

MODELJERNBANEN

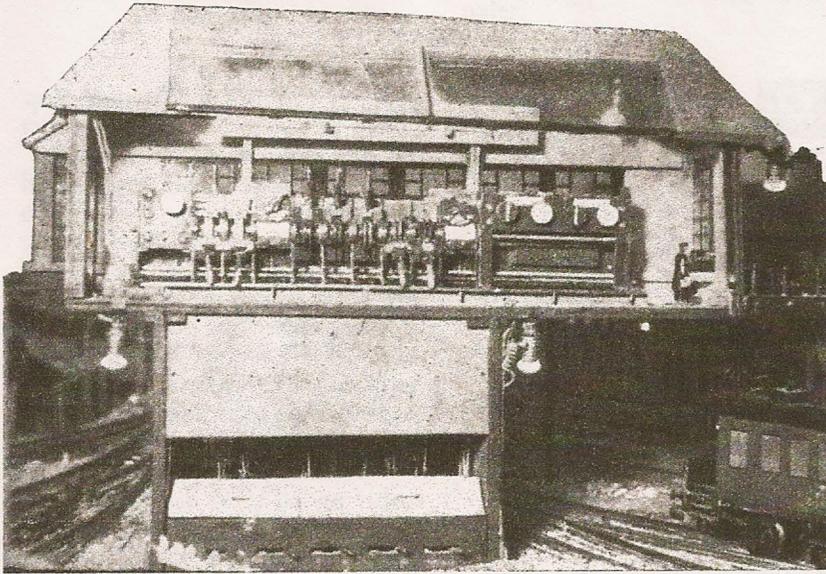
TIDSSKRIFT FOR JERNBANER OG MODELJERNBANER

OFFICIELT ORGAN
FOR DANSKE
MODELJERNBANE
KLUBBER

JANUAR 1951

NR. 1

3. ÅRGANG



Blokpost i Baunhøj.

Fra ganske lille har jeg interesseret mig for jernbaner, og derfor har jeg da også søgt min livsstilling i DSB's tjeneste.

Min interesse for faget er ikke blevet mindsket i tidens løb, selvom der ikke er alle de muligheder for frit initiativ, som jeg kunne ønske mig. I forbindelse hermed og da alle mænd jo har noget af »drenge« i sig, har jeg fundet afløb for fantasien i min hobby og kan her boltre mig af hjertens lyst.

Her er ingen steder at løbe mod en uigennemtrængelig mur, og man kan lade fantasien frit udfolde sig (indenfor de økonomiske rammer).

For nogle år siden fik jeg lyst til selv at bygge mig en jernbane og valgte at tage DSB som model. Altså startede jeg med at bygge nogle vogne af forskellig type og havde dem stående på en hylde på skinner. Siden anskaffedes et »Hornby« »2B« med tender. Imidlertid var dette ikke tilfredsstillende, og så gik jeg igang med et større byggeprogram og anlæg af en permanent jernbane i et kælderlokale i huset. Dette er 4×5 meter og er rammen om det i det følgende beskrevne anlæg, som siden er og vedblivende fortsættes udbygget.

På skitsen er anlægget beskrevet. Der findes som base en større bystation og en ret stor landstation.

Den store station hedder »Baunhøj H.« og den mindre »Nordby«.

Navnene er valgt af geografiske hensyn, idet jeg bor på Baunhøj, og den lille station ligger mod nord.

Baunhøj er anlagt således:

Den søndre side af lokalet er valgt til plads for »Baunhøj«.

- 1) Stationen består af: Hovedbygning og toiletbygning med togpersonaleværelse.
- 2) Blokpost: System Siemens og Halske-Schuckert.
- 3) Godsekspektion, beliggende i den ene side af godspladsen.
- 4) Remise med plads til 5 lokomotiver (motorvogn).
- 5) Kulgård og vandkran samt drejeskive.

Spornet: Foran hovedbygningen: spor 1 og 2, der begge kan befares gennemkørende i begge retninger samt spor 3, der er farlig togvej fra vest og ikke beregnet til gennemkørsel samt to personvognsspor (depotspor).

Godspladsen har 5 spor, der alle ender blindt, men forbundet med sporskifter, jfr. planen således at spor 1 er pakhusspor, spor 2 depot-

Modeljernbane i

Grenaa

Af

overtrafikass. W. M. Rosenvinge.

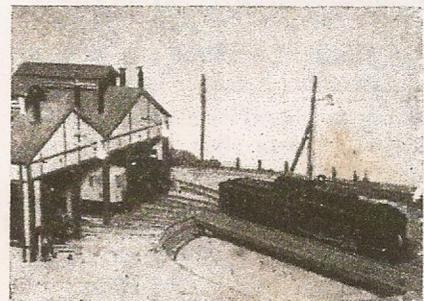
Overtrafikassistent Rosenvinge fra Grenaa giver her i korte træk en beskrivelse af, hvorledes han har opbygget sit store modelanlæg. Det er ganske interessant at se, hvad der kan fremstilles uden at ty til hjælp af fagfolk og hobbyforretninger, og at også urværkstog kan benyttes til modeljernbaner.

spor for pakhuset, spor 3 opstillingsspor for godstog, spor 4 alm. depotspor og spor 5 læssespor med enderampe, profilmål, kran, læssevej, siderampe og endelig kreaturfold.

Endvidere findes et maskinspor udgående fra godsspor 1 til drejeskiven og med forgrening derfra i 6 spor, hvoraf de 5 går ind i remisen.

Fra togvej 1 føres banen ud i hovedstrækningen i en kurve bagom remisen og derfra videre over en ubevogtet vej med vejkrydssignaler, der blinker ved togs passage og videre ud på en dæmning med en vejunderføring og videre til en kurve langs med en skov og ind til station »Nordby«.

Denne station har kun to hoved-



Remise med drejeskive i Baunhøj.

3 svelleskruer på hver ende af svel-
len.

Hovedstrækninger og hovedspor
samt maskinspor ligger i skærve-
ballast og øvrige spor i grusballast.
Kurver på strækningerne med na-
turlig overhøjde i yderskinne.

Der findes ligeledes de sædvan-
lige standsignaler og tavler m. v.
langs banen. F. eks.: kilometersten,
bremsetavler, faste hastighedstav-
ler og »GIV AGT« samt: farlige
spor. Blinksignaler mod landevej
og banestrækning. Blinket fås ved
strømslutning på et isoleret skinne-
stykke på begge sider af vejen og
strømslutningen sker ved togets kør-
sel over det pågældende skinnestyk-
ke. Blinket sker gennem et gammelt
vækkeurværk, hvis balance og an-
ker rører ved et stk. urfjeder, der er
indbygget i kredsløbet. Hele dette
urværk med kontaktsystem er gemt
inde i »lokomotivmesterens villa«,
der ligger i nærheden af remisen.

Landevøjene er lavet af grus ned-
lagt i kontorlim. Træerne ved veje-
ne er lyngbuske og enebærris m. v.,
lidt mos og lav. Banen er indhegnet
og forsynet med telegrafledninger.
Belysningen sker ved serieforbund-
ne lamper à 3,5 volt.

Transformatoren yder 20 volt.
Lysmasterne er bygget af små mes-
singrør loddet indeni hinanden og
ligner således de alm. anvendte
pladslamper. Selve lygtepælen er
altså positiv og en ledning indeni
røret negativ. Ledningerne fører
gennem bordpladen og er beliggen-
de på undersiden. Et fælles kon-
taktbord findes for hver station. Ly-
set kan således tændes for hver fase
for sig.

Hovedbygningen på »Bauchøj
H« har fire forskellige strømførin-
ger. Lys kan tændes: Kontorerne,

ventesale, lejligheder, 1. perron og
endv. 2. perron, blokposten, Gods-
pladsen, Godsekspektionen og re-
misen alle hver for sig. Lysene i
signalerne har alle 19 voltspærer
(Märklin HO).

Materiel.

Af trækraft findes p. t. loko: 1
stk. R-maskine, 1 stk. P-maskine,
1 stk. K-maskine, 2 stk. Hs-ranger-
maskiner og 1 Mo-motorvogn. Alle
er urværksdrevne.

Personvogne: 5 forskellige 4-aks-
lede CR, CM, CMK, AP, BMM. 1
3-akslet (CUK), 4 2-akslede (GU,
CV, CX, CXM).

Rejsegodsvogne: 1 4-akslet DJ
og 2 EH.

Postvogne: 1 DO, 1 DR.

Godsvogne: 7 alm. div. luk. og 2
IA; åbne: 1 PF, 1 PJ, 1 TF, 1 TD,
1 PJR, 1 PT, 3 DR, 1 PJS.

1 tankvogn »Shell« og en »Esso«
samt en syrevogn med krukker: ZS.

Under bygning findes en S-ma-
skine og en D-maskine samt nogle
HD-vogne. Senere er påtænkt byg-
ning af flere specialvogne (kødvog-
ne og fiskevogne m. v.).

Målene er ikke fuldt standard-
mål, idet de vil være for store i 45-
del og derfor er de afkortede lidt og
holder ca. en 55-del i stedet for.

Vangerne er af profiljern (blik),
og det meste er lavet af dette mate-
riale. Akselkasserne er støbt af tin,
fjedre er lavet af flere lag små blik-
stykker og samlet i muffe (som rig-
tige fjedre). Ophængning i fjeder-
stroppe af messing.

Næsten alt er nittet sammen.
Koblinger som DSB, men dog ikke
til at skrue. De nyere modeller har
bremseklodser og trykluftledninger.

Alle vognene har slutsignalhol-
dere og signalskiveholdere.

Ventiler til tagene af forskellige
typer er ligeledes støbte. Vognkas-
serne til personvognene er lavet af
blik eller aluminium og til godsvog-
nene af krydsfinér. Tagene af zink
eller blik eller aluminium.

Pufferne er dels lavet af nitter
eller små tagpapsøm i hylster. De er
dog ikke fjedrende.

Alle håndtag eller holdestænger
er af tække-tråd eller messing-tråd,
smedede og hulborede og sat på
med små messingstifter eller nittet
på.

Materiellet er malet som DSB i
farver og påskrift.

Af foranstående fremgår, at der
her er muligheder for at køre på en
meget interessant måde, og man er
i stand til at kopiere vore DSB-tog i
forskellige sammensætninger. Det
vil sige, at man kan køre efter tog-
planerne og foretage den rigtige op-
rangering, hvilket efter min mening
er det mest interessante ved den
færdige jernbane.

Det er jo også en fornøjelse at
projektere et anlæg fra bunden og
at kunne lave det efter eget hoved,
således som man selv synes det er
praktisk.

Det er givet, at der skal en del
værktøj til ved fremstillingen af en
modeljernbane. En del af værktø-
jet må dog laves til sit specielle
formål.

Selv har jeg lavet en kombineret
maskine, der kan bruges til følgen-
de formål: savning med dekupe-
sav samt rundsav, drejning, hulbo-
ring og slibning.

Det er rart at kunne bore de ofte
meget små huller ved maskinkraft.
Hele maskinen trækkes af en ¼ hk
elektromotor.

Lidt om fornikling

De blanke flader af messing på
lokomotiver og vogne skal ofte som
forbilledet fornikles eller fortinnes.
Dette arbejde kan vi selv gøre for-
holdsvis let og billigt. Alt hvad vi
behøver, er et glaskar af en pas-
sende størrelse fyldt med et nikkel-
bad (metalsaltopløsning). I dette
hænger vi adskilt fra hinanden et
stykke rent nikkel som anode, og
den del, der ønskes forniklet, på 2
messingstave. Forbinder vi nu nik-
kelstykket med pluspolen og gen-
standen, der skal fornikles med mi-
nuspolen på et almindeligt lomme-

batteri, vil fine nikkelpartikler flyt-
te sig fra nikkelstangen og over på
genstanden. Forniklingen vil falde
forskelligt ud alt efter den forudgå-
ende behandling. Matte flader bli-
ver matte og polerede flader skin-
nende. Genstanden skal før fornik-
lingen renses for fedt, urenheder o.
lign. ved afkogning eller afvaskning
med kalkvand. Badet skal have en
mindstetemperatur på omkring 18°
C. og må holdes helt rent, da det
ellers bliver ubrugeligt. Til ophæng-
ning af anoden bruges bedst en nik-
keltråd, så der ikke kommer frem-
met metal i badet. Spændingen må
ikke være for stærk, ca. 3 volt, for
bedre at få nikkelpartiklerne til at

sætte sig fast. Strømmen ligger om-
kring 0,05 amp. pr. cm² flade-gen-
stand. Nikkelbadet køber vi bedst
hos kemikaliehandleren - drogisten,
eller også lave den efter følgende
recept: ½ liter vand hvori opløses
25 gr. nikkelsulfat, 10 gr. salmiak
og 1 gr. eddike- eller citronsyre.

Er denne metode for besværlig,
kan vi også fortinne genstanden.
Genstanden opvarmes i en gasflam-
me, medens den smøres med lodde-
fedt. Vi fordeler nu loddet jævnt
over det hele og tilsidst endnu i
varm tilstand gnider vi genstanden
over med en varm klud. Genstan-
den har da et tyndt mat nikkellig-
nende overtræk.