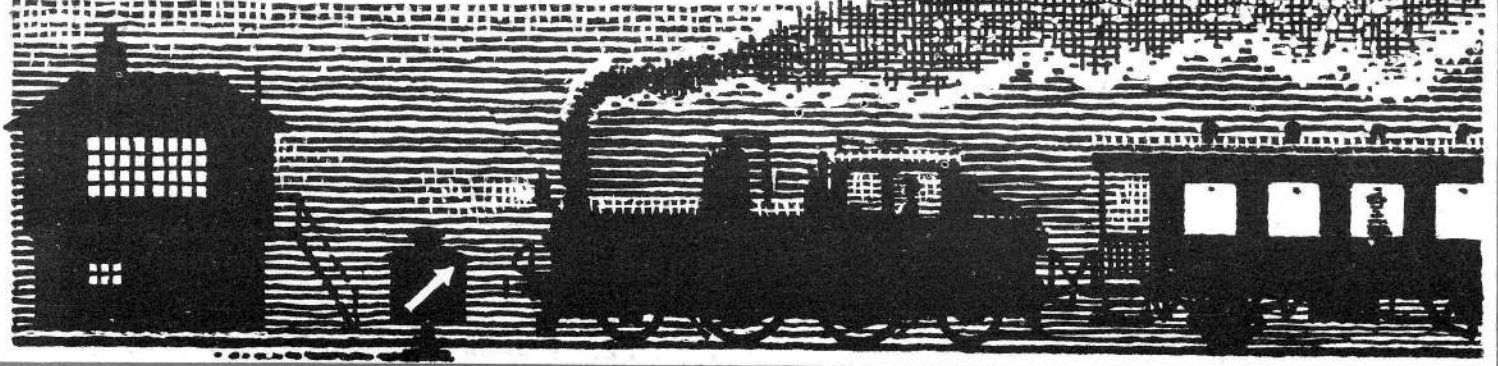


SIGNALPOSTEN



5. årg.

JANUAR 1969

nr. 1

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Velkommen

Velkommen til 5. årgang; velkommen igen til vore trofaste abonnenter fra 4. årgang og velkommen til de - temmelig mange - "vovehalse", der er sprunget på vognen her til 5. årgang.

Tak for de mange opmuntrende tilkendegivelser, der allerede nu, 2. juledag, ligger på redaktørens bord. Det har indtil nu kun været "plusser" og lidt saglig kritik, hvilket vi er meget glade for.

Hvormange der er blevet trøtte af SIGNALPOSTEN ved vi endnu ikke; vi regner med, at der vil gå mindst en måned endnu, før vi kan gøre ny status - men dette nummer sendes til alle "gamle" abonnenter, også selv om vi ikke har modtaget deres indbetaling for den nye årgang på forsendestidspunktet.

Dog må tilføjes, at nr. 2 kun udgår til dem, der så har betalt for 1969.

Til salg

Tidligere årgange:

- | | |
|---|----------|
| 1. årgang, komplet, 152 sider | kr. 11,- |
| 2. årgang: findes ikke mere komplet, der haves: | |
| 5 sæt, der mangler nr. 2 | } - 8,- |
| 4 sæt, der mangler nr. 2, 5 | |
| 10 sæt, der mangler nr. 2, 5, 7) | |
| 3. årgang, komplet, 148 sider | - 16,- |
| 4. årgang, komplet, 168 | - 25,- |
| 5. årgang, løbende | - 25,- |

Jubilæumsskrifter:

- | | |
|----------------------------|--------|
| Skive-Vestsalling Jernbane | - 6,- |
| Hirtshalsbanen | - 7,- |
| Skagensbanen | - 8,- |
| Hornbækbanen | - 11,- |

Alle priser er incl. MOMS og bestilling sker ved indbetaling af beløbet + porto kr. 0,80 pr. ordre til postgiro: 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Nørrebro station, 2200 N. På bagsiden af venstre talon anføres, hvad indbetalingen dækker, og hvortil bladene skal sendes.

Se andetsteds i bladet om andre bøger!

Forsinkelse

Til 4. årgang, nummer 6 havde jeg skrevet en lille opsats om forsinket udsendelse af nummeret. Den blev dog fjernet igen i sidste øjeblik, da det viste sig, at vi alligevel ville nå at sætte bladet op - og trykkeren nå at trykke det - til tiden! Denne gang undgår jeg det imidlertid ikke! Dels har redaktionen kun én måned til at lave bladet i, og det endda julemåneden, og dels er vor trykker flyttet til nye lokaler og kan på nuværende tidspunkt ikke helt overse, hvornår han bliver klar til at tage sig af SIGNALPOSTEN.

Der vil altså blive en forsinkelse, vi håber meget, den ikke bliver stor, og vi beklager dybt!

Rettelse

Den obligate rettelse til 4. årgang, nummer 6: DBJ havde i 1968 også personvogn nr. 621 på hjul!

Regnskab

Hermed bringes - som lovet - hovedposterne i SIGNALPOSTENS regnskab for 4. årgang 1968. Det er ureviderede tal, idet regnskabet revisionsmæssigt følger foreningens regnskabsår 1/3-28/2.

	hele kroner
Startkapital	0
<u>Indtægter</u>	
Abonnenter	6.667
Annoncer	1.523
Gl. årgange, jub.skrifter m.m.	2.827
Renter	6
	<hr/>
Ialt	11.023

Udgifter

Trykning	8.151
Porto m.v. til forsendelse	2.316
Girokort, kontorhold m.m.	248
Materialer til bladets opsætning	182
Gæld til Toldvæsnet, MOMS	89
	<hr/>
Ialt	10.986

Kassebeholdning, overføres til 5. årgang:

37
=====

På genhør i marts!

Holtrup

SIGNALPOSTEN

5. årgang nummer 1

JANUAR 1969

Indhold i dette nummer:

Nyt fra redaktionen.....	omsl.	2
Nedlagte baner: Hjørring Privatbaner.....		2
Jernbanebøger.....		7
MOROP & DMJU.....		8
ADAMs hjørne: Lokkonstruktion, kedel og førerhus.....		12
- - Status.....		15
Den gamle post: En blandet post.....		17
Modelanlæg.....		22
Faste mærker og standsignaler, indledning.....		23
50 år gamle nyheder.....	omsl.	3
Boganmeldelse: 1969 kalender med damplokomotiver.....	bagsiden	

Forsidebilledet: DMJK, fra klubanlægget på Nørrebro station, K 564 på Borup. (Foto: Ole Buskgaard).

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

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

SIGNALPOSTEN udsendes ultimo januar, medio marts, mej, august, oktober og primo december.

ABONNEMENTSPRIS kr. 25,- for årgang 1969, incl. MOMS. Abonnement tegnes ved indbetaling på postgiro 9.47.22: Jernbanetidsskriftet SIGNALPOSTEN, Nørrebro st. 2200 København N.

REDAKTION og
EKSPEDITION: Ulf Holtrup,
Dalbyvej 12,
2700 Brønshøj.

ANNONCER: P. Adamsen,
Gentoftegade 52,
2820 Gentofte.

TRYK: Sven Jensen & Co.,
Brudelysvej 26,
2880 Bagsværd.

EFTERTRYK TILLADT MOD TYDELIG KILDEANGIVELSE.

N E D L A G T E B A N E R

Hjørring Privatbaner

Af A. Gregersen

I denne artikelserie skulle der nu være gjort rent bord med hensyn til banerne i den del af landet, der ligger øst for Storebælt.

Da jeg i sin tid påbegyndte disse artikler var jeg måske lovlig optimistisk både med hensyn til SIGNALPOSTEN og med hensyn til vore privatbaners levedygtighed. SIGNALPOSTEN måtte nedlægges - dog heldigvis kun for en tid, men det forsinkede i betydelig grad færdiggørelsen af den "fortsatte roman", som så tillige har fået en længere ende på grund af den hurtigt fremskyndede banedød.

Adskillige af de baner, der i de sidste år er nedlagt, regnede de fleste af os for levedygtige for 5-6 år siden, men det slog altså ikke til - desværre.

Jeg har fundet det praktisk at fortsætte artikelrækken for Vestdanmarks vedkommende ved at begynde i det nordlige Jylland, og derefter gradvis arbejde mig ned gennem Jylland - til dels i zig-zag - nå! sådan løb jo også flere jyske baner. Men for at få en ende på serien - en og anden af læserne længes måske efter noget nyt, og mere opmuntrende - har vi i redaktionsudvalget besluttet, at jeg nu skal fatte mig lidt mere i korthed end hidtil. Dertil kommer - og det skal jeg ikke lægge skjul på - at mine informationer om visse jyske baner ikke er alt for fyldestgørende, da de i nogle tilfælde hovedsagelig stammer fra banernes årsberetninger.

Hidtil har vi kun modtaget ganske få kommentarer fra læserne til "nedlagte baner", vi ser gerne flere, og en eller anden med lokalkendskab kan jo sidde med en speciel viden, som det kan være berettiget at publicere. Men for at komme tilbage til emnet skal vi nu se lidt på

Dette baneselskab blev stiftet den 1. april 1939 ved sammenslutning af 4 baner, nemlig:

Hjørring-Løkken-Åbybro, HLA,
Hjørring-Hørby, HH,
Hjørring-Hirtshals, HB (oprindeligt HA),
Vodskov-Østervrå, VØ.

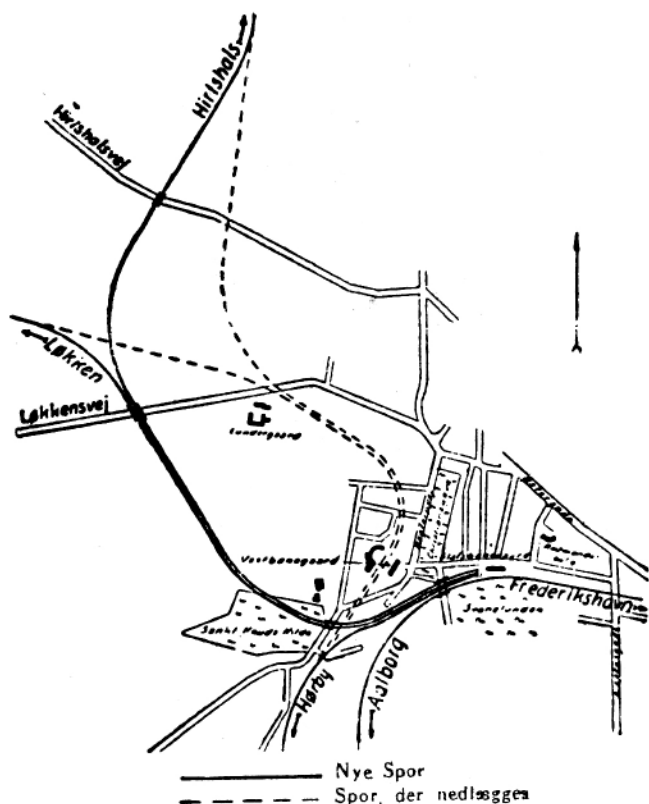
Hjørring-Hirtshals, HB

Af disse banestrækninger eksisterer i dag kun Hjørring-Hirtshalsbanen, som jeg vil foretrække at begynde med. Det vil blive ganske kort - dels er den udførlig beskrevet i det jubilæumsskrift, Jernbanehistorisk Selskab udgav i 1965 og dels er den stadig i drift. For helhedens skyld er det dog nødvendigt.

Kort efter århundredskiftet drøftede man anlæg af en bane nord for statsbanestrækningen Hjørring-Frederikshavn. Den oprindelige plan gik ud på at anlægge en bane fra Hjørring over Vellingshøj og Tversted til Ålbæk - med sidebane Vellingshøj-Hirtshals. Projektet kom med i den jernbanelov, der blev vedtaget den 27. maj 1908, hvor det blev bestemt, at staten skulle yde et tilskud på 50% af anlægsudgiften. Koncessionen blev udstedt den 28. maj 1915, men krigen (1. verdenskrig) satte imidlertid en stopper for påbegyndelsen af anlægsarbejdet - og da man så endelig kunne komme igang, var der sket en total ændring af trafikforholdene i det nordlige Vendsyssel.

I 1917 vedtoges det ved lov, at der skulle bygges en havn ved Hirtshals, arbejdet her påbegyndtes i 1919 - og ydermere havde den stigende konkurrence fra automobilernes side begyndt at gøre sig gældende. Derfor fik Bevillingshaverne opfordring til at fremme strækningen Hjørring-Hirtshals og droppe Ålbæklinien. En ny lov blev vedtaget den 23. april

Indføring af Hirtshals- banen paa Fællesstationen i Hjørring d. 3. Oktober 1942



1923, og nu var statens tilskud forøget til 60%. Anlægget påbegyndtes i april 1924 og den 16,1 km lange strækning åbnedes for drift den 19. december 1925. Banens navn blev Hjørring-Ålbækbanen, forkortet HA. Fra 1. april 1933 ændredes banens navn til Hjørring-Hirtshalsbanen, HB.

I tidens løb er der sket nogle ændringer i linieføringen, som ganske kort skal omtales her. Oprindeligt udgik banen fra Hjørring Vestbanegård, privatbanens fællesstation. Ved denne stations nedlæggelse den 3. oktober 1942 blev banen indført til statsbanestationen, hvorved der skete en ændring af banens løb i Hjørring by (se skitse). Den første station i Hirtshals lå ret u hensigtsmæssigt for både by og havn - langs vestsiden af Nørregade. Allerede den 23. november 1928 toges en ny - men interimistisk - station i brug; den lå omtrent hvor den nuværende station

ligger. Den var i brug til 15. december 1939, hvor den nuværende station blev taget i brug. Denne station har en god placering for både by og havn, og der er tilfældige muligheder for direkte kørsel mellem Hjørring og Hirtshals havn.

HB blev så afgjort en succes hvilket bl.a. skyldes, at der åbnedes regelmæssig færgesfart fra Hirtshals til Kristiansand i 1927. Foruden biler kunne der overføres 2 jernbanevogne. Ruten er i tidens løb stadig forbedret, den nyeste færges (1965) havde således 3 spor med plads til 15 godsvogne. Fra 1965 optoges Hirtshalsbanen i den internationale køreplan, hvilket den ikke havde været tidligere, selv om man allerede fra 1939 indsatte eksprestotog "Nordpilen" på ruten Frederikshavn/Hirtshals-Flensburg med DSB MP som trækraft.

Driften har dog lidt et par slemme afbræk dels under 2. verdenskrig og dels ved det forfærdelige færgesforlis udfor Hirtshals i 1966, hvor Kristiansands Dampskipselskabs nyeste færges forliste totalt (M/F Skagerak).

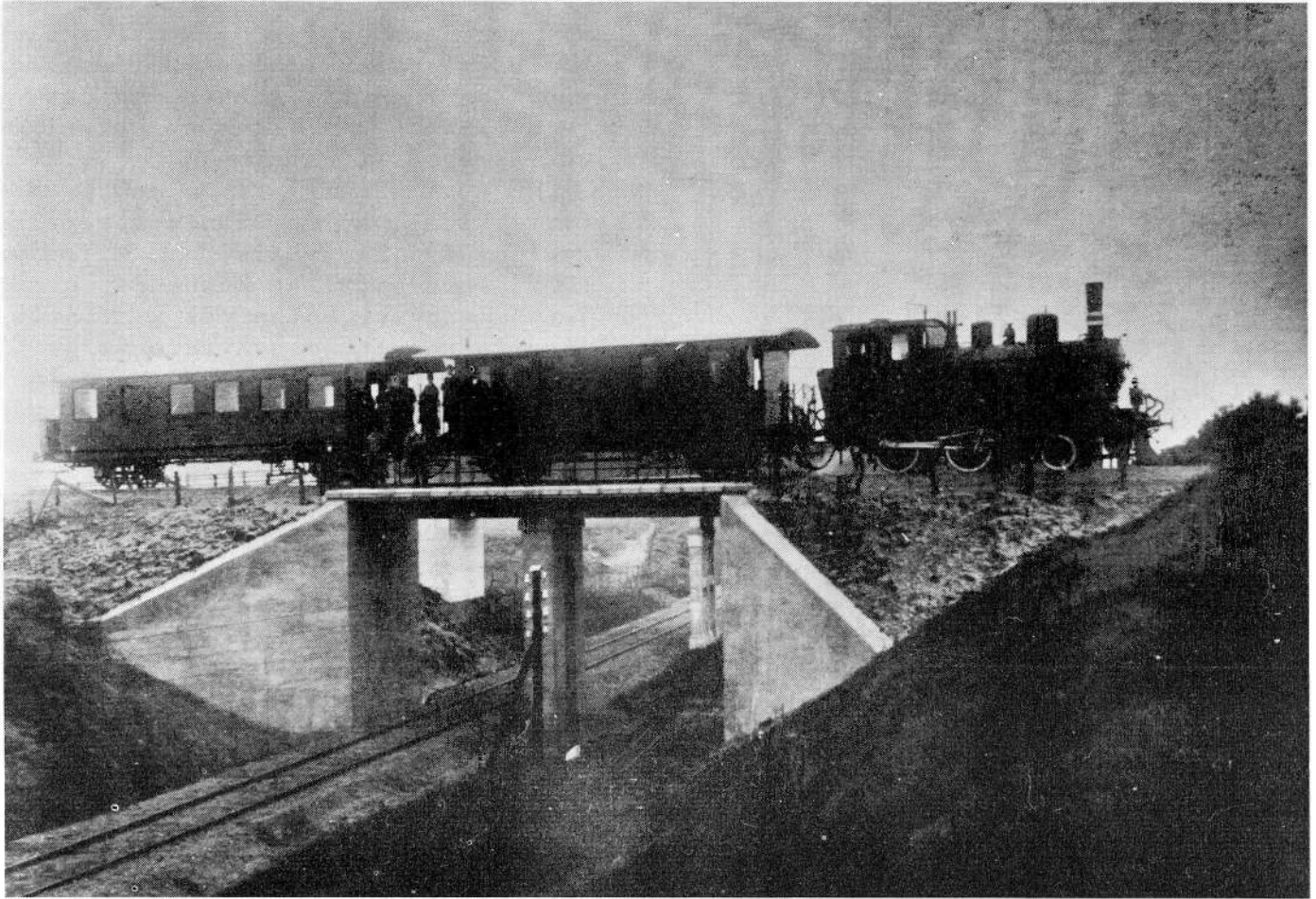
Hirtshals havn med dens store fiske-transporter har også været - og er fortsat - et fint aktiv for banen, ligesom der også har været en god persontrafik.

Den nuværende banelængde er 17,9 km.

De 2 første Hjørring-baner åbnedes begge i 1913: Hjørring-Løkken-Åbybro (HLA) og Hjørring-Hørby (HH), og der var fra første dag fællesdrift mellem dem. I stedet for at benytte statsbanestationen i Hjørring, udgik begge baner fra Hjørring Vestbanegård, hvor også de 2 baners hovedkontor, værksteder og maskindepot var placeret. Selve stationsbygningen var en stor, flot bygning; her var 3 hovedspor, der ved anlægget af HB blev udvidet til 4, idet det 4. spor var beregnet til at tage Ålbækbanens tog. Desuden havde Vestbanegården eget varehus og læssespor, ligesom den var godt forsynet med opstillings- og depotspor.

Løkkenbanen løb nordenudd af stationen og fik senere følge af Hirtshalsbanen, mens Hørbybanen løb søndenudd og op over statsbanelinien til Ålborg.

Som før nævnt blev Vestbanegården nedlagt i 1942 og de 3 baner fik statsba-



HH nr. 1 på broen over statsbanespor syd for Hjørring.
Billedet stammer antagelig fra banens første år.

nestationen som udgangspunkt, hvilket medførte en ret omfattende ombygning af statsbanestationens spor og perronanlæg. Der blev anlagt 3 perronspor og 2 omløbsspor for privatbanetogene og hele ekspeditionen overtoges af DSB. På Vestbanegården opretholdt man banernes kontor, remiser og værksteder samt de fornødne opstillings- og depotspor. For Løkken- og Hirtshalsbanernes vedkommende blev linieføringen ud fra Hjørring ændret stærkt.

Hjørring-Løkken-Åbybro, HLA

Omkring 1890 opstod der interesse for en bane fra Hjørring til Lønstrup og Løkken og i 1891 nedsattes et udvalg for tilvejebringelse af et sådant anlæg. I 1893 indstilledes arbejdet imidlertid og først i 1898 nedsattes et nyt udvalg, der skulle undersøge mulighederne for en bane fra Hjørring over Kønstrup og Løkken til Åbybro på Fjerritslevbanen.

Forskellige muligheder for linieføringen blev drøftet bl.a. et forslag om en direkte linie fra Hjørring til Løkken - altså uden om Lønstrup. Man vendte dog tilsidst tilbage til det første forslag og i lov af 27/5 1908 optoges en jernbane fra Hjørring over Løkken til Åbybro - med 50% statstilskud til anlægsudgiften, der var anslået til 1,9 mill. kroner. Den 23/5 1910 meddeltes eneretsbevilling til amtmand H. V. Linnemann, men den 23/4 1913 indtrådte amtmand P.C. Nørgaard i hans sted.

Banen blev festligt indviet (det blev baner næsten altid - dengang) den 4/7 1913 og dagen efter påbegyndtes normal drift med 4 togpar. I Åbybro tilsluttedes HLA Fjerritslevbanens station og denne stations personale udførte ekspeditionen af HLAs toggang.

Banelængde 54,6 km, skinner 22,5 kg/m.

HLA havde rent økonomisk kun få gode år. Man var knap kommet igang, før krigen

med dyrtid og andre besværligheder satte ind, og da den var forbi, begyndte bilerne at blive en mærkbar konkurrent for banen. Efter at have haft overskud i de første 6 år, var banen urentabel med et nogenlunde jævnt stigende underskud, der i det sidste selvstændige regnskabsår 1938/39 var 124.255 kr.

Banens linieføring var ikke den bedste; den gennemløb en tyndt befolket og ret ufrugtbar egn med et barsk klima. Mod vest ret nær Jammerbugt og mod øst temmelig nær stambanen. Dette taget i betragtning var dens trafikmængde dog relativ god, der var en del mergelkørsel og under krigen nogen tørv fra Vildmosen.

Persontrafikken var jævn, men stod dog ikke i forhold til de store anstrengelser, man fra ledelsens side udfoldede ved at indsætte delvis gennemgående søndags- og sommertog og ved at lade visse

tog gennemføre til Ålborg. Årsagen var vel, at afstanden til badestrandene var for stor og at banens placering i forhold til Løkken og Lønstrup kunne have været bedre. Jeg har engang hørt den udtalelse, at lige meget hvor man havde lagt banen havde linieføringen været uheldig, og noget er der om snakken.

Vi bringer senere i artiklen en grafisk fremstilling af HLA's trafik.

I banens første leveår løb der dagligt 4 togpar. I løbet af tyverne forøgedes toggangen, og ved indsættelsen af motorvogne adskiltes person- og godstrafikken.

Vi bringer et lille udpluk:

Sommer 1926: daglig 5 togpar	Hjørring- Åbybro samt
	1-2 - til Løkken,
Sommer 1939: hverdage 5 -	Hjørring- Åbybro samt



Hjørring Vestbanegård 1913. Indvielsestog for HLA.

		1	-	til Løkken
	S&H	7	-	Hjørring- Åbybro samt
		2	-	til Løkken,
Sommer 1950: hverdage		5	-	Hjørring- Åbybro samt
		1	-	til Løkken,
	S&H	4	-	Hjørring- Åbybro samt
		2	-	til Løkken,
Sommer 1963: Hverdage		5	-	Hjørring- Åbybro samt
		3	-	til Løkken
	S&H	5	-	Hjørring- Åbybro samt
		4	-	til Løkken.

Trods store anstrengelser for at bevare passagerer og gods gik det nedad i slutningen af 1950'erne. Der blev i egnen større og større modstand mod at yde tilskud til driften og man så derefter ingen anden udvej end at foreslå nedlæggelse. Ej heller et forslag om at bevare strækningen Hjørring-Løkken, der havde langt den bedste trafikmængde, vandt gehør og med udgangen af sommerkøreplanen 1963 (29/9) blev driften indstillet.

Med lidt god vilje - og med ens vilkår for skinne- og vejtrafik - var det utvivlsomt en af de, slet ikke få, at vore sekundærbaner, det havde været rimeligt at bevare.

Fortsættes.

Som lovet bringes her en rettelses- og supplementsliste til de oversigter over de lollandske baners materiel, der var "lidt unøjagtige":

Rettelser til skematiske oversigter vedr. Lollandske baner:

Fra bl.a. d'hr. Tom Lauritzen, Mariibo og J.K. Petersen, Korsør, er vi blevet gjort opmærksom på nogle mangler, fejl og unøjagtigheder i den fortegnelse over rullende materiel for Lollandske baner, der bragtes i nr. 4. (4. årgang).

Hertil er at bemærke, at disse oversigter - bortset fra teksten om NKJ - er ca. 2 år gamle, så der er jo sket en del siden. Vi burde have været vågne - men be-

klager igen, retter og tilføjer:

1) Damploko (side 87):

- LJ 13: solgt til Frederiksværk 1958 - og ophugget.
15: udrangeret og ophugget 1965, fabr. nr. 11016.
16: udrangeret og ophugget 1965.
19: solgt til DJK 1965.
20: solgt til DJK 1966, fabr.nr.17463.
21: udrangeret og ophugget 1953.
23: solgt til Frederiksværk 1958 - og ophugget.

2) Motor (side 89):

- LJ M 1: Tom Lauritzen oplyser, at M 1 er bygget i 1921, overtaget af LJ i 1923. Udrangeret 1964 og købt af DJK.
LJ M 2: Købt i 1967. Til HV i 1929 som M2 senere M 11, omnr. til LM 116. I 1952/53 til H0J som LM 416. Oprindelig Continentalmotor, 6 cyl. 120x146 mm, af HV forsynet med Leyland-dieselmotor 125 HK i 1950. Vægt 15 t, akselafstand 5.800 mm, L.o.P. 11.000 mm, 35 pladser.
LJ M 5: Bygget 1930/31. Oprindelig 90 HK MAN dieselmotor, i 1936 forsynet med 110 HK benzinmotor, i 1956 med 160 HK Frichs skinnebusmotor.
LJ M 6: Købt af LJ 1962, ex HP 41, traktor. Bygget af Breuer 1930. Lokomotortype 4 nr. 1167, motortype 56 nr. 8923, 65 HK. Akselafstand 2600 mm, L.o.P. 2.090 mm, vægt 3,8 t.
LJ M 7: Købt af LJ 1967, ex H0J LM 415. Bygget 1932 i Odense, til H0J som M 2, omnr. til LM 415. Oprindelig 145 HK benzinmotor, i 1950 forsynet med 125 HK dieselmotor. Akselafstand 5.800 mm, L.o.P. 11.100 mm, vægt ca. 15 t, 35 pladser.
LJ M11: Traktor bygget 1937 iflg. Tom Lauritzen, i 1938 iflg. W.Bay.

Skinnebusmateriel:

SM	2	LJ	1948	til ETJ 1965 som SM 2
	3	LJ	1948	
	4	LJ	1948	købt 1957, ex VVGJ SM 4
	6	NRJ	1948	1954 til VNJ som SM 17
	7	NKJ	1948	
	13	NRJ+	1952	NRJs part til NKJ i
		NKJ		1954. 1967 til HBS som

SM 213.

SP 1	LJ	1948	1965 til ETJ som SP 1
2	LJ	1951	købt 1957 ex VVGJ SP 1
8	NKJ	1948	
9	NRJ+ NKJ	1952	fra 1954 kun NKJ
45	NRJ	1948	1954 til VNJ som SP 2
SB 22	NKJ	1948	
69	LJ	1948	1965 til ØSJS SB 5
83	NRJ	1948	1954 til ØSJS SB 3

Y-tog

Til LJ er i de senere år anskaffet de meget populære "Lynetter" til afløsning for de efterhånden bedagede skinnebusser. For

de rejsende er det behagelige og hurtige tog - for banerne gode, driftssikre og økonomiske tog, der muliggør besparelser i driften og udvidelse af køreplanen. LJ råder nu over YM 50-53, YP 60-62 og YS 70-73.

3) Vognmateriel

Vi har følgende supplerende oplysninger:
AC 11 ombygget 1962 til EV 60.
BC 14 udrangeret og ophugget 1963.
MTJ 1924, anskaffet CA 11-12 og CP 31-32.
MTJ CP 31 solgt til NKJ 1941 som CC 8, udrangeret og ophugget 1968.
EV 90-93 omnr. i 1961-67 til EV 60-63.

JERNBANE BØGER

Adskillige har spurgt redaktionen, hvilke bøger, der findes om danske baner - og på dansk. Derfor bringer vi her en liste over de bøger, der er redaktionen bekendt. Vi er helt klare over, at den antagelig ikke er komplet og vi bringer derfor gerne en supplementsliste. Det samme gælder iøvrigt de klubblade og andre "lokale" blade, der udsendes - også her bringer vi gerne en omtale.

A Udgiver Jernbanehistorisk Selskab, forfatter E.L. Parbøl:

1. Jernbanerne i Krigen 1864 kr. 16,-

Bestilles ved indbetaling af beløbet + porto kr. 0,80 på postanvisning til:

F. Hermind,
4320 Lejre.

B Udgiver Ynico A/S, forfatter Ib V. Andersen:

- | | |
|----------------------------|----------|
| 1 Kolding Sydbaner 1911-48 | Kr. 24,- |
| 2 Langelandsbanen 1911-62 | - 27,50 |
| 3 Kolding-Egtved Jernbane | - 27,50 |
| 4 Kalvehavebanen 1897-1959 | - 31,50 |

Sendes portofrit mod forudbetaling på postanvisning til:

Ib V. Andersen,
Godthåbsvej 87,
2000 F.

Anfør på venstre talon, hvad beløbet dækker.

C Udgiver Dansk Jernbane Klub, forfattere B. Wilcke og P. Thomassen:

1. Næstved-Præstø-Mern Banen kr. 8,50
2. Maribo-Bandholm Jernbane udsolgt
3. Hørve-Vårslev Jernbane (se 21) uds.
4. Danske jernbaners motormateriel, 1. del (se 22) udsolgt
5. do., 2. del - 15,-
6. Nakskov-Rødby Jernbane - 12,-
7. Museumsbanen og MBJ - 3,-
8. Langelandsbanen - 16,-
9. Vejle-Give Jernbane - 12,-
10. Kolding-Egtved Jernbane - 15,-
11. Nakskov-Kragenæs Jernbane - 12,-
12. Skagensbanen - 12,-
13. Vodskov-Østervrå Banen - 14,-
14. Hjørring-Ålbæk og Hirtshals - 12,-
15. Stubbekøbingbanen - 20,-
16. Helsingør-Hornbæk-Gilleleje - 19,-
17. Lyngby-Vedbæk Jernbane - 25,-
18. Maribo-Torrig Jernbane - 15,-
19. DJK, MBJ, museumsbanen og dens rullende materiel - 10,-
20. Køge-Ringsted Jernbane - 32,-
21. Hørve-Vårslev Jernbane (2.udg.) 20,-
22. Danske Jernbaners motormateriel 20,-

Bøgerne erhverves ved indbetaling af det aktuelle beløb + porto (kr. 0,50 pr. bog, for nr. 15, 16, 17 og 20 dog kr. 1,50 pr. bog) på giro 6.73.94: P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup. Ved køb af 3 bøger - eller flere - er portoen ialt kr. 2,-.

MOROP & DMJU

Dansk Model Jernbane Union (DMJU) afholdt ordinær generalforsamling i Slagelse søndag den 24. november 1968. Den vigtigste vedtagelse, var, at DMJU nu vil tilbyde Verband Modellbahn Europas (MOROP) at afholde den årlige kongres i Danmark i 1970, men før jeg skrider til nærmere omtale heraf, vil jeg først give en kort orientering om begreberne DMJU og MOROP.

MOROP blev stiftet i Genova i 1954 med det formål at være forbindelsesled mellem de nationale forbund (i Danmark altså DMJU) af modeljernbaneklubber og klubber af jernbanevenner, og at standardisere modeljernbanerne - både kommercielt materiel og hobbymateriel (selvbygget). MOROP afholder hvert år en kongres, der på skift går til Nord- og Sydeuropa, og selve kongressen er normalt delt op således, at de første dage er der møder i det ledende udvalg og i det tekniske udvalg og de sidste dage er der arrangeret udflugter og besøg. Til disse møder de "menige" medlemmer med koner etc. op i stort tal.

Det tekniske udvalgs arbejde giver sig udtryk i de såkaldte NEM-normer, der udsendes som standardblade - og der er indtil nu udsendt ca. 30, hvoraf 15 er oversat til dansk. (De sidstnævnte fås bl.a. i Tegningsarkivet for kr. 4,- + porto kr. 0,80 pr. sæt).

Danmark, repræsenteret ved DMJKs formand, nu afdøde Poul Erik Clausen, deltog i den stiftende kongres, og Clausen var selv "sekretariat" for "Danske Model Jernbaneklubber". Da Danmark i 1959 husede den årlige kongres i København, var han primus motor i arrangementet; det var meget vellykket og deltagerne mindes det stadig med stor glæde.

Der havde længe været talt om at danne en union i Danmark, men først i 1961 blev "Dansk Model Jernbane Union" stiftet (oprindeligt med et langt og besværligt navn) og unionen har siden været taget MOROPs interesser i Danmark - og omvendt.

DMJU har - sandheden i ære - ikke gjort meget væsen af sig hidtil, hvilket vel hovedsagelig skyldes de yderst beskedne midler, man har haft - og stadig har - til rådighed. Tilsyneladende har interessen rundt omkring i klubberne også svigtet - og måske netop derfor blev dette års generalforsamling så overraskende positiv.

Generalforsamlingen åbnedes kl. 14 og talte 26 fremmødte, hvoraf 8 var delegerede med stemmeret repræsenterende følgende klubber:

Jysk Model Jernbane Klub (JMJK)
Jernbanehistorisk Selskab & Dansk Model
-Jernbane Klub (JS)
Modeljernbanen (MJ)
HO, Hvidovre (HO)
Odense Model Jernbane Klub (OMJK)
Socialt Boligbyggeris Ungdomsklub
(SBBU)
Kolding Lokomotiv Klub (KLK)
Slagelse Model Jernbane Klub (SMJK)

der var ingen repræsentanter for:

Ålborg Model Jernbane Klub (AMJK)
Kalundborg Model-Jernbane Klub (KMJK)
Storekøbing-Lillested Banen (SLB)

Til dirigent valgtes P. Adamsen, der straks gav ordet til Ole Faurhøj til formandens beretning.

I beretningen gav Faurhøj en kronologisk redegørelse over MOROP-kongresserne siden forrige generalforsamling den 24/4 1966, og meddelte, at da DMJU havde måttet afstå fra at holde MOROP-kongres i 1969, havde Vesttyskland påtaget sig at arrangere denne kongres (med meget kort varsel). Hvor og når denne kongres skal holdes vides endnu ikke, men det varer nok ikke så længe, før vi hører nærmere.

Videre oplyste formanden, at DJK havde udmeldt sig den 7/6 1968 og gjorde derefter den status, at der nu var 11 klubber med 249 medlemmer tilmeldt DMJU.

Spørgsmålet om næste kongres skulle behandles som særligt punkt, hvorfor formanden henstillede, at man ventede med indlæg om dette til senere.



Fra MOROP-kongres 1959 i Danmark. Vi er på Godsbanegården, hvor der blev rangeret flittigt. (Foto: P.E.Clausen).

I den efterfølgende diskussion, hvori adskillige deltog, drøftede man konsekvensen af og motivet til DJKs udmeldelse. Der konkluderedes, at der jo ikke var noget at gøre ved udmeldelsen - som man ikke forstod - og at man måtte forsøge at holde DJK-medlemmerne orienterede om, hvad der skete i DMJU gennem dobbeltmedlemmer og gennem propaganda under en eller anden form.

Det blev endvidere oplyst, at ikke alle klubber har opgivet deres passive medlemmer, hvorfor medlemstallet ialt nok kommer et godt stykke over de 300.

Beretningen godkendtes derefter énstemmigt.

Regnskabet forelagdes af kassereren, P.E. Jensen. På grund af nogle forviklinger var den reviderede kassebog ikke kommet frem fra revisoren, men kassereren havde været så fremsynet at tage en kopi af regnskabet, der udviste nogle indtægter

men ingen udgifter. Beholdningen var på godt 1100 kr. Et pænt regnskab, men ikke meget at holde kongres for!

Regnskabet godkendtes under forbehold af revisorens godkendelse.

Faurhøj ønskede ikke genvalg som formand, men meddelte, at han og bestyrelsen havde udpeget Kaj Juul-Pedersen som hans mulige efterfølger - og man havde orienteret Kaj om opgavernes art og "ubehagelighederne" ved hvervet. Trods dette erklærede Kaj sig villig til valg, og da der ikke kom andre forslag, valgtes han med akklamation til formandsposten.

Efter skriftlig afstemning valgtes til den øvrige bestyrelse: P.E. Jensen, Ole Faurhøj, E. Beyer og T. Ørum. Olaf Skov blev suppleant til bestyrelsen og Th. Kronholt genvalgtes til revisor.

I sit oplæg til punktet "MOROP og MOROP-kongres i Danmark" gav Faurhøj et

rids over MOROP-kongressernes program gennem tiden og erklærede, at man måtte væk fra de stort anlagte kongresser og tilbage til de mere beskedne, men også hyggeligere, man oprindeligt afholdt. Det program, man havde syslet med for en kongres i Danmark i 1969 var blevet kuldkaftet. Basisby skulle have været Århus og udflugterne skulle have været på privatbaner, der alle nu er nedlagte. Man havde desuden tænkt på et besøg på det ny jernbanemuseum i Odense, der ikke er kommet o.s.v. Efter Faurhøjs mening måtte man atter vælge København som basisby, men nærmere program skulle først udarbejdes.

P.E. Harby refererede arbejdet i det tekniske udvalg og E.Beyer arbejdet i det ledende udvalg, hvorefter dirigenten gav signal til en "rundgang" om bordet for at høre de delegeredes mening.

Der viste sig at være 100% tilslutning til afholdelse af kongres - og i 1970, men der var 25% stemning for at

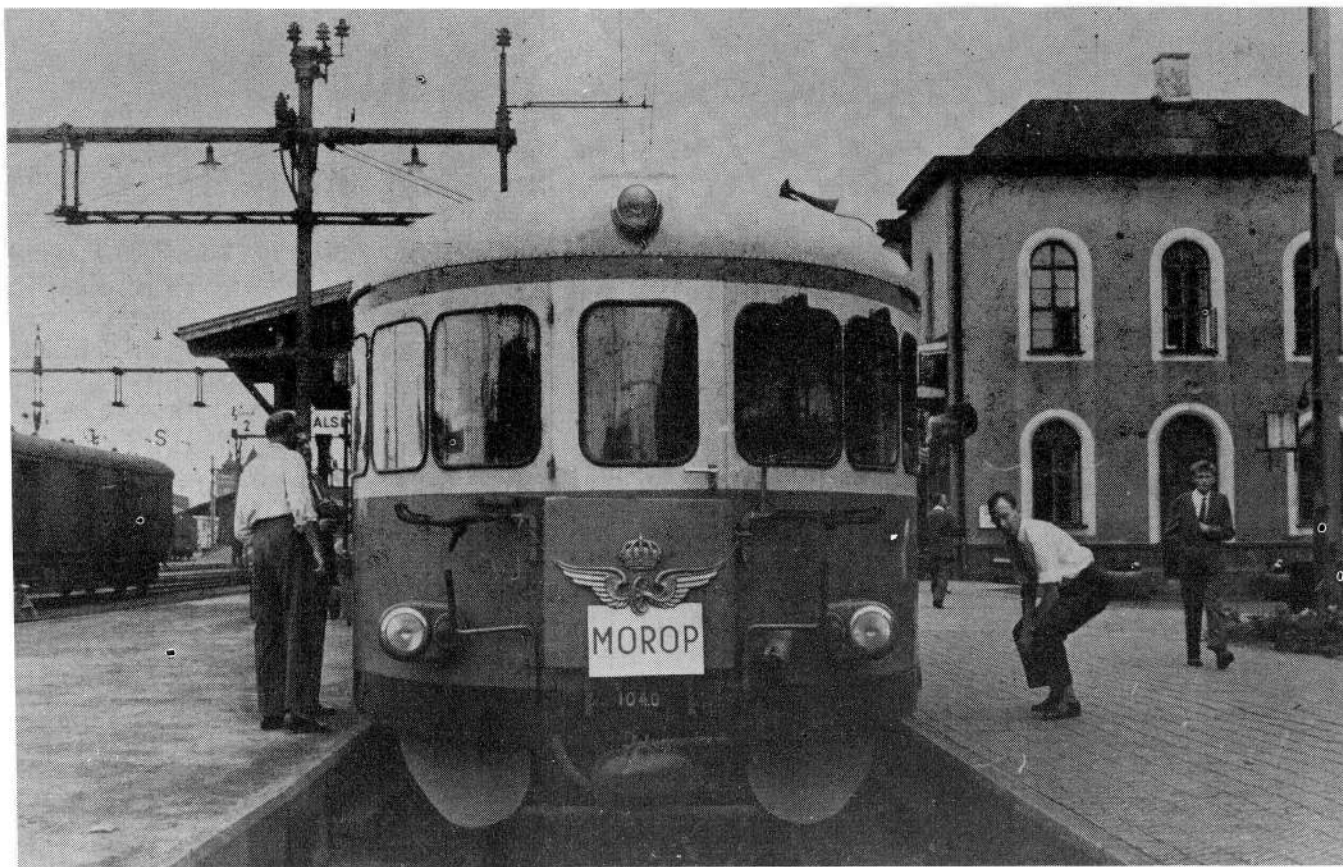
Jylland skulle være vært. Man blev dog enige om, at man nu tilbyder MOROPs præsident at holde kongres i Danmark i 1970 og så må programmet udformes efter de foreliggende muligheder.

(Jeg er sikker på at DMJUs bestyrelse vil være glad for seriøse forslag til udflugter, besøg og andre arrangementer, og sidst i denne artikel bringer jeg derfor bestyrelsens adresser.)

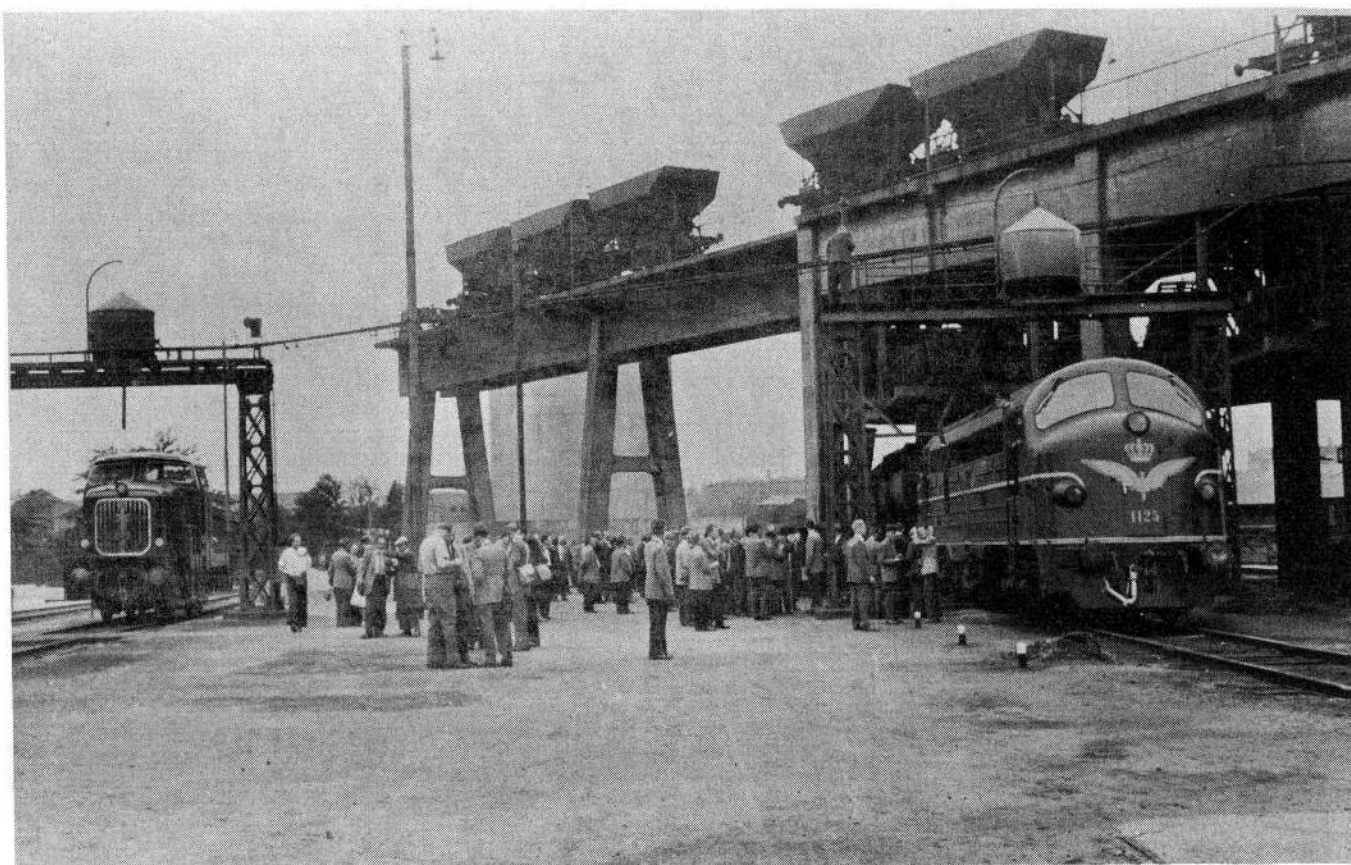
Under eventuelt oplæste P.E. Jensen et brev fra Herluf Jensen, AMJK, der havde et hjertesuk angående transfers. Han foreslog at få fremstillet Let-raset ark til dette brug, og man enedes om at undersøge mulighederne samt hvilke priser, der forlangtes. (En anden mulighed er skyde-transfers, fabrikat Jothejla, Gentofte).

Faurhøj nævnte, at DMJU havde et parti overledningsmateriel til H0 af fabrikat Vollmer på hånden - til halv pris.

Kaj Juul-Pedersen oplyste, at han påtænker at udsende en oversigt over klub-



Fra MOROP-kongres 1959 i Danmark. Der indgik også en tur i Sverige fra Helsingborg til Malmø. (Foto: P.E.Clausen).



Fra MOROP-kongres 1959 i Danmark. Igen på Gb. Til venstre MH 202, til højre MY 1125. (Foto: P.E.Clausen).

berne med omtale af de enkelte anlæg. Det skulle være små hefter i SIGNALPOSTformat og -udstyr. Han forudså nødvendigheden af en kontingentforhøjelse, hvis der skulle ske noget effektivt.

Med hensyn til udgifterne til kongressen viste der sig enighed om, at kongresgebyret skulle sættes således, at DMJU i hvert fald ikke satte penge til på arrangementet.

Man diskuterede endvidere standards, deltagelse i hobbyudstillinger og meget andet, og dirigenten sluttede mødet kl. 17,35 med en tak til den afgående bestyrelse.

Den nye bestyrelse i DMJU ser således ud:
 Formand: Kaj Juul-Pedersen, Ellehøjvej 9, 2800 Lyngby,
 Kasserer: P.E. Jensen, Valbyvej 95, 4200 Slagelse,
 Ole Faurhøj, Berggreensgade 12, 2100 Ø.,
 E. Beyer, Bremensgade 25, 1., 2300 S.,

T. Ørum, Rosendalen 829, 5330 Munkebo.

Til slut vil jeg sige, at alle meddelelser om og propaganda for klubaktivitet, kongresforberedelser, arrangementer m.v. uforandret gerne bringes i SIGNALPOSTEN. Det er dog en selvfølgelig forudsætning, at redaktøren holdes underrettet om begivenhederne - og han ser det gerne ske, skulle jeg hilse og sige!

Holtrup

PS. Efter at ovennævnte var skrevet, har Kaj Juul-Pedersen hørt fra MOROP angående kongressen 1969.

Den finder sted i STUTT GART i dagene den 15. til 20. september 1969. Nærmere program vil følge i begyndelsen af 1969. Det tilsendes de tilsluttede klubber og andre interesserede kan rekvirere programmet tilsendt ved henvendelse til formanden (Kaj Juul-Pedersen) - husk returporto.

ADAMS HJØRNE

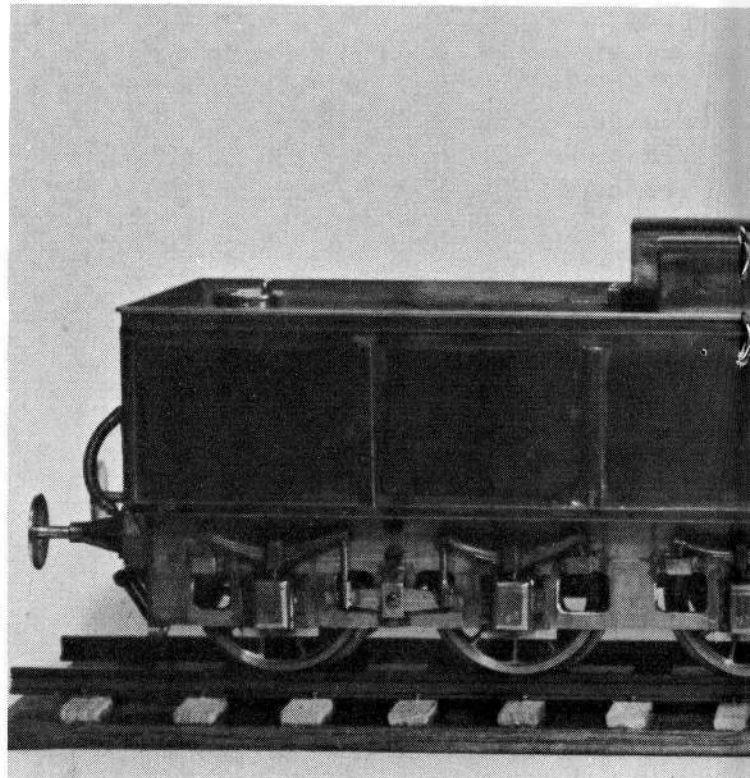
LOKOMOTIVKONSTRUKTION: KEDEL OG FØRERHUS.

I dette og det følgende nummer af SIGNALPOSTEN bringer vi så afslutningen på artikelserien om "lokomotivkonstruktioner" spor 0, 1:45. Når der er gjort en masse ud af omtalen af undervognen, så er forklaringen naturligvis den, at det er her, der bestilles noget, når maskinen arbejder. Det er den, der betinger om køretøjet opfører sig rigtigt på sporet, og derfor må den konstrueres så vedligeholdelses- og reparationsarbejdet bliver mindst muligt.

Overdelen, d.v.s. kedel og førerhus, tager sit udgangspunkt i barriere- og fodpladen. Det er altid en fordel at kunne arbejde ud fra en plan og vandret flade, og endelig skal det også være sådan, at når vi løfter overdelen af, så ligger hele maskineriet blottet for div. eftersyn.

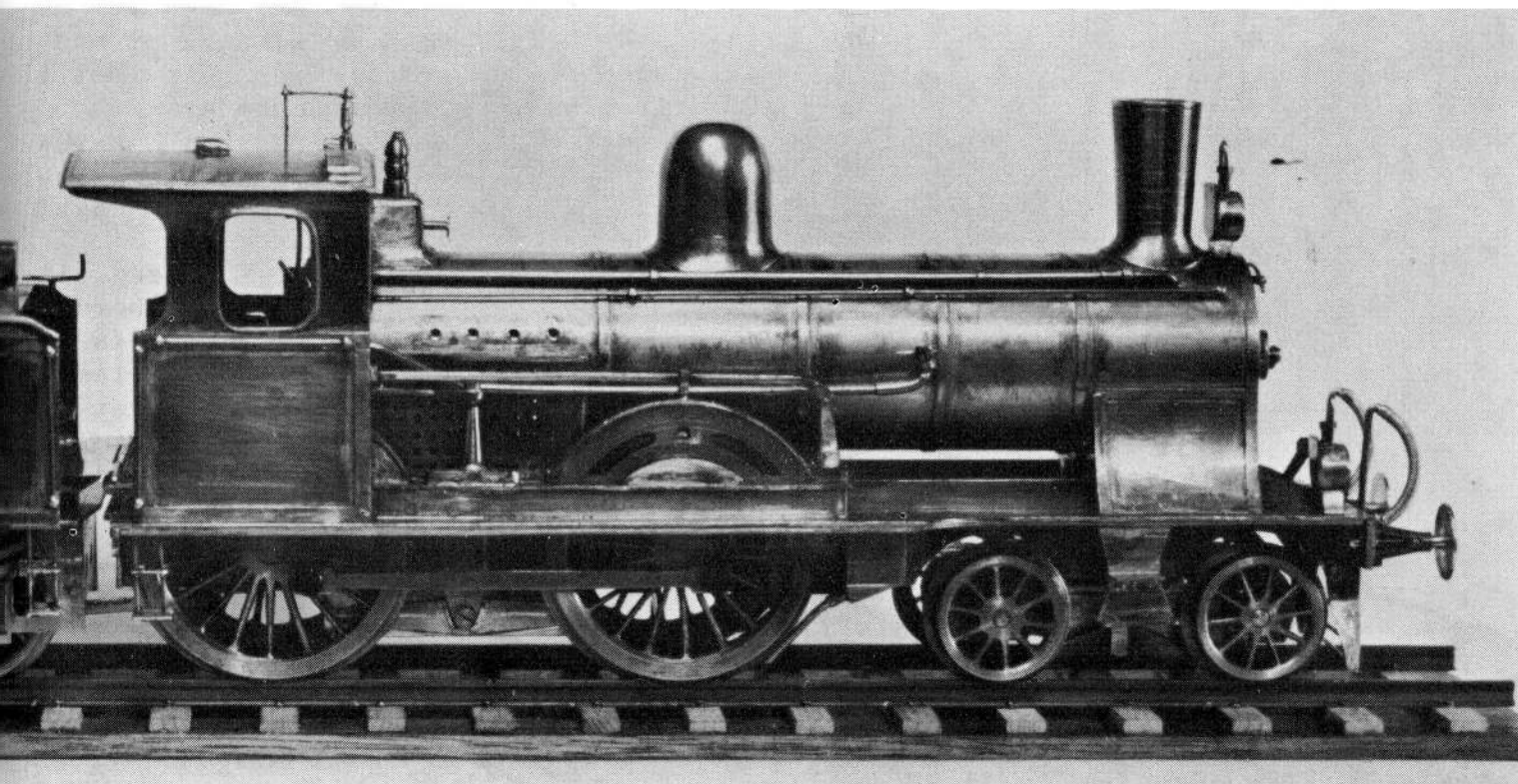
Pladen udsaves af 1 mm messing efter tegningen. Der saves også ud for plads til hjul, motor, gearkasse o.s.v. Efter udsavningen kontrollerer vi, at den kan sænkes i lige lodret linie til sin plads på undervognen uden at kollideres med foromtaltede dele. Medens den ligger her beregner vi, hvorledes vi skal montere den på undervognen. En eller to skruer i hver ende skulle være tilstrækkeligt. Så enkelt et stykke værktøj som en skrueetrækker må være nok, når kedlen skal løftes.

Kedlen laves af en stump messingrør, som vi må på jagt efter i vore mange hobbyforretninger. Den skal være af ret tyndt gods, et sted mellem 0,3 og 0,7 mm, og helst i kedlens nøjagtige diameter. Kan dette ikke lade sig skaffe, må vi tage til takke med nærmeste mindre diameter, der så slidser op på langs, kiles ud med små træstumper på tværs i røret, hvorpå vi kan fælde (lodde) et stykke messing ind i den nu fremkomne åbning. Dette lapperi lader



vi vende nedad, og da vi alligevel skal skære ud for fyrkasse og røgekammer er det ikke så galt. Det siger sig selv, at vi også kunne være gået den anden vej, ved at anskaffe et rør i en større diameter, som så kunne klemmes sammen. Imidlertid er det min erfaring, at skal vi "klemme" for at få den ønskede diameter, er risikoen for at kedlen bliver oval større her end ved den anden metode. Iøvrigt skal man bare bruge sin fantasi, det er det vi har fået den til; f.eks. er kedlen på min H-maskine en kasseret flitsprøjte. Fortil er kedlen understøttet af en konsol, der samtidig tjener som afskærmning og isole-ring af damprørene. Her klipper vi flige ud i kedlen - måltagning efter tegningen - som derefter forsigtigt bøjes ud. Er kedlen så højtliggende, at fligene ikke kan nå ned til fodpladen, må vi sætte lapper på, hvilket imidlertid bør vente til vi har monteret konsollens for- og bagside.

For- og bagside laves under ét af to stykker sammenloddede 1 mm messingplade. Opmærkingen og udsavningen udføres efter den største akkuratse, og det vil være formålstjenligt, om opmærkningslinierne A og B ridses så dybt, at de bliver stående



efter at emnet er pudset af.

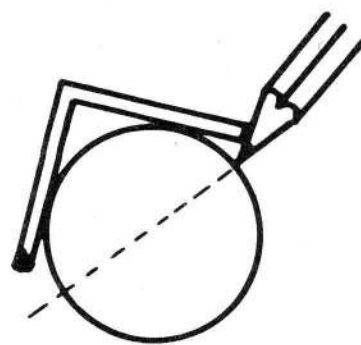
Siderne loddes nu ind på plads imellem de førnævnte flige, og hvis Du lige kigger på skitsen en gang, så vil Du kunne forstå, at forsidens korrekte tildannelse er betingelsen for, om vor kedel kommer til at sidde som den skal.

Fyrkassens endestykker forarbejdes på samme måde, og Du kan endda være så snedig, at det ene stykke udsaves af førerhusets forvæg og derved udføre to operationer i én arbejds gang.

Det siger sig selv, at når nu de fire stykker indlæg har nøjagtig den samme højde, så kan vi være sikre på, at kedlen ligger vandret, når den monteres på fodpladen, men læg lige mærke til, at højden X i førerhusets åbning er lig fyrkassens indlæg + godstykkelsen i kedlen.

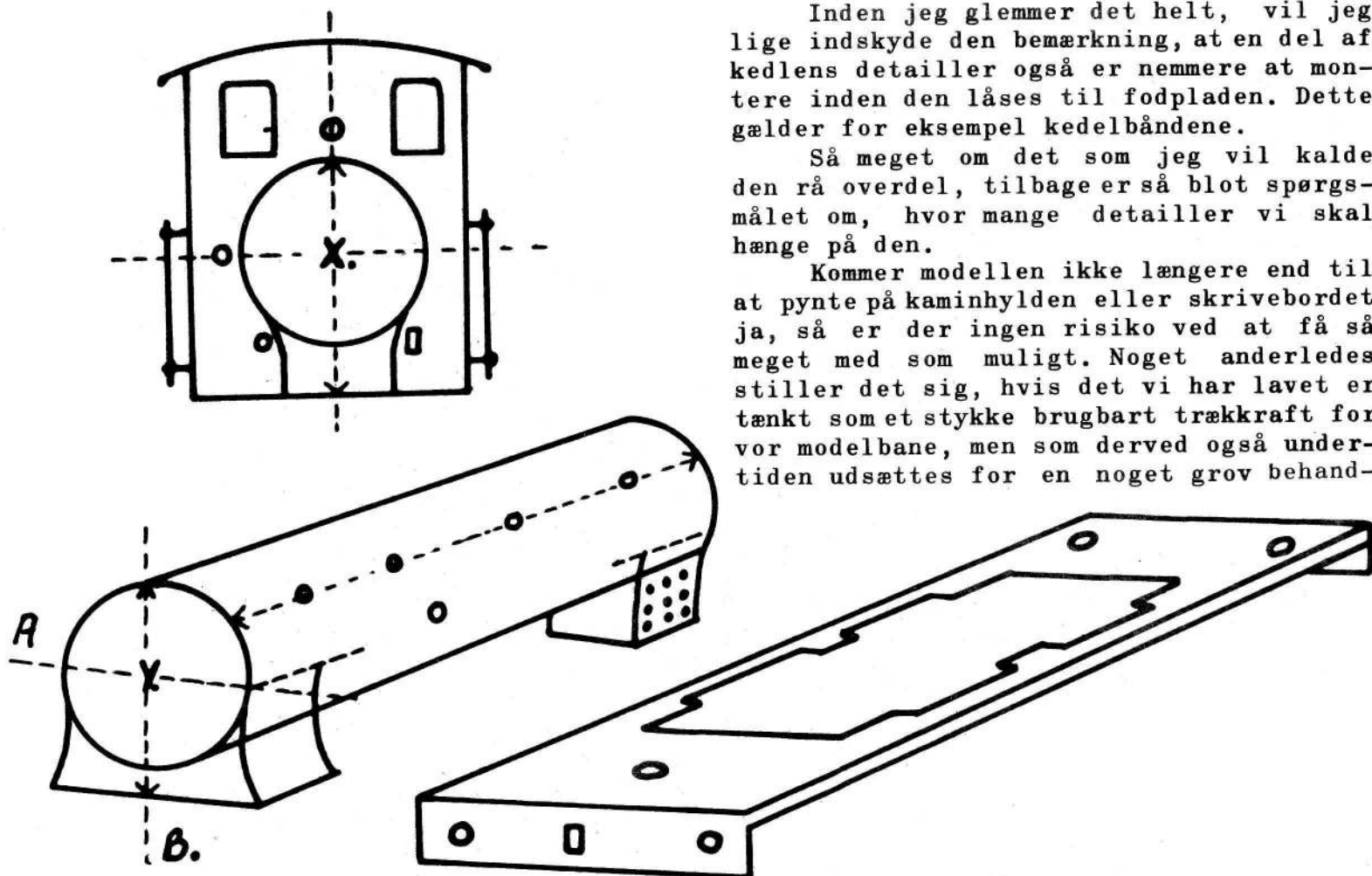
Inden fyrkassen loddes fast, ridser vi kedlen op på langs. Dette gøres lettest ved at lægge "røret" ind i et stykke vinkeljern (se skitsen), så har vi et fast hold, og er sikre på at "linealen" ikke løber sin vej. Når vi nu gør os umage med at få kedlens, og for- og bagsidernes opmærkninger til at flugte med hinanden, så har vi samtidig en garanti for, at forre-

Model af C-maskine, bygget af Jens Voldmester. Den er endnu umalet, hvilket man vel desværre ikke kan ses i gengivelsen.



ste understøtningsflade og fyrkassen ikke vrider sig i forhold til hinanden.

Når kedlen er samlet mærker vi op og borer alle de huller, som senere skal tjene til befæstelse af diverse føderør, skorsten, dom, håndlister o.s.v., o.s.v. Kan der ikke på øjeblikket tages stilling til hullernes endelige diameter, nøjes vi med at bore et 1 mm hul, som så altid senere kan bores op om nødvendigt.



Førerhuset udsaves og sammenloddet til en samlet enhed. Siderne kan være 1 mm messing, men taget, der ikke må være for kompakt, vil jeg anbefale at udføre af konservesblik eller messingfolie. For at kunne samle huset, så det er i vinkel overalt, er det nødvendigt med en støtteanordning, der kan tjene som lære medens arbejdet udføres. Denne kan tildannes af to stykker træ, der er skruet sammen i facon som et stykke vinkeljern.

Medens førerhuset endnu er en enhed, udstyrer vi det med de vindueslister og andet gehæng, som det nu en gang skal være forsynet med. Inden den endelige samling af de tre dele: fodplade, kedel og hus, bygger vi dem løst op på deres plads på undervognen, det kunne jo tænkes, at der ikke var afsat tilstrækkelig plads til gearkassen med mere, men i så fald er det ulige lettere at barbære på emnerne inden samlingen.

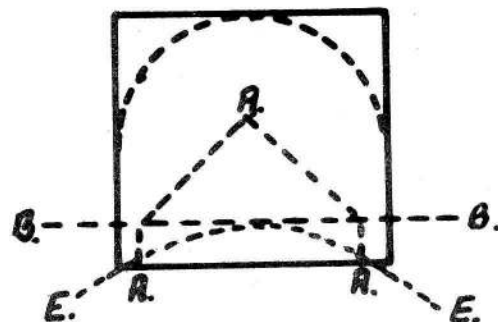
Inden jeg glemmer det helt, vil jeg lige indskyde den bemærkning, at en del af kedlens detaljer også er nemmere at montere inden den låses til fodpladen. Dette gælder for eksempel kedelbåndene.

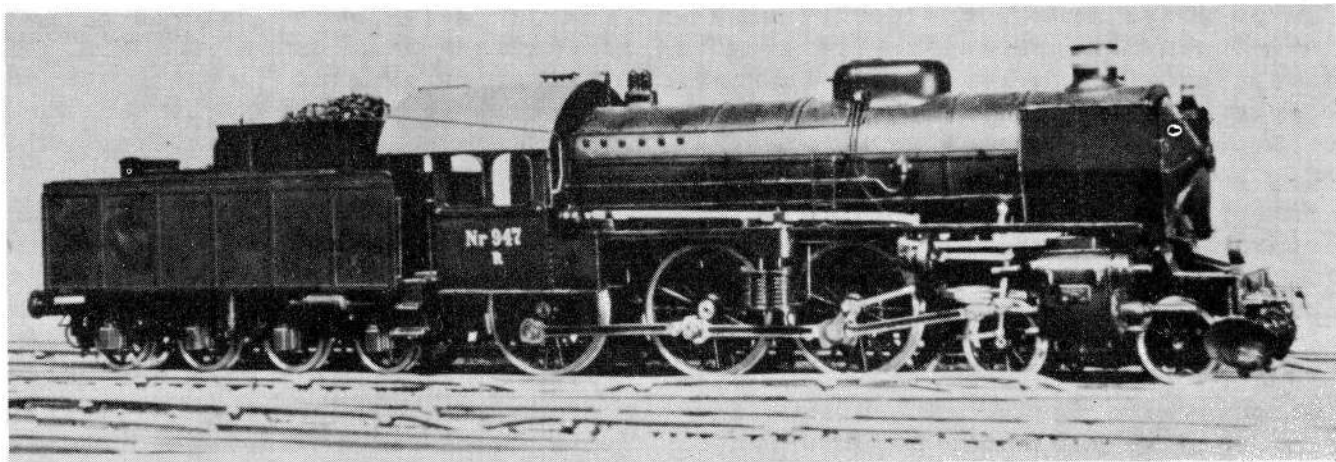
Så meget om det som jeg vil kalde den rå overdel, tilbage erså blot spørgsmålet om, hvor mange detaljer vi skal hænge på den.

Kommer modellen ikke længere end til at pynte på kaminhylden eller skrivebordet ja, så er der ingen risiko ved at få så meget med som muligt. Noget anderledes stiller det sig, hvis det vi har lavet er tænkt som et stykke brugbart trækraft for vor modelbane, men som derved også undertiden udsættes for en noget grov behand-

ling. Nå! det vil jeg nu overlade til den enkelte selv at tage stilling til, men mon ikke de fleste er parate til at løbe risikoen?

Skulle jeg nu omtale det udstyr, vi finder på forbilledet, så forudser jeg, at denne artikelserie ikke kunne nå til en afslutning før en gang i løbet af 1972, og det er der næppe nogen, der har tålmodighed til at vente på. Iøvrigt forventer jeg





R-maskine i spor 0.
Bygmester: C. Ljungberg.

STATUS!

at den læser, der har fulgt med indtil nu har fået så meget håndslag, at resten af byggeriet kan klares uden større besvær.

Jeg vil derfor tillade mig at slutte maskinbyggeriet med en enkelt mindre detalje.

Skitsen med bogstaverne B og E forestiller tilvirkningen af en dom. Emnet er et stykke rundmessing i domens ydre diameter, der foroven er drejet af i den karakteristiske runding. Den stiplede linie A - A - A er en indvendig boring, som er foretaget for at få et tyndere materiale at file i. Linien E - E er en udfilning af domens underside, der svarer til kedlens diameter. B - B er en kontrolafmærkning, der fortæller os, hvor dybt vi må gå. Den afsættes i begge ender af domen i dennes længderetning, så vi sikrer os, at den ikke hælder. Et stykke konservesblik, bukket efter kedeldiameteren lægges i "rundingen" og vi lodder så rigeligt hele vejen rundt, at vi med en rundfil kan til-danne en tilpas rund overgang mellem de to emner. Det overflødig konservesblik klippes og files af og vi har nu domen med en fin udkravning hele vejen rundt.

Samme fremgangsmåde anvendes ved skorstenen, og hvis vi nu borer og skærer gevind i emnerne, kan de befæstes med en skrue fra kedlens inderside.

ADAM

Ved årsskiftet er det tiden, hvor vi ikke blot siger farvel til det gamle år - og hilser det nye velkommen - men også, om ikke på anden måde så dog i tankerne, gør op med os selv, om den indsats og de resultater vi nåede i den forgangne tid med rimelighed kan siges at være tilfredsstillende.

Indenfor erhvervslivet laver man en status, tæller varelagre op, afslutter de mange forskellige konti og finder på denne måde ud af, hvordan det forholder sig med tab og vinding. Ud fra det som tallene fortæller, kan man så planlægge forretningsgangen i det ny år.

Et andet begreb er de såkaldte nytårslofter. Her er det i reglen kun sig selv man gør op med, og selv om det er et utal af vittigheder, der kunne remses op om dette emne, så tror jeg det er alvorligt, når vi nytårsaften lover os selv ikke at begå de samme dumheder en gang til i tiden der kommer - og så forøvrigt gøre en ganske alvorlig indsats for at nå alt det, som vi forsømte i det gamle år.

Vi, der har vore fritidsinteresser inddelt i nogenlunde faste rammer, gør vel ikke megen stads ud af årsskiftet, skulle man være kommet i den situation, at jernbanerne ikke længere har vor store interesse, så sker den slags jo gerne uden skelen til årstiderne, men har vi stadig gnisten i behold, kunne det måske alligevel være værd lige en gang at lade blikket

glide tilbage over årets begivenheder.

Nu da disse linier skrives er banernes jule- og nytårstrafik afviklet, og vi er adskillige, især de køreplans- og dampinteresserede, der benytter netop denne tid til - som en afslutning og kulmination på årets begivenheder - enten et besøg på den nærmeste større jernbanestation, eller måske på grund af udenbys juleferie benytter lejligheden til en ekstra rejse pr. skinnevej.

I år svigtede dampen os, og mange er de kilometer af rejsen som måtte tilbringes ad landevejen for at nå bestemmelsesstedet. Jeg vil ikke komme nærmere ind på ensretningen af de nuværende trækraftmidler eller antallet af nedlagte privatbaner og statsbanestrækninger. Erindringen om vort "julebesøg" må stå som et symbol på den udvikling, der har fundet sted i den forgangne tid. Numå vi selvfølgelig ikke betragte dette som bare minusser. Ændringerne er jo i mange tilfælde sket for at det resterende må kunne blive sundt og levedygtigt, og for den, som ikke blot hængerved det historiske, men vågent følger med i det der sker, er der mange nyheder som det nok er værd at stifte et nærmere bekendtskab med.

Klublivet har været præget af en meget livlig aktivitet i 1968.

DJK har budt på mange fortræffelige særtogsudflugter. De fleste sikkert til stor fryd for dedamp- og fotobegejstrede, men da også samtidig været en velkommen lejlighed til at vi har kunnet finde hinanden i et større og bedre fællesskab.

Veteranbanen på Lolland har endnu en gang kunnet bringe en succes i hus - og man er der, forstå det hvo som kan, endnu i stand til at fremtrylle nye klenodier.

Med HgJK så en ny veteranjernbane dagens lys på Hornbækbanen. Her som på Lolland udfoldes en ubændig aktivitet og arbejdsglæde og da det må konstateres, at det endnu er de eneste steder vi har en ærlig chance for at få ægte kulrøg i øjnene, må vi ønske dem alt mulig held og lykke fremover.

Modelbanefolkene har heller ikke ligget på den lade side.

SMJK har i mange år været stedet hvor jeg søgte hen for at hente god inspiration til det "daglige" arbejde. Ved sidste besøg stod jeg længe og betragtede

deres fornylig åbnede privatbanestrækning. Af en eller anden grund havde de gode Slagelses-folk opnået at give banen lige netop det præg af "lettere sidebane", der satte prækken over I'et. Omsider gik det op for mig, at de havde anvendt H0-skinner til sporet i stedet for den sædvanlige sværere profil. Så enkelt kan det gøres!

DMJK/JS har ikke præsteret det samme antal møder og udflugter som i tidligere tider, til gengæld må deltagerantallet ved de arrangementer, der har været afholdt, siges at have været mere end tilfredsstillende. På Nørrebro (klubanlægget) har fliden været den sædvanlige. I modsætning til forbilledet er vi trods pladsmangel i stand til at forny uden skelen til rationaliseringsbegreber. Eksempelvis kunne vi sætte en R-maskine og en MH i drift inden for samme uge og vor privatbane påregner vi at kunne tage i brug i løbet af 1969.

SIGNALPOSTEN, der jo er et barn af DMJK, har endnu en gang trods forøget sidetal formået at få indtægter til at dække de nødvendige udgifter. Antallet af abonnenter har da også været støt stigende indtil nu - bank venligst under bordet! Som det må være læseren bekendt forsøger vi at gøre bladet så alsidigt som det er os muligt. Den modelbaneinteresserede ved jo fra sig selv, hvor uløseligt kendskabet til de virkelige baner er knyttet til arbejdet med modellerne, så for ham er ingredienserne i blandingen forhåbentlig passende. Den som kun læser stoffet om de virkelige baner må så ganske vist finde sig i stof, der oprindeligt ikke havde hans bevågenhed, men da han med tiden uden tvivl har fået det indtryk, at modelbanen og det dermed forbundne arbejde omfattes lige så seriøst som interessen for rigtige jernbaner alene, så må det kunne forventes at det virker underholdende at erfare, hvilket udbytte det giver os, og derved skulle ringen så være sluttet.

En status er en opsummering af minusser og plusser, men da en hobby jo ikke er forretning, har jeg heftet mig mest ved det sidste, så alt i alt vil jeg betragte 1968 som et godt år, og med dette som afsluttende bemærkning, vil jeg på bladets vegne sige alle vore læsere:

Tak for året, som svandt og
RIGTIG GLÆDELIGT NYTÅR!

ADAM.



EN BLANDET POST.

Der findes mange former for sporanlæg på stationer, nogle har kun ét spor, de fleste to, og så er der dem med mange spor - helt op til 12 (København H.) Fælles for alle disse stationer er det, at der kun er én stationsbygning med de for jernbanedriften nødvendige faciliteter såsom: ventesal, billet salg, stationskontor, "standers" privatlejlighed og for de større stationers vedkommende måske også toiletter, rejsegodsekspedition, tobaks-, blad- og frugtkiosk samt restauration.

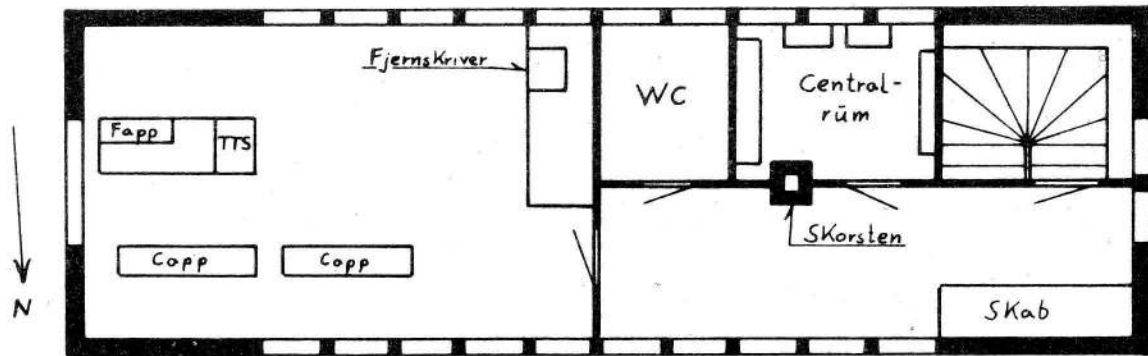
For alle stationer gælder også, at der er en perron så man kan komme op i toget selv om man ikke er aktiv gymnast. Somme mener, at perronerne er for lave, (eller er det togene, der er for høje?), men lidt arbejde skal der nu til, når man skal ud og rejse, det skal ikke være fornøjelse altsammen, og unge mænd, der skal hente deres hjertes udkårne ved toget, er da også glade for, at de får lejlighed til at gribe hende i armene, når hun springer ned fra toget.

Værre er det dog, hvis der på stationen er flere spor og flere perroner, så man skal over sporet for at komme fra den ene perron til den anden. På landstationerne klares dette snildt ved at der på et eller flere steder er lagt nogle sveler imellem sporene, og ved at perronerne går lidt ned i en dal. Her kan man gå over uden at risikere liv og lemmer. Kommer der tog i det pågældende spor, kommer der som regel en flink portør og fortæller dette til de rejsende han kan se gøre anstalter til at ville forcere sporet. På fjernstyrede stationer er det en "pige", der via en "båndmaskine" fortæller det samme, dog uden smålig skelen til, om der nu er rejsende eller ej. På visse større stationer

bruger man også dette princip med "portørbevogtede" sporovergange (f.eks. Struer), men som regel er toggangen på disse stationer så stor, at man ikke tør have rejsende løbende frem og tilbage; man har så her opfundet de "sporfri" overgange, d.v.s. bro eller tunnel. Tunneller er de mest almindelige, hvilket må skyldes, at man ikke skal så mange trin "ned" til en tunnel som "op" til en bro og at man i tunnellerne gratis har tag over hovedet, noget der er temmelig dyrt at få lavet på en bro. Mærkelig nok er der ikke nogen modeljernbanefolk, der har bygget perrontunneller i model, ikke engang de meget dekorative tunnelnedgange, der ofte findes, se blot på fotografiet, der viser tunnelnedgangen på perron 3 på Herning station.

Ja, det er meget godt, vil læseren sige, men hvad har det med en post at gøre? - Vent nu blot, - lad os se lidt mere på fotografiet. Hele denne imponerende opbygning er, som man tydelig ser, ikke blevet til på én gang, dertil er den alt for uregelmæssig, så lad os prøve at dissekere den. Det første, der blev bygget, var selve trappehuset, det er de tre fag vinduer, der kan ses under den ende af overbygningen, der vender hen mod beskueren. Dengang kom man så lige ud i fri luft, når man var kommet op ad trappen, hvilket ikke var særligt rart, hvis det regnede og toget var forsinket, så i stedet for at folk skulle hobe sig op på trapperne, valgte man at bygge en slags ventesal foran opgangen, det er de tre fag vinduer der ses længst fremme under eget tag.

Endelig har vi så selve overbygningen, som blev bygget ovenpå selve tunnelnedgangen - efter at denne var blevet forlænget bagud, (det bageste fag vinduer på fotografiet) for at give plads til et fyrrum, toilet og trappe. Oppe i selve overbygningen var der kun ét stort rum på $11 \times 4 \text{ m} = 44 \text{ m}^2$, som betegnedes "telegrafkontor". Dette kæmperum var blevet nødvendigt efter at alle 5 baner var "kommet" til Herning. Disse baner var som bekendt kommet dumpende én efter én, nøjagtig ligesom tilbygningerne til tunnelnedgangen, men det var måske på sin plads lige at repetere banernes åbning for at spare læseren for at skulle slå op i diverse jernbanebøger.



1:100

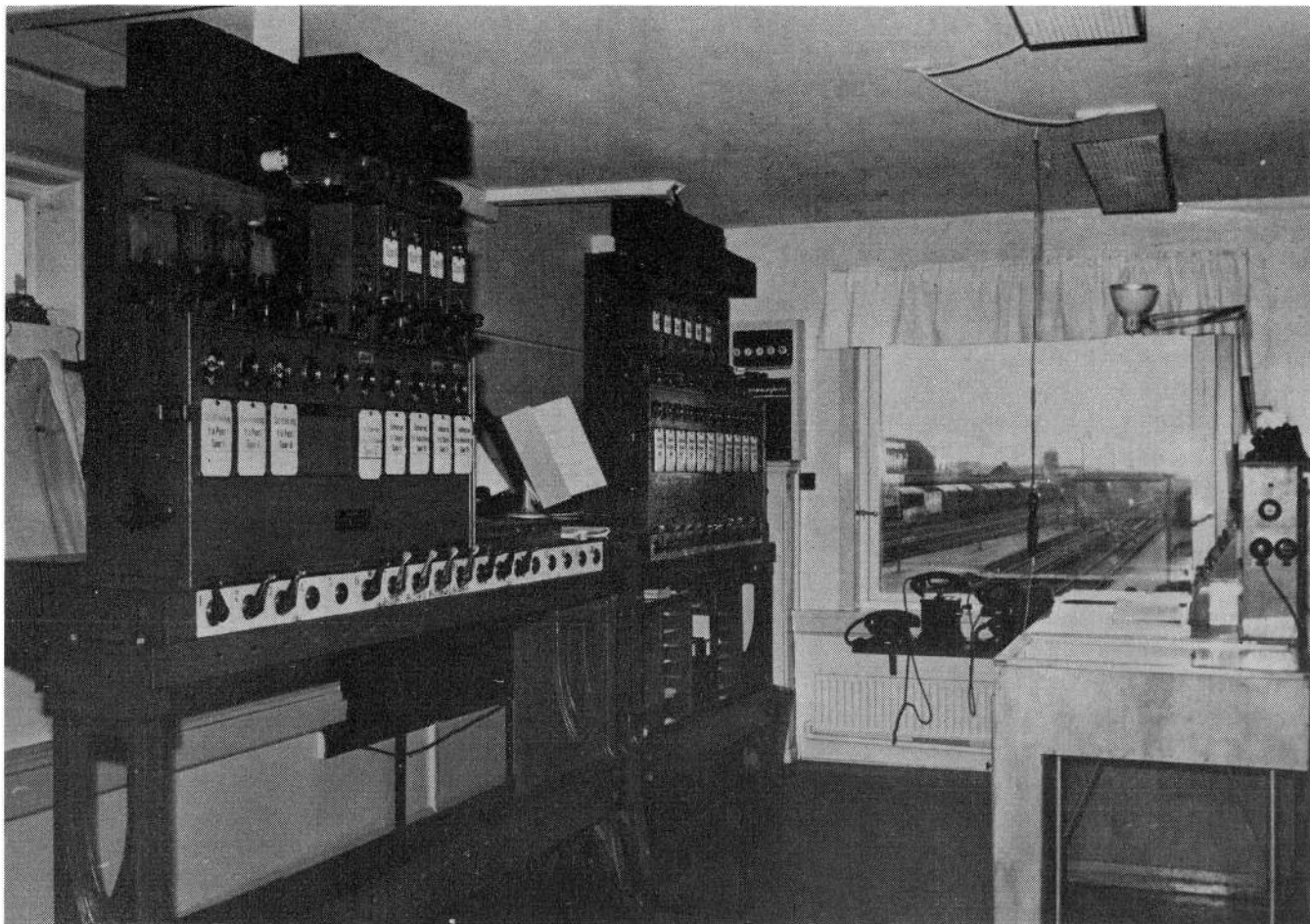
Først kom Skanderborg-Silkeborg-Herning 14/8 1877 (Skanderborg-Silkeborg åbnedes 1/5 1871), så kom Herning-Skjern 1/10 1881, dernæst Herning-Holstebro 11/10 1904, Herning-Viborg 25/6 1906 og endelig Give-Herning 1/1 1914 (Vejle-Give åbnedes

2/8 1894 og blev overtaget af staten 1/3 1912).

Til udveksling af telegrammer på alle disse baner, kunne dengang kun bruges telegrafapparater (telefoner stoledes man ikke på), og der stod så 5 telegraf-



Herning, post 3.



Blokapparaterne i post 3.

apparater på telegrafkontoret. Alle disse er desværre borte i dag, de har sikkert ellers med deres blankpudsede messingdele været dekorative; men rasende upraktiske og langsommelige var de jo, og en fjernskriver og diverse telefoner har idag sin plads i kommandoposten, som telegrafkontoret har fået navneforandring til. (Pudsigt nok hedder de meldinger, man i dag udveksler pr. telefon: Telegrammer!).

Da Herning station fik sit mekaniske sikringsanlæg (af samme slags som det gamle i Silkeborg - beskrevet i SIGNALPOSTEN 4. årgang, nummer 1), blev telegrafkontoret ophøjet til kommandopost med to store stationsblokapparater, ét for post 1 i syd og ét for post 2 i nord, som det ses på fotografiet af postens indre. Fra posten er der et ganske godt udsyn over hele stationen, så placeringen af kommandoposten der - og ikke i stationskontoret

som i Silkeborg - har ikke været helt tosset. For nogle år siden fandt man ud af, at når der alligevel skulle være en mand i posten hele tiden til at betjene blokapparaterne, så kunne han også tage sig af andre ting, derfor blev der overfor blokapparaterne opstillet et skrivebord, hvorpå der blev opbygget et panel med højttalerbetjeningsknapper, formeldingstableauer og -klokker, faldklapper og nøgler for strækningstelefoner og lokaltelefon, fejlmelding for overkørselsanlæg og tableauerne for strækningssporisolationerne for strækningerne mod Silkeborg, Vejle og Holstebro. Endelig blev sidste år fjernstyringsbetjeningsapparatet for strækningen Vejle-Herning-Holstebro indbygget i panelet og togtidsskriveren for samme strækning placeret i en kasse ved siden af skrivebordet (disse er på skitsen over posten forkortet henholdsvis

Fapp og TTS). Når man på denne måde "lapper" på inventaret skyldes det, at et nyt sikringsanlæg er ved at blive etableret og betjeningsapparatet til dette skal stå i posten, hvorved det gamle blokapparat og skrivebordet forsvinder, alle telefoner og højttalere bliver indført i ét betjeningspanel, Fapp bliver indbygget i betjeningsapparatet for sikringsanlægget og det samme gælder TTS. Derfor vil man ikke ofre alt for meget på det gamle selv om antallet af telefoner i dag synes formidabelt. Som det måske vil kunne ses på fotografiet findes der nemlig ikke færre end 9 (ni) telefoner plus en mikrofon for højttaleranlægget på stationen. Mindre kan ikke gøre det.

Telefonerne er: Fjerntelefon til DSBs interne net over hele landet, M-telefon til strækningerne Herning-Viborg, Herning-Skjern, Herning-Holstebro, idet fjernstyringen på denne strækning ikke er taget

i brug endnu, og direkte til Brande og Silkeborg, lokaltelefon på Herning station bytelefon, nød- og nedbrudstelefon på den fjernstyrede strækning, direkte telefon til Give, der idag er overgangsstation på den fjernstyrede strækning (når hele fjernstyringen er færdig, skal denne telefon gå direkte til Fredericia). 2 telefoner til de fjernstyrede strækninger: én mod Vejle og én mod Holstebro (på denne kan meddelelser også gives på de fjernstyrede stationers højttaleranlæg) samt en fejlrettertelefon, der går til alle relæhusene på de fjernstyrede stationer, og som f.eks. bruges når Signaltjenesten er på fejlretning og skal have afprøvet anlægene.

Det store oprindelige rum på de 44 m² er dog skrumpet noget ind de sidste år. Da man skulle projekttere fjernstyringsanlægget skulle man bruge et centralrum til fjernstyringscentralen og telefoncentraler m.m.



Skrivebordet i post 3. I forgrunden togtidsskriveren.

Dette rum laves normalt, hvis man ikke har en ny kommandopost i et rum nær ved telefoncentralen på stationen, men i Herning ved man i dag ikke om stationsbygningen, hvori dette centralrum findes, bliver stående - eller bliver revet ned, idet der i Herning skal ske store ændringer med hensyn til gader. Da man så så den store kommandopost, fandt man på at bygge skillerum, så man fik centralrummet der. Denne post bliver i hvert fald stående længst af alt (så længe der da er spor på stationen) og så havde man også fordel af at have kort kabelføring fra centralerne til Fapp og TTS. Da den fungerende i posten herfterdags nu også skulle passe fjernstyringen (11 stationer), kunne det nok knibe når han var trængende, at nå ned i stueetagen til toilettet imellem togene (ikke bogstaveligt, men tidsmæssigt), så man benyttede samtidig lejligheden, når man nu alligevel skulle bygge om, til også at lave et toilet ved siden af centralrummet. Der er nu ingen fare for at fungerende skal komme til at lide af claustrofobi, idet der stadigvæk er 25 m² tilbage.

For de, der er interesserede i slige ting, kan jeg oplyse, at Herning FC i dag fjernstyrer stationerne Kølkær, Fæsteholt og Thyregod. Resten af stationerne mod Vejle (Give, Gadbjerg, Jelling og Grejsdal) vil blive fjernstyrede i løbet af foråret 1969. Stationerne mod Holstebro (Skibbild, Vildbjerg, Avlum og Tvis) vil blive fjernstyrede efterhånden som sporforstærkningen på denne strækning fuldføres.

På fotografiet af posten udvendig vil man kunne skimte et af vore gamle lyntog, det er stammen til tog 90 (lyntog GUDENÅEN) og da denne "post-artikel" nu alligevel er blevet ligeså blandet som posten i Herning, vil jeg sluttelig angive de løb, som det stakkels lyntog - til de jyders blandede fornøjelse - farer rundt i på den to dages tur, det er nødt til for at komme tilbage til København. De 2 GUDENÅER krydser som bekendt hinanden i Silkeborg kl. 13.50.

Vi starter fra Helgoland første dag:

Tog 19 ⁴ , tomt materiel	
Helgoland, afg.	8,24
København H, ank.	8,34

Tog 19, GUDENÅEN	
København H, afg.	8,45
Herning, ank.	14,23
Tog 739, persontog	
Herning, afg.	17,27
Struer, ank.	18,46
Tog 384, iltog	
Struer, afg.	21,23
Langå, ank.	22,48
Langå, afg.	22,52
Århus H., ank.	23,28
Til Århus Havn, afg.	23,35
og så først da i seng (undskyld remise).	

Næste dag køres den anden vej:

Tog 319, iltog	
Århus H., afg.	8,15
Langå, ank.	8,50
Langå, afg.	8,53
Struer, ank.	10,27
Tog 724, persontog	
Struer, afg.	10,47
Herning, ank.	11,50
Tog 90, GUDENÅEN	
Herning, afg.	13,17
København H., ank.	19,00
Tog 90 ³ , tomt materiel	
København H., afg.	19,10
Helgoland, ank.	19,20

Endelig hjemme. Det er godt, at det ikke er samme lokfører, der er med hele vejen, tænk at skulle skifte førerrum: På Storebælt, i Skanderborg, i Struer og i Langå. Det er også godt, at et lyntog ikke har følelser, tænk at blive degraderet fra lyntog til persontog!

For dog at selv et lyntog skal mærke, at det er søndag, så får det disse dage lov at komme tidligere i hus i Århus, nemlig således:

Tog 725, persontog	
Herning, afg.	14,40
Struer, ank.	15,42
Tog 1376, iltog	
Struer, afg.	17,27
Langå, ank.	18,26
Langå, afg.	18,57
Århus H., ank.	19,33
Til Århus havn, afg.	19,45

Ole Faurhøj.

MODELANLÆG

På vort redaktionsmøde i december måned indviklede vi os i en udmattende, men interessant diskussion om stoffets fordeling i SIGNALPOSTEN. Ved "stoffets fordeling" skal forstås forholdet mellem stofmængden/sidetallet omhandlende dels "rigtige" jernbaner, dels modeljernbaner og dels både/og.

Jeg skal ikke trøtte vore læsere med detaillerne, men blot nævne, at der var bred enighed om, at begreberne "rigtige" og "model" jernbaner hører ubrydeligt sammen, og at vi nok havde været lidt forsømmelige med hensyn til modeljernbanestof.

Det skal dog straks præciseres, at alt stof om modeljernbane, der er indgået til redaktionen, også er blevet bragt, så det, det skorter på, er altså forfattere! Der skal derfor her lyde en kraftig opfordring til alle om at deltage i udvekslingen af erfaringer på alle områder indenfor vor hobby. Det ses gerne, at indlæg er illustreret, men det er ingen betingelse, og det er heller ingen betingelse, at manuskriptet er maskinskrevet og formfuldendt - det skal bare være læseligt - og lærerigt! Stof sendes til redaktionen.

Jeg skal starte med et emne:
OPBYGNING AF ET "HJEMME"ANLÆG I SPOR N.

Det er snart længe siden, redaktøren sidst var i kælderen for at bygge modeller. Der har været så meget andet at rive i, men lysten har det ikke skortet på.

Troede jeg da!

Det var derfor en mærkelig opdagelse, jeg gjorde for et stykke tid siden, da jeg med opsmågede ærmer skulle til at gå i krig igen: Det var ikke spor morsomt at save, bore, file o.s.v. i den påbegyndte vogmodel.

Da choket havde lagt sig noget, begyndte jeg at analysere tilfældet nærmere og fandt ud af, at min interesse igennem de senere år var drejet mere over mod kørslen med modellerne, kombineret af sporet, opbygning af køreplan med rangering, sikringsfinesser m.m. En del afdelene lyst får jeg afløb for på køreplansaf-

tenerne på anlæget på Nørrebro, men det er åbenbart ikke nok, for efter granskning af mulighederne fandt jeg ud af, at det jeg savnede var et anlæg hjemme hos mig selv.

Jeg har tidligere haft en havebane i spor 0, men den holdt kun én sæson. Dels var den for "lille" og dels krævede den et mægtigt arbejde, hver eneste gang, jeg ville køre på den. Skinnerne var af jern - og så udendørs! Nå, det taler vi ikke mere om, men derimod om, hvad man skal gøre, når man nu skal have et behov dækket. En granskning af mulighederne bragte mig til den overbevisning, at mit hjemmeanlæg skulle være i spor N.

Spor N (størrelsesforhold 1:160) giver tilsyneladende uanede muligheder for anlæg med lange kørestrækninger, for "indviklede" stationsanlæg, for naturlige stigninger, for lange togstammer (bare rolig, Faurhøj - det skal falde naturligt med den lange stamme, men et juleaftens-tog køres nu ikke med alene MY + 1 personvogn) og alt på beskednen plads.

Da først tanken var født, voksede den hurtigt snart så stor, at "der måtte ske noget". Jeg foretog derfor en del eks-kursioner til diverse københavnske hobbyforretninger, hvor jeg undersøgte, hvorledes markedet lå. Det viste sig at være et aldeles overvældende udbud, der var at få, i hvert fald i forhold til dengang for mange år siden, jeg som lille dreng så brændende ønskede mig et elektrisk tog, da var Märklin enerådende på markedet. Nu er der mange, mange fabrikater for H0, men at der var et sådant kæmpeopbud også af N-materiel, det havde jeg ikke drømt om! Og så er hele udviklingen her sket på 6-7 år!

Jeg vil ikke i denne artikel begynde at vurdere fabrikater mod hinanden - eller iøvrigt anmelde nyheder, dertil er mit nuværende sammenligningsgrundlag for spin-kelt. Det er dog hensigten med denne rubrik at bringe anmeldelser af nyheder i industrimateriel - i alle sporvidder, men læserne skal hjælpe os. Har De fundet noget spændende nyt, så skriv til redaktionen - og få forretningen til at "udlåne" den pågældende ting til anmeldelsen.

Jeg købte en prøvepakke, bestående af et Rapido diesellok med sporoval og 3

personvogne. Dette er blevet endevendt og dissekeret, prøvekørt både op og ned på de mest "umulige" stigninger o.s.v., og resultatet har faktisk overfløjet mine forventninger.

Senere har jeg så anskaffet nogle sporskifter og nogle sporlængder á 1 yard (fabrikat Peco) til videre forsøg, og nu skal jeg altså til at planlægge mit anlæg.

Spørgsmålet er så bare, hvordan det skal se ud - og her beder jeg om hjælp fra de - ikke så få - læsere, jeg positivt ved arbejder med disse problemer (der er sågar et par stykker, der selv bygger modeller i 1:160!). Kære venner, lad os udveksle erfaringer! De indsender til mig - og her i bladet forsøger vi at opbygge et naturtro anlæg. Send forslag til sporplaner for stationer (store, mellem, små) og hele anlæg. Kom med ideer til detaljer til landskabsopbygning. Fortæl om Deres erfaringer med de byggesæt til bygningsmodeller, der findes så mange af. Fortæl om køreplanen for Deres anlæg, kort sagt, lad os sammen prøve at konstruere et naturtro anlæg for naturtro kørsel med naturtro tog!

Holtrup

FASTE MÆRKER OG

FASTE MÆRKER OG STANDSIGNALER.

Som jeg nævnte i min første artikel om sikringsanlæg på modeljernbanen. SIGNALPOSTEN, 4. årgang, nummer 1, så savnede man ofte rigtige signaler på modelbaneanlæg og mange gange var signalernes opstilling temmelig tilfældig og skæmmende. Jeg håber ved min artikelserie om disse forhold at have fået bragt orden i "roderiet" på signalernes område. Der er imidlertid andre ting, der også er med til at sætte prikken over I'et på et modelanlæg, - de faste mærker og standsignalerne, men vel og mærke også kun hvis de er rigtig anbragt. Jeg erindrer tydeligt, at jeg for en del år siden så et mindre "hjemmeanlæg", hvor ejeren havde fået plads til samtlige de faste mærker, der findes, på sin lille bane - og i en syndig forvirring. Han fortalte mig, at han ikke kend-

te betydningen af ret mange af mærkerne, men så skulle han hellere have ladet være med at opstille dem.

Jeg vil i de næste numre af SIGNALPOSTEN gennemgå samtlige faste mærker og standsignaler - samt enkelte andre understyrseffekter som faldvisere, kilometersten m.v., på den måde, at jeg angiver: Mærkets eller signalets nummer, dets udseende og mål (i spor 0 og H0), dets betydning og anbringelse samt eventuelle yderligere kommentarer.

Først vil jeg omtale signalerne og mærkernes bygning i model. Jeg har set faste mærker lavet af pap, og disse var udmærket udført, men havde dog den ulempe, at de hurtigt blev faldede og der skulle ikke meget til før de, særlig når man i sin iver for at få sat et afsporet modeltog på sporet kom til at røre ved dem, knækkede. Dog kan papmærker bruges i en snæver vending. Materialet bør i så fald være 1 mm glanspap som skæres (endelig ikke klippe, så flosser pappet) efter de angivne mål. De fleste mærker er gudske- lov hvide med sort eller rød bemaling, så det er normalt ikke mere der skal males, end at det godt kan gøres med farveblyant. Sorte tal, bogstaver m.m. bør dog udføres med tusch; pas på ikke at beskadige glanspappets overflade, idet tuschen da løber ud.

Det bedste materiale til mærker er dog messing- eller kobberplade 1 mm tyk. De enkleste mærker kan godt klippes ud med en figursaks, ikke en almindelig metalsaks, der normalt vil krølle en så tynd plade. Efter udklipningen rettes det udklippede emne forsigtigt op ved hjælp af en hammer og kanterne files med en fin fil. De lidt mere komplicerede mærker skæres ud med en fin løvsavklinge (skær hellere lidt udenfor de opridsede streger end lige på disse - 1 mm messingplade er let at file til). De fleste mærker har deres egen stander og den skal vi nu have fremstillet. I gamle dage var alle standere af træ, nemlig runde pæle, men i dag fremstilles standerne af galvaniseret T-jern. Foretrækker man træpæle kan disse fremstilles af runde lister (4-5 mm for spor 0 og 2 mm for spor H0), trælisterne males mørkebrune, bejdse duer ikke, idet listerne ikke ta'r imod.

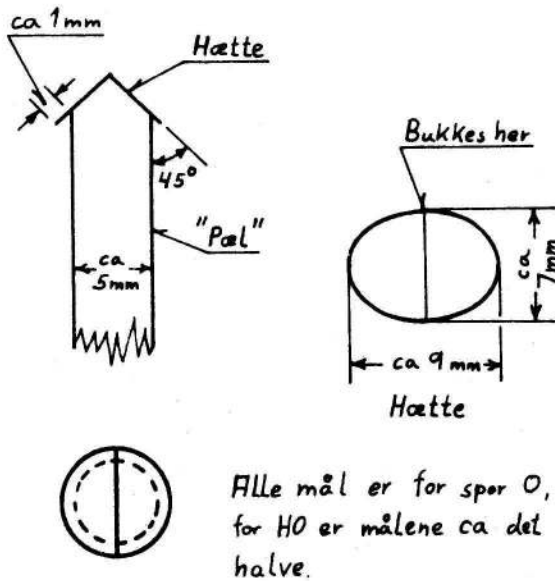


Fig 1

Toppen af "pælen" skæres af som vist på fig. 1, og hættten fremstilles enten af messingfolie eller $\frac{1}{2}$ mm pap. Man må lime den på så den rager en anelse ud over pælen og give den sølvbronce (hættten på de virkelige pæle var fremstillet af galvaniseret plade og havde til formål at hindre regnvand i at sive ned i pælen og rådne denne). Vil man lave standere som de i dag af forbilledet anvendte, kan man bruge almindelig modelbaneskinne, vil man være helt nøjagtig kan man file skinnehovedet fladt, så det kommer til at ligne T-jern. Endelig er der også den mulighed at man kan købe T-jern i model, men dette er dog ret dyrt. På disse standere anbringes mærkerne som vist på fig. 2.

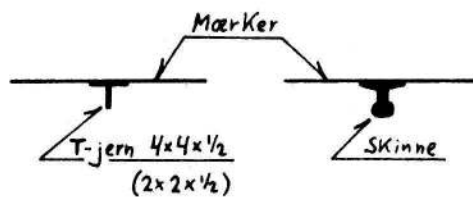


Fig 2

Papskiltene anbringes nemt på pælene eller standerne, de skal blot limes på med Dana- eller Lymalim. Metalskiltene er det vanskeligere med. På pælene kan man også lime disse fast, men det er ikke ret holdbart, bedre er det, på bagsiden af skiltene at lodde to messingstifter så skiltet kan presses fast i pælen samtidig med at man limer det. Det bedste er dog at man bruger standere af skinne eller messing-T-profil, idet skiltet så kan loddes på. Først renses skiltet på bagsiden med fint smergellærred, der smøres et tyndt lag loddefedt på og skiltet fortinnes (loddekolben holdes på, så pladen bliver varm, når lidt loddetin derefter lægges på pladen, flyder det ud og pladen er fortinnet). Derefter renses det stykke af standeren, hvor skiltet skal sidde og den fortinnes på samme måde som skiltet. Når skiltet så skal loddes fast på standeren holdes de sammen og loddekolben sættes på så den berører både skilt og stander. Er delene rigtigt fortinnet er det ikke nødvendigt at tilføre yderligere loddetin, der er nok i fortinningen til at holde delene sammen (husk det er ikke "opmuring" af tin, der tæller!).

Skal man fremstille flere ens mærker, er det klogt at lave en lære. På fig 3 ses en sådan til signal nr. 105 (afstandsmærker). Læren består af en plade (f.eks. masonite) "a", hvorpå der er limet nogle papstykker. "b" er et stykke pap af samme tykkelse som skiltet (1 mm), herpå limes to stykker pap "c", der skal styre standeren (afstanden mellem dem skal derfor være standerens bredde). "d" er 6 stykker pap, der skal styre selve skiltene og de limes direkte på masonitepladen. Husk at skiltene jo ses bagfra, hvorfor disse skal vende til den anden side end når de ses forfra, hvor de går skråt ned til højre. "e", der laves af tykkere pap (4-5 mm), tjener som stop for standeren. Endelig er der mærkerne "f", disse angiver skinneoverkanten (so), det øverste mærke "so" for standeren med kun et skilt, det midterste "so" for standeren med 2 skilte og endelig det nederste "so" for standeren med 3 skilte (disse mål for "so" vil være angivet på fig for alle mærkerne). Skiltene lægges efter fortinning ned

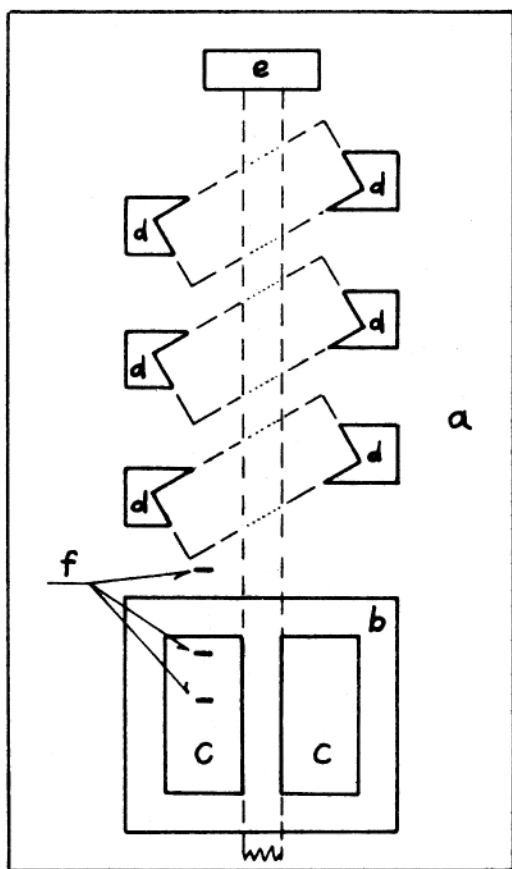


Fig 3

i læren med bagsiden opad, standeren lægges ovenpå, ligeledes efter fortinning, og mærket loddes færdigt. Førmærket tages op af læren, files et mærke ind i standeren (ca. 1 mm dybt) således at man kan sætte mærket i den rigtige højde, når det placeres på anlæget.

Til slut skal vi blot have malet mærket, hvis det da ikke er af pap. Mærket renses omhyggeligt for loddefedt og andet snavs, og males én gang med en primer, f.eks. zinkkromat, idet den efterfølgende maling ellers ikke holder. Når primeren er tør, males først bagsiden af skiltet gråt og standeren sølvbronce eller gråt. Dernæst males skiltet i grundfarven, som angives for hvert mærke, og når denne er helt tør, males kant, tekst o.s.v. Den bedste maling at bruge til mærker er emaillelak, f.eks. Dyrups Syntal Emaile.

Anbringelsen af mærkerne afhænger af, hvilket materiale anlæget er opbygget af, men man kan som regel bore et hul lidt

mindre end standerens diameter og derefter presse mærket ned, evt. med lidt lim.

Næste gang begynder så gennemgangen af mærkerne.

Ole Faurhøj.



50 ÅR GAMLE NYHEDER...

JANUAR 1919

Ved afgangen fra Brande påkørte tog 1189 et træk godsvogne, der af den stærke blæst var blevet ført ind på hovedsporet. Afsporing og to timers forsinkelse var følgen (5).

Hotelnøden i København er for tiden uden lige. Hundrede af rejsende kørte i går rundt og fandt alle hoteller overfyldte. Dette gav banerne en ekstra indtægt, idet de hotelsøgende måtte tage aftentogene ud til de nærmeste provinsbyer, hvor der var skaffet hotelplads (10).

Tobakseventyret er nu forbi med den rigeligere tilførsel af udenlandsk tobak. Begæret efter Middelfarttobakken aftager stærkt og de, der har solgt - og har pengene hjemme, kan prise sig lykkelige (29).

FEBRUAR 1919

Al toggang i Slesvig og Holsten er standset i anledning af uroligheder (5).

Københavns Borgerrepræsentation vedtager et forslag om at føre togene fra Slangerupbanen, der tænkes elektrificeret, til et centralt punkt i København (20).

Den ufødte Århus-Randers elektriske bane likviderer og gælden er opgjort til ca 1/4 million kroner.

1969 KALENDER

illustreret med billeder
af DSB lokomotiver.

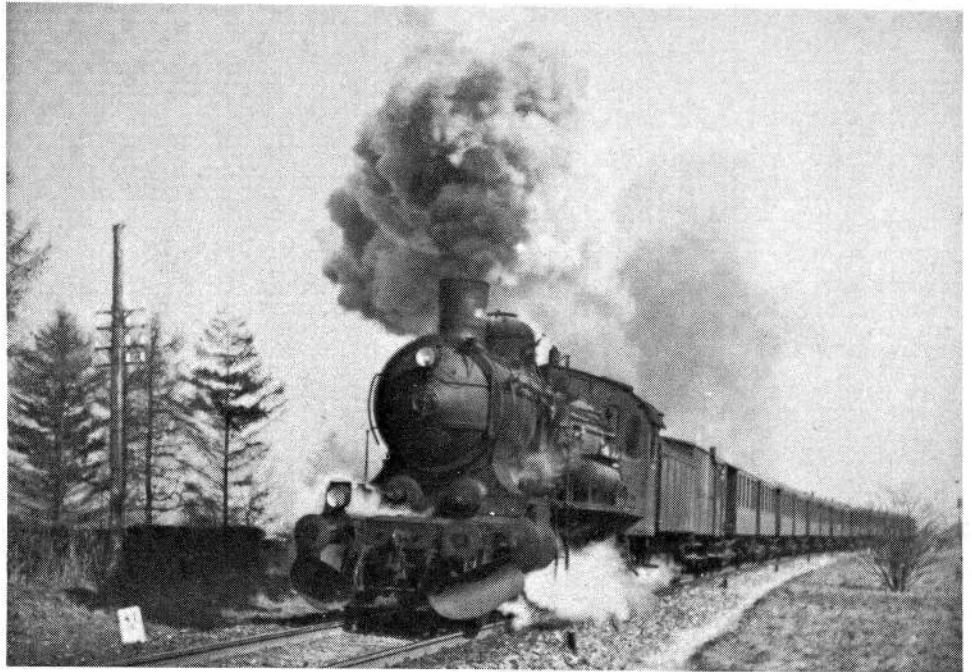
pris kr. 15,00.

Udgiver, Nyboder Hobby,
Kronprinsessegade 51,
2100 København Ø.

Kalenderen er af den
sædvanlige art, kun er
diverse Pin-up girls er-
stattet med 28 stk. helt
vidunderlige fotografier
af danske statsbanedamp-
lokomotiver.

Et par prøver på de
anvendte fotos er vedfø-
jet disse linier.

Billederne er i for-
matet 13 x 18 cm og kun
ganske få af dem har tid-
ligere været tilgængelige
for offentligheden. Opta-
gelserne, der dækker de sidste tyve år,
har fundet sted, ikke alene på remiseom-
råder og stationer, men også undervejs på
strækningen.



Fotografen er ingen ringere end sel-
veste hr. W. Dancker-Jensen - Jernbanemu-
seets fremtidige leder - og med det kend-
skab, de fleste af os vel har til denne
herres mangeårige virke
som professionel jernba-
neentusiast og fotograf,
skulle en nærmere anbefal-
ling og forklaring vel
egentlig være overflødig.
Sammenligner vi bil-
ledmængden, kvalitet,
pris o.s.v. med det som
vi ellers betaler for
lignende gennem vore fo-
toarkiver (uden iøvrigt
at forklejnne disse) er
det ovenikøbet usædvan-
ligt billigt.

ADAM.

PS. Da ADAM afleverede
denne artikel meddelte
han, at prisen kun er
kr. 14,50, hvilket vel
ikke gør publikationen
mindre attraktiv.
Iøvrigt havde jeg selv
lejlighed til at gennem-
blade den. Den skal jeg
hen at købe i morgen!

HOLTRUP.

