

KSB MODEL TIDENDE

Klubblad
For
FmJK af 1976



Nr. 6 2020

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 sidder I med årets sidste nummer af KSB Model Tidende. Og derfor vil jeg her ønske alle læsere af bladet en rigtig glædelig Jul, samt et Godt og Lykkebringende nytår.

I klubben fortsætter vi ufortrødent, trods Corona... Dog ser det ud til at vi "kun" bliver en 4 – 5 stykker ad gangen tirsdage. Der er dog plads til lidt flere, da der er oprettet 4 arbejdspladser i gangarealet 😊

JULEHYGGEMØDET d. 22. december, er AFLYST grundet Corona, men vi satser på at der bliver spisning til Generalforsamlingen i 2021, under forudsætning for at forholdene er til det.

Torsdag d. 5. november, var vi 3 medlemmer; John L, Richard og undertegnede, der lagde sporerne til Julesporvognen i Kulturhus Farum. Julesporvognen skal binde forskellige "Verdensdele" sammen i Zanne Jahn's Juleudstilling.

Den indvies lørdag d. 14. november. Der er en trykknop i børnehøjde, til at starte Sporvognen med.

Formanden

Forside: København L. Station i de gode gamle dage Foto: FmJK arkiv

Bagside øverst: KSB M 4 Kh L. Foto: Facebook/FmJK Arkiv

Bagside nederst: KSB. Foto: Facebook/FmJK Arkiv

INDHOLD

Formandens "Spalte"	2
Sidste Nyt/Løst og fast fra Klubben	3
Aktivitetskalender	4
Billeder fra Farumbanen af N.E.J.	5
Et værelse med udsigt af Hans - Henrik Landsvig, del 2	10
Danmarks Mærkeligste Jernbane.	11
Billedgalleriet	12

Løst og fast fra Klubben



Ovenstående billeder viser at brolægningen er ved at være tilendebragt, så nu skal vi have fundet de endelige placeringer af bygningerne, monteret øjer til bæretråde til køreledninger og gadebelysning. Men inden skal der sættes Butiksfacader på forretningerne og lavet lys i husene, samt skåret de Tyske fortove af, så den Københavnske flise- og brolægning kommer til sin ret.



Øl til Tuborgs læssespor er leveret ☺,

Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

Statistik: 1775 besøgende på vores hjemmeside, her d. 9. november 2020. Det ser stadig ud til at der er interesse for vores hjemmeside.

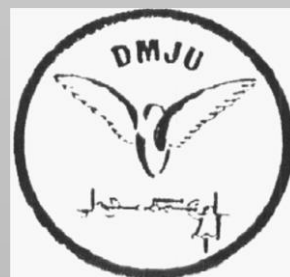
AFLYSNING:

Klubbens traditionsrige Julehygge-køremøde er desværre blevet aflyst, i hvert fald spisningen. Der er køreaften som normalt. Finn og John L. håber at kunne bespise os til Generalforsamlingen d. 23. februar 2021.

Kulturhus Farum og Juleudstilling/Nisseverden

FmJK har været behjælpelig med at opsætte en Julesporvogn som forbinder de forskellige Nisseverdener.

Udstillingen åbner lørdag d. 14. november kl. 12.00



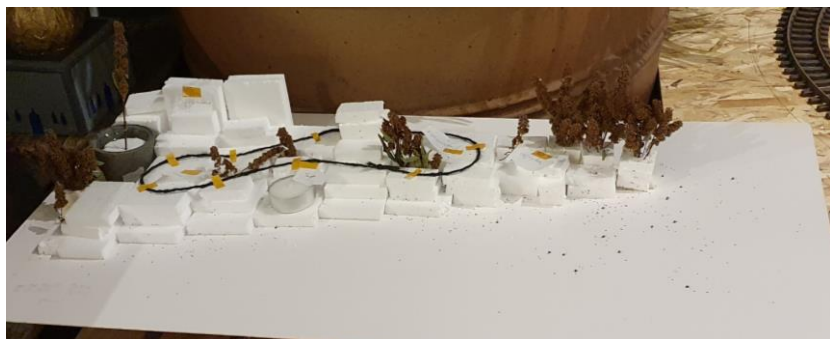
her er de godt nok vist med nogle Heljan huse. Der er 60 palle Tuborg og 12 paller Carlsberg øl.



John L. (bagerst) og Richard (forrest) samt en af teamet omkring Zanne Jahn i gang med opsætningen af Julesporvejen til året Juletema i Kulturhus Farum.



Prøvekørsel af banen som desværre har lidt skarpe kurver, men det går.



Model af landskabet, som det forventes at komme til at se ud 😊

Aktivitetskalender for FmJK



DATOER

2020

November

- 3. Byggeaften
- 10. Byggeaften
- 17. Byggeaften
- 24. Køreaften

December

- 1. Byggeaften
- 8. Byggeaften
- 15. Byggeaften
- 22. Køreaften (Julehygge aflyst)

2021

Januar

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

Februar

- 2. Byggeaften
- 9. Byggeaften
- 16. Byggeaften
- 23. Generalforsamling

Marts

- 2. Byggeaften
- 9. Byggeaften

Billeder fra Farumbanen af N.E.J.

Farum station del 3

Ved Niels Erik Jensen

I forhold til det sidste billede i sidste artikel, skal vi nu kun fire måneder længere frem, til den 12-7-1977. Med åbningen af den nye stationsbygning kunne togene nu køre helt hen til enden af sporene, og sporbenyttelsen blev skiftevis spor 1 eller 2, alt efter i hvilket spor der stadig var nogle arbejder at udføre.



MO-CLL-CLL-MO ved den nye perron i spor 1 12-7-1977 (B521)

Som det måske kan anes på billedet, var der nu kommet lys i perronudkørsels-signalerne ude i baggrunden. Det nye sikringsanlæg blev ibrugtaget netop denne morgen, så der let kunne benyttes det spor, hvor der ikke blev arbejdet i eller ved. Alle sporskifter og alle spor på stationen kunne nu benyttes. Som det ses på billedet, er der hængt en jordstang på køreledningen i spor 2, hvilket kunne tyde på, at man allerede havde haft strøm på køreledningerne, og nu havde afbrudt strømmen for arbejder langs med køreledningerne.

15 dage senere (27-7-1977) kom så dagen, hvor det første S-tog skulle befare strækningen fra Hareskov og videre til Farum.



Det første S-tog ankommer som prøvetog for kontrol af køreledningen i spor 2 27-7-1977 (B801)



Det første S-tog i spor 2. Bemærk kamera på taget af næstforreste vogn 27-7-1977 (B802)



S-tog i spor 2 og MO-tog i spor 1 27-7-1977 (B804)



Prøve S-tog under indkørsel i spor 1 27-7-1977 (B808)

Prøvetogene skulle indpasses i den normale toggang, hvilket var noget lettere nu, hvor strækningen var blevet dobbeltsporet. Tidligere, hvor arbejdskøretøjer skulle over strækningen i dagtimerne, var det ikke let at få det til at passe med den normale toggang.

I Farum skulle prøvetogene gennemkøre alle spor og sporskifter, før man kunne konstatere, at køreledningsanlægget kunne frigives til normal drift. Første dag med prøvetog i Farum gik med at gennemkøre strækningen og perronsporene, mens andendagen blev brugt til at køre mellem perronsporene og depotsporene.

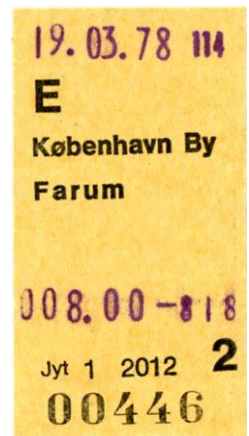


Prøve S-tog under indkørsel ud for depotspor 27-7-1977 (B806)

Det sidste billede fra Farum (se ovenfor), er ude fra området hvor depotsporene ligger, og hvor jeg i de første artikler viste en del billeder fra Furesø trinbræt. Farum station (sikringsmæssigt) voksede fra at omfatte området fra den nordlige sporstopper i spor 1 og den gamle remise til indkørselssignalet lige nord for Furesø T, til helt over på den anden side af Mølleåen. Dette har betydet at jeg ikke kunne lave en klar opdeling mellem Farum og Furesø, jeg håber ikke dette har forvirret for meget.

Artikelserien skal videre, og jeg har valgt at vi skal bevæge os fra station til station videre mod syd.

Som det sidste fra Farum vises her en billet, der er benyttet i S-tog, mens der stadig var mulighed for at købe rigtige pap-billetter. Denne er i øvrigt solgt på Jyllingevej station.



Det første stykke syd for Mølleåen, ned gennem skoven, må jeg indrømme at jeg ikke fik gjort noget ved, før dobbeltsporet var anlagt. Fra skoven og videre mod Værløse fik jeg gjort lidt mere ved (fotomæssigt), der var også mere lyst og til at få gode vinkler når et tog skulle ”fanges”.

Den første overkørsel var den, der førte en lille grusvej over banen og til Bavnegården. Mine første erindringer med den overkørsel stammer fra midten eller slutning af 1960’erne, hvor jeg ved aftenstide passerede over denne overkørsel. (For dem der ved eller kan huske hvad Bavnegården var dengang, skal jeg lige sige, at jeg ikke kom på selve gården!) Overkørslen efter solens nedgang var mørk, og sad man i en bil, var det næsten umuligt at se om der kom tog, især hvis det kom gennem kurven fra Farum. Jeg slap hver gang helskindet over.



CLS-MO på vej mellem Farum og Værløse ved overkørsel ved Bavnegården 9-10-1971 (M625)

I næste artikel fortsætter turen mod syd netop herfra.

Et værelse med udsigt

Rapport fra et besøg i Kiel

Af Jacqueline & Hans-Henrik
Fortsat fra sidste nummer:

Andre muligheder

Attraktionerne i resten af Kiel er ikke ophidsende – især ikke, hvis det regner hele tiden – men vi kan anbefale udsigtsplatformen ved sluserne i Holtenau ved Kielerkanalen. Her havde regnen mere karakter af byger. Beregn god tid til besøget. Det tager i gennemsnit 20 minutter for et skib at passere slusen, og det er bestemt tiden værd at se hele proceduren.

Hans-Henrik kan desuden fra et tidligere besøg anbefale det lokale søfartsmuseum.

I Schönberg ved Østersøkysten nordøst for Kiel ligger der et ganske spændende jernbane- og sporvejsmuseum.

Hans-Henrik havde glædet sig til et grundigt gensyn efter et hastigt besøg lige før lukketid for nogle år siden, men der var lukket, da vi nåede frem. At det begyndte at regne straks, da vi havde parkeret bilen og ruskede i den låste dør, nævnes kun for fuldstændighedens skyld.

Tre tvivlsomme stjerner

Hotel an der Hörn har af uforståelige årsager tre stjerner.

Medarbejderne er flinke nok, men der er ingen elevator (ja, man tror, det er løgn med tre stjerner), og stedet er aldeles nedslidt. Rengøringen kunne - pænt sagt - være bedre, og dametoilettet ved receptionen trængte til en ekstra kærlig hånd.

Men vi slap med 90 Euro per nat i et gigantisk firesengsværelse, hvor der havde været plads til en mellemstor modelbane i H0, hvis ikke udsigten havde gjort modelbanen overflødig.

Ved bestillingen gjorde vi udtrykkeligt opmærksom på, at vi ville have et værelse med udsigt til jernbanen. De virkede ikke overraskede.

Så alt i alt kan stedet klart anbefales til unge, friske mennesker som os her i klubben, som selv kan slæbe bagage, som selv kan sætte bruseren tilbage på plads i badeværelset, når stangen på væggen falder ned, som kan leve med, at afløbet i bruseniche og håndvask er delvist stoppet, og som kan vente, til de kommer hjem, før der bliver gjort ordentligt rent. Og som så i øvrigt sætter pris på en pæn og nydelig udsigt.

Hotel an der Hörn

Gablenzstrasse 8, Kiel
<http://www.an-der-hoern.de/>

Danmarks mærkeligste jernbane.

Artikel fra Sjællands-posten: fredag d. 12. maj 1961

Redigeret af: Irene Nielsen

Danmarks mærkeligste jernbane var kun i gang i en halv snes år.

Den 14. maj er det 25 år siden (I 1961 red. Anm.),

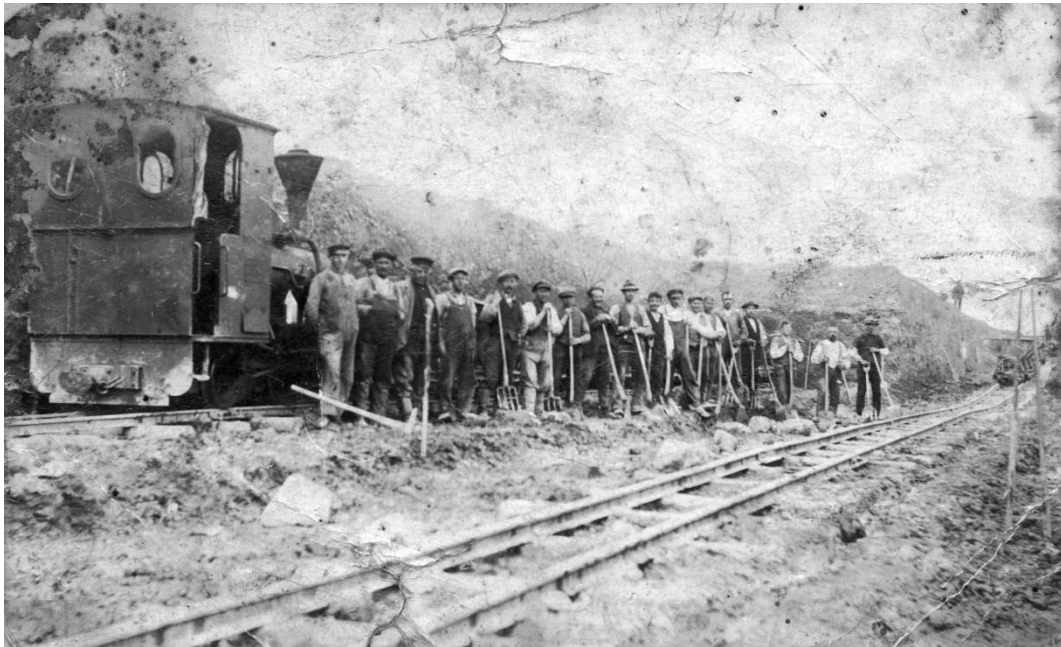
den midtsjællandske jernbane blev nedlagt.

Banen der kom for sent og aldrig blev fuldført.

Et stykke lærerig trafikhistorie.

Mon ikke den mærkeligste jernbane, Danmark har kunnet opvise, var den, der i sin tid gik gennem Midtsjælland?

Dens historie er i hvert fald præget af en række begivenheder, der alle kan karakteriseres som lidt ud over det almindelige, og dem er der en særlig grund til at fremdrage nu, fordi den 14. maj er det 25 år siden, jernbanen blev nedlagt på strækningen RINGSTED - FREDERIKSSUND.



Et hold "Jernbanebisser" ca. 1926 Fotograf ukendt

Det var meningen, at den midtsjællandske jernbane skulle gå fra Næstved over Ringsted og Frederikssund til Hillerød. Strækningen fra Næstved til Ringsted er som bekendt den dag i dag et led i trafikken fra København sydpå, og det er ikke den, der normalt tænkes på, når man taler om den famøse Midtbane. Det er derimod den nedlagte jernbane fra Ringsted til Frederikssund, der kan fortælle ikke så lidt af interesse. Den var nemlig kun i brug i 11 år, inden den blev standset - for strækningen Hvalsø - Frederikssund er der endda kun tale om 8 år.

Fortsættes i næstenummer.

Red. Bemærkning: Så starter en artikel som jeg har fået lov til at bringe her i bladet af Ejegod Tidende. Der er et par faktuelle fejl, som vil fremgå i artiklen og Ejegod Tidende/Slangerup Arkiv er bekendt med fejlene 😊

Billedgalleriet

