

nen bemærkedes det, at det ene hjul-sæt i Mo-vognens truck havde sat sig fast. En Rangermaskine fra Hillerød kom og afhentede personvognene. Ved middagstid ankom den store kørekran og løftede den ene ende på motorvognen, medens den defekte truck blev fjernet og en ny anbragt.

Kolding d. 19. nov. Under rangering med et godstog på stationspladsen skiftede sporet under My-maskinen, der derved kørte på to spor og afsporede tillige med to godsvogne. Det nordgående hovedspor var dermed spærret, hvilket medførte en del togforsinkelser. Henad midnatstid var driften atter normal.

Drivatbanenyt

VaGJ. 29. november. Motortoget påkørte i dag en bil på overskæringen i Nordenskov. Bilisten opdagede for sent blinklyset, men satte fuld fart på for at nå over før toget. Det lykkedes ikke og toget ramte bilens bagparti. Bilsten skete der intet.

En times tid senere, da toget var på vej tilbage skete en ny påkørsel. Nogle kilometer fra Grindsted påkørtes en bil, der blev fuldstændig knust, og bilens fører pådrog sig nogle mindre kvæstelser.

Hjørring Privatbaner

Jernbanedriften har i regnskabsåret 1967-68 givet et underskud på 591.000 kr. mod 458.810 kr. året før, en stigning på 4,6 pct. Derimod har rutebil-driften givet et overskud på 9613 kr. mod 84.680 kr. i fjor. Antal rejsende er steget med godt 7000 fra 745.970 til 752.983, hvilket giver 2063 rejsende i dagligt gennemsnit. Banen mener at have mistet ca. 4000 rejsende ved bortfald af skolebørns individuelle ferierejser. Transitbefordringen af gods til Norge var steget med 22,3 pct.

Moderniseringen fortsætter, og der blev således i fjor bevilget et radio- og fjernstyringsanlæg, et brugt dieselloko og en mellemvogn til Lynette-togene. Loko anskaffedes i april 1969 fra den nedlagte Thisted-Fjerritslev bane, mens mellemvognen ventes leveret i april næste år, og radio- og fjernstyringsanlægget etableres i juni 1970.

Det har været overvejet at ophøre med betjening af Vidstrup og Horne stationer. For Vidstrups stations vedkommende er det nu aktualiseret ved,

at ekspeditricen har søgt afsked fra den 1. november i år, hvorfor bestyrelsen agter at ophøre med betjening af stationen fra dette tidspunkt. Efter etableringen af radio- og fjernstyringsanlægget er det hensigten at bringe betjeningen af Horne station til ophør fra den 1. juli 1970.

Skagensbanen

Banens driftsunderskud blev 503.348 kr. mod 445.392 kr. i fjor. Der har været en nedgang i antal rejsende på 1,6 pct. På bilruten Frederikshavn-Skagen var befordret 10,6 pct. flere, hvorimod ruten Albæk-Hjørrings passagerantal var faldet med 42,6 pct. Det vedtoges at sælge stationerne Højen, Hulsig og Rimmen, da de jernbanemæssige funktioner fra disse stationer er ophørt, og sidst da postekspeditionen på Hulsig station overgik til Skagen postkontor.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Her var underskudet steget med 228.000 kr. til 1.266.258 kr. mod 1.037.877 kr. året før. Også her har der været nedgang i antallet af rejsende, der er faldet med 11,56 pct. Vægten af befordret gods viser en stigning på 5,55 pct. Der er foretaget sikring med halvbomme på flere af banens overskæringer. På Vrist station er indrettet ekspediti- onskontor. Det vedtoges at sælge nogle arealer ved stationerne Lemvig, Fåre og Bækmarksbro, der alle skulle benyttes til offentlig vej.

Århus-Odder-Hou

Nogle af de interesserede kommuner ønsker banestrækningen Odder-Hou nedlagt fra 1. april næste år.

Lollandsbanen

DSB's sporjusteringstog har i nogle måneder arbejdet med justering af sporet, der fornyedes for nogle år siden. Det resterende stykke spor skal justeres indenfor et par år. På Nakskov station arbejdes for tiden med at installere elektrisk sikringsanlæg, der kan ventes færdigt et stykke ind i det nye år.



Skønhed, De ikke aner

findes langs private baner

Høng-Tølløse Jernbane

Banens dieselloko M 22 leveret fra Frichs i 1932 er nu under ophugning ved remisen i Holbæk.

Kragensbanen

Der kan meldes »udsolgt« af de væsentligste aktiver – det vil sige jord og bygninger. Tilbage var i forbindelse med likvidationen at få berigtiget matrikelkortene og hentet de sidste penge hjem for de solgte ejendomme.

Man regner med, at likvidationen kan endelig afsluttes i løbet af 1970, og at der herefter er betalt debitorerne, hvad disse har krav på. Den største gælds- post har været pensionsforpligtelsen overfor personalet, men denne side af sagen er løst gennem tegning af en pensionsforsikring, som allerede er betalt af boet. Desuden vil der inden dette års udgang blive udbetalt 250.000 kr. til fordeling mellem de garantiforpligten- de kommuner og staten i forbindelse med banens overgang i sin tid til skin- nebusser.

Ålborg Privatbaner

På de tre privatbaners generalforsam- ling oplystes det, at banernes samlede underskud for 1968-69 var på 4,8 mill. kr. mod 5,4 mill. kr. året før.

Livsforsikringsselskabet »Fremtiden« i Ålborg har sikret sig pensionskontrak- ten efter likvidationen af Ålborg privat- baner.

Det drejer sig om 30-40 mill. kr., som indbetales af staten, og 7 mill. kr. fra de forpligtede kommuner og boet.

Selskabet fremsendte for nylig til formandsskabet for den kommende Ålborg storkommunes sammenlægnings- udvalg et tilbud om lån til de implicerede kommuner. Selskabet tilbyder i lån at tredoble de penge, som de enkelte kommuner skal indbetale i pensions- bidrag.

Formandsskabet vedtog at tage imod tilbuddet for Ålborg kommunes vedkommende, og det drejer sig om ca. tre millioner kroner.

Likvidationsudvalget har fastsat ba- nernes 241 pensionister status således, at de skal betragtes som have værende ansat i alle tre baneselskaber, og derfor kan gøre krav på dividende i alle tre baner.

Om afståelsen af arealerne i Ålborg til enten DSB eller Ålborg kommune, oplystes at man for nogle arealers vedkommende efter aftale med statsbaner- ne og Ålborg kommune har nedsat en

ARNOLD *rapido*

SPOR N = 9 mm / skala 1:160

Den lille modelbane med de store muligheder

MEKANIK

Vesterbrogade 200 . 1800 København V
Telefon (01) 31 63 07

NYHED

LGB
Havebane
1:22

særlig voldgiftskommission til at fastsætte overtagelsessummen. Kreditforeringsdirektør Aage Jensen, Odense, har givet tilsagn om at være opmand i de to tremandsudvalg bestående af en repræsentant for Ålborg Privatbaner og henholdsvis en repræsentant for DSB og kommunen. For andre områders vedkommende er der i kontrakter fastsat hvilken sum, de skal kunne overtages til ved privatbanernes likvidation.

Om afhændelsen af Hvalpsundbanens aktiver oplyses, at der er sket en del salg til kommuner og kun til kommuner, men der resterer forhandlinger med endnu flere kommuner. Færgen og de faste anlæg er som de øvrige aktiver solgt med et tilfredsstillende resultat for begge parter. Af det rullende materiel er der ikke meget tilbage.

På Hadsundbanen er alle arealer og bygninger solgt fra Ålborg bygrænse til Hadsund, og køberne er de pågældende kommuner. Om sporarealerne fra Ålborg til Rømdrup Klarup er der endnu ikke forhandlet, men man udtrykte håbet om, at Ålborg kommune er interesseret i køb med henblik på sine planer om en ny østhavn. Der vil i hvert fald blive forhandlet med Ålborg, før der forhandles til anden side.

Hadsundbanens rullende materiel er væk.

DSB har overtaget privatbanernes remiser og arealer ved Godthåbsvej for 1¼ mill. kr. AP har fået lov at benytte arealet nogle måneder endnu, og der henstår her endnu 125 privatbanevogne. Selve remise- og værkstedsbygning-

erne er af DSB udlejet til en maskinfabrik .

Model-Jernbane

DSB litra H (II)

Byggevejledning (fortsat)

Lokobygning hører ikke til de letteste opgaver, en modelbygger kan vælge at give sig i kast med. Og det er da også med store betæneligheder, at Jernbane-Bladet bringer en byggevejledning til et damploko, idet vi er vidende om, at der findes mange ufuldendte modeller af damploko rundt omkring.

Årsagen hertil er, at mange vælger en forkert start, og en god start er som bekendt det halve arbejde.

Vort råd lyder således: Opsøg først og fremmest så mange billeder af den pågældende maskine som muligt. Stu-

dér bøger og fotografier, konsultér evt. vore jernbaneklubber.

Alt billedstof studeres grundigt, hvorefter man gennemtænker muligheden for selv at fremstille de forskellige detaljer til modellen.

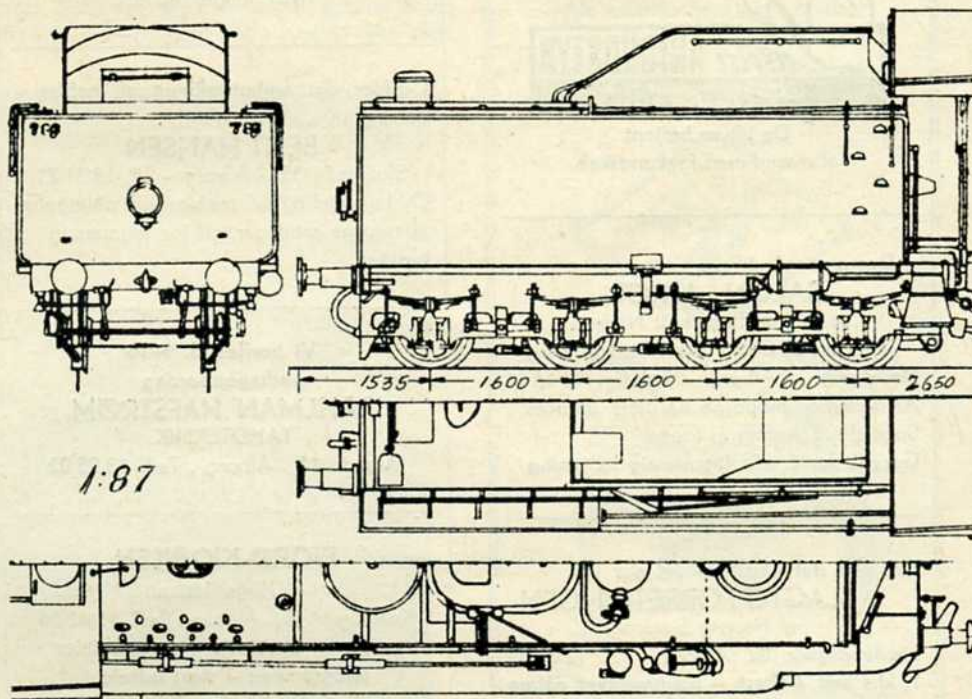
Er disse overvejelser endt med positivt resultat, gør man sig klart, om man anser sig selv i besiddelse af den fornødne tålmodighed og vilje til at gennemføre det påtænkte projekt. Der skal hertil bruges 80-100 timer, alt efter om én eller flere ting må gøres om. En dårlig udført detalje bør brutalt udskiftes, inden maskinen skal males, ellers er det dobbelt besværligt senere. Er modellen først malet, ønsker man i 9 af 10 tilfælde ikke at ændre modellen, selv til det bedre.

Og nu går vi fra det planlægningsmæssige over til det praktiske.

Først går vi på jagt efter egnede drivhjul, idet den videre fremstillingsproces står og falder hermed.

Det anbefales at bruge metalhjul, evt. med isolationsbøsninger, i stedet for hjul, hvor kun hjulkranen er af metal, medens hjulstjernen er af plast. Hjul af sidstnævnte type finder vi hos Riva-rossi, Jouef og Lima. Hjul med plaststjerne beskadiges nemlig nemmere ved justering af akselafstand og krumtapstilling.

I model er drivhjulsdiameteren 14 mm. Denne drivhjulsstørrelse finder vi hos Fleischmann-modellerne nr. 1315 og 1321, eller på Märklin-modellerne 3000 og 3032. Her er sidstnævnte model



Arbejdstegning til Hs tender

GÅGADENS LEGETØJ OG HOBBY

ved Aage Wøhlk

Vestergade 6 . Nørresundby . 17 12 17
Stort udvalg i hobbyartikler og elektriske
tog - minirace - fjernstyring - træ- og
plasticbyggesæt

Alt i førende mærker