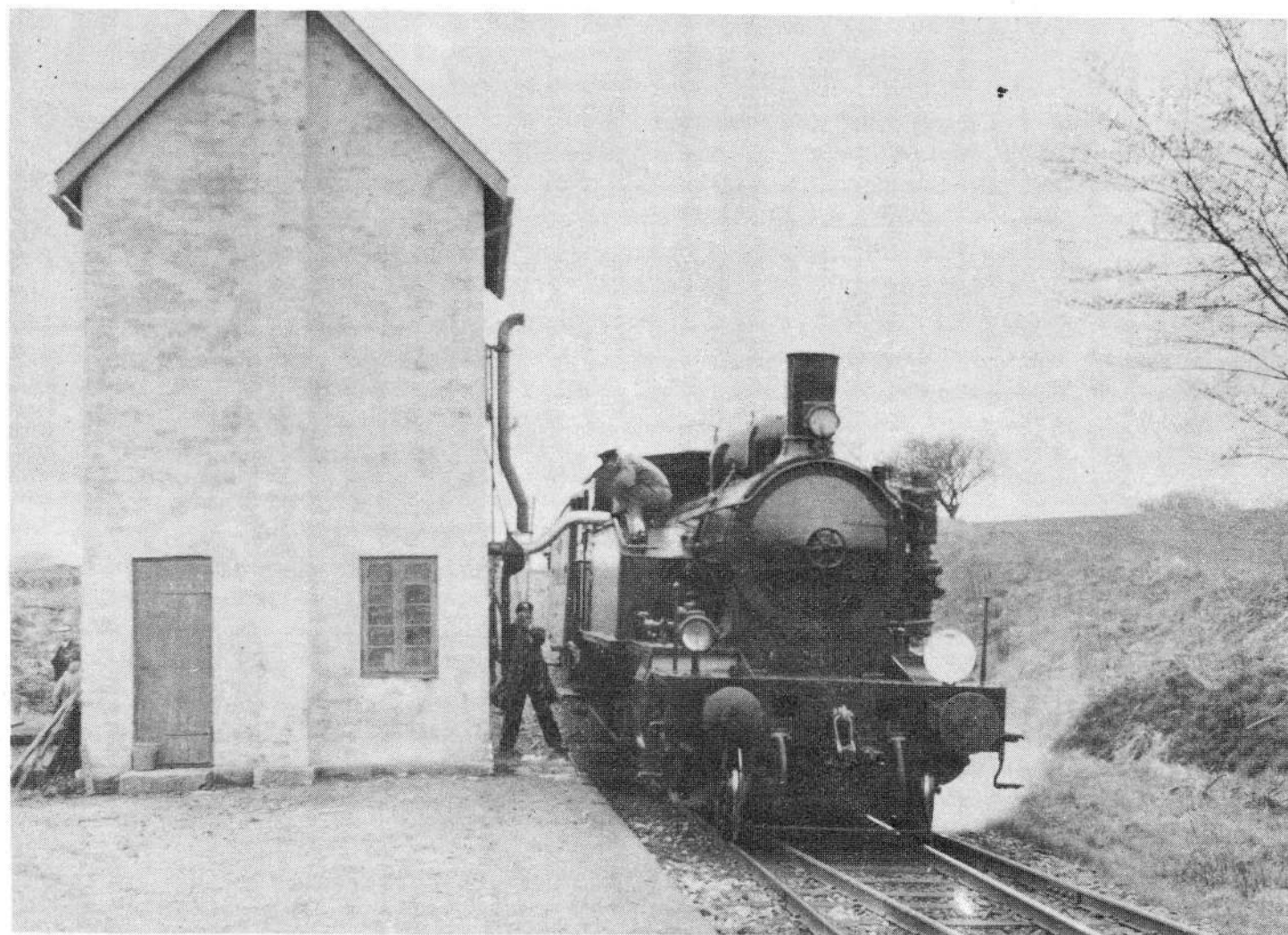
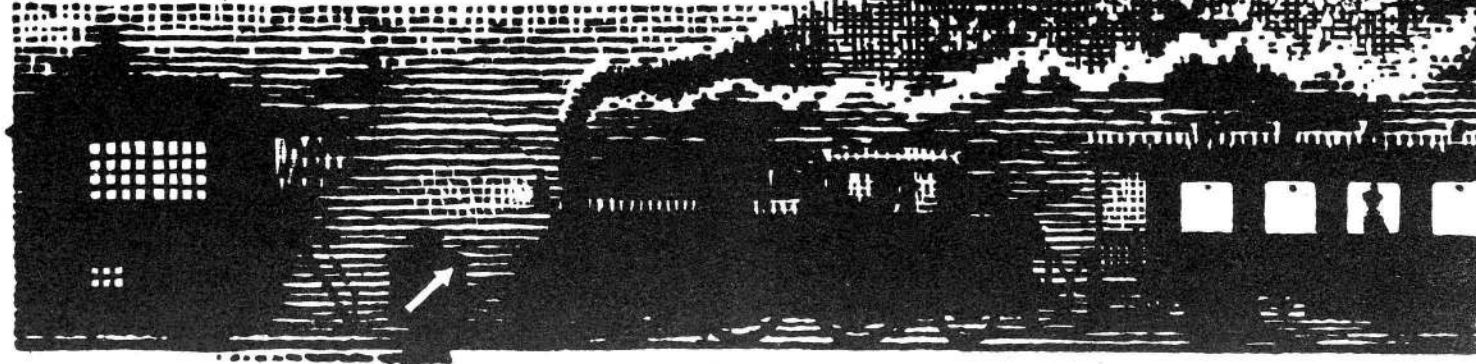


SIGNALPOSTEN



5. årg.

AUGUST 1969

nr. 4

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Dette nummer er blevet til i en af de varmeste somre, jeg mindes. Jeg håber ikke, det har betydet noget for bladets indhold, der - trods det at der er 8 sider mere end vi egentlig har "råd" til - har måttet undvære artikler i serierne Nedlagte Baner og Den Gamle Post. Det indeholder den længste indholdsfortegnelse, vi hidtil har kunnet bringe, d.v.s. mange mindre artikler m.m. Vi hører meget gerne fra vore læsere med ris og ros; det vil være os en stor hjælp i vor tilrettelæggelse af stoffet.

Husk bidrag til sporplankonkurrencen sidste frist er 15. september.

● Som det fremgår af indholdet er vi sprunget ud på det dybe vand og har indbudt til modelbyggerkonkurrence.

Ganske vist kom der ikke så mange svar som vi kunne have ønsket på vor opfordring i forrige nummer, men da de alle var positive, og da vi har hørt om velvillig indstilling fra flere medlemmer rundt om i klubberne, besluttede vi at udskrive konkurrencen. De fleste modelbyggere har det vel iøvrigt sådan, at de ikke i så lang tid som 1 år i forvejen ved, hvad de vil lave og yderligere er det jo hobbyarbejde og det går bedst når lysten virkelig er til stede.

Konkurrencen er åben for alle, men da SIGNALPOSTEN trods alt ikke når ud til samtlige modelbyggere her i landet, vil det være af uvurderlig betydning at vore læsere gør en indsats for at aktivere de af deres modelbyggerkolleger, der ikke læser bladet, fortæller dem om konkurrencen og opfordrer dem til at deltage.

● Vi har anskaffet os et adresseringsudstyr og på kuverten kunne De se resultatet. Det betyder en væsentlig lettelse i "forsendelsesafdelingen" og er faktisk en meget billig løsning på problemet, idet adresserne kan udskrives på en almindelig skrivemaskine.

Skulle der være fejl eller mangler i den anførte adresse bedes De venligst sende en rettelse til redaktionen.

Opmærksomme læsere vil i forrige nummer i titelbladets nederste venstre spalte have bemærket en ændring i teksten om SIGNALPOSTENS udgivelse.

Efter gensidig og yderst venskabelig overenskomst mellem Jernbanehistorisk Selskab & Dansk Model-Jernbane klubs bestyrelse og SIGNALPOSTEN er bladet nu udskilt fra foreningen og skal stå helt på egne ben. Det er en naturlig konsekvens af sagens realiteter, idet SIGNALPOSTEN fra 4. årgang er "kørt" helt uafhængigt af foreningen og har haft selvstændig økonomi. Ordningen er truffet af praktiske grunde - på linie med JS/DMJKs afgivelse af 1:1 materialet - idet foreningen ikke, såfremt det skulle blive aktuelt, kan overtage ansvaret for udgivelsen af bladet og ikke ønsker at have ansvar for bladets økonomi. SIGNALPOSTEN overtager aktiver og passiver som de fremgår af regnskaberne.

Rent praktisk mærker vore abonnenter forhåbentlig ikke noget til ændringen og den betyder ingen ændring for redaktionskomiteen. Jeg har vist iøvrigt ikke fortalt, hvem der egentlig sidder i denne redaktionskomite, og da vi ikke ønsker at stikke noget under stolen, følger navnene her:

Poul Adamsen
Ole Buskgaard
Ole Faurhøj
Arne Gregersen
Jørgen Groth
Ulf Holtrup
Erik V. Pedersen
Jesper Reinfeldt

I fremtiden står denne redaktionskomite altså alene for udgivelsen af bladet med undertegnede som ansvarshavende redaktør. Arbejdet forbliver ulønnet, men udlæg refunderes selvfølgelig.

Iøvrigt omlægges regnskabet således, at det følger årgangen og dermed kalenderåret. Vi håber at formå Th. Kronholt til vedblivende at revidere vore regnskaber.

● På genhør i nr. 5, der forventes udsendt ca. 15. oktober d.å.

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

5. årgang nummer 4

AUGUST 1969

Indhold i dette nummer:

Nyt fra redaktionen.....	omsl.	2
Modelkonkurrence.....		90
Københavnske banegårde: II 2. banegård.....		92
Tegningsarkivet.....		98
Fotoarkivet.....		98
Katalog over "0"-dele.....		99
ADAMs hjørne: Opbygning af en modeljernbane.....		100
Faste mærker og standsignaler.....		103
Tegning: Sporplan for DMJUs udstillingsanlæg.....		105/108
Midtsidefoto: R 959 + E 976, tog 2035, mellem Odense og Holmstrup, 31/1 1969 (Foto: Kaj Juul-Pedersen)		106/107
Beskrivelse af udstillingsanlæg.....		110
Norsk Privatbane-historisk Selskab.....		111
Damplokomotivet: Teknisk betegnelse.....		112
Jernbanemuseet.....		117
Dampsærtog på OHJ.....		118
"Coming events".....		120
Jernbanebøger.....		120
Klubnyt.....		122
Billedgalleri.....		124
DMJU-information.....		bagside

Forsidebilledet: Udflugtstog 511 med OHJ 38 tager vand i
Kelstrup, 4/5 1969 (Foto: Jesper Reinfeldt)

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

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 &
EKSPEDITION:

Ulf Holtrup,
Dalbyvej 12,
2700 Brønshøj.
Tlf. (01) 71.79.03

ANNONCER:

P. Adamsen,
Gentoftegade 52,
2820 Gentofte.
Tlf. Gentofte 1060

TRYK:

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

EFTERTRYK TILLADT MOD TYDELIG KILDEANGIVELSE.

MODELKONKURRENCE

SIGNALPOSTEN udskriver hermed - i tilknytning til MOROP-kongres 1970 - en konkurrence for jernbanemodelbygning, for modeller efter dansk forbillede.

Konkurrencen udskrives i 3 afdelinger:

- Afdeling 1: Trækkraft
 Afdeling 2: Rullende materiel
 Afdeling 3: Bygninger, spor og tilbehør

Inden for alle 3 afdelinger er valg af måleforhold frit. Modeller i fra 1:10 (eller større) og til 1:160 (eller mindre) deltager på lige fod i konkurrencen i hver afdeling, men bedømmelsen bliver dog formentlig strengere jo større måleforholdet for modellen er.

Valg af emne er ligeledes frit. Dog er det en betingelse, at forbilledet er dansk. Det er f.eks. ingen betingelse, at modeller af trækkraft er forsynet med motor, men en sådan kræver jo til gengæld noget mere med hensyn til detaillerne (på et damplok under kedlen og i førerhuset). Modeller med motor vil blive bedømt også med hensyn til trækkeevne og støjniveau. I afdeling 3 glæder vi os ikke mindst til at se sjældent forekommende ting på modelanlæg, f.eks. en vognvægt, et lystårn, en læssekran o.s.v. Det er ofte de helt små ting, der pynter, og det kan være en lige så krævende opgave at lave et armsignal som en stor stationsbygning.

Konkurrencen er åben for deltagelse for enhver - de eneste undtagelser er dommerkomiteens medlemmer og SIGNALPOSTENS redaktør.

Det var oprindeligt tanken, at modellerne udelukkende skulle være bygget med deltagelse i denne konkurrence for øje, men den er dog forladt og vi sætter kun den begrænsning, at modeller, der indsendes i konkurrencen, ikke må være "præmie"-modeller fra andre konkurrencer.

DOMMERKOMITE

Til hvervet som dommer i konkurrencen har SIGNALPOSTEN opfordret følgende til at deltage og de har - til vor store glæ-

de - indvilget i at påtage sig jobbet:

- Direktør K.O.B.Jørgensen, Danmarks tekniske museum.
 Ingeniør Ole Gramstrup Søndergaard, Danske statsbaner.
 Farvehandler P. Adamsen, formand for JS/DMJK.

BEDØMMELSE

Bedømmelsesreglerne er ikke helt endeligt udarbejdede, men bedømmelsen vil i hovedtræk gå ud på en vurdering af:

1. Emnets svarhedsgrad: Der gives point fra 1-10 således, at en efter dommerkomiteens skøn meget enkel model får 1 point, og en meget kompliceret får 10 point.
2. Håndværksmæssig udførelse: Her gives point fra 1-20 og som hovedregel vil modellen ved bedømmelsens start have sine 20 point hjemme. Under bedømmelsen, hvor modellen "dissekeres" grundigt, vil alle fejl så trække fra. Tilbageværende klat-ter af loddetin (også på "skjulte" steder) trækker fra, skøvheder i vinduer og døre, "klodset" samling, filemærker o.s.v. giver minusser.
3. Detaljerigdom: Pointskala 1-10. Bedømmelsen sker under hensyntagen til måleforholdet. På en model i 1:10 må der ikke mangle noget, men i 1:87 må man gå noget lempeligere til værks.
4. Bemaling og påskrifter: Pointskala 1-10. Den rigtige farvenuance er en meget vigtig ting, ligeledes farvens overfladebeskaffenhed. "Løbere" må ikke findes. Påskrifterne kan være mere eller mindre komplette og være anbragt mere eller mindre korrekt.
5. Køreegenskaber: Pointskala 1-5. Kan normalt kun bedømmes i afdeling 1 og 2, men arbejdende modeller i afdeling 3 vil også blive prøvekørt. Sikker kørsel i sporet (køretøjet er affjedret eller ekvilibreret) og stort og jævnt afløb (gode lejer) giver topkarakter. Trækrafts trækkeevne og start og stop bedømmes. Motorens støjniveau tages der også hensyn til.
6. Helhedsindtryk: Pointskala 1-5. Der

gives karakter efter det helhedsindtryk modellen giver, når den er anbragt i sine naturlige omgivelser (f.eks. for en vogn, når den er opstillet i en togstamme).

7. Påskønnelsesværdige enkeltheder: 1 p. pr. stk. Dommerne belønner her de detaljer, som de hver for sig mener fortjener et ekstra plus. Der er ingen begrænsning i antal point. (Skulle redaktøren være dommer, ville for en vogn: rigtigt virkende skruekobling, kuglelejer i akselkasser, selvfremslåede egerhjul, nøjagtig indmad o.s.v. give ekstra point).

De opnåede point sammentælles, og den model, der opnår det største antal i hver afdeling vinder 1. præmien. Har to modeller i samme afdeling lige mange point vinder den, der er placeret i en klasse med større sværhedsgrad. Står de to helt lige, deler de placeringen.

PRÆMIER

Der kan foreløbig opstilles en præmieliste som følger:

Afdeling 1: Trækraft

1. præmie kr. 200,- kontant
(udsat af SIGNALPOSTEN)
2. præmie kr. 125,- i gavekort
(til- og udsat af Nyboder Hobby)
3. præmie 1 eks. af Damplokomotivet og dets betjening med planer (3. udg.).

Afdeling 2: Rullende materiel

1. præmie kr. 150,- kontant
(udsat af SIGNALPOSTEN)
2. præmie kr. 50,- i gavekort
(til - og udsat af Nyboder Hobby)
3. præmie Scandias jubilæumsbog

Afdeling 3: Bygninger, spor og tilbehør

1. præmie kr. 100,- kontant
(udsat af SIGNALPOSTEN)
2. præmie kr. 25,- i gavekort
(til - og udsat af Nyboder Hobby)
3. præmie W.Bay: Danske privatbaners damplokomotiver.

Derudover har både DMJU og JS/DMJK talt noget om en ærespræmie.

INDSENDELSE

Indsendelsesterminen fastsættes til

15. - 30. juni 1970,

og konkurrencemodellerne indsendes til:

SIGNALPOSTEN
v/Ulf Holtrup
Dalbyvej 12
2700 Brønshøj.

Det vil være en god ide at lade forsendelsen ske anbefalet og det henstilles meget, at modellen er godt og sikkert emballeret og i en emballage, der kan anvendes ved den senere returnering af modellen.

Hver model skal forsynes med et selvvalgt mærke, der også skal sættes udenpå den lukkede navnekonvolut, der vedlægges forsendelsen. Af hensyn til sikker returnering må der anføres nøjagtig afsenderadresse; denne vil kun være kendt af redaktøren.

Det ses gerne, at der medsendes en kort redegørelse for modellens bygning: Hvor ideen er kommet fra, hvilken tegning der ligger til grund, hvad er anvendt af færdigkøbte dele, byggebeskrivelse med angivelse af evt. særlige "fiduser", anvendte farver o.s.v., ligesom man - såfremt modellen kunne tænkes solgt til interesserede - må anføre salgspris.

For modeller med motor- og/eller lysinstallation må tilladelig spænding og strømart være opgivet på navnekonvolutten.

Indsendelse af model(ler) til deltagelse i konkurrencen tilkendegiver, at indsenderen er gået ind på:

at dommerkomiteens afgørelse er inappellabel

at modellen - mod behørig forsikring - må udlånes til (og evt. anvendes på) DMJUs udstillingsanlæg på Danmarks tekniske museum eller eventuelle andre udstillinger, foranstaltet af DMJU i perioden ca. 1/7-31/8 1970.

at SIGNALPOSTEN får copyright på fotos og beskrivelser af modellerne.

Bedømmelsen vil ske først i juli måned 1970 og resultatet offentliggøres i SIGNALPOSTEN, 6. årgang nummer 4, der påregnes udsendt ca. 1/8 1970.

SIGNALPOSTEN

Københavnske Banegårde

II KØBENHAVNS 2. BANEGÅRD

Det var ikke uden store fødselsvanskeligheder at den 2. københavnske banegård blev til. Man kunne ikke blive enige om dens placering; der var kun énighed om at det var tvingende nødvendigt at få en ny banegård. Københavns kommune modsatte sig på det bestemteste et baneanlæg gennem Nørrebro og Vesterbro og i en periode var man af den anskuelse, at det ikke var muligt at forene Nord- og Vestbanegårdene. Men for at gøre en lang snak kort vil jeg undlade at komme ind på de planer, der var fremme; planer, der hver især havde sine ivrige forkæmpere. Det lykkedes en kommission at finde frem til et antageligt projekt, der forøvrigt havde været drøftet tidligere. Man ville føre Vestbanen ind til byen nord om Frederiksberg for at lade den løbe sammen med Nordbanen og så føre begge linier ind over en dæmning mellem Peblingesøen og Sct. Jørgens sø til en station nord for Vesterbrogade.

Niveauoverskæringen ved Vesterbrogade var derved undgået, men at man senere fik et frygteligt besvær med de talrige overskæringer, der fremkom efterhånden som København og Frederiksberg voksede, var man dengang ikke i stand til at forudse. På en generalforsamling i jernbanelandskabet blev ovennævnte plan så vedtaget den 19. februar 1863.

Banegårdsterrænet blev erhvervet dels ved køb af staten og kommunen, men også ved ekspropriation af privat ejendom. At priserne er steget lidt på jord i dette område siden hen ses af, at Københavns kommune dengang fik 130.000 kr. for 175.000 kvadratalen d.v.s. ca. 2,49 kr/m² men kommunen var klog: den fik indføjet i salgsbetingelserne, at hvis banen ophørte med at anvende arealet, havde Københavns kommune ret til at købe jorden tilbage til samme pris som man oprindeligt havde solgt til. Dette punkt var banen uden videre gået ind på, fordi man var af den faste overbevisning, at det ovenfor skitserede forslag var en løsning for en længere

fremtid - men det varede nu ikke mange år før man blev klogere.

Der blev straks taget fat på arbejdet og 21 måneder senere - den 14/10 1864 - var den nye banegård en realitet. Selve banegårdsterrænet blev på 21 td. land. Den nye hovedbygning fik sin plads omtrent hvor nu Axeltorv ligger og den blev udført efter tegning af arkitekt J.D. Herholdt. Den bestod af to parallelle fløje med afgangsstation i den østlige - nærmest byen - og ankomststation i den vestlige. Mellem disse fandtes den store tog- og perronhal, dækkende over 4 spor. Hallens højde var 17 m, bredden 26 m og den dækkede et areal på 2800 m². Hallen var dengang det hidtil bredeste rum her i landet, der var overdækket i et spand.

Facaden var ret enkel i sin udsmykning, men var dog prydet med Københavns, Korsørs og Helsingørs byvåben. Når man kom ind i selve bygningen befandt man sig først i en vestibule, hvor der til begge sider var billetkontorer, medens der foran var en skranke, hvor rejsegodsekspeditionen fandt sted. I nordenden af bygningen var 3. klasses ventesal og her lå også stationskontorerne og det store telegrafkontor. I den søndre ende af stationen havde man ventesale for 1. og 2. klasse. På væggen sidstnævnte sted befandt sig et Danmarkskort af store dimensioner, hvor alle strækninger og stationsnavne var vist. I samme ende af bygningen lå også restaurationen.

Hermed er vi færdige med afgangssiden og kan kort vende os til ankomstsiden, der var betydelig enklere i sin udformning, og hvis opgave det var hurtigst muligt at få de rejsende ud af stationen og ud på den store plads, hvor hestedroskerne holdt i lange rækker og ventede på kunder. Men der var dog en enkelt lokalitet på denne side, der havde stor betydning dengang, nemlig den kongelige ventesal. Det var jo samtidig med at Christian IX blev konge, at den 2. banegård startede sin tilværelse, og det var mange festlige modtagelser af fyrstelige perso-

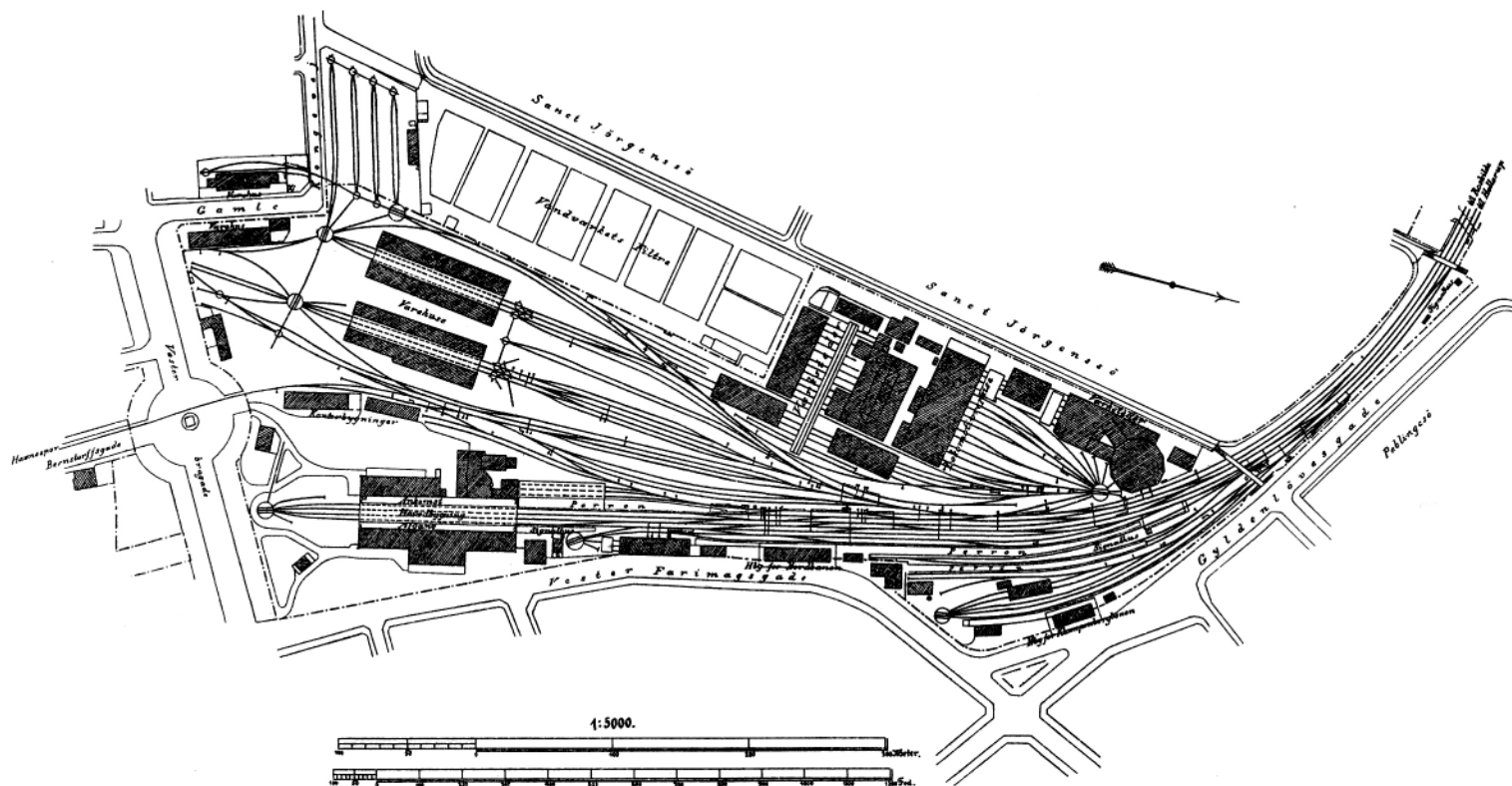
ner, den blev vidne til i disse år. Sådanne modtagelser krævede betydelig flere medvirkende dengang end nu, og det har sikkert også været betydeligt mere farverigt end vi nu er vant til; i hvert fald blev 1. klasses ventesal inddraget til fordel for hoffet - og så var andre dødelige forment adgang.

Den i forrige artikel nævnte Klampenborgstation blev bevaret, men anvendtes nu kun om sommeren til afvikling af trafikken til Klampenborg, medens den i vintertiden var lukket, d.v.s. nogen nytte gjorde den dog alligevel på denne tid af året, idet banen brugte stationen som bolig for ugifte assistenter.

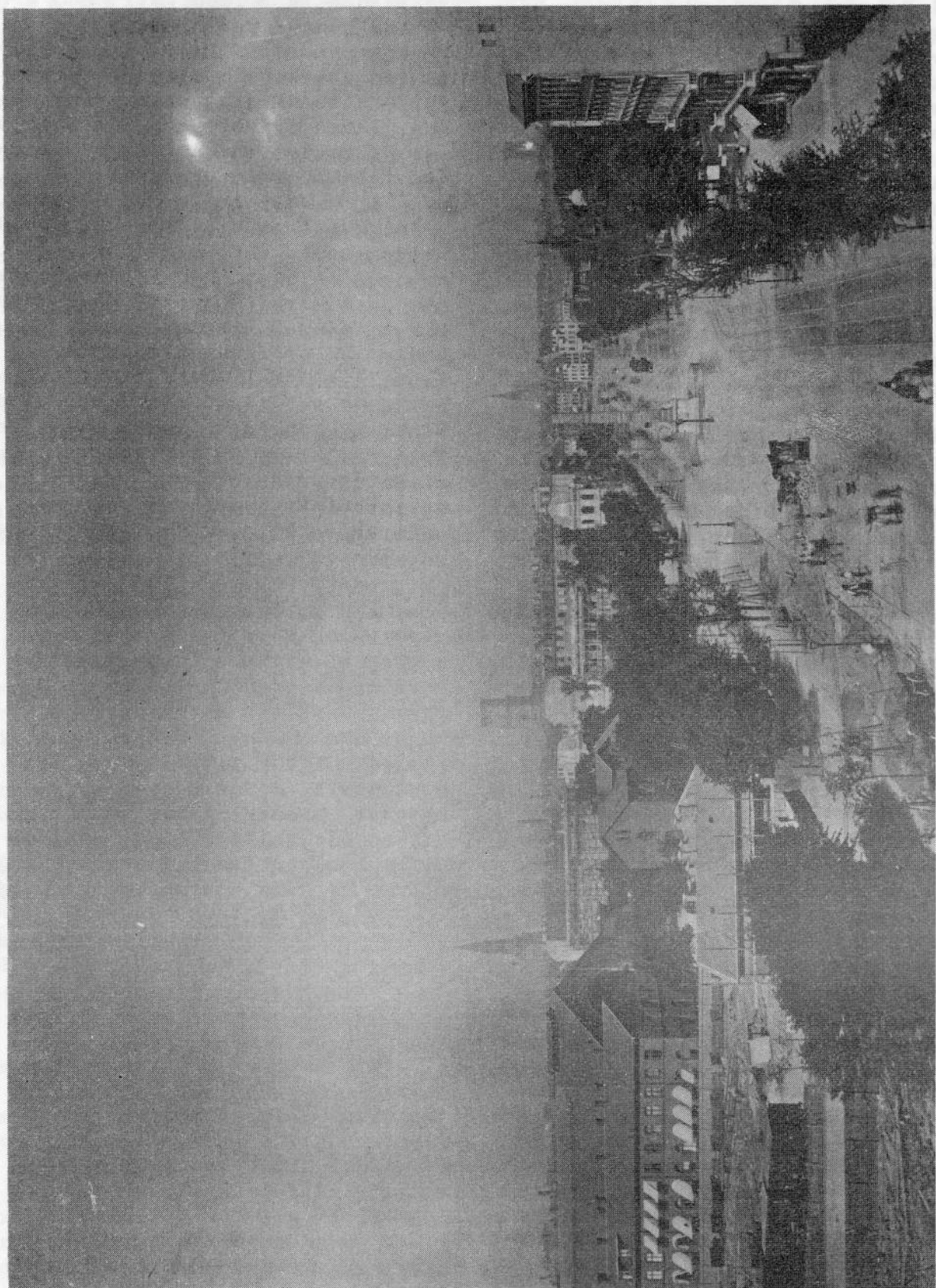
Det vil her gå for vidt at komme nærmere ind på de forskellige andre lokaliteter på banegården, men lad mig kort nævne lidt om de andre anvendelser af terrænet. På østsiden - mellem hovedstationen og Klampenborgstationen - lå en remise for vogne, gemt bag en mur, der gik mellem de nævnte stationer, og som lavede

lidt op i gadebilledet med sine mange mere eller mindre farvestrålende plakater. På vestsiden lå - med gavl mod Vesterbro - en rød kontorbygning lige op til pladsen på ankomstsiden. Lidt senere blev der også ved droskeholdepladsen opført en bolig for stationsforstanderen samt et toldpakhus. Langs Svineryggen lå lokomotivremisen og banens værksteder og længst ude lå den tolvkantede vognremise.

I 1880 åbnedes havnebanen. Det var på et meget sent tidspunkt, men der havde været mange genvordigheder med placering af sporene af hensyn til byplanlægningen, men også kørslen over Vesterbrogade havde givet store betænkeligheder; man havde endda en overgang planer om at lave en tunnel, så trafikken på Vesterbrogade ikke blev generet. Havnesporet udgik nær kontorbygningen og gik tæt vest forbi Frihedsstøtten og fortsatte i højre side af Bernstorffsgade og videre ud til Frederiksholms Kanal med diverse sidespor undervejs, bl.a. til forskellige oplags-



Plan af Banegaardsterrænet



pladser, som banen ejede over mod Reventlowsgade. Det er vel værd at nævne, at samme havnebane også havde spor helt til Nyhavn.

Man havde været meget betænkelig ved brandfaren fra lokomotiverne og man havde oprindeligt bestemt at trækraften skulle leveres af heste. Dette blev dog aldrig til noget, man anvendte lokomotiver fra starten, men kommunen forlangte, at man af hensyn til røgplagen ikke benyttede kul men derimod koks til brændsel.

I starten var banegården en stor forbedring i forhold til den første banegård, men da banenettet i de følgende år bredte sig videre ud over Sjælland, bevirkede det en stadig forøget trafik til København. Først kom Sydbanen til Masned-sund i 1870, så Nordvestbanen til Kalundborg i 1874 og endelig blev Frederiksbandsbanen via Frederiksberg knyttet til København (1879). Faktisk var nu København endestation for seks sammenløbende baner, der i det store og hele udgik fra og sluttede i København. Hertil kom også havnebanen, som hurtigt fik stor trafik. At toggangen steg betydeligt viser også, at man i samme periode fik dobbeltspor til Roskilde og Klampenborg, nemlig i 1874 og 1879. Med trafikens betydelige stigning viste banegårdens fejl og mangler sig. En af de største anker var, at den var for kort; hertil kom de meget dårlige indkørselsforhold i en skarp kurve samt den stadig vanskeligere rangering.

Noget måtte der gøres for at forbedre forholdene, og derfor nedsatte man en kommission! Dens opgave var at pege på løsninger, der kunne forbedre de kaotiske forhold, og det skulle være ret omgående; men kommissionen fik også til opgave at arbejde med et fremtidigt projekt, der radikalt skulle løse Københavns jernbane-problemer. Sidstnævnte opgave skal jeg i en senere artikel vende tilbage til, men lad os nu i stedet se lidt nærmere på de øjeblikkelige løsninger.

For det første måtte man skaffe mere plads, og det fik man ved at købe grunde,

Billedet på forrige side:

Vesterbrogade med 2. banegård til venstre i billedet. Der er ikke noget Rådhusårn endnu!

der lå ud mod Gl. Kongevej, ved at mageskifte med kommunen samt ved at rykke lidt mod øst ved det nuværende område ved Farimagsgade. Dæmningen over Sct. Jørgens sø blev gjort bredere og ved det nuværende Vodroffsvej afkortede man en ejendom, så kurveforholdene blev bedre og samtidig måtte man skære af den berømte tolvkant - vognremisen, så den blev ellevekantet.

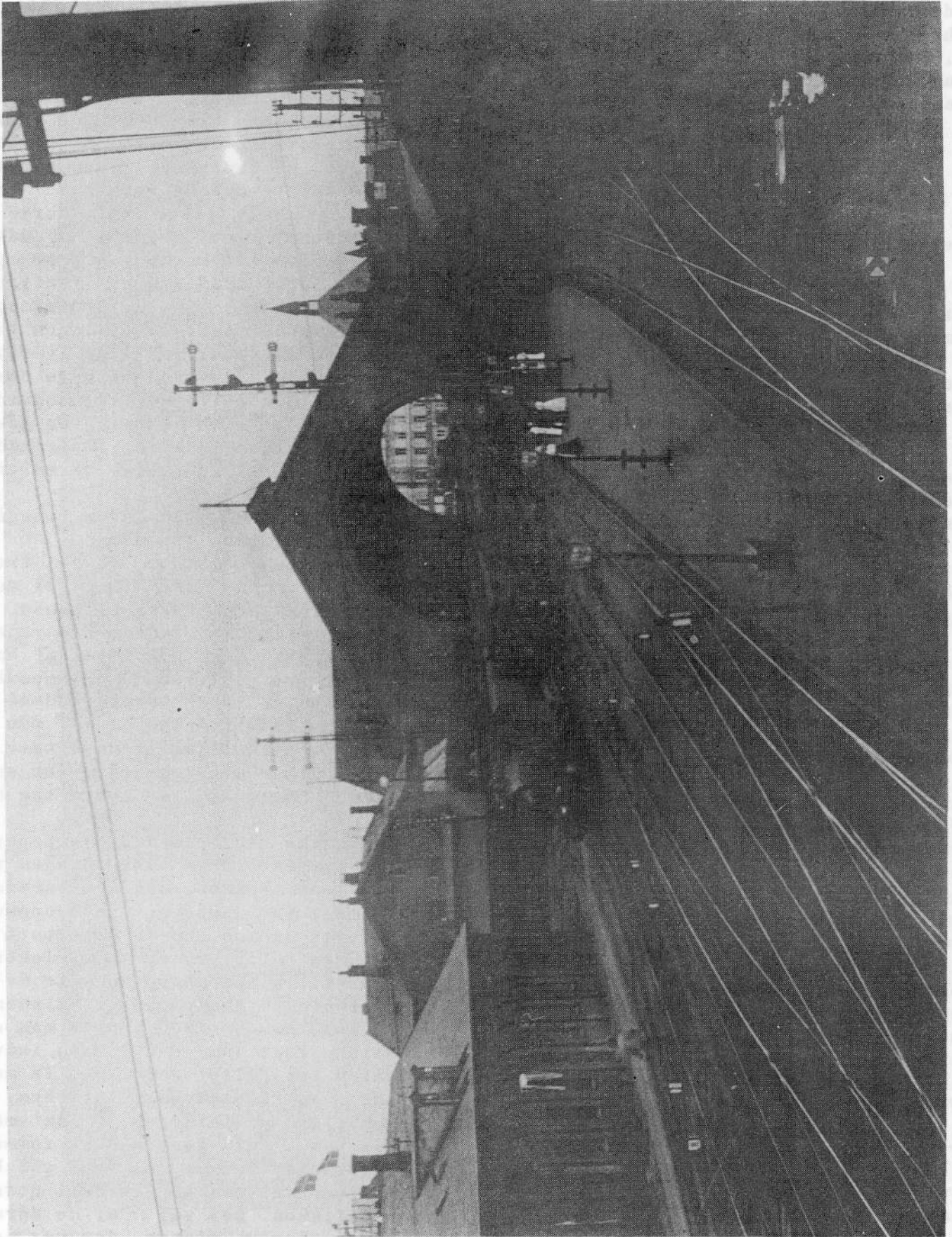
Klampenborgtogenes station (disse tog havde jo hele tiden haft deres egen afgangstation) blev omdannet og udvidet og blev station for Nordbanetogene og man opførte i 1886 den større station for Klampenborgtogene ved Gyldenløvesgade. Dette bevirkede, at hovedstationen fik en kærkommen aflastning af sine overfyldte perroner. På det indvundne terræn nær Gl. Kongevej fik man mulighed for en udvidelse af pakhusene til det dobbelte og jernbanens værksteder fik samtidig mulighed for en hårdt tiltrængt udvidelse. Arealet omfattede nu 29 td. land.

Den vedføjede plan over banegårdsterrænet viser denne situation.

Trods det at man nu havde tredelt persontrafikken kneb det alligevel med at afvikle trafikken tilfredsstillende. Mange var de klager, der indløb fra rejsende der følte sig dårligt behandlet af banen; de kom især fra publikum på Klampenborgbanen, der på de store sommersøndage blev efterladt på stationerne, fordi man slet ikke var i stand til at transportere 25.-30.000 mennesker af sted inden for en rimelig tid - selv om man kørte tog hvert kvarter.

Man havde regnet med at dampsporvognen til Klampenborg ad Strandvejen ville lette lidt på presset, men det varede ikke ret længe før dampsporvognen opgav ånden og først da man åbnede Østerport station og man efterhånden fik elektriske sporvogne til Klampenborg ophørte de kaotiske forhold på Klampenborgstationen.

Så sent som i 1900 åbnede man endnu en station, idet man den 1. maj indviede en station for Holtetogene. Den lå mellem Nordbane- og Klampenborgstationen, men det var lige på falderebet, idet man da allerede var i fuld gang med at rømme det gamle terræn over til den nye godsbanegård, således at man nu fik delt gods- og persontrafikken. Det var en af de forskellige kommissioners planer, der var ved at



blive ført ud i livet; det næste punkt blev vedtagelsen i 1904 om opførelsen af en helt ny personbanegård - den nuværende.

Stod man ved Frihedsstøtten og så over mod den 2. banegård var den store hal et markant træk i Vesterbros fysiognomi. Dog havde den mistet lidt af sin charme da man dækkede ruderne i taget med tagpap, fordi man ikke længere ville ofre penge på vedligeholdelsen med glas. Stod man inde på perronerne i hallen og så ud over terrænet, mødte øjet en skov - af sporskiftestænger, - for først op i 80'erne fik man centralapparater med tilhørende poster.

Til at stille sporene havde man oprindelig faste sporskiftere - ikke maskiner, men mænd - der havde små hytter til at opholde sig i - i de ledige stunder. Lønningen var ikke stor dengang og for at strække den lidt, drev disse indehavere af hytterne en lille forretning med forfriskninger af forskellig art. Øl havde de fleste, men også kaffe kunne man købe, ja, det fortælles, at man på den rette årstid også et sted kunne få rødgrød med fløde.

Som før nævnt blev loven om den nye banegård vedtaget i 1904 og i 1911 var den 3. banegård færdig. Den 30. november 1911 kl. 24.20 afgik - med et kvarters forsinkelse - det sidste tog fra den gamle banegårdshal under stor festivitas. Bygningen blev ikke fjernet med det samme. Ventesalene blev en overgang anvendt til opholdsrum for hjemløse, men selve

Billedet på forrige side, der forhåbentlig bliver tåleligt i gengivelsen, er taget i september 1911 på Københavns 2. banegård fra ca. nord. Det er en P-maskine, der er for stammen til venstre og til højre for indkørselssignalet ses tårnet på 3. banegård.

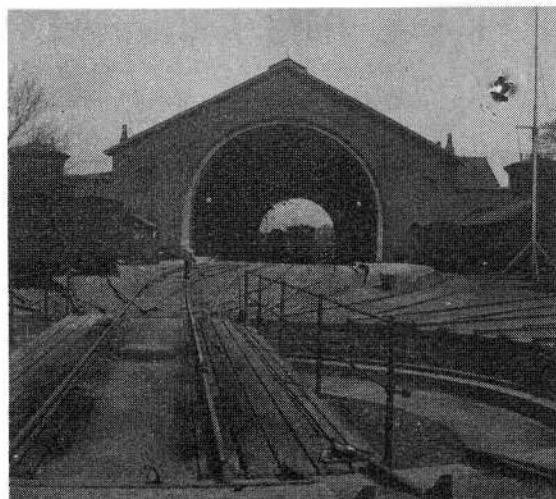


hallen blev igen fyldt med mennesker, i hvert fald om aftenen, idet man anvendte bygningen som biograf til 1917. Derefter blev bygningen revet ned, men hallens store tømmerbuer blev overflyttet til stadion i Århus, hvor de desværre blev ødelagt ved en brand - påsat af nazisterne - i 1943.

Endnu var terrænet ikke helt forladt. Klampenborgstationen blev først lukket i 1917 da Boulevardbanen åbnede og Nordbanegården blev lukket i oktober 1921.

Hermed er kapitlet om de ældste banegårde dog ikke slut, for hertil hører også banernes løb gennem byen, men herom senere.

G.



TEGNING SARKIVET

Har denne gang følgende nyheder at byde på:

Tilbudsliste 1/69

- A 3 04 T 007 AB nr. 1 (diesellok)
nedtegn. sb, ls, fr.
kr. 3,- 1:45
- A 1 13 T 045 DSB, litra FE 1211-20,
nedfot. sb, ls, gv, ts, bund
kr. 4,- 1:45
- A 1 05 T 014 DSB, M 1 (MA 48-50)
nedfot. sb, ls, fr, ts.
kr. 4,- 1:45
- A 3 05 T 016 VLTJ M 2 (omb. personvogn)
nedfot. sb, ls.
kr. 4,- 1:45
- A 3 05 T 017 SKRJ M 3,
nedfot. sb, ls.
kr. 4,- 1:45
- A 3 16 T 011 SB, E 61-62. (kjedel- og ba-
nedfot. gagevogn), sb, ls, ts, fr.
kr. 4,- 1:45

Tilbudsliste 2/69

- A 3 01 T 086 HH(G)B nr. 4 (GDS 11)
nedfot. sb (h), fr, ts.
kr. 4,- 1:45
- A 3 05 T 012 GDS M 3-5, plan 1
nedfot. sb, ls.
kr. 4,- 1:45
- A 3 05 T 011 GDS M 3-5, plan 2
nedfot. sb, ls.
kr. 4,- 1:45
- A 3 13 T 011 GDS A 11-12 (4-akslet)
nedfot. sb, ls, gv, gulv
kr. 4,- 1:45
- A 3 14 T 028 GDS C 40 (kun vognkasse,
nedfot. akselafst. 3,6 m) sb, ls.
kr. 4,- 1:45

- A 3 16 T 012 GDS E 24
nedfot. sb, ls, ts.
kr. 4,- 1:45

Tegningerne koster enkeltvis som angivet i listen + porto kr. 0,80 pr. ordre. Ved køb af alle 6 tegninger i én tilbudsliste reduceres prisen til kr. 15,- portofrit tilsendt.

Endvidere har arkivet følgende ting at byde på:

- A 3 05 T 015 KS, M 2, plan 1
nedfot. sb, ls.
kr. 4,- 1:45
- A 3 05 T 013 KS, M 2, plan 2,
nedfot. fr, gv.
kr. 4,- 1:45
- A 3 05 T 015 RGGJ, M 2,
nedfot. sb, ls.
kr. 4,- 1:45
- A 4 05 T 001 DBJ (RAJ) M 11, 3-akslet
nedfot. Triangel vogn) sb, ls.
kr. 4,- 1:45

Bestilling sker ved indbetaling af beløbet på giro 12.55.06, adresse: Jernbanehistorisk Selskab, tegningsarkivet, Nørrebro st., 2200 København N.
De ønskede registreringsnumre anføres på venstre talon af indbetalingskortet.

Med venlig hilsen
J. Reinfeldt.



T I L B U D S L I S T E nr. 21.

Nedennævnte fotos tilbydes interesserede 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 sker ved indsættelse af beløbet på giro 12.53.06, Jernbanehistorisk Selskab, fotoarkivet, Nørrebro st., 2200 København N. På bagsiden af venstre talon anføres de ønskede registreringsnumre.

A 3 04 F 039	TFJ, ML 3,
19/7 1961	Thisted
A 3 05 F 066	TFJ, M 1,
19/8 1967	Thisted
A 3 05 F 067	TFJ, M 2,
27/8 1962	Thisted
A 3 14 F 080	TFJ, C 7,
1/4 1969	Thisted
A 3 16 F 011	TFJ, D 11,
1/4 1969	Thisted
A 3 18 F 040	TFJ, E 21,
1/4 1969	Thisted
A 3 24 F 027	TFJ, H 41,
1/4 1969	Thisted.
A 3 47 F 041	Klim station
31/3 1969	
A 3 47 F 042	Frøstrup station
1/4 1969	
A 3 47 F 043	Vesløs station
1/4 1969	
A 3 49 F 009	Remiseområdet
1/4 1969	Thisted
A 3 54 F 012	Baun trinbræt
1/4 1969	

Såfremt De ikke kan få plads til hele bestillingslisten på bagsiden af giro-talonen, kan bestillingslisten sendes i brev eller på brevkort, men i så fald bedes De benytte nedenstående adresse og ikke Nørrebro station.

Fotoarkivet v/Erik V. Pedersen,
Nyskiftevej 42, 2610 Rødovre.



KATALOG OVER MODELDELE I SPOR "0".

Nyboder Hobby, Kronprinsessegade 51, 1306 K, har udsendt et - gratis - katalog over lagerførte dele til modelbygning i spor 0.

Det indeholder lokomotivbyggede dele i støbt messing såsom lanterner, luftpumper, bremsecylinder, dampklokke, sikkerhedsventil, dom, skorsten m.v. Forbillederne er tyske, men delene er fuldt anvendelige også på danske maskiner og de er særdeles nydeligt udførte.

Endvidere findes en serie signaler med DSB som forbillede, dels hoved- og togvejssignaler, dels overskæringssignaler med trekant og lys - og også et par faste mærker.

Videre boggier til såvel person- som godsvogne, aksellejer, hjul, puffere m.v. Specielt vil jeg nævne de tyske modelskrukekoblere, der er meget fint udført. De koster for 1 par kr. 16,85, hvilket ikke synes dyrt i forhold til den forbedring af modellen, de betyder.

Der tilbydes Sommerfeldt luftledninger og skinner i NEMEC profil i nysølv. Desuden blikskinner.

Til vognbygning et samlesæt på 4 aksellejer med virkende ophæng og bronze-fjedre - også et plus på en model.

Endelig lokomotivhjul og egerhjul i støbestål med rustfri stålbandager; lokomotivhjul fra 51 til 19 mm i diameter og vognhjul fra 24 til 19 mm. Priserne på disse hjul forekommer mig lidt pebrede, men de er nydeligt udført og kan spare modelbyggeren for meget arbejde, og de er ikke mindst en stor hjælp for den, der ikke selv har det rigtige værktøj til dette arbejde.

Kataloget tilsendes gratis, skriv eller ring på BYen 99.

Herudover har forretningen utallige dele til HO-modeller i mange fabrikater og der er også dele til spor 1. Man er ved at udarbejde kataloger herover.

Holtrup





ADAMS HJØRNE

Vi bygger en (eller anden) modeljernbane,
- tips og vejledning for begyndere;

Når nu sådan en flok modeljernbaneenthusiaster er samlede omkring arbejdsbordet i klublokalet - eller på en jernbanedflugt mere eller mindre tilfældigt er rystet sammen i den samme kupé, så kan der vel næppe herske tvivl om, hvad den høj-røstede samtale drejer sig om. Skulle der - mod sædvane - brede sig en kende mathed i selskabet, så er det blot til en eller anden udbryder noget i retning af: - at dersom han havde haft det kendskab til modeljernbaner han har nu, da han i sin tid lagde grundstenen til sin jernbane, så skulle det have været gjort på en helt anden måde, for så skulle det være --- o.s.v. o.s.v.

Resultatet af en sådan bemærkning er enorm; matheden er som ved et trylleslag forsvundet. Alle taler højt, længe - og i munden på hinanden. Har man som tilhører bare skyggen af en chance for at følge så nogenlunde med, så skulle man tro, at ligegyldigt hvad man så er begyndt med som jernbanepioner, så har starten været grebet forkert an - for med tiden er man kommet til det resultat, at der havde været flere langt bedre og langt mere interessante måder at etablere en jernbane på.

Ud fra ovennævnte udgydelser må samme tilhører jo så forvente, at alle går hjem og ved først givne lejlighed kasserer alt det gamle "skidt" for derefter som superspecialist at kaste sig ud i en fornyet og forbedret arbejdsindsats, men sådan forholder det sig slet ikke. Det er rigtigt at mange af os kunne tænke sig at gøre radikale forandringer, selv ved jeg da lige præcis hvordan jeg ville gøre det, om jeg da havde haft den fornødne tid og energi, men det er nu en gang ikke så let

lige med ét slag at kassere det, som har kostet årevis af arbejde og opfindsomhed.

Opbygningen af et modelbaneanlæg kræver en hel del kednskab til dette emne, hvis vida ellers vil gøre os forhåbninger om at komme rigtigt fra start; men vi kan ikke planlægge og disponere tilstrækkelig sikkert, hvis man ikke har et godt overblik over de valgmuligheder, der findes i dag, og vi må da også have lidt ideer om rækkevidden inden for de forskellige kategorier af modelbaner. Det er derfor tanken - i denne artikelserie - at give begynderen et udgangspunkt for hans videre gøremål.

Punkt 1 er planlægning af arbejde og økonomi, men da dette forudsætter, at vi har det nødvendige kendskab til emnet; må rækkefølgen blive den, at vi først sætter os grundigt ind i de følgende punkter, for derpå at vende tilbage til den egentlige planlægning. Økonomien, ak ja, det er som regel noget kedeligt noget at snakke om, men selvfølgelig må vi da også have dette med i vore beregninger. Opdages det på forhånd, at det fritidsarbejde man nu vil binde sig til, i kroner og ører overstiger hvad man oprindeligt havde tænkt sig, så må det erindres, at de samlede udgifter jo ikke skal udbetales på én gang. Der vil naturligvis blive tale om en startkapital, men resten af omkostningerne må så ses i forhold til det vi kan afse pr. måned, størst mulig egen arbejdsindsats - og så den tid der vil forløbe inden banen er færdig. Kan vi få disse begreber til at arbejde i takt med hinanden, vil økonomien ikke spille nogen nævneværdig rolle.

Punkt 2 er lokaleforhold. Det ville selvfølgelig være rart om vi kunne disponere over byens forsamlingshus eller en nedlagt tennisbane, men det er ikke nogen absolut betingelse, at den vordene modeljernbanedirektør får rådighed over boligens største rum. Det er f.eks. ikke således, at rummets størrelse nødvendigvis dikterer os den sporvidde eller målestok banen skal bygges efter. Læsere af udenlandske modelbanemagasiner har ofte mulighed for at erfare på hvilken måde en forholdsvis stor målestok kan praktiseres i et mindre værelse.

Det der spiller en afgørende rolle

for os er, om det tænkte lokale har en nogenlunde ensartet temperatur og fugtighedsgrad hele året igennem, eller om vi uden at overanstrengte økonomien - ved at isolere o.lign. - kan skabe disse betingelser. Hvis dette er i orden - og det bør det være - så er der kun det lille kunststykke tilbage at få det bedst mulige resultat ud af det antal kvadratmeter, vi råder over.

Punkt 3 er målestoksforhold og sporvidde. Emnet her er meget omfattende, og da artiklen i denne omgang blot skal være en indledning er det ikke muligt at få det hele med nu. Imidlertid er der ret vigtige forhold som vi på forhånd må tage beslutning om så tidligt som muligt. Skal banen give udtryk foren samlet og afsluttet enhed eller ønsker vi blot at illustrere et udsnit af denne form for transport? Foretrækker vi at basere spor og rullende materiel på de muligheder som fabriksfremstillede modeller har at byde på, eller stiller vi krav til os selv: skal alt være af egen tilvirkning? En kombination af det nævnte er også mulig.

Omgivelser (landskab) må vi også have for øje. Ønsker vi at kopiere DSB eller en nu nedlagt privatbane, der hyggeligt triller rundt i smilende og velkendte omgivelser? Industribaner er også en mulighed der byder på mange spændende opgaver til anlægsingeniøren og som herhjemme tidligere fandtes i et utal af variationer.

Har vi trang til at kaste os ud i arbejdet med at bygge broer og tunneller m.m., så må vi jo finde en stump udenlandsk jernbane og landskab, der kan give os de nødvendige muligheder for at få afreageret dette behov.

Når jeg nævner punkt 3 i sammenhæng med banens omgivelser er årsagen den, at dersom man ønsker at tage sit forbillede ud fra et nuværende eller tidligere bestående jernbaneanlæg, så må man også gøre sig det klart, at der ved at bestemme sig for et bestemt firmas produkter på en måde også er dikteret, hvorledes banens ydre omgivelser burde tage sig ud - og det er da ikke altid, at de to opfattelser kommer til at stemme overens.

Punkt 4, strømforsyning, sikringsanlæg og signaler. Igen et meget omfattende

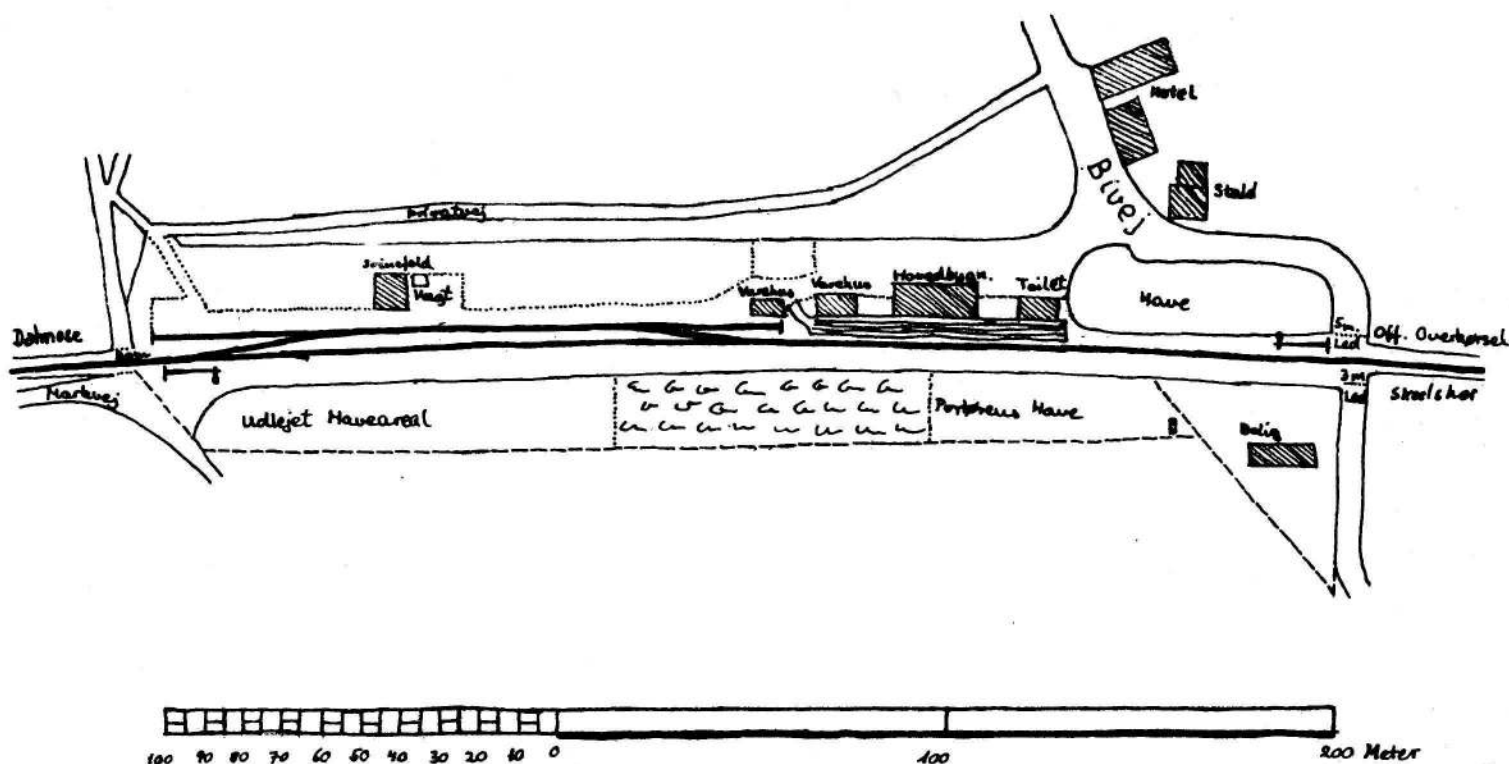
program, men som Faurhøj da heldigvis allerede er godt igang med at belære os om. Også i dette tilfælde kommer vi ud for, at industrimateriellet tvinger os til f.eks. enten to- eller tre-skinne drift, hvad enten vi vil det eller ej, men selvfølgelig må vi også her - efter en vurdering af de foreliggende valgmuligheder - afveje hvor fordele og mangler tynger vægtskålen ned.

Det siger sig selv, at der findes utroligt mange sidespor inden for de her nævnte punkter, og da dette kun skal være en indledning, vil de først blive omtalt på et senere tidspunkt. Alligevel er vi kommet så langt i teksten, at den eventuelle begynder vil kunne indse, at vi enten må afstemme vore fordringer efter de heldigvis gode muligheder som industrien har at tilbyde - eller på forhånd gøre os det klart, at dersom vi stiller særlige krav til vor modelbane, så kan vi kun købe os så og så langt, resten må vi lave selv.

Som en lille smagsprøve på de kommende fornøjelser har jeg lavet en situationsplan over Sønder-Bjerre station på Skælskørbanen. Målestokken er angivet og vi kan således - ud fra det måleforhold vi ønsker at bygge vor egen modelbane i - udregne, hvormeget denne ret typiske landstation vil komme til at fylde på vort anlæg.

De fleste vil nok blive en kende overraskede over resultatet, og det næste vil derfor være at finde ud af, hvor meget vi tør klemme den sammen uden at det går ud over synsindtrykket. Når vi er kommet til et passende resultat, beregnes hvor mange meter spor og -skifter, der ialt skal lægges på stationens område - og tallet, ganget med hobbyforretningens pris, vil give os en ide om, hvor meget det vil komme til at koste at anlægge en landstation.

En anden ide fik jeg, da jeg på JS/DMJKs generalforsamling blev bebrejdet, at vi i den forgangne periode ikke havde tilgodeset de medlemmer, som alene havde interesse for den historiske side af jernbanerne. Vi må selvfølgelig finde hinanden på bedst mulig måde, og jeg skal derfor herved have fornøjelsen at invitere vore "historiske venner" til her i bladet



at fortælle os modelbanefolk om en eller anden dansk privatbane, der på grund af sin udformning og som indenfor en nærmere bestemt tidsperiode var særlig interessant i den forstand, at den af disse årsager ville være et velegnet emne for en modeljernbane.

Opgaven vil måske være nemmere at forstå ved følgende opdigtede svar:

X-købing-Y-sted jernbane anlagdes som normalsporet jernbane i året 18???. Banen har i sin ene ende tilslutning til en statsbanestrækning og endestationen er færgenhavn for Z-øens færgeforbindelse. I de 20 år fra ?? - ?? eksisterede endnu det ene af banens tre oprindeligt anskaffede lokomotiver af typen B-T. Midt i perioden anskaffedes endnu to stykker damplok af en større og kraftigere type - 1-C-0 T. Inden periodens udløb ankom banens første diesellok, samtidig med at man overtog to motorvogne litra ME. Personvognsparken bestod af 8 stk. (nærmere beskrevet) og man havde 12 åbne og 8 lukkede godsvogne. Køreplanen for gods- og persontrafik så i disse år ud som følger (nærmere beskrevet). Sommerplanens tog 102 og 105 havde gennemgående statsbanevogne mellem hovedstaden og X-købing. I den beskrevne periode opstod ca. 1 km vest for Ståsted hol-

deplads en større industrivirksomhed, der i samarbejde med banen fik eget spor

Ideen skulle nu være let at forstå. De historisk interesserede kan få lejlighed til at lufte deres viden og samtidig vil den eventuelle modelbanebygger få ideer til en bane, der kunne blive historisk korrekt.

Vi belønner de tre bedste besvarelser med hver et eksemplar af bogen "Jernbanerne i krigen 1864". Signalpostens redaktion er dommerkomite.

ADAM



For 60-70 år siden havde Bornholmerne ikke nær så travlt som idag.

Under en tur med Nexø-toget var der engang en kone, der begyndte at skrigge op: "Já skulje ju vad á ver Hunsjemyra".

"Á, sjita", svarede en af medpassagererne, "hon kanj ju kjøra me te Najse á te-bága".

"Ja, ded kanj já ju áu" sagde konen nu fredsommeligt.

Men det var altså omkring århundredskiftet.

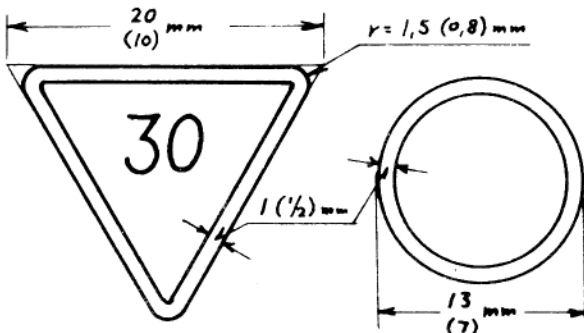
FASTE MÆRKER OG

Denne gang er det standsignalerne, det gælder. Standsignalerne har numrene 39 til 45 - og de er enten trekantede (nr. 39 og 41 med spidsen nedad og nr 43 og 44 med spidsen opad), firkantede (nr. 42 og 45) eller runde (nr. 40).

Standsignalerne er skivesignaler, der er forsynet med en lysreflekterende belægning, således at signalet fremtræder ens ved dag og nat. Dette betyder dog ikke, at vi ikke blot kan male dem som de øvrige mærker, vi har lavet.

Skiven er normalt anbragt ca. 55 mm (29 mm) over skinneoverkant på en stander. Denne stander er normalt af firkantjern til at banke ned imellem skærverne eller i banketten - til vort brug vil 1-2 mm (1 mm) rundjern være passende. Standeren loddes bag på skiven før maling af denne, som beskrevet i første artikel.

Hvor intet andet er anført, er standsignalet anbragt tæt op til profilet til højre for sporet set i køreretningen.

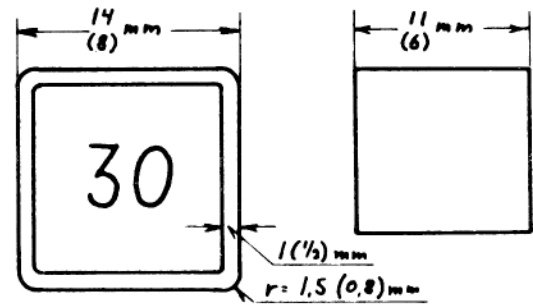


SKive for signal nr 41 SKive for signal nr 40
(samme mål for 39, 43 og 44)

De trekantede skiver for signaler nr. 39, 41, 43 og 44 har samme mål, nemlig en ligesidet trekant med kantmål 20 mm (10 mm) og med en hvid kant på 1 mm ($\frac{1}{2}$ mm) hjørnerne afrundes med en radius på ca. $1\frac{1}{2}$ mm (0,8 mm). Tallene er ca. 5 mm (2,5 mm) høje, se fig.

Skiven for signal nr. 42 er 14 x 14 mm (8 x 8 mm) i firkant, med 1 mm ($\frac{1}{2}$ mm) hvid kant, afrundede hjørner med radius ca. 1,5 mm (0,8 mm) og med tal på ca. 5 mm (2,5 mm), se fig.

Skiven for signal nr. 45 er 11 x 11 mm (6 x 6 mm) med skarpe hjørner, se fig.



SKive for signal nr 42 SKive for signal nr 45

Skiven for signal nr. 40 har en diameter på 13 mm (7 mm) og med en hvid kant på 1 mm ($\frac{1}{2}$ mm), se fig.

Alle skiverne fremstilles selvfølgelig af ikke tykkere end $\frac{1}{2}$ mm plade (helst 0,25 mm, hvis det haves).

Det var almindeligheder om standsignalerne, nu går vi i gang med de enkelte signaler.

A. STANDSIGNALER FOR SPORSPÆRRINGER

Nr. 39, FORSIGTIG, STANDSIGNAL "STOP" FØLGER.

Trekantet, brandgul skive med hvid kant og med nedadvendt spids (se fig.). Signalet tilkendegiver, at standsignal "STOP" følger i 400 eller 800 m afstand. Signalet anvendes ikke på stationer.

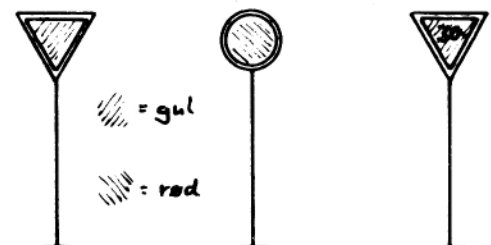
Med hensyn til afstande gælder selvfølgelig, at de 400 m gælder for sidebaner og de 800 m for hovedbaner. Afstanden på vore modelbaner går efter de imine tidligere artikler, nævnte regler.

Nr. 40, STOP.

Rund, rød skive med hvid kant, se fig. Signalet tilkendegiver, at sporet bag signalet ikke må befares.

På stationer anbringes signalet midt i sporet.

Signal nr. 39 og 40 anbringes hvor sporet er ufarbart (skinnebrud, dæmnings-skred, arbejde i sporet el. lign.) og er



Signal nr 39 Signal nr 40 Signal nr 41

selvfølgelig ikke noget, man ofte vil komme ud for på modelbanen, men det kan blive nødvendigt: er man f.eks. ved at udbygge anlægget med flere spor, så vil disse signaler være på deres plads.

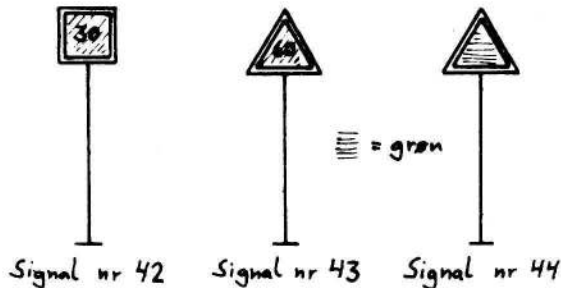
B. STANDSIGNALER FOR FORSIGTIGHEDSSTRÆKNINGER

Nr. 41, FORSIGTIGHEDSSTRÆKNING FØLGER.

Trekantet, brandgul skive med hvid kant og med nedadvendt spids samt med hastighedstal i sort, se fig. Signalet tilkendegiver, at der i 400 (800) m afstand følger en forsigtighedsstrækning, hvor hastigheden (i km/t) ikke må overskride det på skiven anførte hastighedstal.

Nr. 42, FORSIGTIGHEDSSTRÆKNING BEGYNDER.

Kvadratisk, brandgul skive med hvid kant samt med hastighedstal i sort, se fig. Signalet tilkendegiver, at hastigheden (i km/t) ad det umiddelbart efterfølgende strækningsafsnit (sporstykke) ikke må overskride det på skiven anførte hastighedstal.



Nr. 43, KØR HURTIGERE.

Trekantet, brandgul skive med hvid kant og med opadvendt spids samt med hastighedstal i sort, se fig. Signalet tilkendegiver, at der i nær tilslutning til en forsigtighedsstrækning følger en anden forsigtighedsstrækning, og at hastigheden ad denne anden forsigtighedsstrækning er større end ad den første.

Hastigheden (i km/t) må ikke overskride det på skiven anførte hastighedstal og må først sættes op, når hele toget har passeret signalet.

Nr. 44, FORSIGTIGHEDSSTRÆKNING ENDER.

Trekantet, grøn skive med hvid kant og med opadvendt spids, se fig. Signalet

tilkendegiver, at kørsel med nedsat kørehastighed må ophøre, når hele toget har passeret signalet.

Disse 4 sidste signaler skal vi bruge, hvis vi har et sporstykke, hvor hastigheden f.eks. på grund af sporarbejde er lavere end hastigheden ellers på banen.

Det kan også bruges, hvis der på banen er en bro, der ikke må befares med høj hastighed.

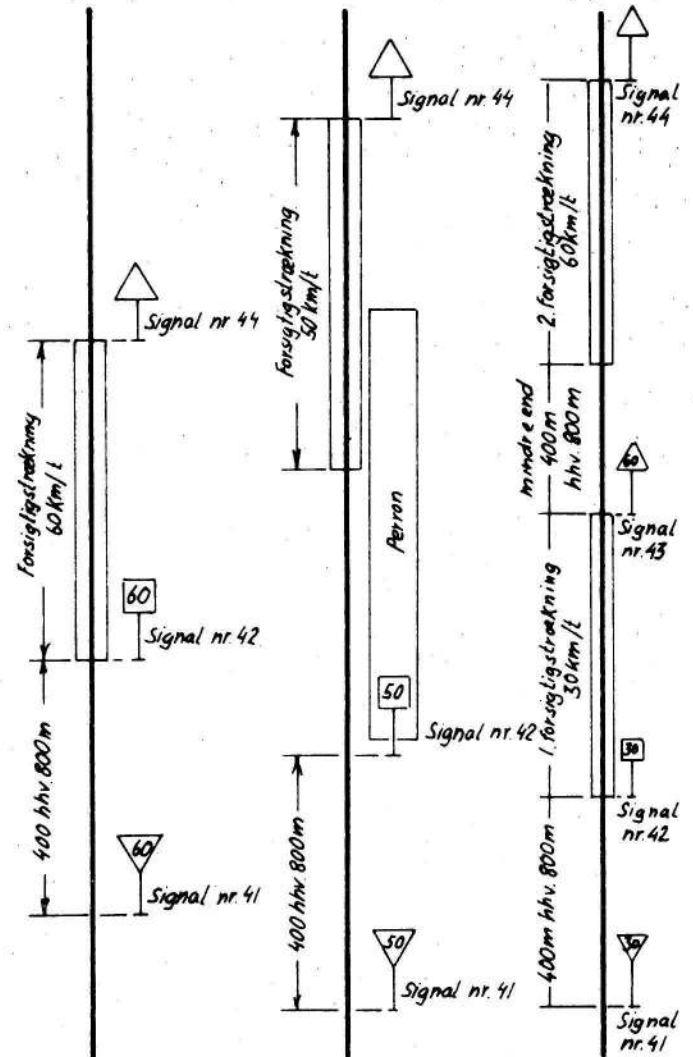
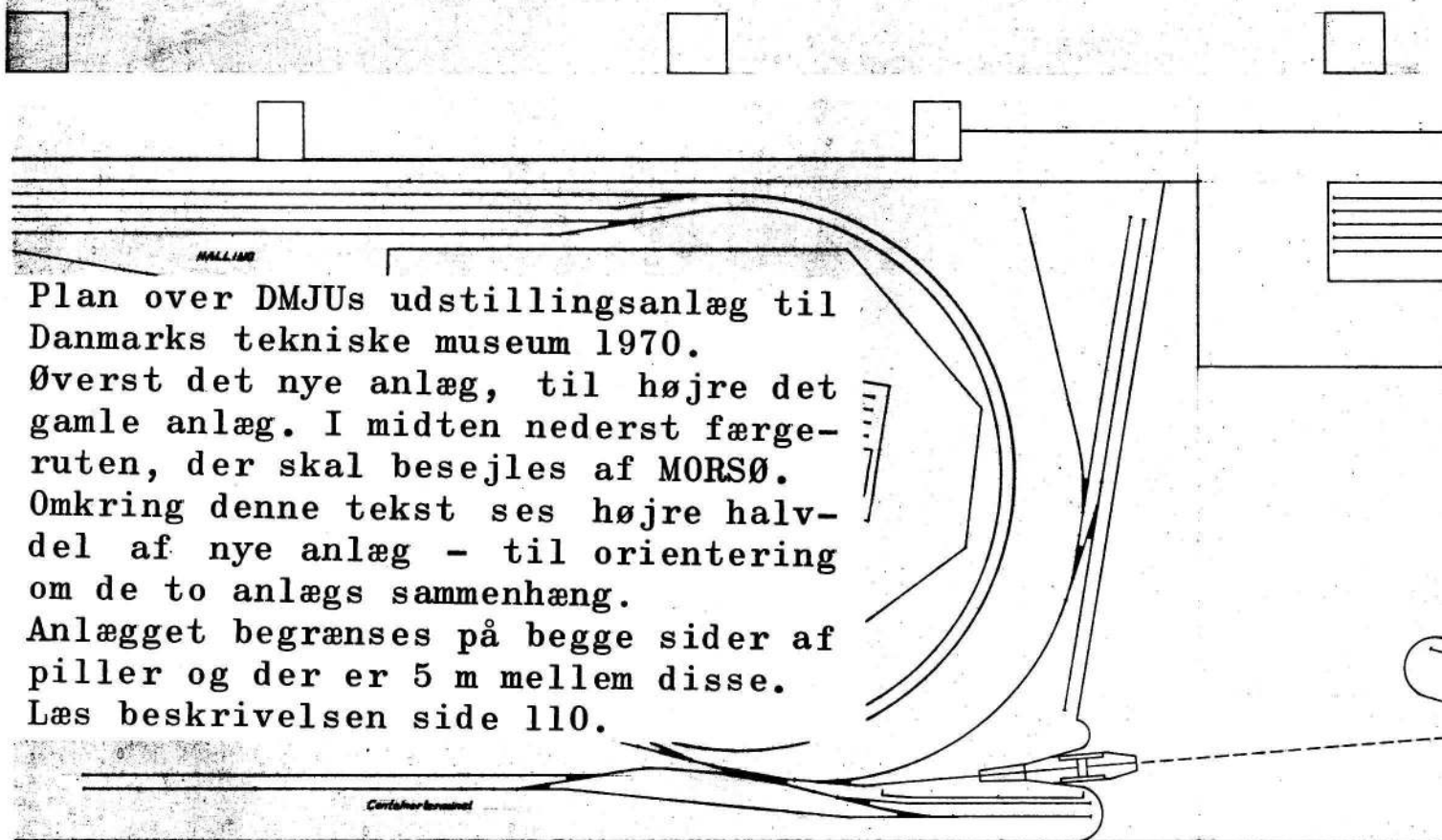
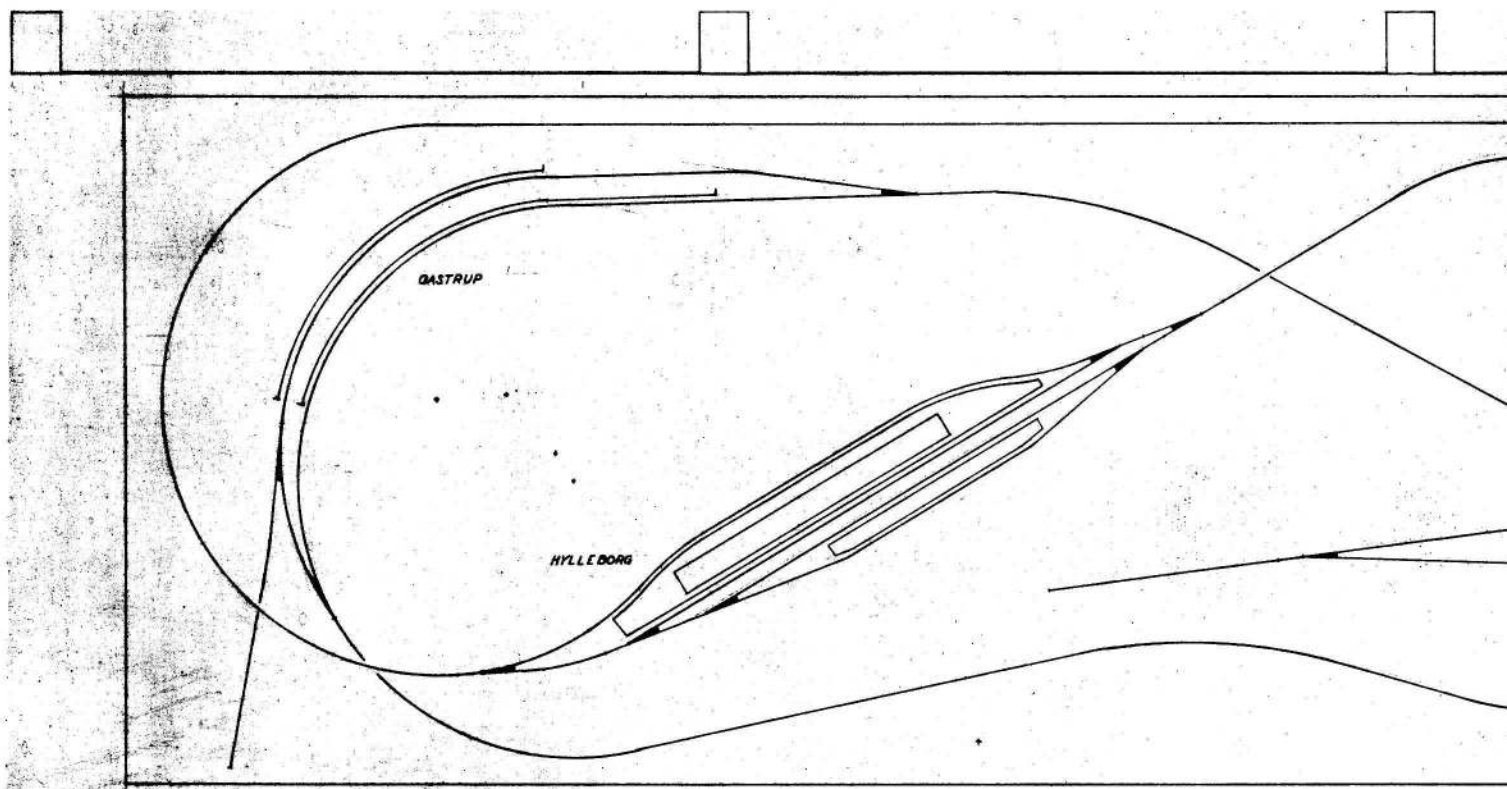
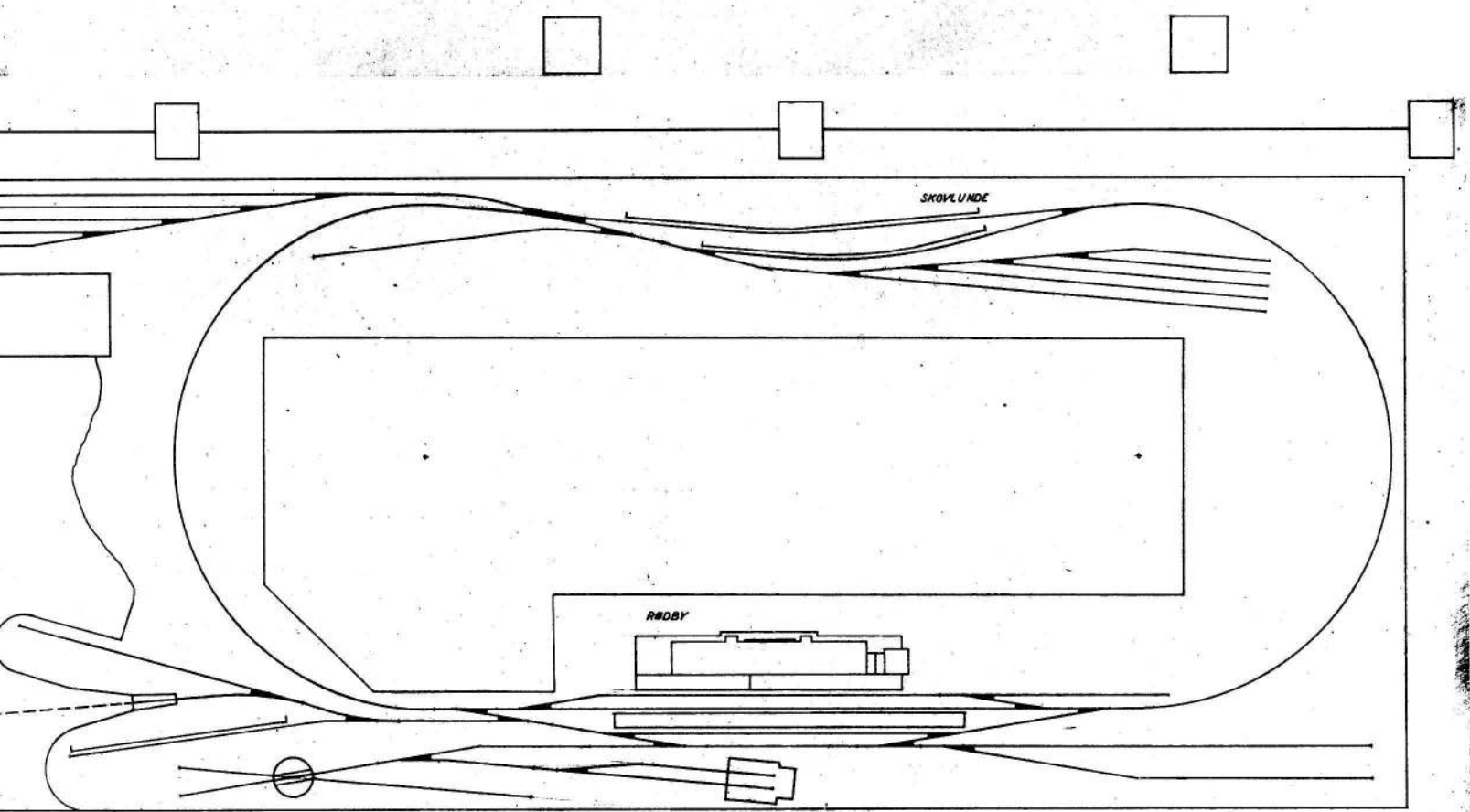
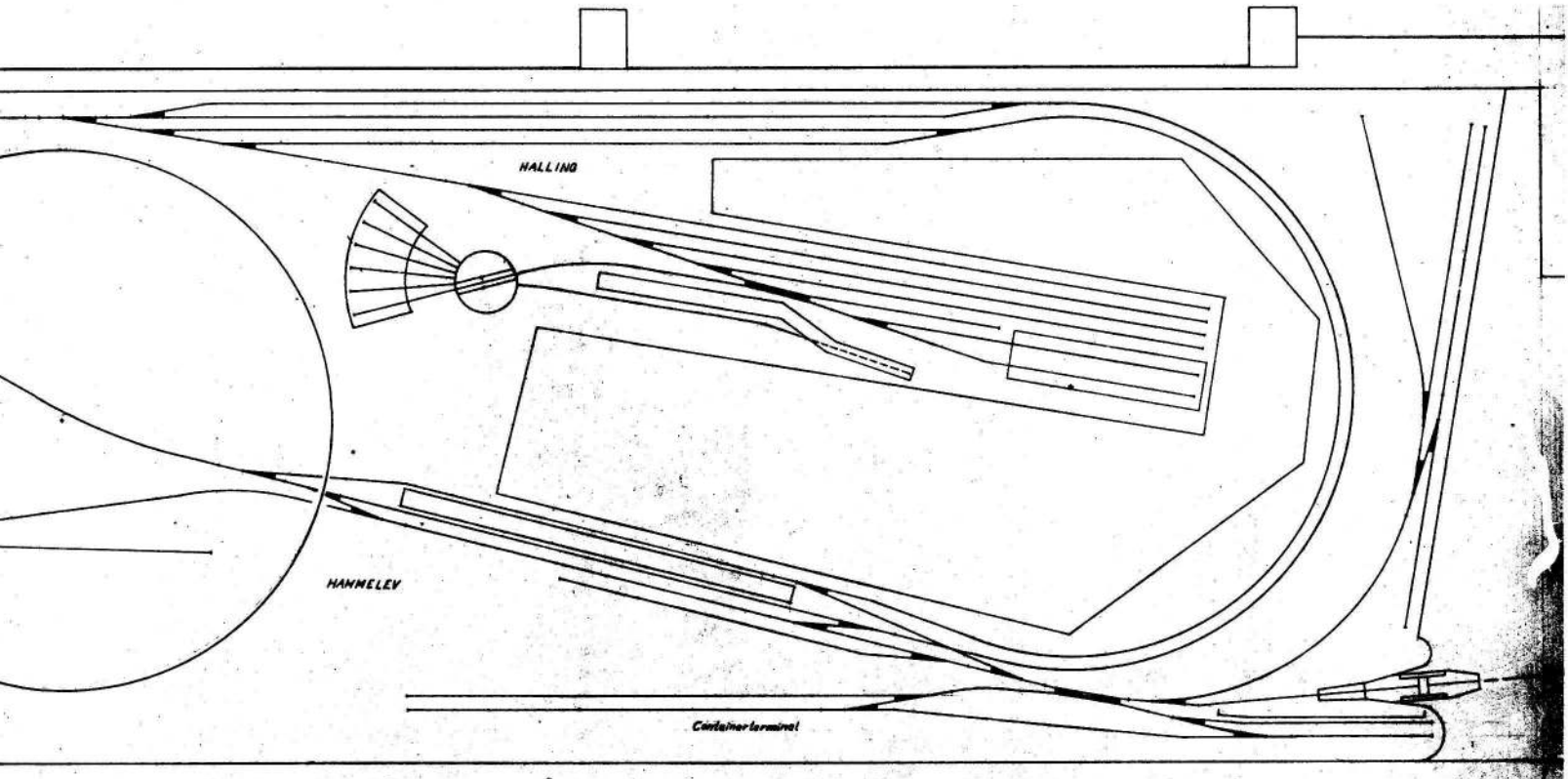


Fig. viser nogle eksempler på anbringelser af signalerne ved forsigtighedsstrækninger.

Hvis det kan lade sig gøre, bør man på modelbanen nedsætte kørespændingen på forsigtighedsstrækningerne (f.eks. ved hjælp af en modstand) således at togene virkelig kører langsomt de pågældende steder.



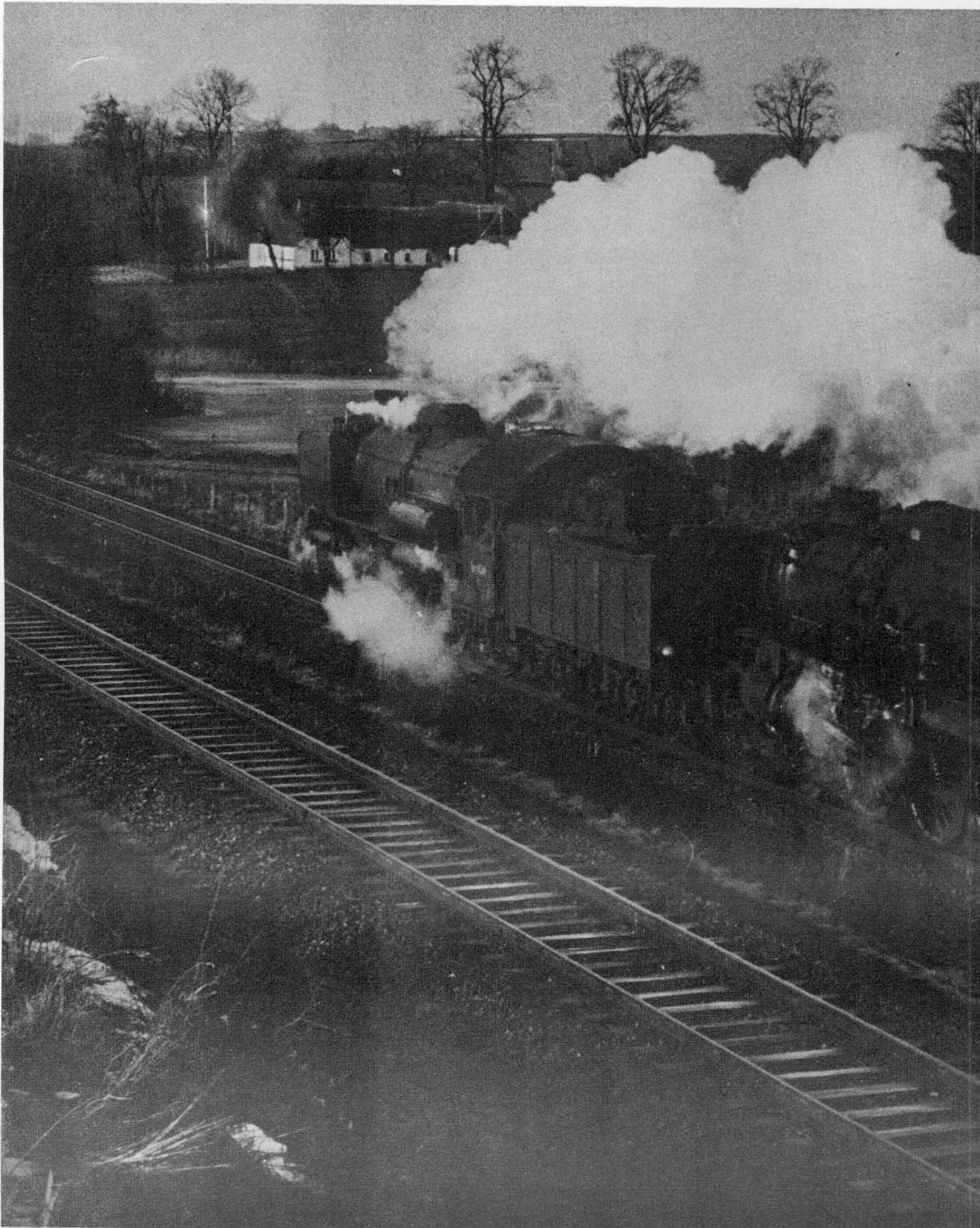


DMJU's udbillingsplan på Teknisk Museum 1970



Odense den 14 juli 1969 Erik Juul-Bechow

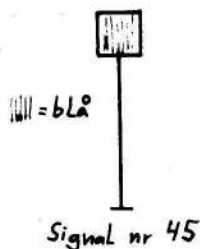






De mest almindeligt forekommende hastighedsangivelser på signalerne er 30, 40, 50, 60, 75 og 100. 30 og 60 normalt ved sporarbejde ved henholdsvis spor helt uden ballast og spor, der lige er "lagt".

C. STANDSIGNAL FOR RANGERFORBUD



Nr. 45, FORBIRANGERING FORBUDT.

Kvadratisk, blå skive. Signalet tilkender, at sporet bag signalet ikke må befares. Signalet anvendes kun på stationer og opstilles midt i sporet.

Dette signal anvendes f.eks. hvis et sporstykke er belemret med vogne, som ikke er indlemmet i tog og som ikke må sættes i bevægelse (kedelvogne, værkstedsvogne). Signalet opstilles 50 m fra farestedet.

Er sporstykket belemret med vogne under hvilke der arbejdes, eller vogne der er løftede, anvendes signal nr. 40, STOP.

Dette var standsignalerne. Jeg har nu gennemgået de faste mærker og standsignaler, der er optaget i signalreglementet, og slutter for denne gang med to mærker, der også er optaget i signalreglementet:

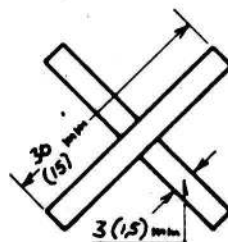
UGYLDIGHEDSMÆRKER

Nr. 27a, SIGNALET UGYLDIGT.

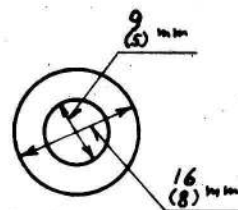
Et hvidt kryds anbragt på signalmastens forside - henholdsvis på baggrundspladens forside. Krydsene består af to stykker træ (lister) 30 x 3 (15 x 1,5) mm, f.eks. 1 ($\frac{1}{2}$) mm tyk, men kan også fremstilles af f.eks. messing, se fig.

Signalet tilkender, at det med kryds forsynede signal ikke har betydning for kørslen.

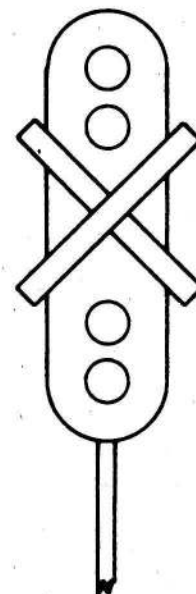
På ugyldiggjorte armsignaler er armene fjernet eller hængerned langs masten og der vises intet lys i togtid.



Signal nr 27a



Signal nr 27b



På daglyssignaler anbringes signalet på baggrundspladens forside og der vises intet lys i togtid, se fig.

Dette signal skal vi bruge når vi er ved at opsætte signaler før disse bliver tilsluttet sikringsanlægget.

Nr. 27b, SIGNALET UGYLDIGT.

Hvid ring på signalets forside. Ringen, hvis mål fremgår af fig, fremstilles lettest af hvidt papir, som klistres på signalet. Signalet tilkender, at det med ring forsynede signal ikke har betydning for kørslen.

Signalet benyttes kun til ugyldiggørelse af hastighedsvisere og tal- og bogstavvisere. Fra et sådant ugyldiggjort signal vises intet lys i togtid.

Brugen er som nævnt under signal nr. 27a.

Næste gang slutes af med skilte, kilometersten m.v.

0. Faurhøj



HVIS DE IKKE MODTAGER DETTE NUMMER - - - ja, så ved De det selvfølgelig ikke. Men skulle De på et eller andet tidspunkt savne Deres SIGNALPOSTEN, bedes De kontakte os via redaktionens adresse.

DMJUs UDS STILLINGSANLÆG PÅ TEKNISK MUSEUM

Se tegningen på siderne 105/108.

Som det ikke er læseren ubekendt, har DMJU og Danmarks tekniske museum indgået en aftale om et udstillingsanlæg i spor 0. Dette anlæg er nu færdigprojekteret hvad spornettet angår, og jeg skal her prøve at beskrive anlægget og de forskellige installationer på det.

Af tegningen fremgår, at der bliver tale om to uafhængige anlæg kun forbundet med en færgе, nemlig et stort til venstre og et mindre til højre - set fra publikum; i daglig tale benævnt henholdsvis det nye anlæg og det gamle anlæg på grund af de typer materiel, der skal køre der. Se endvidere SIGNALPOSTEN, 5. årgang nummer 3. Vi kan begynde med at beskrive det nye anlæg.

Som det ses på tegningen er der her tale om en enkeltsporet ringbane med fire stationer, dog med dobbeltspor mellem to af stationerne. Færgestationen HAMMELEV er en helt moderne station med det nyeste sikringsanlæg med PU'ere og dværgsignaler. Stationsbygningen er bygget over DSBs nyeste læst, d.v.s. mest glas og beton med murstensendevægge (lånt fra JMJK, station Hammelev). Pakhuset, der skal ligge lige ved siden af, bliver formentlig en model af pakhuset i Tinglev, idet der netop er skaffet tegninger hertil. Som det også er angivet på tegningen bliver der en containerterminal helt ud mod publikum med en model af DSBs containerkran i Vasbygade i København - originalen leveres dog først i begyndelsen af 1970. Denne er en meget stor kran, der i model bliver $\frac{1}{2}$ m bred og spænder over 2 spor og 3 kørebaneer. Ved siden af færgen er der et spor ved perron således at der kan køres tog med forbindelse til færgen. Ved siden af dette spor er der et spor til opstilling af færgевogne og til udtræk. Ved selve havnen er der et spor langs hele kajen og et spor ind til en eller anden virksomhed. Ved kajen ligger der selvfølgelig skibe, som vi kan låne både i KMJK og i en forretning i Odense.

Fra HAMMELEV går den enkeltsporede bane videre til den lille landstation GASTRUP med en model af Laven station som

stationsbygning (lånt fra JMJK, station Gastrup). På denne station er der et sidespor til en JAFFO-bygning, hvor vi også låner huset i JMJK. På denne station bliver der kun hovedsignaler. Herfra stiger banen op over en betonbro over HAMMELEV, idet den undervejs har passeret et automatisk halvbomanlæg.

Den sidste bro før HYLLEBORG er en 36 m stål-gitterbro, der både går over banen og over et åløb. HYLLEBORG har fået sit navn fra stationen i SMJK, hvor vi låner modellen af Langå station. Denne station er en større bystation med 4 hovedspor og med stort sikringsanlæg med togvejssignaler.

Herfra går banen over to betonbroer over GASTRUP og når HALLING over en model af den gamle Gudenåbro med tårne - denne lånes også i JMJK. HALLING - navnet er taget fra det gamle DMJK-udstillingsanlæg - er en næsten ren opstillingsbanegård, idet der dog er et maskindepot og en lyn-togsremise - begge dele lånt i SMJK. Stationen har ingen bygning eller perroner, men har dog hovedsignaler. Herfra er banen dobbeltsporet til HAMMELEV.

Landskabet skal opbygges som et typisk dansk bakkelandskab på en let ramme-konstruktion af Handy-profiler, som vi dels køber dels låner af DTM.

Kørslen af anlægget skal foretages fra hullet mellem HAMMELEV og HALLING, og der skal kunne køres to tog ad gangen. Endvidere skal kørslen kunne ske fuldautomatisk ved hjælp af en strimmellæser, som vi har fået lovning på at låne hos GNT-Automatic. På denne måde kan vi have flere forskellige køreplaner. Endvidere er der mulighed for halvautomatisk kørsel, så robotten blot stiller signalerne og vi selv kører togene.

Færgeruten hører ikke til de længste men der er dog en sejllængde på 4 m. Den betjenes af færgen MORSØ, som findes i KMJK.

På det gamle anlæg er der kun to stationer, men til gengæld to opstillingsbanegårde med hver 5 spor. På den store station RØDBY, der samtidig er færgestation, er der 3 hovedspor og en hel del

rangerspor. Ved maskindepotet, der er en model af Rungsted remise, lånt i OMJK, er der også en drejeskive foruden det sædvanlige rod, som findes ved alle maskindepoter. Stationsbygningen er en model af Slagelse station, som findes i KMJK, og som gør stationen til en mindre købstadsstation. Af sikringsanlæg bliver der ikke meget, idet der kun kommer vingesignaler, lånt i SMJK. Ved færgeløbet er der også her en perron så man kan have forbindelse med færgen. Endvidere er der en lille havn med fiskekuttere og et ishus.

Den lille station SKOVLUNDE er som GASTRUP en typisk landstation med 2 hovedspor. Stationsbygningen bliver måske en model af Fruens Bøge station, der lånes i OMJK.

Opbygningen af det gamle anlæg skal ske i Slagelse under ledelse af P.E. Jensen og opbygningen af det nye anlæg skal ske enten i København eller i Helsingør under ledelse af undertegnede og andre.

E. Juul-Pedersen

Norsk Privatbane-historisk Selskab



En dag dumpede der i SIGNALPOSTENS brevkasse et nydeligt lille blad, der viste sig at være et prøvenummer af Norsk Privatbane-historisk Selskabs (NPHS) meddelelsesblad.

Bladet er i format A5 og offsettrykt. Det er opsat omtrent som SIGNALPOSTEN og nogle af artiklerne minder kolossalt om vore. Indholdet i prøvenummeret er: Privatbaner i drift (til min store overraskelse er der kun tre privatbaner i ordinær drift i Norge), Fotogalleriet, Museumsavdelingen, Östra Södermannlands Jernbane, Nedlagte baner (sperillbanen), en artikel om Helsingør Jernbaneklub, Fototilbudslister og Kleppan st.

Fotografierne er motivmæssigt gode, men står noget mørkt i trykket. Det er dog nok begyndervanskeligheder, som sikkert vil blive afhjulpet og bladet kan anbefales til alle jernbaneinteresserede.

Prøvenummeret koster 2 norske kroner og kan fås ved henvendelse til formanden (adresse længere nede i artiklen). Vi vil gerne være mellemlid og De kan indsende kr. 2,50 (danske) (enten pr. giro eller i ubrugte frimærker til redaktionen) til os; så vil vi med korte mellemrum bestille prøvenumrene sendt direkte fra NPHS.

Iøvrigt har jeg fået følgende oplysninger om NPHS:

Norsk Privatbane-historisk Selskab er stiftet 1/5 1968. Formanden, Asbjörn N. Jakobsen, havde i et par år samlet

stof om norske privatbaner i den hensigt at skrive historiske beretninger om disse. Ved besøg hos de mennesker, der havde arbejdet ved de nedlagte baner, fik han overladt en del gamle ting, som havde været i brug ved Holmestrand-Vittingfossbanen (HVB), Tønsberg-Eidsfossbanen og Lierbanen.

I dag har NPHS mere end 200 regnskabsbøger og genstande i samlingerne og man har fået overladt en gammel stationsbygning, som nu skal flyttes til den grund og banetrace ved den nedlagte HVB, som er skænket til brug for et museum.

Planerne er først og fremmest at få genopbygget et typisk stationsmiljø fra HVB med stationsbygning, udhus m.v. Man har også 2 HVB vognkasser på hånden.

Der skal selvfølgelig bruges mange penge - og megen arbejdskraft - og hr. Jakobsen vil være glad for tilsagn om begge dele.

Her fra Danmark vil det jo nok knibe lidt med at stille arbejdskraft til disposition, men der må være mange, som kan hjælpe lidt økonomisk.

Man bliver medlem i NPHS ved - pr. postanvisning - at indsende 15 norske kroner pr. år til:

Norsk Privatbane-historisk Selskab
v/Asbjörn N. Jakobsen
Boks 54
3073 Galleberg stasjon
NORGE.

Holtrup

DAMPLOKOMOTIVET Teknisk betegnelse

På vort sidste redaktionsmøde forelagde SIGNALPOSTENS yderst dynamiske redaktør en længere liste over emner, han kunne tænke sig at SIGNALPOSTEN tog op. Blandt andet foreslog han, at undertegnede skulle skrive om damplokomotivets udvikling. Jeg protesterede med den motivering, at damplokomotivet nu kun var historie og at der fandtes ladninger af bøger, hvor dette emne blev belyst, og hvor de arme læsere får serveret side op og side ned med udviklingen fra The Rocket til de nyeste Pacificloko. Jeg tænker her på de mange engelske "Wonder-books" samt de nyere tyske, f.eks. "Geliebte Dampflokk" og "Unvergessene Dampflokkomotiven" (Vergessene Dampflokkomotiven havde været nok så berettiget som titel, og man kunne have foreviget adskillige upåagtede og lidet talstærke typer).

Der er mange gode og positive ting i disse og andre bøger af lignende art - men også en mængde mere eller mindre sentimental dampromantik, samt forfærdelig mange gengangere, både hvad foto, tegninger og stof angår, så jeg syntes dette emne måtte være udtømt!

Nu protesterede Adamsen: Klubben får adskillige henvendelser om tekniske spørgsmål og betegnelser som trængte til at belyses af en gammel dampmand - dertil kom, at de mange helt unge medlemmer, som interesserer sig for damplokomotivet, ofte har svært ved at få de fornødne oplysninger, fordi mange af de seriøse jernbanetidsskrifter ved omtale af denne eller hin detalje forudsætter, at læseren har det fornødne teoretiske kendskab.

Det var ikke en gennemgang af de enkelte typer, der var tiltrængt, mente Adamsen, men derimod en forklaring på de forskellige typebetegnelser og tekniske detaljer, samt deres fordele og mangler.

Alt dette måtte jeg bøje mig for, hvorfor der ide kommende numre af SIGNALPOSTEN kommer denne artikelserie. Til den gamle forhærdede dampentusiast: spring denne artikel over - og til den yngre årgang: er der særlige spørgsmål, der ønskes klarlagt, så skriv til Holtrup derom,

så skal det i videst muligt omfang blive belyst. Men nu til sagen. Jeg vil begynde med at fortælle om, hvorledes et lokomotiv betegnes - rent teknisk.

Efterhånden som der opstod flere og flere forskellige loko blev det nødvendigt at finde frem til en fremgangsmåde, der kunne typebestemme dem i al almindelighed. I de store lokoforbrugende lande opstod der så systemer, der hver især var anvendelige, men der skulle gå lang tid inden man fandt generalnævneren - og man glemte her, som ved metersystemet, at tage misteltenen i ed.

England, USA, Frankrig og Das Verains Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltung, d.v.s. Holland, Tyskland og det gamle Østrig-Ungarn, fik hver sit system hvoraf det sidste er det absolut bedste, især efter at det har fået et par ansigtsløftninger; det er nu også det mest anvendte. (Det anvendes også - med indførelse af en del nye betegnelser - for motor- og elmateriel).

Fælles for alle systemer er, at man bestemmer et loko efter dets hjularrangement.

Som det fremgår af et efterfølgende skema er princippet i det tyske system, at man kendetegner et loko ved sine hjulsæt - eller hjulaksler. Et tokoblet loko betegnes således B, et 3-koblet C, 4-koblet D o.s.v., medens løbehjulsakslerne under for- og bagende betegnes med tal; er der ingen løbehjulsaksler bortfalder tallet - eller der sættes et nul, men dette sidste er dog ikke officielt.

Efter det engelske og gamle franske (nu delvis afløst af det tyske) benyttes, når det drejer sig om officielle betegnelser, et 3-cifret tal. Her angiver i England det første tal antallet af løbehjul under maskinens forende, andet tal antallet af koblede hjul og tredje tal antallet af løbere under bagenden. I det gamle franske system angiver de tilsvarende 3 tal antallet af aksler under lokomotivet. Ved de 2 sidste systemer er det naturligvis nødvendigt at et nul markerer

Lokobetegnelser efter system

hjulstilling	ny	gl.	fransk	engelsk	amerikansk
0o	A1	1/2	011	022	
o0	1A	1/2	110	220	Planet
oo0o	1A1	1/3	111	222	Jenny Lind, Buddicon
oo0o	2A1	1/4	211	422	Bicycle, Single driver
oo0	2A	1/3	210	420	Crampton
00	B	2/2	020	040	
00o	B1	2/3	021	042	
00oo	B2	2/4	022	044	
o00	1B	2/3	120	240	Four wheel
o00o	1B1	2/4	121	242	Columbia
o00oo	1B2	2/5	122	244	Mogul-forney, 4-coupled
oo00	2B	2/4	220	440	American
oo00o	2B1	2/5	221	442	Atlantic
oo00oo	2B2	2/6	222	444	4-coupled double ender
000	C	3/3	030	060	Sixcoupler
000o	C1	3/4	031	062	
000oo	C2	3/5	032	064	
o000	1C	3/4	130	260	Mogul
o000o	1C1	3/5	131	262	Prairie
o000oo	1C2	3/6	132	264	Adriatic
oo000	2C	3/5	230	460	Ten-wheeler
oo000o	2C1	3/6	231	462	Pacific
oo000oo	2C2	3/7	232	464	Hudson/Baltic
0000	D	4/4	040	080	
0000o	D1	4/5	041	082	
0000oo	D2	4/6	042	084	
o0000	1D	4/5	140	280	Consolidation
o0000o	1D1	4/6	141	282	Mikado
o0000oo	1D2	4/7	142	284	Birkshire
oo0000	2D	4/6	240	480	Twelve wheeler
oo0000o	2D1	4/7	241	482	Mountain
oo0000oo	2D2	4/8	242	484	Niagara
00000	E	5/5	050	0-10-0	
00000o	E1	5/6	051	0-10-2	Union
o00000	1E	5/6	150	2-10-0	Decapod
o00000o	1E1	5/7	151	2-10-2	Santa Fé
o00000oo	1E2	5/8	152	2-10-4	Texas
oo00000	2E	5/7	250	4-10-0	Mastodon
oo00000o	2E1	5/8	251	4-10-2	S. Pacific
000000	F	6/6	060	0-12-0	
o000000	1F	6/7	160	2-12-0	Centipede
o000000o	1F1	6/8	161	2-12-2	Javanic
oo000000o	2F1	6/9	261	4-12-2	Union Pacific
oo000000oo	2G2	7/11	272	4-14-4	Sowjet
000+000	C+C	2x3/3	030+030	060+060	
0000+0000	D+D	2x4/4	040+040	080+080	
o000+000o	1C+C1	2x3/4	130+031	260+062	
oo000o+o0000o	1D1+1D1	2x4/6	141+141	282+282	
oo000o+o000oo	2C1+1C2	2x3/6	231+132	462+264	
oo00o+o000o	2B1+1C1	2/5+3/5	221+131	442+262	

manglende løbehjul/løbehjulsaksler. I Schweiz og førhen ved de sydtyske selskaber betegnedes loko ved en brøk, hvor tælleren angav antal koblede aksler og nævneren det samlede antal aksler. I Amerika bruger man at give hver hjultype sit navn. Disse navne siger intet - er blot et navn. I det efterfølgende skema - som iøvrigt findes magen til (omtrent) i adskillige loko-bøger gives nærmere - og kortfattet forklaring på ovenanførte.

Til det tyske system ses en del tilføjelser:

1) Er lokomotivets løbere anbragt i en boggie tilføjes over tallet en ', f.eks. 2'C1 (3-koblet loko - 2-akslet forløberboggie - 1-akslet fast bagløberaksel).

Ved de leddelte loko (herom senere) hvor hele hjulsæt danner en boggie, sættes en ()' omkring de/det hjulsæt, der danner en boggie, f.eks. (1'C)'C1'.

2) Efter angivelsen af hjulsættet følger et bogstav, et tal, evt. endnu et bogstav. Det første bogstav er h, t eller n alt eftersom lokomotivet er forsynet med overheder, damptørrer eller arbejder med våddamp.

(h=Heissdampf, t=Trockner, n=Nassdampf). Det efterfølgende tal 2, 3, 4 evt. 6 angiver cylinderantallet - og tilføjes yderligere et v (=Verbund) betyder det, at man har et compound - eller høj- og lavtryksloko for sig.

Endelig tilføjes et Z (=Zahnrad) for tandhjulsloko og et T for tenderloko (loko uden særskilt tender).

Har man med specialtyper at gøre - f.eks. Mallet, Fairlie, Engarth m.fl. tilføjes navnet på specialtypen, ligesom det kan være nødvendigt at komme med andre tilføjelser f.eks. sporvidde, når det gælder smal/bredspor - eller bemærkning om et eller andet karakteristisk træk ved maskinen (f.eks. Franco-Crosti eller Klien-Lindner aksel).

Et par hjemlige eksempler:

DSB	E	2'Clh4v	(også PR),
	P	2'Blh4v	
C&K		2'B(0)h2	
	D	1'C(0)h2	
	R	2'Ch2	(2-cyl.)
	R	2'Ch3	(3-cyl.)
	H	1'Dh3	
	N	1'Eh2	

S	1'C2'h3T
O	1Blh2T
Q	(0)D(0)n2T
F	(0)C(0)n2T
HS	(0)B(0)n2T

Det engelske system. Efter det 3-cifrede tal, der angiver hjulanordningen tilføjes antal cylindre således: two/three/four cyl. - efterfulgt af betegnelsen Tenderloco for loko med særskilt tender og betegnelsen Tankloco for loko uden tender, altså det vi kalder et tenderloko.

Her, men også kun her, er den engelske betegnelse bedre, mere klar og konsekvent, end den på det europæiske fastland anvendte.

Om det amerikanske system er kun at sige, at det er upraktisk alene derved, at det intet som helst fortæller om den pågældende lokogruppe - og det anvendes da ej heller uden for USA (&Canada) bortset fra at de så feterede og populære hurtigtogsloko af 2Bl og 2Cl typen i daglig tale hele verden over betegnes som henholdsvis Atlantic og Pacific loko.

Til internt brug inden for den enkelte jernbaneforvaltning slår det ovennævnte ikke til, idet der inden for samme selskab kan være adskillige typer af vidt forskellig størrelse og anvendelsesområde, der falder ind under samme betegnelse (f.eks. DSB E og PR eller et andet tilfælde, hvor forskellen er endnu større: DSB F og de gamle ØSJS 1-4 (nu DJK)).

Vore hjemlige privatbaner anvender alene fortløbende numre (i gamle dage tilføjede navne). DSB kendetegner hver enkelt type med et litra: et bogstav + evt. et indexbogstav (F, J, R, S), dertil fortløbende numre ordnet i grupper (bortset fra de loko, der var anskaffet før 1892). Sverige (SJ) har som DSB litra: bogstav, men som index et tal; det blev nødvendigt, da de mange privatbaner overgik til SJ. Nummer"systemet" er forfærdeligt, idet man i udstrakt grad har benyttet numre, der blev ledige ved udrangering.

I England havde - ved de gamle privatbaneselskaber - alle loko navn og hver type blev så betegnet ved navnet på det første loko (f.eks. Precursor) eller ved

konstruktørens navn med tilføjelse af et eller andet særkende (f.eks. Iwatts Atlantic). Lidt omstændeligt men det fungerede dog så godt, at da man efter 1. verdenskrig dannede 4 store selskaber af alle de gamle, "fulgte nissen med" - eller var det den berømte engelske konservatisme, der igen var på spil? Bogstavbetegnelser var i brug ved visse selskaber, men slog aldrig igennem; forblev i anden række.

Numrene var fortløbende, sådan da, man opbrugte først de laveste ledige numre før man kørte videre (et rædselsfuldt system, som har givet mange lokohistorikere grå hår, hvis de da ikke som jeg er blevet skaldede). Da selskaberne sammen sluttedes til de 4 store, lod man inden for hvert selskab det største beholde sine gamle numre, de andre fik så blot lagt tusindtal til (LNER ved ganske enkelt at sætte 3 til 9 foran de numre, der ikke stammede fra NE).

Ved nationaliseringen i 1949 indførtes et nyt nummersystem og loko betegnedes enten ved begyndelsesnummeret eller ved klassens gamle navn.

Til brug for udarbejdelse af køre- og togplaner har man i mange år haft en trækklasseinddeling.

Holland (NS) og Belgien (SNCB) har brugt gruppenummerering, således at hver type begynder med et nyt hundredtal og betegnes med dette tal (f.eks. 1900, 3700, 6300).

Tyskland (både DB og DR) betegner sine loko ved Bauartsreihe (litra) plus ordensnummer.

Bauartsreihe 01-19: hurtigtogsloko,
 - 20-39: persontogsloko,
 - 40-59: godstogsloko,
 - 60-79: persontogstenderloko,
 - 80-94: godstogs(ranger)loko,
 - 97: tandhjulsloko,
 - 98: lokalbaneloko,
 - 99: smalspor.

Ordensnummeret følger som et 3 eller 4-cifret tal.

Enhedsloko (loko bygget efter 1923) har de lave Bauartsreihe 01-10, 20-25, 40-45 o.s.v. og det efterfølgende ordensnummer begynder altid med 001 - for varianter med 1001.

Loko overtaget fra de gamle statsba-

neselskaber har så de resterende Bauartsreihe, én for hver hjulstype, men således at enkelte typers ordensnummer begynder med 001, 101, 201 o.s.fr.

Ved de preussiske statsbaner (KPEU) inddeltes efter 4 hovedgrupper:

S Schnellzugsloko,
 P Personenzugsloko,
 G Güterzugsloko,
 T Tenderloko,

efterfulgt af et tal, der sammen med det foran stående bogstav klassificerede typen. Helt uafhængig heraf havde hvert loko et nummer (fortløbende) indenfor hver direktion - det gav anledning til utallige misforståelser, fordi det samme nummer - indenfor samme type - ofte gik igen i flere forskellige direktioner.

Noget bedre var det ved de sydtyske selskaber, her havde man et litra - et bogstav eller et romertal, fulgt af et index, igen fulgt af et nummer (altså et system som det danske).

Noget tilsvarende brugte man i Østrig-Ungarn ved de mange private selskaber, medens man ved statsbaneselskaberne benyttede/benyttede et system noget lignende det tyske d.v.s. et 2 eller 3-cifret tal for typen efterfulgt af ordensnummeret (hver type begynder med 01 evt. 101 for afarter). Systemerne har været ude for flere revisioner.

Balkanlandene bruger lignende systemer.

Tjekkoslovakiet kendetegner typen ved 1) et 3-cifret tal, hvor 1. tal angiver antal driv- og kobbelaksler, (2. tal +3) gange 10 angiver maksimalhastigheden og 3. tal + 10 angiver akseltrykket! Herefter følger 2) et 3- eller 4-cifret tal, der både er ordensnummer med tillige typebetegnelse, idet det første tal er en klassebestemmelse.

Frankrig:

- 1) et 3-cifret tal, der angiver akselanordning,
- 2) bogstav: T for tenderloko + for alle et bogstav som klassebestemmelse,
- 3) et 3- eller 4-cifret tal for ordensnummer, hvor hver type begynder med 1.

- 4) tilføjelse af regionsnavn (f.eks. Est) gøres undertiden ved at sætte regionsnummeret foran det i l) omtalte 3-cifrede tal.

Spanien og Italien har systemer stærkt påvirket af det franske, men med betydelige afvigelser

I Schweiz et bogstav, der angiver maksimalhastigheden, efterfulgt af en brøk der angiver akselanordning - efterfulgt af ordensnummeret.

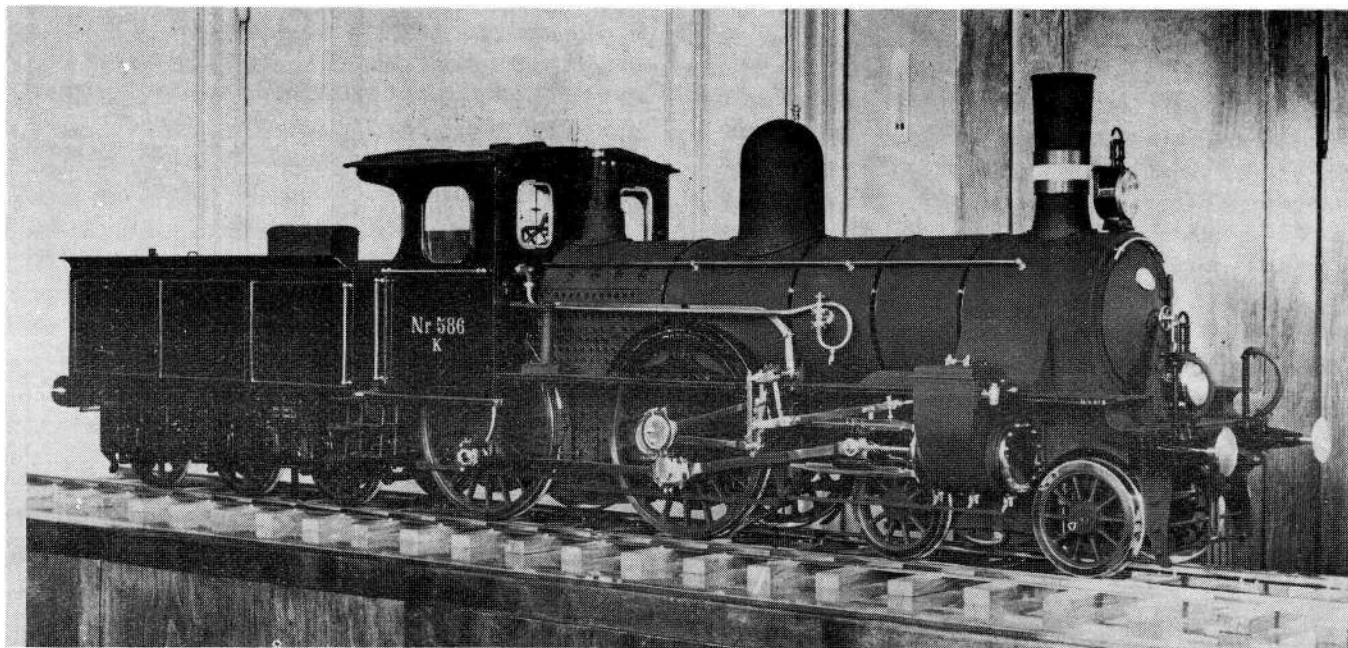
Polen: P, O eller T for hurtigtogs-, persontogs- og godstogsloko + K for tenderloko, derefter et lille bogstav der angiver hjulanordning og til sidst ordensnummeret.

Det siges tit om lokoentusiaster, at de kun interesserer sig for litra og

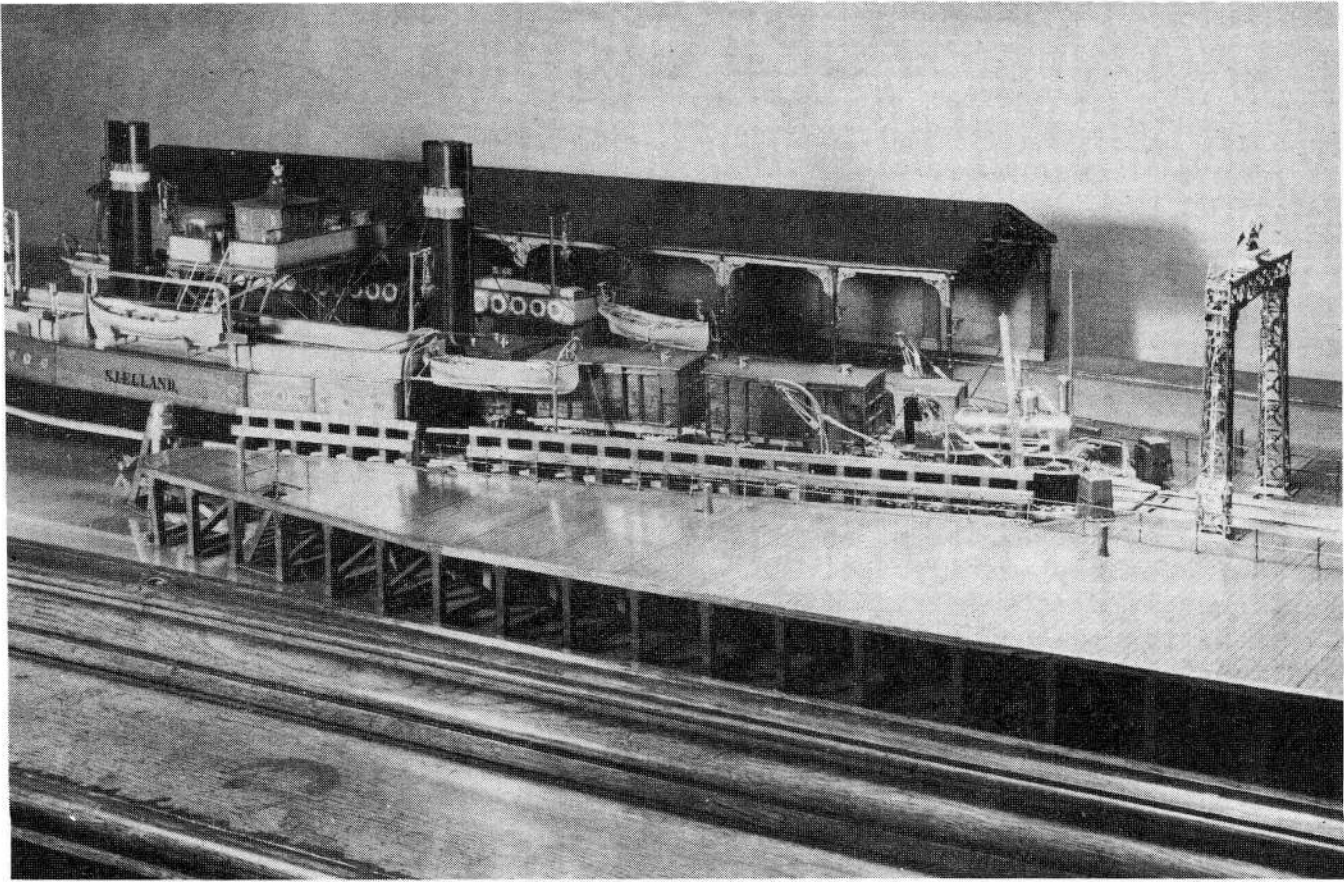
numre (det skulle især gælde englændere); for nogle er det måske rigtigt - men!! vil man studere et lands loko, må man først sætte sig grundigt ind i dets klassificeringssystemer for at kunne finde og følge de enkelte typer fra selskab til selskab - og ofte fra land til land, idet adskillige centraleuropæiske loko har tilhørt op til 4-5 forskellige stater - og måske endnu flere selskaber.

Det er en af grundene til, at jeg har givet denne oversigt - som jeg vil skynde mig at sige langt fra er udtømmende. Ønsker man mere grundig og fyldestgørende redegørelse herfor kan jeg anbefale at anskaffe: H. Griebe & F. Schadow: "Verzeichnis der Deutschen Lokomotiven 1923-63, mit Übersicht über die Lokomotivbezeichnungssysteme Europas" - et godt hefte og tilmed billigt, vist 10-12 kr.

A. Gregersen



Fra Jernbanemuseets samlinger: K 586 i størrelsen 1:10.



Som mange ved har Jernbanemuseet til huse i Sølvgade nr. 40, opgang F, femte sal, og er åbent for besøgende alle onsdage kl. 12-16 til og med oktober måned.

Der er gratis adgang for alle, altså også for ikke-jernbanefolk.

Vi, der arbejder for og med museet, er glade for, hvad museet rummer, men vi er selvsagt endnu gladere for at vise det frem for interesserede - jo flere, des bedre.

Jernbanemuseet fortæller jernbanehistorie på en levende, anskuelig måde. Yngre og helt unge får ved besøget kendskab til gamle dages jernbanedrift, men også til dennes udvikling gennem tiderne.

De ældre ser de ting, de selv har kendt, måske endda gjort sig betjent af, og tanker om oplevelser og begivenheder melder sig.

Det sker vel en dag, at vi får tilvejebragt et jernbanemuseum, hvor også vor store samling af lokomotiver og vogne kan udstilles sammen med det omfattende og udmærkede museumsmateriale vi har og stadig forøger, men indtil da må vi bede Dem tage trapperne til femte sal. Se bort fra den lille ulempe dette er, og kom så. De er meget velkommen.

Bagefter vil De sige: "At vi dog ikke gjorde alvor af det noget før. Vi har jo så ofte tænkt på at besøge jernbanemuseet".

W.D-J.

DAMPSÆRTOG PÅ OHJ

I anledning af Odsherredsbanens "nyanskaffelse" af damplokomotiv TKVJ 130, arrangerede JS/DMJK en tur derop den 4/5. Her skal jeg forsøge at fortælle lidt om arrangementet og hvad der gik forud.

Bestyrelsen var blevet enige om at arrangere en forårstur på Ålborg Privatbaner inden disses lukning den 31/3 1969, men dette viste sig tidsmæssigt umuligt bl.a. på grund af DJK tur 22-23/3, hvorpå vi iøvrigt fik lov at deltage på lige fod med DJK-medlemmer.

Nu skulle der så findes på noget andet, og det skulle pludseligt gå stærkt. Vi blev, efter at have undersøgt den økonomiske situation, enige om at prøve at etablere damptogskørsel på OHJ med D 857 da vi skønnede, at DF'eren ikke var færdigrepareret.

2 dage efter vort brev afsendelse kom svaret telefonisk: Alt i orden, blot ikke D 857, men i stedet vort "nye" lokomotiv OHJ 38 - og endvidere kun arbejdstog over strækningen Holbæk-Nykøbing, da banen skulle bruge maskinen til plantog 130 (ekspressen).

Herefter besøgte jeg banen og prøvekørte turen med et af marcipanbrødene (nr. 24) og så oprandt endelig den 4. maj - i gråvej.

Da jeg - efter banens opfordring - ankom kl. 08.05 stod maskinen allerede udenfor - nypudset og smurt - og jeg, samt allerede ankomne turdeltagere blev straks bragt i god stemning, da kolossen under kompressorens rytmiske dunken blev rangeret på drejeskiven for at blive vendt og rangere forbi remisen og ud i den anden ende af stationens udtrækspor.

Kl. 09.07 ankom de øvrige deltagere fra Kh, ca. 40 ialt, og umiddelbart efter besøgte vi OHJs remiser og værksteder. Især maskinhallen og skiltet, hvor der vistnok stod: Tiden nytter fliden - fliden nytter tiden, vakte størst interesse. D 857, der stod udenfor, blev rigtignok også beset og fotograferet.

Men interessen for værkstederne svandt hurtigt, da nr. 38 nu var igang med oprangeringen af vor stamme. Dette tog temmelig lang tid, da vognene bogstavelig

talt stod spredt over hele stationsarealet. Nøjagtig 09.50 kom arbejdstoget dog afsted - med 69 deltagere og følgende sammensætning: OHJ 38, HVJ C 501, OHJ C 223, HTJ C 24 og ØHJ D 232.

Fra Holbæk kørte toget med god fart direkte til Svinninge, hvor vi havde vort første fotostop. På dette stykke nød de fleste deltagere HVJ C 501s rysten og duven i sporet; man kunne simpelthen ikke holde sig oprejst derinde under den stærke fart.

I Svinninge krydsede vi tog 12 og herefter havde vi - på grund af mange tændskinner og ditto misforståelser - kun fotostop på stationerne indtil Grevinge grusgrav, hvor vi havde vort første stop på fri strækning og vi beså de fire personvogne, der henstår i grusgraven. I Kelstrup var maskinen blevet tørstig og ved hjælp af "deforme" rør m.m. fik lokomotivet tanket op i løbet af forbavsende kort tid, til trods for at det meste løb ved siden af.

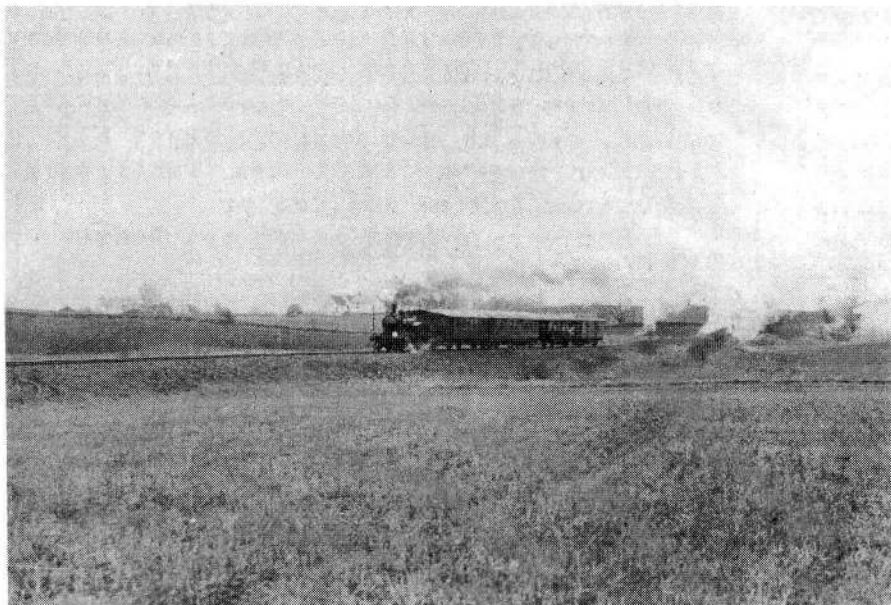
I Vig blev toget næsten tømt for deltagere. Her skulle vi nemlig overhales af tog 11 og vi fik lov at benytte dette tog til befording til trinbrættet Kollekolle hvor vi så i god tid kunne finde et egnet sted til at tage et godt billede af vort særtog. Det er vist iøvrigt første gang i banens 70årige historie at så mange mennesker er stået af ét tog på Kollekolle.

Herfra fortsatte vi - med fotostop i Nr. Asmindrup - til Højby, hvor vi krydsede tog 16. Efter krydsningen bakkede toget næsten 1 km for derefter at foretage dagens bedste fotostop. Deltagerne stod lidt nede og toget kommer frem i kurven op ad bakken med røgen væltende op fra skorstenen - til stor fryd for os alle.

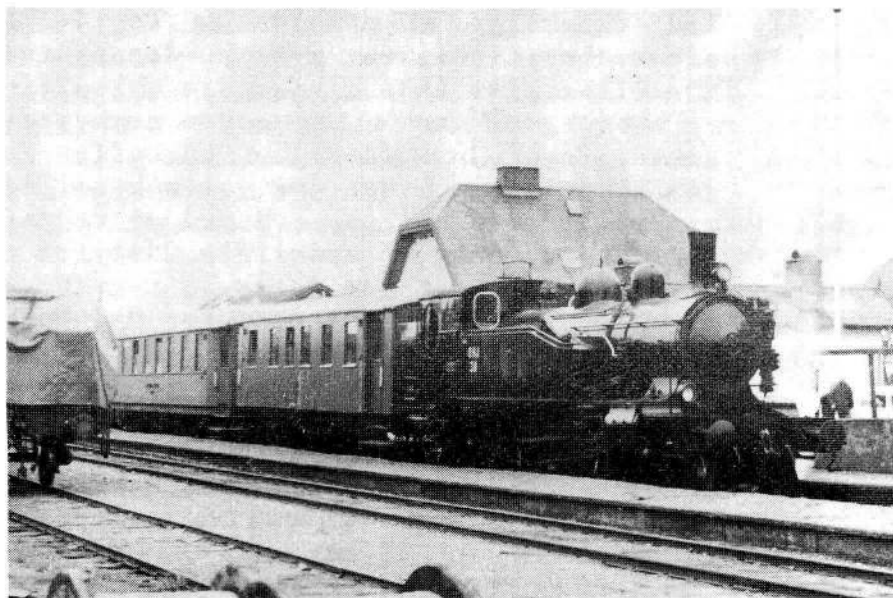
På grund af tidnød kørte vi derfra direkte til Nykøbing med ankomst ca. 12.50. Kl. 13 holdt 2 busser parat til at befordre os ud til restaurant Lyngkroen, hvor middagen blev indtaget. Her fortalte direktør E. Johansen - hyppigt afbrudt af fællessang og hurraråb fra diverse selskaber i de tilstødende lokaler - udføreligt om banens fremtidsplaner vedr. rullende materiel, sporudveksling med svej-

ste skinnestød og mange andre ting.

Efter middagen kørte vi i busserne rundt i omegnen af Rørvig og beså - med direktør Johansen som guide - i silende regn, Nakke by, Rørvig by og områderne ved Dybesø.



Øverst: Ved Grevinge grusgrav
Nederst: På Vig st. (Foto: JR).



Kl. 15.40 afgik vi med ombygget svensk skinnebus S 28 + CS 40 til de store jord- og broarbejder, hvor direktør Johansen fortalte om arbejdet. Da vi efter denne interessante tur atter nåede Nykøbing, tog en del af deltagerne hjem med

tog 126, der blev trukket af en af banens veteraner: diesellok 21 (Frichs 1932), medens få standhaftige blev tilbage for at nyde damplokomotivet køre tog 130.

Jeg tør nok påstå, at de, der tog tidligt hjem, gik glip af noget. Vi startede med meget langsom kørsel ud forbi broarbejderne, hvorefter toget med en fart af 55-60 km/t kørte strækningen igennem - delvis da. Deltagerne fik efter tur tilladelse til at køre på maskinen, og jeg kom på i Vig. Der var et strålende samarbejde mellem fører og fyrbøder f.eks. ved påfyldning af kul, hvor lokoføreren lukkede fyrdøren op og i mellem "skovlene".

Det var stor lykke at stå her og kigge over skulderen og se ud af vinduet langs den lange kedel og se skinnerne forsvinde ind under toget medens røgen væltede fra skorstenen til dampslagenes monotone rytme.

Det var helt underligt at sidde i et privatbanetog - og tilmed et plantog, anno 1969 og vide, at det, der var foran, var et damplokomotiv bygget i 1917. Stemningen i toget var da også høj lige indtil en 4-5 km fra Holbæk, hvor vi gik i stå! Injektoren svigtede - og en overgang var man lige ved at være nødsaget til at slukke fyret, da det var umuligt at sætte vand på kedlen. En mand sendtes tilbage til Mårsø st. for at stoppe tog 1266. Dette

blev dog ikke nødvendigt, da Bjarne Jensen, HgJK, ordnede injektoren ved hjælp af et par spande koldt vand - hentet i en nærliggende gård.

Med næsten 1 times forsinkelse nåede vi Holbæk, hvor vi efter ca. 20 minutter kom med tog 1266 hjem til København med OHJ dieselloko 24 (Frichs 1952) + CL + 2 OHJ BL. Toget skulle være på Kh kl. 22.06, men var først inde kl. 22.22, men havde da kørt næsten et kvarter ind.

En uforglemmelig dag!

JR



"COMING EVENTS"

Helsingør Jernbaneklub, Jernbanehistorisk Selskab og SIGNALPOSTEN arrangerer i fællesskab dampstøt på Høng-Tølløse-Jernbane

søndag den 21/9 1969

med følgende foreløbige tidsskema:

København, afg. 09.34 (tog 1229)

Tølløse, ank. 10.22

Særtogskørsel til Høng med spiseophold i Høng ca. kl. 13-14.

Tølløse, afg. 16,54 (tog 250)

København, ank. 17.35

Særtøget, der vil bestå af 2-akslet materiel, fremføres af G-maskine (ex DSB 625).

Deltagelse i turen Tølløse-Høng-Tølløse koster kr. 20,-.

Endeligt program vil være indlagt i dette nummer af bladet.

Vi håber mange af vore læsere vil deltage.



JERNBANE BØGER

JERNBANE

af Sigvard Skov

Udgiver: Koldinghusmuseet

28 sider, rigt illustreret

pris kr. 10,- frit tilsendt

Bestilles på giro 10.32.70

Museet på Koldinghus Slot

6000 Kolding

Denne lille bog i format A 5 er udgivet af Koldinghusmuseet i 1967. Den er særdeles nydeligt trykt og har mange fremragende fotos. Den omhandler hovedsageligt jernbanerne i Jylland og specielt omkring Kolding, og giver i et levende sprog en spredt fremstilling af banernes historie helt op til nutiden.

Der sluttet af med "English summary" der dog ved nærmere granskning viser sig at være en oversættelse af billedteksterne. Nå, det er der nu ikke noget at sige til, for bogens tekst kan faktisk ikke koncentreres mere end den er.

Den være anbefalet på det bedste.

H.



JERNBANERNE I KRIGEN 1864

af E.L. Parbøl

Udgiver: Jernbanehistorisk Selskab

72 sider, illustreret

pris kr. 16,- + porto kr. 0,80

Bestilles ved indbetaling af beløbet på postanvisning til

F. Hermind,

4320 Lejre.

Jeg ved ikke, om det må forekomme lidt kunstigt at anmelde en bog 4-5 år efter dens tilbliven, men da denne form for litteratur ikke mister sin aktualitet og da jeg af en eller anden mærkværdig grund først har fået den anskaffet for ganske nylig, så kan jeg vel nok tillade mig at give den et par ord med på vejen.

Bogen, der er nydeligt udstyret og rigeligt forsynet med fotos og tegninger, er skrevet af daværende chef for Jernbanemuseet, hr. E.L. Parbøl.

Teksten, der er baseret på datidige meddelelser og rapporter, giver os et billede af "begivenhederne" set med jernbanemandens øjne, men også - hvad der er nok så interessant: et tidsbillede af arbejds- og levevilkår både i og uden for jernbanerne. Vi er således med i daglige bedrifter, lige fra det hektiske natarbejde med at istandsætte syge lokomotiver, kørsel på kun delvis færdiggjorte strækninger til tjenesten på stationerne - med eller uden hemmelig telegrafisk forbindelse med omverdenen.

Et samlet kort over jernbanerne i

Jylland anno 1864 ville have været gavnligt for oversigten efterhånden som "handlingen" skrider frem, men det er dog ikke værre, end at man ved hjælp af diverse stednavne kan ridse det op på et nutidigt landkort.

Vi er i de senere år så rigeligt blevet forsynet med litteratur, der oplyser os om jernbanernes data og tekniske udvikling. Jernbanerne i krigen 1864 er en bog, der fortæller om anvendelsen af dette trafikmiddel under mere særegne forhold.

ADAM



DANSKE STATSBANERS DAMPLOKOMOTIVER

Tillæg 2 (for tiden 20/11-61 - 15/12-68)
Ved J.Steffensen, G.Wienecke, A.Gregersen
Akademisk forlag, 1969.

Dette tillægs hovedindhold er en trist opremsning af udrangeringer, men der er dog også endel uddybninger af mere historisk karakter, bl.a. at H 41 og 42 forliste under transporten til Danmark, men maskinerne blev bjerget og istandsat.

Der sluttes med en oversigt over de endnu i behold værende loko - både hos DSB og øvrige "Sidste ejer".

Tilsammen danner det oprindelige hefte med de to tillæg (1 og 2) et up-to-date opslagsværk, hvor et hvilket som helst DSB eller exDSB damplokos data kan findes.

Jeg kender ikke den nøjagtige pris, men værket kan bestilles i boghandelen - og det bør De gøre.

H.



HOBBY-MASKINEN

af Fr. Meyer

Oversat og bearb. af G. Møller-Hansen.

Høst & Søns forlag, 1965

Pris ca. 30 kr.

Anmeldelse af en bog om hobbymaskiner hører vist egentlig ikke hjemme i dette blad, men når jeg alligevel tillader mig at anmelde den her, skyldes det, at det ikke blot er en bog om hobbymaskiner. En oversigt over bogens kapitler vil let overbevise om dette: Træ (som råmateriale og som handelsvare), træbearbejdning, måling og opmærkning, værktøj, trædrejning, overfladebehandling, sammenføj-

ningsmetoder for træ, andre materialer (metaller og kunststoffer), hjemmelavede værktøjsskabe og tabeller.

Ikke mindst i dag, hvor sløjd ikke er så almindeligt i skolerne, er det rart at kunne læse om træ, om hvordan man saver, snitter og på anden måde bearbejder dette, ikke alene ved hjælp af de mekaniske dele, der fås til hobbymaskinen, men også ved hjælp af håndværktøjer. Om opmærkning og maling giver bogen en masse "staldfiduser". Bogen kan også bruges som værktøjslærebog, idet alle håndværktøjer gennemgås (der er billeder af alle) og der forklares også - det allervigtigste - hvordan man bruger værktøjet. Vedligeholdelse af værktøjer gennemgås også, f.eks. slibning af bor, stemmejern og høvljern.

Hvor mange ved hvordan man samler to stykker træ uden at det flækker? Hvordan samler man en skuffe? Hvordan skal en skydelære være indrettet, og hvordan bruger man denne? Dette og meget andet giver bogen anvisning på og den er fyldt med illustrationer - tydelige tegninger og skarpe fotografier - og uundværlige tabeller: snedkermål, tommer til millimeter og omvendt, sømstørrelser, gevindbor m.m.

Til selve hobbyarbejdet med at fremstille vogne og lokomotiver i spor 0 og H0 er der selvfølgelig ikke noget i bogen, men hvordan er den ærede læsers arbejdsplads egentlig? Er der orden i værktøjet? Er det det rigtige værktøj, der bliver brugt? Køb bogen, lav selv et ordentligt værktøjsskab og arbejdsbord, og glem heller ikke hobbymaskinen. Det er sikkert tilfældet i de fleste hjem, at "konen" kræver lidt husligt hobbyarbejde også, som kompensation for modelbanehobbyarbejdet. Og hvorfor være $\frac{1}{2}$ time om at slibe køkkenskabet af før maling af dette, når hobbymaskinen med påsat båndpudser kan klare det på 2 minutter?

Hobbymaskinen, der omtales i bogen, er BOSCH, hvilken vel roligt kan siges at være den bedste på markedet for øjeblikket, men kan selvfølgelig bruges i forbindelse med andre hobbymaskiner også.

Til slut: har De skånebakker på Deres skruestik? - Nå, ikke. Så kan jeg fortælle, at der er 4 forskellige former for sådanne vist i bogen. - God fornøjelse.

Faurhøj

Klubnyt

NYE KLUBBER TIL DMJU

HELSINGØR JERNBANE KLUB

P.t. intet modelanlæg.

Formand: *John Hansen, Bovænget 6, 3140
Ålsgårde.

DANSK JERNBANE KLUB

Intet modelanlæg.

Adresse: *Tagensvej 169, 2400 København NV
Tlf: (01 72) TAgA 5743 (mandag-
fredag kl. 10-16).

Kasserer: *Mogens Bruun, Ahornvej 18, 3650
Ølstykke, tlf: (03)178804.

MODELJERNBANEKLUBBEN H0, ÅLBORG

Anlæg i spor H0 (1:87), Skp. Clementsga-
de 3⁵ - ad bagtrappen, 9000 Ålborg.

Byggeaften: Torsdag fra kl. 19.30

Formand: *Knud E. Nielsen, Saltumvej 27,
9000 Ålborg. (08)137821 (i for-
retningstiden).

*Louis Lundborg, Godthåbsgade 55, 9400
Nørresundby.

GMJS

Göteborgs Modelljärnvägs-
sällskap arbejder for tiden med
en ombygning af landskabet ef-
ter et nyt princip - beskrevet
i det amerikanske tidsskrift -
"The modelrailroader". Kort
fortalt går det ud på med høn-
senet at forme landskabet i
store træk og derefter lægge
papirservietter oplødt i gips
ovenpå; ét lag er normalt nok.
Derefter kan klipper m.m. mo-
delleres på normal vis med
gips og avispapir. Alt i alt
fås en meget let og hurtigbyg-
get konstruktion. Metoden vil
blive anvendt ved DMJUs udstil-
lingsanlæg og vil iøvrigt bli-
ve nærmere beskrevet i et kom-
mende nummer af GMJS tidsskrift

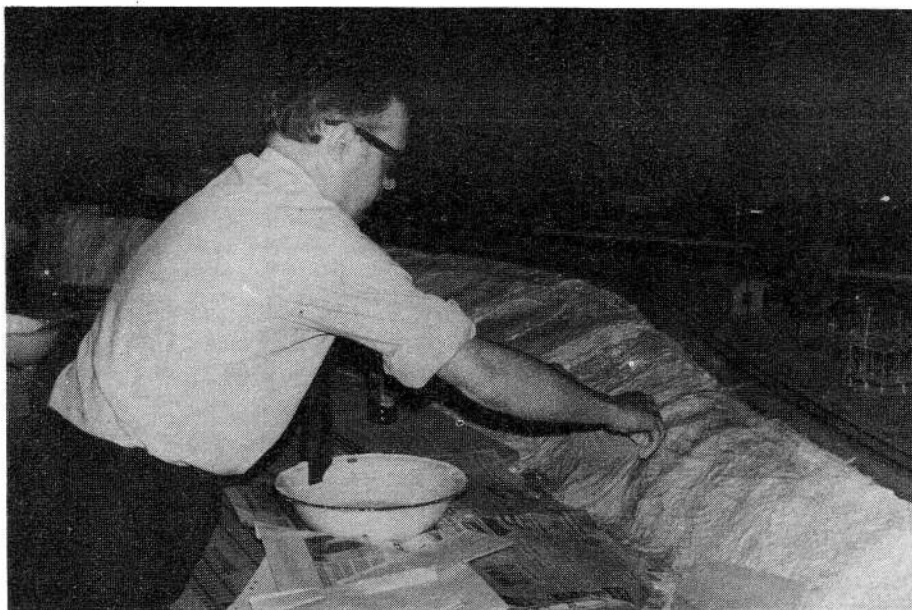
"Skärvjärnet".

Et andet GMJS-projekt som er sat i
arbejde og forventes udført inden klub-
bens 25 års jubilæum næste år, er bygnin-
gen af en smalsporsbane: 13,3 mm sporvid-
de, svarende til 600 mm. Bygningen er be-
gyndt på Ålderstigen station, men hvorhen
banen skal gå, vides endnu ikke.

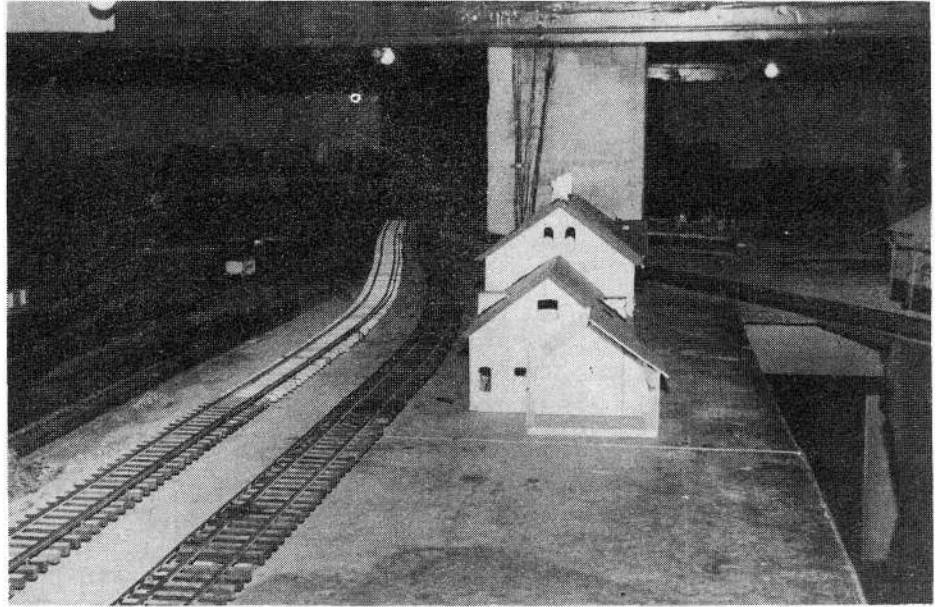
OMJK

I Odense Model Jernbane Klub foregår
ombygningen af Højstrup station planmæs-
sigt. Senest er den hidtidige sporskifte-
udfletning i østenden blevet udvekslet
med en blød kurve. Sporet er her bygget
fleksibelt, idet skinnerne først sømmes
til svellerne uden langsveller og efter
at sporet er bøjet i facon, limes det på
langsveller, som i forvejen er fastspændt
på bordet. Det meget smukke spor står i
skærende kontrast til spor 2, som er op-
bygget på traditionel vis. Spor 2 benæv-
nes i daglig tale "Søslangen".

Elafdelingen har også udvist aktivi-
tet i juli måned. Den længe savnede sig-
naltavle, der viser samtlige signalers
stilling for lokpersonalet i cabtårnet,
er blevet monteret og med to 100-korede
kabler forbundet med en fordelingstavle,
hvorfra kabler går direkte til de enkelte
stationer. Dalby indkoblede 12/7 og 14/7



og strækningen med automatisk linieblok Storby-Højstrup-Dalby den 15/7. Fjordvig, hvis signaler hidtil har været vist på en midlertidig signaltavle, kobles over en af de nærmeste dage og der refterer så kun Skovlunde. Her er tilslutningen dog ikke helt simpel, så der vil gå en måneds tid før dette arbejde er tilendebragt. Storby indkobles i takt med stationens udbygning. "Søslangen" er det lyse spor næsten midt i billedet.



JMJK

Jydsk Model Jernbane Klub har nu afsluttet bygningen af to kurver mellem Vanløse og Hammelev/Nykøbing. Sporet er fleksibelt PECO spor (nysølvskinner på nylonsveller) lagt direkte på spånplader, hvilket giver en meget fin og lydløs kørsel.

Privatbanen Nykøbing-Loftum er påbegyndt i Loftum; hele stationens spornet er bygget på en stor sammenhængende svellemåtte. Skinnerne er H0-nysølvskinner som bruneres. Den lige strækning bygges af ca. 3 m lange sporstykker; sporet bygges efter forbillede fra HHJ (faste stød).

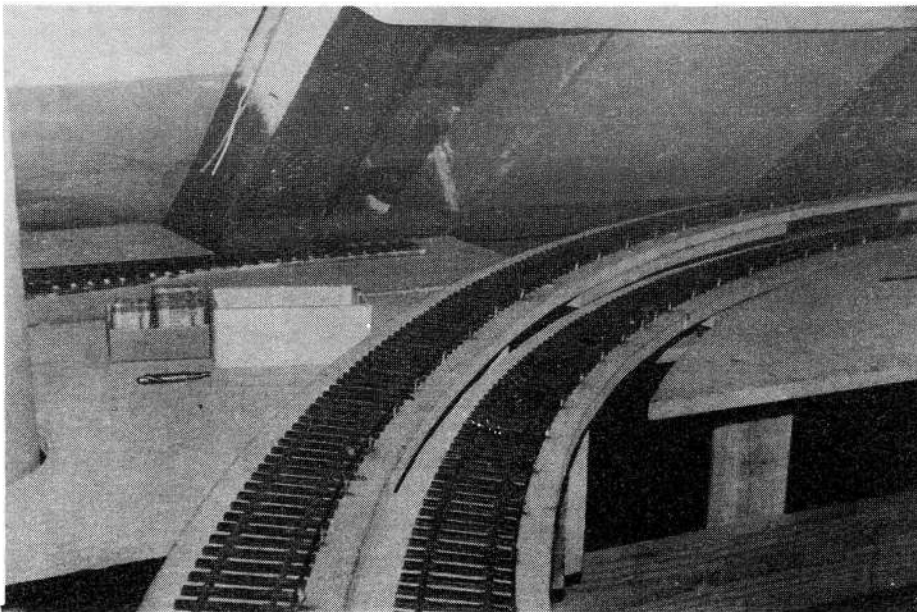
Privatbanen fra Gastrup er nu ved at blive planlagt og arbejdet er så småt gået i gang med bygning af borde.

GMJS, OMJK og JMJK:
Tekst og foto:
Kaj Juul-Pedersen

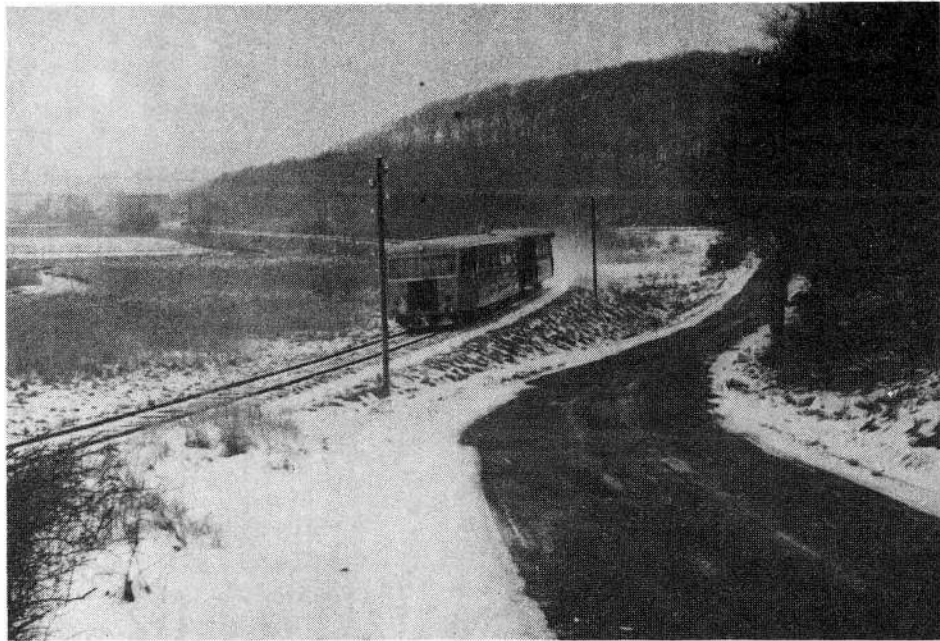
DMJK

Her er man nu begyndt på DMJKs andel i opbygningen af DMJUs udstillingsanlæg, nemlig sporstykker. Der fremstilles svellemåtter på kraft og sporelægningen følger lige i hælene. Det er et anseligt antal lige-, kurve- og sporskiftestykker, der skal fabrikeres, og derfor er der indtrådt en stilstand på andre områder. Dog er forarbejderne til privatbanens endestation ved Terminus nu godt igang. Det er lige som om den gammelkendte sportsånd er ved at indfinde sig igen - og det er af stor betydning for arbejdet, såvel kvalitativt som kvantitativt.

Holtrup



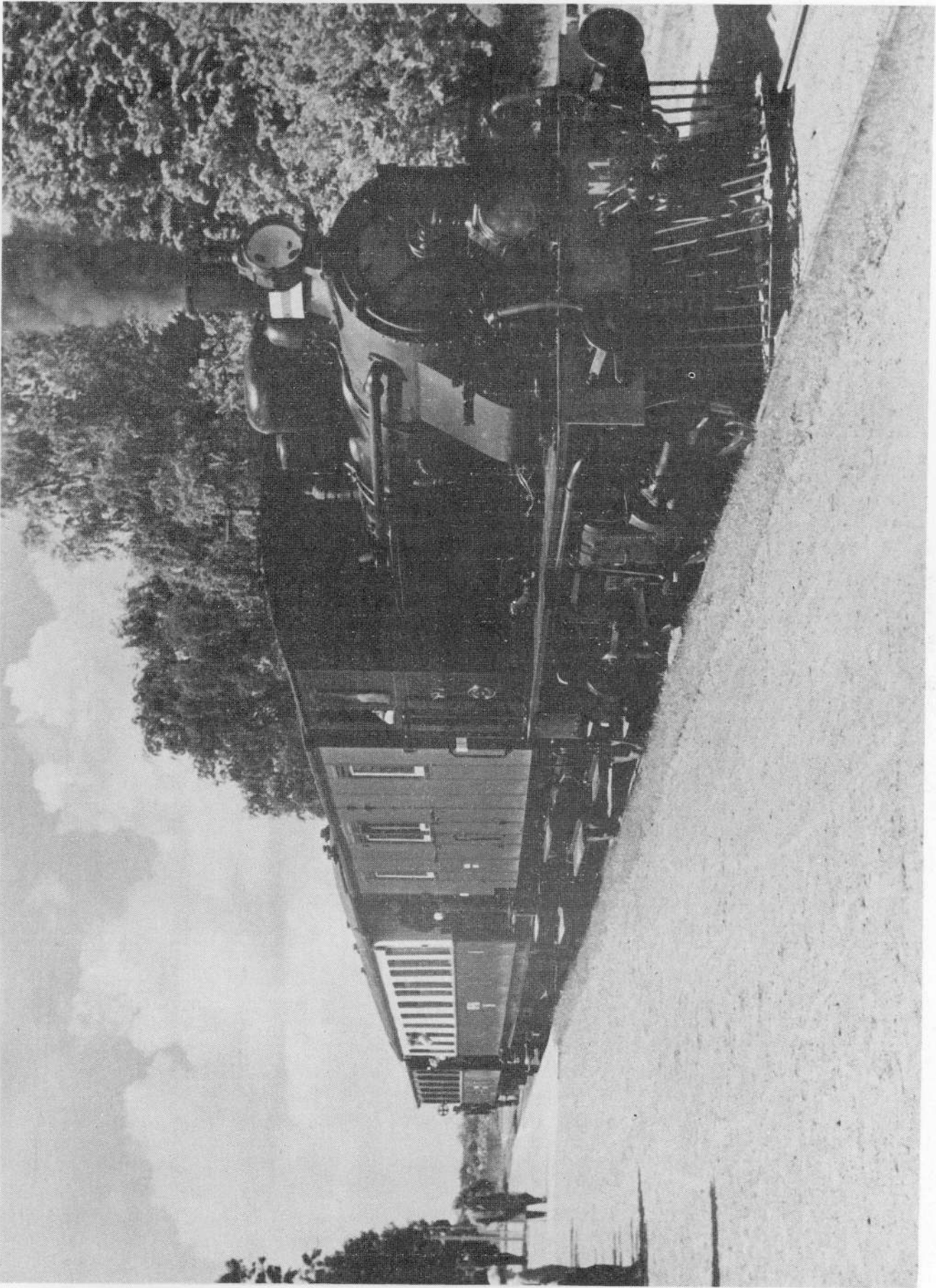
Billedgalleriet



Herover: HP MS 210 på RHJ ved Åmølle.
Herunder: RHJ M 1 ved vandtårnet på
Gjerlev station.
(Indsendt af: Frank G. Sørensen)

Næste side: SVJ nr. 1 på Saunte st.
fra JS/DMJKs udflugt 9/6 1968.
(Indsendt af: H. Wachter)





DMJU information

TIL MEDLEMMER AF DANSK MODEL JERNBANE UNION



I foråret har Dansk Modeljernbane Union fået yderligere tre medlemsklubber, nemlig Helsingør Jernbaneklub, Dansk Jernbane Klub og Modeljernbaneklubben H0, Ålborg. Data for klubberne - i lighed med hvad der fandtes i nr. 2/1969 - findes i dette nummer.

Letraset-arkene med påskrift til modeller har pludselig måttet opgives, idet firmaet, efter at have set tegningen, kun ville fremstille arkene med bærefilm - hvilket DMJU afslog.

MOROP-kongressen næste år skal som bekendt afholdes i Danmark og det store arrangement planlægges af DMJU og DSBs UIC-kontor i fællesskab. Et foreløbigt program er nu fastlagt og er klar til at gå i trykken, så deltagerne i dette års MOROP-kongres allerede i år ved, hvad de kan vente sig. Programmet afviger lidt fra det skitseforslag, der blev offentliggjort i SIGNALPOSTEN nr. 2/1969, og skal derfor kort gengives her:

Mandag 3/8 1970: Møder i ledende og teknisk udvalg.

Tirsdag 4/8 1970: Møder i ledende og teknisk udvalg. Eftermiddag: besigtigelse af København H og G. Aften: officiel åbning og filmforevisning.

Onsdag den 5/8 1970: Heldagsudflugt til Fredericia med stop i Odense for besigtigelse af museumsmateriel, FC og OMJK, og sejlads på Lillebælt fra Kongebrogården til Fredericia.

Torsdag 6/8 1970: Formiddag: besøg på S-togsdepotet i Tåstrup. Eftermiddag: Udflugt til Faxe Ladeplads (DJK K-maskine). Aften: besøg på MJ-klubber i København.

Fredag 7/8 1970: Udflugt København-Helsingør-Gilleleje-Hillerød-København med besøg på Teknisk museum og kørsel med HgJK-særtog. Aften: middag og afslutning.

Udstillingsanlæggets sporplan er nu fastlagt og en tegning offentliggøres i dette nummer af SIGNALPOSTEN og udsendes til klubberne i løbet af kort tid. Arbejdet med anlægget skrider frem med bygning af spor i DMJK og OMJK og i Slagelse har P. E. Jensen præsenteret en model af lyn-tog "Uldjyden". En Model af anlægget i størrelse 1:10 er under fremstilling og vil blive anvendt til at bygge landskab efter og i vort PR-arbejde.

Der er nu kommet program fra Stuttgart til MOROP-kongressen. Det er videre sendt til alle, der har meldt sig som interesserede - og tilsendes meget gerne flere interesserede, der bedes henvende sig til undertegnede.

Kaj Juul-Pedersen
Ellehøjvej 9
2800 Lyngby
Tlf. (01)872380.

Programmet for MOROP-kongres, der omfatter dagene søndag 14/9 - lørdag 20/9 1969, er meget imponerende og udpenslet med ægte tysk grundighed. Der er i ugens løb ca. 25 forskellige større eller mindre arrangementer, hvoraf mange bliver gentaget - nogle op til 6 gange.

Der er også en del "ikke-tekniske" arrangementer, vel hovedsagelig beregnet på kongresdeltagernes eventuelle "pånæg". Såvidt jeg kan se, vil man - som menigt medlem - kunne nå at deltage i alle de vigtigste arrangementer, men så bliver der vist heller ikke ét ledigt minut hele ugen.

Den samlede udgift for deltagelse i MOROP-kongressen i Stuttgart - med udgangspunkt i København: rejse, spartansk ophold og særdeles aktiv deltagelse i arrangementerne vil andrage 12-1300 kr.

Holtrup