



Dansk Model-Jernbane Klub.

Meddelelse nr. 186

Når man til hverdag rejser med toget, får man et ganske godt indblik i sine medpassagerers (og ved lidt selv-ransagelse også i sine egne) reaktioner på selv den mindste afvigelse fra køreplanens angivelser eller fra de vante goder i form af opvarmede kupéer etc. Oh ve, f.eks. den stakkels togfører for et tog, der er forsinket i afgang eller som blot i kortere tid må holde for stop udenfor en station. Skoser, ja til tider ukvemsord, må han døje, dels møntet på banerne i bred almindelighed, dels rettet mod hans personlige indsats - eller påståede mangel på samme - med hensyn til afhjælpningen af miséren. Hvad der så iøvrigt kan kritiseres ved banerne, bliver ved samme lejlighed lydeligt og hyppigt i personlige vendinger påtalt overfor det - som oftest - ganske uskyldige togpersonale.

Et deprimerende indtryk af publikums manglende forståelse for jernbanernes arbejdsvilkår? Nej, ikke ubetinget. For når juletrafikken skal afvikles eller når isvinteren sætter ind, så ændrer de togrejsende mentalitet. Uregelmæssigheder i driften tages besindigt og med et smil, lidt af fortidens pionerånd og samhørighedsfølelse genopstår og vigtigst af det hele, alle forstår, at de mænd og kvinder, der arbejder for togtrafikens planmæssige afvikling, yder deres bedste for at betjene kunderne så godt, som forholdene nu tillader det.

Mon ikke vi skulle prøve at bevare lidt af denne forstående indstilling, også når solen igen får magt, og vi næste gang kommer ud for en forsinkelse eller anden ulempe på en togrejse?

Vi kan egentlig dårligt være andet bekendt!

Hermind, DMJK.

Programoversigt for den kommende tidDANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Mandag d. 11/3 1963 kl. 19,30 afholdes ordinær generalforsamling i Cirkelordenens lokaler, Falkoner Alle 96.

- Dagsorden:
1. Formanden aflægger beretning
  2. Kassereren aflægger regnskab
  3. Valg af bestyrelse
    - a. Formand
    - b. Øvrige bestyrelse
    - c. Suppleanter
  4. Valg af revisor.
  5. Eventuelt

Under "eventuelt" vil blive behandlet et forslag om ændring af § 2 i klubbens love, således at der fremtidig, såfremt medlemskontingent for et regnskabsår betales efter regnskabsårets 1. september, skal erlægges et ekstra-kontingent på kr. 5,00.

Jubilæumsarrangementer

DMJK har den 25/3 1963 bestået i

25 år

og i den anledning er planlagt følgende arrangementer:

Lørdag d. 23/3 1963. Om eftermiddagen forevisning og demonstration af klubbens anlæg på Nørrebro st. Herfra køres med sporvognssærtog til Søvavillonen, hvor aftensmaden indtages, og hvor der senere vil blive arrangeret filmforevisning m.v.

Søndag d. 24/3 1963. Særtogstur til Hillerød og Helsingør med forskellige besigtigelser.

Fortsættes side 27

Jørgen Henneke, vor omkringfarende korrespondent, har fornylig opholdt sig en tid i Tyskland og sender følgende lille jernbane-situationsrapport hjem til Signalpostens læsere.

Først og fremmest er der jo en del damplokomotiver tilbage ved DB. Selvom man rask væk ophugger de gamle P.8-ere og enkelte 01 og 03, så er der dog en mængde tilbage, især af de meget store maskiner, f. eks. BR 50, 41, 42, 44 (godslok) samt 01, 03, 23 (ekspres- og personlok.).

De efterhånden noget aldrende 38 og 55 lokomotiver bes stadig en hel del, skønt i hvert fald P.8-eren snart nærmer sig 50 år.

Nu skal dertil jo siges, at DB har bygget damplokomotiver indtil for få år siden, og at gennemsnitsalderen for adskillige lokomotiver ikke er ret høj.

Desværre elektrificerer og dieseliserer man også her, men der vil vist alligevel gå en del år, før det sidste damploko har kørt over Bundesbanernes skinner. Heldigvis.

I de senere år har man også påbegyndt denne kedelige nedlægning af baner, som ikke kan svare sig. Mange steder, f. eks. ved zonegrænsen har man imidlertid bibeholdt godstrafikken i et vist omfang, og det er da så afgjort at foretrække fremfor total nedlæggelse.

Privatbanerne i Niedersachsen er så godt som alle uden damp idag. Dog kan man stadig finde afsides liggende strækninger med et eller to togpar om dagen, der fremføres med damp. Som regel er det en gammel T.3-er og et par personvogne af den kendte slags med rytter og endeperronerne åbne.

Den meget korte Bad Grund-Gittelde Eisenbahn i udkan-ten af Harzen hører f. eks. til denne kategori. Al togtrafik foregår mellem kl. 5 og 7 om morgenen, så jeg har af gode grunde ikke kørt med den endnu.

En anden privatbane i Harzen er den metersporede Südharz Eisenbahn fra Brannlage til Walkenried. Denne bane har nu kun godstrafik, idet resten af strækningerne er på den anden side zonegrænsen og således statsejede.

Af andre smalsporede baner er der Steinhude Meer Bahn (St.MB.) og Hoya-Syke-Asendorfer Eisenbahn, begge meter- spor. Den første er ca. 20 km lang og går fra Wunstorf til Rehburg stadt. En hyggelig lille bane med noget af den så

sjældne kleinbahnidyl over sig. Desværre har jeg ikke haft tid til at kigge i remisen i Wunstorf, men der skal jo nok være et par damplokomotiver endnu.

Et helt andet skinnefænomen, nemlig sporvogne, er her også, og i modsætning til københavnsk praksis, udvider man her i Hannover stadig linienettet, mens en enkelt mere ubetydelig strækning nedlægges helt eller bliver trafikeret i myldretiderne.

Vogntypen er den 2- og 3-delte Düsseldorfer, af og til med anhænger, så det er et ganske anseligt vogntog, man opnår.

Nu er sporvejene i Hannover også alene om den kollektive trafik, og det siger jo en hel del. Byen er på omkring 650.000 indvånere, og efter Hamborg den største i Nordtyskland, og desuden kultur- og trafikcentrum med stor messe syd for byen.

Henneke.

---

#### "ADAM"S HJØRNE

Må det være mig tilladt at lykønske "Signalposten", og må den blive til gavn og glæde for alle arter af jernbaneinteresserede - samt videre give udtryk for min beklagelse over, at den endnu ikke magter at gengive tegninger og fotografier, men dette kan vel komme med tiden.

Blandt det stof, som bladet agter at bringe, må vi til nytte for den mere erfarne i almindelighed og begynderen i særdeleshed, have artikler, som fortæller, hvordan en model-jernbane bliver til, og jeg skal her, uden dog at gøre krav på at være ekspert som modelbane-skribent, med glæde give bolden op.

Begyndelsen må være et nærmere studie af forbilledet, idet det bør understreges, at jo større kendskab vi har til de virkelige baners færden, virke, materiel o.s.v., desto bedre og lettere vil vi formå at skabe den rette atmosfære og stemning over model-jernbanen. Et fotografiapparat vil her være til stor nytte, det "husker" godt, og vi vil altid senere på billederne opdage genstande, som

vort øje ikke fangede i første omgang. Alt imedens vi gør vore iagttagelser, må man stadig tænke på, at alt dette senere skal omsættes i den målestok, som vi vælger at bygge i. Utallige er de småting, som forefindes på et stationsområde og som for det meste, let og elegant, kan laves i en håndevending, jeg tænker her f.eks. på grusbunker opmagasinerede sveller, lysmaster, et faldefærdigt plankeværk, som omhegner den lokale kulhandlers lagerplads eller med andre ord, alt det, som vi ellers ville have passeret uden at bemærke det, men som på modellen er lige netop det der sætter prikken over i-et. Udformningen af spornettet viser vi lidt ekstra opmærksomhed, det endelige resultat skulle ikke gerne minde om en portion spaghetti, der er faldet på gulvet, men selv om vi ikke har en hel tennisbane til vor rådighed, så kan det lade sig gøre at bygge en station på mindre plads, uden at det skader helhedsindtrykket og alligevel tillader os at udføre de rangerbevægelser, som er nødvendige for stationens betjening.

Næste punkt på programmet er størrelsesforholdet. Hvilken målestok bør man vælge? Dette er af stor betydning da vi ikke gerne senere skulle komme til at fortryde, men det er vanskeligt at råde, især da når man som jeg udelukkende har beskæftiget sig med spor nul og derfor mangler den fornødne erfaring til nøgternt at vurdere alle fordele og mangler ved de forskellige sporvidder. I det følgende må jeg derfor, desværre, nøjes med nogle få sammenligninger mellem spor HO og O, de almindeligst forekommende. Spor O optager fire gange så megen plads som spor HO og kan ikke anbefales anlagt i en to-værelses lejlighed, når der også skal være plads til resten af familien og få er da også de koner, som virkelig forstår værdien af vor hobby. Har man imidlertid plads, giver denne målestok de bedste muligheder for en gennemført detaillering af anlæg og rullende materiel. Uheldigvis findes der i handelen ikke meget i form af løsdele som f. eks. hjulsæt, motorer og lignende, til gengæld er det en herlig sport at gå på jagt efter materiel, som var tiltænkt andet formål, men som også kan finde anvendelse ved modelbane-bygning. Et enkelt eksempel herpå er de motorer, som trækker automobilvinduesviskere og lige netop er den motor, som giver f. eks. en E-maskine den trækraft, som forventes af dette køretøj.

Skulle man imidlertid trods disse ikke synderligt opmuntrende oplysninger stadig foretrække at begynde som modelbanebygmester i spor O, men savner det fornødne lokale,

så find den nærmeste modelbane-forening, i tilgift til det arbejde som foreningen allerede har udført, træffer du ligesindede, der gerne øser ud af erfaringens kilde.

Spor HO fylder som allerede nævnt langt mindre end sin storebroder og er derfor ideel til hjemmebrug. Mangfoldige er de, næsten Storm P.-agtige, metoder, som tages i brug for at have en modelbane ved hånden og alligevel, til daglig, at kunne benytte lokalet til dets oprindelige formål. Spisebordspladen vendes, en sindrig snoremekanisme sænker en plade fra loftet, klædeskabsdøre løftes af og lægges på bukke, o.s.v., alle afslører de en miniature-jernbane, og hvad spor nul mangler af hel eller halvfabrikata har den anden til gengæld i overflod, et fristende udbud af sådant findes i alle "hobbyforretninger", ja så tillokkende endda, at køphesten meget let risikerer at blive et udtryk for en velspækket tegnebog end egentlig egen fingersnilde, og det var vel ikke meningen. En modeljernbane er ikke noget man planlægger at fuldende inden for et bestemt tidsrum, men en varig fritidsinteresse, hvor udbyttet ikke måles i det færdige anlæg - det som tæller, er de fornøjelige stunder, man beriges med gennem arbejdets udførelse.

Punkt tre burde være en omtale af værktøj og teknik, det område som er det store problem for den, som i det daglige kun har fyldepen og indpakningspapir i hånden. Loddekolbe, boremaskine, snittappe, bakker og drejebænk forekommer en at være sære og ukendte væsener, men vi må gøre dem til vore venner, for de kan ikke undværes, og tro mig inden længe falder de lige så naturligt og velkomment i hånden som et glas iskoldt øl på en varm sommerdag.

Imidlertid er det mere praktisk at nævne værktøj under kapitlet "Bygning af rullende materiel" efterhånden som vi får brug for det, men da det er uoverkommeligt i et enkelt nummer af "Signalposten" at omtale dette, agter jeg i de efterfølgende numre at bringe diverse byggeanvisninger og lignende.

Opskriften på en modeljernbane er hermed, omend i meget grove rids, udtrykt i det foregående, tilbage er så kun at tage bestemmelse om, hvilken bane det skal være. DSB er i reglen den foretrukne, men glem ikke, at der også er noget der hedder privatbaner. Sidstnævnte ofte af en egen charme og med sine små maskiner og korte togstammer velegnede, hvor pladsen er kneben, dog bør man samtidig omhyggeligt undersøge, om der i handelen findes anvendeli-

ge løsdeler og tegninger og så selvfølgelig indrette sig derefter. (Husk i denne forbindelse DMJKs store tegningsarkiv).

Nu er det ikke min agt i alle enkeltheder at beskrive opbygningen af en modelbane og har derfor blot nævnt det, som man ofte i sin iver efter at komme igang, er tilbøjelig til at overse eller uvidende om, men for den, som har lyst og mod på opgaven, kan det anbefales at læse de modelbaneblade og den litteratur, som findes, alle behandler de emnet til bunds, Signalposten burde bringe en for-tegnelse over disse.

Sluttelig vil jeg foreslå, at man etablerer en "Lærernes Brevkasse" for derigennem at få ventileret spørgsmål af interesse.

"Adam", DMJK.

---

#### NEDLAGTE BANER

Af A.Gregersen, DMJK

I de senere år er det som bekendt gået hurtigt med at nedlægge urentable - eller rettere - lidet benyttede baner og det kunne måske have interesse at se lidt nærmere på disse baner, og hvad de i sin tid betød for deres opland.

I de følgende år vil en del småbaner blive nedlagt, idet både deres spor og skinnebusser er udslidte og gods-transporten er meget ringe - men slet så galt, som visse motorfolk spår, vil det nok ikke gå - tænk blot på forfatteren og chaufføren Th. Olesen-Løkken, der omkring 1923 i en bladpolemik "Banen - Bilen" hævdede, at om 25 år - det vil sige ca. 1948 - ville der her i landet kun være een bane, nemlig Helsingør-København-Gedser med et persontog i timen København-Klampenborg, og over den øvrige strækning 2 hurtigtog og 1 - 2 godstog daglig. - Det er gået lidt - bare lidt - anderledes, heldigvis. Men til sagen.

#### AMAGERBANEN

Den 12,0 km lange strækning åbnedes 17. juli 1907 og gennemløb et tæt befolket opland med en del industri og

store gartnerier. Banen fik hurtig stor betydning og er vel den privatbane, der pr. km. har befordret det meste gods og de fleste rejsende.

	<u>tog.km.</u>	<u>rejser</u>	<u>person.km.</u>	<u>t.</u>	<u>t.km.</u>
	(i tusinder)				
1908/09	97,4	304	2.703	34	223
1918/19	100,2	973	8.027	197	777
1928/29	164,5	624	5.808	75	260
1937/38	64,2	94	909	67	292
1944/45	91,4	1.473	9.351	171	715
1953/54	5,9	-	-	113	234
1959/60	7,0	-	-	148	229

	<u>rejser</u>	<u>person.km.</u>	<u>t.</u>	<u>t.km.</u>	<u>år</u>
	(i tusinder)				
Max.	1.473	9.351			1944/45
Min.	94	909			1937/38
Max.			197	777	1918/19
Min.			34	190	1909/10

### Persontrafikken

"Amagerkanerne" brugte først og fremmest banen til erhvervskørsel (nordgående morgentog og sydgående sene eftermiddagstog), men også til indkøbs- og forlystelsesrejser til København, derimod har den lokale trafik mellem stationerne indbyrdes altid været ret ringe. For Københavnerne blev banen mest benyttet til udflugtsrejser til Dragør, Kastrup og Lufthavnen, selvom der også var nogen erhvervskørsel. Til omkring 1920 var banen enerådende på Amager, men de omkring 1920-1921 oprettede busruter fra Sundby til Kastrup og Dragør blev hurtigt mærkbare. (Der havde dog i en del år kørt hestebus Sundby-Dragør). - Man kæmpede bravt, dels ved motorisering, dels ved forøget toggang - men til ingen nytte. Den 1. april 1930 overtog AB busruterne og forbedrede dem betydeligt, samtidig nedsattes togtallet fra 36 til 18 dobbeltture. I 1932 ophævedes II. kl. (og samtidig postbefordringen) og i 1933 indstilledes persontrafikken helt på søn- og helligdage i vinterhalvåret. 1. april 1938: Persontrafikken indstilledes og stationen ved Amagerbrogade blev afhændet. På grund af krigen genoptoges persontrafikken 6. maj 1940 og der opret-



tedes en interimistisk station ved Amagerbrogade. I 1944/45 havde man - paradoksalt nok - den største persontrafik i ABs historie. - - Persontrafiken indstilledes atter den 1. september 1947.

### Godstrafiken

Allerede da banen blev åbnet var der en del industri i Kastrup og der kom hurtigt flere og større virksomheder. Langs banen oprettedes nye betydelige virksomheder, der blev betjent ved anlæg af godsstation og sidespor (f.eks. Syrevej, åbnet 1908). Godstrafiken kulminerede i 1918/19, lastvognskørslen og de dårlige tider i efterkrigstiden halverede i løbet af få år ABs godstrafik. - II. Verdenskrig gav dog et kort opsving. Regelmæssig godskørsel syd for Tømmerup ophørte 1. april 1938. 30. april 1957 nedlagdes Tømmerup-Dragør og 15. juni 1957 også Kastrup-Tømmerup. Efter II. Verdenskrig er der igen sket en stærk stigning i godskørslen, dels til industrien mellem Amagerbro og Kastrup og dels til Benzinøen, hvortil der blev anlagt et spor i 1935. Det har dog først i de sidste 10-12 år fået nogen større betydning.

### Driftsmateriel

Damploko: Ved åbningen havde man 3 små 0-B-0 T, meget moderne med Heusinger-styring, overheder og Turbo-dynamo, nr. 1-3. Året efter anskaffedes et 4. loko af samme type. Alle fra Nydquist. Nr. 5 0-C-0 T fra Nydquist- anskaffet 1915 var en hårdt tiltrængt forøgelse til den stærkt stigende trafik, ligeledes nr. 6 - også 0-C-0 T - købt brugt i 1916 af ing. Werner. Dette entreprenørloko (1910 Krauss) måtte forsynes med førerhus, før det kunne sættes i drift. Det blev ABs godstogsloko indtil det i 1956 blev erstattet med et dieselloko. Nr. 7 - 1-C-0 T - købt i 1931 fra VØ og videresolgt til NPMB i 1938 var en kraftig, men uheldterlig maskine og aldeles uegnet til baglænskørsel.

Nr. 1-5 udrangeret i 1930-36-59-52 og 56 og nr. 6 benyttet vist ikke mere.

M 1: En lille 2-akslet motorvogn (75 Hk) med 50 pladser, købt 1923, forsynet med ny motor i 1944 (fra en omnibus), udrangeret 1948.

M 2: Svenskbygget dieselloko fra 1924 (150 Hk), anvendt i persontogene. Udrangeret i 1948.

Ny M 1 købt i 1950 MAK, 250 Hk har siden anskaffelsen bestridt næsten al ABs godstrafik. Under II. Verdenskrig

måtte man leje loko, bl.a. HFHJ 4 (1-B-1 T), SKRJ 2 (1-B-0 T) og LB 3 (1-C-0 T). Sidstnævnte blev beskiltet AB 4. Desuden kørte DSBs F-loko godstog til Kastrup.

Personvogne: A 1-2: III.kl. bogievogne, solgt til OHJ i 1948, (222-223).

B 1-6: 2 ax midtgangsvogne.

Bc 1: 2 ax midtgangsvogne. II/III, købt brugt i 1918.

C 1-2: 2 ax midtgangsvogne oprindelig åbne, 1924 lukket og forsynet med varme og tryklufsbremse (påhængsvogne for M 1).

D 1-2: Oprindelig II.kl. og post, i 1932 ombygget til III. kl.

E 1-2: Rejsegodsvogne med åbne perroner, den ene vogn anvendes som stykgodspakhus.

Godsvogne: Man anskaffede 6 lukkede og 23 åbne vogne. I 1916-17 blev 10 af de åbne forsynet med en "overdel" og med "spidst" tag (kører som litra I).

De åbne godsvogne er ofte blevet anvendt som bænke-vogne.

I sommeren 1928 kom jeg en del i Kastrup, der var da 3 stammer i brug på hverdage:

I: M 2 + 1A + 1D kørte næsten uafbrudt (med ca. 1½ times mellemrum), dog således at et par morgentog og senere eftermiddagstog kørtes af loko 5 + 1A + 1D + 4B + 1E.

II: M 1 + 1C (efter behov) kørte 2-3 morgen- og eftermiddagstog + nogle enkelte ture midt på dagen og om aftenen.

III: Et af loko 1-4 + 1A + 1D + 1B eller C + 1E et par rundture morgen og eftermiddag. Disse loko afløste også loko 5 eller M 2, medens de var til eftersyn og klarede sig godt, selv i de store tog.

Loko 6 kørte godstog.

Loko 7 anvendtes nærmest til søndagskørsel (særtog til Lufthavnen).

Trods sin lidenhed i km har AB betydet uendeligt meget for sit opland - og den har forstået at indrette sig og omstille sig. Amagers vidt forgrenede bus-net viser det tydeligt. - S-tog til Amager - det kan AB ikke klare alene - og tilsyneladende har det også for andre og større institutioner været for stort et problem - vil vore børnebørn opleve det?

(fortsættes)

fortsat fra side 18

Måndag d.25/3 1963. Om aftenen åbent hus på klubanlægget, hvor der bl.a. arrangeres køreplanskørsel.

Nærmere program for dagene 23/3, 24/3 og 25/3 1963 indeholdende tillige oplysninger om priser, tilmeldelser etc. for de ovenfor nævnte arrangementer, vil blive udsendt som særnummer af "Signalposten", såsnart programmet er endeligt fastlagt.

Mikkelsen, DMJK.

### SLAGELSE MODEL-JERNBANE KLUB

Onsdag d.20/2 1963. Medlemsmøde på Missionshotellet, Banegårdspladsen. Vi ser på årets høst af billeder bl.a. lysbilleder fra kongressen i Hamborg.

Lørdag d. 9/3 1963. Kørsel på anlæget kl. 14,00. Alle medlemmer med venner m.v. er velkomne.

Lørdag d.27/4 1963. Den årlige generalforsamling er bestemt til lørdag eftermiddag d. 27/4. Nærmere derom vil fremkomme senere.

P.E.J., SMJK.

### MODELJERNBANEKLUBBEN H.O., København.

Klubben har i februar måned d. 6. haft almindelig mødeaften og d. 13. besøgt modelbanen, Lille Strandstræde.

Onsdag d.20/2 1963: Generalforsamling hos formanden.

Onsdag d.27/2 1963: Almindelig mødeaften.

Stærmose, Mjk. HO.

### SAMMENSLUTNINGEN AF DANSKE MODELJERNBANEKLUBBER OG JERNBANEVENNER.

Søndag d.24/3 1963. Ekstraordinær generalforsamling. Nærmere oplysninger om tid, sted og dagsorden vil fremkomme senere.

DANSK JERNBANE KLUB.

Søndag den 10/3 1963. Udflugt til Holbæk Privatbaner. Vi skal prøvekøre det nye skinnebusmateriel til HTJ m.m. og slutter med at besøge værkstederne i Holbæk.

Mandag den 18/3 1963. Foredrag om "Fugleflugtslinien" af en ingeniør fra DSB som optakt til

Søndag den 21/4 1963, hvor der arrangeres udflugt ad "Fugleflugtslinien" til Rødby Færge.

Nærmere om arrangementerne fremkommer senere.

AdresseændringerDANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Adressen for medlem nr. 2, William Bay, bedes ændret til Byfogedvej 17, Randers, telf.: (064) 27883.

Adressen for medlem nr. 67, T. Kronholt, bedes ændret til Bülowsvej 48 A, II.tv., Kbhn.V., telf.: 35.64.18.

Adressen for medlem nr. 327, H. Kappelgaard Mikkelsen bedes ændret til St. Kongensgade 48, Kbhv. K., telf.: Pa. 4826 og 4314.

Adressen for medlem nr. 380, Jørgen Henneke, bedes ændret til Bernstorffsvej 3, I., Odense.

Nyt medlem nr. 382, ingeniør E. Hjorth, Lehwaldsvej 3, IV, a., Lyngby.

Nyt medlem nr. 383, Preben Nørgaard, Fortunvej 75, Charlottenlund.

Mikkelsen, DMJK.

Næste ordinære nummer af "Signalposten"

forventes udsendt medio marts og stof til dette nummer bedes sendt til redaktionen (enten Hermind, Lejre, eller et af bestyrelsens andre medlemmer), såsnart stoffet foreligger og senest d. 1/3 1963.

Udgivet af Dansk Model-Jernbane Klub, Nørrebro st., Kbhv. Ekspedition: F. Hermind, Lejre.