

KSB MODEL TIDENDE

**Klubblad
For
FmJK af 1976**



Nr. 4 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.

Sommeren er over os, siges der, men jeg syntes ikke at der har været meget sommer endnu ☺

Og skovturen nærmer sig og program er udsendt, men kom nu op af stolen og få tilmeldt jer ☺

Trods sommerferie har der været en del aktivitet i klubben. Der er skiftet defekte sporskifter og efterfølgende blevet ballasteret.

I Industrihavnen arbejdes der også: der er lavet prøver på bolværk af Jørgen V. Jørgen fandt de rigtige kager... ja kager. For det bølgepapir de var pakket ind i var lige det der passede i størrelsen til bolværket. Og Jørgen er ikke bleg for at kontakte bageriet og det gav pote, de sendte sørme en rulle af bølgepapiret, så nu er der vist nok til mange meter bolværk.

Og en galgekran på betonsøjler som det brugtes har Jørgen også kreeret. Den skal nu finpuds.

"Kommunens folk" arbejder på at få sat kantsten, lagt fliser, nedsat regnvandsbrønde, kloakdæksler, opsat køreledningsmaster, gadebelysning og brolagt i og omkring Hellerup og sporvognssløjfen.

HUSK: Feriereportager modtages med glæde samt billeder
Formanden

Forside: Cls, Mo Cls, og Mo ved kolonihaverne i Emdrup/Bispebjerg hospital. Kører mod Farum. Foto Kurt Rasmussen

Bagside: Hans-Henriks billede fortjener at kunne stå i fuld størrelse så derfor denne placering ☺

INDHOLD

Formandens "Spalte"	2
Sidste Nyt/Formandens Ferieoplevelser 1.	3
Aktivitetskalender	4
Slangerupbanen af NEJ (Artikel sakset fra Slaggeposten)	5
Den flyvende Sporvogn af Hans-Henrik Landsvig	8
Billedgalleriet	12

Formandens Ferieoplevelser 1.

På vores tur rundt i Danmark oplevede vi lidt jernbanerelateret, både på Als og i Mariager.

Als har haft et pænt net af metersporede jernbaner; De Alsiske Amtsbaner.

Nu skulle man tro at alt er væk, og der er da heller ikke meget at se, hverken i landskabet eller i landsbyerne ud over nogle *Stationsveje*. Men i lokalavisen for Nordborg kunne vi læse at der ville være åbent hus hos *E Kleinbahn* d. 17. juni.

Det viste sig at være præsentationen af en ny renoveret godsvogn.

Så fru og jeg mødte op og jeg må sige at Alsingerne griber hver en chance for at feste. Der blev holdt tale, Jernbane Damp Galoppen blev spillet og dørene til Remisen/Værkstedet gled langsomt op og med en støt *tøffen* blev vognen trukket ud af en hjemmelavet dræsin.



Det blev til nogle hyggelige timer, med hjemmelavet kage, kaffe og Ringridderpølser samt en rigtig god snak med medlemmerne af *E Kleinbahn*.

<http://www.ekleinbahn.dk/>

Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

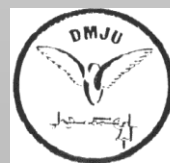
Statistik: 1234 besøgende på vores hjemmeside her d. 31. juli 2017.

Her midt i sommerferie - perioden valgte kommunen at udsende en mail hvori de rykkede for underskrevne dokumenter, som de ønskede at få tilsendt inden den 1. juli!

Og en høflig telefonisk henvendelse om tidspunktet og at vi ikke var informeret om en ændret indmeldelses politik faldt ikke i god jord i første omgang.

Men heldigvis fik jeg endelig fat i rette person, og samtidig lykkedes det ved fælles hjælp i bestyrelsen at få indhentet de manglende underskrifter, så vi har stadig lov til at bruge vores gode lokaler ☺

Men vi håber at Kommunen til en anden gang har styr på, hvem der skal have informationer og at de har styr på deres adressekartotek, så vi får de informationer vi er berettiget til.





En personvogn er også bevaret og står som næste projekt. Den har været brugt som sommerhus. Derfor ”køjesengen”.

De kunne fortælle at Nordals Kommune har indføjet en 2,5 km. linjeføring i lokalplanen, så nu skal de ”bare” skaffe pengene til Jordarbejderne. Skinner og sveller er på lager.



Indendørs er der et fint stationsmiljø og en lille udstilling om banens historie samt et veludstyret værksted, med bl.a. en stor hjuldrejbænk. Lokomotiv mangles, men som de sagde; Bornholmerne har lokomotivet, men ikke sporet til at køre på, så mon ikke at de kunne låne/leje det Bornholmske lokomotiv når de havde sporet lagt ☺

Feriereportagen fortsættes i næste nummer.

Aktivitetskalender for FmJK



DATOER

2017

August

- 1. Byggeaften
- 8. Byggeaften
- 15. Køreaften
- 19. Skovtur **HUSK Tilm: 1. aug.**
- 22. Byggeaften
- 29. Køreaften

September

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

Oktober

- 2. Byggeaften
- 10. Byggeaften
- 17. Køreaften
- 24. Byggeaften
- 31. Køreaften

November

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

Bemærk: Slangerup dage kendes ikke endnu ☺

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 general-direktoratet 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 jordarbejderne 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 general-direktoratet, 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.

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 sporskiftetilling og afgangssignaler.

Man kan ikke være enig i, at en togførers iagttagelse af et afgangssignal ikke skulle byde lige

så stor sikkerhed som en lokomotivførers iagttagelse af et udkørselssignal. Rent umiddelbart synes det mere nærliggende, at en lokomotivfører kan overse et udkørselssignal, når han har fået afgang fra togføreren (som ikke har nogen absolut pligt til at iagttage et udkørselssignal), end at en togfører skulle give afgang uden afgangssignal fra stationen. I øvrigt vil man mene, at der vil blive brug for lysafgangssignaler i Hareskov, selvom der opstilles udkørselssignaler.

Anlægget vil derfor blive udført med lysafgangssignaler i afhængighed af indgangssporskifterne og de nøgleaflåsede sporskifter.

Distriktet anmodes om at meddele, hvorfra afgangssignalerne ønske tændt.

Forinden anlægsarbejdet fortsættes, udbeder man sig evt. bekræftet, at Hareskov station kan forventes at komme i betragtning som ubetjent station uden krydsninger i lukketiden.

Der vil herfra blive udsendt rettelsesblad til "Sikringsanlæggene og deres betjening".

Dette brev ønsker signaltjenesten at svare på, men inden det afsendes, sendes konceptet en tur via trafiktjenesten, der er helt enig i besvarelsen. Brevet går kort og godt ud på, at man mener generaldirektoratet har misforstået den sidste del af brevet af 13-3-1951 (der er gengivet til venstre), idet signaltjenesten påpeger at udtalelsen skal ses i sammenhæng med forhold, hvor der er uregelmæssigheder og udkørselssignalet ikke kan eller må stilles på kørsel. Signaltjenesten er af den opfattelse, at hvis ordningen med afgangssignaler i afhængighed af sporskiftets stilling og uden udkørselssignaler skal indføres, må det give anledning til ændringer i de nugældende regler. Og så ønsker man kontakterne for afgangssignalerne anbragt på stationsbygningen i nærheden af døren til stationskontoret. Med hensyn til om stationen skal kunne være ubetjent i togtid, men uden krydsningsmulighed, er man af den opfattelse, at det forventer man vil blive aktuelt. Brevet sendes til generaldirektoratet den 5-5-1951 og den 21-5-1951 svarer generaldirektoratet:

"I besvarelse af Distriktets skrivelse meddeles, at man ikke har til hensigt at lade de nugældende regler for afgangssignaler ændre. Under uregelmæssigheder ved afgangssignalerne anser man en mundtlig afgangssignal til togføreren for fuldt betryggende, idet det forudsættes, at instruksen for sikringsanlægget angiver, hvilke bestemmelser der gælder, når mundtlig afgangssignal benyttes (i hovedsagen de samme som gælder for stationer uden udkørselstogveje).

Kontakterne for afgangssignalerne vil blive anbragt som Distriktet ønsker. Anlægget vil blive forsynet med apparaturer for ubetjent station."

Arkivet indeholder ikke mere om dette emne i denne omgang, vi hopper tilbage til emnet vedrørende nøgleafslåsning.

Oversignalmesteren i Hellerup skrev den 31-5-1951 til distriktet og fortalte, at etableringen af nøgleafslåsningen i Hareskov var afsluttet den 9-5-1951, og samtidig fremsendte man nogle rettede tegninger. Modtageren af brevet var selvfølgelig signaltjenesten, og de skrev derfor til trafiktjenesten den 4-6-1951 om forholdet. Samtidig medsendte man en skematisk sporplan, hvoraf det fremgik hvilke sporskifter der havde fået nøgleafslåsning. Da det har været lidt sparsomt med tegninger af stationen, da de tegninger der har ligget i arkivet indtil nu i stor udstrækning har været "projekter", må vi hellere se på forholdene, da der nu er en tegning som viser de faktiske forhold i 1951.

Tegningen, som beskrevet i ovenstående, bringes i næste nummer

Den flyvende sporvogn

Indtryk fra et feriebesøg i Wuppertal med et enestående trafikmiddel

Af Hans-Henrik Landsvig

Jeg var blevet instrueret og advaret på forhånd, men alligevel:

Det gav et sug i maven af de store, da vi ganske normalt startede fra stationen i Oberbarmen, mens jeg kiggede vognstyreren over skulderen. Pludselig forsvandt underlaget og jeg kiggede en halv snes meter ned på Wupper-flodens grønne vand, mens sporvognen satte farten op.

Det var faktisk som at svæve frit i luften, så navnet Schwebebahn er ikke helt ved siden af, selv om selve konstruktionen er noget mere solid, end ved de svævebaner, jeg har prøvet i forskellige bjergegne. Vi kører under en solid skinne i stedet for at hænge i en wire, og når man først har vænnet sig til fornemmelsen, går det faktisk fint. Vognen bevæger sig helt støt som et spritny Düsseldorfer på et svært, helsvejst spor.

Set forfra hænger vognene som penduler på et gammeldags ur og kan gøre pæne udsving . Det ser drabeligt ud, når man møder en vogn i en kurve, men det bidrager kun til kørekomforten i ens egen vogn.

De lokale er tydeligvis også begejstret for deres enestående transportmiddel.

- Se, der kommer kejservognen, udbrød et par medpassagerer højlydt, og alle inden for hørevidde kiggede interesseret, da vi mødte banens ældste driftsklare vogn. I dag er den partyvogn, selv om den er gammel nok til at have transporteret Keiser Wilhelm selv, da han var med på en prøvetur i år 1900. På en anden af mine ture havde en af byens beboere tydeligvis familiebesøg, og han forklarede så begejstret om det svævende fænomen, at selv en pige i 15-års alderen lyttede intenst.

Over trafikpropperne

Der er kun én strækning, og den forløber for en stor del over floden Wupper, men på et tidspunkt svinger vi brat, passerer en motorvej, og så hænger vi pludselig over den snævre gade Sonnborner Strasse.

Generelt er jernkonstruktionen ikke smuk, men her er den direkte grim, og Sonnborner Strasse er heller ikke byens mest charmerende. Man svæver i ganske få meters afstand fra folks nussede(og tæt tiltrukne) gardiner ad en strækning på et par kilometer, inden man når den anden endestation i bydelen Vohwinkel.

Alligevel var det her, jeg fik en herlig oplevelse, mens vi svævede (næsten) frit i luften i myldretiden: Jeg så et trafiklys skifte til rødt nogle hundrede meter forude, bilerne begyndte straks at hobe sig op, og chaufføren på en velvoksen ledbus kom op at stå på bremsen.

Men os: Jo vi svævede totalt uanfægtet med 40-50 kilometer i timen få meter over taget på bussen forbi trafikprop og lyskurv, inden vi stille og roligt standsede på stationen efter gadekrydset.

Det sådan, trafik skal være.



Banen svæver elegant over et gadekryds ved Sonnborner Strasse. Stålkonstruktionen vinder dog næppe nogen designpris.

En snæver dal

Banens historie begynder i slutningen af 1800-tallet. Industrialiseringen betød, at byerne voksede hastigt i hele Ruhr-distrikter, men i den snævre dal, hvor floden Wupper løber, havde man et problem: en række byer voksede sammen og dannede et smalt, meget langstrakt byområde, som åbenlyst havde behov for et kollektivt trafikmiddel.

Terrænet gjorde det svært at få plads til en sporvogn, så ret hurtigt opstod tanken om at lade apparatet hænge ude over floden, som vel er 10-15 meter bred. En ingeniør fra Köln ved navn Eugen Langen lavede det projekt, som fungerer fint den dag i dag, og i 1901 kunne den første delstrækning tages i brug, selv om byggeriet var blevet søgt stoppet med henvisning til både gudsbespottelighed og livsfarlighed.

Hvad det sidste angår, har der kun været en enkelt dødsulykke. Fem blev dræbt i 1999, da morgens første tog blev afsporet på grund af sjuskeri efter natligt sporarbejde.

Fortsættes side 10....

En passager med snabel

En mere bizar episode var i 1950, hvor en stakkels elefantunge fra et cirkus skulle reklamere for sin arbejdsgiver med en tur i svævebanen. Dyret gik i panik i vognen, slap ud ad en dør og endte - angiveligt uskadt - i floden. Derimod kom flere af de inviterede journalister til skade under tumulten...

I dag er strækningen 13 kilometer lang.

Vognene kører på bogier, som kører på oversiden af en enkelt skinne. En svær arm går ned på ydersiden (siden væk fra det modgående spor) af skinnen, og her hænger så selve vognen - tydeligvis i perfekt balance.

Der vendes i sløjfer på hver endestation. Sporskifterne er en svær konstruktion med en krum og en lige skinne, som forskydes sidelæns.

Den oprindelige konstruktion er tydeligvis fra kejserrigets storhedstid, hvor man ikke sparede på stålet og godstykkelsen. De to skinner, som udgør dobbeltsporet, hænger i galger. Over floden stritter benene ud til siden. I Sonnborner Strasse ligner det svære porte af stål.

Det er ikke smukt, men det er effektivt.

Flot restaureret

I dag er nogle af stationerne nedslidte og venter på en kærlig hånd. Andre har netop fået det og er blevet flot restaureret i den gamle stil. Det gælder f.eks. remisen ved endestationen i Oberbarmen. Andre stationer er moderniseret heftigt i årene efter Anden Verdenskrig. Ved en af dem, Alter Markt, er skinnerne hængt op i en flot og spændende wire-konstruktion, hvor de passerer en stort gadekryds.

Der kører to generationer af vogne. De er velholdte og tilsyneladende graffiti-fri. Herpa har lavet en model i H0 af den nyeste generation med tilhørende skinner og galger - hvis nogen mener, at vi også skal have sådan en tingest i Farum.

Og hvis I vil have mere at vide, så se på hjemmesiden evp.dk og søg på Wuppertal - der er masser af tekst og mange flotte billeder.

Redaktøren siger tak til Hans-Henrik, for den flotte beskrivelse af Hængesporvejen i Wuppertal.

Billederne er også Hans-Henriks.



På vej fra vendesløjfen til perronen i Oberbarmen. Bemærk de velvoksne bogier.



Udsigt fra perronen (offentligt tilgængeligt område) i Vohwinkel. Der er kun få skridt ud til det tomme rum.

Billedgalleriet



Tog netop afgået fra Oberbarmen over floden Wupper. Der er god udsigt fra de bageste pladser, som har langsæder.