

KSB MODEL TIDENDE

**Klubblad
For
FmJK af 1976**



Nr. 3 2025

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.

Så er vi kommet i gang igen efter sommerferien. Jeg håber at der er nogen der har husket at tage ferie billeder med jernbane indhold, til brug her i klubbladet. Klubben havde, på Jespers initiativ, arrangeret en skovtur til Minivälden i Ljungby i Sverige. Hold da helt op en stor overraskelse det var at besøge dem deroppe. Deres Klub havde 150 medlemmer som drev Minivälden. Det gav penge til både husleje og opbygning af en smalspors bane: "Lille Småland" som er en historie fortælling om industriens fremmarch i Småland. Men mere om det senere her i bladet. I klubben arbejdes der på højtryk for at få udskiftet de slidte sporskiftemotorer under Helsingør, færdiggøre Helsingør Færgelejer, havnefront og meget mere. Farum er også ved at være udbygget, her mangler beplantning og lys i udvalgte huse.

Men kom og nyd det og giv evt. en hånd med. Vi kan altid bruge flere hænder 😊

Og Hans Henriks fine artikel om B&W diesellokomotiverne starter i dette nummer.

Formanden

Forside: KSB M2 på Slangerup st. 22. maj 1954 Foto: E.V.P arkiv/FmJK arkiv

Bagside øverst: KS M 3 på prøvekørsel på KSB. Ca. 1933 Foto B&W/FmJK arkiv

Bagside nederst: HHGB M 2 Foto: B&W/FmJK arkiv.

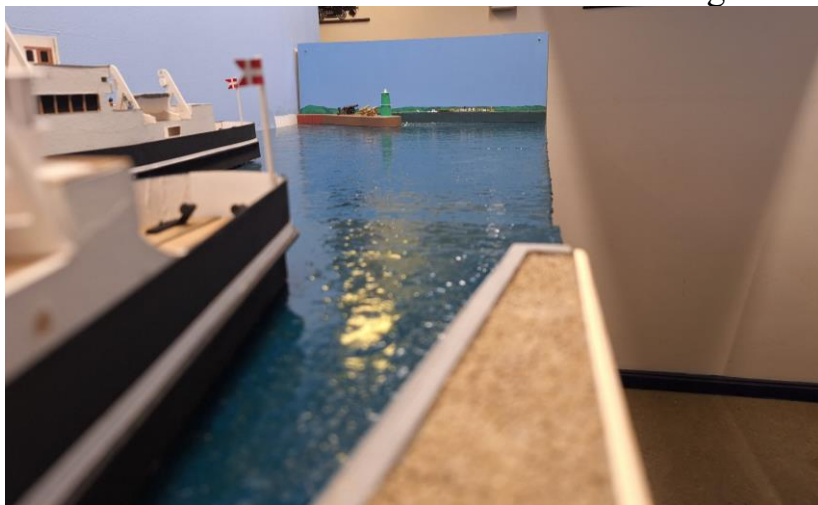
INDHOLD

Formandens "Spalte"	2
Sidste Nyt og Nye huse til Farum By	3
Aktivitetskalender	4
B&W lokomotiver på Slangerupbanen og på andre baner i ind- og udlandet	5
Billedgalleriet	12

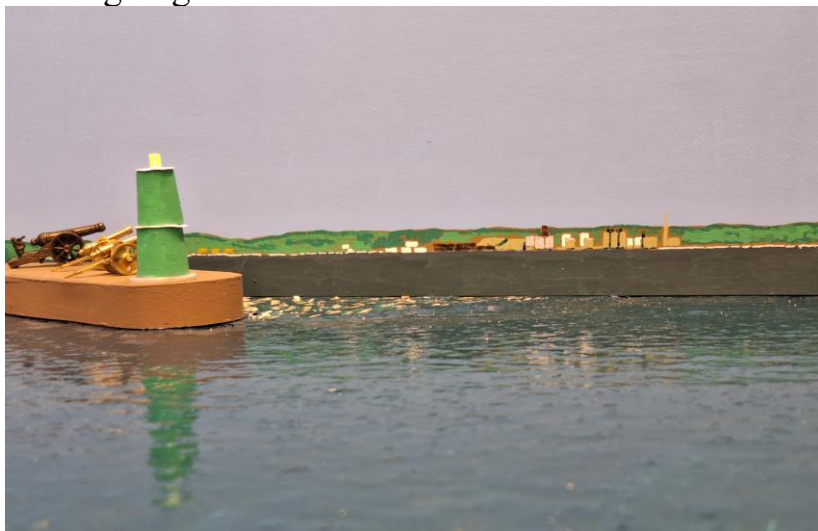
Lidt fra vores anlæg.

John L., Finn, Morten og jeg selv arbejder på at få vores anlæg til at se mere færdigt ud.

Så her kommer en lille serie billeder fra Helsingør.



John L er også en dygtig tegner/maler. Her anes Helsingborg i horisonten.



Havnefronten i Helsingør

Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

Der er blevet ryddet godt ud i vores gemmer og det skaber bedre plads.

Vores gamle udstillingsanlæg er blevet afhændet til Bagsværd Lokal Arkiv/Foreningen Toget.

Leif arbejder på at udskifte vores forældede Lenz Digital system til Roco Z21 med tilhørende boostere.

Mandag d. 3. november kl. 10:30 kommer Ingeniørforeningen på besøg. Kom gerne og hjælp til. De giver et pænt beløb til Klubkassen.

Og vores reklamefilm er nu blevet vist mange gange, måske nogen allerede har set den på fjernsyn, i biografen eller på de sociale medieplatforme?

Det var sjovt at deltage og de betalte jo 15.000 kr. til vores klubkasse.

Hans Henrik har overtaget redigeringen af vores hjemmeside og det ser rigtig godt ud. Men døm selv.





Her set fra en anden vinkel.



Der kommer mere havnefront efterhånden som John bliver færdig med sektionerne.



Her trækkes vores nyeste godsvogn, gave fra Minivälden, i land fra færgen.

Aktivitetsskalendar for FmJK



DATOER

2025

September

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

Oktober

- 7. Byggeaften
- 14. Efterårsferie
- 21. Byggeaften
- 28. Byggeaften

November

- 3. Besøg Ingeniørfor. Kl. 10:30
- 4. Byggeaften
- 11. Byggeaften
- 18. Byggeaften
- 25. Køreaften

December

- 2. Byggeaften
- 9. Byggeaften
- 16. Julehygge møde med kørsel.
Se indbydelse i næste nummer.
- 23. Julelukket til
d. 6. januar 2026

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

Omkring 1930 var de danske privatbaner i fuld gang med at udfase den kostbare dampdrift. Således købte Slangerupbanen fire diesellokomotiver hos B&W, hvis produkter senere har fået et dårligt ry. Men her på vor jernbane gik det ganske udmærket.

Af Hans-Henrik Landsvig

Blandt modellerne, som triller rundt på vort anlæg, har vi Slangerupbanens grønne og cremefarvede KSB M 4.



KSB M 4 i Farum mellem de to styrevogne S 1 og S 2. Situationen er en tilsnigelse, for det var kun M 1 og M 2, der kunne køre med styrevogne. Men det er korrekt, at de små maskiner kunne køre med en styrevogn i hver ende.

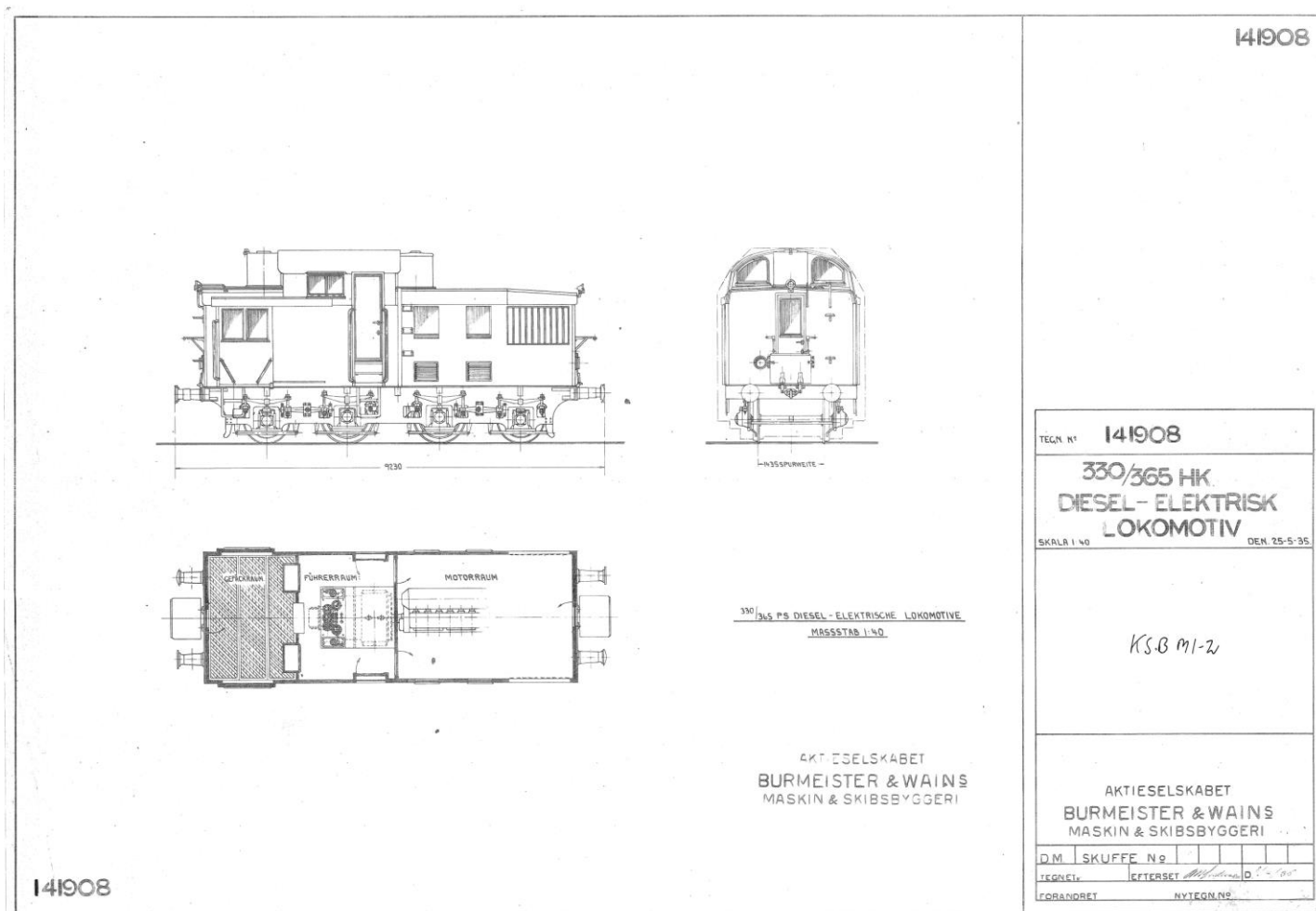
Det er en fin model af et dansk privatbanelokomotiv. Vor formand, Henning, fortæller, at det er ham, som har bygget den af undervognen fra en tysk Roco-rangermaskine, som han har forsynet med forløbere, ligesom originalen.

M4 har selskab af to styrevogne KSB S 1 og S 2, som er bygget af Torben Ellegård, som er ”vennemedlem” af vor klub. Han er også på et tidspunkt faldet over en model af banens lokomotiv M 1, som han straks købte. Det har i mellemtiden fået motorvanskeligheder og skal en tur på værksted.

Disse modeller er naturligvis selvskrevne på netop vort anlæg, men de fortæller også et stykke dansk industri- og jernbanehistorie om nytænkning og utraditionelle løsninger – foruden om kampen mellem B&W i København og Frichs i Århus om at dominere det blomstrende marked for dieseltrækkraft i 30ernes Danmark.

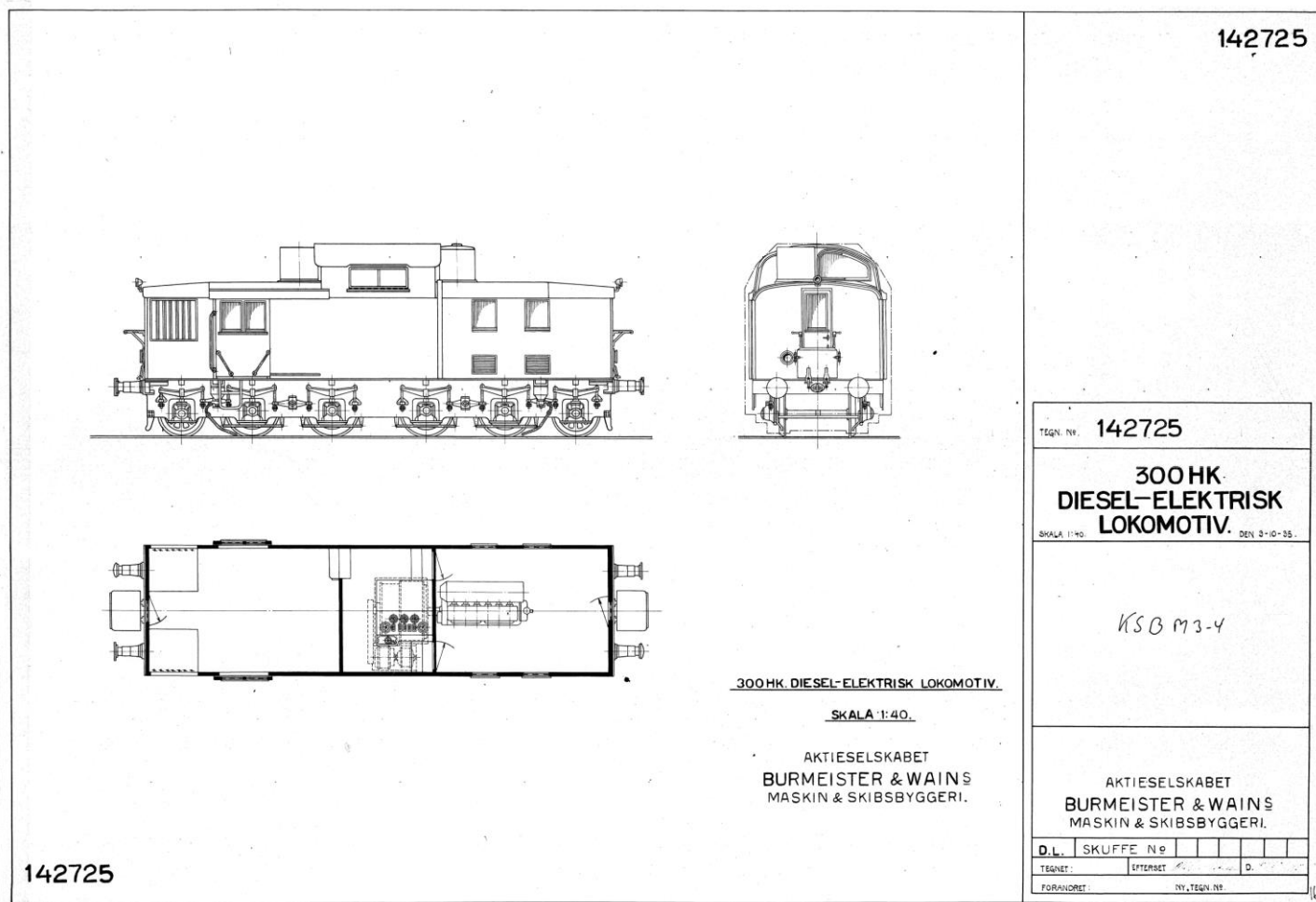
I første omgang skal vi tilbage til 1929, hvor de fem oplandskommuner, Gladsaxe, Værløse, Farum, Lyngby-Uggeløse og Slangerup overtog aktiemajoriteten i KSB fra de private aktionærer. Kjøbenhavn Slangerup Banen havde på det tidspunkt seks damplokomotiver. Fire af dem var ganske velegnede Henschel-maskiner, nr. 7 til 10, bygget mellem 1907 og 1909.

Størrelsen var dog i underkanten til de store tog på sommersøndage, men hvad der var endnu mindre, var de to resterende maskiner, nr. 5 og 6, som var købt brugt af DSB. En af dem har overlevet og står i dag som P 125 på jernbanemuseet i Odense, men den hed faktisk KSB 6 fra 1906 til 1948.



KSB-M-1-2-Diesellokomotiv-BogW-1935:

Tegningen, dateret 1935, er klart af KSB M 1 og 2, men bemærk den tysksprogede tekst, og at ydelsen opgives til 330/360 hestekræfter. Åbenbart håbede B&W at kunne sælge en udgave med kraftigere motor i et tysktalende land. Tegning B&W



KSB M 3-4 Diesellokomotiv B&W 1935

M 3 og 4. Disse to maskiner havde ikke sidedøre til førerhuset i modsætning til de to yngre søskende. Tegning: B&W

Olie billigere end kul

I løbet af 20'erne var der kommet god gang i både benzin- og dieseldriften på de danske baner. Alt brændstoffet skulle jo importeres, og i sagens natur er benzin og olie meget nemmere – og billigere – at håndtere i havnene end kul.

I første omgang købte en række danske baner både benzin- og dieselmotorer fra bl.a. Tyskland og Sverige, men omkring 1930 var dansk industri kommet godt med.

I Odense byggede Triangel motorvogne med importerede benzinmotorer og mekaniske gearkasser, men de var for små og spinkle til trafikken på Slangerupbanen.

I Århus gik det fint for Frichs, som satsede på egne dieselmotorer og elektrisk kraftoverføring. Firmaet fik sågar senere en ordre på en serie lokomotiver til de thailandske statsbaner.

Og i København lå så B&W, som havde megen succes med store motorer til skibe, men som var kommet skidt fra start med lokomotivbyggeri.

I 1929 havde DSB bestilt to dieselelektriske maskiner hos Frichs (litra MV) og to hos B&W (litra MW). Begge typer havde ca. 450 hestekræfter og skulle sammenlignes direkte med hinanden. Her blev B&W taberen: Blandt problemerne var, at motorerne havde glidende til at styre udstødningen, og de satte sig ofte fast. Desuden var der knas med brændstofpumperne, og de to lokomotiver holdt kun til 1938. Maskinerne fra Frichs blev udrangeret i 1955.



HHGB M2 1933

HHGB M 2 i gult og rødt. Bygningen bagved er B&W's nyopførte lokomotivbyggeri i Sydhavnen, som der kun blev begrænset anvendelse for. Foto: jernbanen.dk

Admiralen i kulissen

Slangerupbanens ny kommunale ledelse indså, at der skulle ske noget i en fart, så i 1929 bestilte den to dieselelektriske lokomotiver – M 1 og M 2 - hos B&W. Den netop afgangende bestyrelsesformand, admiral Richelieu, sad i bestyrelsen for B&W, så vi kan vist roligt gætte på, at han har anbefalet firmaets produkter til banens ny bestyrelse.

Resultatet var heller ikke så dårligt. Ligesom i MW-maskinerne var det totaktsmotorer med glidere, men motorerne var mindre, og de seks cylindre ydede kun 200 hk. Til gengæld var omdrejningstallet 850 i minuttet mod 550 i litra MW.

Lokomotiverne fik vognkasser fra Scandia i Randers og blev samlet på B&W's motorfabrik på Christianshavn. De færdige maskiner blev med flydekran sejlet til Christians Brygge, hvor de kunne sættes på havnesporene.

Efter en del begyndervanskeligheder blev driftssikkerheden helt fin – nok også fordi B&W hurtigt kunne sende en specialist på cykel til Nørrebro, hvis værkstedets egne folk ikke straks selv kunne løse et problem.

Avanceret teknik

De to maskiner var på adskillige punkter ganske avancerede. Allerede deres udseende afveg fra Frichs' mere kasseformede design, for KSB-maskinerne havde et enkelt førerhus med kun ét førerbord hævet over taget.

Desuden var de – som de første i Danmark - indrettet til styrevognskørsel, og banens to eneste bogievogne fik hver et førerhus i den ene ende, ligesom lokomotiverne kunne køre parvis, styret fra den forreste maskine.

Yderligere en finesse var, at der kunne tages strøm fra dynamoen til elvarme, og en del vogne fik elektriske varmeovne.

I 1932 bestilte Slangerupbanens bestyrelse to maskiner til - M 3 og M 4. De fik ottecylindrede motorer på 300 hestekræfter ved 900 omdrejninger i minuttet – reelt blot en større udgave af motorerne i M 1 og M 2. Også de kunne levere elvarme, men de kunne ikke køre styrevognskørsel. Der var heller ikke flere bogievogne, som kunne bruges som styrevogn, og mellemvogne kom der aldrig.

M 3 og 4 blev samlet på et nyt lokomotivværksted, som B&W havde været så optimistisk at opføre på Teglholmen i Sydhavnen. Her var der direkte sporforbindelse til resten af verden, men det blev der kun behersket brug for senere.

På KSB var der også en del begyndervanskeligheder med de ny maskiner, men i 1934 var man nede på henholdsvis 19 og 15 dage ude af drift på seks måneder. Fra 1934 til 1939 kørte de fire maskiner samlet 350.000 km om året.

Banens normale køreplan kunne klares med dieseldrift alene, hvis alle fire maskiner var i gang. Der skulle to damplokomotiver til at erstatte et diesellokomotiv, når det var på værksted

Banens bestyrelse markerede succesen ved at udrangere to af Henschel-damplokomotiverne. Det blev der god grund til at fortryde, da olieforsyningerne svigtede under anden verdenskrig.



M3 i Lyngø i 1947. Bemærk det fine båt-horn over toplanternen. Foto: Værløse Arkiv

Holdt til hård belastning

Henschelmaskinerne kunne maksimalt slæbe 240 tons med 20 kilometer i timen på Slangerupbanens stigninger på 10 promille.

Ifølge KSB's materielfortegnelse fra 1939 måtte M 1 og M 2 trække 17 vognladninger i godstog, 13,5 vognladninger i søndagspersontog og hverdagspersonsærtog, samt 7,5 vognladninger i almindelige hverdagspersontog.

M 3 og M 4 måtte trække 30 vognladninger i godstog, 20 vognladninger i søndagspersontog og hverdagspersonsærtog, samt 12 vognladninger i almindelige hverdagspersontog.

En vognladning svarer i denne sammenhæng til rundt regnet til ti tons.

Gamle fotos viser, at lokomotiverne har været meget kraftigt belastet – især i togene på sommersøndage. Nok også mere belastet end foreskrevet ovenfor...

Men de holdt til det, og Slangerupbanens fire diesellokomotiver kørte med de originale motorer frem til 1950'erne og 60'erne.

I 1948 overtog DSB banen og indsatte gradvis MO-vogne, men M 1 og M 2 kørte sammen med de to styrevogne på strækningen fra Farum til Slangerup, og der blev togsifte i Farum.

De blev ikke brugt meget, efter at den strækning blev nedlagt i 1954.

M 3 og M 4 sluttede deres tilværelse med at køre godstog. Jeg husker som barn at have set dem sammenkoblet passere Stengården hver eftermiddag med godstog fra Farum.

DSB solgte dem alle fire til skrotning hos H.I. Hansen i Odense i 1957, men M 1 og M 2 var ikke i ringere stand, end at de kunne videresælges til Stålværket i Frederiksværk. M 1 holdt til 1961. M 2 kørte helt frem til 1967, inden den fik en 150 hestes Leylandmotor. Så helt ringe har B&W maskineriet altså ikke været.

M 2 eksisterede videre hos forskellige veteranbaner, men den er ombygget til ukendelighed.

B&W på andre privatbaner

Mens det gik rimeligt godt på Slangerupbanen, kæmpede B&W hårdt med at få solgt lokomotiver til andre baner, selv om firmaets priser og leveringstider sagtens kunne konkurrere med Frichs'. Hertil kommer, at den ottecylindrede 300 hestes motor jo tilsyneladende fungerede ganske godt efter tidens standard.

B&W fik da også i starten af 30'erne afsat 14 af disse motorer til Triangel i Odense, som i samarbejde med B&W havde udviklet en stor kraftig motorvogn. Her var omdrejningstallet sat op til 1100, hvilket gav 350 hestekræfter, men det var ikke nødvendigvis sundt hverken for krumtapakslerne eller for de ulyksalige udstødningsglidere.

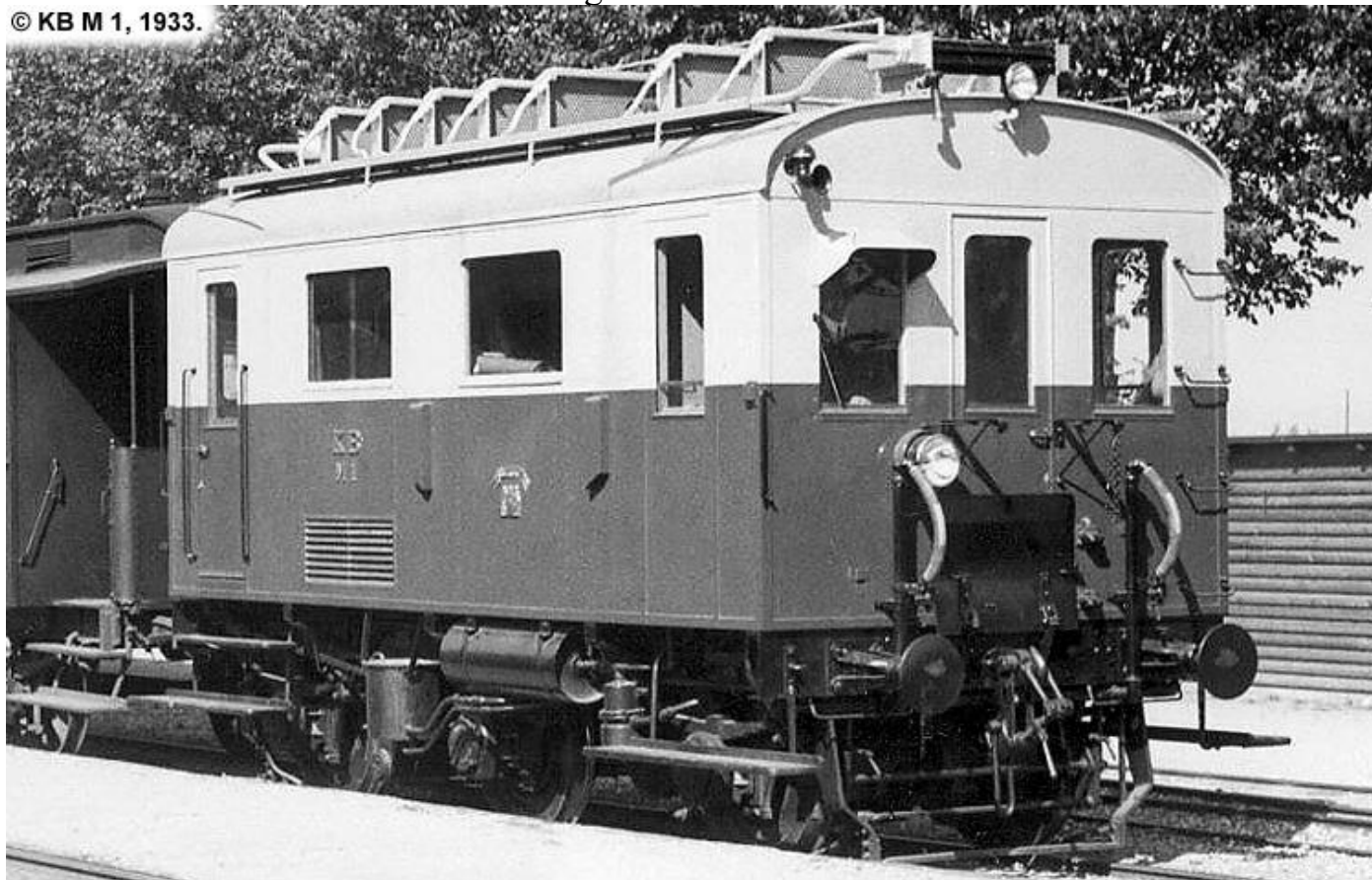
Disse vogne var lavet så smart, at de havde tre bogier. Den midterste var lang og bar både motor, dynamo og banemotorer. Der var en buffer i hver ende, som skubbede vognkassen, og et tykt kabel, som bar de elektriske forbindelser.

Når noget var brudt sammen, hev man kablet ud af et stik, løftede vognen op, trillede maskinbogie væk, og trillede en frisk reserve maskinbogie frem i stedet. Hertil kom, at konstruktionen modvirkede, at motorvibrationerne nåede op til passagererne.

Vemb Lemvig Thyborøn Jernbane købte tre af disse vogne. Nordvestfynske Jernbane købte to. De sydfynske privatbaner købte otte plus en reservebogie.

Motorerne holdt til efter anden verdenskrig. I 50'erne blev de udskiftet med MAN-motorer.

© KB M 1, 1933.



KB M 1 havde den sekscylindrede motor og var gul og rød, som det var almindeligt i Tyskland på den tid. Foto: jernbanen.dk



KSB M 1 med Styrevogne på vores anlæg Foto: Henning Hansen

Billedgalleriet

