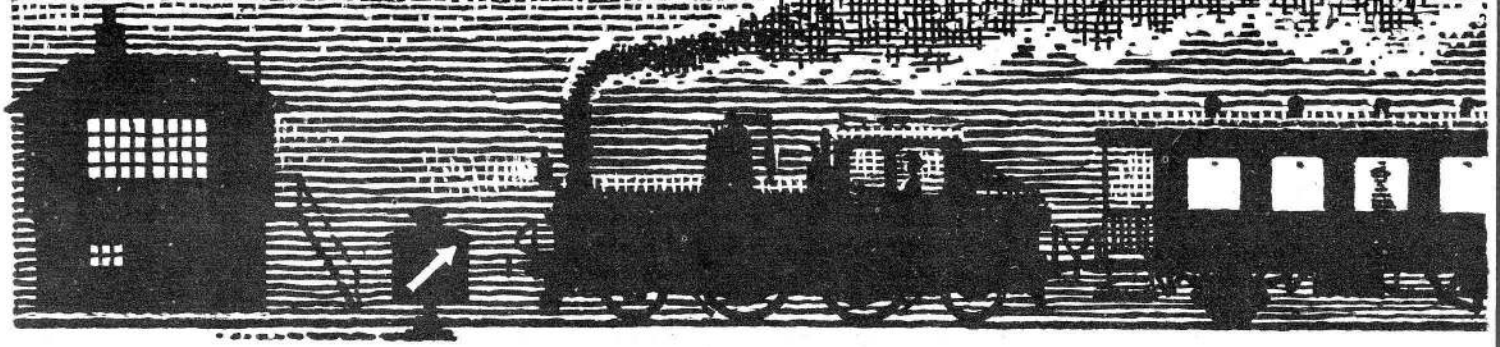


SIGNALPOSTEN



5. årg.

MARTS 1969

nr. 2

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Redaktøren er jublende glad i skrivende stund - og han kan faktisk heller ikke sige sig fri for at være lidt stolt - og årsagen? Jo, når jeg nu fortæller, at vi har lukket abonnent nr. 368 ind i "folden" - så forstår De mig helt sikkert. Af vore abonnenter fra 4. årgang savner vi endnu underretning fra ca. 20, men opgivet håbet om, at de skal vende tilbage har vi skam ikke endnu. Vi kan iøvrigt da snildt "bruge" yderligere abonnenter (f. eks. 100), så hvis De skulle kende et muligt offer, så sig venligst til.

Det betyder, at knap 275 "gamle" abonnenter har fundet, at de har fået så meget for deres indsats, at de tør prøve én gang til - og at næsten 100 "nye" har fundet vejen til giro 9.47.22.

Tak - allesammen.

Til gengæld må vi jo så sørge for at vise os tilliden værdig, og vi har i redaktionen givet hinanden håndslag på at ville strenge os an. Skulle De - kære læser - derfor føle Dem skuffet, så viid, at det er ikke viljen, men evnerne, det har skortet på!

DJKs formand, B. Wilcke, har i JERNBANEN, nr. 1/1969, givet vor 4. årgang, nummer 6 (det med DBJ) en overalmåde venlig omtale. Han nævner, at han selv var ophavsmand til et af fotografierne, og jeg tror - efter nærmere granskning - at det må være billedet side 26 (4/2) af MTJ, M 3. Nævnte billede lå i vort arkiv - men anonymt - og vi ved ikke, hvordan det er havnet der. Vi burde dog selvfølgelig have undersøgt sagen, og jeg beder Wilcke om forladelse - og takker samtidig for hans bidrag til bladet!.

Men omtalen har givet os kolde fødder, for vi har nemlig ikke flere eksemplarer af 4/6 til "løssalg" - kedeligt nok. Vi har ikke været forudseende nok og vi må forbeholde de resterende numre til de komplette årgange, vi synes vi skal kunne levere.

Til salg

Af hensyn til vore mange nye læsere bringer vi denne gang en specificeret over-

sigt over vore salgsemner.

Skulle De få lyst til at anskaffe Dem nogle af de nedennævnte "godter", der iøvrigt aldrig forældes, sker det let ved at De på girokonto nr. 9.47.22, adresse SIGNALPOSTEN, Nørrebro station, 2200 N., indbetaler det beløb, der svarer til Deres ønsker. Til beløbet (undtagen for 5. årgang) bedes De også lægge 80 øre til returporto.

På bagsiden af venstre talon (kupon til modtageren) anføres, hvad indbetalingen dækker.

SIGNALPOSTEN

	kr.
<u>1. årgang</u> , duplikeret, enkelte billedsider, ialt 152 sider.....	11,00
<u>2. årgang</u> , offsettrykt, en del billeder. Følgende enkeltnumre haves, ingen komplette sæt:	
nr. 1	2,00
nr. 4 NORDBANENUMMER.....	3,00
nr. 6	2,00
nr. 8 (meget tyndt).....	1,50
<u>3. årgang</u> , offsettrykt, udstyr som i dag, ialt 148 sider.....	16,00
Følgende enkeltnumre haves:	
nr. 1	4,00
nr. 2	4,00
nr. 4	4,00
nr. 5/6	6,00
<u>4. årgang</u> , offsettrykt, udstyr som i dag, ialt 168 sider.....	25,00
Følgende enkeltnumre haves:	
nr. 2, 3, 4, 5	5,50
<u>5. årgang</u> , løbende.....	25,00

Jubilæumsskrifter, hver bane meget fylldigt beskrevet. Format, udstyr og tryk som SIGNALPOSTEN i dag.

Skive-Vestsalling Jernbane 1924-64, 28 sider (genoptryk).....	6,00
Skagensbanen 1890-1965, 60 sider.....	8,00
Hirtshalsbanen 1925-65, 56 sider.....	7,00
Hornbækbanen 1906-16-66, 64 sider.....	11,00

På genhør i maj, hvor vi forhåbentlig har fået sommer!

Holtrup

SIGNALPOSTEN

5. årgang nummer 2

MARTS 1969

Indhold i dette nummer:

Nyt fra redaktionen.....	omsl.	2
Nedlagte baner: Hjørring Privatbaner II.....		26
Fotoarkivet.....		29
MOROP & DMJU: Delegeretmøde, klubadresser.....		30
Klubnyt.....		36
FOTO: DSB, litra G nr. 611 i Skælskør, 1.9.57 (foto:EVP)...		37/40
FOTO: HP, Løkken station, set mod Hjørring, 17.8.63 (EVP)..		38/39
Faste mærker og standsignaler.....		43
Jernbanebøger.....		46
ADAMs hjørne: Lokkonstruktion, tenderen.....		47
- - Bemaling af den færdige model.....		49
Tegningsarkivet.....		52
50 år gamle nyheder.....	omsl.	3

Forsidebilledet: HP 11+E 85+CL 30+C 5, Alstrup trb.
17.8.63 (foto:EVP)

Bagsidebilledet: SNNB, Karleby, DMJK særtog (foto:Holtrup)

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

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

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

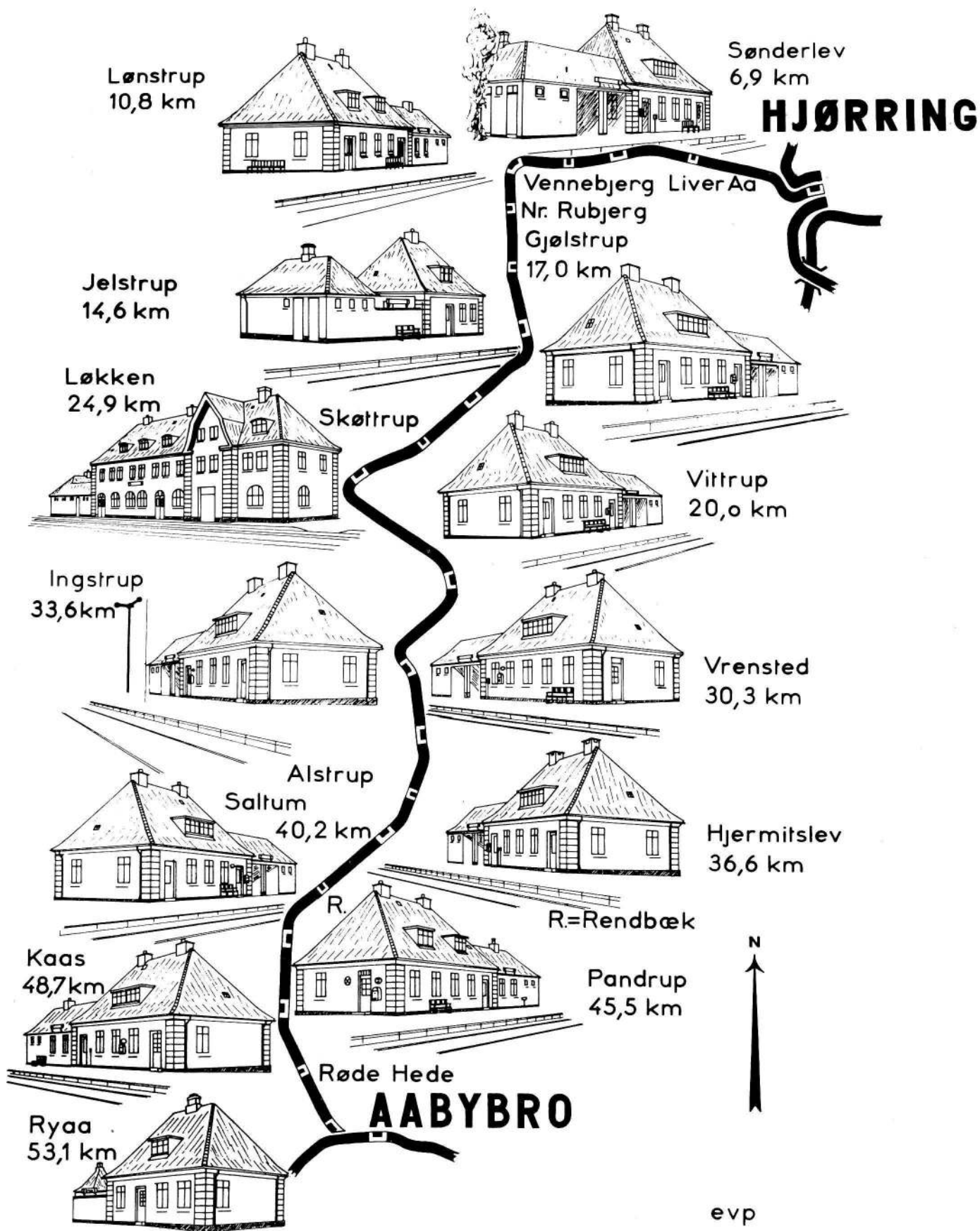
ABONNEMENTSPRIS kr. 25,- for årgang 1969, incl. MOMS. Abonnement tegnes ved indbetaling på postgiro 9.47.22: Jernbanetidsskriftet SIGNALPOSTEN, Nørrebro st. 2200 København N.

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 S T E B A N E R

Hjørring Privatbaner

Af A. Gregersen



Raundrup holdested (foto:EVP)

Hjørring-Hørby, HH

De første planer om en bane fra Hjørring til et punkt på Sæbybanen opstod kort efter denne banes åbning - og i 1905 ned-sattes et udvalg for at drøfte mulighederne for anlæg af en bane fra Hjørring til Dybvad eller Hørby. Der blev regnet med en anlægssum på ca. 1,25 mill. kr.

Banen fik lov hjemmel ved loven af 27/5 1908 og eneretsbevillingen kom den 10/6 1911. Statstilskudet blev på 50% af

anlægssummen, der ialt sneg sig op på 1,6 mill. kr.

Ligesom til HLA udstedtes bevillingen til amtmand H.V. Linnemann, der den 23/4 1913 afløstes af amtmand P. Nørgaard. Banen åbnedes for drift 8/11 1913. Længden blev 35,0 km, skinner 22,5 kg/m.

Som nævnt fik banen fællesdrift med HLA og blev 1/4 1939 ligesom HLA en del af det ny selskab Hjørring Privatbaner (HP).

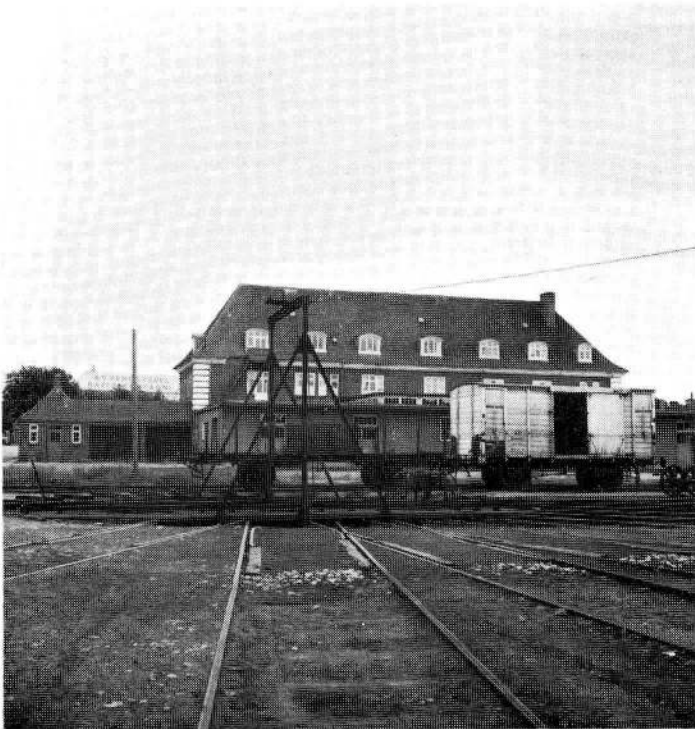
I Hørby bestred FFJ ekspeditionen af HHs toggang. Banen løb igennem et tyndt befolket område, med relativ kort afstand til strækningen Ålborg-Hjørring-Frederikshavn og til privatbanen Nørre Sundby-Dronninglund-Sæby-Frederikshavn, så nogen større trafik kunne man ikke vente. Bortset fra 4 driftsår har banen da også været urentabel med 63.000 kr. i underskud i 1938/39, dens sidste selvstændige driftsår.

Man bestræbte sig for den enklest mulige drift. De første år løb der 3 togpar daglig; i 1920'erne indsattes lette motortog og man fik nu 4 togpar og i sommeren 1939 var der 5 togpar. Den hurtigt stigende landevejstrafik efter 2. verdenskrig slog banen ud. Som man vil kunne se på et landkort løb banen og landevejen Hjørring-Tårs-Østervrå-Hørby også side om side, hvilket bl.a. førte til, at enkelte togpar blev erstattet af rutebiler.

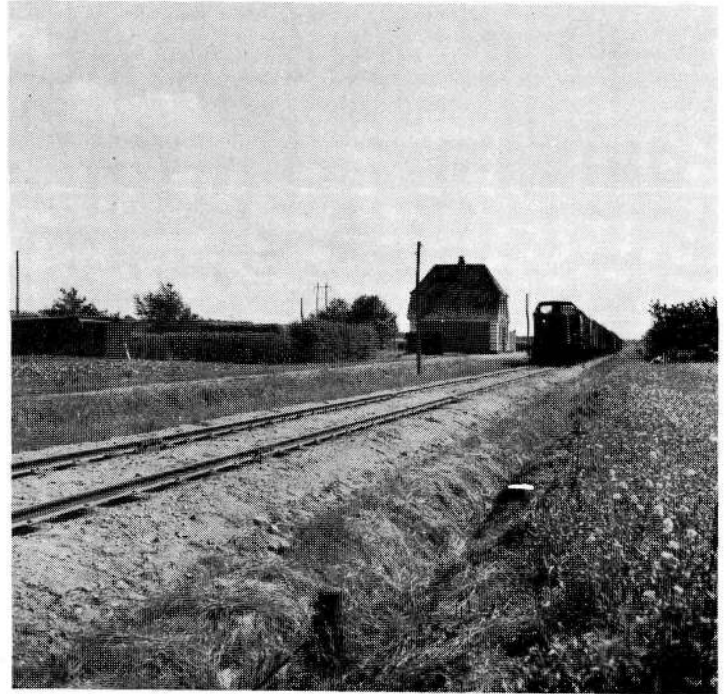
Den 31/3 1953 indstilledes jernbane-driften.

Vodskov-Østervrå, VØ

I 1907 androg nogle Vendsyssel-kommuner om en bane fra Hjørring til Vodskov



Drejeskiven, Hjørring Vest (foto:J.G.)



Vellingshøj trinbræt (foto:J.G.)

- et projekt, der intet blev til, heldigvis, for enten var banen kommet til at løbe meget tæt op ad stambanen - eller også fået en rædsom snoet linieføring for at få alt med.

Kort efter kom der forslag om en bane Vodskov-Hjallerup-Dybvad og allerede samme år optoges den i lov af 27/5 1908, dog med den ændring, at den nordlige endestation kunne blive Østervrå eller Dybvad.

Omtrent på samme tid var det, at planen om Hirtshals-Ålbæk opstod, og fra flere sider fremkom der ønsker om at gøre Ålbæk til et jernbanecenter ved at udvide VØ-projektet med en forlængelse af den påtænkte bane fra Østervrå over Tolne til Ålbæk.

Men Ålbæks storhedsdrømme i den retning blev intet til. I 1914 udstedtes eneretsbevilling til Vodskov-Østervrå banen til amtmand P.C. Nørgaard, og man på begyndte snart efter forarbejdet. Det gik dog småt med fuldførelsen, men omkring 1919/20 var det meste jordarbejde fuldført. Resten af anlæget trak i langdrag, så banen først blev åbnet den 21/3 1924. Anlægssummen var 4,1 mill. kr., hvoraf staten dækkede halvdelen.

Banen blev ingen succes - og det var vel også, hvad man kunne vente: lang byggeperiode under 1. verdenskrigs dyrtid, åbning på et tidspunkt, hvor landevejstrafikken havde fået en vis betydning, Linieføring omtrent langs hovedvejen Ålborg-Frederikshavn, tyndt befolket egn og linieføring nær andre og betydeligere baner. Man havde vel stillet visse forventninger til Hjallerup - de glippede.

Driften blev den enklest mulige - i hele banens levetid løb der kun 3-4 togpar pr. dag og i de sidste år erstattedes enkelte tog med rutebiler. I samarbejde med Ålborg privatbaner gennemførtes visse tog til og fra Ålborg - eller man indsatte gennemgående vogne; jeg har således set et Sæbytog afgå fra Ålborg tilkoblet en VØ-motorvogn.

Sin største eksistensberettigelse har banen utvivlsomt haft under sidste verdenskrig. Da den var slut gik det så hastigt ned ad bakke med både person- og godstrafik, at man besluttede at indstille driften - det skete den 31/3 1950.

Betragter man del del af Vendsyssel der afgrænses af Limfjorden: Nørresundby-Hals, Kattegatkysten op til Frederikshavn og jernbanelinien Frederikshavn-Hjørring-Nørresundby kan det da undre os, at jernbanedøden er blevet så total? Tyndt befolket egn, mager jord, små byer, ingen industri - og ikke mindre end 4 baner med en efter min mening uheldig linieføring. Muligt at Sæbybanen burde have løbet Nørresundby-Vodskov-Hjallerup-Dronninglund-Ørsø-Dybvad-Sæby ned sidebanen Vodskov-Hassing-(Ulsted)-Hals.

Hjørring Privatbaner, HP

Oprettet 1. april 1933 ved sammenlutning af HLA, HH, HA/HB og VØ. Disse 4 baner havde i forvejen driftsfællesskab, d.v.s. fælles administrationskontor, direktør (driftsbestyrer) og værksteder med tilhørende personale.

Hver bane havde hidtil ført sit eget regnskab og udgifterne til fællesdriften blev delt imellem de 4 selskaber i forhold til deres indbyrdes størrelsesorden, ligesom det rullende materiel i stor udstrækning blev benyttet i flæng.

Nu blev det hele sammensluttet til ét selskab, hvad der naturligvis betød en

stærk forenkling af både administration og drift.

En af de vigtigste ting, der skete under HP var nedlæggelsen af Vestbanegården og overførsel af toggangen til statsbanestationen, en ting, der også var nødvendiggjort af Nordpilens løb. Selve hovedbygningen blev afhændet til Hjørring kommune.

fortsættes.



T I L B U D S L I S T E nr. 20.

Nedennævnte fotos tilbydes interesse-rede i størrelsen 9 x 14 cm - og i sort/hvid. De koster kr. 1,- pr. stk. + porto kr. 0,80 pr. ordre. Hele listen koster kr. 10,- + porto.

Bestilling og indbetaling: se venligst vejledningen i kataloget '69, der er bilagt dette nummer til vore abonnenter.

Yderligere eksemplarer af kataloget kan erhverves ved indsendelse af kr. 2,50 (gerne i ubrugte frimærker) til fotoarkivet.

- A 3 01 F 062 VØ 23, fabriksfoto.
- A 3 04 F 036 HP 10, Hjørring, 17/8 63.
- A 3 04 F 038 HH 14, Frichs, Århus.
- A 3 05 F 064 Kielervogn.
- A 3 05 F 065 HP M 21, Hjørring, 17/8 63.
- A 3 06 F 007 HP 40, Hirtshals, 17/8 63.
- A 3 13 F 028 HP CL 30, Hjørring, 17/8 63.
- A 3 14 F 078 HP B 1, Hjørring, 17/8 63.
- A 3 14 F 079 HP C 4, Hjørring, 17/8 63.
- A 3 16 F 010 HP D 63, Hjørring, 17/8 63.
- A 3 18 F 039 HP E 83, Hjørring, 17/8 63.
- A 3 27 F 001 HP IF 194, Hjørring, /6 59.

Det bemærkes, at samtlige disse billeder er medtaget i KATALOG '69.

MOROP & DMJU

DMJU holdt delegeretmøde i Århus - søndag den 23. februar 1969.

På mødet fortalte E. Albrechtsen og James Steffensen indledningsvis om forrige MOROP-kongres i Danmark i 1959. Der blev gjort rede for detaljerne i planlægningen af arrangementet og for forarbejdet, der havde været meget omfattende. P.E.Harby fortalte om arbejdet i det tekniske udvalg og formanden, Kaj Juul-Pedersen, omdelte kopi af den tyske udgave af de NEM-normer, der var udkommet, men ikke oversat til dansk. Hver klub fik ét sæt.

Derefter gik man over til den kommende kongres i 1970 og formanden meddelte, at MOROPs præsident havde godkendt at vi holder kongres og godkendt dato og foreløbigt program.

Kongressens skitseplan lyder:

Mandag
3/8 1970
Tirsdag
4/8 1970

Møder i ledende og teknisk udvalg.
Møder i ledende og teknisk udvalg.

Aften: Kongressens officielle åbning. Forevisning af film og lysbilleder.

Onsdag
5/8 1970

Heldagsudflugt til Odense, Middelfart og Fredericia.

Torsdag
6/8 1970

Hviledag.

Aften: Besøg på modelanlæg i København.

Fredag
7/8 1970

Udflugt til Teknisk Museum m.v.

Aften: Middag og afslutning.

I forbindelse med kongressen har man endvidere i tankerne at etablere et udstillingsanlæg i spor 0.

Programmet blev nærmere gennemgået og drøftet og der var almindelig enighed om, at bestyrelsens forslag var godt. Der kom dog en del advarsler mod det påtænkte udstillingsanlæg - særlig med henblik på den arbejdsbyrde, det betyder. Tanken blev dog absolut ikke skrinlagt.

Under delegeretmødet blev afholdt en ekstraordinær generalforsamling. På dags-

Dette er DMJUs nye og dynamiske formand:

KAJ JUUL-PEDERSEN

"snuppet" ved delegeretmødet af James Steffensen.





Fra delegeretmødet:
 Fra venstre: Herluf
 Jensen AMJK, P. Adam-
 sen DMJK, H.H.Larsen
 SMJK (stående) og P.E.
 Jensen SMJK.
 (foto:Kaj Juul)

ordenen stod forslag om ændring af kontingentbeløbet. Ændringen blev vedtaget og kontingentet andrager for 1969 og videre frem kr. 10,- pr. klub + kr. 5,- pr. aktivt medlem, idet det samlede kontingent dog kan begrænses til kr. 300,- pr. klub. Enkeltmedlemmer, hvis sådanne kommer, skal betale kr. 25,- pr. år.

En anmodning fra Jysk Jernbane Klub om optagelse blev afvist.

Sidste programpunkt var Let-rasetark (overføringsbogstaver) hvortil OMJK-medlemmer havde udarbejdet en skitse. Med

forbehold af visse ændringer lykkedes det at opnå garanti fra klubberne for aftagning af 50 ark, men stykprisen synes mig lidt pebret (en 12-15 kr. pr. ark!).

Adamsen rejste spørgsmålet om hvorvidt NEM-normbyggede anlæg og modeller og den gamle DMJK-standard passer sammen. Det skulle være tilfældet, men der efterlyses erfaringer om emnet.

I forbindelse med delegeretmødet, der talte 9 klubrepræsentanter og 18 andre interesserede, var der arrangeret be-



Fra delegeretmødet:
 Til venstre: Jesper
 Reinfeldt, vor nye
 tegningsarkivar, DMJK,
 til højre Arne Kirkeby
 OMJK og den "tænksomme"
 herre i midten er dette
 blads redaktør.
 (foto:Kaj Juul)

Fra delegeretmødet:
E.Beyer og E.Albrecht-
sen afventer de næste
indlæg. (foto:Kaj Juul)



søg på JMJKs anlæg lørdag aften og søn-
dag eftermiddag.

Holtrup

Følgende klubber er tilsluttet

DANSK MODELJERNBANE UNION

Formand:*Kaj Juul-Pedersen, Ellehøjvej 9,
2800 Lyngby. (01)872380.

Henvendelse sker til den med * betegnede
person.

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0 (1:45) på Forchhammersvej
3, 9000 Ålborg.

Byggeaften efter aftale.

Formand: Finn Ankerå, Højbovungen 38,
9200 Skalborg. (08)121279.

Sekretær:*Herluf Jensen, Præstemarken 82,
9000 Ålborg. (08)131187.



Fra besøget på JMJK:
Ole Faurhøj piller ved
knapperne. Han lærte
det hurtigt.
(foto:Kaj Juul)



James Steffensen overvejer, hvem det næste offer skal være.
(foto:Kaj Juul)

JERNBANEHISTORISK SELSKAB &
DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0 (1:45) på Nørrebro station,
2200 København N.

Byggeaften: Søgneonsdage.

Køreaften: Første søgnemandag i måneden.

Formand: P. Adamsen, Gentoftegade 52,
2820 Gentofte. (01) GE 1060.

Sekretær: *Jesper Reinfeldt, Ved Bellahøj
24 B, 10, 2700 Brønshøj.
(01)601673.

JYDSK MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0 (1:45) på Århus hovedbanegård, opgang E, 5. sal.

Byggeaften: Onsdag.

Køreaften: Første onsdag i hver måned.

Formand: Willy Thybo Thomsen, Falstersgade 32, 8000 Århus C.

Sekretær: *Kaj Stender, Guldsmedegade 8,
8000 Århus C.

KALUNDBORG MODEL JERNBANE KLUB

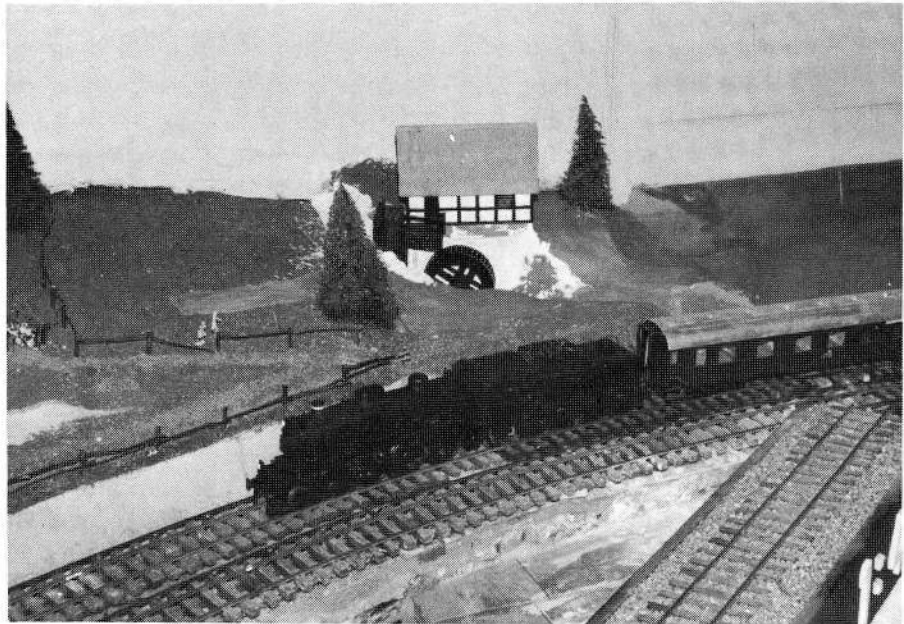
Anlæg i spor 0 (1:45) i DSBs nye pakhus, kælderen, Jernbanevej, 4400 Kalundborg.

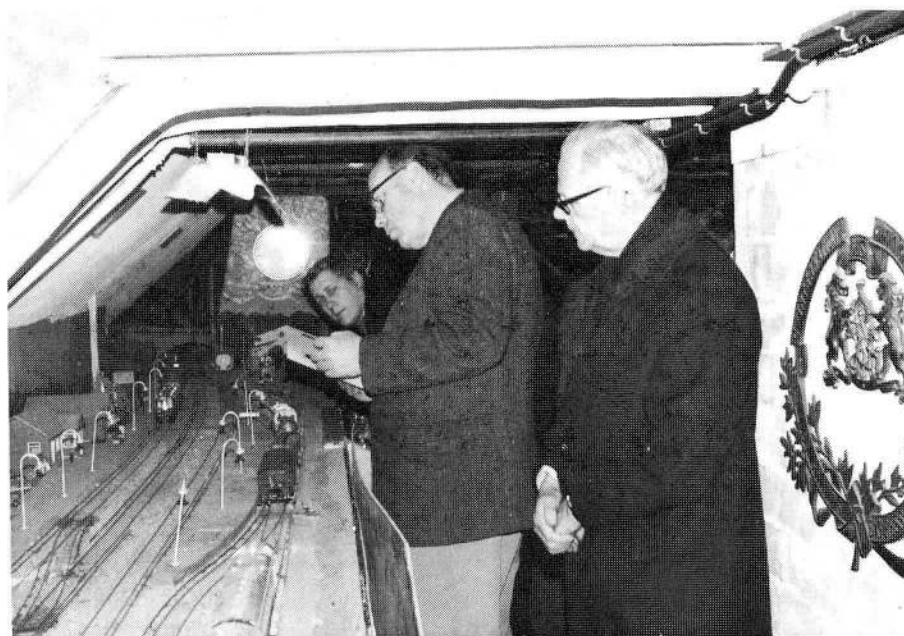
Byggeaften: Tirsdag.

Køreaften: Sidste tirsdag i hver måned.

Formand: * A. Westergård, Nygade 13, 4400
Kalundborg. (03)511712.

Fra JMKs anlæg:
Litra R i landskabet.
(foto:Kaj Juul)





Fra besøget på JMJK:
Til venstre Herluf Jensen, AMJK - til højre H.H.Larsen, SMJK.
(foto:Kaj Juul)

KOLDING LOKOMOTIV KLUB

Intet modelanlæg.

Formand:*Olaf Skov, Jernbanegade 1A, 6000 Kolding. (055)20763.

MODELJERNBANEKLUBBEN H0

Anlæg i spor H0 (1:87), Nordkørsvej 1, kld., 2610 Rødovre.

Byggeaften: Onsdag.

Formand:*Steffen Andersen, Roskildevej 266², 2610 Rødovre. (01)410237.

MODELJERNBANEN

Anlæg i spor 0 (1:45), Lille Strandstræde 18, opg. E, 3. sal, 1254, København K.

Byggeaften: Onsdag.

Køreaften: Første onsdag i måneden.

Sekretær:*Ole Faurhøj, Berggreensgade 12, 2100 Ø. (01)292367.

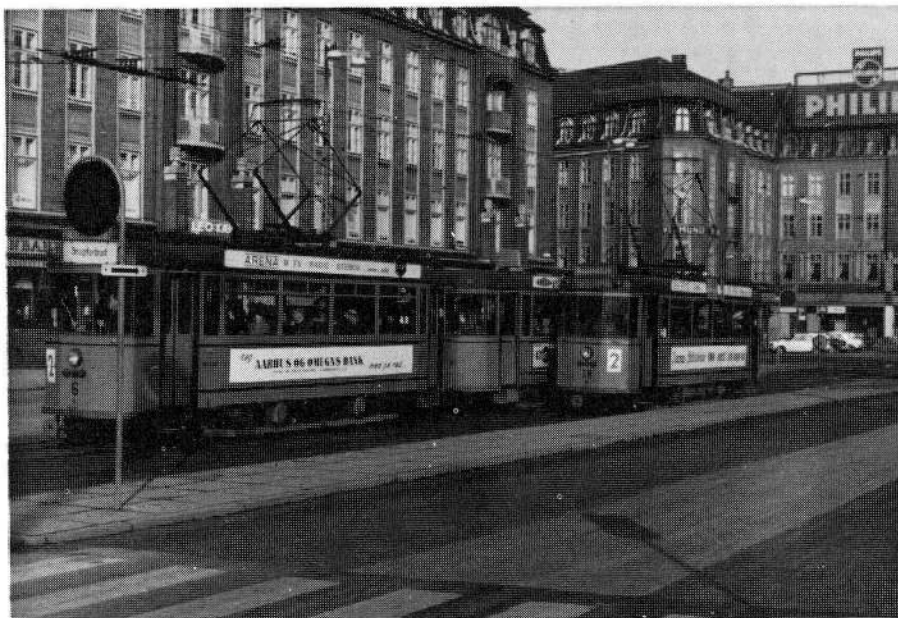
ODENSE MODELJERNBANE-KLUB

Anlæg i spor 0 (1:45), Kildemosevej 14, 1. 5000 Odense.

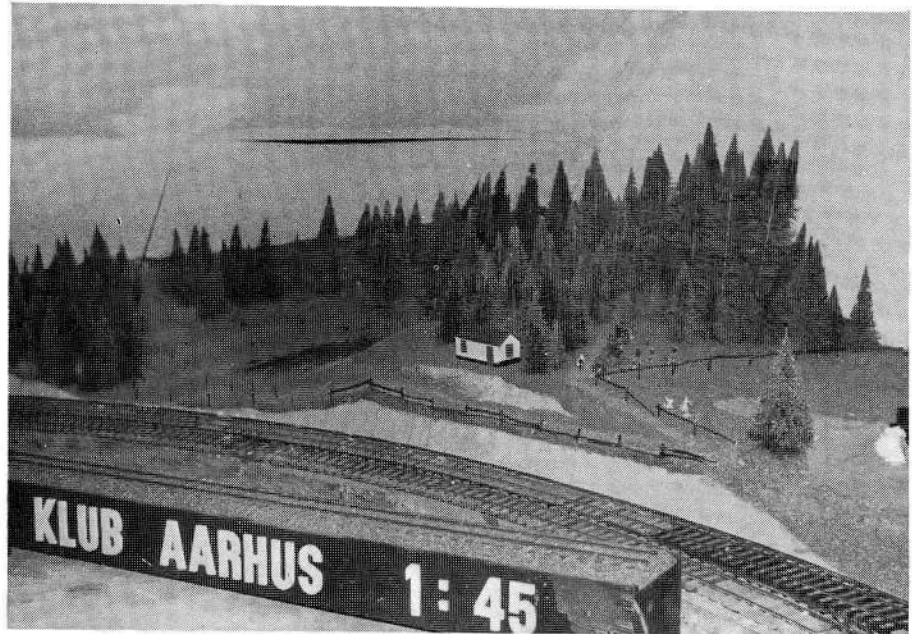
Byggeaften: Mandag og onsdag.

Køreaften: Første mandag i måneden.

Enkelte af deltagerne i mødet var mødt frem om lørdagen. Det var strålende sol, og man benyttede lejligheden til at forevige Århus Sporveje, der om nogle år må strække vâben.
(foto:Holtrup)



Fra besøget på JMJK:
Et hjørne af anlæget,
der viser den særdeles
nydelige landskabsud-
smykning.
(foto:Kaj Juul)



Formand: Arne Kirkeby, Sct. Knudsgade 62,
5000 Odense.

Sekretær: *P.S.Jensen, Bjerregårdsvej 23,
5000 Odense. (09)138998.

SLAGELSE MODEL-JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0 (1:45), Slagelse banegård,
Formand: *P.E.Jensen, Valbyvej 95, 4200
Slagelse. (03)522789.

Kasserer: *H.H.Larsen, Herluf Trollesvej
2 B, 4200 Slagelse. (03)522180.

STOREKØBING-LILLESTED JERNBANE

Anlæg i 1:40.

*Sv. Åge Petersen, Åvendingen 2 B, 2700
Brønshøj. (01)747250.

TINGBJERG MODELJERNBANEKLUB

Anlæg i H0 (1:87), Terrasserne 40, 2700
Brønshøj.

Byggeaften: Tirsdag og fredag.

*Ib Damm, Terrasserne 17, 2700 Brønshøj,
(01)603196.



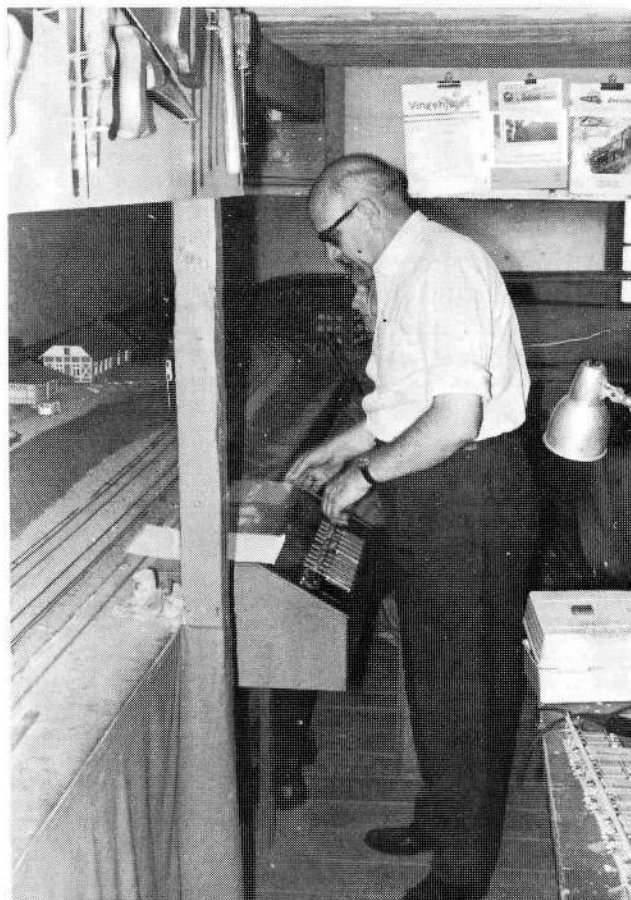
OMJKs formand - Arne
Kirkeby - betragter med
betænkelig mine range-
ringen på Fjordvig.
(foto:Kaj Juul)

Klubnyt

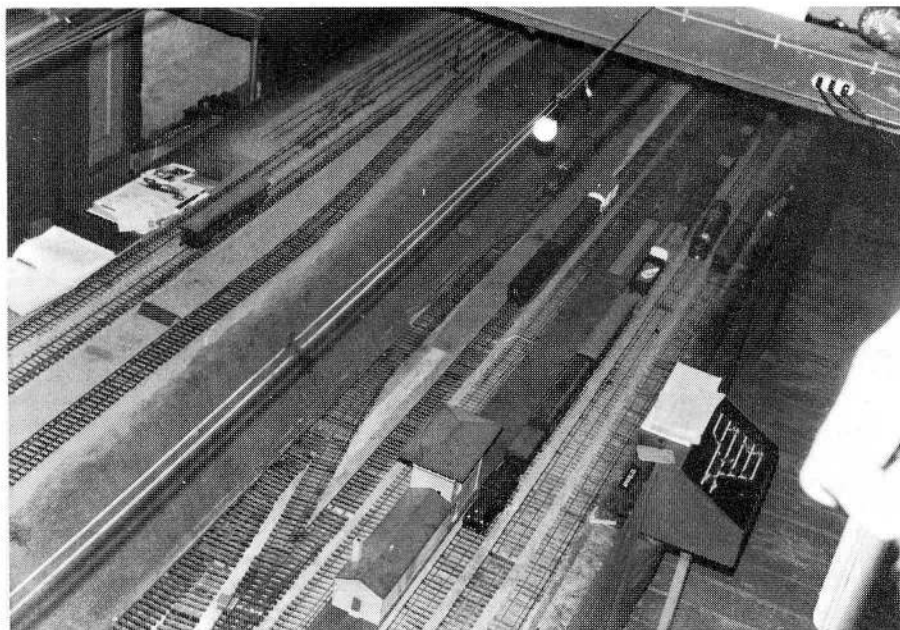
OMJK

OMJK startede regelmæssige køreplanskørsler for nøjagtig ét år siden. I efteråret 1967 var anlægets sidste station blevet færdigbygget og forsynet med elektriske sporskiftetræk og sikringsanlæg. Hele anlæget var da teknisk klart til at kørslen kunne begynde: alle stationerne havde sikringsanlæg, den dobbeltsporede strækning automatisk linieblok, lokomotiverne kunne køres fra cab-tårnet, hvor der er tre cabs - lokomotivførerpladser - således at der kan køre tre tog på strækningen på én gang, og endelig var det første lysur opsat så alle i lokalet kan se det. Lysuret viser modeltiden (1 modelminut = 8 virkelige sekunder) og kan startes og stoppes på vilkårlige tidspunkter (nødvendigt ved maskinnedbrud eller meget store forsinkelser). (OMJK er anmodet om en artikel om lysuret (Red.)).

Køreplan 1968 er udarbejdet med Odense-Svendborgbanens køreplan som grundlag. Alle banens tog køres (på nær enkelte lokalgodstog) og desuden er der indlagt adskillige privatbanetog: Fjordvig-Skovlunde-Dalby. Yderligere køres normalt et

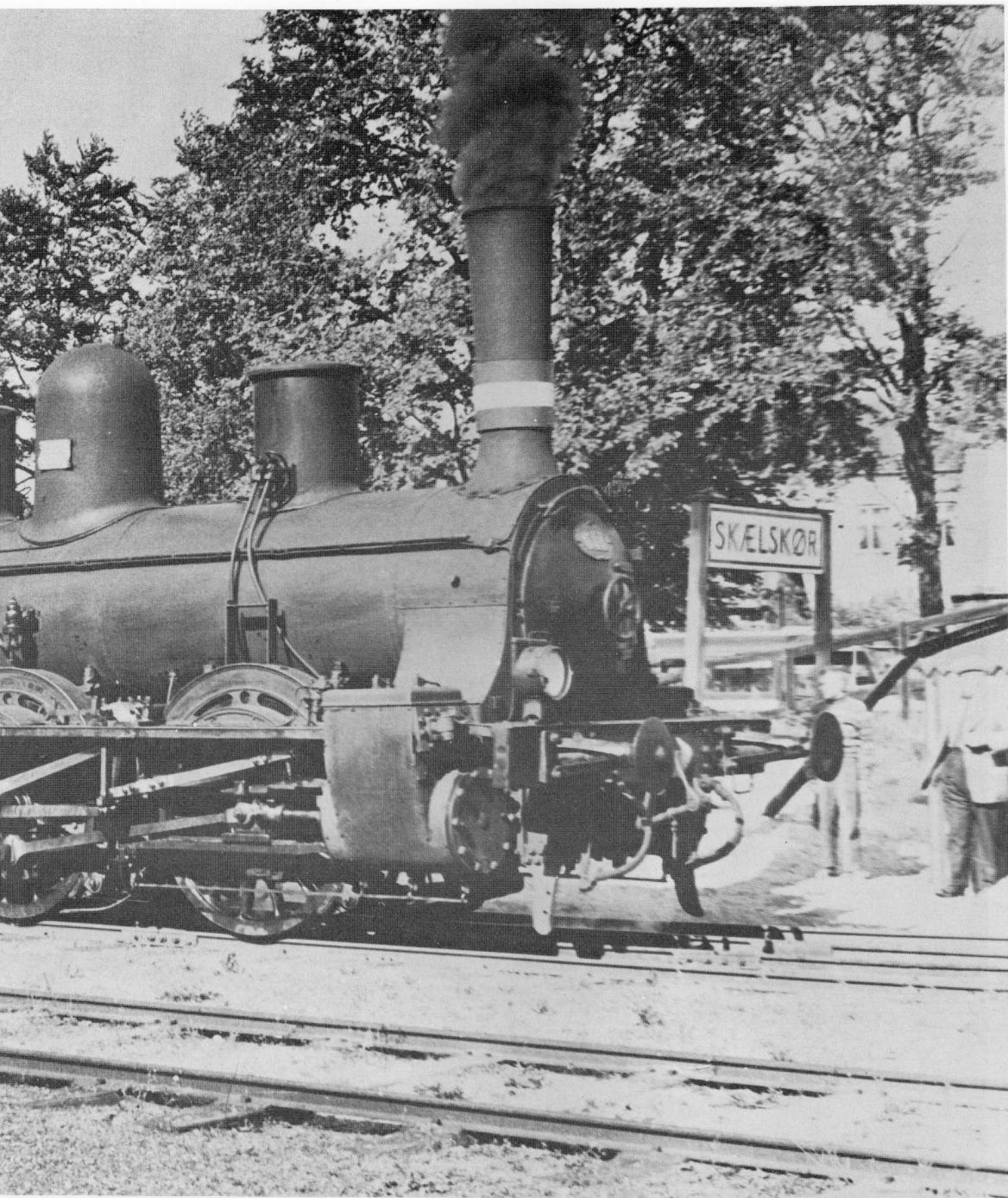


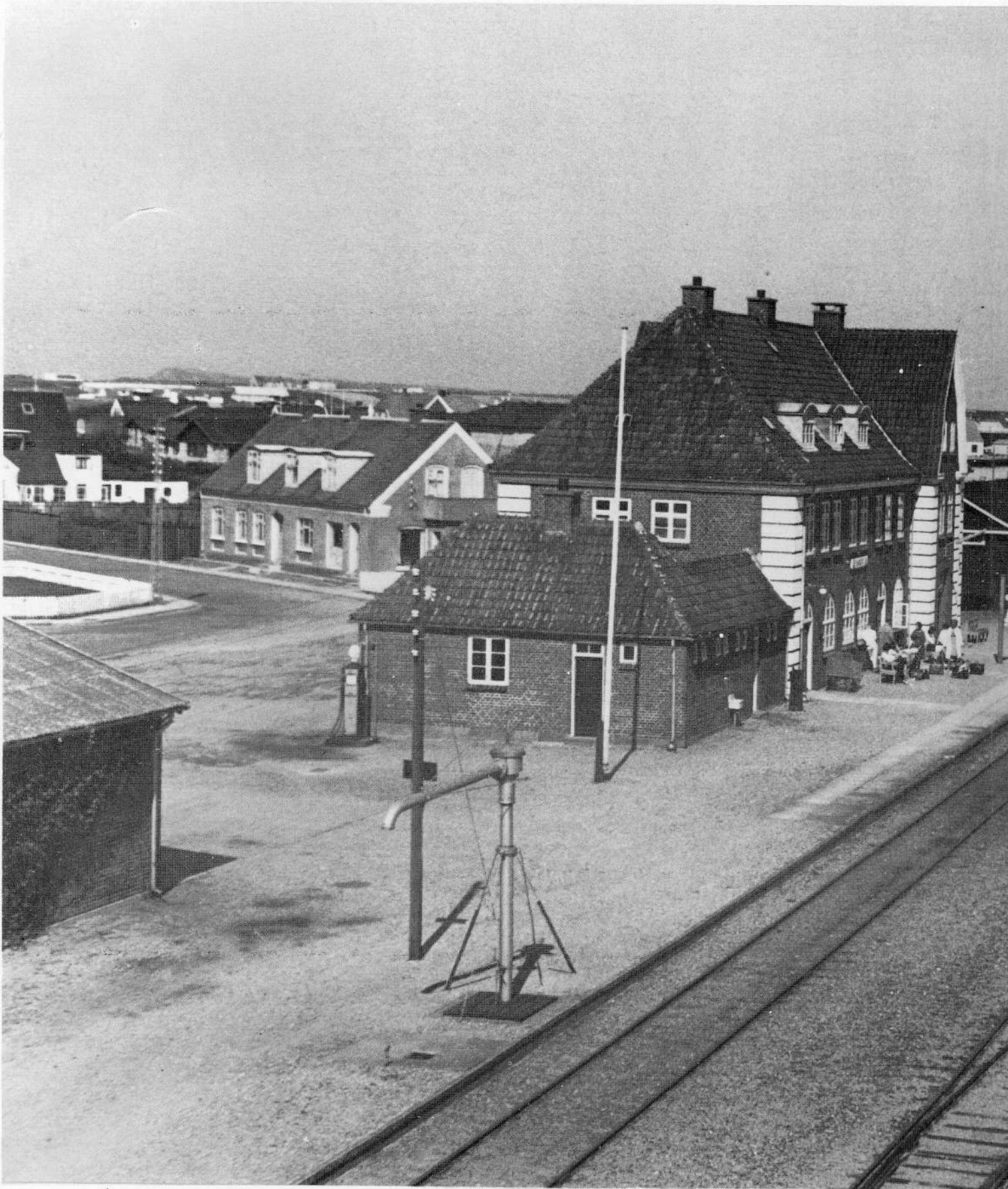
Øverst:
Marius Nielsen ved
centralapparatet på
Skovlunde.

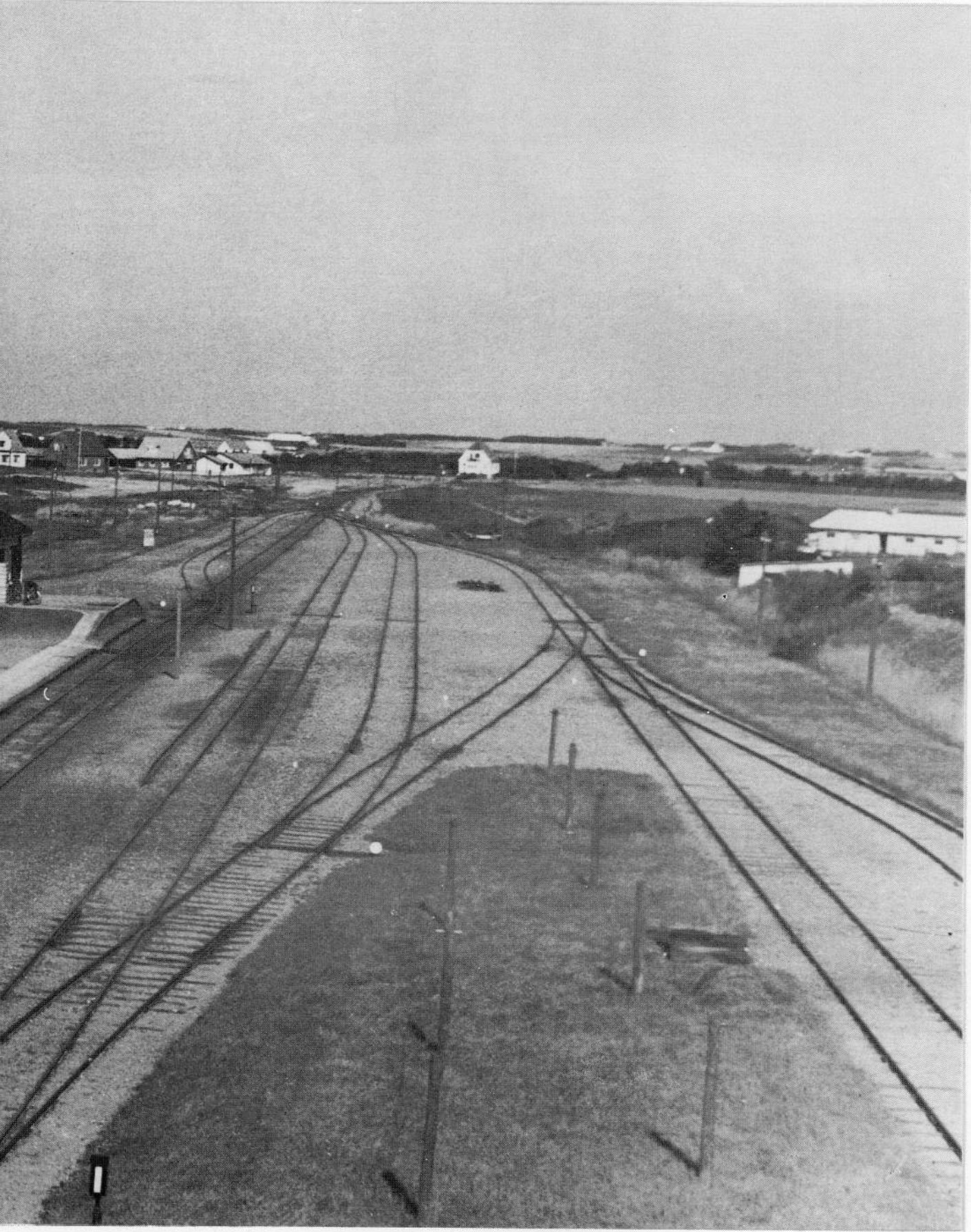


Nederst:
Udsigt over Storby fra
cabtårnet. Til venstre
ses Højstrup.
(foto:Kaj Juul)

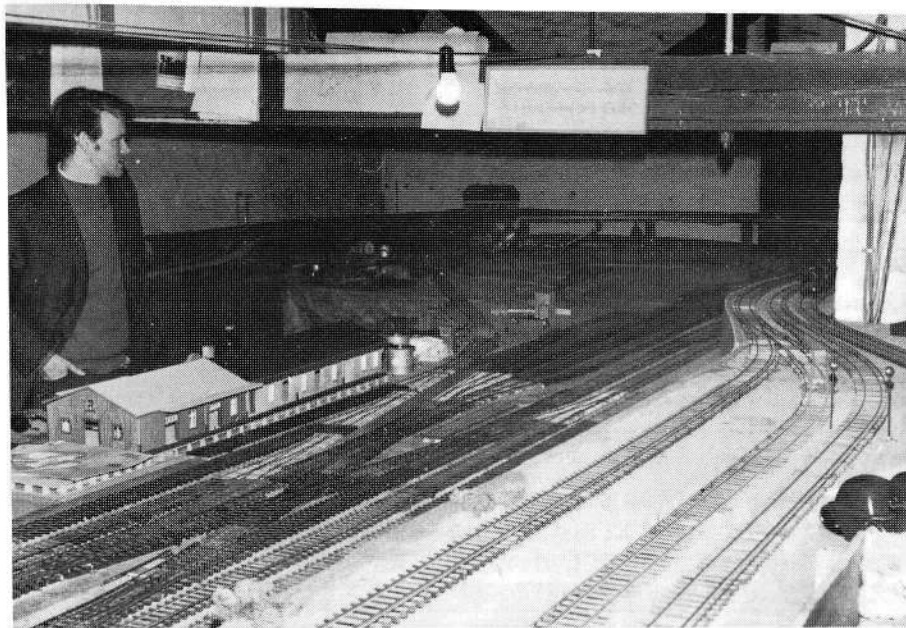








Udsigt over Storby med østenden af Højstrup i forgrunden. På Storby ses en model af pakhuset i Nyborg. Til venstre vort nyeste medlem John Løjborg.
(foto:Kaj Juul)

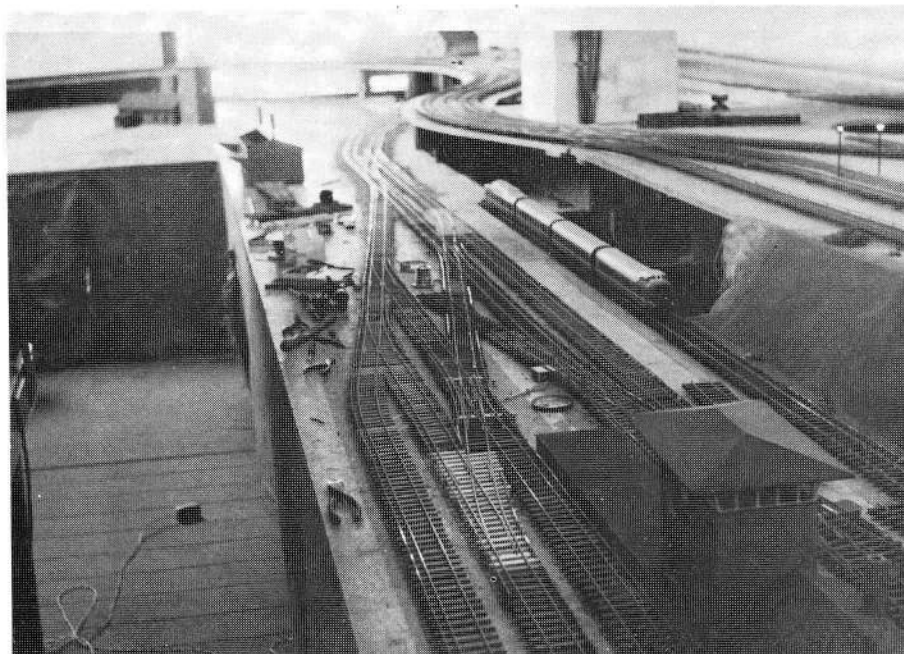


særtog for jernbaneentusiaster fremført af damplokomotiv og med vogne med åbne endeperroner; der holdes naturligvis foto-stop på fri bane. I køreplanen er også medtaget Svendborgbanens aktuelle postvogns-, il- og fragtstykgodsvognsløb, så vidt vognmateriellet tillader.

Der køres køreplanskørsel den første mandag i hver måned og i øvrigt efter aftale - ofte på en søndag, så også udenbysboende har mulighed for at deltage. De første billeder stammer fra køreplanskørs-

len umiddelbart efter den ordinære generalforsamling, søndag den 29/9 1968.

Foruden den store køreplan 1968 have to mindre. I forbindelse med et besøg af nordjysk afdeling af DJK den 17/11 1968 udarbejdede jeg en demonstrationskøreplan, som på en halv time (= 4 modeltimer) præsenterede OMJKs materiel, og hvor der var lagt mere vægt på kørslen end på rangering og stykgodsvognsløb m.v. Denne køreplan er blevet kørt flere gange siden, idet dens korte varighed muliggør, at betjeningsper-



Se også tekst.
Storby station 17/10 1968. Til venstre den gamle indkørsel til spor 1-2-3 og til højre den nye med englændere. (foto:Kaj Juul).

sonalet kan bytte plads mange gange på én aften. Køreplanen er tilrettelagt således at alt materiellet vender tilbage til udgangsstationen efter én periode.

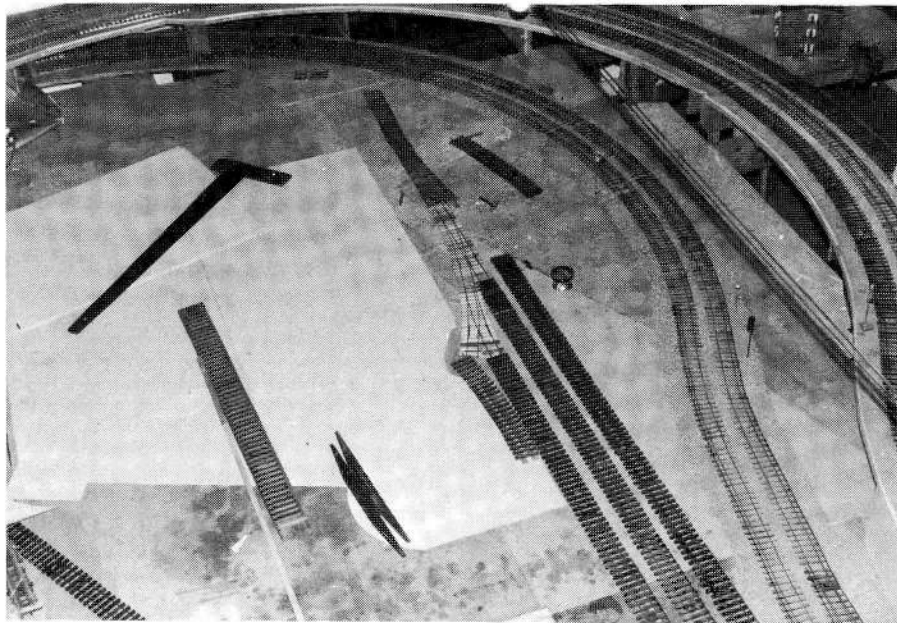
Demonstrationskøreplanen er ret intensiv og kræver derfor mindst 7 mands betjening af anlæget for at kunne køres tilfredsstillende. Det er naturligvis ikke altid muligt at samle syv mand til en kørsel, og derfor fremstillede jeg i december 1968 en mindre køreplan, som kan køres af kun 4 mand. Køreplanen har en varighed på én time (= 8 modeltimer) og er - som demonstrationskøreplanen - tilrettelagt for "uendelig" kørsel. Planen har også vist sig velegnet til at afslutte byggeaftener med, idet materiellet normalt er opstillet til denne plan, således at det uden videre kan lade sig gøre at køre så længe man har lyst. Det har da også vist sig, at "byggeaftener" har haft en tendens til at trække ud til efter midnat!

Foruden køreplanskørslen vil jeg omtale OMJKs største igangværende projekt: om- og udbygningen af Storby station. Planen for stationen blev i 1967 ændret lidt fra det oprindelige projekt (se SIG-

NALPOSTEN, 2. årgang, nummer 7). Den nye plan blev offentliggjort i OMJK-meddelelser nr. 3/67, og en skalategning i 1:20 blev ophængt i lokalet og i marts 1968 begyndte bygningen af de mange englændere og sporskifter. I eftersommeren begyndte ombygningen af stationen, og den er foregået gradvist, således at ingen kørsel måtte aflyses. På billedet ses stadiet den 17/10 1968, hvor man til venstre ser den gamle indkørsel til spor 1-2-3 og til højre den nye med englændere. Der var netop blevet monteret sporskiftetræk i englænderne i den nye indkørsel, og den gamle indkørsel blev umiddelbart efter demonteret. (Jeg gør opmærksom på at billederne er taget midt under arbejdet - derfor det rodede udseende med værktøj overalt).

På de næste billeder er vi nået frem til den 30/12 1968, hvor der kun mangler de sidste arbejder ved godspladsen og maskindepotet, og det er at forudse, at stationen er færdig - spormæssigt set - til OMJKs 15-års jubilæum i november 1969.

Lyngby, den 18. januar 1969
Kaj Juul-Pedersen.



Storbys tre personvognsdepotspor sammenflettes i den østlige ende. På det hvide pap er optegnet drejeskive og remise. Begyndelsen til drejeskivebroen - som er under bygning af Schönemann - ses midt i billedet. (foto:Kaj Juul)

FASTE MÆRKER OG

Faste mærker og standsignaler.

Denne gang begynder gennemgangen af mærkerne - men først vil jeg bringe en rettelse til den indledende artikel. Jeg anbefalede til mærkerne at bruge 1 mm messingplade eller ditto kobber, det skal selvfølgelig være $\frac{1}{2}$ mm, 1 mm er alt for tykt. Til H0 kan det endda være en fordel at bruge $\frac{1}{4}$ mm eller folie.

Endelig vil jeg gøre opmærksom på, at de for mærkerne angivne mål er mål gældende for spor 0 (1:45), samt - i parentes - for spor H0 (1:87).

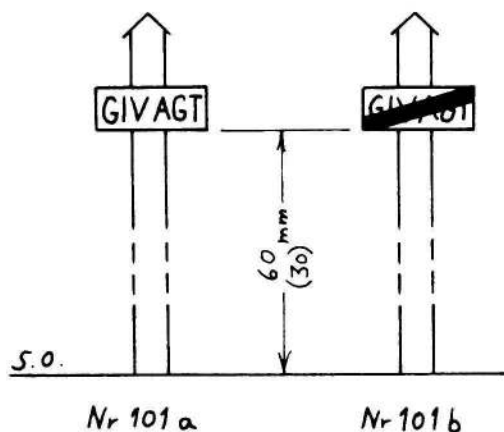
FASTE MÆRKER:

Nr. 101a, GIV AGT!

Rektangulær hvid skive med rød kant og med påskriften GIV AGT. Skiven er 6 x 13 mm (3 x 7 mm), den røde kant ca. $\frac{1}{2}$ mm ($\frac{1}{4}$ mm) og bogstaverne ca. 3 mm (1,5 mm) høje. Afstanden over skinne-overkant (i det følgende benævnt s.o.) er ca. 60 mm (30 mm) målt fra skivens underkant. Mærket er anbragt på en stander umiddelbart til højre for sporet set i køreretningen.

Mærket tilkendegiver, at lokomotivføreren altid skal give lydsignal GIV AGT (en lang tone), når han passerer mærket.

Det med lydsignalet må vi modelbanefolk vist desværre se bort fra, men placerer vi mærket foran tunneller og lignende, samt foran overkørsler beliggende i uoverskuelige kurver kan beskueren selv tænke sig til resten.



Nr. 101b, GIV AGT!

Rektangulær hvid skive med rød kant og med påskriften GIV AGT samt en rød skråstreg. Mærkets mål og anbringelse er det samme som for nr. 101a, den røde skråstreg er ca. 2 mm (1 mm) tyk. Mærket tilkendegiver, at lokomotivføreren i usigtbart vejr skal give lydsignal GIV AGT, når han passerer mærket.

Sådanne mærker bør anbringes foran ubevogtede overkørsler beliggende på forholdsvis lige strækninger for at virke rigtige (også selv om tåge er sjælden på modelanlæg).

Standerne for nr. 101a og 101b kan være enten træpæle eller skinner, som beskrevet i den indledende artikel.

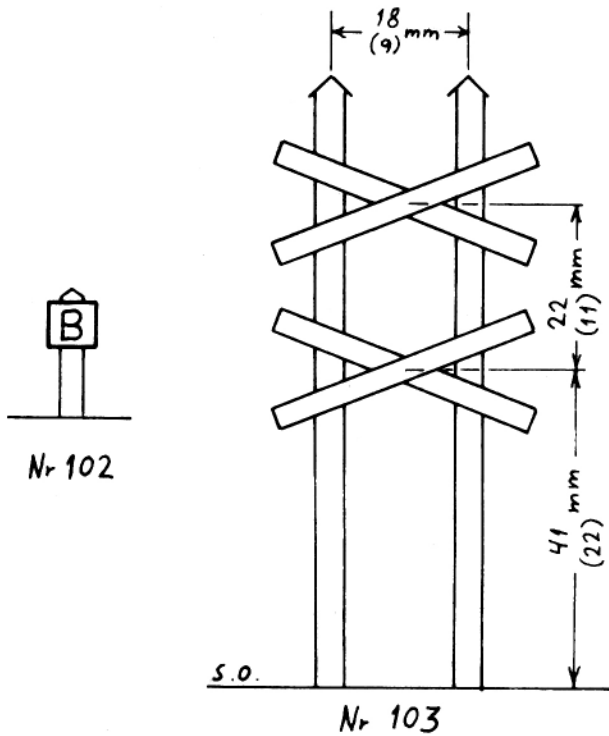
Nr. 102, KENDINGSMÆRKE FOR BRANDFARLIGE STRÆKNINGER

En ca. 16 mm (8 mm) høj pæl, som er malet brandgul, og hvorpå er befæstet en plade, hvis forside er brandgul med sort kant og forsynet med bogstavet "B" i sort farve. Bagsiden er brandgul. Pladen er 6 x 6 mm (3 x 3 mm), den sorte kant ca. $\frac{1}{2}$ mm ($\frac{1}{4}$ mm) tyk og B'et ca. 3 mm ($1\frac{1}{2}$ mm) højt. Pælen, der er kvadratisk, laves af 3 mm ($1\frac{1}{2}$ mm) liste el. lign.

Mærket tilkendegiver, at der skal udvises forsigtighed med fyringen under passagen af den afmærkede strækning. Mærket opstilles ved begyndelsen af den brandfarlige strækning til højre for sporet med B'et vendt mod toget. Den brandfarlige strækning ophører, når mærket for den modsatte køreretning passeres. Er mærket opstillet foran en bro tilkendegiver det, at der af hensyn til faren for ildspåsatelse af brodæk eller brotømmer ikke må rages i fyret under kørsel mellem mærkerne.

Som det ses, gælder mærket altså for baner, der har damplokomotiver, og kan derfor udelades på modelbaner uden den slags trækraft (hvis der da er sådanne modelanlæg). Ellers opsættes mærkerne, hvor der på anlæget er skove tæt ved sporet, hedestrækninger eller hvis der er broer med brotømmer af træ. Pælens højde er ikke her til s.o. men til jorden.

Nr. 103, KENDINGSMÆRKE FOR HOLDESTEDER UDEN SIDESPOR OG UDEN HOVEDSIGNALER



To hvide kryds anbragt over hinanden. Krydsenes arme måler 3×35 mm ($1\frac{1}{2} \times 18$ mm) og sammenloddet (-limes) i en vinkel på ca. 45° . Afstanden mellem krydsene og mellem standerne, samt afstanden til s.o. fremgår af fig.

Mærket tilkendegiver tilstedeværelsen af et holdsted uden sidespor og uden hovedsignaler 500 m bag mærket. Mærket er anbragt på to standere til højre for sporet set i køreretningen. Mærket skal altså anbringes, hvis man på modelbanen har et såkaldt Trinbræt. De 500 m er selvfølgelig målet i 1:1, og som jeg skrev i min artikel om signaler (SIGNALPOSTEN, 4. årgang, nummer 3), afhænger det ganske af modelbanens opbygning, hvor langt man kan have signaler og mærker fra det angivne sted. 500 m betyder 11 m i spor 0 og 6 m i spor H0, hvilket der sikkert ikke er nogen, der har plads til. Man må selv vurdere; eksempelvis er 1,5 m for 0 og 0,75 m for H0 ikke upassende.

Nr. 104, KENDINGSMÆRKE FOR HOLDESTED MED SIDESPOR MEN UDEN HOVEDSIGNALER

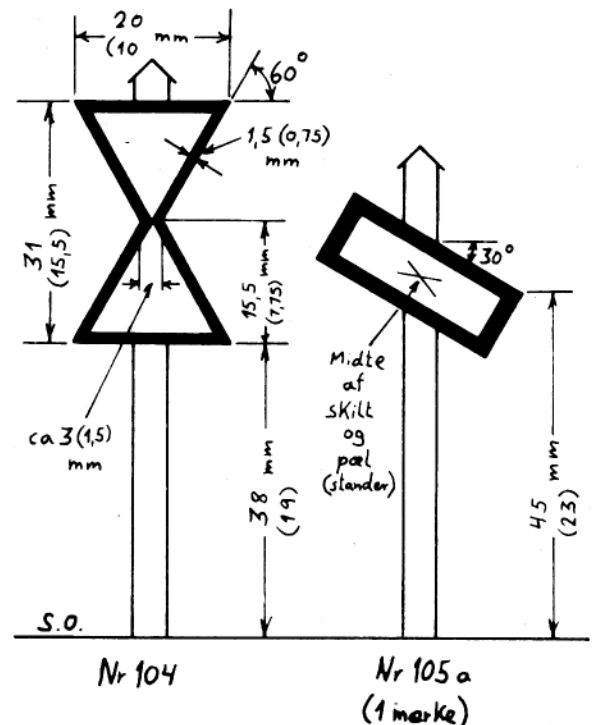
To trekantede, hvide skiver med rød kant anbragt over hinanden med spidserne mod hinanden. Skiverne laves af én plade med målene: 20×31 mm ($10 \times 15,5$ mm), øvrige mål fremgår af fig.

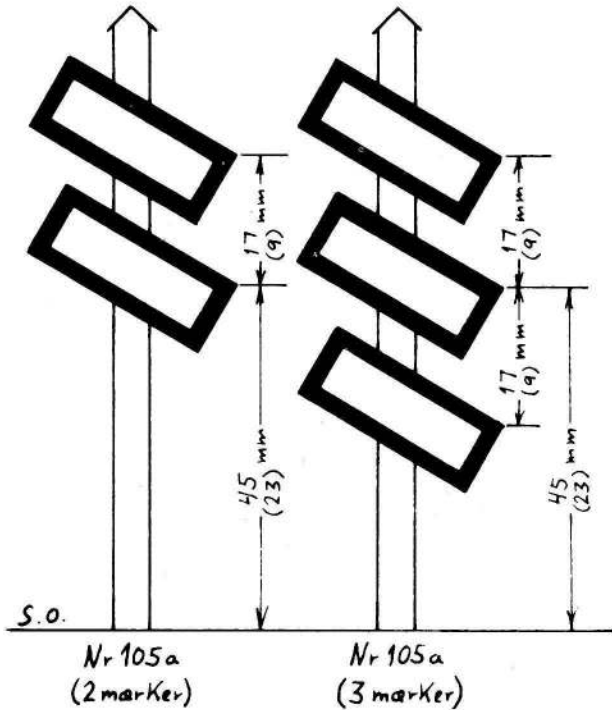
Mærkets anbringelse er som for nr. 103, idet det dog anbringes 500 m foran yderste sporskifte. D.v.s. det skal bruges på modelbanen, hvis der f.eks. på fri bane (udenfor en station) er et sidespor, det kan være til en fabrik, et stenbrud og lignende.

Nr. 105a, ALMINDELIGE AFSTANDSMÆRKER

Skråtstillede, rektangulære, hvide skiver med rød kant. Skiverne måler 10×25 mm (5×13 mm), den røde kant er ca. 2 mm (1 mm) tyk og skiverne anbringes på standeren i en vinkel på ca. 30° . Øvrige mål ses på fig. Afstandsmærkerne tilkendegiver afstanden til førstkomende hovedsignal for pågældende køreretning. Mærkerne opstilles foran indkørselssignaler og hovedsignaler på fri bane (i begge tilfælde også signaler gældende for venstresporkørsel). Der opstilles 3 mærker med 1, 2 henholdsvis 3 skiver således, at mærket med 1 skive opstilles 1200 m, mærket med 2 skiver 800 m og mærket med 3 skiver 400 m foran pågældende signal. Et eller flere af mærkerne bortfalder dog, såfremt de ved at opstilles i foreskrevne afstand ville komme til at stå på et område, som dækkes af indkørselssignaler, eller ville komme til at stå foran et andet hovedsignal for samme køreretning.

Mærkerne er anbragt til højre for sporet set i køreretningen. For så vidt

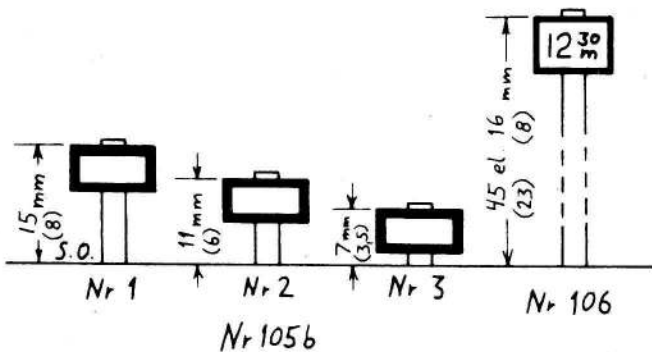




de står sammen med et fremskudt signal, opstilles de dog i almindelighed til højre for og foran dette.

Afstandsmærker skal vi altså have på vort anlæg. Med hensyn til afstanden vil jeg kun henvise til førnævnte om afstande (jeg har på et 0-anlæg opstillet mærkerne 1, henholdsvis 2 og 3 m foran et signal uden at det så fjollet ud, men husk, at hvis der f.eks. kun er 2,5 m mellem to signaler, så skal i dette tilfælde mærket med én skive ikke opstilles, og aldrig foran et udkørselssignal).

Det vil sikkert være på sin plads her lige at gøre opmærksom på, at ganske vist skal mærkerne opstilles umiddelbart til højre for sporet, men selvfølgelig uden for fritrumsprofilen (med kurvetil-læg), en afstand af 4 mm (2 mm) vil være passende, og dette gælder jo alle mærker, signaler m.v.



Nr. 105b, LAVE AFSTANDSMÆRKER

Vandretstillede, rektangulære, hvide skiver med rød kant. Skiverne måler 6 x 11 mm (3 x 6 mm) med rød kant på 1 mm ($\frac{1}{2}$ mm). Mærkerne har samme betydning som nr. 105a, men benyttes på steder, hvor der ikke er plads til almindelige afstandsmærker - og kun dér - som f.eks. foran venstrespor-signaler eller hvor flere baner løber jævnsides.

Mærkerne gældende for 2 og 3 tavler (800 henholdsvis 400 m før signalet) anbringes bag hinanden, med en afstand på ca. 50 mm mellem mærkerne. Ved tre tavler anbringes den laveste (nr. 3) forrest og derefter nr. 2 og nr. 1. Ved to tavler anbringes kun nr. 2 og nr. 1, og ved 1 tavle anbringes kun nr. 1.

Nr. 106, KENDINGSMÆRKE FOR TOGVEJ MED KORT FORLØB

Rektangulær, hvid skive med rød kant. Skiven måler 7 x 10 mm (4 x 5,5 mm) med rød kant på $\frac{1}{2}$ mm (0,25 mm). Tallene er henholdsvis 3,5 og 2 mm (1,7 og 1 mm) høje og m'et ca. 1 mm ($\frac{1}{2}$ mm) højt. Mærket tilkendegiver, at lokomotivføreren skal nedsætte hastigheden således, at toget under alle forhold med sikkerhed kan standses senest ved togvejens endepunkt, som er markeret ved et signal, der viser "Stop" eller "Forbikørsel forbudt", eller ved et "almindeligt stopmærke" (signal nr. 108).

På mærket er med tal angivet afstanden i meter fra mærket til togvejens endepunkt. Mærket anbringes umiddelbart til højre for det spor, det gælder for, og ud for det sted, hvor pågældende togvejsspor éntydigt begynder. Mærket opstilles normalt på en høj stander (standeren er lavet af rør af PVC, vi kan f.eks. bruge rør fra kuglepennepatroner 2-3 mm (1-1,5 mm); afstanden fra overkant af mærket til s.o. er 45 mm (23 mm), eller hvis der ikke er plads til det på grund af fritrumsprofilen, en lav stander (også rør) med afstand fra overkant til s.o. på 16 mm (8 mm).

Dette mærke, der kun er et par år gammelt, kendes ikke af ret mange, men det har afløst det gamle "106-mærke", der hed "Kendingsmærke for farlige stationer". Det skal altså bruges når der på en station kan forekomme ét eller flere spor,

der - efter den gamle betegnelse - er farlige, d.v.s. er kortere end de andre spor, således at lokomotivføreren kan blive overrasket herover og ikke få standset i tide. Det bliver han nu adviseret om ved signal nr. 106.

Det skal opstilles på modelbaner hvor der på en station f.eks. er et eller flere spor, der ender i en sporstopper, eller hvis der er et signal, der forbyder viderekørsel. NB!, hvis alle sporene på en station ender i sporstopper, f.eks. en endestation, så skal mærket ikke opstilles. Da mærket skal opstilles der hvor sporet éntydigt begynder, skal det normalt stå ved et frispormærke. Når man har fundet ud af hvor langt der så er fra mærket til f.eks. sporstopperen, kan man lave påskriften på signalet. Er der f.eks. på et 0-anlæg 1,8 m, ganger man det med 45. Dette giver 81 m, hvilket vi roligt, for at få afstandene til at se mere "rigtige" ud, jvf. fornævnte om afstande, kan gange med 10. Herved får vi 810 m, der påmales skiltet: 8 med "stort" og 10 med "småt". På et H0-anlæg med et spor på 1,3 m fås, når man ganger med 87 og 10 1130 m d.v.s. 11 med "stort" og 30 med "småt".

Nok for denne gang, her er jo nok at starte med; alene af afstandsmærker skal der laves mange, selvtil små anlæg. Næste gang følger resten af de faste mærker.

Ole Faurhøj.

JERNBANE BØGER

W. Bay: DANSKE STATS BANERS DAMPLOKOMOTIVER
Herluf Andersens forlag, 1968.

Pris: ca. kr. 150,-.

Med forventning imødeså man udgivelsen af Bays bog om Danske Statsbaners lokomotiver - og endelig efter megen tids venten står man med bogen i hånden.

Hvis man ikke sætter særlig pris på et nydeligt bind og ditto fortryk og eventuelt glittet papir, kan jeg anbefale al-

le, der endnu betænker sig på at anskaffe værket på grund af den høje pris, i stedet at anskaffe sig ODIN og ROESKILDE, udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening, og som vel nok uden alt for megen renderi kan findes antikvarisk, samt Steffensens, Gregersens og Wieneckes historiske oversigt over Danske Statsbaners Lokomotiver med tillæg, så er man helt dækket ind.

Man kommer så måske til at undvære fotografierne af de sidste typer lokomotiver, hvilket man nu ikke skal være ked af bortset fra et par enkelte perler, der står skarpt uden retouchering og viser det de skal. En del af de øvrige kan man sikkert selv endnu nå at tage på diverse jernbaneklubbers udflugter på privatbaner!

J. Groth.

Endelig kom så BOGEN, som man i så stor spænding har ventet på.

Og hvor blev jeg dog skuffet! Så meget, at selv nu, ca. én måned efter det første møde, mærker jeg det sug af utilfredsstillet appetit, der løb gennem mig ved den første gennembladning. Jeg sætter stor pris på udstyr og tryk m.v., men den halve fornøjelse er nu billederne, og det er her man bliver skuffet dybt og inderligt.

Bogen er nydeligt opsat og trykt. Jeg er faldet over et par små unøjagtigheder i teksten, som vel er trykfejl, for de navne, der står bag bogen, borger for nøjagtigheden og sanddruheden. Der er også flere ting nævnt, der er nye for mig, og alt ialt kan jeg ikke finde andet at kritisere end fotografierne.

Men her er også nok at tage fat på! Det kan ikke være rigtigt, at en klichéanstalt i den grad kan forvanske kendsgerninger med "kunstnerisk ret". Der må være en lov, der forbyder ukyndige at ødelægge så værdifuldt arkivmateriale ved forvanskninger. Hvis det ikke var fordi jeg nu en gangersådan indstillet, at alt vedrørende danske jernbaner skal findes i min reol, var denne bog omgående gået retur. Ikke engang halv pris ville jeg have betalt.

Holtrup.

ADAMS HJØRNE

LOKOMOTIVKONSTRUKTION: TENDEREN

Dersom det lokomotiv vi bygger på, er af typen med løs tender, bør vi naturligvis have for øje, at der er tale om to selvstændige køretøjer, der hver for sig må vises den samme opmærksomhed i retning af at opnå de bedst mulige køreegenskaber og lighed med forbilledet. Denne bemærkning er en selvfølge, som nok får de fleste til at trække på smilebåndet, men da jeg af erfaring ved, at de fleste i begyndelsen, når maskinen er færdig, i deres iver efter at få den sat i drift på modelbanen, er tilbøjelige til at sjuske med tenderen, så tør jeg vel nok gøre opmærksom på, at begge køretøjer må være af samme standard. Som et lille kuriosum kan jeg iøvrigt fortælle, at jeg kunne nævne modelbyggere, der af den årsag foretrækker at bygge tenderen først.

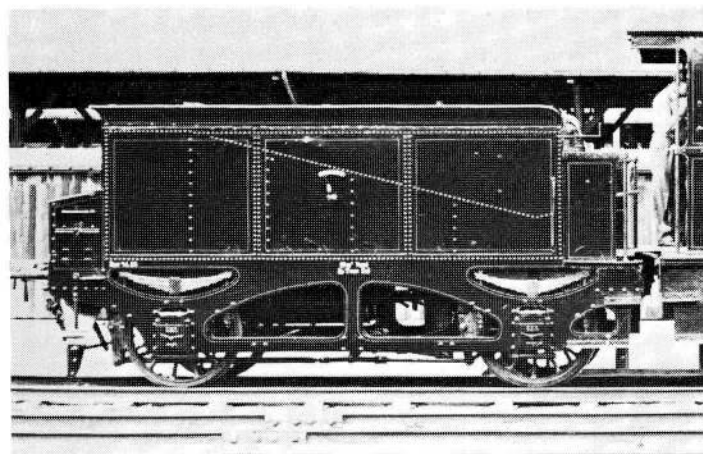
Med undtagelse af litra E, H, og T er tenderen en firkantet kasse af jern, der afhængig af længde og vægt, er forsynet med fra to til fire aksler ophængt i tenderens vanger. Det er denne art, der har været flest af, og i konstruktionen i model skulde den ikke volde mange vanskeligheder, men for en ordens skyld vil jeg nu alligevel bringe en omtale af bygningen af denne lokomotivets tro følgesvend.

Som sædvanlig deler vi arbejdet op i undervogn og vognkasse. Skillelinien tager vi i vognkassens bund, og lader denne høre sammen med undervognen. Herved opnår vi at undervognen, under skillelinien, kommer til at bestå af diverse vanger, ophængning af hjulsæt og de nødvendige stød- og trækapparater m.m., og foroven, skjult af vognkassen, elektriske agregater som strømvender og afbryderkontakter. Vognkassen er forsynet med indvendige flige,

således at denne kan sænkes ned til vognbunden og fastskrues fra undersiden.

Køreegenskaberne er betinget af om hjulsættene vil være i stand til at følge de stød og lunger, som er uundgåelige ved enhver sporlægning. 2-akslede tendere kan bygges op ved at lade det ene hjulsæts akselhalse være forankrede i vangerne, medens det andet i lighed med vore godsvogne monteres i en indvendig buk, der kan vippe over en tap i vognbunden; 4-akslede tendere ekvilibrerer på den måde, at hjulsættene parvis monteres på indvendige bogier, men naturligvis således at vangerne skjuler "snyderiet". 3-akslede tendere vil uden vanskeligheder kunne opbygges som en kombination af ovenstående, d.v.s. en bogie og et fast hjulsæt. Perfektionisten, der foretrækker ophængningen i rigtige fjedre har ikke behov for alle disse fiksfakserier. Her er vi jo nærmere forbilledets reelle virkemidler, så det behøver vi ikke at komme nærmere ind på, men det er jo selvsagt et større og mere indviklet arbejde.

Vangerne forsynes på ydersiden med attrapper, der illuderer akselkasser, vognfjedre, befæstelsesanordninger o.s.v. Altsammen forarbejdet af messingstumper, konservesblik og lignende, der kan loddes eller Araldit'les på plads. Tenderens bagste stød- og trækapparater adskiller sig ikke fra maskinens, men har vi der gjort os vældig umage for at gøre det så naturligt som muligt, så må vi også, som omtalt i indledningen, vise tenderen den samme omhu.



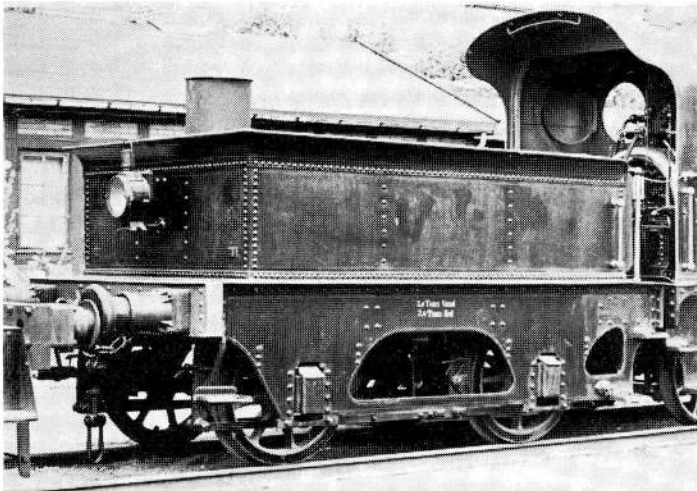
Tender litra FS 263 (foto:EVP)

På forbilledet er maskine og tender koblet sammen med et sindrigt system af kraftige trækstænger og fjedre, der afbøder stød og ryk, ikke blot på lige spor, men specielt gennem kurver og skifter. Vi kunne godt overføre dette til vore modeller, men det ser nu en gang ikke særlig godt ud når de to under kørslen ligesom giver indtryk af, at de ikke kan følges ad i takt med hinanden.

Dette lader vi derfor ligge og i stedet bestræber vi os på at få en solid og tæt sammenkobling af maskine og tender. Det mest enkle system består af en tap under førerhuset og en arm med et hul, der passer til tappen, ragende frem fra tenderen. Systemet virker aldeles glimrende, når bare der er sørget for at tap-

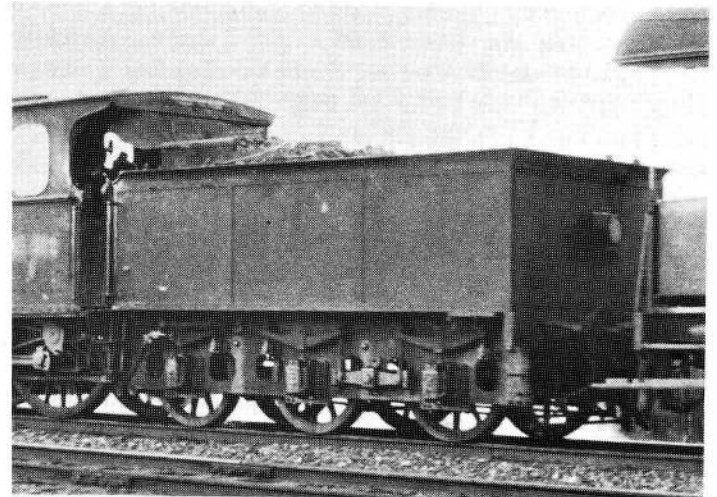
pen er tilstrækkelig lang og hullet i armen er udformet på en sådan måde, at der også er taget hensyn til udsving under kørsel gennem kurverne. Har man ønsker om en mere "teknisk" koblingsanordning, udformes armen som en svingarm, der kan dreje om sit ophængningspunkt under tenderen. Begge tappe forsynes med gevind og møtrik for at sikre mod utidig afkobling.

Vognkassen er ligesom vanger og bund forarbejdet af 1 mm messingplade. Overalt hvor det er muligt, udsaves emnerne parvis og under sammenlodningen må vi være absolut sikre på, at hjørnerne er i vinkel. Når den rå vognkasse - sider og dæk - er samlet, forsynes den med det før omtalte princip, der tillader samling af bund og kasse, og først nu går vi så i gang



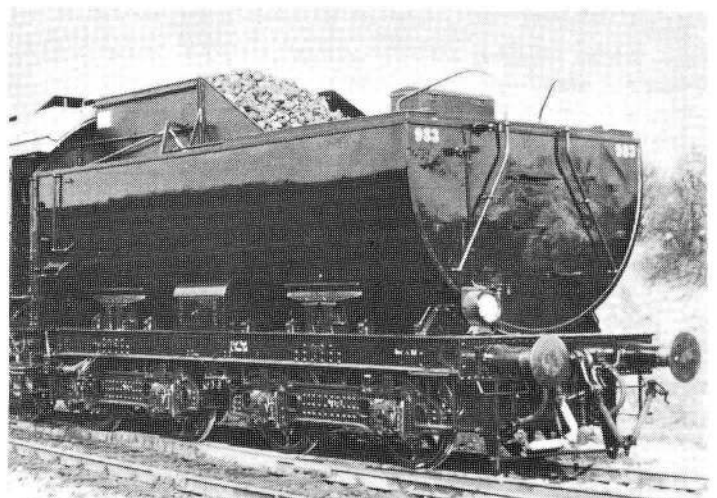
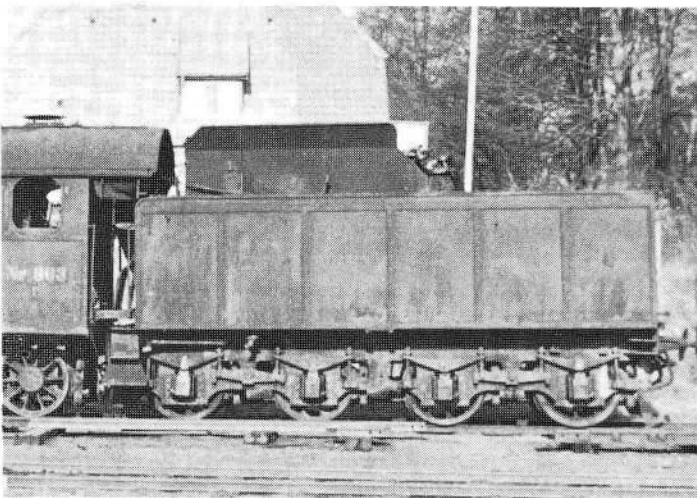
Tender litra H nr. 40

Tender litra P nr. 903



Tender litra K nr. 582

Tender litra E nr. 983



(foto:EVP)

med at detaillere den med de lister, forstærkninger og andet udstyr, somen tender nu en gang er forsynet med. Bemærk, at kullene ikke bare er begrænset af de sidefjæle, der på somme tendere rager op over dækket, men indvendig i tenderen hviler på en skrå slidsk, der falder ned mod forenden gennem hvis åbning de så skovles ud. Glem ikke skovlene, 2 stk.! Dersom tenderens indhold - de elektriske dele - tillader det, ser det helt fantastisk godt ud, om vi også får dette med, og det er da også kun når der køres hjemmefra, at kullene flyder ud over alle bredder. Omvendt kan en "opbygget" hul kulbeholdning tjene til at skjule det af tenderens indmad, vi ikke rigtig kunne få plads til på anden måde. Eksempelvis er min H-maskine konstrueret på omtalte facon. Elektromotoren er her anbragt i tenderen, og pudsig nok er det motorens kul, der måtte skjules i kulbeholdningen - høj over høj!

Jeg vil slutte af med et par småpluk. Det har altid ærgret mig, at færdigkøbte lokmodeller som regel havde tenderen slæbende meget for langt bag efter sig. Årsagen er naturligvis den, at der i de meget små kurveradier var behov for et større spillerum mellem de to dele. Vi kan selv i spor 0 - komme ud for de samme problemer, og Du gør derfor klogt i at prøvekøre modellen inden vognkassen bliver bygget færdig. Situationen kan for det meste reddes ved at tilspidse vognbunden en kende mere end tegningen foreskriver, men i alle tilfælde er en afprøvning nødvendig inden koblingsstangens længde fastlægges.

Engelske damplokomotiver kan som bekendt ikke sidde ned! - Hvorfor ikke??? It has a tender behind! - så lad os være enige om, at den under opbygningen kræver en del omhu.

BEMALINGEN AF DEN FÆRDIGE MODEL

Vi skulle nu være kommet så langt i vort modelbyggeri, at tiden er inde til at snakke lidt om malerarbejdet. Imidlertid er der ikke synderlig forskel på de malemidler og den teknik vi benytter os af, hvadenten det der skal males er en gods- eller personvogn, eller som det jeg har beskæftiget mig mest med i de forgang-

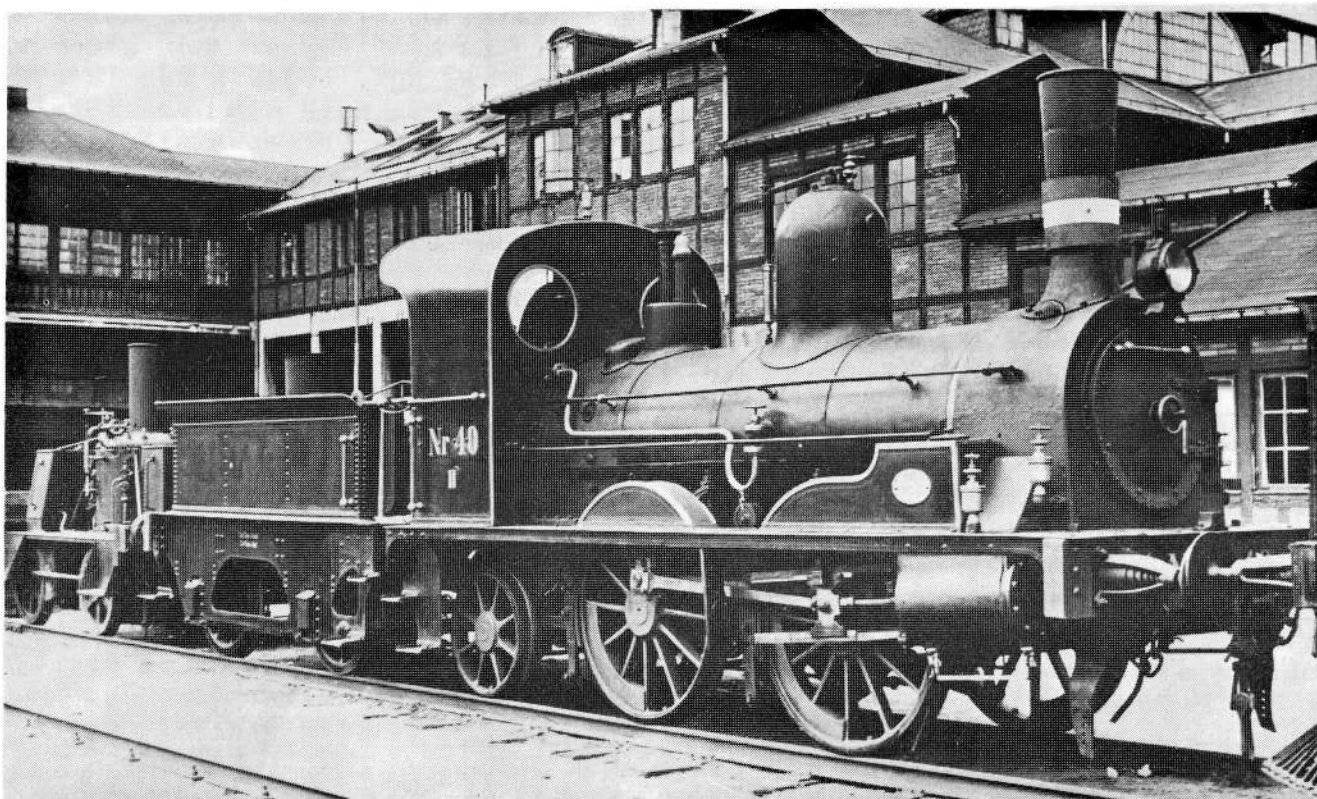
ne numre af SIGNALPOSTEN hører hjemme blandt trækraften. Af den grund vil jeg tage maling og arbejdets teknik under ét.

Indledningsvis må vi først tage stilling til, om modellen skal fremtræde som det må formodes at den så ud, da den kom frisk og frejdig fra værkstedet - eller om vi gennem bemalingen tilstræber et udseende, der giver beskueren det indtryk, at han her står over for et rullende materiel, der i længere tid har været udsat for det slid og den tæring, som daglig brug nu engang fører med sig. Betragter vi forbilledet er sidstnævnte det synsindtryk, der træder stærkest frem, om end det må bemærkes, at personvognsmaterialets udseende fortæller os, at rengøring og vedligeholdelse ikke er aldeles ukendte fænomener for banerne. Videre er der da også forskel på, om modelbanen benytter sig af moderne el- og dieseldrevne trækraftmidler eller om der på banen endnu er en flittig brug af diverse damplokomotiver.

I virkeligheden er der ingen grund til at stille dette op som noget større problem. På den modelbane som er i "daglig" drift, vil støv, tobaksrøg, mindre uheld og idelig berøring af fedtede fingre meget hurtigt give en naturlig patina, og



Dds nr. 3 i Assens - nymalet og klar til udkørsel til udstilling i parken. (foto:Adam)



DSB H nr. 40 på udstilling i 1959 - nymalet (foto:EVP)

vi kan derfor lige så godt med det samme bestemme os for det mindre velplejede udseende.

Første punkt på dagsordenen er en grundig afrensning af modellen for loddefedt og overflødig tin. Tinnet fjernes med fil, sandpapir og en skærpet skrue-trækker, der er indrettet til formålet. Fedt og andet snavs afvaskes ved at bade modellen i trikloræthylen eller renses med benzin.

OBS! "TRI" og BENZIN er FARLIGE STOFFER at omgås - bemærk etiketterne på flaskerne! OBS!

Ind imellem hiver vi den op af badet og skrubber den igennem med en halvstiv pensel, men tager os selvfølgelig i agt for ikke at beskadige de ædlere dele. Det er iøvrigt nu det skal vise sig, om vi var tilstrækkelig fremsynede den gang vi besluttede os til, hvor mange dele modellen skulle kunne skilles i ved senere lejligheder.

Overflader af træ, der har en tilbø-

jelighed til at rejse sig, når det første lag maling påføres, forbehandles med en tynd shellakopløsning. Selvfølgelig rejser træet sig netop nu, men det var også tilsigtet. Når shellakken er tør, slibes træværket ned med sandpapir nr. 00, og da overfladen nu er isoleret af det resterende lak-lag, har vi sikret os mod de kedelige ru overflader, der ellers ville være blevet resultatet.

Vi har brugt megen messing på vore modeller, og da dette materiale besidder sådanne egenskaber, at de gængse malings typer ikke hefter særlig godt på denne overflade, må vi nødvendigvis forbehandle det med en speciel grundfarve (primer) kaldet Zinkkromat-primer. Ganske vist bliver hefteevnen ikke så god som hvis underlaget f.eks. havde været jern, men det er i alle tilfælde bedre end før.

Den afsluttende bemaling (ét eller flere lag, afhængig af dækkeevnen) foretages med alkyd-oliefarve. Denne type maling besidder flere gode egenskaber: god dækkeevne, kort tørretid, nogenlunde holdbarhed og - hvad der især har interesse

for os - den antager i løbet af en måneds tid en så tilpas glansløs overflade, at den passer glimrende til det billede af banens materiel som jeg beskrev i indledningen.

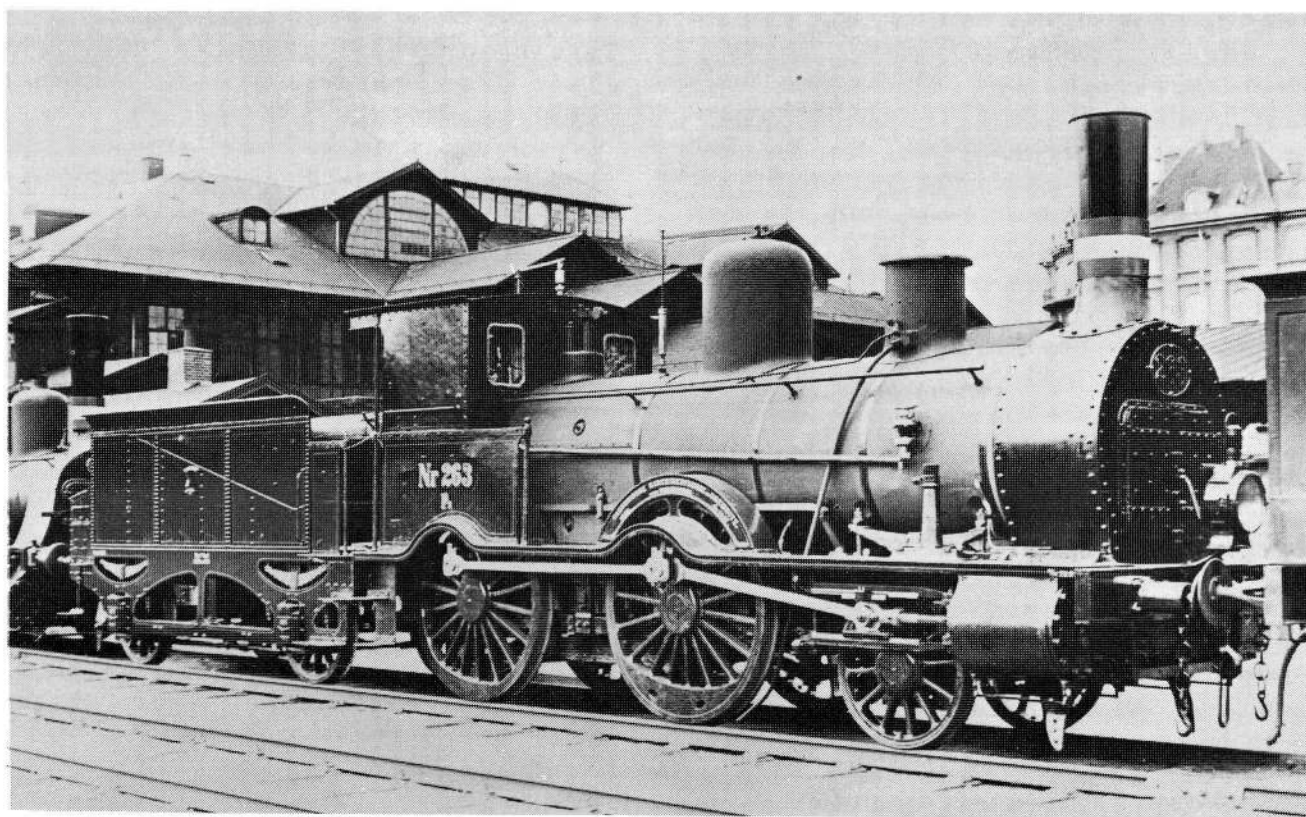
Lokomotiverne skal vel være matsorte. Modellok, der er malet skinnende blanke, forekommer mig ikke blot at virke forker-te af udseende, men også at det giver dem et direkte legetøjsagtigt præg.

Som malemiddel benyttes mat skoletav-lelak. Denne type maling er uhyre let at arbejde med, men desværre har den ikke den allerbedste holdbarhed. Det kan derfor anbefales at bruge den sorte alkyd-maling som mellemstrygningsfarve inden den matte overflade påføres. Det er muligt, at det matte udseende også virker en smule kunstigt på bygmesteren, men vent bare til smøreolie og daglig drift begynder at sæt-te sine spor på modellen, så får den nemlig lige netop prikken over I'et.

Vi kan vælge at påføre malingen enten med pensel - eller den kan sprøjtes på. Penslerne skal være bløde hårpensler og

størrelserne afhænger af de flader, der skal males. Malingen tyndes så meget op, at den trækkes på uden at efterlade mærker af penselstrøgene og for hver behandling må vi være helt sikre på, at det foregåen-de farvelag er helt gennemtørt. Anbringer vi modellen på et underlag, som f.eks. et stykke brædt, så kan emnet vendes og dre-jes uden at vi berører den våde maling.

Sprøjtelakering foretages med en så-kaldt fixativ-sprøjte. Den består af to rørstumper, der er hængslet sammen på en sådan måde, at de kan stilles i forhold til hinanden i en vinkel på 90°. Det læn-gste af rørene stikkes ned i malingen og det andet putter vi i munden. Når der så pustes med et jævnt kraftigt tryk, vil malingen som en tæt tåge blæse hen på det emne, som sprøjten er rettet mod. Forud-sætningerne for et pænt stykke arbejde - og at sprøjten vil virke i det hele taget - er den, at malingen tyndes op i forholdet: lige dele maling og cellulosefortyn-der. På dåsens brugsanvisning er ganske vist angivet terpentin som fortyndings-



DSB FS 263 på udstilling i 1959 - nymalet (foto:EVP)

middel, men det springer vi op og falder ned på; vi har brug for et fortyndingsmiddel, der fordamper så hurtigt, at malingen ikke løber ned ad siderne og danner de kedelige løbere eller "gardiner". Når der sprøjtes, retter vi i starten ikke strålen lige mod emnet, der skal males. Det første, der kommer ud, kan indeholde farve som endnu ikke er omdannet til tågeform og er derfor tilbøjelig til at danne klatter. Vi starter lidt ved siden af, og først når tågestrømmen er jævn, "vifter" vi malingen ud over modellen i en ikke for langsom bevægelse.

Der må hellere komme for lidt end der må komme for tykt et lag maling på. Har vi været uheldige og måske næsten druknet lokomotivet i maling - så er der kun ét at gøre: den må renses af så vi kan begynde forfra igen.

Afstanden mellem sprøjten og emnet skal være en ca. 30 cm., men vi gør selvfølgelig klogt i at øve os på et neutralt emne, inden der for alvor tages fat på maleriet.

Det siger vel sig selv, at malingen ikke altid lige let vil trænge ind bag de områder, der er dækket af rør, pumper, luftbeholdere o.lign. Det er derfor nødvendigt at "angribe" fra forskellige vinkler, men som allerede antydnet, må vi for at undgå løbere og gardiner sikre os at første farvelager tørret helt ind før det næste påføres.

Malingen opbevares i små flasker. På den måde er det let at ryste det sammen hvis pigmentet skulle være bundfældet, og vi kan lige stikke sprøjten eller penslen ned i flasken og male løs med det samme.

Naturtro kulører til godsvogne opnås ved at tilsætte sort tubefarve til de kulører, der på farvehandlerens farvekort er betegnet med navne som almue- eller oxydrødt. Personvognsfarven opnås ved at tilsætte mørk ultramarin til karmosinrødt (Tempo alkydoliefarve nr. 12 og DYPP nr. 665). Derved svinger kuløren fra det kirsebærrøde over i en bordeauxrød, der antager en dybere og dybere tone jo mere blå vi tilsætter den.

Pensler og sprøjte må renses omhyggeligt efter endt brug - og inden jeg glemmer det helt, så må jeg skynde mig at gøre opmærksom på, at hvis vi sprøjtemaler, så gør man klogest i at afskærme de

nærmeste omgivelser med avispapir o.lign. inden arbejdet påbegyndes.

Når man i det daglige benytter sig af pensel og maling er det for at beskytte og forskønne. Helt på samme måde forholder det sig jo ikke i ovennævnte sammenhæng. Beskyttelsen har vi ikke brug for, da de materialer, vi benytter os af, i sig selv har den fornødne modstandskraft over for daglig tæring. Forskønnelsen må sættes i gåseøjne, især for lokomotivernes vedkommende, hvor det tilstræbte snarere har karakter af en tilgrisning. Ikke alle er lige begejstrede for at svinge penslen, og det er i grunden en skam.

Malerarbejdet må udføres med stor omhu. Den model som "smeden" og "snedkeren" ikke slap så heldigt fra, kan reddes af en dygtig "maler", men det omvendte kan da så sandelig også være tilfældet.

ADAM

TEGNINGSARKIVET

Tegningsarkivet gentager her først den liste over nyheder i hovedtegninger, der var løst indlagt i 4. årgang nummer 5.

Dernæst følger de seneste nyheder i nedfotograferede tegninger til målestoksforhold 1:45, og iøvrigt er de opførte tegninger medtaget i det katalog over fotos og tegninger, der medfølger dette nummer af bladet til vore abonnenter idag.

Ekstra eksemplarer af kataloget kan erhverves mod indsendelse af kr. 2,50 i ubrugte frimærker (pr. eks.) til tegningsarkivaren.

Fra 1. marts 1969 er der sket et lederskifte i tegningsarkivet, idet den nye tegningsarkivar fra denne dato, hvilket venligst bedes noteret, er:

Jesper Reinfeldt,¹⁰
Ved Bellahøj 24 B,
2700 Brønshøj. (tlf. (01)60.16.73.)

Alle henvendelser vedr. tegningsarkivet bedes fremtidig rettet til Jesper Reinfeldt.

med venlig hilsen
og tak til alle arkivets kunder
for samarbejdet i de forløbne år.

Ulf Holtrup.

Hovedtegninger, pris pr. stk. kr. 7,00:

Måleforhold 1:10:

- A 1 01 T 041, DSB litra P, plan 1, side- og længdesnit,
- A 1 01 T 042, DSB litra P 901, plan 2, tværsnit, sidebillede,
- A 1 01 T 043, DSB litra P 901, tender,
- A 1 02 T 005, DSB litra G, plan 1, side- og længdesnit,
- A 1 02 T 006, DSB litra G, plan 2, tværsnit og sidebillede.

Måleforhold 1:25:

- A 1 09 T 003, DSB, elektrisk motorvogn, litra MM 7601-,
- A 1 13 T 043, DSB litra BHS 27820-29, styrevogn,
- A 1 13 T 044, DSB litra FS 7101-38, styrevogn, elektrisk tog.

Måleforhold 1:20:

- A 1 18 T 007, DSB litra EH 1875 (1916), rejsegodsvogn.

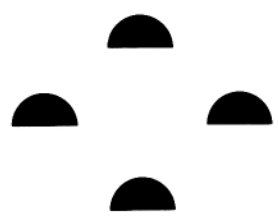
Måleforhold 1:5:

- A 1 19 T 007, 2-akslet boggie, MINDEN-DEUTZ.

Nyheder, nedfotograferede tegninger i måleforhold 1:45. Pris pr. stk. kr. 4,00.

- A 3 01 T 084, SNNB nr. 8, sidebillede, længdesnit,
- A 3 01 T 085, SNNB nr. 8, tværsnit,
- A 3 04 T 006, HVJ M 23, 0-C-0 250 HK die-selelektrisk motorlok.
- A 3 14 T 026, SNNB BC 21-22, 2-akslet, midtgang, II-III kl.
- A 3 14 T 027, SNNB CC 51-52, 2-akslet, midtgang, III kl.
- A 3 16 T 009, SNNB FB 61-63, 2-akslet, post- og rejsegodsvogn.

Rabatsatser, indbetaling og bestilling, se venligst vejledningen i kataloget. NB. Husk at anføre fuldstændige bestillingsnumre på venstre talon af girokortet.



50 ÅR GAMLE NYHEDER...

MARTS 1919.

Fuld belysning i persontogene genindføres efter at landets forsyning af olie nu er næsten normal (8.).

En rejsende springer af toget mellem Vedbæk og Skodsborg fordi han er uden billet, hvilket er blevet opdaget under billettering. Han slipper godt fra faldet og forsvinder (15.).

(Det kan være at man nu oftere vil høre noget lignende efter at S-banen har indført de nye regler!).

En skibsstavn under transport i et godstog fra Frihavnen forskyder sig undervejs og tårner mod og ødelægger bærepillerne til viadukten, der fører Frederikssundsbanen over sporene ved Valby. Viadukten kan ikke benyttes i 8 dage, og Frederikssundtogene må føres over Østerport-Frederiksberg i denne periode (19.).

Forslaget om den nye Århus personbanegård er færdigt fra Rigsdagen.

APRIL 1919

Varde-Grindsted Jernbane åbnes den 12. april og dagen efter indledes den normale trafik med 3 tog i hver retning daglig. Budgettet var stærkt overskredet, og banen kom til at koste 1,8 mill. kroner mere end de anslåede 1,4 mill. Anlægget påbegyndtes i foråret 1916, strækningen var på 44 km og man anskaffede af rullende materiel 4 brugte lokomotiver - tidligere DSB litra BS nr. 285-88 og 18 vogne, hvoraf de 12 var godsvogne.

Samme dag beordres alle Statsbanernes trafikuddannede medhjælpere og assistenter, der er indkaldt til militærtjeneste, hjemsendte på grund af personalemangel, og 2 dage senere er det forår: opvarmningen af dagtogene ophører!

Et persontog løber af sporet ved Borås på grund af et dæmningsskred. Lokomotivet med tilhørende fører går til bunds i Her-nasøen.

