

KSB MODEL TIDENDE

Klubblad
For
FmJK af 1976



Nr. 4 2019

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.

Sol og sommer... Ikke lige det man forbinder med Modeljernbaner og vores hobby, men, hvor er det lige vi samler inspiration? Selvfølgelig ude i det ganske land hos Veteranbanerne, DSB og andre der kører tog. Så er der Jernbanemuseet, diverse Lokalhistoriske museer og Modelbane Europa, bare for at nævne nogle ☺

Jeg selv besøgte Næstved Model Jernbane Klub og deres Banebørstedag. Her er der i hvert fald en stor inspirationskilde, se side 3. Og det var rart at møde andre af FMJK's medlemmer; Finn og Bjarne L.

I klubregi arbejdes der også her om sommeren, dog med nedsat aktivitet. Finn har hygget sig med at samle huse, som er indkøbt for vores Gavekort hos Nettog. Bl.a. en Biograf. Denne Biograf laver vi, så det er muligt at udskifte plakaterne. På den måde kan vi skifte årstal/tidsepoke som det passer os. Se artikel på side 10.

På NMJK's Banebørstedag, var der også et mindre marked, vi købte nogle reklameskilte med lys i, Brandalarmskab med blå lygte og en Telefonboks med lys. Det skal nok give liv i "Byen". Husk at vi holder skovtur d. 17. august, se side 11. Tilmeldinger ønskes ☺ Fortsat god Sommer.

Formanden

Forside: Buddinge st. Det ser ud til at det er ombygningen til dæmning og ny station.

Foto: Georg Hansen/FmJK arkiv

Bagside øverst: Williams Hotel, Tekst på bagsiden.

Bagside nederst:

INDHOLD

Formandens "Spalte"	2
Sidste Nyt/Billeder fra banebørstedag ☺	3
Aktivitetskalender	4
Slangerupbanen af NEJ (Artikel sakset fra Slaggeposten)	5
Biograf projekt FMJK	10
Invitation til Skovtur	11
Billedgalleriet	12

Billeder fra Banebørstedag

**Vi bringer her lidt billeder fra Næstved MjK
Til inspiration til vores eget anlæg.**



Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

**Statistik: 1011 besøgende på
vores hjemmeside her d. 2.
juli 2019.**

**Som det fremgår af billede
serien fra Næstved, så er
der rigtig meget inspiration
at hente her.**

**Bl.a. vores planlagte
kolonihaveforening mellem
Nøl og Hellerup ☺**

**Der er også vist en flydedok
fra Helsingør som er værd
at studere, samt selve
station og posthus i
Helsingør.**

**Desværre fik jeg ikke
snakket med nogen om,
hvornår vi evt. kan begynde
at få stumper til vores engen
station, men kommer tid
kommer råd, som man siger
☺**

**Historien om KSB af NEJ
nærmer sig sin afslutning,
der er kun materiale til
endnu et par numre af KSB
Model Tidende , så hvis
nogen skulle ligge inde med
emner, rejseoplevelser og
andet som i syntes skal her i
bladet, så send mig lige et
par ord ☺**





Aktivitetskalender for FmJK



DATOER

2019

JULI: Mødeaften efter aftale, da mange holder sommerferie. Men da formanden er hjemme igen, er der åbent alle tirsdage. Der kommer gæst og evt. nyt medlem d. 9. juli

August

6. Byggeaften
13. Byggeaften
17. Skovtur til Ängelholm
20. Byggeaften
27. Køreaften

September

3. Byggeaften
10. Byggeaften
16. Slangerup
17. Byggeaften
24. Køreaften

Oktober

2. Byggeaften
8. Byggeaften
15. Bygge/Køreaften
21. Slangerup
22. Byggeaften
29. Køreaften

November

5. Byggeaften
12. Byggeaften
18. Slangerup
19. Byggeaften

Slangerupbanen af NEJ

Det er ikke nok at der kan køres på banen, det "udenoms" skal også være i orden, og der er set på stationsbygningerne. Siden overtagelsen er der ofret en del penge på bygningerne syd for Farum, da disse gennem mange år tilsyneladende ikke har været vedligeholdet. Nu er turen kommet til strækningen nord for Farum, hvor de nødvendige vedligeholdelsesarbejder anslås til at koste 30 - 40.000 kr. I dette beløb var kun indregnet istandsættelse af kontorer og ventesale, hvorimod der foreløbig ikke kunne afsættes penge til at gøre noget ved stationerne toiletter, samt de nødvendige udvidelser af kontorer og ventesale på Vassingerød og Lindholm, som man anså for nødvendige hvis banen fortsat skulle holdes i drift. Konklusionen er, at skal strækningen Farum – Slangerup holdes i drift, skal der med det samme ofres ca. 200.000 kr. til udveksling af de 14 sporskifter, ændring af sluskiner ved overkørslerne, bygningsarbejder, samt til vejarbejder ved omlægning af overkørsler. Dertil kommer så et årligt beløb til vedligeholdelse af bygninger og sporet (svelleudveksling) på ca. 138.000 kr. Ved hjælp af disse penge kunne strækningen holdes i drift i mindst 5 år mere, men skulle strækningen leve yderligere videre, anså man det for fornuftigt allerede nu at foretage en sporforstærkning, da dette ville nedbringe de årlige vedligeholdelsesudgifter. At fortsætte uden sporforstærkning ansås for en meget dårlig løsning, idet mange ting var dikteret af det svage spor. Et meget lille akseltryk var tilladt, hvilket begrænsede kørslen med vognladningsgoods, der kunne kun anvendes de overtagne motorvogne, der var dyre at vedligeholde og ikke var driftsikre, samt at kørehastigheden begrænsede sig til 45 km/t. Skulle strækningen drives på fornuftig måde, måtte hastigheden sættes op til 70 km/t, og der måtte kunne anvendes materiel med større akseltryk. Selvom det lød besnærende at foretage sporforstærkningen ved at smide en masse penge i en ombygning nu, og så spare den store vedligeholdelse fremover, var der kun tale om en begrænset periode. I femårsprogrammet for sporarbejder fra 1949 var der afsat 1,3 mill. kr. til denne sporforstærkning i perioden 1950 – 1953, hvilket ville betyde at der i den efterfølgende periode på 10 år kun skulle anvendes ca. 25.000 kr. årligt. Men efter de 10 år regnede man med, at den årlige udgift igen ville stige til ca. 138.000 kr., ikke en særlig lys fremtid. Papiret opfordrer derfor til at der hurtigt træffes en beslutning om strækningens fremtid, idet de nævnte 14 sporskifter er i en tilstand der er på grænsen til det tilladelige, og derfor skulle udskiftes inden for et år eller to. Med andre ord, vil man ikke beholde strækningen, så luk – nu. Ønskede man at beholde strækningen mellem Farum og Vassingerød som sidespor til Farum (max. 15 km/t), ville dette kunne lade sig gøre for en årlig udgift på ca. 30.000 kr. i en periode, men så var det formentlig også helt slut med at køre på sporet.

Resten af siderne i papiret omhandler selve trafikken på banen, den der har været, og hvad man forestiller sig i fremtiden. Overordnet havde Slangerupbanen (København L – Slangerup) de sidste år inden overtagelsen, en økonomi der gik den gale vej. Driftsåret 1945/46 gav et overskud på 191.858 kr., mens året efter gav et underskud på 29.247 kr. Banens sidste år (1947/48) gav et underskud på hele 378.696 kr. og i papiret skønnede man, at dette underskud nu måtte være væsentlig større, idet der var kommet øgede udgifter til vedligeholdelse og lønninger, og dertil kom billigere takster, større togantal, samt en delvis faldende trafik. På strækningen Farum – Slangerup blev der ifølge køreplanen af oktober 1949 kørt 97.270 togkm med personførende tog (motortog), der blev udført ved hjælp af de to diesellokomotiver (M1 og M2), de to styrevogne (litra FG), samt 1 FD-vogn som forstærkningsvogn. Som reserve rådede strækningen over 1 MA og 1 ME. Godstogene (damptog der gennemførtes fra København L) udførte 18.156 togkm, således at det samlede antal togkm kom op på 115.426.

Papiret ser herefter på trafikmængden på de fire stationer nord for Farum, og der opstilles et lille fint skema, som delvis kan belyse hvilken nedgang der har været mellem de to finansår 1948/49 og 1949/50. Tallene dækker over de fire stationers daglige (s & h inkl.) gennemsnit:

	1948/49	1949/50
Billetter	93,8	87,8
Togbilletter	18,9	13,2
Stk. rejsegods	15,7	12,7
Banepakker ind/ud	26,5	25,3
Fragtbreve ud	21,4	22,4
Fragtbreve ind	32,4	29,0
Stykgods ud (tons)	1,5	1,2
Godsvogne ind	11,5	12,3
Godsvogne ud	11,4	12,3

Disse tal bliver vi nok ikke særlig kloge af, så lad os dykke ned i det medfølgende bilag, der har de reelle tal for de enkelte stationer, og dermed give ovenstående skema nogle opklarende ord med på vejen.

Vi starter med:

	1948/49		1949/50	
	antal	gns	antal	gns
Vassingerød	5441	15,0	5428	14,9
Lynge	10115	27,7	8649	23,7
Lindholm	2206	6,0	2371	6,5
Slangerup	16444	45,1	15591	42,7

Som det ses, sælger Slangerup ca. halvdelen af alle de billetter der sælges på strækningen, men det er ikke det helt rigtige billede. For Slangerup afregner også trinbræt- og togbilletter, så deres arbejde skal forøges med 7274 (1948/49) og 4851 (1949/50) solgte billetter for at få det rigtige tal (dagsgennemsnit, se det første skema). En endnu større skæv fordeling af arbejdet ses på:

	1948/49		1949/50	
	antal	gns	antal	gns
Rejsegods				
Vassingerød	249	0,7	154	0,4
Lynge	1376	3,8	989	2,7
Lindholm	370	1,0	265	0,7
Slangerup	3746	10,2	3250	8,9

For ind- og udgående banepakker er billedet ikke meget anderledes, og da vi har nogle tal i de to skemaer at forholde os til, nøjes vi med at konstatere, at Vassingerød i de to år havde 3,2/3,2 banepakker pr. dag, Lynge havde 10,5/10,0, Lindholm 1,7/1,8, og Slangerup toppede, kun lidt højere end Lynge, med 11,1/10,3 banepakker.

Arbejdet med fragtbrevne skal vi også se på, for de udgående var der jf. det første skema en tilbagegang, men helt så galt så det ikke ud når man ser på de enkelte stationer. Vassingerød ekspederede i gennemsnit pr. dag 9,3 i 1948/49, men hele 10,2 i 1949/50, en reel stigning på lidt over 300 styk på årsbasis. Lynge havde 2,9/2,7, Lindholm 1,2/0,9, mens Slangerup havde 8,0/8,6, her en stigning på lidt over 200 stk. Med hensyn til indgående fragtbreve var billedet tydeligt, en

nedgang hele vejen rundt; Vassingerød 4,1/3,8, Lyng 11,1/10,3, Lindholm 2,9/2,6 og endelig Slangstrup 14,3/12,3, hele 700 stk. færre.

Det udgående stykgods går vi let hen over, Slangstrup kunne præstere hele 265,7/235,2 tons for hele året, ca. dobbelt så meget som Lyng, mens de to ”små” stationer lå nede på 40-60 tons pr. år.

Det er mere interessant at se på antallet af godsvogne der kom og kørte på de enkelte stationer. Lad os starte med dem der kom:

Ankomne godsvogne	1948/49		1949/50	
	antal	gns	antal	gns
Vassingerød	2827	7,7	3154	8,6
Lyng	152	0,4	160	0,4
Lindholm	46	0,1	45	0,1
Slangstrup	1208	3,3	1169	3,2

Her er det tydeligt at Vassingerød skiller sig ud, papiret bemærker også dette ved at udregne, at 66 % af samtlige vogne til/fra stationerne var til sidesporet i Vassingerød. Så lad os se på hvad vognene indeholdt, 32/29 var vognladningsgods og levende dyr, 25/16 var stykgodsvogne, og så var der 2772/3109 tomme vogne, de sidste blev sikkert hovedsageligt kørt til sidesporet. Såfremt læseren begynder at lægge disse tal sammen, skal det oplyses, at ”afskriveren” heller ikke kan få tallene til at stemme med skemaet! De mange vogne i Slangstrup skal ses i lyset af, at 852/870 af dem var stykgodsvogne, 192/156 var vognladningsgods og levende dyr, resten 164/143 var tomme vogne.

Billedet er ikke meget anderledes for de afgående godsvogne, men vi snupper dem lige hurtigt:

Afgående godsvogne	1948/49		1949/50	
	antal	gns	antal	gns
Vassingerød	2814	7,7	3183	8,6
Lyng	150	0,4	160	0,4
Lindholm	45	0,1	45	0,1
Slangstrup	1217	3,3	1155	3,2

I Vassingerød dækker det store tal nu over 2779/3155 vogne, enten med levende dyr – dem var der nok ikke så mange af – eller som vognladningsgods, sikkert med sten ol. fra grusgraven. Der er opstillet et lille regnestykke for disse transporter, der viser at der i finansåret 1948/49 blev befordret 16.250 tons fra Vassingerød til Buddinge, der i alt gav en fragttægt på 39.000 kr. Mellem Vassingerød og Nørrebro blev der samme år befordret 8,900 tons (indtægt 22.000 kr.), og så kan man jo spørge sig selv om, hvad al det grus skulle i Buddinge, set i forhold til Nørrebro? I alt blev det til 25.150 tons og 61.000 kr. det år. Året efter var tallene 22.493 tons (53.983 kr.) for transporterne til Buddinge, 5.890 tons (16.850 kr.) for vognene til Nørrebro, i alt 28.383 tons transporteret, der gav en indtægt på 70.833 kr. Men, men, men, vi skal lige huske på hvad der tidligere stod i papiret, nemlig at kun ca. 20 % af samtlige transporter fra sidesporet i Vassingerød blev kørt med jernbanen. Spørgsmålet var, om jernbanen kunne få fingrene i væsentlig flere procenter af disse transporter, kunne man, var det måske værd at regne på hvad udgifterne til de tog der skulle køre disse transporter ville koste, for A/S Farum Sten- og gruskompani havde oplyst, at med en årsproduktion på ca. 170.000 tons, regnede man med at der var sten og grus til flere årtier, ja måske helt op til 50 år frem i tiden. Set med nutidens øjne,

kan det konstateres, at der stadig graves på livet løs i dette område, så måske havde det været en god forretning at have beholdt sporet fra Farum til Vassingerød!

Tilbage til de rejsende, hvor papiret gør opmærksom på, at de tal der var i forbindelse med antal solgte billetter, slet ikke er retvisende, da der på de fire stationer også var solgt en del uge og månedskort. I privatbanens tid blev der for driftsåret 1946/47 angivet at der på hele banen blev befordret 1.986.000 rejsende, heraf var kun ca. 110.000 på strækningen nord for Farum, svarende til ca. 5,5 % af det samlede tal. Gennemsnitsindtægten for en rejse på banen var dengang 67,2 øre. For at få et mere korrekt billede af hvor mange rejser der blev foretaget efter overtagelsen, havde man foretaget en optælling ved hjælp af tograpporterne på onsdage, lørdage og søndage i juli 1949 og februar 1950. Alle disse tal udmøntedes i et antal skemaer, bl.a. et der viser det samlede maksimale og minimale antal rejser fordelt på ugedagene i de to perioder der blev talt. Disse tal siger ikke ret meget, man kan næsten få en hvilken som helst konklusion ud af dem, lige som man ønsker, så dem springer vi over. Derimod er skemaet der viser højeste antal rejsende på strækningen, fordelt på de enkelte tog de enkelte dage, nok værd at ofre lidt opmærksomhed på. Onsdagene i juli 1949 viser sikkert ganske godt hvordan en hverdag på strækningen så ud passagermæssigt, især når tallene for februar 1950 ikke viser de store udsving i forhold til juli 1949. Først retningen fra Farum mod Slangerup, tidspunktet er afgangstiden fra Farum:

Tog	Afg	6.	13.	20.	27.
909	6.19	5	7	1	3
915	7.22	0	4	4	8
919	8.21	2	9	8	11
923	9.22	24	32	28	39
941	12.37	17	24	43	23
949	14.44	31	27	31	21
961	17.37	64	74	59	78
967	18.40	30	34	37	40
971	19.49	17	12	21	26
987	23.03	12	26	30	11

Når man ser på afgangstiderne, fristen man næsten til at sige, at der er tale om en "myldretidskøreplan", idet der ikke kører mange tog på de "døde" tidspunkter. Det er også tydeligt at der fra strækningen rejses "mod byen" om eftermiddagen, der er ikke meget "pendlertrafik" om morgenen mod Slangerup. Lad os se på den modsatte retning, selvom den ikke viser de store udsving. Ankomsttiden er ankomsten til Farum:

Tog	Ank	6.	13.	20.	27.
910	6.15	19	19	20	20
916	7.19	43	27	49	40
920	8.19	19	19	26	20
924	9.19	22	16	16	14
934	11.20	17	27	35	41
950	14.40	15	20	10	24
962	17.30	14	23	21	10
972	19.45	24	30	28	40
988	22.59	16	13	26	20

Vi springer de tilsvarende tal over for februar 1950, de viser nemlig det samme billede, der er udsving i de enkelte tal, men ikke ret store. Vi ser lige på de samlede tal og konklusionen i papiret, hvor det bemærkes, at antallet af rejsende ikke er større ned at de ”let kan befordres ved hjælp af rutebiler”. Mon ikke der skulle to af datidens rutebiler til at klare tog 961, mens resten af togenes rejsende kunne rummes i én rutebil, evt. med nogle få stående. Tænker vi på bemanningen, hvor der i togene skulle være mindst en lokomotivfører og en togfører, ja så ville rutebilen med én mand ombord kunne klare hovedparten af turene.

På søndagene ser tallene i retningen fra Farum således ud:

Tog	Afg	3.	10.	17.	24.	31.
1923	9.18	76	102	84	93	82
1927	10.23	69	76	68	79	72
1933	11.28	106	43	94	84	103
1947	14.21	51	45	68	25	97
1955	16.20	21	16	24	13	13
1959	17.26	11	19	14	3	15
1965	18.34	11	12	34	16	8
1973	20.31	151	49	38	28	60
1977	21.31	54	23	19	18	30
1985	22.58	76	34	32	43	57
1991	0.26	30	18	21	18	-

For søndagene angiver papiret, at der er forholdsvis mange børnerejser (spejdere), underforstået at man mener at de rejsende også på søndage med lethed kunne transporteres i rutebiler, mon spejderne skulle gå eller kunne de blot stå som sild i en tønde? Med de store forskelle der var mellem de enkelte tog og dage, måtte man med rutebiler forudse at der skulle holdes en eller flere vogne klar til hurtig indsættelse, i tilfælde af mange rejsende. I disse tilfælde kunne toget nemmere opsuge en pludselig større tilgang af rejsende, for så store var tallene heller ikke, hvis de store tal netop er lig med mange børn.

Tog	Ank	3.	10.	17.	24.	31.
1916	7.19	54	30	17	13	7
1928	10.20	28	91	38	43	52
1934	11.25	133	36	37	37	74
1948	14.17	31	33	40	36	44
1952	15.24	35	12	26	15	35
1960	17.23	24	36	49	36	60
1966	18.31	80	61	46	49	65
1974	20.28	102	82	110	138	165
1978	21.33	109	83	109	119	90
1986	22.55	52	88	57	64	36
1992	0.23	5	12	10	25	-

Igen store udsving, og her er der faktisk nogle tog der ikke kunne have været erstattet af blot én rutebil. Tog 1974 den 31. ville nok også have været svær at erstatte ved to rutebiler, også selvom der var tale om spejdere! *Fortsættes i næste nummer...*

BIOGRAF PROJEKT



Der er indkøbt en Biograf til vores by. Her ses den i en prøveopstilling med batteridrevet LED pærer.

Der er den mulighed, at reklamebaldakinen over indgangen, har udskiftelig front... det indebærer, at det er muligt at udskifte reklamerne deri og dermed datere tidsepoken. Eksempelvis har vi fundet reklamer/plakater for bl.a. Far til fire 1953, South Pacific 1958, Soldaterkammerater på vagt, Baronessen fra benzintanken o.a. 1960, West side Story 1962, Sound of Music 1965 og Ørneborgen og Olsenbanden nr. 1 1968. Bare for at tage nogle af de mange gode film, vi har set i vores ungdom.



Her til venstre er de Bigposters som passer i rillerne til fronten. Når så toppen laves flytbar, kan man udskifte dem som det passer os. Det springende punkt er siderne på baldakinen, de er ikke mulige at afmontere, så her skal der findes en anden løsning!

Bigposterne er lamineret, så der kan komme lys bagved. Og det er også planen at lave lys under baldakinen og med publikummer på vej ind i Biografen, bliver det nok noget af et blikfang i vores "lille" by. Og vi har snakket om at Egon, Keld, Benny og Yvonne kunne stå "tage" imod, hvis vi sætter Olsen Banden på plakaten 😊

SKOVTUR til Ängelholm.

Lørdag d. 17. august 2019 arrangeres der Skovtur til Ängelholm.

Der åbnes kl. 10:00

Vi mødes på P-pladsen ved museet kl. 11:00

GPS: Järnvägens Museum, Banskolevägen 11, 262 52 Ängelholm



For dem fra Farum, Værløse og Lyngbe, som evt. har samkørsel, mødes vi på P-pladsen kl. 09:00 med afgang kl. 09.10. Københavnerne aftaler individuelt om de kører over broen eller Helsingør.

Der køres via Helsingør – Helsingborg.

Priser:

Bil dagsbillet på nettet: 370 kr. for alle i bilen

Entre. Voksne 43 kr. Pensionister 28,50

Børn op til 16 år: Gratis

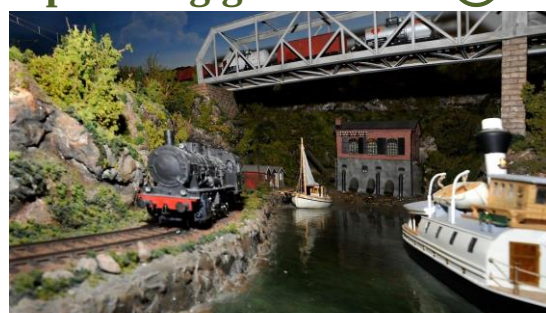
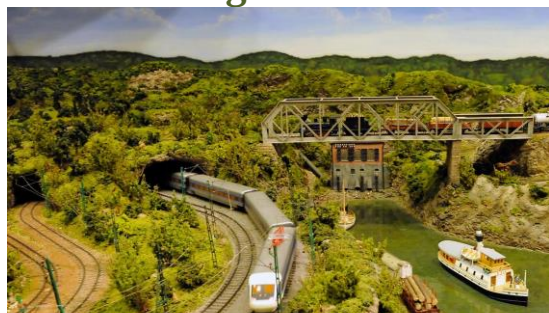
Ved 4 i en bil: Voksne 135 kr. Pensionister 120 kr.

For at kunne planlægge, hvor mange biler vi skal bruge, bedes i enten gå sammen i grupper i det antal der nu kan være i den pågældende bil, eller skrive om i ønsker transport, så prøver jeg at finde plads ☺

Jeg selv kan have 2 med i bilen ☺

Hver bil bestiller selv billet via nettet på: www.forsea.dk

Klubben giver øl/vand. HUSK: Madpakke og godt humør ☺



Billedgalleriet



Et skønt billede af en Finsk Turistbus

Dette og flere billeder er fra Hanne Pries. Hun er datter af ejeren af Williams hotel

De andre billeder kommer i efterfølgende numre.