

**P/73**

# **projekt for modelbaneanlæg gb**

- en idé
- fra nørrebro til gb
- indretning af lokalerne
- forudsætninger
- anlægsbeskrivelse
- borde og landskab
- sporbygning
- elektriske anlæg
- drift af anlægget

**js & dmjk 1973  
signalpostens forlag**

## JERNBANEHISTORISK SELSKAB & DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Formand: P. Adamsen, Anemonevej 64, 2820 Gentofte. (01-33) GE 1177.

Sekretær: Terry Rasmussen, Spentrup alle 20, 2770 Kastrup. (01)513787.

Kasserer: Erik Juul-Pedersen, Sønderengen 53 A, 2860 Søborg. (01-79) SØ 2713.

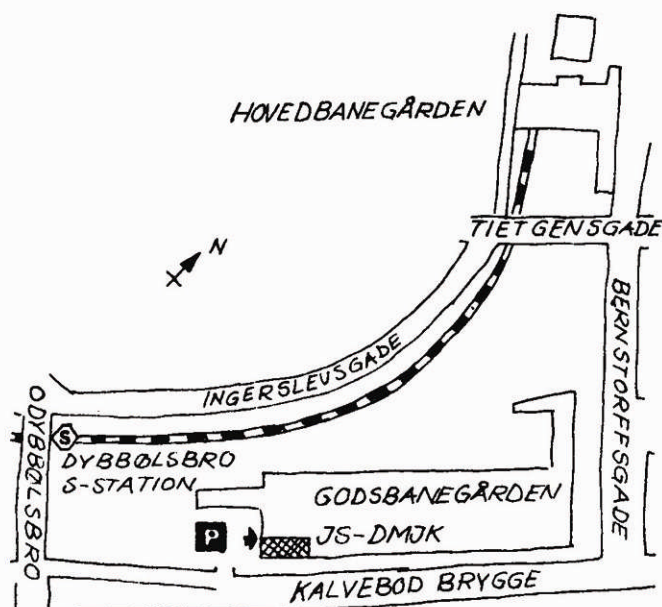
Modelbaneanlæg Godsbanegården (Gb):

Københavns godsbanegård, Kalvebod brygge 38 kælder J (se nedenstående kort). Post kan ikke sendes til denne adresse.

Byggeaften onsdag kl. 19.30-22.30.

Modelbaneanlæg Nørrebro: Nørrebro station, 2200 København N. Post til klubben incl. tegningsarkivet kan sendes til denne adresse.

Mødeaften tirsdag kl. 19.00-22.00.



Dette hefte er skrevet af Erik og Kaj Juul-Pedersen, udsendt på SIGNALPOSTENs forlag, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, og trykt hos Sven Jensen & Co., Brudelysvej 26, 2880 Bagsværd. August 1973.

### 1. EN IDE

Hvad er det mest fascinerende ved modeljernbanehobbyen? Er det planlægningen, hvor man skridt for skridt bygger banen op i hovedet og på papiret? Eller er det byggeperioden, hvor tankerne omsættes til virkelighed med værktøj i hænderne? Måske snarere det øjeblik, hvor det første selvbyggede lokomotiv ruller ud på den første tur. For slet ikke at tale om det store køreplansspil på det færdige anlæg, hvor ligesindede samles for at lade banens elementer virke som helhed.

Uanset hvad De svarer på ovenstående spørgsmål, tror jeg, at vi kan være enige om, at uden en grundig indsats i første fase - planlægningen - får man ikke det fulde udbytte af de øvrige.

En jernbanes eksistens betinges af det trafikgrundlag, som landskab, byer, befolkning og industrier udgør. Derfor må en planlægning af en modeljernbane starte med en beskrivelse af det tænkte landskab, og derpå kan så hænges alle øvrige egenskaber, som banen skal have.

Det er sjældent nødvendigt for private anlæg at nedfælde historien bag banen på papiret, men for en modeljernbaneklub - hvor 20-50 mand deltager i banens opbygning - kan det være fornuftigt at skabe et fælles grundlag for aktiviteterne i form af en skriftlig beskrivelse af det anlæg, der skal bygges.

Ideen med dette hefte er således at beskrive den bane, der skal bygges på Godsbanegården. Ikke således at forstå, at det hermed er slået fast i enhver detalje, hvad der skal laves i de kommende år, men mere som et mål, et grundlag for de beslutninger, som skal tages om banens endelige udformning. Samtidig håber vi, at heftet kan virke som inspiration for andre modelbyggere, som netop nu planlægger et anlæg.

### 2. FRA NØRREBRO TIL GB

Foreningen blev stiftet i 1938, og året efter begyndte opbygningen af et modelbaneanlæg i spor 0 (1:45) i lejede lokaler på Nørrebro station. Anlægget var stort set færdigbygget i begyndelsen af 1950'erne. Utilfredshed med banens udformning, mangel på beskæftigelsesmuligheder for medlemmerne, mulighed for at fo-

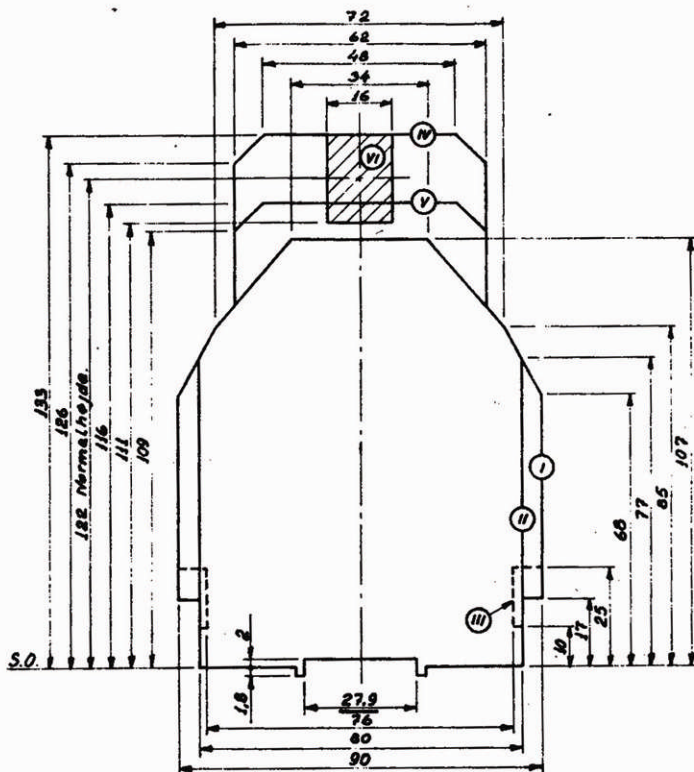




Fig. 1: København Gb set fra sydvest.

retage en murgennemrydning førte til, at man i slutningen af 1950'erne planlagde en ombygning af anlægget. Det blev dog aldrig realiseret, og i stedet blev der lagt arbejde i at bygge et udstillingsanlæg i 1963.

I 1970 afholdt Det europæiske Modeljernbaneforbund - MOROP - kongres i Danmark, og DMJU, hvoraf JS/DMJK er medlem, lod bygge et udstillingsanlæg på Teknisk Museum i Hel-



- I: Spor på fri bane, samt hovedspor på stationer.
- II: Sidespor, Havnespor, Privatbaner m. v.
- III: Perronforanker.
- IV: Normalprofil for elektrificerede baner.
- V: Profil for broer m. v. på elektrificerede baner.
- VI: Placering af køretråd.

Fig. 2: Fritrumsprofil.

singør. Materialer fra det gamle udstillingsanlæg blev anvendt påny, og JS/DMJKs medlemmer deltog aktivt i bygningen af udstillingsanlægget. Efter udstillingen blev de udlånte materialer returneret til klubben, og det lykkedes at leje 300 m<sup>2</sup> kælderlokale på Godsbanegården til opbygning af et nyt modelbaneanlæg.

I de forløbne år er lokalerne sat i stand, der er indlagt elektricitet, vand og varme og nu er opbygningen af de første borde til anlægget i gang.



Fig. 3: Midlertidig indretning af lokale 1.

### 3. INDRETNING AF LOKALERNE

De 300 m<sup>2</sup> kælder er fordelt på 5 lige store lokaler, nummereret 1-5 fra nord, se midtersiderne. Adgangen til lokalerne er til lokale 3. Det lå fra starten klart, at det ene lokale skulle indrettes til køkken, klublokale og bibliotek, og da lokale 1 var det eneste, hvori der kunne indlægges vand, er klublokalet indrettet i dette rum.

Lokalerne 2-5 skal rumme modelbaneanlægget. For hurtigt at komme igang med kørslen er det besluttet at udbygge lokale 3 og 4 helt, inden vi starter i lokale 2 og 5. En medvirkende årsag hertil er, at der er visse problemer i lokale 5 med indtrængende fugt. I lokale 2 bygges foruden modelbanen et 4,5 m langt værkstedsbord med 5 arbejdspladser. 2 af pladserne udstyres til el-arbejde med måleinstrumenter og svagstrømsudtag.



#### 4. FORUDSÆTNINGER

Ved planlægningen af en modelbane findes altid givne forudsætninger. Nogle vedrører lokalernes indretning og er nævnt i afsnit 3; dertil kan naturligt føjes ønsket om gode adgangsforhold til alle betjeningspladser (en gang på 40 cm bredde kan accepteres) og endvidere, at tilskuere skal have mulighed for at følge kørslen uden at forstyrre betjeningspersonalet fra en gang langs væggen ved indgangsdøren.

Teknisk skal banen være i overensstemmelse med klubbens standards, som blev udarbejdet i 1971. Som det vigtigste kan nævnes, at målestoksforholdet er 1:45 (spor 0), svarende til en sporvidde på 32 mm. Lokomotiverne drives elektrisk (kørespænding 20 V, jævnstrøm) med strømtilførsel gennem tredieskinne ved siden af sporet. Alt rullende materiel er forsynet med automatkobling.

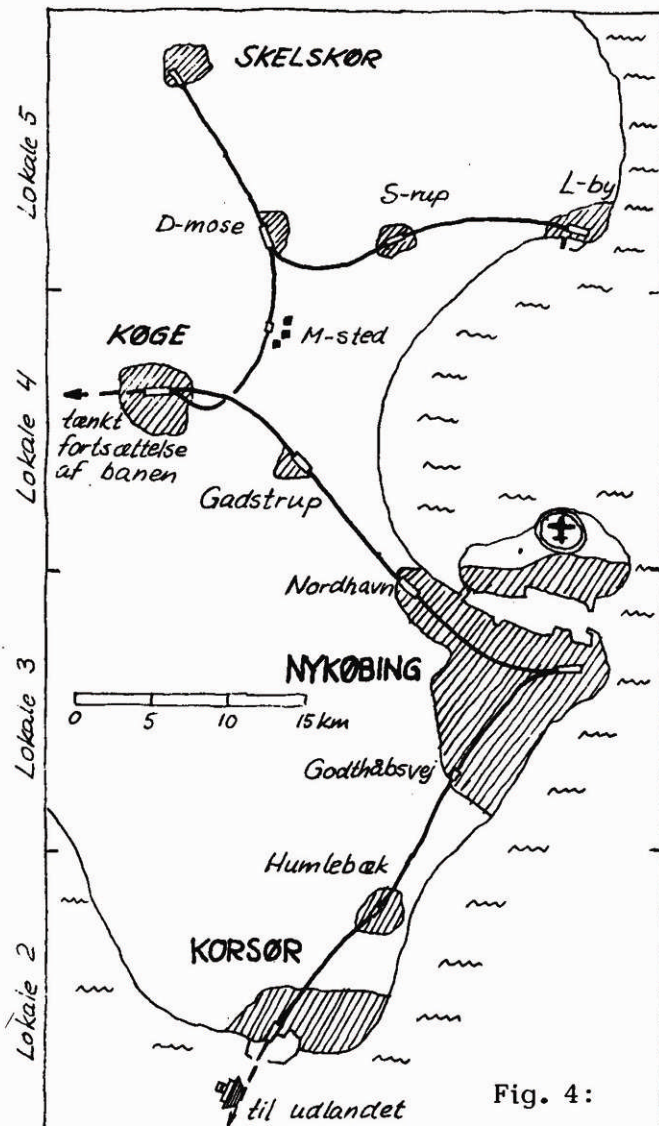


Fig. 4:

Indholdsmæssigt skal banen vise et bredt udsnit af dansk jernbanetrafik, d.v.s. såvel DSB som privatbane og evt. industribane samt færgedrift. Klubbens medlemmer skal have mulighed for at bygge modeller af praktisk taget alt dansk jernbanemateriel - fra det ældste til det nyeste og fremtidige - og se det i drift i nogenlunde naturlige omgivelser. Der findes ingen, der som jernbaneentusiaster har øjnene åbne for anakronismer, så derfor må nogle stationer bygges old-timer-agtigt og nogle helt moderne (og nogle midt imellem). En del af banen forberedes til elektrificering ved køretråd.

Kørslen på anlægget skal ske så virkelighedstro som muligt, d.v.s. efter en køreplan, og hvert tog køres af en lokomotivfører fra den ene endestation til den anden (lokomotivførerkontrol eller cab-kontrol). Det skal også være muligt at køre togene fra de enkelte stationer; dels af hensyn til rangering og dels for senere at kunne betjene anlægget ved sektionskontrol.

Det er vigtigt, at der er mulighed for meningsfuld beskæftigelse for alle, som er interesseret i at være med i kørslen, hvad enten det er 3 mand eller 20.

#### 5. ANLÆGSBESKRIVELSE

Denne beskrivelse skal give historien og landskabet bag banen og beskrive de enkelte baneafsnits faste anlæg. Mest indgående behandles Køge-Nykøbing-banen i lokale 3 og 4, mens beskrivelse og sporplan for lokale 2 og 5 må betragtes som skitser.

##### 5.1 ALMENT

Modellandskabets geografi ses på kortet, som viser et udsnit af en større dansk ø med sjællandsk præg (stednavnene er valgt, fordi de pågældende byers stationsbygninger er brugt som forbilleder for modelstationerne).

Øens hovedby er Nykøbing, sæde for administration og en betydelig handels- og industriby samt center for højere uddannelse. Landets første bane blev bygget i 1850'erne fra Nykøbing til Køge og senere forlænget ind i landet (ikke med på modelbanen). Køge er en mindre provinsby, men med en betydelig handel i kraft af det store opland. Landsbyen Gad-



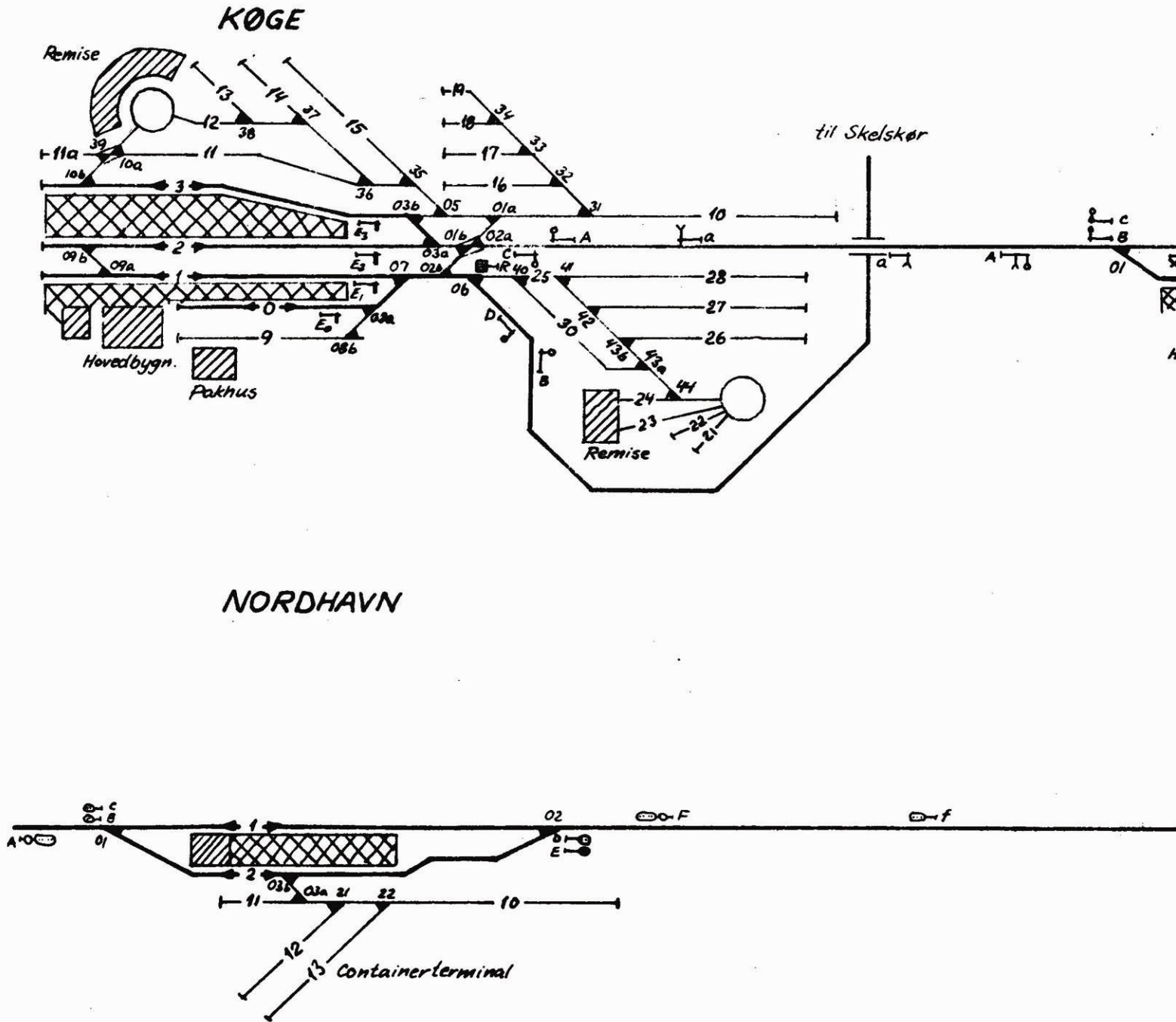
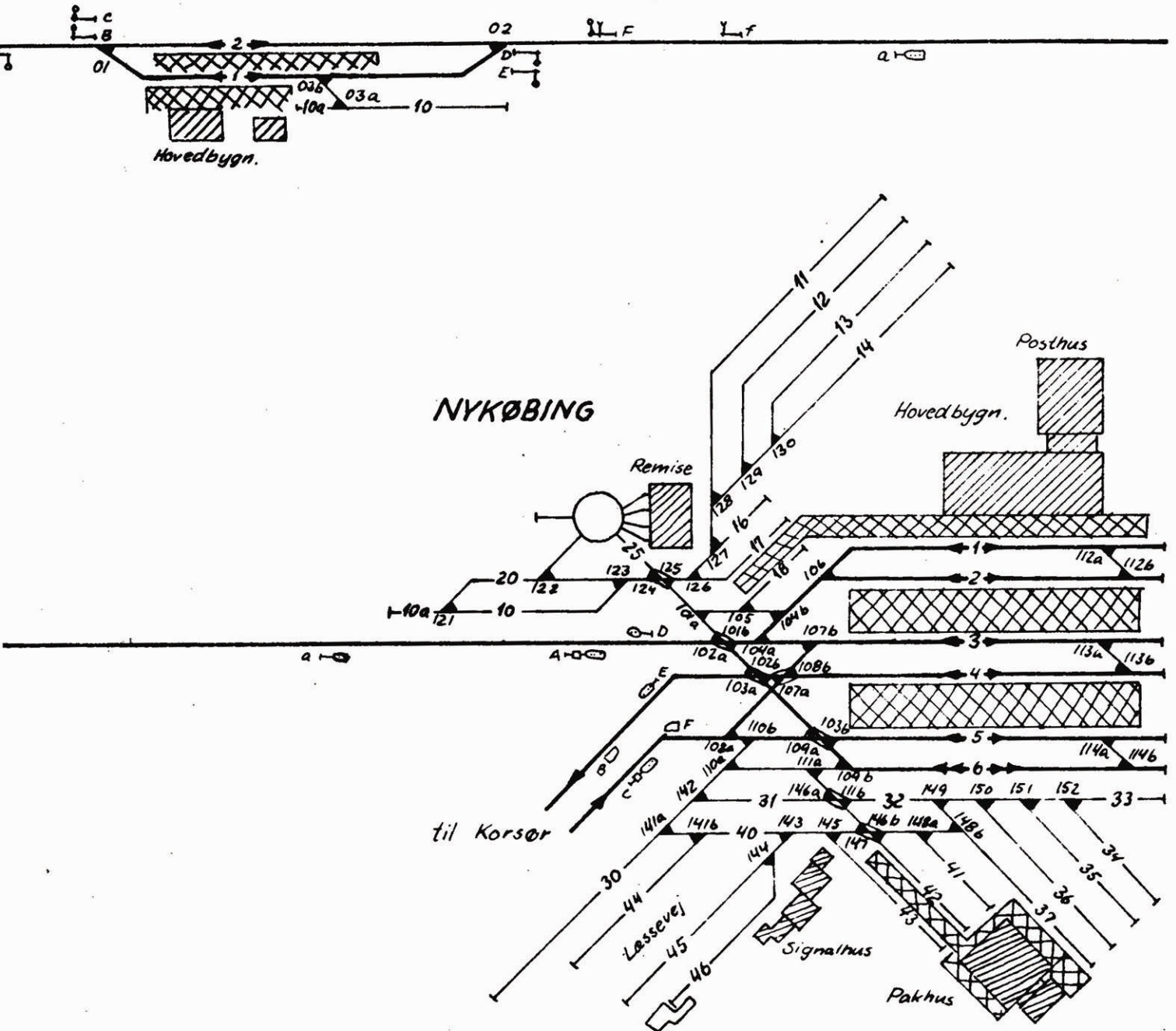


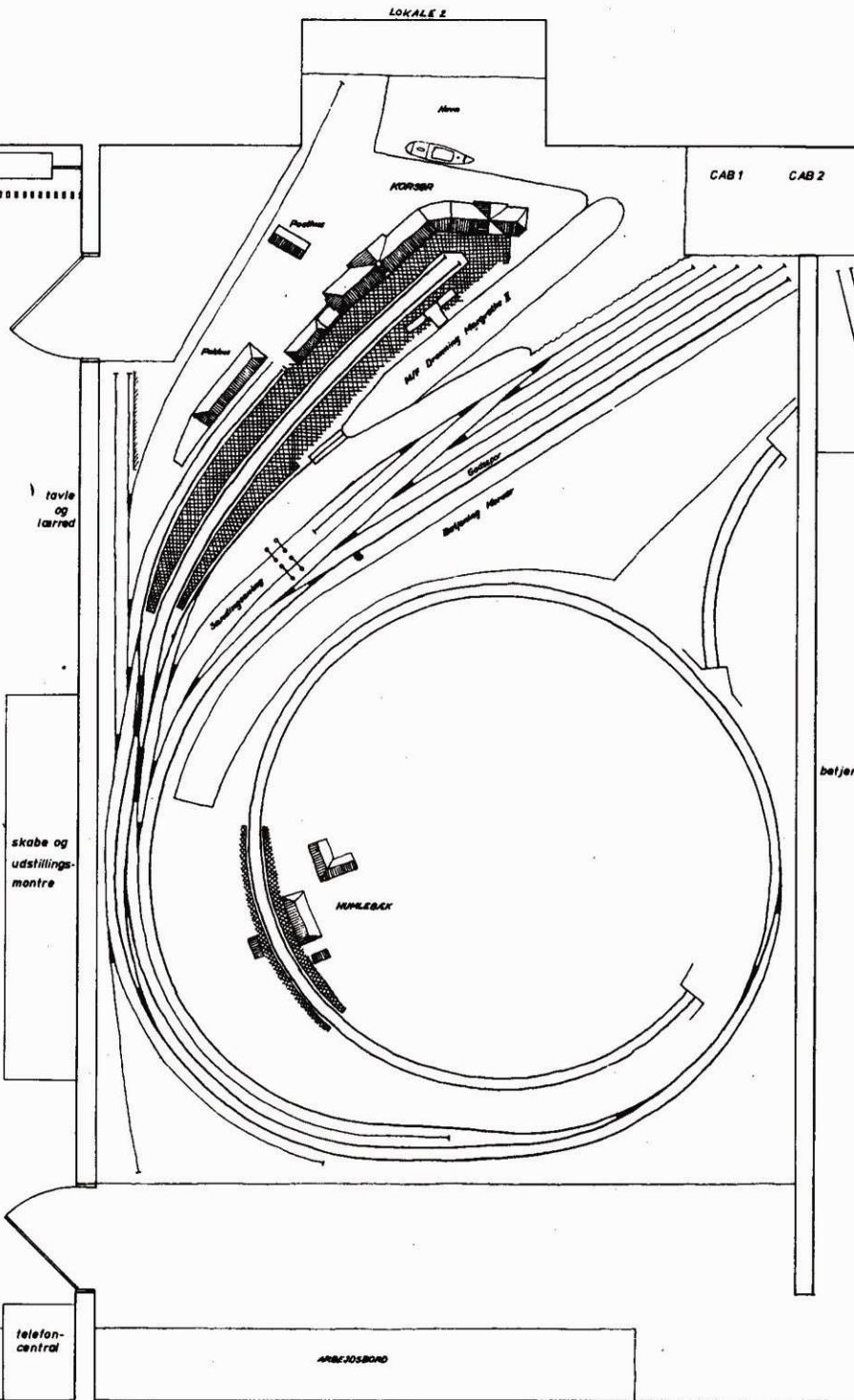
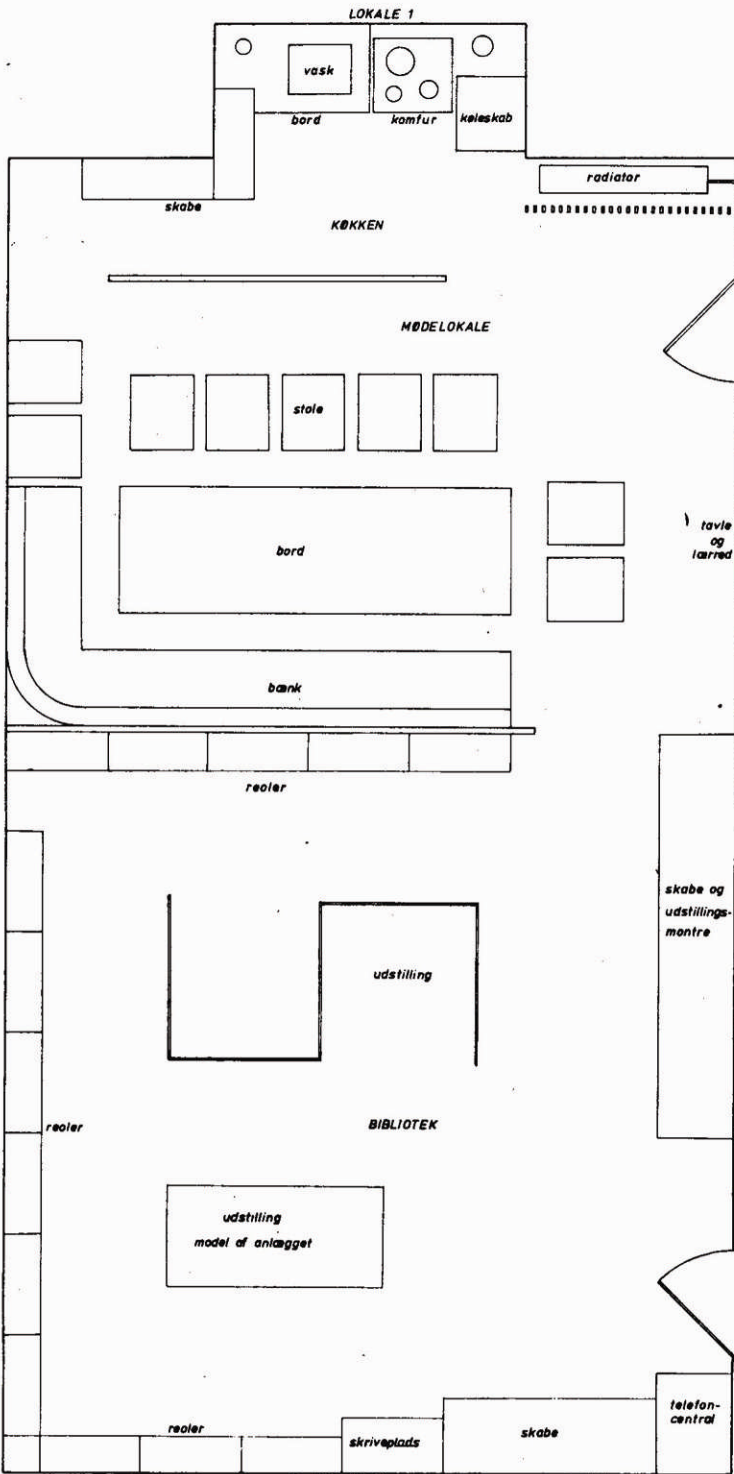
Fig. 5: Skematisk sporplan.



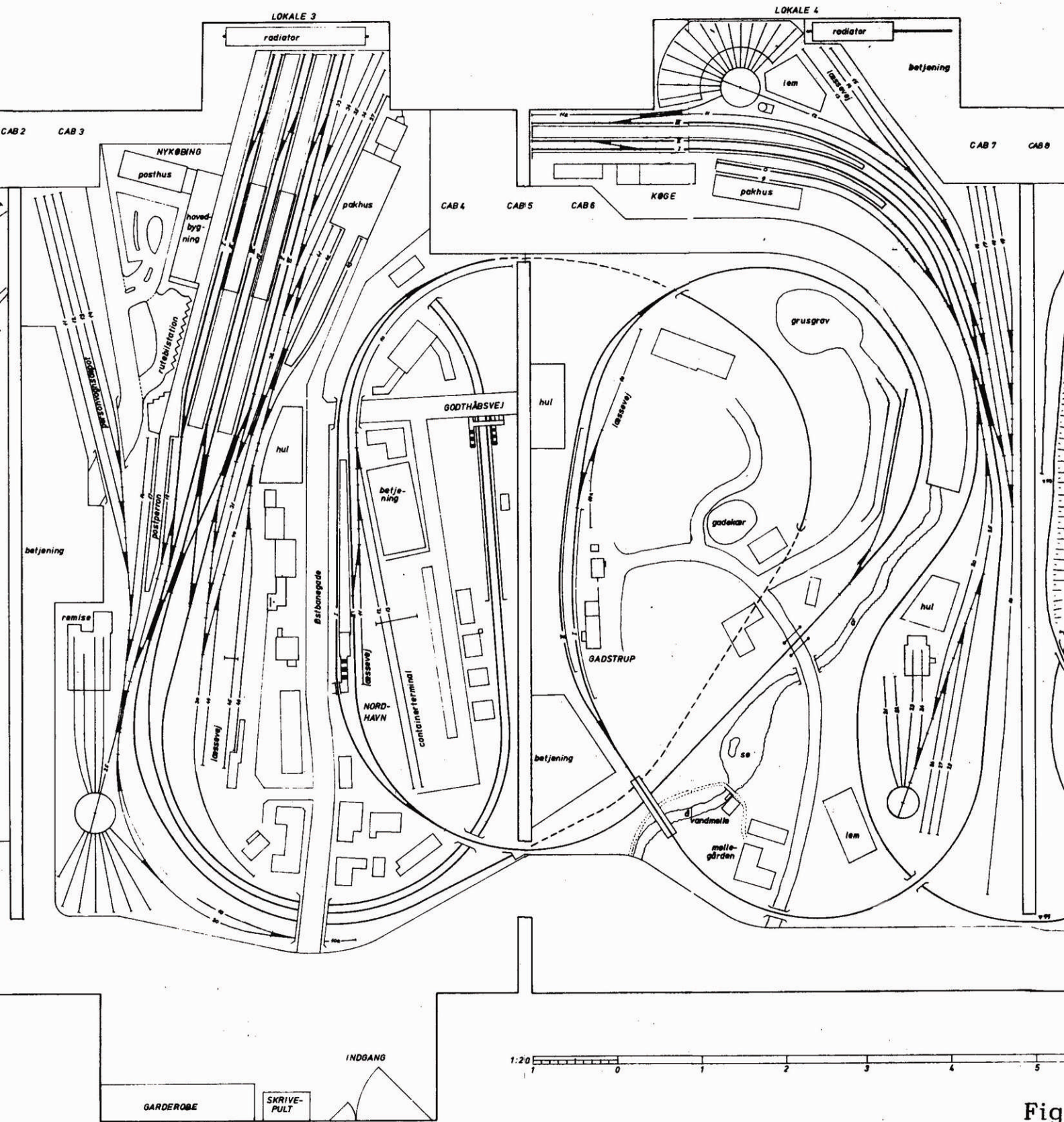
# GADSTRUP











Fig



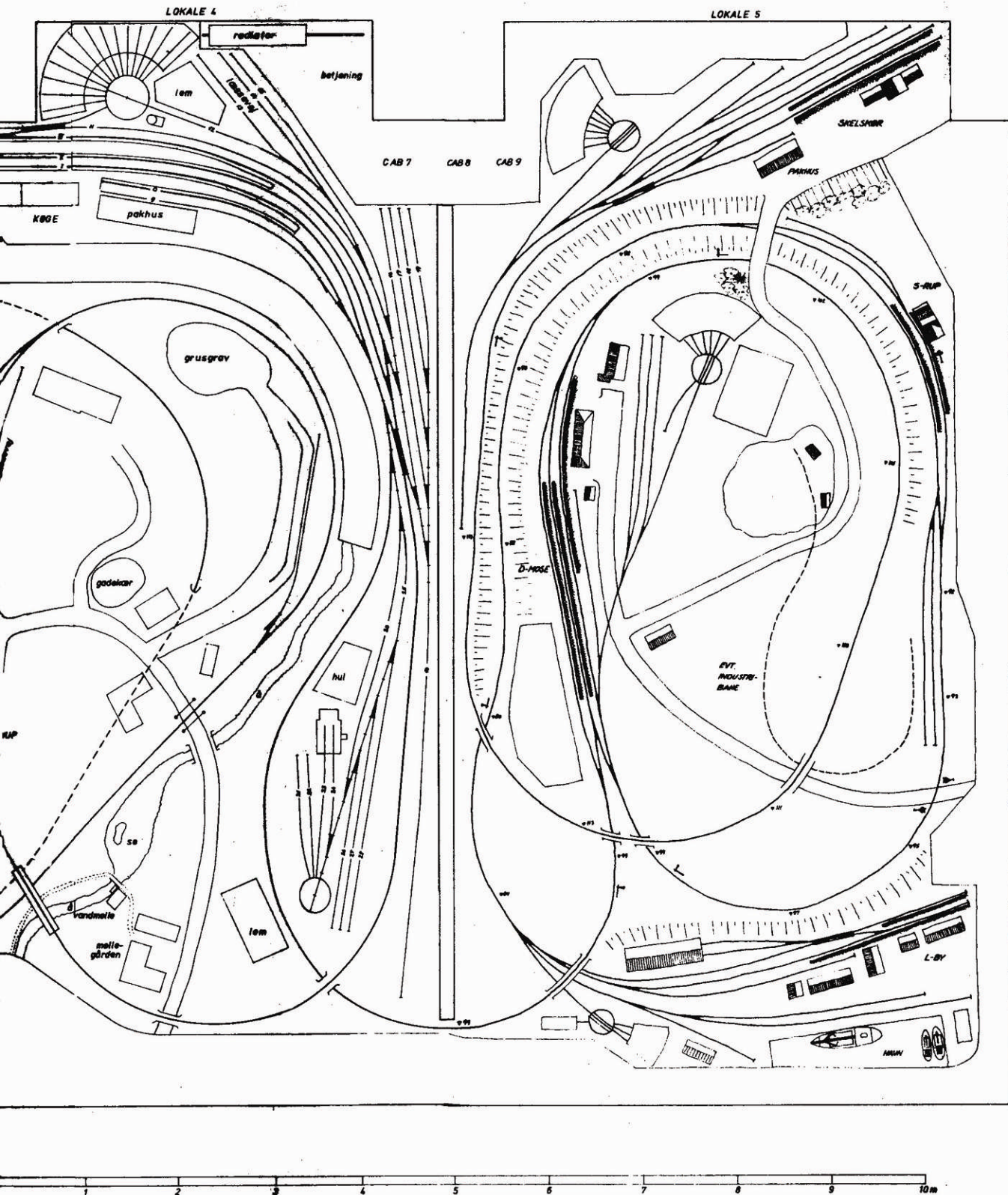


Fig. 6: Plan over lokalerne 1-2-3-4-5.



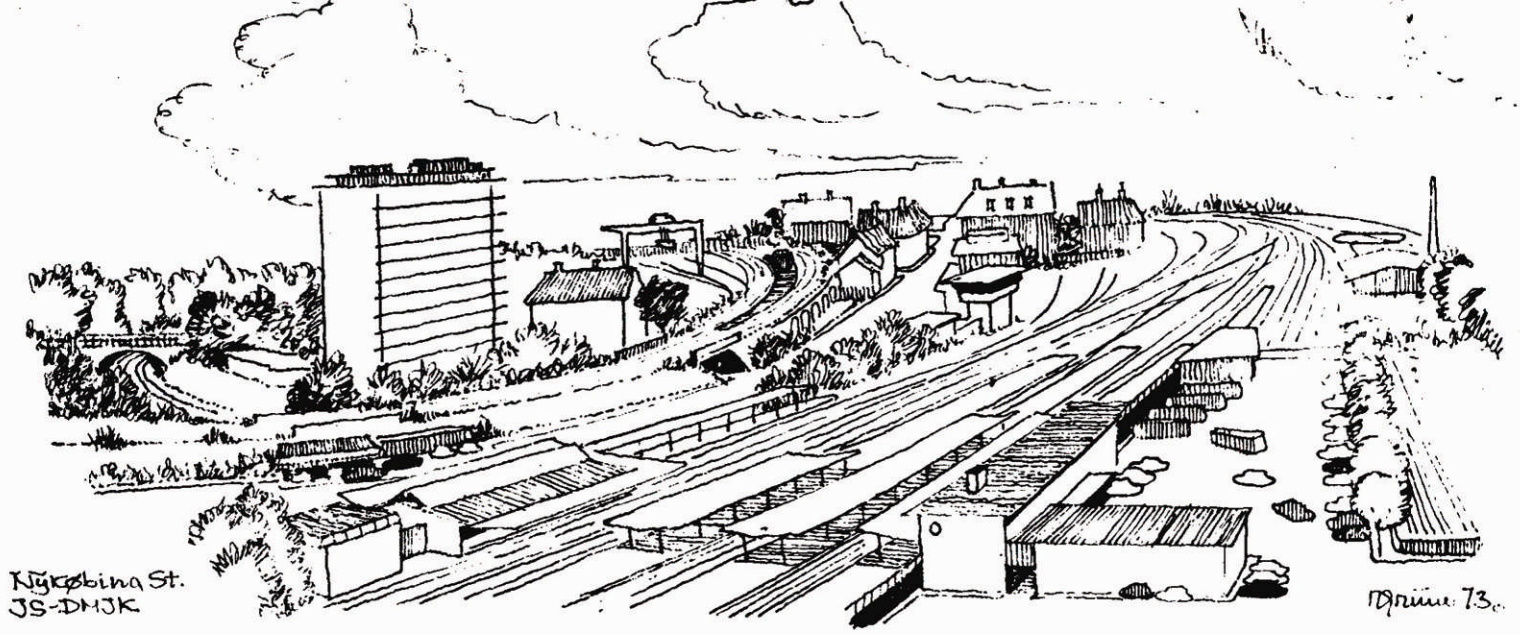


Fig. 7: Panoramategning over Nykøbing.



Fig. 8: Panoramategning over Gadstrup.

Facade mod jern: Gadstrup Sdplz



Fig. 9: Tegning af Gadstrup stationsbygning.



strup er endnu den rene idyl med gadekær og gamle huse, men vil sikkert inden længe blive kvalt af parcelhuse, beboet af folk med arbejde i Køge og Nykøbing.

I 1880'erne blev den lille købstad Skelskør forbundet med hovedbanen med en DSB-sidebane via D-mose, og få år efter byggedes privatbanen fra D-mose over S-rup til L-by. I L-by findes en mindre fiskerihavn, hvorfra der også finder udskibning sted af kalkprodukter fra kalkbruddet i S-rup. L-by er nu ved at blive kendt som turist- og badeby, og mange nykøbingensere bor fast i L-by om sommeren og rejser frem og tilbage mellem L-by og Nykøbing hver dag.

Omkring århundredeskiftet byggedes en bane fra Nykøbing langs kysten til Korsør, hvorfra der oprettedes færgeforbindelse til udlandet. Siden er Korsør vokset til en stor industriby og havnen udvidet adskillige gange. Mange folk med arbejde i Nykøbing og Korsør bor langs kysten og nødvendiggør entæt toggang mellem de to byer.

## 5.2. NYKØBING-KØGE BANEN

Banen er en første classes hovedbane i overbygning VII (60 kg skinner, træsveller) med max. hastighed 120 km/t Nykøbing-Nordhavn og 100 km/t Nordhavn-Køge (betinget af signalanlæg: fremskudte signaler kun 400 m før hovedsignal).

Nykøbing-Nordhavn området (lokale 3) er et bymiljø med tæt bebyggelse, mens Gadstrup-Køge området (lokale 4) er sjællandsk landskab.



Fig. 10: Nykøbing Fl. stationsbygning.

Nykøbings forbillede er Nykøbing Fl. og alle faste anlæg er hentet herfra. Således er hovedbygning med posthus, rutebilstation og forplads, pakhuis, signalhus med opholdsbygning samt remise med i fuld skala.

Nykøbing er anlæggets største station med 6 hovedspor (sp 1-6), som alle kan benyttes af Køge-banen, sp 1 og 2 udelukkende af Køge-banen, de øvrige også af Korsør-banen. Man kan undre sig over, at den enkeltsporede bane har adgang til flere spor end den dobbeltsporede, men det hænger sammen med driftsformen. På Køge-banen kører hovedsagelig lokomotiv (damp-)trukne tog, som har længere ekspeditionstid end den dobbeltsporede banes styrevognstog. Gennemgående tog, som rebrousserer, må benytte sp 3-5. Sp 5-6 anvendes af godstog.

Stationen er opdelt i en personside med betjeningen og en godsside mod Nordhavn. Personvognsudtrækket spor 10 kan nås fra alle hovedspor, og derfra er der adgang til opstillingsporene 11-14 for personvogne, 16(-17) for rejsegodsvogne og 17-18 for postvogne.

Maskindepotet rummer 4-8 damplokomotiver, og udenfor findes opstillingsplads til adskillige diesellokomotiver. Det er karakteristisk for moderne stationer, at remisepladsen er beskeden. Den dobbeltsporede bane har kun behov for enkelte opstillingspladser for diesel- og evt. el-lokomotiver.

Nykøbings godsside består af hovedsporene 5 og 6, hvorfra der er adgang til hovedudtrækket sp 30. Fra sp 30 er der via sp 31 og 32 adgang til 4 opstillingsspor 33-36. Gennem spor 40 nås pakhussporene 37, 42 og 43; samlet sporelængde ved pakhuis er 440 m, sv. t. ca. 20 vogne. Der er lagt vægt på, at få godplads ved alle pakhuse, idet stykgodsvognsløb er velegnede i model p.g.a. den korte omløbstid. Læssevejssporene vender samme vej som udtrækket sp 30, hvilket er upraktisk. Derfor er der tilvejebragt omløbsmulighed for sp 40 gennem sp 31 til rangerhovedet sp 41; længden af omløbssporet svarer til længden af læssevejsspor plus rangermaskine. Længden af læssevejsspor (ca. 6 m) er beskeden, men en forøgelse sker på bekostning af den bymæssige bebyggelse, som skal give lokale 3 liv.

Nykøbings sikringsanlæg skal være et moderne relæsikringsanlæg. I det hele taget skal stationen have et "rent" præg: ingen vognskure, kolonnehuse, svellestabler etc.



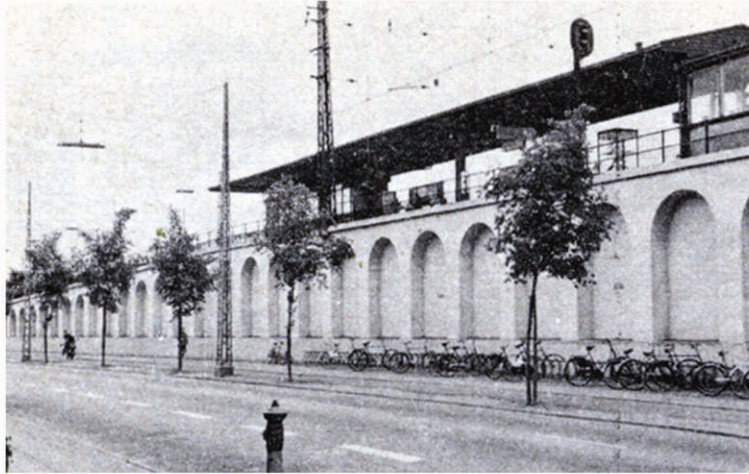


Fig. 11: Nordhavn station, støttemuren.

Nordhavn har Nordhavn st. som forbillede! Mod Nykøbing er der en støttemur ned til Østbanegade, som kommer fra anlægskanten ved indgangsdøren, går langs Nordhavn st. og ved Nykøbings signalhus går under Nordhavn, stiger og går over dobbeltsporet til Korsør ved cab 4, hvor station Godthåbsvej ligger.

Nordhavn har byområdets containerterminal (model Vasbygade). Når den er placeret på Nordhavn og ikke på Nykøbing, er det udfr ønsket om at skabe lidt ekstra kørsel. De fleste containere kommer fra udlandshavnen Korsør og må nu videreføres fra Nykøbing til Nordhavn i særlige tog.

Nordhavn har moderne relæsikringsanlæg med daglyssignaler. Det kan fjernstyres fra Nykøbing.

Mellem Nordhavn og Gadstrup findes en overkørsel med gammeldags bomme og klokkeklemte.



Fig. 12: Gadstrup station.

Gadstrups forbillede er Gadstrup. Typisk landstation i sjællandsk landsby med kro, mejeri, gadekær etc. Gammeldags sikringsanlæg med armsignaler. Stationen kan være ubetjent ("automatisk gennemkørsel").



Fig. 13: Køge stationsbygning fra gaden.

Køge er hovedbanens endestation og samtidig tilslutningsstation for sidebanen til Skelskør. Køge har 4 hovedspor 0-3, hvoraf sp 0 fortrinsvis benyttes af sidebanen. Pakhuset ved sp 9 ligger på gadesiden. Fra hovedudtrækket sp 10 er der adgang til alle hovedspor, et langt opstillingsspor sp 11 og fire korte sp 16-19. Sp 13-15 er læssevej. Stationen har en 14-sporet rundremise af almindelig type.

Sidebanen har sit eget lille opstillingsterræn sp 20-28. Forbilledet for remisen er Skelskør.

### 5.3. KØGE-SKELSKØR BANEN

Banen blev anlagt i 1880erne som en let, uindhegnet sidebane, og siden er der tydeligvis ikke ofret én krone på den. Her er indbegrebet af alt, hvad modelbaneentusiaster forstår ved sidebaneromantik.

Skelskør st. kan evt. anlægges, som den så ud ved åbningen, hvis klubbens historiske afdeling kan skaffe den nødvendige information.



## 5.4 PRIVATBANEN

Privatbanen slutter sig til Køge-Skelskør banen i D-mose, som har 3 hovedspor for at kunne afvikle krydsning på statsbanen samtidig med tilslutning på privatbanen. Privatbanens værksted og remise ligger i D-mose, kan evt. være model Hårlev.

I S-rup findes et par opstillingsspor til mere eller mindre faldefærdige vogne, som ikke benyttes i den daglige trafik. Sporene kan også anvendes til overlevering af kalkprodukter.

L-by er ren havneidyl med et par fiskekuttere i havnen og en coaster af ældre type. Privatbanen har en del transport af fersk fisk, så der er basis for at bygge specielle fiske-transportvogne, som kan indkobles i skinnestog.

## 5.5 NYKØBING-KORSØR BANEN

Denne bane skal vise det nyeste og mest moderne DSB kan præstere, og den skal bygges med så højt fritrumsprofil, at den senere kan elektrificeres med køretråd.

På mellemstationen Humblebæk skal man kunne se rester af overhalingsspor og læssevej, men tilbage findes kun et par transversaller af hensyn til venstresporskørsel samt et industrisidespor.

Korsør station er en moderne færgestation med en stor tresporet færge i lejet. Samtidig ses en del af havnen med et par handelskibe ved kajen.

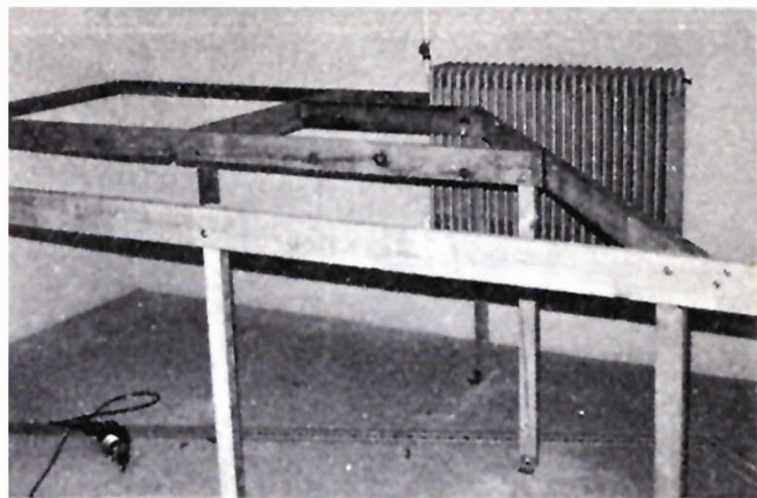


Fig. 15: Bordbygning på Køge station.

## 6. BORDE OG LANDSKAB

Bordkonstruktionen laves så simpelt som muligt bestående af en rammekonstruktion af træ (1x4") båret af bordben (taglægte).

Bordbenene er spændt fast i gulvet af hensyn til mulig påkørsel af rullefogne. Over rammekonstruktionen skrues 19 mm spåndex-plader på de steder, hvor der skal ligge spor, veje, åer eller i øvrigt er fladt terræn.

Landskabet mellem spånpladerne formes med galvaniserede jertråde (Ø 2-5 mm), som spændes ud mellem pladerne med 5-10 cm mellemrum. Jertrådene bindes sammen med tynd ståltråd og beklædes med kyllingenet. Over nettet spændes hessian og landskabet gives den endelige form med gips, afretningsmasse el.l. Til sidst kan dekoratørerne gå igang med maling, savsmuld, træer etc.

Denne landskabsbyggemetode har den fordel at den er hurtig og billig. Derfor kan vi dekorere også de dele af anlægget, som ikke fra starten får den endelige udformning.

## 7. SPORBYGNING

Som skinnemateriale anvendes 3,5 mm høje nysølvskinner. Skinnerne stiftes på træsveller (6x10x58 mm på højkant) så vi får sporrammer (fleksibelt spor) i 3 meters længder.

Ved udlægningen tegnes op på bordet, hvor sporet skal ligge og langsveller (2x10 mm) placeres på hver side af midterlinien. Derpå smøres lim oven på langsvellerne, og sporrammerne lægges på. Sporet sigtes ind, så det ligger smukt, og spændes midlertidigt fast til bordet ved hjælp af traverser, indtil limen er tør.

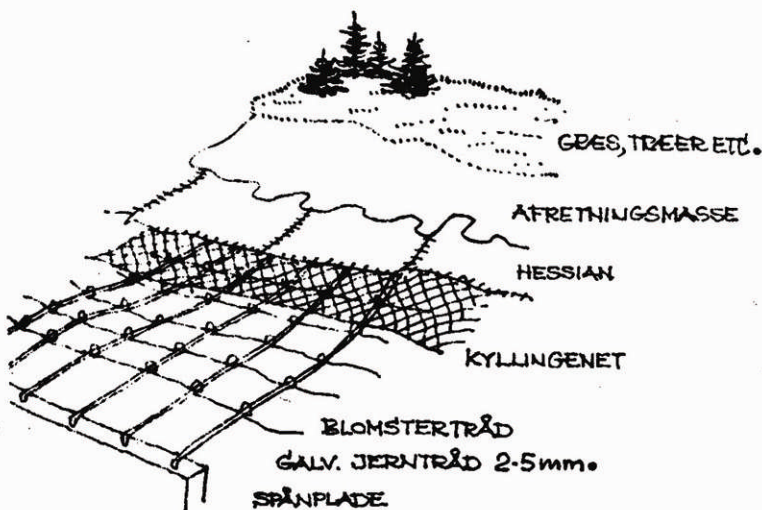


Fig. 14: Landskabsopbygning.



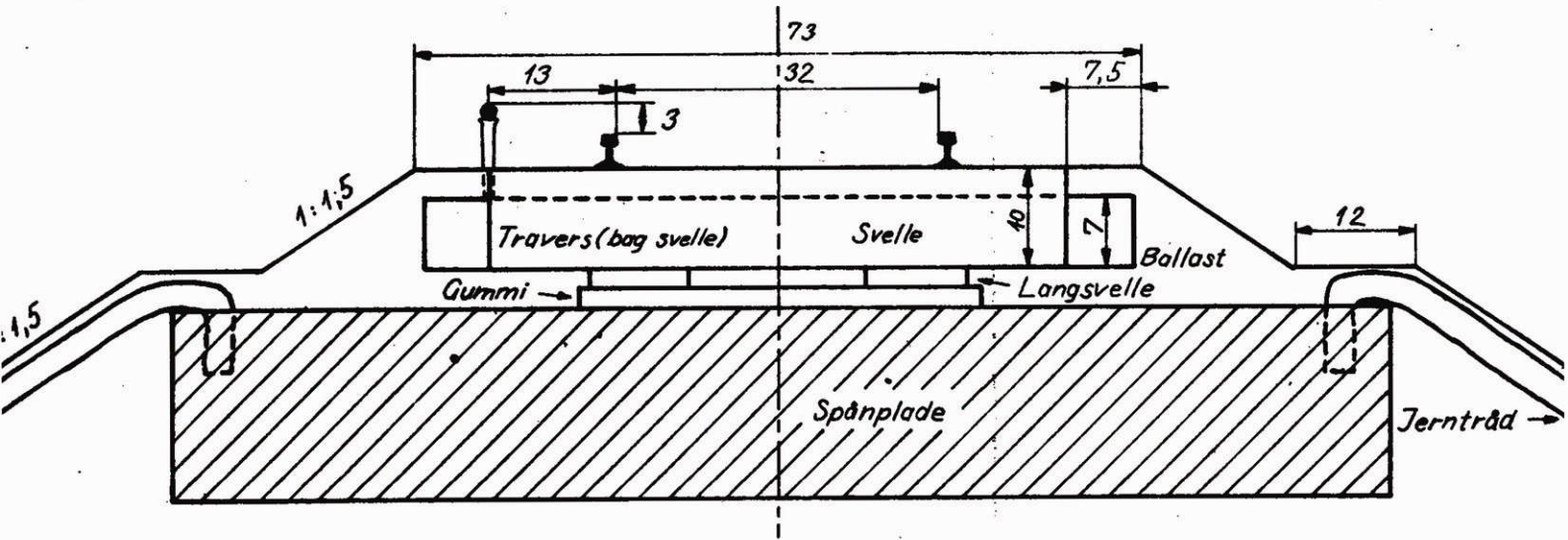


Fig. 16: Tværsnit af overbygning.

Derefter løftes sporet, og en skumgummimåtte (ca. 2 mm tyk) placeres under sporet og limes fast til både bordog langsveller. Dette skumgummiunderlag dæmper støjen fra kørslen ganske betydeligt.

Hvor tredieskinnen skal gøres fast, lægges trælist (7x5x70 mm) mellem svellerne og limes fast til langsvellerne. Herefter skrues fine messingskruer i mellemsvellerne, og tredieskinnen loddes på skruerne. Mellemsvellerne er 3 mm lavere end de normale sveller og bliver således helt dækket af ballast.

Som ballast anvendes Vermiculite fra SKAMOL (se iøvrigt Kaj Juul-Pedersen: Modeljernbane som hobby, Berlingske Forlag, 1971).

## 8. ELEKTRISKE ANLÆG

Da modelbanen drives helt med elektricitet er det nødvendigt at etablere ganske omfattende elektriske svagstrømsanlæg. Målet er at opbygge anlæg, som er så simple som muligt og lette at vedligeholde, samtidig med at betjeningen er enkel og logisk - for sikringsanlæggene så nær DSBs som muligt. Samtidig skal vi i så stor udstrækning som muligt benytte de materialer, vi har - eller kan få gratis (overskudsmateriel o.l.).

### 8.1 STRØMFORSYNING

Anlægget strømforsynes fra et strømforsyningsanlæg i lokale 3 nær ved døren til lokale 4. Det kan levere jævnstrøm til kørsel og relæer, som vist på tegningen, samt veksler

strøm til sporskifteomstilling, lys i signaler og sportavler og lys i huse og på anlæg iøvrigt.

Fra den centrale strømforsyning føres kabler til alle stationer og cab-kontrollens relæanlæg.

Belysning i huse og på anlægget samt lokalebelysningen skal kunne tændes og reguleres fra en centraltavle anbragt bag cab 4. Senere skal den eventuelt kobles sammen med lysuret (se senere) så lokalebelysningen kan dæmpes og lyset på anlægget tændes i overensstemmelse med modeltiden.

### 8.2. KØRESTRØM

Kørestrømsanlægget bygges efter cab-kontrol-princippet, d.v.s. at hvert tog, som kører over strækningen, kontrolleres af en lokomotivfører, som alene har ansvaret for, at dette tog fremføres forsvarligt i overensstemmelse med køreplanen. For Køge-Nykøbing banen findes 3 lokomotivførerpladser, cab 4-5-6. Rangering på endestationerne sker fra lokale kørekontrolpulte.

Anlægget deles i sektioner (17 på Køge-Nykøbing banen), som er elektrisk adskilt fra hinanden, og til hver sektion kan kun forbindes én kørekontrol (cab) ad gangen. En sektion er typisk et hovedspor på en station eller strækningen mellem to stationer. De små sektioner, som findes i hver ende af en station (sporskifteområder), forbindes kørestrømsmæssigt til det hovedspor på stationen, hvortil sporskifterne er stillet. Det sker automatisk ved hjælp af kontakter på sporskifteomstillingsrelæet.



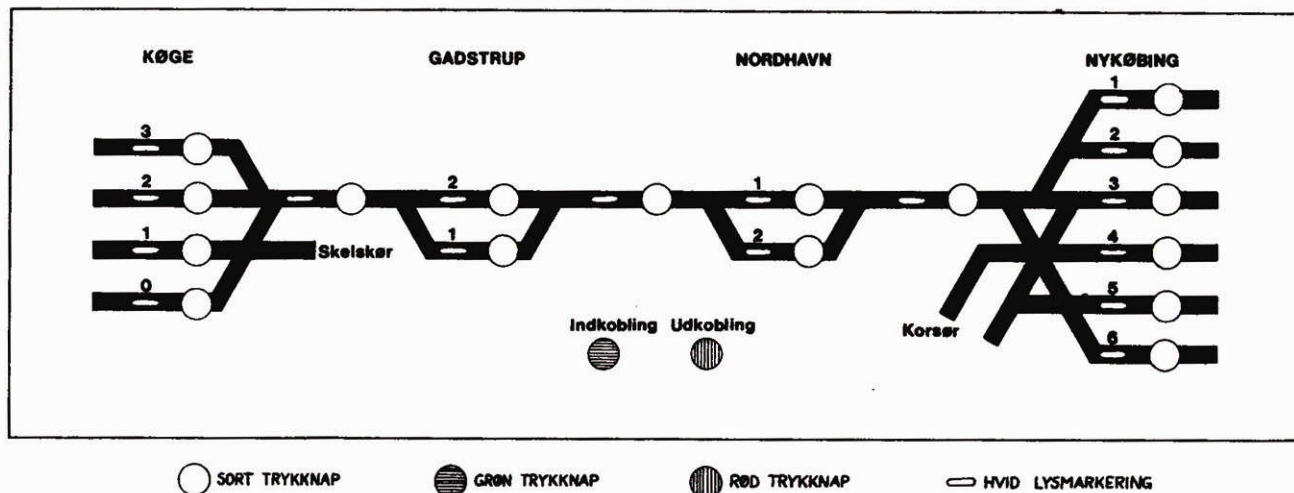


Fig. 17: Forplade til sektionsvælger.

Hver lokomotivfører råder - foruden kørekontrollen til regulering af togets hastighed - over en sektionsvælger (se tegning), hvormed han kan forbinde sin kørekontrol til anlæggets sektioner. I normaltstanden lyser alle sektionslamperne med svagt, fast lys. Lokomotivføreren kan nu koble sig ind på en sektion ved samtidig at trykke på den grønne indkoblingstrykknop og den sorte trykknop i sektionen. Indkoblingen markeres ved at lysmarkeringen skifter til kraftigt, fast lys, mens sektionslampen for den pågældende sektion i de øvrige cabs begynder at blinke svagt som tegn på, at sektionen er optaget, og at det ikke kan nytte at forsøge at koble sig ind på den. Relæanlægget garanterer, at kun en cab ad gangen kan være forbundet til samme sektion.

Når toget har passeret sektionen må lokomotivføreren koble sig fra sektionen. Det sker ved samtidig at trykke på den røde udkoblingsknop og sektionsknappen; herved skifter lysmarkeringen til svagt, fast lys.

Relæcabanlægget skal senere udbygges med nogen automatik. I første række således, at frakobling sker automatisk, når en sektion har været besat, og atter er blevet ubesat, men senere også således, at indkobling sker automatisk ved signalgivning.

Relæcabanlægget skal også give mulighed for at køre anlægget efter sektionskontrolprincippet (regulering af togene på stationer og fast spænding på linien). Af hensyn til sikkerheden må der så etableres bremsesektioner foran indkørselssignalerne (i afhængighed af

såvel ind- som udkørselssignaler), efterhånden som stationerne forsynes med sikringsanlæg.

### 8.3 SIKRINGSANLÆG

Hele anlægget forsynes med relæsikringsanlæg, også selvom nogle stationer tilsyneladende har gammelt sikringsanlæg med armsignaler, jvf. anlægsbeskrivelsen. Opstilling af signaler (se tegning) og virkemåde stemmer helt overens med DSBs signalreglement.

### 9. DRIFT AF ANLÆGGET

Et af de vigtigste formål ved at bygge et modelbaneanlæg er at køre med det. Derfor er det vigtigt at banen giver mulighed for en interessant og afvekslende køreplan.

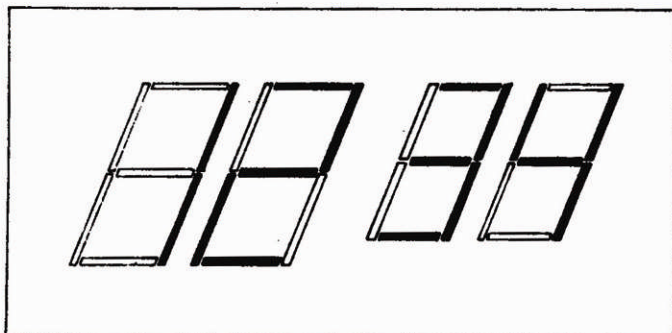


Fig. 18: Lysuret viser: 12.34!



Som eksempel på anlæggets muligheder er vist en grafisk køreplan for nogle af morgennyldretimerne (angående signaturer henvises til f.eks. "Modeljernbane som hobby", side 82-99). Mellem Nykøbing og Korsør kører styrevognstog i stiv køreplan (0,5 times drift): togene 4020-. Enkelte myldretidstog kan forlænges udover Nykøbing til Nordhavn (tog 4026-109-108-4035). Tog 2100 er vogne til containerterminalen i Nordhavn. Tog 2104 er godstog Nykøbing-Køge - vogne til Skelskør og privatbanen fortsætter i tog 2804.

På privatbanen er tog med lave numre (f. eks. 2) lokomotivtrukne tog, mens 104-105 er skinnebus. Visse privatbanetog kan gennemfø-




res til Skelskør eller Køge. Privatbanelokomotivet fra tog 2 returnerer med godstoget 209 til L-by.

På en modelbane er det nødvendigt at fremskynde tiden, f.eks. 10 gange så 1 modeltime = 6 minutter (det er med denne tidsfremskyndelse, afstandene i km på den grafiske køreplan er anført). Modeltiden vises på lysure i alle lokaler.

Kørslen ledes af en køreleder, som på en pult i lokale 3 (bag cab 4) kan se alle togs positioner på en sportavle.

Kommunikationen under en køreplanskørsel sker ved hjælp af en automatisk telefoncentral anbragt i lokale 1.

JERNBANEHISTORISK SELSKAB  
DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Lyn- og eksprestog   
Øvrige personførende tog   
Ikke personførende tog 

D-mose - L-by Skelskør - Køge - Nykøbing - Korsør

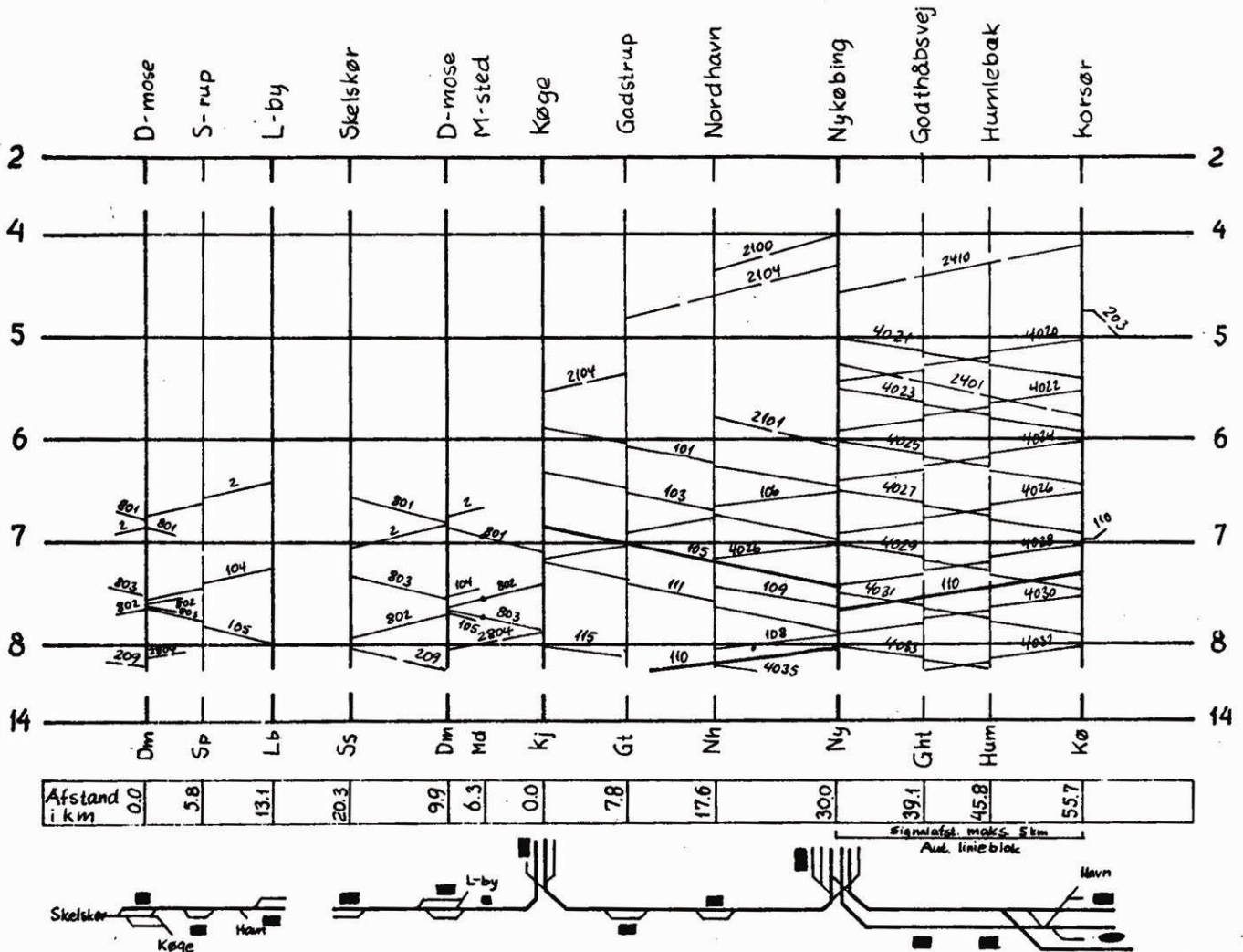


Fig. 19: Udkast til køreplan.