



Dansk Model-Jernbane Klub.

Meddelelse nr. 190

FORÅRSTUREN

=====

Klubbens store forårstur går i år til Fyn. Turen finder sted i week-end'en 8./9. juni.

Fra følgende klubber kan medlemmer med gæster deltage: Dansk Model-Jernbane Union, Jernbanehistorisk Selskab og Dansk Jernbane Klub. I overensstemmelse med DMJK's love kan dog kun personer over 18 år deltage.

Program:

Lørdag den 8. juni.

(Begrænset deltagerantal af hensyn til overnatningsmulighederne).

København H.	afg.: 12,25	tog E 7043
Korsør	ank.: 13,40	

Efter ankomsten til Korsør samles deltagerne med turlæderen på perronen ved tog E 7043. Her vil det blive meddelt hvilken færge, der skal benyttes.

Forventet ankomst til Nyborg Fgh.: ca. 15,30

Efter ankomsten samles deltagerne ved foden af trappen, der fører ned fra landgangsbroen til Svendborg-rutebilens holdeplads.

I Nyborg arrangeres under ledelse af James Steffensen

Besøg i den nye signalpost, ligesom rangerradioanlægget forevises.

Strækningen Nyborg-Svendborg, der er meget naturskøn, er for tiden i fare for at blive nedlagt, og vi benytter derfor lejligheden til at køre denne strækning igennem.

Nyborg H.	afg.:	18,20	tog P 190
Svendborg	ank.:	19,24	

I Svendborg bliver der et ophold på ca. 2 timer, der bl. a. kan anvendes til aftensmadspisning. Der arrangeres ikke fællesspisning.

Svendborg	afg.:	21,10	tog P 235
Ringe	ank.:	21,58	

Der overnattes og spises morgenmad i Ringe.

Søndag den 9. juni.

Ringe	afg.:	8,35	tog P 207
Odense	ank.:	9,06	

Efter ankomsten til Odense samles deltagerne på peronen ved tog P 207.

I Odense bliver der arrangeret besøg i signalposten og på fjernstyringscentralen, der nu dirigerer trafikken på hele strækningen Nyborg H.-Middelfart. Endvidere bliver der lejlighed til at bese privatbanernes værksteder og remisen.

For dem der kun ønsker at deltage om søndagen, d.v.s. efter morgenforbindelsens ankomst til Odense fra København, bliver der lejlighed til at slutte sig til det øvrige selskab i Odense kl. 10,42. Forbindelsen til Odense ser i så fald således ud:

København H.	afg.:	6,50	L 17 (lyntog "Aros")
Slagelse	ank.:	7,47	togskifte til
Slagelse	afg.:	7,51	tog P 9
Korsør	ank.:	8,07	
Korsør	afg.:	8,33	

fortsættes side 83

"ADAM"s HJØRNE

Vi skal denne gang beskæftige os med bygning af lukkede godsvogne og som eksempel har jeg valgt Statsbanernes litra QR. Ikke synderligt ophidsende af udseende, men lige netop den godsvogn, som bør være et overkommeligt emne for den mindre øvede bygmester.

Endeperronen og det derværende bremseudstyr er måske nok noget af et pillearbejde, men det forøger kun spændingen.

Som sædvanlig, medbringende kamera og tegning af vognen, starter vi med at aflægge et besøg hos forbilledet. Der sammenligner vi nu tegning med virkelighed og ad denne vej kommer vi til forståelse af det, som måske på papiret alene forekom os uforståeligt. Med kameraet knipser vi lige et par billeder af vognen i forskellige vinkler, og således rustet vender vi tilbage til arbejdsbordet.

Vognbunden forarbejder vi af et stykke ca. 10 mm tykt og absolut plant stykke træ, til sidestykkerne anvendes 4 mm krydsfiner. Bundens endelige mål skal være 56 x 149 mm. På tværs af træet og lige over den ene aksel saver vi en 30 mm bred og 3 mm dyb rille. Dette gøres for at give os mulighed for at ekvibrere dette hjulsæt. Vognsiderne udsaves efter tegningens mål, men husk at årene i det yderste lag træ skal ligge vandret og læg mærke til, at sidestykkerne rager en smule længere ned end endestykkerne. Efter udsavning afpuddes med sandpapir nr. 0, vognbundens sider smøres ind med snedkerlim, og i den våde lim stifter i side- og endestykker på plads. Hjørnerne forstærkes med lister, som monteres indvendig, men selvfølgelig har vi også limet de steder, hvor siderne ligger over hinanden og med kraftige elastikker sikret os, at det hele ligger tæt sammen under tørringen. Markering af mellemrum eller fuge, om man vil, for at antyde kassens enkelte brædder foretages med lineal og et stålsøm. Sørg for at disse fuger bliver tilstrækkeligt brede og dybe, ellers udfyldes de for let ved bemalingen.

Som værktøj har vi foreløbig kun haft brug for følgende: En fintandet listesav, løvsav med tilhørende klinger, en lineal af den gennemsigtige slags med centimetermål samt hammer og vinkel, altsammen værktøj som for små penge kan købes hos den lokale isenkræmmer. Næste runde er

tilvirkning af de metalliske dele, og vi skal her bl.a. foretage lidt loddearbejde, så en nærmere omtale af dette vil nu være på sin plads.

To metalstykker loddes ved at udfylde fugen mellem dem med flydende metal af lavere smeltepunkt. Til lodning af zink, hvidblik, messing og kobber anvendes snellod eller tinol (en zink-blylegering udformet som en hul tråd med indstøbt fluss-middel), der påføres den med sandpapir afrensede og i loddefedt indsmurte fuge med en ophedet loddebolt af kobber. I praksis tager operationen sig ud som følger: De afrensede og indfedtede flader trykkes fast mod hinanden i den ønskede stilling. Loddekolbens spids børstes ren med en stålbørste, dyppes i loddefedt og påføres tinnets. Derpå lægges den an mod loddestedet, således at den ligeligt berører fugens kanter. Varmen fra kolben vil nu forplante sig til loddestedet, og når dette har tinnets smeltepunkt vil ved hjælp af fluss-midlet og loddefedt dette flyde ind i fugen. Loddekolben lader vi forblive i stilling en stund efter, at tinnets flyder, idet vi må sikre os, at selve loddestedet virkelig har nået den rette temperatur. I modsat fald risikerer vi de såkaldte kolde lodninger, hvor tinnets måske nok flød pænt ind, men alligevel ikke opnåede den rette kontakt med metallet, som er nødvendig for en holdbar lodning. Jo større emner vi lodder på, desto mere varme bortledes gennem dette, og størrelsen af loddekolben må indrettes herefter, men foreløbig klarer vi os med en på 100 watt, men skal vi lodde, må vi også kunne bruge fingrene uden at brænde dem, og det klarer vi let med almindelige træ-tøjklemmer, som er skåret af ca. 5 mm fra kæbeenden.

Jerndragerne under vognen fremstiller vi af 6 mm bredt U-formet messing indkøbt hos "hobby-forhandleren". Når vi har trukket bufferplankernes tykkelse fra, skal disse i længden være 165 mm. Af 1 mm messing laver vi fire små vinkler, borer et 3 mm hul i det ene af vinklens ben og fastlodder det andet på indersiden af drageren. Disse vinkler skal naturligvis sidde sådanne steder, at de ikke er til gene for hjulsættenes montering og med små træskruer kan vi nu hæfte dragerne til vognbunden.

Bufferplankerne udsaves af 1 mm messingplade - 63x6,5 mm - kanterne files rene og vi borer huller til buffer 2 mm Ø og koblingskrog 3 mm Ø. Bufferplanker og bremseplatform, som også laves af 1 mm messingplade loddes til dragerne.

Bufferne består af:

I. Hovedet.- 4 stk. 1 mm messing loddes ovenpå hinanden, bores igennem med 2 mm bor og saves runde med løvsav og metalklinge Eclipse nr. 3, skilles atter ad og en af gangen sætter vi en 2 mm skrue i hullet, spænder med møtrik, sættes i borepatronen, boremaskinen i skruestikken, og medens vi drejer rundt med den ene hånd, holder vi en fil mod bufferhovedet og på denne måde afdrejer vi til 8,5 mm Ø. - Glem ikke, at to af mønterne også skal være hvælvede på forsiden.

II. Stokken.- 4 stk. 2x20 mm rundmessing loddes sammen med bufferhovedet. Inden dette, har vi med en hammer banket den yderste ende ud af facon, således at hovedet skal presses på - fra den glatte ende.

III. Kurven.- 4 stk. 3-3½ mm messingrør (indv. diam. 2 mm) afskæres i 9 mm længde, flækkes i to 7 mm dybe krydsliggende snit og de nu fremkomne 4 ben bøjes ud fra hinanden, yderste afstand 5,5 mm. Denne flækkeproces er let at udføre. Messingrøret skydes over et rigelig langt stykke 2 mm rundmessing, fastloddes og vi kan nu save (flække) uden at rive det spinkle materiale med saven. Så varmer vi op igen og med en tang skubber vi røret af, fjerner den forsavede ende, skubber et nyt stykke på o.s.v. Den færdige kurv fastloddes nu til bufferplanken, dette skal gøres forsvarligt, og vi må sørge for, at tinnets sidder som en tæt pude omkring alle 4 ben. For ikke at bufferplanken skal falde af, når vi monterer disse kurve, sætter vi en passende elastik omkring fra planke til planke, idet vi samtidig beskytter den mod varmen ved at skyde små papstykker imellem planke og gummibånd. Bufferstok med hoved skydes nu på plads i kurven, og det stykke af stokken, som rager inden for planken, påloddes en møtrik. Denne møtrik forhindrer stokken i at glide ud og tjener samtidig som bryst for den fjeder (tidligere indmad i kuglepennepatron), som skydes på stokken. De to bagerste vindinger af fjederen lægger vi ned med en tang og gennem det derved fremkomne øje skrues fjederen fast til vognbunden. Bemærk venligst, at fjedremomentet bør være nogenlunde hårdt, ellers tjener bufferne ikke noget formål. Koblingskrogen udfiles af 1½ mm jernplade, sådan udformet, at de bagtil har en 4x20 mm forlængelse, forsynet med et skråtstillet snit. Heri hægtes endnu en fjeder, som også skrues fast til vognbunden. Hullet i bufferplanken udfiles med en rund nålefil, således at disse hak tjener som styr for krogen. Koblingskæden består

af en 3-leddet kæde, men selvfølgelig kunne den også være fremstillet helt naturtro, men derom en anden gang.

Akselkasser og hjulsæt kunne tidligere købes i hobbyforretningerne i 1:45, men sådan er det vist desværre ikke længere. Hjulsæt kan ikke fremstilles uden brug af drejebænk, men foreningen "Modeljernbanen" i Ll. Strandstræde har givet mig tilladelse til at fortælle, at interesserede kan købe disse hjulsæt ved henvendelse i klublokalet.

Akselgafler og -kasser laver vi selv, hvilket ikke skulle volde større hovedbrud. 4 stk. 1 mm messingplade sammenloddet og udskæres som vist på tegningen, gaflens 4 støtter måles fra vognkassens bund og det stykke, som skjules af aksellejet, skal forblive som en hel plade, dog undtaget det 3 mm hul, som bores for akselenden.

Fra midten af buffen og til skinneoverkant skal være 23 mm og da hjuldiameteren er 22 mm, udregner vi altså akselhullets midtpunkt til 12 mm fra støttebenenes øverste ende. Aksellejet fremstilles af et stykke firkantet 1 mm messingplade og en stump rundmessing 6 mm Ø afsavet i 4 mm længde. Disse stumper loddes oven på gaflen med akselhullet som midtpunkt og dette udbores til 4 mm i dybden. Vognfjedrene udskæres som eet stykke af 2 mm plade. Båndet som illuderer at holde de enkelte fjederstykker sammen udklippes af konservesdåseblik, svøbes om og loddes på bagsiden.

Montering af fjeder og gaffel udføres ved at lodde længst væk fra aksellejet, da dette ikke gerne skulle begive sig ud på uvedkomne svømmeture. Parvis samler vi nu disse mesterværker på bukke lavet af 1 mm plade, 25 mm bred og i enderne ombukket til 5 mm lange flige. Inden den afsluttende lodning foretages, anbringes tøjklammer om alle tidligere loddesteder, en nærmere forklaring om hvorfor skulle ikke være nødvendig på nuværende tidspunkt. Det ene hjulsæt monteres stift til vognkassen, det andet, som ligger over rillen i vognbunden, skal kunne vippe og holdes derfor af to skruer med afstandsskiver mellem buk og vognbund. Dette patent tillader alle fire hjul at hvile på sporet, hvor buler og lignende ellers kunne have forårsaget en afsporing.

Platformens jern laver vi af vinkeljern; kan vi imidlertid ikke skaffe den rigtige profil, må vi lave den selv. 5 mm brede strimler af konservesblik bukkes i skruestikken, efter nogle forsøg er det en let sag. Det stykke, som vi skal bruge, må være så langt, at det kan nå hele

vejen rundt. Bukning af hjørnerne klares ved at file V-formede hak i vinkeljernets ene halvdel og som efter at hjørnet er i vinkel, forstærkes med en klat loddetin. Bemærk, at disse jern skal være så lange, at de også kan nå ind under platformen. Gelænderet består af 1 mm messingtråd, som bukkes i facon efter tegningen.

Bremsehjulet er kransen, 1 mm messingtråd vindes et par gange om et 8 mm bor, skæres over på tværs og loddes, hjulstjernen, en messingskrue, hvis hoved files ned til en halv mm's tykkelse, drejes af i boremaskinen, så kransen lige akkurat passer omkring det. Med en trekantet nålefil udfiles i form som et kors, skruens krop afdrejes til 2 mm tykkelse, og kransen loddes på plads.

Det øvrige tilbehør til skruebremsen tilfiler vi af en messingklods, borer huller til trækstang og håndhjul. Sidstnævntes aksel skal være så lang, at den kan nå igennem vognendens træ og sammen med trækstangen, som føres igennem platformen, holde det hele på plads.

Trinbrædder og ophæng laves af konservesblik og messingtråd, som stikkes igennem dragerne og loddes på inder-siden.

Vognkassens hjørnestolper, døre, dørrammer, håndlister og tag er med vilje gemt til sidst, det er nemlig en stor fordel at kunne montere undervognen uden hele tiden af skulle passe på disse detaljer. Materialerne til omtalte småting er lister og "lag" af krydsfiner, dog er taget skiltekarton pålimet et lag smergellærred. Ved limning af tag og vognkasse holdes disse på plads med et stykke klæde, som forsigtigt med bestemt svøbes om.

Undervognen afrenses omhyggeligt med cellulosefortynder for gammel loddefedt, grundes med zinkkromat-primer og efterbehandles med sort mat emaille.

Vognkassen maler vi i en tilpas snavset mørkebrun kulør, f.eks. en blanding af sort mat emaille og Tempo-alkyl maling nr. 23. Litring og anden påskrift udføres med en ridsefjer, malemidlet er studiefarver fortyndet med terpentin og siccativ.

Går det nu Dem, som det gik mig ved mit første forsøg som modelbygger, bliver resultatet sikkert ikke tilfredsstillende, men bare mas på, den næste bliver bedre, ovenstående byggebeskrivelse er da forresten også et "førstegangsforsøg" og som, forhåbentlig da, bliver bedre.

God fornøjelse med arbejdet.

Adam, DMJK.

DANSK MODEL-JERNBANE UNION

Referat af generalforsamlingen i Sammenslutningen af Danske Model-Jernbane Klubber og Jernbanevenner søndag den 24. marts 1963.

Generalforsamlingen var planlagt til at foregå i Hovedbanegårdens I. kl. restaurant, men på grund af lokaliteternes uegnethed blev generalforsamlingen holdt i DMJKs lokaler på Nørrebro St.

Følgende klubber var repræsenteret:

DMJK: Hermind
SMJK: P.E.Jensen
OMJK: T. Ørum
HO : S.Andersen
JMJK: M.W.Nielsen
SBBU: Ib Damm

Som dirigent valgtes formanden for DMJK, F. Hermind.

Indkaldelse til generalforsamlingen blev godkendt, og formanden, oberstløjtnant A. V. Arendrup, aflagde beretning. Beretningen var ganske kort, idet der henvistes til de tidligere udsendte meddelelser, som klart fortæller, hvad der er sket siden stiftelsen. Formanden omtalte ganske kort MOROP-kongressen i Como.

Derefter berettede P. E. Jensen om MOROP-kongressen i Hamburg sidste år, idet han henviste til sit referat i SIGNALPOSTEN nr. 1.

Der var endnu ikke udsendt beretning fra kongressen, så det var ikke muligt at oplyse noget om arbejdet i det tekniske udvalg, hvori Danmark er repræsenteret af sektionsingeniør P. E. Harby. (Referat er senere modtaget, F.-S.)

Angående kongressen i Como og Hamburg blev det påpeget, at de var gode, men der var for meget at se på, og programmerne var for stramme. Man blev så træt, at man ikke rigtig havde lyst til den sidste del af programmet, især for Como-kongressens vedkommende.

Iøvrigt godkendtes beretningen, og samtidig blev det oplyst, at MOROP-kongressen 1963 skal afholdes i Luzern fra 2. - 7. september.

Regnskabet blev forelagt af P. E. Jensen og godkendes. Angående restancer blev dette henvist til under eventuelt.

Derefter foretoges der valg til bestyrelsen. Oberstløjtnant A. V. Arendrup ønskede ikke genvalg og blev af Hermind takket for det arbejde, der hidtil var blevet udført af Sammenslutningen.

Herefter foretoges valg af ny formand, den gamle bestyrelse foreslog ingeniør Ib Damm, medens DMJK foreslog civilingeniør Ebbe Falk-Sørensen. Ved skriftlig afstemning fik Falk-Sørensen 4 stemmer, medens Ib Damm fik 2 stemmer. Falk-Sørensen takkede for valget.

I den øvrige bestyrelse blev følgende indvalgt:

Næstformand:	Herluf Jensen	AMJK
Sekretær	: Mogens W. Nielsen	JMJK
Kasserer	: P. E. Jensen	SMJK
U.p.	: Ib Damm	SBBU
Suppleant	: Tommy Ørum	OMJK
Revisor	: Th. Kronholt	DMJK

Foreningens navn blev ændret til: Dansk Model-Jernbane Union.

Under eventuelt var der fremkommet et forslag fra OMJK, som var meget omfattende. Da det var tilfældet, blev det fra flere medlemmers side tilkendegivet, at så stort et forslag burde have været sendt til samtlige klubber, således at en brevveksling og diskussion indbyrdes havde været mulig. OMJK ønskede generalforsamling hvert år, medens de øvrige medlemmer holdt på, at det skulle være i forbindelse med jubilæer og andre større sammenkomster.. Iøvrigt tilbød JMJK at være vært ved næste generalforsamling i forbindelse med 20-års jubilæet i oktober 1964. Endvidere ønskede OMJK, at bestyrelsen skulle bestå af en repræsentant for hver klub. Meningen med dette var at få mere samarbejde mellem klubberne med hensyn til elektrotekniske problemer, sporproblemer m.m. Medlemmer af den nye bestyrelse foreslog Odense, at de kunne indsende deres problemer til formanden, der så ville sørge for, at folk med kendskab til de forskellige problemer ville blive kontaktet, og dermed skulle der være mulighed for, at disse kunne løses.

Angående formålsparagraffen ønskede OMJK, at Unionen

skulle varetage indkøbsafdelingen samt at udgive et værdigt modeljernbaneblad. Med hensyn til udgivelsen af et blad, blev der henvist til SIGNALPOSTEN (udgivet af DMJK) og Hermind påpegede det store arbejde og de store udgifter, der var forbundet med udsendelsen af et sådant blad. Der var flere klubber, der syntes, at de ville komme i symbolsk gæld til DMJK, da SIGNALPOSTEN udsendes gratis til alle klubmedlemmer, hvis klub er tilsluttet Unionen. P. E. Jensen foreslog, at de jo bare kunne købe nogle andelsbeviser hos DMJK og så på denne måde støtte SIGNALPOSTEN.

Angående kontingent ønskede OMJK, at dette skulle forhøjes til det dobbelte, da OMJK havde erfaret, at der ikke var ret mange midler til rådighed. Den største post på regnskabet var porto og papir, og nu da al udsendelse af meddelelser foregår gennem SIGNALPOSTEN, er Unionen blevet sparet for denne udgift, hvilket også fremgik af regnskabet, der viste en kassebeholdning på ca. 200 kr. Dette var OMJK ikke klar over, da forslaget blev indsendt og man ville derfor se tiden an til næste generalforsamling.

Herefter sluttede generalforsamlingen, og dirigenten takkede for god ro og orden.

E. Falk-Sørensen / Ib Damm

ODENSE MODELJERNBANE KLUB

Der bygges på anlægget hver tirsdag og torsdag kl. 19,30. Andre dage efter aftale på torsdagene.

Vi ses.

T. Ørum, OMJK.

Adresseændringer

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Nyt medlem, nr. 389, Ole Malchau, Hollændervej 18, I. København V.

Adressen for medlem nr. 380, Jørgen Henneke, bedes ændret til Jagtvej 59, Odense.

fortsat fra side 74:

Nyborg Fgh.	ank.:	9,50	
Nyborg H.	ank.:	9,58	tog P 21
Nyborg H.	afg.:	10,05	
Odense	ank.:	10,42	

- - - - -

DAMPSTOG ODENSE - BRENDERUP - MIDDELFART

=====

Odense	afg.:	11,00	
Brenderup	ank.:	13,25	(senest)

Ophold i Brenderup, der kan anvendes til spising, ca. $1\frac{1}{2}$ time.

Brenderup	afg.:	15,05	
Middelfart	ank.:	16,45	(senest)

Tilbageturen Middelfart-Brenderup-Odense foregår med ordinært tog, der i dagens anledning køres af vort damp tog fra udturen.

Middelfart	afg.:	18,05	tog P 113
Odense	ank.:	19,35	
Odense	afg.:	19,50	
København H.	ank.:	23,12	

Turen foregår for de københavnske deltageres vedkommende som selskabsrejse (fællesbillet med kontrolbilletter), der arrangeres begge dage, for så vidt deltagerantallet er tilstrækkeligt stort.

Klubben sørger for bestilling af værelser og morgen spising i Ringe (NB! begrænset plads) og bestilling af middagsspising i Brenderup på gæstgivergården. Sidstnævnte sted kan medbragt mad også spises, men også i dette tilfælde skal der reserveres plads gennem klubben.

Priser:

1. Lørdag-Søndag: København-Nyborg-Svendborg-Ringe-Odense-København: Kr. 37,00
2. Søndag: København-Odense-København: Kr. 35,00 - incl. pladsbillet (bestilles af klubben)

3. Sæertoget + tilbage fra Middelfart til Odense:
kr. 15,00
4. Overnatning i Ringe: kr. 11,00
5. Morgenspisning i Ringe: kr. 3,75
6. Middagsspisning i Brenderup: kr. 7,50
-) uden
betjening

Tilmeldelse:

Bindende tilmeldelse bedes givet hurtigst muligt og senest lørdag den 1. juni 1963 til klubbens kasserer: E. Lehmann, Marstalsgade 40, København Ø., ØBro 3334.

Ved tilmeldelsen bedes opgivet nøjagtigt, hvad man ønsker at deltage i. Samtidig med tilmeldelsen bedes det hertil svarende beløb indbetalt på klubbens girokonto nr. 54578, adr.: Dansk Model-Jernbane Klub, Nørrebro Station, København, N.

Der skal kun forudbetales for togkørslen. Overnatning og spisning betales direkte af deltagerne på stedet.

Kun på forhånd tilmeldte personer vil få adgang til at deltage i turen.

Ved afgang fra København er mødestedet: I hovedbane-gårdens afgangshal ved nedgangen til perronen senest 10 min. før togets planmæssige afgang.

Turlederens ordrer og henvisninger skal ufortøvet efterkommes.

Turleder: O.G.Søndergaard, Drosselvej 6, Roskilde,
telf.: Rosa 4830.

Næste nummer af "SIGNALPOSTEN"

forventes udsendt ultimo juni og stof til dette nummer bedes sendt til redaktionen (enten Hermind, Lejre, eller et af bestyrelsens andre medlemmer), såsnart stoffet foreligger og senest den 1/6 1963.

Udgivet af Dansk Model-Jernbane Klub, Nørrebro st., Kbhv.
Ekspedition: F. Hermind, Lejre. Løssalg 1,00 kr.