

KSB MODEL TIDENDE

Klubblad
For
FmJK af 1976



Nr. 3 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 kom foråret og lige nu er det sommerlige temperaturer udenfor.

I klubben går klubaftenerne sin "Skæve" gang, med hygge, byggeaktivitet og kørsel, krydret med godmodige drillerier og almindelig snak 😊

Der har været en "Oprydningstornado" gennem vores lokaler, så nu ser der pænt og ryddeligt ud.

Skovturen er fastsat til søndag d. 29. juli, se andet sted her i bladet.

Jørgen V. og hans team arbejder målrettet på at få gjort havnemiljøet færdigt, John L. arbejder på ballastering af KSB og tilhørende støttemur mellem KSB og DSB ved Helsingørs udkørsel. Henning arbejder fortsat på Sporvejen og andre igen har deres små og store projekter.

En af Hennings My ér, den der tog et hovedspring, er blevet lavet om til selvkørende Rensevogn. Den mangler nu "kun" dekoder og maling (evt. gul bemaling og fiktivt nummer).

Jeg vil også lige gøre opmærksom på at juli måned er feriemåned, men vi aftaler fra gang til gang om der er nogen i klubben. Jeg selv er ferie ramt fra d. 2. juni til d. 4. juli.

På forhånd God Sommer og ferie til alle

Formanden

Forside: Callisensvej er kommet op på vores anlæg Foto HH/FmJK arkiv

Bagside øverst: Værløse st. DMJK Udflugt år? Foto: FmJK arkiv

Bagside nederst: Fotostop på fri Strækning lige efter Mølleåbroen, samme udflugt som ovenstående. Foto: FmJK arkiv.

INDHOLD

Formandens "Spalte"	2
Sidste Nyt/Byggeprojekt Telefonkiosk del 3.	3
Aktivitetskalender	4
Slangerupbanen af NEJ (Artikel sakset fra Slaggeposten)	5
Indbydelse til Skovtur	11
Billedgalleriet	12

Byggeprojekt Telefonkiosk



Tagdelen er ved at tage sin form,



Lyset testes inden beklædning af toppen.

Den beklædes på samme måde som Kioskbygningen i Charlottenlund, med indfarvet kopipapir som er klæbet på tyndt pap af hensyn til stabilitet og evt. gennemlysning.

Som det ses virker belysningen overbevisende ☺

Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

Statistik: 1198 besøgende på vores hjemmeside her d. 9. maj 2018.

Der er tilgået klubben 3 nye køretøjer: Den i Formandens Spalte omtalte Selvkørende Rensevogn, en Tårnvogn KS T1 og Slibevogn KS S1, de to sidste til Sporvejen, forstås ☺ Der vil komme artikler i kommende numre af KSB Model tidende

Næstved Mj Klub holder Banebørstedag d. 9. juni 2018 kl. 11 – 16.

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, holder Modelbanetræf d. 24. – 29. juli. Her vil bl.a. Et stort Spor 0 Modelsporvognsanlæg blive vist frem, samt en del tyske anlæg. Det er vist tanken at det skal blive en årligt tilbagevendende begivenhed.

HUSK TILMELDING TIL SKOVTUREN D: 29. JULI





Nu er der kommet undertag på og den første kobberbeklædning er ved at blive lagt



Nu mangler kun øverste del med de tre ure.



Der mangler nu kun Lynafleder, men mere i næste nummer,

Aktivitetskalender for FmJK



DATOER

2018

Maj

- 1. Byggeaften
- 8. Byggeaften
- 15. Bygge/Køreaften
- 22. Byggeaften
- 28. Skovtur Hedeland Marie L.
- 29. Køreaften

Juni

- 5. Byggeaften
- 12. Byggeaften
- 19. Byggeaften
- 26. Køreaften

JULI: Mødeaften efter aftale, da mange holder sommerferie.

August

- 7. Byggeaften
- 14. Byggeaften
- 21. Byggeaften
- 28. Køreaften

September

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

Slangerupbanen af NEJ

Hvor meget mere der blev flyttet rundt på sporene inden dobbeltsporet blev taget i brug fortæller arkivet ikke noget om, men et er sikkert, for stationsbestyreren var det ikke altid let at overskue stationen. Selv oplevede jeg at være stationsbestyrer på afløsning i juni 1977, og der så betjeningsapparatet ud som jeg havde fotograferet det et år tidligere, selvom spornettet var udformet stort set som på skitsen fra den 8-12-1974!

Vi kan ikke blive hængende her ude i skoven, men inden vi helt forlader idyllen skal det med, at den gamle station lå ca. 43,4 m o.h., med en svag stigning mod nord, især i den nordlige ende. Nåh, vi må videre, for der fortsat et stykke vej til Slangerup.

På vej ud af Hareskov station passerer vi nu over Gammel Jagtvej på en bro, tidligere var der en overkørsel nr. 11 for denne skovvej, der også blev benyttet til og fra savværket der lå her langs med banen. Videre gennem skoven, først lidt ned til km 21,53/14,69 hvor vi på en bro passerer hen over Syvstjernevej. Nu skal man ikke af vejnavnet forledes til at tro, at det var her der engang lå et trinbræt. Før dobbeltsporet blev etableret var der her med kort mellemrum hele to overkørsler (nr. 12 og 13) for skovveje. Så skal vi igen lidt opad og ud af skoven til km 22,04/15,2, før vi når frem til trinbrættet.....

Syvstjernen

Inden vi ser på hvilke sager der gemmer sig i arkivet under dette stationsnavn, skal vi lige have geografien på plads. Vi har tidligere under behandlingen af overkørslerne, stiftet bekendtskab med overkørslen ved dette trinbræt. Adgangen til trinbrættet skete ad en lille sti (senere benævnt Syvstjernehusene), gennem den bebyggelse på banes vestside, der gav anledning til at der skulle oprettes et standsningssted. På stien var der en overgang over sporet, og stien fortsatte på den østlige side af banen. Overkørsel nr. 14 lå lidt længere mod nord i km 22,24/15,4 og vejen blev oprindeligt benævnt "Hareskovvej". Lokalt hedder egentlig Bråderne, det mente man ikke man kunne kalde trinbrættet, skiftede vejen på et tidspunkt navn til Brådervej.

Den første sag omhandler overkørsel nr. 14. Den 16-5-1950 klokken 19.35 kommer en konstruktør fra 17. banesektion i Vanløse kørende ad Hareskovvej, og da han nærmer sig overkørslen bemærker han *"at blinklyset for overkørselen var i funktion periodevis. Årsagen var at en dreng på 10 år, med et skinnespiger, som han havde fundet i sporet, morede sig med at slutte strømmen ved skinne kontakten, således at blinklyset trådte i funktion."* Han indberettede dette til sin chef, der foranledigede at der blev indgivet en anmeldelse til politiet i Ballerup den 31-5-1950, da man havde fået opgivet drengens navn og adresse.

I lighed med de øvrige trinbrætter vi har hørt om, får man også her ideen med at der skal anlægges en perron på den anden side af overkørslen. Den 22-8-1951 sender banetjenesten, om dette emne et, koncept til et brev til generaldirektoratet rundt til de andre tjenester, samtidig med at man svarer generaldirektoratet på et forslag om at lade alle tog fra København L standse ved trinbrættet for at tænde overkørslen. Dette kan virke lidt modstridende, men mon ikke der er en forklaring? Den 27-9-1951 skriver generaldirektoratet til politimesteren i Københavns Amt, som svar på et brev fra politiet:

”Man skal herved meddele, at Statsbanerne intet har at indvende imod, at sikringen af overkørslen for Hareskovvej (Brådervej) ændres således, at de nuværende ulemper ved, at advarselssignalet for de tog fra København, der standser ved Syvstjernen trinbræt, er i virksomhed, mens toget holder ved trinbrættet, kan bortfalde.

Som forholdene er, måtte der i givet fald træffes lignende foranstaltninger som ved trinbrættene Dyssegaarden og Stengaarden, hvor der nu findes perroner på begge sider af overkørslerne, og hvor togene først standser efter at have passeret overkørslerne. Perronen syd for Hareskovvej måtte i dette tilfælde forlænges i retning mod overkørslen, og nord for overkørslen måtte der anlægges en ny perron.

Ordningen er som nævnt gennemført ved Dyssegaarden og Stengaarden. Spørgsmålet blev disse steder behandlet af vejkrydsudvalgene, og udgifterne til anlæg af perroner m.v. blev afholdt af krydsningsfondens midler. Man skal derfor henstille, at hr. politimesteren evt. gennem Værløse sogneråd søger sagen rejst over for vedkommende vejkrydsudvalg.”

At ændre overkørselsanlægget, således at togene fra København L alle skulle standse for at tænde overkørslen var en intern, nem og billig løsning, altså noget der kunne ske hurtigt, mens en ændring til to perroner ville være langt dyrere og involvere instanser uden for jernbanen.

Hvis nogen af læserne synes, at vi har været her før, så er dette ikke forkert. Da vi gennemgik sagerne vedrørende overkørslerne, var vi også her ved Syvstjernen, og vi hørte dengang om hvilke problemer der var i forbindelse med anlægget af to perroner ved overkørslen, dels at den oprindelige perron lå ca. 200 m fra overkørslen, ved den lille overgang, dels at man ikke ejede de arealer der skulle bruges til en perron på den anden side af overkørslen. Men tilbage til hvad der kunne findes i arkivet under Syvstjernen.

Inden vi finder ud af om der kom en perron mere, skal vi se på et papir vi tidligere har haft fat i under Stengården og Skovbrynet. Papiret ”Program for prøveopstilling af ny type vejsignaler for automatiske advarselssignalanlæg ved overkørsler på Slangerupbanen”, som baneafdelingen udsendte den 28-11-1952, omhandlede også overkørslen her:

”Overkørslen ved trinbrættet Syvstjernen for Hareskovvej i Værløse kommune.

Der findes i dag på hver side af banen 1 enkeltblinklys anbragt i højre vejside.

I den første forsøgsperiode erstattes enkeltblinklyset på banens venstre (vestre) side med et vekselblinklys – altså gældende for vejtrafikken fra Hareskovby mod Lille Værløse.

Enkeltplyset på banens højre (østre) side forbliver uændret.

Prøveopstillingen tages i brug mandag den 8. december kl. 15.”

At ting kan tage tid viser de næste stykker papir, for vi skal frem til 11-5-1956, hvor der blev foretaget almindeligt eftersyn og foreløbig aflevering af perronanlæg ved Syvstjernen. Vi skal ikke gennemgå alle de 13 punkter man var igennem, idet hovedparten omhandler betaling, garantiperiode, arealer der samtidig overdrages til kommunen mv. Blot skal det nævnes, at der ikke blev fundet andre mangler end efterbehandling af stien, som entreprenøren blev pålagt at udbedre inden 8 dage, og at der derfor blev tilbageholdt 200 kr. I øvrigt ville man senere tage spørgsmålet op om, hvem der var årsag til at arbejdet blev senere færdigt end planlagt. Samtidig med denne afleveringsforretning på stedet, så man også på, om de arbejder som generaldirektoratet havde stået for, og som nu blev overdraget til distriktet også var udført som planlagt. Det var de, og det drejede sig om læskærm og belysningsanlæg.

Den 28-5-1956 kunne distriktet udsende et cirkulære der fortalte, at fra den 4-6-1956 klokken 5.00 blev de to nye perroner ibrugtaget, og fra samme tidspunkt skulle togene nu altid først standse efter at de havde passeret overkørslen. Cirkulæret orienterede også om, at der var opsat standsningsmærker for 2-, 4- og 6-vognstog, tilsvarende dem der var anbragt på Dyssegård og Stengården. På dette papir er der for oven med håndskrift påført ”J.nr. Stengaarden”, hvad dette papir har med Stengården T har ”arkivgraveren” lidt svært ved at se!

Mere kunne arkivet ikke berige os med, så vi vender næsen mod nord, for at begive os videre mod næste station på vejen. Inden vi vandrer videre skal vi lige have den sidste krølle med fra dette sted. I forbindelse med ombygningen til dobbeltspor kom de to perroner til at ligge i vejen. Den sydlige – for tog mod København L – i forbindelse med etableringen af en stitunnel til erstatning for overkørslen for Brådervej Den nordlige perron lå i vejen for udvidelsen af banedæmningen, samt at den nordlige ende kom til at ligge inden for det område, hvor der var arbejdsplads for bygningen af broen over den fremtidige Kollekollevej. Tilmed kørtes der skiftevis på højre og venstrespor i kortere perioder. Derfor nedlagde man den nordlige perron allerede den 28-2-1972, mens den sydlige fik lov til at fungere frem til den 29-9-1974, samtidig med at Værløse station rykkede længere mod syd.

Så går vi videre, og nu går det stærkt med at stedfæste de overkørsler der har været. I km 22,4/15,56 kan vi i dag gå over Kollekollevej på en bro, og allerede i km 22,54/15,7 kunne vi før dobbeltsporet blev bygget passere en overkørsel. 200 meter længere fremme kunne man tidligere igen passere en overkørsel, og efter yderligere kun 50 meter var der igen en overkørsel, denne havde nr. 15. Yderligere 130 meter længere fremme i km 22,92/16,08 kan vi gå over broen for Stiager, en bred vej der blev anlagt i forbindelse med etableringen af den ny Værløse station. Vejføringen var ikke ny, for der havde tidligere ligget en overkørsel på dette sted. Herfra steg banen med 9 ‰ frem til næste overkørsel, nr. 16, der førte Søvejen over banen. Denne overkørsel blev ved dobbeltsporsanlægget erstattet af en stitunnel på samme sted, beliggende i den sydlige ende af perronen for den nye station, hvis placering er fastsat til km 23,2/16,36, midten af perronen. Vi fortsætter, på en kort stigning på 11,5 ‰, for det er den gamle station arkivet har mest om, videre over broen over Fiskebækvej, der i forbindelse med etableringen af dobbeltsporet blev ændret fra at være en kort – for vejen meget smal – bro til at være et større bygningsværk med plads til en meget bred vej neden under. Efter at have passeret broen kommer vi ind på det gamle stationsterræn, hvor vi i km 23,54/16,7 finder Værløse gamle station.

Værløse

Inden vi tager rigtig fat på stationen, skal vi se nærmere på broen over Fiskebækvej. På en tegning fra november 1934 er denne beskrevet som ”Ballerup-Fiskebækvejen gennem Ll. Værløse, jernbanebro”, hvilket kunne tyde på, at denne landevej mellem Ballerup og Farum er etableret eller moderniseret på dette tidspunkt. Broen havde også et udseende der passede meget godt på en opførelse på dette tidspunkt, idet de oprindelige broer på strækningen havde et noget andet udseende. At broen blev opført på dette tidspunkt tyder nogle breve også på. Det første er dateret 10-11-1934 og er sendt til en ingeniør på Frederiksberg, uden at brevet afslører sin afsender, men af de øvrige breve kunne det tyde på, at der er tale om driftsbestyrer L. J. Bager, KSB der er afsenderen. Brevet fortæller kort, at broen bør beregnes for et belastningstog i henhold til tegningen i brevet. Denne tegning viser et lokomotiv med fem aksler med 1,5 meters afstand og med et akseltryk på 17 tons, samt en tender med tre aksler, *Forts. Side 8*

ligeledes med 1,5 meters akselafstand, og med 13 tons akseltryk, et lokomotiv på i alt 18 meters længde. Brevet fortsætter med følgende: *"Såfremt det med den pågældende spændvidde har nogen interesse, må der også regnes med, at to lokomotiver kan direkte sammenkobles, uden tender imellem."* Man har da været på den sikre side, og fremtidssikret broen, idet det største damplokomotiv banen rådede over på dette tidspunkt havde et akseltryk på under 10 tons. Man kunne faktisk køre en af DSB's R- eller H-maskiner over, uden at broen ville få problemer af den grund. Ingeniøren regner på broen, og Statsprøveanstalten får 2 prøvebjælker til undersøgelse, og af dette fremkommer der et resultat, som KSB sender 9-11-1935 til Tilsynet med Privatbanerne, med spørgsmålet, om der behøves prøvebelastning af broen. Svaret sendes allerede den 12-12-1935, og heri kan man se, at broen stadig er under opførelse, idet en prøvebelastning omtales, som skulle foretages inden den midlertidige understøtning for broen blev fjernet. Men tilsynet mener ikke der er behov for en prøvebelastning, ud fra de givne oplysninger. I øvrigt kan på et foto, taget lige inden broen blev revet ned, ses årstallet 1935, så der er deromkring at broen blev ibrugtaget. En bro skal vedligeholdes, og en sådan kan være dyr, for banen. Formentlig har banen ikke været særlig interesseret i at betale vedligeholdelsen af denne bro, da den er opført efter at banen blev anlagt, og den "kun" skulle gøre det lettere for konkurrenten, bilerne. Sagen er den, at da banen blev anlagt blev der i stationens sydende anlagt en overkørsel for vejen mellem Kirke Værløse og Lille Værløse. Banen har formentlig haft den holdning, at med denne overkørsel var bilerne tilgodeset, at der så er nogen der finder på at anlægge en direkte vej mellem Ballerup og Farum, der kom til at krydse banen mindre end 100 meter fra den eksisterende overkørsel, kunne ikke vedrøre banen. Af et brev sendt fra generaldirektoratet til 1. distrikt den 4-3-1949 fremgår det, at sognerådet i Værløse den 19-4-1938 fremsendte et brev til KSB, hvori de erklærede sig villig til at refundere de udgifter til vedligeholdelse, som banen fremover måtte få, dog på den betingelse, at større vedligeholdelsesarbejder først skulle forelægges sognerådet til forhandling. Etableringen af landevejen (Fiskebækvej) med tilhørende bro afstedkom, at overkørslen i sydenden af stationen blev nedlagt, og de vejfarende mellem Kirke Værløse og Lille Værløse, måtte nu ud på en meget lille omvej via den nye bro, til gengæld skulle de ikke vente ved overkørslen hver gang der kom tog. På længdeprofilet fra 1950 er der på stedet for overkørslen markeret en overgang, så der må have været en mulighed for fortsat at komme over sporet på dette sted, i det mindste i en periode, for denne overgang blev nedlagt, hvilket vi vender tilbage til senere. Hele stationsområdet i Værløse lå helt vandret, i en højde af 48,44 m.o.h., den højest placerede station på strækningen mellem København L og Farum.

I forbindelse med overtagelsen af strækningen, blev der, som tidligere beskrevet, afholdt en besigtigelse den 11-8-1948, hvor man så på sporskifterne i hovedspor. Intet nyt her i forhold til hvad vi tidligere har set, der var to gamle sporskifter med gaffellås på trækbukke, og også her havde banetjenesten lovet stockfletske låse, men de var ikke leveret. I nord fandtes desuden et nyt DSB-sporskifte, låst med "ny tungelås" og var spigret. *Forts. Side 9*

Og ligesom på de andre stationer blev der afholdt signalkommission, og den foregik den 21-9-1948, hvor man opnåede enighed om følgende:

Indkørselssignalet fra Farum skulle opstilles 250 m fra tungespids af nordligste sporskifte, have en højde af 3,3 m fra skinneoverkant til midte af mellemste lanterne, og placeret 3,4 m fra spormidten, regnet til kant af signalmasten. Da synligheden pga. en kurve kun blev ca. 200 m skulle der også opsættes et fremskudt signal 400 m foran indkørselssignalet, igen med en højde på 3,3 m og 3,4 m fra spormidten. Begge signaler skulle forsynes med spredelinser. Og så stod stangrækken i vejen, så den måtte forhøjes med ca. 0,5 m i de to fag der var ved de to signaler. Indkørselssignalet fra København L opstilledes ligeledes 250 m fra sydligste tungespids, her med en højde af 3,8 m, og uden nogen angivelse af afstanden fra spormidte. Det sidste skyldes måske, at man her opstillede signalet umiddelbart uden for fritrumsprofilen (i en "normalafstand"), mens det nordlige signal grundet kurven stor længere væk fra sporet en normalt. Synligheden på det sydlige signal blev ca. 600 m, så her behøvede man ikke at opstille et fremskudt signal. Igen henstillede repræsentanten for maskintjenesten, at der af hensyn til ensartetheden, med det samme blev opstillet et fremskudt signal 400 m foran indkørselssignalet og med en højde på 3,8 m.

Som vi har set før, skriver signaltjenesten til trafiktjenesten, når der skal etableres et nyt sikringsanlæg, og beder dem om at informere alle parter. Det sker også her i Værløse, idet signaltjenesten den 2-8-1949 sender brevet der fortæller, at der ibrugtages et nyt signalanlæg den 5-8-1949 klokken 12.30. Sammen med de nye indkørselssignaler opsættes der stationsmærker og rangergrænsemærker, og samtidig ugyldiggøres det gamle indkørselssignal og de gamle mærker. Igen henviser brevet til medsendte planer og instrukser, som desværre ikke findes i arkivet.

De fremskudte signaler lader vente på sig, idet de først – ifølge et cirkulære fra distriktet – ibrugtages den 8-5-1950 klokken 11.30.

Signalanlægget fik ikke nogen lang levetid, idet der igen den 10-3-1951 sendes et brev fra signaltjenesten til trafiktjenesten, hvis indhold omhandler ibrugtagning af et nyt sikringsanlæg den 16-3-1951 klokken 10.35. Anlægget havde en betjeningstavle med vippenøgler, som beskrevet under gennemgangen af Vangede, og i brevet var der et afsnit som skal gengives i sin helhed:

"Signalanlægget er udformet som Bagsværd og Vangede men er i øvrigt stærkt afvigende fra de hidtil benyttede anlæg, således at afløsere, der ikke kender Bagsværd, Vangede eller Værløse, bør indøves, inden de tiltræder tjenesten som afløsere."

Cirkulæret som distriktet udsendte i anledning af ibrugtagningen af det nye sikringsanlæg var meget kort, men indeholdt dog den oplysning, at det nye sikringsanlægs signaler var de samme som hidtil.

Hvor stor var så forskellen mellem det tidligere signalanlæg og det nye sikringsanlæg? Det kunne faktisk gøres op i kroner og øre, for der lå en besparelse i det nye anlæg. Signalanlægget havde ikke centralbetjente eller centralaflåste sporskifter, ved hver krydsning eller rangering skulle der en mand ud til sporskifterne for at låse dem op og dreje dem. Med det nye anlæg mente man at kunne spare 5 timers ekstraarbejderassistance på søn- og helligdage (= ca. 900 timer på årsbasis), og noget kunne tyde på, at stationsbestyreren tidligere også havde været ude at dreje sporskifter, for der kunne på hverdage spares 2 timers kontormedhjælperassistance. Det blev muligt at lave en ny tjenestefordeling, og ud fra den kunne det ses, at der på årsbasis ville blive sparet ca. 2.700 kr.

Forts. Side 10

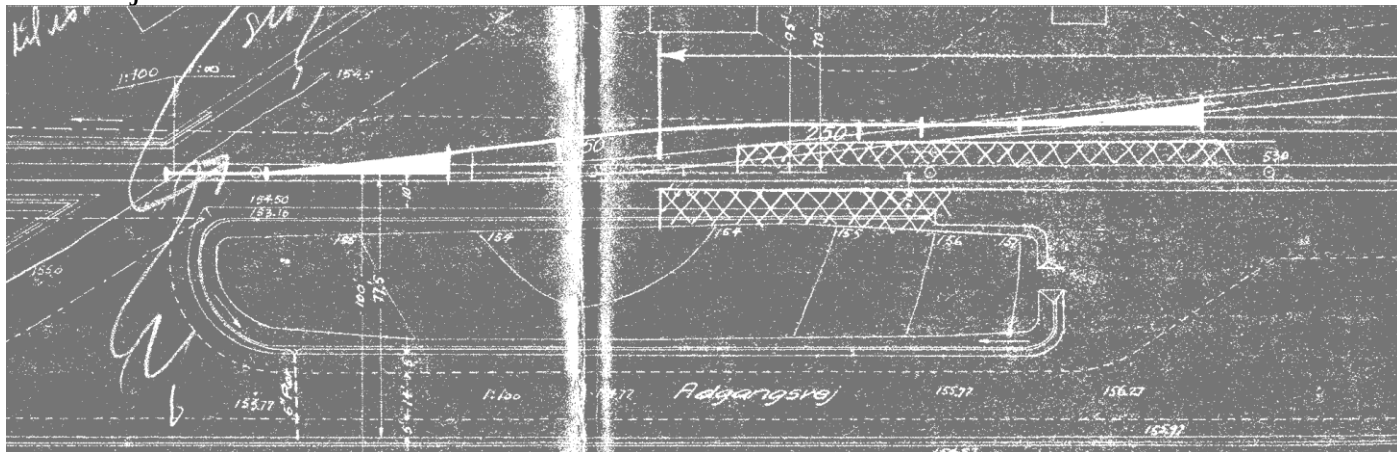
Desværre fortæller arkivet ikke hvad det kostede at etablere det nye anlæg, så vi har ikke mulighed for at se hvor hurtigt det nye anlæg tjente sig hjem.

Inden vi går videre, skal vi se nærmere på hvilket forslag man ved overtagelsen havde for udvidelse af krydsningssporet og for perronerne. På tegningerne (på de to næste sider) kan vi se hvad der blev foreslået, men ikke hvad det endte med, for arkivet afslører det ikke. På den første tegning ses også den gamle overkørsel for vejen mellem Lille Værløse og Kirke Værløse.

En udateret spor- og dræningsplan viser, at krydsningssporet i sydenden af stationen er ført helt over på den anden side af den gamle overkørsel, mens perronerne har samme længde som på de viste tegninger. Læssesporet er vist med en kort sporhale i sydenden og en lidt længere i nordenden, og i nordenden ser det ud til at perronerne er lidt længere. Forslag er gode, men tegninger der fortæller virkeligheden er nu bedre!

Under gennemgangen af arkivkasserne sker det, at jeg udbryder: "Hvad man dog finder i kasserne". I kassen med Værløse drejer det sig om et stykke papir, der på forsiden er en sporspærring i forbindelse med sporarbejde mellem Næstved og Lov i 1952, denne er dog overstreget og på bagsiden er der skrevet nogle notater og udregninger. Øverst på papiret er noteret at disse notater skal gemmes under journalnummer for Værløse. Udregningerne går på en besparelse i forbindelse med udtørring af "et eller andet", og "silikagel" (et tørremiddel) er nævnt. Hvad det nærmere drejer sig om fortæller papiret eller andre papirer ikke noget om. Da udregningerne viser at der kun spares 1,50 kr., haster vi videre til det næste papir, hvor det er helt andre beløb det drejer sig om.

Den 18-3-1953 skriver trafiktjenesten til signaltjenesten et brev med overskriften; "Forenklet betjening af landstationer". I brevet fortælles, at generaldirektoratet har planer om at udsende rettelser til SR der går ud på, at stationer med krydsningsspor på enkeltsporede strækninger, fremover vil kunne være ubetjente i tidsrum, hvor der er tog i begge køreretninger (underforstået at der ikke skal være krydsning på den pågældende station). Videre i brevet spørges der til, om det vil være muligt at indrette en række stationers sikringsanlæg, således at de kan opfylde ovennævnte nye regler, idet der kan spares en del på personaleudgifterne for stationstjenesten.



Stationens sydlige ende, desværre i en dårlig gengivelse.

Fortættes i næste nummer

FmJK Skovtur
Søndag d. 29. juli 2018

Modelsporvejs Udstilling på
SPORVEJSMUSEET SKJOLDENÆSHOLM
Skjoldenæsvej 95, 4174 Jystrup Sjælland

Mødetid og sted.
P-pladsen ved museets indgang kl. 11:00

For Samkørsel fra Farum: Kl. 09:40 på P-pladsen ved
Bytorvets Netto.

Der forventes at komme godt 10 Tyske og 2 – 3 Danske
Modelsporvejsanlæg, som udstilles i Bushallen.

Tilmelding nødvendig til undertegnede:

Gerne hurtigst muligt, dog senest d. 29. maj på klubaftenen.
(Af hensyn til min ferie ☺)

Og gerne med angivelse om hvor mange der evt. er plads til i ens
bil. Så koordinerer jeg kørsel, i hvert fald fra Farum.

Der er PT tilmeldt/fået tilkendegivelser fra 12 – 14 personer
fordelt på 7 medlemmer, men der er plads til mange flere.

Pris: under 20 betalende deltagere: 120 kr.
Børn 3- 12 år: 60 kr.
20 betalende deltagere: 100 kr. og børn 50 kr.

Medbring madkurv og evt. kaffe, klubben giver øl/vand

Med venlig hilsen Henning

Billedgalleriet

