

## Marcipanbrødenes historie

Kort efter 2. verdenskrig blev der inden for privatbanernes ledelser nedsat et udvalg til at forhandle direkte med Trafikministeriet om den absolut påkrævede fornyelse af privatbanernes materiel. Ud over at det var udvalgets mål at skaffe midler til moderne og driftsmæssigt økonomisk materiel, var man også enige om, at materiel-anskaffelserne skulle være standardiserede.

Udvalgets moderniseringsforslag blev forelagt Folketinget i 1947, og efter adskillige udvalgsbehandlinger resulterede det i den såkaldte moderniseringslov. Herefter blev der udarbejdet adskillige projekter, for bl.a. at tage hensyn til udenlandske erfaringer.

William Bay, der var ingeniør hos Frichs i Århus, blev sat på opgaven med at udvikle et lokomotiv til privatbanerne. Frichs' overingeniør Rudolf Zeis Floor og William Bay var ikke helt enige om udviklingen af det nye lokomotiv, hvorfor Bay fik lov til at arbejde med sit projekt i fritiden. Bays projekt var færdigt i slutningen af 1948, og samtidig hermed fik han nyt arbejde i Høng.

Allerede i februar 1949 blev lokomotivet "antaget" af privatbaneudvalget. Prisen på lokomotivet var 700.000 kr. Bay var naturligvis overrasket over, at "hans" lokomotiv blev antaget samtidig med, at det var Floor, der tog æren. Den 08.12.1949 fik man ministeriets godkendelse, og kontrakten med Frichs på levering af 9 lokomotiver blev indgået den 06.06.1950.

Lokomotiverne var forventet leveret fra sommeren 1951 til 1952. Lokomotiverne blev den sidste "rene" danske lokomotivkonstruktion med dansk design, danske dieselmotorer og dansk elektrisk udrustning.

For at øge driftssikkerheden er lokomotivet egentligt opbygget som to halve lokomotiver. Hvis den ene diesel-motor skulle gøre knuder, kunne man altid humpe hjem på den anden.

Lokomotiverne blev et revolutionerende fremskridt for de hårdt trængte privatbaner.

Det er ikke tidligere sket i Danmark, at en samlet levering af lokomotiver alle er i drift efter 50 år. Seks af lokomotiverne kan opleves på veteranbanerne i Danmark, og de sidste 3 lokomotiver henstår som reserve på privatbanerne.

## **HFHJ M8 Teknik**

HFHJ M8 er udstyret med 2 stk 6-cylindret 375 Hk turboladet Frichs dieselmotorer, der hver trækker en hoved- og en hjælpedynamo. Dynamoerne leverer strøm til de fire banemotorer der trækker lokomotivet. Motorvolumet er 2 x 42 liter.

Lokomotivet er forsynet med trykluftbremse, der bremser både lokomotiv samt det påkøbtet tog.

Lokomotivets tjenestevægt er 62 tons, maskinvægten er 60 tons. Længden er 13,2 meter. HFHJ M8 er i drift og er placeret i Græsted.

## **Sådan virker et motorlokomotiv**

HFHJ M8 er et traditionelt diesellokomotiv med 2 selvstændige dieselmotorer med dynamoer som driver banemotorer.

## **SB C 32**

Den 24. juli 1890 indviedes Danmarks første smalsporede jernbane fra Frederikshavn til Skagen. Banen blev hurtigt en stor succes og i 1918 godkendte regeringen, at banen blev ombygget til normalspor.

Til den nye normalsporede Skagensbane leverede Scandia i 1924 i alt ni personvogne. Materiellet var typisk for datidens privatbaner og bestod dels af kombinerede 2.- 3.-klassesvogne og to sidegangsvogne C 31 og C 32. C 31 og C 32 forblev stort set uændrede i hele deres levetid på banen, men det var kun C 32 der overlevede.

Skagensbanen anskaffede sidst i 20'erne og op gennem 30'erne flere personvogne med bedre komfort end den, træssæderne kunne byde på. Efter 2. verdenskrig blev C 32 kun anvendt ved mangel på andet materiel. Langt den største del af banens tog blev fremført af motorvogne og diesellokomotiver. C 32 havde dampvarme og kunne i den kolde tid kun anvendes sammen med damplokomotiverne.

Nordsjællands Jernbaneklub fik i 1991 mulighed for at købe SB C 32 samt to andre vogne. C 32 var ved købet i fin stand.

Restaurering af vognen begyndte i 1992, og den blev sat i drift i efteråret 1993.

## **OHJ C 216**

Odsherreds Jernbane åbnede i 1899 og fik leveret en hel del personvogne. De slog imidlertid ikke til, og banen fik i årene fremover leveret endnu nogle vogne. En af dem var C 216. Det var en typisk privat-banevogn fra omkring århundredeskiftet med åbne endeperroner, træsåder og petroleumslamper som indvendig belysning.

C 216 transporterede mange feriegæster fra Holbæk til Nykøbing Sjælland, men efter anden verdenskrig var tiden løbet fra den lille vogn. Den var håbløst umoderne og ukomfortabel. Vognen blev derfor i 1948 sendt tilbage til Scandia, hvor den blev moderniseret og fik det udseende, den har nu.

Vognen var med sit helt nye design tilpasset banens motorvogne, som det var hensigten, at den skulle køre sammen med.

Vinduerne var nu store flotte spejlglasruder, træsåderne var byttet ud med lædersæder af samme type som i de moderne motorvogne og skinnebuser, petroleumslamperne udskiftet med elektriske lamper, der var opsat ny indvendig loftsbeklædning, og så var der blevet indrettet et lille toilet.

I 1962 påbegyndte Odsherreds Jernbane atter en gennemgribende modernisering med anskaffelse af moderne og tungere materiel, og C 216 blev udrangeret.

I 1969 købte Nordsjællands Veterantog vognen for 600,- kr.

### **OHJ C 216 teknisk**

OHJ C 216 er en typisk privat-banevogn fra omkring århundredeskiftet med åbne endeperroner, træsåder og petroleumslamper som indvendig belysning. Efter moderniseringen blev vognen elektrificeret med elektrisk belysning. Der er ligeledes indrettet toilet.

Vognens totalvægt er 15 tons, og den er 10,7 meter lang.

OHJ C 216 er i drift og er placeret i Græsted.

### **KSB C 51**

Banen mellem København og Slangerup åbnede i 1906, og blev fra starten forsynet med en ret rigelig vognpark.

De fleste af vognene var lukkede tagryttervogne, men imellem dem var der to af de såkaldte åbne sommervogne. Det var vogne, der var uden vinduer i siderne, og beregnet til brug om sommeren. Vognene fik litreringen C 1 og C 2.

Publikum klagede dog over at skulle sidde i støv og træk, og kun ti år efter leveringen blev de to vogne ombygget til lukkede personvogne. Det var en meget speciel form for vinduer, der blev sat i. Små rektangulære vinduer, der gav vognene et meget særpræget udseende. Efter ombygningen blev vognene omlitreret til C 51 og C 52.

Ved Statsbanernes overtagelse af KSB i 1948 omlittreredes vognene atter, denne gang til Cæp 4999 og Cæp 5000. Der gik dog ikke mange år, før de blev ombygget til værkstedsvogne og på den måde overlevede, indtil de endeligt blev udrangeret i begyndelsen af 1970'erne.

Nordsjællands Jernbaneklub købte begge vogne for at kunne præsentere publikum for to epoker i dansk jernbanehistorie. KSB C 51 er i dag ført tilbage til sit udseende umiddelbart efter ombygningen i 1915.

### **KSB C 51 teknisk**

KSB C 51 er en typisk privatbanevogn med metal beklædning. Vognen var født som åben skovvogn uden sideruder. Vognen er udstyret med elektrisk belysning og automatisk trykluftbremse. Vognen kan opvarmes med dampvarme og elektrisk varme.

Vognens totalvægt er 14 tons, og den er 10,7 meter lang.

KSB C 51 er i drift og er placeret i Græsted.

### **KSB C 40**

Scandia leverede et antal to-akslede personvogne til Slangerupbanens åbning i april 1906. Vognene var alle forsynet med olielamper og var malet i en frisk grøn farve.

Frem til DSB's overtagelse af Slangerupbanen i 1948 kørte C 40 et utal gange fra København til Slangerup, men med DSB's overtagelse samt nedlæggelsen af det yderste stykke fra Farum til Slangerup i 1954, blev de bedste af KSB-vognene tømt for inventar og indrettet som rullende værkstedsvogne.

C 40 overlevede herved som værkstedsvogn frem til Nordsjællands Veterantogs overtagelse i 1967.

Grundet ønsket om en Hornbækbanevogn valgte klubben at rekonstruere en vogn fra denne bane, HHGB C 8 og kørte herefter i 27 års drift.

Herefter blev det besluttet at føre vognen tilbage til sit oprindelige udseende som KSB C 40. Der blev opsat skillevæg samt indrettet toilet i vognen. Vognen blev i 2003 atter sat i drift, men nu som KSB C 40.

### **KSB C 40 teknisk**

KSB C 40 er en metal beklædt personvogn. Vognen er udstyret med petroleumsbelysning og automatisk trykluftbremse. Vognen kan opvarmes med dampvarme og vognen har desuden toilet.

Vognens totalvægt er 11,5 tons, og den er 11,9 meter lang.

KSB C 40 er i drift og er placeret i Græsted.