KSB
MODEL TIDENDE

Klubblad
For
FmJK af 1976

Nr. 1 2021

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.

Formandens ”Spalte”

Så er 2020 gået… ikke lige et år som man havde tænkt sig, ved samme tid sidste år. Nedlukninger, oplukninger og nedlukninger igen, ja det har præget 2020.
Der har været en smule aktivitet i klubregi, hen over året, når det har været muligt. Men det har ikke været mange der har kunnet mødes. Dog lykkedes det at gennemføre den årlige skovtur, som gik til Sporvejsmuseet, Skjoldenæsholm.

Niels Erik Jensens fine artikelserie om Farum banen set fra et kamera, holder lige en lille pause, da der er kommet en fin artikel om CBCT signalsystemet på S-banen som nu bliver rullet ud til Farum. Og for forståelsens skyld var det vigtigt at bringe hele artiklen i samme blad. Bemærk medfølgende PDF fil med planche om virkemåde om samme CBTC.
Bestyrelsen håber på at vi kan gennemføre vores Generalforsamling, men nu får vi se. Der er i hvert til fald en indkaldelse i dette nummer.
Pas på jer selv.

Formanden

Forside: KhL Billede fra Filminstituttet ca. slut 30´ erne Foto: Sakset fra Facebook/FmJK arkiv
Bagside øverst: Også KhL, dog noget senere, sikkert slut 60 eller start 70´erne. Sakset fra Facebook/FmJK arkiv
Bagside nederst: Lysekronen i ventesalen/billetsalget på KhL, fra samme billedeserie som det øverste 😊 Sakset fra Facebook/FmJK arkiv

INDHOLD

Formandens ”Spalte”	2
Sidste Nyt/Billeder fra Julesporvognen	3
Aktivitetskalender	4
Snart Slukkes signalerne på Hareskovbanen af Jesper Christensen	5
Indkaldelse til Generalforsamling	10
Regnskab 2020 og Budget for 2021	11
Billedgalleriet	12

Projekt Julesporvogn i Kulturhuset, Farum

Diorama af temaet

John L. og Richard er i gang med arbejdet

Klubben fik henvendelse fra Zanne Jahn om at medvirke til at få liv i årets tema til Juleudstillingen i Kulturhus Farum; ”En lille Nisse rejste”.

Løsningen blev en Julesporvogn, beskiltet Linje 0, den såkaldt ”Nullert”, en sporvognslinje der kørte i København i december måned i årene 1953 – 1956. Forlægget var Tegneserien af tegneren Hall; Nullerten i Socialdemokraten (Hedengangen avis) 1949 til 1963. Formålet med Nullerten som Sporvognslinje i julen, var at samle penge ind til en julefest (Hjemløses Jul)

Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

Statistik: 2099 besøgende på vores hjemmeside i 2020, og 35 siden årsskiftet, her d. 7. januar 2021.

Julesporvognen, som der er billeder og omtale af, på side 3 og 4, nåede desværre kun at køre i ca. 2½ uge, så blev Kulturhuset lukket grundet Corona.

Mandag d. 28. december fik vi en aftale i stand med Pedellerne om adgang, så vi kunne nedtage sporvogne, spor og elektronik.

Selve kørslen, var ikke uden problemer; der var brugt levende mos, som bunddække og det skulle vandes. Det bevirkede at finerpladerne som sporet var skruet fast på, udvidede sig, så sporet gav sig og ikke lå helt vandret. Det bevirkede at den lille bivogn med Nissen (Ham der rejste fra land til land) blev afsporet og måtte stå ved siden af sporet det meste af tiden.

Aktivitetskalender for FmJK

DATOER

2021

Januar

5. Aflyst
12. Aflyst
19. Byggeaften?
26. Køreaften?

Februar

2. Byggeaften
9. Byggeaften
16. Byggeaften
23. Generalforsamling

Marts

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

April

6. Byggeaften
13. Byggeaften
20. Byggeaften
27. Køreaften

Maj

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

Snart slukkes signalerne på Hareskovbanen

Den 25. januar 2021 er det slut. Her overgår Ringbanen (mellem Ny Ellebjerg og Ryparken) og Hareskovbanen (Mellem Farum og Nordhavn) fra HKT til CBTC. Dermed slukkes alle de signaler som står langs sporene. Fremadrettet får lokomotivføreren besked om signalerne via sit DMI i førerrummet. (DMI er en skærm)

HKT

HKT står for "Hastighedskontrol og Togstop" og er af mange kendt som det gamle signal system på S-banen. På Fjernbanen valgte man i sin tid ATC, her er Banedanmark ved at udskifte ATC med det Europæiske ERTMS system. Her forsvinder de fysiske signaler derfor også med tiden. Fælles for HKT og ATC systemerne, er at der står fysiske signaler langs sporene. Begge signalsystemer er beskrevet i Sikkerhedsreglementet fra 1975 (SR)
Den mest synlige forskel på Fjernbanen og S-banens systemer er at man på S-banens HKT område altid har kørt efter kineserøjnene (De 2 gule lamper på I, U og AM signalerne*) også kendt som "betinget stop". Under normale forhold vises ikke røde og grønne signaler på S-banen. "Betinget stop" har den betydning at signalet kun må passeres, såfremt der er signal i førerrumssignalet i førerrummet. Førerrumssignalet er det som man i en bil ville kalde speedometret. Ud over I, U og AM signaler, forsvinder også PU og VI signalerne, samt de små dværgsignaler. Eneste "signal" som overlever, er de to røde lanterner som sidder på stopbommene. Fremadrettet forsvinder også brugen af kortslutningsstropper ved sporspærringer.

Signalforklaring

I-Signal – Indkørselssignal

VI signal – Venstresporsindkørselssignal

U-signal – Udkørselssignal

PU signal – Perron udkørselssignal

AM signal – Automatisk mellembloksignal

Dværgsignal – De små signaler langs sporerne. Findes kun på stationer.

Kortslutningsstropper – Ledning med to klemmer i hver ende. Ved at sætte en klemme på begge skinnestrenge kortsluttes sporet. Signalsystemet tror nu at der holder et tog. På tavlen i driftscentret vises sporet besat. Herefter kan der ikke sættes signal ind til det besatte område.

Når Hareskovbanen overgår til CBTC vil man i første omgang sætte poser over signalerne med et hvidt kryds. Dette fortæller lokomotivføreren at signalet er ugyldiggjort jævnfør SR. Med tiden vil Banedanmark fjerne de ubrugte signaler helt.

CBTC

CBTC står for "Communication-based Train Control" og er S-banens nye signalsystem. CBTC anvendes i dag på flere bybaner rundt om i verden. Blandt andet kører den nye Metro Cityring i København på CBTC. Det samme gør Helsinkis metrolinje L1, Stockholms røde tunnelbane linje, samt metroen i Singapore, Dubai, og Sao Paulo for blot at nævne nogle. Flere af disse metro systemer er førerløse. Af samme årsag var den borgerlige VLAK regering meget interesseret i at gøre Københavns S-bane førerløs i 2030. Den nuværende regering er efter hvad jeg har hørt, knapt så interesseret i at gøre den helt førerløs, men når man kører på CBTC, så kører toget stort set selv.

Da de nuværende S-tog ikke er bygget som førerløse tog, skal Lokomotivføreren fløjte afgang ved at kigge ud ad vinduet og ned langs toget. Efter at have trykket på start knappen lukker dørene og CBTC systemet overtager toget. Herefter kører toget selv til næste standsningssted i køreplanen og stopper selv ved perronen. Undervejs skal lokomotivføreren i princippet bare overvåge kørslen.

Ligesom man har Sikkerhedsreglementet SR på HKT strækningerne, har man ORS på S-banens CBTC strækninger. Her er reglerne for fremførsel af tog på S-banen beskrevet.

I Trafik Tårn Øst hvor jeg selv arbejder, sidder styringsmedarbejderne og betjener CBTC og HKT delen af S-banen. I CBTC kan styringsmedarbejderen ændre et togs køreplan, så det bliver gennemkørende eller ekstra standsene. De kan også stoppe et tog i CBTC området uden Lokomotivføreren gør noget. På den måde kan Styringsmedarbejderen se den præcise hastighed på de tog der køre og selv betjene dem, som vi betjener vores modeltog i togklubben.

Fordele og ulemper ved CBTC

CBTC er i sig selv et ganske smart system og det åbner da også op for nogle muligheder, som ikke var muligt på HKT strækningerne. I CBTC kan man fx køre i samme retning af begge hovedspor på samme tid. Det er fordelagtigt hvis et langsomt kørende S-tog skal overhales mellem to stationer. Derudover er det nemmere at overvåge togene fra TKC-S (Driftscentret i Trafik tårn Øst)

Kort sagt er CBTC genialt når det virker, for når det ikke virker, holder vi stort set stille.

I det gamle signalsystem kunne man nemt give en tilladelse til at passere signal X og Y og køre på sigt frem til næste hovedsignal på strækningen. Det betød at man kunne give et tog i Farum tilladelse til at køre helt til Hareskovs I-signal. Med CBTC kan man kun give skriftlige ordre, (de skal nedskrives af både Lokomotivfører og Styringsmedarbejderen i Trafiktårn Øst) der gælder frem til næste mærke på strækningen. Det vil sige at der ville skulle gives op mod 5 eller 6 skriftlige ordre for at køre mellem Farum og Hareskov. Kort sagt en meget langsommelig proces.

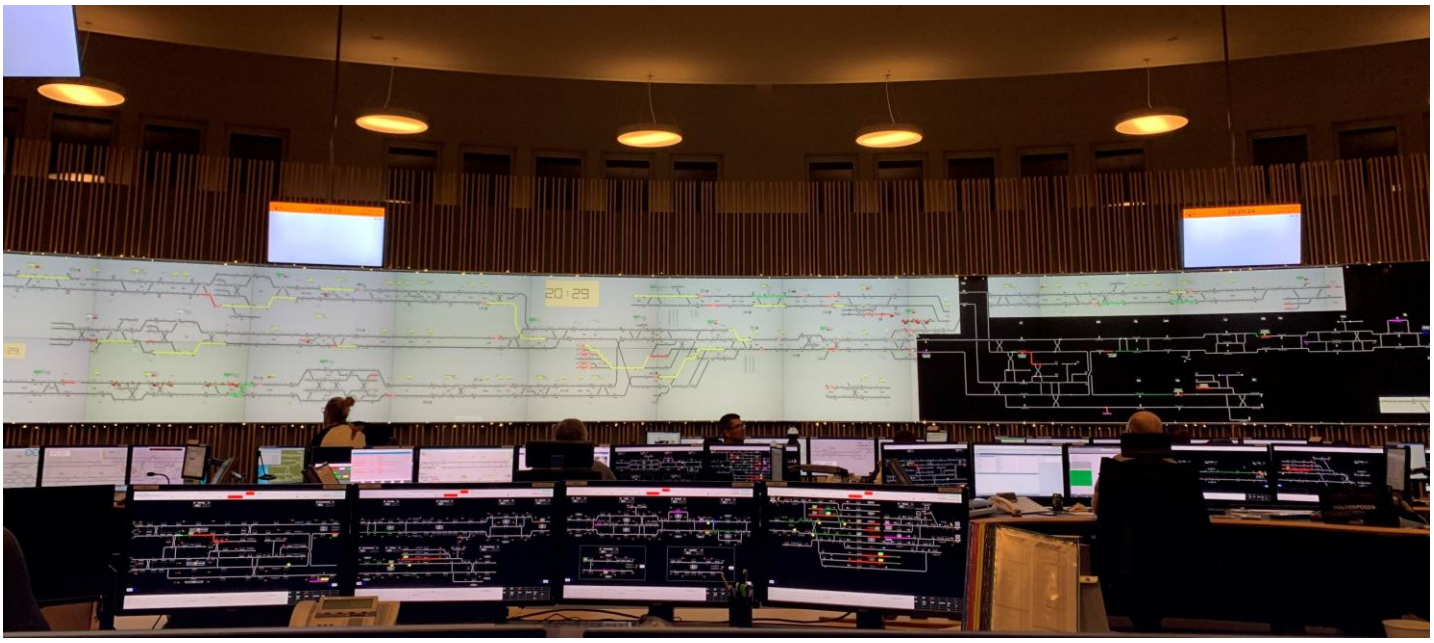
Kan sne stoppe S-togene?

En vigtig del af CBTC systemet er de akseltællere som sidder langs sporene. Kan de ikke tælle akslerne på de tog der passerer, virker systemet ikke. Vi har stadig tilbage og se hvilken indvirkning et større snefald kan give på disse akseltællere. I andre lande hvor CBTC anvendes, benyttes det hovedsageligt i Metro systemer under jorden, så det bliver spændende at se om de kan give udfordringer over jorden.

På nuværende tidspunkt kører S-togene på CBTC mellem Hillerød og Svanemøllen og mellem Klampenborg og Ryparken. Den 25. januar 2021 kommer Hareskovbanen fra Farum til Nordhavn med og Ringbanen fra Ryparken til Ny Ellebjerg.

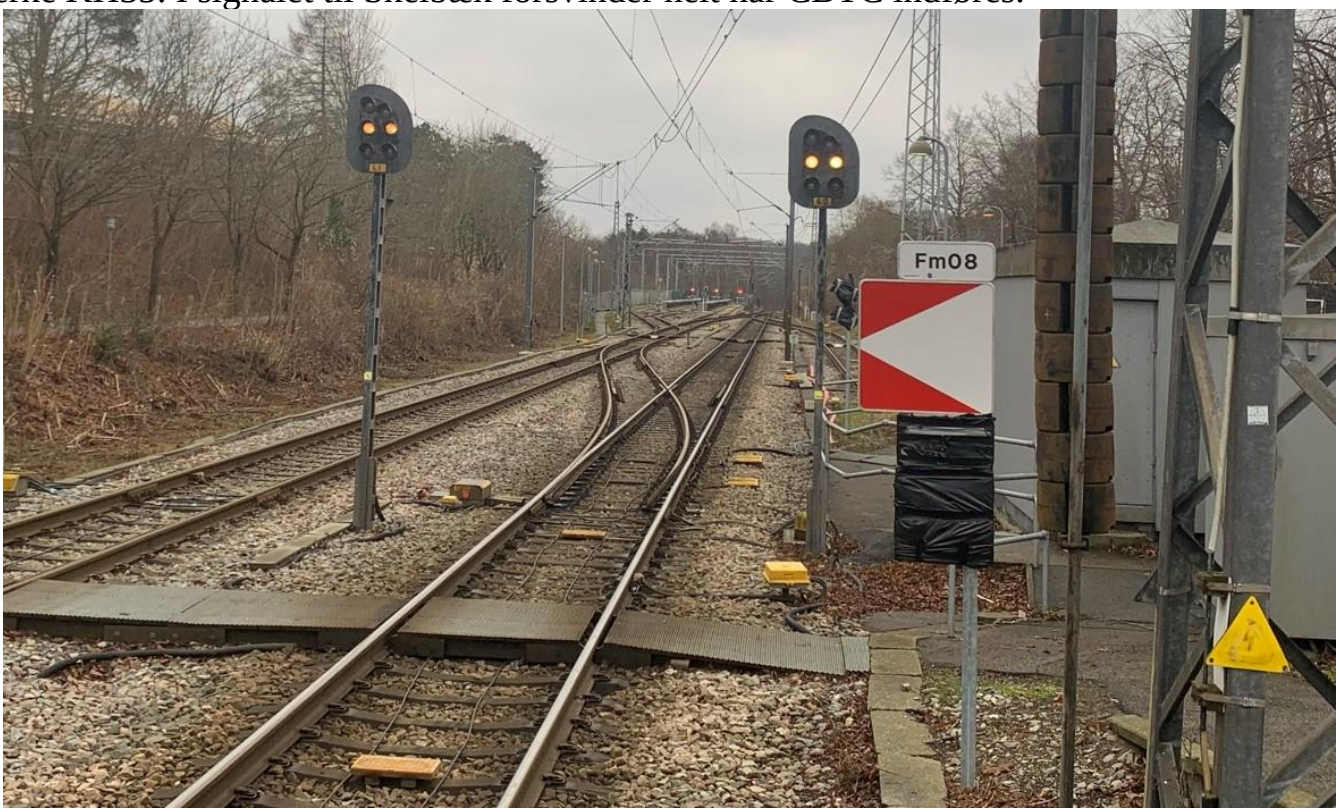
På Nordhavn Station bliver der overgang mellem CBTC og HKT. Her skal togene skifte fra det ene signalsystem til det andet. I 9 ud af 10 tilfælde fungerer det, men når det går galt her, kan hele S-togsnettet vælte, da togene her nemt begynder at holde i kø.

I slutningen af 2021 eller starten af 2022 overgår Nordhavn – Dybbølsbro til CBTC og i slutningen af 2022 skulle resten af S-banen overgå til CBTC. I øjeblikket er man ved at installere det på Køge bugt banen.



Billede 1:
I TKC-S i Trafik Tårn Øst styres S-togs trafikken. Det sorte område af banen er CBTC styret (Nye) og det grå område er HKT Styret. (Gamle)

Billede 2: Dybbølsbro spor 6. Forrest ses HKT Mærke 2206, som med tiden afløses af CBTC mærke KH35. I signalet til Skelbæk forsvinder helt når CBTC indføres.



Billede 3:Farum Station spor 2. PU signalerne forsvinder snart. Her efter køres efter data i førerrummet og de nye mærker. Her ses CBTC mærke Fm08. I midten af sporet ses de nye gule baliser.

Billede 4:
Der står langs alle CBTC strækninger pæle med små skannings knapper på. Ved at skanne en af disse knapper med håndholdt terminal kan arbejdstroljer med videre anmode om at spærre sporet bag eller foran pælen. Dermed forsvinder brugen af kortslutningstropper på S-banen.

Indkaldelse til Ordinær Generalforsamling

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

Tirsdag d. 23. februar 2021 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 2021 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 2020 og budgetforslag 2021

	Regnskab 2019	Regnskab 2020	Budget 2020	Budget 2021
Indtægter				
Kontingenter	8.300,00	**6.750,00**	8.500,00	7.500,00
Renter	0,00	**0,00**	0,00	0,00
Donationer og salg	2779,20	**30,00**		
Overført kasse til Bank	0,00	**0,00**		
Forudbetalt kontingent	0,00	**600,00**		
I alt	11.079,20	**7.380,00**	8.500,00	7.500,00
Udgifter				
Abonnementer:				
Spor og Baner	630,00	**630,00**	650,00	650,00
Lokomotivet	0,00	**225,00**	0,00	
Kontingent DMJU	325,00	**325,00**	350,00	350,00
Kontingent Kulturelt samrå	0,00	**100,00**	100,00	100,00
Øvrig Drift	1.044,26	**8.943,58**	1.500,00	1.500,00
Arrangementer	60,00	**869,00**	400,00	400,00
Anlæg	3.648,20	**3.105,20**	2.000,00	2.000,00
I alt	5.707,46	**14.197,78**	5.000,00	5.000,00
Årets resultat	5.371,74	**-6.817,78**		
Forventet resultat			3.500,00	2.500,00
Status pr. 31.12.2020				
Aktiver				
Bankbeholdning	14.921,93	**8.104,15**		
Passiver				
Status pr. 1.1.	9.550,19	**14.921,93**		
Årets resultat	5.371,74	**-6.817,78**		
Status pr. 31.12.	14.921,93	**8.104,15**		

Kasserer: Leif Jensen Formand: Henning Hansen Sekretær: Jesper Christiansen

Regnskab revideret: Bestyrelsesmedlem: Finn Larsen
Dato: af:

Revisor: Jørgen Vonger

Revideret og underskrevet eksemplar findes ved kassereren.

Billedgalleriet