

KSB MODEL TIDENDE

Klubblad
For
FmJK af 1976



Nr. 4 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.

Sider her og sveder... Ja det er blevet højsommer i gode gamle Danmark, men vi må jo ikke klage ☺

Jeg håber at alle har en god sommer og får taget en masse jernbanebilleder, som kan komme vores Klubblad til gode ☺

Vi skal også snart på Skovtur til Sporvejsmuseet og se Modelsporveje og deres forbilleder i 1:1

Jeg lægger et program på side4 for turen.

Trods sommerferie er der alligevel sket en hel del i klubben:

Helsingør er ved at blive ballasteret og det der er nået, ser rigtig godt ud.

Vi nærmer os også august og dermed kontingent tid, der vil blive udsendt en mail om dette senere.

Vi har snakket lidt om området mellem de 2 DSB-strækninger (Udkørsel fra Helsingør og kurven op til Hellerup): Her havde Finn fundet en tegning af DSB banehuse, som ofte lå i tilknytning til stationerne, og som ville se godt ud med tilhørende haver og træer. Og i forbindelse med Emdrup St. skal vi prøve at skaffe tegninger af de rækkehuse (Arbejderboliger fra omkring 1930) som lå ved Savværket. Jo vi har nok at se til. Og fra august er der igen normal mødeaktivitet i klubben, også for passive der "bare" vil ned og se hvor langt vi er. ☺

Formanden

Forside: Farum st. DMJK-udflugt vinter 1965 Foto: Per B. Petersen

Bagside øverst: ? DSB Indvielsestog ? på Fiskebæk trinbræt. Foto: Dansk Jernbane Museum/FmJK arkiv

Bagside nederst: Intet billede denne gang ☺

INDHOLD

Formandens "Spalte"	2
Sidste Nyt/Byggeprojekt Telefonkiosk del 4.	3
Aktivitetskalender, samt program for skovturen	4
Slangerupbanen af NEJ (Artikel sakset fra Slaggeposten)	5
Billedgalleriet	12

Byggeprojekt Telefonkiosk



Så nærmer afslutningen på dette byggeprojekt sig. Det har været en lærerig oplevelse, både at skaffe tegninger, men også at finde løsninger på materialer til bl.a. tag og reklamer.



Som det kan ses; passer kiosken jo fint ind i bymiljøet (He er det kun en opstilling, den endelige placering i klubben ligger endnu ikke helt fast)

Mit næste husprojekt bliver en villa til området mellem Callisensvej og sporvejssløjfen. Har fundet tegningerne, men mere om det i et kommende nummer.

Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

Statistik: 1568 besøgende på vores hjemmeside her d. 18. juli 2018.

Der arbejdes på ballastering af Helsingør st. og Godsområdets ankomst- og afgangsspor er ballasteret og nu resterer hoved- og perronsporerne, færgesporerne samt Remise området.

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

Se programmet på side 4

HUSK også at klubbladet godt kunne bruge DINE togbilleder evt. ledsaget af en lille historie ☺



Program for Skovturen.

Alle tider er vejledende ☺

Mødetid på P-pladsen Skjoldenæsvej

Kl.
11:00

Herfra kører vi op til forpladsen og går over i Bushallen, hvor Modelsporvejs anlæggene er opstillet. Jeg foreslår at vi cirkulerer rundt i eget tempo og bag efter mødes ved stoppestedet for kørsel ud i skoven (Husk jeres madpakker)

13:30

Vi kører ud til Ejlers Eg og spiser frokost.
HUSK: klubben giver drikkevarerne ☺

Eftermiddagen er til fri disposition, men lur mig om jeg ikke kan "låne" en Sporvogn en omgang eller 2 ☺

Men som sagt er det vejledende tider ☺

HUSK: Medlemmer af Ældresagen får rabat på indgangen.



Aktivitetskalender for FmJK



DATOER

2018

August

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

September

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

Oktober

2. Byggeaften
9. Byggeaften
15. Slangerup Marie Lykke
16. Køreaften
23. Byggeaften
30. Køreaften

November

6. Byggeaften
13. Byggeaften
19. Slangerup Marie Lykke
20. Byggeaften
27. Køreaften

Slangerupbanen af NEJ

Følgende stationer nævnes med den årlige besparelse; Regstrup (ca. 10.000 kr.), Jerslev (ca. 6.000 kr.), Flakkebjerg (ca. 5.000 kr.), Herfølge (ca. 5.000 kr.), Tureby (ca. 6.000 kr.), samt Bråby (ca. 6.000 kr.). Videre foreslås det, at Humlebæk ændres på samme måde, hvilket skulle give en besparelse på ca. 4.000 kr. pr. år, og endelig ønsker man anlægget i Værløse ændret på samme måde som det i Hareskov, således at der her kan spares ca. 10.000 kr. pr. år.

Forslaget går sin gang i systemet, og ender med at generaldirektoratet den 15-8-1953 sender et brev til distriktet, hvori man tiltræder at Værløses sikringsanlæg kan ombygges som foreslået, inden for de anslåede 10.000 kr. Det var en besparelse der ville noget, udgiften var tjent ind igen i løbet af et år. Når man tænker på, at anlægget kom til at fungere de næste 20 år frem, var denne ændring med til at holde personaleudgifterne nede, efterhånden som lønningerne steg. Man vil beholde muligheden for at krydse med togene, også selvom køreplanen var lagt, så krydsninger normalt ikke forekom.

Det kom til at tage et lille års tid før ændringerne var udført, og den 21-8-1954 sendte signaltjenesten et brev til trafiktjenesten, hvori det fortælles at ændringerne nu er foretaget, og ordningen kan indføres. I konceptet, som ligger i arkivet, er der desværre ikke skrevet fra hvilken dato, men da skrivelser af denne art normalt blev sendt få dage før ordningen indtrådte, må vi gå ud fra at det er sket fra ca. 1. september. Vi har tidligere set nærmere på indholdet af et sådant brev, (stationspasser betjener signaler og afgangssignal, ved ubetjent, stilles signalerne automatisk), så det går vi hurtigt hen over.

I forbindelse med noget kabelarbejde på stationen den 28-11-1960, kunne der ikke skaffes lys i det fremskudte signal fra Farum, så der blev udsendt et cirkulære der fortalte om dette forhold. Cirkulæret fortæller også, at indkørselssignalet fra Farum vil blive holdt på "stop", hvorfor alle tog fra klokken 7.45, vil blive indrangeret. Arbejdet var påregnet til at være færdig samme dag.

Vi skal nu 10 år længere frem, til 1970, hvor der ændres på strømløbene til de fremskudte signaler, hvilket er nærmere beskrevet under Buddinge, så vi hopper videre.

Herefter begyndte arbejderne med at få etableret dobbeltspor sig hastigt i Værløse. Den 2-3-1972 blev der afholdt signalkommission, for at få fastslået de nødvendige ændringer der skulle ske i forbindelse med de første sporændringer. Da signalkommissionsprotokollen giver et ganske godt billede af hvad der skal ske, gengives det afsnit der vedrører hvad man blev enige om. Selvom de opgivne verdenshjørner virker lidt rodede, kan alle vist godt følge med!

"I nordenden af stationen indlægges et arbejdssporskifte uden for nuværende indgangssporskifte (nr. 103), hvorved afstanden til indkørselssignalet fra Farum reduceres fra 250 m til ca. 180 m. Indkørselssignalet (to lanterner) foreslås bibeholdt på nuværende sted (km 17,150).

Fremskudt signal fra Farum (km 17,550) skal på et senere tidspunkt side flyttes ca. 1 m mod vest. Synlighedsafstanden, der nu er ca. 200 m, bliver ikke forringet.

I østenden af stationen skal sporet midlertidig forlægges ca. 18 m mod nord.

Indkørselssignalet fra Hareskov (to lanterner) sideflyttes tilsvarende (km 16,27).

Signalhøjde: 3,8 m.

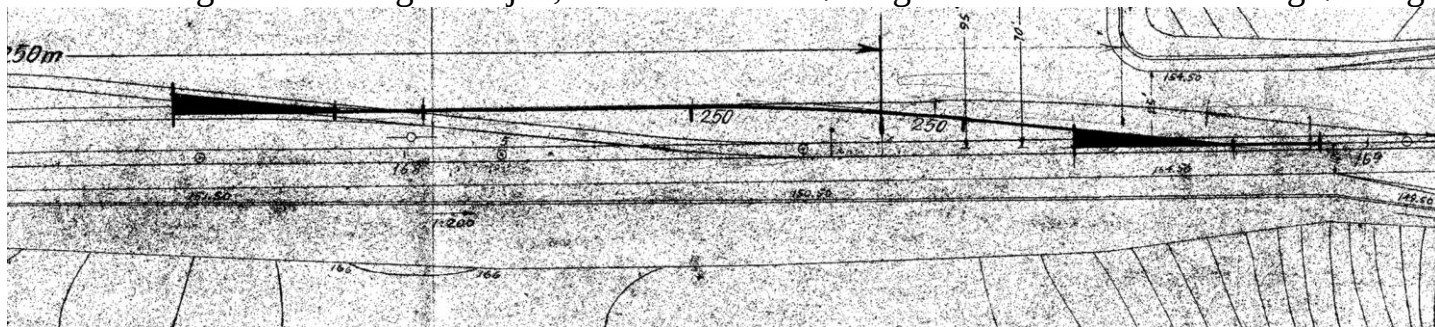
Synlighedsafstand: over 500 m.

Ved fremskudt signal fra Hareskov forlægges sporet ca. 2 m, og signalet sideflyttes tilsvarende (km 15,88).

Signalhøjde: som nuværende, ca. 3,8 m.

Synlighedsafstand: ca. 350 m.”

Arbejdet med dobbeltsporet skrider frem, men der kommer på et tidspunkt en forhindring, som der bliver gjort rede for i et brev (27-10-1972) fra tunnelbanekontoret til anlægstjenesten for nærtrafik. Af brevet fremgår det, at man havde regnet med at færdigbygge det nye venstre spor fra km 17,1 til km 18,76 (fra nord-enden af Værløse til ca. 900 m før broen over Mølleåen), men der kom budgetnedskæringer i vejen, hvorfor man er nødsaget til at lave en midlertidig løsning.



Den nordlige ende, heller ikke i en særlig god kvalitet!

I al sin enkelthed går denne løsning ud på, at der skal skabes forbindelse mellem det nye venstrespor mellem Hareskov og Værløse, og det nuværende spor nord for Værløse. Brevet var vedlagt en tegning der viste de ændringer der skulle foretages, desværre – som sædvanlig – findes denne tegning ikke længere i arkivet. Fortvivl ikke, vi vender senere tilbage til nogle skitser der viser forholdene. Det skal allerede her røbes, at løsningen blev, at det nye venstrespor ved en midlertidig forbindelse, blev sat i forbindelse med spor 2's sydende, således at spor 2 fremover blev eneste togvejsspor der kunne benyttes, og man slap for at etablere en midlertidig perron, da den ved spor 2 kunne bruges. Der ville herefter ikke kunne krydses på stationen, og da anlægskolonnen gerne ville benytte læssespor, ville det offentlige læssespor blive nedlagt fra 1-2-1973. Brev og tegning gik herefter rundt i systemet, og signaltjenesten gik i gang med at forberede ændringerne i sikringsanlægget, da spor 1 skulle bortfalde.

Igen måtte der en signalkommission til at se på ændringerne, og de troppede op på stedet den 29-12-1972, og kom til denne konklusion:

”Indkørselssignalet (to lanterner) for tog fra Hareskov foreslås anbragt umiddelbart til højre for det nye spor i km 16,200, dvs. ca. 20 m foran den under opførelse værende trappebygning.

Signalhøjde: 3,8 m

Synlighedsafstand: ca. 500 m.”

Når det kunne lade sig gøre at placere signalet på det pågældende sted, var det fordi de to spor lå med meget stor afstand, for at skaffe plads til ø-perronen på den nye station i Værløse.

”Fremskudt signal kan ikke anbringes mellem de to spor i 400 m's afstand. På grund af signalordningens midlertidige karakter vil man ikke foreslå signaludligger fra venstre side, hvorfor man enedes om at foreslå signalet anbragt 500 m foran indkørselssignalet, i km 15,700,

Signalhøjde: ca. 3,8 m

Synlighedsafstand: ca. 300 m.”

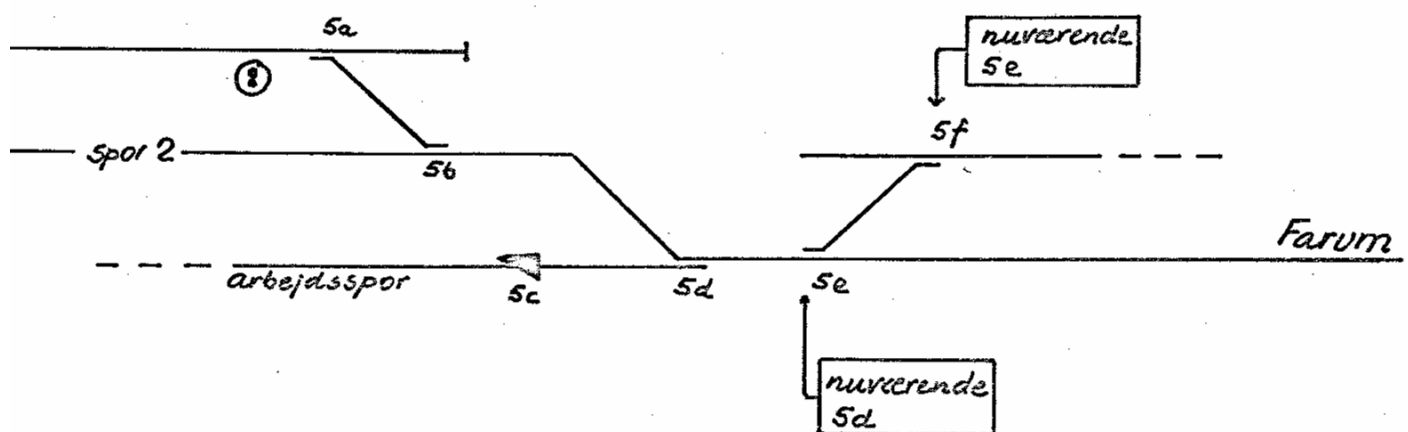
I km 15,8 var sporafstanden 4,38 m, mens den i km 15,7 var oppe på 5,05 m, hvilket med sidstnævnte placering gjorde det lettere at overholde fritrumsprofilet, der krævede at der skulle være mindst 2,5 m fra spormidte til nærmeste faste genstand.

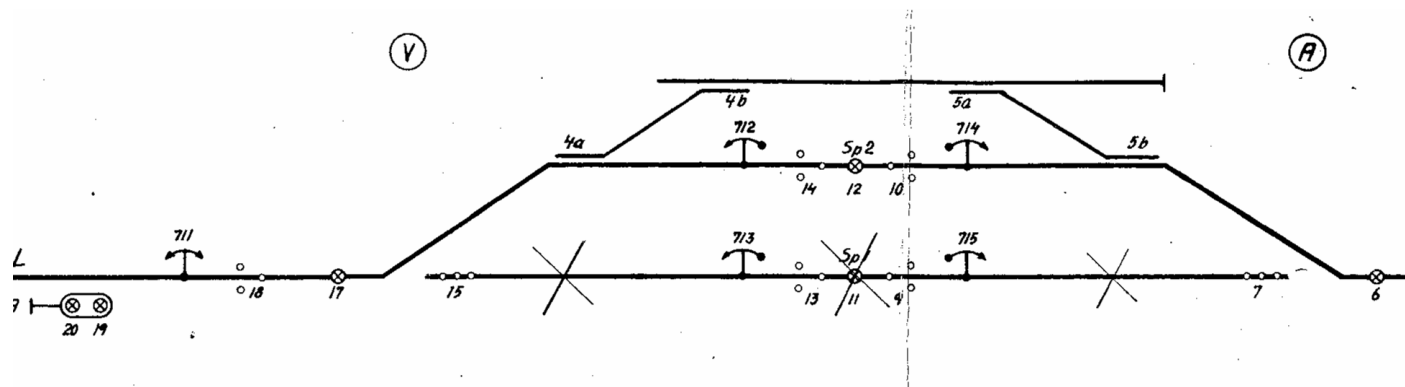
At der står i et brev at en ændring sker en bestemt dato, er jo ikke ensbetydende med, at ændringen også sker. Et andet udateret brev fra sikringstjenesten til driftsafdelingen fortæller, at de aftalte ændringer først vil kunne ske den 22-2-1973 på grund af en nedbrudt arbejdsmaskine. Brevet indeholder også en oplysning om, at det tidligere spor 1 der fremover skal være arbejdsspor, vil blive sikret ved nøgleafslåsning. Med brevet er også en skitse over forholdene, som de ville se ud når ændringerne var blevet gennemført. Se den på næste side.

De tre spor til venstre er den oprindelige stations spor, hvor spor 1 er blevet til arbejds spor. I signalkommissionsprotokollen fra den 2-3-1972 omtales et arbejds sporskifte uden for indgangssporskiftet fra nord, dette sporskifte er det der på skitsen er benævnt 5f (nuværende 5e). Betjeningstavlen ændrede man også på, men på den nemmeste måde, således at sporplanen ikke kom til at vise de faktiske forhold. En tegning af denne ses også på næste side.

Den midlertidige sporforbindelse fra det nye venstre spor ind i spor 2 er ikke markeret, ej heller er arbejdsforskydningen i nordenden vist.

Skitse af nordenden af stationen med det nye venstre spor og med spor 2 som det gennemgående hovedspor.



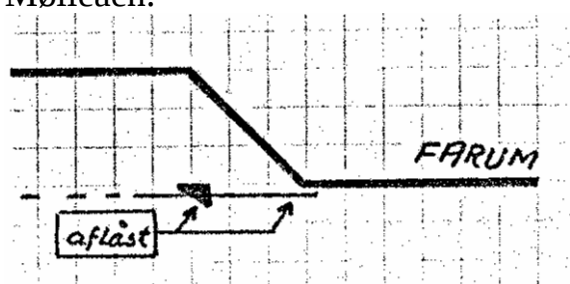


Betjeningstavlen efter ændringen.

Med hensyn til det første måtte betjeneren selv tænke sig til, at strækningssporet lå i forlængelse af spor 2 og mod syd nærmest med en s-kurve væk fra det gamle hovedspor, således at venstresporet ved indkørselssignalet lå længere væk fra det gamle strækningsspor end læssesporet lå fra spor 1, hvilket tydeligt kan ses på den næste skitse (næste side).

Desværre er der "huller" i arkivet, således at vi ikke kan følge enkelthederne i hvordan man flyttede rundt på sporene i og omkring Værløse. Et er sikkert, den 26-5-1974 lukkede man den hidtidige Værløse station og flyttede til den nye station mod syd, således at togene ikke længere standsede ved den gamle station. I den forbindelse opstod "Værløse Sidespor", idet den gamle station blev betragtet som et sidespor på fri bane. Om man samtidig igen flyttede tilbage til det oprindelige højrespor mellem Hareskov og Værløse fortæller arkivet ikke rigtig noget om, fakta er, at da der igen i efteråret skal ske ændringer er det højresporet der bliver benyttet, frem til ændringerne. Den 18-10-1974 skriver elektrotjenesten til anlægstjenesten om disse ændringer, der betyder at toggangen flyttes fra højresporet mellem Hareskov og Værløse sidespor til venstre sporet, og at venstresporet mellem Værløse sidespor og Mølleåen fortsat benyttes. Nøglen til sidesporet vil fortsat blive opbevaret i Hareskov. Det kan af brevet ikke tydelig ses hvornår ændringen skal ske, men en medfølgende skitse siger den 8-12-1974, hvilket ikke er mellem de datoer brevet nævner!

På samme skitse kan man også se hvad der skulle ske lige syd for Farum ved broen over Mølleåen.

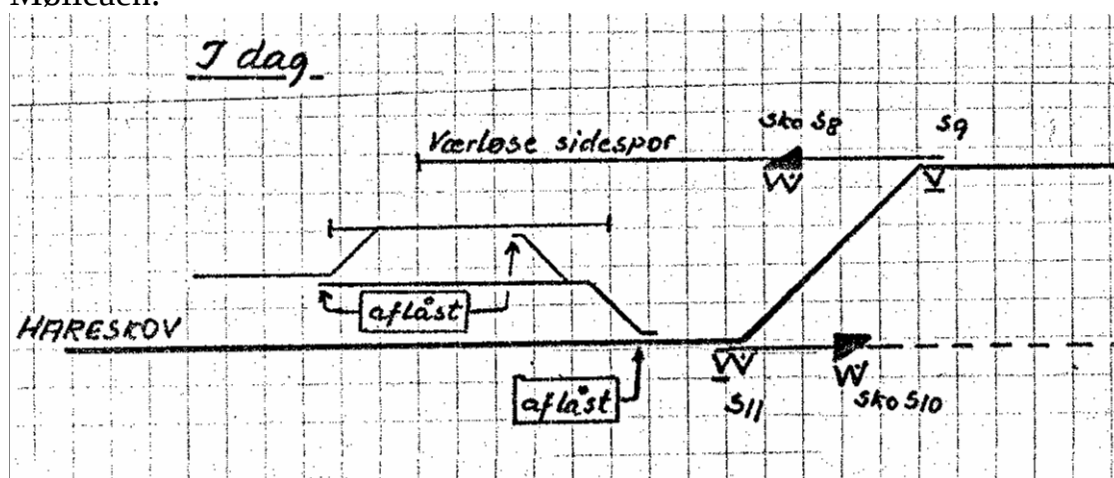


Med hensyn til det første måtte betjeneren selv tænke sig til, at strækningssporet lå i forlængelse af spor 2 og mod syd nærmest med en s-kurve væk fra det gamle hovedspor, således at venstresporet ved indkørselssignalet lå længere væk fra det gamle strækningsspor end læssesporet lå fra spor 1, hvilket tydeligt kan ses på den næste skitse (næste side).

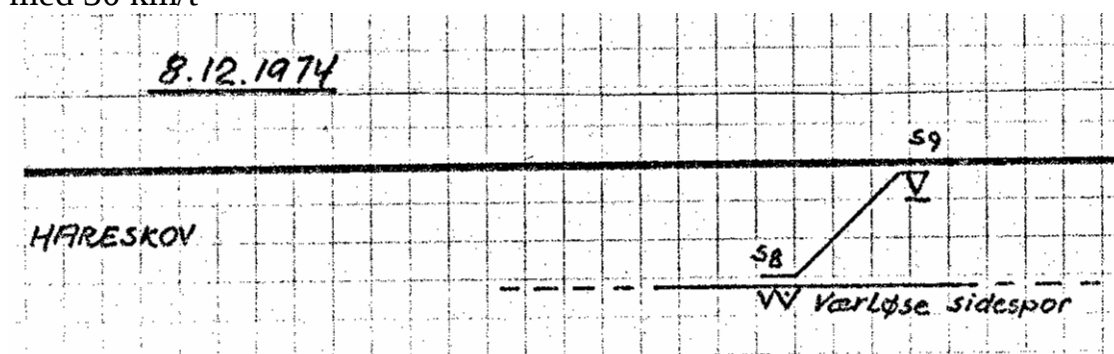
Desværre er der "huller" i arkivet, således at vi ikke kan følge enkelthederne i hvordan man flyttede rundt på sporene i og omkring Værløse.

Et er sikkert, den 26-5-1974 lukkede man den hidtidige Værløse station og flyttede til den nye station mod syd, således at togene ikke længere standsede ved den gamle station. I den forbindelse opstod "Værløse Sidespor", idet den gamle station blev betragtet som et sidespor på fri bane. Om man samtidig igen flyttede tilbage til det oprindelige højrespor mellem Hareskov og Værløse fortæller arkivet ikke rigtig noget om, fakta er, at da der igen i efteråret skal ske ændringer er det højresporet der bliver benyttet, frem til ændringerne. Den 18-10-1974 skriver elektrotjenesten til anlægstjenesten om disse ændringer, der betyder at toggangen flyttes fra højresporet mellem Hareskov og Værløse sidespor til venstre sporet, og at venstresporet mellem Værløse sidespor og Mølleåen fortsat benyttes. Nøglen til sidesporet vil fortsat blive opbevaret i Hareskov. Det kan af brevet ikke tydelig ses hvornår ændringen skal ske, men en medfølgende skitse siger den 8-12-1974, hvilket ikke er mellem de datoer brevet nævner!

På samme skitse kan man også se hvad der skulle ske lige syd for Farum ved broen over Mølleåen.



Her ses den gamle station: Forlængelsen af spor 2 mod venstre er den midlertidige indføring af venstresporet til spor 2. Sporet benævnt "Værløse sidespor" er det fremtidige venstrespor, og som det ses, ligger det et stykke væk fra det oprindelige strækningsspor, hvorfor den midlertidige forbindelse fra Hareskov ind i spor 2 slog et stort slag, og derfor kun måtte befares med 30 km/t



Og så flyttede sidesporet lige over på den anden side af strækningssporet.

Der er ikke så meget mere at fortælle om stedet her, den nye station blev blot et billetsalgssted uden nogen form for deltagelse i toggangen, dog blev der i lighed med de andre billetsalgssteder på strækningen etableret et lille sikringsanlæg til linieblokken, med det højttalerudstyr som var nødvendigt for underretning af passagererne.

Selvom der er lidt langt mellem Hareskov og Farum, blev der ikke etableret mellembloksignaler i Værløse. Årsagen var den, at da banen blev til en S-bane var der ikke længere godsbefordring nordligere end Buddinge, hvorfor tog fremført uden HKT-anlæg stort set ikke ville forekomme. I de tilfælde hvor et S-tog ikke havde virksomt HKT-anlæg, måtte man tage den forsinkelse med som det ville give, såfremt det pågældende tog ifølge køreplanen skulle køre i mindre end stationsafstand efter det forankørende. Den første køreplan for S-togene på strækningen, og i de efterfølgende år, var der kun tale om et problem i myldretiden, og løsningen blev i reglen at man lavede nogle bytninger af stammerne i Farum, så toget uden virksomt HKT, ikke medførte større forsinkelser.

Tidligere er omtalt overkørslen i sydenden af den gamle Værløse station, der blev nedlagt længe før stationen flyttede. Ser man på et kort over området, ses en lille stump vej ved navn "Læssevej", og hvor den drejer skarpt og bliver til Ny Vestergårdsvej, lå i sin tid overkørslen. Uanset at overkørslen var nedlagt, blev der på et tidspunkt her etableret en uofficiel sti over banen. Omkring årsskiftet 1995/96 var der noget skriveri mellem en lokal grundejerforening og DSB angående denne uofficielle sti. Et brev fra grundejerforeningen fortæller, at der ikke er tale om en lejlighedsvis trafik over banen, men en godt optrampet sti, hvilket fremgik tydeligt på det medsendte foto, der var taget efter et snefald. Ser man på kortet fristes man til at få den tanke, at der kan være en sammenhæng mellem den store bebyggelse langs Kirke Værløsevej (kaldet kaninburene) og Lille Værløse skole på Fiskebækvej!

Så blev vi færdige med Værløse, så vi drager nu videre nordpå, længdeprofilen oplyser at vi her ændre skinnetype fra 31,6 kg til type V, og vi skal igen til at se på en stribe overkørsler og overgange. Den gamle stations nordlige grænse lå i km 23,73/ 16,90, og den første overkørsel dukker allerede op i km 23,88/17,05. Dernæst følger en overgang i km 24,03/ 17,20, og vi skal kun 100 meter længere frem (km 24,13/17,30) før der igen ligger en overkørsel. Samtidig kommer vi ud på et længere fald, faktisk på ca. 2,5 km, frem til broen over Fiskebæk å, men inden da skal vi se på flere overkørsler. I km 24,28/17,45 lå der igen en overkørsel og allerede i km 24,36/17,52 lå den næste, ovk. nr. 17, der blev erstattet af en stitunnel (Ryetvej). I km 24,54/17,70 passeredes den næste overkørsel og umiddelbart inden den næste overkørsel skiftede skinnerne igen størrelse, fra type V til type 36,1 kg, denne type lå der så helt til Farum. Overkørslen vi nu befinder os ved hed nr. 18 (km 24,94/18,10), og den efterfølgende, nr. 19, lå efter kun 170 meter i km 25,11/18,27. Den sidstnævnte overkørsel var for den vej der senere kom til at hedde Bavnestedet, og disse to overkørsler blev ved dobbeltsporsanlægget erstattet af en banebro i km 25,02/18,18. Om der på et tidspunkt er etableret blinklys ved Ryetvej har jeg ikke kunnet finde noget om. Overkørslen for Bavnestedet husker jeg som en grusvej, blot "sikret" med et kryds, hvilket kunne være lidt vanskeligt, når man skulle over med en bil, idet banen lå højt og mod nord var der en kurve, således at når man kom fra Værløse, havde man først det fulde overblik over sporet, når man holdt oppe på det! Videre gennem skoven, hvor der først lå en overgang i km 25,44/18,60, 200 meter længere fremme lå en overkørsel i km 25,64/18,80, og endnu en overkørsel var beliggende i km 25,90/19,05, den hed nr. 20 og blev erstattet af en stibro (Doktorvej) ved dobbeltsporsanlægget. Vi fortsætter ned ad bakken yderligere 300 meter, hvor vi i km 26,20/19,35 finder overkørsel nr. 21. Det nuværende indkørselssignal til Farum passerer, og kort efter bliver dobbeltsporet til enkeltspor, idet broen over Mølleåen (km 26,48/19,63) er den oprindelige fra banens åbning, som man ikke rigtig turde røre ved da der skulle køre S-tog.

Bygningen af motorvejsbroen lige ved siden af skræmte vist, da den faldt ned! Lige før selve broen lå der tidligere en overkørsel (km 26,45/19,60) og her sluttede den lange ”nedtur”, idet broen ligger vandret i en højde af 26,04 m over havet. På den anden side af åen lå på højre side en perron....

Furesø i km 26,65/19,8 og her var faktisk et værre roderi. En overgang lå mere eller mindre midt på perronen (km 26,63/19,79) og lige efter lå der igen en (km 26,7/19,86). Hele herligheden, fra broen og op til overkørsel nr. 23, lå på en stigning på 9,4 ‰, en dyr fornøjelse at standse hvis der kun var få rejsende. Arkivet har intet om dette sted, så lad mig nøjes med at fastslå, at det blev nedlagt den 22-5-1971. De sidste ca. 20 år kunne trinbrættet kun benyttes af afstigende passagerer i nordgående retning og påstigende i sydgående.

I km 26,82/19,99 lå tidligere overkørsel nr. 22 (Skovvængets Allé), i 1953 blev der her ibrugtaget et advarselsanlæg, i dag er der få meter længere fremme en stitunnel. Videre forbi det gamle indkørselssignal til km 27,09/20,25 hvor overkørsel nr. 23 (Dr. Mundtsvej) lå (i diverse skrivelser er der rodet rundt på overkørslerne, idet denne, enkelte steder, er benævnt nr. 25!), her kom der i 1949 advarselsanlæg, men der kom ikke nogen erstatning for overkørslen, da banen blev ombygget til S-bane.

Farum

Vi er nået til km 27,3 (regnet fra København H) / 20,54 (regnet fra København L) og står foran den gamle stationsbygning, der var beliggende 31,72 m o.h. Det gamle stationsterræn havde en svag hældning mod syd, ikke noget nævneværdigt, da der kun var tale om ca. 20 cm over ca. 230 m. Den 21-9-1948 stod der ikke færre end 10 personer, foran den gamle stationsbygning, disse personer udgjorde en signalkommission, der skulle på vandring ud til begge sider af stationen for at se på den fremtidige opstilling af indkørselssignaler. Personerne var oversignalingeniør Grønbæk, sektionsingeniør Valentin, trafikinspektør Lynge, sektionsingeniør H. P. Hansen, sektionsingeniør Frederiksen, stationsforstander Jespersen, lokomotivfører K. R. J. Olsen, afdelingsingeniør Wessel Hansen, afdelingsingeniør F. H. C. Rasmussen, samt oversignalmester Nielsen. Man enedes om følgende opstilling af signaler: Indkørselssignalet fra Slangstrup skulle opstilles 250 m uden for tungespidsen af det nordligste sporskifte, med understenlanterne i en højde af 3,8 m over skinneoverkant, og da synligheden af dette signal kun ville blive ca. 250 m, skulle der også opstilles et fremskudt signal 400 m foran indkørselssignalet. Det fremskudte signal skulle ligeledes have en højde på 3,8 m og ville også få en synlighed på ca. 250 m. Begge signaler skulle forsynes med spredelinser. I sydenden af stationen skulle indkørselssignalet opstilles 270 m uden for tungespidsen på det sydligste sporskifte, og da synligheden her kun ville blive 200 m, måtte der også her opstilles et fremskudt signal 400 m foran indkørselssignalet. I denne ende af stationen var det kun indkørselssignalet der skulle forsynes med spredelinser, begge signaler fik samme højde som signalerne i nordenden. Den sidste sætning i protokollen lyder: ”Der må etableres fornøden afhængighed mellem signalerne og advarselssignalerne.”

Fortsættes i næste nummer...

Billedgalleriet

