskiven og kommer et øjeblik efter tilbage - for at sætte sig i spor 3 med næsen vendt i den rigtige retning.

Vi har tid til at tage M 3 i nærmere øjesyn. Den er bygget af stumperne fra nr. 1 og 2, og arbejdet er foretaget på banens værksted, hvad man nu også nok kan se, men det nænner vi ikke at lade os mærke med, for det er med en vis stolthed i stemmen, at motorvognsføreren fortæller os dette. --- Enhver modelbanebygger, med bare en lille smule respekt for sig selv, bør gøre forsøget med en hjemmelavet motorvogn. Det er et alsidigt anvendeligt stykke køretøj, det er let at bygge og det gør ikke spor, om det første forsøg mest af alt ligner et værkstedsskur på fire hjul, når bare den kan køre. ---

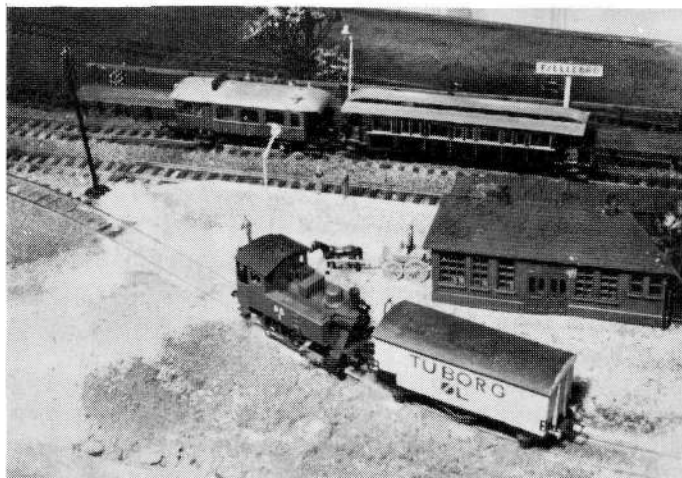
Vi afventer nu lokaltoget fra vest og lokaltoget fra øst, og det er et flot syn, da de et øjeblik efter - næsten samtidigt - kører ind på stationen i henholdsvis spor 1 og spor 2. Det gav liv og gla-

de dage på perronerne. Aviser, post og pakker skifter opholdssted og de fleste af de rejsende, alle arbejdsklædte, skifter til Brødløsetoget. I mellemtiden har maskinpersonalet benyttet tiden til et ekstra eftersyn og opsmøring, men vi får udkørsel og snart efter damper de to tog videre mod næste bestemmelsessted. Tilbage står et overløst motortog, men også det får afgang, og det sidste vi hører fra det er gearkassen, der lige børster tænder en gang ude under landevejsbroen.

Vi får tid til en kop formiddagskaffe og en lille sludder med den rødkindede servitrice, inden slæberen tilkendegiver sin ankomst ved et langt stød i fløjten. Indkørsel i spor 2, maskinen kobles af, løber omkring stammen og piller de seks bageste godsvogne af (PB-ere), der sættes over i et af læssesporene. Derpå hentes seks læssede vogne fra Brødløse kalkværk i spor 4 og de kobles bag på stammen.

Maskinen løber atter om, kobles på stammen, bremseprøve m.m. og vi er klar til afgang. Inden da skal vi imidlertid lige have ekspederet ekspresen fra nord. Overlegent sejler den duvende gennem stationen i spor 1, kun efterladende en summen i vore ører og en duft af diesel-ol i luften. Med blæsende sikkerhedsventiler stamper godstoget sig nu afsted mod nord, i kurven møder den ellevetoget fra Brødløse, der er på vej til sit sædvanlige støvнемøde med de "lokale", men vi skal have skiftet film i vore apparater og lidt mad må der jo også til, så vi finder et sted, hvor der kan samles kræfter til eftermiddagen, når det daglige godstog fra Brødløse skal veksle vogne og gods i Agested.

Som man sikkert let vil kunne se, så tager ringbanen fortrinsvis sigte på at



fodre station A fra begge ender. Mulighederne for at variere togarterne i samme køreplan begrænses ganske vist af antallet af overhalingsspor på station As søsterstation, men til gengæld kan man altså afgå og ankomme uendeligt. På strækningen A til B kan der selvsagt kun køres med ét tog ad gangen, men da der rangeres på begge stationer, vil det i virkeligheden sige, at kun det materiel banen råder over sætter grænsen for sammensætningen af de togarter, der køres med.

Andre muligheder ligger der i, ved for eksempel at etablere gennemgående personvogne til B - eller ved, på visse tider af døgnet, at erstatte det ene lokaltog med motortoget, der så ad statsbanestrækningen kører A1 til A2 og tilbage ad samme spor.

Der er ikke megen køretid mellem de forskellige stationer, men da det er tanken at de to baners køreplaner skal passe sammen, rangering foretages på alle tre stationer o.s.v., o.s.v., så gøres der klogt i at afsætte rigelig tid mellem plantogene, især hvis anlægget er énmandsbetjent.

ADAM

De til illustration af artiklen anvendte fotos stammer fra J.Hammers nu nedlagte modeljernbaneanlæg i spor H0 i Saks-købing.

Det rullende materiel er for størstedelens vedkommende af egen tilvirkning, men ellers delvis ombygget industrimateriel.

Modeljernbanen er nu nedlagt, men størsteparten af spor m.m. danner grundlaget for hans nuværende smalsporede anlæg i spor 0.

ADAM

TRÆKKROGEN

I indledningen til artikelserien "Vi bygger en (eller anden) modeljernbane" efterlyste jeg bidrag fra vore historisk interesserede læsere, der i sit indhold, ved en omtale af eksempelvis en privatbane og en bestemt epoke i banens levetid, kunne tjene som rettesnor for en modeljernbane.

Som belønning for det bedste indlæg udsattes en beskeden præmie, men desværre havde vi glemt at sætte en tidsfrist for kappestriden samt undladt at nævne, at vi

KIRK CHEMICALS
skære- og boreolie
aerosol

NYHED PÅ SPRAY TIL BORE- OG GEVIND-ARBEJDE...
til alle metaller skåner Deres værktøj

SPØRG DERES GROSSIST

FABRIKATION: KIRK CHEMICALS, SKELSTEDET 16, 2950 VEDBÆK, TLF. (01) 891233

selvfølgelig betingede os retten til at benytte de tilsendte bidrag som stof her i SIGNALPOSTEN.

Det er ikke alverden, der er kommet os i hænde endnu, men da vi selvsagt må have bragt denne lille spøg til en afslutning, har redaktionen besluttet at sidste frist for deltagelse er 15. april 1970.

Bidrag må være ADAMs hjørne i hænde inden denne dato og da vier af den opfattelse, at der derved også er afsat tid til den bidragyder som endnu ikke har kunnet beslutte sig, så er vore forsyndelser vel ikke større end at vi også kan få tilgivelse for dem.

ADAM

På godsekspedition X var overportør Petersen godsekspeditørens betroede mand. En dag kom der fra revisionen en antegnelse angående en fejl ved ekspeditionen af en sending. Godsekspeditøren besvarede antegnelsen således: "Ja, jeg sagde nok til Petersen, at den gik ikke, men han mente, at den gik nok, og så lod vi den gå".!

Den Gamle Post

POST-BREVKASSE.

I denne "gamle post" artikel opfylder jeg et læserønske, idet jeg har fået flere forespørgsler om, hvad der sker med de nedlagte posters "ydre" udstyr.

Efter artiklen om posterne i Rønbjerg og Vinderup og nedbrydningen af centralapparaterne i disse (5. årg. nr. 5) er der flere der har spurgt mig om hvad man gør ved alt det "ydre", altså signaler og mekaniske sporskiftedrev.

Ja, jeg må tilstå, at det udvendige materiel bliver "skrottet" med lige så lidt veneration som det indvendige materiel. Nu må man tænke på, at der ikke mere etableres mekaniske sikringsanlæg - eller sikringsanlæg med armsignaler i det



Fig. 1



Fig. 2

hele taget - og der findes stadigvæk materiel til at vedligeholde de eksisterende gamle sikringsanlæg med. Det ville med vore dages høje arbejds lønninger blive alt for dyrt, hvis man skulle rydde et gammelt sikringsanlæg på en sådan måde, at materialerne kunne genanvendes.

Lad os for eksempel tage en armsignalmast. En sådan er gravet dybt ned i jorden for ikke at vælte, og det, der er nede i jorden, er en såkaldt jordfod med vinkeljern på tværs. For at få en sådan fod gravet fri skulle der graves et hul på mindst 2 x 2 m i en dybde af 3-5 m. Når så dertil kommer alle de ting, der skulle udbedres på en gammel mast for at den kunne genanvendes (jordfoden er normalt halvt rustet op) så ville prisen nemt blive dobbelt så stor som for en ny mast. Der er også andre forhold, der spiller ind, og som berettiger til hurtig "nedlægning" af gamle master. Ibrugtagning af nye sikringsanlæg på landstationer foregår normalt imellem to tog for at undgå togforsinkelser (der som bekendt nemt kan brede sig ud over hele landet på grund af at korresponderende tog også forsinkes),

og tiden mellem to tog er normalt 1-1½ time.

I dette interval skal ikke alene de nye signaler afdækkes (ugyldighedskryds og afdækning af de tændte lanterner fjernes) og disse signalers signalbilleder skal kontrolleres, men de gamle signaler skal også fjernes. Nu vil nogle af læserne sikkert gøre opmærksom på, at det da er nok at ugyldiggøre de gamle signaler - javel, men for at ugyldiggøre dem er det ikke nok blot at sætte ugyldighedskryds på masten, signalvingerne skal fjernes, og erfaringen har vist, at den tid det tager at sende en mand op i masten for at fjerne vingerne o.s.v., er længere end det tager at "vælte" masten.

For nærmere at belyse dette, tog jeg, da de nye sikringsanlæg på RINDSHOLM station blev taget i brug den 18. november 1969, en række billeder, der viser operation "signalvæltning". Der var også her i Rindsholm lagt en tidsplan, men den blev væltet ret tidligt, idet lyntog LIMFJORDENS Struerdel brød sammen, og erstatningstoget først kom igennem Rindsholm med 1 times forsinkelse (erstatningstoget bestod af M0-CP).

Der var derfor et endnu kortere togfrit interval end sædvanligt, og det blev nødvendigt at forcere tempoet betydeligt, ligesom det blev nødvendigt at vælte signalerne for køreretningen Viborg-Langå før sidste tog den modsatte vej. Til at vælte indkørselssignalet fra Viborg blev der så kun ca. 15 min. Dagen i forvejen havde man - gudskelov da - gravet ca. 1 m ned omkring signalet og havde væltet bag-

grundspladen (for at signalarmene tydeligt skulle kunne ses, selv om de havde en skov som baggrund, havde man i sin tid rejst et 3 x 3 m stort hvidt "stakit" på telegrafstolper bag signalet). Til tiden ankom arbejdslederen med 6 mand til indkørselssignalet medbringende et autogenskæreapparat (ilt og acetylen) på en skinnecykle. Her fik holdet en overraskelse - det havde regnet om natten, og hullet var fyldt af vand - så medens skæresættet blev klargjort, og en mand kravlede op i masten for at fastgøre et tov der, gik én i gang med at forsøge at tømme hullet for vand med en spand, fig 1.

Det ses, at denne mast ikke er en gittermast, men en mast af DIP-jern (H-profil), og at den ikke er så høj, men det gør nu ikke arbejdet lettere. På billedet fig 2 er arbejdslederen krøbet ned i hullet (han havde gummistøvler på) og er begyndt at skære jordfodens 4 vinkeljernsstolper over med skærebrænderen. Stolperne skæres over på den måde, at de to modsat den retning, man vil have masten til at vælte i, skæres helt over, og de to i den side masten skal vælte til, skæres over parallelt med faldretningen. Når dette er sket, hiver de 6 mand i tovet, og voila - masten lægger sig stille ned (fig 3). Det ses, at masten er væltet så stille, at glasset i hastighedsviserkassen ikke er gået i stykker, kun signalvingerne er bøjet lidt af vægten af masten. Heller ikke "brilleglassene" i disse signalvinger (de røde, grønne og gule signalglas) gik i stykker, de blev taget ud, idet disse glas er det eneste, der er



Fig. 3

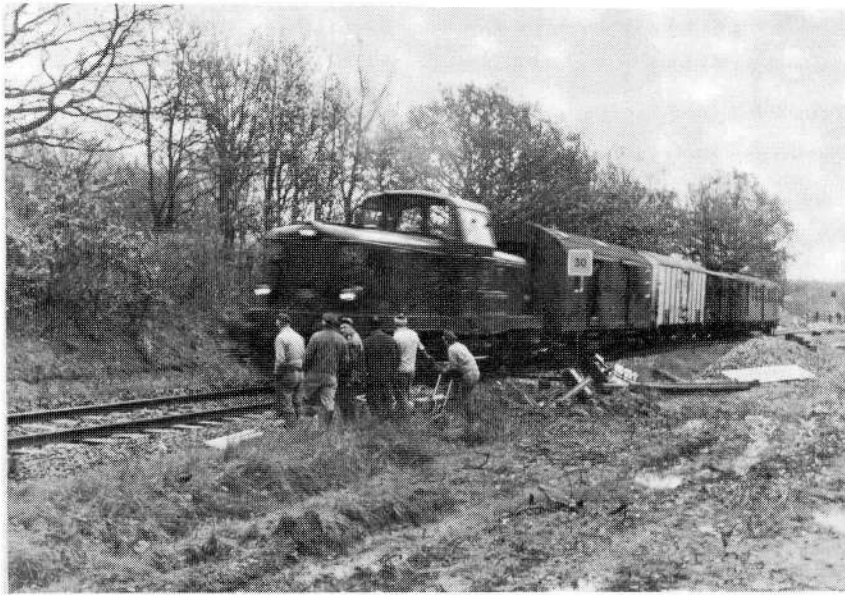


Fig. 4

mangel på - der er ikke nogen, der fabrikerer glas i de rigtige farver mere.

På billedet fig 4 ses det tog, der passerede lige efter at masten var væltet (MT-eren trækker toget, MO-eren er bagest) og det hele blev nået på 12 minutter. I mellemtiden - mens masten blev væltet - var én mand skinncyklet ud og havde af-dækket det nye indkørselssignal, så alt var klart til det første tog fra Viborg. Det signal, nr. 42 (forsigtighedsstrækning begynder - 30 km/t), der ses på fig 4, er opsat af hensyn til det sporarbejde der foregik samtidig med ibrugtagningen af det nye sikringsanlæg. Der blev i Viborg-enden af stationen 14 dage før indlagt et nyt indgangssporskifte, hvilket

også lettede optagningen af det gamle mekaniske sporskiftedrev i det gamle indgangssporskifte. Dette kunne ske når som helst, det gamle sporskifte blev blot låst ved ibrugtagningen af det nye.

Det nye sporskiftedrev i det nye indgangssporskifte var selvfølgelig indlagt før sporskiftet var lagt på plads, så ibrugtagningen af dette bestod blot i at tage låsene af dette sporskifte. Til slut skal jeg bare fortælle, at alle de væltede master (4 stk.) og det øvrige gamle materiel senere på dagen blev kørt ind i togfrie intervaller af en motortrollie.

I Rindsholm var der ingen post, der blev "væltet", idet det mekaniske cen-



Fig. 5

tralapparat stod i stationskontoret, men til gengæld skal hele stationsbygningen rives ned, når stationen efter køreplans-



Fig. 6

skiftet den 1/6 1970 bliver nedlagt (bibeholdes som fjernstyret krydsningsstation). På en anden for nylig moderniseret station - RAVNSTRUP (ibrugtaget den 30. september 1969) - var det mekaniske centralapparat også anbragt i stationskontoret, i en - for nyere stationsbygninger - karakteristisk karnap (billedet fig 5). Denne nye stationsbygning (opført i fyrrerne, da banen fra Viborg til Ravnstrup blev forlagt) skal dog ikke rives ned, når stationen skal nedlægges - den bliver solgt. Til højre på billedet ses relæhuset med det nye relæsikringsanlæg.

Åpropos disse relæhuse så er jeg ofte blevet spurgt, hvordan man bærer sig ad, når man skal arbejde flere i disse relæhuse, der ikke er mere end 2 x 2 m. Såre simpelt, man propper de folk (max. 2 stk. - ikke for svære) der skal trække ledninger o.s.v. ind i relæhuset, og så anbringer man sig selv udenfor ved et bord, man må låne sig frem til.

Sådan måtte undertegnede være "fri-luftsskriver" ved nogle ændringsarbejder på strækningen Skanderborg-Herning i efteråret, således som det ses på billedet fig 6 (Svejbæk, 21/10 1969). Dette syn afstedkom mange morsomheder såsom: "Du ligner en morsom mand ved et bord i en italiensk neo-film" o.s.v., o.s.v., men frisk luft fik jeg da i hvert fald.

O. Faurhøj

SIKRINGSANLÆG PÅ MODELBANEN

7. afsnit: BREMSEPRØVESIGNALANLÆG

Hermed begynder vi på nogle lidt mere specielle sikrings- og signaltekniske anlæg, uden at det dog er ting, der ikke er mere specielle end at de kan bruges på ethvert modelbaneanlæg. Disse anlæg findes idag sjældent på modelbaner herhjemme, og det er mit håb, at jeg kan animere én og anden til at tage fat.

Bremseprøvesignaler er sikkert ikke kendt af så mange, så først vil jeg gennemgå signalet og signalbillederne. Bremseprøve er noget, der skal foretages, hvergang et tog er formeret (d.v.s. lokomotivet er koblet til en stamme, stammen er forøget med én eller flere vogne, eller én eller flere vogne er koblet fra) og den sker for det meste ved hjælp af håndsignaler, givet af den mand, der virker

som "bremseprøver". På store stationer, hvor lokomotivføreren har svært ved at se hele toget, afgives disse signaler ved hjælp af et daglyssignal, som bremseprøveren så betjener, enten direkte ved tryk på betjeningsknapper i en betjeningskasse, ved hjælp af radiostyring (toner, der udsendes af radioen og som påvirker relæer, der styrer signalet, eller ved telefon- eller radioforbindelse til kommandoposten, hvorfra signalet så betjenes). Sådanne bremseprøvesignaler findes f.eks. på København H, Lersøen, Rødby Færge, Nyborg m.fl.

Signalet består af en baggrundsplade (sort) med de mål, der er vist på fig 7.1 og med 3 hvide lanterner. Baggrundspladen kan anbringes enten på egen mast eller

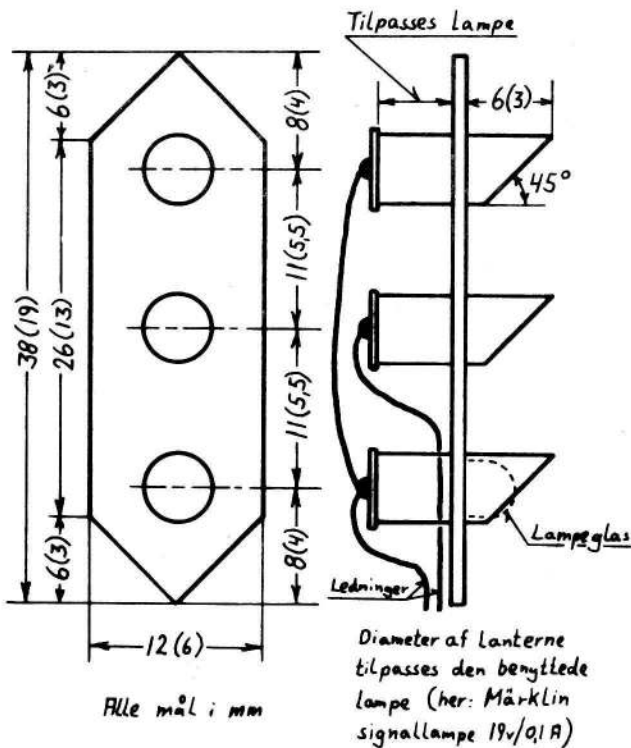


Fig 7.1

sammen med andre signaler (f.eks. PU-signaler), eventuelt på lysmaster på peronen. I enkelte tilfælde er signalet dobbelt, d.v.s. at der også er et sæt lanterner, der lyser bagud; dette bruges bl. a. på stationer, hvor der på samme lange spor formeres tog til begge køreretninger.

Signalet kan vise følgende signaltikbilleder:

Nr. 93 b "BREMS MED TRYKLUFTBREMSEN". Ét hvidt lys, fig 7.2.a. Signalet tilkendegiver, at der skal foretages en bremsning fra lokomotivet. Signalet gives til lokomotivføreren.

Nr. 94 b "LØS TRYKLUFTBREMSEN". To hvide lys, fig 7.2.b. Signalet tilkendegiver, at bremsen skal løsnes fra lokomotivet. Signalet gives til lokomotivføreren.

Nr. 95 b "BREMSEPRØVEN AFSLUTTET". Tre hvide lys, fig 7.2.c. Signalet tilkendegiver, at bremseprøven er afsluttet. Signalet gælder også som melding til stationsbestyreren om prøvens afslutning.

Et slukket bremseprøvesignal har ingen betydning.

Grunden til at ovennævnte signaler har indeks b er, at de tilsvarende håndsignaler har de samme signalnumre, men med indeks a.

Vi skal nu se på de måder hvormed vi kan styre vore bremseprøveanlæg på modeljernbanen. Når vi laver vores signal, kan

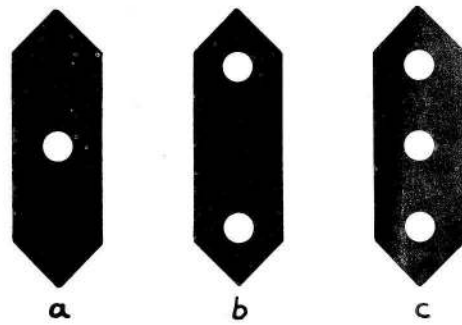


Fig 7.2

vi nøjes med at føre to ledninger op til lamperne i baggrundspladen (antydnet på fig 7.1.), idet den øverste og den nederste lanterne altid er tændt samtidig (i signal 95 b selvfølgelig sammen med den midterste lanterne). Returledningen er selvfølgelig selve signalets mast. Signalstrømløbet kan så i sin allerenkleste form udføres som vist på fig 7.3. De to afbrydere (1 og 2) bruges så til at tænde signalet med, de kan anbringes f.eks. i sportavlen for den pågældende station, hvor bremseprøvesignalet findes. Bogstav B refererer til signal 93 b (Brems), bogstav L til signal 94 b (Løs) og bogstav S til signal 95 b (Slut). De tre signalbillede fremkommer så ved at man betjener afbryder 1 alene, B, afbryder 2 alene, L, og endelig begge afbrydere samtidig, S.

Synes man at dette er for simpelt, (husk dog på, at tilskuere bliver lige imponerede over et sådant virkende bremseprøvesignal, hvor kompliceret styringen end er), kan man lade signalet styre af relæer og trykknapper. En måde at gøre

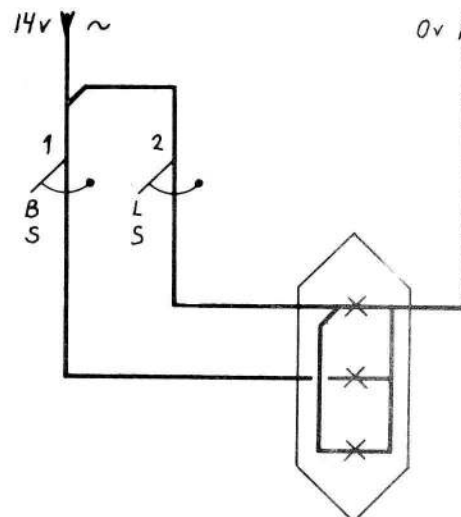


Fig 7.3

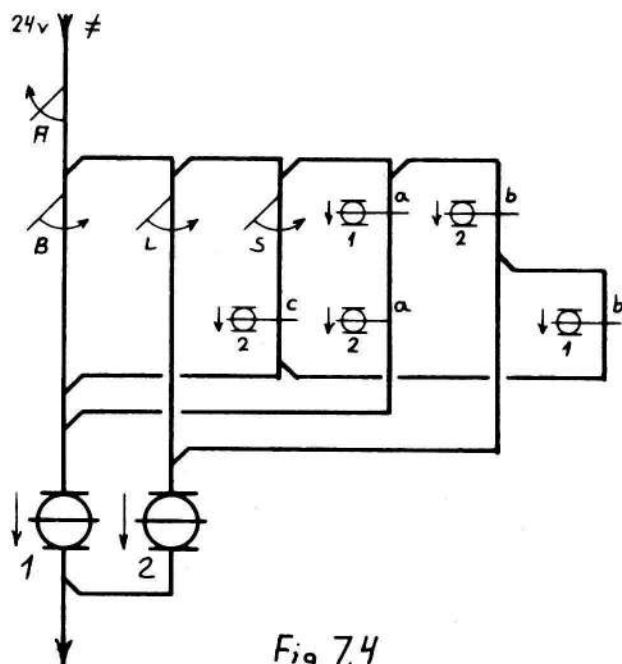


Fig 7.4

det på er vist på fig 7.4., hvor der er benyttet to relæer. Til at styre relæerne bruger vi nu 4 tryknøgler, 3 der slutter ved nedtrykning (B, L og S) og én, der bryder ved nedtrykning (A = annullering). Tryknøglerne kan igen anbringes på sportavlen. Jeg går ud fra, at alle er fortrolige med strømskemaer og signaturer fra de foregående artikler, men lad os lige gennemgå strømløbets virkemåde.

Signal 93 b: Knap B nedtrykkes og relæ 1 trækker. Når knappen slippes holder relæet sig selv over sin egen-kontakt mrk. a. (Lampestrømløbet tænker vi os udformet som fig 7.3. blot med relækontakter på relæerne 1 og 2 i stedet for tryknøglerne 1 og 2. Derfor tænder den midterste lanterne, når relæ 1 trækker).

Signal 94 b: Knap L nedtrykkes og relæ 2 trækker samtidig med at relæ 1 falder, idet holde kredsen til dette bliver brudt af kontakt a på relæ 2. Når knappen slippes holdes relæ 2 over egen-kontakt b. (Midterste lanterne slukker og øverste og nederste tænder).

Signal 95 b: Knap S nedtrykkes og relæ 1 trækker via den nu sluttede kontakt c på relæ 2. Når knappen slippes holdes relæet over egenkontakt b og kontakt b på relæ 2. (Midterste lanterne tænder igen, så alle lanterner er tændt). Det er i dette strømløb meget vigtigt, at kontakt a på relæ 2 afbryder før kontakt b på samme relæ slutter, således at relæ 1 kan nå at falde fra, før dets "nye" holde kredse, der bruges ved "Slut" er etableret.

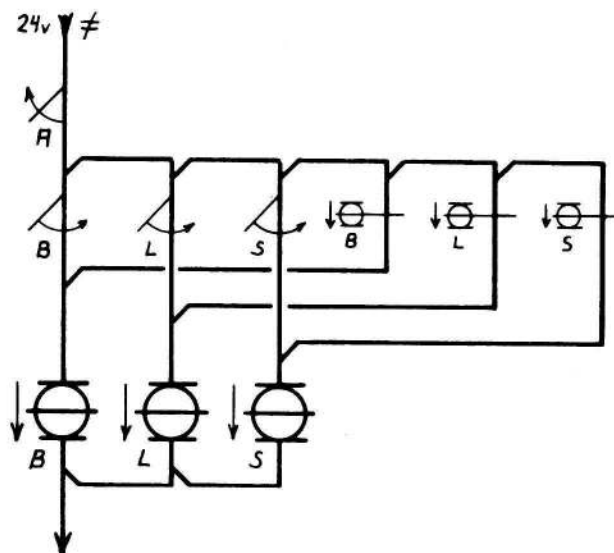


Fig 7.5

Til slut slukkes signalet ved nedtrykning af knap A, hvorved begge relæer falder fra.

En anden, noget simplere måde at styre signalet på, ved hjælp af 3 relæer ganske vist, er vist på fig 7.5., der ikke kræver nogen nærmere forklaring. Signalstrømløbet ser så ud som vist på fig 7.6., der heller ikke behøver nogen forklaring. Numrene på relækontakterne bedes De ikke tage Dem af i første omgang.

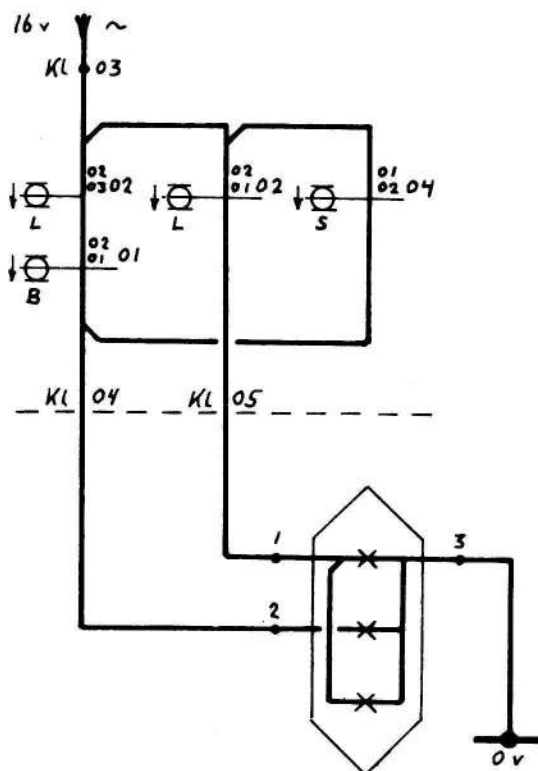


Fig 7.6

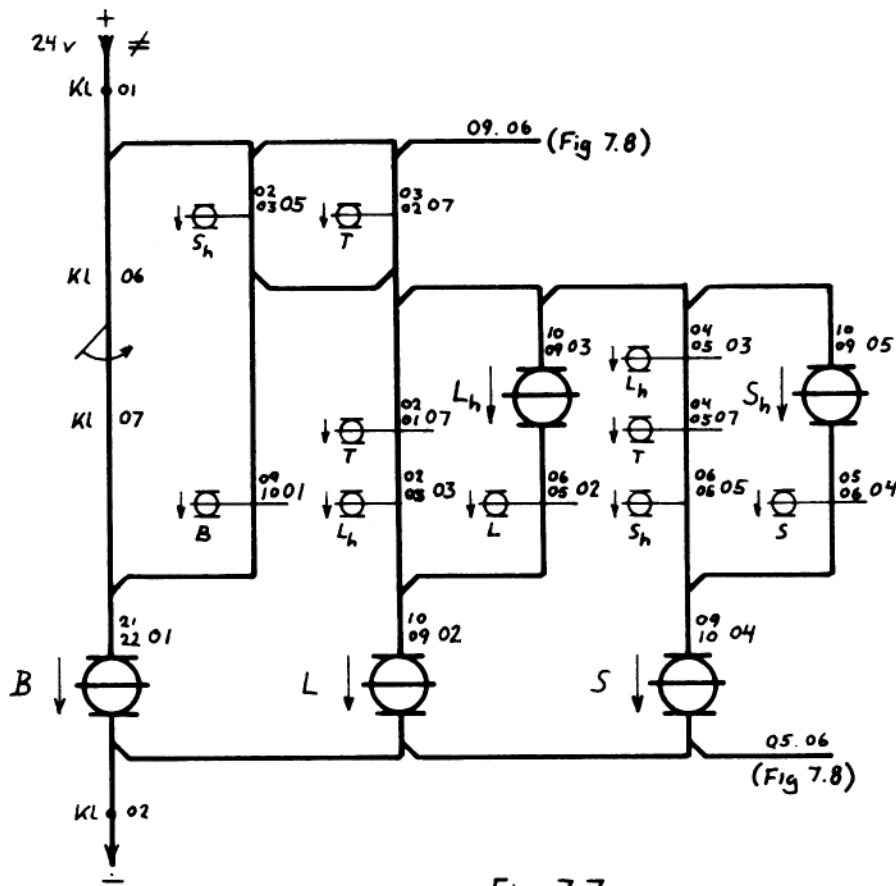


Fig 7.7

De styremåder vi hidtil har set på har alle krævet, at vi skulle trykke på en knap når vi skulle skifte fra et signalbillede til et andet. Men da der på

modelbanen - som bekendt - ikke er nogen mand med den berømte hammer, vi skal vente på, så kunne det være rart om vi kunne starte bremseprøveanlægget og at det så passede sig selv, d.v.s. skiftede fra signal til signal - uden vor medvirken.

Et sådant automatisk bremseprøveanlæg lader sig fremstille - selvfølgelig kræver det flere relæer, men for den, der kan lide at pusle med sligt er det ganske fornøjeligt, og jeg har nævnt i artikel 5 (SIGNALPOSTEN, 4. årg. nr. 5) at det kan lade sig gøre at få fat i (købe) brugte telefonrelæer til vort formål.

Jeg har selv lavet et automatisk bremseprøveanlæg til MODELJERNBANEN (MJ) i Lille Strandstræde. Strømskemaerne til dette ses på fig 7.7. (selve styrestrømløbet), fig 7.8. (tidsrelæer til den automatiske styring) og selvfølgelig fig 7.6. (lampestrømløbet). Læseren vil kunne genkende B, L og S-relæerne, men udover disse er der der hjælperelæer til L- og S-relæet (Lh og Sh), et tidsrelæ med funktionsrelæ (T) og et hjælperelæ (Hj). Til gengæld er der kun én trykknop, og denne anbringes selvfølgelig på sportavlen.

Tidsrelæet er et såkaldt termorelæ med springkontakt, der virker på den måde, at kontakten på relæet først slutter ca.

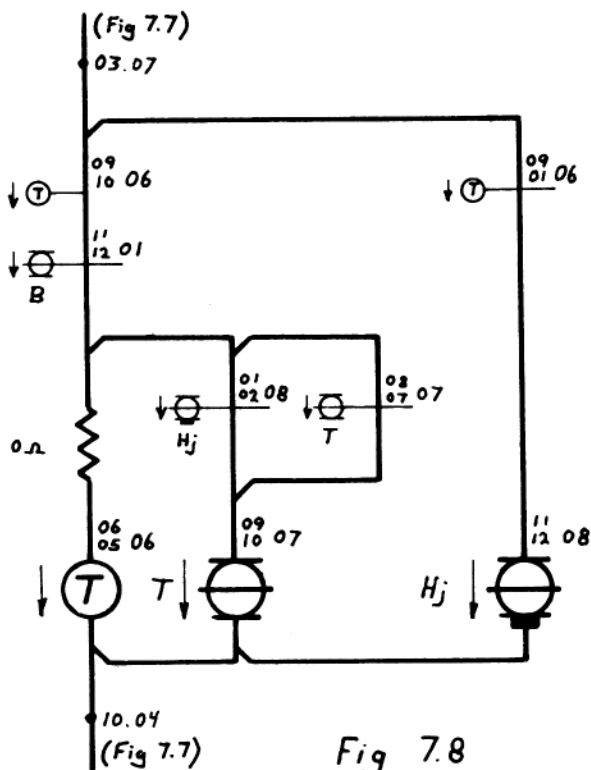


Fig 7.8

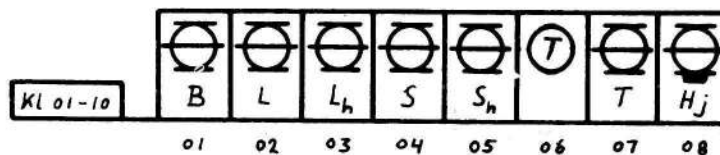


Fig 7.9

5 sekunder efter, at der er sluttet spænding til relæet, og samme kontakt afbryder først igen efter ca. 5 sekunder, når spændingen forsvinder fra relæet.

Selv om jeg håber, at læseren efterhånden kan "læse" et strømskema, vil jeg kort gennemgå bremseprøveanlæggets virkemåde.

Når man trykker på knappen trækker relæ B og får selvhold over sin egenkontakt. (Midterste lampe tænder). Samtidig får termorelæet spænding. Efter ca. 5 sek. "slår" springkontakten over, d.v.s. kontakt 09/10 på relæ 06 bryder og kontakt 09/01 på relæ 6 slutter, herved trækker relæ Hj. Samtidig forsvandt spændingen fra termorelæet, dette afkøler og efter ca. 5 sek. går springkontakten tilbage. Da relæ Hj er forsinket i frafald (symboliseret med den sorte firkant under relæsignaturen), trækker relæ T nu, herved trækker relæ L og øverste og nederste lanterne tænder. Samtidig med at relæ T trak, fik termorelæet igen spænding, og vil efter ca. 5 sek. skifte igen. Når dette sker, trækker Hj igen samtidig med at T falder. Når dette sker, trækker Lh i serie med L (relæ Lh var kortsluttet medens T var trukket) og der er nu gjort klar til at relæ S kan trække, næste gang T trækker. Når S trækker tændes alle tre lanterner. Når T falder fra igen, trækker Sh i serie med S, og sidste gang T trækker, brydes holde kredsen til alle relæerne, således at vi er fremme ved udgangspunktet. Kontakterne på hjælperelæerne Lh og Sh i trække kredsen for relæ L og S skal sørge for, at relæerne Lh og Sh ikke bliver kortsluttet (og derved falder fra) når T trækker "næste" gang.

På fig 7.9. er vist relæernes placering på en relæliste, på den måde som de er nummereret på strømskemaerne (K 01-10 er en 10-polet klemrække) idet jeg her angiver de af mig benyttede relæer, der er gængse telefonrelæer af fabrikat TFA:

Relæ 01: R 1455, 200 ohms spole
 - 02: R 1228, 350 - -
 - 03: R 1269, 265 - -
 - 04: R 1228, 350 - -
 - 05: R 1269, 265 - -

- 06: R 1281a, 100 - - (termorelæ)
 - 07: R 1269, 265 - -
 - 08: R 1408, 300 - -

Den anden spole på relæ 05 (600 ohm) skal kortsluttes for at forsinke dette relæ en smule for at få den rigtige funktion.

Der er selvfølgelig intet til hinder for at man kan benytte andre typer relæer; disse var nogen, jeg tilfældigvis havde ved hånden - relæ 08 skal dog være frafaldsforsinket.

Nummereringen af relæerne er foretaget som vist i 5. artikel, fig 5.3. Nummereringen af klemrækken fremgår også af strømløbene.

Jeg kan lige til slut nævne, at hvis man vil undgå, at man "glemmer" at bremseprøveanlægget er i gang, og stiller udkørsel for det tog, der er ved at blive bremseprøvet, så kan man indføre en kontakt på B-relæet i signalstyrestrømløbet for udkørsel. Kontakten er vist på fig 7.10, og kan f.eks. indsættes lige over signalstyrerrelæ E i fig 2.11 (side 51, 4. årg. nr. 3).

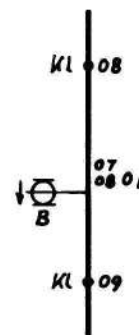


Fig 7.10

Jeg håber at have animeret én og anden til at gå igang, eventuelt til at finde en anden måde at lave et bremseprøveanlæg på, eller til at lave noget helt andet. I så tilfælde ville jeg meget gerne høre om det.

Næste gang kommer turen så endelig til overkørsels- og bomanlæg.

SIGNALPOSTENS NYE LÆSERSERVICE:

HO ★ ★ ★ byggetegninger

Vore HO-byggetegninger der er indheftet i dette nummer er personvogne fra Ålborg Privatbaner.

Det er AHJ C 62 m.fl. samt AHB CB 42 men da vi - antagelig - allerede i næste nummer i "Nedlagte baner" kommer frem til en oversigt over det rullende materiel fra Ålborg vil jeg ikke fylde op her med en detaljeret beskrivelse.

Tegningerne er udført efter skitser af Svend Jørgensen, HgJK, der har overladt GRAMO og SIGNALPOSTEN så mange skitser, at vi ikke kommer i stofmangel med det første. Mange tak, Svend.

Husk dog stadig at have øjne og ører åbne på Deres ture rundt i det danske jernbaneland, noter mål og farver og fotografier - og send materialet til GRAMO.

Holtrup

FRA SIDEGANGEN

KORREKTION

Fra pens. stationsmester Rybro har vi modtaget følgende:

"Med største interesse har jeg læst SIGNALPOSTENS beretning om den gamle Nørrebro station, hvor jeg gjorde tjeneste i årene 1915-17.

Har kun ét at bemærke, at det ikke - som anført i forklaring til billedet side 179 af station B 1891 - er stationsforstanderens have langs Nordbanegade, man ser på billedet.

Stationsforstanderne på Nørrebro har altid privat boet ude i byen, da der ikke var nogen tjenestebolig til stationen. Haverne var derimod udlejet til stationens personale."

Vi havde teksten fra Jernbanemuseet - og vi går ud fra, at Dancker-Jensen noterer sig denne korrektion.

Vi har modtaget et kortfattet referat fra generalforsamlingen den 18/2 1970 i HO, Hvidovre:

Dagsorden ifølge lovene. Dirigent blev Richard Hein Nielsen.

Formanden aflagde beretning med både ris og ros til medlemmerne, der godkendte den aflagte beretning.

Kassererens regnskab blev godkendt. Der var desværre en manko på 42 kontingenter á kr. 15,- pr. 31/12 1969.

Bestyrelsen, vandmesteren og revisoren genvalgtes.

Under eventuelt behandledes følgende:

1) Kan HO påtage sig at medvirke til en udstilling i Sparekassen på Strøget. Beslutning træffes ved et senere møde. Mødet positiv indstilling.

2) Skal nøgle udleveres til vicevært på Nordkjærvej? Nej! Vicevårten tilfreds med medlemsliste.

3) Mødeaften ændres til tirsdag? Nej! Et overvældende flertal for fortsat mødeaften på onsdage.

4) Opfordring fra DMJU til annoncetegning. Positiv indstilling. Forskellige medlemmer vil undersøge, hvad de kan gøre.

5) Beskrivelse over anlægget og klubbens historie + tegninger og billeder. Klubben vil udarbejde det fornødne.

6) Mødetid! Der udtryktes utilfredshed med at mødetiden efterhånden er blevet senere og senere. Tidligere var det kl. 19.00. Nu er det nærmest blevet kl. 20.00.

Det vedtoges at tage det til efterretning og man enedes om at hver især prøvede at møde noget før.

7) Oprydning... Det henstilles kraftigt til alle medlemmer om at være medvirkende til at lokalet ser ordentligt ud og at værktøj m.m. sættes på plads efter brugen.

8) Det vedtoges at anskaffe metalspand til tømning af askebøgre, og 2-3 plasticspande til alm. affald.

B. Starmose
sekretær

EFTERLYSNING

I anledning af 50-året for genforeningen og 25-året for Danmarks befrielse søger JERNBANEMUSEET billeder fra disse begivenheder af jernbanemæssig art.

Københavnske Banegårde

V: KØBENHAVNS 3. BANEGÅRD

Den 1. december 1911 på hotel Prinsen i Roskilde; det er nat eller om man vil - tidlig morgen, men der rører sig et liv på hotellet som på en tidlig aften, hvor mange mennesker er forsamlet til fest. Og der er mange mennesker på Prinsen, de fleste er Københavnerne, der lader sig rigeligt beværte, for borgmesteren har givet tilladelse til at skænke og servere ud over de lovlige tider.

Men hvorfor er der så mange Københavnerne til stede en så årle morgen? - Af den ganske enkle grund, at de er taget med sidste tog fra København - altså det sidste tog fra Københavns 2. banegård.

Dette tog var afgået fra den gamle banegård kl. 00.20 - 15 minutter forsinket fordi så mange Københavnerne ville gøre den sidste tur med, så toget havde ikke vogne nok til at rumme alle, og derfor måtte man koble 3 vogne mere på - derfor forsinkelsen.

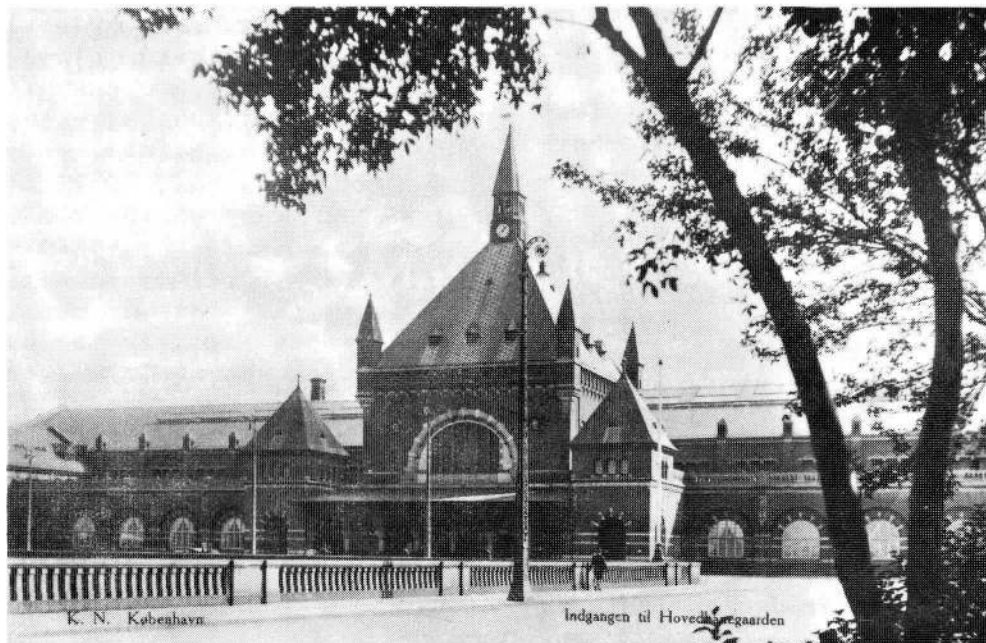
Man havde da forlængst indført den lydløse afgang, men denne aften skulle sidste tog afsendes med honnør og med et rungende slag på den gamle stationsklokke var der givet afgang og med hurraråb og braget fra 2 knaldsignaler dampede man af til Roskilde, medens de, der ikke tog med, myldrede ned i sporet og kikkede ef-

ter togets slutsignal. Og nu var man, det vil altså sige passagererne fra det sidste tog afsendt fra 2. banegård, i Roskilde, hvor en stor del søgte til Prinsen.

Men klokken var ikke meget over 4 før man begyndte at indfinde sig på Roskilde station for at gøre sig klar til turen til København med det første tog, der skulle anløbe Københavns 3. banegård. Trods det årle tidspunkt var der munter stemning og præcis kl. 04.48 blev der givet afgang og under hurraråb gled toget ud fra perronen med samme lokomotivfører på maskinen, som førte sidste tog fra den gamle banegård.

Togets rytme er som altid lidt stødende og ujævn, men ved Vigerslev mærker man pludselig en forandring, idet toget nu kører næsten uden stød og langt roligere; man er nu inde på den nye linie med nye og længere spor, der er lagt bedre end de gamle. Byens lys dukker op, huskarreer med spredt lys fra lejligheder, hvor man åbenbart står tidligt op. Så er man på Valby station og toget standser. På perronen står stationsforstanderen og det vrimler med mennesker, der alle vil med toget.

Disse mennesker har også været med til at lukke en station, nemlig Frederiksberg. De kørte med persontog for sidste gang til denne station. Af den grund



Arkiv: hol



Arkiv: J.G.

startede aftenen som en slags sørgefest, som på behørig vis fejredes i diverse restauranter i Allegade, men efterhånden som aftenen – eller rettere natten – gik, ændredes umærkeligt sørgefesten for Frederiksberg stations minde sig til en hyldest til den nye Valby banegård, og man hyrede biler og tog ud for på mere håndgribelig vis at hylde festens genstnad ved at tage første tog til den nye hovedbanegård; derfor alle de mennesker på Valby stations perron.

Med en lige så flot honnør som ved togets ankomst hilser stationsforstanderen toget, da det under endeløs jubel sætter sig i gang. Og medens passagererne trods december og morgenkulde hænger ud af vinduerne, ruller toget ind forbi Vestre Fælledvej station (nu Enghave) og ind over det store rangerterræn – og kort efter er den nye banegård nået. I rette tid, kl. 05.34, standser toget ved perron 3, medens en vældig mængde mennesker på perronen råber hurra. Her er det ikke stationsforstanderen, der har vagten, men derimod overassistent Rasmussen, men i mængden ses stationsforstanderen i civil. Snart efter er såvel vagthavende som stationsforstanderen i færd med at vejlede publikum. Det man spørger mest efter er restauranten, og det er også her, idyllen først brydes. Der er en sådan tilstrømning, at det varer næsten en time at få serveret en kop kaffe, og restauratør Svensson er grædefærdig – det ryk havde han ikke ventet.

Og så starter hverdagen for den store banegård. De første morgentog afgår og dagen igennem strømmer Københavnerne til

for at bese den store virksomhed; man regner med, at ca. 30-40.000 mennesker besøger banegården denne dag – og hertil kommer så de egentlige rejsende.

Men hvordan er nu generalprøven gået? Ængstelsen for at noget skulle glippe har været stor, men bortset fra et par enkelte forsinkelser og en mindre skade ved et signal er alt forløbet glat. For personalet har det været en drøj dag. De nye og langt større afstande har taget på folkene, og nervøse har de af personalet, der i kontorer og ude i terrænet har haft ansvaret, været. Det værste har nok været vejledningen af de rejsende og besvarelsen af spørgsmål fra de mange besøgende, der kun kom for at se banegården. En regn af spørgsmål har næsten hver eneste uniformeret jernbanemand været udsat for, og spørgsmålene er blevet besvaret med en engleagtig tålmodighed, der er al ære og respekt værd. Man gav ligefrem en undskyldning til en familiefader med kone og tre børn, da man måtte nægte ham og familien en tur med vareelevatoren – en ide, han partout ville have gennemført.

Kioskerne i afgangshallen gjorde dagen igennem glimrende forretninger. De brogetklædte piger i blomster- og frugtkioskerne var om eftermiddagen hektisk røde i kinderne på grund af den store travlhed. Disk og hylder var nærmest blevet plyndrede så man flere gange havde måttet skaffe nye forsyninger.

Hvordan var nu lederen af denne station? I et blad fra den tid finder man denne meget karakteristiske beskrivelse, der samtidig giver et ganske godt billede af den tids opfattelse af en embeds-

mand: "Forstanderen for Københavns Bane-
gaard, Kapt. Wilsbech, er uden Tvivl den
Mand herhjemme, der bruger flest hvide
Handsker om Aaret. En eller anden ungdom-
melig Balløve, der er ude hver Aften,
regner jeg selvfølgelig ikke med i denne
Forbindelse. Men af modne Mænd i frem-
skudte Livsstillinger er der sikkert in-
gen, der til alle Tider paa Dagen kan løf-
te en saa fint og hvidt behandsket Haand i

Vejret og vinke til en eller anden Under-
given, der befinder sig i Landskabet. Til
daglig er det vist kun Bomuldshandsker,
der kan vaskes; naar det er kongelige Per-
soner, der kommer og rejser, gives Signa-
let med Glacé.

Jeg betoner dog udtrykkelig, at det
ikke er paa Handskerne alene, at Kaptajn
Wilsbechs Værdighed beror. Heller ikke paa
den lange Række Ordener, der ved festlige

Strækning	Bevilget ved Lov	Aabnet for Driften	Længde Km.	Tekniske	Expropriations-	Anmærkning
				Anlæg	udgifter	
				Kr.	Kr.	
Kjøbenhavn—Valby—Roskilde	$\frac{26}{6}$ 44	$\frac{27}{6}$ 47	31	3.140.295	306.095	
Kjøbenhavn—Nørrebro—Hellerup.....	$\frac{10}{2}$ 61	$\frac{22}{7}$ 63	7			
Hellerup—Lyngby	$\frac{20}{2}$ 61	$\frac{11}{10}$ 63	6	4.914.315	750.810	
Lyngby—Helsingør	$\frac{10}{2}$ 61	$\frac{0}{6}$ 64	47			
Hellerup—Klampenborg	$\frac{10}{2}$ 61	$\frac{22}{7}$ 63	5			
Kjøbenhavn—Frederiksberg—Vigerslev ..	$\frac{18}{3}$ 63	$\frac{14}{10}$ 64	6	245.500	172.085	
Kjøbenhavns nu nedlagte Hovedbanegaard	$\frac{13}{8}$ 63	$\frac{14}{10}$ 64		1.693.220	399.865	
Kjøbenhavn—Frederiksberg—Roskilde. Ud- videlse til Dobbeltspor.....	$\frac{20}{2}$ 69	$\frac{10}{10}$ 74	32	1.203.880	179.975	
Kjøbenhavns Havnebane	$\frac{24}{6}$ 75	$\frac{1}{10}$ 80	3	1.390.401	843.678	
Frederiksberg—Frederikssund	$\frac{24}{6}$ 75	$\frac{11}{8}$ 79	37	1.928.190	364.435	
Hellerup—Klampenborg. Dobbeltspor....	$\frac{24}{6}$ 75	$\frac{1}{4}$ 77	5	537.540	59.480	
Nørrebro Station		$\frac{1}{7}$ 86				
Klampenborgbanestationen (Station III)...		$\frac{22}{1}$ 87				
Toldboden—Frihavnen—Nørrebro.....	$\frac{81}{3}$ 91	$\frac{9}{11}$ 94	7	905.000	1.941.036 *)	*) Desuden har Hav- nekassen udredet 271.378 Kr.
Expropriation til den løftede Bane Køben- havn—Nørrebro—Hellerup	$\frac{81}{3}$ 91		7		307.650	
Klampenborg—Rungsted. Dobbeltspor ...	$\frac{8}{6}$ 94	$\frac{2}{8}$ 97	13			
Rungsted—Snekkersten	$\frac{8}{6}$ 94	$\frac{2}{8}$ 97	17	3.926.000	601.638	
Snekkersten—Helsingør. Dobbeltspor....	$\frac{8}{6}$ 94	$\frac{2}{8}$ 97	4			
Godsbanegaarden ved Kalvebodstrand ...	$\frac{8}{6}$ 94	$\frac{00}{9}$ 01				
Godsbanegaarden—Vigerslev	$\frac{8}{6}$ 94	$\frac{00}{9}$ 01	6	6.472.000	858.199	
Godsbanegaarden—Valby—Roskildevej ...	$\frac{8}{6}$ 94	$\frac{00}{9}$ 01	5			
Nørrebro—Frederiksberg. Dobbeltspor ...	$\frac{8}{6}$ 94	$\frac{1}{7}$ 96	2	357.000	265.319	
Østerbro—Hellerup. Dobbeltspor.....	$\frac{8}{6}$ 94	$\frac{2}{8}$ 97	5	1.439.500	63.061	
Dampfærgeleje i Frihavnen	$\frac{8}{6}$ 94	$\frac{6}{10}$ 95		682.290		
Tillægsbevilling til Godsbanegaarden m. v.	$\frac{20}{2}$ 98			1.890.000		
Dampfærgeforbindelsen Frihavnen—Malmø		$\frac{6}{10}$ 95	30			
Toldboden—Larsens Plads	$\frac{11}{6}$ 97	1902	1	360.000		
Expropriation til Personbanegaardsanlægget	$\frac{15}{6}$ 03				ca. 2.762.000	Heri maa regnes at fragaa 848.000 Kr. for det til den nye Postgaard afstaaede Areal.
Expropriation til et andet Dobbeltspor Hellerup—Klampenborg	$\frac{15}{6}$ 03		5		ca. 615.000	Kjøbenhavns Kom- mune overtager de ledigblivende Are- aler for en Sum af 15.000.000 Kr.
Personbanegaardsanlægget i København ..	$\frac{20}{8}$ 04	$\frac{1}{12}$ 11		18.965.000		
do. Tillægsbevilling ..	$\frac{8}{6}$ 08			1.796.000		
do. do. Perrontunnel	$\frac{24}{1}$ 11			105.000		
Centralværkstederne i København	$\frac{20}{2}$ 04	$\frac{21}{6}$ 09		3.200.000		
do. Tillægsbevilling	$\frac{20}{4}$ 09			589.000		

Tabel 1: Oversigt over jernbaneanlæg ved København.
(Fra DSB: Banegårdsanlægene i København, 1911)

Lejligheder pryder hans smukt hvælvede Brystkasse. Men han har i sin Holdning og i sin Fremtræden en værdig Stilfuldhed, en sikker Elegance, der er Produktet af flere samvirkende Faktorer: Reminiscenser fra Officerstidens Stramhed, Følelsen af at være en Hovedperson i et til Tider virkningsfuldt Sceneri, samt den gennem mange Aar erhvervede urokkelige Rutine og den Ro, Rutinen giver. Med sine mere end 60 Aar er Kaptajn Wilsbech jo stadig en statelig og smuk Mand, der - omend lidt tilbøjelig til Embonpoint - holder sig rank og sætter Lakstøvlerne med Appel paa Perronen. Han har altid en imødekommende Bøjning forover, naar man spørger ham om noget, og et galant Smil til Damerne. Paa store tyske Banegaarde ser man mere imponante Stationsforstandere, blonde Kæmper med Lohengrin-Skæg og herkuliske Skuldre, men man møder intet Steds en mere harmonisk og i sin klassiske Ro mere velafbalanceret Stationsforstander end den stilfulde og belevne Herre, der i disse Dage med alle sine Ordner og alle sine hvide Handsker er flyttet over paa den anden Side af Gaden".

Ja, det var en ordentlig svada, og man kunne måske fristes til at formode, at den var skrevet i et ironisk øjemed, men dette er absolut ikke tilfældet. Man beundrede og så op til sådanne små konger dengang - heldigvis har tiderne skiftet.

Før en egentlig beskrivelse af banegården vil jeg først omtale banegårdens arkitekt, Wenck, og de tanker han gjorde sig om sin bygning. Det var en anselig mængde stationsbygninger; han var mester

for i det ganske land, såvel på privatbanerne som på statsbanerne, som han var overarkitekt for i perioden 1894 til 1921. Foruden Københavns banegård kan nævnes følgende stationer han var arkitekt for: Odense, Korsør, Store-Heddinge, Ebeltoft, Esbjerg, Herning, Holstebro, Nørresundby, Vejen, Hedehusene, Tåstrup og Glostrup og hertil kom, at han også var mester for bl.a. centralpostbygningen og forbrændingsanstalten på Frederiksberg.

Han blev født i 1851 og døde først 85 år gammel i 1936.

Begejstringen for den nye banegård var de fleste steder stor, dog mødte man, hvad naturligt var, også kritik. Sagkyndige, som man benævnte dem, påstod at den nye banegård ikke var nogen arkitektonisk skønhed - den har måske ikke været overlæst nok med tårne og portaler? Selv var arkitekt Wenck ikke tilfreds med beliggenheden, han udtalte, at den lå lidt mere fjernt fra hovedstaden end ønskeligt og desuden havde han gerne set at Panoptikonbygningen var blevet fjernet, så banegården havde fået lidt mere luft omkring sig og var kommet til at ligge lidt mindre tilbagetrukket.

Wenck mener alligevel, at den lidt stilfærdige beliggenhed har en fordel, han siger: "Der er nemlig i banegårdens arkitektur ikke lagt an på noget altfor stærkt fremtrædende i apparitionen (: det fremtrædende), dertil opfordrede den bevilgede sum for det første ikke, og det ville heller ikke harmonere med den tanke, som for mig har været en af de ledende, nemlig at skaffe Danmarks hovedstad en centralstation, der passede for Dan-



28 - Københavns Personbanegaard

Arkiv: J.G.

mark - for vort lands forhold og dets karakter - således, at det sidste indtryk som bortdragende danske fik var det samme som mødte de ankommende fremmede - noget dansk. Min anden væsentlige hovedtanke - i samklang med statsbaneanlæggenes ingeniører - har været at indrette banestationen så praktisk som muligt, ordne trafikforholdene så enkelt og overskueligt, at selv den mindst scenevante kan finde

sig til rette på egen hånd og ikke føle sig rejsenervøs, samt at udstyre hele bygningen med det allermoderneste til publikums personlige bekvemmelighed; alt hvad man andetsteds har prøvet og fundet formålstjenligt - uden at det kan virke som efterligning, og uden at dets anvendelse herhjemme kan berøve vor egen banegård dens karakter af at være tilpasset med særligt danske forhold for øje ---".

Viaduktanlæg og Tunneler	Vinkel mellem de to Retninger	Bredde af Brobane foroven	Bredde af Vej eller Spor for nede	Ditto i Drageretningen	Størrelse af overdækkede Areal	Bekostning ialt	Figur
	Grader	m.	m.	m.	m ²	Kr.	
1. Persontunnel paa Centralbanegaarden.....	90°	129	3,25	3,25		105.000	32
2. Tietgensgadeviadukten	71°—75°	19,46		128,3	2.550	296.400	34
3. Posttunnel paa Centralbanegaarden.....	64°—70°	134	4,10			82.000	38
4. Enkeltsporet Lokomotivviadukt.....	25°	5,0	14,6	34,24	171	45.800	46
5. Dobbeltsporet do.	18°	9,0	5	19,4	175	54.000	47
6. Tresporet Rangérviadukt	22°	15,0	9,5	25,4	381	142.000	48
7. Enkeltsporet Kvægtorvsviadukt.....	46°—58°	4,77	8 Spor	66,2	316	41.800	49
8. Gangstitunnel ved Enghavevej.....	84°—90°	8 Spor	3,14	3,14		9.900	50
9. Forpladsen foran Hovedbygningen			12 Spor		4.600	228.300	
10. Viadukten for Vesterbrogade incl. Parallelgaderne		65,00			5.500	507.000	66
11. Viadukten for Østerbrogade	90°	60,57	54,86	54,86	3.330	323.000	71
12. Personbanen over Nordre Frihavnsgade...	84°	17,42	15,60	15,69	274	73.700	
13. do. - Aarhusgade	86°	17,32	18,83	18,84	326	82.100	74
14. do. - Godsbanen	25°	17,42	15,74	37,23	650	182.400	75
15. do. - Øresundsgade	90°	17,42	12,55	12,55	220	66.700	76
16. do. - Adgang til Østre Gasværk	90°	17,42	4,71	4,71	83	34.300	
17. do. - Passage til Øresundshospitalet.....	52°	17,42	1,88	2,39	42	24.100	
18. Strandvejen over Person- og Godssporene .	56°	22,0	6 Spor			332.300	77
19. Viadukt ved Ingeniørkasernen.....	90°	12,55	4 Spor			54.900	78
20. do. over Store Tuborgvej.....	70°—76°	{ 26,21 } { + 15,69 }	20,71	{ 22,2 } { å 21,5 }	897	287.200	81
21. Persontunnel paa Hellerup Stat., Forlængelsen	90°	25,3	3,14	3,14		28.600	
22. Viadukt over Hellerupvej	57°	{ 9,79 } { + 22,50 }	15,06	18,1	583	439.000	82
23. Tagensvej over Godsbanen	80°	18,83	21,11	21,42	403	154.500	83
24. Perronbro over Sporene paa Vesterfælledvej Station	90°	2,00	5 Spor	39,94		15.000	85
25. Perronbro over Sporene paa Valby Station.	90°	4,33	3 Spor	25,01		32.000	87
26. Frederikssundbanen over Remisevej	51°	5,5	17,6	22,4	123	63.800	88
27. do. - Vestbanen	17°	4,8	15,3	52,9	254	46.700	89
28. do. - Roskildevej.....	88°	5,6	18,8	18,8	105	38.800	90
29. do. - Peder Bangsvej..	82°	5,3	18,8	19,0	101	42.800	91
30. do. - Finsensvej.....	62°	5,5	18,8	21,4	118	41.200	92
31. Godsbanen over Enghavevej.....	58°	9,19	17,58	20,8	191	38.600	93
32. Gamle Køgevej over Godsbanen	81°	10,33	29,10	29,55	305	51.000	94
33. Godsbanen over Vigerslev Allé.....	53°	8,94	17,58	22,05	195	40.800	95
34. Personbanen over Godsbanen ved Valby..	82°	9,10	11,1	11,21	102	26.200	96

Tabel 2: Oversigt over viaduktanlæg i København.
(Fra DSB: Banegårdsanlægene i Kjøbenhavn, 1911)



Arkiv: J.G.

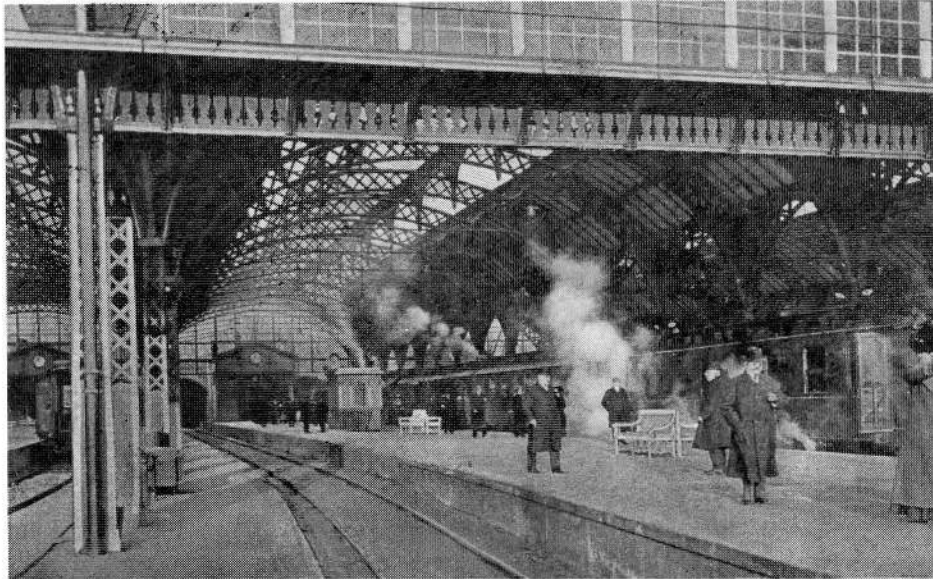
Her får vi altså arkitektens formål med bygningen klart præciseret, og jeg tror, at alle, der har været på banegården - lidt eller meget, i det store og hele kan godkende hovedideen i Wencks tankegang. I dag er vi vel knapt så nationale, men hovedbanegården har et særpræg, altså noget rent dansk, som vi vist kan være stolte over. Samtidig fungerer banegården stadig tilfredsstillende, trods den øgede trafik og de mange rejssende, hvis tal langt overstiger de forventninger, man dengang drømte om.

Men lad os se på forhistorien. Medens anlægget af den nye godsbanegård var begyndt, nedsatte man i 1898 en ny kommission, hvis opgave det var at prøve på gennem en international konkurrence at løse spørgsmålet om en virkelig radikal løsning af personbanegårdsforholdene i København.

Konkurrencen fandt sted i årene 1899-1900. De højeste præmier fik tre forslag, der sammen med et forslag - uden for konkurrencen, nemlig statsbanernes eget, d.v.s. generaldirektørens og den kommitteredes - som alle havde til fælles, at hovedbanegården skulle anlægges syd for Vesterbrogade. Desuden skulle der anlægges en tunnelbane til Østerbro station. Ud fra disse forslag udarbejdede statsbanerne nu et projekt, der allerede i starten blev beskåret, da riget også dengang fattedes penge. Det gik bl.a. ud over selve hovedbygningen, idet man ikke fik bevilget penge til en banegårdsbygning med etager til administrationskontorerne, altså man fik den ret lave bygning, som

vi jo kender i dag. Adskillige andre besværligheder måtte man kæmpe med, men endelig lykkedes det at bringe sagen til en løsning, idet rigsdagen vedtog loven af 29. marts 1904, der gav grønt lys for løsningen af banegårdsforholdene i København med hensyn til persontrafikken. Til minde om denne begivenhed er der over indgangsportalen anbragt en tavle, hvor der med forgyldte bogstaver er prentet følgende: "I Hs. Maj. Kong Christian IXs 41. Regeringsaar stadfæstedes den af Rigsdagen vedtagne Lov om Kjøbenhavns Personbanegaard 29. Marts 1904. Omtrent paa det Sted, hvor Kjøbenhavns første i 1847 aabnede Banegaard laa, byggedes denne Kjøbenhavns tredje Hovedbanegaard, der toges i Brug 1. December 1911 i Hs. Maj. Kong Frederik VIII's 6. Regeringsaar".

Og så tog man fat på det vældige arbejde. Arbejdspladsen var afgrænset af Vesterbrogade, Reventlowsgade, Bernstorffsgade og Tietgensgade. Efter at rydning af pladsen havde fundet sted, startede man med at bygge Tietgensbroen og have gaden. Derefter gravede man det mægtige hul, hvori banegården skulle bygges, idet man startede ved Vesterbrogade og gravede sig frem til godsbaneterrænet. Samtidig løftede man Vesterbrogade og gik igang med at bygge den bro, der skulle føre Vesterbrogade over baneterrænet. Man var helt moderne, idet man flyttede fortøve og spurvognsskiner fra den ene side af Vesterbrogade til den anden, således at trafikken kunne foregå nogenlunde uhindret, mens man arbejdede på broen. Så snart man var færdig med Vesterbrogades



Københavns Personbanegaard.

Arkiv: hol

Den 30. november 1911 skete den officielle indvielse, publikums indvielse den 1. december har vi allerede hørt om, så lad os dvæle lidt ved den officielle start. Selvfølgelig var kongehuset repræsenteret, dog ikke ved kongen, der var

ude at rejse, men ved kronprinsen, den senere Christian X. Lige så selvfølgelig var det også, at trafikministeren og generaldirektøren var tilstede. Efter diverse taler erklærede kronprinsen banegaarden for åbnet og til tonerne af ou-

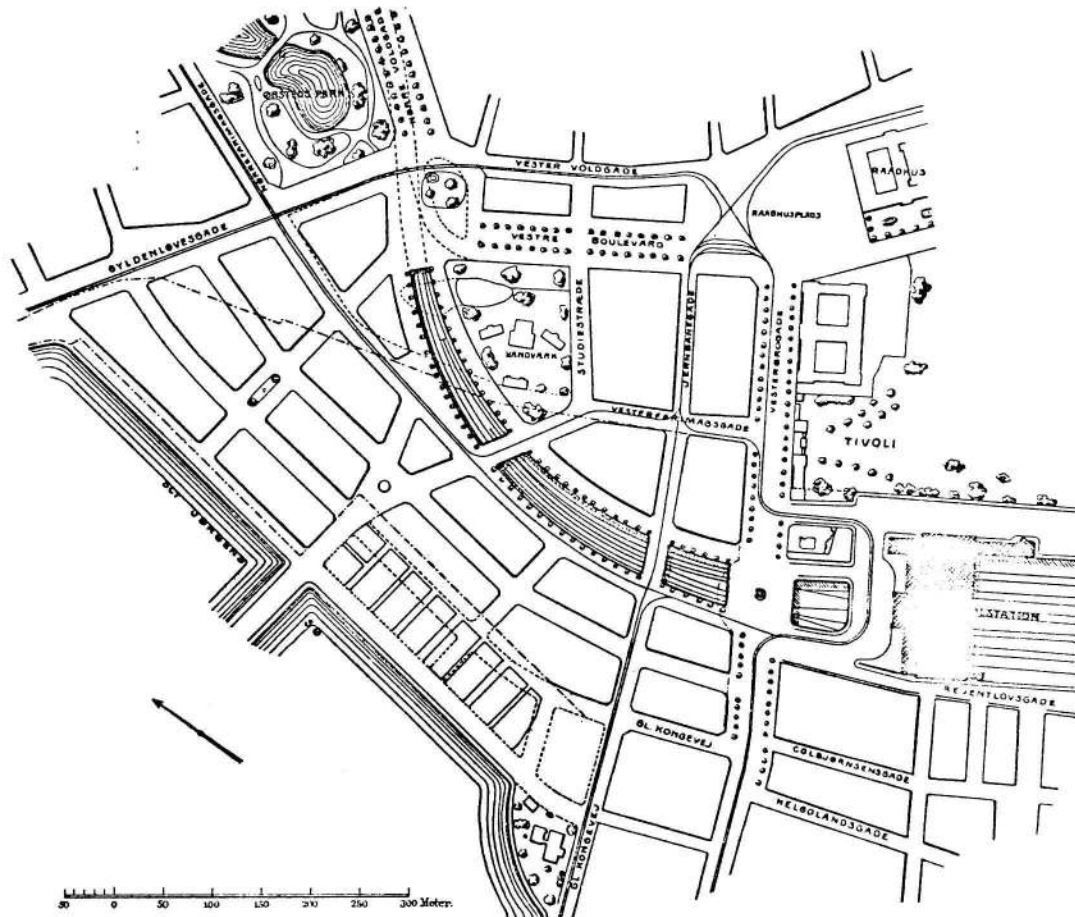
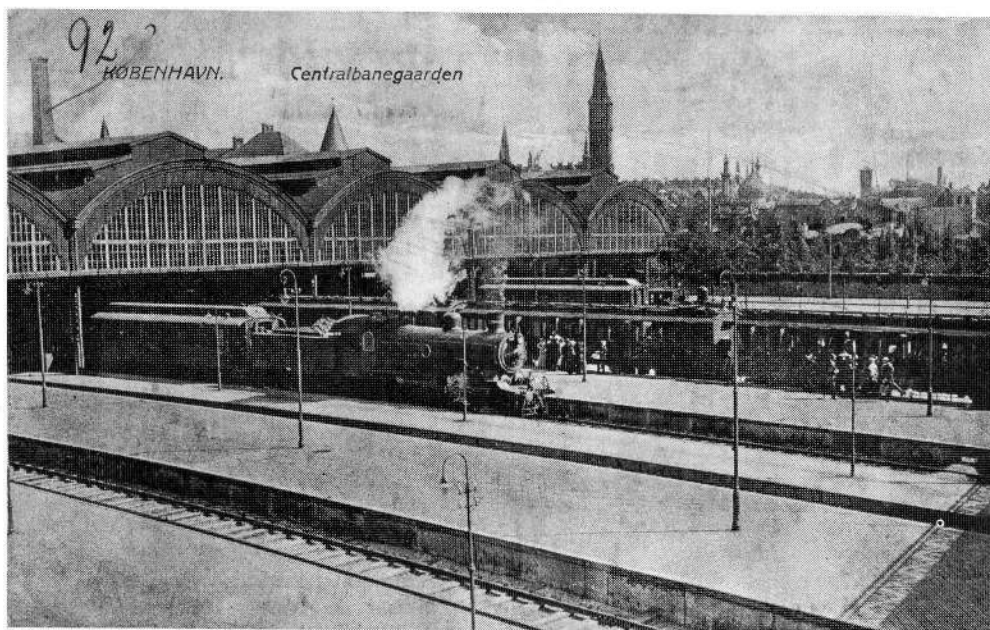


Fig. 25. Statsbaneanlægenes Plan til Gadeordningen omkring Frihedsstøtten.



Arkiv: hol

verturen af Elverhøj beså de kongelige samt de ca. 700 gæster lokaliteterne. Hallen var udsmykket med flag i stor overdådighed og understregede den festlige stemning. Kronprinsen med følge begav sig så ned til perronerne, hvor et festligt udsmykket tog holdt; en fløjte blev overrakt prinsen, som så fløjtede afgang for indvielsestoget. De, der vil se denne fløjte, kan - når museet åbner efter 1. april - gå på Jernbanemuseet, hvor klemodiet opbevares. Om man kan få museets leder, Dancker-Jensen, til at give et lille fløjt i samme, vil jeg dog ikke garantere.

Toget dampede af, men turen blev ikke lang, idet man kun kørte ud til Vestre Fælledvej station, hvorfra man omgående vendte tilbage, for festen på banegården var ikke slut. Ved tilbagekomsten serveredes der champagne og kransekage, medens den kongelige livgardes orkester musicerede.

Men lad os slentre en tur gennem bygningen og se lidt på lokaliteterne, Den naturlige indgang til banegården er på den side, der vender ud mod Vesterbrogade. Hvormange har forresten lagt mærke til, at facaden er prydet med sandstensfigurer? Figurerne personificerer med deres nationaldragter de forskellige egne i Danmark.

J.G.

Fortsættes i næste nr.

SLUTSIGNALET

Det var så slut for denne gang! Beklageligvis har det været nødvendigt at foretage en deling af alt for mange af artiklerne - og ikke altid på de mest velegnede steder.

Set over en årgang betyder det forhåbentlig ikke så meget, men vi ved, at det er irriterende rent øjeblikkeligt. De skal jo vente et par måneder på fortsættelsen, men De skal også vente på alt det stof, vi heller ikke fik plads til denne gang. Jeg beklager dybt denne tingenes tilstand men vi har p.t. ikke råd til flere sider pr. nummer, så det er det muliges kunst! Vi har til dato (1/3 1970) fået indbetaling fra 389 abonnenter - og det er ikke særlig strålende. Kan vi mon i fællesskab stampe flere frem, så vi når de 500 stk? Spørg i Deres lokale bibliotek efter SIGNALPOSTEN, og kender man ikke bladet er der hurtigt råd for den misere.

ALLERSIDSTE!!

Nu er også 1. årgang komplet UDSOLGT. Dog er der enkelte løsnunre tilbage. Af 3. årgang komplet findes nu kun 12 sæt tilbage. Har De tænkt på at anskaffe Dem denne årgang - så er det på høje tid nu! Efterspørgslen efter ældre årgange har været ret stor på det sidste, men den er ikke stor nok til at kunne betale et genoptryk - der altså ikke vil finde sted.

Holtrup

DMJU information

TIL MEDLEMMER AF DANSK MODEL JERNBANE UNION



Meddelelse nr. 26.

27. februar 1970

DANSKE MODEL- OG JERNBANEKLUBBER 1970

I sidste nummer af DMJU-information omtalte jeg dette hefte, som DMJU udgiver på SIGNALPOSTENS forlag i anledning af MOROP-kongressen i København nu til sommer. Jeg må endnu en gang opfordre klubberne til snarest at indsende stof til heftet (senest 24. marts). Da vi ikke lider af stofmangel, kan der ikke ventes flere opfordringer til klubber, som ikke kan overholde tidsfristen; omtale af disse klubber vil simpelt hen blive udeladt til fordel for klubber, der rettidigt indsender stof.

Annoncetegningen til heftet er gået over al forventning således at der i skrivende stund kun er tre annoncesider tilbage. De vil sikkert blive solgt i den kommende uge, således at al annonceplads er udsolgt når dette læses. Skulle der være enkelte, der ønsker at tegne endnu en annonce, bedes der derfor rettet henvendelse til undertegnede i hvert enkelt tilfælde.

MOROP-KONGRES 1970

På et møde den 11. februar i generaldirektoratet blev programmet for kongressen grundigt gennemdiskuteret af repræsentanter for DSB og DMJU.

Programmet som i store træk blev offentliggjort i DMJU-information nr. 24, har fået et par tilføjelser og der er kommet enkelte ændringer:

3/8 og 4/8: Jernbanemuseet åbent 10-16.

5/8: Den færgе, kongresdeltagerne skal sejle med fra Nyborg til Korsør, er i indværende køreplansperiode ikke-personførende, således at vi havde fået færgen for os selv med god plads til at servere aftensmad for deltagerne.

Men efter køreplansskiftet overfører færgen lyntog GUDENÅEN hvilket vil betyde pladsproblemer ved aftensmaden; foreløbig

er vi standset ved den udvej at lade de danske deltagere spise i salonerne under dæk, ud fra den betragtning at kongressen i første række arrangeres for udenlandske deltagere.

Jeg håber, at DMJUs medlemmer vil vise forståelse for dette problem; gode ideer modtages gerne.

6/8: Om formiddagen vil der også blive mulighed for et besøg på DSBs nye containerterminal.

8/8: Om formiddagen vil der være mulighed for at besøge MJ-klubber i København, Jernbanemuseet samt at besigtige sporvejsmateriel tilhørende Sporvejshistorisk Selskab.

Uden for det egentlige kongresprogram vil der blive mulighed for at deltage i yderligere nogle fællesarrangementer:

2/8: Udflugt med G-maskine på HTJ (plantog!).

8/8: Udflugt på OHJ med DF. Turen arrangeres af Kolding Lokomotiv-Klub og toget vil blive tillyst som arbejdstog Nykøbing-Holbæk med fotostop. (København afg. 13.15, ank. 19.09).

9/8: Udflugt til Maribo med kørsel på museumsbanen.

UDSTILLING PÅ STRØGET I KØBENHAVN

I tiden fredag 31/7 1970 - søndag 9/8 1970 arrangeres i Sparekassen SKS's lokaler, Vimmelskaftet 35 i København en model- og jernbaneudstilling. Vi vil vise nogle af landets bedste jernbanemodeller, en model af færgen PRINSESSE BENEDIKTE og vor model af udstillingsanlægget på Teknisk museum i Helsingør suppleret med billeder derfra.

Desuden vil vi med billeder vise glimt fra klubbernes virke; billederne kan eventuelt være store forstørrelser af de billeder, der anvendes i heftet Danske Model- og Jernbaneklubber 1970. Dette hef-

te vil også blive solgt fra udstillingen.
Udstillingen vil fra åbningen fredag 31/7 til og med tirsdag 4/8 fungere som bureau og informationscenter for MOROP-kongressen.

ALBERTSLUND MODELJERNBANEKLUB

DMJU har fået et nyt medlem:
Albertslund Modeljernbaneklub, fork: A.M.
Klubben, der er stiftet den 25/2-69, bygger i skala H0, har lokaler i kælderen under Egelundsskolens gymnastiksal, nedgang fra Egelundsvej, Albertslund.

Klubaften er mandag.

Klubbens bestyrelse er:

Formand: Per Johansen, Vindruens Kvarter 1 A, 2620 Albertslund.

Kasserer: Villy Jensen, Banehegnet 41 st, tv, 2620 Albertslund.

Sekretær: Roar Johansen, Roskildevej 6, 2620 Albertslund. Tlf: (01)96.59.82

Tage Juul, Stjernens Kvarter 9 B, 2620 Albertslund. Tlf: (01)64.69.61

Joen Jensen, Ydergårdsvej 8, 2620 Albertslund. Tlf: (01)97.06.82

VELKOMMEN I DMJU!

Kaj Juul-Pedersen
Ellehøjvej 9
2800 Lyngby
(01)87.23.80.

UDSTILLINGSANLÆG PÅ TEKNISK MUSEUM

Små noter fra klubberne:

AMJK: Bygningen af containerkranen skridder godt frem. Mange detaljer er allerede

de fremstillede, og der er netop bestilt materialer til selve portalkonstruktionen. Selve opbygningen og den elektriske betjening er helt planlagt og der ses frem til at kranen vil kunne opstilles i Helsingør den 7/6 1970.

Byggere af containere bedes bemærke Flemming Lunds artikel om container-standards i SIGNALPOSTEN nr. 1/1970, side 6.

For tiden er en villa til anbringelse på det "nye" anlæg ved Hylleborg under bygning.

JMJK: Fremstillingen af grantræer foregår løbende og de to stationsbygninger Gastrup og Hammelev håber vi bliver færdige til opstilling på anlægget i påsken. Gudenåbroen forventes også til Helsingør i påsken.

OMJK: Bygning af spor og sporskifter til udstillingsanlægget er næsten afsluttet. En model af et parcelhus til Hylleborg er færdig og pakhuset (forbillede: Assens) til det "gamle" anlægs Rødby station er under arbejde.

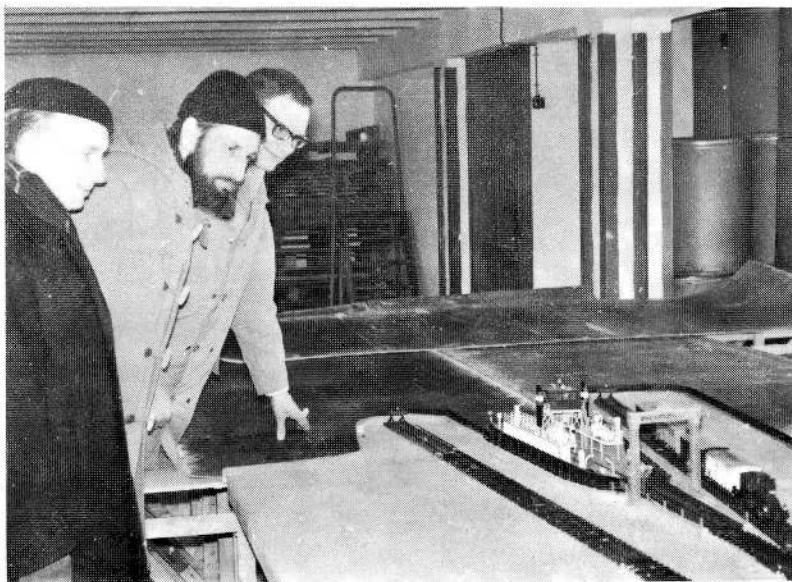
SMJK: Se P.E. Jensens indlæg senere.

DMJK: Vi har set en model af et JFJ-tog anno 1862 (Canada-maskine + 3 vogne); og vogne til lokomotiverne Odin og Roeskilde er nu under arbejde.

K J-P

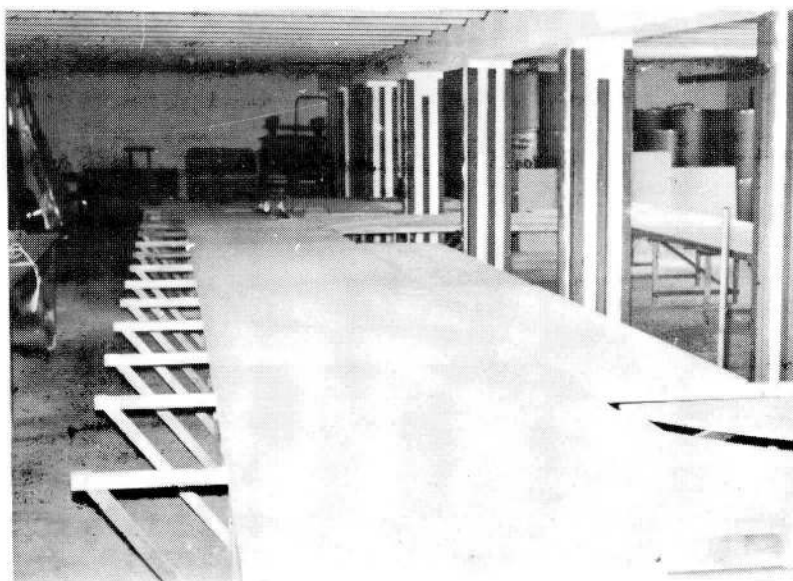
BYGNING AF "GAMLE" ANLÆG

Bygning af "gamle" anlæg tog sin be-



DMJUs bestyrelse på inspektion: Beyer, Faurhøj og Kaj Juul-Pedersen.
(Foto: PEJ)

Bordopstillingen er tilendebragt. Her skal RØDBY ligge.
(Foto: PEJ)



gyndelse den 25/9 1969, da jeg påbegyndte omvikling af gl. Philipshave-motorer til brug som sporskiftemotorer. Siden da er der bygget en mængde smådele, såsom sporskiftedrev, færgeløjer, havnemoler, bordunderstøtning samt en del spor til de to opstillingssporområder på Skovlunde.

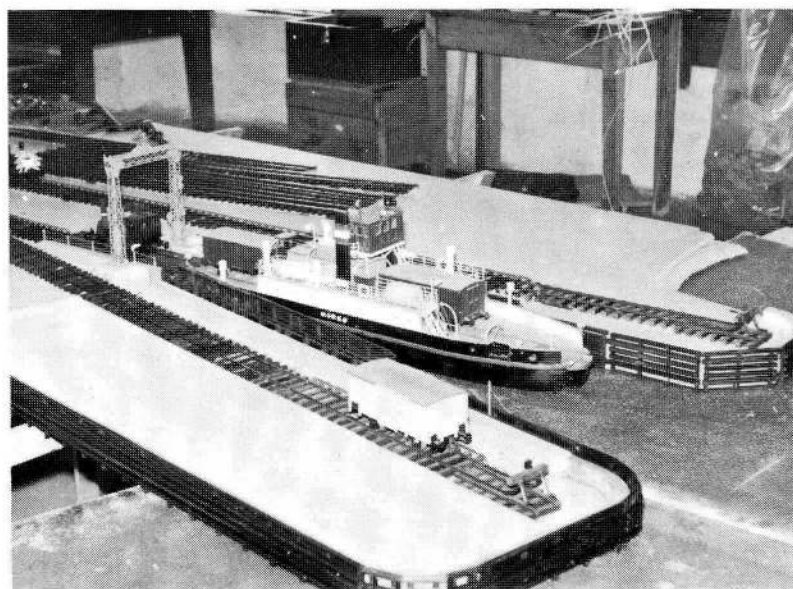
Bygningen af borde begyndte først i januar og er nu afsluttet. Spørlægningen er endnu ikke helt færdig, da leveringen af spor ikke sker så hurtigt som ønskeligt. For tiden arbejdes der med påsætning af tredieskinne. Det har voldt nogen vanskelighed at skaffe skruer dertil, da de for tiden ikke kan købes lokalt, men må hentes i småportioner udenbys.

Alt i alt ser situationen således ud: Bordbygning afsluttet. Bygning og montering af de to færgeløjer afsluttet. Spør-

lægning mangler ca. 20%. Påsætning af tredieskinne mangler ca. 70%. Bygning af terræn kan ikke påbegyndes før tracé for spurvognsspor er fastlagt og prøvespor har endnu ikke kunnet skaffes. Færdigbygning af sporskiftedrev har ikke kunnet finde sted, da tandhjul ikke har kunnet skaffes før i dag. Montering af den elektriske installation vil først kunne ske efter påske, når sportavle og cab-kontroller er leveret. Den dekorative afdeling vil først kunne påbegynde arbejdet når vejret bliver noget mildere, da det lokale vi har fået stillet til rådighed gratis ikke har opvarmingsmulighed.

Efter ovenstående vil læserne kunne forstå, at der bliver race på i de sidste par måneder.

P.E. Jensen



MORSØ i det gamle færgeløje.
(Foto: PEJ)

UDSTILLINGSANLÆGGET I HELSINGØR

Der arbejdes fortsat hver søndag på at færdiggøre den "nye" del af Danmarks største modeljernbane, og det går da også ganske godt. Vi er nu nået så vidt, at Gastrup er blevet færdig, inclusive det dobbeltkrumme sporskifte og sporskifte-relæer. Hylleborg er færdig spormæssigt og får den 1. marts monteret sporskifte-relæer. Hallings spor er lagt og på Halling Øst mangler ca. halvdelen af sporene. Endvidere er kørestrømsforsyningen færdig, så vi nu kan køre to tog samtidig og arrangere krydsning m.v. Vi regner med, at vi til påsken kan prøve at køre køreplanskørsel for første gang, men dette kræver, at der bliver lavet en del elektrisk arbejde inden, men vi når det sikkert alligevel.

Landskabet er vi også gået i gang med og har foreløbig forsøgsvis fået dækket et par kvadratmeter.

E.J-P



Der justeres 3.skinneskruer. H.H. Larsen iført bl.a. 3 sweatere og en lamme-skinde-vest. (Foto: PEJ)

PÅSKEN 1970

I påsken har vi planlagt et større arrangement, hvorved også andre medlemmer end de sjællandske får en chance for at deltage. Vi har allerede fået tilmelding fra OMJK og JMJK.

Arrangementet lyder således:

SKÆRTORS DAG: Vi starter ca. kl. 10 og man kan indfinde sig hele dagen. Kl. 12 $\frac{1}{2}$ spiser vi den medbragte frokost, som gerne må være lidt festlig ligesom julefrokosten.

Om formiddagen arbejdes der på anlægget og ca. kl. 18 er der varm aftensmad, som laves på stedet. Om aftenen holder vi hyggemøde og kørsel på anlægget.

Overnatning kan finde sted på Teknisk museum. Vi har fået lov til at låne biblioteket og der er fine vaskeforhold om morgenen.

LANGFREDAG: Vi starter med morgenmad, som vi henter ved en bager og arbejder både formiddag og eftermiddag. Frokost og aftensmad serveres på samme tidspunkter som om torsdagen.

Om aftenen kører vi igen på anlægget og viser films og dias fra anlægget og

andre steder fra.

PÅSKELØRDAG: Som fredag idet vi dog slutter og tager hjem efter frokosten.

Prisen for maden bliver antagelig ca. 20 kr. Den omfatter aftensmad torsdag og fredag, morgenmad og frokost fredag og lørdag og kaffe på forskellige tidspunkter i løbet af dagen.

De, der vil overnatte på museet, anmodes om selv at tage sengetøj med, evt. i form af en sovepose.

Alle anmodes om at tage håndværktøj med da vi ikke råder over værktøj til så mange mennesker.

Tilmelding til:

Tommy Ørum,
Byvejen 59 A,
5320 Agedrup.
eller

Erik Juul-Pedersen,
Ostenfeldkoll. vær. 1407
Rævehøjvej 36
2800 Lyngby
Tlf: (01)87.43.11 / 1407.