

KSB MODEL TIDENDE

Klubblad
For
FmJK af 1976



Nr. 1 2018

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.

Så skriver vi 2018. Og dermed nærmer sig også tiden for vores Generalforsamling: Se indkaldelse inde i bladet.

Og det er også tiden for kontingent indbetaling. Indbetalingsoplysninger udsendes separat på mail eller vedlægges Klubbladet, hvor det er nødvendigt.

2017 har været et godt år for klubben. Vi har nået meget på anlægget og mødeaftenerne er velbesøgte og alt foregår i en rigtig god stemning, krydret med kammeratlige drillerier. Jo der er rart at komme i FmJK.

Fremtiden? Jo der skal bare "knokles" løs med færdiggørelsen af vores anlæg: ballastering, sporvej, havn, smalspor, færger til Helsingør, færgelejer, diverse reparationer og vedligeholdelse. Så arbejdsløse bliver vi nok ikke i den nærmeste fremtid.

Det eneste jeg gerne vil have optimeret er: Indlæg, Indlæg og atter Indlæg her til Klubbladet. Det bliver et meget ensidigt blad, hvis ikke at medlemmerne også kommer med indlæg her til bladet. Så find den indre skribent frem og se om ikke der skulle være et par ferie billeder med tog eller lignende, en byggebeskrivelse eller andet. Er man ikke den store skribent, så finder vi også ud af det, da jeg er villig til at renskrive eventuelle indlæg eller tanker ☺

Formanden

Forside: Havnen under opbygning, december 2017 Foto HH.

Bagside:

Øverst: Sporet mellem Emdrup og KhL. Start 70 érne Foto. FmJK arkiv/Facebook

Nederst: Samme sporstykke, her set mod KhL. Sakset fra Facebook. FmJK arkiv

INDHOLD

Formandens "Spalte"	2
Sidste Nyt/Glimt fra Julehyggemødet	3
Aktivitetskalender	4
Slangerupbanen af NEJ (Artikel sakset fra Slaggeposten)	5
Indkaldelse til Ordinær Generalforsamling	9
Regnskab 2017 og budget 2018	10
Byggeprojekt Telefonkiosk	11
Billedgalleriet	12

Glimt fra Julehyggemødet



"Vinterbadere" ved Farum Sø



Ølvogn fyldt med Juleøl (og indbygget julemelodi)



Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

Statistik: 456 besøgende på vores hjemmeside siden d. 10. nov. 2017. her d. 9. januar 2018.

Total 2017: 2425 besøgende.

Klubben har fået et nyt medlem: Lars Henriksen fra Værløse. Lars får medlemsnummer 41. Stort Velkommen i Klubben

Den 17. marts fylder DMJK 80 år, og mon ikke at der bliver afholdt en Reception i den anledning 😊
Så sæt X i kalenderen.

Som det er nogle bekendt var vi så heldige at vinde hele 3 gavekort på i alt 1500 kr. i diverse udtrækninger hos DMJU. Björn blev sendt i byen og vi har nu beplantningsdele, rense-Pads til vores rensesvogn, et hjørnehus til "Byen" og en godsvogn.

Formanden har investeret i "Bynips": Brandhaner, Brandmeldeskab, Taxaskab, et Hellefyr og Postkasser. Salg af klubbens gl. computer dækker næsten indkøbet 😊





Sporarbejde?



Foto: Henning

Som det kan ses, var der lidt forskelligt materiel på banen denne hyggeaften, hvor alt er tilladt 😊

Og sædvanen tro, diskede vores ”Køkkenhold” Finn og John L suppleret med Jørgen V op med lune ”Deller” og Flæskesteg. Klubben (Ølkassen) gav så juleknaset og drikkevarerne. I år blev vi begavet med en Julesnaps, doneret af vores medlem; nr. 39, Jacqueline. Klubben takker alle. Så det blev en rigtig hyggelig aften og medlemmerne kunne ønske hinanden en Glædelig Jul og et Godt Nytår.

Aktivitetskalender for FmJK



DATOER

2018

Januar

- 2. Byggeaften
- 9. Byggeaften
- 16. Byggeaften/Køreaften
- 23. Byggeaften
- 30. Køreaften

Februar

- 6. Byggeaften
- 13. Byggeaften
- 20. Byggeaften
- 27. Generalforsamling

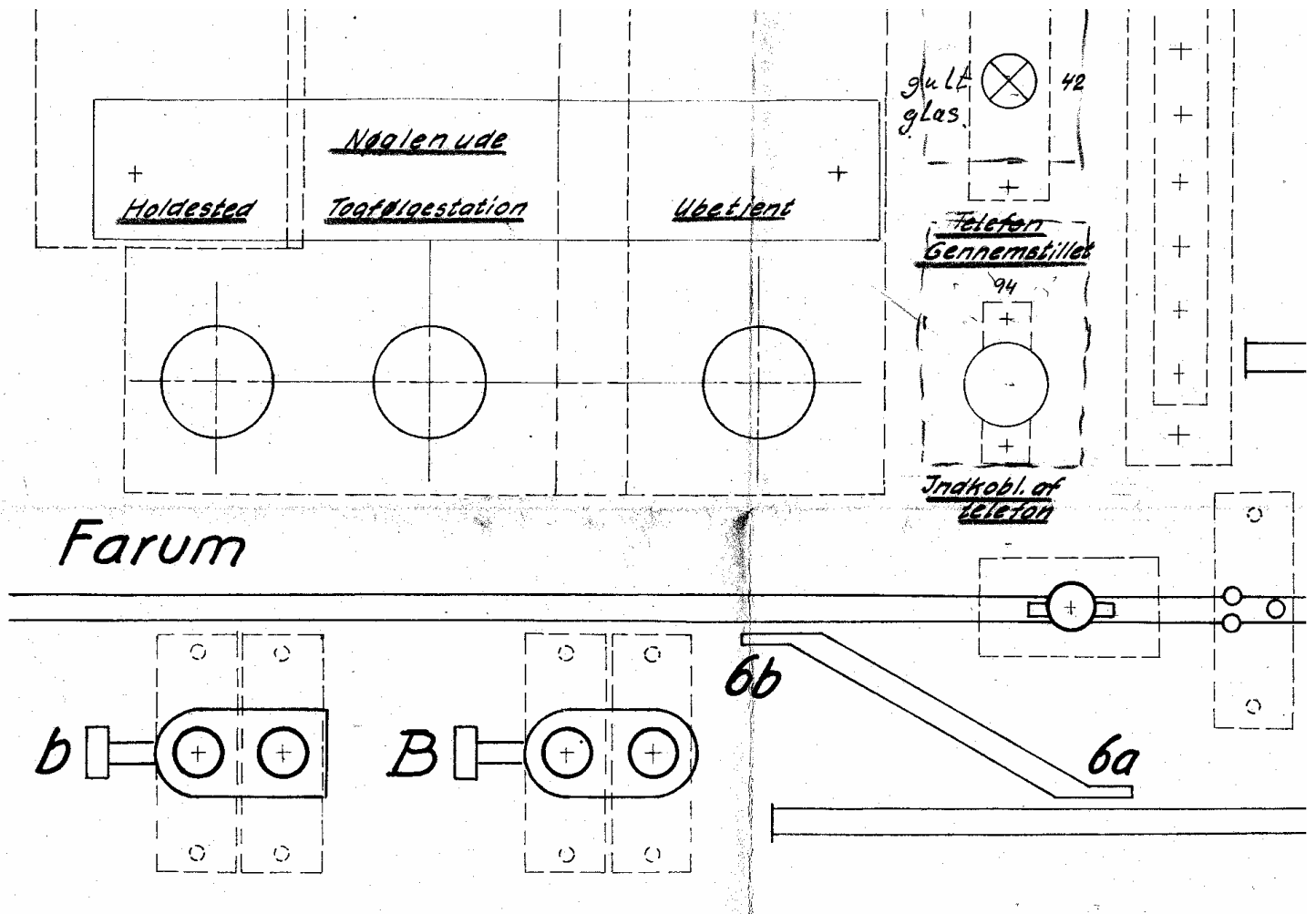
Marts

- 6. Byggeaften
- 13. Byggeaften
- 17. DMJK 80 år. **Se Sidste Nyt.**
- 20. Byggeaften
- 27. Køreaften

April

- 3. Byggeaften
- 10. Byggeaften
- 17. Byggeaften
- 24. Køreaften

Slangerupbanen af NEJ



Tegningen af sportavlen er desværre for stor til at gengives, så det bliver kun til en lille del af den, så det kan ses, hvordan en sådan ser ud.

Bemærk at sportavlen vender modsat i forhold til de tegninger vi tidligere har set af stationen, årsagen er den, at tavlen sad på stationskontoret på væggen ud mod perronen, og så var det mest praktisk, at den vendte sådan som stationsbestyreren så sporene.

Nu havde man fået moderniseret stationens sikringsanlæg, der var blevet lavet de besparelser man kunne, og så levede stationen videre, uden at der skete så meget mere, og S-banen, ja den lod forsat vente på sig. Vi skal frem til den 26-3-1960 før arkivet igen har noget fra stationen, denne gang et brev fra generaldirektoratet til distriktet:

”Vedr.: Hareskovbanen, Hareskov station.

Herved meddeles, at man kan tiltræde det i distriktets skrivelse af 21. marts 1960 til S-banearbejdsudvalgets sekretariat fremsatte forslag til ændring af forholdene med hensyn til perronovergange på Hareskov station, herunder at der på perron 2 tilvejebringes rækværk langs spor 1.

Man skal derfor i fortsættelse af skrivelse af 15. marts 1960 herfra, anmode distriktet om at bringe det omhandlede arbejde til udførelse.”

Og det gjorde man, for den 1-4-1960 blev brevet sendt videre til signaltjenesten, 17. banesektion og trafiktjenesten, med en påtegning om, at der herved var givet arbejdsordre på den ønskede ændring af perronovergangene på stationen.

Vi skal nu 10 år længere frem, til 1970, hvor der bliver ændret i strømløbene til de fremskudte signaler, ganske som tidligere beskrevet under gennemgangen af Buddinge. Så for ikke at gentage de samme ting igen, springer vi hurtigt videre, nu frem til 1971 før at der sker noget. Den 1-9-1971 skriver tunnelbanekontoret, det var vist dem der stod for projekteringen af ombygningen af Hareskovbanen til dobbeltspor, til anlægstjenesten for nærtrafik – som tunnelbanekontoret hørte under – vedrørende indretning af en sporrammefabrik på Hareskov station. Brevet indeholder ikke så meget om hvordan den skulle se, men derimod en del om hvordan den i praksis skulle fungere, så vi tager lige hele brevet:

”Vedlagte skitse, plan 55/91136 [ikke i arkivet], viser indretningen af en ”sporrammefabrik” på Hareskov station.

Eksisterende spor er vist med punktering, medens nye spor er vist fuldt optrukne.

Selve ”fabrikken” indrettes ved nuværende læssespor, der forlænges ca. 30 m. Her bygges sporrammerne, der består af 15 m skinner på betonsveller, som læsses på åbne fladvogne, 4 rammer på hver, hvorefter disse vogne omrangeres til læssesporet på banens højre side til senere udkørsel og udlægning med sporudlægningskran.

Den viste nye transversal nord for overkørsel nr. 10 er fremtidig nødtransversal på Hareskov station.

Denne transversal indlægges primo oktober i forbindelse med indlægning af midlertidig sporafstivning for forlagt hovedspor over ny underføring for Gl. Jagtvej.

Samtidigt indlægges midlertidigt sporskifte nord for sporafstivningen.

Læssespolet på banens højre side langs perron for det nedlagte savværk forlænges over overkørsel nr. 10 og forbindes midlertidigt med den nye transversal.

Arbejdsgangen på ”sporrammefabrikken” forudsættes herefter at blive følgende:

6 tomme fladvogne udkøres til Hareskov station og opstilles på højre læssespor.

4 sporrammer á 15 m bygges på venstre læssespor.

En motortrolje henter en tom vogn fra højre læssespor og rangerer denne via den ny transversal og eksisterende transversal til venstre læssespor, hvor galgekraner læsser de fire sporrammer på vognen, der derpå rangeres samme vej tilbage til højre læssespor.

Ved indrangering i højre læssespor trykkes samtidigt en tom vogn ud i krydsningsspolet og føres herfra til læssespolet under galgekranerne. Denne operation gentages indtil højre læssespor er fyldt op med læssede fladvogne klar til udkørsel i nyt spor.

Udkørslen af vogne læsset med sporrammer til nyt spor under bygning sker gennem det midlertidige sporskifte beliggende nord for sporafstivning.

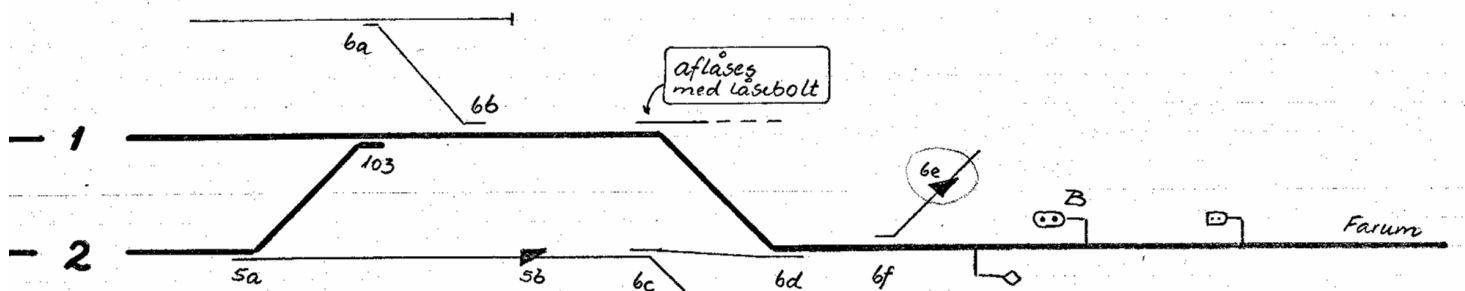
De ovenfor beskrevne rangerbevægelser påregnes udført under sporspærring i togfrie intervaller på ca. 20 min. mellem to togkrydsninger på Hareskov station.

Det henstilles, at sikringstjenesten anmodes om, at sikringen af de i rangerbevægelserne indgående sporskifter sker ved nøgleafslåsning.”

Den i første linje omtalte skitse ses ikke i arkivet, men der er en anden skitse som formentlig blot er en afskrift af den omtale. Da den er næsten identisk med en senere – og bedre – tegning, springer vi den over, så for den læser der vil forstå hvordan der skulle rangeres, må der have lidt

tålmodighed. Vi skal lige se på hvad brevet videre indeholdt. Med håndskrift er der påført en udregning på rangeringen med de tomme og de læssede vogne. Man går ud fra, at der mellem to togkrydsninger reelt er 23 min. der kan rangeres i. Derfra skal så trækkes to gange fire minutter der bruges til op- og aflåsning, tilbage bliver der ca. 15 min., hvilket man mener, må være nok til at rangere den læssede vogn fra galgekransen til det "højre" læssespor, samt at afhente den tomme vogn i den anden ende af sporet. Der ligger også et par bilag til brevet, det ene omtaler hvilke sporskifter der skal indgå i aflåsningen og i hvilken rækkefølge de skal op- og aflåses. Et andet bilag omtaler at man påregner at sporrammefabrikken skal eksistere i ca. ét år, hvorfor man ikke mener at det er nødvendigt at foretage ændringer i graveringen i sportavlen. Næh, man klarede sig i årene fremover med at klister papirlapper oven på sportavlen med de nye sporforløb.

Det næste stykke papir er et brev fra baneafdelingen til trafikafdelingen afsendt i november 1971. Selve brevet indeholder ikke nogen særlig spændende oplysning, der henvises til nogle medsendte tegninger, de ses ikke i arkivet (ud over skitsen på næste side, dateret 19-11-1971), samt at man ønsker følgende ændring til "rød plakat" punkt 2. *"Alle sportableauer. Sportableauerne omfatter ikke sporstykkerne mellem sporskifte 102 og indkørselssignal A, sporskifte 103 og indkørselssignal B, samt sporstykkerne 5a – 5b – 6c – 6d."*



Hareskov st.

Sikringsingeniøren meldte overfor sikringsområdet arbejdet i forbindelse med etableringen af sporrammefabrikken for fuldført den 25-1-1972. I brevet gøres der rede for hvilke afhængigheder der er i nøgleaflåsningen af sporskifterne.

Når der nu var blevet bygget en sporrammefabrik, skulle sporrammerne også benyttes til noget fornuftigt, nemlig anlægget af det nye dobbeltspor på begge sider af Hareskov. Den næste sag i arkivet omhandler starten af udlægningen af det nye dobbeltspor, for det var ikke "bare lige" at lægge det ud. Den 26-1-1972 skriver tunnelbanekontoret til anlægstjenesten således:

"Lægning af nyt højre spor på strækningen km 12,1 - 13,2 påbegyndes ca. 20. februar. Indkørselssignalet til Hareskov station, der er placeret i ca. km 12,9, står inden for dette spors fritrumsprofil.

Det henstilles, at sikringstjenesten anmodes om – inden ovennævnte dato – at udflytte signalet til højre planumskant for det nye spor.

For at sikre fornøden synlighedsafstand og bygning af bro foreslås signalet flyttet frem foran ny gangstibro i km 12,9, se vedlagte plan 55/91041 c.

Nyt spor på strækningen km 13,9 - 14,9 tages i brug 1. marts 1972.

Indkørselssignalet til Hareskov station fra nord – placeret i ca. km 13,9 – henstilles ligeledes udflyttet til nyt spors planumskant inden denne dato.

Sidstnævnte flytning er imidlertid, ikke nødvendig af hensyn til fritrumsprofilet for nyt spor.

Ny nødtransversal i sydenden af Hareskov station – vist med rødt på vedlagte plan 55/91040 g – vil blive indlagt i trafikeret spor ca. 10. februar. Transversalen ønskes benyttet til udkørsel af færdigbyggede sporrammer med betonsveller i forbindelse med bygning af nyt højre spor på strækningen km 13,2 - 12,1.

Det henstilles, at sikringstjenesten anmodes om at sikre den pågældende transversal ved nøgleafslåsning på samme måde som den tidligere etablerede transversal i nordenden af stationen.”

For ikke helt at miste orienteringen og for at bøde lidt på at de nævnte planer ikke findes i arkivet, kan tegningen af sporforholdene i området på dette tidspunkt (se næste side) benyttes.

Det skal lige slås fast, at Hareskov station ligger i km 13,5 regnet fra København L.

Inden det ovennævnte arbejde kunne sætte i gang skulle der lige et på ting på plads. Disse småting er beskrevet i breve dels fra sikringstjenesten til anlægstjenesten, dels fra sikringstjenesten til sikringsingeniøren.

”Under henvisning til ovennævnte skrivelse [det er ikke den vi lige har set på, men måske en videresendelse af den] meddeles, at den ønskede flytning af stationens signaler kræver afholdelse af signalkommissionsforretning.

Den nye sporforbindelse i stationens sydende betegnes 5c og 5d, og den vil blive etableret med den ønskede nøgleafslåsning i afhængighed med nuværende sporskifter 5a og 5b. Oplåsningen af sporskifterne finder sted i rækkefølgen 5a-5b-5c-5d.”

Med andre ord, hvis man skulle ud i det nye spor syd for stationen, skulle man først oplåse sporskifterne i nordenden af stationen, inden man kunne begive sig ud i sydenden.

Brevet til sikringsingeniøren indeholdt bl.a. følgende oplysninger:

”Sikringsområdet er underrettet ved genpart og anmodet om at afholde signalkommissionsforretningen. Meddelelse vil blive givet, når signalkommissionsforretningen er afholdt og godkendt. Såfremt nuværende signaler ikke kan flyttes, ønskes om muligt anvendt ”brugte” signaler fra f.eks. nedlagte baner.”

Det næste brev satte mine hjerneceller i omdrejninger, for hvordan var det nu det var?

Umiddelbart virker brevet til at være noget vrøvl, idet afsenderen er sikringstjenesten i Århus (afsendt 15-2-1972), og modtageren er sikringstjenesten i København. Indholdet er meget kort:

Det næste spændende afsnit tager vi i næste nummer ☺

Indkaldelse til Ordinær Generalforsamling

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

Tirsdag d. 27. februar 2018 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 og Kasserer (jf. § 6), samt Revisor og Revisorsuppleant.
6. Indkommende forslag.
7. 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 2018 er betalt til Kassereren inden Generalforsamlingens start.

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

Med venlig hilsen

Henning Hansen

FMJK af 1976 regnskab 2017 og budgetforslag 2018

	Regnskab 2016	Regnskab 2017	Budget 2017	Budget 2018
<u>Indtægter</u>				
Kontingenter	6.550,00	6.600,00	6.500,00	6.500,00
Renter	0,00	0,00	0,00	0,00
Donationer og salg	51,05	2896,00		
Overført kasse til Bank	100,00	0,00		
Forudbetalt kontingent	500,00	800,00		
I alt	<u>7.201,05</u>	<u>10296,00</u>	<u>6.500,00</u>	<u>6.500,00</u>
<u>Udgifter</u>				
Abonnementer:				
Spor og Baner	1.235,00	0,00	(620,00)	620,00
Lokomotivet	1.200,00	0,00	(600,00)	600,00
Kontingent DMJU	264,00	260,00	264,00	264,00
Kontingent Kulturelt samråd	100,00	100,00	100,00	100,00
Øvrig Drift	826,45	1.702,60	1.000,00	1000,00
Arrangementer	319,75	352,87	400,00	400,00
Anlæg	10.886,50	3.547,44	2.000,00	2000,00
I alt	<u>14.831,70</u>	<u>5.962,91</u>	<u>4.984,00</u>	<u>4.984,00</u>
<u>Årets resultat</u>	<u>-7.630,65</u>	<u>4.333,09</u>		
<u>Forventet resultat</u>			<u>1.516,00</u>	<u>1.516,00</u>
<u>Status pr. 31.12.2017</u>				
<u>Aktiver</u>				
Bankbeholdning	2.301,95	6.635,04		
<u>Passiver</u>				
Status pr. 1.1.	9.932,60	2.301,95		
Årets resultat	-7.630,65	4.333,09		
Status pr. 31.12.	<u>2.301,95</u>	<u>6.635,04</u>		

Kasserer: Leif Jensen

Regnskab revideret:

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

Revisor: Jørgen Vonger

Byggeprojekt Københavnsk Telefonkiosk

Så er Håndværkerne gået i gang med at opføre en Københavnsk Telefonkiosk. Inspirationen og målene kommer fra Trip Traps model i 1:87 af en sådan Telefonkiosk.



Først laves bunden og stolper udskæres. Disse stolper rejses og fastlimes.



Stolperne støttes i toppen med bjælker, mens limen tørrer. Dernæst er der monteret sideplader. Det er tanken at hatten med kobbertag og klokketårn laves som et stykke der kan tages af, idet der skal monteres indretning og lys. Men meget mere om byggeriet i kommende numre af bladet her 😊

Billedgalleriet

