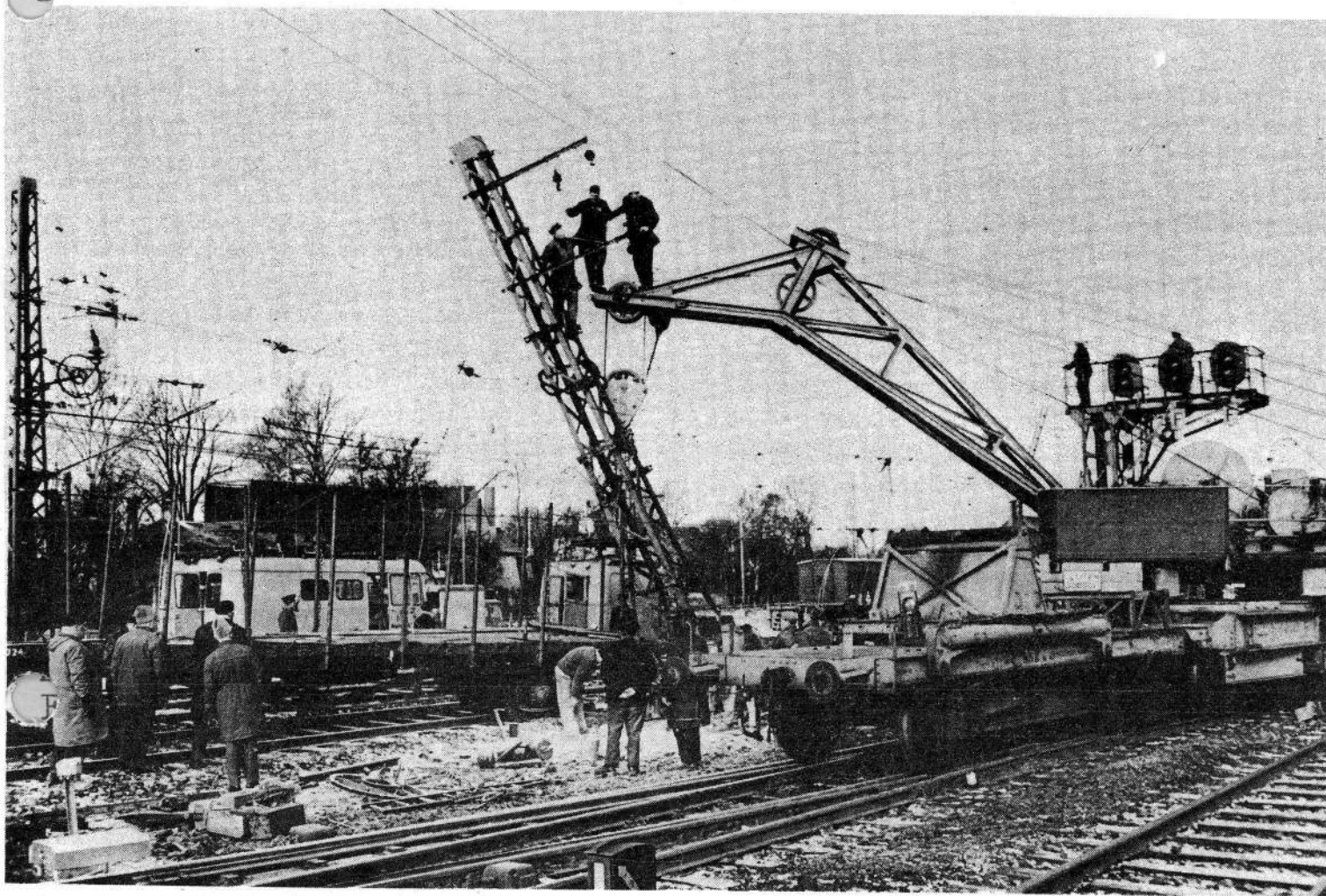


SIGNALPOSTEN

Dansk Model-Jernbane Klub

Meddelelse nr. 197

Toguheld i Hellerup



Torsdag d. 13/2 skete der en afsporing i Hellerup, der forårsagede store forsinkelser hele dagen.

Godstogene fra Lersøen til Helsingør hhv. Hillerød benytter i Hellerup spor 6, der umiddelbart nord for stationen fortsætter langs tilkørselsvejen til godsekspeditionen. Der er fra dette spor forbindelse dels til

vendesporene for de S-tog, der ender i Hellerup, og dels til pladsen. Ca. 100 m nord for broen over Hellerupvej er der desuden en skråsporforbindelse, der krydser det udadgående nordbanespor, det udadgående nærtrafikspor til Klampenborg samt begge kystbanens fjerntrafikspor.

(fortsættes side 35)

Adams Hjørne

I denne og den følgende artikel vil vi beskæftige os med trækraften på vort modeljernbaneanlæg. Desværre er der ikke i SIGNALPOSTEN plads til at gengive det væld af detailtegninger, som burde følge med enhver konstruktionsbeskrivelse, så teksten må fortrinsvis omhandle den teoretiske side af arbejdet, men efter at have tænkt stoffet igennem, og da mine indlæg er adresserede til den knapt så erfarne modelbygger, vil der såmænd også være nok at interessere sig for.

Begynd rigtigt, det vil sige, find et stykke trækraft, som i det ydre ikke er forsynet med alt for mange dingener og gevækster. Anskaf de tilrådighed værende tegninger - se tegningsarkivet - og vær sikker på, at du i handelen kan få de hjulsæt og andre løsdeler, som hører hjemme på modellen. En fortegnelse over diverse løsdeler har tidligere været bragt som tillæg her i bladet, og det er bestemt ingen skam at benytte sig af disse hel- eller halvfabrikata. Videre er det af stor betydning, om vi kan hitte en motor, som af korpus med lethed kan rummes i modellen og med den bedst mulige ydeevne. Eksisterer forbilledet endnu, så opsøg det om muligt, og gør dig fortrolig med dets forskellige detaljer. Fotografier er en stor hjælp, men er du en dårlig fotograf, eller står maskinen nu i remisens bagerste hjørne, kun tilgængelig for katte og edderkopper, så må vi have fat i Erik P. fra DMJKs fotoarkiv, og så er den sag i orden.

I de fleste tilfælde drømmer den ihærdige modelbygmester om at få stablet en model af et damp-lok på hjulene, og helst da så hurtigt som muligt. At valget må falde på en damp-hest, er imidlertid oftere dikteret af sentimentale eller romantiske grunde end resultatet af en fornuftig vurdering af, om mu-

lighederne for at overkomme det påtænkte stykke arbejde er tilstede på indeværende tidspunkt. Vi har alle vore svage øjeblikke, og jeg skal da heller ikke fortænke nogen i at brænde af lyst til at kopiere det privatbanelok, som i skoleårene bragte os til og fra, eller måske en større statsbanemaskine, i dette tilfælde symbolet på mangen en dejlig sommerferie hos onkel og tante i Jylland. I begge tilfælde må jeg løfte en advarende pegfinger. Privatbanemaskinerne, hvor charmerende de så end må forekomme os at være, er, med få undtagelser, nogle "lilleputter", og det betyder ganske enkelt, at vi kommer til at skulle fremstille alle dele på egen hånd, for ikke at tale om den hovedpine det giver, når motoren skal anbringes. Statsbanernes nyere og større maskiner er ikke behæftet med disse minusser. Der er som oftest god plads til motor- og gearkasse, og da det fortrinsvis er DSB-materiel, som i tidens løb har ageret forbillede for modeljernbaneanthusiaster, vil vi, som det også fremgår af løsdelsfortegnelsen, have gode muligheder for at klare en vanskelig detalje for nogle få kroner. Til gengæld bør man se den kendsgerning i øjnene, at disse store maskintyper tager væsentlig længere tid at bygge, hvilket medfører den risiko, at man undervejs enten helt mister interessen eller måske begynder at springe over, hvor gærdet er lavest. Sidstnævnte må resultere i en model, som ikke har meget tilfælles med prototypen, og det var jo ikke lige netop meningen.

Nu er jernbanerne imidlertid andet end røg og damp, og har du ikke allerede nu givet, hvor jeg vil hen med denne artikel, må jeg nok hellere løfte sløret - begynd med at bygge et motorlokomotiv eller en motorvogn. Nu skal man ikke have tilbragt ret megen af sin tid i jernbaneamatørkredse, før man finder ud af, at motortrækraften er noget, man ikke har meget tilovers for. Modeljernbanemanden vil nok hævde, at han vil finde mindre spænding ved bygning af denne traktionsform, men er det nu også helt rigtigt? Motorlokomotiver forekommer i et så stort udvalg, at selv den mest kræsne og øvede blandt vore tilhængere må kunne finde et eksemplar, der tilfredsstiller hans krav. Nuvel! Dette skal ikke være en diskussion om damp kontra diesel

og benzin, men et godt råd med på vejen for den mindre erfarne, om jeg da for en stund kan formå ham til at glemme sine drømmebilleder, og i stedet kaste sig ud i konstruktionen af f.eks. en to-akslet motorvogn.

Denne type har foruden de fordele, som en rummelig vognkasse og det næsten nøgne ydre så indlysende byder på, også dette, at vor færdige motorvogn med en enkelt gods- eller personvogn på krogen vil forekomme langt mere naturtro på modelbanen, der jo som oftest har karakter af en sekundær bane, end samme tog forspændt en E- eller H-Maskine.

Vognkassen vil ikke volde nogen vanskeligheder for den, som allerede har prøvet kræfter med en lukket godsvogn, og da denne artikel, som nævnt i indledningen, ikke er nogen byggebeskrivelse fra A til Z, vil vi gå meget let over den, og i stedet interessere os for de indre og ædlere organer.

Af hensyn til reparationer af modellens indvendige dele, må denne konstrueres således at vognkassen kan løftes af. Undervognen består af vognkassens bund, som igen er udstyret med længdedragere, akselkasser og hjulsæt, det ene sæt ekvilibrerer på samme måde som beskrevet i artiklen om Qr-vognen. Om stød og trækapparat skal sidde på vognkasse eller undervogn må gerne være afhængig af, hvor vi finder det mest bekvemt at montere bufferplanken, når blot vi sørger for, at den inderste ende af trækrogens fjeder er solidt forankret til vognkassens bund. Det stive hjulsæt er det, som via gearkassen bringes i kontakt med motoren, men inden dette arrangement løber af stabelen, må vi lige, afhængigt af forbilledets præstationer, finde ud af, hvor hurtigt det skal løbe rundt. Hjulets diameter er 24 mm og omkredsen $24 \text{ mm} \times 22/7$, hvilket groft udregnet bliver 76 mm tilbagelagt kørestrækning pr. omdrejning. Regner vi nu med en marchhastighed på 1 km i minuttet (60 km/timen) og omsætter denne kilometer til spor 0-størrelsen (1:45) bliver resultatet 22,22 m, hvorfor modelhjulets omdrejningstal pr. min. skal være $22,22 \text{ m} : 76 \text{ mm}$. Forhåbentlig vil det ikke chokere regnekyndige læsere, når jeg udnævner dette tal til at være 300. Dividerer vi derpå elektromotorens omdrejningstal pr. minut ved fuld kørespænding - som regel et sted mellem 7-10.000 - med

denne værdi, får vi gearkassens udveksling, i dette tilfælde altså et sted omkring 1 til 29. Forsynet med denne gearing, skulle modellen nu kunne køre med en hastighed af 60 modelkilometer i timen, men da motorens omdrejningstal er målt i tomgang, og da vi ikke ved hvor meget dette tal vil falde, når vi belastar motoren med alle de modstande, som findes lige fra friktionen i gearkassen til togets sidste aksel, gør vi klogt i at kalkulere med et motoromdrejningstal, som ligger 10 til 15% under tomgangstallet. Endelig er der ens personlige skøn; skal toget køre med en større hastighed end den tilladte, eller foretrækker man, at motorvognen giver udseende af at være moden til et grundigt eftersyn på værkstedet?

Motorens montering på vognkassebunden er i høj grad afhængig af dens udseende, og uden hensyn til de elektriske data har jeg delt motorerne op i to grupper. Bestemmende for denne fordeling er spørgsmålet: kan motorakslen ligge på tværs af vognbunden eller må den nødvendigvis monteres parallelt med køreretningen. Med akslen på tværs er det en nem sag at fremstille gearkassen, idet denne i princippet er ganske magen til urværksmotoren i et legetøjslokomotiv.

Den langsgående aksel fordrer, at gearkassen, foruden de cylindriske tandhjul også indeholder et kron- og spidshjulsarrangement hvis man da ikke i stedet ganske simpelt lader udvekslingen foregå med et snekkedrev. Ulf Holtrup fra tegningsarkivet er en svoren tilhænger af automobilvinduesviskermotor og har lovet i et senere nummer af bladet at bringe alt, som er værd at vide herom. Motoren kan monteres på tværs. Hr. Bech Hansen, Liseleje, forhandler en motor af fabrikat: Silman Engineering Co. No. G 567083, 24-29 volt, omdr. 10.000-13.500, pris ca. 22,00 kr. Denne motor har cylinderformet motorhus og kræver indbygning på langs, men vil på grund af sit slanke ydre være velegnet til snekkedrevsopstillingen.

I næste nummer fortsætter vi så med gearkassen samt udførlig omtale af de to motorer og i mellemtiden kan man jo så sætte sig hen og fundere over, om der mon ikke er rigelig med mekanik og spænding i en to-akslet motorvogn.

HO - AFDELINGEN I D.M.J.K.

Ja, kære inkarnerede O-bygger, så er det sket. Inflationen i DMJK er i fuld gang. De-generation og forpoppelse er forestående. Le-getøjsfolkene har fået foden inden for. Kort sagt: DMJK har fået sin længe ventede HO-afdeling.

Optakten til HO-afdelingens start var den bedst tænkelige: DMJKs HO-interessererede medlemmer var den 4/3 på besøg i "Modeljernbaneklubben HO". Vi så her anlægget og fik også lov til selv at ruske i knapperne. Især var vi interesserede i kørselskontrollen. Den var opbygget som CAB-kontrol, og flere af os havde aldrig set dette system før. Endvidere glædede det mig at se, hvor rigt også privatbanemateriellet var repræsenteret. Besøget fandt sted i en behagelig kammeratlig atmosfære. Jeg vil gerne her takke Hvidovreklubben for dens gæstfrihed. Det blev en interessant og yderst lærerig aften.

Den 18/3 havde vi stiftende møde på Nørrebro St. Vi var 11 mand og gik straks igang med at diskutere, hvorledes arbejdet i HO-afdelingen skulle praktiseres. Det brændende spørgsmål var naturligvis, om vi skulle køre med 2- eller 3-skinne drift. Efter lidt snakken frem og tilbage stemte vi om det. Det viste sig da, at 9 ønskede 2-skinne drift, hvorfor dette blev vedtaget. Iøvrigt var vi enige om at køre med 0-12 V jævnstrøm. Sporret skal vi sømme selv, skinneprofilen bliver Jotoflex, som vi brunerer. Bygninger og andre faste genstande på det kommende anlæg vil blive holdt i en neutral stil fra 30'erne. Dette åbner mulighed for at køre både Oldtimer og New-timer uden, at husene og det rullende materiel står i misforhold til hinanden. Vort kommende anlæg skal være et dansk anlæg, helst med både stats- og privatbane. Endvidere er vi også enige om at prøve at få plads til en færgerute. Med hensyn til koblinger, fandt vi ikke ud af noget. Vi vil først lave nogle forsøg, dels med industri-, dels med hjemmelavede koblinger, inden vi bestemmer os. Endelig er vi enige om i størst mulig udstrækning at følge NEM-normerne. Da

HO-afdelingen endnu ikke har eget lokale, vil byggeaftenerne indtil videre finde sted på Nørrebro St. hver onsdag kl. 19 (sammen med O-afdelingen). Mødet den 18. sluttede med, at HO-afdelingen fik bevilget materialer til de første 5 m spor.

Den 25/3 gik vi så igang med sporbyggeriet. Vi har lavet lidt specialværktøj. I øjeblikket er vi ved at finde ud af den mest naturtro og hensigtsmæssige opbygning af sporet. Når vi har fundet ud af, hvorledes sporet skal bygges, er det meningen, at sporproduktionen skal løbe videre af sig selv. Der vil altid være materialer, således at der er mulighed for at sømme spor. Sideløbende med sporproduktionen vil vi så tage andre emner op, som f.eks.: vogn- og lok-bygning, husbygning og bygning af forskellige landskabseffekter. Der skulle således være noget for enhver at tage fat på. Og jeg kan kun opfordre DMJKs HO-folk til at møde op på byggeaftenerne og give deres besyv med.

O-folkene har lagt en standard- en meget høj standard for modelbyggeri. Lad os prøve om vi kan leve op til den. Vel mødt hver onsdag.

Schau



Jernbanehistorisk Selskab

Selskabet udsender inden længe sin første publikation, en bog med titlen "Jernbaner i Krig - 1864" skrevet af trafikkontrollør E. L. Parbøl, kendt blandt alle jernbaneinteresserede som lederen af Jernbanemuseet og forfatter til en lang række afhandlinger af jernbanehistorisk karakter.

Bogen vil blive på ca. 80 sider, bogtrykt og med mange illustrationer. Den påregnes forhandlet gennem Haase's Boghandel i København, men nærmere herom og den endelige pris på bogen (ca. 14-15 kr.) vil blive bekendtgjort i næste nummer af bladet.

Tegningsarkivet

Fortegnelse over nedfotograferede originaltegninger:

Marts 1964 sortiment:

- A 1 04 T 005 DSB, diesel - elektrisk lok., litra MT.
 A 1 07 T 011 DSB, kupévogn, litra AM 500, nyt lyntog.
 A 1 14 T 014 DSB, åben bænkevogn, litra CE, nr. 1326-
 A 1 51 T 007 DSB, Gudenåbroen ved Randers, oversigtsplan.
 A 3 47 T 024 SNNB, formandshus ved Sdr. Vedby St.

April 1964 sortiment:

- A 1 07 T 012 DSB, nyt lyntog, styrevogn litra BS 480.

- A 1 16 T 012 DSB, postvogn, litra DB nr. 1445-
 A 3 01 T 008 SNNB, lokomotiv nr. 1-5
 A 3 47 T 025 SNNB, Horbelev m.fl. stationer hovedbygning og varehus, snit, facader m.m.
 A 3 47 T 026 SNNB, Nysted St., hovedbygning facader og snit.

Tegninger koster 4,00 kr. pr. stk. + porto 0,40 kr. pr. ordre (for levering ufalset er portoen 1,00 kr. pr. ordre). Abonnement på tegningsrækkerne koster 14,00 kr. incl. porto (14,50 kr. for ufalsede tegninger) for de månedlige 5 tegninger. Leveringstiden er i øjeblikket ganske kort.

Bestilling sker ved indsættelse af beløbet på tegningsarkivets girokonto: 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.

Redlagte Baner

Af A. Gregersen

Sorø — Vedde

Sorø-Vedde-banen blev åbnet den 1/3-03. Den var egentlig anlagt som privatbane, men har hele tiden været drevet af staten. Det var ikke en bane, man rent trafikalt stillede store forventninger til og de vægtigste grunde til dens bygning var vel et ønske om at give Sorø by en virkelig jernbaneforbindelse (bycentret ligger ca. 2 km fra Sorø St.) samt en forventet tørvetransport. Desuden var der

planer om at videreføre banen til Holbæk. Det ville muligvis have gavnet selve Sorø-Veddestrækningen lidt, men det endelige resultat for hele linien var nok ikke blevet bedre, da banen nord for Vedde var kommet til at gennemløbe Åmosen og kun kunne komme til at berøre een større landsby, Ugerløse. Der var ganske vist nok blevet ret god tørvetransport men det var højst sandsynlig blevet en meget

dyr bane at vedligeholde på grund af det sumpe terræn. Banens længde var 15,9 km, heraf 2,6 til bystationen i Sorø, og der var undervejs foruden So bystation 3 mellemstationer. Banen var indhegnet, anlagt med 22,5 kg/m skinner og havde en max. hast. på 45 km/t. Det var altså en typisk lokalbane og toggangen var også baseret på, at der normalt kun skulle være ét tog på linien ad gangen.

Til ca. 1921 kørtes 3 blandede tog daglig. 1921-29 kørtes 4 blandede tog daglig, 1929-31 3 blandede tog og 4 motortog, 1932 2 blandede tog og 5 motortog, og 1933 kørtes 4 blandede tog og ingen motortog.

Damptogene fremførtes til omkring 1927 af litra As (Bl T bygget 1876-77 af Emil Kessler i Esslingen; fab. nr. 1497-99 og 1619 til Klampenborgbanen. (Sjæll. Jernbaneselskab nr. 1-4 navn: Rolf, Roar, Bjarke og Helge; DSB litra As 201-04 i 1892; udrangeret i 1929 -21-17-29). Derefter kørtes et par år med G II-maskiner (160-73) og resten af tiden med ombyggede J-maskiner.

Motortogene løb i plan med nogle lokal-tog på Vestbanen (se nedenstående køreplan fra 1930). De fremførtes først af ML-vogne, der dog dels var for tunge for det lette spor (fortsættes side 30)



A 1 47 F 014

Koksbangs trinbrædt.

Efterhånden som udflugtstogenes antal på strækningen Sorø-Sorø By St. blev større og større, opstod den tanke hos daværende stationsforstander O. Koksbang, Sorø, at der måtte kunne tilvejebringes et lille trinbrædt ved en af vejene mod Sorø sø, i stedet for at de rejsende, til stor gene for især ældre og svagelige, skulle stå af midt på strækningen. Det blev da også opført i 1952 og de rejsende kunne stå af her og f.eks. gå ned til en båd, der så sejlede dem tværs over Sorø sø til restaurant Parnas.

Generalforsamling

Generalforsamlingen i Dansk Model-Jernbane Klub blev holdt den 16. marts 1964 i K.F.U.M.s lokaler i Rosenborggade 15, København, K. Mødt var 30 medlemmer.

Formanden, F. Hermind, bød velkommen og håbede, at vi måtte få en god og saglig debat. Han foreslog klubbens stifter og æresmedlem nr. 1, oberstløjtnant A. Arendrup valgt som dirigent.

I Valg af dirigent.

Arendrup valgt. Han konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indkaldt (indkaldelsen poststempelt den 29/2 1964).

II Formandens beretning.

Hermind omtalte først vanskelighederne med at få generalforsamlingen indvarslet. P. Haase og Søn, hvorigennem SIGNALPOSTEN udsendes, havde begået en fejl, hvorved indkaldelsen var blevet forsinket, men det var lykkedes at finde et nyt lokale og at lægge generalforsamlingen 1 uge senere, og så var der lige ved at komme kludder i det en gang til. Men nu sad vi altså her, lovligt indvarslet.

Bestyrelsen var identisk med den, der valgtes den 11/3 1963. Medlemstallet var steget til 92 og heraf en hel del nye. Ture og møder havde der ialt været 12 af. Klubbens 25-års jubilæum den 25/3 1963 var blevet fejret ved et 3-dages arrangement. Den 23/3 var

åbent hus på anlægget om eftermiddagen, hvor alt materiel var blevet demonstreret. Så kørtes i særspurvogn til Søpavillonen, hvor festmiddagen blev indtaget. Derpå vist film og man hyggede sig. Kendte mennesker indenfor jernbanerne og andre institutioner, som vi samarbejder med, havde gjort os den glæde at deltage. Klubben kunne endvidere glæde sig over mange gaver. Den 24/3 havde vi en udflugt over Hillerød og Helsingør med særtog bestående af et af DSBs røde 4-vogns lyntog. Der havde på turen været besøg på kommandoposter, remiser, skibsværft samt byvandring. Den 25/3 om aftenen var der igen åbent hus på klubanlægget. Der blev kørt køreplan, drukket fadøl og spist pølser. Mange gæster havde

deltaget, men arrangementerne gav et betydeligt underskud. Forårsturen den 8./9. juni 1963 gik til Korsør. Herfra en pragtfuld sejltur med D/F Christian IX til Nyborg. Besigtigelse af stationen med den nye kommandopost. "Nedlæggelseskørsel" på Nyborg-Svendborg-banen og overnatning i Ringe. Næste dag besigtigelse af kommandoposten og fjernstyringscentralen i Odense samt kørsel med damp-særtog på Odense-Brenderup-Middelfart-strækningen. En strålende tur, der dog gav et stort underskud, da den blev svigtet af de andre modeljernbaneklubber og DJK. DSBs nye lyntog blev forevist og grundigt demonstreret ved et besøg på Helgoland maskindepot den 27/7 1963. Vi aflagde, traditionen tro, besøg på Helsingør skibsværft den 31/8 1963 for at bese den nye tredækker-færge M/F "Arveprins Knud". Den 10/10 1963 holdt James steffensen et levende og interessant foredrag om canadiske jernbaner, baseret på selvpoplevelse og med fremragende lysbilleder. Den 27/10 1963 foretog vi i anledning af sporvejenes 100-års jubilæum et 3-timers kryds med K.S. motorvogn nr. 501 ad sælsomme spor i København, kombineret med remisebesøg og forevisning af museumsmateriel. Det sædvanlige julemøde blev af hensyn til udstillingen i december afholdt allerede den 28/11 1963. A. Gregersen holdt den 14/1 1964 et glimrende foredrag om jernbaner øst for jerntæppet. Den 4/2 1964 besøgte vi Rigsarkivet og fik af klubbens gode ven, overarkivar Rise Hansen, forevist en del af de der beroende skatte af jernbanearkivalier. Endelig var der den 4/3 1964 besøg på det fine anlæg i HO-klubben i Hvidovre. DMJKs egen efterårstur blev i år sløjfet for ikke at kollideres med DMJU's tur til Nordjylland med kørsel bl.a. på den nedlagte Hjørring-Løkken-Åbybro jernbane. Udstillingsanlægget havde været uhyre tidskrævende. Man var stolt over Teknisk Museums opfordring til klubben til at deltage og man havde bestræbt sig på at yde noget ekstraordinært. Opgaven synes at være lykkedes vel. Desværre havde anlægget givet et underskud på 1.500 kr., som ikke fremgik af regnskabet, da

endelig opgørelse herfor først forelå efter afslutningen af klubregnskabet. På den anden side havde klubben her et aktiv; anlægget var meget hurtigt køreklart, og der havde allerede været forespørgsler på leje af det. Bladet SIGNALPOSTEN havde ligeledes været tidskrævende og også her var der et betydeligt underskud. Bladet har imidlertid skabt interesse overalt og gjort god propaganda for klubben. Økonomien ville nu blive søgt rettet op, idet man bl.a. så sig nødsaget til at indstille den gratis levering af bladet til alle provinsklubbernes medlemmer. Da Dansk Jernbane Klub nu søgte optagelse i Dansk Model-Jernbane Union, agtede man formentlig ved tilsendelse af prøveeksemplar til de enkelte medlemmer at undersøge om der var interesse for bladet også blandt medlemmerne af denne klub. Bladets kvalitet ville stadig blive søgt bedret.

Formanden nævnte endvidere, at Danmarks Radio og Fjernsyn havde vist klubben stor opmærksomhed i det forløbne år. Fjernsynet havde den 23/3 1963 vist et indslag i Aktuelt fra klubanlægget; der havde været direkte radiotransmission fra køreplanskørselen den 25/3 1963. En 25 minutters båndudsendelse om klubben og dens virkeområde var blevet rundkastet primo oktober 1963 og endelig havde der været et radiointerview 2. juledag 1963 i forbindelse med udstillingen i Teknisk Museum.

For så vidt angik arbejdet i afdelingerne havde man nu oprettet den længe ønskede HO-afdeling og med virkning fra 16/3 1964 udnevnt Erik Schau Andersen til leder af denne, ligesom Terry Rasmussen, også med virkning fra generalforsamlingsdatoen, havde fået overdraget ledelsen af elektroafdelingen, indenfor hvilken han havde ydet en fortræffelig indsats under arbejdet på udstillingsanlægget.

Under formandens beretning aflagde de respektive afdelingschefer beretning om deres område: Baneafdelingen, P. Adamsen, nævnte det store arbejde med at pudse klubanlægget op til jubilæet. Derefter var man gået lige over til udstillingsanlægget. Der havde været overordentlig meget at gøre, men jo nærmere man kom åbningsøjeblikket, jo flere havde der vist sig til arbejdet. I det hele taget havde

det vist sig, at når der virkelig skete noget kom medlemmerne også. Adamsen efterlyste ideer til at sysselsætte de medlemmer, nye som gamle, der kom til byggeaftnerne på Nørrebro. Her var værktøj og erfaring. Han kunne tænke sig reparationsarbejder, lettere vognbygning o. lign. Elektroafdelingen, U. Holtrup, nævnte relæsikringsanlæg på Dalby St. op til jubilæet. Der manglede dog en del endnu. Lystårnene på Terminus St. havde nu fået projektorer og elektrisk strøm. Også elektroafdelingen havde ofret megen tid på udstillingsanlægget og det var egentlig ufatteligt, at man havde nået det. Men uden den gode samarbejdsvilje, var det heller ikke gået. I nævnte endvidere, at klubben havde fået foræret mange elektriske effekter fra forskellige firmaer og institutioner. Holtrup fortsatte med Tegningsafdelingen. Der var her stigende omsætning (ca. 150 tegninger solgt i årets løb excl. tegninger i abonnement), men man ville bl.a. gerne have endnu flere abonnenter til den tegningsordning med 5 tegninger pr. måned, der havde løbet siden august 1963. Da det havde været vanskeligt at finde folk til at nedtegne til målestok 1:45, var man efter nogen eksperimentering gået over til nedfotografering af originaltegninger, hvilket virkede vældigt godt. Man havde fået mange tegninger fra DSB og fra forskellige privatbaner, ligesom man fra leverandøren havde fået tegningerne til det nye lyntog. Militære vanskeligheder havde der været med tegningerne til den gamle Gudenåbro, men det var lykkedes at fremskaffe dem til brug for OMJK. Kampsax A/S var blevet hjulpet med tegninger af amerikansk materiel til rejsebaureaudirektør Spiees' havebane i Humlebæk. Der var endvidere vanskeligheder med mangfoldiggørelsen af tegningerne således at forstå, at lystryk merkantilt fremstillet var for dyre. Man havde haft egen lystrykmaskine på prøve; det var meget interessant og der var lavet 1100 stk. meget fine lystryk på 14 dage. En sådan maskine var dyr og hvor fik klubben pengene fra? Holtrup nævnte til slut lidt statistik: han havde i årets løb ført 1016 telefonsamtaler om rene klubanliggender og "klubbens vogn" (hans moders) havde "tjenstligt" kørt ca. 3.100 km. Trafikafdelingen, E. Mikkelsen, nævnte her køreplanslægningen

og kørslen til jubilæet og i forbindelse med udstillingen i Teknisk Museum. Herudover havde der ikke været megen tid til kørsel på klubanlægget på Nørrebro. Når Dalby St. sikringsteknisk var færdigbygget, var det trafikafdelingens hensigt at søge oprettet kursus i betjening af klubanlægget i lighed med, hvad man havde haft tidligere. Mikkelsen efterlyste til slut moderne rullende materiel for at opnå den helt rigtige sammensætning af stammerne; i første række de nye godsvognstyper samt dieselrangertrækraft litra MH eller MT. Også O. Søndergaard for Maskinafdelingen efterlyste initiativ til bygning af nyt materiel. Klubben selv ejede stadigvæk kun 2 stk. trækraft, litra P og MV, idet al den øvrige trækraft på klubanlægget tilhører enkeltmedlemmer. Søndergaard omtalte tyveriet og det heldige genfund af F-maskinen og kom derpå ind på betimeligheden i, men vanskeligheden ved ejerafmærkning af det rullende materiel. Han efterlyste gode forslag hertil. Biblioteket, E. Beyer, meddelte, at der havde været 135 udlån i årets løb, mest danske tidsskrifter. Biblioteket var vokset stærkt, men trængte meget til en registrering, der dog ville blive tidskrævende. Beyer havde ingen ønsker, da han kunne forstå, at der var god brug for pengene andre steder. Fotoafdelingen, ved E. Pedersen, kunne berette om stor omsætning og et pænt overskud. Der var udsendt 6 tilbudslister med ialt 144 billeder som havde givet et totalsalg på 1.330 stk., langt de fleste i størrelse 9x12. Den største interesse har ældre billeder og herunder igen Photografier af damplokomotiver, mest DSB-lok, derefter privatbanelok. Formanden tog derefter påny ordet for nogle afsluttende bemærkninger til beretningen. Han nævnte oprettelsen af Jernbanehistorisk Selskab den 23/3 1963 som en søster- og støtteforening til DMJK med samme bestyrelse som denne. Grundet travlhed i klubben havde man ikke kunnet ofre det nye selskab tilstrækkelig tid. Det var blevet tilmeldt foreningsregisteret og der var blevet overført 100 kr. fra JS til delvis dækning af underskudet ved Fyensturen i juni 1963. Hermind ville gerne takke alle for godt samarbejde i det forløbne år og med alle, mente han alle, der på den ene eller anden måde havde gjort klubben en god tjeneste.

Bemærkninger til formandens beretning.

Arendrup takkede for en fin og udtømmende beretning. Han fandt også anledning til at rose udstillingsanlægget som værende et virkeligt godt stykke arbejde, som klubben kunne være stolt af.

Formandens beretning blev derefter godkendt med akklamation.

III Regnskabet.

Kassereren, E. Lehmann, gennemgik klubregnskabet.

O. Meyer var ked af, at økonomien nu igen var dårlig, men der var også nået meget i årets løb. Han opfordrede medlemmerne til at støtte klubben efter bedste evne udover kontingentet, f.eks. ved at købe mange andelsbeviser.

A. Gregersen mente, at nu var tiden inde til en kontingentforhøjelse, f.eks. til 30 kr. årlig. De fleste tjente jo mere nu, så det kunne næppe slå nogen af pinden.

Formanden udtalte hertil, at Meyers ide var strålende, kassereren havde netop en stak andelsbeviser med i aften, således at medlemmerne med det samme kunne spytte i bøssen. Til Gregersen sagde formanden, at også bestyrelsen havde syslet med tanken om kontingentforhøjelse, men ikke villet nævne det, fordi bestyrelsen selv syntes, at det i et vist omfang var dens egen skyld, at underskudet var så stort. En udtalelse som Gregersens nu på generalforsamlingen havde rørt vore hjerter, sagde formanden videre, og til næste år vil der blive fremsat forslag i god tid om en kontingentforhøjelse.

Der gaves derefter decharge for regnskabet.

IV A Valg af formand.

Hermind udtalte på forespørgsel, at han var villig til genvalg, men kun hvis alle var enige i den linie han og den øvrige bestyrelse havde arbejdet efter i de 2 år, man nu havde været ved styret, en linie som ville blive videreført og yderligere intensiveret. Dette var hans tilsvar.

Hermind blev genvalgt til formand med akklamation.

IV B Valg af øvrige bestyrelse.

Hele den øvrige bestyrelse med suppleanter blev eenstemmigt genvalgt.

V Valg af revisor.

Th. Kronholt genvalgtes som revisor.

VI Eventuelt.

J. Steffensen omtalte det glædelige i Dansk Jernbane Klubs forventede optagelse i Dansk Model-Jernbane Union, og håbede at det måtte være foreneligt med den genvalgte bestyrelses program at søge etableret et godt forhold til DJK. Han kunne nævne, at T. Nellenman delte dette synspunkt og at 3 af DJKs bestyrelsesmedlemmer, uafhængigt af hinanden havde udtrykt ønske overfor ham (Steffensen) om en bedring af forholdet DMJK/DJK.

Han beklagede, at han ikke som lovet havde fået revideret klubbens ordensreglement og mente iøvrigt, at de to nye afdelingschefer udnævnt pr. 16/3 1964 formelt burde have været udnævnt af den nye bestyrelse.

E. Albrechtsen spurgte om der fra fotoarkivet var solgt billeder til udlandet og om man udvekslede fototilbudslister med klubberne i de andre Morop-lande.

E. Pedersen, fotoarkivet, meddelte, at man på grund af tidsnød endnu ikke havde fået etableret fotoudveksling med udlandet.

Adamsen foreslog, at klubben gennem artikler i de forskellige jernbanetidsskrifter slog lidt mere til lyd for sine synspunkter og at man iøvrigt i disse blade burde søge optaget artikler om diverse emner af jernbanemæssig interesse. Han fandt, at der var for lidt modelstof i SIGNALPOSTEN og opfordrede alle til i bladet at skrive om deres erfaringer indenfor modelbygningsområdet.

P. Nielsen efterlyste nærmere oplysninger om den veteranjernbane ved Helsingør, som pressemeddelelser i den seneste tid havde nævnt i tilknytning til Jernbanehistorisk Selskab.

J. Groth foreslog, at man ved 2-dages ture tilrettelagde programmet således, at deltagere, der måtte ønske det, kunne støde til anden-dagen (cfr. H.L.A.-turen) og fremkom iøvrigt med ideen om en spørgerubrik i bladet, idet han gav tilsagn om hjælp ved besvarelsen af eventuelle forespørgsler.

Arendrup oplyste, at grundlaget for det dårlige samarbejde DMJK og DJK imellem havde sit udspring helt tilbage til det stiftende møde i Slagelse for Sammenslutningen af Danske Model Jernbane Klubber og Jernbanevenner (nu DMJU), hvor Dansk Jernbane Klubs repræsentant i en form, man ikke var vant til i modeljernbanekredse, afviste tanken om DJKs indmeldelse i sammenslutningen med den begrundelse, at man ikke kunne opnå det antal stemmer, som man fandt, at DJKs store medlemstal berettigede til. Hvis DJKs bestyrelse havde udvist en god og positiv vilje til samarbejde, var dette nok også kommet i stand og Arendrup ville gerne erindre DJK om, at klubben i et betydeligt omfang byggede på det jernbanehistoriske grundlag som DMJK havde opbygget i de forløbne 25 år.

Steffensen indrømmede, at det var gået skidt fra starten i Slagelse mellem DMJK og DJK. Han mente imidlertid, at der nu ved DJKs optagelse i Unionen var skabt grundlag for en bedring af forholdet og fandt dette i smuk overensstemmelse med Clausens ånd.

Gregersen fremhævede, at DMJK altid havde været indstillet på samarbejde, og at samarbejde med andre klubber ligefrem var omtalt i DMJKs formålsparagraf. Han slog til lyd for en navneændring, idet modeljernbaneklub-navnet kun i yderst ringe grad er dækkende for den omfattende virksomhed, der bl.a. i jernbanehistorisk henseende udføres indenfor klubbens rammer.

Groth udtalte, at han på grundlag af forskellige samtaler og oplysninger var af den opfattelse, at DJKs planer for et eventuelt samarbejde med DMJK indeholdt en betydelig skævhed i DJKs favør.

Hermind tog derefter ordet for at besvare de stillede spørgsmål. Han lovede, at man fortsat ville bestræbe sig på, at man på week-end-turene kunne slutte sig til om søndagen og understregede, at den af Groth nævnte HLA-tur var arrangeret af Unionen og ikke af DMJK. Han var enig med Gregersen i, at modeljernbane-navnet er lidet dækkende for klubbens virksomhed, ligesom han delte Adamsens ønske om, at klubben søgte flere artikler optaget i de "professionelle" jernbaneblade. Mangel på folk med skrivelyst og -evne samt den snart traditionelle tidsmangel gjorde

de sig imidlertid også her stærkt gældende.

For så vidt angik planerne om veteranjernbanekørsel ved Helsingør oplyste formanden, at man havde modtaget en forespørgsel om, hvorvidt Jernbanehistorisk Selskab var interesseret i et samarbejde med HHGB, Danmarks tekniske Museum og Helsingør Jernbane Klub om etablering af en kørsel med ældre jernbanemateriel fra Helsingør Station og ud til Sommariva, når museet om få år flytter op til sin nyerhvervede grund nord for Helsingør. Man havde med glæde sagt ja til denne opfordring, idet der her var en egentlig transportmæssig opgave at løse, en opgave der formentlig ville kunne løses med restaureret materiel af ældre dato og under jernbanemæssigt absolut betryggende former. Planerne var endnu kun på forberedelsens stadi og de i pressen, herunder Jernbanebladet, fremsatte udtalelser om planerne var fremkommet uden selskabets medvirken.

De nye afdelingschefer havde de facto i længere tid virket i deres stillinger, så det var kun for administrativ nemheds skyld, at man havde ladet udnævnelsen gælde fra generalforsamlingsdatoen.

Med hensyn til samarbejdet med DJK måtte Hermind medgive, at dette for øjeblikket ikke var det bedste. Da den "nye" bestyrelse trådte til for 2 år siden, afholdtes på DJKs foranledning et møde mellem repræsentanter for de to klubbers bestyrelser med det formål at drøfte mulighederne for et udvidet samarbejde. Man tilbød fra DMJKs side, som en begyndelse vederlagsfrit og uden betingelser af nogen art at åbne klubbens bibliotek og tegningsarkiv i lokalerne på Nørrebro Station for DJKs medlemmer og ville endvidere, om det måtte ønskes, påtage sig gennem disse afdelinger at formidle udlån til begge klubbers medlemmer af bøger eller tegninger, som DJK måtte ønske at stille til disposition. Dette forslag afvistes af DJK, som hævdede selvstændigt at ville etablere bibliotek og tegningsarkiv, sidstnævnte uden hensyn til at DMJK fremhævede, at netop tegninger var det af stor betydning for alle landets modeljernbaneklubber, at der var den friest mulige adgang til. Det stod på mødet hurtigt vore bestyrelsesrepræsentanter klart, at det eneste samarbejde, der fra DJKs side ønskedes, dre-

jede sig om udflugterne, således at man ved et tilstrækkeligt stort deltagerantal kunne sikre sig mod underskud. Netop med hensyn til turene fandt DMJK det imidlertid meget vanskeligt at få et samarbejde igang, idet DMJK i modsætning til DJK har en aldersgrænse på 18 år for medlemskab og dermed deltagelse i ture, og de oplevelser man på visse af DJKs ture havde haft med mindreåriges optræden på og ved det rullende materiel, fristede ikke lige netop til at sænke denne aldersgrænse. Dette havde f.eks. været årsagen til, at der ikke havde kunnet etableres en fælles afskedstur på Langelandsbanen.

Der havde i tidens løb været foretaget en begrænset udveksling af materiale og notitser i hinandens blade og på enkelte ture havde DMJK tilladt deltagelse af personer under 18 år under forudsætning af, at hver enkelt af disse var under ledsagelse af en person over denne alder, der havde det fulde ansvar for den pågældende.

Det afgørende grundskud mod samarbejdet havde DJK imidlertid affyret i forbindelse med DMJKs forårstur på OMB. DMJK, der oprindeligt var langt fremme med planerne for en forårstur på Sydhavsøerne, ændrede, med DJKs vidende, først sted og siden dato for denne tur for ikke at skade DJKs tur til Rødby. Man bestemte sig så for at køre på OMB og havde aftale med DJK om, at denne klubs medlemmer på DMJKs foranstaltning og regning kunne indbydes til deltagelse i turen. Da man fra DMJKs side var så langt fremme med planerne for OMB-turen, at man ikke med rimelighed kunne sige fra, meddelte DJKs formand DMJK, at man ikke ønskede DJKs medlemmer indbudt til turen og et af DMJKs medlemmer, som deltog i DJKs Rødby-tur, fik afslag af DJKs formand på en anmodning om over vognens højttalersystem at måtte orientere DJK-medlemmerne om den forestående tur på OMB. Denne tur gennemførtes desuagtet, men som tidligere nævnt med et betydeligt underskud.

Et forsøg fra DMJKs side på samarbejde på fotoområdet havde heller ikke båret frugt og den meget kritiske anmeldelse, som DJKs formand såvel i DJK-bladet som i Jernbanebladet havde skrevet af Ib V. Andersens fortræffelige bog om Kolding Sydbaner, syntes kun egnet til at fratage eventuelle jernbaneskri-

benter lysten til at forsøge sig, noget man tværtom burde søge fremmet og opmuntret for at skaffe så mange historiske oplysninger frem som muligt for de jernbaneinteresserede.

Hermind nævnte, at DJK formentlig ville lægge en del af skylden for det dårlige samarbejde på oprettelsen af Jernbanehistorisk Selskab og fandt det derfor formålstjenligt, at man gjorde sig baggrunden for selskabets oprettelse klar.

Da DMJK i sin tid var den eneste forening for jernbaneinteresserede her i landet, var der selvsagt ingen mulighed for interessekollisioner og heller ikke oprettelsen i årenes løb af den lange række af andre modeljernbaneklubber skabte vanskeligheder af nogen art, idet man straks fra starten fik etableret det bedst ønskelige samarbejde. Selve oprettelsen for 3 år siden af Dansk Jernbane Klub behøvede i og for sig ikke at medføre vanskeligheder, når blot de to klubber gensidigt respekterede hinanden og erkendte, at de har et så at sige identisk interesseområde. Imidlertid fremgik det allerede fra starten af DJK (og formanden underbyggede i det følgende sine synspunkter med en række citater fra DJKs medlemsblad), at denne klub betragtede sig som landets eneste klub for jernbaneinteresserede eller, som man udtrykte sig i det officielle referat af DJKs stiftelse "Danmark fik herved som et af de sidste lande i Vesteuropa sin jernbaneentusiastforening", Man bør nok erindre sig, at DMJK på dette tidspunkt havde 23 år på bagen og langt de fleste af de andre klubber mellem 5 og 20 års anciennitet.

Man tog sig imidlertid ikke dette og lignende udslag af "børnesygdomme" hos DJK højtideligt, førend man ved et tilfælde kom i besiddelse af en cirkulæreskrivelse underskrevet af DJKs formand og sekretær og sendt til landets privatbanedirektører, hvori man dels opfordrede disse til at videresende materiel- og trafikforespørgsler fra DJK-medlemmer, andre private og modelklubber til DJKs sekretariat til besvarelse, dels, under henvisning til henvendelser fra DJK-medlemmer, andre private og modelklubber til privatbanerne, for at undgå "spredning" anmodede om, at de af nævnte kredse efterspurgte tegninger, billeder og lygter etc. i stedet måt-

te blive overdraget til DJK, eventuelt mod betaling. Man påberåbte sig i denne skrivelse samarbejde med en offentlig institution, om hvilken vi senere fik opklaret, at den ikke var vidende om, at dens tilsagn om hjælp til DJK blev brugt på denne måde til skade for andre kredse af jernbaneinteresserede.

Dette "opråb" gentoges i noget modereret form i DJK-meddelelse nr. 6/62, hvor man samtidig advarede mod en spredning af kræfterne ved "visse modelkredses" tanker om at "lave museum, udgive bøger om privatbanerne, foranstalte damptogsekskursioner o.l.". Formanden understregede her, at DMJKs medlemmer havde beskæftiget sig med indsamling af jernbanehistoriske effekter, jernbanemæssig skribentvirksomhed og damptogsture adskillige år før end der blot var tænkt på DJK, hvorfor man fandt, at den nu fremsatte advarsel mod "spredning" indenfor interesseområdet havde fået en noget fejlagtig adresse.

Hovedårsagen til den endelige beslutning om oprettelsen af Jernbanehistorisk Selskab var imidlertid den, at man blev klar over, at DJK, dels i sit blad, dels ved personlige udtalelser, under påberåbelse af vort navn, Dansk Model-Jernbane Klub, bestræbte sig for at opstille en sontring mellem på den ene side DMJK som en klub hovedsagelig for modelinteresserede og på den anden side DJK som en forening af jernbaneinteresserede med f.eks. den følge, at de tegninger, arkivalier etc., som de forskellige privatbaner og institutioner i tidens løb mente at kunne skille sig af med, retteligt burde tilgå DJK til benyttelse af denne klubs medlemmer. DMJK fandt, at D i denne henseende handlede mod bedre vidende, al den stund man ikke kunne være uvidende om, at antallet af rene jernbanearrangementer i DMJK er adskillige gange større end antallet af arrangementer af modeljernbanemæssig karakter, og man så sig derfor nødsaget til, på den gren af klubbens virksomhed, der har og stedse har haft, en jernbanehistorisk karakter, at anvende en betegnelse, der også overfor offentligheden var mere dækkende samtidig med, at man fik skabt en støtteforening for DMJK.

Så man på DJKs reaktion på oprettelsen af Jernbanehistorisk Selskab måtte den betegnelse som ret voldsom. Efter et forgæves forsøg

på at få DMJKs formand til at gøre afbiigt for det foretagne skridt, fremsatte man i sit blad en række udtalelser om det nye selskab, som i bedste fald kunne betegnes som malplacerede og på et stort fællesmøde mellem begge klubbers bestyrelser meddelte DJK, at man som en betingelse for et samarbejde måtte kræve Jernbanehistorisk Selskab nedlagt. Dette afviste vi selvfølgelig, ikke mindst fordi DJK på mødet, direkte adspurgt, vedgik, at klubbens hovedindvending mod selskabet var risikoen for, at DMJK ved Jernbanehistorisk Selskab skulle opnå goder i form af arkivalier, tegninger etc., som man fandt i stedet burde tilgå DJK.

Indadtil i DMJK havde reaktionen på oprettelsen af Jernbanehistorisk Selskab været yderst positiv, bortset fra et enkelt medlem, og udadtil havde selskabet mødt megen velvilje i form af medlemsskaber, anbefalings skrivelser etc., vel at mærke fra personer og institutioner, som man forinden nøje havde orienteret om baggrunden for selskabets oprettelse. Selskabet var nu tilsluttet Dansk historisk Fællesforening, og havde trods det, at man ikke havde haft tilstrækkelig tid til arbejdet i selskabet, allerede fået et godt ry rundt omkring. I den nærmeste fremtid vil der udkomme et hæfte udgivet af selskabet om Jernbanernes indsats i krigen 1864, og man håbede at kunne fortsætte med en hel række publikationer.

Fremtiden så Hermind fortrøstningsfuld i møde. Dels fordi der var grøde og fremgang i arbejdet hos os selv, dels fordi han ikke troede, at DJKs bestyrelse var helt i samklang med alle de 550 medlemmer. Når man talte med de enkelte DJK-medlemmer, ikke mindst i provinsen, var de ikke enige i bestyrelsens holdning overfor DMJK og JS, og de gav udtryk for den opfattelse, at alle kredse af jernbaneinteresserede, uanset deres så at sige identiske interesseområde, måtte kunne arbejde fredeligt side om side, og han mente, at denne fornuftige og forsonlige holdning nok også snart ville slå igennem indenfor DJKs ledelse. Ca. halvdelen af de tilstedeværende - han selv inklusiv - var tillige menige medlemmer af DJK og støttede således denne klubs på mange områder fortræffelige arbejde, men man ville ikke lade sig imponere af de af

DJK opnåede resultater og ikke lade sine udfoldelser indenfor DMJK eller JS begrænse, hverken af trusler eller bønner, til kun at omfatte modelarbejdet og så opgive de andre arbejdsområder, man hidtil havde beskæftiget sig med eller undlade at tage nye områder op, hvis der viste sig interesse herfor. En forudsætning for et samarbejde med DJK i fremtiden måtte det i hvert fald være, at DJK anerkendte og respekterede Jernbanehistorisk Selskab.

Arendrup takkede for formandens redegørelse og nævnte, at også en anden modeljernbaneklub "på sin ryg" havde følt resultaterne af DJKs aktivitet.

Steffensen udtalte, at hvis de her fremsatte oplysninger var rigtige, og han havde ingen grund til at tvivle derpå, så måtte der - :":!="+x (for første gang offentligt!) - være noget galt i den anden klub, og han forstod ikke, hvorfor de menige DJK-medlemmer ikke på DJKs generalforsamlinger prøvede at påvirke bestyrelsen i mere positiv retning.

Groth redegjorde herefter for forløbet af et par af DJKs generalforsamlinger.

P. Nielsen mente, at man kun skulle være tilfreds med, at der ikke var så mange med på vore ture. Man fik meget større udbytte af dem end af DJKs.

Albrechtsen redegjorde for planerne for klubbens store forårstur til Hamburg.

Ved ca. 23-tiden afsluttede Arendrup generalforsamlingen og takkede deltagerne for ro og saglighed under debatten og formanden takkede dirigenten for en forbilledlig ledelse af forhandlingerne.

Bestyrelsen har siden konstitueret sig således:

Formand: F. Hermind, Lejre.
 Næstformand: U. Holtrup, Dalbyvej 12, Brønshøj.
 Sekretær: E. Mikkelsen, Grønnevej 255¹⁰, Virum.
 Kasserer: E. Lehmann, Marstalsgade 40¹, København, Ø., samt Ole Søndergaard, Drosselvej 6, Roskilde.

1. suppleant: E. Albrechtsen, Amundsensvej 18
Lyngby.
2. suppleant: A. Gregersen, Raftevej 6, Lyng-
by.

Klubbens afdelinger og disses ledere er følgende:

- Maskinafdelingen: Ole Søndergaard, se ovenf.
 Elektroafdelingen: Terry Rasmussen, Spentrup-
 alle 20, Kastrup.
 Baneafdelingen: P. Adamsen, Gentoftegade
 37, Gentofte.
 Biblioteket: E. Beyer, Bremensgade 25¹,
 København, S.
 Tegningsarkivet: U. Holtrup, se overfor.
 Fotoarkivet: E. Pedersen, Nyskiftevej
 42, Vanløse.
 Trafikafdelingen: E. Mikkelsen, se ovenfor.
 HO-afdelingen: E. Schau Andersen, Gardes
 Alle 3, Hellerup.



BESTYRELSENS MARERIDT



— Først må jeg beklage det fejl-
 agtige tidspunkt i meddelelsen om
 vores generalforsamling . . .

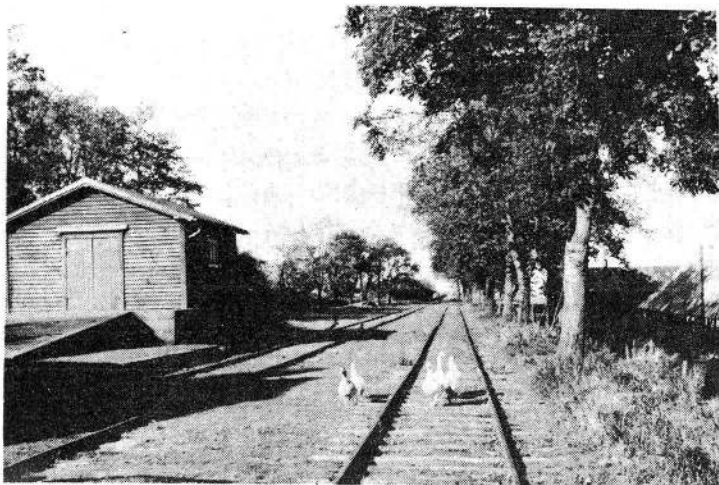
Nedlagte Baner

(fortsat fra side 22)

dels var for store for de få rejsende. De blev derfor ret hurtigt erstattet med de små Triangel-vogne, som regel litra ME, undertiden litra MA. I banens allerførste tid kørtes dog ret kortvarigt med N (186-88) eller de gamle P-maskiner, og omkring 1910 har man også meget kort - og heldigvis for både bane- og loko-personale - kørt med T-maskiner.

Hverken person- eller godstrafikken blev nogensinde stor, men ret jævn. Blandtettogenes faste stamme var BF-CB-EB (BF: 2-akslet kupé-vogne 2 II. - 1 III. bremsekupé, CB: 2-akslet kupévogne 5 III. K og EB: 2-akslet rejsegodsvogn med postkupé). Og for godsmængdens vedkommende var det yderst sjældent nødvendigt at køre særtog.

Efter 1920 indtraf der et mærkbart fald i trafikken, især for godsets vedkommende, og selv om man sidst i 20'erne forsøgte at udskille personer og gods fra hinanden ved at indsætte 1 motorvogn på banen, hjalp det ikke. Nu gik også persontrafikken mærkbart tilbage, derfor blev det besluttet helt at indstille persontrafikken fra 1/7-33. Derefter blev banen en godsbane. Der kørtes godstog efter behov med Sorøs rangertraktor (65 Hk - Breuer eller Pedershåb). Det betød, at Vedde station overgik til HTJ, og at bystationen i Sorø og de 3 landstationer enten blev ubetjente eller kun betjentes af en enkelt mand. Også banetjenesten blev det muligt at indskrænke til et minimum. Maskindepotet lå oprindeligt i Vedde, men var efter personalets ønske senere blevet flyttet til Sorø (2½ sæt personale, d.v.s. 2 lokoførere, 3 lokofyrbødere + 2 depotarbejdere). Det blev nu helt nedlagt. Da man under den II. verdenskrig begyndte at udnytte vore tørvemoser, kom det Veddebanen tilgode. Den lille Traktor (som man nu heller ikke kunne få benzin til) kunne ikke klare den pludselige trafikstigning. En G-maskine med personale fra Slagelse eller Korsør blev stationeret i Sorø, hvor den bestred al godskørsel på Veddebanen og range-



1 41 F 014

Munkebjergby st.

ringen i Sorø. Da man skulle til at vende tilbage til de normale forhold, var sporet så udslidt, at det måtte udskiftes, hvis driften skulle fortsætte. Det var derfor naturligt, at man først undersøgte de chancer, banen - som ren godsbane - havde i fremtiden. Det viste sig, at der fortsat kunne regnes med at bibeholde banen Sorø-Sorø bystation, medens resten af banen ingen fremtid havde for sig. Det var ikke muligt at få tilsagn om benyttelse fra de langs banen placerede virksomheder og en af de største, som tilmed havde ret store forsendelser til og fra København, havde kun interesse i banen som en klemme på vognmændene. Det blev derfor fra DSBs side besluttet helt at nedlægge Sorø By-Vedde og at opretholde Sorø-Sorø By som sidespor til Sorø station. Det skete i 1950. I oktober eller november 1949 var vi 6 mand fra Dansk Jernbane Klub, der havde fået lejlighed til en sidste tur over banen. Det skete på motortroljer og i selskab med baneingeniør Holstein. Vi forsøgte at få det ordnet, så hele DMJK kunne deltage og havde fået løfte om at låne HTJs M 11, men den turde ingenøren ikke lade køre over banen på grund af sporets og banens tilstand, så det måtte blive en privat tur, og det var heller ikke gået på den anden måde. Sporet havde vel nok holdt, men selve banens forfatning var sløj; ved de fleste overkørsler var sporet helt stoppet og måtte renses op, før vi kunne passere.

En og anden vil måske spørge, om banen kunne være reddet, hvis den var gennemført

til Holbæk. Vist ikke af førortalte grunde. Og desuden ville Vedde-Holbæk have ligget for tæt på Vedde-Tølløse-Holbæk og derved have ødelagt HTJ. Nu har man en god - i stedet for 2 dårlige baner.

Køreplan 1930 (Sorø-Vedde)

Damp

253	Bl	9,30-10,26	252	Bl	7,06- 7,46
257	Bl	17,36-18,17	254	Bl	11,38-12,40
259	Bl	21,24-22,04	256	Bl	18,58-19,47

Et loko (J) kørte daglig: 252-53-54-57-56-59

Motor

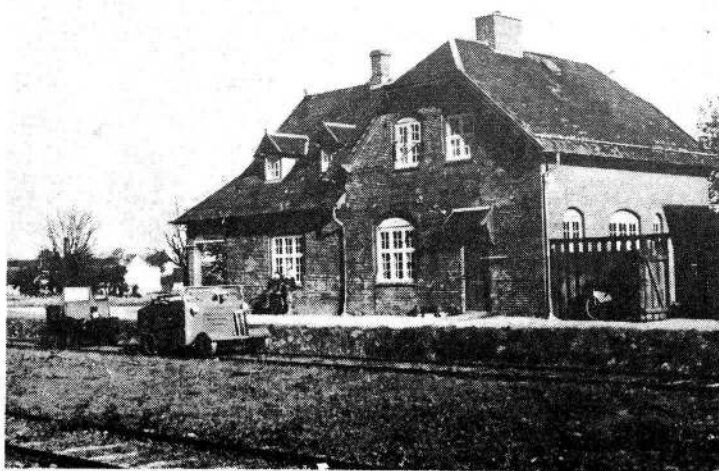
1171	M	7,26- 7,51	1172	M	7,56- 8,26
1177	M	13,46-14,31	1178	M	14,59-15,25
1181	M	16,10-16,42	1180	M	By15,54-16,01
1185	M	19,25-20,00	1182	M	16,47-17,23
			1186	M	20,15-20,50

Samme motorvogn kørte følgende lokaltog på Vestbanen:

1069	Ro-Kø	9,58-11,48	1066	So-Rg	8,32- 8,57
1087	Ro-Kø	22,38- 0,24	1076	Kø-So	12,04-12,59
			1086	So-Ro	20,55-21,57

således at én ML daglig kørte:

1171-72 So-Ved-So, 1066 So-Rg tom Rg-Ro, 1069 -1076 Ro-Kø-So, 1177-78 So-Ved-So, tom-1180 So-By-So, 1181-82-85-86 So-Ved-So x 2, 1086-1087 So-Ro-Kø, tom Kø-So.



A 1 47 F 013

Døjringe st.

Fotoarkivet

TILBUDSLISTE nr. 7.

Fotoarkivet tilbyder herved interesserede nedennævnte fotos, der i højglans i størrelsen 9x12 cm koster kr. 1,00 og i størrelsen 13x18 cm kr. 2,50 pr. stk. Porto pr. ordre er kr. 0,25 og leveringstiden ca. 14 dage. Ved bestilling af samtlige 25 billeder fra denne liste i formatet 9x12 cm reduceres

prisen til ialt kr. 20,00 + porto.

Bestilling sker ved indbetaling af beløbet på postgiro nr. 12.53.05, Dansk Model-Jernbane Klub, Fotoarkivet, Nørrebro St., København, N., idet der på bagsiden af indbetalingskortets venstre talon anføres de ønskede DMJK-registreringsnumre. (Se om tydingen af disse den tidligere udsendte registreringsnøgle med vejledning, der, ligesom de tidligere 6 fototilbudslister, kan bestilles fra DMJKs ekspedition, Lejre).

DMJK reg. nr.	Ejendomsmærke	Optagelsessted	Dato
A 1 01 F 010	DSB, P 913	Helsingør (kl. 11)	21/11 1954
A 1 02 F 011	DSB, DF 132	Nyborg F. (kl. 1)	1957
A 1 02 F 034	DSB, G 624	Korsør (kl. 2)	febr. 1958
A 1 04 F 003	DSB, MX 131		marts 1954
A 1 04 F 006	DSB, M 3	Slangerup (ex. KSB M 3)	maj 1954
A 1 04 F 008	DSB, M 1	Slangerup (ex. KSB M 1)	maj 1954
A 1 05 F 001	DSB, MC 654	(kl. 11)	febr. 1951
A 1 05 F 004	DSB, MF 636	Odense Syd (kl. 8)	marts 1954
A 1 05 F 007	DSB, MQ 522		juni 1954
A 1 05 F 009	DSB, MDF 491		nov. 1956
A 1 61 F 031	D/F Christian IX	Korsør havn	8/6 1963
A 3 01 F 012	RHJ 6	Randers (kl. 10)	marts 1951
A 3 01 F 013	RHJ 3 og 6	Randers	marts 1951
A 3 01 F 018	VLTJ 6	Lemvig (kl. 5)	juli 1956
A 3 01 F 024	TKVJ 11	Kolding (kl. 4)	febr. 1951
A 3 01 F 056	HFHJ 10	Brødeskov (kl. 10)	aug. 1958
A 3 05 F 001	ETJ, M 2	Ebeltoft (kl. 10)	jan. 1956
A 3 05 F 003	ETJ, M 1	(kl. 11)	maj 1956
A 3 05 F 004	RGGJ, M 2	(kl. 2)	maj 1956
A 3 05 F 005	RGGJ, M 3	(kl. 11)	maj 1956
A 3 41 F 001	Skinnebusmotorvogne,	Juelsminde	1957
A 5 02 F 014	Valby Gasværk 2	Kalvebod Brygge (kl. 4)	dec. 1954
A 5 02 F 015	Valby Gasværk 3	Kalvebod Brygge (kl. 5)	dec. 1954
A 5 02 F 016	Valby Gasværk 6	Valby Gasværk (kl. 2) ex. HS 382 /3	1961
A 5 02 F 019	Vb. Rangerst. N 186,	Vb. Rgst. (kl. 10)	april 1954

Visse af disse fotografier er DMJKs ejendom og må ikke kopieres eller videresælges uden Dansk Model-Jernbane Klubs (eller evt. negativejerens) skriftlige tilladelse. Denne copyright vil være tilkendegivet ved stempel på bagsiden af billederne.

De billeder, der i dette og de fremtidige numre af SIGNALPOSTEN offentliggøres som illustrationer til artikler m.v. vil, såfremt de er forsynet med DMJK-registreringsnummer, kunne købes gennem fotoarkivet til samme priser som billederne i tilbudslisterne.

I de tidligere udsendte tilbudslist

vil der være at foretage følgende rettelser og tilføjelser:

liste nr. 2, A 3 01 F 045:

NKJ 2 rettes til NKJ 3?

liste nr. 3, A 1 01 F 053:

rettes til A 1 01 F 055.

liste nr. 6, A 1 01 F 016:

tilføjes optagelsessted: Ringe.

liste nr. 6, A 1 03 F 001:

Glostrup rettes til Odense Syd.

E. Pedersen.

Engelske Baner

Af A. Gregersen

SOUTHERN RAILWAY (S.R.)

Southern Railway (SR)

var det mindste af de 4 gamle selskaber, der i 1948 gik op i BR.

SR opstod i 1923 ved sammenslutning af 4 selskaber: London and South Western Railway (L & SWR), London, Brighton and South Coast Railway (LB & SCR), South Eastern Railway (SER), og London, Chatham and Dover Railway (LC & DR).

1. L & SWR, det største af selskaberne, havde sine baner fra Waterloo station i London, der er Englands største jernbanestation, i syd-vestlig retning mod Exeter Weymouth og Southampton. Selskabets hovedværksteder lå i Nine Elms.

2. LB & SCR's linie lå i det store og hele direkte syd for London. Fra Victoria station kørtes mod Hastings, Newhaven, Brighton og Portsmouth. Hovedværksted i Brighton.

3. SER og LC & DR med linier fra London ud i Kent sled i mange år hinanden op i en skånselsløs kamp, indtil de i 1899 indgik en overenskomst om fællesdrift for de 2 selskaber under navnet South Eastern and Chatham Railway: SE & CR. I London havde SE ikke mindre end 3 store stationer: Charing Cross, London Bridge og Canon Street, medens LC & DR havde Holborn viadukt og Victoria, den sidste var i mange år en dobbeltstation, idet den, som før nævnt, også var endestation for LB & SCR. De 2 selskaber havde værksteder i Ashford og Longhedge.

SRs samlede net var på ca. 2.200 miles, godstrafikken var ikke særlig stor, til gengæld befordrede SR en fjerdedel af alle rej-

sende i England, selv om dets net kun udgjorde en ottendedel af det samlede.

LB & SCR påbegyndte meget tidlig elektrificering af sine linier, og SR fortsatte dette arbejde. Foruden den store lokaltrafik omkring London havde selskabet sine berømte eksprestog "Brighton Belle" og "Golden Arrow".

SR var kendt for sine Southampton-tog, der løb i tilslutning til Atlanterhavsåbningerne, og for sine mange hurtigtog mellem London og de forskellige kanalbyer med overfart til fastlandet.

I årene fra 1923 og til anden verdenskrigs udbrud i 1939 skete der en rivende udvikling inden for de 4 store selskaber. Først måtte der en vis sanering til. For GWR blev den ikke så stor, idet selskabets hovedruter stort set forblev de samme. På SR ophævedes en del dobbeltkørsel, hvor før 2 selskaber havde haft eksprestog over hver sin linie, men mellem de samme byer. Enten blev den ene linie nu kun lokalbane - eller man delte togene mellem linierne. For LMS og LNER skete der en gennemgribende forandring, idet fjerntogene fra London til Skotland nu kom til at løbe over ét selskabs linier mod tidligere over flere. Det betød, at en del overgangsstationer kunne reduceres til næsten ingenting, og at det rullende materiel kunne udnyttes betydelig bedre. Nyanskaffelser i stor stil af standardmateriel fandt sted og muliggjorde udrangering af lidet talstærke loko og vogntyper.

Under krigen led banerne meget; de tyske bombardementer af stationer og baner betød, at trafikken ofte måtte ledes ad store omveje. Tilmed fik man en meget stor forøgelse af trafikken, og da det på grund af materia-

lemangel blev besværligt at bygge nyt og vedligeholde ældre materiel, der samtidig skulle præstere væsentlig mere end før, siger det sig selv, at banerne efter krigen var i en elendig forfatning, både hvad økonomi, materiel og sikkerhed angik.

Løsningen blev nationalisering. Der blev diskuteret for og imod, og det blev i lige så høj grad et politisk emne som et økonomisk spørgsmål. Rigtigt eller forkert, det vil blive påstand mod påstand, men vel noget tiden førte med sig, så lad os nøjes med at konstatere, at fra 1948 var British Railways (BR) en realitet, og det, der er sket med BR i de forløbne 15 år, er egentlig kun - i det store og hele - en gentagelse af det, der skete mellem 1923 og 1939. Alle engelske baner kom under BR, og en ny sanering fandt sted. Mange småbaner er lukket enten på grund af landevejstrafikkens stærke vækst eller fordi man ved omlægning eller forenkling har overflødiggjort dem. BR har gennem bygning af standardmateriel opnået store besparelser og muliggjort udrangering af mange gamle og utidssvarende loko- og vogntyper. Den kritik, der af jernbanepersonalet er rettet mod standardmateriellet, skal ikke tages for højtideligt. Englændere er udprægede lokalpatrioter, og især så de engelske lokoførere med stor uvilje og skepsis på de ny BR-loko eller loko fra et af de andre selskaber. Det kan nævnes, at BRs ledelse i de første år førte en hård - og tildels håbløs - kamp for at få værkstederne til at lade nyrepareret materiel male i de nye farver og med de nye numre og betegnelser.

Med de stærkt stigende kulpriser og svigtende kulleverancer samt udsigt til ikke i fremtiden at kunne skaffe kvalificeret personale til damploko, så BR sig nødsaget til at anskaffe dieselloko. Der er i de senere år anskaffet mange forskellige typer, og der har været - og der er stadig - store vanskeligheder med dem. Der er således eksempler på, at tog normeret med dieselloko over perioder på godt 2 måneder har været ca. 80% dampdrevet. Det sidste damploko til BR blev bygget i 1960 i Swindon. Det var et 1 E godstogsloko nr. 92.220, der fik navnet "Evening Star".

De engelske loko fik fra 1948 et nyt nummersystem:

1- 9999 GWR - d.v.s. selskabets loko beholdt sine gamle numre.

10000-19999 dieselloko

20000-29999 el-loko

30000-39999 SR

40000-59999 LMS

60000-69999 LNER

70000- og derover: BR ny standardloko + War Department.

I nogle efterfølgende artikler skal jeg forsøge at give en kortfattet beskrivelse af nogle af de bedst kendte engelske damploko.

SØGES:

"Modeljernbanen" 1. årgang, nr. 1 og 2.
Maskinmester H. Bach, Dr. Sellsvej 22, Dianalund.



Som foreslået af J. Groth på DMJKs generalforsamling vil vi nu starte en spørgerubrik her i bladet.

Spørgsmål om jernbanemæssige og modeljernbanemæssige anliggender, historiske oplysninger etc. kan sendes til SIGNALPOSTEN, Lejre.

Spørgsmålene vil blive offentliggjort i bladet sammen med svarene herpå, idet vi, såfremt vi ikke selv med de til vor rådighed stående midler kan klare problemerne, vil anmode læserne om hjælp. Så kom frit frem med problemerne og lad os se, om vi eller læserne kan løse dem.

Jernbanemuseet

I månederne april-oktober har museet (der som bekendt har til huse Sølvgade 40, København K.) åbent hver onsdag kl. 12-16. Museet har i anledning af mindeåret for krigen 1864 foranstaltet en lille særudstilling til belysning af jernbanernes deltagelse i de daværende begivenheder.

Museet har netop i år udsendt en ny og udvidet udgave af "Jernbanemuseet i København", indeholdende foruden en omtale af museets skatte også en fortræffelig kortfattet historisk gennemgang af jernbanernes udvikling her i landet.

Hæftet er på 32 sider med 12 gode illustrationer og fremtræder i meget smukt bogtryk. Bagerst i hæftet findes en oversigt over et udvalg af bøger med jernbanehistoriske emner og hæftet afsluttes med en fortegnelse over jernbanemuseets lokomotiver og vogne med angivelse af, hvor disse for tiden er anbragt.

Hvor utroligt det end lyder, sælges dette hæfte af museet for kun 1,50 kr., og det kan varmt anbefales enhver jernbaneinteresseret, uanset om han måske ikke foreløbig vil få lejlighed til at besøge museet, at anskaffe denne nydelige lille publikation.



Toguheld

(fortsat fra forsiden)

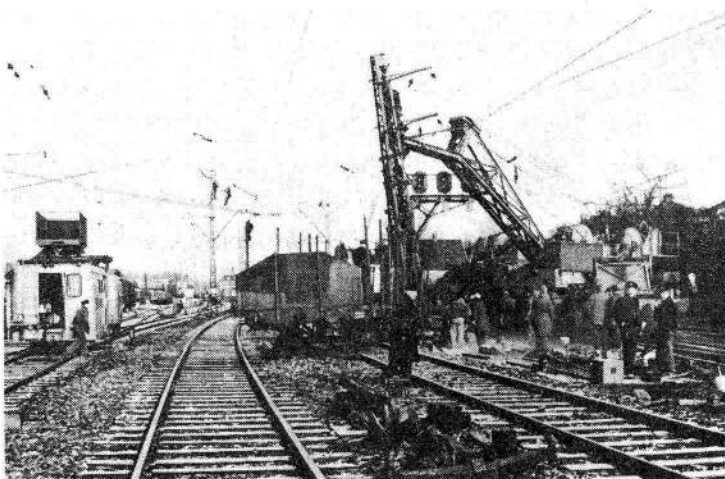
I tog 2409, der den pågældende dag passerede kl. 4,55, afsporede omtrent midt i toget en svensk Gre-vogn i et sporskifte umiddelbart ud for sydenden af perron 3, formentlig på grund af en knækket bærefjeder. Vognen blev trukket gennem stationen, hvor to perronovergange blev splintrede. I det næste sporskifte, der er beliggende ud for kommandoposten umiddelbart nord for perron 3, blev resten af de bagved værende vogne trukket af

sporet. Lidt længere fremme sprængtes toget, GRE-vognen og en bag denne værende tom svensk Oe-vogn blev trukket gennem skråsporforbindelsen, hvor det forreste hjulsæt på GRE-vognen blev fuldstændig ødelagt, så den endte med den forreste pufferplanke nede i det indadgående fjerntrafikspor, samtidig med, at den hældede ind over det udadgående fjerntrafikspor. Oe-vognen blev slynget ind i en køreledningsmast, der blev revet af soklen og skubbet ca 1 m, så den kun blev holdt oppe af køreledningerne. De resterende 10 vogne stod ved siden af sporet langs opkørslen til gods ekspeditionen. Af 3 granitsokler, der var anbragt i rækverket på broen over Hellerupvej, blev 2 slynget ned på fortovene, men heldigvis uden at nogen blev ramt. Den forreste del af toget kunne fortsætte til Helsingør.

På grund af den knækkede køreledningsmast var det nødvendigt at afbryde kørestrømmen i det udadgående nærtrafikspor mellem Østerport og Hellerup, og da de udadgående nærtrafikspor til Klampenborg hhv. Holte var spærrede, måtte der etableres enkeltspordrift over de pågældende strækninger. Fjerntogene måtte midlertidig udgå fra hhv. ende i Klampenborg og Holte. Der blev indsat tre stammer således at der blev togskifte i Hellerup og Østerport. Det var kun muligt at skaffe tog med ca. 30-40 minutters mellemrum, navnlig på grund af manglende krydsningsmuligheder på nærtrafiksporene. Myldretiderne om morgenen og om aftenen var ved at udarte sig til total sammenbrud, navnlig om morgenen. Bedre blev det jo heller ikke af, at S-togene også måtte befordre de rejsende fra fjerntogene. En overgang var det umuligt at passere perontunnellen på Hellerup station, der var helt stoppet af mennesker.

Der blev øjeblikkeligt tilkaldt mandskab fra såvel køreledningstilsynet som fra bane-tjenesten til udbedring af skaden. Ca. kl. 6,30 kom en stor hjælpevogn og kørekran, og kl. 7,00 kom yderligere en stor hjælpevogn.

Ved 10-tiden var det udadgående fjerntrafikspor ryddet og ved middagstid kunne også det indadgående tages i brug, fjerntogene på Kystbanen fik herefter standsning i Hellerup og Charlottenlund (der findes ikke ved Nordhavn, Svanemøllen og Ordrup perron ved fjerntrafiksporene).

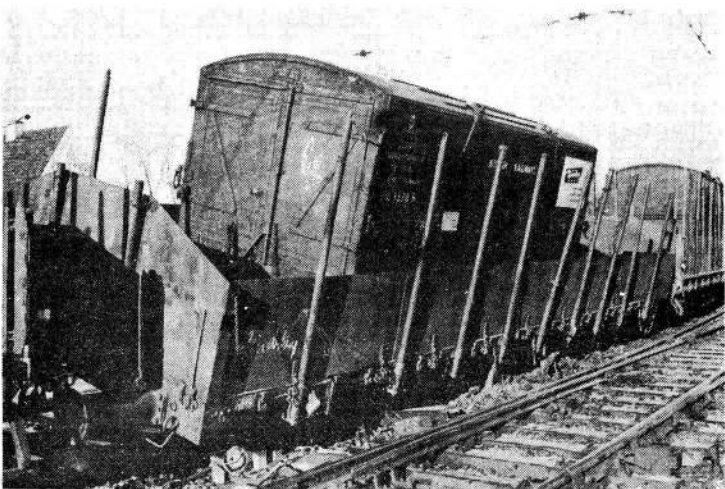


Ved 15-tiden var det udadgående spor til Holte ryddet, så kørslen kunne genoptages i begrænset omfang med fjerntogene på Nordbanen. Da der stadig blev arbejdet med opsætning af køreledningsmast og ophængning af nye køreledninger, var det ikke muligt at udvide kørslen med S-tog mere den dag. Aftenmyldretiden gav også stor trængsel, men da fjerntogene nu var kommet igang, udartede den sig heldigvis ikke til det samme som om morgenen.

De afsporede vogne blev efterhånden sat på sporet og kørt ud på læssesporene, GRE- og Oe-vognene, der begge var tomme, måtte på værksted, de øvrige 10 kunne, efter at være blevet eftersat af vognopsynet, sendes videre. Ca. kl. 17 var alle sporene ryddede.

Da stykgodset for størstedelens vedkommende befordres med lastbil til hhv. fra Københavns Godsbanegård, skete der ikke for dettes vedkommende nogen forsinkelse, vognladningsgodset blev forsinket en dag.

K. Pedersen.



Pladsmangel

Som følge af dette kendte fænomen har vi måttet udskyde E. Lehmanns afsluttende artikel om juletrafikken på Københavns Hovedbanegård til næste nummer af bladet, d.v.s. 2. årgang nr. 3. Vi kan endvidere allerede nu oplyse, at 2. årgang nummer 4 bliver et stort illustreret særnummer i anledning af Nordbanens 100-års jubilæum.



Næste nummer af SIGNALPOSTEN

forventes udsendt sidst i maj måned.

Stof til dette nummer bedes snarest og senest den 10. maj 1964 sendt til enten redaktøren eller et af bestyrelsens andre medlemmer



SIGNALPOSTEN udgives af Dansk Model-Jernbane Klub og Jernbanehistorisk Selskab. Dette nummer er offset-trykt.

Redaktør: F. Hermind, Lejre.

Abonnementspris 10 kr. årlig incl. forsendelse og kataloger. Løssalgspris 1,50 kr. Abonnement og enkelte numre kan bestilles gennem DMJKs ekspedition, Lejre.

Eftertryk tilladt med tydelig kildeangivelse.

P R O G R A M - T I L L Æ G

til

2. årgang - nummer 2

Udflugt med besigtigelse af fjernstyrings-
og togradioanlægget på HFHJ

Søndag den 3/5 1964 aflægger vi besøg på Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, hvor vi ved privatbanernes store velvilje vil få forevist det nye fjernstyrings- og togradioanlæg samt få lejlighed til at bese banens værksteder og remiser i Frederiksværk og Hundested. Banen stiller et særtog til vor rådighed til befordring fra Hillerød til Hundested.

Mødested: Hillerød St., perron 1 overfor HFHJs spor, kl. 12,10. Forbindelsestog: 70133, Kh afg. 11,19, Hi ank. 12,09, og 4728, Hg afg. 11,07, Hi ank. 11,43.

Derefter tur i følgende plan: Særtog med skinnebus, afg. Hillerød 12,15. Besigtigelse af en mellemstation undervejs samt radiohovedstationen i Kregme. Frederiksværk ank. ca. 13,25. Besigtigelse af fjernstyring 13,25-14,35. Særtog Frederiksværk afg. 14,35. Hundested ank. 15,00. Der vil være mulighed for en tur til Hundested Havn, idet tog 54 udgår fra havnen (Grenå færge ank. 15,40). Hjemrejse med ordinært tog 154, Hundested afg. 15,48, Hi ank. 16,42. Forbindelsestog: 70252, Hi afg. 16,50, Kh ank. 17,40, og 4759, Hi afg. 17,16, Hg ank. 17,53.

Nærmere introduktion: Se Vingehjulet, 20. årgang, nr. 21, december 1963.

Pris for deltagelse kr. 10,00 pro persona.

Bindende tilmeldelse sker ved indbetaling af beløbet til giro: 545.78, Dansk Model-Jernbane Klub, Nørrebro St., København N. På venstre talon anføres: HFHJ tur 3/5.

Indbetaling skal ske snarest og allersenenest lørdag

den 25. april 1964.

Betingelse for deltagelse af personer under 18 år: Hver enkelt skal under hele turen være under ledsagelse af en person over 18 år, der har det fulde ansvar for den pågældende.

Turleder: E. Mikkelsen.

Husk: Omgående stillingtagen og omgående tilmeldelse.

E. Mikkelsen

MOROP KONGRES 1964

Fra den hollandske komité for MOROP-kongressen 1964 har vi nu modtaget det foreløbige program for kongressen, der afholdes i dagene 7-12/9 i Haag.

Mandag den 7/9 åbnes kongressen og MOROPs to udvalg, det ledende og det tekniske holder møde. Om aftenen vil der blive vist film og lysbilleder.

Tirsdag den 8/9 fortsætter udvalgmøderne, mens der for de øvrige deltagere arrangeres to udflugter, om formiddagen med sporvogn gennem Haag og Scheveningen med besøg på sporvejenes centralværksteder og om eftermiddagen gennem Westland og til Delft. Om aftenen fortsættes fremvisningen af film og lysbilleder.

Onsdag den 9/9. Om morgenen med særtog til Rotterdam, hvor anlægsarbejderne i forbindelse med den nye undergrundsbane beses. Om eftermiddagen er der havnerundfart i Rotterdams havn. Aftenens program er endnu ikke fastlagt.

Torsdag den 10/9 arrangeres der en større særtogsudflugt, hvis rute endnu ikke er fastlagt, men som skulle omfatte besøg på N.S.-værkstederne i Tilburg. Om aftenen afholdes festmiddag for alle kongresdeltagerne i Kurhaus-hotel i Scheveningen.

Fredag den 11/9 fører et særtog deltagerne til

Utrecht, hvor jernbanemuseet beses, og derfra går turen til Amsterdam, hvor der arrangeres sporgvognstur gennem byen og kanal- og havnerundfart.

Lørdag den 12/9 køres der med særtog til Rotterdam, hvorfra turen går videre med skib. Fra Hellevoetsluis går det tilbage til Rotterdam med Hollands sidste smalsporsbane. Særtoget fører derefter deltagerne tilbage til Haag, hvor kongressen afsluttes.

Der skulle ifølge det modtagne program blive lejlighed til at besøge miniaturebyen Madurodam, der bl. a. omfatter en modeljernbane i målestoksforholdet 1:25.

Da MOROP-kongressen som bekendt hvert år flyttes til et nyt medlemsland, vil det sikkert vare længe, inden kongressen afholdes så tæt ved landets grænser som i år. Der skulle derfor være gode muligheder for stort fremmøde af danske modeljernbanefolk og andre jernbaneinteresserede. Som det vil ses af det foreløbige program er der nok at se på, og man har altså her en udmærket mulighed for at sætte sig grundigt ind i hollandske jernbaneforhold. Det skal derfor ikke skorte på opfordringer fra DMJU til alle medlemmer i modeljernbaneklubberne om at tage med til MOROP-kongres, altså:

VEL MØDT I HAAG I DAGENE 7-12/9 1964.

E. Falk-Sørensen

Ad Fugleflugtslinien til Hamburg

Klubbens store forårstur går i år til Hamburg og finder sted i week-end'en 23-24/5 1964.

Hamburg er knudepunkt ikke alene for persontrafik, men også for godstrafik, og en række gods- og rangerbane-gårde betjener Hamburgområdet. Vi har valgt at besøge rangerbanegården Wilhelmsburg. Det er ikke den største, men til gengæld er der gode muligheder for oversigt af terrænet, ligesom remise- og kommandopost er beliggende inden

for et begrænset område. Her ankommer og afgår godstog fra og til alle dele af Tyskland, ligesom vogne fordeles til havneområdet. Man vil møde et utal af vogn- og lokotyper - damp og diesel.

Programmet for turen ser således ud: Afg. Kh tog 109 Hamburgekspres kl. 7,00, ank. Hamburg H kl. 12,10. Efter at have installeret os på hotel og spist frokost starter vi kl. 14 fra Hamburg H til Wilhelmsburg, hvor vi tilbringer nogle timer, og derefter tager vi til Harburg og tager opstilling på nordenden af perron 2. I tiden fra kl. 17-18,30 passerer næsten alt tænkeligt i tog her forbi. Fra Harburg tager vi tilbage til Hamburg H, spiser aftensmad, og aftenen er fri, således at man kan besøge de "stationer", hver enkelt har interesse i.

Søndag morgen spadserer vi efter morgenmaden langs havnen til Hamburgs historiske Museum og beser Hamburgklubbens anlæg, der er en kopi af banegården Hamburg-Harburg, og hvad vi så i fuld størrelse lørdag eftermiddag, ser vi nu i spor "1", hvilket letter oversigten. Kl. 14,14 tager vi fra Hamburg H Italiaekspressen til Puttgarden, ank. 16,12. Her bliver tid til at bese stationen, før vi med færgen kl. 16,45 fortsætter til Rødby Færges og København, ank. kl. 20,25.

Prisen for turen bliver kr. 98,60 foruden hotel (ca. 15 à 20,00 kr. for et enkelt værelse), fortæring og billet Hamburg-Harburg og retur (ca. kr. 5,00).

For deltagelse i turen er gyldigt pas nødvendigt.

Bindende tilmeldelse sker ved snarest og senest d. 10/5 1964 at indbetale billetprisen (ovennævnte kr. 98,60) til klubbens postgirokonto nr. 545.78, adr.: Dansk Model-Jernbane Klub, Nørrebro St., København N., under anførelse på bagsiden af girokortets venstre talon af om der ønskes reserveret enkelt- eller dobbeltværelse.

Eventuelle forespørgsler vedrørende tilmelding og forudbetaling bedes rettet til klubbens kasserer, E. Lehmann, Marstalsgade 40, 1., København Ø., telf.: ØBro 3334.

Mødested: Københavns Hovedbanegård, nedgangen til perron 3, den 23/5 1964 senest kl. 6,45.

Turleder: James Steffensen.

NB!!! Husk gyldigt pas. NB!!!