



Dansk Model-Jernbane Klub

Meddelelse nr. 193

● Nu er feriesæsonen ved at være forbi, og det er så småt på tide at gøre status over sommerens høst af jernbanebilleder. Om man fik taget netop de billeder, man helst ville have, afhænger jo ganske af de muligheder, der bød sig og af den enkeltes interesseområde; men altfor ofte får man, når man spørger en jernbaneinteresseret, som har holdt ferie i nærheden af en jernbanestrækning, om hans udbytte deraf, det svar, at han næsten ingen billeder fik, da der "kun" kørte skinnebustog.

Nu vil skinnebusser om 50 år formentlig være ligeså sjældne som veteranbaneklubbens for nyligt erhvervede HTJ-lokomotiv, så allerede derfor kan der være god grund til at ofre et par billeder på dem, men dertil kommer, at en jernbane jo består af så meget andet og mere end det rullende materiel, der findes så righoldigt repræsenteret i de fleste jernbaneentusiasternes fotosamlinger. Hvor mange huskede f.eks. at fotografere bomanlægget ved indkørslen til Præstø station, hvor mange gav sig tid til at fotografere remisen i Ørnhøj, medens der endnu førte spor derind, og hvor mange benyttede lejligheden til, da de var på Langeland, at fotografere Rudkøbings pompøse station fra gadesiden, medens den endnu var hovedsæde for et jernbaneselskab. Og dog er de her nævnte ting kun tilfældigt valgte eksempler på de mange motiver, som nødvendigvis må være repræsenteret i en fotosamling, såfremt man ønsker, at den på længere sigt skal give et historisk nogenlunde korrekt billede af en eller flere baner og ikke blot være en dyngge billeder af rullende materiel - især damplokomotiver - fotograferet fra alle ender, leder og kanter.

Hermind, DMJK.

Programoversigt

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Torsdag den 10/10 1963, kl. 20,00

vil James Steffensen fortælle løst og fast og vise lysbilleder fra en rejse på 5000 km med jernbane gennem det østlige og mellemste Canada.

Foredraget finder sted i Jernbaneskolens lokaler Sølvgade 40.

Søndag den 27/10 1963, kl. 9,30: Sporvognsrundtur i København.

Da Københavns Sporveje står foran en strukturændring i den daglige driftsform, hvorved et antal sporvognslinier forventes nedlagt, begyndende den 1/11 1963 med linierne 15 og 19, har vi til glæde for de KS-interesserede og med stor velvilje fra sporvejenes side tilrettelagt en rundtur i byen, delvis ad ikke-personførende spor.

Turen udgår fra rangersporene i Studiestræde og herfra køres ad H. C. Andersens Boulevard - Jarmers Plads - linie 16 til Nørrebro remise - igennem remisen - ad rangersporene i Baldersgade - linie 10 til Bispebjerg - linie 19 til Jagtvej - linie 9 og linie 15 til Valby remise - Valby Langgade - ad rangersporene ved Tingstedet og Rughavevej - Toftegårds Alle - Toftegårds Plads - linie 10 til Gasværksvej - linie 16 til Bernstorffsgade - linie 13 til Otto Mønstedts Plads - ad rangersporet gennem Otto Mønstedsgade og Ved Glyptoteket - linie 10 til Holmens Bro - linie 8 til Bodenhofs Plads - Prinsessegade - Torvegade - Amagerbrogade - linie 5 til Kretavej - ad rangersporene på Kretavej til Sundby remise - igennem remisen - linie 13 og linie 19 til Rådhuspladsen og herfra til udgangspunktet: rangersporene i Studiestræde, hvor turen slutter.

Ved passagen af ovennævnte tre remiser gøres et mindre ophold, hvorunder stationsmesteren på den pågældende remise vil give deltagerne i turen en kort orientering.

Turen køres med motorvogn nr. 501 eller, såfremt denne vogn skulle være utjenstedygtig den pågældende dag, med en af motorvognene nr. 422-446.

Turens varighed anslås til ca. 2½ time og prisen for deltagelse er kr. 5,00 pro persona. Bindende tilmeldelse sker ved snarest og senest den 18/10 1963 at indbetale

deltagerafgiften på postgirokonto nr. 54578, adresse: Dansk Model-Jernbane Klub, Nørrebro St., København N. Kvitteringstallonen er gyldig som billet og skal medbringes under turen.

Turleder: sekretæren, E. Mikkelsen.

E. Mikkelsen, DMJK.

SLAGELSE MODEL-JERNBANE KLUB

Lørdag den 26/10 1963, kl. 14,00: Køreplanskørsel for medlemmer med pårørende og venner.

P. E. Jensen, SMJK.

JERNBANEHISTORISK SELSKAB

Vi kan oplyse, at selskabet den 26/7 1963 er blevet optaget i forenings- og aktieselskabsregisteret under registreringsnummer 2483.

Efterlysning fra museumsinspektør Steffen Linvald:

I forbindelse med, at Københavns Sporveje i næste måned fejrer 100-års jubilæet for den første egentlige sporevognskørsel gennem byens gader, afholdes i Københavns By museum, Vesterbrogade 59, en retrospektiv udstilling.

I den anledning er Bymuseet interesseret i at komme i forbindelse med medlemmer, som eventuelt er i besiddelse af kørende sporevognsmodeller, som vil kunne stilles til udstillingens disposition som et værdifuldt og fornøjeligt supplement til den egentlige udstilling.

Annonce

SØGES: "Vingehjulet", 5. årgang, nr. 1-9 incl.
samt "Deutscher Eisenbahnfreund", nr. 1.

James Steffensen,
Ehlersvej 8, Hellerup Telf.: HE. 852

(fortsat fra side 102)
Farum-Slangerup Jernbane

NEDLAGTE BANER

Af A. Gregersen, DMJK.

Statistik

I uddrag

År	ax.pr.	tog/	rejser	person	t/	t/km.
	tog	km		/km	gods	
	stk		x 1000			
1907/08	18,1	210	393	5909	169	4745
1908/09	17,6	224	381÷	5552÷	203+	5828+
1913/14	15,9	175	505	7167	101	2345
1917/18	18,8	145÷	746	10701	112	2363
1918/19	20,7+	146	873	12269	151	3065
1922/23	17,9	171	808	11157	102	2171
1928/29	15,1	185	535	7728	95	2003
1933/34	9,1	378	1024	12755	63	1139
1936/37	8,8	388	1150	13788	30÷	650
1938/39	8,0÷	411+	1045	16855	35	540÷
1944/45	14,3	233	1889	23585	122	2283
1946/47	14,2	262	1987+	25860+	93	1609
1947/48	12,9	273	1681	22518	76	1188
1952/53	10,6	(511)				
1960/61	10,1	(545)			Max. +	Min. ÷

Rullende materiel

Damp.

1-4 O-C-0 T 1905 Cockerill nr. 2484-87, solgt 1909 til DSB som T 357-60, udrangeret 1935-37-34-35.

5-6 O-B-2 T købt 1906 hos DSB.

P 122, 1883, Esslingen 122, udrangeret 1937.

P 125, 1882, Hohenzollern 198, til DSB 1948, udrangeret, reserveret Jernbanemuseet som P 125.

7-10 1-C-1 T 1907-1908-1909-1909, Henschel nr. 8127-9013-9310-9311. 7-8 udrangeret 1934, 9 og 10 til DSB i 1948, 9 blev DSB B 301, udrangeret i 1952, 10 blev hensat, udrangeret 1950.

Loko 1-4 viste sig straks at være for små, og man led ofte under dampmangel. Da DSB omkring 1908-10 manglede rangerloko solgtes de til DSB i 1909 som T 357-60. De blev brugt som rangerloko på mange forskellige stationer, bl.a. Nørrebro, Kvægtorvet, Helsingør, Roskilde, Ringsted, Korsør, Masnedsund, Orehoved og Gedser og i Jylland blev et af dem først i 20'erne brugt som togmaskine på Løgumklosterbanen. Et andet var i flere år stationeret i Ålestrup, hvor det var reserveloko for Himmerland og samtidig rangerede og kørte særgodstog til Hobro.

Nr. 5-6 brugtes mest til rangering og til lokale Bagsværdtog, nr. 5 fik i 1923 ny cylinder (d. 268, hidtil 305 mm). Nr. 7-10 var enkle, robuste og kraftige loko. Nr. 7-8 blev udrangerede i 1934, fordi de trængte til ny fyrkasse, man mente at kunne undvære dem, nu man havde 4 dieselloko. Det varede dog ikke længe, før man måtte leje fremmede loko. Nr. 9 istandsat af DSB 1948 og forsynet med trykluftbremse. Den rangerede på "Nøl" som B 301 et par år og blev udrangeret i 1952. Nr. 10 var i 1948 i meget dårlig stand og blev hensat; ETJ så på den, men ville ikke have den med så dårlig kedel, udrangeret 1950.

Dieselloko.

M 1-2, 200 Hk, B & W 1930,

M 3-4, 330 HK, B & W 1932.

De indsattes i driften, dels for at billiggøre den, dels for at få en tættere toggang, og planen lå så stramt, at alle 4 var i brug til stadighed, d. v. s. at der måtte afløses med damp, selvom det kun var småting, der skulle rettes ved dem. Var 1 ude af drift en hel dag, måtte 2 damploko sættes ind, medens 3 damploko kunne afløse 2 dieselloko. De har i tidens løb udført et godt arbejde på KSB var slet ikke så ringe som deres rygte - og så blev der jo hængt meget på dem. M 1-2 kørte med tog, man ikke ville drømme om at lade en MO trække eller forsøge derpå, for den kunne ikke. De var for små. For at bøde lidt på det, delte man søndagstogene i Farum og kørte så med et af de to små nord for Farum. Ved DSB beholdt de M 1-4. M 1-2 blev fra 1948 anvendt i lokaltogene Farum-Slangerup sammen med en styrevogn. M 3-4 brugtes kun lidt. En tid kørte det ene et morgen- og et eftermiddagstog i hver retning Nøl-Farum-Nøl og midt på dagen et godstog til Slangerup. Alle fire blev udrangeret i 1957. M 1-2 kom til Stålvalseværket i Frederiksværk, hvor de en tid rangerede.

Fra tid til anden har KSB måttet leje loko. I 1908 Bs 288, i mellemkrigstiden ofte ØSJS nr. 3 og 7 (o-C-o og l-C-o T) samt N 186 (til rangering). Under sidste krig havde man ØSJS nr. 4, i 1940/41 også 3 og 7 samt kortvarig NPMB nr. 3. 1941/48 lejede man KRB nr. 1 (den så aldrig KRB igen), i samme periode ofte også G-maskine.

Personvogne

<u>Litra og Nr.</u>		<u>Pladser</u>		<u>Ax.afstand</u>	<u>Byggeår</u>
<u>gammelt</u>	<u>nyt</u>	<u>II.</u>	<u>III.</u>		
A 1 og 3	Ac 1-2	32	- 40	T21-11000	1906
?	A 6	35	- 0	6500	1908
A 2 og 4	Bc 11-12	24	- 20	6000	1906
B 1-8	C (21-24 (26-29		- 50	5700	1906
?	C (20,25,30 (35,40,45		- 46	6300	1908
C 1-2	C 51-52		- 50	5700	1906
-	Cc (50,55 (60,65		- 32	6300	1922

A 1 og 3 var bogievogne. Alle havde midtgang og åbne endeperroner undtagen Cc. Alle de gamle vogne undtagen C 1-2 havde tagrytter. Cc var bænkevogne med løse bænke. Det var tanken at anvende dem som mælkevogne på hverdage og som personvogne om søndagen. I 1930 blev II. kl. afskaffet og Ac 1-2 ombygget til styrevogne for M 1-2. Det var tanken at køre med loko mellem to styrevogne, eller loko + styrevogn.

I 1941 indkøbtes 4 midtgangsvoerne fra TKVJ. De blev til KSB C 5, 10, 15 + ?. I 30'erne blev nogle vogne forsynet med trykluftbremse og under krigen blev 9 vogne forsynet med polstrede sæder. C 1-2/C51-52 var oprindeligt åbne. I 1948 blev

S 1-2 (ex. Ac) til Fg 4991-92
 C 23, 24, 26 til CÆP 4596-98
 C 51-52 til CÆP 4599-4600
 C 20 til CYP 4656
 C 5, 10, 15 til CYP 4653-55.

De andre blev enten udrangerede eller omdannede til specialvogne.

Post- og rejsegodsvogne, 1906.

D 1 senere Dc 75 kombineret III. kl. og post.

E 1-3 senere E 85, 95, 100, rejsegodsvogne, oprindeligt forsynet med varmekedel.

I 1908 anskaffedes en 3-ax. rejsegodsvogn med kedel. Den blev senere til E 90.

Godsvogne.

Godsvognene var alle af almindelig type og lastede 12,5 t. (oprindeligt kun 10 t.), bygget 1906-09.

Q 121-27, 130, 35, 40, 45, 50, 55, 60. 16,3m².

K 1-6 oprindeligt åbne, højsidede vogne, ombygget 1910 til QA 171-74, 76, 77. 15,0m².

P 201-04, 06-09, 11-12. 16,3m².

PL 301-355, 60. 17,9m².

T 401-444, 46. 17,7m².

Alle vogne, hvis nr. endte på 0 eller 5, havde skruebremse, de øvrige håndbremse.

I 1906 havde vognene numrene: Q 1-8, 11-16, K 1-6, P 1-10, PL 1-6; heraf havde Q 1-8 skruebremse.

Da DSB overtog banen, indsattes med det samme G-maskine og CR-vogne i Farumtogene, og i godstogene også G-maskine og M 1 eller M 2 + 1 styrevogn i togene Farum-Slangerup. Da man i løbet af et årstid havde udskiftet og forstærket sporet, blev G-maskinen erstattet med O-maskine. MO-vognen kom først i løbet af 1950. Normalstammerne bestod af 3 CR + 1 E (h, k eller f). De gamle KSB-vogne brugtes kun lidt og kun som forstærkningsvogne om søndagen.

Det kunne måske have interesse at se eksempler på nogle togstammer, jeg har registreret i tidens løb - både før og efter 1948:

(S = styrevogn; C = 2 ax. KSB-vogne)

1947: 2/8 M 2 6 C, E
 9+6 Q, E, 6C, Q, 5C, D
 4/8 M 4 E, 5C
 24/8 M 3 3C, 2Q, E, S, 5C
 1948: 7/2 KRB 1 E, 2C, S, E, 4C
 1/4 G 3 CR, EF
 30/5 G 633 3 CR, EH, HD, 2C, M 3 (betjent,
 2C, Q, E, C
 1949: 18/4 O-mask. 4 CR, EK, QD, 3 CÆP, CYP

Slangerupbanen har været en mishandlet bane, ingen indførsel til bycentret og et projekt om videreførsel til

Frederiksværk-Hundested blev hurtigt opgivet. De forskellige elektrificeringsplaner bevirkede, at man fra banens side måtte være yderst forsigtig med nyanskaffelse - ej heller den nuværende MO-vogns drift med $\frac{1}{2}$ timesplan har givet banen den passagertrafik, der kunne ventes. "Nu" skal der imidlertid elektrificeres, men Lundtoftebanen - igennem et ubeboet areal, hvor der tilmed løber bane igennem det tilstødende beboede område - skal fuldføres samtidigt. - Det er vist ikke værd at skrive, hvad den slags kaldes. Jeg tror ikke, man kan bebrejde KSB's ledelse, at banen ikke var bedre. Man må i hvert fald beundre dens maskinafdeling for det arbejde, der er udført. Det var for det meste et kapløb med tiden for at få det til at gå rundt med de både for små og for få maskiner, man rådede over, og at det er gået så godt, skyldes alene personalens store indsats.

"ADAM"s HJØRNE

Den 11/12 åbner Teknisk Museum sin udstilling "Fra Muskelkraft til Maskiner" og foruden museets egne seværdigheder vises også et arbejdende modeljernbane-anlæg, som DMJK har påtaget sig at stille på benene, men det er naturligvis ingen nyhed, for selvom ideer, tegninger, og den økonomiske side af sagen først fornylig er endeligt godkendt af Teknisk Museum, så har vi i lokalet på Nørrebro udført arbejder med dette anlæg for øje i nogen tid. Spornettet, med undtagelse af en håndfuld sporskifter, ligger parate til endelig montering, det elektriske diagram og udstyr er færdigt på tegnebordet, elektrikerne er i stødet (undskyld), så alt tegner såre godt omend de resterende 3 måneder til udstillingens åbning ikke levner tid at give bort af. Vi jernbane- og modelbaneentusiaster er her ikke blot kommet i et godt selskab, men har også fået en glimrende chance for at gøre lidt reklame for både den ene og den anden side af vor kæphest. Et teknisk korrekt udstillingsanlæg er imidlertid ikke garanti for en succes, det må også for det mere ukyndige øje være et "såre skjønt skue", og da vi har 24 m² (den for publikum synlige del af banen) at befolke, bebygge og kultivere, må alle mand i ilden. Banen har form som en ringbane, hvilket er nødven-

digt af forskellige praktiske grunde, men da kun den ene halvdel er tilgængelig for det besøgende publikum, håber vi at kunne bevare indtrykket af en rigtig jernbane. Kniber "publikum'eren" nu øjnene let i og forestiller sig, at han er vandret en tur op på et af de omkringliggende højdedrag og skuer ud over landskabet, vil han se et stykke dansk fjordlandskab. Langs fjordens fjerneste bred fører banen sine blankslidte skinner ind gennem en lille havneby, runder fjordens bund og fortsætter langs den anden side, passerer en mindre landstation, for sluttelig at forsvinde udenfor synsvidde, og hvem der nu blot, mættede af synet, og døsig af sommervarmen, til tonerne af "Ole sad på en knold og sang" kunne lade sig falde om i det bløde græs og drømme videre, men ak, vi er den arbejdsklædte skare, og sammen entrer vi nu det særtog, som skal bringe os i en nærmere kontakt med de arbejdsemner, der er på programmet. Efter en lang og besværlig rejse ruller vi ind på station A. Maskinen, damp selvfølgelig, skal have en tår vand og en dråbe olie, medens vi tager omgivelserne i nærmere øjesyn.

Bag stationsbygningen ligger byen og putter sig under de røde og grønne tage, kun kirken rejser hovedet for med et myndigt blik at mane det muntre selskab til ro og orden. I baggrunden skimtes lyngklædte bakker, men da dette vægmaleri er et punkt, som der allerede er sørget for, vender vi det ryggen og betragter i stedet stationsområdet. Perronerne er tilpas forsynet med BÆNKE, STATIONS-SKILTE og nydelige BLOMSTERARRANGEMENTER. STAKITTET, som skiller mellem station og vej er hist og her livet op med TRÆER og stedsegrønt BUSKADS. Godsspor og læssevej er forsynet med de nødvendige PAKHUSE, SKURE, KVÆGFOLD, SVELLESTABLER og ANDET, som hører hjemme på en jernbanestation. Havnesporet fører os ned til kajen og selvom KULKRAN og LAGERPLADS her fylder godt op i billedet, er der alligevel plads til opstablede TØNDER, SILDEKASSER og ANDET GODS. Om der er SKIB i havnen eller FISKEKUTTER til eftersyn på BEDDINGEN vil være afhængig af, om der blandt "selskabet" er talenter, som tør påtage sig denne opgave.

Et forkølet pift fra lokomotivet fortæller os, at vi må videre og snart efter ruller vi ud af byen, det sidste vi ser af denne, er et par SMÅVILLAER, den ene under opførelse, så lukker den tilstødende skov, som breder sig ned mod banelinien, for udsynet til denne side, men hvad gør det, nu runder vi fjorden og her er mangt og meget at se

på. Stranden nærmest byen benyttes af de lokale fiskere som STEJLEPLADS og opbevaring af andet FISKEGREJ. Så et åbent stykke, der igen afløses af en camping-plads, der med sine KULØRTE TELTE og BROGEDE FOLKELIV lyser vældigt op i landskabet. Et advarende pift fra lokomotivet fortæller om en ubevogtet overskæring - tilkørsel til lejrpladsen - som straks efter passerer. Til venstre for os, i kørselsretningen, ser vi en BONDEGÅRD, forsiden vender ud mod publikum, som rigtigt kan glæde sig over den velstand og flittigt virke, som de nykalkede længer og det righoldige udstyr af MARKREDSKABER vidner om. Til højre i billedet breder frodige engdrag, nydeligt dekoreret med græssende kreaturer sig mod fjorden.

Endnu et pift i fløjten, igen en overskæring - tilkørsel til godsspor og læssevej på station B - og vi ruller ind på stationen. Lokalteterne her er meget beskedne, foruden stationsbygningen med TILBEHØR, findes blot et TEGLVÆRK, FISKEMELSFABRIK eller anden FABRIKSVIRKSOMHED - (frit valg). Landevejen med LANDEVEJSTRÆER og BLOMSTRENDE GRØFTEKANTER presser sig mellem station og fabrik og betragter vi de tilgroede læsse- og fabriksspor, kan man næppe være i tvivl om, at det er en landevej med spidse albuer. Havn har stedet heller ikke, de eneste landingsmuligheder er et par BADEBROER, som næsvist ligger og peger fingre ad byen på den anden side.

Fra station B og så langt som øjet kan skue fortsættes banen nu som dobbeltsporet strækning, hvilket skulle give køreplansekvilibristerne muligheder for et par gode "numre" - hvilke får tiden vise.

På stationen her afbryder vi rejsen, eller hæver fortryllelsen, om du vil, og tilbage er nu blot at få realiseret de mange ønsker, hvilket imidlertid heller ikke skulle være uoverkommeligt. Byggematerialer, tegninger et råd med på vejen kan alt sammen afhentes på Nørrebro st., - hver onsdag aften.

Det skulle vel være overflødigt at bemærke, at det i VERSALER anførte, er de emner vi savner bygmestre til...

God fornøjelse.

Adam, DMJK.

P.S. Tilmeldelse til fremstilling af grusbunker, svellestabler og sandslotte (1:45) er allerede overtegnet, men der er endnu et par ledige pladser på telefon- og hegns-pæleholdet.

ENGELSKE JERNBANESELSKABER

Af A. Gregersen, DMJK

I denne tid tales der meget om, at en fjerdedel af det engelske jernbanenet og omtrent halvdelen af stationerne skal nedlægges. Det lyder meget voldsomt, men ser man nærmere på et engelsk jernbanekort, vil man opdage, at banenettet de fleste steder er meget tæt, og at der desuden i mange tilfælde løber 2 baner mellem de samme to byer, hidrørende fra den tid, da de forskellige private selskaber konkurrerede meget skarpt med hinanden. - Da man senere indledede et frugtbart samarbejde, løstes problemet med de mange baner for en tid - indtil landevejstrafikken blev en betydende faktor.

Med henblik på den højt aktuelle situation, og også fordi jeg har planer om nogle artikler omhandlende engelske damploko, kunne det måske have interesse at give en ganske kort fremstilling af opbygningen af de engelske jernbaneselskaber, fra de ret små selskaber, der i tidens løb samledes i større og større selskaber for endelig - med meget få undtagelser - at samles i 4 store (private) selskaber i 1923. Under navnet British Railways (BR) samledes og nationaliseredes disse selskaber i 1948.

Som alle andre jernbanenet er det engelske opstået af en del af hinanden uafhængige baner; da banerne efterhånden kom til at danne et sammenhængende net, sammensluttedes de regionalt i større selskaber i tiden fra ca. 1840 og 20-30 år fremefter.

At engelsk jernbanevæsen nåede så høj kvalitet, skyldes disse gamle selskaber og de mænd, der stod for ledelsen. Der kom til at knytte sig visse traditioner til dem, og hvert selskab fik sit særpræg uden dog at stivne eller misbruge, at de var trafikalt enerådende. Et par faktorer, der også betød meget, var, at de oplevede jernbanernes velmagtsdage, samt at den meget strenge engelske tilsynslov (vort arbejdsdirektorat) kunne stille store krav til sikkerhed og materiel - uden at det kostede staten noget. (Mange statsdrevne virksomheder må finde en vis balance imellem, hvad der kan stilles krav om - og hvad det koster at opfylde disse krav).

Under første verdenskrig blev banerne stillet overfor

store krav fra staten, der tildels overtog driften. Øget transport og manglende vedligeholdelsesmuligheder kørte banerne ned, og efter krigen kom der fra det offentlige krav om, at man samlede banerne i 4 store selskaber for derved at drage fordele af centraliseringen. Dette skete ifølge "The Railways Act of 1921", og i 1923 opstod de 4 nye selskaber (The big four); disse var i størrelsesorden:

London Midland and Scottish Railway (LMS)
 London and North Eastern Railway (LNER)
 Great Western Railway (GWR) og
 Southern Railway (SR).

Foruden disse selskaber var der stadig nogle mindre selskaber tilbage, der enten arbejdede sammen med et af de store - eller også lå indeklemmt mellem 2 af dem - og blev drevet af dem i fællesskab. Som det fremgår af navnene, var det en geografisk inddeling, der lå til grund for "The big four".

Vi skal nu i store træk se lidt på, hvordan disse 4 selskaber opstod.

LMS (London Midland and Scottish Railway)

var med en totallængde på ca. 8.000 miles det største af dem og strakte sig fra London op gennem det midterste og vestlige England til det nordligste Skotland og havde desuden baner i Wales og Ulster. Det blev sammensluttet af følgende selskaber:

1. Midland Railway (MR), hvis hovedlinie St. Pancras i London - Carlisle (310 miles) via Leicester, Sheffield og Leeds havde sidelinier til Manchester og Birmingham samt en sidegren helt til Bristol. Det hovedværksted og lokofabrik lå i Derby.
2. London and North Western Railway (LNWR) med den ca. 300 miles lange hovedlinie Euston (i London) - Rugby - Stafford - Crewe - Preston - Carlisle. LNWR havde også baner til Manchester, Birmingham og Liverpool samt til Holyhead, hvorfra der er skibsforbindelse til Irland. Hovedværksteder og lokofabrik i Crewe.
3. Lancashire and Yorkshire Railway (L & Y) havde sine baner tværs over MR og LNWR i de 2 shires af samme

navn. En af selskabets hovedlinier var den korteste vej mellem Liverpool og Manchester. Hovedværksted og lokofabrik i Horwich.

4. De vigtigste af de mindre engelske selskaber, der blev overtaget af LMS var North London Railway (NLR), North Staffordshire Railway (NSR) med linier øst for Stafford og Crewe, Furness Railway (FR) mellem Preston og Whitehaven og endelig Wirral Railway (WR) i Cheshire.

I Skotland indgik 3 større selskaber i LMS:

5. Caledonian Railway (CR), hvis linier strakte sig fra Carlisle i syd over Glasgow og Edinburgh helt til Perth og Aberdeen i nord.
6. Glasgow and South Western Railway (G & SWR) dækkede det sydvestlige Skotland mellem Glasgow og Carlisle samt linierne ud mod Stranraer (overfart til Ulster) samt en stor del af Glasgows nærbaner.
7. Highland Railway (HR), der med sine linier fra Perth over Inverness til Wick og Thurso dækkede det skotske højland og desuden dannede det absolutte nordpunkt for jernbaner i Storbritannien.
8. I Irland - i provinsen Ulster - ejede LMS "Northern Counties Committee".

Ikke alene var LMS det største selskab, men også det eneste, der havde baner både i England, Wales, Skotland og Ulster. Desuden betød LMS den korteste og hurtigste vej fra London til Glasgow, Liverpool, Manchester og Birmingham.

Ved LMS beholdt lokomotiverne fra

MR sine gamle numre 1-4999

LNWR fik 5000-9999

L & Y fik 10000-13999

Skotland fik 14000 og opefter,

medens de små selskaber fik ledige numre i de store grupper.

fortsættes i næste nummer

NYT FRA TEGNINGSARKIVET

Der har i dette blads spalter alt for længe været tyst og stille omkring Tegningsarkivets virke. Det skyldes ikke, at der ikke er sket noget, men at vi først nu har kunnet få afsluttet det samlede katalog over nedtegnede 1:45 tegninger, som er vedlagt dette nummer af SIGNALPOSTEN.

Sideløbende hermed har vi nu fået sat system i nedfotograferingen til 1:45 (for stationsbygninger o.lign. dog 1:90) af de store hovedtegninger. Disse nedfotograferinger har altså alle hovedtegningens streger og målangivelser - men da grundudgifterne ved fremstillingen desværre er temmelig store, sælges tegningerne til enhedsprisen kr. 4, (prisgruppe c) - med kvantumsrabat, porto (kr. 0,40) m.m. som angivet i klubbens tidligere udsendte katalog. Oversigt over de hidtil udsendte tegninger følger nedenfor, og vi kan oplyse, at vi indtil videre påregner at udsende 5 nye tegninger pr. måned.

Det bliver en blanding af alt indenfor jernbanedrift, og har De særlige ønsker, vil vi meget gerne høre nærmere, så vi kan gøre udvalget så attraktivt som muligt.

Endelig tilbyder vi, hvis De tegner Dem som fast abonnent på tegningsrækkerne, de månedlige sortimenter (på 5 stk. tegninger) til en pris af kr. 14,00 pr. sæt incl. porto.

Sortimentet for august 1963 omfatter:

- A 1 11 T 005: Kongevogn, litra SA nr. 8
- A 1 13 T 020: Bogiepersonvogn, litra AL, nr. 341-50
- A 1 14 T 013: 2-akslet personvogn, litra CF, nr. 10181-
- A 1 24 T 011: Lukket godsvogn, litra GS, nr. 41000-799
- A 3 47 T 028: Nærum gl. station (Lyngby-Vedbæk banen).

Sortimentet for september 1963 omfatter:

- A 3 01 T 007: Loko nr. 3, GDS
- A 3 13 T 004: Truckpersonvogn fra Amagerbanen
- A 3 14 T 010: 2-akslet personvogn, Langelandsbanen
- A 3 47 T 029: Bagenkop station, Langelandsbanen
- A 4 01 T 001: Loko fra Horsens-Tørring banen (1892).

Bestillinger sker som sædvanlig ved indsendelse af beløbet pr. giro, men det bedes bemærket, at Tegningsarkivet har fået selvstændig girokonto: Giro nr. 12.55.06, adresse: Dansk Model-Jernbane Klub, Tegningsarkivet, Nørrebro St., København N.

U. Holtrup.

FOTOARKIVET

har nu en prøvemappe med billeder fra vor klubs 25-års jubilæum klar. Den kan bestilles til gennemsyn fra DMJKs ekspedition, Lejre.

En tilbudsliste udsendes med dette nummer af SIGNALPOSTEN og noter venligst, at også fotoarkivet nu har fået egen girokonto: Giro nr. 12.53.05, adresse: Dansk Model-Jernbane Klub, Fotoarkivet, Nørrebro St., København N.

Endelig erindrer vi om, at fotoarkivet råder over flere tusinde negativer, således at det kun er yderst begrænsede dele af vort "lager", der kommer på tilbudslisterne. Send os derfor et par ord, såfremt der er et bestemt billede, De søger, og vi skal gøre vort bedste for at fremskaffe det ønskede.

E. Pedersen.

HILLERØD-FREDERIKSVÆRK-HUNDESTED JERNBANE

På HFHJs generalforsamling for nylig fremkom der flere interessante oplysninger, der viser at denne bane tager tidens problemer op og prøver på at løse de opgaver, en privatbane bliver stillet over for, når den ønsker at følge med tiden.

Banen har i 1962 kørt 403.000 togkilometer, heraf 193.000 med diesellokomotiver, 17.000 med motorvogne og 193.000 med skinnebusser. Banens rutebiler har kørt 559.000 km. Det var glædeligt at konstatere, at banens underskud viste en tendens til nedgang, idet underskudet i 1961 var på 443.217 kr., medens det i 1962 var på 317.882 kr.

Som det er mange bekendt, er ikke så få af de efter krigen anskaffede skinnebusser ved at være slidt op, ikke alene på HFHJ, men også rundt om på andre privatbaner. Derfor har man set sig om efter afløsere for de nuværende skinnebustog og både HFHJ, Gribskovbanen og Lollandsbanen har i forbindelse med moderniseringsforanstaltninger ment, at de svenske 3-vogns skinnebustog - de såkaldte "paprikatog" - er velegnede. Som det er tilfældet med Gribskovbanen, ønsker også HFHJ at købe 2 sæt 3-vognstog af denne

type, en reserve motorvogn og sammen med Gribskovbanen en reservestyrevogn - pris ca. 3,4 mill. kr.

Spornettet på Frederiksværk station er for øjeblikket under udvidelse på grund af den stigende mængde gods, banen transporterer for Det danske Stålvalseværk. Udvidelsen regner man med at kunne afslutte til efteråret.

Radio- og fjernstyring af togene er endnu ikke gennemført, men på banen håber man på, at dette vil ske inden ret længe.

Hundested kommune og havnebestyrelse har planer om at udføre en ny havn syd for den nuværende af hensyn til Hundested-Grenå-overfarten, der stadig udvider sin flåde af skibe. Denne overfart giver også HFHJ en hel del at bestille, og derfor er der tale om, at HFHJ vil flytte den nuværende station, så man kan anlægge et nyt spor til den nye færgehavn, hvilket ville være umuligt at gøre fra den nuværende station.

J. Groth, DMJK.

LOKOOVERFØRSEL

For nylig er to af 2. distrikts E-maskiner blevet overført til 1. distrikt. Det drejer sig om E 967 (Nohab nr. 1063, bygget 1915, ex. SJ litra F. nr. 1203). S. rep. 28/9 1960 og E 969 (Nohab nr. 1064, bygget 1915, ex. SJ litra F. nr. 1205). S. rep. 21/6 1963.

Dancker, DMJK.

Næste nummer af "Signalposten" forventes udsendt den 7. november. Stof til dette nummer bedes snarest og senest den 15. oktober sendt til enten redaktøren eller et af bestyrelsens medlemmer.

SIGNALPOSTEN udgives af Dansk Model-Jernbane Klub og Jernbanehistorisk Selskab og trykkes i Lejre.

Redaktør F. Hermind, Lejre.

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