

SIGNALPOSTEN



3. årgang – 1

Pinotex

beskytter Deres træværk i årevis



PINOTEX er simpelthen det bedste træbeskyttelsesmiddel, for PINOTEX falmer ikke og udvaskes ikke af regn, men holder Deres træværk smukt og stærkt i årevis. Fås i 5 ægte naturtræfarver + farveløs

LEVERANDØR TIL DET  KGL. DANSKE HOF
SADOLIN & HOLMBLAD
A K T I E S E L S K A B

SIGNALPOSTEN

3. årgang nummer 1

Februar 1965.

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Tegningsarkivet	2
Fotoarkivet	2
GDS, C 33	3
Den gamle post: En pudsig post	4
Bogannmeldelser: Om The Undergrounds og om Forth Bridge	6
Vedtægter: Jernbanehistorisk Selskab & Dansk Model-Jernbane Klub	7
Engelske loko, 1. del sluttet	9
Nedlagte baner: Næstved-Præstø-Mern, sluttet	10
Loktegninger	16
Adams Hjørne: Lokomotivbygning, 1.del	16
50 år gamle nyheder	22
Nyt fra redaktionen	24

Løst tillæg til dette nummer: Katalog over model-løsdele.

Forsidebilledet: DSBs moderne automatiske bomanlæg. Foto: DSI.

SIGNALPOSTEN samarbejder med alle kredse af jernbaneinteresserede i såvel ind- som udland.

SIGNALPOSTEN udsendes normalt 6 gange om året, nemlig i februar, april, juni, august, oktober og december.

Stof modtages kontinuerligt og bedes sendt til SIGNALPOSTEN, Lejre. Redaktionen for det enkelte nummer slutter den 1. i den pågældende måned, for programindlæggets vedkommende dog nogle dage senere.

SIGNALPOSTENS spalter står åbne for alt med tilknytning til jernbaner.

Annonceekspedition: Holtrup, Dalbyvej 12 Brønshøj. Tlf.: CE 7290, lokal 288 (9-16).

SIGNALPOSTEN udgives af Jernbanehistorisk Selskab & Dansk Model-Jernbane Klub.

Redaktør (ansv.): F. Hermind, Lejre.

Layout: U. Holtrup.

Tryk: AW-offset.

Abonnementspris kr. 10,00 for fuld årgang inklusive forsendelse og kataloger. Løssalgspris kr. 2,00. Abonnement og enkelte numre kan bestilles gennem SIGNALPOSTEN, Lejre.

Eftertryk tilladt med tydelig kildeangivelse.

Tegningsarkivet

Februar måneds sortiment i serien af nedfotograferede originaltegninger ser således ud:

- A 3 01 T 018 SFJ, lok nr. 30
 A 3 05 T 008 Diesel-mekanisk motorvogn med særskilt maskinboggie (diverse baner)
 A 3 14 T 022 GDS 2-akslet personvogn, II og III kl.

- A 3 16 T 007 AB 2-akslet post- og bagagevogn
 A 3 21 T 008 AB åben, lavsidede godsvogn med tømmerskammel.

Tegningerne koster kr. 4,00 pr. stk. + porto kr. 0,40 pr. ordre. Ved køb af alle 5 tegninger reduceres prisen til kr. 14,00 portofrit tilsendt.

Bestilling sker ved indbetaling af beløbet på postgirokonto 12.55.06; adresse: Dansk Model-Jernbane Klub, Tegningsarkivet, Nørrebro st., København, N., idet der på bagsiden af girokortets venstre talon anføres de ønskede registreringsnumre.

Holtrup.

FOTOARKIVET

TILBUDSLISTE nr. 10.

Fotoarkivet tilbyder herved interesserede nedennævnte fotos, der i størrelsen 9 x 14 cm koster kr. 1,00 pr. stk. Porto pr. ordre er kr. 0,25 og leveringstiden ca. 14 dage. Ved bestilling af samtlige 12 billeder i denne liste reduceres prisen til ialt kr. 10,00 + porto.

Bestilling sker ved indbetaling af beløbet på postgirokonto 12.53.05, adresse: Dansk Model-Jernbane Klub, Fotoarkivet, Nørrebro

st., København, N., idet der på bagsiden af girokortets venstre talon anføres de ønskede registreringsnumre.

Der er gået kludder i formatangivelserne på samlekatalog 1963/64 og i tilbudsliste nr. 9 (2. årgang nr. 8), hvorfor vi her skal berigtige således:

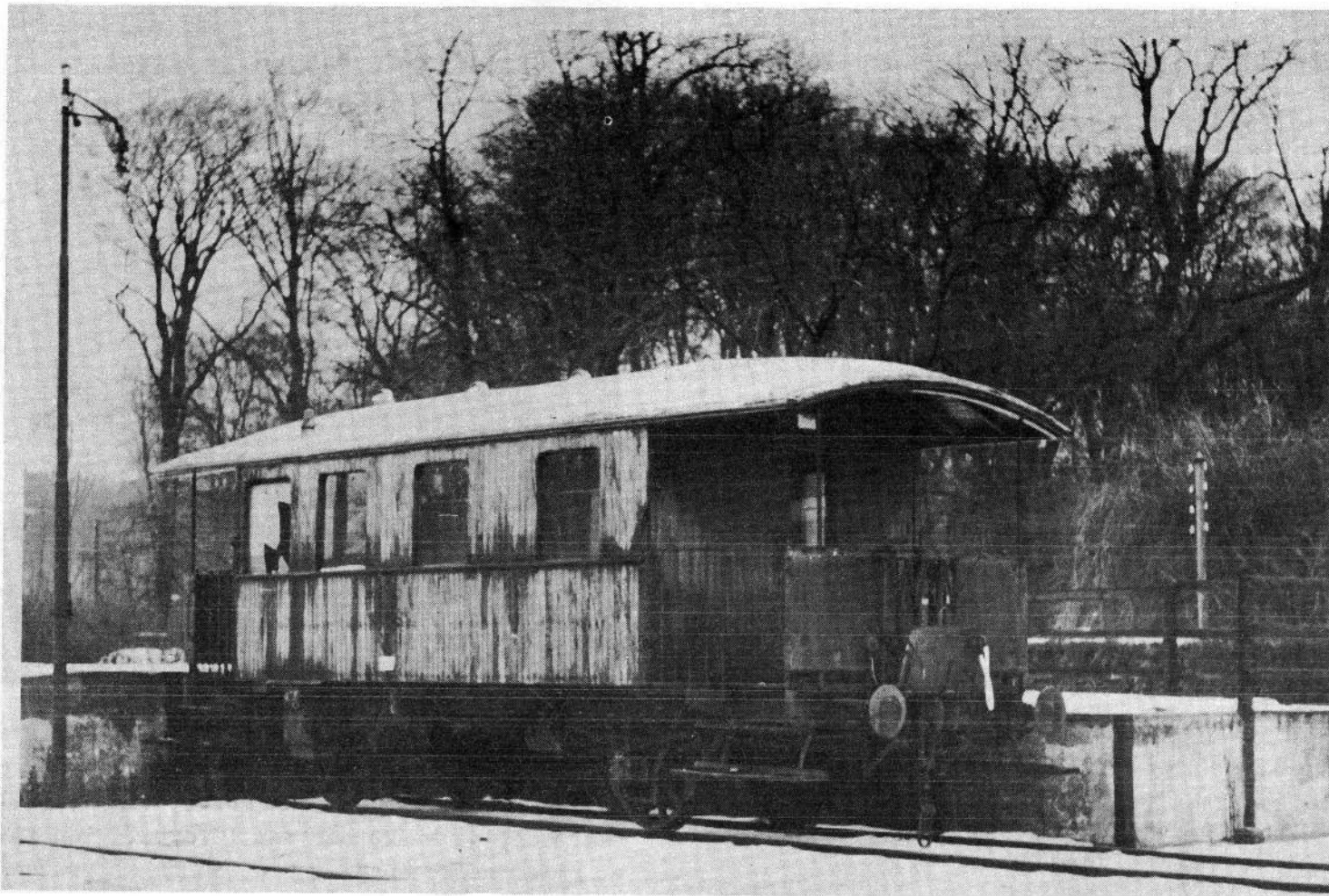
Samlekatalog 1963/64: Billederne leveres i formatet 9 x 12 cm undtagen de billeder, der vedrører tilbudsliste 9. Tilbudsliste nr. 9 samt fremtidige tilbudsliste leveres i formatet 9 x 14 cm (postkortformat), der er bedre proportioneret efter negativformatet 24 x 36 mm.

Vi beder læserne undskylde disse fejl, der er påtalt. (Be'be' - sætternissen).

E. Pedersen.

DMJK reg. nr.	Ejendomsmærke	Optagelsessted	Dato
A 1 47 F 030	DSB (postkort)	Odense Banegård	1910
A 1 47 F 031	DSB (postkort)	Østbanegården, København (Østerport)	1909
A 1 47 F 032	DSB (postkort) K 555	Glostrup	1939
A 1 47 F 033	DSB (postkort)	Jyderup station	?
A 1 49 F 005	DSB	Maskindepotet, Århus H.	1920
A 1 62 F 008	DSB (postkort)	Færgelejerne, Fredericia	1937
A 1 62 F 009	DSB (postkort)	Færgelejerne, Strib	?
A 3 47 F 026	HFHJ (postkort)	Frederiksværk station	1910
A 3 47 F 027	HFHJ (postkort)	Skævinge station	?
A 3 47 F 028	GDS (postkort)	Gilleleje station	1920
A 4 47 F 009	DBJ (postkort)	Rønne H. station	1919
A 4 47 F 011	HV (postkort) HT 3	Tørring station	1908

G D S C 33



C 33 efter ankomsten til Charlottenlund. (Foto: Hermind)

Gribskovbanens lille personvogn C 33 som sammen med andet rullende materiel blev udbudt til salg i dagspressen sidste efterår, er nu købt og overtaget af Jernbanehistorisk Selskab.

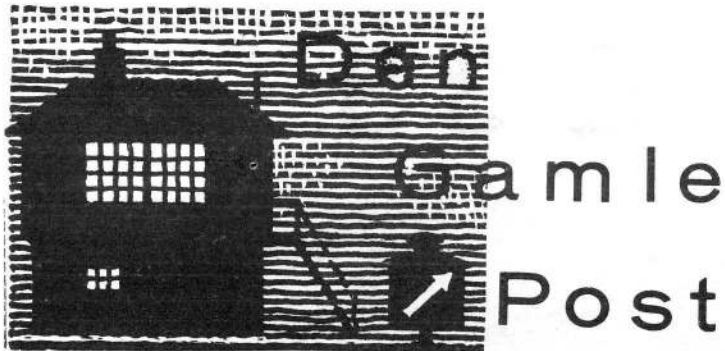
Vognen, der er bygget i 1916 hos Scandia, er i relativt god stand, idet dog vandaler og jernbanesouvenirsamlere, siden vort køb af vognen, har hærget den bl.a. ved at knuse en rude og diverse lampeskærme etc., samt ved at stjæle det ene sæt bogstaver og tal på vognsiderne, forskellige skilte og nødbremsedæksler.

Gribskovbanen opbevarede velvilligst vognen for os indtil vi fik løst problemet om hvor den skulle stå under den forestående re-

staurering, og Statsbanerne, der har vist sig uhyre imødekommende, har nu stillet sporplads til vor rådighed på Charlottenlund station.

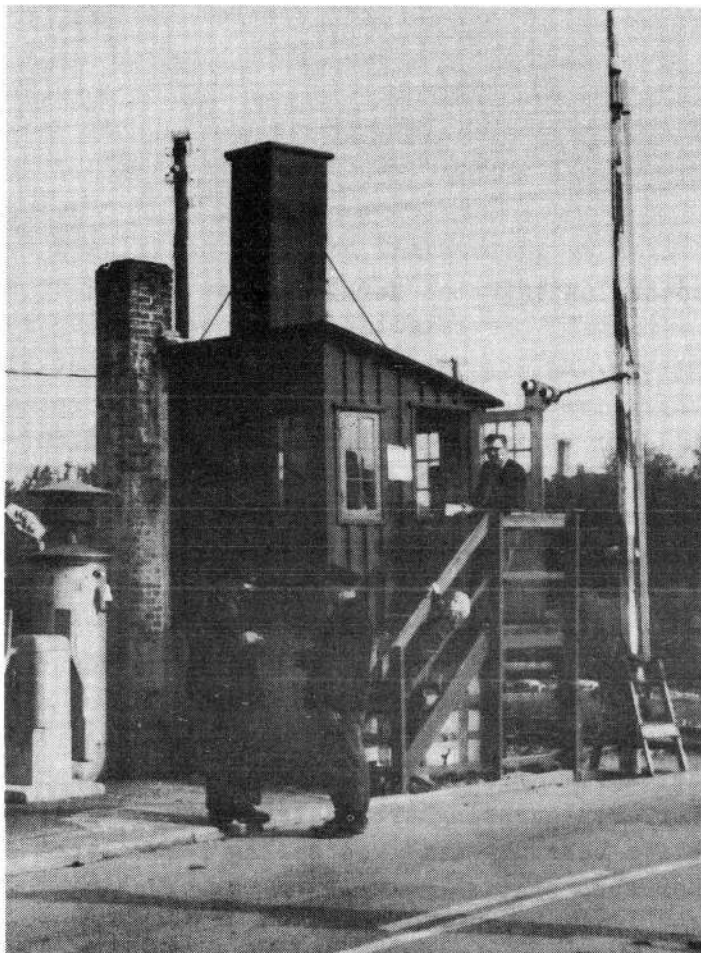
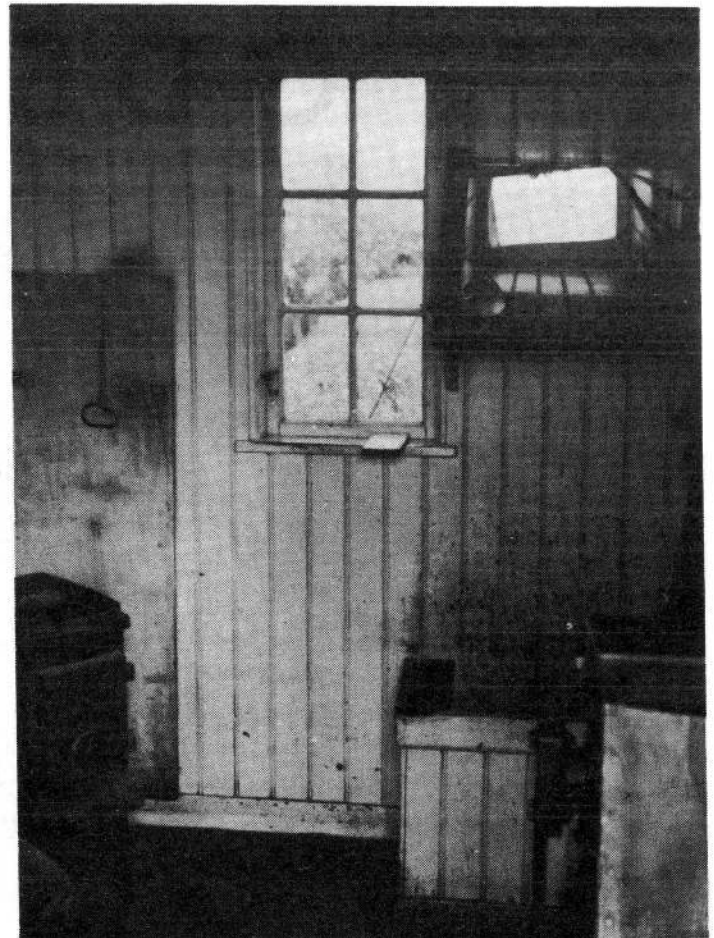
C 33 blev den 4/2 ved 19-tiden kørt til Hellerup i et ellers tomt MO-vognsløb og næste dag kørt ud til Charlottenlund af Helle-rups Ardeltraktor.

Såsnart der nu kommer lidt mere varme i luften går vi igang med at sætte vognen i stand. Der forestår et stort arbejde, og alle interesserede medlemmer er velkomne til at deltage. Nærmere oplysninger om tidspunktet for restaureringsarbejdets påbegyndelse vil blive bekendtgjort ved opslag i lokalerne på Nørrebro station.



En pudsig post.

Strækningen Slagelse-Vørslev er jo ikke en af de jernbanestrækninger jernbaneentusiaster normalt kommer ad, men tog 7806 og 7809 (C-maskine på søgne lørdage) har måske lokket en og anden den vej. Nogle af disse har så måske ved togets passage af Høng station lagt mærke til et mærkeligt hus ved bommene i nordenden af stationen, en lille rødmalet træhytte på en høj muret sokkel og forsynet med en høj, sort, barduneret skorsten. Hvis man er kommet med toget fra Vørslev, har man



sikkert undret sig over to ting, nemlig at "skorstenen" har åbning i siden, og at der på hytten også findes en muret "traditionel" skorsten, ja måske har man i forbifarten fået et glimt af et spejl i den sorte "skorsten"s sideåbning. "Aha", har den vakse jernbaneentusiast tænkt, "det er måske tårnet fra en af den danske flådes ophuggede undervandsbåde, DSB har købt og har sat op på en sokkel som ledvogterhytte?" Nu er det vist på tide, vi løfter sløret for denne "periskophytte". Det er ikke resterne af den danske Nato-flåde, men en ledvogterhytte bygget på stedet til formålet - nemlig at tjene som opholdssted for ledvogteren, "som skal vogte led" ved "offentlig ovk 32, Sg-Væ", som overkørslen i nordenden af Høng station hedder i det officielle DSB-sprog. Hytten har for ledvogteren den fordel frem for andre ledvogterhytter, at bommene betjenes fra et bomspil inde i selve hytten, mens andre ledvogtere må ud i alt vejr for at betjene bommene.

Men hvortil da periskopet? Jo, som det fremgår af fig. 1, så har der en gang, for-

uden bomspillet for ovk 32, også været et bomspil for overkørsel nr. 33, der ligger nord for ovk 32. Denne overkørsel er nu forsynet med automatisk overkørselsanlæg, (blinklys), men før i tiden blev bommen her betjent fra vores hytte, og da banen krummer, og der findes bebyggelse og haver langs banen havde man ikke frit udsyn til ovk 33, og man fandt da på at bygge en hytte med periskop (indrettet som vist på fig. 2), så ledvogteren kunne undgå at rulle bommene ned i hovedet på en cyklist eller ned på ladet af en lastbil, og ligeledes se, hvornår toget havde passeret, for ikke at rulle bommen for tidligt op.

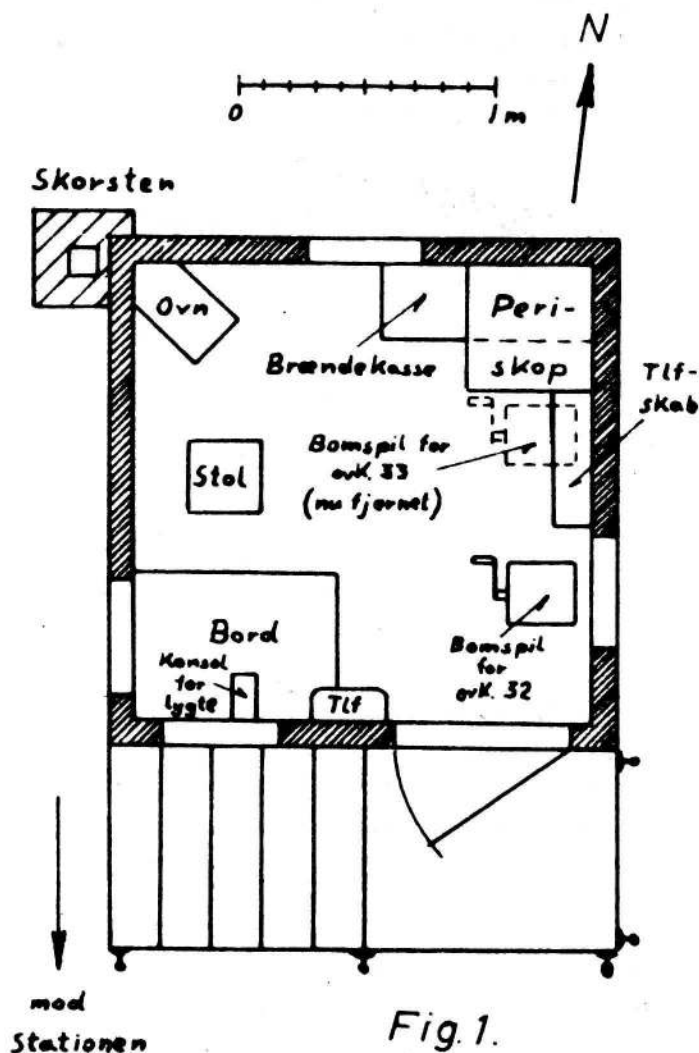


Fig. 1.

Idag har periskopet altså ingen mission, man kan nu i det hele taget ikke mere se ovk. 33, idet bevoksningen i haverne langs banen har fået lov til at vokse frit, men man lod hytten beholde sin fordums pryde. Om kort tid

skal hytten væk, idet vejen skal udvides, når det nye automatiske bomanlæg, der er under arbejde, bliver taget i brug, så lad os lige se indenfor.

På vej op ad trappen, får vi øje på en til hytten hængslet metalplade malet hvid på den ene side og rød på den anden. Denne plade, der normalt hænger med den røde side udad fortæller stationens fungerende, om der er ledvogter til stede i hytten. Tog må ikke af-

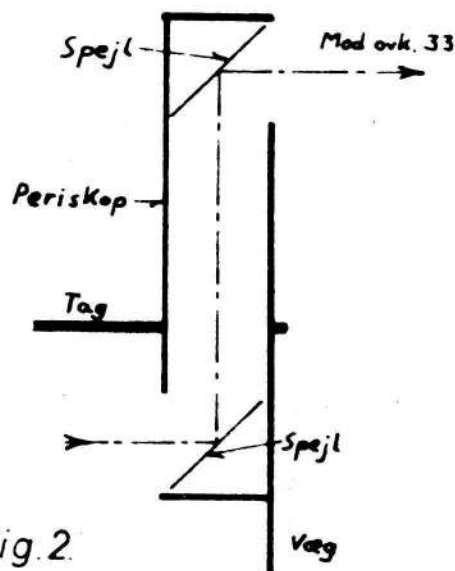


Fig. 2.

sendes fra Gørlev mod Høng, før Høng station har modtaget melding om, at ledvogteren er på sin post, og når han går op ad trappen, vender han pladen, så den hvide side kommer udad. Dette er tegnet til stationen om, at han nu er tilstede klar til at betjene bommen. Om natten sker meldingen ved at ledvogteren sætter en håndsignallygte visende hvidt lys på en hertil indrettet konsol i vindueskarmen i vinduet, der vender mod stationen. Stationen kan dog også komme i forbindelse med ledvogterhytten telefonisk. Lige inden for døren hænger en af de rigtig gamle vægtefoner med pult, dobbelteklokker og krummelurer. Hyttens indretning fremgår ellers af fig. 1 og inventaret afviger, bortset fra periskopet og det "indbyggede" bomspil, ellers ikke fra andre ledvogterhytter med bord, stol, ovn og brændekasse. I telefonskabet findes indføringsmuffer for telefonlinien, der kommer fra telefonmasten udenfor.

Soklen er som før nævnt muret og har, ligesom skorstenen engang været kalket, men

man istandgør jo ikke en hytte, der skal væk, og da det automatiske bomanlæg ibrugtages i løbet af november, så er det sidste chance for at se denne særprægede hytte, før der holdes "væltegilde" (sådan må jo det modsatte af rejsegilde hedde, og ordet passer også, for skorstenens øverste skifter ser ud til at ligge løse og jeg ville ikke vove at læne mig til den).

En lille trøst for det gamle bomanlægs "kommandopost" må det være, at det nye boman-

lægs "hjerne" vil være at finde i en hytte af samme slags som dem, der bruges til blokhytter på banestrækninger med automatisk linieblok. Normalt er det et bomskab, der anvendes med denne ovk. får som det første anlæg i Danmark en "bomhytte", idet de mange relæer til det komplicerede anlæg (der findes jo to enkeltsporede banelinier) ikke kunne være i et bomskab.

Tekst & foto: Ole Faurhøj.

BOGANMELDELSE

THE STORY OF LONDON'S UNDERGROUND. 153 sider i format 10 x 17 cm. Diverse illustrationer samt et skematisk kort over Underground's strækninger.

HOW THE UNDERGROUND WORKS. 116 sider i format 10 x 17 cm. Diverse illustrationer.

Begge bøger udgivet 1963 af London Transport. Pris 5 shillings hver.

Ovennævnte bøger kan anbefales på det bedste til enhver, der ønsker at få et overblik over Londons berømte undergrundsbaner.

Den første bog giver et levende billede af banernes ofte meget indviklede tilblivelseshistorie. I lang tid bestod nettet af en række uafhængige og tildels skarpt konkurrerende selskaber, men ved sammenslutninger (navnlig ved dannelsen af London Passenger Transport Board i 1933 og ved nationaliseringen i 1948) skaffedes efterhånden en betydelig ensartethed i teknisk udstyrelse (fritrumsprofil, strømtilførsel, signalsystem m.m.), selv om linierne lige under gadeniveau og de dybtliggende "tubes" i deres langt snævrere tunneller også fremover må danne to klart adskilte grupper.

Den anden bog går nærmere ind på bl.a. banernes og stationernes tekniske indretning, det rullende materiel og driftens tilrettelægning og gennemførelse. Visse gentagelser fra den førstomtalte bog har ikke kunnet und-

gås, men de to værker supplerer hinanden på udmærket måde.

Begge bøger indeholder et begrænset antal illustrationer, der viser visse typiske sider af de behandlede emner.

Da bøgerne naturligvis i første række henvender sig til folk, der er fortrolige med London, må det anbefales danske læsere at have et bykort over London ved hånden under læsningen.

James Steffensen

THE FORTH BRIDGE AND IT'S BUILDERS, af Rolt Hammond. 226 sider i format 24 x 25 cm. Mange illustrationer, tildels helsides.

Udgivet 1964 af Eyre and Spottiswoode Ltd., London. Pris 84 shillings.

Dette smukke værk giver et afrundet billede af den verdensberømte jernbanebro over Firth of Forth lidt oven for Edinburg. Bogens første hovedafsnit omhandler broens forhistorie og indeholder bl.a. en detaljeret omtale af den i 1878 åbnede jernbanebro over Firth of Tay, der under en juleorkan i 1879 styrtede sammen og rev et tog med sig i dybet. I de efterfølgende hovedafsnit bringes biografier af de mænd, der konstruerede og byggede Forth-broen samt en omtale af selve byggearbejdet, og til afslutning bringes en beskrivelse af den for kort tid siden åbnede vejbro over Firth of Forth.

En bog ud over det sædvanlige.

James Steffensen.

JERNBANEHISTORISK SELSKAB & Dansk Model - Jernbane Klub Vedtægter

§ 1.

Selskabets navn er Jernbanehistorisk Selskab & Dansk Model-Jernbane Klub (forkortet: JS & DMJK).

Selskabet har til formål at udbrede kendskabet til og interessen for jernbaner, sporveje og modeljernbaner. Dette formål søges fremmet f.eks.

ved afholdelse af møder, foredrag og udflugter,

ved indsamling og bearbejdelse af jernbanehistorisk materiale og oplysninger,

ved opretholdelse af et bibliotek, et tegningsarkiv og et fotoarkiv,

ved udgivelse af publikationer,

ved drift af et eller flere modelanlæg,

ved indsamling, restaurering og eventuel benyttelse af historisk jernbanemateriel og udstyr.

Samarbejde med foreninger, der har tilsvarende formål i indland og udland skal søges fremmet.

Selskabet skal i videst muligt omfang samarbejde med institutioner, arkiver og samlinger og herunder virke til øget benyttelse af og interesse for Jernbanemuseet, Danmarks tekniske Museum, Det Kgl. Bibliotek og andre biblioteker, Rigsarkivet, Landsarkiverne samt de egne- og lokalhistoriske arkiver.

Selskabets hjemsted er København.

§ 2.

Til optagelse som enkeltmedlem kræves, at den pågældende er fyldt 18 år. Foreninger, institutioner o.lign. kan optages som medlemmer med samme rettigheder og forpligtigelser som enkeltmedlemmer.

Ved optagelsen betales et indskud på 10 kr. Kontingentet er 30 kr. årlig for medlemmer boende i København, Københavns amt og Frederiksborg amt, og 15 kr. for øvrige medlemmer.

Kontingentet forfalder til betaling ved regnskabsårets begyndelse (1. marts), og sidste frist for rettidig indbetaling er 1. september. Ved betaling efter denne dato erlægges et ekstrakontingent på 5 kr. Medlemmer,

der ikke har betalt kontingent senest 1. november i et regnskabsår, slettes af medlemslisten efter at være erindret om nærværende bestemmelser.

Medlemmer, der optages efter 1. september, betaler fuldt indskud, men kun halvt kontingent for resten af det pågældende regnskabsår.

Bestyrelsen kan, når særlige forhold gør sig gældende, dispensere fra ovennævnte bestemmelser, herunder bevilge nedsættelse af kontingentet, når omstændighederne taler derfor (f.eks. uddannelse, værnepligt, alder eller sygdom).

Bestyrelsen kan ekskludere et medlem, såfremt vedkommende har gjort sig skyldig i adfærd, der må anses for at være til skade for selskabets omdømme, eller i handlinger, der strider mod selskabets formål. Eksklusionen skal forelægges den følgende generalforsamling til godkendelse. Rejses der indsigelse mod eksklusionen, skal der afholdes hennemlig afstemning om den pågældende eksklusion, hvortil kræves simpel stemmeflerhed.

Selskabets generalforsamling kan udnævne æresmedlemmer efter indstilling fra bestyrelsen.

§ 3.

Generalforsamlingen har den højeste myndighed i alle selskabets anliggender.

Ordinær generalforsamling afholdes 1 gang årlig i april måned og indkaldes med mindst 14 dages varsel.

Ekstraordinær generalforsamling kan indkaldes med samme varsel som foran, når det efter bestyrelsens skøn er fornødent, eller når mindst 15 stemmeberettigede medlemmer forlanger det og indsender motiveret skriftligt forslag herom til bestyrelsen med angivelse af dagsorden.

Dagsordenen for den ordinære generalforsamling skal indeholde følgende punkter:

1. Formanden aflægger beretning,
2. Kassereren fremlægger det reviderede regnskab,
3. Valg af bestyrelse:

- a. Formand,
 - b. Øvrige bestyrelse,
 - c. 2 bestyrelsessuppleanter,
4. Valg af 1 revisor og 1 revisorsuppleant
 5. Eventuelt.

§ 4.

Ethvert medlem har stemmeret på generalforsamlingen med 1 stemme.

§ 5.

Enhver lovligt indvarslet generalforsamling er beslutningsdygtig med hensyn til sager, der er opført på dagsordenen. Beslutninger tages med simpel stemmeflerhed. Medlemmer, der har fast bopæl udenfor København, Københavns amt og Frederiksborg amt, kan stemme ved skriftlig fuldmagt, der forelægges dirigenten ved mødets begyndelse.

§ 6.

Regnskabsåret løber fra 1. marts til 28./29. februar.

§ 7.

Selskabet ledes af en formand og 4 bestyrelsesmedlemmer, der vælges af generalforsamlingen ved simpel stemmeflerhed. Valget sker for 1 år ad gangen; genvalg kan finde sted. Endvidere vælger generalforsamlingen en revisor. Bestyrelsen konstituerer sig selv.

For at et bestyrelsesmøde skal være beslutningsdygtigt, skal over halvdelen af bestyrelsens medlemmer være til stede. Over forhandlingerne føres en protokol. I tilfælde af stemmelighed inden for bestyrelsen er formandens stemme afgørende.

§ 8.

Til varetagelse af særlige arbejdsområder kan bestyrelsen udnævne chefer bl.a. for følgende afdelinger:

1. Modelanlæggene. Pågældende kan i fornødent omfang udpege hjælpere til varetagelse af specielle områder inden for afdelingen (trafikchef, banechef, elektrochef, maskinchef, HO-chef etc.).
2. Biblioteket,
3. Tegningsarkivet,
4. Fotoarkivet,
5. Publikationsafdelingen,
6. De historiske samlinger, i det omfang disse ikke naturligt henhører under de øvrige afdelingschefer.

Afdelingscheferne har den daglige ledelse af arbejdet inden for deres respektive af-

delinger efter derom af bestyrelsen givne be-
myndigelser. Dispositioner af mere omfattende karakter træffes i samråd med bestyrelsen.

Afdelingscheferne skal i sager, der griber ind på andre afdelingscheferes område, forhandle og samarbejde med disse. Uoverensstemmelser mellem afdelingscheferne afgøres af bestyrelsen.

Afdelingscheferne skal i videst muligt omfang inden for deres specielle felt yde de enkelte medlemmer vejledning og bistand.

Vedligeholdelsen af selskabets ejendele påhviler de respektive afdelingschefer.

Det pålægges bestyrelsen at holde samlet møde med afdelingscheferne mindst 3 gange om året.

§ 9.

Vedtægtsændringer kan vedtages på en generalforsamling med simpel stemmeflerhed, jvf. dog § 11. Ændringsforslaget skal tilsendes medlemmerne med samme varsel som indkaldelsen.

§ 10.

Selskabets opløsning kan kun vedtages af en generalforsamling, hvor 2/3 af medlemmerne er repræsenteret og 2/3 af de fremmødte stemmer herfor.

§ 11.

I tilfælde af selskabets opløsning skal nettoformuen og selskabets samlinger overdrages Jernbanemuseet, Danmarks tekniske Museum, Det Kgl. Bibliotek, Rigsarkivet, Landsarkiverne eller andre offentlige samlinger.

Det pålægges bestyrelsen at disponere således, at det ingensinde vil kunne blive nødvendigt at realisere dele af selskabets historiske samlinger for at dække de selskabets påhvilende gældsforpligtigelser. Det skal fremgå af revisorens regnskabspåtegning, om denne bestemmelse er sket fyldest.

Nærværende paragraf kan ikke ændres.

Vedtaget på den ekstraordinære generalforsamling i Dansk Model-Jernbane Klub den 22. oktober 1964 og den 17. november 1964 i Jernbanehistorisk Selskab.

Vedtægtsændringerne træder i kraft straks, med undtagelse af kontingentændringerne, der først finder anvendelse fra regnskabsåret 1965/66.

Engelske Loko

Af A. Gregersen

PACIFIC - LOKO (2-C-1)

(fortsat fra 2. årgang nr. 5)

North Eastern Railway

Til de gennemgående og meget hurtige tog mellem London og Edinburgh (bl. a. The Flying Scotsman) var først i 20'erne de hidtil anvendte 2-B-1 og 2-C loko efterhånden for små, og for at komme megen og dyr forspandskørsel til livs, besluttede de østengelske selskaber sig for at bygge sværere maskiner.

North Eastern Railways (N.E.) lagde for i 1922 med sine Pacific-loko og Great Northern fulgte ganske kort efter.

N.E.s loko - ialt 5 - nr. 2400-04, blev bygget på selskabets værksteder i Doncaster og fik navne efter nordengelske byer.

Nr. 2400 City of Newcastle

- 2401 City of Kingston upon Hull
- 2402 City of York
- 2403 City of Durham
- 2404 City of Ripon

Da N.E. i 1923 sammen med de øvrige østengelske selskaber blev sammensluttet til L.N.E.R. beholdt de deres numre og navne, men fik kl. A.2.

Ved dannelsen af L.N.E.R. blev G.N.R.s "Loco-superintendent", Sir Nigel Gresley, Chief Mechanical Engineer for hele L.N.E.R., og det var derfor naturligt, at den lokomotivbygning, der i den første tid kom til at præge L.N.E.R., blev de tidligere G.N.R.-typer. Der blev derfor ikke bygget flere af N.E.s Pacific-loko - City-klassen, som de ofte betegnedes.

Maskinerne var 3-cylindrede, alle 3 cylindre lå på række og trak på forreste kobbelaksel, de fik herved et temmelig langt udseende; men de ret korte forbindelsesstænger

mellem cylindre og foraksel gav ved store hastigheder et uroligt løb, og vedligeholdelsesudgifterne ved det indvendige gangtøj var ret store. Selv om man i 1929 forsynede alle 5 loko med L.N.E.R. standardkedler (som A.1, se senere) kunne det ikke undgås, at de blev outsiders, og da de både i økonomi og ydeevne lå under G.N.R.s Pacific-loko, der efterhånden var anskaffet i stort antal, blev de ud rangeret i 1936 og 1937, således:

1936: nr. 2401 og 02,

1937: - 2400, 03 og 04.

De vigtigste mål:

Cylinderdiameter.....	3 x 483 mm
Slaglængde.....	660 mm
Drivhjulsdiameter	2032 mm

	<u>NE-kedler</u>	<u>LNER-kedler</u>
Kedeltryk	12,7 ato	14,1 ato
Ristareal	3,81 m ²	3,81 m ²

Hedeflade (m²):

Fyr	18,6	19,6
Rør	201,4	227,6
Overheder	<u>47,3</u>	<u>64,7</u>

Total 267,3 311,9

Rør: Antal	119/24	118/24
længde	6401 mm	6401 mm
diameter	- - 51/57 - 125/133 - -	- -

Tender: 3-akslet,

vand	18,7 m ³
kul	5,6 t
tjenstvægt	48 t

- - - - -

Redlagte Baner

Af A. Gregersen

Næstved - Prestø - Mern

(fortsat fra 2. årgang nr. 7)

Motorvogne, benzin-mekaniske, Continental.

	Hjul- an- ord.	Bygge-		Cylindre			Aksel- afstand	L.o.P.	Sid- de- pl.
		år	sted	an- tal	diam. x	slag			
M 7	2A	1932	Odense	6	120	180	1600+5200	12160	34
M 8	1A	1927	Odense	6	115	146	5900	11600	33
M 9	1A1	1926	Odense	6	120	146	2x4100	14400	50

M 7:

Bygget i 1932, indsattes straks i lette persontog og under krigen blev den (fra 1941) indrettet til generatordrift. En lukket godsvogn - Q 51 - blev ombygget; vognkassen blev afkortet, så der kunne anbringes 2 generatorer - 1 i hver vognende - og generatorbrændslet opbevarede i midterrummet. Motoren havde nedsat ydeevne og skulle desuden trække godsvognen. Ydermere var der under krigen flere rejsende, så man sammensatte derfor oftest toget af M7+G51+M8+en personvogn. Efter krigen blev M7 hurtigt ændret til benzindriften igen og i 1947 fik den en 160 Hk Scania-Vabis dieselmotor og blev nu mest anvendt som reserve for skinnebusserne eller til meget lette godstog. Samtidig med at motoren blev udskiftet, blev postrummet fjernet; herved blev der plads til 43 rejsende (før 33). I 1956 ny drivaksel og gearkasse. Udrangeret 1961. M7 havde 2 førerrum.

M 8:

Bygget 1927 til DSB som ME34 (fra 25/5 1941 ME622), lejet af NPMB 1941; købt kort efter (DSB: udrangeret 1941). Året efter fik

den generatoranlæg og anvendtes under krigen sammen med M7 i persontog, men vognen blev isøvrigt kun lidt benyttet. I 1956 blev der anskaffet en erstatningsmotor til den, leveret af DSB.

M 9:

Bygget 1926 til DSB som MC21 (fra 26/5-1941 MC611). Købt af NPMB i 1943. Den fik straks 2 nye motorer (120 Hk), men da den var for svag til banens stigninger og for stiv til kurverne, blev den solgt til LNJ i 1944 som M6. Her blev den overflødig, da man anskaffede skinnebusser, hvorfor den i 1947 blev solgt til HFHJ og ombygget til persontog C28, hvilket der blev ofret ret meget på: nye fine polstrede sæder, og i den ene vognende nogle specielt indrettede børnesæder. Også M9 var ved NPMB forsynet med generatorer.

Skinnebustog:

I 1945/46 lejede NPMB hos SJ et nybygget skinnebustog (SJ: Y01 nr. 514 og UCF01 nr. 1549). Man var godt tilfreds med toget og købte det samme år som SM1 og SP51, og santi-



NPMB nr. 4 med godstog på Næstved station. (Foto: Dancker)

dig bestilte banen hos Scandia et togsæt af samme type, der blev leveret året efter som SM2 (med Scania-Vabis-motor) og SP52. NPMB blev således skinnebus-pionér her i landet, og med 2 togsæt blev så at sige al trafik afviklet med skinnebusser. Kun et godstog (eller blandettog) og roetogene fremførtes med banens ældre trækraft. Ved banens nedlæggelse blev SM1 og SM51 solgt til NFJ som SM 1 og SP5 og SM2 og SP52 blev solgt til Ålborg-banerne som AHB SM13 (Hvalpsundbanen) og FFJ SP5 (Fjerritslev-Thisted).

Det kunne måske have interesse at se, hvorledes damp- og motorkørslen har fordelt sig på NPMB.

Mens man kun havde M6 (dieselloko) kørtes ca. 1/3 af togkm. med damp. Med anskaffelsen af M7 i 1932 ændrede billedet sig, således at man i resten af 1930'erne kørte ca.

1/4 af togkm. med damp. Under krigen kørtes godt 1/2 af togkm. med damp. Skinnebusdriften fra 1945/46 nedsatte dampkørslen til 8-10% og i begyndelsen af 50'erne kom den meget langt ned, kun lidt roetog, snekørsel og enkelte gods- eller udflugtstog. De samlede togkm. lå fra 1954 på 170.000-180.000 km årlig, heraf kørtes med damp:

1954/55	ca. 300 km
1955/56	1700 km
1956/57	300 km
1957/58	400 km
1958/59	400 km
1959/60	1710 km
1960/61	546 km.

Af de ca. 175.000 km/årlig i de sidste 3 leveår, kørte skinnebusserne ca. 145.000 km årlig, dieselloko M6 ca. 10.500 km årlig og motorvognene M7-8 henholdsvis 20.300-11.500 og 7.000 km årlig.

Mern-Præ

Km. fra Mern		19			1			5			55			87			85		
		Posttog			P			P			Tomt materiel			P			B		
		An	Af	×	An	Af	×	An	Af	×	An	Af	×	An	Af	×	An	Af	×
—	Mern (Me) ▲	—	—	Tog	—	635	52	—	945	—	—	1040	4	—	1225	—	—	1200	—
4.5	Allerslev (Al) ▲	—	—	—	639	640	—	949	950	—	—	1045	—	1229	1230	—	1206	1208	—
7.4	Skibinge (Sk) T	—	—	—	×	644	—	×	954	—	—	1047	—	×	1234	—	×	1213	—
9.5	Præsto (Pr)	—	420	—	647	652	—	957	1000	—	1050	—	—	1237	1245	—	1217	1230	—
11.5	Faksinge (Fk) T	—	423	—	×	655	—	×	1003	—	—	—	×	1248	—	×	1235	—	
16.1	Tappernoje (Tp) ▲	428	432	—	703	704	—	1009	1011	4	—	—	—	1256	1257	—	1243	1247	—
17.5	LL-Rottinge (Li) T	—	434	—	×	706	—	—	1013	—	—	—	×	1259	—	×	1252	—	
19.2	Snesere (Sn) ▲	—	438	—	709	710	—	1016	1017	—	—	—	—	1302	1303	—	1254	1255	—
20.7	Askov Huse (As) T	—	440	—	×	712	—	×	1019	—	—	—	×	1305	—	×	1258	—	
22.2	Bogeso (Bg) ▲	—	442	—	715	716	—	1022	1023	—	—	—	—	1309	1310	—	1302	1303	—
25.7	Brandeløv (Br) ▲	—	446	—	721	722	—	1027	1028	—	—	—	—	1316	1317	—	1307	1313	—
26.7	Næstelsø (Ns) T	—	448	—	×	726	—	×	1031	—	—	—	×	1321	—	×	1316	—	
29.2	Ronnebæk (Rb) T	—	450	—	×	730	—	×	1035	—	—	—	×	1325	—	×	1321	—	
32.5	Næstved (Næ)	455	—	20	735	—	—	1040	—	—	—	—	—	1330	—	6	1332	—	6
					Hv.		Daglig		Daglig		S.			Hv. ca. 4. oktober		Hv. ikke ca. 4. okt.			

Næstved-I

Km. fra Næstved		20			52			4			56			6			88			86		
		Posttog			Tomt materiel			P			P			P			P			B		
		An	Af	×	An	Af	×	An	Af	×	An	Af	×	An	Af	×	An	Af	×			
—	Næstved	—	510	Tog 19	—	—	—	935	—	—	1155	—	—	1355	Tog 27-28 27	—	1541	—	—	1541		
3.3	Ronnebæk T	—	514	—	—	—	×	939	—	×	1159	—	×	1359	—	×	1545	—	×	1551		
5.8	Næstelsø T	—	517	—	—	—	×	943	—	×	1202	—	×	1402	—	×	1549	—	×	1554		
6.8	Brandeløv ▲	—	519	—	—	—	947	948	—	1204	1205	—	1404	1405	—	1552	1553	—	1559	1601		
10.3	Bogeso ▲	—	523	—	—	—	953	954	—	1209	1210	—	1410	1411	—	1559	1600	—	1611	1614		
11.8	Askov Huse T	—	525	—	—	—	×	956	—	×	1212	—	×	1413	—	×	1602	—	×	1611		
13.3	Snesere ▲	—	527	—	—	—	959	1000	—	1214	1215	—	1415	1416	—	1605	1606	—	1620	1621		
15.0	LL-Rottinge T	—	529	—	—	—	×	1003	—	×	1217	—	×	1418	—	×	1609	—	×	1631		
16.1	Tappernoje ▲	528	534	—	—	—	1007	1009	5	1219	1220	—	1421	1422	—	1613	1617	7	1633	1634		
21.0	Faksinge T	—	540	—	—	—	×	1015	—	×	1226	—	×	1429	—	×	1622	—	×	1651		
23.0	Præsto	545	548	—	615	1020	1025	—	1230	1233	—	1434	1443	—	1625	—	—	—	1700	—		
25.1	Skibinge T	—	550	—	—	618	—	×	1029	—	×	1235	—	×	1445	—	—	—	—	—		
28.0	Allerslev ▲	—	554	—	—	629	—	1034	1037	—	1238	1239	—	1448	1449	—	—	—	—	—		
32.5	Mern ▲	600	—	—	625	—	1	1045	—	55	1243	—	57	1455	—	17	—	—	—	—		
					Hv.		S.	Daglig	S. dog af. Al kl. 10 ³⁰ an. Me. 10 ³⁸		S.		Daglig		Hv. ca. 4. okt. — ca. 1. dec.	dog ikke lerd.	ca. 4. okt. — ca. 4. okt. —	ikke lørdag	ikke lørdag			

Den største tilladte hastighed er for togene 85, 86 og 186 **45 km/time**. For de øvrige tog er største tilladte hastighed maksimumhastigheden, som angivet i vejledningens punkt 3.

Personvogne:

1900: Scandia leverede 5 personvogne: A 11, B 21, C 31-33. De var alle sidegangsvogne med åbne platforme og C 33 havde tagrytter, de andre 4 fladt tag. Vognene var ikke af nogen ortodoks privatbanetype, hvad udseende angik, særligt bemærkede man de meget smalle

vinduer, 2 i hver kupé. Kun A 11 og B 21 havde toilet. Ved anskaffelsen havde de olielamper, men fik mellem 1910 og 13 elektrisk belysning. Bremsere: alle havde skruebremse. C 33 havde oprindeligt kun vacuumledning, men ændredes ca. 1915 til vacuumbremse - de andre 4 vogne havde alle vacuumbremse. A 11: bygget med 4 II.kl. kupéer - omdannet omkring 1903

Præste-Næstved

57 P			17 P			7 P			9 P			61 P			11 P			13 P			67 P		
An	Af	X	An	Af	X	An	Af	X	An	Af	X	An	Af	X	An	Af	X	An	Af	X	An	Af	X
—	1245	Tog 56	—	1505	Tog 6	—	1545	Tog	—	1800	Tog 8	—	1910	Tog 60	—	2035	Tog	—	2245	Tog	—	233	Tog 68
1249	1250	—	1509	1510	—	1551	1552	—	1804	1805	—	1916	1917	—	2039	2040	—	2249	2250	—	217	218	—
X	1254	—	X	1514	—	X	1557	—	X	1809	—	X	1922	—	X	2044	—	X	2254	—	X	222	—
1257	1300	—	1517	1522	—	1600	1605	—	1812	1815	186	1925	1930	—	2047	2052	62	2257	2302	—	25	—	—
X	1303	—	X	1525	—	X	1608	—	X	1818	—	X	1933	—	X	2055	—	X	2305	—	—	—	—
1309	1310	—	1532	1533	—	1615	1616	88	1824	1825	—	1940	1941	—	2102	2103	—	2311	2312	—	—	—	—
X	1312	—	X	1535	—	X	1618	—	X	1827	—	X	1943	—	X	2105	—	X	2314	—	—	—	—
1314	1315	—	1538	1539	—	1621	1622	86	1829	1830	—	1946	1947	—	2108	2109	—	2316	2317	—	—	—	—
X	1317	—	X	1541	—	X	1624	—	X	1832	—	X	1949	—	X	2111	—	X	2319	—	—	—	—
1320	1321	—	1543	1544	—	1627	1628	—	1835	1836	—	1952	1953	—	2113	2114	—	2321	2322	12	—	—	—
1326	1327	—	1548	1549	—	1632	1634	—	1841	1842	—	1957	1958	—	2118	2119	—	2325	2327	—	—	—	—
X	1329	—	X	1551	—	X	1636	—	X	1844	—	X	2001	—	X	2121	—	X	2329	—	—	—	—
X	1332	—	X	1555	—	X	1640	—	X	1847	—	X	2005	—	X	2125	—	X	2332	—	—	—	—
1337	—	6	1600	—	18	1647	—	8	1852	—	10	2000	—	62	2130	—	—	2336	—	—	—	—	—
S.	Kun lørdage			Daglig undtagen lørdage			Hv.	S.	Daglig			S.	Nat. e. S.										

Præste-Mern

18 P			186 B			8 P			60 P			10 P			62 P			12 P			66 P		
X	An	Af	X	An	Af	X	An	Af	X	An	Af	X	An	Af	X	An	Af	X	An	Af	X	An	Af
Tog	—	1625	Tog	—	1635	—	—	1700	Tog	—	—	—	—	1910	Tog	—	2015	Tog	—	2305	—	—	190
—	X	1629	—	X	1659	—	X	1704	—	—	—	—	X	1914	—	X	2019	—	X	2309	—	X	114
—	X	1632	—	X	1703	—	X	1707	—	—	—	—	X	1917	—	X	2022	—	X	2312	—	X	118
—	1634	1635	—	1706	1710	—	1709	1710	—	—	—	—	1919	1920	—	2024	2025	—	2314	2315	—	121	122
—	1639	1640	—	1718	1720	—	1715	1716	—	—	—	—	1924	1925	—	2029	2030	—	2320	2321	13	127	128
—	X	1642	—	X	1723	—	X	1718	—	—	—	—	X	1927	—	X	2032	—	X	2325	—	X	130
7	1644	1645	—	1726	1730	—	1721	1722	—	—	—	—	1929	1930	—	2034	2035	—	2326	2327	—	133	134
—	X	1647	—	X	1733	—	X	1724	—	—	—	—	X	1932	—	X	2037	—	X	2329	—	X	136
—	1649	1650	—	1736	1750	—	1727	1728	—	—	—	—	1934	1935	—	2039	2040	—	2332	2333	—	139	140
—	X	1656	—	X	1757	—	X	1735	—	—	—	—	X	1941	—	X	2043	—	X	2339	—	X	142
—	1700	1705	—	1805	—	9	1740	1745	—	—	1850	—	1945	1950	—	2050	2053	11	2345	2353	—	153	157
—	X	1707	—	—	—	—	X	1747	—	X	1853	—	X	1953	—	X	2055	—	X	2355	—	X	159
—	1710	1711	—	—	—	—	1750	1751	—	1857	1858	—	1957	1958	—	2058	2059	—	2358	2359	—	203	204
—	1717	—	—	—	—	—	1757	—	9	1865	—	61	2065	—	—	2105	—	—	—	—	—	210	67
ikke iden dec. ikke loko	Kun lørdage			Kun lørdage			Daglig undt. lerd., 11 og onsd. f. påske			S.	Hv.	S.	Daglig			Nat. e. S.							

til 1 I. og 3 II.kl. kupéer (8+24 pl.); 1910 igen 4 II.kl. B 21 bygget med 2 II. og 2 III.kl. kupéer. Omdannet mellem 1910 og 1913 til 4 II.kl. og samtidig omlitreret til A 21. Få år senere (før 1919) er både A 11 og A 21 ombygget, så de kun havde 3 II. kl. kupéer og 24 pl. I 1932 afskaffedes II. kl., og de anvendtes nu som fællesklasse (III.kl.). I

1939/40 blev A 11 moderniseret - fik igen 4 kupéer (40 pl.) og polstrede sæder. A 21 brændte på Mern station i 1942, men genopbyggedes og blev enten ved denne lejlighed - eller samtidig med A 11 - indrettet som denne. C 31-33 havde 5 III. kl. kupéer. Alle tre vogne blev moderniseret i 1939/40, fik polstrede sæder og C 31 fik tillige store vindu-

er i stedet for de smalle dobbeltvinduer. Efter at man havde begyndt motoriseringen blev 3 personvogne forsynet med trykluftbremse og 2 med trykluftledning, ligesom vognene fik egenvarme.

I anledning af Mernbanens åbning anskaffedes i 1913 fra Arlöf C 34, en midtgangsvogn med 2 passagerafdelinger. I 1930'erne fik vognen polstrede sæder, trykluftbremse og egenvarme. I 1957/58 blev A 11, A 21, C 32 og 33 udrangeret. C 31 blev i 1961 afhændet til DJK, medens C 34 efter at have fuldført sit job som mandskabsvogn i arbejdstoget, der brækkede banen op, blev solgt til ophugning (H.I.Hansen, Odense).

Alt i alt en lille vognpark, men man havde også kun én vognstamme ibrug. (A+1 á 2 C+E).

NPMB personvogne (1925)

1)	ku-pladser	tara-vægt	ax.af-stand	L.o.P.
	per	kg	mm	

II. III.

A 11	S	3	24	10775	4500	10000
A 21	S	3	24	10175	4500	9420
C 31	S	5	40	9300	4500	10200
C 32	S	5	40	9300	4500	10200
C 33	S	5	40	11570	4500	11500
C 34	M	2	56	13590	7400	13200

1) s = sidegang M = midtgang

Alle elektrisk lys.

Alle vacuum og skruebremse.

A 11, A 21 og C 34 toilet.

Post- og rejsegodsvogne:

E 41-42 anskaffet 1900, Scandia: axelafstand 4500 mm, L.o.P. 10.420, tara ca. 10.100 kg. Vacuumbremse, men fra ca. 1928 desuden trykluftbremser. Oprindelig olielamper, imellem 1910 og 1913 ændret til elektrisk belysning. Længde af postrum: 2000 mm, længde af rejsegodsrum: 4430 mm.

E 42 ombygget til ren rejsegodsvogn efter 1925. Udrangeret 1953. E 41 solgt til DJK i 1961.

Godsvogne:

G lukkede gods- og bænkevogne
Q lukkede godsvogne
K og KH åbne, højsidede godsvogne
P og PF åbne, lavsidede godsvogne

Litra nr.	last	bundflade		ax.af-stand	L.o.P.	bremser
		t	m ²			
G 99	10	13,9	3500	8400	S,L	
G 100	10	13,9	3500	8400	S,B	
Q 141	10	16,3	3660	8220	S,L	
Q 142	10	16,3	3660	8220	S,B	
Q 143	10	16,3	3660	7800	H,L	
Q 144	10	16,3	3660	7800	H,L	
Q 145 2)	10	17,36	3860	8500	H,L	
Q 101, 2, 6	10	13,9	3400	6900	H	
Q 108-13	10	13,9	3400	6840	H	
K 103-5	10	13,9	3400	6840	H	
K 107	10	13,9	3400	7470	S	
KH 114-15	10	13,9	3400	7470	S	
P 121-22	10	14,1	3660	7800	H	



Fra DJKs særtogstur. (Foto: Dancker)

P 123	10	14,1	3660	7800	S
PF 150-55	12,5	18,0	4200	8950	S
PF 156-75	12,5	18,0	4200	8950	H

1) S = skruebremse

H = håndbremse

L = vacuumledning

B = vacuumbremse

2) udstyret med elektrisk lys.

Anskaffelsesår:

1900: G 99-100, Wismar

Q 141-44, K 101-07 og P 121-23 fra Vulcan i Maribo.

1908: KH 108-15 fra Scandia

1913: Q 145 og PF 150-75 fra Arløf

1916/17: 6 K og KH ombygget til Q

1925/26: 3 K og KH ombygget til Q

I 1939/40 blev begge bænkevogne ombygget og en af de lukkede godsvogne blev i 1941 ombygget til generatorvogn Q 51 for M 7, men den blev igen ombygget i 1945. I 1953 blev Q 141 ombygget (?) og 9 åbne godsvogne udrangeret. Flere blev udrangeret i 1957 og 1958 og da banen blev nedlagt blev G 99-100 og en Q-vogn solgt til NFJ og 7 PF-vogne til Maglemølle, Næstved, medens de øvrige udrangeredes.

Rutebildrift:

Rutebilen Næstved-Præstø var på private hænder, men løb sydligere end banen. Den tog en del direkte rejsende fra NPMB, men kom ikke til at berøre den lokale trafik. Alvorligere var det med DSB-busserne fra København over Præstø til Stege og med ruten Vordingborg-Kalvehave-Stege.

I 1931 fik NPMB koncession på ruten Præstø-Jungshoved, i 1946 på Præstø-Sandvig og endelig i 1954 på Præstø-Svinø. Banen drev ikke selv ruterne, der blev forpagtet bort.

Lastvognsruter:

For at imødegå den stadig stigende konkurrence fra lastbilerne, fik NPMB i 1948 koncession på fragtruterne Præstø-Næstved og Mern-Præstø-København og derudover påtog man

sig med lastbil at udbringe gods fra banens stationer. Til al denne kørsel anskaffedes i 1948 en 5½t lastvogn med påhængsvogn. Kørslen ophørte 1/4 1959.

Trafikkommissionen, der i 1930'erne undersøgte privatbanernes berettigelse og levedygtighed, sagde god for banen. Anderledes gik det med den ny kommission af 1956; den satte banen i gruppe 2, der har betegnelsen: "Tvivlsomt om levedygtige indtil 1966". Med en stærkt faldende persontrafik og en totalt svigtende godstrafik var der vel intet andet at gøre end at standse driften, især da man samtidig stod over for at skulle foretage en ret omfattende baneforlægning med tilhørende viadukt plus nyt stationsanlæg i Tappernøje, af hensyn til hovedvej 2. Både Næstved og Præstø var interesseret i at bibeholde banen, men det var - som sædvanlig, kan vist godt siges - landkommunerne, der nægtede at støtte en fortsættelse. Den 31/3 1961 kørte det sidste tog og så gik det stærkt med at få lukket. Bygninger og arealer solgtes hurtigt og M6 + C 34 + 7 P-vogne udgjorde et arbejdstog, der tog sporet op. Der er derefter åbnet en rutebilforbindelse Næstved-Præstø-Mern, der i det store og hele følger banens linieføring. Planen er ret god, idet der køres 7-8 ture i hver retning, men køretiden er blevet væsentligt forøget, sammenlignet med skinnebustidderne.

Man ville ikke ofre, hvad det kostede at opretholde banen, og må så nøjes med det, bilerne kan bestride, og det går vel også. Det er jo utroligt, hvad folk finder sig i, når blot det er busdrift, det drejer sig om. Dens evindelige standsen og langsommelige aflevering af pakker og dermed følgende diskussion mellem chauffør og modtager betragtes almindeligvis som service, men holder et tog 2-3 min. for at indlæse gods, er det ikke blide ord, der falder, og helt galt er det, hvis der skal afsættes en godsvogn på en landstation.

Havde man, medens tid var, bygget de stumper baner, der manglede i at få direkte bane mellem Køge og Kalvehave (Faxe-Tappernøje og Mern-Viemose), højst 15-20 km, og haft gennemgående tog fra København, ja så

havde Præstø og måske Stege og Møns Klint idag haft bane, og hvad havde været naturlige, end at Præstø havde været endestation for den midtsjællandske bane! Der havde været muligheder for et virkeligt godt trafiknet, altså jernbane, både i Midtsjælland og Sydøstsjælland, men begge steder blev mulighederne så afgjort forsømt fra lovgivningsmagtens side. Interessant er det dog, at da der i slutningen af 1940'erne begyndte at trække tordenskyer op om NPMB og KB, genoptog man tanken om at forlænge NPMB fra Mern til et sted mellem Stensved og Langebæk for derved at tilføre NPMB mere trafik og redde den østlige og vel bedste del af KB. Realitetsforhandlinger førtes herom så sent som i 1951, men det lykkedes desværre ikke at opnå et positivt resultat.



Adams Hjørne

Som det fremgår af referatet af klubbens ekstraordinære generalforsamling (se 2. årg., nr. 8) resulterede denne i forskellige ændringer af DMJKs tidligere struktur. De bestående interessefelter er nu skilt ud fra hinanden, nye er føjet til og der er således givet gode muligheder for, at foreningen kan ekspandere i det omfang, som den naturlige udvikling kræver det, eller efter den indsats de enkelte gruppeledere udøver. Posten som chef for modelbane-afdelingen er tildelt undertegnede, eller om man vil det, et spring fra baneformand til jernbanedirektør på én gang, noget ganske uhørt og meget ærefuldt, ikke sandt, for modelbaneinteressen betragter jeg stadig som noget meget betydningsfuldt i vort mål og virke. Det er da også mit håb, at vi med tiden kan etablere sådanne forhold i

Loktegninger

Kan De huske annoncen i SIGNALPOSTEN, 2. årgang nummer 7, for tegninger af litra K, O og P - tegnet af Erling Nederland i Glostrup? Vi har siden haft lejlighed til at studere disse tegninger, der er af meget høj kvalitet og i næste nummer af bladet vil vi bringe en lille anmeldelse af dem. Tegningerne er håndkolorerede og egner sig fortrinligt til indramning og ophængning i stue eller i hobbyrum, men da tegningerne imidlertid for øjeblikket går som varmt brød, vil vi - i tide - erindre Dem om, at tegningerne er i formatet 25 x 40 (50, 60) cm og at de koster 16 kr. pr. stk. + porto. Tegningerne sendes pr. efterkrav og kan bestilles ved henvendelse til tegner Erling Nederland, Tranemosevej 3, Glostrup.

min afdeling, at et medlemskab af Jernbanehistorisk Selskab må betragtes som det bedste udgangspunkt for det nye eller gamle medlem, der møder op på Nørrebro med kravet om at få sin virkelyst på det modelbane-mæssige område tilfredsstillet. Dette er selvfølgelig ingen kritik af den tidligere forretningsgang, tværtimod er jeg fuld af beundring over de resultater vore forgængere har formået at præstere, men her, som ved modelarbejdet, gælder det, at det næste arbejdsstykke gerne skulle være endnu bedre end det forrige.

Den forøgelse af aktiviteten, som derfor tilstræbes inden for modelafdelingens rammer, skulle imidlertid ikke blot resultere i, at de gamle medlemmer får et endnu mere positivt udbytte af den fritid, som tilbringes ved filebænken, det skulle så sandelig da også gerne medføre en rimelig tilgang af nye medlemmer med modelinteresse, for hvad dette sidste punkt angår, stagnerer vi til min forbavselse ganske fælt. Nu kender jeg selvfølgelig godt alle disse, efterhånden patenterede forklaringer, på dette fænomen. TV får den største andel af skylden og videre påstås det, at diverse fritidsinteresser ikke får

succes, hvis de enten stiller for store krav til udøverens personlige indsats, eller ikke er tilstrækkeligt underholdningsbetonede. De, som afreagerer deres interesse for jernbanerne gennem modeljernbanen, vælger størrelse H0 og baserer for det meste deres anlæg på industrielt tilvirket materiel, hvilket jeg isøvrigt ikke vil fortænke dem i, når blot man sammensætter og kører sine stammer i lighed med forbilledet, for så er spillets regler jo overholdt, ja, man kan endog opnå at drive banen med et veritabelt underskud! Men hvorom alt er, disse mennesker ser vi nu desværre heller ikke i foreningerne. Går man ind for sporvidden 32 mm, kommer "man" måske til det resultat, at denne modelstørrelse stiller alt for store krav til udøveren, og man "står af" igen. Ikke desto mindre har der, i de snart 20 år, jeg har været medlem af DMJK sjældent været en "aften", hvor vi ikke har set et eller to nye ansigter, men desværre hyppigt kun på gæsteoptræden. Alle modtages lige "pænt", det vil sige, at betjeningen af banen bliver dem forklaret og demonstreret, det rullende materiel forevist og byggemetoder beskrevet, og som regel rundes besøget af med en omtale af foreningens møder og ture, men selv om størsteparten af disse gæster kun er mødt frem mere af ren og skær nyfikenhed end af egentlig interesse for sagen, ja, så er "spildprocenten" unødvendig stor. Den mest sandsynlige forklaring på alle disse forbiere må ligge i det første indtryk, som modelbaneanlægget bibringer tilskueren. "Modelbygning af den kvalitet (Ha) ligger over mine evner", har vi fået som svar i enkelte tilfælde, og da dette svar eller synspunkt, falder så nogenlunde sammen med de efterhånden dunkle erindringer, jeg har om min egen entre i foreningen, vil det altså sige, at man unødigt forskrækkes eller imponeres og derfor opgiver på forhånd. Atter andre er måske skuffede over, at klubbens værktøj, lokaliteterne og øvrige udstyr samt en direkte undervisning ikke ligger på højde med de forhold, som kendes fra skolernes sløjdsale og lignende steder, og endelig kan skylden ganske enkelt og alene være foreningens egen, idet man ikke i tide fik det vordende medlem tilstrækkeligt engageret.

Ønsker foreningen en tilgang af nye modelinteresserede medlemmer? Selvfølgelig gør den det. Spørgsmålet er kun, hvordan. Reklamer for vor eksistens, det skal vi ikke, medfødt interesse for jernbaner og "husflidsarbejde" må være årsagen til, at man finder frem til Nørrebro. Tilstedeværelsen af disse ingredienser er så absolut nødvendige, at de er en betingelse for den videre trivsel i faget, men læg vel mærke til, at interessen er alt nok, men behøver nemlig ikke på forhånd at være særlig fingersnild eller vide alt om forbilledet, de virkelige jernbaner, det kommer ganske af sig selv. Er man da kommet så langt, at man har fået næsen indenfor, bør det være foreningens opgave at have noget virkeligt godt at byde sine medlemmer på. Lokalteterne kan ikke så let ændres, omend det var ønskeligt med en kende mere albuerum, men den bestående værktøjssamling må kunne forøges, uden at vi derved overbelaster økonomien. Videre må vi i klublokalet etablere en indkøbsafdeling, som forhandler de materialer, råvarer, såvel som løsdeler, der er nødvendige for bygning af lettere vogntyper, og for fremtiden slutter et besøg ikke med en masse fine foredrag om tidligere bedrifter, men med bemærkningen, at her er en tegning, der ligger materialer og værktøj, og har du lyst, kan du gå igang med din første model med det samme?!

Kan denne opgave nu løses, og vil det gavne aktiviteten i modelbaneafdelingen?

Hos Ib Damm, DMJU, har vi bestilt et udvalg af hjulsæt, aksellejer, buffer o.s.v., og fra Tyskland har vi indkøbt og modtaget et udvalg af messingprofiler, som vil få den mest kræsne mund til at løbe i vand, kom selv og se. Trofaste mødedeltagere har forarbejdet en serie vognbunde, sider og gavle, lige til at smække sammen, hvad de forresten også gør, og det var jo i grunden ikke meningen, men hvad så, når den første sult er stillet, bliver de vel tamme igen.

Skulle der nu være nogen, som har lyst til at deltage i dette: "Lister, lim, søm og knækkede negle orgie", så kom bare an, der er endnu ledige ståpladser.



Lokomotivbygning.

Vi skal i denne og i de følgende artikler beskæftige os med de metoder, der danner grundlag for konstruktionen af modeller af damplokomotiver i størrelsen 1:45, og da princippet i fremgangsmåden i grove træk er den samme for alle danske statsbane- og privatbanemaskiner, er der ikke her - med mindre det er udtrykkelig nævnt - tænkt på nogen bestemt maskintype. Tekst og illustrationer skulle derfor være anvendelige uanset forbilledets udseende og den udvalgte målestok. Den sidste bemærkning burde måske nok have været forsynet med et spørgsmålstegn, for beklageligvis har jeg ikke megen praktisk erfaring i andre sporvidder end spor 0. Så vidt jeg kan se er der, med undtagelse af størrelsesforskellen ikke større differencer, så forhåbentlig vil f.eks. også HO-entusiaster kunne have både fornøjelse og gavn af mine indlæg.

Skal man beskrive "hvordan man bygger et modellok" var det måske også nok så naturligt at indføje "hvorfor man gør det", og den megen litteratur omhandlende både de virkelige og modeljernbaner forsømmer da også sjældent lejligheden til en forklaring eller et forsøg på en forklaring, om hvorfor netop damplokomotivet er det ved jernbanerne, som har tilskuerens største interesse og beundring, og altså i vore kredse af en sådan art, at vi absolut må kopiere det en miniature. Hvor fristende det så end måtte være at citere et af disse, som oftest veldrejede indlæg, vil jeg, da jeg finder, forklaringen i virkeligheden er så ganske enkel og ligetil, foretrække at udtrykke den på min egen måde.

At konstruere en model af et damplok er en morsom og spændende opgave. Fra at være nogle mere eller mindre tilfældige metalstumper vokser disse - mellem vore hænder - frem til det udseende som diverse tegninger, fotos og lignende tilkendegiver det skal have. Kravene om lighed mellem modellen og forbilledet er strenge, for vi har selv sat dem, men det øger kun glæden ved arbejdet og når vi foretrækker damp for diesel må svaret blive det, at her er flest nødder at knække. Vi nøjes imidlertid ikke med at opfylde kravene om en nøjagtigt udseende model, det vi bygger er

ikke en udstillingsgenstand, men en brugsting, et stykke trækraft, der må indeholde de egenskaber - undskyld! - indeholde de gode egenskaber vi finder hos forbilledet og dermed være i stand til at opfylde de betingelser, som er nødvendige for en sikker kørsel på banen, betingelser som forresten ikke afviger meget fra virkelighedens drift og vedligeholdelse. En rolig igangsætning, gradvis acceleration, ingen løbskørsel selv ved fuld spænding og et pænt afløb, når regulatorene lukkes. Det bør videre tilstræbes, at alle bevægelige dele samt motor og lejer er let tilgængelige for opsmøring, eftersyn og evt. reparation eller udskiftning, men iøvrigt konstrueret således, at vedligeholdelse indskrænkes til det absolut minimale. Det er et stort og spændende øjeblik, når den første prøvekørsel finder sted, men man gør klogt i at væbne sig mod skuffelser - der kan være mange børnesygdomme, som først skal kureres, men hvad gør det? - det er jo forbilledligt!

Som sædvanlig ved bygning af en model, er begyndelsen en gennemgang af mulighederne for at erhverve de nødvendige tegninger, fotos, egnede motorer, tandhjul til gearkasse, driv- og løbehjul samt iøvrigt de løsdele, vi ikke selv formår at fremstille, og først da, når vi har et klart overblik over hvor mange maskintyper disse hjælpemidler spænder over, træffer vi vort endelige valg, men som tidligere nævnt, vil det være klogt ikke at stille sig selv større opgaver end det med rimelighed kan forventes man kan løse.

Fremgangsmåden er den samme som i virkeligheden, og vi starter da også med at fremstille lokomotivets ramme. Den bærer alle lokomotivets enkelte dele med undtagelse af hjulsættene og disses akselkasser og fjedre. Den består af to rammeplader, der indbyrdes er forbundet ved tværforbindelser, hvis bestemmelse er at støtte og afstive rammepladerne på en sådan måde, at rammen kan modstå de påvirkninger, som den bliver udsat for, når maskinen arbejder.

Man skelner mellem pladeramme og stangramme, førstnævnte er den almindeligst forekommende og dens virkelige mål kan variere fra 12 til 30 mm i tykkelse. Vi benytter 1 mm messingplade, som er tilstrækkeligt stift til

vort formål - og så nogenlunde 1:45 af virkeligheden. Stangramme finder vi kun hos litra P, PR og enkelte amerikanskbyggede privatbanelok. Det virkelige mål er 130 mm i tykkelse dog fræsset ned til 100 mm mellem løbehjulene, så 2,5 eller 3 mm dækker glimrende vort forbrug.

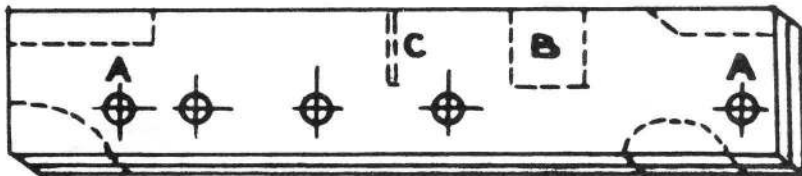
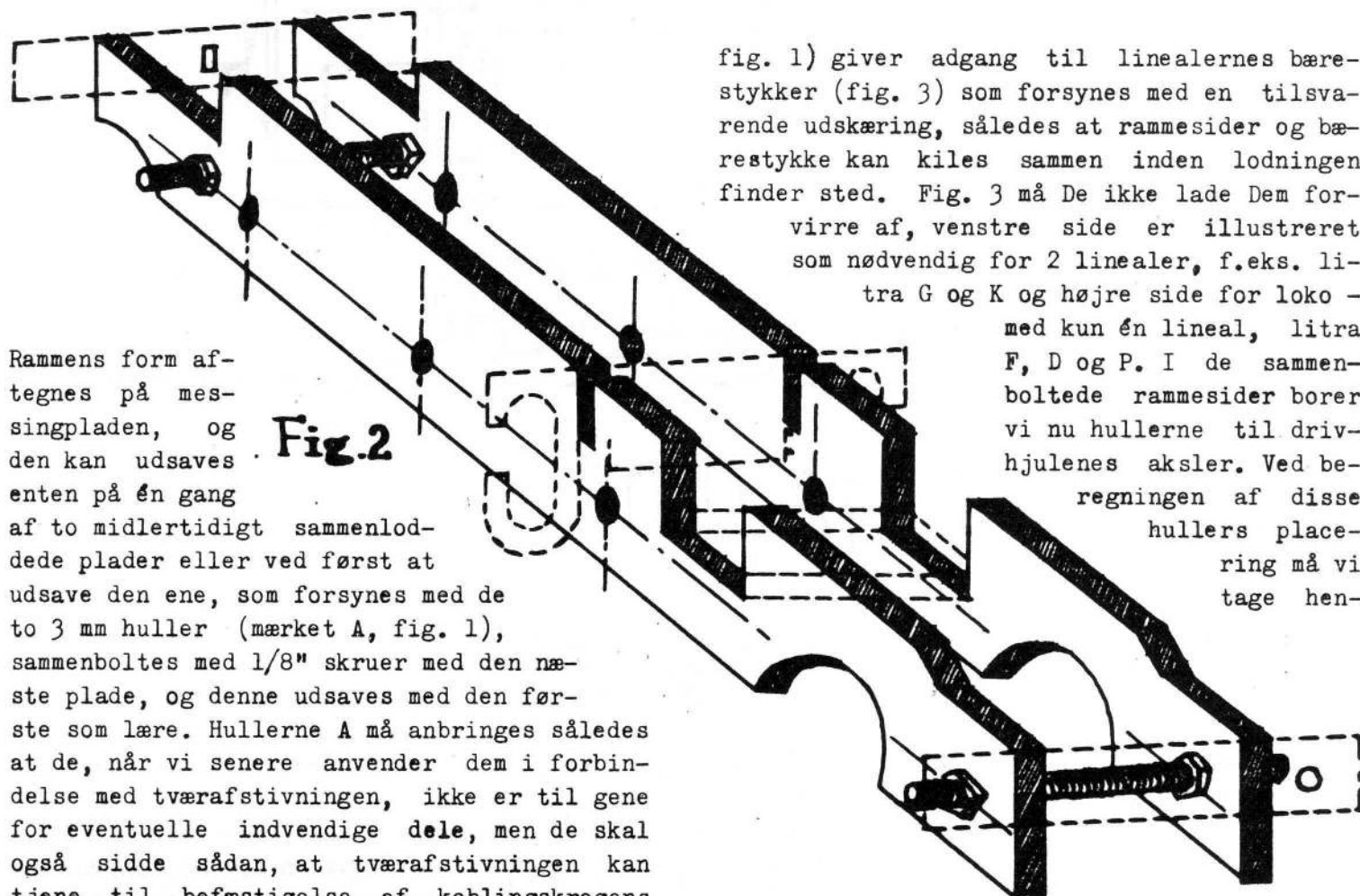


Fig. 1

fig. 1) giver adgang til linealernes bærestykker (fig. 3) som forsynes med en tilsvarende udskæring, således at rammesider og bærestykke kan kiles sammen inden lodningen finder sted. Fig. 3 må De ikke lade Dem forvirre af, venstre side er illustreret som nødvendig for 2 linealer, f.eks. litra G og K og højre side for lokomed kun én lineal, litra F, D og P. I de sammenboltede rammesider borer vi nu hullerne til drivhjulenes aksler. Ved beregningen af disse hullers placering må vi tage hen-



Rammens form aftegnes på messingpladen, og den kan udsaves enten på én gang af to midlertidigt sammenloddede plader eller ved først at udsave den ene, som forsynes med de to 3 mm huller (mærket A, fig. 1), sammenboltet med 1/8" skruer med den næste plade, og denne udsaves med den første som lære. Hullerne A må anbringes således at de, når vi senere anvender dem i forbindelse med tværafstivningen, ikke er til gene for eventuelle indvendige dele, men de skal også sidde sådan, at tværafstivningen kan tjene til befæstigelse af koblingskrogens fjeder. Det udsavede felt (B, fig. 1) skal tjene til anbringelse af cylindrene, målene er i bredden lig med cylindrenes, men i højden kun det halve af afstanden mellem fodpladen og cylindrenes nederste del. Rillen (C,

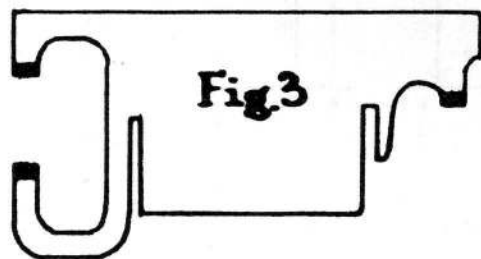
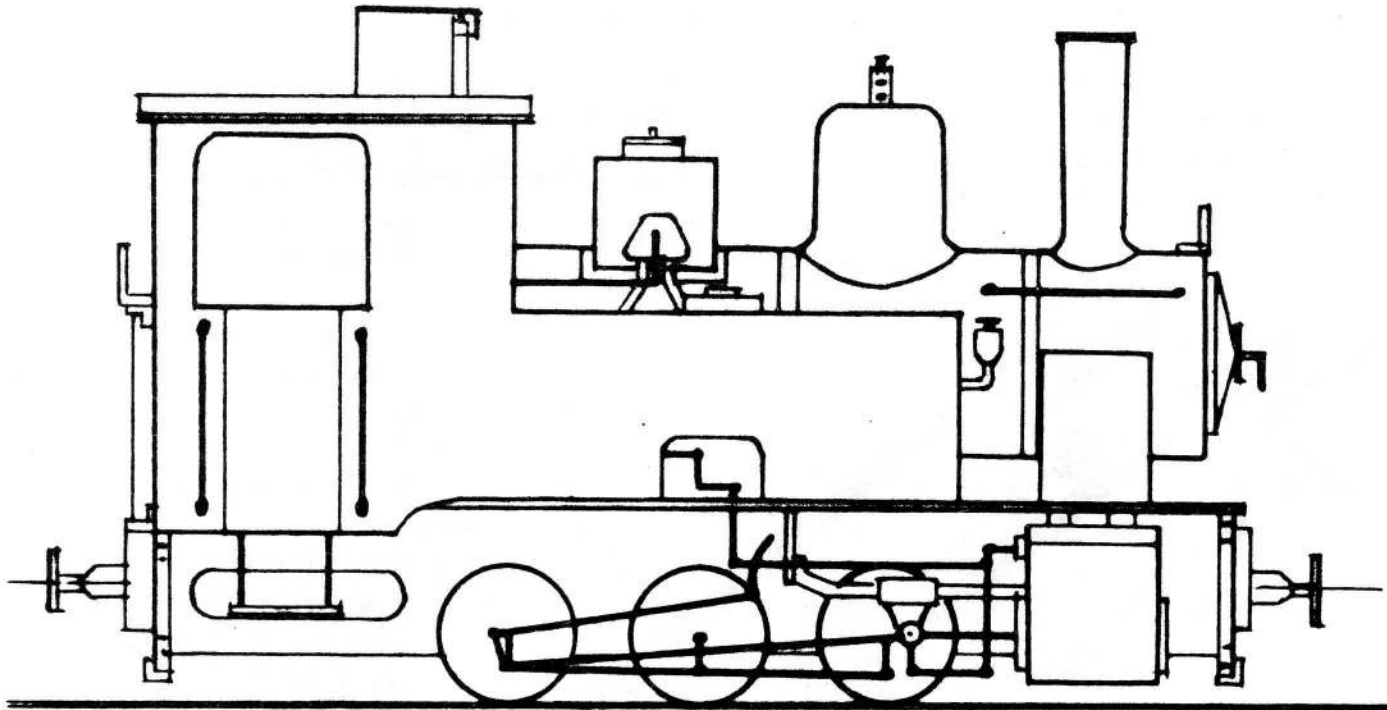


Fig. 3

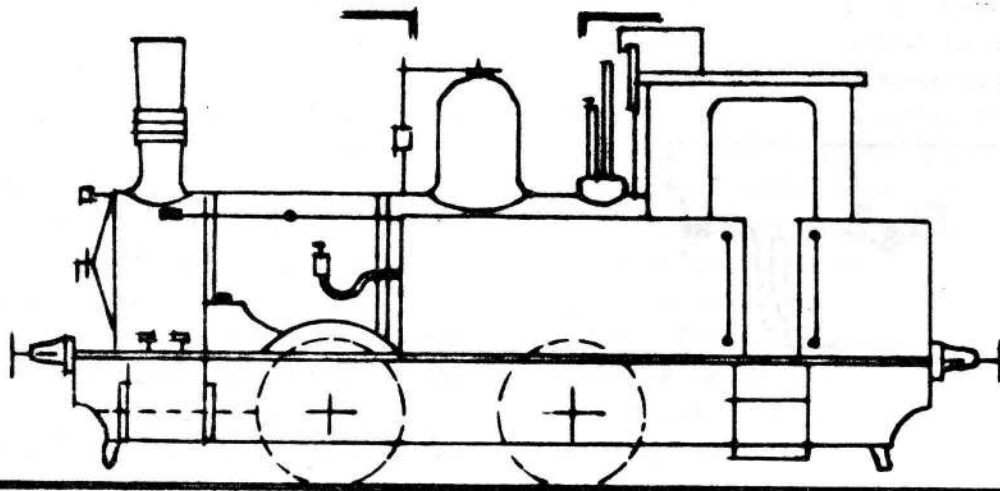
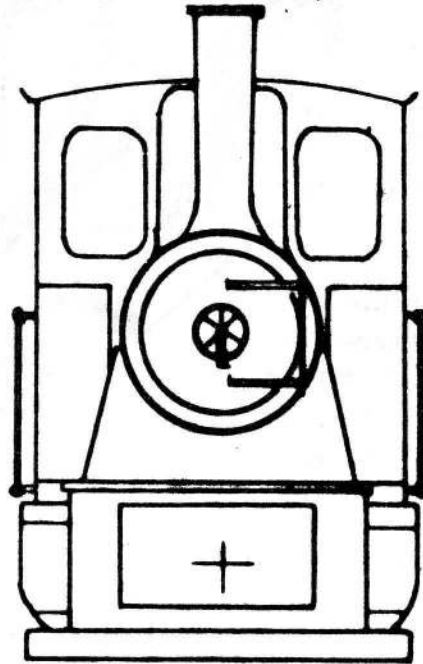
PAMC.

syn til om de anskaffede drivhjul nøje overholder tegningens mål. Er de en bagatel mindre i diameter end på tegningen, må hullerne sænkes det halve af forskellen og omvendt om det modsatte skulle være tilfældet. Vi borer først med 2 mm bor, fastlodder en 1 x 10 mm bred messingstrimmel som i længden overlapper de yderste huller med 10 mm og borer igennem denne, fjerner den, og først nu borer vi rammen op til akslernes diameter, d.v.s. 5 mm. Messingstrimlen gemmer vi omhyggeligt, den får vi senere god brug for.

Inden rammesiderne skilles ad, bores alle de huller som findes på tegningen, som f.



eks. adgang til støttebolte og rensepløkke i fyrkassen, op-hængning af bremsesøjlet og meget andet samt beregning om yderligere udsavning skulle være nødvendig af hensyn til motor og gearkasses montering, men så kan man vel heller ikke nære sig længere. To stykker aksler med gevind og otte møtrikker for samme - anskaffet i en legetøjsforretning - og monteret i hullerne A er de første tværafstivninger som rammen forsynes med (fig. 2). Dette arrangement giver os mulighed for at justere den indbyrdes afstand og hvor meget skal den så være? Er maskinens faste akselafstand ganske kort, litra O, HS, K, C og P, har vi ikke nogen sidefor-skydelighed behov og udven-



digt mål 28 mm er passende, men er det nu en længere fyr som f.eks. litra H eller N, og da modeljernbanens kurveradier undertiden har karakter af et havnebanespor, er en sidefor-skydelighed nødvendig, om vi da ellers vil gøre os håb om at dyret slipper igennem kurverne med alle poterne på sporet. Beregningerne er såre simple at udføre, idet vi ganske enkelt, foreløbigt, monterer rammen med hjul og aksler og foretager en prøvekørsel på banens skarpeste kurve. Her justerer vi så rammens udven-

dige afstand og man vil blive forbavset over, hvor lidt spillerum der skal til. Nu kan vi - selvfølgelig, ikke have alle hjulsættene til at rasle fra side til side, på trekoblede

lokomotiver er kun det midterste sideforskydeligt, nr. 1 og 3 stives af med skiver på akslen, firekoblede har sideforskydelighed på første og tredje drivhjul sæt.

Medens denne foreløbige montering er til stede, benytter vi lejligheden til at kontrollere om alle aksler ligger i flugt med hinanden, hvilket kan udføres ved at sætte denne undervogn, som det efterhånden er blevet til, på en absolut plan flade, f.eks. et stykke svært glas, og med fingeren konstatere at alle hjul ligger an mod underlaget. Er dette ikke tilfældet, piller vi hjulene af igen og efterprøver om det skulle være rammen, der er skæv. Er dette ikke tilfældet, husker vi blot hvilket af akselhullerne, der var ude af kurs, det kan nemlig rettes, når vi senere monterer akselkasserne. Nu da rammesidernes indbyrdes afstand er fundet, forarbejder vi de resterende tværforbindelser. Disse består blot af firkantede 1 mm messingplader, som overholder det indvendige rammemål. Antal og placering bør fremgå af tegningen, men hvis ikke, sidder der almindeligvis et stk. umiddelbart foran fyrkassen og et stk. midtvejs mellem fyrkasse og linealbærer.

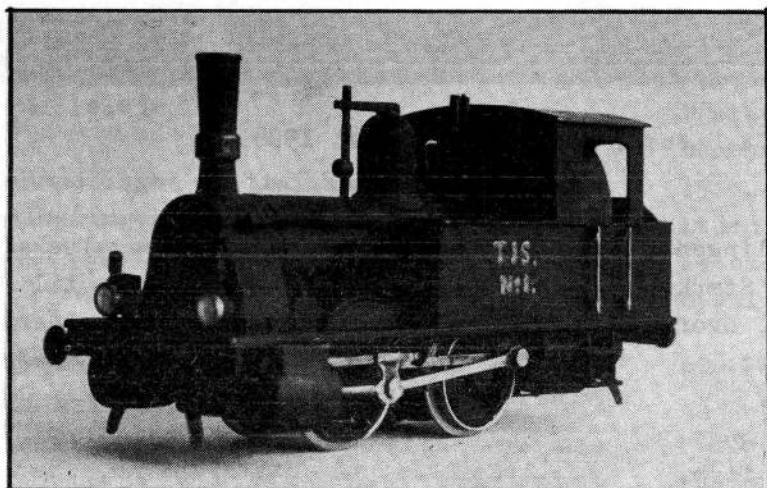
Linealbærerne har vi allerede set også tjener som afstandsstykke - dette fremstilles naturligvis ikke før rammeafstand er fundet -

og endelig lægger vi en tværforbindelse mellem udskæringerne til cylindrene. Sidstnævnte forsynes med et 2 mm hul til senere befæstelse af cylindrene. Gevindakslerne fastlodder vi på indersiden og udsaver og planfiler på ydersiden.

På denne måde skulle vi have opnået at fremstille en ramme, der opfylder de betingelser, der er nævnt i indledningen, men tøv nu lidt, inden rammen samles endeligt skal akselkasserne forarbejdes, men dette er et afsnit for sig selv, så det lader vi vente til næste gang.

Tegningerne af de to lokomotiver, der ses modstående, er bragt for at vise, hvilke muligheder man f.eks. har ved at forsyne industribyggede HO-lok med en ny overbygning. De er begge free-lance, det ene en Rivarossi, havnebane rangerlokomotiv med en anelse af litra N over sig, størrelse 1:87, det andet en Fleischmann "iført en mærkværdig blanding" af Orenstein og Koppel, Henschel & Sohn og Krauss & Co. udstyr. Resultat 1 stk. tipvognslok størrelse 1:45, og som De selv ser, er det lige så let at bygge et lokomotiv som at skabe en skulptur af en elefant - man køber bare en marmorblok og så hugger man alt det væk som ikke ligner en elefant!

På genhør.



Giftes? - sagde jernbaneentusiasten.

Aldrig! - ikke om de så opfandt en læbestift, der smagte af kulrøg.

Har du set det sidste nummer af SIGNALPOSTEN?

- Næh...

- Det var kedeligt.

- Ja, det tænkte jeg nok!

50 aar gamle nyheder

December 1914.

Den 1. forelagde trafikministeren i Folketinget forslag til lov om anlæg af en ny Århus banegård i Mølleengen. Forslaget blev behandlet den 9. og 10. og sendtes derefter i udvalg. Udsigterne synes ikke helt gode.

Den 2. blev den nye banegård i Odense taget i brug.

Driften af jernbanen Höganäs-Mölle, der ikke har kunnet betale sig, er nu standset.

Den 16. skete der et døgnstred ved Højgaard. Den 17. genoptoges normal drift.



Den gamle banegård i Odense. Postkort stemplet 1906.

Dampfærgeren "Hjalmar" tørnede ved indsejlingen til Fredericia hårdt mod molen den 7. Stærk vind og strøm var årsagen til uheldet, hvor både færge og mole blev en del beskadiget.

Statsbanerne har nu lejet 300 svenske godsvogne, og da roekampagnen samtidig er forbi og der herved frigøres yderligere 300 vogne, er den herskende vognmangel i væsentlig grad afbødet.

En arrestant, der under ledsagelse af en betjent den 23. kørte med toget til Holbæk, sprang ved Valby ud af det åbentstående kupévindue, trillede rundt i grøften, rejste sig, vinkede venligt og forsvandt.

Juletrafikken på Statsbanerne, der i år på grund af de mange tusinde militærindkaldtes julerejser skete under ekstraordinært højt tryk, gennemførtes som ventet ikke uden en

del forsinkelser af ret betydelig størrelse. Kun ét uheld fandt sted. 2. juledag gik i Rungsted et lokomotiv for hårdt til togstammen, hvorved en togbetjent blev lettere kvæstet.

Københavnerne fik 70.000 juletræer pr. jernbane.

Januar 1915.

Den 1. led færge 49 - Christian IX - havari på Storebælt, idet rorstangen knækkede. Færgen måtte gå tilbage til Korsør, og de rejsende blev forsinket et par timer. Christian IX bliver repareret hos B & W.

Hæren har på Amager holdt øvelser med et pansret tog, til hvilket lokomotivet og dettes mandskab blev lånt hos DSB. Toget er blevet armeret med belejringskanoner. Spørlægningen er nu så vidt, at toget kan køre langs "hele fronten".

"Nordjyllands forenede Privatbaner" vedtog på sin generalforsamling den 5. at antage navnet Ålborg Privatbaner.

Stærke snestorme den 7. og 8. medførte ret store togforsinkelser på Statsbanerne og delvis standsning af toggangen på mange privatbaner. Den 12. rasede snestormen påny og hindrede igen mange steder toggangen.

Den 27. forelagde trafikministeren forslag om lov til forlængelse af Helsingør-Hornbæk banen til Gilleleje.

Under behandlingen af trafikministeriets budget i Folketinget beklagede et af medlemmerne at de unge præliminarister i så stort antal søgte ind ved Statsbanerne i stedet for ved de frie erhverv. Trafikministeren fandt i modsætning hertil intet mærkeligt i, at unge søgte alt muligt; han havde selv efter sin præliminæreksamen søgt ansættelse som elev ved Statsbanerne, men endnu ikke fået noget svar - en oplysning, der vakte megen munterhed.

Februar 1915.

Den 7. skete i Ålborg et rangeruheld, hvorved begge hovedspor spærredes. Uheldet medførte store togforsinkelser.

Den 11. om aftenen skete på Nørrebro station det uheld, at 6 godsvogne løb af sporet, så hovedsporene spærredes. Store forsinkelser af trafikken.

Kragenæsbanen havde i Tyskland bestilt nogle lokomotiver, men da disse har forskellige kobberdele og udførslen af kobber fra Tyskland var forbudt, kunne lokomotiverne ikke afsendes. Det lykkedes imidlertid at opnå en ordning, således at banen fik dispensation til at sende en kobbermængde til Tyskland, der i vægt svarede til den, der var anvendt i lokomotiverne, og de kunne nu afsendes.

Den 14. om morgenen ankom til Københavns Personbanegård 10 millioner kr. i guld pr. post til Nationalbanken fra Rigsbanken i Berlin, der til gengæld havde modtaget 10 millioner kr. i tyske pengesedler. Guldet blev transporteret i en almindelig jernbanepostvogn. Postgebyret for denne ret ualmindelige postforsendelse var 850 kr. Ingen måtte nærme sig postvognen undervejs på stationerne uden at nævne det vedtagne feltråb, der på tysk territorium var "Kjøbenhoved" og på dansk territorium "Koldinghus". Da 4 biler, hver med 2½ million kr. som last, var kørt til Nationalbanken, drog postmændene et lettelsens suk.

"Paladstheatret" - den gamle banegård i København - har fået sin levetid forlænget til 1916. Først da vil banegården blive nedrevet. Lejen andrager årlig 103.060 kr. for det gamle banegårdsareal, heraf alene 81.000 kr. for bygningerne.

Den 19. blev loven om anlæg af Hornbæk-Gilleleje-Banen vedtaget i Landstinget.

J. Groth.

NYT FRA REDAKTIONEN

Offset-trykketeknikken frembyder stadig mange overraskelser for os. Vi har haft billeder, der har set mildest talt "dødssyge" ud når vi afleverede dem til trykkeren og som så viste sig at blive så fine efter reproduktionen, at vi har fået henvendelser om køb af aftryk, og vi har haft billeder, der i originalen har været "alle tiders", blot for - når vi genså dem på tryk - at fremtræde som snavsede klatter uden synlige detaljer. Af sidstnævnte type er Danckers vinterstemning fra Hareskov station, som vi bragte på forsiden af sidste nummer. Originalen giver indtryk af snestorm og julestemning med mange fine små detaljer, reproduktionen blev en grødet og udtværet gang tryksværte.

Lagde De forresten - trods den dårlige kvalitet - mærke til de dobbelte signalvinger på Hareskov stations signal? Det ene sæt var hvidt for at man om sommeren kunne se det op mod den grønne skov, det andet sæt sort for at det om vinteren skulle skille sig ud fra den sneklædte skov. James Steffensen har gjort os opmærksom på, at det samme forhold kendes fra Schweiz, hvor de signalstokke, som anvendes både af SBB og privatbanerne, er hvide med en grøn skråstreg på den ene side og grønne med en hvid skråstreg på den anden.



Og så en glædelig nyhed: Adams hjørne, en af vore mest læste artikelserier, har fået en ny medarbejder. Niels Munck Christensen har lovet fremtidig at tegne skitser m.v. til Adams artikler, og vi byder MC velkommen til bladets spalter. Er der mon forresten nogen, der ikke ved, at Adam er identisk med farvehandler Poul Adamsen, Gentoftegade 37, Gentofte. Nu ved De det i hvert fald, hvis De har nogle problemer m.h.t. modelbygning, om hvilke De gerne vil høre en erfaren mands råd.

Hører De også til Dem, der tror, at vi har bolignød her i landet, at folk ikke kan få lejlighed eller hus, og at alle landets flyttemænd er henvist til at bide negle og få socialhjælp?

Så skal vi betro Dem noget. Det passer ikke! Folk flytter som gale! Det trofaste gamle klubmedlem, der i utallige år har boet på Gammel Kongevej, sender julekort, hvori han fortæller hvor glad han nu er for at bo i Vester Hæsinge og abonnenten, som man troede uløseligt forbundet med barndomshjemmet i Skagen, stopper én på hovedbanegården, fortæller at det var noget skidt man skrev i sidste nummer af bladet, og at næste nummer, der gerne skulle være bedre, skal sendes til hans nye adresse i Odense.

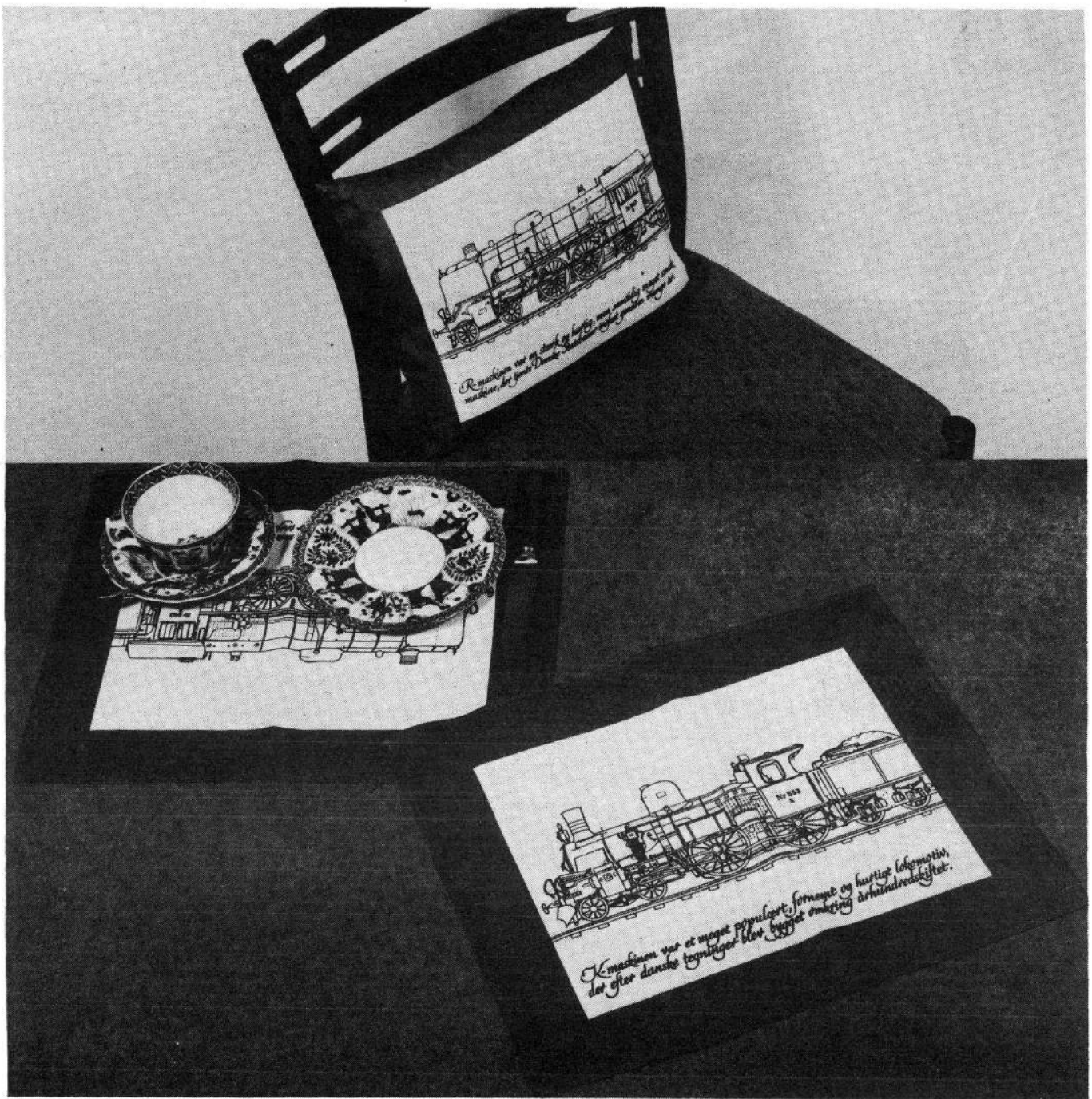
Selv om vi som besatte prøver at holde styr på de godt 500 adresser, vi for øjeblikket sender ud til, sker det der kommer klud-der i forsendelsen, enten (ofte) på grund af fejl fra vor side eller (sjældent) fordi vi ikke har fået meddelelse om adresseændring. Husk derfor at meddele redaktionen, såfremt nomadetilbøjeligheder har betydet, at også DE nu har skiftet bopæl.



Adam beder os gøre opmærksom på, at hans betragtninger over klubaktiviteten er skrevet i november måned 1964, og skrevet med henblik på optagelse i 2. årgang nummer 8, hvor der desværre ikke blev plads.



Som sædvanligt er tiden løbet fra os! Den i sidste nummer af bladet omtalte indholdsfortegnelse for 1. og 2. årgang nåede ikke at blive færdig til dette nummer, men det gør den til 3. årgang nummer 2 (Amager!).

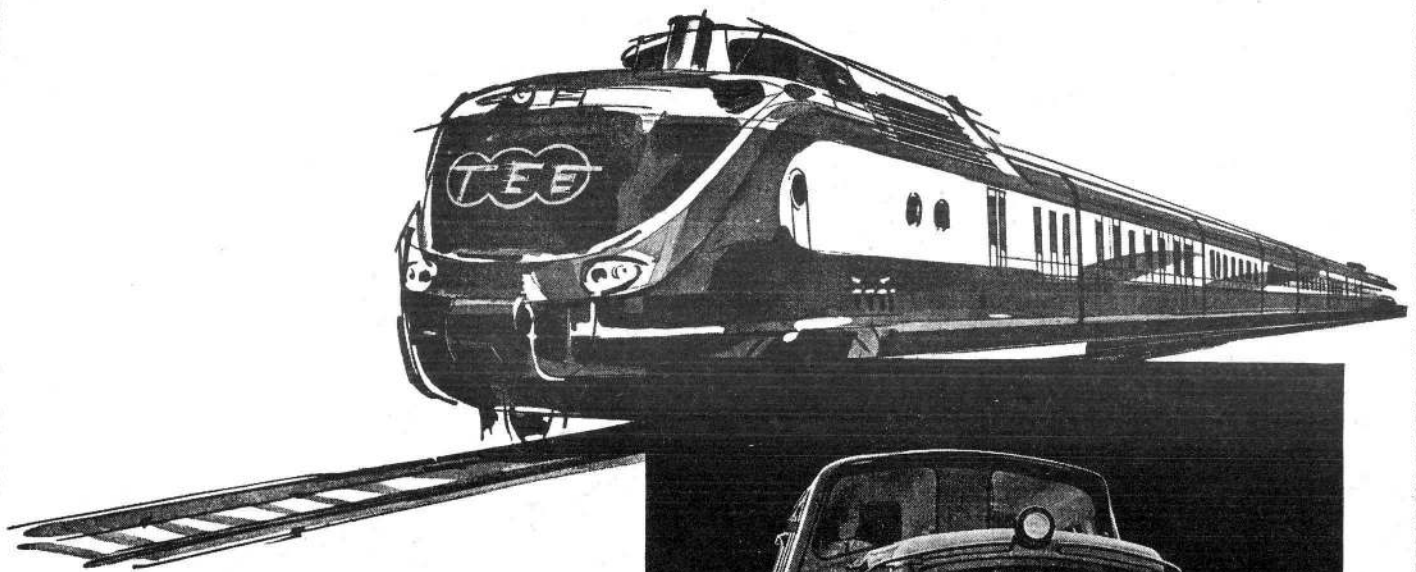


Interessen for de af Statsbanerne udsendte tegninger af gamle damplokomotiver var så stor, at ca. 6.000 anmodede om disse tegninger.

Tekstilfirmaet Brdr. Elling har - i samarbejde med Statsbanerne - fremstillet 6 lunchservietter, der også kan bruges til puder.

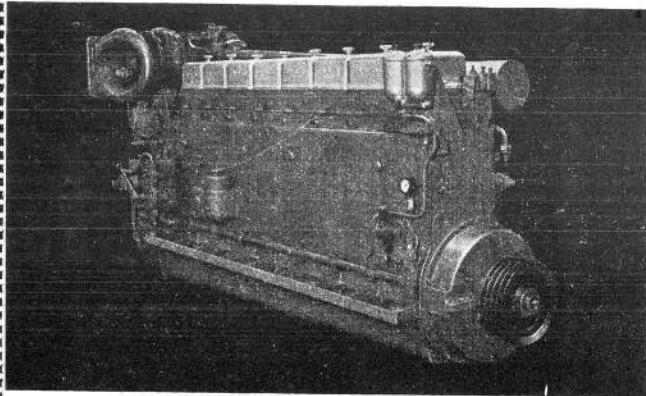
Stormagasinerne og førende forretninger har dem.

Vejledende pris for pude kr.22,50, servietter kr. 5,50.



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{1}{2}$

VESTER FARIMAGSGADE 1 - KØBENHAVN V. - TELEFON MINERVA (0154) 2062