

KSB MODEL TIDENDE

Klubblad
For
FmJK af 1976



Nr. 5 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.

Så er sommeren vist ved at være slut for denne omgang. Og det bliver hverdag igen i klubben. Her har vi dog ikke ligget på den lade side, hen over sommeren; Der er blevet ballasteret med Björns fine maskine (Se side 11) Vi har fået et godt tilbud fra Næstved Modeljernbane Klub: Posthuset i samlesæt, men med alle dele til 1500 kr. Dette tilbud har vi accepteret og de regner med at sætte gang i produktionen efter sommerferien ☺
Så er Klubbens årlige Skovtur til Ängelholm Järnvägs-museum overstået og trods lidt finregn, lykkedes det også at komme ud og køre med Minibanen. Vi var 13 deltagere, heraf 2 raske knægte, som vist fik en på opleveren, samt fundet ud af at selvom, man snakker svensk/dansk/tysk, så kan man godt lege sammen ☺
Alt i alt en skøn tur til det svenske sammen med glade mennesker. Et udvalg af billeder ses på side 3 og 4 her i bladet.

Og HUSK også lige, allerede nu, at sætte X i kalenderen for Julehyggemødet d. 17. december.

Formanden

Forside: Deltagerne på årets Skovtur Foto: Henning Hansen

Bagside øverst: Williams Hotel, Tekst på bagsiden.

Bagside nederst:

INDHOLD

Formandens "Spalte"	2
Sidste Nyt/Billeder fra Skovturen 2019	3
Aktivitetskalender	4
Slangerupbanen af NEJ (Artikel sakset fra Slaggeposten)	5
Nyt Ballasteringsudstyr	11
Billedgalleriet	12

Billeder fra Skovturen 2019



Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

Statistik: 1194 besøgende på vores hjemmeside her d. 18. august 2019.

Vi har afgivet bestilling hos NMJK. I første omgang, af Postbygningen, som det nok tager nogle måneder at fremstille. Postbygningen kommer så som samlesæt. Det glæder vi os til at komme i gang med.

Som omtalt andet sted her i bladet, har Björn kopieret og fremstillet et Ballasterings aggregat. Tak til Björn ☺

Der tænkes lidt ud af boksen, som man siger: Væggen bag Helsingør st. (Ind til Udstillingsanlægget) ligger lidt i vejen for planerne for at få bygget stationsbygningen færdig. Og der er også forslag fremme om at lave den 3-sporede udgave af perron-sporene!

Men hvad så med Udstillingsanlægget?? Stadig bevares? Eller skrottes og herved indvinde reservedele (Sporskifter og elektronik)???

Tænk lidt over det ☺





Aktivitetskalender for FmJK



DATOER

2019

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/Køreaften
- 18. Slangerup
- 19. Byggeaften
- 26. Køreaften

December

- 3. Byggeaften
- 9. Slangerup
- 10. Byggeaften
- 17. Julehyggemøde kl. 18 -?
- Glædelig Jul samt Godt Nytår.
- Tak for i år 😊

2020

Januar

- 7. Byggeaften
- 14. Byggeaften

Slangerupbanen af NEJ

Tallene for februar 1950 springer vi over, de ligner tallene for 1949, dog med større udsving mellem de enkelte dage, hvilket måske kan hænge sammen med vejret.

Godset belyste man på samme måde, i marts 1950 udfærdigede man nøjagtige opgørelser over hvad der ankom og afgik til/fra de enkelte stationer, lad os tage dem en ad gangen.

Vassingerød afsendte 35 banepakker, 12,1 tons stykgods, og 3.478,0 tons vognladningsgods. Vognladningsgodset fordelte sig med 188 tons kalksten til Gørlev, 2.850 tons sten og grus til Buddinge, samt 440 tons sten og grus til Nørrebro. Det ankomne gods var ikke det der vejede mest, 82 banepakker, 6,0 tons stykgods, og intet vognladningsgods. Det private sidespor tilhørte A/S Farum Sten- og Gruskompani, der havde en opsigelsesfrist på ½ år, der i alt pr. år gav en indtægt på ca. 71.000 kr.

Lynge afsendte 47 banepakker, 9,4 tons stykgods og 5 tons vognladningsgods (brugt emballage til København Godsbanegård). Mængderne der modtoges, var noget større, 118 banepakker, 29,0 tons stykgods, samt 65,8 tons vognladningsgods. De varearter der kom til stationen var tagrør, formbrændsel, foder, kolonial, singels og kartofler. Også her var der et privat sidespor, Lynge-Uggeløse Brugsforening, også her med en opsigelsesfrist på ½ år, men kun med en indtægt på 6.322 kr.

Lindholm var strækningens dårligste station, underligt at man ikke allerede havde nedsat den til trinbræt, her afsendtes 6 banepakker, 4 tons stykgods og intet vognladningsgods. Det ankomne gods var ikke meget større, 34 banepakker og 6 tons stykgods, intet vognladningsgods.

Slangerup, strækningens største station, men ikke noget særligt at prale af. Afsendte 119 banepakker, 21,9 tons stykgods og 20,7 tons vognladningsgods, og hertil skulle lægges 4 vognladninger heste. Tallene for det modtagne gods var større, men ikke overvældende, 197 banepakker, 33,3 tons stykgods, samt 142,0 tons vognladningsgods. Af det afsendte var der ud over hestene, gødning og korn. Det ankomne gods fordelte sig på kolonial, sæd, byggeplader, samt gødningskalk. Og så var der lige en varetype der fik nogle særlige ord med på vejen, nemlig limlæder, der befordredes i faste vognladningsvise sendinger til gelatinefabrikken, og som man ikke mente egene sig til transport i lastbiler. Det private sidespor for A/S Mascot Champignon havde også en opsigelse på ½ år, men det sidespor havde banen ikke store indtægter af, idet der i året 1949/50 ikke havde været nogen transporter, hvorfor indtægten var et stort 0. Samlet set konkluderes, at den mængde gods der transporteres på denne strækning udgør 50 % af den mængde der transporteres på hele strækningen mellem Slangerup og København L. Når der ses bort fra Vassingerød med al gruset, så udgør de tre andre stationers transporterede mængder vognladningsgods kun 233 tons i marts 1950, plus de fire vogne heste, og stykgodset og banepakkerne var af en størrelsesorden der let kunne transporteres i lastbiler.

Papiret vender nu tilbage til det vi så lidt på i indledningen, nemlig de to muligheder der var for fremtiden, en total nedlæggelse af strækningen eller en nedlæggelse af persontrafikken, mens godstrafikken skulle opretholdes mellem Farum og Vassingerød. Persontrafikken skulle fremover klares ved en rutebilrute fra Farum, over Lillevang, Nymølle, Vassingerød by, Lynge by, Lynge station, og videre ad hovedlandevejen forbi Uggeløse og Lindholm til Slangerup. Denne rute blev på 17 km, og man mente at 3 rutebiler ville være nok til trafikken på mandage-fredage, mens der på lørdag-søndage skulle regnes med 4 rutebiler. Man regnede med at der også ville være tale om at nogle af turene kunne dubleres, hvor en eller flere af disse vogne kunne køre direkte ad landevejen, med deraf mindre rejsetid til Slangerup. Under gennemgangen af den fremtidige godstrafik nævnes at kørslen med godstogene skulle lægges om, der henvises til et bilag, som desværre ikke ses i arkivet (øv!).

Herefter gennemgås alle tallene for den fremtidige drift, enten hel eller delvis nedlægning, de overordnede tal springer vi over, da hovedparten har været gennemgået i indledningen af dette stykke papir. Nogle af detaljerne i tallene skal vi se på, først de tal der viser udgifterne på de enkelte stationer for den nuværende drift og den fremtidige.

Farum: Her mente man ikke der kunne spares på personalet, arbejdet med den yderste strækning var så lille i forholdt til arbejdet med den inderste del af banen, at den helt eller delvise nedlægning ikke ville komme til at betyde noget.

Vassingerød: Hidtil havde der været en udgift årligt til en stationsmester på 9.900 kr., og en trafikekspedient (14. lønningsklasse) på 8.800 kr., stationens samlede personalestyrke. DSB havde en indtægt på 1.860 kr. for at klare postforretningen på stationen, men de 372 kr. gik videre til stationsmesteren. Yderligere var der en udgift til opvarmning (400 kr.), belysning (230 kr.), rengøring (200 kr.) og kontorhold (40 kr.), i alt 870 kr., hvilket medførte en total udgift for at drive stationen på 19.942 kr. pr. år, og så var der jo i beløbet ikke medtaget vedligeholdelsen, som tidligere nævnt haltede bagud. Såfremt strækningen helt nedlagdes, ville den fremtidige udgift logisk nok blive på 0 kr., men opretholdt man sporet til grusgraven, og dermed bibeholdt godsbefordringen som hidtil, ville de fremtidige årlige udgifter formentlig blive: en kvindelig entreprenør ca. 2.400 kr., fribolig 600 kr., postgodtgørelse 372 kr., opvarmning, belysning, rengøring og kontorhold (ca. 2/3 af det nuværende beløb) 500 kr., total udgift 3.872 kr.

Lynge: Her havde man en lidt billigere stationsmester gående, han fik nemlig kun 8.630 kr., og så kunne man nøjes med en stationspasser som 2. manden, og han fik kun 6.000 kr. om året. Postgodtgørelsen var her noget højere, 4.500 kr., hvoraf de 900 kr. gik videre til stationen. Ser vi på "de fire udgifter", dem til opvarmning, belysning, rengøring og kontorhold, er det pudsigt at de i forhold til Vassingerød, der havde mere arbejde og personale i højere lønrammer, er noget større (600, 350, 580

og 40), men det skyldtes at bygningen i Lyngø var meget større. I alt var udgifterne her på 17.100 kr. årligt. Nedlagdes strækningen helt ville der fremover slet ingen udgifter være, men såfremt man ønskede at stykgodsbefordringen skulle foregå med lastbil, og ekspeditionsstedet i Lyngø skulle fortsætte, ja så ville der være udgifter. Igen en kvindelig entreprenør, hvorfor hun skulle have mere end hende i Vassingerød, der vel både skulle klare stykgodset og papirerne fra sidesporet, ses ikke af papirerne, men hun skulle have ca. 3.000 kr. Postgodtgørelsen ville fortsætte uændret (900 kr.) og her var også tale om en fribolig til en værdi af 600 kr. "De fire udgifter" ville fremover være på ca. 1.000 kr., tilsammen en udgift på 5.500 kr.

Lindholm: Her var ikke voldsomt meget at spare, for udgiften havde hidtil ikke været i den store ende. Der sad allerede en kvindelig entreprenør der fik 4.328 kr. pr. år, hun ville, hvis stykgodsbefordringen blev opretholdt, fremover kun få 2.400 kr. Postvederlaget ville uforandret være på 372 kr. og "de fire udgifter" ville også fremover være de samme, 500 kr. pr. år, dertil skulle så lægges værdien af fribolig (600 kr.). Dermed ville besparelsen kun være forskellen mellem det hidtidige beløb på 5.200 kr. og der fremtidige på 3.872 kr.

Slangerup: Der var her der virkelig kunne spares penge, hvis man nedlagde strækningen. Hidtil havde stationen haft hele fire medarbejdere, en stationsforstander i 7. lønklasse der fik 11.430 kr., en trafikekspedient i 13. lønningsklasse der fik 9.400 kr., og hele to hjælpearbejdere der tilsammen havde fået 19.200 kr. om året. "De fire udgifter" lå her på til sammen 1.420 kr., hvilket i alt havde medført en udgift på 41.450 kr. Fremover (stykgodsbefordringen bibeholdt med lastbil) kunne man nøjes en entreprenør (her er ikke tale om en kvindelig!) til ca. 8.000 kr., friboligen blev her sat til 800 kr., og "de fire udgifter" ville blive 900 kr., altså en totaludgift på kun 9.700 kr.

Maskintjenesten var også blandt dem der kunne spare mange penge ved en hel eller delvis nedlægning af strækningen. Hidtil havde man til lokomotivpersonale brugt 47.000 kr. pr. år, der var brugt for 26.000 kr. brændsel og smøreolie, vedligeholdelsen af diesellokomotiverne og en G-maskine havde kostet hele 71.000 kr., og der var brugt 6.000 kr. på remise, værelser og benzinvognsreserven. I alt et rundt tal på 150.000 kr. Dette beløb kunne helt spares hvis strækningen blev nedlagt, beholdt man sporet til Vassingerød regnede man årligt med en udgift på ca. 8.000 kr.

Togtjenesten havde også haft udgifter, idet der på strækningen var beskæftiget to togførere, stationeret i Slangerup, der tilsammen havde kostet 15.742 kr., en togbetjent ligeledes stationeret i Slangerup der havde kostet 6.520 kr., yderligere havde der været brug for en togbetjent på s & h dage (2.100 kr.), og alt dette personale skulle også have godtgørelse for at arbejde på skæve tider, hvilket havde kostet 3.900 kr. Udgifterne løb samlet op på 28.262 kr. årligt, og disse kunne, uanset om sporet blev bevaret til Vassingerød eller ej, fremover helt fjernes.

De sidste beløb vi skal se på, er signaltjenestens udgifter, der hidtil havde beløbet sig til 1.200 kr. årligt, disse kunne helt fjernes, eller hvis sporet til Vassingerød blev bibeholdt, skæres ned til ca. 200 kr. årligt. De resterende (rutebiler, vedligeholdelse af banen m.v.) tal der fremkommer i papiret ser vi ikke på, de har for hovedpartens vedkommende været behandlet tidligere. Konklusionen som papiret kommer frem til, må hellere stå ordret:

”Under hensyn til det foran oplyste - herunder navnlig den ringe forskel på besparelsen i de årlige driftsudgifter ved forslagene a og b [a = helt at nedlægge, b = bevare sidesporet til Vassingerød, samt stykgodset med lastbil], - og under hensyn til at indtægterne fra Vassingerød sidespor samt indtægterne fra stykgodsbefordringen på stationerne Vassingerød - Slangerup bevares ved forslag b, vil det vel i givet fald være mest hensigtsmæssigt at søge en ordning som angivet i forslag b gennemført.

Opretholdelse af sidesporet til sten- og grusgraven i Vassingerød bør dog gøres betinget af, at A/S Farum Sten- og Gruskompagni vil binde sig til en passende jernbanetransport for et længere åremål.”

Der er sikkert blevet set grundigt på ovennævnte stykke papir, mange tal, men også et spørgsmål om, hvad man skulle gøre. Det letteste ville vel være helt at nedlægge strækningen og helt trække sig ud af området, måske forsøge at få en rutebiltrase etableret, men der var jo noget der hed befordringspligt, og i den sidste ende kunne der jo gå politik i spørgsmålet. Ovennævnte redegørelse blev ikke det eneste materiale til at belyse spørgsmålet om hvad man skulle, der kom flere inden der kunne laves en indstilling til et lovforslag.

Den 20-3-1952 fremstillede godsafregnings- og statistikkontoret et lille stykke papir der bar overskriften ”Kalkulatorisk opgørelse af indtægter på Slangerupbanen i driftsåret 1950/51.” Papiret viser tallene for personbefordringen, rejsegodsbefordringen, gods- og kreaturbefordringen, postbefordringen, samt andre indtægter. Der var i alt tale om indtægter på 1.610.200 kr. for hele strækningen København L – Slangerup, heraf kom de 168.100 kr. fra strækningen Farum – Slangerup. Med andre ord var der tale om, at kun 10,4 % af de samlede indtægter kom fra den yderste strækning, og sådan forholdt det sig for de fleste af de opstillede punkter. Der var dog et par markante undtagelser, idet gods- og kreaturbefordringen på den yderste del af strækningen udgjorde 22 % af det samlede tal, og underpunktet ”Billetter til/fra andre stationer” afveg også, så lad os se lidt nærmere på det. Under personbefordring var der nogle underpunkter, et af dem hed ”Billetter lokalt på banen”. Her var indtægten for hele banen 853.800 kr., hvor af kun de 1,6 % (13.500 kr.) stammede fra strækningen Farum – Slangerup. Et andet underpunkt, det nævnte ”Billetter til/fra andre stationer”, var tallet 63.900 kr. fra hele strækningen, hvoraf de

95,6 % (61.100 kr.) kom fra strækningen Farum – Slangerup. Af disse tal må vi udlede, at de passagerer der købte billetter på stationerne mellem København L og Farum, stort set alle købte en billet lokalt til strækningen, mens stort set alle nord for Farum købte billetter til stationer uden for strækningen! I den sidste ende må vi nok indrømme, at når billetindtægterne på den yderste ende trods alt kun bidrog med 8,1 % af det samlede beløb (74.600 kr.), var det ikke denne del af strækningen der skulle ofres de store beløb.

Den 22-10-1953 blev 3. udkast til ”Bemærkninger til lovforslag om nedlægning af banen fra Farum til Slangerup” færdigskrevet. Der er tale om et fire sider langt notat som jeg ikke vil gennemgå i alle enkeltheder, kun fremdrage nogle af de mere spændende ting. Notatet starter med at slå fast, at hele strækningen ved overtagelsen i 1948 var i en sådan vedligeholdelsestilstand, at der straks efter overtagelsen måtte ofres mange penge – indtil finansåret 1953 ca. 5 mill. kr. – på at forstærke sporet, modernisere bygninger, samt til signal- og sikringsanlæg. Disse penge blev hovedsagelig brugt på strækningen syd for Farum, da man ville afvente nogle år for at se på driftsresultaterne for den nordlige del, om der var grundlag for at ofre penge til modernisering. Det antydes i notatet, at vedligeholdelses af strækningen bevist havde indskrænket sig til et minimum fra det tidspunkt da de første tanker om at banen skulle overtages af DSB. Underskuddet på den nordlige strækning steg fra 330.000 kr. i 1949/50 til 450.000 kr. i 1952/53, en negativ udvikling i forhold til resultatet for hele banen der gik fra et underskud i samme periode på 1.368.000 kr. til et underskud på 1.172.000 kr. Notatet fremhæver, at fremtidsudsigterne ikke var for lyse for den nordlige delstrækning, idet transporterne fra stengravene ved Vassingerød i løbet af året 1953/54 stort set overgik til lastbiltransport, hvilket betød at gennemsnitligt 9 vognladninger dagligt bortfaldt. Herefter går notatet i dybden med strækningen Farum – Slangerup, hvor der først ses på persontrafikken, hvor man konkluderede at antallet af rejsende var faldende; ringe opland, en del rutebiler i området, samt at udflugtstrafikken der aldrig havde været stor, også var blevet mindre. Godstrafikken valgte man kun at se på ud fra perioden 1. januar – 30. september 1953, idet de før omtalte stentransporter var ved at falde væk. Tilbage af godstrafik på strækningen var der i perioden i gennemsnit pr. hverdag 0,5 afgået godsvogn og 1,3 ankommet; der skulle fordeles mellem strækningens fire stationer. Af trafikale grunde benyttedes på hverdage 2 vogne i hver retning til stykgodsbefordring, men mængden af det samlede gods kunne let rummes i én vogn. Hvad banepakker angik, var tallene heller ikke imponerende, idet der i gennemsnit pr. hverdag ankom 8 pakker og afgik 18 i alt fra strækningens fire stationer. Notatet ser herefter på de totale tal for strækningen, og oplister at der skulle bruges et engangsbeløb på ca. 2 mill. kr.

(sporskifter ca. 200.000 kr., bygninger ca. 50.000 kr., nyt materiel ca. 1,7 mill. kr.), og vedligeholdelsesudgifter de første år på ca. 100.000 kr. Vedligeholdelsesudgifterne skulle hovedsagelig gå til sporet, selve skinnerne kunne holde i ca. 10 år mere, men sveller og forbindelsesdele var modne til udskiftning. Efter et par år kunne vedligeholdelsesudgifterne nedsættes til mellem 50.000 og 75.000 kr. De samlede driftsudgifter forventede man ville komme til at ligge på ca. 650.000 kr., mens driftsindtægterne kun ville ligge på ca. 145.000 kr., altså et årligt underskud på en lille halv million kroner. På baggrund af disse tal ønskede DSB at nedlægge strækningen. Til erstatning for togene ønskede DSB-koncession på en rutebiltrase fra Farum til Slangerup, der skulle følge landevejen bort set fra en to kilometer lang strækning ved Vassingerød og Lyng. Rejsetiden mellem Slangerup og Farum ville blive lidt længere, men man forventede at dette ville modsvares af et større antal rejsende der boede omkring landevejen, der ville få kortere afstand til rutebilen end til toget (samlet transporttid hjem – arbejde ville blive kortere). Man påregnede også at en del af turene skulle dubleres, og dette mente man skulle ske med rutebiler der kørte direkte ad landevejen, hvilket ville give en rejsetid Farum – Slangerup der var mindre end togets. Post og mindre gods (banepakker!) ville man befordre med rutebilerne, mens stykgodset skulle overgå til lastbiltransport i samme omfang som togenes befordring. En mulighed var at også Jørlunde kunne betjenes med stykgods, uden at dette ville give større udgifter. Vognladningsgodset måtte man se i øjnene ville overgå til private vognmænd. Udgifterne til rute- og lastbilbefordringen anslå man til at beløbe sig til ca. 250.000 kr. årligt (inklusive afskrivning og forrentning af bilerne), og såfremt man beholdt de takster der hidtil var gældende, ville dette betyde et årligt driftsunderskud på ca. 130.000 kr., noget mindre end den lille halve million kroner en fortsat jernbanedrift ville koste. Ved at nedlægge jernbanen ville man spare engangsinvesteringer for ca. 2 mill. kr., mens der ved bilkørsel ikke er angivet noget beløb for nyanskaffelser (bevidst glemt eller indeholdt i de årlige driftsudgifter!).

Ud fra disse tal er det ikke overraskende at man valgte at nedlægge strækningen, man havde vel ikke kunnet forestille sig hvilken udvikling der skete i boligområderne på strækningen i de efterfølgende 50 år! *MO 1847 KhL Foto: FmJK arkiv*



Fortsættes i næste nummer...

Nyt Ballasterings Udstyr

Björn har fremstillet et Ballasterings aggregat til Klubben. Det har gjort arbejdet med Ballastering til en leg 😊



Udstyret består af en tilslutning til en Støvsuger (Som skal kunne reguleres i styrke), slangetilslutning, beholder og et Kobber-T som suger overskydende skærve-/grusballast op. Det overskydende lagres i beholderen. Genialt. Ballasten lægges ud, til op over skinnekant, og suges derefter op. Det, der ligger tilbage, flugter svellehøjde. Herefter ”vådtes” med Isopropylalcohol og derefter kommes fortyndet lim på.



Resultatet af første forsøg vises herover.

Spor 1 - 5 på Hellerup st. og udtrækket på Helsingør st. (Grusballast) og et stykke ud af hovedsporet, er efterfølgende også blevet ballasteret. Og suget virker lige godt på begge ballasttyper. Vi forventer os meget af dette udstyr, som Björn havde set på Youtube og herefter kopierede 😊

Billedgalleriet



Nysgerrig dreng på cykel en kold vinterdag, samt et vinterbillede mere.
Disse billeder er fra Hanne Pries. Hun er datter af ejeren af Williams hotel.
Dette var de sidste i serien ☺