

KSB MODEL TIDENDE

**Klubblad
For
FmJK af 1976**



Nr. 6 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.

Så nærmer vi os året sidste måned og dermed også klubben traditionsrige **JULEHYGGEMØDE** som bliver afholdt d. 18. december kl. 18:00. Og husk: Der er varm mad a la John og Finn, også efterhånden; pr. tradition ☺

Den 1. december holder vi Åbent Hus kl. 10 – 14 i anledning af Modeljernbanens dag og denne gang er det lykkedes at få vores Pressemeddelelse i både Frederiksborg Amts Avis og Furesø Avis ☺

Så den står på oprydning og rengøring samt rensning af spor de 2 sidste tirsdage i november.

Jeg beklager at dette lille skrift er udkommet lidt som vinden har blæst, det skyldes Redaktørens megen ferieaktivitet ☺. Skal prøve at stramme op til næste år...

Jeg kan kun opfordre alle medlemmer til at møde op, både d. 1. og d. 18. december. Den 1. skal vi bl.a. bruge assistance til at bemande en lille salgsbod (Bladsalg af dubletter) og almindelig hyggesnak med gæsterne samt kørsel.

Vi holdt et Forberedelsesmøde ang. D. 1. dec. Og her havde Phillip en døvetolk med, det fungerede over al forventning, så hun er inviteret til Generalforsamlingen den sidste tirsdag i februar 2019.

Så er der vel bare at ønske Glædelig Jul og Godt Nytår ☺
Formanden

Forside: Lygten st. Vinter 1965 Foto: Per B. Petersen

Bagside øverst: Farum Station Facebook/FmJK arkiv

Bagside nederst: Ukendt familie i toget på Lygten st. Facebook/FmJK arkiv.

INDHOLD

Formandens "Spalte"	2
Sidste Nyt/JULEHYGGEMØDE 2018	3
Aktivitetskalender/Vores bud på vinderbilleder i DMJU fotokonkurrence	4
Slangerupbanen af NEJ (Artikel sakset fra Slaggeposten)	5
Feriebilleder fra Formanden VLTJ og Bjergbanen i Lemvig	10
Billedgalleriet	12

JULEHYGGEMØDE

**Klubbens medlemmer inviteres til
Julehyggemøde tirsdag d. 18. december.**

Kl. 18:00

**Der vil være lune Deller og Ribbensteg
samt Kartoffelsalat a la Finn og John L.**

**Drikkevarerne samt lidt Juleknas giver
Klubben.**

**Så mød op med godt Julehumør. Efter
spisningen er der kørsel på anlægget.**

**Og alt er tilladt denne aften på
togfronten, så kom og se nogle
oprangeringer som man måske ikke ser
normalt ☺**



Fra Julehyggemødet dec. 2013

Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

Statistik: 2612 besøgende på
vores hjemmeside her d. 19.
november 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. 10 – 14

Der er indkøbt huse,
mennesker, stakitter og
andet godt for vores
gavekort hos Nettog i
Frederikssund.

Finn har allerede samlet et
af dem, det er et 3 etagers
hus med Kro/Bodega i
stueetagen, hvor der er bl.a.
billardborde. Det skal vi
nok få gjort hyggeligt ☺

Vi har også i år deltaget i
DMJU's Fotokonkurrence
med 3 billeder, se side 4.
Så der er håb for flere
Gavekort ☺

Alle medlemmer og Venner
Ønskes en rigtig Glædelig
Jul og samt et rigtig Godt
Nytår.

Formanden





Aktivitetskalender for FmJK



DATOER

2018

December

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

Juleferie

2019

Januar

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

Februar

- 5. Byggeaften
- 12. Byggeaften
- 19. Bygge- evt. køreaften
- 26. GENERALFORSAMLING

Marts

- 5. Byggeaften
- 12. Bygge aften
- 19. Byggeaften
- 26. Køreaften

Slangerupbanen af NEJ

Vi skal igen se på fejlene på anlæggene. Denne gang er det et brev fra generaldirektoratet til en privatperson i Farum, formentlig i forbindelse med at denne har klaget. Brevet fortæller, at overkørslen ved Skovvængets Allé har haft en del periodiske fejl, der alle har været forsvundet når fejlretningspersonalet er nået frem. Da man ikke ad denne vej har kunnet konstatere nogen fejl, har anlægget fået foretaget en særlig kontrol, og man mener nu at man har fundet en fejl, der er blevet rettet. Man håber at anlægget derfor fremover vil virke lige så tilfredsstillende som de øvrige anlæg. En kopi af brevet sendes til distriktet, og man må da håbe at også stationen har fået en kopi, således at man der kunne se, at det ikke var helt hen i vejret, når man havde en opfattelse af, at der var tale om en fejl.

Vi har ikke hørt mere til det nye sikringsanlæg, mon ikke det hænger sammen med at stationen ville få en lidt anden status i forbindelse med planerne om at nedlægge strækningen Farum – Slangerup?

Det sidste planmæssige tog kørte den 22-5-1954, og så skete der sådan set ikke mere i Farum stations nordende. Først den 5-11-1954 skriver signaltjenesten til oversignalmesteren i Hellerup, og beder ham foranledige, at indkørselssignalet fra Slangerup, med tilhørende fremskudte signal, bliver fjernet. Rangergrænsemærket skulle han dog lade blive siddende. Noget kunne tyde på, at der stadig bevægede sig jernbanekøretøjer ud på strækningen.

Nu var det ikke sådan at oversignalmesteren dagen efter sendte sine folk ud og savede signalmasterne over, om han bare har taget det med ro eller der har været andre forhold inde i billedet røber arkivet ikke, men først den 5-1-1955 skriver signaltjenesten til trafiktjenesten for at fortælle, at indkørselssignalet fra Slangerup og det tilhørende fremskudte signal vil blive slukket fra den 8-1-1955 klokken 8. Det fremskudte signal vil også blive ugyldiggjort, og man regnede med at det også ville blive fjernet inden for kort tid. Som sædvanlig blev trafiktjenesten bedt om at underrette alle vedkommende.

Den 22-1-1955, altså mere end et halvt år efter at strækningen til Slangerup er nedlagt, sender banetjenesten et brev ud til de øvrige tjenester, hvis ordlyd er følgende:

”Vedr.: Banestrækningen Farum – Slangerup.

Under 11/1 1955 har generaldirektoratet tilskrevet distriktet således.

”I fortsættelse af skrivelse af 2’ april 1954 hvorved distriktet blev anmodet om at foranledige de nødvendige foranstaltninger af bane- og signalteknisk natur i forbindelse med banestrækningens nedlæggelse gennemført, skal man meddele, at der på Farum station kun ønskes foretaget optagning af spor ”0” og skråforbindelsen mellem dette spor og spor ”I”.

Da der endnu ikke er taget stilling til strækningen København L. – Farum’s elektrificering og evt. udbygning til 2 spor, vil endvidere spørgsmålet om tilvejebringelse af et nyt sikringsanlæg på Farum station blive stillet i bero indtil videre.”

Hvilket hermed meddeles til efterretning under henvisning til skrivelse af 3/6 1954.”

Dette brev efterlader to spørgsmål, hvornår blev sporet så pillet op, og hvor længe stiller man spørgsmålet om et nyt sikringsanlæg i bero?

Vi skal først beskæftige os med det sidste spørgsmål, for nok blev sagen om et nyt sikringsanlæg stillet i bero, men der var et lille ”men”. Den 21-2-1955 skriver generaldirektoratet til distriktet, et brev med overskriften ”Mindstekrav vedrørende sikring af stationer på sidebaner.” og henviser også til et brev fra generaldirektoratet af 13-1-1955. Lad os se nærmere på det nye brev, der fortæller en del:

”I fortsættelse af ovennævnte skrivelse og under henvisning til skrivelse herfra af 11/1 1955 om nedlæggelse af banestrækningen Farum – Slangerup meddeles herved, at man under hensyn til den ret betydelige toggang og til, at etableringen af nyt sikringsanlæg står hen i det uvisse, overvejer at udruste Farum station med en noget bedre midlertidig sikring end idag.

Distriktet anmodes derfor om at fremsende overslag for følgende udbygning af det nuværende anlæg:

- 1. Sporskifterne 1, 2 og 3 forsynes med betjeningslås.*
- 2. Sporskifterne 1/4 indrettes med nøgleaflåsning i afhængighed af signalgivningen, idet hovednøglen indlåses i en elektromagnetisk nøglelås anbragt i nærheden af sporskifte 4.*
- 3. Der skaffes sikkerhed mod indløb fra remisesporet, jfr. nedenfor.*

Stiksporet til remisen er ikke udstyret med dækningssporskifte eller sporspærre. Såfremt stiksporet ikke kan undværes og sporskifte 5 således ikke sættes ud af brug, må der skaffes dækning mod indløb i togvejene. Hvis spor 3 ikke kan undværes som togvejsspor, anbringes en afløbssko med sporspærringslygte ved sporskifte 5; aflåsningen kan ske ved hængelås uden signalafhængighed, da togvejen til spor 3 er begrænset af et ”stopmærke for indkørende tog” (signal nr. 108). Hvis spor 3 derimod kan reduceres til bagspor, kan afløbsskoen anbringes ved sporskifte 2 og nøgleaflåses sammen med dette i afhængighed af signalgivningen; man vil herfra foretrække denne løsning, såfremt remisesporet må bibeholdes.

Aflåsningen af stationens øvrige sporskifter påregnes fortsat at ske ved faste låsebolte med hængelås.

Man anser det ikke for nødvendigt at forsyne indgangssporskiftet (sporskifterne) med ”store sporskiftelygter”, da indkørselshastigheden til det gennemgående hovedspor kun er 45 km/t.”

Generaldirektoratet er altså godt klar over, at arbejdsforholdene på stationen ikke er optimale, måske gemmer der sig også nogle overvejelser om den sikkerhed der er til stede, om den er god nok, f.eks. togvejen til spor 3. Den 1-3-1955 sender signaltjenesten en forespørgsel til trafiktjenesten, idet en afskrift af brevet fra generaldirektoratet sendes med en påtegning om at man imødeser en udtalelse.

Trafiktjenesten svarer allerede den 15-3-1955, idet man tiltræder den skitserede ordning, dog med bemærkningen om, at stiksporet til remisen ikke kan undværes, og at spor 3 kan reduceres til bagspor.

Så kan signaltjenesten begynde at regne på hvad det vil koste at foretage disse ændringer, og den 6-4-1955 sendes et brev med en opgørelse til generaldirektoratet. Indholdet er:

”I henhold til det i Generaldirektoratets skrivelse indeholdte foreslår man det nuværende signalanlæg udbygget som følger:

- 1) Spor 3 benyttes ikke mere som togvejsspor men betragtes som bagspor.*
- 2) Sporskifterne nr. 1, 2 og 3 forsynes med Bruchsals betjeningslås.*
- 3) Sporskifterne nr. 1 og 4 nøgleaflåses med elektromagnetisk nøglelås anbragt ved sporskifte nr. 4.*
- 4) Der indlægges en afløbssko i spor 3 bag ved sporskifte nr. 2.*
- 5) Sporskifte nr. 2 og skoen nøgleaflåses med elektromagnetisk nøglelås anbragt ved skoen.*

6) De 2 forannævnte elektromagnetisk nøglelåse bringes i afhængighed af signalgivning for indkørsel fra København L.

Udgifterne til forannævnte udbygning af anlæget kan anslås til 12.000 kr., der fordeler sig som følger:

3 stk. Bruchsalåse med tilbehør	2130 kr.
Nøglelåse, elektromagnetiske	
nøglelåse, trækstole til nøglelåse	2340 kr.
Kabler m.v.	500 kr.
1 stk. Afløbssko med tilbehør	1500 kr.
1 stk. Sporskiftesignal	250 kr.
2 stk. relæer	200 kr.
Indlægning af langtømmer og sveller	1300 kr.
Arbejdsløn	3000 kr.
Diverse montagemateriel	780 kr.
Ialt:	12000 kr.”

Generaldirektoratet ser videre på sagen, og finder at prisen for ”noget midlertidigt” måske er lige i overkanten. Resultatet bliver, at der bliver skåret i projektet, og den 29-7-1955 skriver generaldirektoratet tilbage til distriktet og fortæller hvilke ting der skal laves:

”1. Sporskifterne nr. 1, 2 og 3 forsynes med betjeningslås.

2. Sporskifterne nr. 1, 2, 3 og 4 forsynes med nøglelås, og der indlægges en nøgleaflåset afløbssko med sporspærringssignal i spor 3 bag sporskifte nr. 2. Nøglen til sporskifte nr. 1 er normalt indlåset i en mellemlås på sporskifte nr. 4, og nøglen til sporskifte nr. 2 er normalt indlåset i en mellemlås på afløbsskoen. Der indrettes ikke signalafhængighed for sporforbindelserne 1/4 og 2/sko.

3. Sporskifte nr. 3 forsynes med ”stor sporskiftelygte”, idet hastigheden ad spor 1 forudsættes forhøjet til 70 km/t og senere eventuelt til 75 km/t.

4. Normalstillingen for sporskifte 5 bør fremtidig være til det lige spor.”

Disse ting anså generaldirektoratet kunne etableres for i alt 9.000 kr., og dette beløb blev bevilget med det samme, distriktet kunne så bare gå i gang, uden mulighed for at kunne komme med indvendinger.

Vi vender tilbage til indkørselssignalet fra Slangerup, det blev fjernet, men hvilken dato fortæller arkivet ikke. I et brev fra oversignalmesteren i Hellerup til signaltjenesten den 30-9-1955 fortælles at signalet er fjernet, og samtidig vedlægges en række rettede tegninger. Derimod fortæller arkivet hvornår spor 0 blev fjernet, idet et cirkulære fortæller dette:

”Farum station. Optagning af spor 0 samt krydsningssporskifte nr. 7/8.

Tirsdag den 22/11 1955 påbegyndes på Farum station optagning af spor 0 samt krydsningssporskifte nr. 7/8.

I den anledning er der umiddelbart bag signal nr. 108 (Stopmærke for indkørende tog) i spor 1 og 2 anbragt signal nr. 40 (stop).

Fra tirsdag den 22/11 1955 kl. 7,00 til fredag den 25/11 1955 kl. 16,00 må intet tog, med undtagelse af togmaskinen af tog 2929, befare sporene bag signal nr. 108 (Stopmærke for indkørende tog) i spor 1 og 2.”

På den tidligere viste tegning af nordenden af stationen kan det omtale krydsningssporskifte ses, og man må formode at der i stedet for dette skulle lægges et sporskifte, således at der stadig var mulighed for at foretage omløb af en stamme der var ankommet i spor 1.

Denne formodning bekræftes af et brev fra oversignalmesteren til signaltjenesten den 5-12-1955, hvori der står, at krydsningssporskiftet nu er fjernet og erstattet af et almindeligt sporskifte, og at der er foretaget den nødvendige ændring af sporskiftets belysning.

Vi skal nu se på et lidt andet emne, også selvom det pågældende brev har overskriften ”sikring af sporskifter mv.”. Brevet er sendt fra generaldirektoratet den 17-1-1956 til distriktet og fortæller, at man tiltræder at stationen kan indrettes til at kunne være ubetjent, og at sikringen af sporskifterne i den forbindelse skal ske som distriktet foreslog i brevet af 6-4-1955 (se dette). Videre i brevet gøres der nærmere rede for hvilke ændringer der også skal foretages, idet indkørselssignalet skal kunne stå på ”kør” i hele den periode, hvor stationen er ubetjent. For at undgå at de to overkørsler lige syd for stationen bagtænder ved togs udkørsel, når indkørselssignalet står på ”kør”, ønsker man afhængigheden mellem indkørselssignalets ”kør”-stilling og skinnekontakt 1 fjernet. Ligeledes ønskes skinnekontakt 2 fjernet, den lå formentlig lige ved indkørselssignalet og skulle sætte overkørslerne i gang hvis et tog havde holdt for stop og dermed allerede havde passeret skinnekontakt 1. Herefter omtales ordningen med ubetjentstation i forhold til trafikken på strækningen, og der er her tale om at Bagsværd skal pålægges ansvaret for, at der kun befinder sig ét tog ad gangen nord for Bagsværd, når alle stationer mellem Bagsværd og Farum (inklusiv) er ubetjente. Ordningen vil man hurtigst mulig forsøge at få optaget i SR. Og så er der lige det med pengene; generaldirektoratet er af den opfattelse, at de allerede bevilgede penge til sikring af sporskifterne (måske deraf overskriften!) – brevet af 29-7-1955 – må række til de arbejder der vil blive udført i indeværende finansår, og at de resterende 6.000 kr. til etablering af ubetjent station, vil blive bevilget i det efterfølgende finansår.

Den 17-2-1956 skriver signaltjenesten til oversignalmesteren og giver ham arbejdsordre på en række ændringer i stationens sikringsanlæg. Ud over hvad vi tidligere har hørt i denne sag (sikrings af sporskifter og ubetjent station) indeholder denne arbejdsordre på 9 punkter kun et ukendt punkt, nemlig vedrørende telefonerne på stationen. I punktet står: ”Når stationen er ubetjent skal S-telefonen og M-telefonen være afbrudt, og M-telefonen skal være sluttet til et telefonapparat anbragt på stationsbygningens mur på perronsiden.”

Generaldirektoratet sender den 20-6-1956 et brev til distriktet, hvori det overlades til distriktet at fastsætte særlige regler for afviklingen af toggangen mellem Bagsværd og Farum, i de tidsrum hvor Farum station er ubetjent. Generaldirektoratet ønsker dog visse ting medtaget i instruks, men ellers er det frit for hvordan den bliver skruet sammen. Til slut i brevet fortælles, at de nødvendige rettelser til SR formentlig ikke kan nå at komme før arbejdet i Farum er afsluttet og distriktet har udarbejdet instruks, men at distriktet skal indføre ordningen uanset om de nødvendige rettelser i SR er til stede.

Den 2-7-1956 har distriktet udarbejdet et udkast til denne instruks, lad os se på den, da arkivet ikke indeholder den der kom til at gælde:

”Instruks for afvikling og ledelse af toggangen på strækningen Bagsværd – Farum i de tidsrum, hvor Farum station er holdested.

Generaldirektoratet har givet tilladelse til, at Farum station, trods sin egenskab af endestation for strækningen København L – Farum kan overgå til at være holdested (SR § 13, II-A), på tider hvor Værløse og Hareskov stationer er holdsteder på betingelse af, at der kun befinder sig eet tog ad gangen på strækningen mellem Bagsværd og Farum.

I de tidsrum, hvor Farum station herefter ifølge togplan VIII er holdested, betragtes strækningen fra Bagsværd til Farum – incl. hovedspor 1 på Farum station – som fri bane, og Bagsværd station har ansvaret for, at der kun befinder sig eet tog ad gangen på nævnte strækning, over hvilken togene afsendes uden af- og tilbagemelding.

Forinden Farum station overgår til at være holdested, skal stationen foruden at iagttage de i SR § 13, II A, punkt 2, givne forskrifter udveksle følgende telegrammer med Bagsværd station.

1. Bagsværd.

Sidst ankommen tog hertil er tog og

sidst afsendte tog herfra var tog

Spor 1 og 2 på Farum station er frit.

Kan Farum station overgå til at være holdested?

Farum.

2. Farum.

Ja. Farum station kan overgå til at være holdested.

Bagsværd.

Telegram nr. 2 må først afgives, efter at Bagsværd station har afgivet tilbagemelding til Farum station for det i telegram nr. 1 nævnte tog.

Når Farum station er holdested, melder togføreren for dagens sidste tog til Bagsværd station togets ankomst til Farum med slutsignal.

Meldingen afgives igennem den uden på stationsbygningen anbragte telefon.

Togførerne er ansvarlig for, at togstørrelserne ikke ændres Bagsværd – Farum – Bagsværd.

I tilfælde af tognedbrud på strækningen Bagsværd – Farum eller på Farum station i den tid denne er holdested træffer Bagsværd station alene de nødvendige foranstaltninger til sikring af det nedbrudte tog, tilkaldelse af hjælp og sikring af hjælpetogets kørsel til det nedbrudte tog samt dette og hjælpetogets fjernelse fra strækningen, forinden der igen indlades tog på denne.”

Arkivet indeholder ikke flere breve vedrørende udgifter til ændringer af sikringsanlægget i forbindelse med bedre sikring af stationen og indførelse af ”ubetjent”, og ser vi tilbage på hvad vi har fået at vide, må det antages at de samlede udgifter til disse ændringer i alt kom til at beløbe sig til ca. 15.000 kr. Dette beløb kan være lidt svært at forholde sig, er det lidt eller meget, men vi får lidt hjælp i det brev som trafiktjenesten sendte til generaldirektoratet den 25-7-1956, hvori man oplyste, at fra den 31-7-1956 ville stationen overgå til at være ubetjent i visse tidsrum i togtid. Herefter ville der årligt kunne spares 9.562 kr. (1956-kroner), så der var vist tale om en god forretning.

Den 30-7-1956 udsender distriktet et cirkulære der omhandler ”forenklet betjening af Farum station”, og heri er samlet en hel del oplysninger, de fleste af dem har vi allerede hørt om, så vi ser kun på de afsnit der giver os yderligere oplysninger. Det drejer sig om overkørslerne syd for stationen, hvor der ifølge det vi tidligere har set, skulle fjernes en skinnekontakt, og en skulle gøres uafhængig af indkørselssignalets stilling. Her får vi en nærmere forklaring, og dem skal vi lige huske, især det sidste afsnit, for vi vender tilbage til dem senere.

Fortsættes i næste nummer.

Formandens Feriebilleder 2018

VLTJ

En anden historie er: Bjergbanen

Det er det gamle havnespor som går fra Stationen og via et Rembrusement midtvejs (Der skiftes køreretning) til havnen. Der køres kun i juli måned og denne kørsel befares af en solokørende Skinnebus.

Det unikke er at sporskiftet midtvejs er et såkaldt ettunget sporskifte (Se billeder)

Sporet er noget misvedligeholdet, så hastigheden må være særdeles lav. Men udsigten og spændingen fejler ikke noget, og ud fra deres hjemmeside er der godt besøgt når de kører.

Der kommer flere billeder i næste nummer ☺



Lemvig St. 18. juni 2018



Nedkørslen mod havnen er startet. Lemvig d. 16. juni 2018



Rembrusementet midtvejs med et særprægede sporskifte ☹️

Billedgalleriet

