

KSB MODEL TIDENDE

Klubblad
For
FmJK af 1976



Nr. 1 2026

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 gange årligt.

Velkommen til et nyt år.

Når jeg sidder og tænker tilbage på 2025, må jeg sige...

Det er godt gået med Helsingør Havn/by, maledede baggrunde med både Stålskibsværftet og Helsingborg på den anden side af Øresund. Farum landsby som er vokset. En stor Hellerup villa ved Sporvognsløjfen i Hellerup. Samt stort oprydnings og sorterings arbejde, så vores lokaler nu ser mere indbydende ud.

Og sideløbende var der også tid til at udskifte de defekte og udslidte sporskiftemotorer på Helsingør st. Dog mangler Remise og vognopstillingen, men det kommer i 2026.

De første der havde mulighed for at se alt dette var Ingeniørforeningens Pensionister, de kom d. 21. november og var ovenud tilfredse.

Den 2. december havde vi åbent hus. Her blev vi blæst bagover. Der kom i omegnen af 200-250 gæster på de 4 timer der var åbent. Og flere gik forgæves, da de opgav at komme ind. De har så efterfølgende besøgt os på efterfølgende tirsdage.

Formanden

Forside: Buddinge st. FmJK arkiv.

Bagside øverst: Hareskov st. 4. juli 1974 Foto: Asger Bergh Facebook/FmJK Arkiv

Bagside nederst:

INDHOLD

Formandens "Spalte"	2
Sidste Nyt og Indkaldelse til ordinær Generalforsamling 2026	3
Aktivitetskalender	4
B&W lokomotiver på Slangerupbanen del 2.	5
FmJKs skovtur til Minivälden i Ljungby i Sverige	8
Billedgalleriet	12

Indkaldelse til Ordinær Generalforsamling

Hermed indkaldes til Ordinær Generalforsamling
For FmJK i klubbens lokaler: Kulturcenter
Farum, Kulturtorvet 12, 3520 Farum.
Tirsdag d. 24. februar 2026 kl. 19.00

Dagsorden ifølge lovene:

1. Valg af Dirigent
2. Formandens beretning
3. Fremlæggelse af revideret regnskab, samt budgetforslag for det kommende år.
4. Fastsættelse af kontingenter for det kommende år.
5. Valg af Formand, Sekretær og Bestyrelsesmedlem (jf. § 6), samt Revisor og Revisorsuppleant.
6. Indkommende forslag.
7. Eventuelt

Ad pkt. 6: Forslag skal være Formanden (Henning) eller Sekretæren (Jesper) i hænde inden Generalforsamlingens start.

§ 6

Bestyrelsen

Bestyrelsen består af Formanden (På valg hvert år)

Kasserer. Valgperiode 2 år. (På valg i lige år)

Sekretær. Valgperiode 2 år. (På valg i ulige år)

Bestyrelsesmedlem. Valgperiode 2 år (På valg ulige år)

Genvalg er mulig.

For at deltage i Generalforsamlingen og have stemmeret, kræves det at kontingentet for 1. halvår 2025 er betalt til Kassereren inden Generalforsamlingens start.

Efter Generalforsamlingen vil der være kørsel på anlægget, samt almindelig hyggesnak.

Med venlig hilsen

Henning Hansen

Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

Klubben deltager også i år i DMJUs fotokonkurrence. Årets tema var "Under broen"

Morten og Formanden fik stablet et Tableau på benene med Tagensvejbroen i fokus.



Glæd jer til næste nummer, her kommer der atter en artikel fra Hans Henrik.



JUBILÆUMSTUR TIL HAMBORG 2026

Som det nok er bekendt, så fylder klubben 50 år i år.

Ud over et Åbent Hus arrangement, arbejdes der på at planlægge en 3 dages tur til Hamborg og Miniature Wunderland.

Den skal foregå med togrejse og 2 overnatninger den 11. – 13. september. Ja jeg ved godt at der var nogle andre datoer i spil, men desværre er jeg selv i Portugal weekenden før.

En køreplan kunne for eksempel se således ud:
d. 11. afd. Kh 10:22 – Hamborg H ank. 15:08
d. 13. afd. Hamburg H 14:47 ank. Kh. 19:38

2 overnatninger på hotel m/morgenmad

Hamborg Card til rejse med det offentlige.

Evt. byvandring fredag eftermiddag og spisning på restaurant.

Besøg Miniature Wunderland lørdag

Frokost kan fås på cafeteriaet i Miniature Wunderland.

Togbilletter fra 630 kr. T/R
Hotel ca. 1200 - 1500 kr. pr. person
Entre Miniature Wunderland:
Børn indtil 16 år: 98 kr.
Voksen: 166 kr.
Pensionist: 144 kr.
Hamborg Card 3 dage: 244 kr.
Alt i alt i omegnen af 2500 kr. pr. person.

Jesper siger han har en god kontakt til DSB Rejsebureau, så jeg tænker vi lader Jesper bestille togbilletter.

Af hensyn til videre planlægning og evt. forudbestillinger vil det være tjenligt, at senest til Generalforsamlingen, at give besked om man vil med. Klubkassen giver et tilskud på 5000 kr.

Aktivitetskalender for FmJK



DATOER

2026
Januar

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

Februar

3. Byggeaften
10. Byggeaften
17. Byggeaften
24. Generalforsamling

Marts

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

April

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

Maj

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

B&W lokomotiver på Slangerupbanen og på andre baner i ind- og udlandet

Tre lokomotiver

Samme B&W motortype fandt også vej til tre privatbanelokomotiver, som blev bygget af Scandia i Randers. Helsingør Hornbæk Gilleleje Banens M 2 fra 1933 kørte trofast med den originale ottecylindrede motor frem til 1968, hvor lokomotivet brændte på gaden i Helsingør. Det var den motor, der holdt længst.

Kolding Sydbaner købte i 1933 M 2, hvis – ligeledes ottecylindrede - motor døde af et brud på krumtapakslen i 1948. Maskinen kom videre til Ebeltøft Trustrup Jernbane, hvor den fik to GM-motorer, som i fællesskab trak den originale dynamo.

Kalvehavebanens M1 – også fra 1933 - nøjedes med den sekscylindrede version, som vi kender fra KSB M 1 og M 2. Maskinen brændte på fri bane i 1952 og blev genopbygget med en MO-motor fra Frichs.

De to sidstnævnte lokomotiver vides at være blevet prøvekørt på Slangerupbanen.

I 1934 lancerede B&W en ny motortype, nu med udstødningsventiler. Den gav 250 hestekræfter ved 1200 omdrejninger. Motoren blev brugt i Skive Vestsalling Jernbanes motorvogn M 6, som tilsyneladende fungerede meget godt, indtil den i 1947 blev sat til salg – nu uden brugbar motor. Vognen havnede også i Ebeltøft, hvor den fik samme GM-motorarrangement som lokomotivet fra Kolding.

Triangel byggede desuden nogle få rangertraktorer med B&W motorer, blandt andet til Frihavnen i København.

© B&W. KS M 3, København 1933.



KS M3 blev kaldt Stauning af banes personale. Maskinen var nemlig både rød og stærk. Foto: jernbanen.dk

Frichs løb med salget

På det tidspunkt var motoriseringen af de danske privatbaner i fuld sving, men som vi ser, var det ikke meget, B&W fik lov at bidrage med, for Frichs løb med næsten hele kagen. Alt i alt fik Frichs bygget op mod 250 små og mellemstore diesellokomotiver og motorvogne til danske jernbaner, foruden en del rangertraktorer.

B&W forsøgte i stedet at få eksportordrer, men det blev kun til små serier af motorer til køretøjer til bl.a.

Frankrig, Jugoslavien, Belgien og Iran. B&W konstruerede også motorvogne og lyntog til de private selskaber,

som dengang drev de spanske hovedstrækninger. Selve vognkaserne blev dog bygget i Spanien. B&W leverede blot motorerne.

Borgerkrig og senere verdenskrig betyder, at vi kun ved meget lidt om disse motorers videre skæbne.



KSB M3 på prøvetur. Et meget løst slag på min taske siger, at belastningen er omkring 200 tons – måske mere. Foto: B&W

Den ultimative ydmygelse

I 1934 gik B&W til DSB og fremførte, at det var svært at sælge noget i udlandet, når fabrikken ikke kunne henvise til, at de lokale statsbaner var kunder.

Efter megen diskussion og uden tvivl pres fra både politikere og københavnske fagforeninger gik DSB i 1935 med til at lade B&W bygge maskineriet til to af de MO-vogne, som Scandia på den tid producerede med Frichs motorer.

Det gik rivende galt. DSB fremsendte endeløse mangellister, og i 1940 var etaten så træt af B&W, at der blev købt to komplette maskinbogier hos Frichs til montage i de to MOere. Det må da vist være den ultimative ydmygelse.

Allerede i 1938 var B&W dog også blevet træt, hvilket mandede ud i en aftale med Frichs, hvor Frichs lovede ikke at bygge store skibsmotorer og B&W lovede at holde sig fra det danske marked for lokomotivmotorer. Det udenlandske marked skulle præges af et ”virkeligt velvilligt samarbejde”.

Overhalet af USA

Efter anden verdenskrig måtte Frichs se sig teknologisk overhalet af fabrikkerne i USA, som havde arbejdet intensivt med motorer til ubåde, hvor maskineriet ligner det i et dieselelektrisk lokomotiv. Det blev først til en ny serie MO-vogne til DSB og to serier lokomotiver til privatbanerne – sidstnævnte også med den lidt gammeldags – men driftssikre – teknologi fra MO-vognene.

Et nyudviklet dieselelektrisk rangerlokomotiv litra MT til DSB fik efter nogle år skiftet Frichs’ motorer ud med tyske motorer, og Frichs’ dieselhydrauliske MH-maskiner var i allerhøjeste grad inspireret af en model fra Henschel.

Hvad de store maskiner angår, købte DSB sine MY-lokomotiver i USA fra starten af 50erne, og General Motors lod dem bygge på licens hos Nohab i Trollhättan.

De danske MY-maskiner

Her skulle historien egentlig have sluttet, men igen rørte politikere og fagforeninger på sig - denne gang i utilfredshed med, at en så stor statslig ordre gik til udlandet. Selve MY-lokomotiverne og el-udstyret viste sig godt at kunne bygges i Danmark uden åbenlyst at krænke de amerikanske patenter, men motorerne var en anden snak.

GM ville ikke sælge motorer i løs vægt, og pludselig dukkede B&W op og præsenterede DSB for en motor som angiveligt skulle passe fint i et danskbygget MY-lokomotiv. Frichs fik vredet armen om og fik besked om at bygge motoren, som fungerede elendigt, da maskinerne kom i drift i 1957 og 1960.

De to danske MY-ere hensattes i 1968 og endte på skrotpladsen i 1971.

Til gengæld blev de amerikansk designede MY og senere MX-lokomotiver i stigende grad bygget og samlet i Danmark.

Og hermed sluttede så langt om længe historien om forbilledet for vor model af M 4 og dens brødre, søstre, fætre og kusiner ude i den barske virkelighed.

© Frichs. DSB MY 1201, Frichs 1957.



Foto: jernbanen.dk

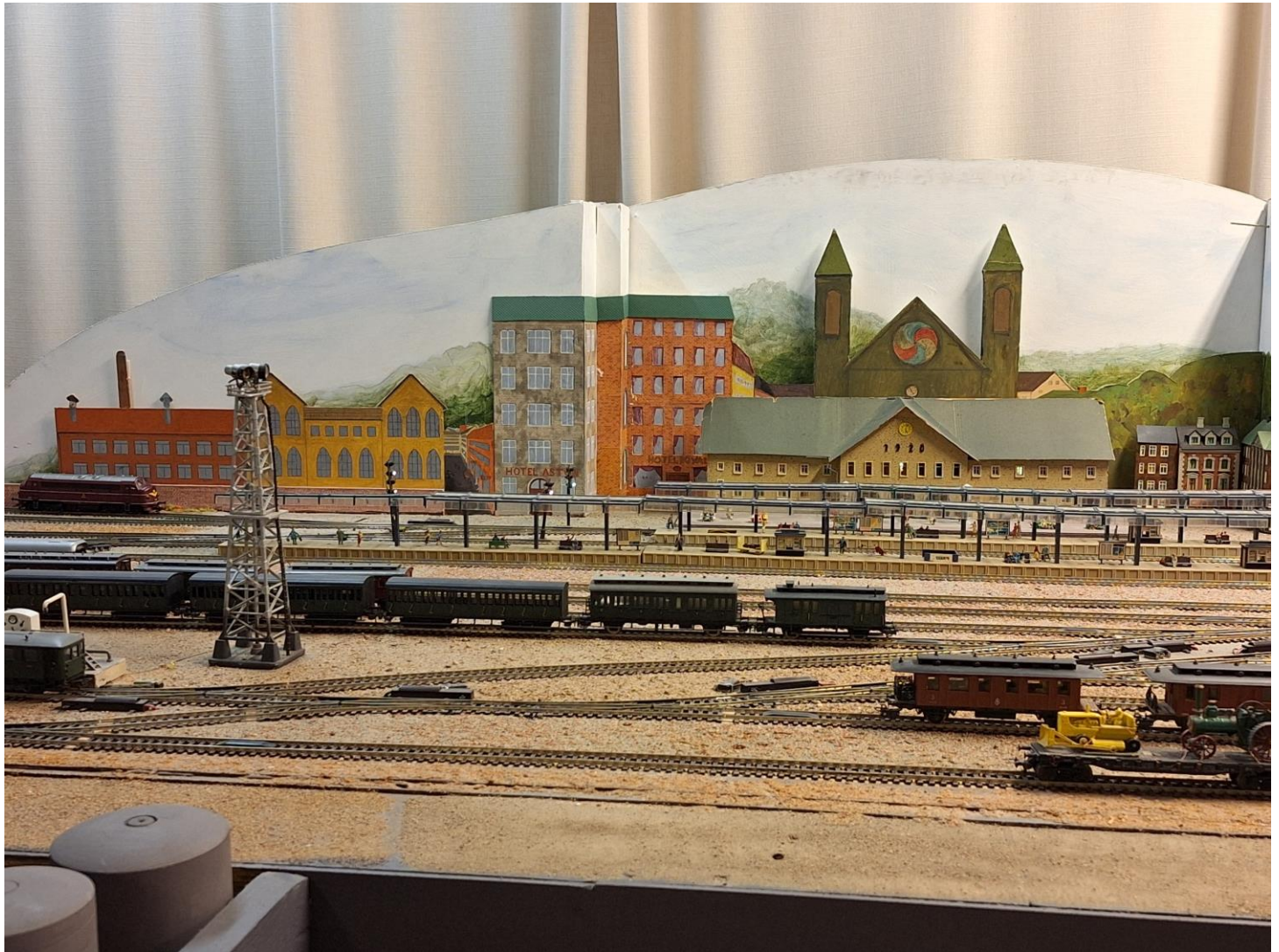
Kilder: Langt hovedparten af de faktuelle oplysninger i denne artikel stammer fra den fortræffelige bogserie *Motor Materiellet*, udgivet af Banebøger. Jeg har også ivrigt støttet mig til websiden *jernbanen.dk*, hvis webmaster, Tommy Nilsson, har hjulpet med fotos.

FmJK's Skovtur til Minivälden i Ljungby i Sverige

Farum Modeljernbane Klubs årlige skovtur gik på foranledning af Jesper til Ljungby i Sverige.

I Ljungby holder Ljungby Järnvägsförening TågCentralen til. De driver et museum som giver indtægter der er med til at de kan udbygge bl.a. en kopi af meterspors banen Lilla Småland.

Det indtægterne ikke dækker, har de sponsorer der gør.



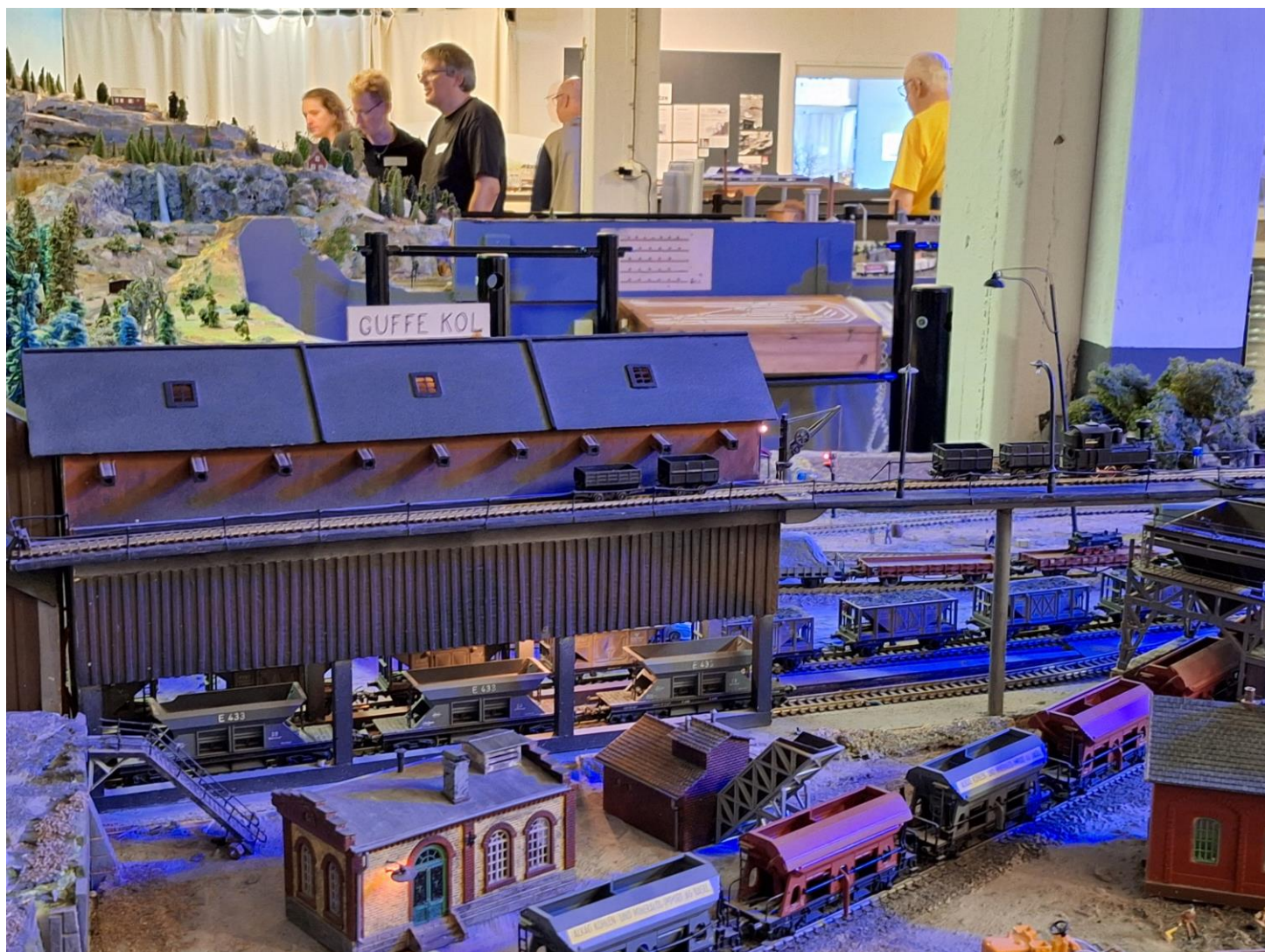
Ljungby Station Foto: Henning

Det hele startede faktisk med at en dansk læge: Dr Schultz flyttede til Ljungby og i kælderen under sit hus, opbyggede han en stor modelbane med USA som forbillede.

Inden sin død testamenterede han sit hus og modelbane til Ljungby Kommune.

Dem der blev sat til at demontere banen i kælderen, brugte en elektrisk stiksav uden at tænke over, hvad sådan en fætter kan ødelægge.

Det hele blev deponeret udendørs på Kommunens oplagsplads. Heldigvis var der nogen der opdagede dette og i 2002 stiftedes modeljernbaneklubben. I 2012 kunne man indvie Dr. Schultzes bane, dog i en kopi med nogle af de oprindelige huse der var på banen. Til alt held, rådede man over et fint tegnings arkiv som selv samme Dr. Schultz havde lavet.



Dr. Schultzes bane med en af de få reddede modeller. Her en mine. Foto: Henning



Der benyttes Roco's produkter til styring og hvert lok. har et kort hvorpå adressen står.

Minivälden er i dag et rigtig børnevenligt museum, men der også en masse for mj-folk som os.

Især banen; Lilla Småland er et fantastisk skue: mange små mini dioramaer med ting der bevæger sig; bl.a. Kroværten der skal i banken med pengekassen. Brandbilen der påkører en elg, på vej til et hus der brænder. Skove, hvor træerne svajer i vinden, ja jeg kunne blive ved.



Der er billede dokumentation for hver bygning der er opført på banen.



Foto: Henning



Igen et billede fra Dr. Schultzes anlæg. Her køres der med hvad man har, dansk, svensk, tysk og amerikansk. Helt i doktorens ånd. Foto: Henning

Foruden modelbaner, var der et Märklin anlæg hvor børnene selv kunne "lege" med tog. Der havde også været afholdt Svensk Legomasteres og her stod der stadig nogle flotte modeller lavet i Lego.

Vi blev beværtet med kaffe, kage, sandwich, øl og vand. Her manglede der ikke noget. Snakken gik og erfaringer blev udvekslet.

Og hvem ved: Måske kommer der en busfuld svenskere på besøg hos os en dag.

På vej tilbage mod Danmark blev vi mødt af et utal af politibiler, ambulancer, brand- og redningskøretøjer.

Det viste sig at et mindre propelfly var havnet i et stort grantræ under start/landing og passagererne var spærret inde på grund af grenene!

Heldigvis kom ingen alvorligt til skade.

Billedgalleriet

