

KSB MODEL TIDENDE

**Klubblad
For
FmJK af 1976**



Nr. 2 2021

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.

Vi er nu lidt over 2 måneder inde i 2021 og må stadig ikke mødes i vores Klublokaler. Og vi har set os nødsaget til at udskyde Generalforsamlingen til d. 23. marts 2021. Denne dato ser også ud til at blive udskudt til en gang i april.

Vi er blevet kontaktet af Kulturhusets leder; Berit Elmark om mulig Filmoptagelse i klubben! De viser nogle små klip fra Furesø Kommune, bl.a. har der haft indslag fra Furesø Museers arkiver og andet. Om det bliver til noget, vides ikke, men vi er klar på opgaven og 3 – 4 medlemmer har meldt sig og det hele bliver selvfølgelig i Coronasikker regi. (Skal nok kun bruge 2 medlemmer) Vi må jo kun være 5 samlet 😊 og der skal også være plads til filmholdet.

Niels E. Jensens fine artikelserie starter op igen.

Nu ser vi bare frem til at foråret og sommeren melder sin ankomst og smittetrykket falder, så vi kan genåbne og få "støvet" anlægget af og kørt nogle tog, samt hygge os.

Det trænger vi til.

Formanden

Forside: Farum? KSB M2 Foto: Georg Hansen/FmJK arkiv

Bagside øverst: KhL, 6. feb. 1961, levering af KS 825. Foto: Jan Walter SHS 74 FmJK arkiv

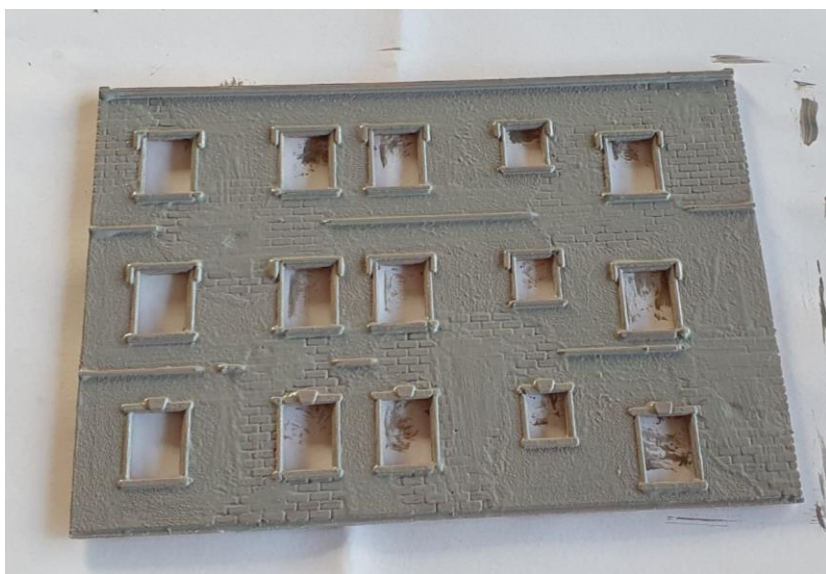
Bagside nederst: KhL. MO, Cll og Cls. Sakset fra Facebook/FmJK arkiv

INDHOLD

Formandens "Spalte"	2
Sidste Nyt/Corona Byggerier	3
Aktivitetskalender	4
Billeder fra Farumbanen af NEJ	5
Nyt blad i biblioteket – TÅG af Jesper	10
Billedgalleriet	12

Corona Byggerier til vores Anlæg

I disse Coronatider skal tiden jo bruges og det er der foreløbig kommet nogle bygninger ud af:
Tankstation, Værksted/Dækservice og Boghandel.
Alle bygninger skal bruges i "Hellerup" og har derfor navne og telefonnumre fra denne bydel, dog undtaget Esso-tanken og værkstedet 😊



Som det kan ses, er "Skudhuller" spartlet ud og murværket er efterfølgende malet med grå Sandmaling.

Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

Statistik: 452 besøgende på vores hjemmeside her d. 8. marts 2021.

Corona, ja det ord har vi da fået lært 😊

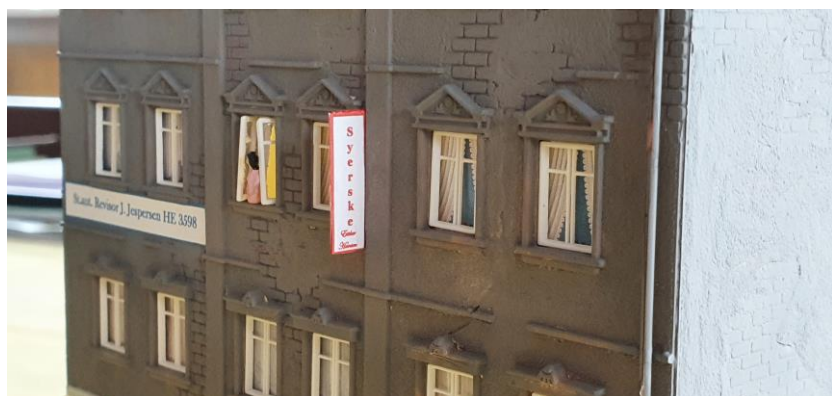
Og det gør jo at vi ikke kan nyde vores Hobby, i hvert fald ikke i klubregi. Men hjemme er der jo selvbyg, ombyg og samlesæt og eller en kombination af det hele 😊

Som det ses her i bladet, så har jeg hygget mig lidt med ordinære byggesæt fra Faller; Boghandel, Busch; Esso-station og selvbyg; Værksted, pap og murstenspapir. Samt en Hjem og Fix Julebelysning med LED 1,5 volt dioder.

Det er kun fantasien der sætter grænser.

Hvis der er andre der har bygget, så send et par billeder og en lille historie.





3 bygninger har fået monteret lys og detaljering, bl.a. butiksejer og kunder i Boghandelen. Der kommer også Mekanikere på Værkstedet. Boghandelen var en prøve på at fjerne skudhuller og andet på Fallers bygninger og jeg syntes at resultatet er fornuftigt.

Aktivitetskalender for FmJK



DATOER

2021

Marts

AFLYST

April

**6. Byggeaften
13. Byggeaften
20. Byggeaften
27. Køreaften**

Maj

**4. Byggeaften
11. Byggeaften
18. Byggeaften
25. Køreaften**

Juni

**1. Byggeaften
8. Byggeaften
15. Køreaften
22. Byggeaften
29. Køreaften**

Juli

Møder i juli aftales fra gang til gang

Værløse del 1

Ved Niels Erik Jensen

I sidste artikel (KSB Tidende nr. 6 2020 Red. Bem.) sluttede jeg med et billede fra overkørslen ved Bavnegården. Jeg starter denne artikel samme sted, blot 3½ år senere, hvor der er ryddet godt ud i bevoksningen, der er lagt et nyt spor, der er også lagt et 2. spor (som det ser ud til at der arbejdes på, og køreledningsmasterne er begyndt at præge naturen).



Overkørslen er væk ved Bavnegården 4-2-1975 (A6314)

Som erstatning er der nu lavet en underføring, og vejen har fået navnet; Bavnestedet. Jeg vendte mig også om og tog et billede den anden vej, hvor underføringen kom med på billedet. Der er ingen grund til at vise dette billede også, for man kan kun lige ane brodækket, idet der endnu ikke er etableret noget rækværk, så broen er nærmest ikke med på billedet.

I stedet vil jeg hellere bruge pladsen til et billede ved den næste underføring, erstatningen for den overkørsel der var for Ryetvej. Her er man ikke kommet så langt

med at få rejst køreledningsmasterne, så det var også nemmere at få et tog med på billedet.



CLS-MO på vej fra Farum mod Værløse ved Ryetvej 4-2-1975 (A6316)

Jeg skruer nu tiden små to år tilbage og bevæger mig lige indenfor på Værløse station.



Nyt spor længere mod vest er under etablering 1-7-1973 (A2301)

Stationen kan ikke længere bruge ved krydsninger, idet det kun er det gamle spor 2 der er farbart. På dette tidspunkt var der heller ikke brug for krydsninger, idet strækningen til Farum var spærret for ombygning.



Passagererne videre til Farum er steget om til bussen 1-7-1973 (A2303)



MO-tog gør ophold i spor 1, set fra Farumsiden 9-10-1971 (K3436)

Billedet på forrige side viser stationen som den så ud inden der begyndte at ske forandringer.

Når nu jeg er tilbage i 1971, er det nu vi lige skal se på hvordan en billet kunne se ud på dette tidspunkt. Billetten til højre er solgt på København L.

Fremme i 1974 var jeg igen på stationen, grunden var, at stationen to dage senere blev nedlagt, og passagererne skulle til at vænne sig til at benytte den nye station, lidt sydligere. Så jeg gik en tur rundt om stationsbygningen, for nu var det sidste chance for at få billeder af den stadig fungerende station.



Gavl af stationsbygning set fra sydenden af perronen 24-5-1974 (M4822)

Som det ses på billedet, var spor 1 heller ikke på dette tidspunkt farbar, som jeg husker det, så havde spor 1 ikke været farbar for tog siden 1971. Årsagen til dette var, at togene skulle i spor 2, for det var det eneste spor der havde forbindelse til den nye bro over Fiskebækvej, den bro vender jeg tilbage til i næste nummer.



Varehuset ser fra perronsiden, desværre lidt i skygge 24-5-1974 (M4821)



Gavl af stationsbygning set fra gaden 24-5-1974 (M4819)

Jeg stopper her, og vender tilbage med lidt fra den nye station.

Nyt blad i biblioteket - TÅG

Udover at være medlem af Dansk Jernbane Klub, har jeg nu også meldt mig ind i Svenska Järnvägsklubben. Jeg bor jo hinsidan, så man må sætte sig ind i de lokale forhold. Som medlem modtager jeg deres medlemsblad "TÅG" ni gange årligt, som udover at beskrive hvad der sker på de svenske skinner, også berører emner i Norge, Finland og Danmark. De har faktisk nogle ret interessante artikler.

Af spændende artikler kan nævnes:

- Jernbanefærgernes ophør i Danmark
- Fugleflugtslinjens historie
- Genindførelse af passagerdrift på Lommabanan og Trelleborgbanan
- Ny sporskifte teknologi – Sporskifter der ikke iser til
- Litrering og nummerering på godsvogne
- Historien om IC3 toget og Y2 (Kustpilen)
- De tyske panoramavogne
- Da TME kom til Sverige. Historien om de danske ME-lokomotiver der blev solgt til Sverige.
- samt beskrivelser af forskellige sporveje og jernbanesystemer i ind og udland.

Bladet er noget mindre en Dansk Jernbaneklubs blad "Jernbanen", men alligevel et spændende blad. Bladet er naturligvis skrevet på svensk, så man skal kunne læse det svenske, men det klarer de fleste af os i klubben også.

Bladet er tilgængeligt i biblioteket.

DE TYSKA PANORAMAVAGNARNA



D-RHGB 56 80 81-71 002-8 passerar Koblenz Lützel år 2013. Före detta vagn 202 återfins numera i perfekt skick i Köln, där den ingår i ett komplett RheinGold-tåg, som drivs av Freundeskreis Eisenbahn Köln e.V. I tåget ingår såväl förkingsvagnar som ett antal av de vagnar som härstammar från 1960-talens RHEINGOLD-tåg. Alla vagnar har ursprungsfärgerna blått och kråm vitt. Foto: Carl-Johan Jørgenius

Deutsche Bundesbahn (DB) introducerade i början av 1960-talet en helt ny vagnstyp, inspirerad av amerikanska så kallade dome cars. Vagnarna gick i de exklusiva exprestågen RHEINGOLD och RHEINPFEIL. När DB inte längre behövde vagnarna såldes de till Schweiz där de gick i chartertrafik flera år. Efter det hamnade vagnarna plötsligt i Sverige där de gick i natttågen till Norrland. Tiden i Sverige blev inte så lång. De gick tillbaka till Tyskland, där två av dem nu ingår i historiska tåg och en hyrs ut. Den enda vagn som tillhör DB Museum är utlånad till en kommun i Bayern och den femte finns i Holland.

Text: Carl-Johan Jørgenius

Ar 1962 köpte DB tre exklusiva persovagnar från Wegmann i Kassel. De var avsedda att gå i RHEINGOLD-tåget mellan Amsterdam, Köln, Basel och Genève. Året därpå anskaffades ytterligare två vagnar avsedda för RHEINPFEIL. År 1965 ingick tågen i det internationella TEE-nätet (Trans Europ Express).

SOM ALLA MODERNA, tyska persovagnar var de 26,4 meter långa och 2825 mm breda. Höjden avvek dock – längs en dryg tredjedel av vagnens längd sträckte sig ett helglasat kupoltak som var 4485 mm högt. Senare sänktes kupolen till 4280 mm. Övriga delar av vagnen hade något lägre takhöjd än vanligt, 3850 mm mot normalt 4050 mm, allt för att inte skymma sikten för passagerarna i den upphöjda delen.

I DENNA FÄRNS ursprungligen 22 platser (2+1-sittning), varav de flesta kunde ställas in i färdriktningen. I den nedre delen av vagnen fanns två kupér med vardera sex platser i ena änden och en bar med 15 platser i den andra. Dessutom fanns en telefonkiosk och utrymmen för bagage.

Vagnarna hade DB-littera Adm 101 och nummer 51 80 81-80 001 till 80 005.

De första åren hade vagnarna koboltblå och kråm vitt lackering som anknyt till de färger RHEINGOLD-tågen hade före kriget (blått/kråmvitt).

IKAB-NetRail	Nr	Reklam	Littera	EVN	Årm.
51 80 81-80 001	201	JÄRVEN	AFS1 (senare PT)	S-NR 50 74 87-73 201-2 D-WGB 56 80 89 80 201-7	2008 till NetRail, hyrd till Veslisa 2013 såld till Holland
51 80 81-80 002	202	FJÄLLRAVEN	AFS1	D-RHGB 56 80 81-71 002-8	2005 såld till Tyskland
51 80 81-80 003	203	ALDEN	AFS2*	CH-RAOVE 61 85 89 90 003	2005 såld till Tyskland
51 80 81-80 004	204	LODJURET	AFS2*	D-VEB 56 80 81-80 004-1	2005 såld till Tyskland
51 80 81-80 005	205	BJÖRNEN**	AFS1	Coburg	2005 såld till Tyskland

** Senare omförd med reklam för Fjällräven

Uppgraderad med nödbromsöverbrygning, senare även sth 200 km/h

UNDER 1960-TALET utvecklades trafiken med TEE-tåg tack vare elektrifieringar och förbättrade banor. I Tyskland kom de nya 103-loken, som kunde gå i 200 km/h.

I slutet av 1970-talet minskade antalet TEE-tåg. År 1979 avslutades TEE-epoken i Tyskland, och TEE-trafiken i Europa upphörde helt i slutet av 1980-talet. I Tyskland var orsaken införandet av det nya IC-konceptet, snabba tåg med både första och andra klass på fasta minuter. I Frankrike ersattes TEE-tågen av TGV-tågen.

PANORAMAVAGN I TEE-RÖDVI "RHEINGOLD-KONSTYM"

MEN NÄR HASTIGHETEN för luktågen kunde höjas gick man alltmer över till lokdrag-na tåg, som var mer flexibla. Kraven var hög komfort och service kombinerat med förhållandevis korta resor. Endast första klass fanns med särskilda tillägg. TEE-Mercur trafikerade till och med Köpenhamn fyra år i mitten av 1970-talet (genom att två vagnar i tåget från Stuttgart fortsatte vidare från Hamburg till den danska huvudstaden).

INTERIÖR FRÅN SBB APR. Foto: Carl-Johan Jørgenius

NÄR DE FEM TYSKA PANORAMAVAGNARNA längre behövdes såldes de år 1976 till arrangören Apfelteufel. För att göra vagnerna användbara på flera järnvägs-sänktes takhöjden på panoramadele 200 mm. Efter tre år gick Apfelteufel kurs. Vagnarna köptes då av resebyråtelthurgau, som behöll dem i tjugio år då inregriterade i Schweiz i SBB:s

Vagnarna 203, 204 och 205 på väg till Tyskland med färjan SASSNITZ från Trelleborg till just Sassnitz. Foto: VEB Vulkan-Eifel-Bahn



Tåg

#1 2019, PRIS 75:-
SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBENS TIDSKRIFT



Norrtåg • Lysekils Järnväg • Tidig tågturism i Sverige
Historien om 1067 mm spårvidd • Järnvägar på Korsika • Vällenbanan
Sentinel-ångvagnen på GDJ • Tåg 106 – NBJ år 1977 • Bugatti "Presidentiel"

Billedgalleriet

