



Dansk Model-Jernbane Klub

Meddelelse nr.194

Som det fremgår af brochuren, der er vedlagt dette nummer af Signalposten, har en kreds af trafikinteresserede besluttet at søge gennemført et køb med påfølgende restaurering af Odense Sporvejes bivogn nr. 59.

Vi synes, at initiativtagerne fortjener al mulig støtte, dels fordi nr. 59 i restaureret stand vil betyde et værdifuldt supplement til landets trafikhistoriske samlinger, dels fordi projektets gennemførelse er forbundet med en betydelig indsats i arbejde og penge.

Hovedmændene bag bevaringsaktionen er Ole Iskov og Palle Gabriel, begge Fredericia, og de oplyser, at man har sikret sig nr. 59 for 2000 kr. og at man, da vognen, efter at have stået ude i 11 år, er ret medtaget, i et vist omfang vil blive nødsaget til at benytte professionel hjælp til restaureringen. Her håber man dog på velvilje fra Københavns Sporvejes side, ikke mindst fordi der må påregnes en del specialarbejde, særligt på undervognen.

Det er tanken, at alle bidragyderne vil blive medejere af nr. 59, idet der - når regnskabet over udgifterne i forbindelse med flytning og restaurering af vognen er afsluttet - vil blive udstedt ihændehaverandelsbeviser lydende på så store andele i vognen, som ens indskud betinger.

Store bidrag vil selvfølgelig være velkomne, men også mange "små bække" vil kunne medvirke til at skabe den økonomiske baggrund for købet og istandsættelsen af vognen, og vi foreslår derfor, at De, allerede idag, sender Deres bidrag til initiativtagerne under den på bagsiden af brochuren anførte postgirokonto, således at de snarest muligt kan komme igang med arbejdet.

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

JERNBANEHISTORISK SELSKAB

ProgramoversigtDANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Torsdag den 28/11 1963, kl. 20,00

Det traditionelle julemøde afholdes i Cirkelordenens lokaler, Falkoner Alle 96.

Medlemmer, der har "stof" til mødet (foredrag, film og lysbilleder), bedes snarest anmelde det til et af bestyrelsesmedlemmerne.

E. Mikkelsen, DMJK.

ROEKAMPAGNEN

Roekampagnen er nu i fuld sving. Der høstes roer til såvel vore egne sukkerfabrikker som til udenlandske (tyske og svenske).

Af det ret omfattende roebanenet vi har haft flere steder her i landet, er en del som bekendt i tidens løb blevet nedlagt. Tilbage af betydning er der nu kun strækningerne, der forsyner sukkerfabrikerne i Saxkøbing og Nakskov. Disse steder kan man endnu opleve roebanekørsel med damplokomotiver som trækraft. Imidlertid er det inden for en overskuelig fremtid også sket her, i alt fald for Saxkøbingfabrikens vedkommende. Efter hvad der oplyses, vil driften blive indstillet gradvis i løbet af de næste tre sæsoner, d.v.s., at sidste kampagne med roebanekørsel skulle blive i efteråret 1965. Man har altså endnu en lille frist, hvis man vil opleve disse ting. Vi kan til orientering oplyse, at der som regel køres dag og nat, også søndage, når kampagnen er igang.

Eksporten af roer til udlandet foregår i vid udstrækning pr. jernbane. Til og fra Tyskland har man for tiden faste særtog i 2. distrikt, der klarer disse transporter. Togene kører på strækningerne Odense-Fredericia, Århus-Fredericia, Bramminge-Lunderskov og især Fredericia-Padborg. Nogle enkelte af disse tog fremføres af loko litra N: om lørdagen f. eks. tog 70928, Fredericia afg. 11,24, Padborg ank. 16,02.

O. Gramstrup Søndergaard, DMJK.

REFERAT AF MOROP-KONGRESSEN I LUZERN SEPTEMBER 1963

Det tekniske udvalg holdt traditionen tro møde i to dage. Her lykkedes det at få vedtaget to standardblade (004 og 005) vedrørende symboler til anvendelse på tegninger (sporplaner, ledningsdiagrammer o.s.v.).

Ligeledes var der enighed om at standardisere endnu en sporvidde, nemlig 9 mm og efter dansk forslag kalde den for spor N.

Derimod kom man ikke meget videre med spørgsmålet om sporafstand på dobbeltsporede baner, et spørgsmål der nu har været til behandling på 3-4 af de årlige møder. For at undgå et alt for urealistisk udseende ønsker alle at holde sporafstanden ved de små kurver så lille som overhovedet muligt. Da man på den anden side kræver, at de nye standardvogne (med afstand på 18 m mellem bogiernes drejetappe) skal kunne køre overalt i fuld modelmæssig længde, har man kun som udvej at begrænse til det mindst mulige det spillerum, der skal til, for at udligne ujævnheder i sporet og vognenes slingren.

Enkelte medlemmer er nu sat på den opgave at finde ud af, hvor lidt man kan klare sig med til spillerum.

Efter udvalgmøderne og generalforsamlingen fulgte fire dage med udflugter med forskellige baner i bjergene. Turene var heldagsture, men de færreste havde tid og lyst til at deltage i dem alle.

Første dags tur gik til St. Moritz, der ligger på den smalsporede (metersporede) Rhätische Bahn, medens tredie dags tur gik til den nordre indkørsel til St. Gotthardtunnelen og videre op "på taget". Her fik man lejlighed til at studere først den normalsporede hovedbane nord/syd gennem Alperne, hvor der er en togtæthed som København-Roskilde, men hvor unægtelig togstørrelsen er en anden, og hvor til og med stigningsforholdene og driftsforholdene i det hele taget gør alt anderledes. Stigningen er normalt 26 o/oo og til at overvinde den anvendes for eksprestogenes vedkommende et 6000 Hk ellok og for godstogenes ofte to sådanne, altså en effekt svarende til mere end 6 MYere. Man kunne med undren konstatere, at de to loko ikke altid kørte op til hinanden, men undertiden havde godsvogne imellem sig.

Oppe over tunnelen kører den smalsporede (ligeledes metersporede) Furka Oberalp-Bahn. Det er en helt anden

verden end hovedbanen "nedenunder". Det er let trafik, men også her vanskelige driftsforhold, med stigninger så store at dele af banen er tandhjulsbane. Største stigning der bemærkedes var 110 o/oo.

P.E.Harby

NEDLACTE BANER

Af A. Gregersen, DMJK.

MIDTSJÆLLANDSKE BANE og HILLERØD-HARLØSE-SKÆVINGE

Hvis jeg skal karakterisere den midtsjællandske bane, må det blive ved følgende: En af de mest ønskede og mest omdiskuterede baner, en af de baner, der har været stillet de største forventninger til, og som har skuffet disse forventninger mest, og en af de mest mishandlede baner, måske den mest mishandlede af alle.

Da de sjællandske hovedbaner var bygget, opstod meget naturligt det ønske at knytte dem indbyrdes til hinanden med en tværgående forbindelsesbane fra Hillerød over Frederikssund, Hvalsø og Ringsted til Næstved. Da Hvalsø var det eneste af disse skæringspunkter, der ikke var helt fastlagt, kunne der kun blive større diskussion om linieføringen Ringsted-Frederikssund. Imidlertid blev Hvalsø ret hurtigt vedtaget, således at det ikke kom til at gå slet så galt som ved mange andre anlæg. Sideløbende med projektet opstod ønsket om at forlænge banen til Karrebæksminde og om at bygge en sidebane fra Roskilde til et punkt mellem Hvalsø og Skibby.

Det, man var mest uenige om, var, hvordan banen skulle være. Nogle ønskede den som en hovedbane med mulighed for iltogskørsel og transitgodstog, en vægtig begrundelse for denne plan var ønsket om Fugleflugtslinien. Andre ønskede banen som en lokalbane, idet de hævdede, at selv om Fugleflugtslinien blev bygget, ville det være naturligt stadig at køre de gennemgående vogne fra Skandinavien til det sydlige udland (der var på dette tidspunkt ingen) over København og videre herfra til Gedser ad en nyanlagt di-

rekte Køgebane. De sidste sejrede - velnok fordi deres plan var den billigste at realisere.

I 1908 vedtoges det ved lov at bygge en enkeltsporet, uindhegnet og let bane (skinner: 22,5 kg/m) fra Næstved over Ringsted, Hvalsø, Skibby, Frederikssund og Slangstrup til Hillerød. Men udførelsen trak i langdrag, og i 1917 vedtoges en lovændring gående ud på, at strækningen Næstved-Ringsted skulle udføres som dobbeltsporet hovedbane. Derved afkortedes afstanden mellem København og Næstved med ca. 2 km, og et hårdt tiltrængt dobbeltspor Roskilde-Køge-Næstved kunne spares, når en del sydbanetog fremtidig førtes over Ringsted. Samtidig besluttedes det at bygge resten af banen indhegnet og med skinner på 32 kg/m.

I efteråret 1917 påbegyndtes arbejdet sydfra, men både de forsyningsvanskeligheder og prisstigninger, som krigen medførte, og det meget sumpede terrain mellem Næstved og Ringsted sinkede fuldførelsen. Mange steder blev de nybyggede dæmninger ved at synke, og en bro måtte fuldstændig bygges om, fordi opfyldningen skred sammen.

Strækningen:

Næstved-Ringsted	åbnedes for drift	1/6-24,	længde	26,8 km
Ringsted-Hvalsø	- - -	15/8-25,	-	22,9 -
Hvalsø-Frederikssund-	- - -	17/11-28,	-	34,1 -

Den nordlige ende af banen krævede også en del store jordarbejder igennem det stærkt kuperede terrain, og for ikke at krydse Vestbanen i niveau, byggedes en lang dæmning (hvoraf der endnu kan ses rester) fra Ringsted til overførselen ca. 2 km øst for stationen.

Da det i Frederikssund ikke var muligt at indføre banen til den eksisterende station, blev der anlagt en helt ny banegård lidt uden for byen. Banen krydsede Roskilde Fjord på en svær svingbro med tilstødende dæmninger. Alt i alt var det en kostbar bane at anlægge, og kostbar blev den også i den daglige drift. Den fik aldrig nogen ordentlig trafik, først og fremmest fordi både køreplan og materiel var under al kritik, men man var fra DSBs side i den heldige situation, at man kunne undskylde de dårlige resultater med den hårde konkurrence fra bilerne.

Toggang 1924-1936.

På strækningen København-Masnedssund kørte daglig 2 eksprestog og 1 godstog. Fra omkring 1928 indsattes yderligere et lokal-persontog: Roskilde-Næstved-København.

Eksprestogene kørtes med P-maskine, i godstogene kør-

te først D-, derefter P- og til sidst R-maskiner. Det sydgående lokaltog kørtes med Fs- eller K-maskiner; senere med ME-vogne. Det nordgående lokaltog kørtes indtil 1929 med litra MT, derefter med litra Mv eller Mw, og når disse (og det skete ofte) var utjenstedygtige, med K-maskine.

Lokaltogene, (d.v.s. de tog, der alene løb over den midtsjællandske bane): 1/6 1924 - 15/8 1928: Næstved-Ringsted: 4 persontog, kørt med en Roskilde-Ds-maskine, samt et blandet tog kørt med en Næstved-G-maskine.

Togstammerne bestod af BF + CF + E. Da banen blev forlænget til Hvalsø den 15/8 1928, indsattes i stedet for Ds-maskinerne 2 Næstved-O-maskiner, der i alt kørte 5 person- og blandede tog, medens G-maskinerne uforandret kørte et blandet tog Næstved-Ringsted. I 1927 anskaffede DSB's dieselelektriske loko på 265 Hk, litra MT nr. 101-06. De blev stationeret i København og kørte på Vestbanen, 1 vestgående avistog og 1 vest- og 2 østgående lokale persontog; på Sydbanen 1 sydgående avistog og 1 nordgående persontog; på Frederikssundbanen 3 persontog samt alle 5 tog mellem Næstved og Hvalsø. Dette krævede 4 loko i tur, og 2 var derefter i reserve. O-maskinerne forsvandt, dvs. begge maskiner forblev i Næstved og brugtes som afløser, når MT'erne var utjenstedygtige - og de blev meget flittigt brugt - foruden at man meget ofte også måtte køre med damp i Vest- eller Sydbanens tog. Men Ringsted-Hvalsø blev DSB's første helt motoriserede strækning. Nu forsvandt også de gamle B- og C-vogne, som blev erstattet af nye lette 2-akslede vogne, hvoraf litra MT kunne trække 2. Også E-vognen forsvandt, idet den erstattedes af MT-lokoets bagagerum.

(fortsættes)

REFERAT AF DMJUS UDFLUGT TIL NORDJYLLAND 1963

I Week-end'en 28/29. september foretog en lille men udsøgt skare MJ-folk en samlet udflugt til Nordjylland. Målet var Ålborg Model-Jernbane Klubs store anlæg, og deltagerne var medlemmer fra nogle af de Dansk Model-Jernbane Union tilsluttede klubber.

Ålborg ligger jo som bekendt ikke overvældende centralt i landet, og de lange rejsetider - navnlig for sjællænderne - afholdt åbenbart mange fra at tage med; delta-gerantallet var kun 23 fordelt således:

DMJK: 3 (to fra Lejre, een fra Esbjerg)

OMJK: 4

JMJK: 5

AMJK: 10

+ undertegnede, der efter behag kan henregnes under DMJK eller JMJK.

Der skal ikke spildes mange ord på det begrænsede deltagerantal, udbyttet for den enkelte kan jo blive ganske godt, når selskabet ikke er større. Stemningen på turen synes i hvert fald hurtigt at blive præget af, at alle lærte hinanden at kende.

Besøget på AMJKs anlæg var henlagt til lørdag aften. Efter middagen på banegårdsrestauranten blev vi indkvarteret på vore hoteller, hvorfra vi blev afhentet i biler af AMJK-medlemmer. Vel ankommet til klublokalet, en dejlig stor barak, hvis store grundflade nok kunne gøre en og anden indeklemt MJ'er misundelig, blev vi budt velkommen af AMJKs formand hr. Ankeraa, hvorefter kørslen begyndte. Efter en kort instruktion overgik betjeningen af banens fire stationer til gæsterne, og toggangen var snart tæt. Var der således noget for de mest kørelystne, gik tiden også godt for de øvrige; rundt omkring i lokalet fandt man sammen i diskussioner, og der blev hele aftenen udvekslet et væld af erfaringer.

Havde man på noget tidspunkt været en smule skuffet over den ringe tilslutning til turen, blev man her overbevist om berettigelsen af et sådant arrangement; det var jo simpelthen ideen bag sammenslutningen af modeljernbaneklubberne i DMJU, man her så praktiseret på den bedst tænkelige måde.

Efter et par timers kørsel bød AMJK på kaffe, der - udsvare kvaler med opvarmningen af vandet - i mellemtiden var frembragt af fruene Ankeraa og Herluf Jensen. Ved kaffebordet fortsattes diskussionerne om modelbyggeriet, ligesom man efter nogle kritiske bemærkninger om denne DMJUs første udflugt enedes om at gå ind for en videreførelse af tanken om en årlig fællesudflugt.

Omkring midnat brød man op efter en udbytterig aften, som AMJK fortjener megen ros for. Mange ville sikkert gerne have fortsat, men næste dags program begyndte tidligt, så sengetiden skulle holdes.

Som det er sædvane, når modeljernbanefolk er på udflugt, bød også denne tur på mange oplevelser med "rigtige" tog. Straks efter at selskabets københavnske, esbjer-

gensiske og århusianske deltagere var mødtes ved "Sprogø"s forsinkede ankomst til Århus havnestation, besteg man tog 7935, hvoraf dog kun Glyngørevognene udgik fra havnen. Anbragt i en god kupé i en af de nye AV-vogne besluttedes det først at skifte til Ålborgvognene i Langå, hvor det i øvrigt viste sig, at flere rejsende var kommet i den forkerte togdel; der blev løbet meget på perron 2 i Langå den dag.

I Randers steg vi om til RHJs Kielervogn M 3, der havde en HD-vogn på krogen. Forsinkelsen, som vi havde bragt med fra Århus, viste sig at være meget passende, da godstoget fra Hadsund var flere timer forsinket - krydsningen blev bekvemt afviklet på Randers privatbanestation. Turen til Hadsund forløb i øvrigt på alle måder godt, ikke mindst fordi motorføreren viste sig fra sin allerbedste side og øste af sit righoldige arkiv af jernbaneminder.

I Hadsund holdt AHJs godstog 773 i spor 2 og ventede på os. Samtidig med rejsehjemlen overrakte den fungerende os 15 håndskrevne kopier af tjenestekøreplanen for toget. Kan man tænke sig en venligere velkomst til en privatbane? I løbet af de næste 2½ time oplevede vi, hvad et arbejden- de godstog er. Der blev hængt vogne på på flere stationer, ligesom der blev læsset en del stykgods undervejs. Da vi ved Kongerslev havde fået 6 fuldtlæssede vogne med tørve- strøelse på toget, var togvægten steget til ca. 250 ts, og dette var absolut i overkanten af, hvad det 375 Hk stærke diesellokomotiv ML 1208 kunne klare. I kurven syd for Kongerslev gik toget i stå og spærrede derved for landevejs- trafikken på den krydsende vej. Efter flere forgæves forsøg fik lokomotivføreren dog lokket toget igang igen, og turen gik nu så vidt muligt uden stop direkte til Ålborg. Et forsinket tog 25 gav os dog et kortvarigt stop udenfor Ålborg, men et held var det dog, at vi ikke var kommet ret- tidigt til Ålborg, toget var nemlig så langt, at det ikke kunne holde sporfrit i spor H, så tog 25 kunne have reddet sig en ganske god forsinkelse, hvis vi var kommet først.

Om søndagen startede vi om morgenen med tog 305 til Åbybro, hvor lørdagens sidste aftentog holdt og ventede for at tage os med tilbage til Hjørring. Mange tog på Åbybrobanen har i den senere tid i dagspressen været om- talt som "det sidste" uden at være det, og vi skal da hel- ler ikke gøre os skyldige i den fejltagelse at kalde vort det sidste, men "arbejdstog B", som var togets officielle benævnelse, har sikkert været banens sidste personførende

tog. Et af AMJKs medlemmer havde nemlig sin kone med til Pandrup som ganske almindelig passager, så selvom det øvrige selskab ikke kunne tælle med i denne forbindelse, må tog "B" kaldes personførende.

Turen til Hjørring forløb efter planen med fotostop såvel på stationer som på fri bane, hvor det tidligere DMJK-medlem lokomotivfører Sørensen flere gange måtte rykke tilbage for at give småfilmene mulighed for at få nogle "naturlige" optagelser. Ved med hård hånd og kraftig stemme at holde jernhård disciplin på stationerne lykkedes det for fotograferne at få taget billeder af toget og bygningerne, uden at motiverne blev skæmmet af en flok andre fotografer. Hvis nogle af deltagerne syntes, at vi var for hårde ved dem, der "fyldte op", håber jeg, at de efter at have fået fremkaldt deres film, har forstået meningen med at holde så hård en disciplin - mine egne optagelser viser i hvert fald en række karakteristiske situationer fra Åbybrobanen, som vil være interessante at bevare for fremtiden.

I Hjørring blev vi modtaget af direktør Aage Velling, der personligt viste os rundt i Hjørring Privatbaners remise og værksteder. På rundturen fortalte direktøren desuden om den rationalisering, nedlæggelsen af Åbybrobanen har givet anledning til, og selv om det for jernbaneinteresserede kan være trist at tage på nedlæggelsesture, må man håbe, at Hjørring Privatbaner ved den foretagne rationalisering har fået et så solidt eksistensgrundlag, at Hirtshalsbanen vil være at finde blandt vore privatbaner i mange år fremover.

Fra Hjørring tog vi tog 962 tilbage til Ålborg, hvor vi skulle stige om til tog 370 til Hadsund. Ved perron H kunne vi dog ikke finde nogen skinnebus, og da afgangstiden var inde, blev vi kaldt til stationskontoret, hvor vi erfarede, at der var sket en togafsporing i Klarup. Det lykkedes meget hurtigt for Ålborg Privatbaner at fremskaffe en reserve-skinnebus og med ca. 20 minutters forsinkelse afgik vi fra Ålborg. Da vi ankom til Klarup, havde Falcks kranvogn netop fået den afsporede skinnebus (tog 369) på sporet igen, således at vi kunne fortsætte mod Hadsund i de sammenkoblede tog 368 og 370. Ifølge senere avismeddelelse skyldtes afsporingen, at der havde været pillet ved sporskiftelåsen i et af skifterne - ak ja, ikke alles jernbaneinteresse giver sig positive udslag.

Med denne sluteffekt var det forbi med de større be-

givenheder. Det var begyndt at regne, så det blev tidligt mørkt. I Hadsund prøvede nogle dog at fotografere RHJs Kielervogn (denne gang M 1), da den passerede broen over Mariager Fjord. På turen til Randers blev det helt mørkt, og da vi samtidig var ret trætte efter de mange oplevelser, faldt der hurtigt ro over selskabet, en ro der holdt sig lige til Århus, hvor selskabet skiltes.

På perronen blev vi modtaget af JMJKs tidligere formand Fibiger, der - hvad jeg først senere erfarede - havde anvendt en stor del af sin søndag til at rydde op på anlægget, som jo efter det officielle program skulle besøges af de sjællandske deltagere. Da der var så få med fra DMJK, var besøget blevet aflyst - dog kun mundtligt - men at der var ryddet godt op, erfarede vi den følgende køreaften, så Fibigers arbejde var ikke spildt.

Til slut et par ord om fremtiden. En foreløbig føler til deltagerne fra OMJK om en eventuel tur til Odense til næste år blev ikke afvist, så hvem ved, måske mødes vi - og helst lidt flere end de 23 fra i år - i Odense i 1964.

E. Falk Sørensen.

(fortsat fra side 117)

ENGELSKE JERNBANESKABER

Af A. Gregersen, DMJK

London and North Eastern Railway (LNER)

var det næststørste af de selskaber, der dannedes i 1923 og i folkemunde blev det kaldt London and near everywhere Railway. Med et rutenet på ca. 6.600 miles strakte det sig fra London i syd op gennem det østlige England og igennem Skotland til Elgin og Fraserburgh i nord, men havde også arme ind i de mellemste og vestlige dele af landet, såsom Liverpool, Glasgow og Mallaig. LNER sammensluttedes af følgende selskaber:

- 1: Great Northern - GNR - rakte fra Kings Cross i London til Doncaster over Peterborough og repræsenterede den sydlige del af "Flying Scotsmans" rute. Hovedværksteder i Doncaster.
2. Great Eastern Railway (GER) fra Liverpool Street i

London havde baner over Cambridge og Lincoln til Doncaster, til Yarmouth og Harwich, hvorfra der er skibs- og færgeforbindelser til Esbjerg, Hook van Holland og Zeebrügge. Fra Liverpool Street udgår en række stærkt trafikerede forstadsbaner. Hovedværksteder i Stratford.

3. Great Central Railway (GCR). Hovedlinierne gik fra Marylebone i London over Grantham til York, Manchester og Liverpool. Hovedværksteder i Gorton.

Nord for disse 3 selskaber lå:

North Eastern Railway (NER - eller NE - som det oftest blev benævnt). Hovedlinien var Doncaster-York-Darlington-Newcastle-Berwick. Over denne rute løb "The Flying Scotsman"s NE-del, og Englands første jernbane Stockton-Darlington var en del af selskabet. På selskabets værksteder i Darlington er nogle af Englands bedste lokomotiver bygget - såvel til NE som til LNER.

- I det sydlige og midterste Skotland finder vi
5. North British Railway (NBR). Over dets linie - i fortsættelse af GNR og NE - løber "The Flying Scotsman" fra Berwick til Edinburgh, hvor NBR ejede Waverley station, der med sin beliggenhed i bycentret og med sine 19 perroner og det store hotel hører til de berømteste i verden. Fra Waverley fortsatte selskabets linier til Carlisle, Perth, Dundee og Aberdeen og til Glasgow-Mallaig. NBR har bygget 2 af de berømteste jernbanebroer, Forth- og Tay-broen.

Det nordligste af de selskaber, der indgik som part i LNER var

6. Great North of Scotland. Med Aberdeen som hovedsæde strakte dets linier sig mod Ballater, Elgin og Peterhead.

Endelig må nævnes et mindre selskab:

7. Hull and Barnsley Railway (H & BR) med baner fra Hull ud i det nærmeste opland.

LNER er et af de mest kendte jernbaneselskaber - og ikke uden grund. The Flying Scotsman og The Silver Link

løb over dets strækning og vil blive omtalt senere - og LNERs chief engineer Sir Gresley, der byggede de berømte Pacific-maskiner A 3 og A 4, har gjort sit til at forevige banens navn.

Efter dannelsen af LNER beholdt lokomotiver ved

NE sine gamle numre		1-2404
CNR	fik	3000-4999
GCR	fik	5000-6999
GER	fik	7000-8999
NBR	fik	9000 og opefter,

medens H & BR fik ledige NE-numre, og Great North og Scotland fik numre i 6000 efter GCR.

Fortsættes. ●

FOTOARKIVET

Da det ser ud til, at De bornholmske Jernbaner nedlægges inden så længe, har vi valgt at lade den tilbudsliste (nr. 5), der er vedlagt dette nummer af bladet, omfatte billeder udelukkende fra DBJ. Også af DBJ-billeder har vi betydeligt flere, end vi har kunnet få plads til på tilbudslisten.

E. Pedersen, DMJK.

NYT FRA TEGNINGSARKIVET

Som omtalt i sidste nummer af bladet har vi nu påbegyndt udsendelsen af en række nedfotograferede hovedtegninger i størrelsesforholdet 1:45. Prisen er stadig 4 kr. pr. stk., uanset størrelse, med kvantumsrabat, porto (0,40 kr.) mm. som i klubbens tidligere udsendte katalog anført. Abonnement på tegningsrækkerne kan tegnes for kr. 14 pr. måned incl. porto, for de 5 tegninger, hvoraf hvert månedligt sortiment består.

Sortimentet for oktober 1963 omfatter:

A 3 05 T 001	NFJ, 3-akslet motorvogn, M 2.
A 3 05 T 002	LNJ, 2 akslet motorvogn, 35 pladser.
A 3 51 T 025	RØHJ, 2 m hvælvet bro i st. 165,24

A 4 18 T 001 DBJ, 2 akslet bagagevogn, åbne endeperroner.
 A 4 49 T 001 DBJ, lokomotivremise på Hammershus (Sandvig) station - facader, snit og grundplan.

Sortimentet for november 1963 omfatter:

A 1 13 T 022 DSB, truckpersonvogn, litra Aa nr. 20-52.
 A 3 05 T 003 SNNB, 2 akslet motorvogn, M 4.
 A 3 47 T 028 RØHJ, Muldbjerg og Lervang stationer, facader, snit og grundplan.
 A 4 21 T 001 DBJ, åben godsvogn med bremsehus.
 A 4 52 T 001 DBJ, bomanlæg over landevejen ved Rønne nordre trinbrædt - med detailtegninger af den tekniske indretning.

Bestilling sker som sædvanligt ved indsættelse af beløbet på tegningsarkivets nye girokonto nr. 12.55.06, adresse: Dansk Model-Jernbane Klub, Tegningsarkivet, Nørrebro St., København N., under anførelse på bagsiden af girokortets venstre talon af hvad der ønskes leveret.

U. Holtrup, DMJK.

UDSTILLINGSANLÆGGET

Vi opfordrer alle, der kunne tænke sig at hjælpe til med opbygningen af DMJKs udstillingsanlæg til Danmarks tekniske Museum, som omtales under "Adams Hjørne" i sidste nummer af bladet, om at give møde på byggeaftenerne. Der bygges IKKE i klublokalerne på Nørrebro Station, men i kælderen Krorprinsessegade 6, København K., hver tirsdag og onsdag fra kl. 19,00 og eventuelt andre aftener efter nærmere aftale med Adamsen, Gentofte 1060.

KLIP & NOTER

Svendborg-Nyborg-banen standser den 30/5 1964, efter at man på et repræsentantskabsmøde énstemmigt har vedtaget dette.

&

Troldhedebanen har i oktober holdt generalforsamling i Kolding. Driftsunderskudet i det forløbne regnskabsår er steget med 150.000 kr. til ialt 566.000 kr. Der er befordret 353.000 rejsende, 16.000 tons gods og 30.000 banepakker. På generalforsamlingen blev det desuden oplyst, at godsmængden var gået ned i forhold til foregående år. Årsagen var den strenge vinter, hvor Storebælt var lukket netop i de perioder, hvor godsmængden ellers var størst for banen. I årets løb har man fortsat moderniseringen af skinnebusmateriellet, idet den indvendige beklædning fornyes og belysningen erstattes af lysstofrør. Der er i Sverige indkøbt 2 reserveboggier og et beskadiget diesellokomotiv er afløst af et brugt diesel-hydraulisk til 200.000 kr.

&

Det var jo meningen, at "paprikatogene" skulle leveres af svenskerne, men da staten kan spare 250.000 kr. ved at lade tyskerne udføre disse tog, er den oprindelige ansøgning til finansudvalget om de nødvendige penge blevet trukket tilbage og en ny ansøgning på 2,5 mill. kr. fremsat. Når dette blad er udkommet, foreligger resultatet allerede, og man kan vel forvente, at både HFHJ og GDS samt LJ får pengene til indkøb af de nye tog.

&

D/F "Danmark" er netop vendt tilbage fra et værftetersyn. Af hensyn til at færgen om vinteren selv må klare sig gennem isen, har DSB besluttet at lade bygge et nyt styrehus agter, fordi "Danmark" sejler baglæns, når den bryder is. Søfolkene har hidtil måtte stå under åben himmel, når isbrydning var nødvendig. En lokal tømrermester bygger styrehuset hjemme, og det er meningen, at det skal monteres, medens færgen er i drift.

J. Groth, DMJK.

- - - - -

DSB litra C 712 har fået S-rep. 27/9 1963, og litra C 717 L-rep. 9/10 1963. Litra E 996 er nyrevideret og er efter S-rep. hensat med drivstængerne afkoblet.

Dancker-Jensen, DMJK.

- - - - -

Lørdag den 31/8 1963 aflagde vi det efterhånden traditionelle fæргеbesøg på skibsværftet i Helsingør. Denne gang gjaldt besøget DSBs nye automobilfæрге til Halskov-Knudshovedoverfarten "Arveprins Knud". Ca. 35 deltagere repræsenterende de fleste af unionens klubber i København og omegn var mødt op. Den næsten to timer lange omvisning blev som sædvanligt på udmærket måde ledet af skibskonstruktør John Hansen, Helsingør Jernbaneklubs formand.

Færgen, der så vidt man ved, er verdens største automobilfæрге, blev afleveret til DSB i begyndelsen af september måned. Den kan efter ønske indrettes til at have to eller tre vogndæk, afhængigt af om man skal sejle med last- eller personautomobiler.

&

Mommarkbanens nedlæggelse er ved at være afsluttet, for så vidt som sporet er taget op. En undtagelse herfra er dog sporet i Jernbanegade i Sønderborg, der blot er asfalteret over, en nem, men med tiden sikkert dårlig løsning, idet asfalten allerede er ved at skalle af igen.

Endvidere er der stadig spor i Mommark Færgenhavn, idet man her har beholdt et ca. halvtreds meter langt spor fra færgen ind på det gamle baneterræn, hvor man ved hjælp af et spil og wire kan trække enkelte godsvogne i land. (Fæргеlejet i Fåborg med spor og sporet på færgen eksisterer stadig).

Iøvrigt får overfarten Fåborg-Mommark, der med tiden ventes flyttet til Bøjden-Fynshav, en ny moderne fæрге, idet den nuværende fæрге "Mommark" er ved at være slidt op.

&

Leveringen af rangerlokomotiver, litra Mh, fra Frichs A/S, Århus, fortsættes, og man var pr. 10/10 1963 nået til nr. 383.

&

Ombygningen af Sønderborg H. er så småt sat igang, idet de indledende jordarbejder i forbindelse med en samtidig udvidelse af stationsområdet er påbegyndt.

&

Moderniseringen af strækningen fra Lunderskov til Tinglev skrider frem. I øjeblikket er Vojens station under ombygning, et meget omfattende arbejde, der har stået på i lang tid, og som vil vare længe endnu.

Stationen bliver fuldstændig ændret og udvidet betydeligt, ligesom niveauskæringen med byens hovedgade lige syd for stationen er fjernet og gaden ført under.

Den gamle amtsbanegårdsbygning i Åbenrå, hvor der siden Åbenrå amtsbaners nedlæggelse har været rutebilstation, er nu nedrevet af hensyn til udvidelse og omlægning af hovedvej A 10 gennem byen.

O. Gramstrup Søndergaard, DMJK.

Nye jernbanebøger

HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE.

Dansk Jernbane Klub har nu udgivet sit hæfte om Hørve-Vørslev Jernbane. Det indeholder bl.a. en komplet fortegnelse over det materiel, banen har ejet i tidens løb, en del billeder i rotaprint, samt rids af personvogne og post- og rejsegodsvognen.

Prisen er 8,50 kr., og bogen kan bestilles ved indbetaling på postgirokonto nr. 673 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup. I eksemplarer, der købes ad denne vej, er indklæbet godsfrimærker og billetter fra banen.

ADAMs HJØRNE

På grund af overvældende stofmængde, har vi set os nødsaget til at lade Adams Hjørne udgå af dette nummer af bladet, men artikelserien vil blive fortsat i l. årgang nr. 11.

Næste nummer af SIGNALPOSTEN

forventes udsendt umiddelbart før jul. Stof til dette nummer bedes snarest og senest 30. november sendt til enten redaktøren eller et af bestyrelsens medlemmer.

SIGNALPOSTEN udgives af Dansk Model-Jernbane Klub og Jernbanehistorisk Selskab og trykkes i Lejre.

Redaktør F. Hermind, Lejre.

Abonnementspris 10 kr. årlig incl. forsendelse og kataloger. Løssalgpris 1 kr. Abonnement og enkelte numre kan bestilles gennem DMJKs ekspedition, Lejre.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.