

KSB MODEL TIDENDE

Klubblad
For
FmJK af 1976



Nr. 5 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 gik den sommer... tja nogle vil vel sige; hvilken sommer. Nå trods en god blanding af sol, regn og blæst var der trods alt sommerlige dage og jeg håber at medlemmerne har fået taget nogle ferie billeder med tog på ☺

Og i klubben er vi også ved at få rystet feriestemningen ud af kroppen og er ved at komme i gang med modelsyslerne igen. Jørgen V har fået lagt en hel del spor på havnen og det tegner rigtig flot, det der er lavet ind til videre.

Jesper foreslog at lave et "Støjsækningsmøde" ... Det gik simpelt hen ud på at sænke lydniveauet på vores lokomotiver, så det bliver udholdeligt at køre med lyd på vores anlæg, uden at få en høreskade ☺

På sporvejen er der lagt brosten rundt i sløjfen ved Hellerup St. og Posthusbygningen har fået øjer monteret til Bæretrådene som skal bære Køretråden. Og der mangler ikke så forfærdeligt meget brolægning på vejene der heller.

Jeg har brugt nogle af regnevejrsdagene til at fremstille Charlottenlunds runde Toilet -og Kioskbygning, den der hedder Cafe "Rundt om Jorden" nu. Her resterer kun at montere lys før den kommer ned på anlægget. Den skal stå i sløjfen.

Vedrørende **Julehyggemødet: Se Aktivitetskalenderen side 4**

Formanden

Forside: København L. med Crs styrevogn i spor 3. År: start til midt 50érne
Foto: Sakset fra Facebook

Bagside: KhL med Mo-tog klar til afgang en kold vinterdag efter 1972 og 2
Styrevogne: Litra Bhs og Cls på opstillingssporerne på Lygten. Foto. FmJK arkiv

INDHOLD

Formandens "Spalte"	2
Sidste Nyt/Formandens Ferieoplevelser 2.	3
Aktivitetskalender	4
Slangerupbanen af NEJ (Artikel sakset fra Slaggeposten)	5
FmJK Skovtur 2017 Referat	8
Billedgalleriet	12

Formandens Ferieoplevelser 2.

Søndag d. 25. juni kørte vi til Mariager for at køre en tur med Mariager – Handest Veteranjernbane. Jeg havde spottet at der både var damp og motortog. Da vi, før vi tog på ferie, havde været på tur med Marie Lykke hjemmet til Hedeland og her kørt med Damp tog, ville vi hellere køre en tur med Triangelmotorvognen. Det viste sig at der var Fødselsdag på banen; 90 års fødselsdag. Banen er den yngste privatbane i Danmark. Nå nok om historien, nu til turen.

Vi fik plads i Førerrummet og snart blev der givet signal og Motorvognsføreren, jo det hed det faktisk til at starte med, satte bæstet i 1. gear og forlod perronen, men da han skulle skifte gear, stoppede toget... Nå han prøvede igen, men det samme skete atter en gang. Men nu var vi kommet over overkørslen, så toget spærrede ikke for biltrafikken. Togføreren kom op og der var en kort ”palaver” og det viste sig at der simpelthen ikke var løst helt ud med Trykluftbremsen, så bremserne var ikke helt løse. Nu lykkedes det at komme afsted og snart var vi i 3. gear, alt sammen med dobbelt udkobling og en vis knurren i gearkassen. Og sikken en udsigt: Banen følger fjorden det første stykke inden den stiger kraftigt for at komme op i højden og ind i landet. En meget smuk tur som varmt kan anbefales.

I Handest er der pause til næste tog kommer og Trianglen bliver koblet bag på det tog, som nu skulle trække os tilbage. På tilbageturen nød vi HFHJ nr. 51, deres Bogievogn med 1. klasse.

I Handest er der en lille shop hvor man kan købe bøger, kaffe, is og lidt Jernbane antikviteter. Foto og beretning: *Henning*

Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

Statistik: 1542 besøgende på vores hjemmeside her d. 21. september 2017.

Som omtalt i Formandens Spalte, så får vores små H0 – mennesker et sted at købe deres foretrukne ugeblad, avis, Anders And blad eller sågar en cigar. Samt en mulighed for et toiletbesøg, mens der ventes på Sporvognen ved sløjfen ved Hellerup Station.



Havneanlægget vokser stille og roligt frem. Jørgen V. har fået fremstillet Siloer, Kulkran og fræset render til spor, så det bliver nemmere at lave brosten og asfalt.

**JULEHYGGEMØDE
HUSK at sætte X i
kalenderen for det
traditionsrige Julemøde,
som i år falder på d. 19.
december kl. 18:00 - ? i
klubbens lokaler.**





Damptoget er lige ankommet til Mariager.



1. Parket til Fjordudsigt



*Handest st.
Flere billeder i næste nummer.*

Aktivitetskalender for FmJK



DATOER

2017

Oktober

- 1. Byggeaften
- 9. Slangerup
- 10. Byggeaften
- 17. Køreaften
- 24. Byggeaften
- 31. Køreaften

November

- 6. Slangerup **3 års fest**
- 7. Byggeaften
- 14. Byggeaften
- 21. Byggeaften
- 28. Køreaften

December

- 4. Slangerup **Julekørsel**
- 5. Byggeaften
- 12. Byggeaften
- 19. **Julehyggemøde**

Tak for i år.

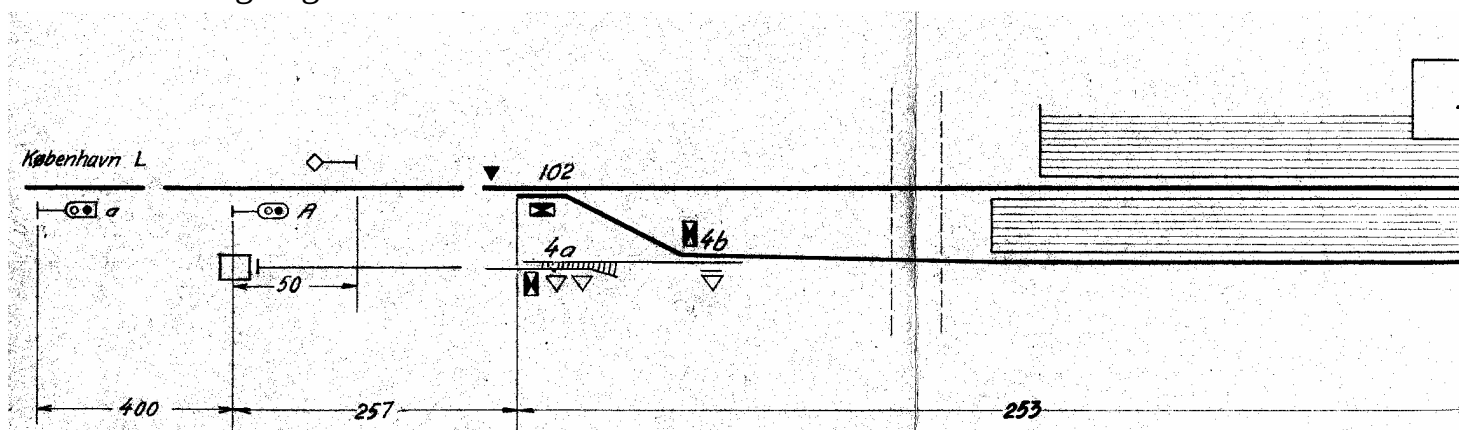
2018

Januar

- 2. Byggeaften
- 9. Byggeaften
- 16. Byggeaften/Køreaften
- 23. Byggeaften
- 30. Køreaften

Slangerupbanen af NEJ

Her kommer tegningen som der blev lovet i nummer 4:



Igen skal vi kastes ind i en sag som vi ikke har fulgt hele vejen. Den 17-10-1951 skriver generaldirektoratet til distriktet, som svar på et brev som distriktet sendte den 4-10-1951. Emnet er "nyt sikringsanlæg", og generaldirektoratet er så venlig (øv) at svare med henvisning til punkterne i distriktets brev. Lidt kan vi få ud af brevet, så lad os tage nogle udpluk:

"I besvarelse af Distriktets skrivelse meddeles:

ad 1. Ved overgang til stationspasser (samt ubetjent station) har man påregnet, at stationsbestyreren på en så lille station let kan overse sporskifternes retstilling, inden han udtager omhandlede nøgler. I henhold til SR er dette hans pligt under alle forhold. Der vil blive etableret et vækkerkredsløb således, at der fremkommer en vækning, dersom omhandlede nøgler udtages med forkert stilling af sporskifterne.

ad 2. Det vil blive overvejet at etablere den foreslåede tæller.

ad 3. Man har bestræbt sig for at udføre anlæggene på Slangstrupbanen ensartet og i almindelighed undladt at indføre forbedringer. Opløsningsstrømløbene vil blive ændret, således at de svarer til de ved EN 720, R nr. 2587 angivne principper.”

De næste tre punkter er blot beskrevet som ”rettelsen foretages”, hvilket ikke giver os nogen forklaring på, hvad vi snakker om. Men slutningen af brevet skal vi have med, da den giver mening:

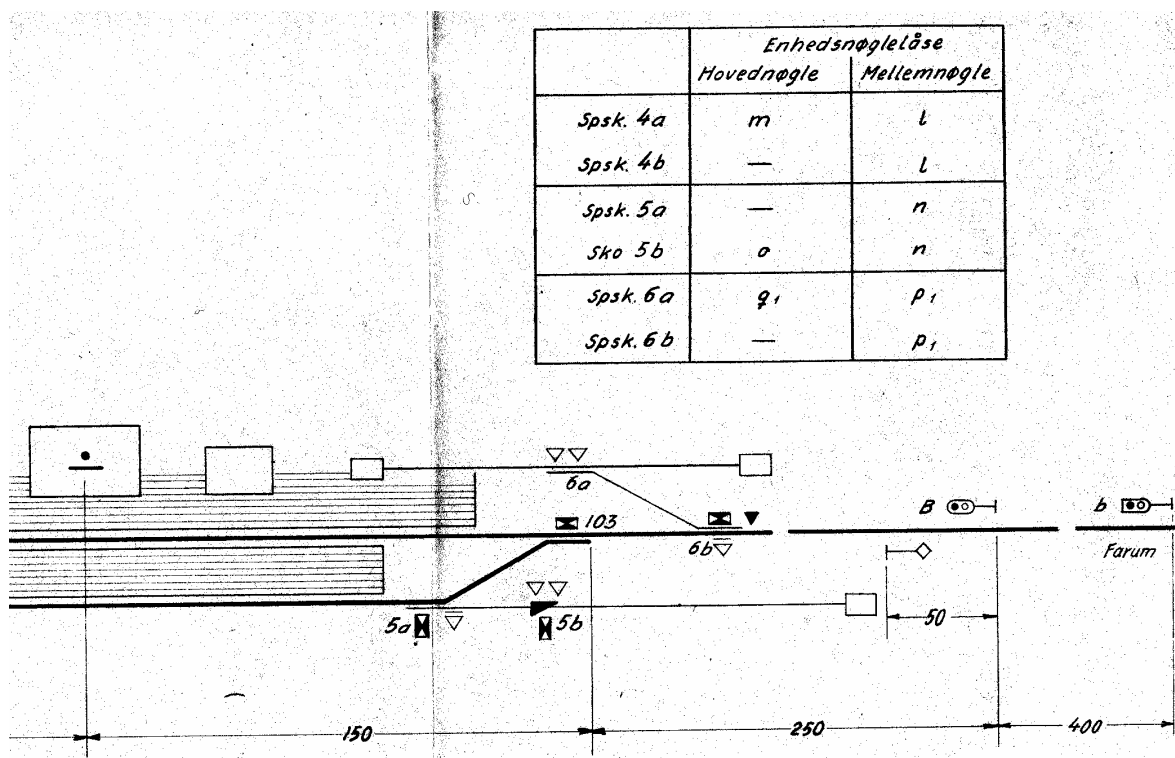
”Der vil til dækning af Distriktets udgifter ved sikringsanlæggets etablering blive stillet et beløb på kr. 14.800 til rådighed på kontoen B l c 273, B 6, forbedring af Slangstrupbanens spor- og sikringsanlæg. Beløbet er 5200 mindre end Distriktet ønsker, idet hollænderdrevene og stænger til disse leveres herfra.”

Ovennævnte brev må have sagt signaltjenesten så meget, at de den 26-10-1951 kunne skrive til signalmesteren og give ham arbejdsordre på de indledende arbejder til det nye relæsikringsanlæg. Arbejdet omfattede indlægning af isolerede stød, montage af skinneforbindere og tværforbindere, indlægning af sporskiftedrev med tilhørende smedearbejde. I samarbejde med overbanemesteren skulle han sørge for at der blev indlagt fornøden skærveballast samt afhøvlede jernlasker ved de isolerede stød. Brevet fortæller også, at resten af arbejdet vil blive udført ved generaldirektoratets foranstaltning, dette arbejde får vi ikke meget indblik i - desværre.

Vi springer nemlig næsten et år længere frem, til den 30-9-1952, hvor signaltjenesten sender et brev til trafiktjenesten med overskriften "ibrugtagning af nyt sikringsanlæg". I brevet fortælles, at det nye anlæg vil blive ibrugtaget den 3-10-1952 klokken 14.40. Anlægget er et relæsikringsanlæg, og signalerne vil være de samme som hidtil, dog vil der fremover også være faste lysafgangssignaler.

Når noget nyt ibrugtages er der vel altid et eller andet man glemmer eller overser. Således også i dette tilfælde, for den 20-10-1952 skriver signaltjenesten til trafiktjenesten, at man er nødsaget til at aflyse sporisolationen i spor 2, samt i de to indgangssporskifter. Årsagen er den, at disse sporisolationer ikke bliver befaret af mindst 50 vognaksler i døgnet, og så kan man ikke stole på deres funktion. Man foreslår derfor, at sporbenyttelsen i Hareskov tilrettelægges, således at begge spor befares af mindst 50 aksler i døgnet, så sporisolationerne atter kan tillyses. Arkivet fortæller ikke om man foretog den foreslåede ændring, men mon ikke man gjorde det!

Vi har før været inde på, at stationen kun skulle have en mand til at betjene sikringsanlægget og billetsalget, men alligevel forsøgte man at spare på personaleudgiften. Igen mangler vi et brev for at få forhistorien med, kun kan arkivet fortælle, at trafiktjenesten den 28-11-1952 sender et brev til generaldirektoratet. Brevet henviser til tidligere brev vedrørende forenklet betjening på mindre stationer, og nu anmoder man om en dispensation fra SR § 13, således at det bliver tilladt at lade Hareskov station være ubetjent i tidsrum, hvor der er toggang i begge retninger. Man gør opmærksom på, at såfremt denne tilladelse opnås, vil stationen være ubetjent på hverdage i tidsrummet kl. 21,00 – 1,30 og på søn- og helligdage i tidsrummet 22,00 – 1,30. Dette vil medføre en besparelse på ca. 12.600 kr. pr. år, og udgiften til ændringen af sikringsanlægget anslås til at være ca. 6.000 kr., penge som kan tages fra den bevilling der foreligger til det nye sikringsanlæg, måske ved at foretage en mindre overskridelse af beløbet.



Vi manglede nordenden af stationen, den er her!

Vi har tidligere her i Hareskov beskæftiget os med afgangssignaler og faste afgangssignaler. Emnet dukker igen op, da generaldirektoratet den 11-5-1953 sender et brev til distriktet om emnet. Signaltjenesten ser på brevet og underretter de øvrige tjenester om brevets indhold den 11-6-1953. Da der er tale om et – efter min mening – meget knudret ”lov-sprog”, gengives hele den tekst som var i brevet fra generaldirektoratet, så kan læseren selv se, hvad han får ud af det, så er det ikke mig der misfortolker indholdet!

”For stationer uden udkørselssignal, men med lysafgangssignal i afhængighed af modgående sporskifte i en udkørselstogvej ønskes følgende retningslinier fulgt i tilfælde, hvor lysafgangssignalet af en eller anden grund ikke kan tændes for tog ad den pågældende togvej: Stationen betjent som togfølgestation. Såfremt der ikke findes modgående sporskifter i togvejen eller såfremt der gennem sikringsanlægget haves kontrol på, at modgående sporskifte i udkørselstogvejen er aflåst i rigtig stilling, eller såfremt sporskiftet er aflåst i rigtig stilling med låsebolt og hængelås, kan der gives mundtlig afgangsordre til togføreren (efter at denne er underrettet om, at afgangssignalet ikke kan gives på foreskreven måde).

Er de nævnte betingelser ikke opfyldt, skal toget rangeres ud.

Afgangssignal med signalstok må ikke gives for tog ad den pågældende udkørselstogvej.

Fornøden bemærkning om foranstående bedes optaget på rød plakat for stationer med den nævnte afhængighed.

Stationer betjent af stationspasser. Man er enig med distriktet i, at lysafgangssignalet kan betjenes af stationspasseren, men for at undgå misforståelser, f.eks. i tilfælde, hvor lysafgangssignalet ikke kan tændes, bør signalet ”ingen stationsbestyrer” ikke anvendes i tidsrum, i hvilke en sådan station er betjent af stationspasser. Et eventuelt signal ”ingen stationsbestyrer” skal derfor være frakoblet i disse tidsrum.

Såfremt lysafgangssignalet ikke kan tændes, skal toget rangeres ud af togføreren, efter at denne er underrettet af stationspasseren om uregelmæssigheden, jfr. SR § 58, afsnit I, punkt 5.

I den tid, en station af den heromhandlede art er ubetjent, skal signal ”ingen stationsbestyrer” være tændt og lysafgangssignalet frakoblet, og tænding af førstnævnte signal være afhængig af, at det modgående sporskifte er aflåst, for så vidt sporskiftet indgår i en af de togveje, der benyttes i det nævnte tidsrum. På Hareskov station vil sådan afhængighed ikke være nødvendig, da sporskifterne skal være stillet til spor 1 i den tid, stationen nedsættes til ubetjent holdested.

Foranstående retningslinier ønskes ikke alene fulgt på stationer med relæanlæg, men også på stationer med andre typer sikringsanlæg, hvor der er etableret lysafgangssignal i afhængighed af modgående sporskifte i en udkørselstogvej.”



Fortsættes i næste nummer.

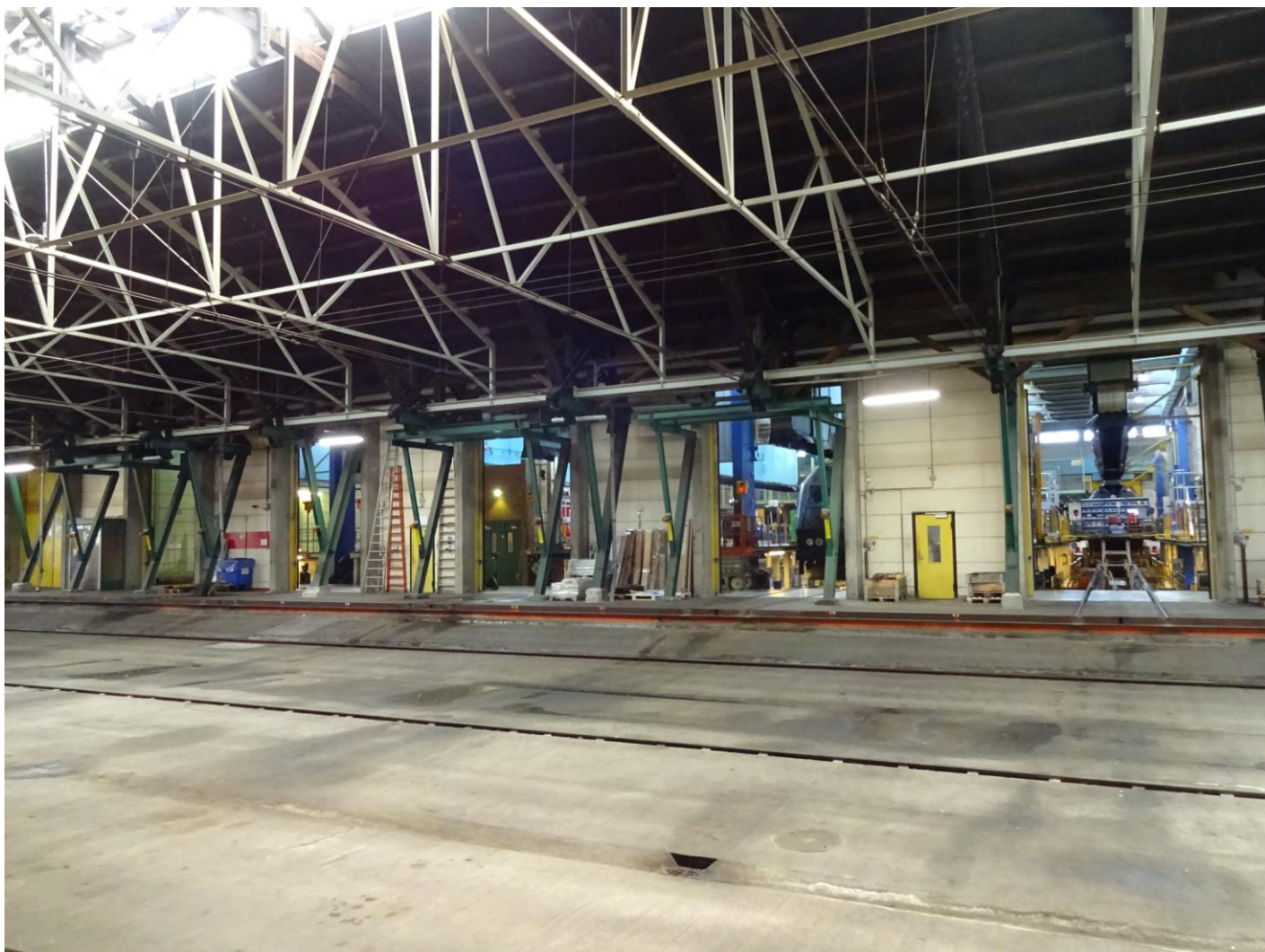
FmJK på Skovtur 19. august 2017

Vi var 7 deltagere der mødtes på Dybbølsbro Station kl. ca. 10:00. Formanden havde medtaget drikkevarer i form af sodavand, da vi jo skulle på DSB/Bane Danmarks områder og her er der Alkoholforbud. Men først foretog vi lige et indkøb i Føtex på Fisketorvet (2 gode rødvine) som skulle bruges som takkegaver til vores Guider.

Herefter gik vi til Otto Busses vej hvor vi fik en endog meget grundig rundvisning på det gamle Hovedværksted som blev ibrugtaget 1909, altså før den nuværende Hovedbanegård stod færdig. Vi startede i Motorværkstedet med motorer til bl.a. Litra Me. 16 cyl. General Motors. De er godt nok store. 2 Skydebroer forbinder sporerne på værkstederne. Taget over den indendørs skydebro har oprindeligt haft træbuer til understøtning, men på grund af lokomotivernes større længde er de senere blevet udskiftet med en stålkonstruktion. Det pyntede desværre ikke. Vi fik lov til at komme ind i det inderste af lokomotiverne som var under hovedeftersyn og revision. Uden indmad var der god plads, men med motor, generator og indsugningsfilter etc. så er der ikke meget plads tilbage.



Vandtårn for Centralværkstedet Foto: Hans Henrik Landsvig (HHL)



Her kører Skydebroen, med den ”grimme” stålkonstruktion. Foto Henning Hansen (HH)



Litra Me foto: HHL

Som det kan ses, er det tunge grejer man tumler med her på værkstedet. Og der er meget at holde styr på i sådan et Førerrum,

Fortsettes side 10....



Ups; Knækket krumtap. En af de dyre reparationer. Foto: HH

Efter godt 2 timers rundvisning af en meget engageret *Allan Pagh* gik vi lige over og beså Metroens nye værkstedscenter og opstillingsspor til City linjen. Her fik vi en sodavand til at skylle ganen med.

Herfra gik det i skarpt trav til Jespers nye arbejdsplads, nej, nej, Jesper har ikke fået nyt arbejde, men hans arbejdsplads er flyttet ind i det nye trafikårn bag Dybbølsbro Station, også kaldet "Køkkenrullen". Vi startede med at se [Foucaults pendul](#) * som hænger i "Trappeskakten" og angiver at tiden går, ved at pendulet beskriver en fuld rundkreds på 24 timer. Herfra tog vi elevatoren op til tagterrassen hvor vi indtog frokosten. Sikken en udsigt og mens vi spiste den medbragte mad, brød solen frem.



"Tårnet" i sin magt og væld.



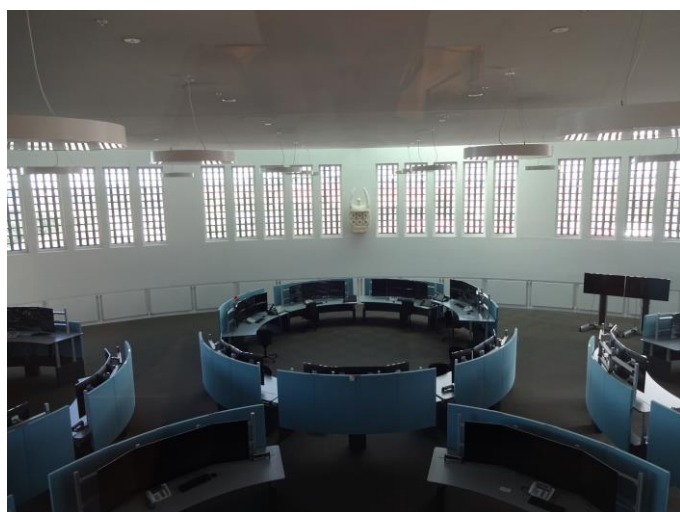
Nogle af deltagerne nyder udsigten Foto: HHL

Efterfølgende beså vi S-banens kommandocentral med Jespers pult og fjernstyringen. Fotografering er desværre ikke tilladt. Vi stod på en "Besøgsbalkon" da man nu ikke må komme i selve lokalet. Jesper berettede om de forskellige personers arbejde. Fjern har tilsvarende lokaler nedenunder, men de er ikke flyttet ind endnu, så her sneg jeg mig til et enkelt billede.

Fortsættes side 11



Trappeskakten og [Foucaults pendul](#)



Fjernstyringen for Østdanmark, ej ibrugtaget. Udsigten fra Tårnet Foto: HH



Vi så også Vejdirektoratets lokaler. De holder øje med trafikken. Og også her fløj tiden og kl. 14.20 forlod vi tårnet og gik til Dybbølsbro St. For at tage s-toget til Svanemøllen St. Fra Svanemøllen St. gik vi mod Helgoland, men det var da lige før at vi skulle have haft en lokalguide med; Ingen skiltning og "Adgang Forbudt på Byggepladsen" skilte i massevis, gjorde at vi kom på afveje. Vi skulle ind på Byggepladsen, da den gamle vej var et hul i jorden nu, men vi nåede det, til aftalt tid.

Fortsættes i næste nummer.

Billedgalleriet

