

KSB MODEL TIDENDE

Klubblad
For
FmJK af 1976



Nr. 2 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.

Så nærmer foråret sig med hastige skridt. Dagene bliver længere, men nede i klubben døjer vi stadig med at få gangbelysningen til at virke!

Generalforsamlingen forløb planmæssigt og vi fik ved fælles hjælp, "strikket" en handlingsplan (Arbejdsopgaver) sammen, for de kommende år. Det nye i omtalte handlingsplan er at der for hver opgave er en tovholder, så nye som gamle medlemmer ved hvem de skal kontakte hvis de vil udføre nogle af de arbejdsopgaver der står i planen. Men samtidig ved Tovholderen også, hvem han kan få med til at hjælpe, da de der er interesserede også står på planen ☺

Finn Frøsig var på besøg her d. 7. marts. Finn skulle lige se, hvor langt vi var kommet siden sidst og kommer så snart igen og skyder nogle nyere billeder til hans artikel i Spor og Baner. På Generalforsamlingen blev der foreslået en tur til Klargøringscenter Kastrup (KAK) og Otto Busses vej, samt evt. Helgoland. Jesper blev sat til at undersøge dette. Datoen blev sat til d. 19. august.

På anlægget arbejdes der flittigt med bl.a. udskiftning af defekte sporskifter, færdiggørelse af forkanter til Helsingør samt maling af disse, planlægning af "byen" (Der er udprintet facader i 1:87 af forskellige huse på Strandvejen) til brug for dette projekt. Og mange andre opgaver. *Formanden*

Forside: Farum St. Sakset fra Facebook/FmJK arkiv

Bagside øverst: Ukendt MO på Slangerupbanen under ombygningen til S-bane.

Foto: FmJK arkiv

Bagside nederst: Vassingerød Station. Foto: FmJK arkiv.

INDHOLD

Formandens "Spalte"	2
Sidste Nyt/Sporvejslinjer som betjente Hellerup 2. del	3
Aktivitetskalender	4
Slangerupbanen af NEJ (Artikel sakset fra Slaggeposten)	5
Formandens beretning.	6
Referat fra Generalforsamling	8
Billedgalleriet	12

Sporvejslinjerne som betjente Hellerup.



Skovshoved Hotel Strandvejen FmJK arkiv

Linje 4 28. april 1902 forlænges den såkaldte Farimagsgadelinje til Slukefter i Hellerup. D. 27. november 1902 får linjen nummer 4 og afkortes til Husarkasernen på Østerbro længde 3,9 km.

D. 30. maj 1903 forlænges Linje 4 fra Husarkasernen til Charlottenlund, så nu hedder ruten Rådhuspladsen – Charlottenlund med en længde på 9 km. Takstgrænse og personaleskift ved Onsgaardsvej (Hellerup Remise). På Rådhuspladsen får Charlottenlundvognene endestation i spor 1 ved ventesalen.

Maj – juni 1903 omlægges enkeltsporet mellem Jagtvej og Svanemølleviadukten til dobbeltspor.

5. august 1903 forlænges linjen til Skovshoved som enkeltsporet strækning med vigespor. Længde 10,8 km. Og enkelte vogne stationeres i Hellerup Remise.

1. januar 1904 forlænges linjen nu til Klampenborg også her i første omgang som enkeltspor med vigespor. Og d. 23. april er sløjfen i Klampenborg færdig og brugbar.

December 1908 gøres der forsøg med Tryklufthremning med motorvogn 524 og de lukkede bivognene nr. 286 og 345 samt den åbne

Fortsettes side 4

Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

Statistik: 355 besøgende på vores hjemmeside her d. 10. marts 2017.

Nyt medlem

Bjarne Vonger-Lorenzen nr. 40 er blevet Aktiv i klubben. Bjarne ønskes hjertelig velkommen.

Tirsdag d. 7. marts havde vi besøg af Charlotte Worm med mand fra Ølsted. Et modent par som lige pludselig havde fattet kærlighed til Modeltog. De søgte informationer og gode råd til bl.a. opbygning. De har meldt tilbage at de følte sig vel modtaget og fik mange input med hjem.

Martin nr. 26. som ikke har været i klubben længe, har meldt sig ud og kom også d. 7. marts med sin nøgle og hentede samtidig noget af sit tog. Railjet sættet har Martin foræret til FmJK og vi takker Martin for den tid han har været i klubben og den fine donation og ønsker ham god vind fremover.



bivogn nr. 251. "Trykluft-vogntoget" kører på linje 4 til omkring 1914.

30. december 1908 ændres linjenummeret på ruten Rådhuspladsen – Klampenborg til linje 14.

Linje 9 blev ligesom linjerne 3 og 18 forlænget til Charlottenlund i sommerhalvåret. 1. gang 16. maj 1915, men her var driftstiden 12 – 23 på søn- og helligdage. Vognene beskiltedes "Ekstravogn". Denne ekstrakørsel ophører d. 27. august 1916

Linje 14 blev før S-togenes tid, den linje, man tog i skoven med. Linjen havde endestation på Rådhuspladsen og gik ad Farimagsgade-Østerbrogade og den gamle Strandvej helt til Klampenborg. Køreturen i den åbne bivogn en sommerdag, var en oplevelse i sig selv og sporvognene havde en stærk søgning og som før nævnt forstærket af linjerne 3 og 18 som kørte til Charlottenlund på søn- og helligdage i sommermånederne. Nesa personale bemandede vognene fra Takstgrænsen ved Onsgaardsvej og opkrævede samtidig det særlige Nesa-takst. Etableringen af S-togsdriften til Klampenborg i 1934 bevirkede selvsagt, at publikum gik over til at benytte Knutzenske Tryllefløjtetog og d. 18. august 1953 opgav Nesa den ulige kamp og afløste sporvognslinjerne med Troljebusser.



Linje 14 på Strandvejen i Hellerup Personale skifte. Beskrivelse af de resterende linjer fortsætter i kommende numre af KSB Model Tidende.

Aktivitetskalender for FmJK



DATOER

2017

Marts

14. Byggeaften
21. Byggeaften
27. Slangstrup
28. Køreaften

April

4. Byggeaften
11. Byggeaften
18. Byggeaften
24. Slangstrup
25. Køreaften

Maj

2. Byggeaften
9. Byggeaften
16. Bygge/Køreaften
22. Slangstrup Skovtur Hedeland
23. Byggeaften
30. Køreaften

Juni

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

JULI: Mødeaften efter aftale, da mange holder sommerferie.

Slangerupbanen af NEJ

Bygningen i Herlev er på grund af de derværende pladsforhold meget smal. Da der i Hareskov ikke vil være noget til hinder for at tilvejebringe større afstand mellem de to hovedspor end i Herlev, vil bygningen i Hareskov kunne gives en passende bredde.

På perronen bør opføres venterum for publikum samt perrontag mellem ekspeditionsbygning og venterum. Endvidere må der indrettes de fornødne lokaliteter for såvel kontor- som kontrolpersonale. Endelig bør der indrettes toiletter for publikum. Disses antal og størrelse bør afpasses efter stationens benyttelse som udflugtsstation.

Perrontunnelens bredde, 2,7 m, synes temmelig ringe. Den bør forøges til 3,5 m.”

Det kunne have været kønt med en sådan bygning ude i skoven, næsten som en ridderborg! Det kunne også have været interessant at se sporplanen, med ø-perron og de nævnte vendemuligheder.

Vi vender tilbage til spørgsmålet vedrørende forlængelse af krydsningssporet, og hvad det medførte. Den 10-1-1950 skriver signaltjenesten til banetjenesten vedrørende dette emne, at de omhandlende udkørselssignaler i sydenden af stationen, først vil have interesse, når der etableres sikringsanlæg med afhængighed mellem sporskifter og signaler. Da det er generaldirektoratet der forestår projekteringen af nye sikringsanlæg, foreslår signaltjenesten, at generaldirektoratet anmodes om at medtage disse signaler i projekteringen.

Dette skriver banetjenesten om til generaldirektoratet den 18-1-1950.

Allerede den 26-1-1950 kan generaldirektoratet meddele, at de nævnte udkørselssignaler vil indgå i projektering af det nye sikringsanlæg. Samtidig kan man fortælle, at generaldirektoratet vil forestå jord arbejderne for depotsporet, der skal anlægges, således at distriktet kun skal sørge for selve sporlægningen. Denne information videresender banetjenesten dels til 17. banesektion, dels til signaltjenesten, sidstnævnte bedes samtidig om at lave et overslag over udgifterne i forbindelse med depotsporet.

Signaltjenesten ser på sagen, og kan den 6-2-1950 fortælle banetjenesten, at der skal bruges 1 sporskiftesignal (200 kr.), 70 m signalkabel udlagt (350 kr.), flytning af indkørselssignalet (300 kr.), samt diverse udgifter (150 kr.), og dermed en samlet udgift på 1.000 kr.

Banetjenesten samler alle udgifterne sammen til anlæg af depotsporet, og kan den 16-2-1950 fortælle generaldirektoratet, hvad man er kommet frem til. Der er tale om flytning af et sporskifte (ca. 700 kr.), lægning af 1 sporskifte (type IV B) (12.000 kr.), lægning af ca. 400 lb.m spor (31,16 kg br.æ.) (20.000 kr.), flytning af ca. 70 lb.m spor (700 kr.), svellebelægning i overkørsel (500 kr.) og signaltjenestens udgifter (1.000 kr.), samt tilfældige og uforudsete udgifter (3.100 kr.), i alt ca. 38.000 kr. for denne lille opgave. Samtidig vedlægger man en rekvisition på de materialer der skal anvendes, idet hverken distriktet eller anlægsområdet har de fornødne materialer.

Den 9-5-1950 skriver signaltjenesten til trafiktjenesten i anledning af, at der den 13-5-1950 klokken 12.00 ibrugtages fremskudte signaler 400 m foran stationens indkørselssignaler. Der er tale om daglyssignaler med to lanterner, og trafiktjenesten anmodes om at underrette alle dem der skal underrettes i den forbindelse.

.Fortsættes side 11.

Formandens Beretning 2016/2017

Året hvor klubben fyldte 40 år har der været et særdeles aktivt år. Men først vil jeg byde velkommen til 2 nye medlemmer og et gammelt.

Richard Hansen er startet som Aktivt medlem med nummer 38, Jacqueline Jensen nr. 39 som passivt medlem og Thyge Andersen nr. 10. Thyge har valgt igen at være passivt medlem og dermed støtte klubben. Alle tre bydes hjerteligt velkommen.

På anlægssiden har der været en pæn stor aktivitet. Vassingerød er blevet renoveret og smalsporet har fået sine galger færdiggjort, så der nu kan læsses grus direkte ned i normalsporede åbne godsvogne.

Hellerup st. har fået sin stationsbygning, posthus og remise.

”Byen” har fået sin sporvej. Der er lavet en dobbeltsporet ”Ringlinje” med en forgrening til Hellerup station, hvor der er sløjfe og remise. Der er 2 kontrolpulte: En der styrer hele strækningen med afbrydere for de enkelte stoppesteder og en ”Lokalpult” som bruges når spurvognene skal til og fra remise. Styringen af de 3 sporskifter som deler de forskellige linjeføringer mangler at blive monteret. Og selvfølgelig skal der også køretråd op, men det kan først ske når alle bygninger er på plads der, hvor der skal bruges murrosetter til bæretråden.

På Helsingør station er der nu ”lukket” af bag drejeskive og remise og 2 opstillingsspor er blevet forlænget betragteligt.

Desværre stod den gamle komputer af der styrede Kameraovervågningen af den skjulte Lersø udfletning. Og her er der ikke fundet en løsning endnu.

Fra vores medlem; Hans Henrik Landsvig har vi modtaget en hel del huse, kraner, skibe og andet godt. Husene bruges, dels i ”Byen” og dels i vores næste projekt: Industri- og fiskerihavn. Tak til Hans Henrik og hans mor for donationen.

Og endnu en donation: Vores mangeårige medlem Torben Ellegaard nr. 3 har valgt at donere alt sit tog til FmJK. Der er lokomotiver bl.a. KSB M 2, MZ, og en D maskine samt person- og godsvogne. Vi takker mange gange for det donerede.

Ud af til har vi også meget aktive: Vi deltog med Åben Hus til Foreningsfestivalen d. 24. september, her kom der godt 60 personer og det gav den sidegevinst at en Hr. Finn Frøsig senere kom og fotograferede anlægget og har efterfølgende skrevet en artikel til Spor og Baner som vil blive bragt en gang her i 2017. Gedevassevang (Ældrecenter) havde en gruppe som kalder sig ”Kun for mænd” på 22 personer som besøgte os d. 22. november. En beboergruppe fra Stavnsholt Vænge på godt 15 – 16 personer og til slut deltog vi i ”Modeljernbanens Dag” d. 2. december og her kom godt 140 – 150 personer, så jo vi har fået vist vores ansigt ud af til.

Årets skovtur som selvfølgelig havde noget med jernhjul og skinner at gøre, gik til Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, hvor vi kørte i vores egen vogn 275 pyntet med flag og særvognsskilt: *Farum Modeljernbane Klub 1976 – 2016 40 år*.

Undervejs blev der serveret smørrebrød ledsaget af Øl og vand og der sluttedes af med Kaffe og til dagen en kage leveret af Formandens datter Jette. Vi var 18 deltagere på turen og da undertegnede netop i samme år havde generhvervet sin vognstyre licens, var vi helt uafhængige af andre og kunne køre som det næsten passede os.

Så det var en dejlig og især solbeskinnet dag at holde Jubilæumsskovtur i.

Klubbladet udkom med 6 numre og der var en del artikler fra bl.a. medlemmer, men også en artikel om Svanen som vi venligst havde fået lov til at bruge af forfatteren: Arne Birkbak, Arkivar ved Furesø Arkiver og historien om Slangerupbanen af Niels Erik Jensen.

Også i år var vi heldige og vinde gavekort fra DMJU og det giver os et kærkomment tilskud til vores aktiviteter.

Til vores Julehyggemøde var Finn sponsor for en gang Frikadeller og Kartoffelsalat. Tak til Finn.

Hjemmesiden fmjk.dk har haft et lidt faldende besøgstal til omkring 2000 besøgende på 12 måneder.

Og vores Facebook profil er også kommet godt op at køre nu med 57 som følger med i hvad vi nu har gang i og der er kommet flere pæne ord om designet og vores flotte anlæg.

Til slut er der kun at sige medlemmerne tak for opbakningen og jeg kan kun opfordre til at vi holder dampen oppe i det nye år.



Referat fra generalforsamling i FMJK den. 21. februar 2017:

Til stede: Henning Hansen, Jesper Christensen, Finn Larsen, Leif Jensen, Jørgen Vonger, John E. Larsen, John Jeppesen, Peter Ternov, Björn Wellbrock og Hans-Henrik Landsvig.

1. Valg af dirigent:

Peter Ternov blev valgt. Peter konstaterede at generalforsamlingen var lovlig indkaldt og gav formanden ordet.

2. Formandens beretning:

Formanden oplæste sin beretning. Hans-Henrik kommenterede på formandens beretning og glædede sig over at se at hans fars gamle modelhuse bliver anvendt i klubben. Ingen havde yderligere kommentarer til formandens beretning. Så den blev godkendt.

3. Fremlæggelse af revideret regnskab:

Leif gennemgik regnskabet der tydeligt bar præg af at flere medlemmer gav en større indtægt end tidligere år. Vi har i det forgangne år brugt ca. 10.000 kr på anlægget, så selvom det er positivt med de mange indtægter fra medlemmerne, så har vi også haft mange udgifter. Samlet set kommer vi ud af 2016 med et underskud på 7600 kr. Der er derfor ikke plads til de store udsving. Det forventes at medlemsantallet i det kommende år vil ligge på et jævnt eller lidt nedadgående niveau.

4. Fastsættelse af kontingenter for det kommende år:

Kontingenterne blev besluttet bibeholdt uændret.

5. Valg af formand, sekretær og bestyrelsesmedlem, samt revisor og revisor suppleant:

Valg af formand: Henning Hansen blev genvalgt.

Valg af sekretær: Jesper blev genvalgt.

Valg af bestyrelsesmedlem: Finn blev genvalgt.

Valg af revisor: Jørgen Vonger blev genvalgt.

Valg af revisor suppleant: Peter Ternov blev genvalgt.

6. Indkomne forslag:

Forslag 1:

Fortsættes side 9

Bestyrelsen indstiller til at følgende arbejdsopgaver skal laves i det kommende år. Tanken er at der kommer en tovholder på de enkelte opgaver. Følgende tovholdere blev valgt:

KSB:

<i>Opgave</i>	<i>Tovholder</i>
Defekte sporskifter	Leif Jensen
Smalspor Vassingerød	Björn Wellbrock
Tømmerhandel Emdrup	John E Larsen
Diverse landskaber	Deles mellem flere
Ballastering	John E Larsen

DSB:

<i>Opgave</i>	<i>Tovholder</i>
Industrihavn Vigerslev	Jørgen Vonger, Peter Ternov og John Jeppesen
Stationsbygning Helsingør	Finn Larsen
Havn og færgeleje og by	Henning Hansen og Finn Larsen
Hellerup, by og sporvej	Henning Hansen
Landskaber rundt omkring	Deles
Ballastering	Björn Wellbrock
Ledninger	Peter Ternov
Emitagesletten	Henning Hansen

Forslag 1 blev godkendt med ovenstående navne som tovholder.

Forslag 2:

Bestyrelsen indstiller til at Martin Motzfeldt bliver ekskluderet af klubben, på grund af manglende kontingent betaling. Forslaget blev godkendt.

Evt.:

Vi snakkede igen om problemet med at alle tog på anlægget pludselig sætter umotiveret i gang. Der blev drøftet flere forslag. Vi snakkede om at kontakte dansk jernbaneklub, der har oplevet lignende problemer. Der ud over kunne man kontakte Lenz. Der blev også snakket om at lave nødtryk flere steder i lokalet. Dette kunne gøres ved at kortslutte anlægget, så stopper alle tog.

Fortsættes side 10

Sommerudflugt.

Jesper foreslog at vi skulle tage til Aarhus og prøve den nye sporvogn/letbane, men Henning mente at dette ville blive lidt usikkert, da åbningsdatoen ikke er kendt.

Peter Ternov foreslog et besøg på KAK (Klargøringscenter Kastrup) og Otto Busses vej, samt evt. Helgoland. Jesper undersøger dette.

Der blev også snakket om DSB Museumstog i Roskilde. Jesper undersøger dette.

Hans-Henrik Landsvig foreslog Blovstrødbanen.

Sommerudflugten blev fastsat til den. 19. august 2017.

Leif nævnte at der følgende togmesser på vej:

1. weekend i marts i Rødovre hallen.
2. weekend i april i 2 haller i Køge.

Der blev snakket om løsninger på plads problemerne ved vores åbent hus arrangementer. Det blev forslået at man lukkede folk ind i hold og at man evt. underholdte de ventende med et foredrag om Slangerupbanen. Hans-Henrik Landsvig ville gerne tage sig af dette.

Generalforsamlingen sluttede i god ro og orden.

Referat skrevet af Jesper Christensen.



Sporvejsmuseet Jubilæumsskovturen 2016 Foto: Björn

Vi skal over til et helt andet emne, ombygning af stationsbygningen. Det var blevet besluttet at der skulle indrettes toilet for publikum, og i den anledning indkaldte banetjenesten til møde på stedet den 16-5-1950 efter tog 933's ankomst. Her ville man gerne med stationen, trafiktjenesten, signaltjenesten og 17. bane-sektion, diskutere hvilke løsninger der var mulige. På mødet enedes man om, at stationskontoret kunne udvides ved at flytte væggen til postrummet en meter ind i dette, samt at bygge en karnap i hele vinduets bredde ud mod perronen. Dette var hvad signaltjenesten noterede sig fra mødet, hvad der skete med toilettet for publikum ses ikke af papirerne i arkivet.

Vi vender tilbage til depotsporet, for den 9-5-1950 kan generaldirektoratet fortælle, at man har stillet de 38.000 kr. til rådighed til udførelsen. Sammen med det brev som banetjenesten underrettede signaltjenesten om dette, ligger der en tegning af hvordan sporene kom til at ligge efter denne udvidelse. Vi venter lidt med at se nærmere på hvordan sporene blev ændret, til vi er kommet lidt længere ind i det næste emne, som omhandler et nyt sikringsanlæg.

Trafiktjenesten forespørger signaltjenesten, om der er en mulighed for, at stationens sporskifter, undtagen indgangssporskifterne, kan forsynes med nøglelås, og om disse kan indgå i det nye sikringsanlæg. Signal-tjenesten svarer tilbage den 30-11-1950, at i det nye sikringsanlæg påregner man at indgangssporskifterne skal være centralbetjente, og alle øvrige sporskifter skal være nøgleaflåse. Signaltjenesten er af den opfattelse, at nøgleaflåsen allerede nu kan etableres (uden afhængighed af signalgivningen), og at dette vil blive gjort, dog på et tidspunkt, så det ikke sinker arbejdet med det nye sikringsanlæg.

Den 6-1-1951 kan signaltjenesten så fortælle trafiktjenesten, at det er besluttet at etablere nøgleaflåsen, og man medsender en plan der viser dette. Samtidig kan man fortælle, at der på et møde den 11-12-1950 blev besluttet, at alle stationerne mellem København L og Farum skulle forsynes med nøgleaflåsen. I Buddingen ville det i nær fremtid blive udført, mens man i Vangede og Værløse ville etablere det i forbindelse med de nye sikringsanlæg, som ville være fuldført i nær fremtid. I Farum ville man ikke etablere nøgleaflåsen, da dette ville være en midlertidig foranstaltning (og dermed dyr), idet der i det nye sikringsanlæg ikke påregnedes nøgleaflåsen.

Inden nøgleaflåsen blev etableret, skal vi se på en anden sag.

Arkivet indeholder ikke alt, og i denne sag kommer vi ind midt i en diskussion, foranlediget af et brev fra generaldirektoratet den 19-2-1951. Den 13-3-1951 svarer signaltjenesten på brevet, og her får vi løftet lidt af sløret. Heri omtales, at signaltjenesten ikke mener man kan sammenligne forholdene i Hareskov med Buddinge, hvorfor man mener at der skal opstilles udkørselssignaler i sydenden af Hareskov, og ikke som generaldirektoratet har foreslået, kun opstille afgangssignaler. Brevet slutter af med følgende: *"Da der gælder ganske andre regler for afgangssignaler, som bl.a. er uden betydning for lokomotivføreren, mener man ikke, at disse kan erstatte udkørselssignaler."*

Dette brev får generaldirektoratet til den 10-4-1951 at svare følgende:

"Det af distriktet anførte med hensyn til de hidtil fulgte regler for opstilling af udkørselssignaler ændrer ikke Generaldirektoratets opfattelse, at man ved en så enkel station som Hareskov kan opnå tilstrækkelig sikkerhed gennem etablering af afhængighed mellem sporskiftestilling og afgangssignaler. Fortsættes i næste nummer...."

Billedgalleriet

