

KSB MODEL TIDENDE

**Klubblad
For
FmJK af 1976**



Nr. 1 2017

Formandens ”Spalte”

KSB

Model Tidende

Ansvarshavende
Redaktør:

Henning Hansen
Anekæret 14
3520 Farum

CVR-nr.: 29 67 38 37

Bank Nordea
Reg. 2413
Konto: 3484 375 134

Email:
Helohan14@gmail.com
Web:
www.fmjk1976.dk

Udgivelsestermin:

4 – 6 gange årligt.

Her i de sidste dage i december 2016 sider jeg og arbejder på vores klubblad.

Og det er med glæde at jeg kan fortælle at jeg har fået lov til at bringe en artikel skrevet af Bjarne Birkbak, Arkivar på Furesø Arkiver. Artiklen handler om Svanen, den skinnearne båd der sejlede mellem Farum Gård og Furesøen.

I klubben har vi afholdt det traditionelle Julehyggemøde og her gav Finn, i anledning af Finn´s 20 års jubilæum i FmJK, Frikadeller og Kartoffelsalat. Og så blev der ellers kørt tog i lange baner...

Vores Åbent Hus arrangement d. 2. december gav i omegnen af 120 – 140 gæster på de 3 timer vi holdt åbent, men heldigvis jævnt fordelt over alle timerne.

Det gav den sidegevinst at en bror til en af de besøgende, (Henrik V Nielsen, Bjerring Bro MjK) kom forbi på et senere tidspunkt og han havde en billede mappe med, som vi fik lov til at scanne ind fra. Det gav 25 billeder fra Slangstrupbanen til vores arkiv.

Vi har også haft mange enkeltstående besøg på klubaftener, så jeg tror at vi er ved at blive kendt rundt omkring ☺

Husk også vores Generalforsamling d. 21. februar (se side 11) Samt kontingentbetalingen her inden Generalforsamlingen.

Formanden

Forside: København L M 3 med Trækævler på krogen Foto: Henrik V Nielsen FmJK arkiv

Bagside øverst: Svanen på vej over Frederiksborgvej. Fra Furesø Arkiver/FmJK arkiv

Bagside nederst: Tog- og stationspersonale i KSB tiden, se at det midterste spor ligger der. Foto: Sakset fra Facebook FmJK arkiv.

INDHOLD

Formandens ”Spalte”	2
Sidste Nyt/Sporvejslinjer som betjente Hellerup 1. del	3
Aktivitetskalender	4
Slangstrupbanen af NEJ (Artikel sakset fra Slaggeposten)	5
Regnskab 2016	8
Svanen – et eventyr på skinner. Af Bjarne Birkbak	9
Indkaldelse til Generalforsamling	11
Billedgalleriet	12

Sporvejslinjerne som betjente Hellerup.



Callisensvej, Hellerup i 1960 érne FmJK arkiv

Da vi nu har anlagt et sporvejssystem i forbindelse med DSB og Hellerup station, vil det være på sin plads at fortælle lidt om de sporvognslinjer der kørte i Hellerup. Det skal lige nævnes at der indtil 18. september 1953, hvor driftsselskabet NESA stopper med sporvogns drift, var 2 forskellige mandskaber på sporvognene. KS personale indtil takstgrænsen ved bl.a. Slukefter og NESA personale resten af vejen nordpå mod Klampenborg. Og der blev også opkrævet ekstra takst på NESA strækningerne. Dog skiftedes der ikke personale på linje 1, selvom den passerede takstgrænsen før den nåede endestationen på Callisensvej.

Linje 1 blev især i ældre tid betragtet som sporvejenes hovedlinje. Indtil 1919 havde linjen samme rute som byens første hestesporvognslinje, der udgik fra Frederiksberg Runddel og ad Frederiksberg Alle – Vesterbrogade og over Rådhuspladsen – Slotsholmen – Kongens Nytorv – Trianglen og førtes til den gamle Slukefter kro i Hellerup. I den indre by benyttedes indtil 1912, 2 stænger - + og ÷ - på vognene, ligesom ved troljebusdrift, idet man af frygt for at "vagabonderende strømme" skulle finde vej ud i undergrunden og beskadige gas- og vandrør, ved ikke at anvende skinnerne til returstrømmen.

Fort sættes side 4

Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

Statistik: 1964 besøgende på vores hjemmeside i 2016.

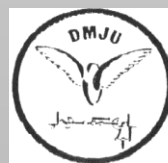
Nyt medlem:

Jacqueline Jensen fra København S. er blevet meldt ind i FmJK som passivt medlem og har fået nummer 39.

Jacqueline ønskes velkommen i klubben.

Vores mangeårige medlem nr. 3, Torben Ellegård som nu er passiv, har doneret sit tog til FmJK af 1976. Klubben takker for donationen og det skal nok blive brugt flittigt på køreaftenerne.

Finn har arbejdet på at færdiggøre både Stationsbygning og Posthuset i Hellerup og de 2 bygninger giver et flot indtryk. Sporvejen med remise er nu køreklar, dog mangler stadig lidt ledninger og kontakter på kørepulten. Der udestår stadig en del brolægning, fortøve, master og køretråd. Det med køretråden må vente til alle bygninger i byen er færdigprojekteret.



Ved Holmens Kirke og Østerport var der posteret en funktionær, som havde til opgave at trække minusstangen ned på vogne fra byen og sætte den på Køreledningen på vogne ind mod byen. I 1919 fik linje 1 linjeføringen: Gl. Kongevej – Hellerup. Linjen forlænges til Ålekistevej d. 17. oktober 1965. Den blev så afkørtet til Svanemøllen 26. februar 1967. Onde tunger påstod i øvrigt tidligere, at funktionærerne på linje 1 følte sig en tak finere end de øvrige sporvejsfolk, idet denne linje havde forkørselsret for alle øvrige sporvejslinjer. Ved KS havde sporvognslinjer med lavere linje-nummer, nemlig forkørselsret for linjer med højere nummer. Linje 1 blev buslinje 30. april 1967.

Linje 3 blev i sommerhalvåret brugt som en af forstærkningslinjerne sammen med linje 9 og 18, for Københavnerne som ville i skoven og på stranden ved Charlottenlund.

Sommerkørslen startede første gang 5. juni 1910, hvor hver anden vogn videreførtes til Charlottenlund på søn- og helligdage i tidsrummet kl. 12 – 22. Denne kørsel på linje 3 ophørte 26. august 1934



Sløjfen i Klampenborg Foto: KS Glasnegativ indscannet af Sporvejs Historisk Selskab.

Beskrivelse af de resterende linjer fortsætter i kommende numre af KSB Model Tidende.

Aktivitetskalender for FmJK



DATOER

2017

Januar

1. Byggeaften
9. Slangerup Marie Lykke
10. Byggeaften
17. Køreaften
24. Byggeaften
30. Slangerup Marie Lykke
31. Køreaften

Februar

1. Byggeaften
7. Byggeaften
14. Køreaften
21. Generalforsamling
27. Slangerup Marie Lykke
28. Køreaften

Marts

7. Byggeaften
14. Byggeaften
21. Byggeaften
27. Slangerup Marie Lykke
28. Køreaften

April

4. Byggeaften
11. Byggeaften
18. Byggeaften
25. Køreaften

Maj

2. Byggeaften
9. Byggeaften

Slangerupbanen af NEJ

Inden vi går videre med de ændringer der var forslag om og som skete i Hareskov, skal vi se på en ting som ikke var bragt i orden i forbindelse med overgangen fra privatbane til DSB. De fleste har sikkert set og nydt W. Dancker-Jensens, – og andres – udmærkede fotos fra Hareskov station, der bl.a. vise de gamle armsignaler placeret inde midt på perronen. De kunne være svære at se, dels med de skiftende farver på skoven som baggrund, dels pga. afstanden fra signalet til stationsgrænsen når det var tåget. Det sidste problem havde man løst på en ganske særlig og enkel måde, idet der tilbage i KSB-tiden var opfundet en ”tågeseddel”, ikke kun til brug i Hareskov, men på alle strækningens stationer. Den fortsatte med at eksistere i den første DSB-tid, men skabte en del røre i DSB.

Sedlen brød jo med det grundlæggende princip, at man aldrig kunne give et tog tilladelse til at køre længere end til en stations indkørselssignal / stationsgrænse. Tilladelse til kørsel videre ind på en station skulle altid gives af den pågældende station. Hvad kunne der ikke ske fra det tidspunkt hvor stationen havde givet nabo stationen tilladelse til at udlevere sedlen, til toget faktisk kørte ind på stationen!

DANSKE STATS BANER

Tog _____

Semaforsignalet i _____ kan ikke ses
på grund af tåge.

Indkørsel kan ske uden indrangering.

_____ station, d. / 19

_____ stationsbestyrer.

(Indkørselstilladelsen afleveres til lokomotiv- eller motorfører.)

11/48 2500

I arkivet ligger lidt om denne seddel, vi må hellere se nærmere på det. Den 7-12-1948 skrives der til distriktet følgende: ”Vedlagt fremsendes en afskrift af lokal taageinstruks. Original findes ikke. Den i brevet vedlagte indkørselstilladelse er et optryk af gammel formular.”

Den omtalte afskrift er formentlig det stykke papir der i arkivet ligger samme sted, hvis indhold er følgende:

"Forhold under taage.

Under taage maa ændringer i normal toggang ikke foretages uden stor nødvendighed.

Krydsningsforlægning samt ændret sporbenyttelse maa kun foretages naar de paagældende tog er underrettet.

Stationen kan til nærmeste togfølgestation foranledige skriftlig indkørselstilladelse, dog maa dette ikke ske ved krydsning."

Hvis vi lige tænker tilbage på den midlertidige instruks vedrørende sikkerhed- og signalbestemmelser, dateret 25-3-1948, som vi så på under de generelle emner, ja så var der et afsnit der hed "Kørsel i taage og usigtbart vejr". Her var en mere udførlig beskrivelse end den vi lige har set. DSB overtog stille og roligt begrebet, men efterhånden gik det op for nogle, at den var hel gal. Et referat (udateret) fortælle noget om problemerne, det kommer her:

"Begrebet "tåge-seddel" kendes hverken i privat-banernes ordens-reglement eller i signalreglement og sikkerhedsreglement, og det kan tilføjes, at kontor-chef Bentsen i Privatbanetilsynet, hos hvem man har orienteret sig i spørgsmålet, ikke ved, at sådan privatbanepraksis findes.

Anvendelsen af tågeseddel, der udelukkende kan være indført for at spare personale til indrangering, er afgjort i strid med principperne for, hvorledes et tog kan lukkes ind på en station, hvilket kun kan ske ved:

- 1) at indkørselssignalet viser et "kør"-signal (hvilket kørsignal må forudsættes at kunne ses af lokoføreren), eller*
- 2) at toget rangeres ind.*

Ved D.S.B. haves endvidere på visse stationer mulighed for anvendelse af telefonisk indkørselstilladelse.

Idet henvises til vedlagte for tågesedlens anvendelse udstedte instrukser, bemærkes, at man ved D.S.B. dog ikke er ukendt med anvendelse af en til lokoføreren på tidligere station afgivet skriftlig tilladelse til forbikørsel af et signal, nemlig hvor det drejer sig om kørsel på venstre spor på dobbeltsporet bane forbi et dæknings-signal på fri bane og kun, hvor der ikke findes sporskifter, altså i virkeligheden kun, hvor signalet ingen togfølgemæssig betydning har.

Skriftlig udkørselstilladelse kan anvendes, bl.a. når et udkørselssignal grundet på tåge ikke kan ses.

Når man ikke tillader anvendt en tilsvarende skriftlig indkørselstilladelse, synes grunden at måtte søges i, at muligheden for, at der kan opstå en faresituation, der kræver, at tog standses, efter forholdene er større, jo længere tid der forløber mellem tilladelsens udstedelse og dens anvendelse.

At gældende sikkerhedsbestemmelser ikke omtaler "tågeseddel", skyldes næppe, at

privatbanerne ikke ville være interesseret heri, men formentlig udelukkende den risiko, der kan være forbunden med en sådan ordning.

Vil man ikke tage de med indkørselssignalernes nuværende placering forbundne ulemper i tåge, kunne man ved etablering af telefoner ved stationsmærkerne, hvorigennem lokomotivføreren kan få oplysning om indkørselssignalets stilling, i hvert fald opnå større sikkerhed end ved tågeseddel.

En sådan ordning skulle efter forholdene synes uangribelig, men kræver vel strengt taget en art dispensation fra SIR's bestemmelser."

Vi skal ikke trampe mere rundt i fortidens synder, blot konstatere at der ikke kom signaltelefoner ved de senere opstillede indkørselssignaler, så helt frem til indførelsen af S-tog og dermed strækningsradio, måtte stationsbestyreren "hekse" for at få et tog ind, hvis der ikke kunne stilles signal!

Vi så i sidste nummer, at der var planer om at anlægge et depotspor i forlængelse af rampesporet ved savværket i nordenden af stationen. Den 15-7-1949 foreslår generaldirektoratet at depotspor i stedet anlægges i sydenden, hvilket banesektionen, stationen og trafiktjenesten tiltræder. Den 6-9-1949 kan signaltjenesten sende sagen tilbage til banetjenesten, med en bemærkning om at man tiltræder forslaget, samt foreslår at der opstilles udkørselssignaler i sydenden, da der er lang afstand fra stationskontoret til det nye sporskifte til depotspor, og i øvrigt er dårlige oversigtsforhold. Banetjenesten forfatter et brev til generaldirektoratet, der afsendes den 9-9-1949, hvori signaltjenestens forslag om opstilling af udkørselssignaler medtages. Desuden gøres der opmærksomt på, at depotspor er påkrævet, da de særlige Hareskovtog på nuværende tidspunkt må køre til Farum for at vende der.

Der sker flere ting på samme tid, for den 21-7-1949 skriver generaldirektoratet igen til distriktet med et forslag, denne gang gående på Hareskov station som S-banestation. Desværre ses dette brev ikke i arkivet, men sagen runder 17. banesektion, der har følgende kommentar til forslaget:

"... at det på tegningen viste vendespor kun er 150 m og altså for kort til nuværende 8-vognstog.

Desuden er perronen for kort og for smal.

Den ene sporforbindelse til savværksspor kan undværes.

Af hensyn til benyttelse for damp- eller motordrift indtil elektrificering vil det blive nødvendigt at indlægge midlertidige sporforbindelser for vending af togene og omløb.

Indretning af ekspeditionsbygningen i lighed med Herlev er personalemæssig for dyrt. Capp. (Central apparat Red. Bem.)bør anbringes i billetkontor."

Fortsættes i næste nr.

FMJK af 1976 regnskab 2016 og budgetforslag 2017

	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2016	Budget 2017
<u>Indtægter</u>				
Kontingenter	6.200,00	6.550,00	6.000,00	6.500,00
Renter	0,00	0,00	0,00	0,00
Donationer og salg	3.040,00	51,05		
Overført kasse til Bank	0,00	100,00		
Forudbetalt kontingent	150,00	500,00		
I alt	<u>9.390,00</u>	<u>7.201,05</u>	<u>6.000,00</u>	<u>6.500,00</u>
<u>Udgifter</u>				
Abonnementer:				
Spor og Baner	610,00	1235,00	650,00	(620,00)
Lokomotivet	540,00	1200,00	600,00	(600,00)
Kontingent DMJU	264,00	264,00	260,00	264,00
Kontingent Kulturelt san	100,00	100,00	100,00	100,00
Øvrig Drift	496,90	826,45	1.000,00	1.000,00
Arrangementer	394,20	319,75	400,00	400,00
Anlæg	1.088,05	10.886,50	2.000,00	2.000,00
I alt	<u>3.493,15</u>	<u>14.831,70</u>	<u>5.010,00</u>	<u>4.984,00</u>
<u>Årets resultat</u>	<u>5.896,85</u>	<u>-7.630,65</u>		
<u>Forventet resultat</u>			<u>990,00</u>	<u>1.516,00</u>
<u>Status pr. 31.12.2016</u>				
<u>Aktiver</u>				
Bankbeholdning	9.932,60	2.301,95		
<u>Passiver</u>				
Status pr. 1.1.	4.035,75	9.932,60		
Årets resultat	5.896,85	-7.630,65		
Status pr. 31.12.	<u>9.932,60</u>	<u>2.301,95</u>		

Kasserer: Leif Jensen

Regnskab revideret:

Dato: af: *Revideret og underskrevet eksemplar findes ved kasserer.*

Revisor: Jørgen Vonger

Svanen - et eventyr på skinner

Af Bjarne Birkbak | arkivar

En Birkerødborger skrev for nogle år siden til arkivet i Farum, at han i bogen "Utroligt, men sandt" af Gunnar Hansen havde læst, at der havde været en båd, som kørte på skinner mellem Furesøen og Farum sø. Han tilføjede, at han jo nok kunne regne ud, at det ikke kunne være rigtigt, men han ville gerne vide, hvordan en så fantastisk historie kunne opstå. Historien er imidlertid sand nok og refererer til amfibiebåden Svanen.

Bådfartens start

Det begyndte i 1893, hvor den idérige ingeniør, justitsråd Christian Frederik Garde, tog initiativ til turistsejlsads mellem Lyngby og Frederiksdal. To år senere skrev han kontrakt med ejeren af Farumgård, Einar Sehested, om ret til at besejle Furesøen og Farum Sø.

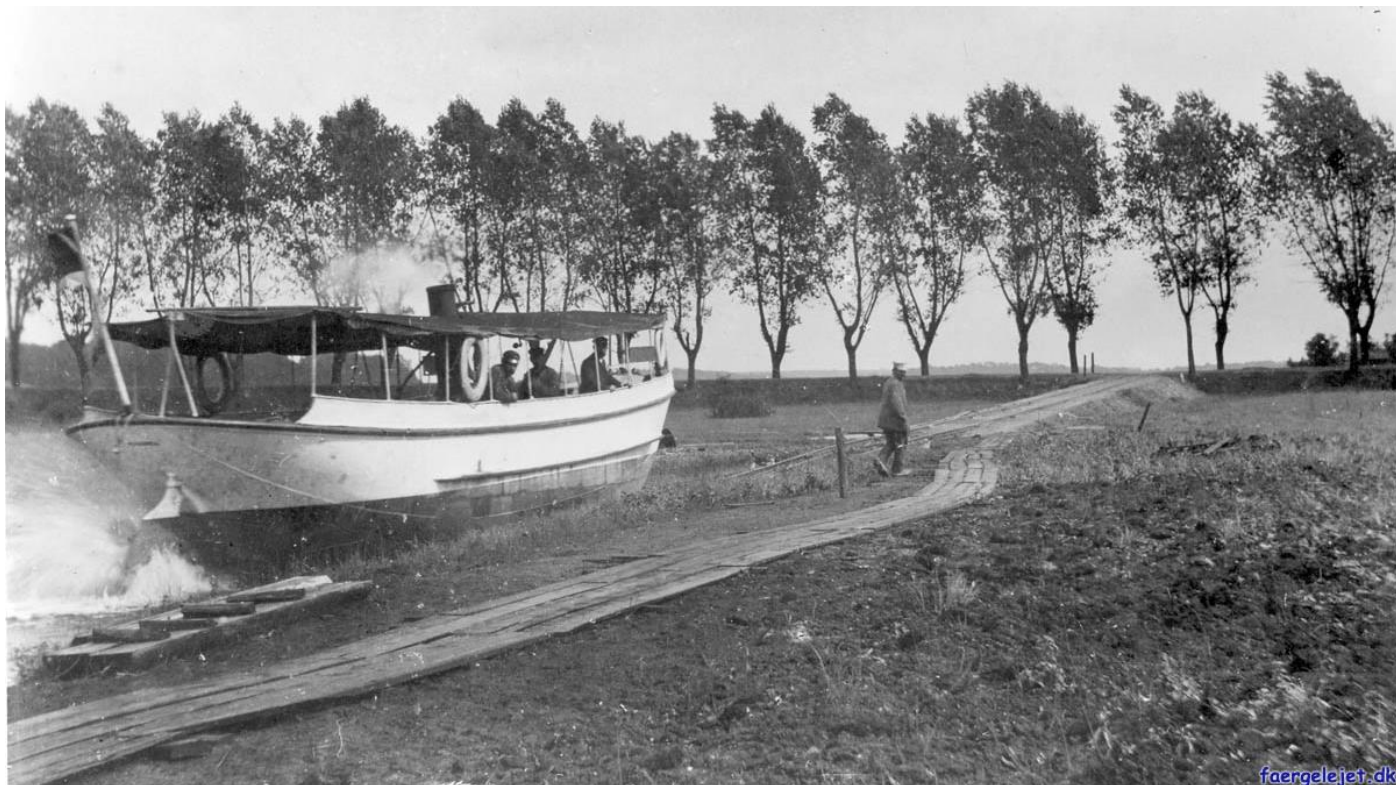
For at skaffe penge til udbygningen af bådfarten stiftedes i 1895 et aktieselskab - det, der i 1896 blev til "A/S Baadfarten Lyngby-Farum", som stadig her 120 år senere sejler turister på Furesøen, Lyngby og Bagsværd Søer.



Svanen anskaffes

Et specielt problem var imidlertid, at for at komme fra Furesøen til Farum Sø måtte båden over Fiskebæktangen, hvorfor C.F. Garde i Sverige købte amfibiebåden Svanen. Det var en dampbåd, som var udstyret med hjul og kunne køre på skinner på landjorden - ovenikøbet ved egen kraft.

For at muliggøre køreturen på tværs af Fiskebæktangen måtte der lægges skinner hen over tangen og der blev nedrammet pæle til nogle mindre kanaler, som blev gravet ind fra søerne, og som sørgede for at båden blev ledt rigtigt op på skinnerne.



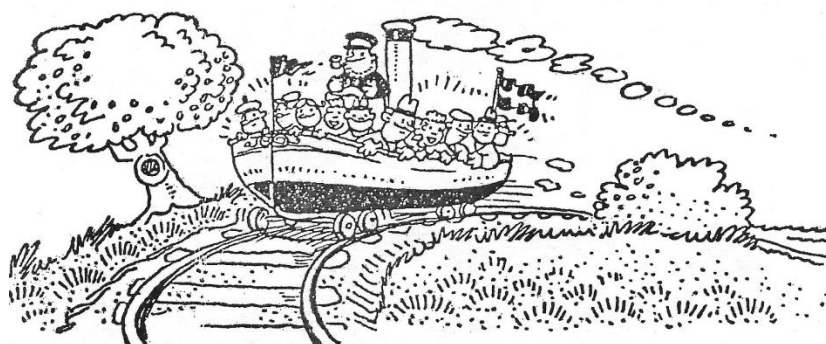
faergelejet.dk

Amfibiebådens Svanesang

Svanen vakte voldsom opsigt og blev voldsomt populær, men paradoksalt nok mere som tilskuermagnet end som turbåd. Folk strømmede til fra nær og fjern for at se det mærkelige fartøj tilbagelægge turen fra Farum Sø til Furesøen henover Fiskebæktangen. Der findes adskillige billeder af bådens overkørsel - næsten altid med flere tilskuere end passagerer.. Også teknisk blev den meget berømt. Det engelske tidsskrift "The Engineer" bragte en større artikel om Svanen med tegninger af, hvorledes båden var konstrueret.

Også den danske kongefamilie med følgeskab af kong Georg af Grækenland, kejserinde Dagmar af Rusland og Prinsen af Wales var ude og besigtige vidunderet, faktisk verdens første - og på daværende tidspunkt - eneste amfibiebåd.

Vidunder eller ej - at interessen gik mere på at se båden køre over tangen end på at sejle med den, betød at ruten i hele sin levetid sejlede med underskud. I 1899 opgav man turen over Fiskebæktangen til Farumgård, hjulene blev pillet af Svanen, og efterfølgende sejlede den som almindelig turbåd mellem Lyngby og Fiskebæk. Den forblev i drift indtil 1940, hvor den blev solgt som slæbebåd, og den endte sine dage ved at blive minesprængt i Københavns havn under krigen.



Indkaldelse til Generalforsamling

Hermed indkaldes til Ordinær Generalforsamling
For FmJK i klubbens lokaler: Kulturcenter Farum, Stavnsholtvej 3, 3520 Farum.

Tirsdag d. 21. februar 2017 kl. 19.00

Dagsorden ifølge lovene:

1. Valg af Dirigent
2. Formandens beretning
3. Fremlæggelse af revideret regnskab, samt budgetforslag for det kommende år.
4. Fastsættelse af kontingenter for det kommende år.
5. Valg af Formand, Sekretær og Bestyrelsesmedlem (jf. § 6), samt Revisor og Revisorsuppleant.
6. Eventuelt

Ad pkt. 6: Forslag skal være Formanden (Henning) eller Sekretæren (Jesper) i hænde inden Generalforsamlingens start.

§ 6

Bestyrelsen

Bestyrelsen består af Formanden (På valg hvert år)

Kasserer. Valgperiode 2 år. (På valg i lige år)

Sekretær. Valgperiode 2 år. (På valg i ulige år)

Bestyrelsesmedlem. Valgperiode 2 år (På valg ulige år)

Genvalg er mulig.

For at deltage i Generalforsamlingen og have stemmeret, kræves det at kontingentet for 1. halvår 2017 er betalt til Kassereren inden Generalforsamlingens start.

Efter Generalforsamlingen vil der være kørsel på anlægget, samt almindelig hyggesnak.

Med venlig hilsen

Henning Hansen

Billedgalleriet

