

KSB MODEL TIDENDE

Klubblad
For
FmJK af 1976



Nr. 5 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.

Efteråret er kommet til Danmark ☺ Men hvad betyder det, når vi har vores hobby at hygge os med.

Vi er blevet enige om at vi deltager i "Modeljernbanens dag" atter en gang, men dog allerede lørdag, da Kulturhuset er lukket søndag d. 2. december. Det indebærer at vi skal have noget nyt at tilbyde publikum; Havnen, den arbejdes der på at få færdig. Men også mere ballastering og rensning af spor, så alt er klappet og klart til denne dag ☺

Næsteved MJK har sendt billede af deres "prøveprint" af Hg Posthus. Og vi er blevet lovet at vi også kobles på når de er tilfredse med resultatet. Så vi afventer med spænding ☺

DMJU har lanceret en Fotokonkurrence: **"Langs skinnelegemet"** Der må indsendes 3 billeder pr. klub, senest d. 25. oktober 2018.

Igen i år skal jeg opfordre til at indsende artikler og billeder af jeres Jernbane oplevelser, store som små, så der er noget at sætte her i bladet.

Skovturen i år var en succes, med godt vejr og Sporvogne i rigelige mængder, både 1:1 og de mindre størrelser. Der var nogle rigtig flotte anlæg udstillet, så tiden gik hurtigt.

Husk: Klubben er altid åben, tirsdag aften, for alle medlemmer.

Formanden

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

Bagside øverst: Ukendt kvinde foran Lygten st. og en familie der stiger af ved Uggeløse Skov trinbræt Facebook/FmJK arkiv

Bagside nederst: Samme familie venter på toget på Lygten st. Facebook/FmJK arkiv.

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

Billeder fra Skovturen 2018



FmJK's medlemmer på vej til Modelsporvejs udstillingen.



Et af de flotte anlæg. 1:87

Der var mange flotte anlæg, både i 1:87, 1:45 og 1:22,5 (LGB)

Og mange af vognene havde lyd indbygget. Der var rigtig god inspiration at hente på denne udstilling.

Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

Statistik: 2147 besøgende på vores hjemmeside her d. 1. oktober 2018.

Modeljernbanens dag er d. 2. december 2018, men da det er en søndag, hvor Kulturhuset er lukket. Så vi laver vores arrangement d. 1. december kl. ?, men nok i omegnen af 10 – 14

Næstved MJK har fået lavet et prøvetryk af Posthuset på Hg St.



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





1:22,5 Lydmodul der afspiller kendingsmelodien fra Olsen Banden ☺



Aktivitetskalender for FmJK



DATOER

2018

Oktober

- 2. Byggeaften
- 9. Byggeaften
- 15. Slangstrup Marie Lykke
- 16. Køreaften
- 23. Byggeaften
- 30. Køreaften

November

- 6. Byggeaften
- 13. Byggeaften
- 19. Slangstrup Marie Lykke
- 20 Byggeaften
- 27. Køreaften

December

- 4. Byggeaften
- 11. Byggeaften
- 17. Slangstrup Marie Lykke
- 18. Julehyggemøde kl. 18 -?

Juleferie

2019

Januar

- 8. Byggeaften
- 15. Byggeaften
- 22. Byggeaften
- 29. Køreaften

Slangerupbanen af NEJ

Allerede dagen efter var stort set de samme personer igen samlet i Farum, i stedet for Lynge mødte trafikkontrollør H. V. R. Hansen, og maskiningeniør Risbjerg Thomsen mødte i stedet for H. P. Hansen, og grunden denne gang var, at man ønskede at etablere et nyt spor. Det nuværende semaforignal med to arme stod i vejen for dette spor, og man enedes om at flytte det 20 m nærmere stationsbygning, og der anbringe det 1,5 m fra spormidten af det nuværende spor 1, og give det en højde på 9,6 m fra perronoverkant til signalarmene. Da den vakse læser sikkert vil undre sig over at man vedtog at opstille signalet inden for fritrumsprofilet, må vi hellere se lidt nærmere på hvad man havde i tankerne.

Man havde tænkt sig, at der skulle etableres et blindspor i nordenden af stationen, således at togene til og fra Slangerup kunne køre ind og ud af stationen, uden at berøre den øvrige toggang på stationen. For at få plads til det nye spor, måtte man rykke spor 1 længere væk fra stationsbygningen, således at dette spor ikke fortsatte ud af strækningssporet mod Slangerup, men derimod endte i et blindspor forsynet med en vandkran. Praktisk, så kunne lokomotivet få en lille tår under omløbet, uden at der skulle rangeres for meget. I sydenden af stationen ville man fjerne et par depotspor, til gengæld for den mindre sporplads ville man forlænge både spor 2 og 3 med omkring 200 meter, hermed blev der sikkert rigelig plads til at hensætte vogne i depot. Da tegningen (se øverst på næste side) er forsynet med et stempel "Foreløbig Tryk" må der derfor tages forbehold over for, hvilke ændringer der i virkeligheden blev udført.

Som vi har set før, så afstedkommer ændringer i spornettet ofte at der også skal rodes med et sikringsanlæg, og da stationen kun rådede over den ene signalmast på perronen, måtte der også skaffes noget teknik til de signaler, som det var besluttet at opstille. Den 20-1-1949 sendte signaltjenesten et brev til generaldirektoratet, hvori der redegjordes for de ønsker som distriktet havde til et nyt sikringsanlæg. Man ønskede at 6 sporskifter blev centralbetjente og at yderligere 3 sporskifter og en afløbssko fik motorlås. Af togveje ønskede man kun etableret indkørselstogveje, fra København L til spor 1, 2 og 3, alle med forløb ud i blindsporet med vandkranen ved Farum Hovedgade, mens togveje fra Slangerup kun skulle etableres til spor 0 (blindsporet) og 1 og 3 (med forløb mod strækningssporet mod syd). I forhold til forslaget man havde fået fra generaldirektoratet ønskede man nogle sporisolationer flyttet, hvilket var vist på den medsendte tegning (ej i arkivet). Endelig gjorde man opmærksom på, at det var ønskeligt at de centralbetjente sporskifter blev indrettet til stedbetjening, idet man forudså, at man kunne nøjes med én mand (stationsbestyreren) på stationskontoret i store dele af døgnet, såfremt han ikke skulle deltage i rangeringen på stationen.

Den 27-10-1949 skriver signaltjenesten til trafiktjenesten angående ibrugtagning af et nyt signalanlæg. Brevet ligner meget hvad vi tidligere har set vedrørende signalanlæg, nemlig at brevet er vedlagt en instruks (som ikke findes i arkivet), diverse tegninger (ses heller ikke), samt en længere redegørelse for hvilke signaler og mærker der opstilles. Alt vedrørende opstilling af signaler og mærker gentages næsten ordret i det cirkulære som blev udsendt den 31-10-1949, så lad os hellere se nærmere på det:

"Fredag den 4. november 1949 kl. 12,30 ibrugtages et nyt signalanlæg på Farum station.

Ibrugtagningen omfatter bl. a. to nye indkørselssignaler udformet som daglyssignaler uden gennemkørselsangivelse og opstillet til højre for sporet 411 m uden for indgangssporskiftet mod syd og 263 m udenfor indgangssporskiftet mod nord.

- 1) til højre for spor 1 ud for nordenden af perron 1
- 2) til højre for spor 2 ud for nordenden af perron 1
- 3) til højre for spor 3 ca. 2 m foran sporskifte nr. 5.

De anførte signalnumre er de i "Signalreglementet for Privatbanerne" anførte.

Da der er tale om et signalanlæg må vi gå ud fra, at der ikke har været tale om centralbetjente sporskifter og togvejene har kun været sikret ved hjælp af hængelåse på sporskifterne.

Hovedbygning.
 Varehus.
 Cykleskur flyttes.
 Lyssegnal.
 35 m
 31,60
 31,40
 31,20
 31,00
 30,80
 30,60
 30,40
 30,20
 30,00
 29,80
 29,60
 29,40
 29,20
 29,00
 28,80
 28,60
 28,40
 28,20
 28,00
 27,80
 27,60
 27,40
 27,20
 27,00
 26,80
 26,60
 26,40
 26,20
 26,00
 25,80
 25,60
 25,40
 25,20
 25,00
 24,80
 24,60
 24,40
 24,20
 24,00
 23,80
 23,60
 23,40
 23,20
 23,00
 22,80
 22,60
 22,40
 22,20
 22,00
 21,80
 21,60
 21,40
 21,20
 21,00
 20,80
 20,60
 20,40
 20,20
 20,00
 19,80
 19,60
 19,40
 19,20
 19,00
 18,80
 18,60
 18,40
 18,20
 18,00
 17,80
 17,60
 17,40
 17,20
 17,00
 16,80
 16,60
 16,40
 16,20
 16,00
 15,80
 15,60
 15,40
 15,20
 15,00
 14,80
 14,60
 14,40
 14,20
 14,00
 13,80
 13,60
 13,40
 13,20
 13,00
 12,80
 12,60
 12,40
 12,20
 12,00
 11,80
 11,60
 11,40
 11,20
 11,00
 10,80
 10,60
 10,40
 10,20
 10,00
 9,80
 9,60
 9,40
 9,20
 9,00
 8,80
 8,60
 8,40
 8,20
 8,00
 7,80
 7,60
 7,40
 7,20
 7,00
 6,80
 6,60
 6,40
 6,20
 6,00
 5,80
 5,60
 5,40
 5,20
 5,00
 4,80
 4,60
 4,40
 4,20
 4,00
 3,80
 3,60
 3,40
 3,20
 3,00
 2,80
 2,60
 2,40
 2,20
 2,00
 1,80
 1,60
 1,40
 1,20
 1,00
 0,80
 0,60
 0,40
 0,20
 0,00
 -0,20
 -0,40
 -0,60
 -0,80
 -1,00
 -1,20
 -1,40
 -1,60
 -1,80
 -2,00
 -2,20
 -2,40
 -2,60
 -2,80
 -3,00
 -3,20
 -3,40
 -3,60
 -3,80
 -4,00
 -4,20
 -4,40
 -4,60
 -4,80
 -5,00
 -5,20
 -5,40
 -5,60
 -5,80
 -6,00
 -6,20
 -6,40
 -6,60
 -6,80
 -7,00
 -7,20
 -7,40
 -7,60
 -7,80
 -8,00
 -8,20
 -8,40
 -8,60
 -8,80
 -9,00
 -9,20
 -9,40
 -9,60
 -9,80
 -10,00
 -10,20
 -10,40
 -10,60
 -10,80
 -11,00
 -11,20
 -11,40
 -11,60
 -11,80
 -12,00
 -12,20
 -12,40
 -12,60
 -12,80
 -13,00
 -13,20
 -13,40
 -13,60
 -13,80
 -14,00
 -14,20
 -14,40
 -14,60
 -14,80
 -15,00
 -15,20
 -15,40
 -15,60
 -15,80
 -16,00
 -16,20
 -16,40
 -16,60
 -16,80
 -17,00
 -17,20
 -17,40
 -17,60
 -17,80
 -18,00
 -18,20
 -18,40
 -18,60
 -18,80
 -19,00
 -19,20
 -19,40
 -19,60
 -19,80
 -20,00
 -20,20
 -20,40
 -20,60
 -20,80
 -21,00
 -21,20
 -21,40
 -21,60
 -21,80
 -22,00
 -22,20
 -22,40
 -22,60
 -22,80
 -23,00
 -23,20
 -23,40
 -23,60
 -23,80
 -24,00
 -24,20
 -24,40
 -24,60
 -24,80
 -25,00
 -25,20
 -25,40
 -25,60
 -25,80
 -26,00
 -26,20
 -26,40
 -26,60
 -26,80
 -27,00
 -27,20
 -27,40
 -27,60
 -27,80
 -28,00
 -28,20
 -28,40
 -28,60
 -28,80
 -29,00
 -29,20
 -29,40
 -29,60
 -29,80
 -30,00
 -30,20
 -30,40
 -30,60
 -30,80
 -31,00
 -31,20
 -31,40
 -31,60
 -31,80
 -32,00
 -32,20
 -32,40
 -32,60
 -32,80
 -33,00
 -33,20
 -33,40
 -33,60
 -33,80
 -34,00
 -34,20
 -34,40
 -34,60
 -34,80
 -35,00
 -35,20
 -35,40
 -35,60
 -35,80
 -36,00
 -36,20
 -36,40
 -36,60
 -36,80
 -37,00
 -37,20
 -37,40
 -37,60
 -37,80
 -38,00
 -38,20
 -38,40
 -38,60
 -38,80
 -39,00
 -39,20
 -39,40
 -39,60
 -39,80
 -40,00
 -40,20
 -40,40
 -40,60
 -40,80
 -41,00
 -41,20
 -41,40
 -41,60
 -41,80
 -42,00
 -42,20
 -42,40
 -42,60
 -42,80
 -43,00
 -43,20
 -43,40
 -43,60
 -43,80
 -44,00
 -44,20
 -44,40
 -44,60
 -44,80
 -45,00
 -45,20
 -45,40
 -45,60
 -45,80
 -46,00
 -46,20
 -46,40
 -46,60
 -46,80
 -47,00
 -47,20
 -47,40
 -47,60
 -47,80
 -48,00
 -48,20
 -48,40
 -48,60
 -48,80
 -49,00
 -49,20
 -49,40
 -49,60
 -49,80
 -50,00
 -50,20
 -50,40
 -50,60
 -50,80

Så er det tid til en lille gættekonkurrence! Et stykke papir i arkivet er øverst forsynet med følgende tekst: ”*Det i henhold til lov nr. 28/1930 § 4 besatte udvalg.*” Så ved vi alle hvad det drejer sig om, eller gør vi? Nedenunder står: ”*Referat af udvalgets 643’ møde den 25/2 1950.*” Blev vi klogere? Selve papiret indeholder en lang forklaring på en sag vedrørende en overkørsel i Bækkelund som ønskes erstattet med en overføring af en vej der fører over banen ved overkørsel 108. Mange ord og priser på forskellige løsninger, der mandede ud i at sagen skulle viderebehandles med hensyn til en fornyet projektering af vejen. Herefter behandles problemer med en overkørsel i Hammerum, en ændret linieføring for vejtilslutningen til ”Skørpingviadukten”, anbringelse af klokkesignaler ved overkørsel 22 på Ørnhøjbanen (skolevej), samt opsætning af internationale vejtavler ved overkørsel nr. 10 på TKVJ og overkørsel nr. 61 og 62 mellem Herning og Viborg. Endelig kommer der noget af interesse: ”*Der forelagdes indstilling fra Frederiksborg amtsudvalg om opstilling af lyssignal med klokkesignal ved overkørslen for Gammelgårdsvej i Farum over Slangerupbanen. Vejen har oprindelig været offentlig sti (kirkesti), men er nu udbygget som privat fællesvej. Det vedtoges nærmere at undersøge, om den omhandlede overkørsel tidligere er behandlet i henhold til krydsningsloven.*”

Mødet hævet.”

Vi vender tilbage til den forestående etablering af et rigtigt sikringsanlæg. Der er mange ting der skal tages hensyn til, hvilket et brev fra trafik tjenesten til signaltjenesten den 26-2-1951 giver os et godt indblik i. Brevet er hovedsagelig Farum stations egen mening om fremtiden:

”Stationen har i sagens anledning afgivet følgende udtalelse: ”Stationen kan tiltræde nøgleafslåsning i spor 1/4 og 5/sko.

Stationen vil gerne allerede nu gøre opmærksom på den store rangering, der foregår her, omløb med alle tog fra Nøl. udsættelse af person- og postvogne, vandtagning af maskinen fra de fleste damp tog, omrangering af tog til spor O.

Al denne rangering må kunne følges fra kontoret, hvor de motorbetjente sporskifter skal betjenes. Der må derfor kræves, at der fra kontoret er udsigt over stationspladsen ved en karnap ligesom i Bagsværd med stedbetjening.

Da den ovennævnte rangering skal foregå hurtigt af hensyn til rettidig toggang, formener stationen ikke, at det er forsvarligt, at det nye sikringsanlæg tages i brug før karnappen er opført.”

Hertil har den tilsynsførende trafikinspektør knyttet følgende bemærkninger:

”Såfremt stationen ikke gennemisoleres, så rangerbevægelserne kan følges på sportavlen inde i kontoret, bør der enten indrettes kontakter for sporskifternes betjening ude fra perronen eller der bør bygges en karnap.”

Trafikinspektørens udtalelse tiltrædes.”

Hermed var der tilføjet endnu et forsinkende element, inden det nye sikringsanlæg kunne komme stationen til gavn.

Vi vender tilbage til emnet ”overkørsler”, for den 29-2-1952 skrev generaldirektoratet til distriktet, at man påregnede i den nærmeste fremtid at påbegynde etableringen af advarselssignalanlæg ved stianlæg nr. 6 (km 19,98) og ved Gammelgårdsvej. Den sidste overkørsel (lidt nord for stationen) har vi lige hørt om, og den første er den som vi så lidt på under turen fra Værløse til Farum. Der er tale om overkørslen for Skovvængets Allé, den der i nogle papirer har nummer 22, og som skulle være ibrugtaget i maj 1953. Med brevet fulgte nogle skemaer, som distriktet skulle udfylde, for at generaldirektoratet kunne arbejde videre med projekteringen af anlæggene.

I det næste brev får vi lidt mere at vide om hvad disse skemaer formentlig har drejet sig om. I brevet (fra signaltjenesten til maskintjenesten, dateret 8-3-1952) gengives brevet fra generaldirektoratet, og her står nærmere om flere medsendte papirer, nemlig nogle ejendomskort. Man må gå ud fra, at når maskintjenesten har haft sagen i høring, må det blandt andet dreje sig om placeringen af signalerne ved overkørslerne, dels dem for banen (synlighed), dels dem for de vejfarende (måtte vel ikke kunne ses for tydeligt fra toget).

Oversignalmesteren i Hellerup bliver også hørt i sagen, for han kan fortælle hvordan man i praksis får trukket ledninger til de nævnte nye overkørselsanlæg. Han svarer signaltjenesten den 22-3-1952, og indleder med at fortælle, at han har svært ved at fortælle helt præcist hvordan de nye anlæg kan etableres, idet han foreløbig ikke kender signalernes eller tændskinnernes placering. Han forsøger dog efter bedste evne at svare på de ting som han allerede kan se skal etableres. Overkørslen i km 19,98 starter han med, og her deler han op i syd og nord for overkørslen. Mod syd har han konstateret, at der er to ledige pladser i trådstativet, og så undrer han sig, for ledningerne til den anden overkørsel i sydenden (Dr. Mundtsvej) er placeret på en stangrække for sig selv, og han ved ikke hvorfor man har valgt den løsning.

Nord for overkørslen står kun et par stænger, idet ledningerne videre ind mod stationen er indført som jordkabel. Overkørslen for Gammelgårdsvej deler han også op, mod nord skal der anvendes 6 stk. 8-trådsstativer med isolatorer og beslag, 1 stk. 8 m telegrafstang, samt 1 stk. 7 m telegrafstang. Mod syd er det nemt, her står der 4 stænger med plads til de ledninger der skal etableres.

Maskintjenesten svarer signaltjenesten den 24-3-1952, desværre ligger arkivet kun inde med følgebrevet, så vi kan ikke se hvad der er svaret.

Mens vi er ved overkørslerne, den 24-3-1952 afgik tog 919 mod Slangerup klokken 8,12, og på vej ud af stationen, i overkørslen over Farum Hovedgade, kørte toget ind i højre side på rutebilen mellem Farum og Holte. Diesellokomotivet afsporede, men led derudover ingen større skade, værre gik det med rutebilen, hvis forreste halvdel ikke så pæn ud bagefter. I rutebilen kom seks personer til skade, mens ingen i toget led overlast. De første meldinger der indløb til togkontoret lød på, at der var tale om 4 voksne og 2 børn, der alle var kørt til Gentofte amtssygehus, og en læge der var på stedet oplyste, at kun en havde fået alvorligere kvæstelser. Senere blev det oplyst at sygehuset havde meddelt, at alle kun var kommet lettere til skade. Vidner havde oplyst at advarselssignalanlægget fungeret som det skulle, hvilket rutebilchaufføren havde erkendt. Strækningen mod Slangerup var i en periode spærret, og de rejsende blev befordret med rutebil.

Vi skal igen have fat i sagen vedrørende de to overkørsler i hver sin ende af Farum station. Den 3-4-1952 har signaltjenesten fået samlet alle oplysningerne sammen, som generaldirektoratet ville have oplyst for at kunne fortsætte projekteringen af anlæggene, i et brev hvis ordlyd ikke er meget anderledes end hvad vi tidligere har set i sagen.

Vi skal igen beskæftige os med overkørslen over Farum Hovedgade. Den 28-9-1952 kører en bil over overkørslen mens blinklyset er i funktion, og tog 1958 er under indkørsel til stationen. Føreren af bilen påstår, at anlægget fungerede, men da han kom tæt på, slukkede blinklyset, hvorefter han fortsatte. Midt i overkørslen ser han toget komme, og da han er kommet over, ser han sig tilbage og ser at blinklysene er i funktion på denne side af banen. Denne sag undersøges og sagen kører rundt i systemet helt frem til 5-12-1952. Af de forskellige bidrag til opklaringen af denne sag fremgår det, at der på denne overkørsel ikke har været meldt om fejl mellem den 30-4-1951 og 28-11-1952, hvorfor man må gå ud fra, at anlægget har fungeret uden fejl. Man konkludere, at føreren af bilen ikke kan have oplevet anlæggets funktion som beskrevet, og man fremkommer med en mulig forklaring på det oplevede. Man antager, at føreren er kørt så tæt op til den foran holdende bil, at han ikke har kunnet se vejsignalet og derefter er fortsat over overkørslen. Dette må betyde at føreren efter at være standset bag ved en bil, er kørt uden om denne, selvom den har holdt "umotiveret" foran overkørslen. Efter min opfattelse er forklaringen lidt søgt, men er set i andre sammenhænge i forbindelse med biler der er kørt over en overkørsel mens anlægget har været i funktion!

Den 13-10-1953 skriver Farum station til distriktet og klager over mange fejl ved overkørselsanlæg. Brevet er lidt svært at forstå, idet penneføreren har store problemer med at bestemme sig om der er tale om "ental eller flertal", sætningerne er opbygget skiftevis, og modtageren har derfor efterfølgende sat flere spørgsmålstejn i brevet.

Hovedindholdet af brevet går på, at der har været mange fejl, og hver gang det tilkaldte personale er kommet for at rette fejlen, har der intet været i vejen. Det gælder i det mindste overkørslen ved Skovvængets Allé, måske også nogle af de andre overkørsler. Distriktet sender 15-10-1953 brevet videre til generaldirektoratet, og den 17-11-1953 kommer brevet retur med en påtegning om, at det er rigtigt at anlægget ved Skovvængets Allé ikke altid har fungeret, men der har været tale om enkeltstående tilfælde over en længere periode. Hverken fejlretterne eller signalingeniører har kunnet finde nogen fejl, hvorfor man har den opfattelse, at der er tale om betjeningsfejl. Den 15-10-1953 installerede man derfor et apparat der kan registrere fejl og i den måned apparatet har siddet der, er der ikke registreret nogen fejl. Apparatet vil igen blive nedtaget, og generaldirektoratet mener, at distriktet skal overtage det pågældende anlæg. Den 26-11-1953 sendes sagen videre til trafiktjenesten, der to dage senere sender sagen videre til stationen med anmodning om en udtalelse. Den 1-12-1953 fatter stationen igen pennen og indberetter, at man i løbet af de sidste 14 dage har bemærket følgende fejl:

17-10-1953; anlægget ved Dr. Mundts Vej tændte af sig selv da der blev sat signal for tog 945

7-11-1953; anlægget ved Skovvængets Allé tændte ikke ved tog 945

22-11-1953; anlægget ved Farum Hovedgade tændte ikke ved tog 1958

23-11-1953; anlægget slukkede ikke ved Skovvængets Allé efter tog 957

30-11-1953; anlægget ved Skovvængets Allé tændte ikke ved tog 933

1-12-1953; anlægget ved Skovvængets Allé tændte ikke ved tog 933.

De nævnte fejl blev alle indberettet til signalformanden i Bagsværd.

Den 7-12-1953 går sagen tilbage til signaltjenesten, hvorefter der ikke er sammenhæftet flere breve i den sag, men vi er ikke færdige med den, vi skal lige have en enkelt oplysning ind imellem.

Den 24-4-1954 udsender distriktet et cirkulære der fortæller, at der fra den 29-4-1954 klokken 10 vil være opstillet yderligere et kontrolsignal ved Skovvængets Allé, umiddelbart foran overkørslen, gældende for tog fra Værløse. Det hidtidige kontrolsignal, der er placeret ca. 20 m inden for indkørselssignalet vil fortsat være gældende. Hvis dette skal give nogen mening, må indkørselssignalet på et tidspunkt være flyttet længere væk fra stationen, idet tidligere oplysninger gik på, at indkørselssignalet var placeret ca. 20 m efter overkørslen. Det ville være mere naturligt at opstille indkørselssignalet foran overkørslen, således at overkørslen kun tændte hvis der var sat signal, så senest i forbindelse med ibrugtagningen af overkørselsanlægget må signalet være flyttet længere ud. Da der er tale om at banen på dette sted ligger på en stigning, var der en fornuftig grund til at opsætte endnu et kontrolsignal foran overkørslen, således at lokomotivpersonalet kunne se at overkørslen stadig var i funktion inden overkørslen blev passeret, i de tilfælde hvor toget havde holdt for stop og måske var lidt længe om at komme i gang igen.

Fortsættes i næste nummer.



Formandens Feriebilleder 2018

VL TJ

VL TJ kort: Åbnet i 2 etaper. Vemb – Lemvig VLJ åbnede d. 20. juli 1879 og strækningen til Thyborøn nu VL TJ d. 22. juli 1899. I alt 56,3 km.

Til banen anskaffedes 3 lokomotiver fra Hanomag med hjulstilling 0B0t, 4 personvogne, 2 rejsegodsvogne og 7 godsvogne. Vognene byggedes på ”Den Rowanske Fabrik” senere Scandia.

I dag er det et mere moderne transportselskab under navnet ”Midtjyske Jernbaner” der udfører arbejdet, dog med et lidt ældre twist: Üderingen skinnebusser. Og som en af banens togfører udtalte; De er analoge og kræver ikke så meget i vedligeholdelse, de var hurtige og opkøbte andre baners tog da de købte nyt, så nu har de et stort reservedelslager ☺☺

Det var dog en udfordring for ”Rejsekortet”, da de skulle montere deres Rejsekortstandere. Der er kun monteret én stander i hvert 2- vogns sæt.

Skinnebusserne fremstår meget velholdte og vel rengjorte. Sporet ligger godt, så det er en fornøjelse at køre med banen.



Lemvig St. 18. juni 2018



Lemvig st. 16. juni 2018



Storåen indvendig. Nydeligt og rent og pænt. Gid vores andre tog så sådan ud 😊

Billedgalleriet

