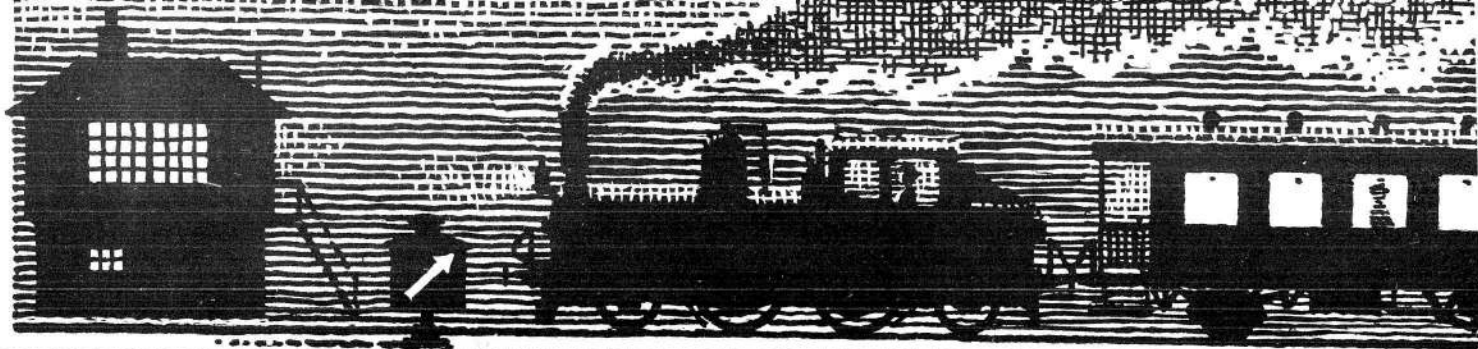


SIGNALPOSTEN



2. årgang - 5

BOSCH COMBI



- det rigtige el-værktøj
for hjemmehåndværkeren

Se det hos:

H. OLSEN

VÆRKTØJ OG ISENKRAM A/S

(forhen Vognmagergade 11)

DANMARKS STØRSTE UDVALG I HOBBYMASKINER

Etableret 1878 **GOTHERSGADE 26** (ved Hj. af Borgergade)

TELEFONER: CENTRAL 15780 - 4749 - TELEGRAM-ADRESSE: »JOINERPLANES«

**NB! Vi viser Dem også gerne
det øvrige BOSCH og LESTO el-værktøj - på gensyn!**

SIGNALPOSTEN

2. årgang nummer 5

September 1964.

INDHOLD I DETTE NUMMER:

ADAMS hjørne.....	86
Tegningsarkivet.....	89
Jernbanemuseet.....	90
Sporskifter i HO.....	91
Nedlagte baner: Hørve - Vørslev.....	94
Boganmeldelse: Weite spur und weite strecken.....	97
I Næstved.. ..	97
Engelske loko.....	99

Forsidebilledet: Hørve-Vørslev Jernbane, loko nr. 13 i Vørslev med særtog med roevogne, efterår 1946.

Foto: Dancker.

SIGNALPOSTEN udsendes normalt 8 gange om året, nemlig pr. 1. februar, marts, april, maj, september, oktober, november og december, idet dog udsendelsesterminen, afhængigt af forholdene, kan svinge op til 3 uger til begge sider.

Stof modtages kontinuerligt og bedes sendt til SIGNALPOSTEN, Lejre. Redaktionen slutter ca. 10 dage før bladet udsendes.

SIGNALPOSTENS spalter står åbne for alt med tilknytning til jernbaner.

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

Dette nummer er trykt hos AW-offset.

Redaktør (ansv.): F. Hermind, Lejre.

Abonnementspris kr. 10,00 for fuld årgang inklusive forsendelse og kataloger. Løssalgspris 1,50 kr. Abonnement og enkelte numre kan bestilles gennem DMJKs ekspedition, Lejre.

Eftertryk tilladt med tydelig kildeangivelse.

Adams Hjørne

MOTOR OG GEARKASSE

Fortsat fra 2. årgang, nummer 3.

At anbringe motoren på vognbunden vil naturligvis være afhængig af gearkassens udformning, men med en 30x60x10 mm trækloids, udhullet på oversiden efter motorens profil og med en messingbøjle fremstillet af 1 mm messingplade forsynet med vinkelret ombukning i enderne og huller til fastskruning på vognbunden, er vi i stand til at opkile dette "mellemlæg" efter behov. Når den endelige finjustering af motor og gearkasse har fundet sted, sikrer vi os med lim og stifter, at diverse kiler og bukke ikke løber deres vej.

Gearkassen, ja de 14.000 omdrejninger i minuttet er jo unægtelig noget af en ubehagelig overraskelse. Dividerer vi med 300, hjulsettets hastighed, får vi en gearing på ca. 1:50, men da vi må huske, at disse værdier er baseret på motorens omdrejningstal i tomgang, må den endelige udveksling anslås til 1:40. Med en snekke monteret på motorakslen og et 40 tands snekehjul på drivakslen, er problemet løst, da justering af motoren, og dermed også snekkens højde over tandhjulet, så er en simpel opgave. Dog forudsætter det en ret væsentlig ting, nemlig dette, at tandhjulets diameter ikke overskrider vognhjulets, i modsat fald kommer vi ud for den ubehagelige overraskelse, at motorvognen nu snarere hører hjemme på en tandhjulsbane end en jernbane bygget efter de mere gangse metoder. Ovenstående er imidlertid blot teori, da modellen, som danner grundlag for artiklen, ikke er forsynet med snekkedrev eller motor af nævnte type. Og da de fleste modelbyggere med tiden har samlet et noget broget udvalg af tandhjul må jeg nok hellere forsøge mig med lidt om gearkasser og tandhjul i al almindelighed.

Ved kraftoverføringer er det ret almindeligt at anvende tandhjul. Ved brug af disse opnås flere fordele, et passende udvekslingsforhold omsætter drivhjulenes hastighed til en for konstruktionen rimelig og vi formår samtidig at overføre energien i motoren, placeret ét sted i vognen, til de drivende aksler, beliggende andetsteds. Snekkedrevet består af snekken, der er udformet som et stykke rundgods med skruegang og snekehjulet, et cylinderformet tandhjul i hvis tænder skruegangen passer. Med tænderne i indgreb må snekken rotere det antal gange, som der er tænder på hjulet, for at dette kan foretage en omdrejning. Udvekslingen er altså 1:x tænder. Foruden de nævnte fordele, "afstand" og "udveksling" er også opnået et omdrejningsmoment vinkelret på det oprindelige, og vi har derved, med et "greb", opnået det ønskede resultat. Bagdelene ved snekkedrevet udtrykkes som større friktion og dermed krafttab, og hvad er værre, at denne transmission er selvspærende, d.v.s., at når motorakslen står stille, er gearkassen låst. Visse snekker er imidlertid udstyret med dobbelt skruegang, som derved har en sådan hældning, at låsevirksomheden ikke eksisterer, omend det fornemmes i en stor bremsevirksomhed. Et typisk eksempel herpå har vi i de ældre grammofonmodeller, hvor netop disse snekke-systemer hørte med til indmaden for at give pladeskiven et trægt omdrejningsmoment.

Vælger vi snekkedrevet til vor model, kan jeg anbefale disse grammofonsnekker, som monteret rigtigt, har en lang levetid og er aldeles lydløse.

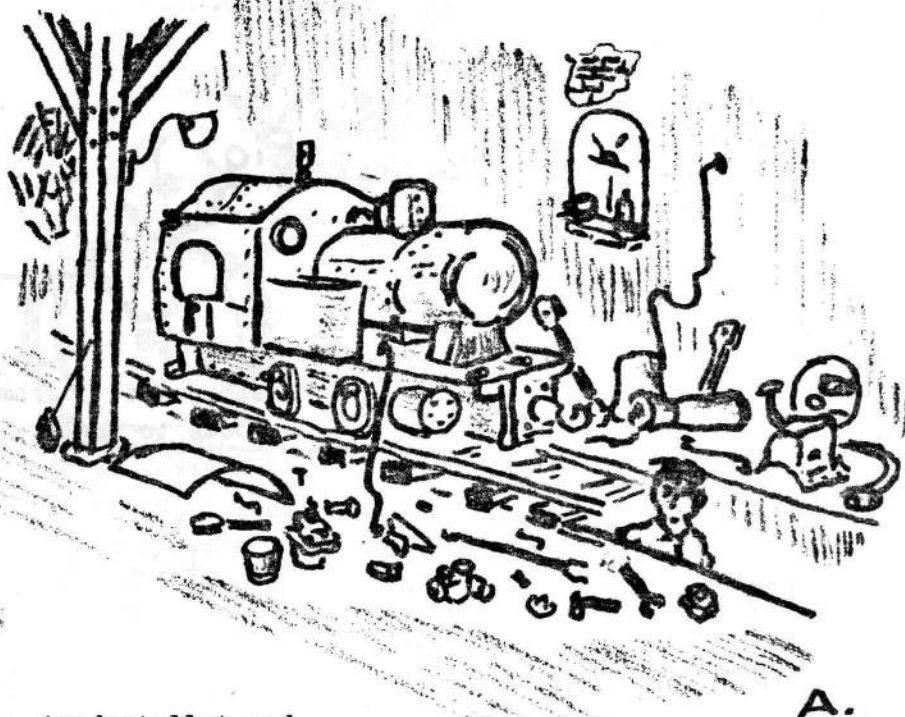
Mere almindelige tandhjul er de cylindriske, således som vi finder dem i ubehagelige tingester såsom vækkeure. Udvekslingsforholdet er her betinget af antallet af tænder på de enkelte hjul. Et tandhjul med 12 tænder må foretage 4 omdrejninger, før makkeren med 48 tænder har beskrevet en omdrejning. Monterer vi endnu et lille tandhjul på samme aksel som det store og lader dette være i indgreb med endnu et 48 tandshjul, vil udvekslingen blive $4 \times 4 = 16$, og således kunne man blive ved. For nu at kunne beregne "afstanden", men også for at kunne montere gearkassen rigtigt, må vi vide lidt om de forskelli-

ge mål på et tandhjul. Bevægelsen af to tandhjul vil svare til, at to hjul uden tænder ruller mod hinanden. Diametrene af disse tænkte hjul kaldes delediametre og cirklerne kaldes delecirkler. Det er disse cirkler, der har betydning, når centerafstanden skal udregnes. Modulen er en fabrikationskonstant for tandhjul og er standardiseret. Den findes med 0,1 mm spring fra 0,3 til 1 mm og er et udtryk for tændernes størrelse og indbyrdes afstand målt på delecirklen. Kender vi nu tandhjulets modul, findes delediameteren, si-

ger lærebogen, ved at gange tandantallet med modulen. Modul 0,5 er for modelbyggere i spor 0 vel nok den mest anvendte, den er så tilpas stor, at den tillader de små unøjagtigheder, som altid sniger sig ind, da i alle tilfælde på mit arbejdsbord, og da vi for nogle år siden i DMJK, på Holtrups initiativ, forsøgte en standardisering af de gearkasser, som medlemmerne byggede, foranledigede samme herre, at en produktion af tandhjul med 12-18-24-36-48-72 tænder modul 0,5 sættes igang og med lidt held kan disse altså købes ved henvendelse der.

Som tidligere nævnt delte jeg motorerne, vi benytter, op i to grupper afhængig af motorakslens vinkel i forhold til drivakslen. Den langsgående aksel er omtalt ved den her i artiklen omhandlede cylinderformede motor, her kræver gearkassen et snekkedrev, muligvis også kombineret med cylinderformede tandhjul. Den tværgående motoraksel og den tilhørende gearkasse kræver måske nok et par tandhjul ekstra, men er i virkeligheden en sundere og lettere konstruktion. Når vi har udregnet udveksling og afstand samt gjort os fortrolig med de enkelte tandhjuls delediametre (centerafstanden er naturligvis $D+D:2$) frem-

Høj mester -
gearkassen mangler!



stilles gearkassen af to stykker 2 mm messingplade, som sammenlodede udbores til tandhjulenes aksler samt skruehuller til afstandsstykker og diverse monteringsvinkeljern. Derefter skilles de ad og monteres med afstandsstykkerne. Udboringen af aksellejerne bør foretages med stor nøjagtighed, d.v.s. vinkelret på emnet og uden, at akslen slubrer i lejet. Sådant en gearkasse kan være meget støjende, det betyder ikke så meget for et motorlokomotiv. Tværtimod kan det lyde helt realistisk, men da støjen stammer fra unøjagtigheder i tændernes indgreb og aksellejernes raslen, hvilket resulterer i et større slid og kortere levetid, må dette undgås. Ligger fejlen i gearkassens rammesider, er der kun én vej, og det er lige i brokkassen.

Da jeg af og til er kommet for skade at nævne drejebanken, som dette stykke værktøj var lige så almindeligt i husholdningen som bidetang og skruetrækker, skal det lige bemærkes, at tilstedeværelsen af en drejebank ikke er en absolut nødvendighed for at kunne udføre diverse modelbyggeri, når blot man erindrer at bestille tandhjul og andre rote-

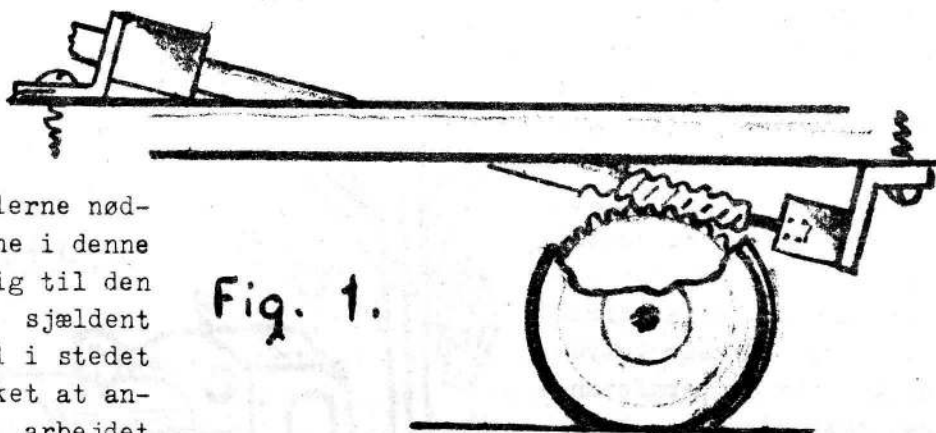


Fig. 1.

rende dele udboret med de for akslerne nødvendige diametre. Dog vil jeg gerne i denne forbindelse have lov at slutte mig til den skare af model-baneskribenter, der sjældent forsømmer at råde deres læsere til i stedet for at købe modelbanen færdigstrikket at anskaffe en drejebænk og så udføre arbejdet selv.

Nu er jeg ikke ganske sikker på, at omtalen af motor og gearkasse er helt så forståelig og nyttig som tænkt var, men da SIGNALPOSTEN jo i mellemtiden er udvidet til også at kunne gengive tegninger og fotos, har jeg i de vedføjede illustrationer søgt at skitsere, hvad jeg har omtalt i teksten.

Illustrationerne viser gearkasseprincipper, sådan som man oftest finder dem anvendt i toakslede motorvogne og en nogenlunde vel-forsynet rodekasse bør indeholde de fornødne tandhjul m.v. til opbygningen.

Fig. 1 viser "snekke og tandhjul" systemet i dets simpleste udformning. Vognhjulet er ophængt i akselkasserne alene og må derfor betragtes som det faste udgangspunkt. Snekke-akslens hældning og højde over tandhjulet justeres ved at skyde det bageste leje frem eller tilbage. Lejernes vinkeljern bukkes eller opkiles så lejet ikke klemmer om akslen. Da vi ikke kan påregne at akslen vil løbe, uden at klemme, gennem tre aksellejer, er motor-

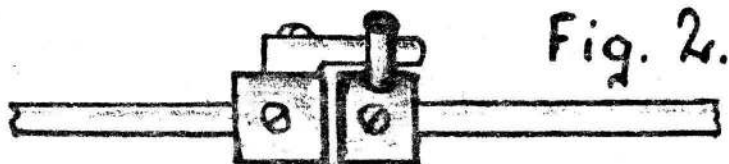


Fig. 2.

akslen tilkoblet via den i fig. 2 viste "spær og hagekobling". Indeholdt rodekassen ikke den nødvendige 1:40 snekke, men f. eks. en 1:20 udvides gearkassen til også at omfatte 2 stk. cylindriske tandhjul i forholdet 1:2, slutresultat = 1:40, se fig. 3, øverste tandhjul er monteret direkte på motorakslen.

Fig. 4 viser gearkasse for motor med tværgående aksel. Efter udregning af udvekslingen monteres først vognhjulsakslen incl.

tandhjulet, dernæst fremstilles "lagkagen" med de to aksler, som monteres på vognbunden, justeres, og motoren anbringes.

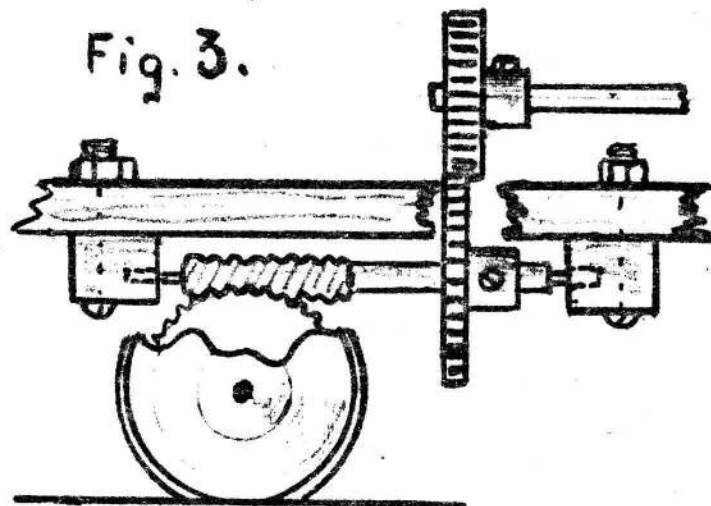


Fig. 3.

Er den forhåndenværende motor af arten med langsgående aksel og råder vi over et sæt kron- og spidshjul, monteres dette "system" som vist i fig. 5. "Lagkagen" må i dette tilfælde forlænges til også at rumme den tredje aksel.

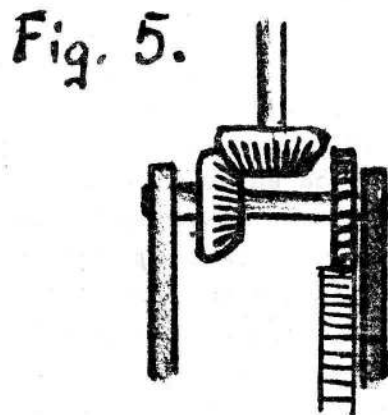


Fig. 5.

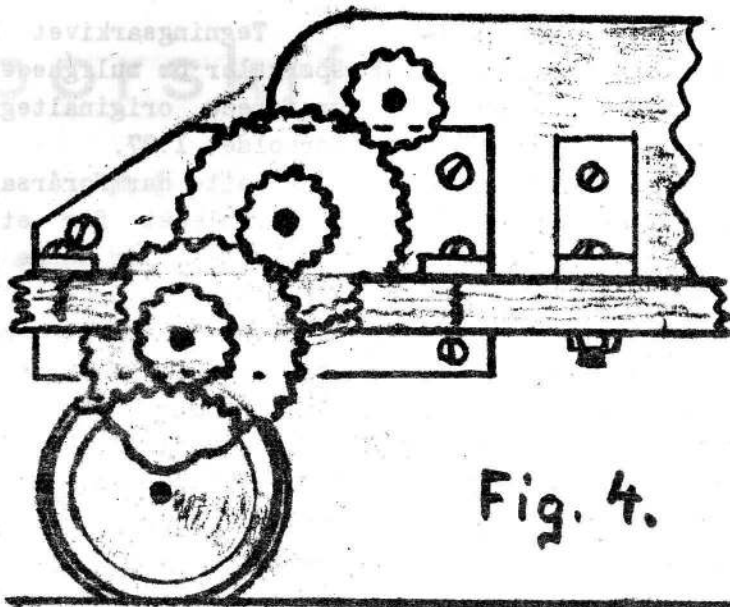


Fig. 4.

Tandhjul og vel at mærke tandhjul i den rigtige størrelse, kan være en mangelvare, så kommer vi ud for, at det store tandhjul overlapper naboakslens diameter, så klares denne

situation ved at føre førstnævnte tandhjuls aksel igennem gearkassensiden og videre, selvfølgelig, og montere tandhjulet der.

TEGNINGSARKIVET

Vi er kommet noget bagud med offentliggørelsen af fortegnelsen over nedfotograferede originaltegninger. Derfor bringer vi denne gang hele fire måneders sortimenter, idet vi skal meddele, at vi har en samleliste under udarbejdelse. Den skulle dække alle de hidtil udkomne tegninger.

Juni 1964 sortiment:

- A 1 07 T 013 DSB, nyt lyntog, restaurantvogn BR 531, sidebillede.
- A 1 07 T 014 DSB, BR 531, snit i restaurant
- A 1 07 T 015 DSB, BR 531, snit i sidegang
- A 1 07 T 016 DSB, BR 531, snit i II kl. afd.
- A 3 47 T 027 SNNB, Nysted station, hovedbygning, facader og snit

Juli 1964 sortiment:

- A 1 07 T 017 DSB, BR 531, snit i køkken
- A 1 07 T 018 DSB, maskinboggie til MS 460
- A 1 07 T 019 DSB, boggie med 4 skivebrenser
- A 1 33 T 001 DSB, specialvogn, SAD 69.400
- A 3 03 T 001 SFJ, lok nr. 7-9
- A 3 49 T 014 SNNB, Nysted st., remisen

August 1964 sortiment:

- A 1 07 T 020 DSB, boggie med 2 skivebrenser
- A 1 07 T 021 DSB, boggie med banerømmer
- A 1 07 T 022 DSB, hele det nye lyntog i 1:87
- A 3 01 T 020 HHJ, lok nr. 5-6 (ex P 127-28)
- A 3 04 T 002 TFJ, motorlok ML 3
- A 3 14 T 016 HHJ, 2-akslet persenvogn med kjedelrum

September 1964 sortiment:

- A 1 03 T 008 DSB, litra N nr. 180
- A 3 01 T 013 AB, lok nr. 5
- A 3 01 T 019 HHJ, lok nr. 1-2
- A 3 05 T 007 TFJ, benzin-mekanisk motorvogn 2-akslet
- A 3 14 T 017 AB, 2-akslet lukket gods- og bænkevogn

Med august er "nyt lyntog" udsendt i ialt 15 tegninger og føljetonen er slut.

Tegningerne koster kr. 4,00 pr. stk. + porto kr. 0,40 pr. ordre (for levering ufalset er portoen kr. 1,00 pr. ordre). Abonnement på tegningsrækkerne koster kr. 14,00 incl. porto (kr. 14,50 for ufalsede tegninger) for de månedlige 5 henholdsvis 6 tegninger.

Bestilling sker ved indsættelse af beløbet på tegningsarkivets girokonto: 12.55.06 adresse: Dansk Model-Jernbane Klub, Tegningsarkivet, Nørrebro St., København, N., under anførelse på bagsiden af girokortets venstre talon af, hvad der ønskes leveret.

Leveringstiden er ca. 14 dage fra indbetalingsdagen - vel at mærke, når alt går normalt. Dette har dog ikke været tilfældet i de sidste måneder, men forholdene skulle bedres nu, således at den lovede leveringstid kan holde. Er levering ikke sket til tiden, og har De ikke fået meddelelse om evt. forsinkelse, ser vi gerne, at De reklamerer direkte til tegningsarkivets leder:

Ulf Holtrup,
Dalbyvej 12,
København, Brønshøj.
Telf.: (01) 71 79 03.

Tegningsarkivet har haft nogle forespørgsler om muligheden for at få de nedfotograferede originaltegninger leveret i måleforholdet 1:87.

Dette har forårsaget, at vi herved luffer problemet for et større forum, idet vi regner med, at mange flere er interesseret i dette spørgsmål.

De fleste bygningstegninger er nedfotograferet til 1:90, hvilket er anvendeligt i HO, men alt rullende materiel er i 1:45 - og det er disse, det drejer sig om.

Rent teknisk kan det i næsten alle tilfælde lade sig gøre yderligere at formindske måleforholdet uden at tegningen bliver helt ulæselig, men det koster jo også penge, og derfor efterlyser vi eventuelle abonnenter i 1:87 tegninger. Tegningerne vil med tilstrækkelig stor abonnentskare kunne leveres for kr. 1,50 pr. stk. + porto eller kr. 6,00 incl. porto pr. månedligt sortiment, men det kræver tegning af bindende abonnement.

Tegningsarkivaren (adresse se ovenfor) modtager gerne Deres helst skriftlige tilkendegivelse - idet han regner med at have hørt fra alle interesserede senest den 1. oktober d.å.

Med venlig hilsen
Ulf Holtrup

Se venligst tegningen på midtersiderne.

Måltabel for sporskifter.

Hældning	a mm	b mm	c mm	x mm	y mm	z mm
1:5	62,5	87	111	3,5	5,5	9
1:6	67	95,5	124,5	3,5	6	10
1:7	93	129	164,5	3,5	6	10
1:8	98	138,5	179,5	3,5	6	10
1:9	100,5	143,5	186	3,5	6	10
1:10	106	154	202,5	3,5	6	10

Målene x, y og z er målt fra skinnemidte til skinnemidte.

(Fra "Modeljernbanen", 1949/6)



Vi minder om, at museet - Sølvgade 40, København K. - i månederne april-oktober har åbent hver onsdag kl. 12 - 16.

Sporskifter i HO

Af C. J. Andersen

Når De er i færd med at udtænke og planlægge, hvorledes sporene skal forløbe på Deres nye anlægs forskellige stationer, står det sikkert i tankerne som en ønskedrøm at få det til at se ud som på forbilledet - med alle mulige raffinerede former for sporskifter, enkelte og dobbelte krydsningssporskifter, sammenskudte sporskifter o.s.v. - Men desværre - mener De måske - må man handle ud fra de forhåndenværende søms princip - omskrevet til modelbanesprog: ud fra de industrielle fremstillede færdige sporskifter eller byggesæt dertil.

Vi må erkende, at industrien selvfølgelig kun er interesseret i de store produktionsserier, med andre ord kun er virkelig interesseret i fremstilling af sporskifter eller byggesæt i de hældninger, der er aktuelle for langt de fleste - netop for dem, der ikke har plads til de slanke og derfor mest korrekte sporforbindelser. For klubanlæg og for "store" enkeltmandsanlæg er der dog et vist behov for de mere "korrekte" sporforbindelser og ønsker om mere "interessante" sporskifter, og det er disse sidste, jeg mener mig kompetent til at skrive lidt om bygningen af.

At fremstille "byggesæt" for et sporskifte med absolut sikre kørselsmuligheder er absolut ikke vanskeligt, når man blot arbejder med omhu - og hertil hører det blandt andet, at man har en rigtig tegning at arbejde efter, samt en loddelære at samle delene i, så intet kan forskubbe sig under arbejdet.

Lad os begynde med grundlaget for sporskiftet, nemlig tegningen deraf.

Vi begynder med at fastlægge den ønskede hældning, hvormed menes afvigelsen fra det lige spor. For en fuldstændigheds skyld vil jeg lige nævne, at en hældning på f. eks. 1:6 betyder, at det afvigende spor over en distance på 6 m fjerner sig 1 m fra det lige. Omsat til modelforhold 1:87 vil det omtrentlig svare til en sporradius på ca. 100 cm.

For at opnå en korrekt overgangskurve i sporskiftet er visse andre mål nødvendige. Se på tegningen af sporskiftet og tag så de til bogstaverne svarende mål ud af tabellen - så kan enhver lave en korrekt tegning af et sporskifte - endda uden passer.

Tegningen viser et almindeligt venstre-sporskifte, men ved lidt omtanke og kombinationsevne er det ikke vanskeligt at lave tegninger til de lidt mere ualmindelige sporskifteformer som f. eks. krydsningssporskifter eller sammenskudte sporskifter. De bruges på de "rigtige" baner hovedsageligt for at spare plads, så det stemmer jo fint også med vore interesser.

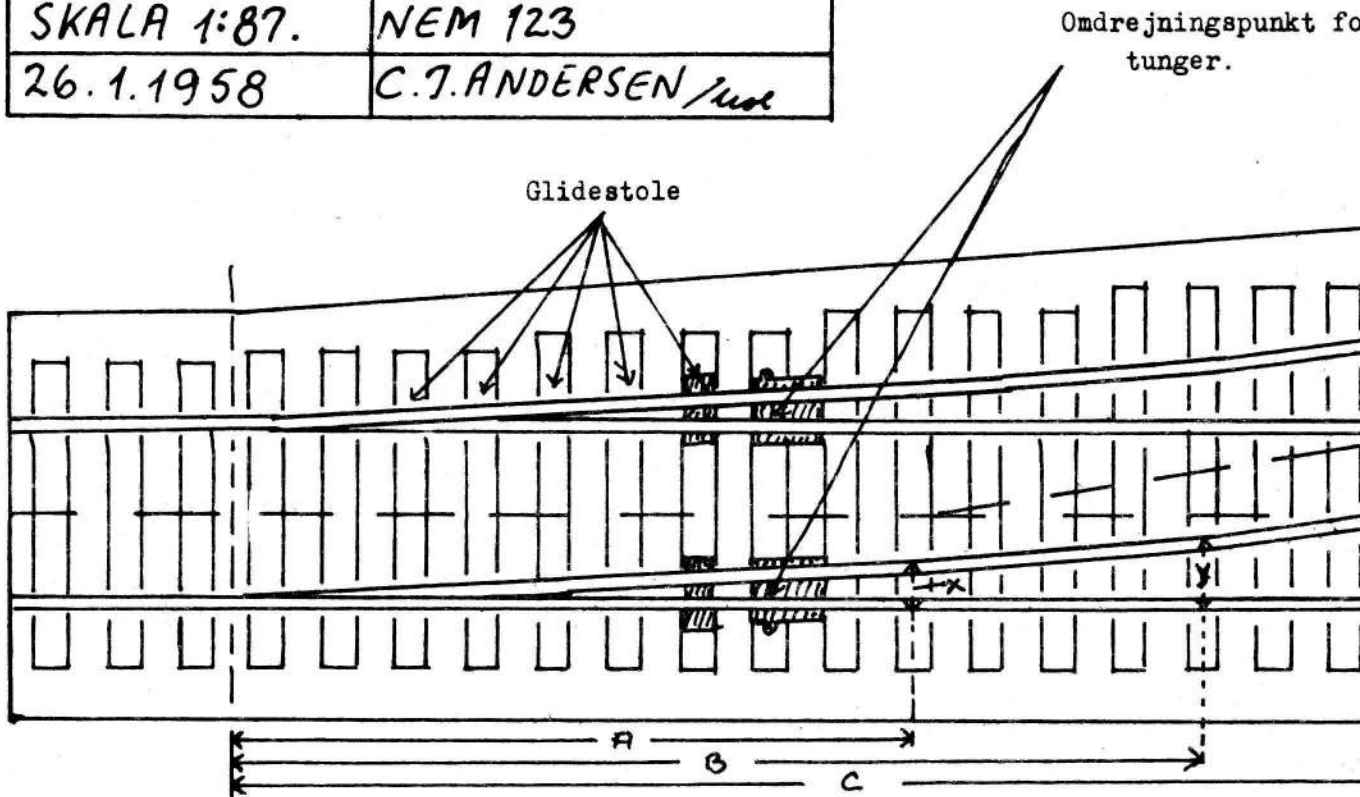
Når tegningen af det sporskifte, vi ønsker at fremstille, er helt i orden, lader vi lave et lystryk eller en fotokopi deraf og klæber kopien på et stykke planhøvlet hårdt træ, f. eks. egetræ, i ca. 3-4 mm tykkelse, (er let at få fat i for nogle få øre hos et maskinsnedkeri).

Og så frem med løvsaven. Vi bortsaver tegningen af skinnehovedet i nøjagtigt samme bredde som hovedet af det skinneprofil, der skal anvendes. Sav ikke tegningen af tungerne ud. Skal tvangsskinnerne - som i virkeligheden - laves af plade, skæres der kun et enkelt snit, og sørg for, at det kommer til at ligge i nogenlunde korrekt sporrilleafstand fra yderskinnen.

Når udsavningen er færdig, limes den udskårne "lære" fast på et stykke absolut plant træ, f. eks. $\frac{1}{2}$ " møbel- eller spånplade, og vi har nu en let fremstillet, billig, men nøjagtig, effektiv og holdbar loddelære, der ved fornuftig brug vil kunne holde til fremstilling af flere sporskifter, end der kan blive anvendelse for, selv på et meget stort klubanlæg.

Skær skinneprofil af, så stykkerne passer nøjagtigt på længde i de udskårne riller i læren (foden vender selvfølgelig opad, hvorved sporskiftet vil blive spejlvendt i

SPORSKIFTE 1:6	
SKALA 1:87.	NEM 123
26.1.1958	C.J. ANDERSEN / <i>not</i>



forhold til tegningen), Husk at file recesser i skinnehoved og -fod, hvor tungerne siden skal ligge an, og buk vingeskinnerne i den korrekte vinkel efter sporskiftets hældning. Med lidt øvelse er det ikke svært. De to skinnestykker, der skal danne hjertespiden, skal selvfølgelig files i smig og således, at den lige skinne kommer til at danne selve spidsen, medens skinnen i det afvigende spor ligger til denne, netop hvor smiget slutter. Det fremgår iøvrigt af tegningen.

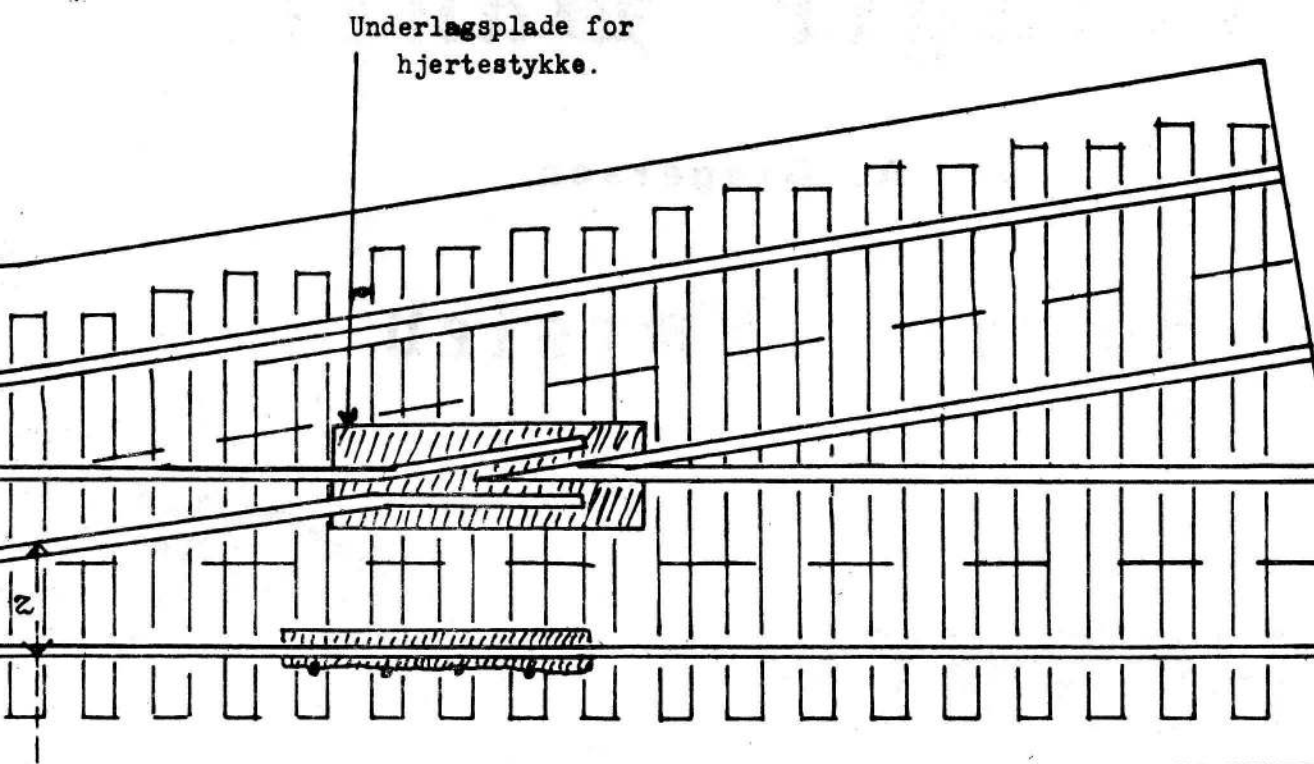
Når alle stykkerne er passet omhyggeligt til og derefter fortinnet på de steder, hvor de skal samles, lægges et stykke 0,2-0,3 mm plade, ca. 10x30 mm, over hjertestykkeområdet og loddes fast. Det overskydende - det, der rager ud under skinnefoden - kan senere files bort.

Ved tungeskinne afslutning - eller begyndelse om man vil - loddes et lille stykke plade af samme tykkelse, som dels skal give tungen en glat flade at dreje på, dels igennem en boring skal danne styr for den stift, hvorom tungen drejer, og dels skal fastholde

den korrekte afstand mellem yderskinne og tungeskinne.

Vil man forsyne sporskiftet med glide stole - det forhøjer absolut udseendet og giver tungerne et fint "glid" - skæres 0,2-0,3 mm plade til i stykker på 2x8 mm. Disse stykker loddes på yderskinne fod lige over markeringen af hver enkelt svelle, idet de samtidig gerne må rage ca. 1½ mm ud på ydersiden af skinnefoden. Når sporskiftet senere skal lægges på plads og befæstiges med skinnesøm, kan man bore den udragende del af glide stolen igennem og får så en meget fin befæstigelse af skinnen, på trods af, at den i hele tungeområdet kun kan fastholdes af 2xl stift pr. svelle.

Tvangsskinne - 2 stk. - fremstilles af 0,3 mm plade, bukket i en ret vinkel, hvis ene del på mål skal svare til skinneprofilets højde, medens den anden del skal svare til skinnefodens bredde plus ca. 1½ mm, således at vi også her - som i tungeområdet - får mulighed for at foretage en gennemboring for skinnesømmene.



Måltabel findes nederst side 90.

Løft nu med lidt forsigtighed de sammenloddede skinnestykker ud af læren, rens af for eventuelt overflødig tin, og fil eller sav bort, hvad der ikke bør være af plademateriale uden for hjertestykket.

Så kommer vi til tungerne. Skær skinneprofilen af i rette længde. Husk, at den krumme tunge skal være en smule længere end den lige. I tungeroden skæres eller files kroppen væk, medens fod og hoved bliver stående, og foden gennembøres nedefra og nøjagtigt i midten, idet hullet skal passe til den stift, der senere skal danne omdrejningspunkt for tungen. Tungerne skal nu files skarpe. Først indersiden, hvor kun hovedet files ned, derefter ydersiden, hvor såvel hoved som krop og fod files ned, så tungen kan være i den recess, vi tidligere lavede i sporskiftets yderskinner.

Stiften, der danner omdrejningspunkt, sættes igennem hullet i foden derved, at hovedet forsigtig bøjes så meget til siden, at stiften kan stikkes igennem, hvorefter hovedet bøjes tilbage igen.

Træksvelle for tungerne fremstilles af et stykke plexiglas eller prespan, 1 mm tykt, hvor der i en afstand af 11-12 mm bores huller for en stift på 0,7 mm. Stiften stikkes nedefra og op igennem et stykke 0,3 mm plade 3x8 mm, hvor stiften loddes fast og files nogenlunde glat ned. På denne plade loddes tungens spids, når sporskiftet er lagt. Vi opnår to ting ved denne fremgangsmåde, dels at kunne justere sporrillen ind meget fint, så sporskiftet får et fint og naturligt udseende, dels den glimrende kontakt fra skinne til tunge, derved at metalpladen kommer til at glide mod skinnens fod.

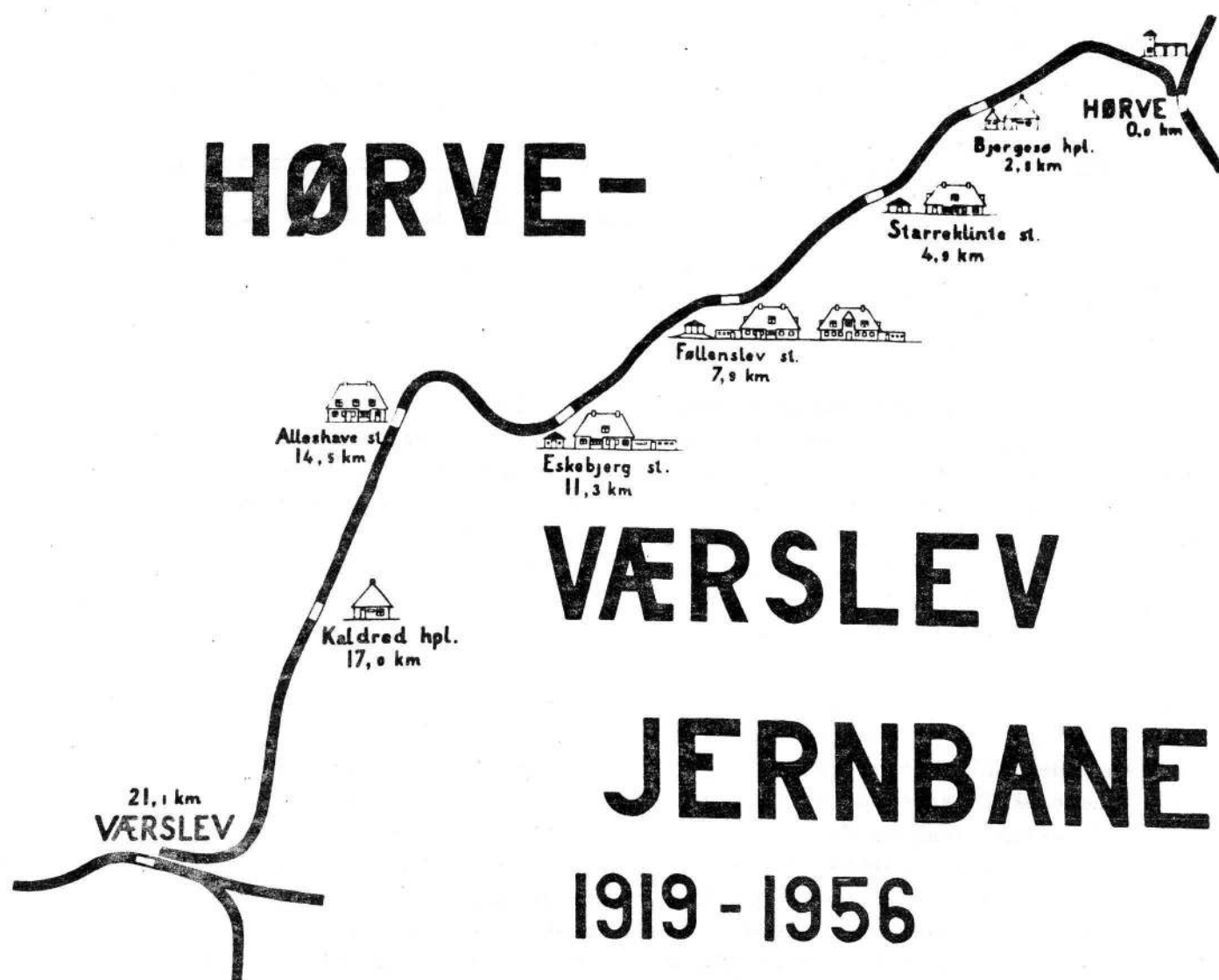
Om sporskiftet skal betjenes fra den ene eller anden side, eventuelt fra midten neden under, er afgørende for, hvor der skal være hul i træksvellen til forbindelsen til sporskiftemagnet eller kabeltræk.

Husk til slut at bukke en lille stump tynd plade til at lægge hen over træksvellen. Den skal "beskytte mod løsthængende koblinger, der kunne komme til at beskadige trækstangen".

Nedlagte Baner

Af A. Gregersen

Hørve - Vørslev



Hørve-Vørslev Jernbane, HVJ, blev åbnet for drift 6. maj 1919. Længde 21,6 km. Skinner 22,5 kg/m. Akseltryk 11 t. Max. stigning 10 o/oo. Min.kurveradius 600 m. Nedlagt 31. december 1956.

HVJ er en af landets yngste og mindste baner, og en af de baner, der blev bygget under I verdenskrig, hvorfor den allerede inden den var færdig kom til at lide under en krigs mange ulemper, såsom dyrtid og materialeman-

gel. Anlægget var færdigt i foråret 1918, men på grund af krigen åbnedes banen først den 6. maj 1919, dog således at der kørtes roetog allerede i efteråret 1918. Banen fik straks fællesdrift med Odsherreds Jernbane, dvs. hovedkontor og værksted i Holbæk, samt driftsbestyrer, værkfører og overbanemester fælles med OHJ og Høng-Tølløse Jernbane. Banen havde eget maskindepot i Hørve, hvor stationstjenesten udførtes af OHJ, medens den i Vørslev udførtes af DSB.

Forud for Odsherredsbanens bygning gik bølgerne højt i herredet angående linieføringen på denne bane. Det ene parti ønskede en østlinie Holbæk-Audebo-Vig-Nykøbing S., det andet en linie Jyderup-Svinninge-Vig-Nykøbing S. For at gøre alle tilpas blev resultatet linien Holbæk-Svinninge-Asnæs-Vig-Nykøbing S. - og så blev ingen gjort tilpas. Der havde været et ønske fremme om, at sætte banen i direkte forbindelse med statsbanestrækningen Næstved-Slagelse-Vørslev, og for at imødekomme dette ønske og for at ophjælpe den tyndt-befolkede egn i det sydvestlige Odsherred samt de nyindvundne Lammefjordsarealer byggedes Hørve-Vørslevbanen. De forventninger man havde stillet til gennemgående trafik blev langt fra indfriet, bortset fra roetransporter til Gørlev. Oplandet var tilmed dårligt, mod vest og nordvest var der kun få kilometer til Nekseløbugten og på banens anden side var der kun ringe afstand til DSB og OHJ.

Persontrafikken blev aldrig stor. Man forsøgte at gennemføre enkelte tog til Kalundborg og enkelte vogne til Nykøbing S., men uden gunstigt resultat. I slutningen af 30'erne var der færrest rejsende, de bedste år var under og efter sidste krig. Godstrafikken blev heller ikke ret stor. Det eneste gode aktiv blev roetransporten, og i mange år kørtes særlige roetog, men i de senere år svandt roekørslen ind til intet. Trods den ret ringe trafik blev banens underskud imidlertid aldrig særlig stort. Det skyldtes, at trafikken var ret jævnt fordelt, hvorved et stort beredskab spares. En anden stor besparelse opnåedes ved fællesdriften med OHJ og HTJ. Den egentlige årsag til, at man foreslog HVJ nedlagt var, at trafikken var så ringe, at den næmt kunne bestrides af rute-

og lastbiler og at man i så fald kunne køre flere ture - og over varierende ruter - og samtidig opnå besparelser, idet udgiften til stations- og banetjeneste helt kunne spares.

I 1948 oprettedes bilruten Jyderup-Havn-sø og i 1953 ruten Hørve-Kalundborg. Desuden blev HVJ parthaver med DSB i ruten Kalundborg-Holbæk og med OHJ i Kalundborg-Nykøbing S.-ruten. Da HVJ blev nedlagt overtog OHJ disse ruter.

Kun i driftsåret 1924/25 havde HVJ overskud, og det var kun på 7.000 kr., ellers var der før krigen et underskud på mellem 4.500 og 25.000 kr. Trafikstigningen under sidste krig blev kun lille, og HVJs underskud reduceredes til ca. 15.000 kr. årlig, men steg igen jævnt efter krigen og nåede i banens sidste leveår 167.000 kr. Både nominelt og pr. bane- eller togkilometer var underskuddet dog væsentlig mindre end på OHJ og HTJ - og det var iøvrigt et af de mindste for nogen privatbane.

Toggang:

1919/20:	2	togpar	daglig		
1923/24:	3	4	-	-	
1/6-25:	6	-	-	-	
1940/45:	2	4	-	-	
1945/54:	4	4	-	-	
1954, sommer:	4	-	-	-	
1954, vinter:					
		hver	dag:	4	tog- og 3 buspar daglig
		sønd	age:	0	- - 7 - -

Da banen åbnede havde den et ret stort personale - ialt 16 - og det opretholdtes i ca. 10 år, omend sammensætningen efterhånden ændredes betydeligt. 1930/32 nedsattes antallet af ansatte til 10, og senere blev personalet yderligere reduceret, således at banen da den lukkede havde: 1 stationsmester (Føllenslev), 1 togfører, 1 motorfører, 3 baneformænd og 1 depotarbejder. Baneformændene og deres hustruer betjente mellemstationerne, med undtagelse af Føllenslev.

Rullende materiel:

Damplokomotiver:

Nr. 13 og 14. Type 1 C med 2-akslet tender. Bygget i 1921 hos Hanomag, fabr. nr. 9455-56.

I 1951 blev begge forsynet med tryklufsbremse. I 1956 udrangeredes nr. 13, medens nr. 14 overgik til OHJ.

Motorlokomotiv:

Nr. 23. Diesel-elektrisk loko, 200 Hk. Bygget i 1932 hos Frichs som nr. 121.

I 1956 blev det først udlejet til Valby Gasværk, der ikke kunne bruge det, da det under kørsel mellem havn og værk kun med nød og næppe kunne klare sig i sammenligning med værkets damploko - og slet ikke kunne skyde nogen vogne op på kulbroen (ja, det kørte endda i stå tom!). Derefter blev det udlejet til HFHJ, der i 1958 købte det som M 10

Motorvogne:

M 5. 2-akslet benzinvogn, bygget 1938 til TKVJ som M 5, senere forsynet med 125 Hk Leyland-dieselmotor. Købt af HVJ i 1951 og ombygget. I 1956 overgik det til OHJ. Vognen havde kølenavnet: Lille Johannes.

M 6. 2-akslet benzinvogn, 72 Hk, bygget 1924 i Odense. Midtvest-motor. 6,7 t, akselafstand 3675 mm. Oprindelig centralpuffere. Udrangeret i 1951.

Person-, post- og rejsegodsvogne:

A 501. Bygget 1921 hos Scandia, 1 II kl.. kupé, sidegang og 3 afd. III kl. midtgang, 16 + 28 pladser. I 1933 ombygget til fællesklasse, litra C 501. Atter ombygget i 1951: 1 kupé + 1 storrúm, 8 + 29 pladser, alt med polstrede sæder - desuden rejsegodsrum, lukkede endeperroner, egenvarme og tryklufsbremse. Overgik i 1956 til OHJ.

C 511. Bygget i 1921 hos Scandia, III kl. midtgang 50 pladser. Solgt til OHJ i 1930 og ombygget til M 3.

D 511. Bygget i 1921 hos Scandia. 30 pladser + postafdeling.

E 541. Bygget i 1921 hos Scandia. Rejsegodsvogn.

MP 533. Samtidig med M 6 anskaffedes i 1924 en lille, let påhængsvogn med III kl. + rejsegods. Oprindelig med centralpuffere, udrangeret i 1956.

Godsvogne:

QM 551-53 og PH 471-76 blev købt brugt i 1919 i Tyskland. De gik alle til OHJ i 1956.

De første år - indtil 1924 - kørtes der

med 1 loko pr. dag, i roesæsonen dog med 2. Foruden nr. 13 og 14 brugte man også OHJs lette 2-koblede loko nr. 2-4, og nr. 13 og 14 anvendtes i stedet en del på OHJ, dog således at alle roetog kørtes med nr. 13 eller 14. Da M 6 blev anskaffet, kørte den normalt 4 tog, og de øvrige tog var damptog. I 1932 erstattedes damptogene med dieselloko 23, og damptrækraften anvendtes nu kun til roetog og til afløsning.

Under krigen kørte M 6 med generator, og blandet tog og godstog blev igen damptrukne. Efter krigen kørtes næsten aldrig med damp, idet nr. 23 kørte 2 blandede tog og en motorvogn de øvrige tog. Da kørslen indskrænkedes i 1954 kørtes kun 1 rundtur med dieselloko og resten med M 5, og samtidig var de reserve for hinanden, idet der kun var 1 tog på linien ad gangen. M 5 medførte undertiden en godsvogn, medens blandet toget bestod af loko 23 + C 501 + godsvogne (max. 3).

Med det rutebilnet, der efterhånden opstod omkring HVJ og med erstatning af de dårligst benyttede tog med rutebiler, blev banen efterhånden helt overflødig, så der var intet at sige til, at den blev lukket.

Måske havde det for Odsherred været en bedre løsning, om OHJ i sin tid var blevet bygget Holbæk-Audebo-Vig-Nykøbing S. og i Vig havde fået tilslutning fra en bane Jyderup-(Snertinge)-Svinninge-Asnæs-Vig, idet oplandet på denne måde var blevet bedre fordelt.

Statistik

År	aks./ tog	tog/ km	rej- ser	per- son/ km	t/ gods	t/ km
1921/22	11,9+	31+	29	310	32	525
1927/28	6,6	86	34	390	41+	754+
1933/34	4,7	82	25	307	37	581
1939/40	4,9	70	25	297	27	414
1940/41	7,0	36	18+	219+	27	468
1944/45	6,5	52	47	558+	36	550
1950/51	5,2	90	50+	550	33	509
1952/53	3,3	100+	45	530	22	350
1953/54	3,4	116 x	50 x	539 x	25	405
1954/55	3,5	153 x	52 x	746 x	17+	280+
1955/56	3,0+	160 x	53 x	815 x	20	332

+ = Max. + = Min. x = bilkørslen medregnet.

BOGANMELDELSE

J. O. SLEZAK: Breite Spur und Weite Strecken. Transpress VEB, Verlag für Verkehrswesen, Berlin W. 8, Französische Strasse 13/14.

(Pris 9,80 RM)

Fås hos P. Haase & Søn,
Løvstræde 8, K.

Pris kr. 21,00.

Der er i de senere år udgivet forskellige bøger på vestlige sprog om russiske jernbaneforhold (bl.a. om russiske damplokomotiver), men nogenlunde udførlige almene oversigter har det hidtil skortet på. Det må derfor hilses med glæde, at den kendte østrigske jernbaneforfatter J. O. Slezak har taget denne opgave op.

På grundlag af officielle russiske opgivelser samt egne optegnelser giver forfatteren på ca. 150 tekstsider og ca. 75 billedsider et væld af autentiske oplysninger, der ved et duplikeret indlægsblad er ført helt op til den allersidste tid. Endvidere indeholder bogen et kort visende de vigtigste banelinier, tre tabeller med udførlige data for de

vigtigste damp-, diesel- og elektriske lokomotiver samt en udførlig litteraturfortegnelse omfattende ialt 55 numre, hvoraf 34 på russisk.

Der findes f. eks. kapitler om: Jernbanernes opståen og udvikling i det gamle Rusland, i mellemkrigsårenes og i efterkrigsårenes Sovjetunion; de forskellige lokomotivtyper (med talrige målskitser); person- og godsvognsmateriellet (ligeledes med målskitser); den automatiske centralkobling; samkørslen med de tilstødende landes normalsporede jernbaner (herunder igangværende forsøg med omsporing af hjulsæt under kørslen); om den hastigt fremadskridende modernisering af banerne og om fremtidsprojekter m.m.

Undervejs er der naturligvis ofte anledning til at drage sammenligning mellem russiske og vesteuropæiske forhold; visse af disse sammenligninger synes at være skrevet af en politisk medredaktør, men som helhed er bogen særdeles læseværdig og giver på et letflydende sprog et godt overblik over jernbanernes vilkår og præstationer inden for Sovjetruslands uhyre landområde under tildels meget vanskelige klimatiske forhold.

Papir, trykning og billedmateriale er af udmærket kvalitet.

James Steffensen.

i næstved..

Kommer De idag til Næstved, vil De finde en moderne havne- og industriby med op mod 30.000 indbyggere. Byen kalder sig med rette Sydsjællands hovedstad og havnebyen inde i landet, idet den ved et stort havne- og kanalprojekt er bragt i forbindelse med Smålandshavet. Byen selv er gammel, grundlagt som klosterby i 1135 ved den smukke Suså, og den var i mange år en lille stille by. De gamle kirker og en række gamle huse minder stadig om de gamle tider. Men byen blomstrede op for små hundrede år siden som trafikcentrum med 5 jernbanelinier og 7 landeveje, og

den voksede sig senere op til en driftig handelsby.

Byen ligger i en meget smuk omegn, som har en række af skønne seværdigheder. Lad os nævne den gamle skole Herlufsholm, herregården Holmegård med det berømte glasværk, Gavnsø slot med den smukke slotspark og den enestående malerisamling, endvidere Bregentved, Gisselfeld, Holsteinborg m.fl. Vi kan også i omegnen finde badebyen Karrebæksminde, og kører vi ad landevejen mod Præstø langs med åsen kommer vi snart til de dejlige Fladså banker, og her finder vi den berømte gamle Mogenstrup kro meget smukt beliggende i en herlig natur...

Nej, hør nu. Skal SIGNALPOSTEN nu til at være organ for lokale turistforeninger? Stiller De Dem det spørgsmål?

Nej, naturligvis skal bladet ikke det, men lad mig pege på endnu en ting, som findes i Næstved, en ting som vi vel godt kan kalde en seværdighed idag. Denne ting har en særlig interesse for jernbaneinteresserede.

Her findes noget som engang var en kæmpe af sin art herhjemme, den var smuk (og er det stadig), og den blev ved sin fremkomst beundret af fagfolk i hele Europa, og idag er det stadig en stor fornøjelse at betragte den. Hvad er det så, der kan være så spændende og enestående at se i Næstved?

"Genstanden" for vores opmærksomhed er at finde hos lokomotivmesteren i Næstved maskindepot, og det er DSBs gamle damploko litra P nr. 917, den eneste maskine af dette litra, som "Still is going strong". Den har overlevet sine 32 brødre af samme slags og grunden til det er, at den i 1961 på centralværkstedet i København fik ny kedel, således at indmaden trods alderen er nogenlunde frisk.

P-maskinen blev som bekendt konstrueret af maskinchef Otto Busse, som med denne type vel nok skabte sin smukkeste og med hensyn til teknik mest fuldkomne lokomotivtype. De første P-maskiner fremkom i 1907. P 917 blev bygget hos Hannoversche Maschinenbau A G, Hannover i 1909, og den kører således idag i sit 55. år stadig under damp selvom DSBs rationalisering og overgang til dieseldrift i de seneste år er gået hårdt frem overfor damplokomotiverne.

Her har jeg så min egen drøm:

Gid DSB nu var i besiddelse af så megen pietetsfølelse overfor den gamle maskine, at den kunne få lov til at leve længe, ikke som museumsgenstand (dertil er jo P 931 bestemt), nej, i rigtig levende live.

Tager vi over til England og ser der, ja så finder vi, at man der foruden at have en række særprægede lokomotiver på museum, har ført en enkelt maskine af nogle af de mest kendte typer tilbage til deres originale udseende, og disse maskiner bliver plejet og passet, således at de stadig kan opfyres, og de bliver nu brugt til særtog og udflugtstog.

Det samme kunne jeg tænke mig, at vi kunne gøre herhjemme. P 917 er et så typisk eksempel på en velholdt maskine, der således kunne bevares, og det samme gælder formentlig for K 582, der henstår i Roskilde med over-skreden revision, ikke udsat for vejr og vinds tæring, men i hus.

Jeg giver hermed tipset videre til DSBs maskinafdeling.

Men vil De endnu engang se P 917 under damp, så kan det stadig nås. Maskinen har godnok ikke meget arbejde at præstere fra Næstved maskindepot, men hver lørdag kan den træffes mellem Næstved og Ringsted i tog 7840 Næ afg. 10,39, Rg ank. 11,08 og tog 7841 Rg afg. 12,21, Næ ank. 12,48. Endvidere kører den mellem Næstved og Slagelse i togene 884 Næ afg. 0,00, Sg ank. 0,54 (natten efter søn- og helligdage tog 1884 Næ afg. 0,40, Sg ank. 1,27) og tog 2861, Sg afg. 5,45, Næ ank., 6,57. Disse tog er i tjenestekøreplanen anført fremført af loko litra D (thi også en sådan er hjemmehørende i Næ mdt), men P 917 klarer meget ofte disse 2 tog og "overnatter" i Slagelse.

Som et kuriosum hertil med hensyn til sjældenheder blandt damploko, kan anføres at tog 7806 Kalundborg afg. 13,37, Slagelse ank. 14,39 og tog 7809 Sg afg. 15,05, Kb ank. 15,58 fremføres af loko litra C hjemmehørende i Kalundborg maskindepot. Togene løber dog kun lørdage.

Rangerloko litra F kan endnu træffes på Roskilde, Næstved og Nykøbing Fl. stationer.

Hvis De endnu engang ønsker at få nogle foto af disse gamle dampmaskiner, kan jeg kun råde Dem til at skynde Dem ud med kameraet. På visse lokomotivfabrikker er man for øjeblikket ved at producere MY 1145-1159 og MH 401-420. Alle disse maskiner er tiltænkt l. distrikt, og de vil sikkert gøre kål på de sidste af de gamle damplokomotiver i den daglige drift på Sjælland-Falster.

J. K. Petersen,
Slagelse Model-Jernbane Klub.

Engelske Loko

Af A. Gregersen

PACIFIC - LOKO (2-C-1)

Selv i England er det sidste damploko nu bygget. En ny "æra" er indledt og den fortjener i allerhøjeste grad gåseøjne, da den som bekendt og selv for de mange, der nødigt vil se sandheden i øjnene, når det gælder dårligt motormateriel, er af lidet glørværdig karakter. Et stort antal dieselloko- og togsæt af mange forskellige typer og ofte af meget ringe kvalitet, er i de senere år blevet indsat på de engelske baner, og da man desuden har nedlagt mange baner, er et stort antal damploko blevet overflødige. Da man regner med en ret hurtig afvikling af dampdriften, ville det måske være på sin plads at se lidt på Englands største og bedste hurtigtogsloko, maskiner, der i kvalitet og ydeevne absolut ligger i toppen.

På det europæiske fastland og i USA byggedes Pacific-loko (3-koblede med 2-akslet forløbersæt og enkelt bagløber) allerede i stort antal i tiden mellem århundredskiftet og første verdenskrig. Når England først 20 år senere - bortset fra et enkelt loko i 1908 - fik fart i Pacific-byggeriet, skyldes det ikke alene den berømte engelske konservatisme, men først og fremmest, at man på de fleste hovedlinier kunne anvende loko med 20-23 t akseltryk, og derfor med svære 2-B-1 og 2-C-0 loko kunne præstere det samme som med de fleste daværende europæiske 2-C-1 loko.

- - - -

Great Western Railway

GWR var det første engelske jernbaneselskab, der byggede Pacific-loko; til gengæld blev det ved dette ene, og det fik kun en kort levetid.

Nr. 111 "The Great Bear" blev leveret af banens eget værksted i Swindon i 1908 som fabr. nr. 2279.

Cylindre og drivværk var som på den ældre "Star"-type, en 2-C-0 type, men kedlen var større og hele lokomotivet og tenderen var en del længere. Hvorfor man byggede dette store loko vides ikke, da "Star"-klassen på dette tidspunkt var ret ny og fuldt tilstrækkelig. Muligvis var det for at vise flaget eller af prestigehensyn. "The Great Bear" blev straks stationeret i Old Oak Common og indsat i hurtigtogskørslen Paddington-Bristol. På grund af den store kedel kunne den bydes mere end "Star"-klassen, men den havde den ulempe, at den på grund af sin længde var bundet til strækninger med lange drejeskiver. Desuden var den på grund af en dårlig vægtfordeling temmelig hård ved sporet. Trods gentagne forsøg på at fordele vægten bedre, lykkedes det ikke. Den første ændring ved nr. 111 skete i december 1911, da den fik ny overheder. Igen i 1920 blev overhederen udskiftet, og samtidig fik maskinen støbejernskorsten og et nyt førerhustag. Også boggietenderen var en ener hos GWR. De to indvendige cylindre, der lå over boggiecentret, var skråtstillede og trak på forreste hjulsæt, medens de to udvendige lå over bageste boggieaksel og trak på det midterste hjulsæt.

Da maskinen i 1924 trængte til ny fyrkasse, blev den udrangeret og ombygget til "Castle"-klassen, en helt ny 2-C-0 type på GWR, som man året i forvejen havde anskaffet 10 af, og hvortil en del "Star"-loko blev ombygget. Som "Castle" nr. 111 og med nyt navn "Viscount Churchill" gjorde den tjeneste på GWR indtil den blev udrangeret i juli 1953.

Som Pacific-loko løb det ialt 527.272 miles = 848.400 km.

Ved ombygningen til "Castle" anvendtes af nr. 111 kun hjul og den forreste del af rammen; alt andet var nyt. Som "Castle" fik den 3-akslet tender. Boggietenderen (nr. 1755) førte derefter en omtumlet tilværelse, idet den i de næste 12 år kom til at løbe sammen med 8 forskellige 1 D og 2 C loko. Som de fleste andre større tendere var den forsynet med vandopsugningsapparat. Udrangeret 1936.

I det efterfølgende skema er angivet de vigtigste data. Hedeflade, rørantal og rørlængde må tages med et vist forbehold, da de "lærde" er noget uenige i denne sag; det samme gælder akselafstand og totallængde.

GWR - 2-C-1 - nr. 111 - "The Great Bear" 1908
Swindon Works nr. 2279

Cylinderdiameter.....	4 x 381	mm
Slaglængde.....	660	mm
Drivhjulsdiameter.....	2045	mm
Løbehjulsdiameter for.....	965	mm
Løbehjulsdiameter bag.....	1118	mm
Damptryk.....	15,8	ato
Vægt, tom.....	88,6	t
adhæSION.....	61	t
tjenstfærdig.....	99	t
Ristareal.....	3,9	m ²

Hedeflade (m ²)	1908-13	1913-20	1920-24
Fyr	14,70	14,72	
Rør	250,60	241,26	
Overheder	50,63	46,99	37,02
Total	315,93	302,97	293,00

Rørantal	141/21	147/14
diameter	- - 57/64 -	121/130 mm - -
længde	6883 mm	6705 mm

Overheder-			
elementer, stk.	84	112	84

Kedeldiameter, udvendig	1676/1829 mm
-------------------------	--------------

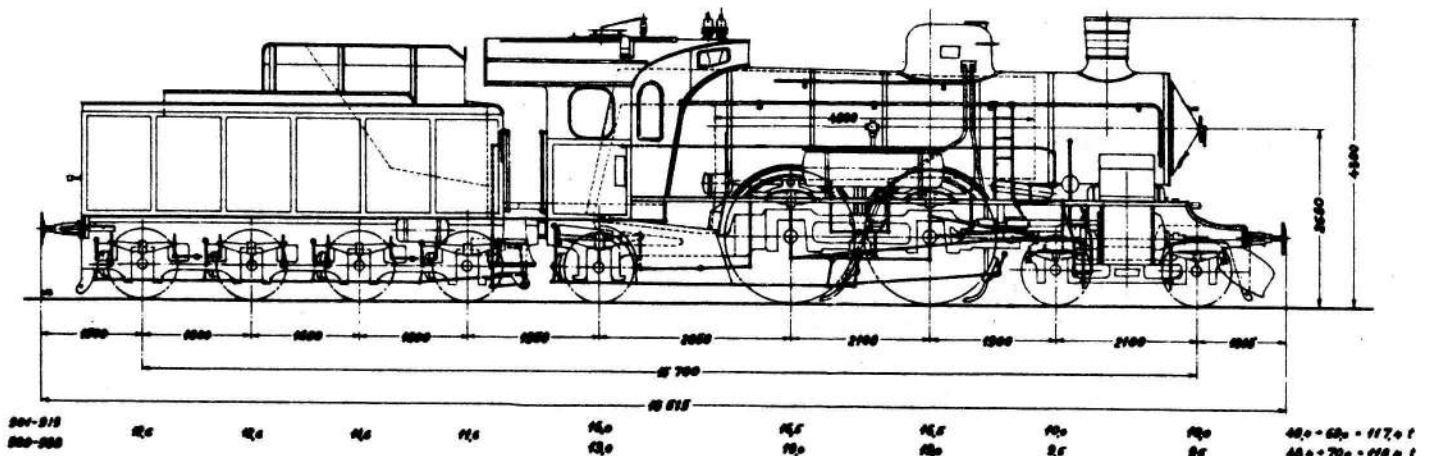
Akselafstand:
(1626)+2134+1676+2 x 2134+2438+2908+1753+1676
+1753+(1468) = 18.606 mm

Totallængde: 21.700 mm

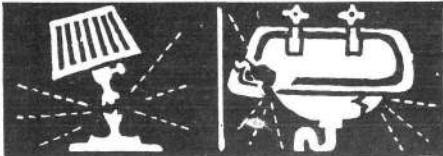
Tender:	
Vand.....	16 m ³
Kul.....	ca. 6 t
Vægt, tom.....	24,6 t
tjenstfærdig.....	45 t
Hjuldiameter.....	1257 mm

Næste gang fortsætter vi med N.E.R.

Målskitzen er hentet fra William Bay: The locomotives of the Danish State Railways.
Se artiklen: I Næstved, side 97.



**Har De
noget, der skal
araldittes?**



**Alt bindes
ubrydeligt:
Metaller, porcelæn,
gummi, læder,
glas, træ etc.**



Fås hos Deres farvehandler

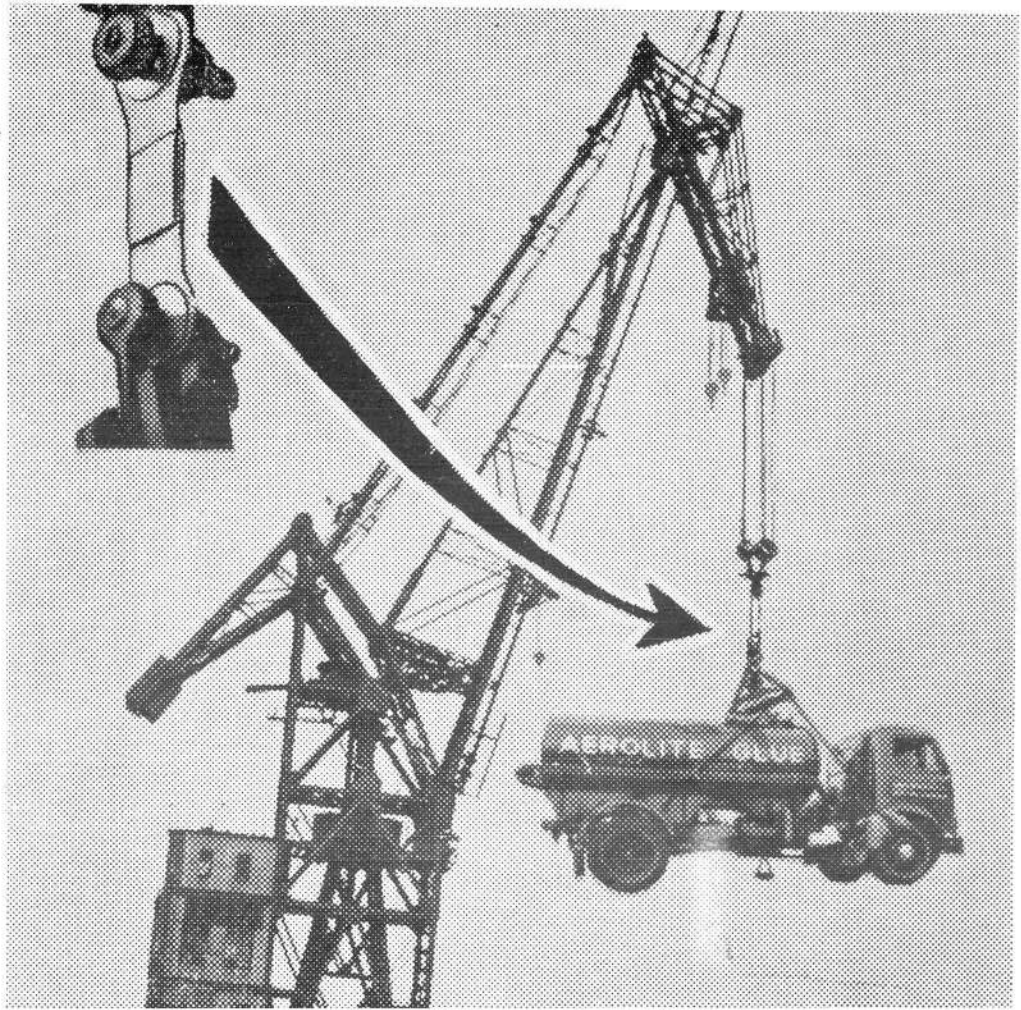
I LICENS FOR CIBA A/G—BASEL

SIE LAK- OG FARVEFABRIKER



**ARALDIT®
KLÆBER**

® Araldit er et af Ciba indregistreret varemærke



Så godt limer man idag

Den moderne kemi præsterer vidundere med de moderne kunststoffer, der er kommet frem efter krigen. Et af dem er ARALDIT klæbestof, som fremstilles af de berømte schweiziske kemikaliefabrikker CIBA. Med det kan man bl. a. også klæbe jern og metaller, og derfor anvender industrien idag Araldit i mange tilfælde, hvor man tidligere anvendte svejsning eller lodning.

Fotografiet viser, hvor fantastisk stærk en Araldit klæbning er. I hjørnet ser De to små metalplader, som er klæbet sammen med Araldit. Dem har man så indsat som bindeled i den store krans bærekæde - og det vil igen sige, at det er disse små sammenklæbede metalplader, der holder den 3,4 tons store lastbil, som kranen har løftet.

Araldit kan nu også bruges af private, idet Sie Lak- og Farvefabriker på licensbasis leverer Araldit også i små forbrugerpakninger. Med dem kan private klæbe ikke alene jern og metaller, men også porcelæn, gummi, læder, glas, træ etc. Araldit er derfor blevet en skattet medhjælper i mange hobbyværksteder.

JERNBANERNE I KRIGEN

1864

Overfor stående er titlen på en smukt udstyret bog, der udsendes som JERNBANEHISTORISK SELSKABS SKRIFTER I. Teksten er skrevet af lederen af Jernbanemuseet i Sølvgade i København E.L. Parbøl og giver på 72 sider en fortræffelig oversigt over den rolle, de dengang nystiftede sydslesviske og jyske jernbaner spillede i krigen og om hvordan man især fra dansk side ikke udnyttede de transportmuligheder, som "dette nymodens påfund" gav anledning til. Bogen er rigt illustreret med samtidige fotografier og gengives af stik m.m. og trykt på fineste kunsttrykpapir. Oplaget er kun på 700 ekspl. og forventes hurtigt udsolgt. Prisen er 16. kr.

P. Haase & Søn International Boghandel



P R O G R A M - T I L L Æ G

til

2. årgang - nummer 5

INDHOLD:

Dansk Model-Jernbane Klub	
Efterårstur med dampstog på SNNB	VII
Ekstraordinær generalforsamling	VII
Møde på Nørrebro station om modelbygning	VII
Dansk Model-Jernbane Union	
Hobbyudstilling	X
Slagelse Model-Jernbane Klub	
programoversigt for september-oktober	X

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB:

Herved indkaldes til ekstraordinær generalforsamling, der afholdes

torsdag den 22. oktober 1964 kl. 20,00 i Cirkelordenens lokaler, Falkoner Alle.

Der er nr. 96, og i "Lille sal".

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Vedtægtsændringer.
3. Eventuelt.

Bestyrelsens forslag til vedtægtsændringer er vedlagt denne meddelelse (medsendes kun til medlemmer af Dansk Model-Jernbane Klub).

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB:

Onsdag den 7. oktober 1964, kl. 19,30, har vi inviteret lederen af Dansk Model-Jernbane Unions indkøbsafdeling, Ib Damm, til at komme på klubanlægget, Nørrebro station, for at fortælle om hvilke løsdeler til modelbygning m.m. man har eller har under arbejde til hjælp for modelbyggerne.

Samtidig vil P. Adamsen redegøre for planerne for arbejdet i DMJK i den nye sæson. Blandt andet skal vi planlægge arbejdet for deltagelse i Göteborg-klubbens konkurrence i forbindelse med denne klubs 20 års fødselsdag den 8. februar 1965.

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB og
JERNBANEHISTORISK SELSKAB

Efterårsturen

Vor store efterårstur går i år til Lolland-Falster, og finder sted i week-end'en 17. - 18. oktober 1964.

Følgende indbydes til at deltage:

Medlemmer af

- 1) Dansk Model-Jernbane Klub
 - 2) Jernbanehistorisk Selskab
 - 3) de Dansk Model-Jernbane Union
tilsluttede klubber, samt
 - 4) SIGNALPOSTENS læsere.
- Gæster kan endvidere medtages.

Personer under 18 år kan dog ikke deltage.

Programmet ser således ud:

Lørdag den 17. oktober 1964.

Deltagerne mødes på København H. i afgangshallen under det store ur senest kl. 7,30.

København H. afg.: 7,35 (tog I 111)
Nykøbing F. ank.: 9,20.

Deltagere, der ønsker at tilslutte sig til turen undervejs, benytter i alle tilfælde dette tog.

Såfremt det ved afgang fra København viser sig, at der er plads til deltagerne herfra i DRs lyntog "NEPTUN", der kører 15 minutter senere, foretager vi turen med dette tog i stedet, hvilket giver:

København H. afg.: 7,50 (tog E 103)
Nykøbing F. ank.: 9,30.

Alle deltagerne samles i Nykøbing F. ved Lollandsbanens tog.

Nykøbing F. afg.: 9,34 (tog I 7)
Sakskøbing ank.: 9,52.

Efter ankomsten begiver man sig straks til sukkerfabrikken, hvor der under sagkyndig ledelse vil blive arrangeret rundvisning.

Fra kl. 10,00 til kl. 15,00 vil vi få lejlighed til at bese alt vedrørende de smalsporede roebaner: remiser, værksteder, spor, damplokomotiver, motorlokomotiver, vogne, kørsel, rangering, vejning og af- og pålæsningsaggregater m.m., ligesom der vil blive

givet deltagerne mulighed for kørsel med materiellet inden for fabriksområdet.

Den eneste, men meget velkomne, afbrydelse i dette tidsrum er en frokost for hvilken A/S De danske Sukkerfabrikker har vist os den meget store elskværdighed at stå som vært.

Fra kl. 15,00 til 18,00 vil vi få forevist sukkerfabrikationen, fra roen svømmer ind i fabrikkens ene ende, til det hvide melis bliver pakket, klar til forsendelse, i den anden ende - en interessant og spændende oplevelse.

Kl. 18,00 begiver deltagerne sig til stationen for at tage toget

Sakskøbing afg.: 18,15 (tog P 24)
Nykøbing F. ank.: 18,32.

Resten af denne begivenhedsrige dag er reserveret hver enkelt deltager efter hans eget forogdtbefindende. Den der kun ønsker at deltage i lørdagens program eller ønsker at overnatte hjemme, kan efter ankomsten tage videre mod København med toget der afgår fra Nykøbing F. kl. 18,43 (tog E 116).

Deltagerne overnatter iøvrigt i Nykøbing F.

Søndag den 18. oktober 1964.

Fra morgenstunden (det nøjagtige tidspunkt bekendtgøres om lørdagen) er der besøg på Nykøbing F. stations nye signalpost indtil kl. 9,15, derefter

Besøg på og kørsel med dampsårtog på Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen.

Denne bane står desværre også foran nedlægning, hvilket angives at ske 1. april 1966, derfor bliver dette besøg også "farvel tur".

Deltagerne, der har overnattet i Nykøbing Falster og besøgt signalposten på stationen, begiver sig kl. 9,15 til SNNB's peron på Nykøbing F. station. Her mødes de med de deltagere, der kommer med morgenforbindelsen fra København:

København H. afg.: 7,35 (tog I 111)
Nykøbing F. ank.: 9,20.

Samtlige deltagere kører så med ordinært tog til Stubbekøbing.

Nykøbing F. afg.: 9,35 (tog 603)
Stubbekøbing ank.: 10,20.

Efter ankomsten til Stubbekøbing er der rundgang på stationsområdet og besøg i remise og værksted indtil kl. 11,20, hvor maskinen til vort særtog kører for stammen, der kommer til at se således ud:

Særtog: Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted-Nykøbing
Damploko + pakvogn + personvogne.

Køreplanen for særtoget bliver:

Stubbekøbing afg.: 11,30
Horbelev ank.: 12,10 (senest)

Spisning (også medbragt mad) på Horbelev hotel kl. 12,10-13,20. Toget venter i Horbelev under spisningen og bliver kl. 12,42 overhalet af den ordinære skinnebus fra Stubbekøbing til Nykøbing.

Horbelev afg.: 13,25
Nykøbing F. ank.: 15,05 (senest)

Undervejs krydser vi den ordinære skinnebus Nykøbing-Stubbekøbing.

Nykøbing F. afg.: 15,15
Nysted ank.: 15,55
Nysted afg.: 16,45
Nykøbing F. ank.: 17,25

Under særtogskørslen vil man i videst muligt omfang efterkomme ønsker om standsning

for fotografering m.v. fra deltagerne, ligesom der fra banens side er givet tilladelse til kørsel på lokomotivet, én deltager ad gangen på skift. Alle ønsker fra deltagerne under turen bedes rettet til turlederne og kun til disse. Under togets ophold på Nykøbing F. station er det forbudt at færdes uden for de steder, der normalt er beregnet for publikum.

Efter ankomsten til Nykøbing kan spises aftensmad i banegårdsrestauranten på Nykøbing F. station, og derefter er der afgang til København:

Nykøbing F. afg.: 18,43 (tog E 116)
København H. ank.: 20,30.

Priser:

A. Rejseudgifter:

1. Deltagelse både lørdag og søndag:
Week-end billet København-Nykøbing F.: kr. 25,80 plus dobbeltbillet Nykøbing F.-Saks-købing: kr. 6,30 plus særtog, se nedenfor.
2. Deltagelse om lørdagen alene:
Dobbelbillet København H. - Nykøbing F.: kr. 40,50.
3. Deltagelse om søndagen alene:
Week-end billet København H.-Nykøbing F.: kr. 25,80 plus særtog, se nedenfor.
4. Særtog plus Nykøbing F.-Stubbekøbing, kr. 18,00.

B. Ophold og forætning:

- a. Overnatning: ca. kr. 20,00 pr. seng.
- b. Morgenmad i Nykøbing F.: ca. kr. 5,00.
- c. Middag i Horbelev: ca. kr. 6,00.
- d. Aftensmad i Nykøbing F.: 2 x ca. kr. 9,00.

Alle priser under a. - d. er uden betjening.

Tilmeldelse:

Bindende tilmeldelse bedes givet snarest muligt og senest fredag den 9. oktober til: E. Lehmann, Marstalsgade 40, København, Ø., tlf.: ØBro 3334.

Ved tilmeldelsen bedes opgivet nøjagtigt hvad man ønsker at deltage i, samt om der ønskes reserveret enkelt eller dobbelt værelse i Nykøbing F. Samtidig med tilmeldelsen bedes det hertil svarende beløb indbetalt på giro-konto 545.78, adr! Dansk Model-Jernbane Klub, Nørrebro Station, København, N.

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

Besøget på Saksøbing Sukkerfabrik, i signalposten på Nykøbing F. station samt på SNNB udover hvad der normalt dækkes ved togrejse, sker på deltagerens eget ansvar.

Turledernes ordrer og henvisninger skal ufortøvet efterkommes.

Turledere:

Lørdag: E. Mikkelsen, Grønnevej 255, 10, Virum.

Søndag: O.G.Søndergaard, Drosselvej 6, Roskilde, tlf.: (03) 35 48 30.

I SIGNALPOSTEN, 2. årgang, nummer 6, har vi den glæde at bringe en introduktion til SNNB, som direktør F. Nabe Nielsen med stor elskværdighed har skrevet til os.

SLAGELSE MODEL-JERNBANE KLUB:

Program for september og oktober 1964.

Lørdag den 26. september kl. 14,00:

Køreplankørsel på modelbaneanlægget, hvor medlemmer med venner og bekendte er velkomne.

Søndag den 24. oktober kl. 9,30:

Kørsel på modelbaneanlægget som ovenfor.

Week-end'en den 17. og 18. oktober:

Dansk Model-Jernbane Klubs og Jernbanehistorisk Selskabs tur til Saksøbing og Stubbekøbing med dampærtogstur på SNNB. Nærmere ved undertegnede på tlf: 52 27 89.

P. E. Jensen.

DANSK MODEL-JERNBANE UNION:

Der afholdes en hobbyudstilling i Frederiksberg rådhus i efterårsferien 17. - 25. oktober 1964.

Unionen påtænker at deltage med et par montrer med modeller.

Medlemmer af Dansk Model-Jernbane Klub.

Husk den ekstraordinære generalforsamling!
Torsdag den 22. oktober 1964!