

KSB MODEL TIDENDE

Klubblad
For
FmJK af 1976



Nr. 6 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.

Hold da helt op hvor tiden løber.

Nu skriver vi d. 10. november og vi skal atter en gang i gang med forberedelserne til *Modeljernbanens Dag* d. 2. december. Vi holder Åbent Hus kl. 10 – 14 og alle medlemmer er velkomne til at komme og gøre dagen spændende for vores forhåbentlig, mange gæster.

Julehyggemødet er blevet flyttet til d. 12. december af hensyn til vores madhold ☺

Men se længere inde i bladet for indbydelse.

I klubben arbejdes der på mange fronter: *Sporvejen*; her koncentrerer der om sløjfen ved Hellerup. *Havnen*; Sporlægning og efterfølgende strømforsyning og brolægning. *Strækningen mellem KhL og Emdrup*; Baggrund og ballastering. *Vassingerød*; Smalsporets forlægning. Samt almindelig vedligeholdelse som pågår jævnligt. Jo vi har nok at se til.

Vi har fået brugt vores 3 gavekort på hver 500 kr. til bl.a. beplantning og en ny slibeklods til rensevognen.

Så der er nok at se på for vores gæster d. 2. december.

Formanden

Forside: Hellerup st. med Kiosk- og Toiletbygning i sløjfen for linje 1 og 14. Foto HH.

Bagside:

Øverst: Farum set fra luften: sakset fra nettet Foto. FmJK arkiv

Nederst: Højbanen efter Nørrebro station med et Triangelsæt. Billedet er umiddelbart før S-banens indvielse i 1934. Sakset fra Facebook. FmJK arkiv

INDHOLD

Formandens "Spalte"	2
Sidste Nyt/Formandens Ferieoplevelser Billeder	3
Aktivitetskalender	4
Slangerupbanen af NEJ (Artikel sakset fra Slaggeposten)	5
Skovturen 2017	8
Indbydelse: JULEHYGGEKØREMØDE	11
Billedgalleriet	12

Formandens Ferieoplevelser Billeder



Indkørsel til Handest



Næsten fremme ved Mariager



Volvo P1800 klubben på udflugt

Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

Statistik: 1955 besøgende på vores hjemmeside her d. 10. november 2017.

En af Formandens kollegaer fra det hedengangne, Farum Brandvæsen, er gået bort og klubben har haft mulighed for at købe en flyttekasse med beplantning, H0 mennesker og dyr samt en hel del byggesæt i både 1:87, men også i 1:100.

1:100 Byggesættene er solgt videre.

Ovenstående giver anledning til at tænke over, hvordan man vil sørge for at sit tog bliver evt. solgt eller doneret, før det er for sent.

For jeg godt nok på arbejde, da jeg skulle gennemgå hele 6 flyttekasser for enken.

JULEHYGGEMØDE

HUSK at sætte X i kalenderen for det traditionsrige Julemøde, som i år falder på d. 12. december kl. 18:00 - ? i klubbens lokaler.

BEMÆRK ÆNDRING AF DATO





Der rangeres i Mariager.



Mariager Havnekrane

Ovenstående billeder var fra vores sommerferie.

Jeg kunne have fyldt hele bladet, men jeg har udvalgt de bedste.

Der må være andre der har haft togoplevelser i år???

Er du ikke den store skribent, så nøjes med at sende billeder med hvor og hvad du har fotograferet ☺

Aktivitetskalender for FmJK



DATOER

2017

November

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

December

- 2. Åbent Hus kl. 10 - 14
- 4. Slangerup Julekørsel
- 5. Byggeaften
- 12. Julehyggemøde
- 19. Byggeaften

Tak for i år.

2018

Januar

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

Februar

- 6. Byggeaften
- 13. Byggeaften
- 20. Byggeaften
- 27. Generalforsamling

Slangerupbanen af NEJ

Der arbejdes videre med at få gjort stationen ubetjent i visse tidsrum, og allerede den 22-6-1953 sender signaltjenesten et brev til trafiktjenesten, hvori man kommer med forslag til ændringer i ”Særlig instruks for benyttelsen af det elektriske sikringsanlæg på Hareskov station”. Vi skal ikke nærmere ind på dem, da de delvis er sammenfaldende med teksten i ovenstående brev. Dog skal lige denne sætning med: *”Under ind- og udrangering skal togføreren, forinden de i togvejen liggende ubelyste sporskifter passeres, nøje overbevise sig om hvert enkelt sporskiftes rigtige stilling.”* Man ville altså ikke ofre penge på belysning i sporskiftelygterne når stationen var ubetjent. Pudsigt er det, at der sammen med dette brev ligger den tilsvarende instruks for Aarslev, hvor der er foretaget nogle enkelte rettelser, helt tydeligt nogle ting som fandtes i Hareskov. Men der er en del ting som ikke er rettet og som tydeligvis ikke fandtes i Hareskov, f.eks. overkørsler med advarselsanlæg, så om der er tale om et udkast, eller blot et oplæg, det får vi ikke svar på. Men vi kan da lige snuppe et par afsnit som fortæller os lidt om apparatet i Hareskov:

”Ved overgang til ”ubetjent station” omstilles anlægget, således at signalgivningen sker automatisk. Anlægget er endvidere indrettet med mulighed for betjening af stationspasser.”

”18. Signal for indkørsel.

Når der skal stilles indkørsel til en togvej, sker dette ved, at den grønne togvejsnøgle i togvejssporets indkørselsende og samtidig den gule signalnøgle i strækningssporet ved indkørselssignalet omlægges i køreretningen. Nøglerne holdes omlagt, indtil den gule pil ved signalnøglen lyser.

Nøglerne går tilbage til normalstillingen, så snart de slippes.

Umiddelbart efter at signalgivning er foretaget, iagttages det, at samtlige tableauer viser rigtigt.”

Under punktet om overgang til ubetjent station står der bl.a.:

”Omdrejning af nøglen yder dog ikke nogen sikkerhed for, at indgangssporskifterne er stillet til rette spor, eller aflåsning foretaget af de nøgleaflåsedede sporforbindelser. Der er derfor etableret en klokke, som ringer, hvis nøglen omdrejes, medens indgangssporskifterne står til galt spor, eller de nøgleaflåsedede sporskifter ikke er aflåsedede.

Da togvejen sikres gennem den automatiske signalgivning. når stationen er ubetjent, skal der ikke til nabotogfølgestationerne afgives melding om stationens sikring og betjeningens ophør.

Der må drages omsorg for, at uvedkommende ikke kan få adgang til spor- og betjeningstavlen.

Så længe stationen er overgået til ubetjent station i overensstemmelse med foranstående, stilles indkørselssignalet for pågældende køreretning automatisk på signal ”Kør” ved togets passage af en skinnekontakt anbragt mod København L 750 m og mod Farum 1000 m uden for indkørselssignalet.

Signalerne går automatisk på ”stop” på sædvanlig måde, men anlægget er blokeret indtil ca. 3 min. efter, at toget har forladt perronisationen for spor 1. Efter dette tidspunkt er anlægget atter klar til automatisk signalgivning for næste tog.

Da begge tællere for kunstig togvejsopløsning skifter, hver gang et tog forlader stationen, medens denne er ubetjent, skal notat om tællernes udvisende gøres i fejljournalen umiddelbart før stationen overgår til at være ubetjent og ligeledes umiddelbart efter, at den igen er overgået til at være betjent.”

Trafiktjenesten ser på disse ændringer, og svarer tilbage den 15-7-1953 med nogle få rettelser,

ikke noget vi vil beskæftige os med her, da der er tale om ”småtingsafdelingen”.

Vi springer et lille årstid længere frem til marts 1954, hvor generaldirektoratet udsender en skrivelse til begge distrikter med overskriften ”Forenklet betjening på mindre stationer. Ændring af telefon- og sikringsanlæg.” Denne skrivelse vil vi ikke se nærmere på her, (den blev gennemgået i nr. 51, april 2011), da den udelukkende beskæftiger sig med de mere tekniske indretninger. I stedet en kort omtale af en delvis afskrift af et cirkulære dateret den 26-6-1951 og udsendt af 2. distrikt. Cirkulæret omhandler nyt sikringsanlæg på Kirkeby station, og man må gå ud fra, at afskriften har været brugt som ideoplæg til de regler der kom til at gælde for det nye sikringsanlæg i Hareskov. De dele der er afskrevet handler om telefoniske indkørselstilladelser, sporskifternes betjening under rangering, samt svigtende signalgivning når stationen er ubetjent. Det sidste punkt er i afskriften understreget, netop dette punkt afveg fra hvad man normalt havde med i instrukserne for stationerne uden for Slangerbånbanen.

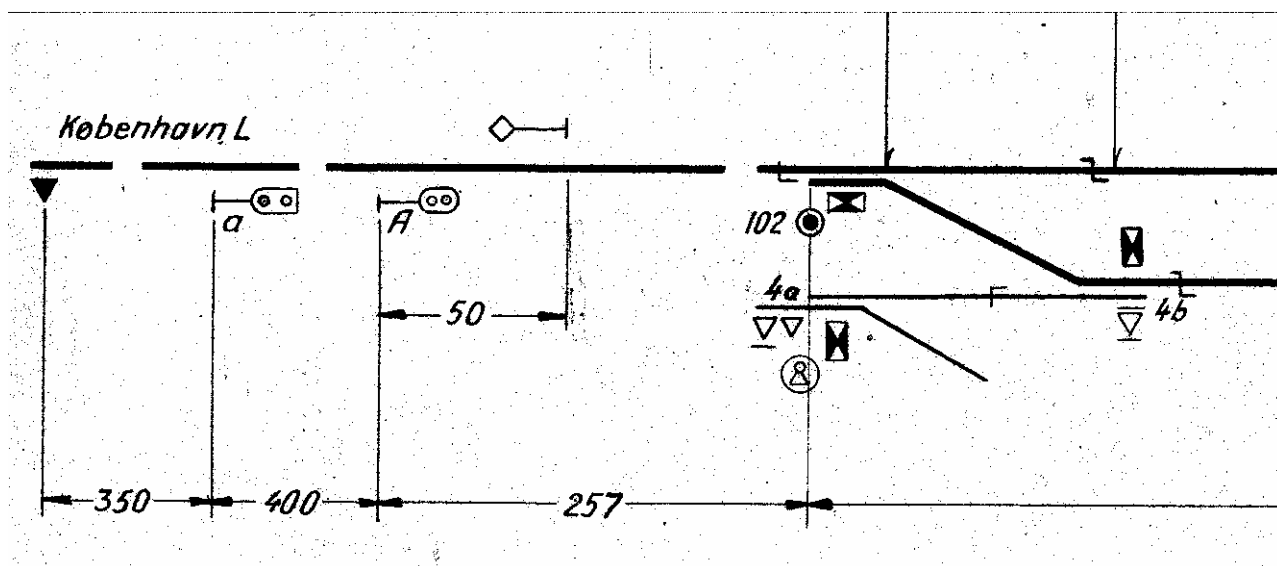
Endelig den 12-7-1954 kan signaltjenesten sende et brev til trafiktjenesten, hvori man beder om at få udsendt følgende tekst til alle vedkommende:

”Fra fredag d. 16-7-1954 vil Hareskov station kunne være betjent ved stationspasser, SR § 58,1 eller være ubetjent, SR § 13, II i de i togplan VIII angivne tidsrum.

Når stationen er betjent ved stationspasser, skal denne betjene stationens signaler, herunder også de på perronerne anbragte lysafgangssignaler.

Når stationen er ubetjent tilkendegives dette ved, at et på perron 1 på sammen mast som lysafgangssignalet anbragt nyt signal ”Ingen stationsbestyrer” er tændt. Dette signal består af en sort ligesidet trekant med spidsen opad og med en hvid lanterne i hver af trekantens spidser lysende i sporets retning både fremad og bagud.

Når signalet ”Ingen stationsbestyrer” er tændt giver togføreren afgangssignal til toget uden at afvente stationens afgangssignal (signal nr. 46 b ”Afgang”).



Når stationen er ubetjent stilles stationens indkørselssignal for pågældende køreretning automatisk på signal ”Kør” ved togets passage af en skinnekontakt anbragt mod København L 750 m og mod Farum 1000 m foran indkørselssignalet. Signalerne går automatisk på ”Stop” på sædvanlig måde, men anlægget er blokeret indtil ca. 3 min. efter, at toget har forladt

perronsporisationen for spor 1.

Svigtende signalgivning når stationen er ubetjent.

Såfremt den automatiske signalgivning svigter på et tidspunkt, hvor stationen ifølge togplan VIII er ubetjent, hvilket f.eks. vil ske, hvis strømforsyningen afbrydes, og signalet enten viser "Stop" eller er slukket, skal lokomotivføreren omgående tilkalde togføreren, der straks rangerer toget ind på og – efter evt. planmæssigt ophold – ud af stationen.

Under ind- og udrangering skal togføreren, forinden de i togvejen liggende sporskifter passeres, nøje overbevise sig om hvert enkelt sporskiftes rigtige stilling.

Uregelmæssigheden meldes af togføreren til togkontoret og signaltjenestens personale gennem næste togfølgestation.

Togføreren kan komme i forbindelse med næste togfølgestation gennem den uden på stationsbygningens perronside anbragte telefon."

Ordlyden af punktet om svigtende signalgivning er ganske den samme som stod i afskriften fra Kirkeby!

Mens vi er i gang med at hoppe lidt frem og tilbage i tiden, skal vi lige se på en sikringsplan fra det tidspunkt hvor stationen fik sit nye sikringsanlæg. Der er ikke meget forskel fra den sidste plan vi så på, så lad os nøjes med den ene ende (øverst på siden) hvor der tilsyneladende er ændret lidt på sporforløbet. Om afløbssporskiftet er blevet ændret til et "rigtigt" sporskifte, kan vi kun gætte på.

Også togvejsskemaet skal vi se lidt på (nedenfor). Vi har tidligere set på et skema over nøgleafslåsningen, ifølge en bemærkning på planen er den forsat gyldig!

Togvej nr.	Togvej	Indkørsel fra				Centralbetj. Spsk.		Nøgleafl. Spsk.		Nøgler for		
		København		Farum						betj. ubetj.	station	holdested
		Sp.1	Sp.2	Sp.1	Sp.2	102	103	4a/b	5a/b	6a/b		
1	Fra København	Sp.1	Togvej			+	+	afl.	afl.			
2		Sp.2		Togvej		÷	÷	afl.	afl.			
3	Fra Farum	Sp.1			Togvej	+	+	afl.	afl.			
4		Sp.2				÷	÷	afl.	afl.			
5	Nedsat til holdested					+	+	afl.	afl.			
6	Ubetjent					+	+	afl.	afl.			

Fortsættes i næste nummer.

Skovturen 2017

Og næsten på slaget 15 ankom vi til Helgoland som servicerer Øresundstog Litra ET og DSB ER4. Vi startede med at få tilbudt kaffe eller vand og fik så en lille gennemgang af Helgolands historie. Helgoland stod klar i 1934 for at kunne servicere de dengang helt nye Lyntog som DSB fik lavet.



Alle i sikkerhedsveste 😊

Efterfølgende blev også Litra Mo, Ma og andet også repareret her. Og det var også her at Lyntogene blev ”gemt” for Tyskerne under 2. verdenskrig, så de kom uskadte gennem krigen. Og her fik vi også lov til at komme godt og grundigt rundt i både ET og ER4, ja vi gik sågar ovenpå taget af et af togene (Efter at der selvfølgelig var slukket for strømmen og sikkerheds rammerne var slået ned) Det var en noget sær oplevelse. Og igen rendte tiden og pludselig var klokken blevet noget over 17 og det var på tide at sige tak til vores meget engagerede guide; *Andreas Rasmussen*.

Fortsættes side 9...



Andreas Rasmussen fortæller meget levende om sin arbejdsplads Foto. Hans-Henrik





Vandring på taget ... Foto Hans-Henrik

Så herfra skal der lyde en stor tak til Jesper for at have skaffet os denne unikke udgave af en skovtur.

Der kommer lidt flere billeder i næste nummer, da der selvfølgelig blev taget rigtig mange den dag 😊

Note: * Hvorfor er Foucaults pendul blevet så omtalt?

Da Jean-Bernard-Léon Foucault i 1851 hængte et pendul i en 67 meter lang snor op i loftet på Pantheon-bygningen i Paris, kunne tilskuerne ved selvsyn konstatere, at Jorden bevæger sig. Videnskabsfolk havde siden 1600-tallet antaget, at Jorden roterer om sig selv, men Foucault var den første, der beviste det eksperimentelt. Hvis Jorden ikke drejede om sin egen akse, ville pendulet blot svinge frem og tilbage i en fuldstændig lige bane. Men eftersom Jorden drejer, vil pendulets bane imidlertid hele tiden flytte sig en lille smule, så pendulbanens yderpunkt efter 24 timer have beskrevet en fuld cirkel.

Julehyggemøde

Farum modeljernbane Klub

Inviterer sine medlemmer til Julehyggemøde i klubbens lokaler **d. 12. december 2017 kl. 18 - ?**

Madudvalget (John L og Finn) vil igen i år sørge for lidt varm mad til arrangementet og klubben giver sædvanen tro øl og vand.

Der vil også være juleknas ad libitum ☺

Der vil blive kørsel på anlægget med, hvad medlemmerne nu finder på af sjove togsammensætninger.



Så find Julehumøret frem og mød op ☺

Billedgalleriet

