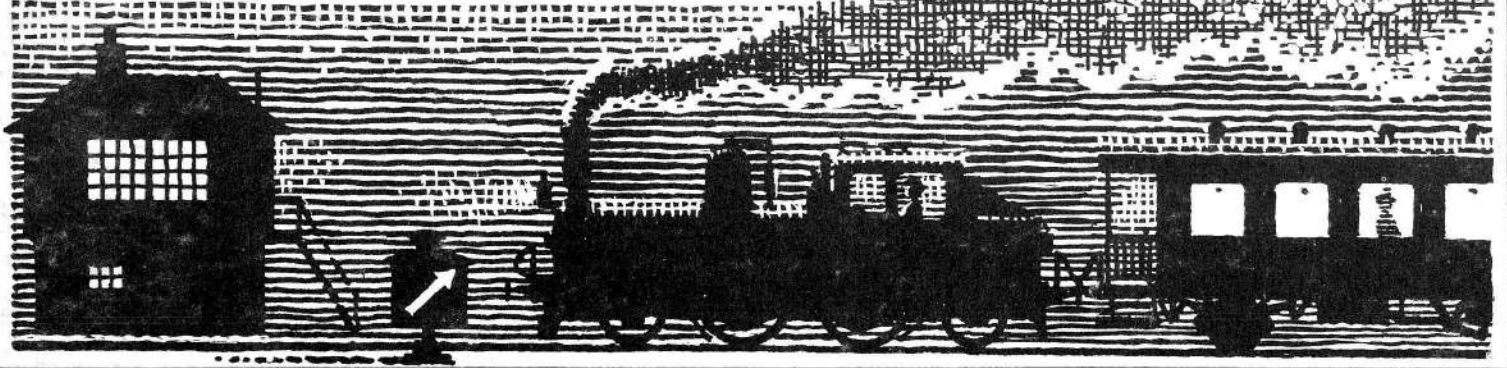


SIGNALPOSTEN



Modeljernbaneklubben H.O

6. årg.

OKTOBER 1970

nr. 5

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Så er MOROP-kongres, udstillingsanlæg og andre aktiviteter i samme anledning lykkeligt og godt overstået.

Også SIGNALPOSTEN havde "pustet" sig op i anledning af kongressen, og nu skal vi altså til at finde tilbage til hverdagens rutine.

Det har været dyrt, men dejligt! Og jeg har været alt for flot med sidetal m.m. Derfor bliver jeg nu også nødt til at holde lidt igen i de to sidste numre i indeværende årgang for budgettet skal holdes. Redaktøren har ydermere holdt ferie og i tilslutning hertil nogle "sabbat"uger for at slappe lidt af (og lave nogle andre stærkt nødvendige ting). Derfor kommer det faktisk ret belejligt, at der ikke er råd til ubegrænset luksus.

Det er med stor glæde jeg kan berette, at der siden nr. 4s udgivelse har været en stor tilgang til abonnentskaren - omend jeg ikke har set én eneste bestillings-seddel fra kongresdeltagerne. Vi er i skrivende stund nået op på abonnent nr. 520 og jeg håber De forstår, at vi er jublende glade? Hvis fremgangen holder, hvad den lover nu, er der chance for, at vi i løbet af 7. årgang kan runde den næste milepæl: abonnent nr. 600! Det er værd at arbejde for.

FORLAGET

Vi nåede - tro det om De vil - at få vor bog: DSB OLD-TIMERE i model færdig og ud til lovet tid: 25/7 1970. Efter alle de skuffelser og bitre erfaringer jeg hidtil har haft med trykkere er det velgørende og hjertevarmenæe at finde en trykker, der holder sit ord. Tilmed var der ikke noget at klage over i det færdige resultat, trykteknisk altså, for der er selvfølgelig flere ting, vi kunne have gjort bedre.

Samtlige anmeldelser hidtil - og jeg venter ikke flere - er dejligt rosende og positive, og salget har også været pænt omend vi selvfølgelig kunne have tænkt os det større. Nu var det jo ikke netop lige i højsæsonen at bogen kom ud, så vi lever i håbet om, at efteråret giver stor efterspørgsel.

Indtil nu har Nyboder Hobby og SIGNALPOSTEN tilsammen solgt knap 300 eksemplarer, hvilket vi ikke kan klage over, men vi kunne godt ønske, at der gik yderligere 300 i løbet af vinteren, idet der så blev basis for udgivelsen af en fortsættelse. Fotohefterne er nu på vej mod balance - økonomisk set. I den sidste måneds tid er efterspørgslen stigende - glædeligt - og her gælder det, at mere salg nu betyder nye hefter snart.

Endvidere går heftet Danske Model- og Jernbaneklubber 1970 som vi har i kommission for DMJU godt. Her betyder mere salg ikke flere hefter, men et fortjent tilskud til DMJUs kasse. Heftet er blevet stærkt rost og den ros fortjener Kaj Juul-Pedersen i fuldt mål.

Den senest offentliggjorte liste over salgsemner (i 6. årgang, nummer 4) gælder fortsat, hvorfor jeg ikke vil bruge plads til gentagelse. Dog bedes man bemærke, at på nær Nordbanen 100 år = SIGNALPOSTEN, 2. årgang, nummer 4, er 1., 2., og 3. årgang helt udsolgt såvel komplet som i løse numre. 4. årgang findes kun i et ringe antal komplette sæt - ingen løse numre - og af jubilæursskrifterne er vi nu betænkeligt nær bunden af beholdningen af heftet om SKAGENSBANEN.

NÆSTE ÅRGANG

Det bliver 7. årgang, vi om ikke så længe skal igang med. Med næste nummer vil følge et girokort til velvillig brug ved fornyelse af Deres abonnement. Det er lavet lidt om, så Deres kvittering siger noget mere om sagen end den hidtil har gjort. Og vort eksemplar kunne vi tænke os blev "broderet" med gode forslag om indholdet i SIGNALPOSTEN, kritik af det bestående eller blot Deres syn på vort lille blad. Vil De tænke lidt over tingene mens De venter?

Næste nummer vil efter alle solemærker at dømmes kunne loves udsendt i dagene omkring 14. - 15. december 1970.

På genhør!

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

6. årgang nummer 5

oktober 1970

Indhold i dette nummer:

Nyt fra redaktionen.....	omsl.	2
MOROP, kongressen i Danmark 1970.....		150
Slutsignalet.....		158
Københavnske banegårde: Boulevardbanen og Nørreport station.		159
KB C 31, byggebeskrivelse.....		174
Læserservice H0-byggetegninger, remisen i Hvalpsund.....		179
ADAMs hjørne: Køreplanskørsel.....		181
Månedens 2 x 3 m sporplan.....		186
Fra sidegangen.....		187

Forsidebilledet: DMJUs formand, Kaj Juul-Pedersen, klipper den røde snor ved JMJKs indvielse af det ny anlæg ved 25-års jubilæet den 3/10 70.
(Foto: Sten Vibe-Hansen).

Tegningsark - 2 stk. - er indheftet ved side 179.

Alle fotos, der ikke er signerede, er taget af bladets egen fotograf: Erik V. Pedersen.

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.

MOROP

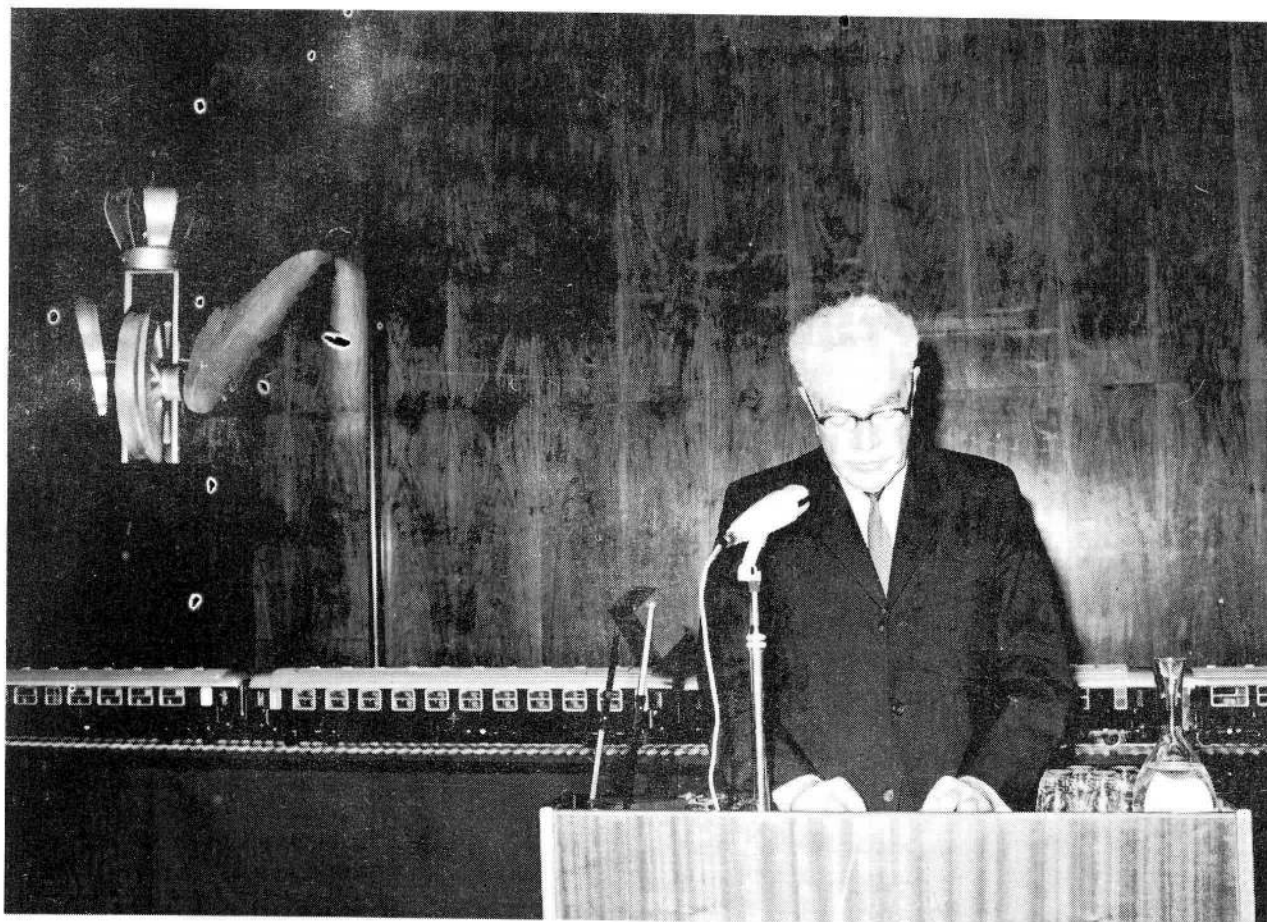
MOROP-KONGRES 1970 i Danmark.

MOROP-kongressen i København m.v. i tiden 3. til 7. august 1970 - den syttende i rækken - er nu lykkeligt overstået, og det er arrangørerne vist glade for; der har været lagt et kæmpearbejde i forberedelserne til og afviklingen af arrangementerne og det meste har måttet ske under afsavn på mange andre områder.

Som De vil kunne læse senere, blev der fra MOROPs præsidium og deltagerne i kongressen takket varmt for det gode arrangement, men det skal også her slås fast med syvtommersøm, at arrangementet var perfekt i alle måder, og alt var kommunikeret så forbilledligt, at ingen kunne være i tvivl om, hvad der skulle ske og hvor det skulle ske.

Jeg var selv i berøring med arrangementen og ved derfor, at der var "nerver"

på et par steder, hvor givne løfter blev groft svigtet og hvor der så skulle laves ændringer i sidste øjeblik. Så meget mere grund er der til en anerkendelse af, at den "menige" deltager ikke mærkede den mindste slinger i valsen. Jeg selv nød alle turene, der heldigvis også var begunstiget af et vidunderligt dansk sommervejr, når det er bedst, og jeg blev fra mange sider opfordret til at fortælle alle de, der ikke var med, om hvad de gik glip af; desuden fik jeg "besked" om at takke arrangørerne, hvilket jeg selvfølgelig alligevel ville have gjort, men det er mig en udsøgt fornøjelse - på de fleste danske deltagers vegne - at overbringe DMJU ved formanden Kaj Juul-Pedersen en oprigtig og hjertelig tak for en perfekt arrangeret, en lydefrit gennemført og en for deltagerne frugtbringende kongres.



Men nu til et referat af begivenhederne:

Dagene den 3. og 4. august var helliget møderne i ledende og teknisk udvalg - referat af disse bringes senere i artiklen ved henholdsvis Kaj Juul-Pedersen og Flemming Lund.

Den 4. august var der arrangeret besøg på København H og G; jeg var ikke selv med, men har hørt, at forevisningen var yderst vellykket.

Den 4. om aftenen blev kongressen åbnet ved et møde i Ingeniørhuset. Man samledes i vestibulen, fik et lille glas og gik derefter ind i salen, hvor MOROPs vicepræsident talte på tysk. Talen blev gentaget på fransk (af en franskmand) og på dansk (af en tysker (Uwe Jepsen)). Derefter talte Kaj Juul-Pedersen på tysk, fransk og dansk og til slut generaldirektør P.E.N. Skov på tysk (oversat til fransk og dansk af Kaj Jensen, DSB UIC-kontor).

Aftenen sluttede med filmforevisning først om dampfærgen DANMARK og derefter: FARVEL TIL DAMPEN. Jeg havde ikke set nogen af dem før og blev glædeligt overrasket over deres saglighed og særdeles gode billeder.

Til samtlige kongresdeltagere var beregnet en samlemappe af svær plastic med stort indhold af alt jernbaner og kongres vedrørende (herunder også et nummer af SIGNALPOSTEN). En del af disse blev uddelt på åbningsaftenen og resten i toget næste dag.

Efter åbningshøjtideligheden var det om at komme hjem at sove, for onsdag den 5. august var afgang for den store tur til Fyn og Jylland sat til kl. 07.25.

Afgang skete til tiden fra spor 5 og på vej mod Korsør blev udleveret yderligere kongresmateriale til dem, der ikke havde fået det tidligere. Toget havde udflugtsvogn og blev trukket af MZ. Vejret lovede desværre ikke for godt; det regnede pænt undervejs, men ved ankomsten til Korsør var det klaret op, og resten af dagen blev det rigtigt dansk sommervej med sol og hvide skyer, ja jeg synes næsten det blev for varmt!

I Korsør var der fuld aktivitet og de udenlandske deltagere, der er vildt begejstrede for færgen, fotograferede på livet løs.

På færgen til Nyborg serveredes morgenkaffe, men inden afsejlingen skulle ombordrangering af lyntog besigtiges og her var der lidt usikkerhed hos de uden-

landske deltagere om hvor og når, det skulle ske. Det var det eneste tilfælde, hvor jeg finder grund til en mild kritik over manglende information (man kunne da vist have lånt Korsørs højttaleranlæg og/eller færgens).

I Nyborg ventede E 991 og de mere end ÷ 7 min. vi havde i afgang var mere end indvundet i Odense. Her deltes deltagerne i mange hold: Et par til besigtigelse af OMJKs modelanlæg kørte frem og tilbage i busser (man havde nær glemt en kvindelig fransk modelbygger, der var i fuld gang med at studere et sporskiftedrev langt inde under bordet, da man skulle returnere), et par hold besøgte H.C. Andersens hus m.v., og i fjernstyriingscentralen var de besøgende delt op i fire hold. Ved perron var Jernbanemuseets materiel oprangeret, og det blev flittigt fotograferet. Det skuffede mig meget, at man (Jernbanemuseet? DSB, Odense? eller hvem, der nu skal skydes på) ikke låste op for vognene så længe kongressen var i Odense. Det er OK at man vil forhindre almindelig invasion af børn og unge, men i de 1½ time, hvor der kommer virkelig interesserede fra hele Europa bør der være adgang også til det indre.

Nu jeg er igang med kritikken er der et andet lille irritationsmoment, jeg vil beklage mig over. Jeg ved, at turprogrammerne blev stærkt forsinket fordi man skulle afvente DSBs endelige tidsplan, og alligevel er der nu mange afvigelser i de særtogsplaner, der udleveres i toget - det var for dårligt, DSB!

Særtoget kørte derefter til BROEN, der var åbnet i dagens anledning, og deltagerne gik derfra ned til Kongebrogården hvor frokosten faktisk var opulent og meget bedre end jeg - tidligere besøg in mente - havde forventet. Et kapitel for sig var vore udenlandske gæsters spisevaner. Kunne De tænke Dem at begynde med rejer (med remoulade), derefter spegepølse, leverpostej, igen rejer, så roastbeef og så slutte med kryddersild med mayonnaise? Det vendte sig i mig og det var måske en ide for vore turistfolk at oplyse udlændinge om, hvordan vi mener at rækkefølgen bør være for at smagsløgene rigtigt skal kildres?

Midtvejs i frokosten kørte vort særtog en ekstra tur over Lillebæltsbroen til deltagerens benefice - og mere end halvdel var ude at forevige dette "sær-syn".

Langt de fleste deltagere blev befordret videre til Fredericia med både fra anløbsbroen ved Kongebrogården og



blev hentet i havnen i Fredericia af MH + B-vogne og kørt til maskindepotet. Jeg tog turen med vort særtog og vi få (10-15 stk.) nåede maskindepotet en halv times tid før de andre deltagere. Derved havde vi hele "lageret" for os selv og fik nogle gode billeder - uden "kødrand".

Nu gik E 991 fra og vi fik MY 1142 i stedet. Afgangen fra Fa mdt skete rettidigt, men vi var ÷ 5 i afgang fra Fa; til gengæld var vi + 5 i Nyborg. 48 minutter om en strækning på 89,3 km - svarende til 110 km/t i snit - meget pænt kørt!

På Storebæltsfærgen levede restauratøren ikke op til renommeet. Vi skulle i al simpelhed have frikadeller, men det var afgjort ikke som vor mor ville have lavet dem. De jeg fik var ikke gennemstegte og der var ikke skygge af løg eller andre krydderier at se eller smage. Til gengæld var der en af de andre deltagere, der fik en klump stegt salt - så det kunne måske gå lige op! Der gik rygter om at omkring 30 deltagere ikke fik is til dessert.

Selve overfarten skete i havblik og rettidigt. Vort særtog fra om morgenen ventede i spor 3 i Korsør - opformeret med én vogn. Turen til Kh gik iøvrigt gnidningsløst (ankomst ÷2) og det var

tydeligt at mærke, at man havde været tidligt oppe og nu havde brugt alt krudtet! Ved hjenkomsten fik jeg fortalt, at det i København havde været gråvejrs med støvregn hele dagen.

Torsdag den 6. august var der fra morgenstunden frit valg mellem et besøg på containerterminalen eller på Tåstrup S-togs depot. Begge besigtigelser var vellykkede. Man kunne også vente og møde på Kh kl. 11.14 til direkte afgang mod Fakse Ladeplads. Det var trofaste C 708 der trak læsset denne dag - og gjorde det godt.

Bortset fra at vi atter var på Kh med ÷ 37 (grunden kender jeg ikke) blev tiderne holdt ganske pænt uagtet at 150 fotografere giver længere fotostop end 20.

Turens tidsmæssige udstrækning (planmæssig 11.14 - 18.34) var måske lige i overkanten uden organiseret spiseophold. Maverne knurrede pænt og på de større stationer oplevede de lokale købmænd og bagere deres livs mareridt. Det væltede ind med folk der på tysk, engelsk, fransk, italiensk, spansk m.m. krævede ind, så de stakkels handlende snart knap vidste hvilken dato, det var.

Atter var vejret med os omend det var meget lummert, men det tog ikke modet fra nogen. Alle var i fuld aktivitet, og C-maskinen og ikke mindst FJ nr. 1 blev forevigt på mange kilometer smalfilm, diapositiver, negativfarve og sort/hvid.

DMJU burde til efteråret afholde en film-weekend så der blev mulighed for opfriskning af minderne og bytning af billeder blandt de danske deltagere (og andre interesserede).

Om aftenen var der åbent hus hos DMJK, HO hvidovre og på DSBs skoleanlæg i Lyngby. Alle steder var der pænt besøg.

Fredag den 7. august sov vi længe, for først kl. 09.21 var der afgang for dagens tur til Nordsjælland. Vejret var atter godt og en mild brise gjorde varmen udholdelig. Særtoget var gennemkørende til Helsingør. Det gik dog meget langsomt, så der var tid til at hygge sig i kupeerne.

På perronen i Helsingør og senere på forpladsen og endnu senere ved HHGB-særtogets afgang fra havnen spillede et fortrinligt jernbaneorkester, hvilket vakte stor begejstring, specielt hos alle ud-

lændinge. HgJK havde oprangeret ØG nr. 1, SVJ nr. 1 og FFJ EM 37; heraf kunne ØG 1 køre ved egen kraft. Særtoget, der skulle bringe den største del af deltagerne til Danmarks tekniske Museum, holdt med G 625 i front på DSB-terrænet og rangerede til HHGB-sporet, hvorfra det afgik til Grønnehave til krydsning med plantog. Derefter kørte det deltagerne til Sommariva og returnerede så til Grønnehave. Efter besøget på DTM gik deltagerne til hotel Marienlyst, hvor man mødtes med dem, der med bus havde været på Kronborg.

Udstillingsanlægget på DTM i Helsingør kørte fortrinligt og jeg tror virkelig det lykkedes at imponere vore gæster. Det var nu også imponerende stort og flot og forbavsende uberørt af 5 ugers uafbrudt kørsel.

Jeg skal lige indskyde, at DTM i de 6 uger udstillingsanlægget kørte havde 48.759 betalende gæster!! Til sammenligning havde der i perioden 1/1 - 30/6 været godt 43.000 ialt.

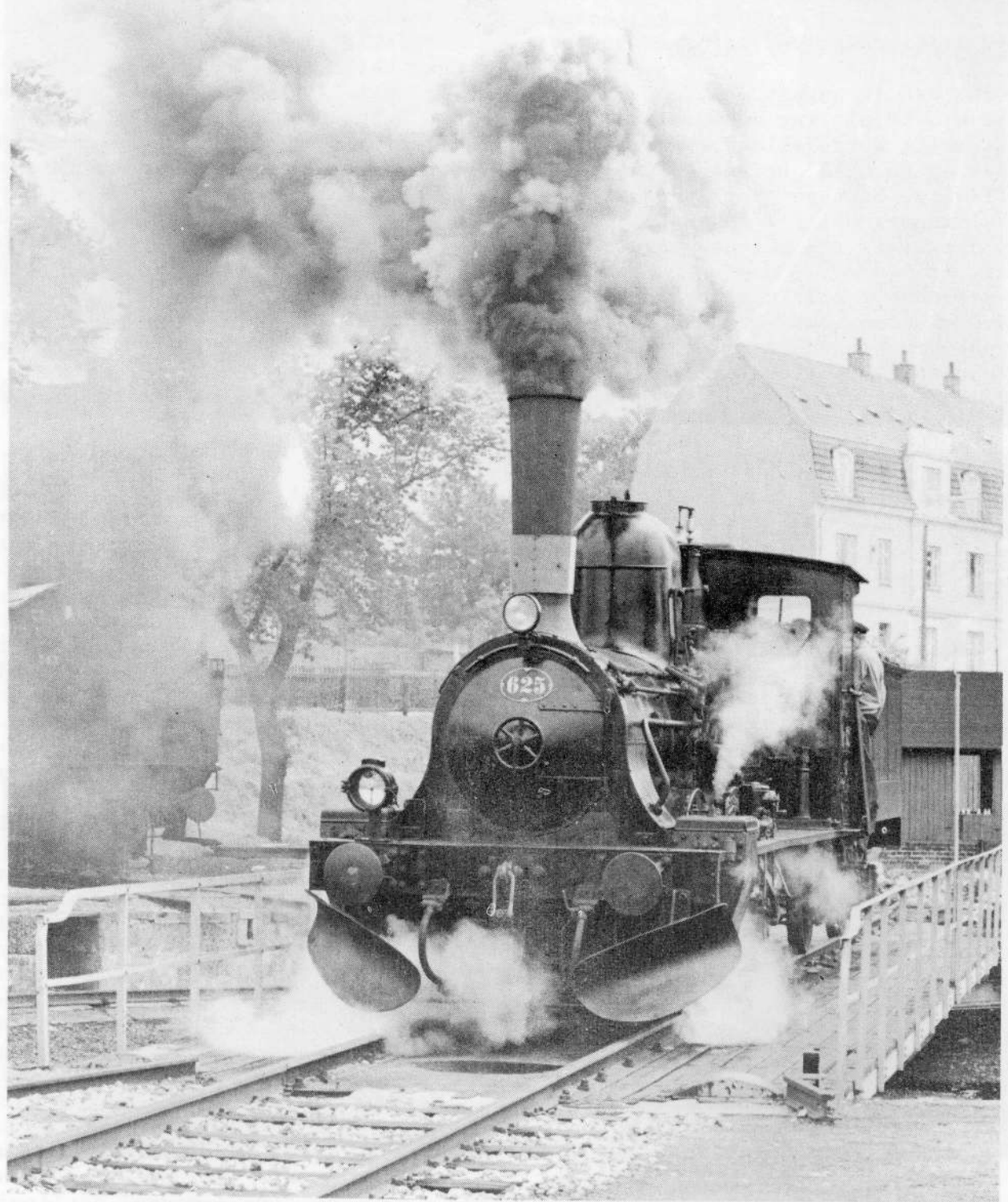
Udstillingen på Strøget i tiden 31/7 - 8/8 havde ca. 6.400 gæster, også absolut rekord.

Der serveredes en frokost på Marien-



Faded, illegible text on the left side of the page, likely bleed-through from the reverse side.

Faded, illegible text on the right side of the page, likely bleed-through from the reverse side.



Faded, illegible text on the right side of the page, likely bleed-through from the reverse side.

lyst (en "let" frokost var lovet, og den blev let, for "grovæderne" blev ikke møtte). Derefter gik turen til Marienlyst trb. i én lang hale og lokoføreren på det ordinære tog ville have fået en prop, hvis han ikke på forhånd havde vidst, at alle de mennesker skulle med særtog og ikke med hans 2-vogns Lynette. Vort "veterantog" kom lige efter og så gik det i rasende fart mod gilleleje. Ind imellem de mere ordinære fotostop havde vi et i Ålsgårde, hvor en mindre brand i CL-erens harmonika skulle slukkes.

I Gilleleje gik vi over i Hillerød Privatbaners særtog (6-vogns Lynette) og i Hillerød skiftedes til rødt S-tog, der fra Holte var ordinært Cx.

Nu gik kongressen hastigt på hæld. Der manglede blot festmiddagen om aftenen i Ingeniørhuset. Da man samledes i foyeren tvivlede man lidt på, at alle de festklædte mennesker var de samme som man tidligere på dagen havde set som akrobater på toget, men navneskiltene nedgjorde tvivlen.

Da dørene til salen blev slået op og de fleste var kommet på plads viste det sig, at der - åbenbart - ikke var bestilt et tilstrækkeligt antal kuverter. Det samme havde været tilfældet tidligere på dagen på Marienlyst og det bringer mig på den tanke, om der var nogen gratister med? Man indkrævede nemlig ikke de udleverede billetter alle steder, hvilket efter min smag var en skønhedsplet på et ellers perfekt arrangement. Det stødte mig også meget, at i hvert fald én dansk deltager havde opnået at komme med på "efteranmeldelse". Jeg ved positivt, at vedkommende ikke var anmeldt den 22. juli på et tidspunkt, hvor adskillige andre efternølere var blevet afvist. Der bør være lige ret for alle og dette var forskelsbehandling!

Under festmiddagen refererede Salchow møderne i ledende udvalg og Rabary møderne i teknisk udvalg. Salchow oplyste, at kongressen havde haft 297 deltagere (flest franske) og takkede af hjertet DMJU for et vidunderligt arrangement i et vidunderligt vejr. Forsamlingen viste sin tilslutning ved en kraftig applaus.

Talernes række sluttede med DSBs nye generaldirektør P. Hjelt, der på formfuldendt tysk, fransk (og dansk) erklærede sin kærlighed til jernbanen, til jernbanevenner og ikke mindst til modeljernbaneentusiaster.

Den 17. MOROP-kongres var forbi, og Kaj Juul-Pedersen sluttede af med et på gensyn i Dresden i 1971 (fra 15/9 - 19/9).

Kongresserne er iøvrigt planlagt til Barcelona i 1972 og Innsbruck i 1973.

Som menig deltager i kongressen vil jeg udtrykke min allerstørste anerkendelse til DMJUs bestyrelse og dens talrige, men anonyme hjælpere. Kongressen i 1959 var vellykket og fik da prædikatet: hidtil bedste. Men kongressen i 1970 var endnu bedre og det til trods for at mulighederne for variation denne gang var forsvindende i forhold til 1959.

Tak for en uforglemmelig kongres!

Holtrup

Møde i MOROPs ledende udvalg.

Under G. Desbarax sygdom fungerer vicepræsident Carl-Boie Salchow, Hamburg, som præsident for MOROP, og han bød man dag den 3. august kl. 10.30 de delegerede, æresmedlemmer og gæster velkommen til udvalgets møde. En særlig velkomst rettede han til to deltagere fra Jugoslavien, der deltog i mødet som observatører.

Første punkt på dagsordenen var godkendelse af beretningen fra mødet i Stuttgart; det lykkedes at få den godkendt efter at de vigtigste afsnit i hast var blevet oversat fra tysk til fransk. DMJUs eksemplar beror hos formanden, hvor interesserede kan henvende sig, hvis de ønsker at låne rapporten.

Kasseberetningen blev godkendt og DMJUs bidrag fastsat til 234 belgiske francs. Da kontingentet betales i forhold til hvor mange modelbyggere, der er i de forskellige forbund, opstod en lille diskussion om definitionen af ordet modelbygger. Det blev foreslået, at hvert forbund næste år møder med en sådan definition (forslag efterlyses hermed).

Dernæst ændredes vedtægterne, således at MOROPs præsident vælges for 4 år, men ikke kan genvælges.

Kongresbyen for 1971 blev fastlagt til Dresden. For 1972 blev Barcelona foreslået og i 1973 en by i Østrig.

Som ny leder af det tekniske udvalg valgtes professor H. Kurz fra Dresden.

Rabary meddelte, at der i England var dannet et nyt nationalt forbund af 127 klubber med ialt 4875 medlemmer. Der var kræfter i gang for at få England optaget i MOROP.

Under eventuelt blev det anbefalet, at MOROP lader udarbejde en vejledning for

SKARVJÄRNET



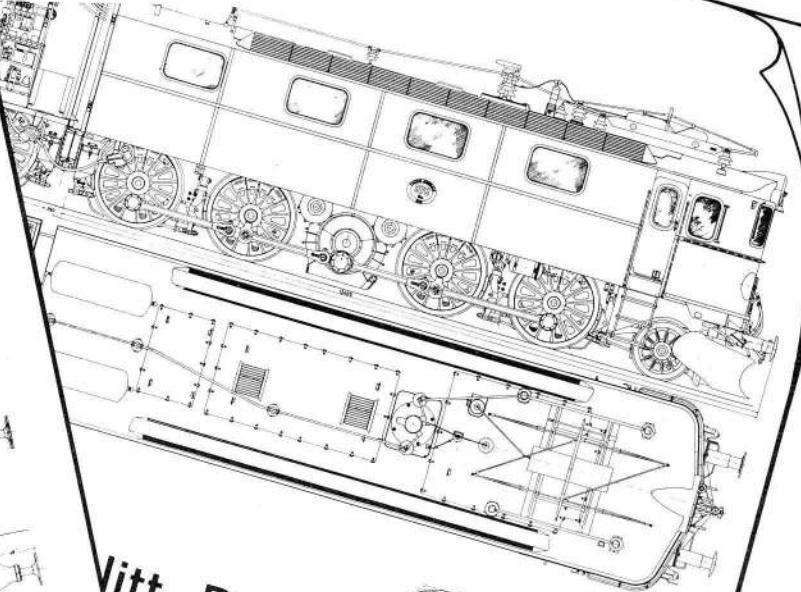
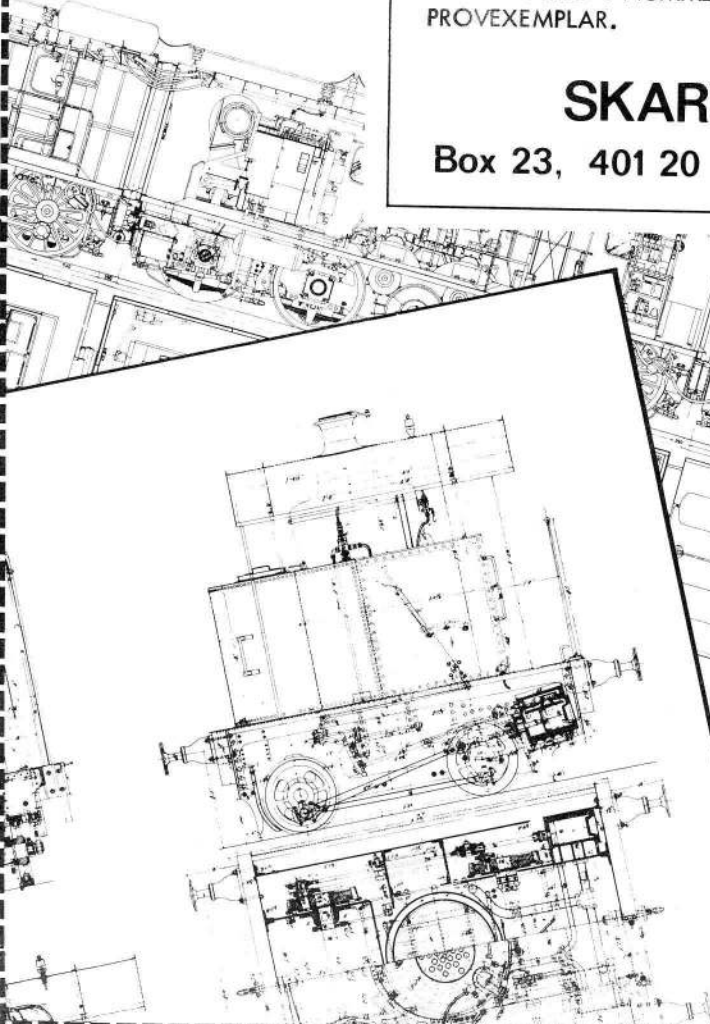
SKARVJÄRNET



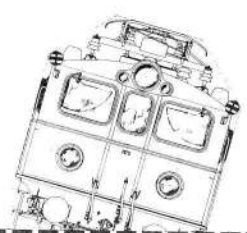
TIDSKRIFTEN FÖR JÄRNVÄGS- OCH MODELLJÄRNVÄGS-
ENTUSIASTEN SOM FÖRSEER ER MED RITNINGAR SAMT
BESKRIVNINGAR OCH BYGGANVISNINGAR PÅ SVENSK
OCH NORDISK JÄRNVÄGSMATERIAL. SKARVJÄRNET UT-
KOMMER MED 4 NUMMER PER ÅR. SKICKA EFTER GRATIS
PROVEXEMPLAR.

SKARVJÄRNET

Box 23, 401 20 Göteborg, Sverige



litt. Dm3



för
ch
a

afholdelse af kongresser. En sådan vejledning skulle lette arbejdet for arrangørerne. Forslaget blev støttet af DMJU og bestyrelsen har nedfældet nogle af vore erfaringer på papiret. De vil nu blive sendt til Salchow.

Kaj Juul-Pedersen.

Møde i MOROPs tekniske udvalg.

Mødet blev indledt med godkendelse af referaterne fra mødet i Stuttgart ved sidste års MOROP-kongres samt fra mødet i Bern den 1. - 3. maj i år.

Da Rabary, AFAC, ønskede at trække sig tilbage fra posten som formand for teknisk udvalg efter 6 års virke blev nye formandsemner diskuteret. Kurz, DMU, blev indstillet uden selv at være tilstede, idet de østtyske medlemmer ikke havde kunnet opnå visum. Rabary blev næstformand, da man ønskede at have et fransk-tysk sproget medlem i ledelsen.

Videre blev behandlet formen under hvilken man skulle påbegynde revision af NEM-blade samlingen.

Under den mere tekniske del af mødet blev først behandlet et forslag til NEM 359: Standardkobling for spor N. Forslaget blev diskuteret, hvorefter det gik i udvalg for igen senere at blive forelagt forsamlingen til endelig godkendelse. Forslaget blev godkendt.

Et forslag til Standardisering af hjul til spor N blev taget op til behandling. Det oprindelige forslag gik ud på i hovedsagen at anvende den eksisterende NMRA-norm som forbillede, men det havde ved praktiske forsøg i samarbejde med flere europæiske fabrikker vist sig, at den mindre flangehøjde på NMRA-hjulet ikke kunne benyttes på europæisk industrispor uden store vanskeligheder. Det blev vedtaget at arbejde videre med normbladet på den måde, at der bliver 2 udgaver: en "grov" hovedsagelig efter europæisk praksis og en "fin", hovedsagelig efter NMRA-norm. Det skal bemærkes at kun flangehøjden var til hinder for en sammenfatning af de to udgaver.

Et punkt var et forsøg på at udvikle en standardkobling for skala H0, den såkaldte I-kobling. Forsøg viste, at koblingen var udmærket men havde visse mangler ved kobling med andre fabrikater. Der var derfor stor betænkelighed ved at standardisere denne. Vanskeligheder med at anbringe den på forskellige fabrikaters

materiel blev også berørt.

Under punkt diverse holdt Mogens Müller, Helsingør Jernbaneklub, et foredrag om tonestyrening på modelbaneanlæg. Foredraget følger i referat nedenfor. Efter foredraget blev det overdraget DMJU at udarbejde et udkast til standardblad.

Konklusion: Udvalgsmøderne varede ialt i 16 timer. Dette er efter min mening meget lang tid i forhold til de resultater, der kom ud af møderne.

Ligeledes finder jeg, at teknisk udvalg ikke bør beskæftige sig med foreningspolitiske emner den forholdsvis korte mødetid taget i betragtning.

Efter kun at have overværet dette ene møde finder jeg det ligeledes betænkeligt at man i så høj grad som indtrykket var her, forsøger at nærme sig industriens produkter i stedet for at forsøge at foregribe udviklingen, således at forslag så at sige er klar når industrien vil starte en produktion.

For at opnå dette bør mødeformen strammes betydeligt således at udvalgsmøderne kun afstikker retningslinier og ikke går ind i langvarige diskussioner om detaljer. Ligeledes burde det være muligt for underudvalgene at sende deres forslag ud til bedømmelse før møderne, således at indsigelser kan forelægges på en måde, der er gennemtænkt i forvejen, hvorefter udvalget hurtigere kan tage stilling til disse.

Næste møde i teknisk udvalg afholdes i Bregentz i sidste week-end af april 1971.

Flemming Lund

ELEKTRONISK KONTROLLERET FLERTOGSDRIFT

Et forslag til MOROPs tekniske udvalg.

Allerede på førstedagen for det tekniske udvalgs møder under den nylig afsluttede MOROPkongres i Danmark havde DMJU lejlighed til at fremsætte forslag om optagelse af et nyt normeringsarbejde, som vi håber kan blive til gavn og glæde for modelbanefolket.

Forslaget drejer sig om, at MOROP skal søge udarbejde en NEM-norm for teknikken ved elektronisk kontrolleret flertogsdrift (ægte cab-kontrol), og forslaget er fremsat, fordi det på den ene side nu er teknisk muligt til rimelige penge at lave pålidelige systemer, mens det på den anden side ikke skulle være for sent

at udforme en normering, som der er en chance for, at fabrikkerne vil følge.

Forslaget blev forelagt det tekniske udvalg i et kort foredrag af formanden for Helsingør Jernbaneklub, civilingeniør Mogens Müller, som selv i en årrække har arbejdet med problemet, og det fik glædeligt nok en meget positiv modtagelse i udvalget. Vel var de delegerede ikke specialister i elektronik, men de turde dog alle - med formanden Rabary i spidsen - stemme for, at der i de tilsluttede klubber og foreninger måtte ligge know-how og ekspertise nok til, at man efter Müllers anbefaling kunne vove sig ud i projektet. Især hvis DMJU ville påtage sig inden "mellemkongressen" i foråret 1971 at udarbejde et foreløbigt udkast i fortsættelse af Müllers foredrag.

Forslaget går i korte træk ud på, at man skal erkende, at det eneste, der snart mangler i at en modelbane fungerer og kan betjenes som en tro kopi af virkeligheden er den individuelle og uafhængige cab-kontrol, hvor man fra en bestemt kontrolknap styrer et bestemt lokomotiv overalt på banen. Vel at mærke uden sektionssdelinger og sindrige kontaktsystemer, som dels gør manøvreringen uoverskuelig, dels gør driften usikker, og dels ødelægger udseendet af signal- og sporskiftetavler, hvor kørestrømsvælgere ikke har noget at gøre.

Den reelle løsning på problemet med uafhængig flertogsdrift er naturligvis at flytte kørestrømsregulatoren tilbage i de enkelte lokomotiver, og det kan snildt lade sig gøre, når man f.eks. anvender den snart kendte impulsstyrede transistorregulator. Kunsten er at manøvrere transistorregulatoren uden at skulle have fingrene ind i lokomotiverne. Men det går også ved hjælp af en ret simpel radiostyring. Foran transistorregulatoren i det enkelte lokomotiv sættes en lille radiomodtager, som modtager sine ordrer fra en radiosender i cab-kontrolpulten og giver dem videre til transistorregulatoren der derefter bestemmer både lokomotivets fart og køreretning.

Radiosystemet behøver ikke engang at være trådløst, for i kørestrømskinnen har man jo en elektrisk forbindelse til lokomotiverne, og den kan fint overføre både kørestrøm og radiosignaler samtidig. Da desuden strømmen til de enkelte lokomotorer først reguleres i lokomotiverne, kan man lægge fast spænding (jævn eller veksel) på kørestrømskinnerne og f.eks. holde lys i vognene og lanterne også når

togene holder stille. Hvis man har smag for det.

Teknisk volder en ægte cab-kontrol ikke større problemer i dag, men standardiseringsmæssigt kan den meget nemt komme til det, hvis der ikke gøres et forsøg på at fastlægge normer for forskellige data for cab-kontrollens radiosystem. Af de vigtigste problemer kan nævnes spørgsmålene om, hvilket frekvensområde man vil bruge, hvor mange kontrolkanaler man vil presse ind i dette område (kanaler = uafhængige lokomotiver), hvilke modulationsformer for radiosignalerne man skal vælge, og hvilken styrke man skal give radiosignalerne mellem sendere og modtagere.

Disse ting vil man nu søge at få nogle interesserede medlemmer til at overveje og undersøge ud fra Müllers oplæg og erfaringer, og så kan der forhåbentlig i god tid inden mellemkongressen i april 1971 skrives et udkast til NEM-normer, som kan nå frem til egentlig behandling på kongressen i sommeren 1971.

MPM

Denne artikel er "krydret" med fotos optaget af MOROP-kongressens fotografer: Asger Bergh og Gunnar W. Christensen.
Side 150: Generaldirektør P.E.N. Skov ved åbningen af kongressen (4/8 1970)
Side 152: Fra besøget i Fa mdt. (5/8 1970)
Side 153: På vej mod Fakse Ladeplads med mellemvogn (6/8 1970)
Side 154: GERDA, der kørte toget på HHGB På midtersiderne: her fotograferet i Grønnehave den 7/8 1970.
Skulle De have lyst til at få disse eller andre af de under kongressen optagne billeder, så skriv til Gunnar W. Christensen Glentevej 52, 2400 København NV.

SLUTSIGNALET

Denne rubriks placering er noget akavet, men jeg skylder vore forfattere og vore læsere en undskyldning for, at damplokomotivets udvikling, sikringsanlæg, nedlagte baner, foto- og tegningsarkiv m.m. ikke har kunnet få plads denne gang. Der har - som De hurtigt har set - været så meget andet, der skulle med, og alle mine forhåbninger om at spare er pist væk. Nå, tag det nu ikke så tungt, for pengene til denne ekstravagance "låner" jeg i OLD-TIMER "kassen", hvor der pludselig er blevet "højvande", for bibliotekerne har købt over 200 eksemplarer. Er det ikke vidunderligt??

Holtrup

Københavnske Banegårde

V: BOULEVARDBANEN og NØRREPORT STATION.

De der har fulgt med i artiklerne om københavnske banegårdsforhold husker måske, at man af forsvarsgrunde måtte lægge Københavns 1. banegård uden for voldene, idet militæret ikke tillod, at man gennembrød voldene, og derved hindredes en mere hensigtsmæssig placering af banegården dengang.

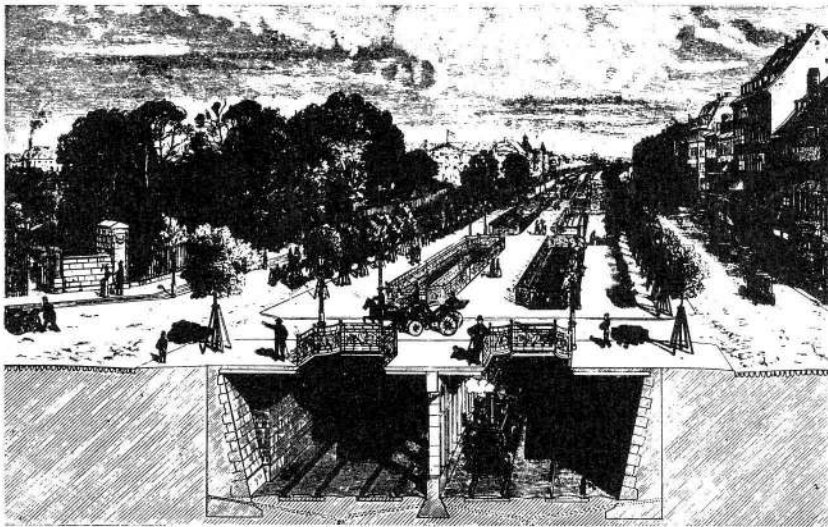
Men det var ikke alene den sjællandske bane, der var utilfreds med voldene – også hovedparten af Københavns indbyggere var irriterede. Grunden var den ganske simple, at voldene hindrede København i at udvikle sig og irritationen blev ikke mindre efterhånden som den forsvarsmæssige betydning svandt. Varer der blev ført ind til byen blev belagt med afgift, der fordyrede varerne til byens indbyggere ganske betragteligt, og da man kun kunne komme ind i byen gennem de fire byporte, var det nemt at føre en effektiv kontrol med at ingen snød for afgiften – hvad man selvfølgelig prøvede på når som helst der var lejlighed til det. Et lille stykke uden for voldene lå acciseboderne, hvor en flok meget dårligt lønnede embedsmænd,

acciseforvaltere, kontrollører, skrivere og visiterere, sørgede for at tolden – eller rettere skatten – blev opkrævet, idet det opkrævede beløb nærmest måtte betragtes som en form, der svarer til vore dages indirekte skatter. Embedsmændene var på grund af de ringe lønninger meget modtagelige for bestiktelser, hvad følgende lille eksempel kan vise.

Kulsvierne tog til København og solgte deres produkter, trækul og tørv, på det tørv, der er opkaldt efter dem: Kul-torvet. At det ikke var ganske ringe mængder de bragte til byen viser, at den kongelige leverance til Amalienborg tit nåede op på 1800 tønder, som de fik 12 skilling pr. tønde for. Af hver tønde måtte de betale 8 skilling i told – bare for at komme ind i byen – hertil kom 1 skilling til portholdet. Man var nemlig så snedig også at have en kontrol inden for portene, der undersøgte om de varer, man kom med retteligt var belagt med told i acciseboden, og bestikkelsen bestod i en sæk kul til portholdet. Når så det beskedne overskud ofte blev drukket op var kulsviernes udbytte af turen lig nul.

Der fandtes acciseboder ved Vester-

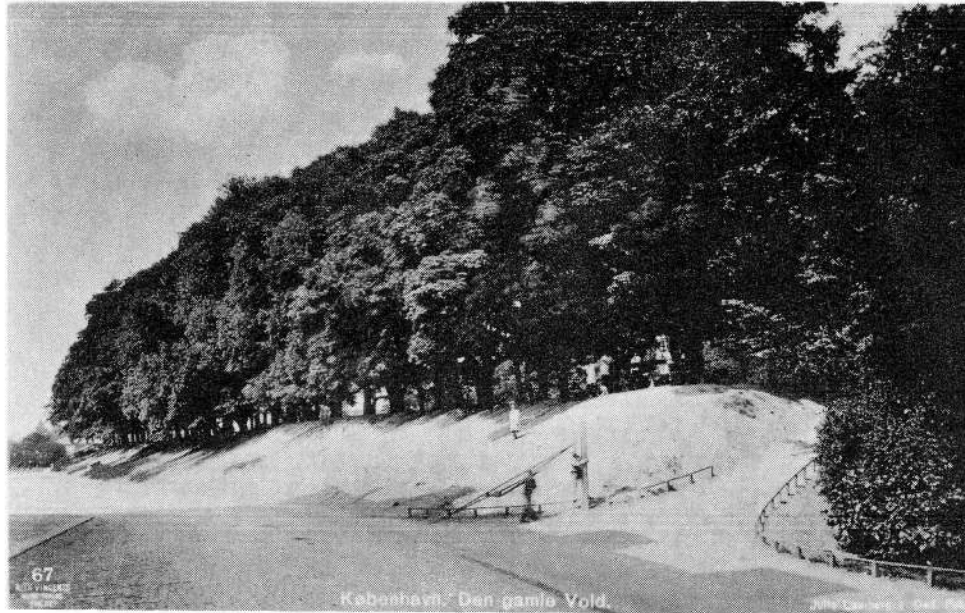
Boulevardbane i Kjøbenhavn?



Projekt til en Bane under Nørrevoldgade.

Nov. 1885.

Ingeniør H. Hammerich har i Teknisk Forening og Industriforeningen fremsat et Forslag til en Banegaardsordning, der bl. a. gaar ud paa at forbinde de i Kjøbenhavn fra Syd og Nord indmundende Jærnbaner med en Forbindelsesbane gennem den indre By. Denne Forbindelsesbane tænkes ført igjennem langs Boulevarderne, hvor den sænkes saa dybt, at al Færdsel uhindret kan passere over Banen.



port, Nørreport og Østerport samt ved Amagerport - denne sidste eksisterer endnu - altså ved de 4 indkørsler til byen.

Man betalte accise af næsten alt, men på visse punkter var de dengang endnu snedigere end vor tids finansministre, f.eks. betalte vognmændene accise for hver mil de kørte udenfor staden. På voldene fandtes 16 vejrmøller - den sidste findes endnu på Kastellet - her lod man bygge små huse, hvor en betjent blev posteret for at han dagen igennem kunne føre kontrol med møllen, og derved sørge for, at man fik afgift af det korn omegnens bønder lod male. Om natten skulle skildvagten, der havde post på volden sørge for, at ingen til- eller fraførelse fandt sted fra møllen.

Det tog jo sin tid at få undersøgt alle de varer, der skulle føres ind i byen; man har eksempler på, at bønderne fra Nordsjælland holdt i så lange rækker ved Nørreport, at køen nåede helt ud til fællederne.

Som man kan forstå var forholdene ikke morsomme og det var med lettelse at københavnernes i 1852 slap for dette afgiftssystem; de skulle bare have vidst, hvad vi i dag har af lignende art.

Men nu til Boulevardbanen.

Det var en gammel ide, at man skulle kunne føre togene fra Københavns hovedbanegård, ad en forsænket, delvis underjordisk bane til Østerbro, og derfra videre mod nord. Helt tilbage i 1873 havde man

på rigsdagen fremsat et lovforslag om en sådan bane, men lovforslaget gik ikke igennem. Det var måske ikke helt tilfældigt, at lovforslaget kom frem netop på dette tidspunkt, idet det i 1867 blev bestemt at rive voldene ned, hvilket jo også skete lidt efter lidt, og der var derfor mulighed for at anlægge bane på det gamle voldterræn langs Nørre- og Øster-vold.

Sagen kom igen frem under kommissionsbehandlingen af de københavnske banegårdsforhold i årene 1878-81. Den hovedbanegård man dengang planlagde nord for Vesterbrogade blev projekteret med 2 fra hinanden adskilte sporgrupper i forskellig højde, således at sporene til Østerport skulle ligge en etage lavere end sporene, der førte mod vest. Flertallet af den dengang siddende kommissionsmedlemmer med jernbanedirektøren i spidsen fandt forslaget uegnet med den begrundelse, at det ville blive alt for kostbart og ville hellere have en bane, der gik uden om byen - noget i retning af den senere godsforbindelsesbane.

Flere kommissioner blev nedsat i forbindelse med ordningen af de københavnske banegårdsforhold, og i hver kommission var der forslag om baner under jorden til Østerport, men de blev hvergang forkastet.

Først den i 1898 nedsatte kommission bevirkede at der kom gang i sagerne, og i forbindelse med den konkurrence, der nævnes i artiklen om Københavns 3. banegård, udarbejdede statsbanerne et færdigt

projekt, der dog blev beskåret noget, og som blev vedtaget i loven af 29. marts 1904.

Så snart den 3. hovedbanegård var taget i brug den 1. december 1911, gik man for alvor i gang med anlægget af Boulevardbanen. Men allerede i 1909 havde man taget højde for den nye banes udløb mod nord. Man sløjfede et afsnit af den gamle Panoptikonbygning, to - dengang meget besøgte - restauranter: Brøddehytten (den rigtig gamle) og café Frihedsstøtten (i folkemunde kaldet "Hyttedefadet") forsvandt også. Som nævnt i forrige artikel tog man sig også af Frihedsstøtten - den var forresten lige ved at blive flyttet ud i Frederiksberg Have, men genopstod næsten på samme sted efter at man havde sikret sig plads til den nye spor mod nord.

Da arbejdet begyndte var det under livlig opmærksomhed fra københavnernes side, der ivrigt tog del i hver detalje af arbejdet. Man var lige ved at glemme alt det besvær arbejdet medførte. Nogle af Københavns vigtigste færdselsårer blev på det nærmeste skåret over, og for at trafikken ikke helt skulle gå i stå, lavede man interimistiske broer for sporvogne og anden kørende færdsel over de dybe udgravninger. Det var ikke mange biler, der dengang fandtes i byen, så der var ikke så mange, der lavede vrøvl over besværet, selvom fodgængerne nok kunne have haft anledning til det med de usandsynlig smalle passager, der var levnet til dem når de skulle færdes langs med eller over udgravningen.

Fra Hovedbanegården skulle banen føres til Gyldenløvesgade i en 675 m lang udgravning, hvor den egentlige 1525 m lange tunnel begyndte og fra tunnelens slutning skulle banen føres i en 600 m lang udgravning til Østerport station. Arbejdet var delt op i 5 entrepriser: I, som omfattede arbejdet fra Østerbro station til Vendersgade, men ikke indbefattet sporarbejde og overdækning - pris ca. 1,5 mill. kr., II, strækningen fra Vesterbrogade til det sted, hvor tunnelen begynder - pris ca. 800.000 kr., III, fra tunnelens begyndelse til Nørreport station - pris ca. 1,75 mill. kr., IV, overdækningen af tunnelen mellem Nørreport station og til tunnelens slutning ved Kunstmuseet - pris ca. 400.000 kr., V, overdækningen af Nørreport station - pris ca. 450.000 kr. Hertil kom så en række andre arbejder som: isoleringsarbejde, ventilationsanlæg, ændringer af de kommunale ledninger, istandsættelse af gaden på Nørrevold plus diverse materialeleverancer m.m. Hele arbejdet kom til at koste omkring 7 mill. kr. eller ca. kr. 2000 pr. meter.

Nok fulgte københavnernes arbejde med interesse, men da udgravningerne begyndte for alvor, var der adskillige af byens indvånere, der begyndte at jamre sig. Ganske vist var klagesangen ikke ny, den startede allerede i 1870'erne, da man begyndte at sløjfe de første dele af volden. Man havde nemlig hurtigt glemt, hvilken spændetrøje de gamle volde havde været for Københavns udvikling.





I 1871 rev man volden ned mellem observatoriet, der stadig eksisterer overfor Rosenborg slot, og op mod Nørrevold, for at skaffe plads til Botanisk have. I 1873 fortsatte man ødelæggelsen, idet volden sløjfedes mellem Nørreport og Jarmers tårn, ruinerne af dette tårn ligger i et lille anlæg på Jarmers plads.

Ejendommeligt nok fjernede man voldene først på den strækning, hvor mange år efter Boulevardbanen blev anlagt. I 1885 gik man i gang med strækningen fra Jarmers tårn til Langebro, idet man skulle gøre plads til den store nordiske udstilling i 1888 på terrænet ved det gamle Halmtorv, den nuværende Rådhusplads. Nu kunne man måske få det indtryk, at man fjernede voldene fordi man skulle anlægge Botanisk have og man skulle have en stor udstilling. I virkeligheden måtte udviklingen gå sin gang, idet det var spørgsmålet om byens naturlige udvikling, og her først og fremmest om at skaffe boliger til den hastigt voksende køberhavnske befolkning - og hvilke boliger! - usle og små lejligheder, som man kan bese på det gamle Vester- og Nørrebro og som man i dag vel næppe kan kalde boliger, selv om de stadig bruges til dette formål.

Københavnerne protesterede som sagt ihærdigt mod fjernelsen af voldene, og selv om der stod et solidt flertal bag disse projekter, var vedtagelsen om at fjerne voldene uigenkaldelig; man fjernede borgernes yndede promenade og dermed også en idyl, der aldrig mere ville genopstå.

Da Østbanegården skulle anlægges i 1895 og planerne om Boulevardbanen så småt tog form, fik harmen ved ødelæggelsen af voldene en opblusning særlig fordi mange troede, at den sidste rest af Østervold var det lykkedes at redde, og nu så man tværtimod, at det gik ud over noget af den sidste skønhed på og omkring voldene. Lidt af minderne omkring de køberhavnske volde findes endnu i Østre anlæg, i Ørstedsparken og i Tivoli, hvor søerne disse steder er rester af voldgravene og enkelte træer vistnok også føres tilbage til voldenes tid.

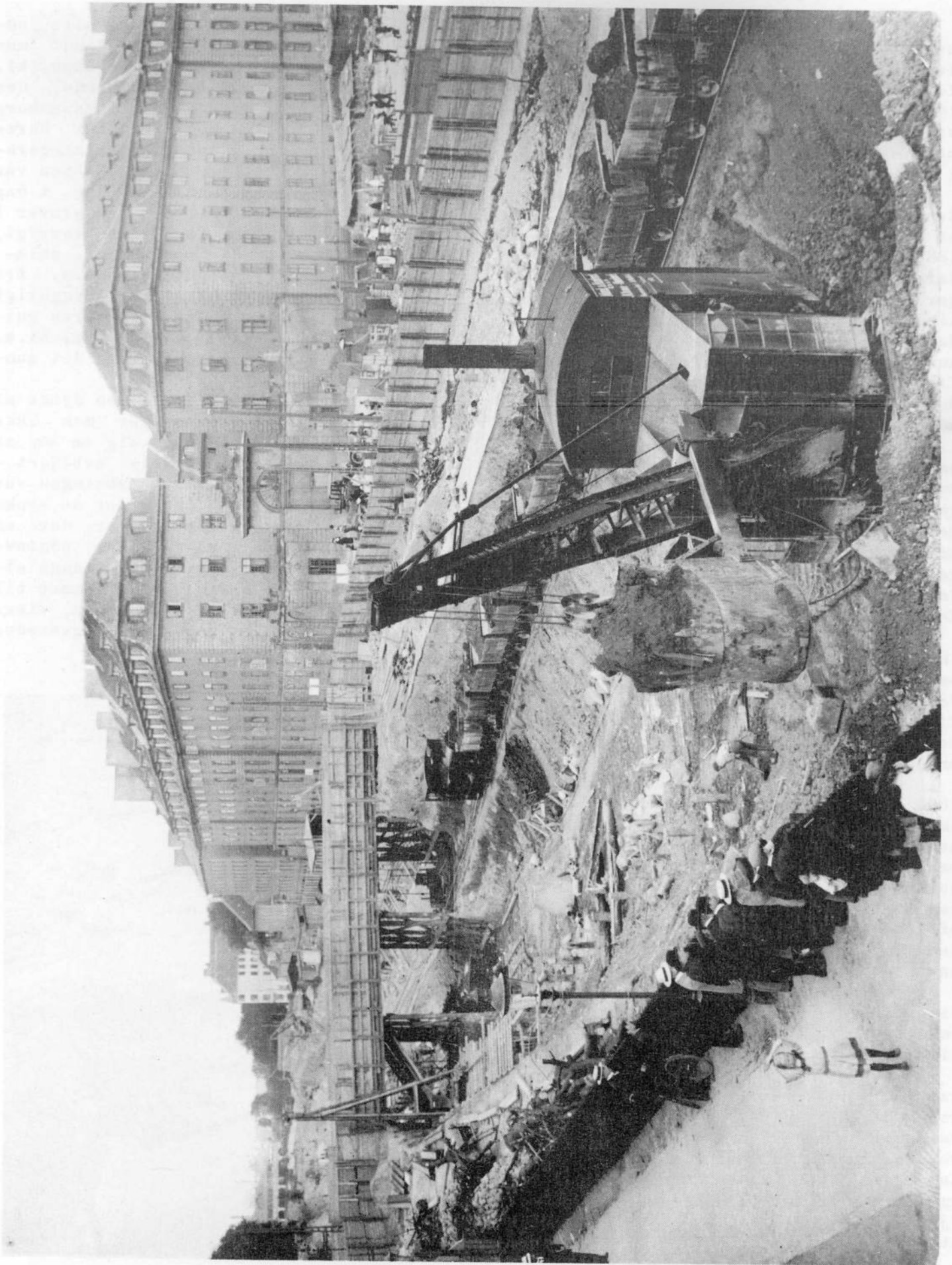
Jeg var lige ved at glemme den bevarede voldstrimmel på Christianshavn, der i dag kan give et lille indtryk af voldenes udseende, omend noget friserede. Det kan jo nok undre én, at disse ca. 4 m høje jordvolde kunne yde et effektivt ly og forsvar for byen, men dengang brugte fjenden jo også krudt og kugler og ikke atomraketter.

Men lad os dvæle et øjeblik endnu

ved det historiske. Da man begyndte udgravningen til Boulevardbanen fandt man mange ting fra de rigtig gamle dage, bl. a. Christian IVs murede vandrende, der førte vand fra Emdrup sø til Rosenborg (en strækning på 7-8 km), men her hørte det murede også op, idet tilslutningsrørene til de forskellige dele af byen var lavet af trærender, man den dag i dag meget ofte støder på, når man graver i den gamle bydel. Det fortælles iøvrigt, at man kunne tappe diverse tudser, salamandre, insekter, plantedele m.m. fra disse render, så det har været hyggeligt drikkevand, man fik dengang. Diverse ruiner kom også frem i dagens lys, bl.a. ruiner af den gamle Nørreport og det gamle Hanetårn.

Man gravede sig ned i en dybde af ca. 9 m, men noget sådan gør man ikke uden videre, når det drejer sig om en så stor udgravning. Under hele arbejdet - eller i hvert fald indtil støbningen var afsluttet, måtte man sørge for at sænke grundvandstanden, og derfor var der en stor mængde pumper i gang. Under udgravningen nedrammedes jernbjælker langs siderne; hvordan en sådan bjælke kommer til at se ud når den rammer en sten, viser billedet. Først når jorden bortgravedes opdagedes det, hvad der var sket.





Men man hamrede altså jernbjælker lodret ned; dette foregik ved hjælp af elektrisk drevne rambukke med ramslag på 1200 kg vægt. Efterhånden som man kom ned i jorden, fæstnede man vandrette træbrædder til jernbjælkerne og fik på den måde spunsvægge, der kunne forhindre jorden i at skride ned. At det var en god ting man her gjorde viste, at man under hele arbejdet ikke havde nogen som helst uheld med jordskridning.

Jeg nævnte før, at man startede arbejdet så snart den nye hovedbanegård var færdig, men det er nu ikke helt rigtigt, idet det egentlige arbejde blev påbegyndt i november 1909, idet man startede på opførelsen af viadukten for Østerbrogade, som blev færdig i august 1912. Den kostede ca. 350.000 kr. Det var måske ikke et egentligt arbejde ved Boulevardbanen, men dog et nødvendigt led for denne. Når vi nu er i den ende af Boulevardbanen, så lad os se lidt på entreprise I.

Dette arbejde begyndte i efteråret 1912 og bestod i udgravning og sløjfning af det sidste stykke af Østervold samt alt støbearbejdet. Ved udgravningen benyttede man 2 meget store gravemaskiner, og til bortkørslen af den megen jord der udgravedes ca. 300.000 m³ - havde man 80 vogne og tre lokomotiver sørgede for trækraften. Den udgravede jord fra Boulevardbanen blev enten kørt ud i Svane-møllebugten, hvor 27 tønder land blev indvundet eller til Kalvebod strand nær ved Statsbanernes værksteder, hvor 22 tønder land blev til. Men tilbage til entreprise I. Arbejdsstyrken var på 250 mand, der gang på gang blev sinket i deres arbejde, fordi man meget ofte stødte på store vandførende lag. Trods disse forsinkelser fik de gjort arbejdet færdigt til den lovede tid, nemlig den 22. april 1915. Det firma som udførte arbejdet på entreprise I fik også overdraget entreprise IV, altså overdækningen mellem Nørreport station og tunnelens slutning mod øst. Foruden meget store mængder cement brugte man ved entreprise I og IV 1500 t jern og 3500 m³ træ. Desuden støttede man Slangerupbanen idet man fik ikke mindre end 6000 jernbanevogne skærver fra Farum Grus & Sten Co. Om støtten var bevidst er vel tvivlsomt, men lidt har det vel nok skæppet i privatbanens kasse.

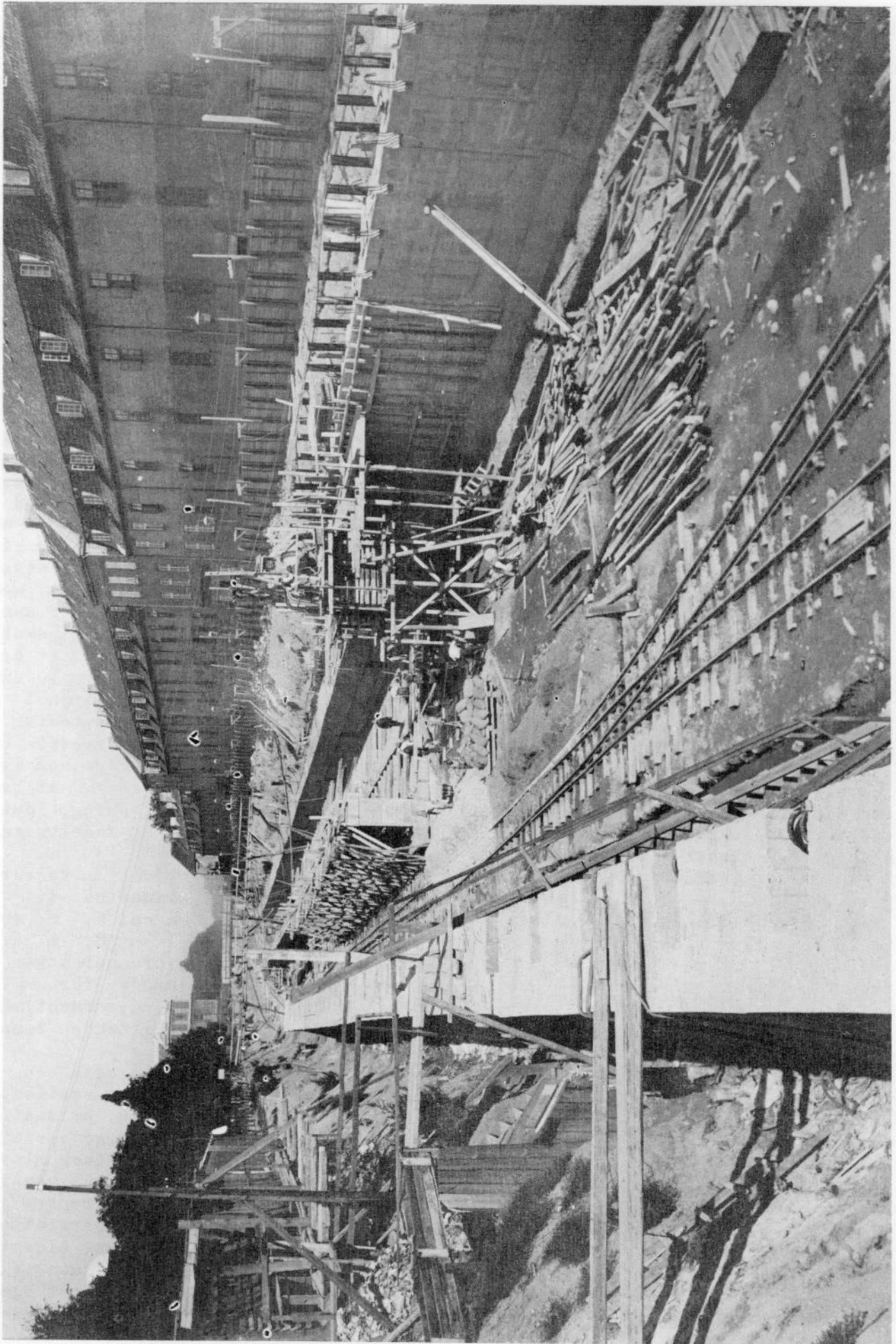
Ved entrepriserne her anvendte man 4 store betonblandemaskiner og betonen blev stampet af nogle dengang meget nymodens stødere, der blev drevet af komprimeret luft. Støbningen foregik fra høje broer,

hvorfra betonen blev styrtet ned. Entreprise IV blev også færdig til tiden, nemlig 12. januar 1916. Det synes måske ikke som noget særligt, at arbejdet her blev færdigt til tiden, men det var ikke alene tekniske vanskeligheder, som det med vundet, man måtte kæmpe imod, men den 1. verdenskrig rasede, og det gjorde, at det var uhyre vanskeligt at skaffe materialer, og det bevirkede da også til sidst, at anlæggets færdiggørelse blev meget forsinket - næsten 1 år.

Før vi går videre med de øvrige entrepriser, må vi vel nok hellere se lidt på, hvordan man greb arbejdet an. Under udgravningen rejste man den i artiklen tidligere nævnte væg med jernbjælker som stolper og træbrædderne som væg. Derpå støbte man en egentlig spunsvæg af beton, og på bunden lagde man et tyndt lag beton. Derefter beklædte man sider og bund med et juteagtigt stof, Callendrite, som er meget isolerende, hvilket også var nødvendigt, da udgravningen lå 3-4 m under grundvandstanden. Callendriten lå i plader, der var 2 x 7 m og som i sider og bund havde en tykkelse af 5 mm, medens tykkelsen for tunneloverbygningen kun var 3 mm. Disse plader havde den egenskab, at de kunne brændes sammen. Efter at de var lagt på betonen lagde man dem 10 cm ind over hinanden, og de blev så brændt sammen med glødende jern, hvorefter man hældte flydende Callendritemasse over sammenføjningerne. Efterhånden som isoleringen skred frem, dækkedes de af beton, der var den egentlige støbning, idet man så støbte bund og sider og i selve tunnelen loftet til sidst.

Selve tunnelen er delt i to rør med to spor i hver. Fra skinnerne til det hvælvede loft er højden ca. 5,7 m, medens bredden i hver tunnel er 8,8 m på lige spor, dog 9 m i kurver. Tunnelen var delt i afsnit på ca. 20 m længde for at give mulighed for udvidelser og sammentrækninger i forbindelse med skiftende temperaturer.

Under entreprise I lå også en stor del af arbejdet med Nørreport station. Oprindeligt var det meningen, at stationen skulle hedde Frederiksborggade station, men efter diverse diskussioner blev man dog enige om, at det var mere hensigtsmæssigt at bruge navnet Nørreport. Stationen var kun beregnet til persontrafik, hvad der jo stadig gælder. Der blev taget bestemmelse om at der hverken kunne ekspederes pakker, rejsegods, barnevogne og cykler, fordi pladsen og specielt bredden



lagde hindringer for dette ekspeditions-område. Bredden er ca. 30 m og længden næsten 400 m. Der er to Ø-perroner, hver ca. 225 m lange, men ikke lige brede, idet nærtrafikperronen er ca. 10 m bred, medens perronen for Kystbanen kun er det halve. På grund af den større bredde er taget ikke hvælvet på stationen, men fladt.

På hver side af Frederiksborggade og midt imellem husrækkerne på Nørrevold lå to cirkelrunde pavilloner, der meget hurtigt af københavnerne fik det meget passende øgenavn: Suppeterrinerne. Begge indeholdt ventilationsanlæg i midten med et lille maskinanlæg i tilknytning hertil. Pavillonen nærmest Gothersgade fungerede desuden som ventesal for sporvognspassagerer, medens pavillonen på den anden side indeholdt billetkontor med 6 salgssteder, beregnede især til salg af billetter på søn- og helligdage, når københavnerne skulle i skoven. Desuden indeholdt denne pavillon en garderobe og et toilet.

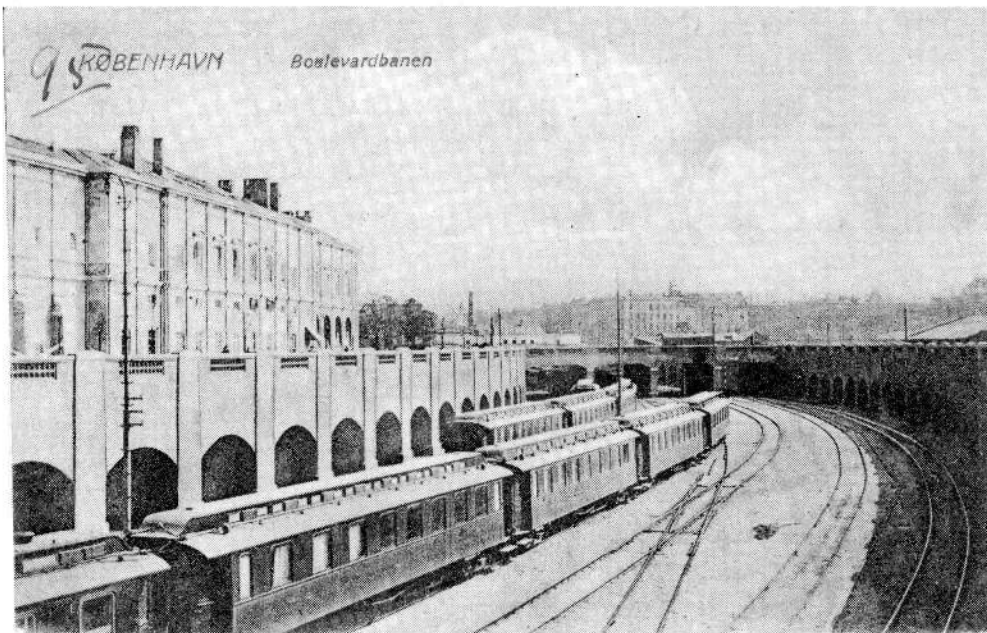
Når man stod med ryggen til denne pavillon og altså med ansigtet mod Vesterbro, havde man trapperne, der førte ned til stationen, de samme som i dag, men dengang kun beregnet til rejsende, der skulle med tog fra Nørreport. Når man var kommet ned ad den første trappe, havde man lige for billetkontoret, her er i dag kontorer for stationen. Skulle man med et nærtrafiktog drejede man til højre - var det derimod et fjerntog man skulle benytte, drejede man til venstre - altså samme system som i dag - og fortsatte efter at have passeret billetkontrollen ned ad trappen til perronen.

Når man ankom med tog til nærtrafikperronen, gik man fra denne perron op ad trapperne på den modsatte side af Frederiksborggade, altså modsat nedgangen. Kom man med tog til fjerntrafikperronen, kom man op på gaden ad trapperne ved Gothersgade - begge disse opgange anvendes ikke mere.

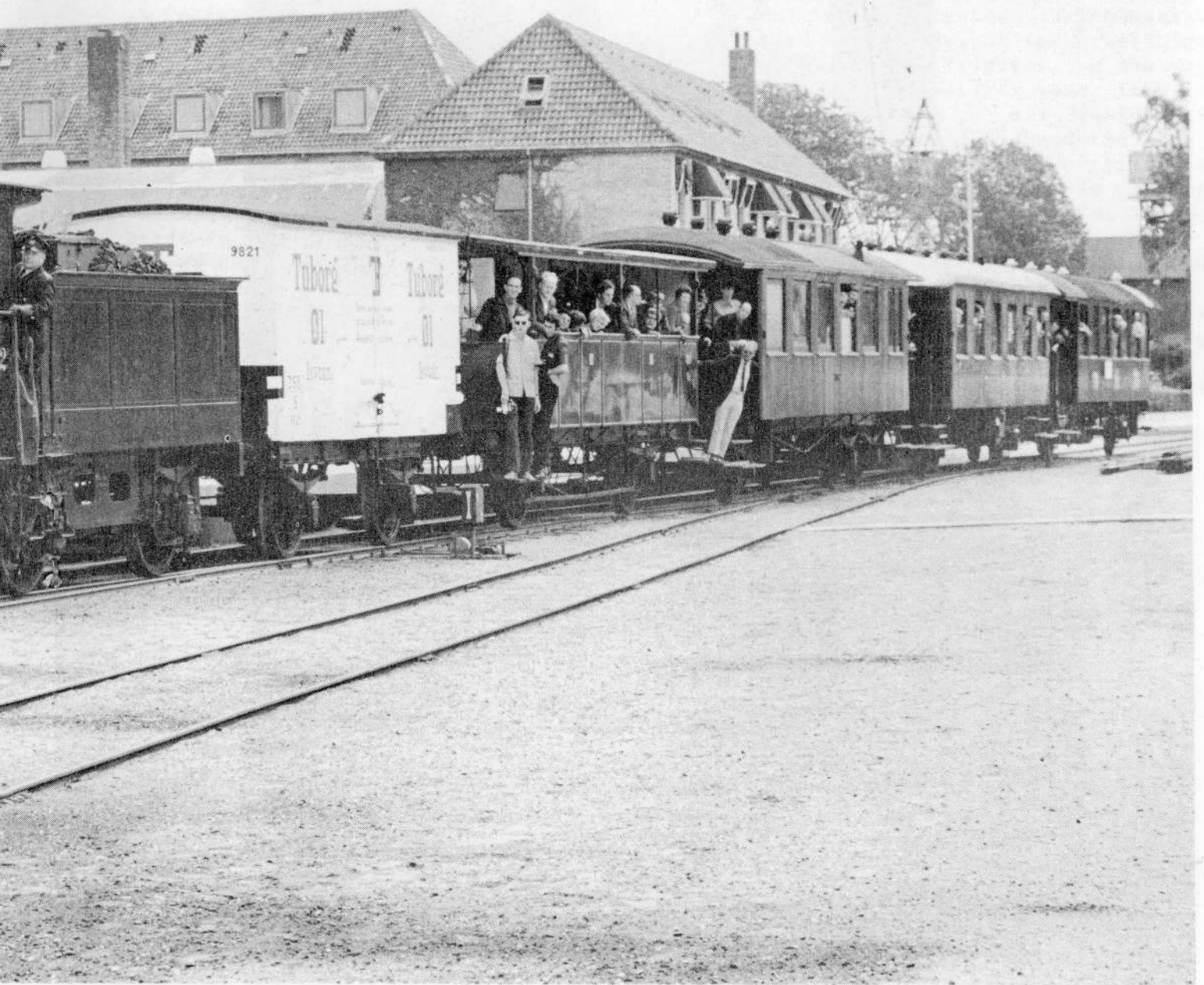
Da man dengang kun havde damptog og man fra andre underjordiske baner vidste, hvordan røgen kunne genere og tilsvine de rejsende, havde stationen sit eget ventilationssystem. Det var indrettet sådan, at der indblæstes frisk luft i det midterste parti af stationen - den friske luft sørgede anlægget i de før nævnte pavilloner for - og der udsugedes luft ved begge ender af stationen. Man regnede med at lokomotiverne ikke behøvede at udvikle nogen videre røg inde på stationen, og man regnede desuden med, at man ved luftudsugningen i stationens ender forhindrede røg fra selve tunnelen i at trække ind på stationens område.

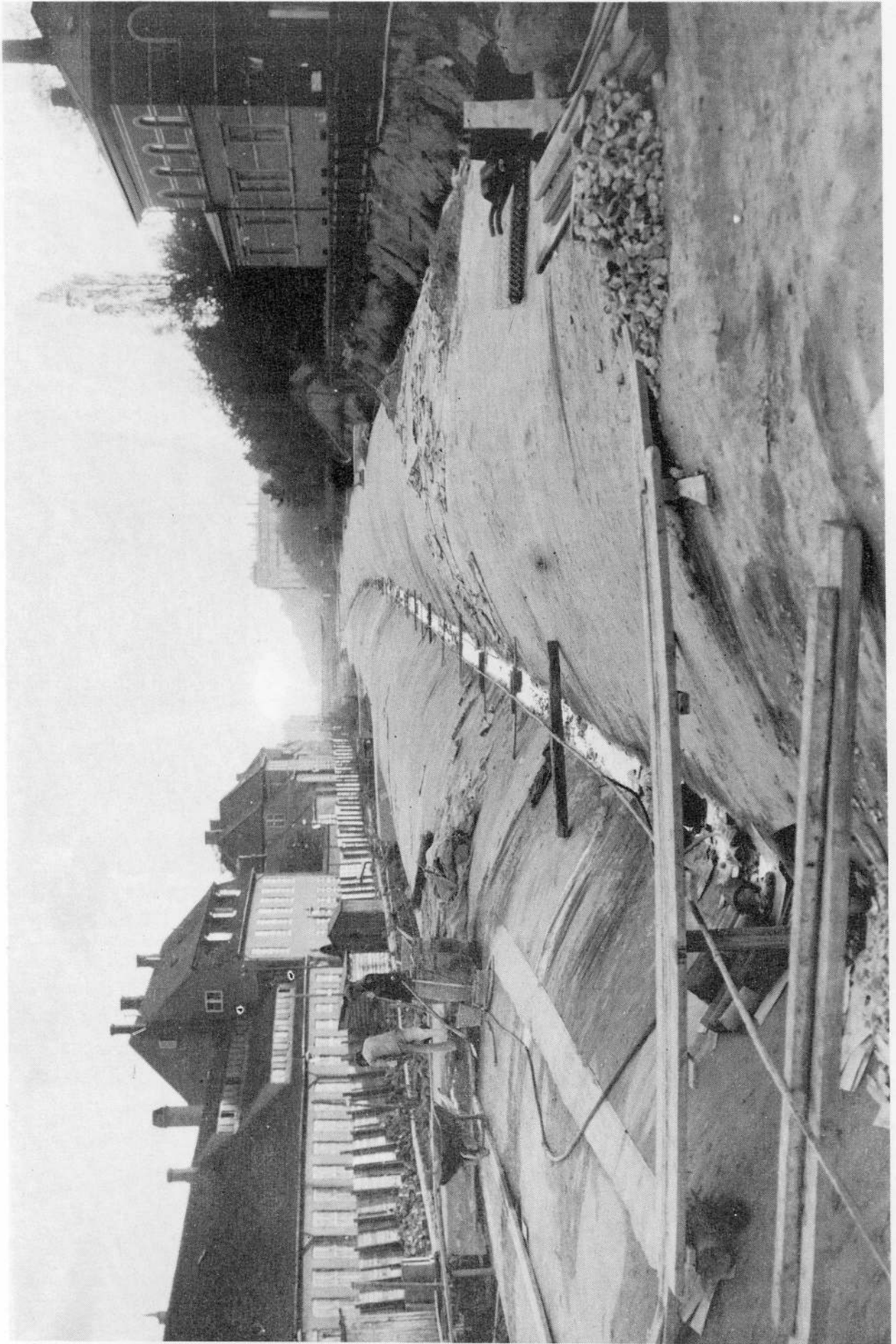
Da man byggede S-maskinerne (1924-1928), var de beregnet til at køre på Nord- og Kystbanen og man forsynede dem med et kondenseringsanlæg for at undgå røg i tunnelen. Stationens ventilationssystem var noget ganske enestående dengang - det var det største ventilerede rum i København.

Der indpumpedes ca. 160.000 m³ frisk luft i timen, hvilket ville sige, at luften fornyedes hvert tyvende minut. Den friske luft blev fordelt ligeligt gennem et system af kanaler over hele stationen. Yderligere sørgede man for, at lokomotivi-









verne skulle holde således, at skorstenen var ud for nogle åbninger i loftet, så røgen kunne trænge direkte ud i fri luft. Men det var alligevel en blandet fornøjelse til tider at opholde sig på perronerne, når flere lokomotiver spyede røg ud, og røgen slog ned på grund af fugtig luft udenfor - trods kondensationsanlæg og luftfornyelsesanlæg!

Det var for gadens drenge en yndet spøg at smide papir, tyggegummi og hvad de ellers havde ved hånden ned i skakten og prøve at ramme skorstenshullet, når lokomotiverne holdt på stationen. Men lad os lige gøre Nørreport helt færdig.

Igennem årene er der jo lavet mange ting om med det formål at gøre forholdene på stationen bedre for både publikum og personale. I 1932/33 fjernede man efter aftale med Københavns kommune de to før omtalte runde pavilloner på begge sider af Frederiksborggade, således at kun de nødvendige ventilationsåbninger blev bevaret. Til erstatning for disse bygninger opførtes en ny bygning over nedgangen med billetsalg og garderobe. Samtidig gik man igang med at lave 87 cm høje perroner for nærtrafikken i forbindelse med elektrificeringen af strækningen København-Holte/Klampenborg. Væggene på stationen var hvidtede, og trods udluftningsanlæg m.m. varede det ikke mange dage før det hvide var blevet gråt og senere sort. For at give stationen et mere tiltalende udseende besluttede man sig til at lade vægge og piller fra gulv til loft beklæde med hvide glaserede fliser. Man begyndte på

arbejdet i 1943 og det varede ca. 3 år før man var helt færdig. Om man synes det ser kønnere ud med fliser á la viktualiebutik må hver enkelt selv afgøre. Bortset fra småændringer som før nævnt har stationen ikke ændret sig meget igennem årene.

En af de ting jernbanefolk frygter mest er vel uheld i tunneler, og til alt held har man været forskånet for ulykker af større omfang. Da vi nu er ved selve stationen kan det vel være naturligt at tage et af de få uheld frem som skete på Nørreport, nemlig uheldet den 22/12 1942. Om aftenen kørte tog 439 bagfra op i et tomt tog, og den materielle skade på vogne og tog 439s maskine, S 730, var ret betydelig. I korthed skete uheldet ved at føreren af det påkørte tog blev i tvivl om et signal og standsede sit gennemkørende tog, hvorefter han rykkede nogle meter tilbage for at se signalets stilling.

Derved udløstes skinnekontakten, hvilket bevirkede, at indkørselssignalet for tog 439 blev frigivet, og den vagthavende stationsbestyrer, som ikke kunne følge det skete på sit tableau, satte indkørsel for tog 439. Da dette tog var under opbremsning af hensyn til standsning på stationen, begrænsede det følgerne af uheldet, og der kom vist ingen personer til skade.

Men nu er det vist også på tide at vende tilbage til selve byggeriet af tunnelen, nemlig afsnit III. Dette arbejde begyndte med den populære Aborreparks endeligt; det ramaskrig, der lød, gav virkelig genlyd. Ord som hærværk, vanda-



lisme, hører til de blide, der blev anvendt. Man benyttede ved udgravningen to gravemaskiner. Den ene kunne æde den dengang formidable mængde jord af 2 m⁵ ad gangen, den anden nøjedes med 1,6 m⁵, og til bortkørsel af jorden havde man 4 lokomotiver, der hver var i stand til at trække 22 vogne á 3,5 m⁵. Også her var der meget grundvand, så man måtte have 11 centrifugalpumper til at bortskaffe vandet. Desuden havde man to elektrisk drevne rambukke til at nedramme de ca. 800 jernpæle til sideforskallingerne. Også her brugte man store mængder cement, jern og træ, og ikke mindre end næsten 6000 jernbanevogne skærver og grus.

Den udgravede jord - 155.000 m⁵ - blev kørt ud til Kalvebod strand ad en dobbeltsporet tipvognsbane. Denne entreprise, der som nævnt strakte sig fra tunnelens begyndelse og til et stykke ind på Nørreport station var den største samlede, idet man også havde sporlægningen med. Især denne entreprise var stærkt generet af materialemangel på grund af den 1. verdenskrig.

Vi har jo nogle gange hørt om grundvandet, og for at holde det væk fra den færdige tunnel fik man installeret 10 centrifugalpumper, der var elektrisk drevne, og som automatisk standser og går i gang. Deres ydeevne var ikke mindre end 806.400 liter vand i timen. Tilsvarende

pumper havde man også på hovedbanegårdens terræn, de ydede tilsammen 981.000 l/h.

Man var ikke glad for at skulle pudse broer, tunnelindgange og siderne i de åbne udgravninger med cement, og man overvejede at beklæde disse flader med granit, men man måtte af økonomiske grunde afstå herfra. Istedet fandt man frem til et stof - Poryfyrit - af svensk oprindelse. Man pudsede 15.000 m² murværk med dette materiale, der ydede stor modstandskraft over for vejr og vind, var farvebestandigt, blev hårdt som sten, kunne modstå lokomotivrøg og snavs og som var prisbilligt.

Boulevardbanen var beregnet for dampdrift; man havde ganske vist syslet med tanken om elektrisk drift, men opgivet dette igen. I efteråret 1917 kørte det første tog igennem tunnelen, trukket af K 522 og den 27. november kørte kl. 10 $\frac{1}{2}$ et tog med den kongelige salonvogn indkoblet igennem tunnelen med et kort ophold på Nørreport station, hvorefter kongelige familie med kongen og dronningen i spidsen besøgte lokaliteterne. Den 27. i samme måned viste man Boulevardbanen frem for et udsøgt publikum, ministre, finansudvalg, medlemmer af folketinget, Københavns magistrat og ikke at forglemme pressen, der i hele perioden trofast havde holdt københavnerne underrettet om, hvad der skete dernede i dybet. Kl. 10 mødtes



de indbudte demokratisk i III kl. ventesal, hvor trafikministeren bød velkommen, hvorefter den kommitterede holdt foredrag og da det var overstået begav de 200 indbudte sig ned til det ventende tog, der førte selskabet gennem tunnelen, hvor man gjorde ophold på Nørreport station, til Østerport og retur. Ved tilbagekomsten til hovedbanegården var der ligeledes i III kl. ventesal dækket op ved små borde, og nu blev selskabet bespist med smørrebrød og øl - men snapsen måtte man tænke sig til, man skulle spare! Derefter kaffe og wienerbrød. Spisningen var stærkt garneret med taler og til sidst sagde trafikministeren tak for i dag.

Den 29. - stadig i samme måned - var nu morsommere for den menige mand, idet publikum fik tilladelse til at befære tunnelen til fods fra kl. 10-16. Ca. 30.000 benyttede sig af tilbuddet; var det ikke en ide at prøve at lave en sådan tur for jernbaneinteresserede?!

Den 1. december åbnedes så Boulevardbanen for delvis drift, idet Klampenborgtogene nu ikke mere førtes over Nørrebro, men over Østerbro. Først den 1. oktober 1921 tog man det andet sporpar i brug, idet Nordbane- og Holtetogene nu førtes via Boulevardbanen fra hovedbanegården og den gamle Nordbanegård blev lukket efter at personalet havde taget afsked med den ved et animeret gilde den 30. september, hvor belysningen for første og sidste gang i disse ærverdige haller skete ved hjælp af elektricitet.

Hvad er der så sket med Boulevardbanen igennem årene? Det væsentligste skete i forbindelse med elektrificeringen af nærtrafiksporene - venstre dobbeltspor, set mod nord - hvor man fik sværere skinner og fik udskiftet grusbalksten med dito sten. I forvejen havde man ved bygningen forberedt elektrisk drift, således at der uden alt for meget besvær kunne hænges køretråde op. Den 15. maj 1934 åbnedes strækningen mellem København H og Klampenborg og samtidig åbnedes en station mere på strækningen, nemlig Vesterport, der som den første station i Danmark fik rullende trapper.

I perioden 1945-50 fik man installeret et sikrings- og alarmanlæg for katastrofetilfælde; at det varede så længe at få etableret anlægget skyldtes mangel i forbindelse med 2. verdenskrig.

Under krigen opdagede man at de bærende jernbetonkonstruktioner i tunnelen samt nogle af broerne på strækningen og - ikke at forglemme - under hovedbanegår-

dens hovedbygning og forplads var stærkt beskadigede på grund af gennemsvivende vand og røg fra lokomotiverne. Disse beskadigelser opdagede man allerede i begyndelsen af 1930'erne, men da småskaderne efterhånden udviklede sig mere og mere blev man klar over, at en gennemgribende istandsættelse var nødvendig.

Arbejdet begyndte i 1944 og varede til 1949. Det bestod i en afbankning af tåret beton på jernkonstruktionerne samt sandblæsning af jernet. Årsagerne til disse tæringer var, at man havde dækket jernkonstruktionen med et for tyndt lag beton; det var ingen fejl ved anlægget - man brugte ikke tykkere betonlag dengang. Til udførelsen af istandsættelsen brugte man det såkaldte "spøgelsestog", der bestod af nogle gamle vogne, på hvis tage der var træplatforme hvorpå arbejderne kunne stå under arbejdet. Igennem de 5 år arbejdet varede hensatte man toget, når der ikke arbejdedes, i banegraven mellem hovedbanegården og Vesterbrogade, hvilket afstedkom mange klager, da folk ikke syntes, at toget pyntede, og det gjorde det ikke bedre, at man havde læsseplads for cement, sand, maskiner og lignende samme sted. Af hensyn til toggangen måtte så meget af arbejdet som vel muligt udføres om natten, hvad der også afstedkom klager på grund af støjen. Man tog al mulig hensyn, f.eks. måtte man ikke arbejde under DSB Kino, når der var forestillinger og af hensyn til turisterne på hotellerne ved hovedbanegården, måtte arbejdet indskrænkes til det mindst mulige. Da arbejdet var færdigt havde man udbedret skaderne ved at rense og fjerne dårlige materialer og påføre det tykke lag beton, der var nødvendigt for at bremse lignende skader i fremtiden.

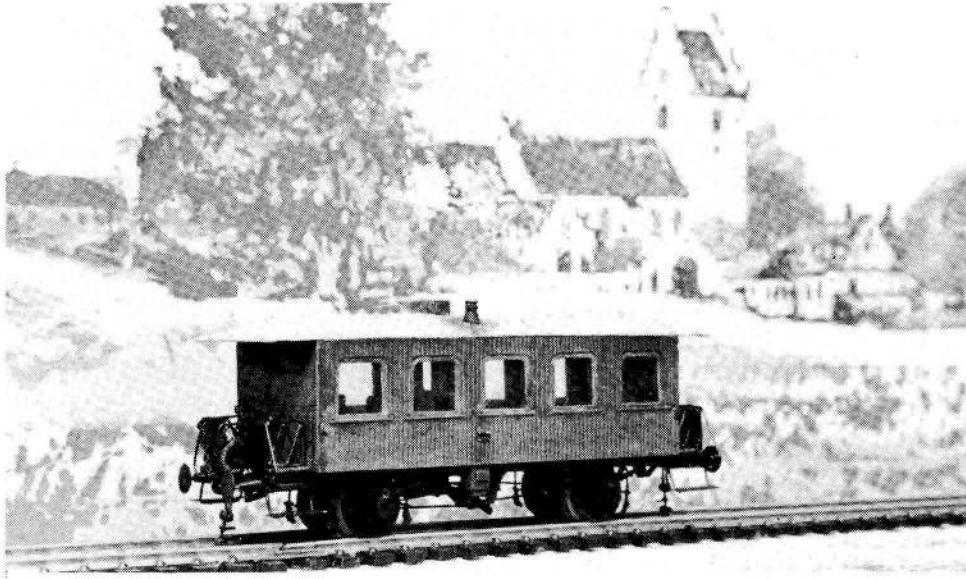
Da Boulevardbanen åbnede, løb der i 1918 58 plantog daglig; da østre dobbeltspor var taget i brug steg tallet til 92 i 1922. I dag er man oppe på godt 400 tog daglig. Disse tal viser tydeligt hvilken betydning denne strækning har.

J.G.

Billeder til denne artikel udlånt af Jernbanemuseet:

- 162: Begyndelsen ved 2. banegård.
- 164: Udgravninger ved Sølvgade.
- 166: Østlige del ved Botanisk have.
- 170: som 166, senere og i modsat retning.
- 172: Broen for Østerbrogade.
- Arkiv: UH: 159, 160, 161, 167 og 171.
- Arkiv: JG: 163.

KB C 31 BYGGE BESKRIVELSE



Som nævnt i indbydelsen til SIGNAL-POSTENS modelbyggerkonkurrence, ses modellerne gerne vedlagt en art byggebeskrivelse og en sådan følger derfor hermed. Da der jo imidlertid nok er næsten lige så mange måder at bygge modeller på, som der er modelbyggere, og hver især sikkert synes bedst om netop sin måde, er dette nærmest at betragte som byggebeskrivelse, ikke en byggevejledning; dog en vogn kom der ud af det. I mit tilfælde begyndtes med:

VOGNKASSEN

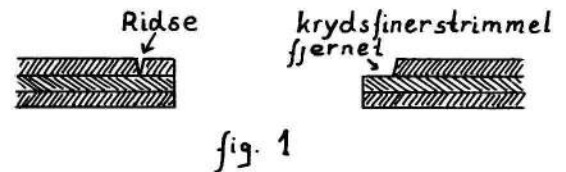
Siderne blev fremstillet af 1 mm aeroplanfiner, hvori der med en passerspids blev ridset 1 mm brede "brædder". Jeg foretrækker ridserne på tværs af træets årer, da det kan være svært at få dem til at følge linealen, når der ridses på langs af årerne.

Vinduerne tegnedes nu på indersiden af den ene side, med en streg svarende til selve rudens størrelse. De to sider spændtes derefter op i skruestikken, med de to bræddesider mod hinanden, og udsavedes.

Efter afretning med en fil ridsedes forsigtigt med en hobbykniv, gennem det øverste af de tre lag i fineren på bræddesiden, svarende til selve vinduesåbningen i vognsiderne. Herefter kunne forsigtigt, i mit tilfælde med en lille skarp skrue-

trækker, fjernes den ca. 1 mm brede strimmel rundt om vinduesåbningen hvorved vinduesrammen fremkom, fig. 1.

Herefter markering af døre (i dette tilfælde med en fin blyantsstreg, da dørens ydre afgrænsning og vognkassens bræddesamlinger falder sammen) og boring af huller til håndgreb (i gavlen). Som det sidste inden vognkassens sammenlimning med en bund af et stykke 5 mm træplade (finer eller cigarkasse) blev siderne farvet med teaktræsfarvet Solignum.



VOGNENS INDRE INDRETNING

Skillerum blev udskåret af finer som vognsiderne, med to vinduesåbninger over sæderne på hver side af midterdøren, og et vindue i døren, der samtidig markeres, fig. 2.

Sæder af karton - selve sæderne skåret ud som på tegning, medens ryglænenes længde er lig sædernes ÷ vinduesglastykkelsen, fig. 3. Ryglænene blev limet fast til sæderne og de færdige sæder maledes

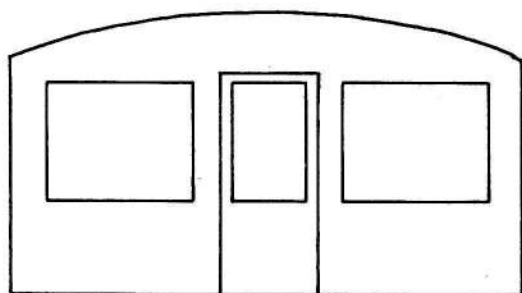


fig. 2

mørkebrune - som læder - og kunne limes til en lille trækloids, der igen limes til vognbunden. Enkeltsæderne blev lavet af et stykke karton, der bukkedes i vinkel, blev malet og limes på skillerum og gavle. Også her var ryglænene en vinduesglastykkelse kortere. Derved opnåedes at et stykke celluloid kan sættes ned mellem ryglæn og vognside, medens det står på sæderne (fig. 3).

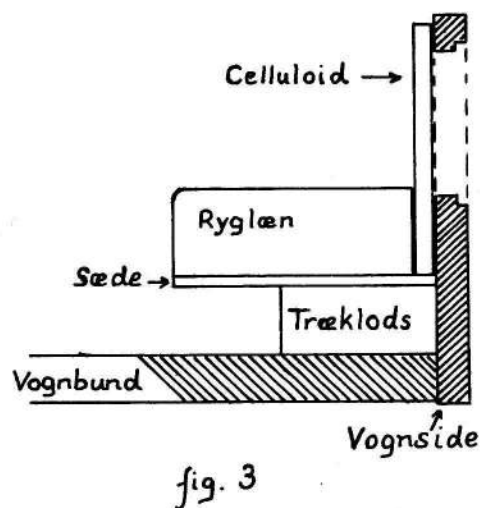


fig. 3

TAG

Taget fremstilledes af konservesdåseblik udskåret ca. 2 mm bredere end vognkassen og 3-4 mm længere end vist på tegningen. Bukket i profil, dels med "håndkraft" (tagrunden), dels med en fladtang over et stykke 5 mm rundjern (rundingerne lige over vognkassen). Rundjernet blev - med tangen - holdt fast mod taget der hvor runden ned mod vognsiden skulle begynde, og der blev forsigtigt klemt lidt med tangen hele tagets længde igennem, fig. 4. Ved at gøre dette

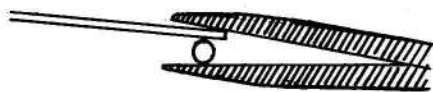


fig. 4

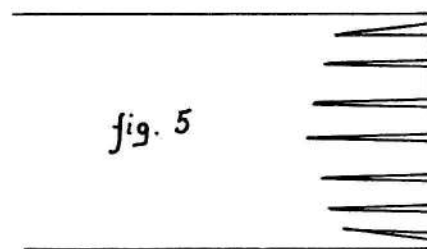


fig. 5

nogle gange kan rundingen opnås uden nævneværdige uvedkommende buler. Efter bukkningen kan eventuelt gattes lidt på den indvendige side, ved at lægge taget på et hårdt underlag og trykke håndgrebet af f.eks. en flad- eller bidetang med passende runding, ned i tagets runding. Da taget havde det rette profil blev enderne slidset op, så langt ind som tagrunden ned mod endeperronen forlangte - se tegning, men husk, at taget endnu er for langt. De derved fremkomne lange kileformede metalstykker fjernes og taget kan nu bukkes ned så kanten i gavlen kommer ned i højde med resten af tagets underkant, fig. 5. Efter dette blev taget skåret til i den rette længde og på undersiden, helt ude ved kanten påloddedes en ca. 1 mm bred strimmel blik som afstivning. Derefter udspartling af sprækkerne og afslibning.

Diverse afstandsstykker for tagets rette placering på vognkassen, såvel i side- som i længderetningen, blev loddet på. Taget er holdt fast til vognkassen og undervognen med et stykke udrettet kontorclips, der er loddet fast til taget og ført ned gennem vognbunden og ender her i et lille øje, der netop kommer frem under bunden. Gennem dette øje er stukket et lille stykke ståltråd, og taget sidder fast, fig. 6.

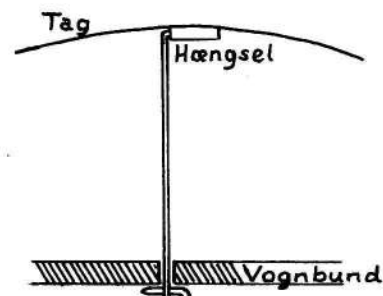
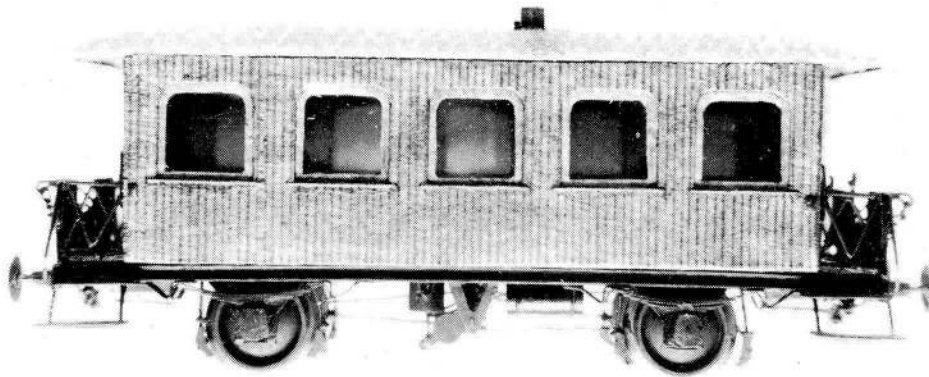


fig. 6

Efter pålodning af den på tegningen viste ekspansionsbeholder for varmeanlægget og skorstenen - to stykker kuglepennepatroner, fig. 7 - var taget klar til maling. Denne indledtes med rensning i fortynder, der fjerner rester af lodde-



fedt og evt. harpiks fra lodningerne. Derefter maling og medens denne var våd, dryssedes fint sand på, idet taget holdtes lidt skråt, så det overflødige kunne løbe af (se eventuelt i mor's kokebog: hvordan man laver en "sukkermad"). Da det var tørt "maledes" med meget fortyndet maling. Penslen dyppedes og holdtes derefter forsigtigt ned på sandet. Derved løber malingen selv ud i sandet og binder det fast. Gentages om fornødent, indtil sandet sidder så fast, at man tør male rigtigt på det. Udseendet af tagpap skulle på denne måde være nået.

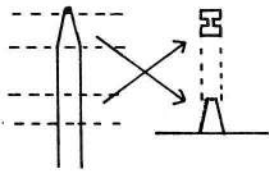


fig. 7

UNDERVOGNEN

Undervognen følger vist i begyndelsen de gangse regler, samt endvidere, så vidt muligt, det princip, jo større lodning, jo tidligere laves den, for at alle lodninger kan udføres med ordentlig gennemvarmning, uden at alt det tidligere falder af.

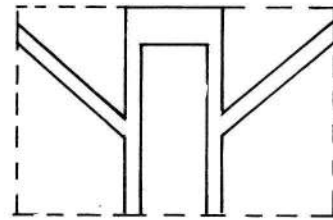


fig. 8

I 2 stk. I-jern afsavet i rette længde blev den ene side af I-et filet væk - der, hvor aksellejerne skulle loddes på. Af et stykke 0,5 mm messingplade udsavedes 4 små plader af størrelse som gablens største bredde x højde, og på den ene tegnedes gablens store og loddedes alle på én gang, filedes rene og loddedes på vangerne. Af konservesdåseblik bukkedes et par pufferplanker + gulvet til den åbne endeperron og disse loddedes på vangerne, fig. 9. Spidserne savedes nu af fire kug-

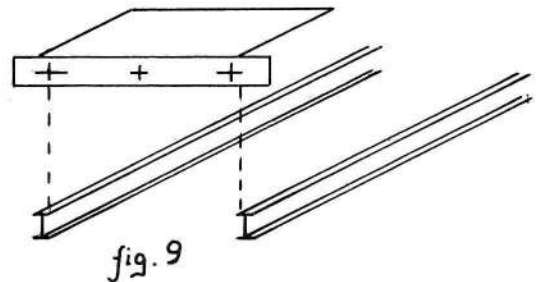
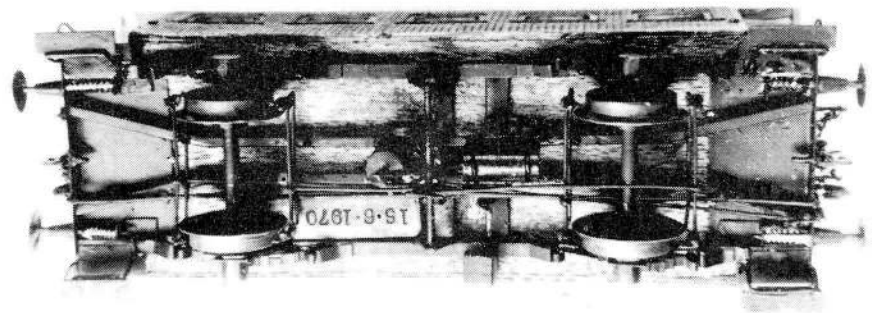
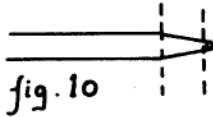
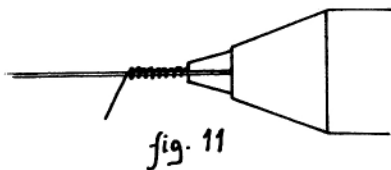


fig. 9

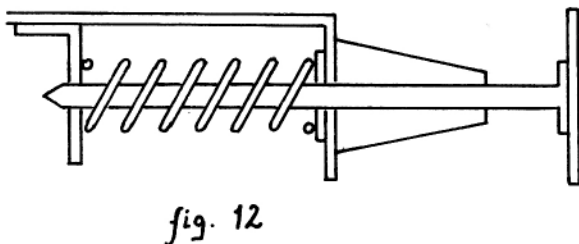




lepennepatroner, fig. 10, og hullet i patronen boret op til 0,5 mm. Et lille søm med fladt hoved brugtes som pufferstang og pufferpladen er et stykke bronce-tætningsliste, der er "stanset" ud i runde plader i en sådan lille maskine, man på kontorer bruger til at lave huller i papir (til ringbind o.l.). Efter at have loddet pufferpladen på sømmet, blev dette stukket gennem pufferkurven (kuglepennepatronen) og denne loddedes på pufferplanken. Ved at stikke sømmet igennem inden kurven loddes fast, kan dette bruges til at styre kurven under lodningen. Herefter loddedes en lille plade på sømmet ca. 2 mm indenfor pufferplanken, som anstødsplade for pufferfjederen.

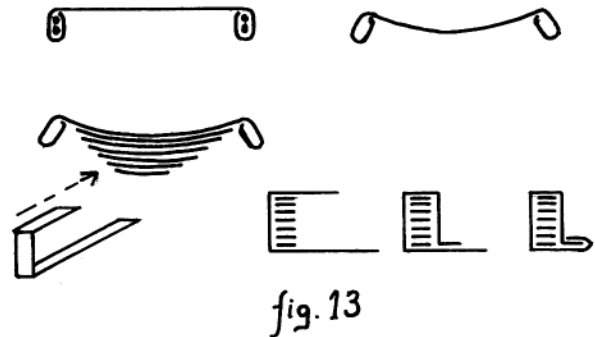


Fjederen er i mit tilfælde rullet af et tyndt stykke Ståltråd (á la pianotråd). I en boremaskine anbragtes et stykke 0,5 mm ståltråd, der stak et stykke udenfor patronen. Efter at have bukket en 90° vinkel på fjedertråden stikkes den lille stump ind mellem patronens kæber og tråden kan så ruller op om det lille stykke 0,5 mm tråd, fig. 11. Når den således er rullet op som trækfjeder må den trækkes så vindingerne skiller og kan nu bruges som trykfjeder. Et passende stykke blev klippet af og efter at være anbragt på pufferstangen blev en lille vinkel med hul til pufferstangen loddet på endeperronens underside som fjederens anden stødfade, fig. 12.

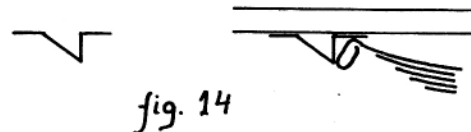


AKSELLEJER

Disse laves af et stykke søm, forsynet med et par savspor som leje for akselgaflen, skåret af i passende længde (ca. 4 mm). Hul til hjulaksler blev boret, og lejet blev filet i facon. Bladfjedrene er fremstillet af bronce-tætningsliste, klippet i smalle strimler og derefter i små stykker på hhv. 25, 15, 13, 11, 9, 7 og 5 mm. Den øverste strimmel i den færdige fjeder (25 mm) er lavet over en lille lære - 2 x 2 små søm slået i en træplade med den indbyrdes afstand tegningen viser mellem de to fjederophæng. Denne og alle de øvrige blev bukket i facon og stablet oven på hinanden. Derefter er det hele samlet med en lille strimmel, der på fjederens bagside klemmes sammen således, at den ene af de to flige er lidt længere end den anden. Det længste stykke bukket

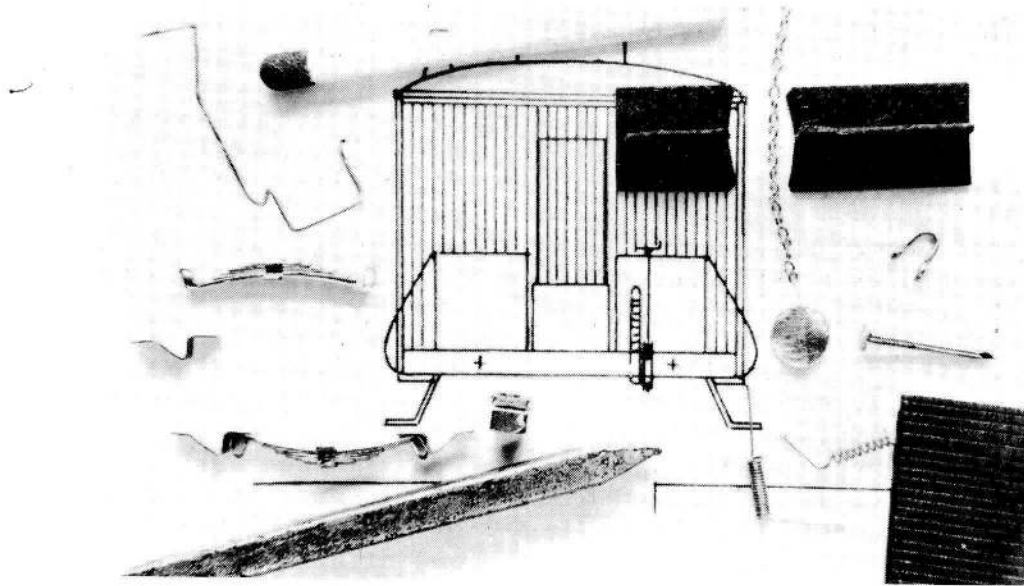


derefter ind over det korte stykke, fig. 13. Den færdige fjeder loddedes på akselkassen og anbragtes i akselgaflen, der nederst lukkedes med et tyndt stykke tråd. Fjederbukkene bukkedes ligeledes af bronce-liste klippet i strimler med samme bredde som fjederen. Strimlerne bukkedes i facon som vist på fig. 14, og loddedes på vangen, én på hver side af fjederen, tæt op til, men uden at klemme på, denne.



Fyret til varmeanlægget er lavet af et stykke søm som aksellejerne, filet i facon efter tegning, loddet på vangen og til sidst er den lille fyrlåge loddet på.

Bremsesystemet, d.v.s. bremsecylinder og vacuumbeholder er lavet af kuglepennepatroner med passende diameter og længde, medens rør og stænger er af for-tinnet kobbertråd. De to vacuumslanger



for enden af vognen er lavet efter samme system som fjederen til pufferne. Tråden hvoraf slange og rør skulle laves, blev sat i boremaskinens patron og et tyndt stykke kobbertråd blev spolet op om den og loddet fast. Derefter blev slangen og røret bukket i facon.

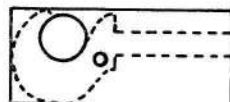
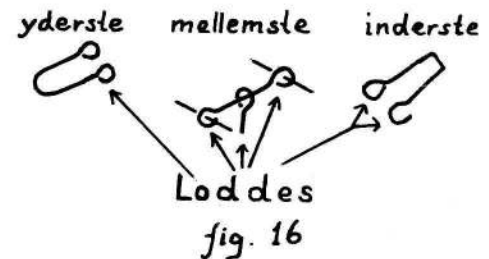


fig. 15

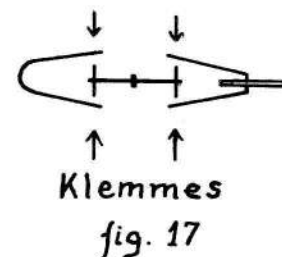
KOBLINGER

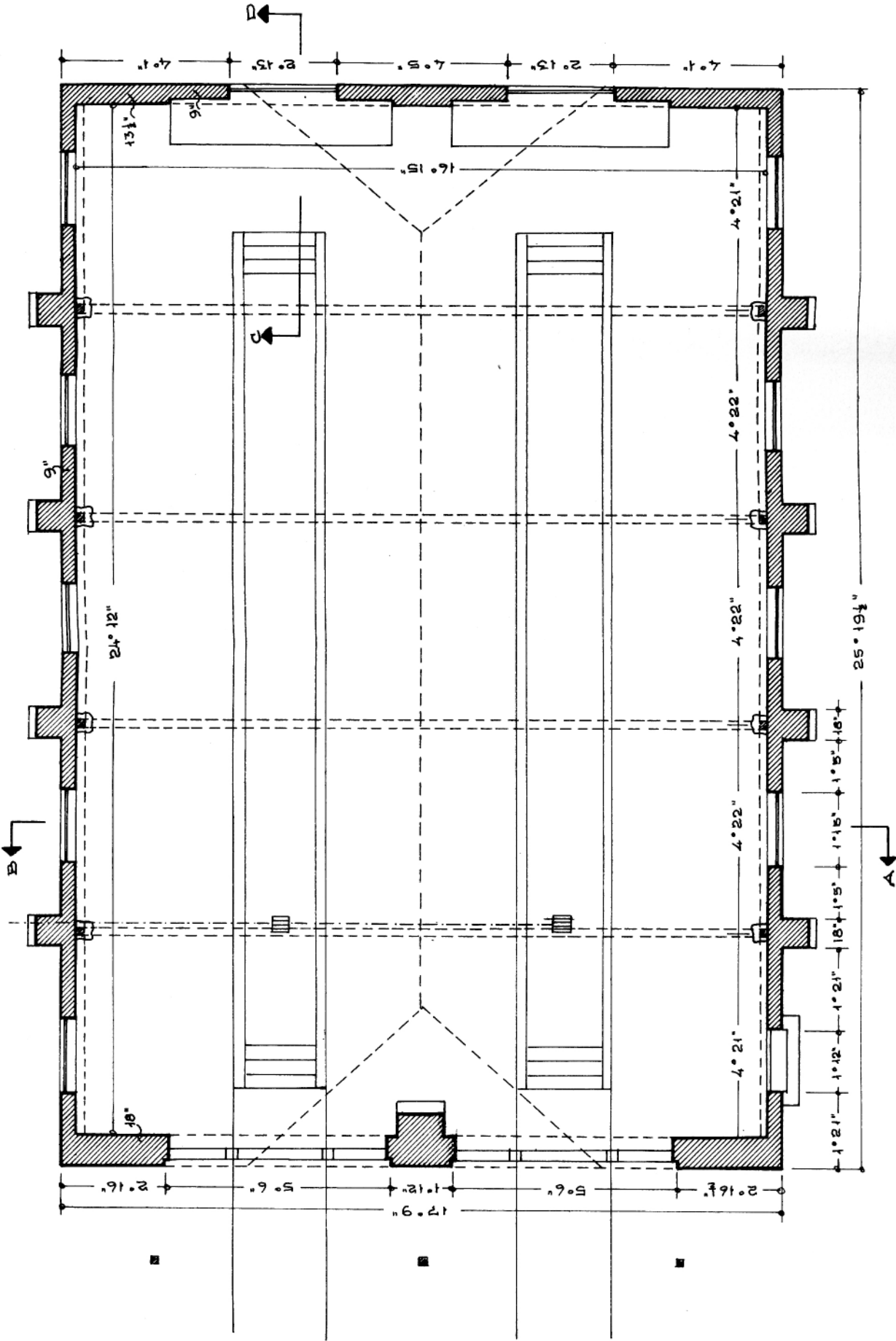
Disse er lavet af hård kobbertråd. Efter at koblingskrogen er filet ud af et stykke messingplade forsynet med et par huller, 2 mm og 0,5 mm, fig. 15, bukkedes koblingens inderste led af tråden som på fig. 16. Inden det sidste øje lukkes anbringes leddet i hullet i krogen. Gevindestykket lavedes som fig. 16 og tilsidst bukkedes det yderste led og det indre og ydre led blev klemmt ind om gevindestykket, fig. 17. Tilsidst blev krogen loddet på pufferplanken.



Så nåede vi endelig så langt, hvis der da ellers er nogle der "hænger på" endnu. Som nævnt er der sikkert flere der har en anden måde at lave den ene eller anden ting på. At det tager sin tid at lave alt det foranstående er vel næppe mange i tvivl om, men jeg syntes det kunne være morsomt at prøve at lave nogle af de ting i størrelse H0, som desværre mange går let hen over i størrelse 0.

URBAN OLSEN, ULKESTRUP
(Erik V. Pedersen)





A.H.B.

PLANTEGNING AF REMISE PÅ HVALPØND STATION
 EFTER ORIGINALTEGNING FRA ÅRS-HVALPØND-
 DERNBANE

GRAMO. 15-B-20

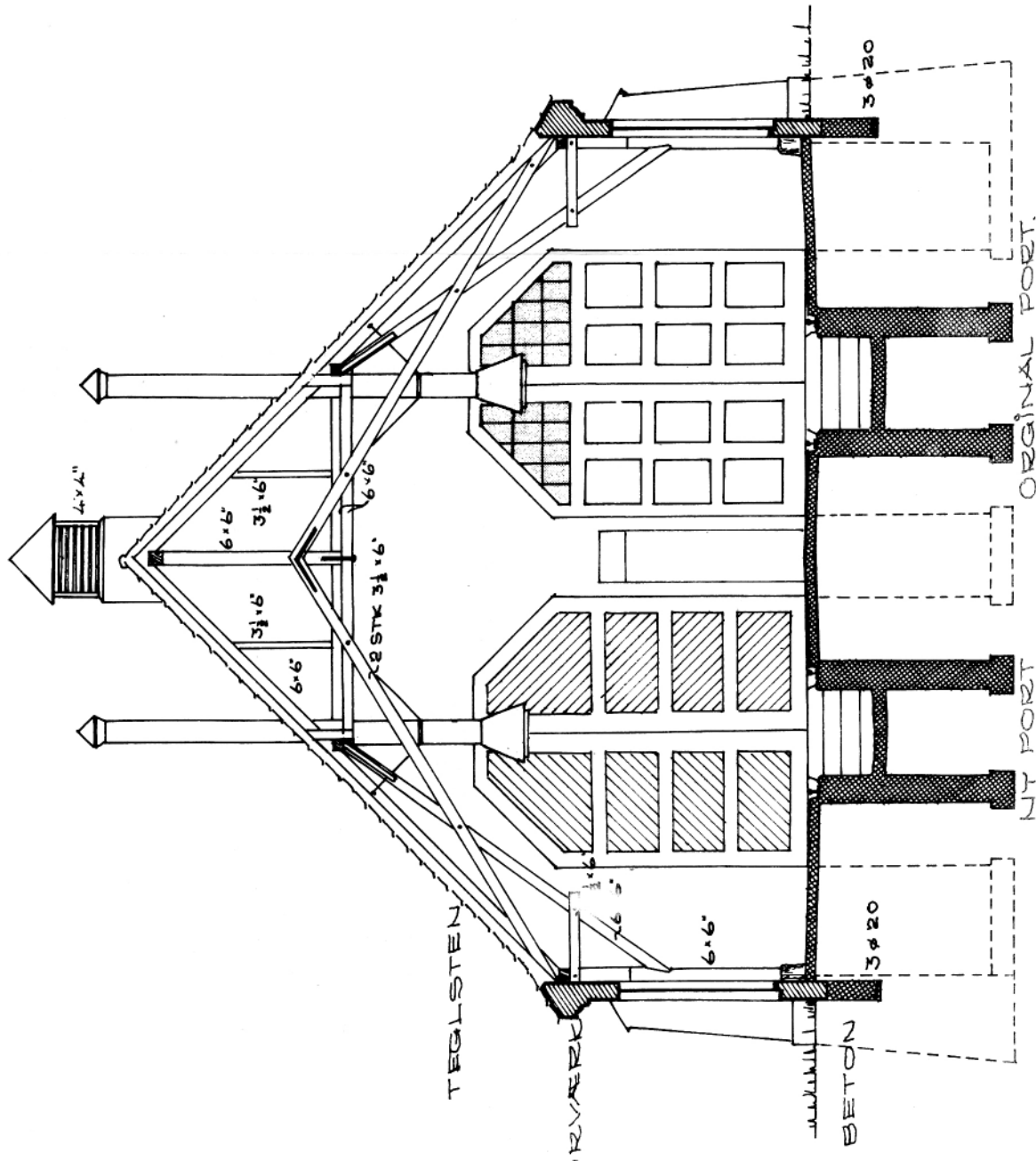
BYGGET OMKRING 1900-10

D.S.TEGN.NR.:

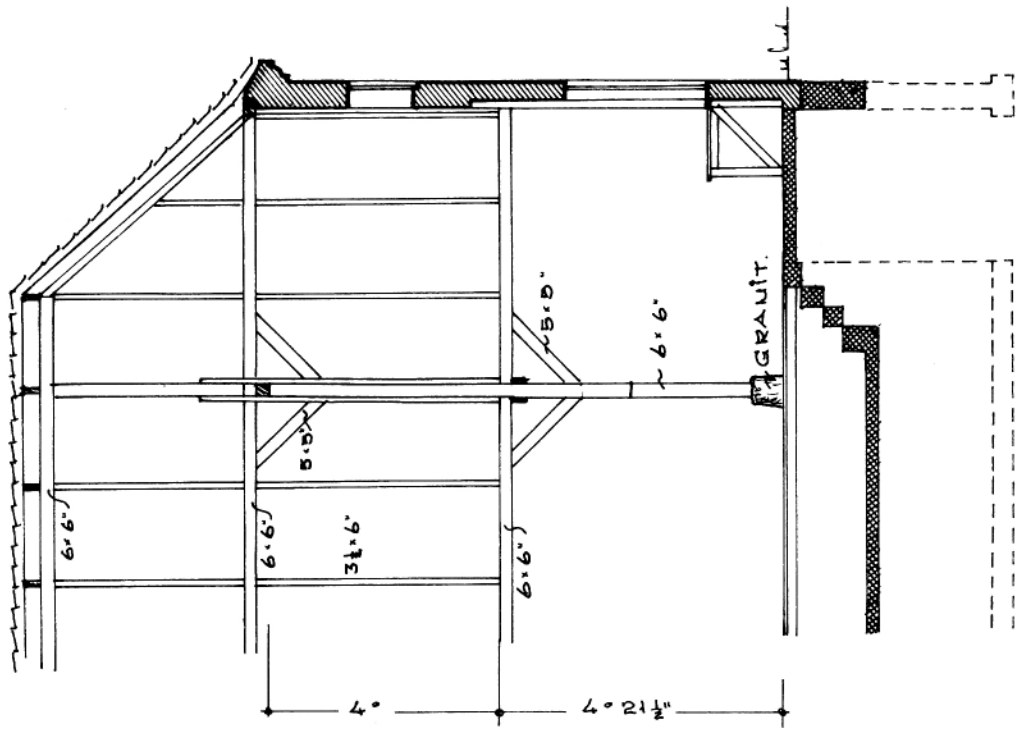
L.B.NR.: 221049/1

1:87

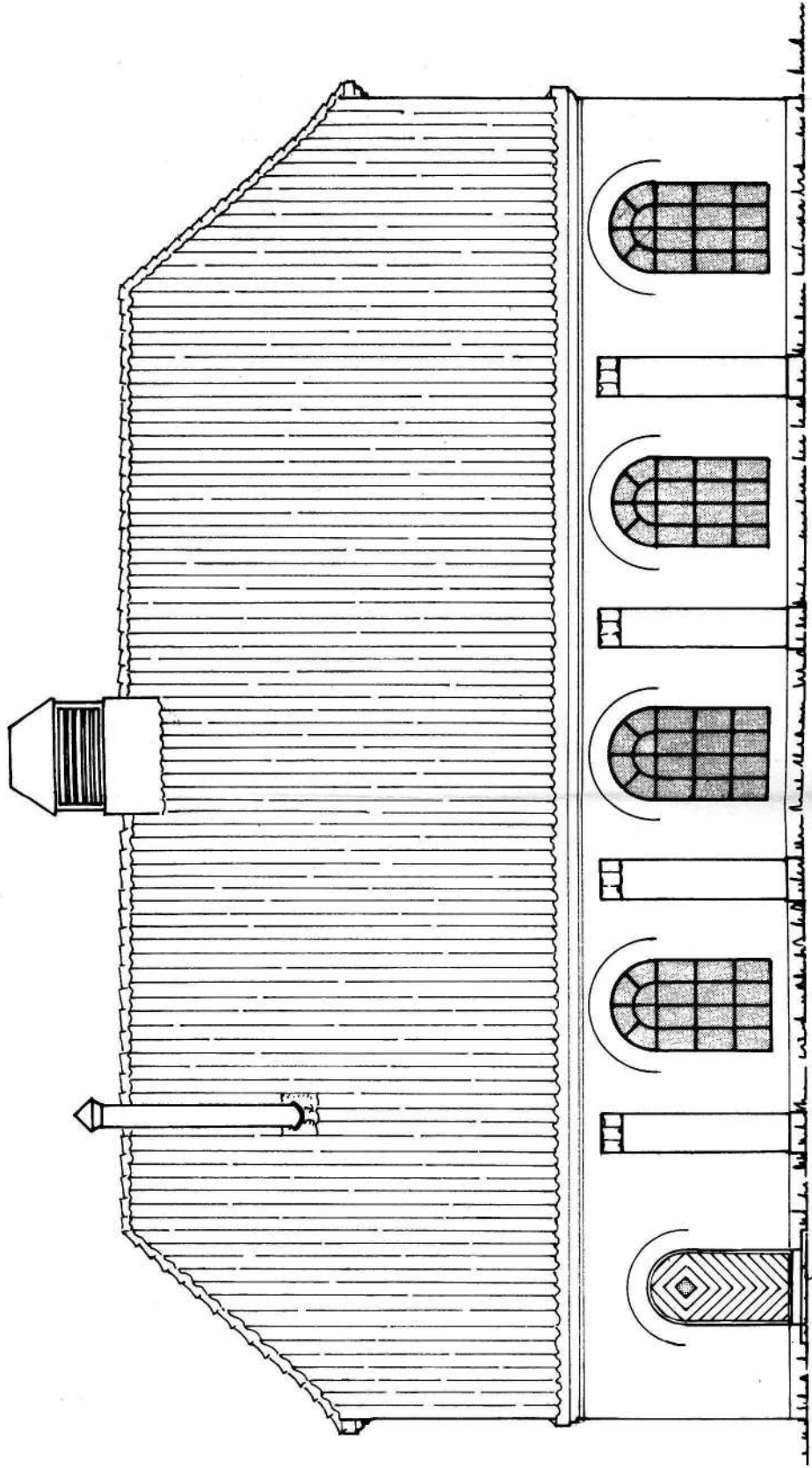
H.O.



SNIT A - B

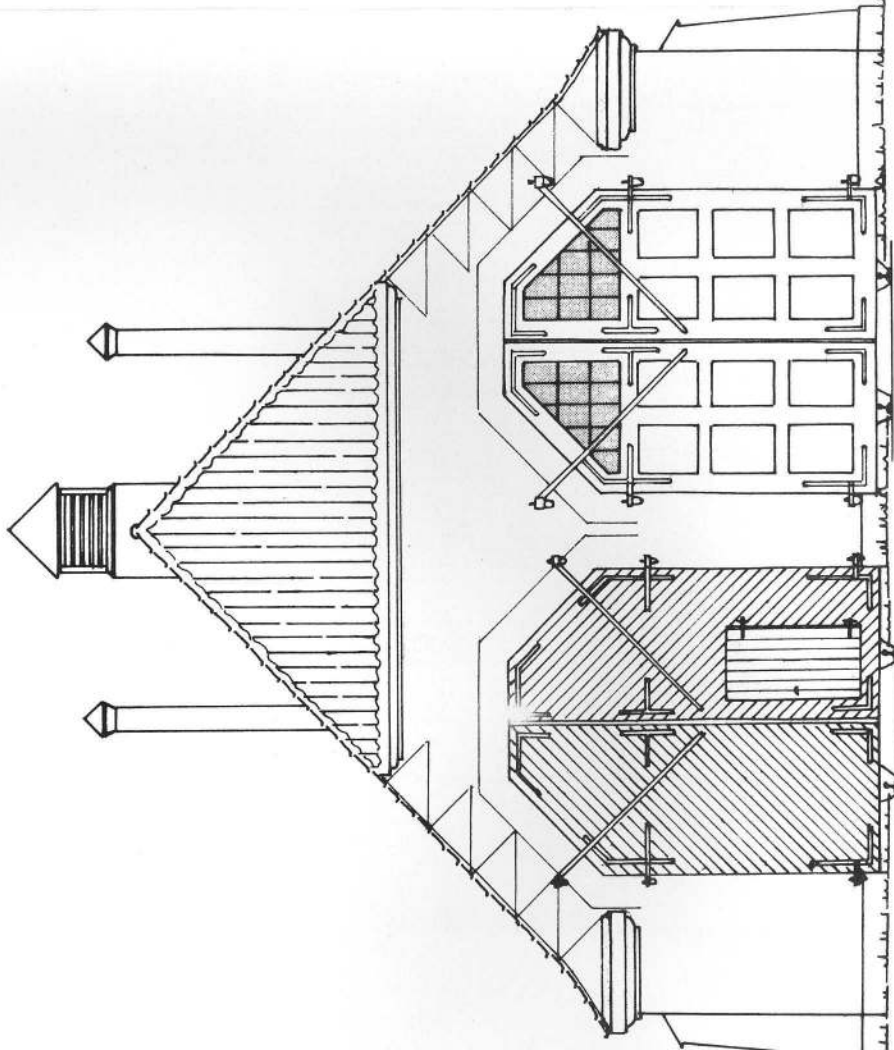


SNIT C - D



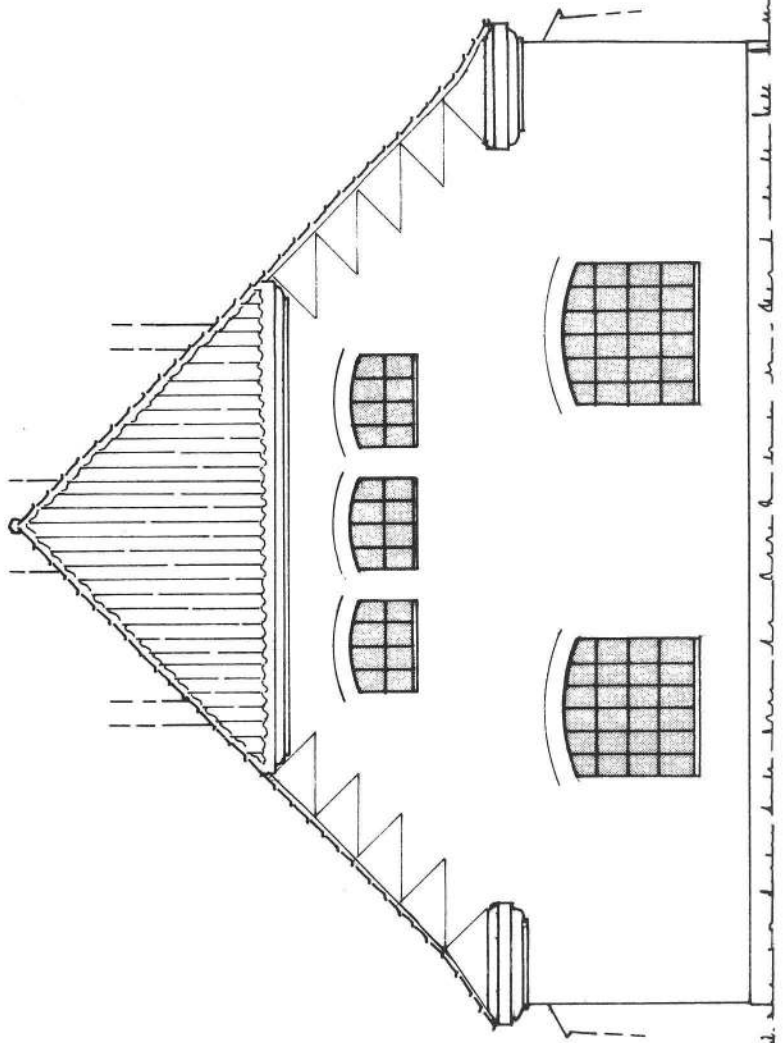
VINDUE I MODSATTE SIDE.

FACADE MOD ØST.



NY PORT ORIGINAL PORT.

GAYL MOD BYD.



GAYL MOD NORD.

**SIGNALPOSTENS
LÆSERSERVICE:**

**HO ★ ★ ★
byggetegninger**

Denne måneds byggetegning(er) er af remisen på Hvalpsund station. Der er tegnet på grundlag af originaltegningen, der venligst er udlånt til GRAMO af hr. Sv. Jensen, Ålborg.

Når man ser på fotografierne af bygningen kan det tydeligt ses, at ved senere reparationer er der sket en del ændringer:

- 1) antagelig er porten blevet udskiftet, idet originalporten er vist på tegningen.

	Dansk mål		Sandmål	Modelmål	
	alen	tommer		0	H0
	°	"	cm	mm	mm
		1	2,615	5,8	3,0
1			62,8	14,0	7,2
		9	23,5	5,2	2,7
		13 $\frac{1}{2}$	35,2	7,8	4,0
		18	47,2	10,5	5,4
1		5	76,0	16,9	8,9
1		12	94,2	20,9	10,8
1		15	102,0	22,5	11,6
1		21	127,7	28,4	14,7
2		13	150,6	35,5	18,4
2		16 $\frac{1}{2}$	168,8	37,5	19,4
4		1	254,6	56,7	29,3
4		5	264,3	58,8	29,8
4		21	295,2	65,7	33,9
4		22	309,0	68,8	36,5
5		6	329,0	73,2	37,9
16		15	1044,0	232,2	120,1
17		9	1121,0	249,0	129,1
24		12	1539,0	342,0	172,0
25		19 $\frac{1}{2}$	1623,0	361,0	186,8





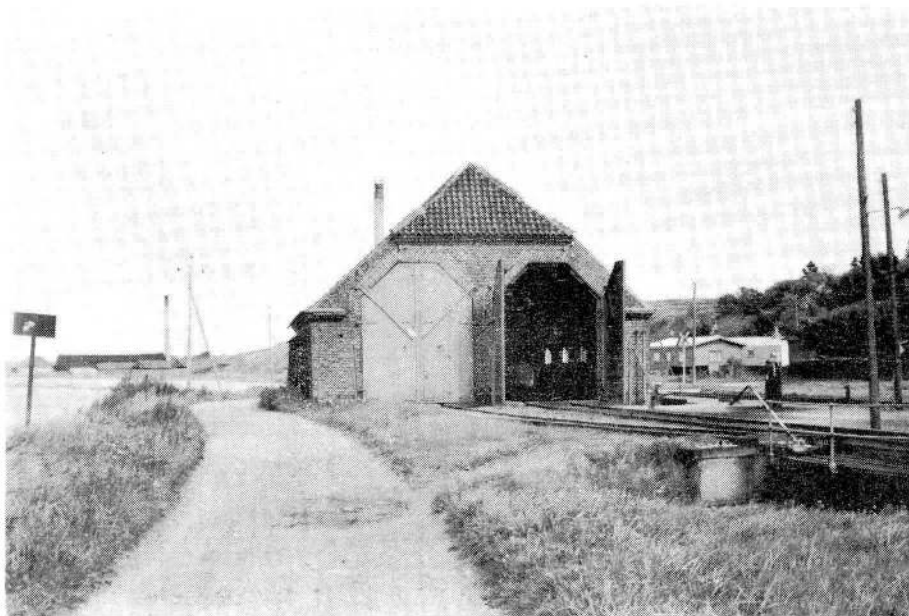
- 2) røgrørene er blevet flyttet til nordenden.
- 3) ventilationskassen på rygningen er fjernet.
- 4) vinduerne er vel rustet i jernet, hvorfor den nederste halvdel er fjernet (svarende til de nederste 8 felter på tegningen) og lysaingen muret op.

Da jeg har ønsket at holde tegnning-

gerne så nær originalen som muligt, er kun originalmål påført, men i nedenstående tabel har jeg anført målene i danske alen og tommer, sandmål i cm samt i mm målene for 0 og H0.

De vedføjede fotos er taget af Holtrup i 1964 og De kan se yderligere et foto i SIGNALPOSTEN, 5. årgang nummer 6.

GRAMO



ADAMS HJØRNE

Vi bygger en (eller anden) modeljernbane.
VII: Køreplanskørsel.

Dersom vi gennem vort arbejde, og de lokale betingelser der måtte imødekommes, nu har opbygget en modeljernbane, der i form og indhold tilstræber forbilledet bedst muligt, så ville det være en næsten utilgivelig synd ikke også at afvikle trafikken på banen så naturtro som muligt.

Jeg har tidligere været inde på fordele og mangler ved en ringbane, i dette tilfælde udnytter vi fordelene ved at konstruere køreplanen ud fra den daglige aktivitet, der udfolder sig på en station af Agesteds karakter, således at forstå, at den overdækkede station er den "lomme" vi henter de forskellige togarter op af, og strækningen Agested-Brødløse en motivering, ikke blot for tilstedeværelsen af privatbanemateriel, men især for den megen travlhed på stationen.

Nu havde det været på sin plads, om jeg havde været lidt mere stiv i tilrettelæggelsen af de virkelige baners køreplaner, men da dette i sig selv er et digert værk, kan jeg forhåbentlig få tilgivelse for denne mangel. Imidlertid ved jeg så meget om det, at udgangspunktet er de store internationale tog, hvis plan fastlægges ved en årlig sammenkomst mellem de europæiske jernbaneselskaber. Det har vi andre så at rette os efter, og det er disse togs løb, der smitter af helt ned til den mindste og yderste privatbane. Ind imellem har vi så den lokale trafik, der må indrettes efter de stedlige behov, altsammen plantog, der kan afløses i tjenestekøreplanen, samt derudover diverse sær- og arbejdstog.

Også godstrafikken er underkastet dette system og endelig må det ikke forglemmes, at oprangeringen af stammerne også spiller en stor rolle i forbindelse med køreplanen.

Her er et lille eksempel, der illustrerer sidstnævnte: En ven af mig fortæller, at han i sine yngre dage ved DSB ekspederede en godsvogn København-Køge i et Kalundborgtog ud fra den betragtning,

at skal man til Køge eller Kalundborg - så må det blive via Roskilde og så ku' det vel være hip som hap!

En opringning fra Roskilde tordnede ham lige lukt i det rygende helvede og havde man kunnet slå ihjel pr. telefon, så havde han været død på stedet. Forklaringen er den, at Kalundborgtoget løb ind i spor 1, så for at få ekspederet den famøse Køgevogn, måtte den hentes på tværs af stationen, hvilket som bekendt ikke kan lade sig gøre på ret mange tider af dagen i Roskilde.

Køgevognen skulle have været med slæberen til Korsør, der havde en for denne ekspedition mere bekvem indkørsel, så Roskilde er altså ikke altid bare det første det bedste tog.

Overført til Agested kunne man så forestille sig, at læssede vogne til Brødløse ikke kommer med det tidlige tog 1802 da dette skal afvente en overhaling og en krydsning og derfor ikke kan påtage sig diverse rangeringer på stationen.

På Næstved station iagttog jeg en gang et nys ankommet godstog; traktoren løb bag på toget og forsvandt med en fem, seks vogne, medens togmaskinen tøffede ud i mørket med de to forreste. Det så veldig fikst ud og må også kunne praktiseres på modelbanen, men rent umiddelbart ville jeg antage, at det havde været nok så praktisk om alle "Næstvedvogne" havde været bagest i stammen, så jeg kunne ikke dy mig for at spørge. Som svar fik jeg så dette, at de to forreste vogne var hastervogne hvilket vittige hoveder sikkert vil udlægge som noget helt naturligt: vil man først til Næstved må man være forrest i toget.

Selv vil jeg antage, at hastervogne er en eller anden form for ilgods, der tilmeldes i sidste øjeblik og derfor ikke når at blive tilkoblet efter den gangse norm.

Tomme maskiner, små tog med stor trækraft og store tog med mindre loko, det er mysteriervi ind imellem præsenteres for når vi færdes ved banerne.

For et par år siden bemærkede jeg således en tom S-maskine, der i en længere periode dagligt på samme tid susede gennem Gentofte station mod København. Små tyve minutter efter kæmpede en M0er - med et overløst persontog - sig i samme retning. Jeg nåede aldrig at spørge ud om fænomenet, men trøstede mig med den forklaring, at S-eren nok har været et hasterlokomotiv og følte mig iøvrigt altid beroliget ved synet af Mo-eren, for nu hastede det åben-

bart ikke så meget mere.

Tilbage til modelbanen. Nu er en landstation ikke evig og altid forsynet med et tog ved en af perronerne, så antal let af tog på banen vil derfor være begrænset af de fire spor, vi har på den lukkede station, så mon ikke de fleste vil føle sig fristet til at anlægge kørslen med ét personførende og ét godstog i hver retning.

De personførende tog er enten standsende eller gennemkørende tog, og tiderne for de fleste af dem som stopper i Agested falder så nogenlunde sammen med de ankommende eller afgående privatbanetog. En variation er persontog der ender i Agested og efter maskinløb returnerer i samme retning. Vi har så ganske vist ødelagt symmetrien, men maskinen kan jo så afkobles, og som tom maskine omløbe via Agested, og der er orden i sagerne igen.

For godstogenes vedkommende forholder det sig på omtrent samme måde. Et ophold i Agested behøver ikke nødvendigvis at betyde rangering; standsningen kan være foranlediget af en krydsning eller overhaling, og så snart som dette er overstået fortsætter toget sin rejse.

Et godstog i hver retning dagligt vil nok være tilstrækkeligt til at imødekomme dagens ekspeditioner. Sætter vi eksempelvis et morgentog fra vest og et middagstog fra øst, der begge sætter og henter vogne efter behov, samt kombinerer disse med privatbanens enlige eftermiddagsgodstog, så vil der ikke opstå væsentlige forsinkelser af godset i retning mod Brødløse. Nu kender vi imidlertid ikke karakteren af de produkter der fremstilles i Brødløse, men de kan være af en sådan art, at de ikke gerne tåler den forsinkelse, som ovennævnte køreplan vil afstedkomme i retningen fra Brødløse og videre ud i den store verden, og det er derfor tænkeligt, at privatbanen har måttet indstifte et godstog, der afgår på et så tidligt tidspunkt, at der er forbindelse med omverdenen den samme dag.

Oprangeringen af vogne bestemt for Agested eller Brødløse må være gjort således, at togmaskinen let kan få fat i dem, men også på en sådan måde, at lokomotivet ikke lukker sig selv inde når vognene sættes på de dertil indrettede godsspor. Det vil i praksis sige, at nævnte vogne altid skal befinde sig i stammens yderste vestlige ende og kigger vi lige på sporplanen skulle det være ret indlysende, hvorledes rangeringen afvikles. Finder rangerlederen det en kende

kedeligt i det lange løb, ja så kan man vel altid opfinde et par hastervogne eller en lille fejlekspedition til at live op med i dagligdagen.

På privatbanen har jeg allerede omtalt mulighederne for diverse godstog, men man må være klar over, at der kan forekomme temmelig megen rangering i forbindelse med disse togs ankomst eller afgang. Det vil derfor nok være klogt at anskaffe en rangermaskine, der kan bestride det arbejde, men det vil især være nødvendigt at afsætte rigelig tid til at overkomme dette, når køreplanen skrives. Persontogene bør have forbindelse med statsbanetrafikken og deres sammensætning skal være af en sådan art, at man kan forestille sig at der - afhængig af tidspunktet på dagen - er forskel på behovet for siddepladser i toget, og vi må da heller ikke glemme, at der er noget der hedder rejsegods og postvogne.

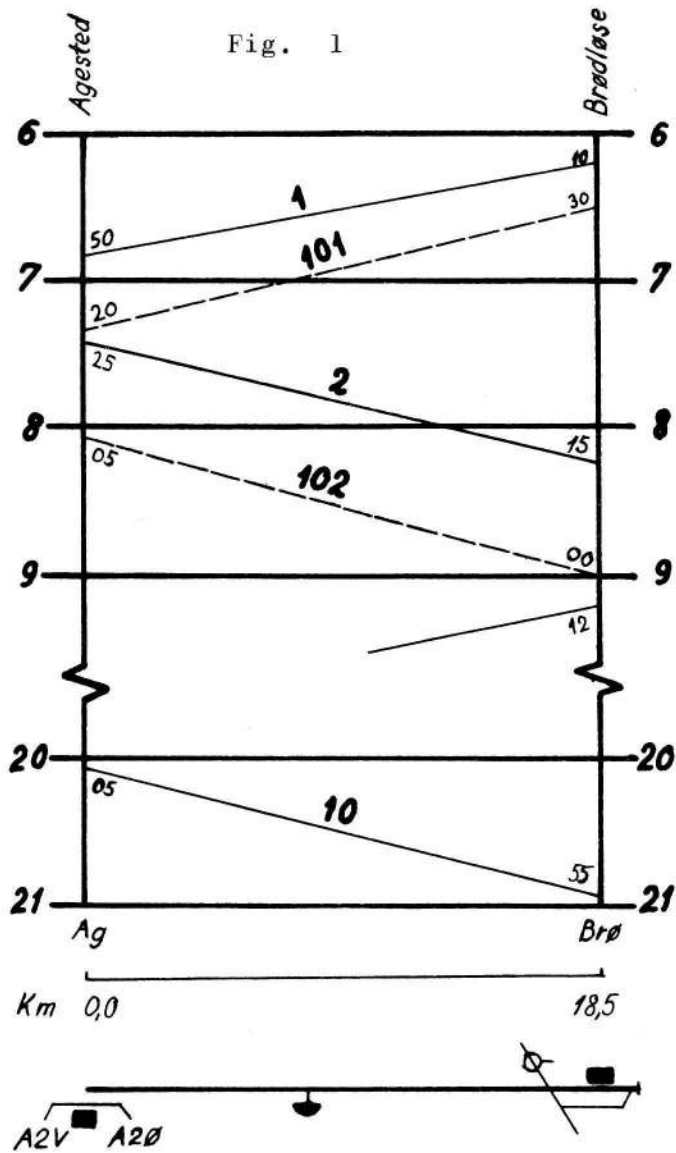
Fire eller måske fem togpar dagligt vil være et glimrende eksempel på en privatbane i årene omkring 1920 til 1930. I sommerkøreplanen kan på lørdag-søndagsplanen indrettes et togpar med gennemgående statsbanevogne, særtog på markedsdage, udflugtstog med skolebørn (ikke med jernbaneentusiaster; fotostop, det kom først meget senere) og militærtog ved efterårsmanøvrerne.

Der er således rigeligt at beskæftige sig med, men for nu at få et nogenlunde sikkert overblik over situationen konstruerer vi en såkaldt grafisk køreplan (se tegningen), hvor vi lodret har klokkeslettet og vandret banen med dens stationer. Gøres det på denne måde - og når vi har vænnet os til at aflæse den, risikerer vi ikke at brokke et tog ind på en strækning, der allerede er besat.

Agested-Brødløse volder ingen vanskeligheder, da det lig forbilledet er en punkt-til-punkt bane. Der er to stationer, strækningen er enkeltsporet og vi skal bare have afviklet trafikken mellem de to punkter.

Noget vanskeligere er ringbanen og jeg har måttet dele station A2 op i A2 øst og A2 vest, men hvis vi blot erindrer os, at når toget er ankommet i øst så er det klar til afgang fra vest og vice versa, så er der ingen problemer. Måske vil det lette på forklaringen, hvis vi deler stationen i to halvdele og blot kalder dem Ø og V.

Figur 1 og 2 viser eksempler på grafiske planer for henholdsvis privat- og statsbanen. Symboler o.l. er kun delvis



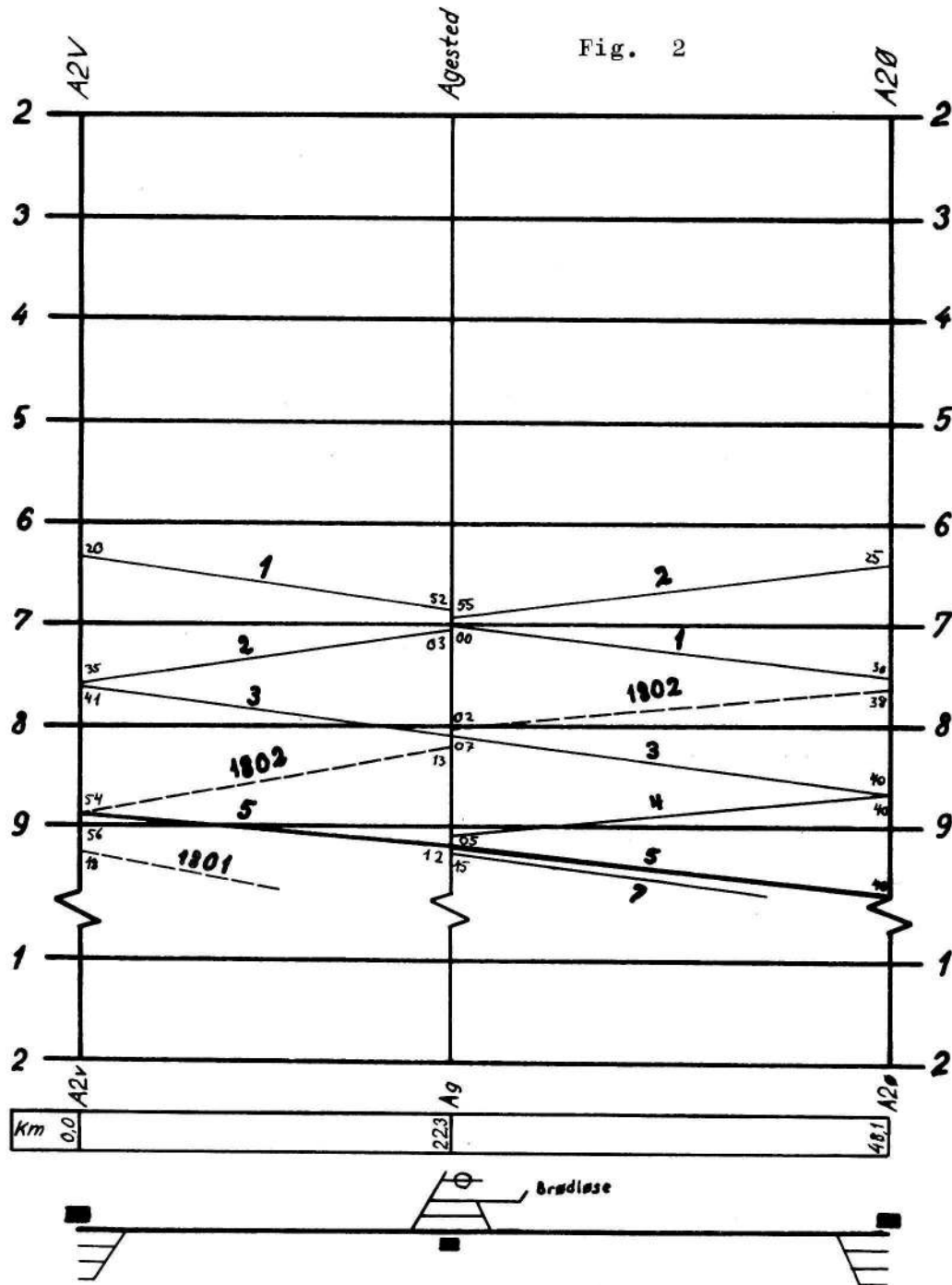
korrekte, men det kommer vi til senere, så foreløbig illustrerer de ubrudte linier personførende tog og de punkterede står for ikke-personførende tog, deriblandt tomme maskiner (lokomotiver uden tog). Ser vi først på privatbanen kan vi af planen aflæse, at et persontog afgår fra Brødløse kl. 06.10 med ankomst Agedsted kl. 06.50. Toget har nummer 1 idet alle tog i den ene retning har ulige nummer, men lige i den modsatte retning. Kl. 06.30 afgår det førømtalte tidlige godstog, det er ikke så hurtiggående som persontoget og ankommer derfor først til Agedsted kl. 07.20. Ikke-personførende tog får tallet 100 som udgangspunkt, i dette tilfælde er det altså tog nr. 101. Kl. 07.25 returnerer persontog nr. 2 til Brødløse, det er op ad bakke hele vejen, så køretiden er sat til 50 minutter - ank. kl. 08.15.

Også tog 102 - "slæberen" har sine besværligheder med de skrappe stigninger og det er derfor ikke utænkeligt om stationen sniger sig til at afsende det før tiden, dersom banen da ikke på forhånd har sikret sig mod forsinkelser ved at give rigeligt luft mellem godstogets ankomst og næste togs - tog 3 - afgang.

Opmærksomme iagttagere har sikkert allerede nu lagt mærke til, at tog 101 afsendes inden tog 1 er ankommet til Agedsted. En sådan forretningsgang forudsætter, at vi indkobler et tilbagemeldingsystem med bremsesektion halvvejs mellem de to stationer, men lad os gemme en nærmere omtale heraf til en senere lejlighed.



"Et tog" - i tjenestekøreplanen og den grafiske nøje kortlagt og bestemt ved en række prikker og streger, togvægt, klokkeslet og trækraft, - standse eller gennemkøre o.s.v., o.s.v.
(Foto: ADAM)



Mere end to tog kan der ikke køres med på privatbanen ad gangen og det endda kun, når det er i samme retning, og med de ialt seks eller syv daglige togpar (frem og tilbage er ét par) kan det ikke blive til mange streger på den grafiske plan.

Lidt mere spændende er ringbanen. Tog 1 og 2 afgår henholdsvis fra V og Ø mod Agedsted. Her skal de krydse, men gør samtidig ophold for at afsætte og optage passagerer for derefter at fortsætte til Ø og V. Nu er det at vi har balladen, for

i samme øjeblik de ankommer, er de samtidig klar til afgang som nr. 3 og 4, men da dette netop er en af ulemperne ved en ringbane, er der ikke noget at gøre ved det.

Tog 1 og 2 har forbindelse med privatbanens tog, men læg mærke til, at alle tider for ankomst og afgang er lagt sådan, at anlægget kan betjenes af én mand.

Tog 1802 rangerer ikke i Agedsted, men afventer blot tog 3s gennemkørsel, og det ville derfor nok have været bedre om det havde haft en tidligere ankomst og en af-

gang, der lå lige efter persontogets passage, men det er den slags små skønhedsfejl, der kan rettes op på ved en senere lejlighed.

Tog 4 kører ikke længere end til Agested, hvor maskinen omløber, afventer tog 5, og returnerer som tog 7. På station V afkobles og den tomme maskine omløber via Agested som tog 1803.

Toget 1801 er godstoget, der ekspederer det nødvendige gods til Agested samt optager gods bestemt for Ø. I den anledning er der sat rigelig tid af til den nødvendige rangering og da der inden for samme periode kun er tog 1803 at tage hensyn til, så har vi næsten hele stationen til vor rådighed.

Forhåbentlig er det nu lykkedes mig at illustrere, at den grafiske køreplan lige præcis er det stykke værktøj, der giver os en nem og behagelig adgang til at etablere en køreplanskørsel, der ikke blot er teknisk gennemførlig, men også i

detaljer kommer forbilledet så nær som det næsten overhovedet er muligt på en modeljernbane.

Når jeg skriver "næsten" så er det blandt andet på grund af den mistelten: "tiden" som modelbaneentusiastterne glemte at tage i ed.

Vi kan omsætte vore modeller i alle målestoksforhold, men tiden - en time f. eks. - kan vi ikke gøre meget ved. For det meste bruges det at "sætte" en køreplanstime til fem minutter, men selv da, og især på en bane som denne med så korte kørestrækninger, vil det volde store vanskeligheder at forbruge den afsatte køretid, også selv om den overdækkede station og vor egen fantasi giver os muligheder for at illudere længere strækningskørsel.

Til brug for den som ønsker at give en mere korrekt grafisk køreplan end den her viste, skal jeg lige ganske kort ridse dens symboler og øvrige normer op:

	daglig	på hverdage	på søn- og hldg.	på enkelte dage
Lyn- og eksprestog	—————	—————	—————	—————
Øvrige personførende tog	—————	—————	—————	—————
Ikke personførende tog	—————	—————	—————	—————

- Lokomotivremise
- Lokomotivdrejeskive
- Vandforsyning
- Kulforsyning
- Olieforsyning

- Benzinforsyning
- Brovægt
- Hb: Havnebanespor
- p.Sp: privat sidespor
- Blok

Fig. 3.

Grafiske køreplaner (trafikkundskab)

"Den grafiske køreplan muliggør et hurtigt overblik over et togs løb samt over en stræknings eller et strækningsafsnits toggang, ligesom de enkelte togs forhold til hinanden på samme strækning (krydsninger og overhalinger) eller til tog på tilsluttende strækninger meget overskueligt fremgår af planen. Der fremstilles grafiske køreplaner for toggangen på samtlige statsbanestrækninger.

Den grafiske køreplan er et uundværligt hjælpemiddel, dels for togledelsen under det daglige arbejde, dels ved indlægning af nye og omlægning af bestående tog.

Ved DSB anvendes den "liggende" form for grafiske køreplaner, d.v.s. timerne betegnes med vandrette linier, stationsnavne ved lodrette streger. Nogle lande, f.eks. Sverige og Norge, anvender den "stående" form med vandrette streger for stationsnavne, lodrette linier for timer.

Timerne er ved tynde linier delt i minutafsnit, i nogle køreplansnet for hver 5, i andre for hver 10 minutter; af 5 og 10 minutters-net haves igen to størrelser; det afhænger af intensiviteten af den pågældende stræknings toggang, hvilket net der anvendes, idet selvsagt et stort net spiler de enkelte tog ud fra hinanden og derved tydeliggør planen.

Med hensyn til angivelse af stationerne i planen følges den fremgangsmåde, at by- og knudestationer betegnes med tykke, andre togfølgestationer ved tyndere fuldt optrukne streger. Ikke-togfølgestationer samt billetsalgssteder og sidespor betegnes ved tynde stiplede streger. Trinbrætter angives ikke ved streg, men er kun anført i planen med navn.

Planen indeholder angivelse af kilometerafstandene samt af, på hvilken side af strækningen stationernes hovedbygning er beliggende, og hvorledes sidespor og tilslutningsbaner m.v. er indført. Endvidere fremgår det af planen, hvilke stationer der er forsynet med tekniske indretninger som drejeskiver, vandforsyningsanlæg for lokomotiver, brovægt o.s.v., samt om strækningen er forsynet med linieblokanlæg.

Hurtigtog, personførende og ikke-personførende tog betegnes med hver sin signatur i planerne, endvidere angiver signaturen, hvorvidt toget løber daglig, hverdage, søn- og helligdage eller i perioder.

Planerne tegnes på grundlag af den færdigtrykte køreplan, eventuelt det ende-

lige udkast; linierne, der angiver togenes løb, indtegnes, og minutangivelserne anføres, endvidere istemples tognumrene."

Ved fig. 3 har jeg vist de omtalte signaturer, og tognummereringen er fastsat således:

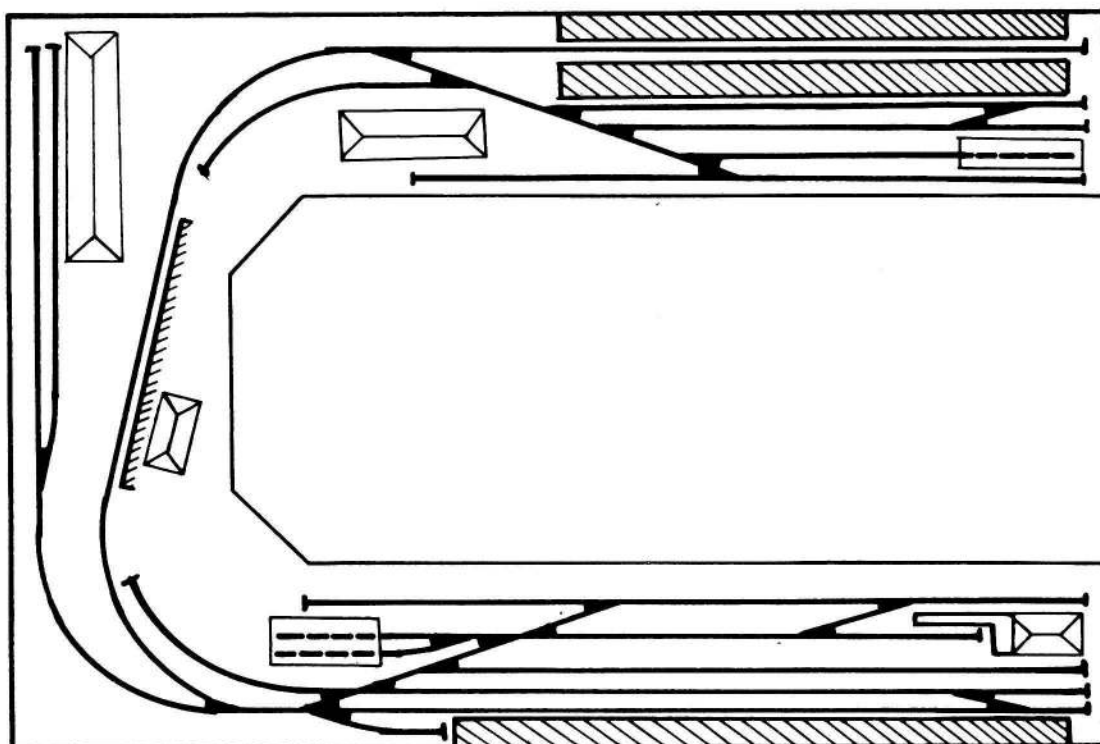
Personførende plantog, der løber	
hverdage eller daglig	1 - 999
søn- og helligdage	1001 - 1999
Ikke-personførende tog,	
hverdage eller daglig	2001 - 2999
søn- og helligdage	3001 - 3999

Særtog nummereres ikke efter ovenstående regler, idet der anvendes bestemte numre for hvert toglederområde, og lyntogene og de internationale tog betegnes ud over tognummeret ved særlige navne jvf. køreplanerne.

Efter den grafiske plan kan vi nu udarbejde vor tjenestekøreplan, reglementer for oprangeringen af godstog o.s.v., og selv om vor modelbane hovedsagelig er baseret på industrielt fremstillet materiel, så kan vi vigte os af, at den bliver betjent efter forskrifterne.

ADAM

Månedens 2x3m sporplan



FRA SIDEGANGEN

MÅNEDENS "2 x 3 meter sporplan".

Denne sporplan er igen et forsøg på at klemme et HO-anlæg ind i så beskedne rammer som 2 x 3 meter.

Jeg skal ikke gøre krav på, at ide og linieføring er særlig original, men tør dog alligevel påstå, at jeg i modsætning til flere af mine forgængere i embedet, har lagt større vægt på "fyldige" stationsområder med realistiske sporanlæg.

Bordpladerne på langsiderne er 50 og ved endevæggen 60 cm brede og med anlægshøjde på 80 til 100 cm vil der blive så megen luft omkring os, at rummet ikke vil virke overlæsset. Skulle man finde det ønskeligt, at banen falder i en af retningerne, ændres blot på overhøjden ved en af langsiderne. Forskellen bør dog ikke være for stor, da holdepladsen mellem de to stationer gerne skulle ligge i vandret plan.

Som det fremgår af tegningen, er det en punkt-tilpunkt-bane, men en forlængelse kan illuderes ved at føre hovedsporet ind til væggen, hvor snyderiet så gemmes under en vejbro e.l. Holdepladsen er anlagt for at kunne variere mellem gennemgående og standsende tog og fra den ene af stationerne er der, for at skabe nødvendig rangering og kørsel, stukket et spor ud, der ender ved en fabrik eller anden erhvervsvirksomhed. Sidstnævnte kan med et skifte eller to let omdannes til en station, som f.eks. Nærum st., og her ved give anledning til en tættere trafikering af hele banen.

Jeg har med vilje udeladt diverse drejeskiver og de indrammede punkterede linier er motorvognsremiser. Årsagen er den, at jeg har gjort den iagttagelse, at de yngre medlemmer i vor kreds er lige så interesserede i motor og dieseldrift som vi ældre var det i dampen.

Min tanke med denne bane er derfor den, at den som et stykke DSB betjenes af litra MO, Ardelt-traktorer men også meget gerne af MH og MT. Som privatbane vil tilsvarende så blive skinnebusser, Y-tog samt de typer af dieselloko som flere privatbaner endnu benytter sig af. Person- og godsvogsmateriellet må som følge heraf også være tidssvarende, og hvorfor dog ikke?? - en modelbane er ikke ringere fordi den udtrykker et nutidigt billede.

ADAM

HELSINGØR VETERANJERNBANE - eller toget, der ikke må køre...

En stor del af læserne kender sikkert Helsingør Jernbaneklub af omtale, nogle ved, at vi har et veterantog køreklart, men ingen ved om eller hvornår vi kører, for det spørgsmål kan vi ikke engang selv besvare endnu.

Fakta er, at vi har et damplokomotiv køreklart (Østre Gasværk nr. 1 - saddeltanklokomotivet), 4 personvogne, hvori-mellem en åben skovvogn fra 1885, samt landets ældste ølvogn fra samme år. Dette materiel blev dels præsenteret i Helsingør ved MOROP-særtoget og vognene anvendt i særtoget, der blev fremført af HTJs damplokomotiv G 625.

Naturligvis havde vi håbet selv at kunne køre toget (med hjælp af HHGBs dieselloko), og vi håber stadig i overkommelig fremtid at få køretilladelse og forsikring i orden og godkendt af diverse myndigheder. Iøvrigt nøjes vi ikke med at håbe, vi arbejder med sagen efter bedste evne, og fremfor alt: vi arbejder med ildhu på vort materiel i den hensigt at have endnu 2 personvogne, 1 pakvogn samt vort damplokomotiv ØSJS nr. 7 fuldt køreklar til foråret 1971.

I Gentofte arbejdes med en gammel KSB-tagryttertovgn lørdag/søndag, på Østerport station står OHJ C 216, der nylig er erhvervet af medlemmer. Den arbejdes der også regelmæssigt på, men ikke i week-enden. Tankvognen på samme spor er iøvrigt en gave fra ESSO. Nr. 7 i Hårlev arbejdes der på efter aftale. Her kan vi altså træffes, og besøgende er velkomne, dog vedrørende Østerport og Hårlev bedes De i egen interesse ringe først.

Helsingør Jernbaneklub er imidlertid ikke veteranjernbane og arbejds hold alene. I vore - efterhånden hyggelige - lokaler i Grønnehavehus bag HHGBs remise i Helsingør mødes vi hver onsdag aften vinteren igennem og snakker jernbane, ligesom vi "kører" såvel sikkerheds- som lokomotivkursus, der vil blive krævet for vor omtalte køretilladelse. Ca. én gang om måneden holder vi i lokaler i byen møde med film/foredrag/e.l., og vi venter da også at have andre ting på programmet som f.eks. dampudflugter m.v.

Om alt dette og mere til kan De læse i vort medlemsblad BUMLETOGET og skulle

De ønske nærmere oplysninger er De velkommen til at skrive eller ringe til en af vore adresser:

Næstformand og trafikchef:
J. Kirchhoff-Jørgensen,
Hospitalsvej 1, 3., th,
2000 F. (01) Godthåb 4325.

Maskinchef:
Svend Jørgensen,
Blichersvej 3, 1., th,
3000 Helsingør.

PR-afdeling:
John Hansen,
Bovænget 6,
3140 Ålsgårde. (03)207 Hellebæk 9.

SvJ

KURSUS: ELEMENTÆR JERNBANELÆRE.

I Dansk Jernbane Klubs medlemsblad JERNBANEN nr. 3a var omtalt et nyt initiativ: man ville forsøge at organisere en undervisning i elementær jernbanelære med det formål at udbrede kendskabet til jernbanerne og især deres sikkerhedsforanstaltninger, men også for at få jernbaneenthusiaster til at udvise større omtanke og forsigtighed, når de færdes på jernbanens terræn.

Det kan nu oplyses, at det er lykkedes at få etableret en "Jernbaneskole" under Københavns kommunes aftenskole.

Undervisningen finder sted på Københavns nye godsbanegård og forestås af lærere fra DSBs jernbaneskole, der også velvilligst stiller undervisningsmaterialer til rådighed. Kurset, der strækker sig over 15 aftener, omfatter bl.a. lidt jernbanehistorie, gennemgang af sporanlæg, faste anlæg og rullende materiel, men hovedvægten lægges på gennemgang af sikkerheds-, signal- og rangerreglement.

Interessen viste sig at være så stor, at holdet blev fuldt tegnet på få dage og der er allerede flere på venteliste, som håber på "uafhængte billetter".

Det er desværre ikke muligt på nuværende tidspunkt at dublere holdet, men såfremt der melder sig tilstrækkeligt mange interesserede, vil man undersøge mulighederne for at gennemføre endnu et kursus i denne sæson, formentlig i tiden januar-april 1971.

Skulle De, kære læser, føle Dem fristet til at deltage, kan De skrive til: E.T. Jensen, Grønneshøj 27, 2720 Vanløse, og opgive navn, adresse og evt. telefonnummer, hvorefter De vil få nærmere besked, såfremt et nyt kursus bliver en realitet.

Ej

FOTO-PIRATER.

I de sidste par år er ordet "pirater" igen blevet aktuelt. I sammensætningen med "foto" betyder det heldigvis ikke noget særlig farligt, men kan dog være en kilde til ærgrelse og irritation. Om selve valget af ordet FOTO-PIRATER er rigtigt skal jeg lade være usagt, det er muligt at andre ord er mere rammende, men jeg tror de fleste er klar over, hvad der menes med ordet, men for at ingen skal være i tvivl, vil jeg demonstrere fænomenet foto-pirater med en lille drejebog (da det nu har noget med film at gøre).

Drejebog til filmen med arbejdstitlen: FOTO-PIRATER.

Sted: I Danmark på en privatbane, der kører dampstog for en klub af jernbanevenner.

Tid: Kort efter starten på særtogsturen.

I en kupe i en toakslet jernbanevogn fra midten af forrige århundrede sidder klubbens bestyrelse og gør deltager tallet op: der er kalkuleret med 50 deltagere til en pris af 25 kr. pr. deltager eller ialt de 1250 kr. som privatbanen skal have for at lade særtoget køre (ekstra personale, lokomotivfører, fyrbøder, kul, vand o.s.v.). Formanden bekendtgør, at han får deltager tallet til at være 38, hvilket giver en indtægt på 950 kr. Kassereren regner hurtigt ud (i hovedet), at det betyder en udgift på 300 kr. for den i forvejen slunkne klubkasse - i stedet for det lille overskud, som han havde håbet på, og som måske kunne have givet stødet til endnu en udflugt, og han griber med et suk tasken med postkortene og begiver sig igennem toget for dog at redde lidt.

Resten af bestyrelsen ser mistrøstigt ud af vinduet og skimter gennem røgen, der bølger langs toget, at dette kører langs en vej, hvor tre biler tilsyneladende kører om kap med det. I bilerne, en rød, en

gul og en blå, skimter de nogle glade mennesker, der hænger ud af vinduerne med films- og fotoapparater, og formanden vinker flegmatisk til dem.

Senere:

Særtoget gør klart til det femte foto-stop og formanden gør sig klar med megafonen. Da han som den første hopper ned fra toget da det er standset, ser han igen den røde, den gule og den blå bil holde lidt væk, og med deres indhold af filmende passagerer stillet op på linie for også at få del i glæden med at filme det gamle damptog. Formanden tæller automatisk bilisterne - 12 - d.v.s. lige så mange som der mangler på toget for at regnskabet kunne gå op.

"Jamen, for f....." udbryder han, "hvorfor skal disse bilister være gratis? Klubbens regning? Klubben har købt toget, og uden tog, intet at fotografere".

Han tager billetheftet op af baglommen og går over mod bilerne, men da piraterne ser ham, skynder de sig ind i bilerne og kører væk. (Ved de resterende foto-stop holder de sig klogeligt lidt længere væk).

"Jamen, dem kender jeg godt!" meddeler sekretæren, "det er nogle af vore medlemmer med venner!"

Tableau.

Nu er alle vist klar over, hvad jeg mener med foto-pirater. Det med at de bevidst flygter når "billettøren" nærmer sig er måske trukket hårdt op, men det er sikkert og vist, at de - måske ubevidst - snyder den arrangerende klub, som har haft hele besværet og som må dække underskuddet. Jeg vil derfor appellere til alle i bil, på knallert eller på cykel - som hellere vil have nogle gode billeder i "kassen" end at skrumples i toget og lugte røg, om på udgangsstationen, på en mellemstation eller hvor det nu er belejligt, at melde sig til formanden og BETALE FOR SÆRTOGET.

Hvor meget, der skal betales pr. fotograf, synes jeg den pågældende klub må afgøre, om det nu skal være fuld pris, eller med rabat (da de ikke direkte slider på materiellet), men noget skal de af med, idet som sagt: uden særtog, ingen fotos - og hvis det efterhånden ikke er til for klubberne at arrangere særtog på grund af de underskud andre særtog har givet, så lider alle under det. Hvordan man skal holde øje med om bilisterne nu

også har betalt, ved jeg ikke; at sætte en billet i overstørrelse i vinduet er nok for drastisk, men det må hver enkelt klub også selv finde ud af.

Jeg vil hermed til slut atter appellere til alle jernbaneentusiaster: Vil du fotografere særtog fra egen bil, så betal billet. Og til klubbestyrelserne vil jeg sige: Pas nu på ikke i iver over at få indkasseret penge at antaste den fredelige søndagskører, der tilfældigt kommer forbi og synes det kunne være morsomt at få et gammelt tog i "kassen".

Ole Faurhøj.

EFTERLYSNING

Billedet på bagsiden af dette nummer er fra Jernbanemuseets samlinger. Der er bare den hage ved det, at det ligger i en konvolut med påskrift: Uidentificeret.

Skulle nogle af vore læsere være i stand til at give oplysninger om billedet om personer på det, om stedet, om materiellet o.s.v., vil vi være glade for et par linier herom.

De kan selv vælge om De vil sende det til Jernbanemuseet eller til SIGNALPOSTEN. - - På forhånd tak.

NY BOG

Ganske få timer før redaktionens iøvrigt alt for sene slutning fik vi forelagt det nyeste skud på jernbanelitteraturens stamme, PRIVATBANEMATERIEL 1, udgivet af A.E. Kurland og Ole Jørn Kock.

Et bestillingsblad er vedlagt dette nummer af SIGNALPOSTEN. Det giver en udmærket beskrivelse af indholdet, som jeg supplerer med, at såvel tegningerne som fotografierne står særdeles nydeligt og klart og at bogen er særdeles solid i alle måder, hvilket er en fordel når den skal ligge på arbejdsbordet.

Bogen supplerer på det nydeligste vor egen DSB OLD-TIMERE i model og kan anbefales på det bedste.

KATALOGER.

Udover det ovennævnte bestillingsblad skulle dette nummer af SIGNALPOSTEN være vedlagt et katalog over bøger fra Haase samt en tilbudsliste fra HgJK.

Vi gør dette som en service til vore læsere, og kan gøre det gratis indenfor vægtgrænsen 250 gr.

Skulle De være meget utilfreds med denne ordning, så lad mig det vide.

Tak. Til slut: Venlig hilsen,
Holtrup.

