

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM  
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

# LOKO MOTIVET



# 133

SEPTEMBER 2018

33. ÅRGANG

- DSB jernbanefærger i tekst og fotos
- Københavns Frihavn og det rullende materiel
- Figurer og biler på anlægget
- Knabstrup station

# MR-MRD



Nye varianter på vej  
75 eksemplarer af hvert nummer

[www.mck-h0.dk](http://www.mck-h0.dk)



## Dekas

### Danske Perronlamper (H0)



Leveringsklar ultimo  
september 2018

Vejl udsalgspris 129,- hhv 149,-

Mere info på [www.dekas.dk](http://www.dekas.dk)



Jernbanenostalgi:  
**JernbaneFÆRGER**  
Lidt om vore færger: M/F Fyn,  
M/F Storebælt, M/F Kong  
Frederik IX, DF Danmark  
m.fl.

6



Inspiration til anlægget:  
**Gør anlægget levende  
med FIGURER**

26

## Jernbanefærger i profil

Tegninger af nogle vigtige DSB-færger.

12



**SPORSKIFTET**  
Læsernes kommentarer m.v.  
fra tidligere numre af  
LOKOMOTIVET.

13



**Til den kolde tid  
TOGFORVARMNINGS-  
VOGNE**

33



**Københavns FRIHAVN**  
Lidt om Frihavnen og dens  
materiel, med tegning over  
bygninger m.v.

14



**BILER! BILER! BILER!**  
2. del om biler på danske  
landeveje i 1950'erne  
og 60'erne.

37

Apropos McKs model af litra Q.

## Fotonostalgi

23



En fin station  
til modeljernbanen  
**KNABSTRUP STATION**  
Tegninger af den nordvest-  
sjællandske landstation,  
skala 1:87.

24



**VI HAR HØRT OG SET**  
**Sommer 2018** McKs model  
af DSBs damplokomotiv  
litra Q, hobbytrades person-  
vogn litra FE, McKs person-  
vogn litra AC.

42

*Forside: Dampfærger "Danmark" på vej ind i lejert i Gedser, 1954. Foto: JS/DMJK. Indsat: DSB kuffertmærke med reklame for Gedser-Warnemünde overfarten. Sådanne reklamer anvendte DSB ved flere lejligheder, bl.a. Europabus, Engländeren, Nordpilen m.fl. Arkiv:TA.*



**LOKOMOTIVET**

**LOKOMOTIVET** ER et uafhængigt tidsskrift udgivet af foreningsforlaget Tog På Tryk (TpT), stiftet i august 2007. Formålet med foreningen er at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskriftet LOKOMOTIVET, bøger m.v. Arbejdet i redaktionen er rent fritidsarbejde, og evt. overskud skal ifølge vedtægterne gå til fremme af jernbanehistorisk forskning og modeljernbaneinteressenerne.

**LOKOMOTIVET**  
co/Tog på Tryk  
Torben Andersen  
Odensevej 124, 2. tv.  
4700 Næstved  
Danske Bank reg. 9570  
Giro-konto-nr. 10 251 605  
S.W.I.F.T.: DABADKKK  
IBAN-nr.: DK 1230000010251605  
CVR/SE-nr. 30 76 59 15

E-mail: lokomotivet@lokomotivet.dk

**Redaktion:**  
Steffen Dresler SD (Ansvh.)  
Torben Andersen TA (Red)

**Medarbejdere:**  
Claus Jensen (Claus)  
Ole S. Petersen (OSP)  
Ole Møller Nielsen (OMN)  
Per Topp Nielsen (PTN)  
Jens Bruun-Petersen (JB-P)  
E. V. Pedersen (EVP)  
Flemming Kjær (FK)  
Niels Erik Jensen (NEJ)

**Sats og tryk:**  
Eurographic, 2625 Vallensbæk

**Oplag:**  
700 eksemplarer.  
Alle artikler og skemaer er copyright LOKOMOTIVET og forfatterne (signaturen). Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger m.v. er forbudt uden forudgående aftale med LOKOMOTIVETS redaktion eller forretningsfører.

De i artiklen fremførte synspunkter og metoder er forfatternes egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen. Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg. Bladet udkommer 4 gange årligt: Primo marts, ultimo maj, ultimo september og primo december.

**Abonnement incl. forsendelse og porto:**  
Danmark kr. 700,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på vor girokonto eller man kan skrive/maile efter girokort på lokomotivet@lokomotivet.dk

Udlandet – herunder Sverige og Norge – kr. 800,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på dansk check, der sendes til vor adresse TpT, co/Torben Andersen, Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved, Danmark eller på vor girokonto, der er nævnt overfor.

## ...så er der igen "dansk i model"

Suk! Omsider kom der gang i de danske nyheder, hvad rullende materiel angår. Det har også været en sløv omgang i vinter og foråret, men så dukkede de første gode nyheder op i juni fra både McK og hobbytrade

Det var denne gang de længe ventede AC-vogne og Q-maskinerne, begge fra McK, og den 2-akslede personvogn litra FE fra hobbytrade. De omtales naturligvis behørigt i dette nummer under rubrikken "Vi har Hørt & Set".



Nå, det har ellers været noget af et hektisk forår med hensyn til udgivelsen af vor bog om DSBs personvogne, hvilket især skyldtes postnørd. Vi sendte gladeligt – lidt forsinket desværre – en stak bøger af sted, men flere modtog ikke bogen, og man klagede derfor sin nød til os. Ikke alene svigtede postnørd 21 af vore læsere, så vi atter måtte

sende en ny bog af sted, flere bøger var i øvrigt kraftigt beskadiget i hjørner m.v. – det kostede 21 eksemplarer af lageret plus ny porto.

Vi talte i den anledning med en flink dame hos postnørd – Pia Eek Hansen – men hun kunne ikke gøre noget, og foreslog, vi i stedet sendte bøgerne som pakkepost, så man evt. kunne 'tracke dem'. Javel...til kr. 110,00 pr. stk.! Og udfyldelse af mange postpaksedler med modtager og afsender m.v.? Javel!

Nå, men nu skulle alle bestillere have modtaget bogen. Den er i øvrigt nu udsolgt fra forlaget, idet en meget kendt mj-forhandler har købt resten af oplaget.

Vi beklager meget ulejligheden over for læserne, der brugte tid på mails o.s.v., men håber stadig at I holder ved?



Så nu til noget positivt: Vi er i fuld sving med at skrive 4. bind om

DSBs rullende materiel i årene 1945-1965 hhv. 1969, nemlig emnet post- og rejsegodsvogne litra D og E.

Bogen bliver naturligvis skåret over samme læst som de første 3 bind, nemlig med skala-tegninger, fotos, historiske facts, tabeller, oprangeringer o.s.v., og vi forventer at bogen kan udgives i maj-juni 2019. Se venligst annoncen herunder.



Ikke mere for nu! Vi ses til december, hvor varmen forhåbentlig har lagt sig, så vi kan holde en traditionel dansk jul? I øvrigt bringer vi det kommende nummer (134) bl.a. noget om MY i model, selv-fremstilling af lette vogne, rullende materiel hos KRB, signaler og sikringsanlæg... og meget andet, så vi ses til hyggelæsning i nr. 134.

Ha' et godt efterår alle sammen.

**Så kommer fjerde bind i serien om DSBs rullende materiel. Denne gang gælder det Statsbanernes post- og rejsegodsvogne. Titlen bliver**

## DSB post- og rejsegodsvogne 1945-1969 Litra D og E

Lige fra jernbanens barndom har post- og telegrafvæsenet benyttet jernbanerne til forsendelse af breve, pakker, aviser m.v., og man har benyttet mange typer af postvogne. Også rejsegods har haft en betydelig effekt på brugen af vogntyper, og i den kommende bog om emnerne behandles størsteparten af disse vogne med historie, tegninger, fotos, tabeller m.v.

**Det er i øvrigt første gang i Danmark, at der udkommer en bog om emnet.**

Der er som bekendt udgivet flere bøger om personvogne og godsvogne, bl.a. på vort lille forlag TpT, men nu er turen kommet til det sjældne emne.

Bogen får samme udformning som værket om personvognene, d.v.s. med historie, tegninger i skala 1:87, mange fotos, skæbnetabeller, oprangeringer o.s.v. Et afsnit handler også om indretningen af vognene, om togpost o.s.v.

Forfatteren er igen Torben Andersen, der har gennemgået et utal af arkiver, og i 1990'erne bl.a. har ført en omfattende brevveksling med fhv. – nu afdøde – postmester P.S. Eilertsen om postvogne og -tog.

Bogen forventes at blive på omkring 200 sider i A4-format med stift bind (hard cover). Prisen bliver desværre ret høj grundet forventet lille oplag, d.v.s. **kr. 495,00.**

Bogen udkommer april-maj 2019, men allerede nu kan man bestille bogen, således at vi kan rette oplaget ind efter bestillingerne.

Det kan ske ved indbetaling på konto **9570 - 10 25 16 05, TpT 4700 Næstved.**

*Der trykkes kun det antal bøger, der forudbestilles af abonnenter og forhandlere.*



Med venlig hilsen

LOKO  
MOTIVET



## LOLLANDSBANEN

YM60 + YP70 + YS82

**SIDSTE UDKALD**  
KUN GANSKE FÅ TILBAGE!



41331 - DC DIGITAL  
41332 - AC DIGITAL

Pris pr. sæt **3.395,-**

41333 - DC DIGITAL M. LYD  
41334 - AC DIGITAL M. LYD

Pris pr. sæt **4.395,-**

### DSB ML 4901 / ML 4902

GANSKE FÅ STK. TILBAGE!



41261 - DC  
41262 - AC

**2.995,-**

41263 - DC M.LYD  
41264 - AC M.LYD

**3.995,-**

### ØSTBANEN YM5 / YS 13

KUN EEN AF HVER TILBAGE!



41301 - DC  
41302 - UDSOLGT

**2.995,-**

41303 - DC M.LYD  
41304 - UDSOLGT

**3.995,-**

### GRIBSKOVBANEN YM3 / YS43



41311 - DC  
41312 - AC

**2.995,-**

41313 - DC M.LYD  
41314 - AC M.LYD

**3.995,-**

**UDSOLGT**

### HELSINGØR-HORNBÆK -GILLELEJE BANEN YM52 / YS92

KUN 3 STKS TILBAGE!



41321 - DC  
41322 - AC

**2.995,-**

41323 - UDSOLGT  
41324 - UDSOLGT

Der tages forbehold for udsolgte varer og trykfejl.

 **FACEBOOK**  
facebook.com/rckongen

 **YOUTUBE**  
youtube.com/user/rckwebshop

 **RCKONGEN.DK**

## Nyheder fra DWA-HOBBY



**...så er vi igen på banen**

**DSB litra FC Specialvogn 700**  
Vinrød med gråt felt ved litrering.  
Hjemsted Fredericia.



**HFHJ personvogn C 29**  
epoke III, ex. DSB litra FE 4912

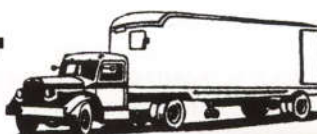
Vejledende udsalgspris pr. stk.

**Kr. 598,-**

**HUSK** vi har i samarbejde med Vejlesens Hobby åbnet butikken DWA-Hobby på Brovadvej 23D, 7000 Fredericia.  
**Kom og se vort fine udvalg i modeljernbane og tilbehør**

# DWA-HOBBY

Brovadvej 23D • 7000 Fredericia  
Bus nr. 3 fra Fredericia station lige til døren...



**Åbningstider:**  
Fredag kl. 15.00-19.00  
Lørdag kl. 10.00-14.00

[www.dwahobby.dk](http://www.dwahobby.dk)



# JernbaneFÆRGER

M/F Fyn på Storebælt, 1963.



■ Af Torben Andersen

## Forhistorien

Da jernbanerne blev anlagt, havde det længe stået ledelsen af Statsbanerne klart, at en færge, der kunne føre jernbanevogne over søen, var nødvendig, hvis man skulle have det fulde udbytte af jernbanerne i Danmark. Og der blev hur-

tigt stillet forslag til anskaffelse, idet man vidste at anlæggelsen af jernbanerne først ville få den fulde betydning, når den ikke blev afbrudt af sunde eller bæltet. Det var jo et tidsspilde og kostbart at omlade gods, dyr m.v.

Man ønskede bl.a. 3 færger, en større til storebælt, der kunne rumme 24 godsvogne, en mindre

til Lillebælt til 24 godsvogne og en større i reserve.

Det skete dog ikke i første omgang, og det var først i 1867, da Staten overtog de jysk-fynske baner, at det blev nødvendigt med en jernbanefærge med anskaffelse af en færge til Fredericia-Strib-overfarten samt anlæg af færgehavn. Det skete med anskaffelsen af den

## M/F FYN

Den 17. april 1947 indsattes den nyeste motorfærge M/F Fyn på Storebælts-overfarten. Herved øgedes denne flåde af DSBs 3-sporede motorfærges fra 4 til 5.

B&W stod for bygningen af skibet, og selskabet konstruerede også hovedmotorerne, mens hjælpemotorerne blev leveret af FRICHS i Århus. De sidstnævnte leverede strøm til det elektriske udstyr for spil, pumper, radiostation, lys, ventilation m.v.

### M/F Fyn havde følgende hoveddimensioner:

Længde over stævnene .....	107,8 m
Største bredde over fenderlister .....	17,7 m
Dybtgåend med last .....	4,12 m
Effektiv sporelængde .....	259 m
Hovedmaskineri .....	2 stk. B&W 6-cylindrede enkeltvirkende to-takts-motorer med trykforstøvning
Indiceret effekt .....	5450 HK
Hjælpemotorer .....	FRICHS, 4 stk. diesel
Sejhastighed .....	ca. 17 knob
Kapacitet: 3 stk. 4-vogns lyntog eller 13 stk. 4-akslede vogne, 36 stk. godsvogne og ca. 85 biler.	

Færgen kunne desuden befordre 1500 passagerer.

Af hensyn til sejlads i isfyldte farvande, var FYN forstærket fra for til agter, og færgens forstavn var udformet så den kunne sejle på Storebælts-overfarten og på overfarten København-Malmø.

Færgen var udstyret med ekkolod og radiopejler, og som den første danske jernbanefærge var den også udstyret med radaranlæg. Anlægget gjorde at den fastlagte sejltid kunne overholdes i usigtbart vejr.

Færgen sejlede hele sin tid på Storebælt-overfarten, men virkede også som afløserfærge på biloverfarten Halsskov-Knudshoved efter montering af en hækport.

Færgen blev oplagt i Nyborg i 1981, men blev derefter fra 1982 anvendt i en periode på København-Malmø-overfarten. Den blev derefter oplagt i Nyborg.

I 1985 solgtes den til interesseselskabet Henri Hansen, der havde til hensigt at ombygge den til hotelskib, men det blev ikke til noget. I stedet blev den købt af et norsk firma, og omdannet til lagerpram, idet man fjernede maskinanlægget. Den kændrede uheldigvis og sank i 1987.

Foto fra Storebælt, 1963. Foto: DØ.

første færge "Lillebælt", der satte i drift den 19. marts 1872,

Det varede dog ikke længe før man fik en stor stigning i godstrafikken, og man anskaffede endnu en søsterfærge, nemlig "Fredericia".

### Flere overfarter og færger

Derefter foregik indkøb af færger til de andre bæltet meget hurtigt, hvor Storebælt var den vigtigste, og i 1874 blev afgivet en betænkning om anskaffelse af 2 færger og anlæggelse af 2 færgelejer i Korsør hhv. Nyborg, foruden en havn i Halsskov. Det var dog først i april 1881, at Rigsdagen vedtog at bygge færgerne og anlægge færgehavnene.

Storebæltsoverfarten åbnede derefter for trafik den 1. december 1883 med de 2 færger "Korsør" og "Nyborg", der begge havde bevægelige skovle. Færgerne havde en sporlængde på omkring 120 meter.

Men allerede den 23. juni 1883 havde man etableret en overfart mellem Oddesund Syd og Oddesund Nord, hvorved Thybanen kom

i forbindelse med det jyske jernbanelenet. Og i 1884 åbnede færgefarten mellem Orehoved og Masnedø efter at sidstnævnte var sat i forbindelse med Sjælland ved anlæggelse af en jernbanebro, Herved blev det sjællandske jernbanelenet forbundet med det falsterske og lollandske.

Overfarten København-Malmø åbnede for drift den 5. oktober 1895, og i de først 5 år var overfarten rent dansk med "Kronprinsesse Louise" og "Thyra". Først i år 1900 indsatte Sveriges Jernbaner (SJ) færger "Malmö".

Den 1. december 1889 åbnede færgeforbindelsen mellem Glyngøre og Nykøbing Mors, og den 10. marts 1892 oprettedes færgeforbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg.

Den sidste færgerute som Statsbanerne tog i brug var mellem Gedser og Warnemünde efter en overenskomst med Mecklenburg-Schwerin. Til denne overfart byggede hvert land 2 færger, og overfarten åbnedes for drift den 1. ok-

tober 1903. Statsbanernes 2 færger var skruefærgerne "Prins Christian" og hjulfærgeren "Prinsesse Alexandrine".

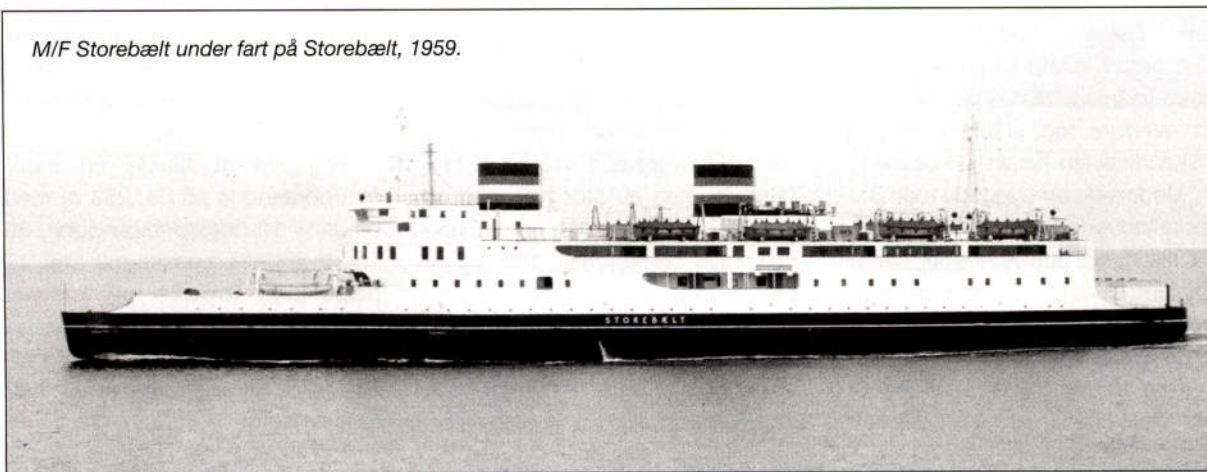
Nogle af overfarterne blev nedlagt ved ibrugtagning af broer over Lillebælt, Storstrømmen og Oddesund i 1930'erne.

### Nye færger

I årene 1902-1908 byggede man nye skruefærger til overfarterne, bl.a. "Christian IX" og "Odin" (1908), der blev søsterfærger. Disse 2 færger havde som noget nyt et dæk oven over vogndækket, hvor der blev indrettet saloner for passagerer på 1. og 2. klasse.

Bygningen af den 3-sporede motorfærge "Korsør" i 1927 betød en fuldstændig overgang fra damp til diesel, ligesom der foregik en stor ændring med hensyn til aptering. Der kom nu også promenadedæk for passagerer på 3. klasse med salon både for rygere og ikke-rygere, og alle havde adgang til spisesalon for indtagelse af varm mad. ■

M/F Storebælt under fart på Storebælt, 1959.



## M/F STOREBÆLT

Denne færge var forløber for færgerne FYN, idet den blev leveret til Statsbanerne i 1939. Den blev bygget af Helsingør Skibsværft, og indsatte på overfarten Korsør-Nyborg i april måned.

Færgeren blev den første motorfærge med to skorstene anbragt efter hinanden.

Under besættelsen blev den ført til Helsingborg af danske modstandsfolk. Her lå den indtil befrielsen i maj 1945. Derefter indsatte den atter på sin oprindelige rute, og sejlede her indtil 1980, ind imellem virkede den dog også som afløserfærge på overfarten København-Malmø. Undervejs blev der foretaget småændringer, bl.a. på styrehuset, som førtes helt

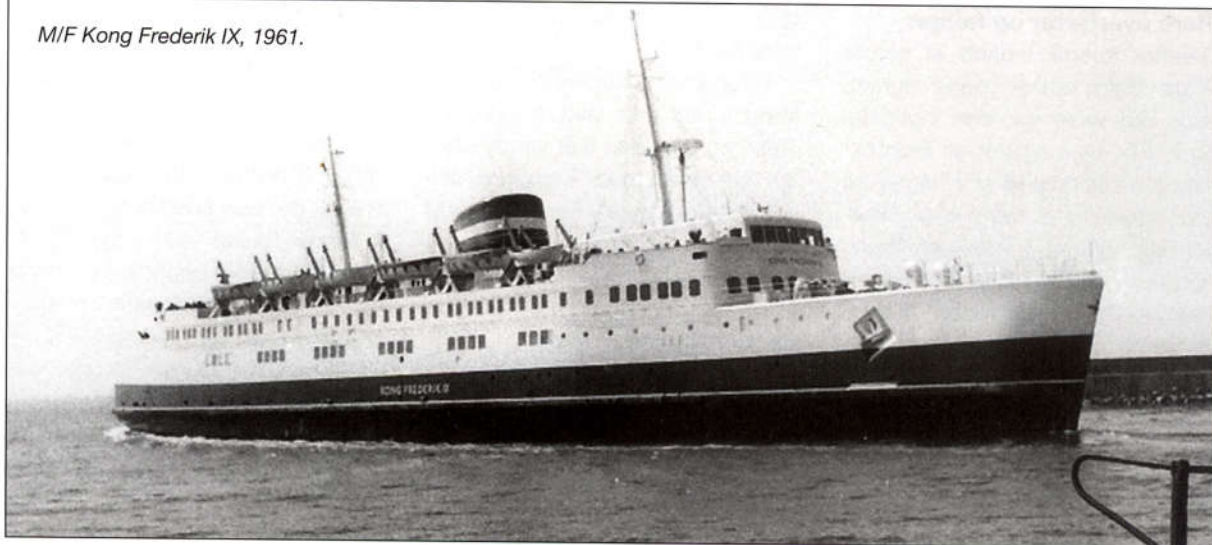
frem på kommandobroen, ligesom redningsbådene blev fornyet.

I 1980 blev den oplagt i Nyborg, og i 1981 solgtes den til norsk firma, der omdannede den til lagerpram. I 1983 sank prammen ved Ramsgate; den blev hævet og efter lænsning for vand, solgtes den til ukendt ejer?

Færgeren blev drevet af 2 stk. 6-cylindrede B&W dieselmotorer på i alt 4630 HK. Den havde en fart på ca. 17 knob. Den 107 m lange dobbeltskruede færge havde 3 spor med en samlet længde på ca. 260 m, og kunne overføre godt 30 godsvogne og 1500 passagerer.

# M/F KONG FREDERIK IX

M/F Kong Frederik IX, 1961.



I 1951 åbnede ruten Gedser-Grossenbrode efter forhandlinger mellem DSB og DB. Til at begynde med anvendtes kun DF "DANMARK", der på samme tid også udførte sine ture til Warnemünde.

Fra sommeren 1953 indsatte DB færgen "DEUTSCHLAND". Det betød et stort fremskridt, idet man foruden biler også begyndte at overføre tog, i første omgang "Skandinavien-Italien-Ekspressen".

Undervejs ombyggede man Storebæltsoverfartens "DRONNING INGRID", så den kunne indsættes mellem Gedser og Grossenbrode, og opnåede på denne måde at aflaste Storebælt.

Den 18. december 1954 indsatte den nye 3-sporede dobbelt-

skruede færgen "KONG FREDERIK IX", der blev bygget på Helsingør Skibsværft.

Færgen, der populært kaldtes "Kongen", blev den første i DSBs flåde med kun én skorsten. Den blev på det tidspunkt Statsbanernes største færgen med plads til 1200 passagerer. Den blev overdådigt udstyret. Det åbne dæk i siderne blev lukket, bortset fra et lille soldæk agter. I midten af færgens fandtes en stor hall med en rotunde, hvor der var indrettet vekselkontor, telefonboks, udstillingsmontre m.v.

Spisesalonen blev anlagt forude, hvor den havde plads til godt 250 spisende. Til agter fandtes 2 stk. saloner til 1. klasse, og helt agter-

ude en fællesklasse med store udsigtsvinduer.

Opvarmning af salonerne skete elektrisk, og endvidere fandtes anlæg for indblæsning og udsugning af luft.

Loftsbelysningen på færgen bestod af store lyskupler og lysstofrør.

Indgangen til færgen foregik fra høje landgangstrapper gennem sideporte inde i hallen.

Vogndækket havde en samlet sporlængde på ca. 258 m med plads til 10 bogiepersonvogne, 30 stk. 2-akslede godsvogne eller 15 personbiler. Dækket var forsynet med porte både for og agter, så der ikke skulle bakkes ombord eller i land, og vogndækket var helt overdækket.

M/F Kong Frederik IX i lejet i Korsør, 1963.





M/ F Kong Frederik IX er ved at gå i lejet i Korsør, 1961. Foto: HBDS.



Noget nyt var, at man kunne sætte lange personvogne ombord uden brug af pufferplanker, hvilket tidligere var nødvendigt, og herved sparede man tid.

Vogndækket blev belyst med lysstofrør, der gav bedre belysning end almindelige lamper.

På båddækket fandtes foruden styrehus i for- og agterenden, officerskamre, kabys og messer for officianter og restaurantpersonale.

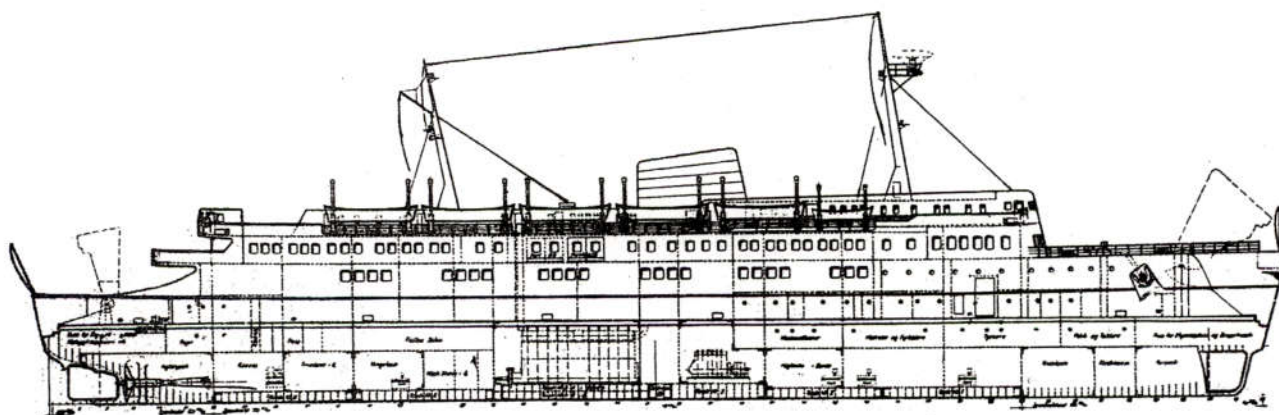
Til søredning fandtes 12 store aluminiumsredningsbåde og 46 redningsflåder, hver til 20 personer.

Færgeren var udstyret med alle moderne navigationsmidler som radar, radiopejler, ekkolod, gyrokompass, decca m.m.

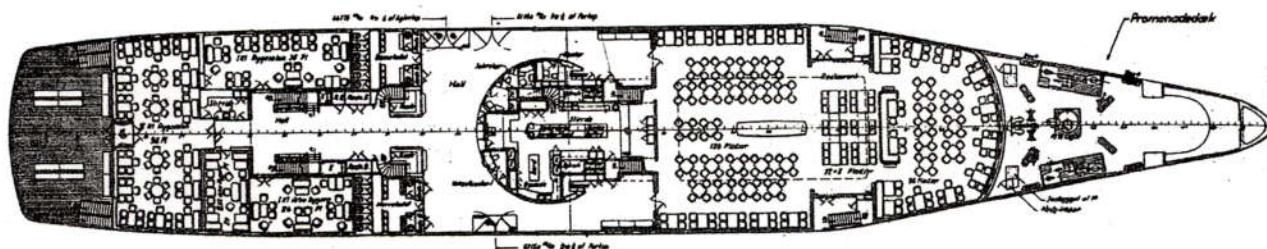
I 1963 indsattes færgeren på overfarten Rødby-Puttgarten, men fra 1968 blev den tilbageført til Gedser-Warnemünde indtil sommeren 1986. I de mellemliggende år og frem til 1995 blev den lejlighedsvis benyttet som godsfærge på overfarten Korsør-Nyborg.

I 1996 blev den oplagt i Nykøbing Falster, og i 1997 overdraget Danmarks Færgemuseum. Det gik dog konkurs i 2001, og i den resterende tid indtil ophugningen i Indien i juli år 2005 førte den en noget omtumlet tilværelse.

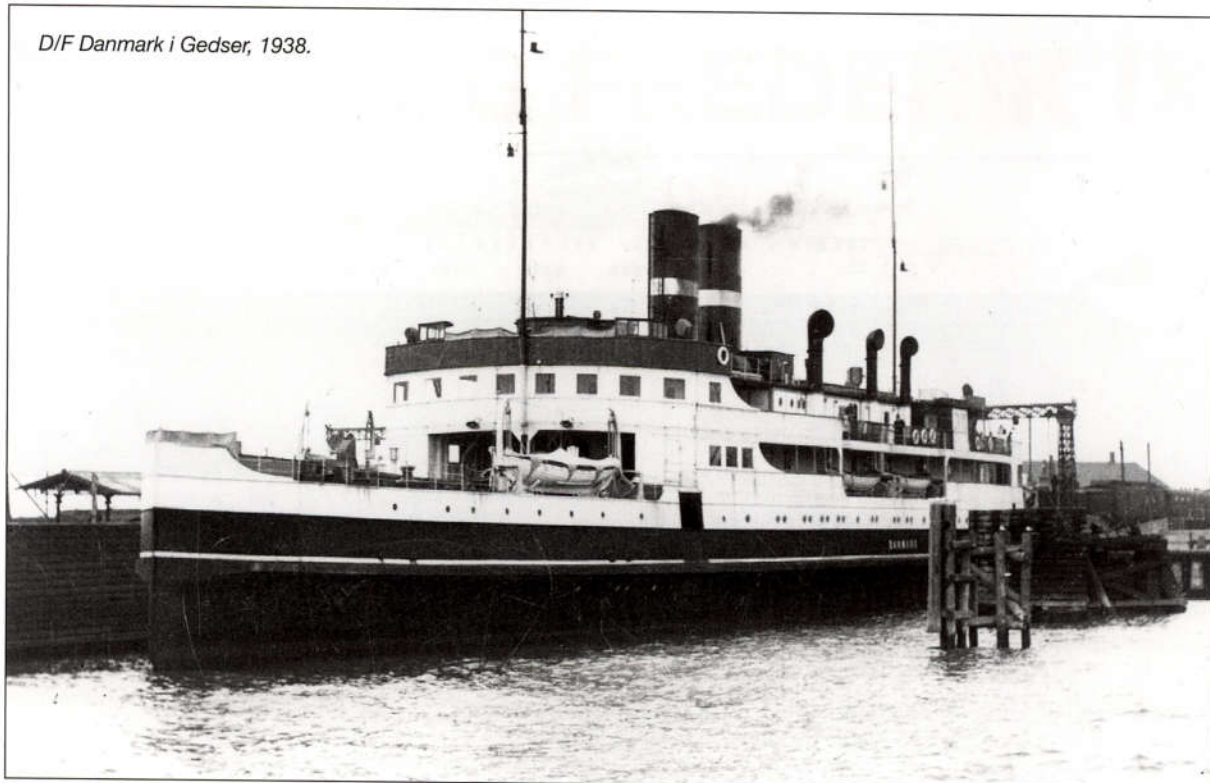
Længde .....	114,25 m
Bredde.....	17,70 m
Maskineri.....	2 stk. B&W dieselmotorer
Ydelse.....	9200 HK
Fart .....	18 knob
Passagerer .....	1200-1500
Samlet sporlængde.....	ca. 258 m



M/f »Kong Frederik IX«.



D/F Danmark i Gedser, 1938.



D/F Chr. IX, 1954.



## D/F CHR IX

Færgen blev afleveret til DSB i november 1908, bygget af Burmester & Wains Skibsbyggeri. Den indsattes på Storebælt, hvor den tilbragte hovedparten af sin drifttid.

Færgen var en skruefærge med 2 spor, der havde en samlet længde på godt 157 m. Maskineriet bestod af 2 dampmaskiner med en samlet effekt på 2260 HK. Sejlhastigheden var 15 knob.

Den havde en kapacitet til 1200 passagerer og godt 17 godsvogne. Færgen blev udrangeret i 1964.

Fotoet herover viser færgen på Storebælts-overfarten (ved Korsør) 1954, hvor den bl.a. har et lyntog litra MS ombord. Foto: JS/DMJK.

## D/F Danmark

Færgen – der blev kaldt Østersøens Dronning – blev afleveret til DSB den 11. december 1922. Den indsattes på overfarten Gedser-Warnemünde. Den blev Statsbanernes største og sidst anskaffede dampfærge.

Den blev bygget af Helsingør Jærnskibs- og Maskinbyggeri, og fik som drivkraft 2 stk. 3-cylindrede dampmaskiner, der gav den en indiceret effekt på 3600 HK.

Den var en 2-sporet skruefærge.

Færgen var ca. 102 m lang over stævnene, og havde en bredde på 18,75 m. Den kunne overføre 1100 passagerer. Sporene havde en længde på 157 m, og der var plads til ca. 7 stk. 4-akslede vogne eller 20 godsvogne. Uden godsvogne kunne 'Danmark' medtage ca. 65 biler.

Sejlhastigheden var på ca. 16 knob.

Sidste driftsdag blev den 18. april 1968, hvor et belgisk firma overtog den til ophugning. Færgen er fotograferet i Gedser, 1938. Foto: DSB.



## M/F Sjælland

Jernbanefærgen blev bygget af Helsingør Skibsværft, og afleveret til DSB i maj 1933. Her blev den indsat på Storebæltsoverfarten, hvor den fik hjemsted i Korsør. Den havde stort set samme dimensioner som færgen Nyborg med en længde på godt 103 meter.

Den samlede sporlængde på M/F Sjælland var 248,5 meter, og der kunne overføres ca. 34 godsvogne. Færgen havde kapacitet til at medtage omkring 1500 rejsende.

Hastigheden var 15 knob, og den blev drevet af 2 B&W dieselmotorer på tilsammen 4000 HK.

Færgen fik undervejs en kedelig skæbne, idet den blev udsat for bombeattentat (sabotage) den 3. november 1943. Efter ankomst til havnen eksploderede yderligere nogle bomber, der ved en fejl var blevet anbragt af BOPA. Den brød i brand, og blev totalskadet.

I februar 1944 slæbtes den til Nakskov Skibsværft, hvor den totalt ombyggedes, bl.a. med ny overbygning ændret skorstensarrangement o.s.v. Den sættes atter i drift mellem Korsør-Nyborg i oktober 1945, bl.a. udsmykket med et stort Dannebrogflag på siderne.

Den blev udrangeret i 1974 og oplagt i Korsør. I 1978 solgtes den til norsk papirselskab, der brugte den som flydende papirlager. Derefter solgt til ophugning i England 1978. Billedet viser færgen på Storebælt, 1965. HBDS.

## Helsingør-Helsingborg

Billedet herunder viser de to færger Helsingør og Kärnan midt ude på Øresund, 1963. Kärnan var den ældste færgе, oprindelig bygget 1916 til Storstrømmen som Orehoved, men senere i 1950 ombygget radikalt og givet navnet Kärnan, hvorefter den blev indsat på Øresundsruuten.

Den havde en servicefart på ca. 11 knob med 2 stk. 2-cylindrede dampmaskiner på i alt 850 HK.

Færgen var en enkeltsporet skruefærgе. Den blev udrangeret i 1970.

Helsingør var af nyere konstruktion, idet den blev leveret af Helsingør skibsværft i 1955. Den var forsynet med 6 stk. dieselgeneratorer hver på 425 HK og én motor på 325 HK fra B&W.

Motorstrukturen var ny, idet denne kunne manøvreres direkte fra broen.

Den havde en fart på 11 knob, og kunne medtage næsten 700 passagerer. "Helsingør" var enkeltsporet; det havde en længde på 76 m.

Færgen blev udrangeret i 1987, og fik derefter en blandet skæbne, indtil den i 1999 blev sænket ved Malta for at blive benyttet som dykkerobjekt.

Billedet er taget af HBDS.



## Jernbanefærger i profil

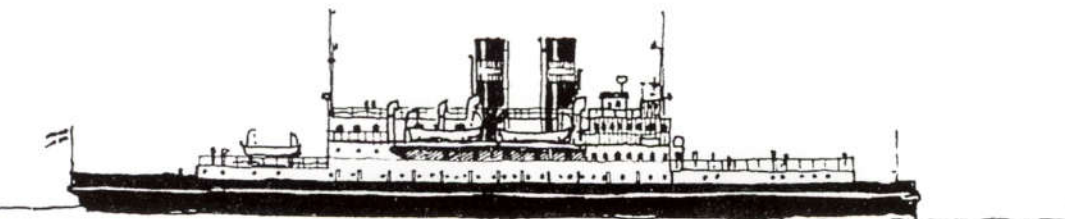
I arkivet har vi fundet disse smukke profiltægnings af danske jernbanefærger. De er tegnet af en for os ukendt tegner, nemlig Jens Frederiksen i 1983. Vi kender ikke pågældende person, og hvis nogen ved hvem, der er kunstneren, så hører vi gerne om det. Tegningerne viser færgerne i indbyrdes størrelsesforhold ca. 1:820.



H/F «Korsør», 1883

### H/F Korsør

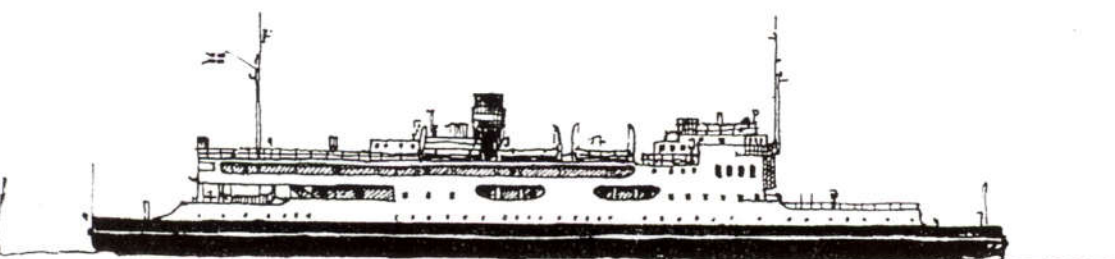
2-sporet hjulfærge  
Bygget af Kockums Mekaniske  
Værkstads, Malmø  
Overfart: Storebælt  
Servicefart: 13 knob  
Udrangeret 1923.



D/F «Christian IX», 1908

### D/F Christian IX

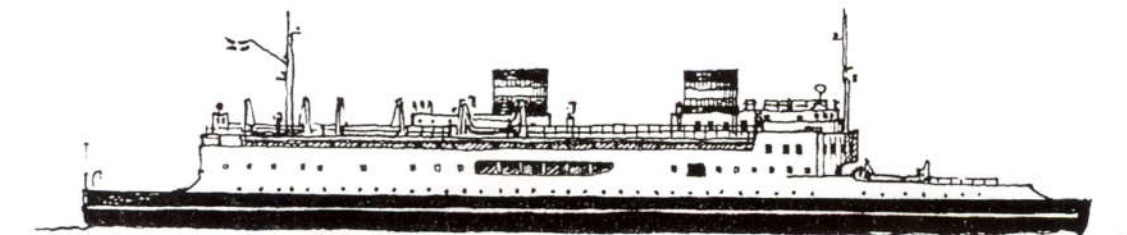
Se tekst side 10



M/F «Korsør», 1927

### M/F Korsør

Tresporete dobbeltskruet jernbanefærge med tvillingeskorstene  
Bygget: Helsingør Skibsværft, 1927  
Overfart: Storebælt, men også afloserfærge på København Frihavn-Malmø  
Servicefart: ca. 16 knob  
Udrangeret i 1981



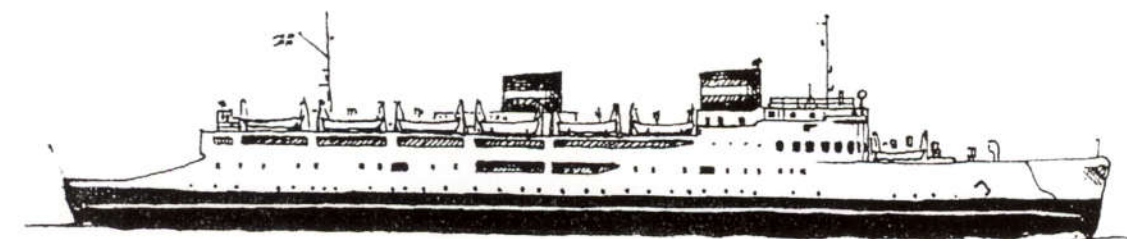
M/F «Storebælt», 1939

### M/F Storebælt

Se tekst side 7

### M/F Dronning Ingrid

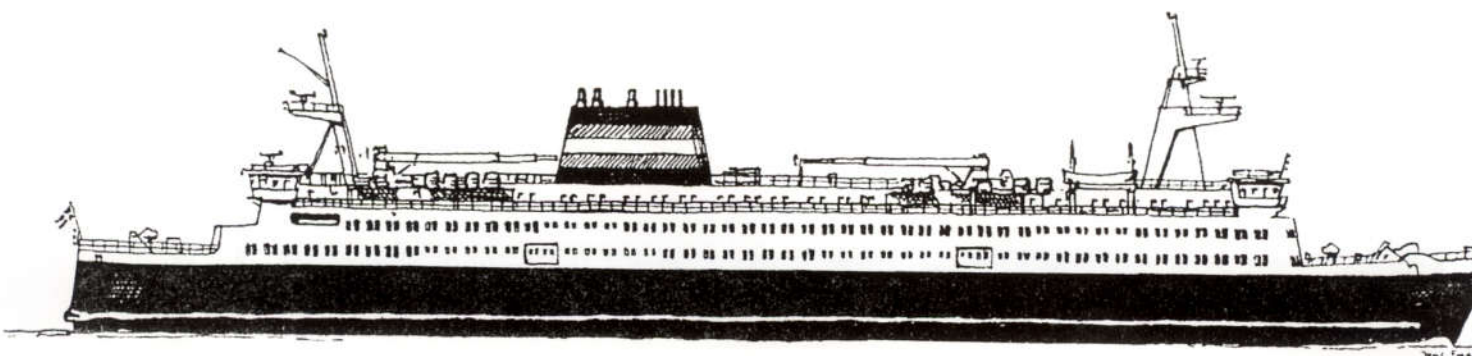
Tresporet dobbeltskruet jernbanefærge  
Bygget: Helsingør Skibsværft, 1951  
Overfart: Storebælt og Østersøen  
Servicefart: ca 17 knob  
Omdøbt til "Sjælland" i 1979  
Udrangeret: 2002 (men videresolgt)



M/F «Dronning Ingrid», 1951

### M/F Kronprins Frederik

Firesporet jernbanefærge  
Nakskov Skibsværft 1981  
Overfart: Storebælt  
Servicefart: Ca. 18 knob  
Udrangeret: 1997



M/F «Kronprins Frederik», 1981



Dette er læsernes rubrik om alle emner omkring jernbanernes væsen i model såvel som virkelighed. Her kan man komme med rettelser, kritik, ros, spørgsmål, rettelser o.s.v. til tidligere bragte artikler m.v. Har du kommentarer, rettelser, tilføjelser m.v. omkring danske jernbaner, så send en mail til:

www.lokomotivet@lokomotivet.dk



## Maskindepotet i Hillerød

Flere læsere har gjort opmærksom på, at vi skriver 2-sporet remise i Hillerød, når det tydeligt fremgår af tegningerne, at den er 3-sporet. Tjah, så kan redaktøren lære det (måske?). Vi beklager skrivefejlen.

I øvrigt oplyser nogle læsere, at remisen tjente til opbevaring af kongevognen, bårevognen litra ECO og Hillerøds Ardel-taktor. Drejeskiven var i brug helt til 1990. Vi siger tak for alle oplysninger.

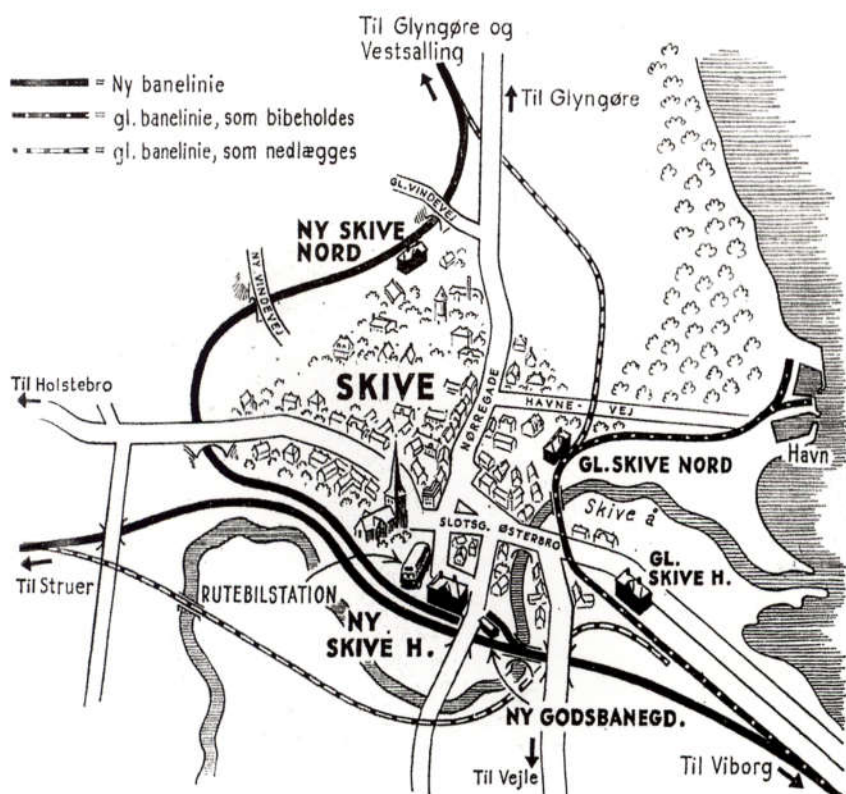
## Vandtårnet i Odense

Poul Skov Hansen, Odense, har sendt os nogle kommentarer til LOKOMOTIVET nr. 132. Han skriver i en mail:

*"Det ottekantede vandtårn i Odense blev ganske rigtigt opført i 1952, og stod klar i 1954, hvor den nye 21-sporede remise blev taget i brug. Ligesom remisen blev opført i røde sten, så blev vandtårnet ikke bygget i gule sten som I skriver, men derimod røde sten...eller rettere i rød/gule sten. Det blev nedrevet i 1976 i forbindelse med udvidelsen*

*af Dannebrogsgade og indretning af rutebilstationen på det tidligere areal, hvor privatbanerne havde deres perroner og opstillingsspor. Vedlagt et foto af vandtårnet i Odense, taget af John Armstrong".*

LOKOMOTIVET: Tak til Poul for supplement og billede, der viser vandtårnet i det "spættede" mønster med gule og røde sten. Forrest ses R 946. Fotoet er taget i 1975 i forbindelse med Jernbanemuseets åbning.



## Skive station

Leif Rohave, Herning, har sendt os et lille "drilsk" spørgsmål. Han skriver:

*"I nr. 124 bragte I en fin tekst om Skive station. Den er meget detaljeret vedrørende forlægningen, men jeg savner en overskuelighedstegning (kan man vist kalde det) af selve forlægningen, måske et kort? Er det noget I kan klare?"*

LOKOMOTIVET: Dette spørgsmål satte lidt gang i tankerne. Hvor fandt man sådan et kort? Ganske vist bragte DSBs personaleblad 'Vingehjulet' en skematisk oversigt ved ombygningen, men den forekom at være lidt uoverskuelig. Men så opdagede vi ved et tilfælde at Politikens HVEM-HVAD-HVOR fra 1959 bragte en fin tegning af forlægningen, og den har vi tilladt os at kopiere.



# KØBENHAVNS FRIHAVN

*Dette er første tekst i en lille serie om større og mindre virksomheder, som skal tjene til inspiration for det danske model-anlæg. I denne omgang er det en lidt større virksomhed, nemlig Københavns Frihavn, der egentlig er en alt for stor mundfuld for anlægget, men man kan snuppe nogle del-elementer og bruge dem. Om ikke, så er det en historisk tekst om et fantastisk forehavende.*

*Kommende tekster vil handle om Stålvalseværket i Frederiksværk, Østre Gasværk i København og Mogenstrup Stengrav ved Næstved.*

## FRIHAVNEN

Frihavnen blev anlagt og indviet den 26. august 1894, men først åbnet for drift den 9. november samme år. Havnen var anlægsmæssigt en del af strækningen Østerport-Hellerup, der åbnede i 1897.

Havnen blev anlagt som et modtræk mod Kielerkanalens udgravning i årene 1887 til 1896 med frihavnen i Hamborg (1888), der blev anset for at være en stor konkurrent til København. Den danske regering mente derfor, det var en fordel for København at anlægge frihavnen som et toldfrit område med moderne faciliteter.

Havnen blev omgivet af et toldhegn og dannede således et stykke udland, hvor varerne uhindret kunne føres ind fra udlandet og oplagres, og evt. senere føres til udlandet uden at tolden greb ind, så kun de varer, der skulle føres ind i byen måtte toldbehandles ved udkørselsportene.

Endvidere blev der skabt mulighed for anlæggelse af industrier inden for Frihavnsområdet, hvor varer fra udlandet kunne behandles og atter udføres uden toldbehandling.

Det gjaldt jo om at udnytte Københavns gunstige beliggenhed

med dybt vand og ved indgangen til Østersøen, for at trække transit-handelen til, og gøre havnen til en lagerplads for handelen på Østersøen.

Egentlig var det oprindeligt ikke tilladt at anlægge og drive visse virksomheder i frihavnen, men undervejs skete løbende lempelser i lovgivningen, således at flere fabrikker m.v. anlagdes på området.

Flere kendte virksomheder etablerede sig i frihavnen, bl.a. Østasiatisk Kompagni, Nordisk Kaffe-Kompagni, DFDS, F.L.Schmidt, Det Danske Kulkompagni, DDPa, Gulf Oil, Riffelsyndikatet m.fl.

## Oprettelsen

Selskabet Københavns Frihavn A/S (KFA) blev oprettet i 1891 med Isak Glückstadt som formand, og kort tid efter dette var dannet, påbegyndte DSB anlæggelsen af den 6 kilometer lange godsbane fra Nørrebro's gamle station til Frihavns-selskabets eget sporareal. Samti-

*Den ikoniske 'Frihavnsstationen' blev opført i nyromantisk stil, tegnet af Wenck. Bygningen er i gul med mørkegrønt bindingsværk. Bygningen, der er fredet, befinder sig i dag indeklemmet mellem højhuse. Foto: KEJ.*



dig med indvielsen i 1894 tog man stationen Københavns Frihavn i brug, først som godsstation, men fra 1895 ved ibrugtagningen af færgeoverfarten København-Malmö, også som færgestation.

Frihavnsselskabet anlagde på østmolen 2 pakhuse, Pakhus 1 og Pakhus 2. På midtermolen, en 314 lang pier, som delte Sydbassinet i et vest-og østbassin, byggedes et stort bølgebliskur, og yderst på molen byggedes det monumentale silopakhus, der kunne rumme 11.000 tons korn. Bygningerne blev opført efter tegninger af arkitekt V. Dahlerup.

En række andre bygninger opførtes samtidigt med havneanlægget ved det søndre hjørne af vestkajen, bl.a. toldbygningerne ved Søndre Frihavnsindkørsel, vagtbygningen og elektricitetsværket, som forsynede frihavnen med elektrisk strøm til belysning og drivkraft, fx til hele krananlægget.

I løbet af de efterfølgende år voksede benyttelsen af frihavnen, og Frihavnsselskabet måtte efterhånden anlægge flere spor og anskaffe nye kraner, udvide den elektriske forsyning, bl.a. med installation af dieselmotorer, opføre nye pakhuse, bl.a. det store manufakturpakhus på vestkajen og et nyt silopakhus.

Frihavnen fik efterhånden en 20 tons elektrisk kørekran, 42 elektriske kajkraner fra 1,5 til 2,5 tons, 7 kørende dampkraner fra 5 til 8 tons, 3 kornelevatorer med 120, 150 og



## Frihavnen

Fra Richs-albummet "Vort Fliitige Folk" fra 1939 har vi klippet følgende:

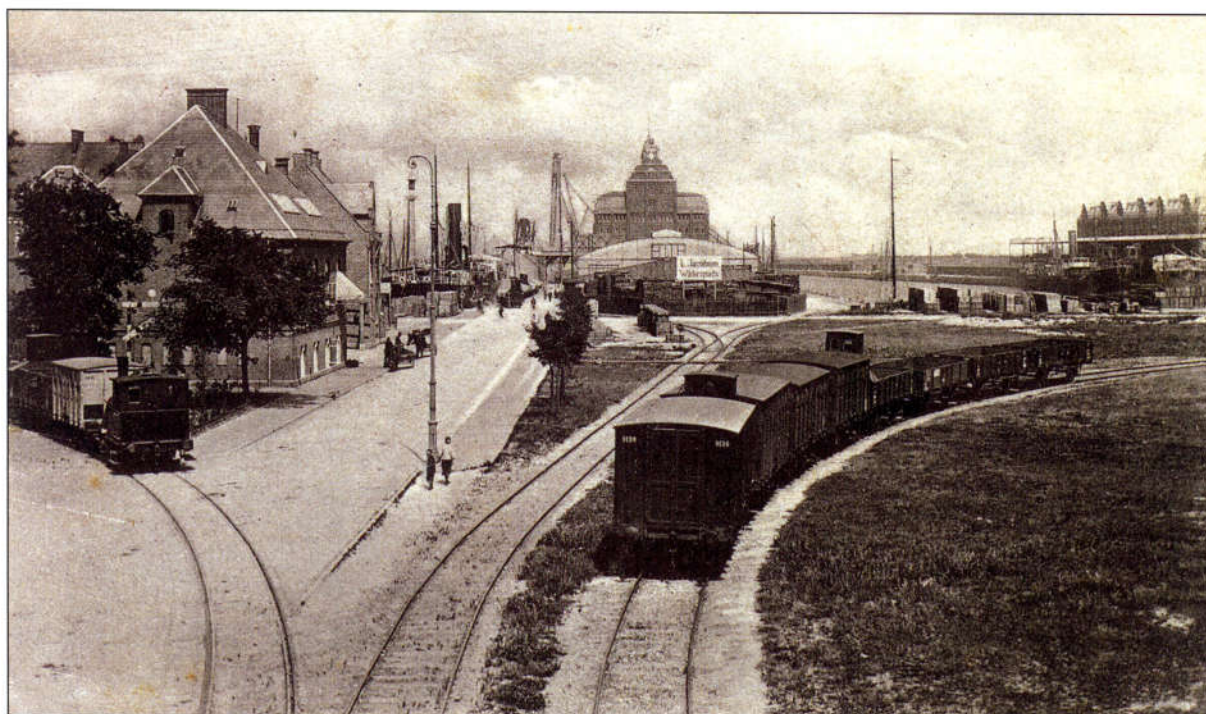
"En Frihavn er et Havneområde, hvor Skibene kan losse deres Varer, som kan anbringes i Pakhuse og Lagerbygninger i kortere eller længere Tid, uden at der skal betales Indførselstold af dem. Derved opnaas, at Varer kan tages hertil fra Udlandet og atter udføres, udenat man skal betale Told. Man også toldfrit indføre Raastoffer til Forarbejdning, hvis man har en Fabrik i Frihavsomraadet, og derefter udføre eller fortolde de forarbejdede varer. Københavns Frihavn. Er altså paa en maade et Stykke Udland, fordi den ikke hører til de danske toldomraade; den er den enesate danske Frihavn men i adskillige Havne kan Varerne lægges toldfrit på Lager. Frihavnen er omgivet af dobbelt Jerngitter, og ved Udgangene passer Toldbetjentene på, at ingen toldpligtige Varer slipper igennem, uden at Tolden er betalt. Mændene på billedet med de hvide Kasketter er Toldbetjente i Virksomhed ved Hovedudkørslen fra Frihavnen. Den ene af Toldbetjentene efterser Bilen for toldpligtigt Gods. De varer, der indbringer mest i Told, er Manufakturvarer og Kaffe".

200 tons maksimal ydeevne og en sugeelevator på 100 tons.

Allerede fra begyndelsen anlagedes enkelte industrielle virksomheder. På nordsiden af mellembassinet opførte Det danske Kulkom-

pagni store anlæg til losning og oplagring af kul og koks. Det danske Kulkompagni havde til udførelsen af arbejdet 5 kulkraner og 2 elektriske omladekraner i drift.

*fortsættes på side 17*

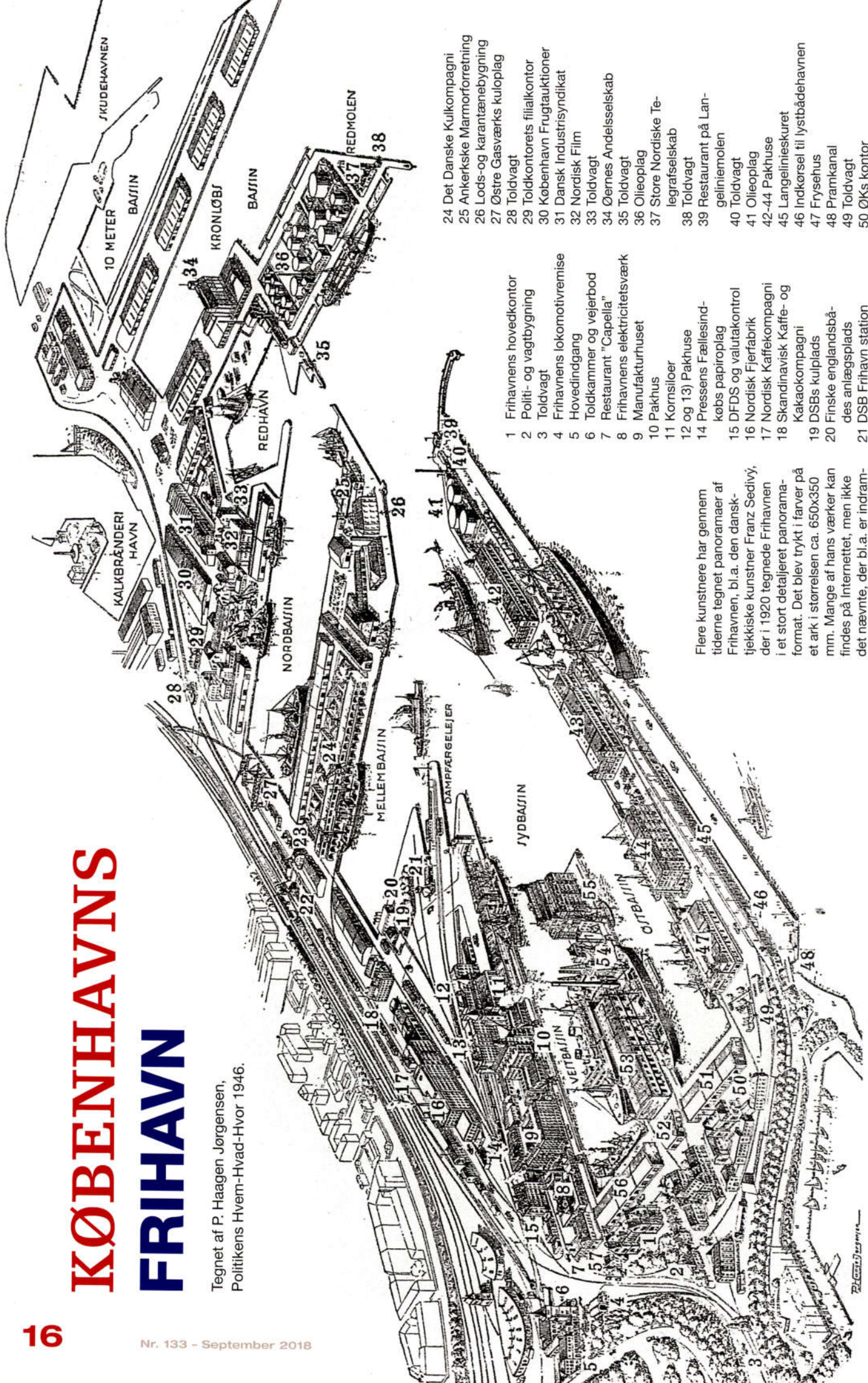


*Københavns Frihavn set fra syd (se tekst side 18).*

# KØBENHAVNS FRIHAVN

Tegnet af P. Haagen Jørgensen,  
Politikens Hvem-Hvad-Hvor 1946.

Nr. 133 - September 2018

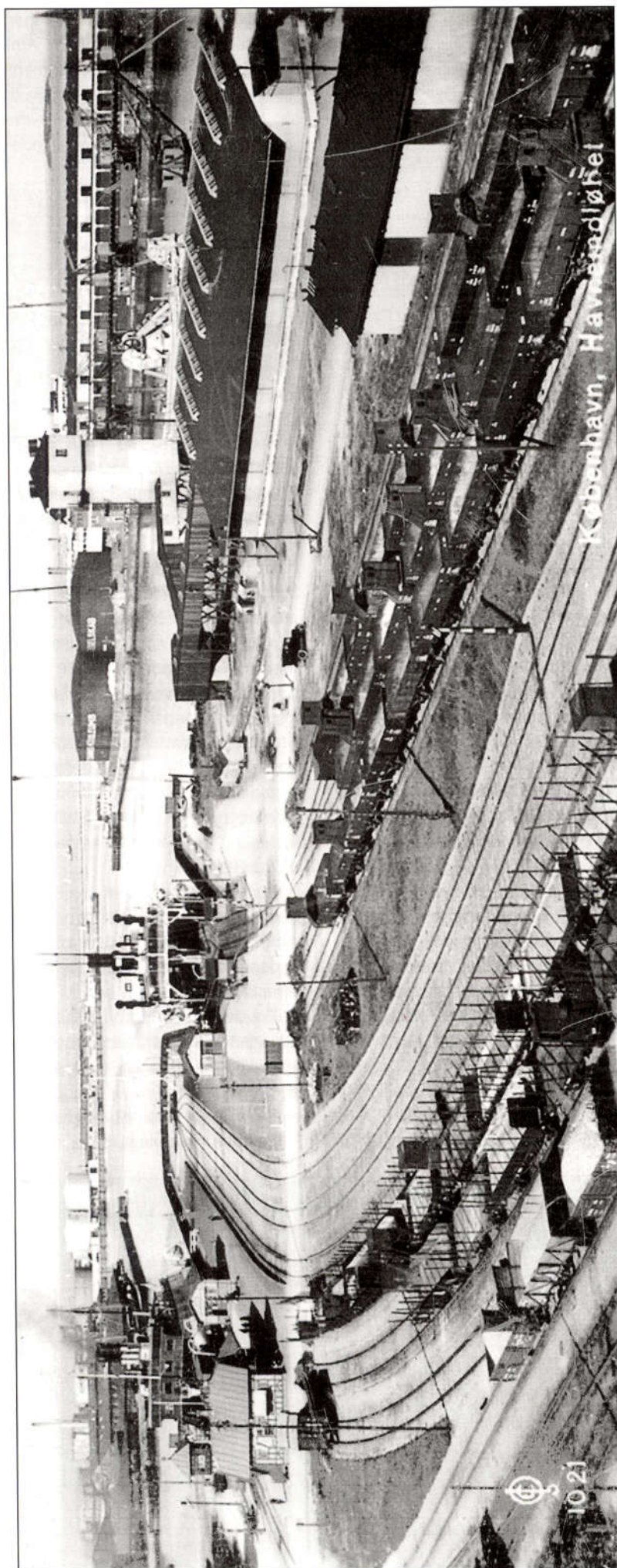


24 Det Danske Kulkompagni  
25 Ankerkske Marmorforretning  
26 Lods- og karantænebygning  
27 Østre Gasværks kulloplag  
28 Toldvagt  
29 Toldkontorets filialkontor  
30 Københavns Frugtauktioner  
31 Dansk Industrisynsindikat  
32 Nordisk Film  
33 Toldvagt  
34 Øernes Andelselskab  
35 Toldvagt  
36 Oleieplag  
37 Store Nordiske Te-  
legrafelskab  
38 Toldvagt  
39 Restaurant på Lan-  
geliniemolen  
40 Toldvagt  
41 Oleieplag  
42-44 Pakhuse  
45 Langelinieskuret  
46 Indkørsel til lystbådehavnen  
47 Frysehuse  
48 Pramkanal  
49 Toldvagt  
50 ØKs kontor  
51-56) Pakhuse  
57 Post- og telegraf

1 Frihavns hovedkontor  
2 Poli- og vagtbygning  
3 Toldvagt  
4 Frihavns lokomotivremise  
5 Hovedindgang  
6 Toldkammer og vejrbod  
7 Restaurant "Capella"  
8 Frihavns elektricitetsværk  
9 Manufakturhuset  
10 Pakhus  
11 Kornsiloe  
12 og 13) Pakhuse  
14 Pressens Fællesind-  
købs papiroplag  
15 DFDS og valutakontrol  
16 Nordisk Fjerfabrik  
17 Nordisk Kaffe Kompagni  
18 Skandinavisk Kaffe- og  
Kakaokompagni  
19 DSBs kulplads  
20 Finske englandsbå-  
des anlægsplads  
21 DSB Frihavn station  
22 Toldvagt  
23 Restaurant "Atlanten"

Flere kunstnere har gennem  
tiderne tegnet panoramaer af  
Frihavnen, bl.a. den dansk-  
tjekkiske kunstner Franz Sedivý,  
der i 1920 tegnede Frihavnen  
i et stort detaljeret panorama-  
format. Det blev trykt i farver på  
et ark i størrelsen ca. 650x350  
mm. Mange af hans værker kan  
findes på Internettet, men ikke  
det nævnte, der bl.a. er indram-  
met og befinder sig hos forfat-  
teren af nærværende tekst.





Der foregik løbende store udvidelser af Frihavnen, og i 1910 opbyggedes et 10 m bassin med mole, kaldet Skudehavnen. På nordvestsiden af dette anlagde Dansk Engelsk Benzin & Petroleum Co. (senere SHELL) og Det forenede Oliekompagni (senere BP) i 1921 moderne lagerpladser med tanke og aftapningsanlæg. Her kunne oplagres 5000 tons benzin og lidt mindre mængder petroleum. Udelukkende for disse selskabers skyld blev udgravet et 6,3 m dybt havnebassin, der kunne holdes lukket af en flydende ponton i jernbeton.

### DSBs sportilslutning

Samtidig med udførelsen af Frihavnsanlægget i 1895 anlagde Statsbanerne for egen regning på hjørnet af Sydbassinet og Mellem-bassinet 2 færgeløjer for dampfærgeforbindelsen med Malmö sammen med det bag færgeløjerne liggende rangersporet. Dette sporet blev udelukkende trafikeret af Statsbanerne, mens frihavnsens øvrige spor langs kajerne og i det tilhørende bagland kun blev trafikeret med KFAs eget materiel.

Færgeløjet blev anlagt med 3 spor symmetrisk omkring en stor midtermole, og blev udført i en tørlagt byggegrube. Løjerne blev udstyret med 18 m broklapper, hvor den ene i 1950 blev udskiftet med en 24 m broklap, der havde større bæreevne.

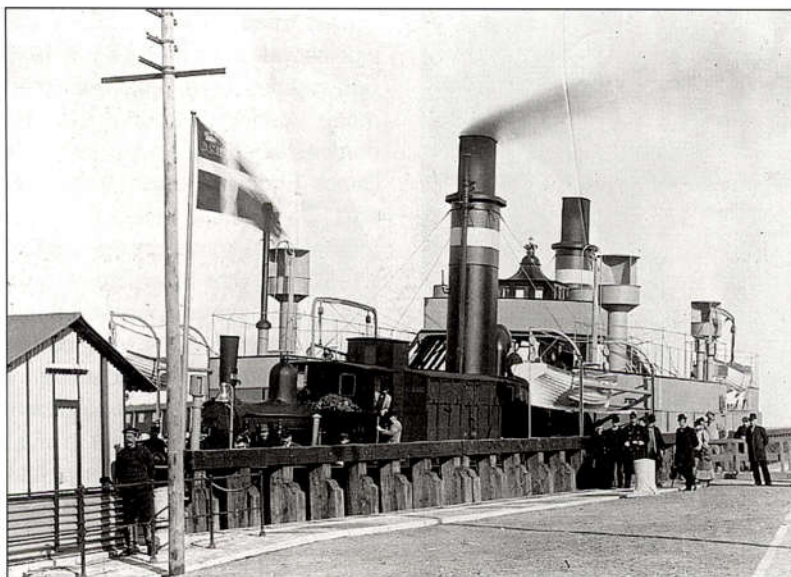
Ved åbningen af strækningen København-Helsingør den 1. oktober 1898 etablerede DSB for-

Københavns Frihavn omkring 1920, set mod nord med DSBs færgeløjer. Som det fremgår af billedet er det udelukkende åbne vogne af forskellig herkomst, som dominerer sporene. Helt til venstre ses Frihavnsstation. På området ses til højre diverse pakhuse og leger, og helt i baggrunden tankanlæg fra Dansk-Engelsk Olieelskab (SHELL). Færgen i venstre leje er tilsyneladende SJs "Malmö", mens den anden færgen er DSBs "Kjøbenhavn". Foto: kbhbilleder.dk. Se flere billeder fra havnen på nævnte hjemmeside.



Det 2-koblede lokomotiv KFA 2 rangerer med godsvogne ved færgelejet, hvor færgeren "Kjøbenhavn" har lagt an med fuld damp. Det er lidt usædvanligt, at det er en KFA-maskine, der arbejder ved lejet, i øvrigt med en DSB litra QB.

KFAs maskiner havde rødt skorstensbånd med KFA i hvid. Foto: kbhbilleder.dk.



bindelsestog med persontransport fra færgelejet fra Frihavn station til Østerbro station.

Frihavnen fik efterhånden udbygget sit net af spor til godstog, der betjente virksomhederne i og omkring havnen.

Nogle spor førte ind på havnekanalerne på de nordlige havneområder, bl.a. til Østkajen, Midtermolen og Vestre Kaj, andre gik fra omkring 1901 indtil 1988 syd over forbi Kastellet ned forbi Amalienborg (Larsens Plads), parallelt med Ny Tolddbodgade for at ende ved Skt. Annæ Plads.

Omkring hele Frihavnsområdet opsattes et dobbelt jerngitter, der blev finansieret af staten som en toldforanstaltning, hvis vedligeholdelse påhvilede Frihavnselskabet.

Hovedsporene løb langs foran nævnte Gittervej, Glückstadtvej og Industrivej (i dag er førstnævnte gadenavne ændret til Tromsøgade og Southhamptongade).

Fra 1930 udgik Frihavnsbanen fra Lersøen rangerstation.

### FRIHAVN STATION

En ikonisk bygning i frihavnen var Frihavn station. Den meget smukke og karakteristiske bindingsværkbygning blev tegnet i nationalromantisk stil af Heinrich Wenck, og opførtes i 1895. Den blev senere udvidet i år 1900, også af Wenck.

Oprindeligt blev stationen - som allerede nævnt - kun benyttet til godstransporterne, men fra den 7. oktober 1895 blev den også brugt som færgestation.

Bygningen blev fredet, og da man i år 2002 demonterede den,

blev den genopbygget sten for sten på en lidt sydligere plads (Amerika Plads), hvor den stod færdig i 2005.

Efterhånden har man skånseløst bygget højhuse op omkring den - og den ligger i dag godt skjult og i skygge mellem de moderne kontorbygninger.

### Travl trafik

Se illustration nederst på side 15. Frihavnen set fra sydvest i 1908 (kortets stempeldato). Sporene, der lå i sydområdet kaldtes 'Sydlig Adgang'. Herfra udgik en tredelt spor-skitte til øst-, midt- og vestmolen.

Fra sporene på vestmolen var tilsluttet en sporgruppe, der førte til Kystbanen på Østerport (Østerbro) station hhv. til lejet i mellembassinnet for dampfærgeforbindelsen til Sverige. På dette spor ses en HS fra KFA rangere med bl.a. hvide vogne til venstre.

I midten af billedet - på midtermolen - ses en bygning med to tårne, som dengang fungerede

som pakhhus til korn. Bygningen eksisterer endnu i dag, hvor Amtrådsforeningen har residens, mens andre moderne bygninger er skudt op omkring den. Kun den nævnte bygning er i dag et af de få kendetegn for området.

Midtersporet delte sig i to forgreninger, der løb på hver sin side af pakhuset på midtermolen.

På sporet til østmolen ses en række godsvogne, fire stk. lukkede litra Q og fire åbne litra PF eller PH, heraf en enkelt med bremsehus. Den tredje vogn fra højre er tysk.

### KØBENHAVN-MALMÖ

Fra den 5. oktober 1895 etablerede Statsbanerne - som allerede nævnt - dampfærgedrift mellem København Frihavn og Malmö i Sverige. Hidtil havde denne forbindelse været betjent af DFDS.

Ved rutens oprettelse indsatte den 2-sporede hjulfærge 'Kiøbenhavn', leveret af B&W. Færgeren var bygget magen til færgerne på Storebælt, således at man kunne spare at bygge en reservefærge til overfarten. Derved kunne man omstationere færger fra Storebælt til Malmö-overfarten, hvis det var påkrævet.

Sejltiden over sundet tog 85 minutter. Færgeren betjente overfarten indtil 1923, hvorefter den afløstes af den tosporede skruefærge 'Prins Christian'.

Fra den 5. september 1900 deltog også de svenske jernbaner (SJ) i besejlingen af ruten med skruefærgerne 'Malmö'.

På billedet ses 'Kiøbenhavn' i Frihavns vestre leje.





Til venstre: Det 2-koblede damplokomotiv KFA 1 i Frihavnen, 1920. Lokomotivet var magen til DSBs rangermaskiner litra HS. Foto: KFA.



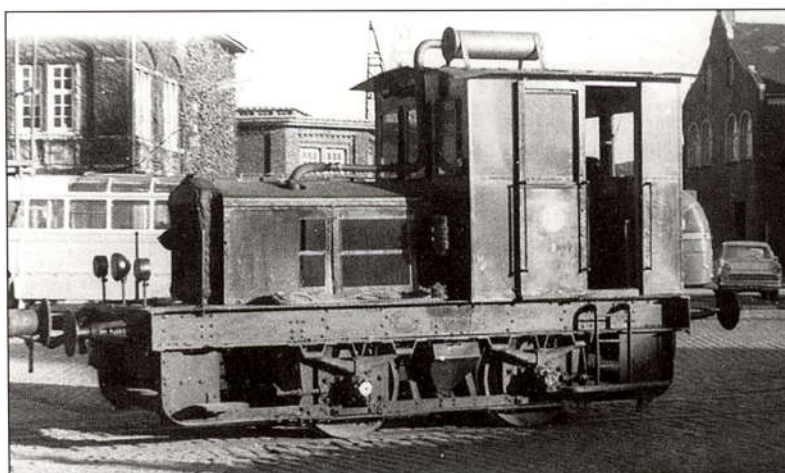
Herunder: Den lille rangertraktor KFA 2 fotograferet i Frihavnen, 1968. Maskinen var bygget af Triangel i 1933. I 1987 kom den til FDSB, men endte i 2018 hos DJK. Bemærk 'traktorlygterne' på fodpladen og rammekonstruktionen ved hjulene. Beholderen på taget et muligvis udstødning? Foto: JB-P.

Det var oprindeligt meningen at bygge en stor overdækket færgehal, men det blev ikke til noget. I stedet anlagde man Københavns Frihavn station, der som allerede nævnt åbnede i 1895.

En HS II afventer med forbindelsestog til Østerport (Østerbro) station. HS-maskinen er en af de syv HSII 378-384 (bygget af Neilson), der sættes i drift på Sjælland i 1894. Toget består desuden af kupevognen BA 400 og en litra QE.

En bus med nummerpladen K 183 afventer på kajen, mens chaufføren læsser bagage på taget. Året for motivet er omkring 1910. K 183 var forbindelsen mellem Frihavnen og København station, fra 1911 ændret til Københavns Hovedbanegård.

Brugen af Frihavns færgetrafik til Malmö med tilhørende forbindelsestog til Østerport fortsatte til langt op i det 20. århundrede. Fra 1986 blev Frihavnen kun benyttet til godstrafikruten DAN-LINK, der sluttelig nedlagdes ved Øresundsbroen ibrugtagning.



I dag – år 2018 – er færgelejet m.v. nedlagt, og nye høje kontorbygninger er skudt op, således at der i dag intet eksisterer fra hine glade færgedage.

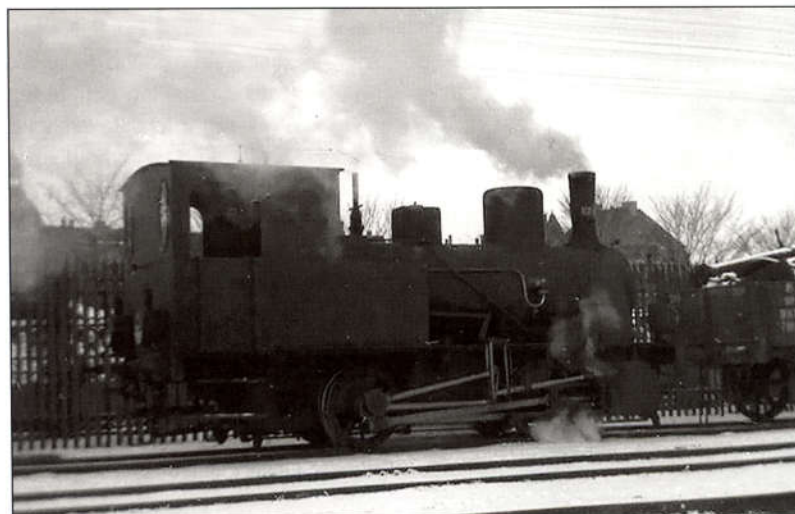
#### Frihavnselskabets rullende materiel

Frihavnselskabet ejede kun få vogne, bl.a. nogle åbne højsidede 2-akslede vogne, der var beregnet til kultransport. De havde numrene KFA 11-17, og var bygget med den

traditionelle akselafstand 3660 mm. Længden over pufferne var 6890 mm, og de kunne laste 10 tons. De blev leveret af Scandia i 1896, men allerede i 1898 overgik de til DSB, hvor de fik litra ZK 9964-9968. Disse vogne havde håndbremse, mens 2 vogne havde skruerbremse i højtstående tårn. Sidstnævnte havde numrene 9959-9960. Efter DSBs overtagelse overgik de til selskabet "Det Danske Kulkompani", der - som allerede nævnt - også også holdt til i Frihavnen.

Ud over disse vogne havde man seks åbne højsidede vogne KFA 1-6, der var magen til DSBs litra PF. De blev leveret af Scandia i 1894, og forblev mere eller mindre i drift helt frem til midten af 1960'erne. Mens de øvrige vogne var brunmalede, så var var nr. 1-3 gråmalede for at kunne skelne dem fra DSBs vogne. Vognene kunne laste 15 tons.

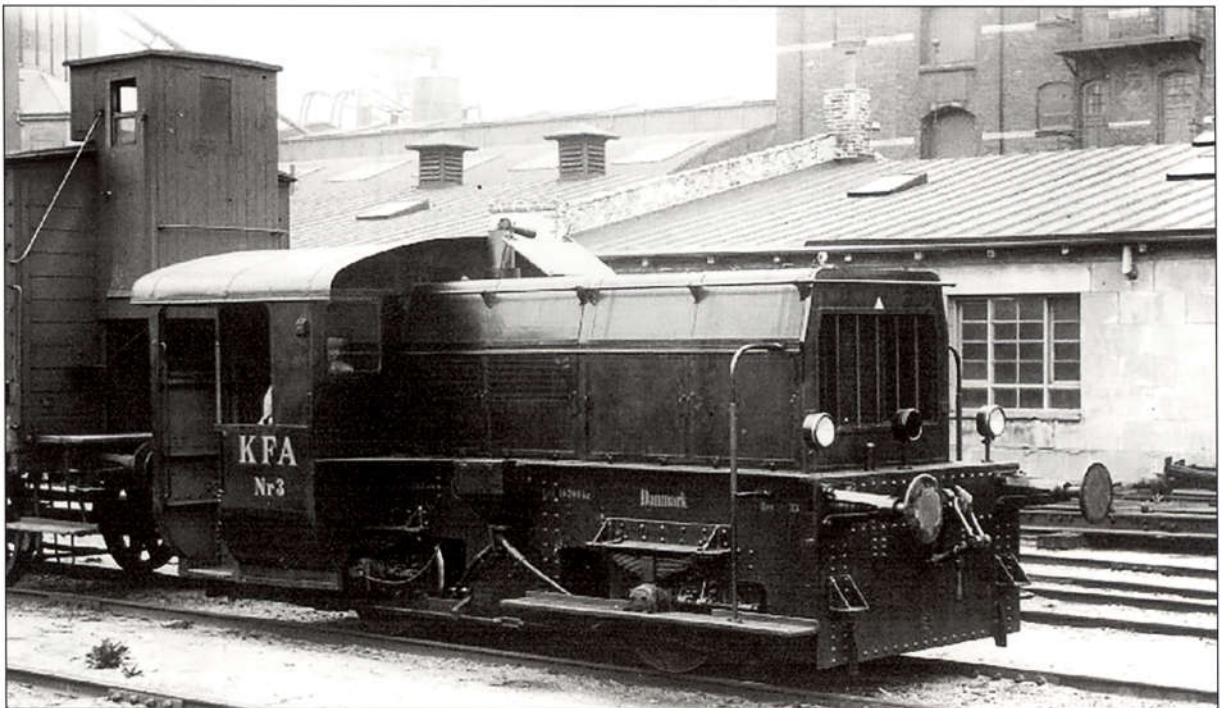
KFAs vogne brugtes sammen med DSBs vogne til transport af gods fra skibene til pakhuse eller til Frihavns selskaber. Sådanne godstog kunne bestå af mange



Et sjældent foto af KFA 4, der rangerer i Frihavnen omkring 1922. Lokomotivet blev leveret af Orenstein i 1920, men overlevede ikke længe, idet Frihavnen gik over til motortrækraft i 1930'erne. Foto: samlingsportalen.se.



En 'tidlig' model af DSBs køf-traktorer var bl.a. den-  
ne KFA 3, der her  
ses rangere med  
lukket godsvogn,  
1935. Traktoren  
blev leveret af  
Triangel i 1933. Se  
teging herunder.  
Foto: KFA.



vogne, når en stamme kørte ud på havnekajerne for at losse skibene, og køre lasten til de respektive steder. Undervejs indlejede Frihavnselskabet også vogne fra DSB.

I 1932 gik KFA over til motortrækraft og anskaffede i årene 1932-1933 i alt 4 traktorer, der leveredes af Triangel i Odense. De første små køretøjer - KFA 1 og 2 - havde en

Maybach benzinmotor på 95 HK, og kunne køre 30 km/t. De havde en længde på 6100 mm over pufferne.

Den ene - KFA 1 - blev i 1966 solgt til GM International i Køben-

### Trækkraft

De første rangermaskiner var en type magen til DSBs 2-koblede damplokomotiver litra HS, der leveredes i 1890'erne. Selskabet indkøbte 3 maskiner. KFA 1 og KFA 2 blev leveret af Neilson i 1895, mens den tredje - KFA 3 - blev indkøbt fra Hartmann.

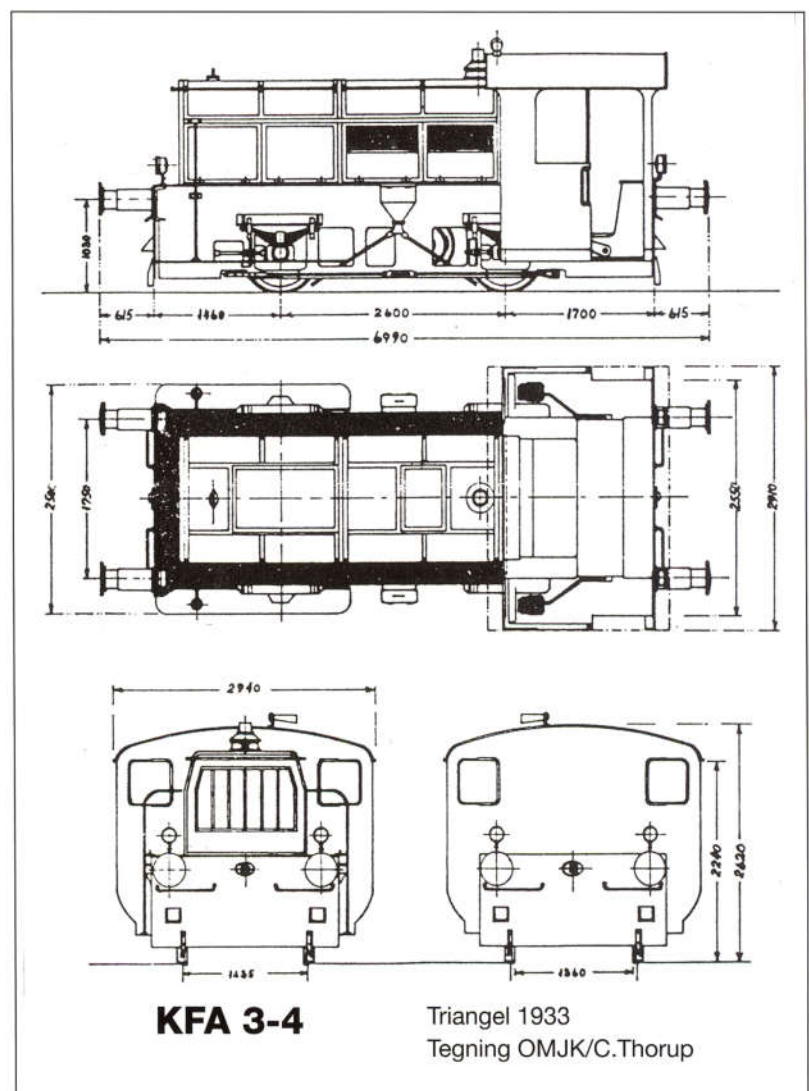
Det var oprindeligt tanken af DSB måske skulle overtage trafikken og dermed også KFAs maskiner, så derfor indkøbtes maskiner af HS-typen - men de forblev hos KFA til udrangering.

I 1920 anskaffede man en maskine næsten magen til, denne gang fra Orenstein&Koppel. Den var også 2-akslet, og fik KFA nr 4. Den havde dog lidt større kapacitet med hensyn til kul- og vandbeholdning end forgængerne.

Lokomotiverne havde et rødt skorstensbånd med initialerne KFA og nummer i hvidt.

Alle 4 maskiner blev udrangeret ved idriftsættelsen af rangertraktorer i 1933-34.

For betjening og husning af lokomotiverne, opførtes en lille 2-sporet remise ved toldvagten ved Søndre Frihavnsport. Remisen blev bygget i bølgejernsplader, og eksisterede helt frem til midten af 1980'erne.





Herover: KFA benyttede udelukkende lukkede vogne til transport af gods fra skibe til pakhuse – og ovenpå. Selskabets egne vogne var gråmalede. Her ses forrest KFA 5 samme med DSB-vogne og andre KFA-vogne ved Gittervej, 1965. I baggrunden anes Svanemølleværket. Foto: NMC.



Til højre: Ved oprettelsen af selskabet opførte man en remise i bølgeblik i den sydlige del af Frihavnen ved toldkontoret. Den forblev i brug helt til selskabet lukkede, og ses her med 2 af selskabets nyere traktorer, nemlig KFA4 II fra Sentinel (1962) og KFA-traktoren fra Orenstein, anskaffet 1983. Foto fra 1985. NMC.



havns Sydhavn. Senere solgtes den til DJK.

KFA 2 blev udrangeret og opbrugt i 1971.

KFA 3 og 4 var begge rangertraktorer på 85 HK, der blev bygget af Triangel i 1933. De havde en 2-cylindret motor fra B&W og en max. hastighed på 40 km/t.

Traktorerne havde en længde på 6650 mm målt over pufferne.

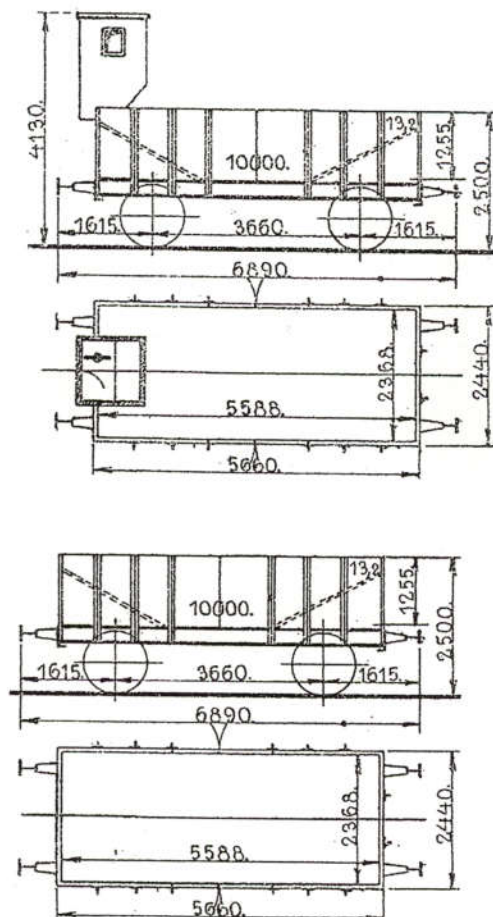
Allerede i 1937 solgtes KFA 4 til DSB, hvor den blev til DSB traktor 70.

Alle forannævnte var malet i frihavnets husfarve, nemlig mellemblå med KFA i hvid på førerhussiderne.

I 1962 indkøbte selskabet endnu en rangertraktor, denne gang af fa-

#### Trækraft hos Københavns Frihavn A/S

KFA nr.	Bygget	År	Udr.	Skæbne
<b>Damplokomotiver</b>				
1	Neilson	1894	1932	Ophugget
2	Neilson	1895	1933	Ophugget
3	Hartmann	1897	1933	Ophugget
4	Orenstein	1920	1934	Ophugget
<b>Traktorer</b>				
1	Triangel	1932	1966	Til GM A/S, 1981 DDSF, 1989 FDSB, 2008 DJK
2	Triangel	1932	1971	Ophugget
3	Triangel	1933	1987	Til FDSB, 2018 DJK
4	Triangel	1933	1937	DSB traktor 70
4 II	Sentinel	1962	2002	DJK
KFA	Orenstein	1968		Købt 1983, hos Bell Lines Holland, 2005 til B.V Rotterdam
<b>Diesellokomotiver</b>				
CMP 374	FRICHS	1963	2005	Ex DSB MH 374, købt i 1999, 2005 til Esbjerg Jernbaneklub
CMP 378	FRICHS	1963	2005	Ex DSB MH 376, købt 2002, ophugget 2005



Til transport af kul anskaffede selskabet i 1896 højsidede åbne vogne, nogle med bremsetårn (KFA 15-16) og nogle med håndbremse (KFA 11-17). De kom dog til 'Det Danske Kulkompani' allerede i 1898 som ZK 9964-9968 (tegning nederst) og ZK 9959-9960 (tegning øverst). Skitser fra DRM 1908.

brikat Sentinel (England). Den var som forgængerne 2-koblet, men havde større ydeevne, nemlig ca. 230 HK. Drivkraften leveredes af en Rolls-Royce dieselmotor. Hastigheden var 30 km/t. Den forblev i drift i mange år, og først i år 2002 solgt til DJK.

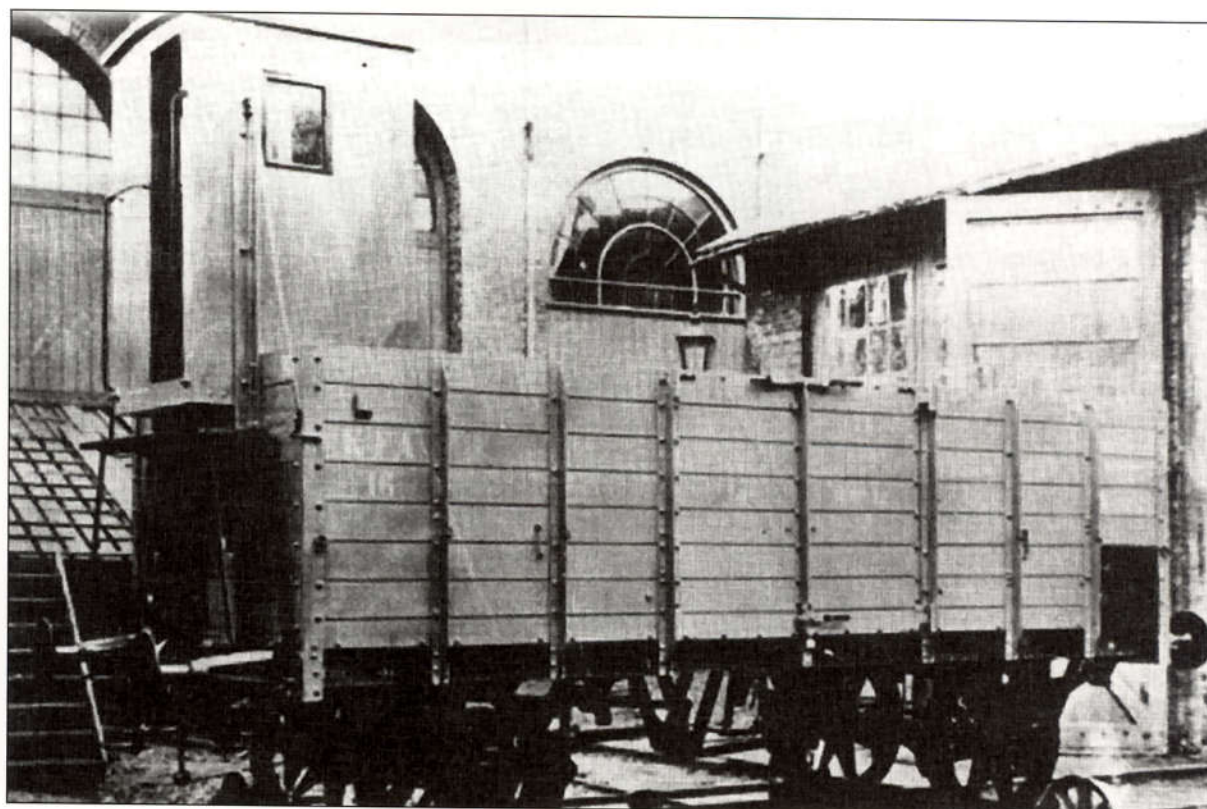
I 1968 indkøbte selskabet endnu en traktor, bygget af O&K i 1968. Den havde indtil 1987 været i drift hos Bell Lines i Rotterdam. Den blev blot navngivet KFA, og selv om de første traktorer var malet i blå, så blev denne traktor malet i gul. I år 2005 gik den retur til B.V i Rotterdam.

Sluttelig anskaffede man to brugte diesellokomotiver hos DSB, nemlig litra MH 374 og 378, der begge forblev i drift hos selskabet indtil 2005, hvor selskabets navn var ændret til Copenhagen-Malmö Port AB. Maskinerne blev literet CMP med samme numre som hos DSB.

Selskabet lukkede i 2001, og lokomotiverne blev solgt – og dermed var 111 års jernbanedrift i frihavnen slut.



Den åbne højsidede kulvogn KFA 16 ved leveringen fra Scandia i Randers, 1896. Foto: Scandia/JMJK:



**Apropos MCKs model:**

# Fotonostalgi af DSB litra Q

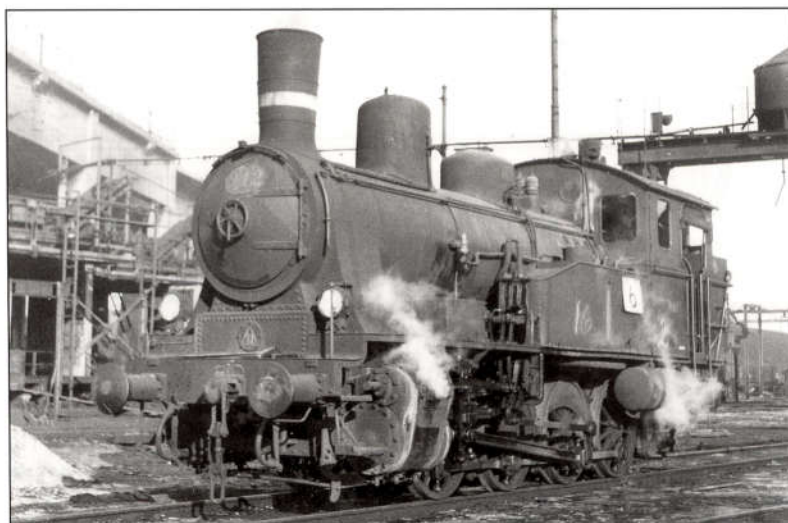
Med udgivelsen af MCKs Q-maskine benytter vi lejligheden til at vise nogle fotos af forbillederne, så man kan studere detaljer m.v. I denne omgang er det 2 maskiner fra serie I og en enkelt fra serie II. Se i øvrigt flere fotos af litra Q i LOKOMOTIVET nr. 127.



Herover: DSB litra Q 337 under rangering i Fredericia, 1960. Maskinen har lave vandkasser, lav kulkasse og kurvpuffere som øvrige lokomotiver i serie I. Den har skilte med tur-nummer 4 hægtet på vandkasserne. Bemærk, at sidevinduet er åbent. Foto: HBDS.



Herover: Litra Q 342 ved Godsbanegårdens kulforsyningsanlæg, 1958. Den er beskiltet tur-nummer 6. Maskinen er fra serie II med høje vandkasser og cylinderpuffere. Sidevinduet i førerhuset er lukket. Besynderlig nok har maskinen ikke hvide advarselssilte på domene for el-ledninger til S-togene. Foto: OWL/HGC.



Til venstre: Endnu en Q-maskine af serie I, nemlig Q 339 i Århus, 1956. Sidevinduet er her lukket, og den har ikke skilte med tur-nummer. Gangtøjet ser meget velholdt og nypudset ud; sammenlign med maskinen øverst på siden. Foto: QWL/HGC.

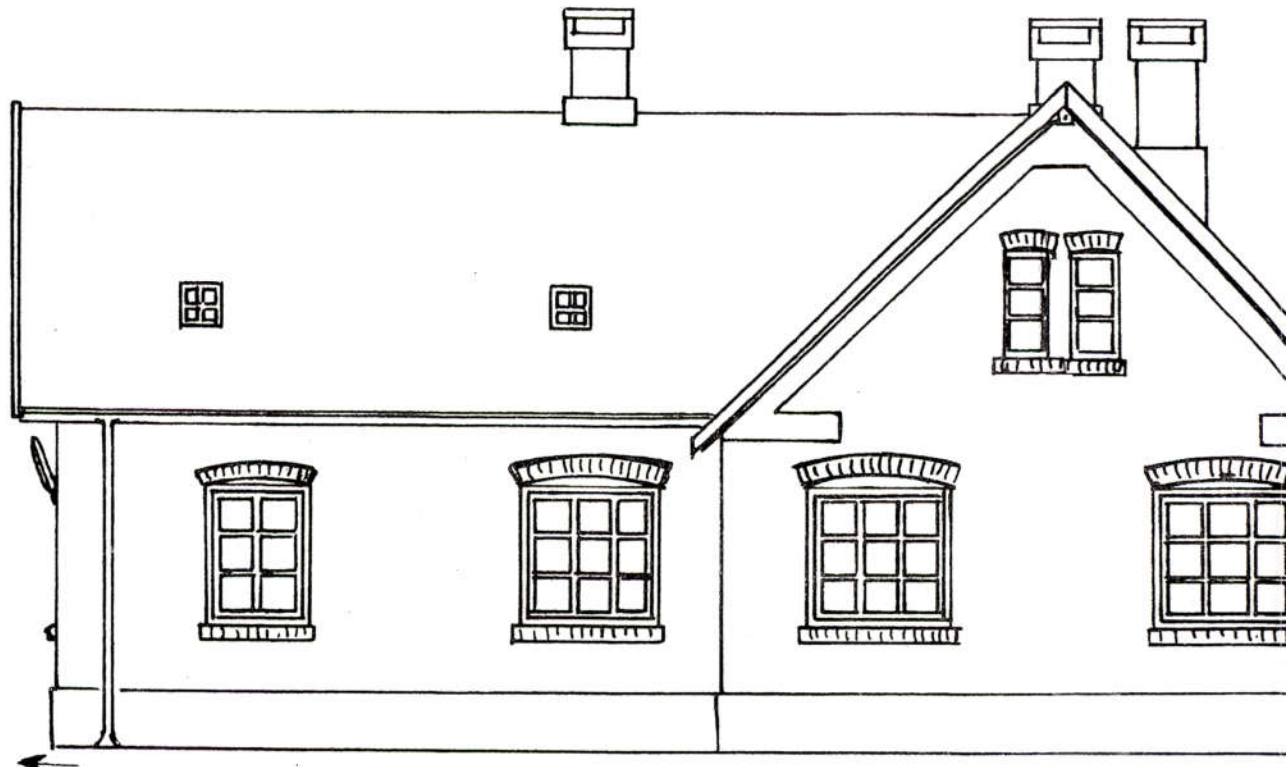
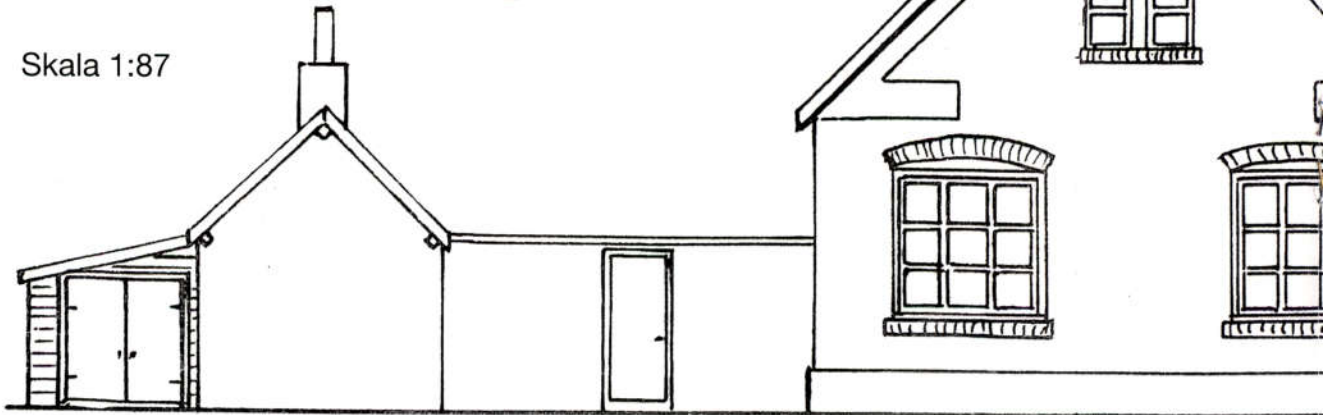


Læs anmeldelsen af Q-modellen på side 42.



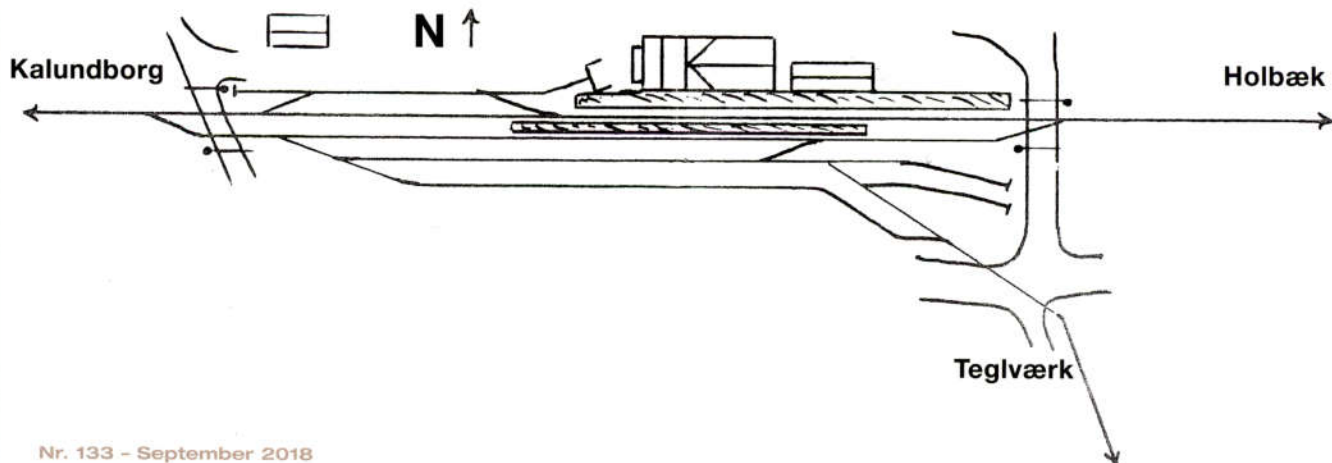
# KNABSTRUP STATION

Skala 1:87



ca 3 m til pakhus

Vej





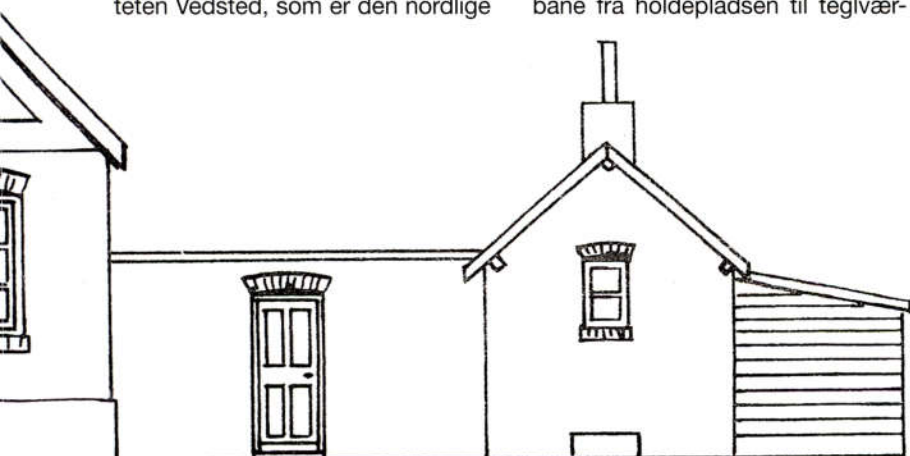


Denne nordvestsjællandske station lå i afstand af km 80 fra København H. Da banen Roskilde-Kalundborg åbnede 30. december 1874 var der ingen station i Knabstrup, og i øvrigt heller ikke megen bebyggelse på stedet.

Nogle få gårde dannede lokaliteten Vedsted, som er den nordlige

del af af Knabstrup. Lidt syd herfor ligger godset Knabstrup Hovedgaard, hvis ejer i 1856 anlagde et teglværk på jordene. For at kunne få produkterne med jernbanen, anlagdes i 1875 Knabstrup Holdeplads med et smalspor til teglværket.

I 1876 åbnede en normalsporet bane fra holdepladsen til teglvær-



ket, og snart derefter indrettedes billetssalg på holdepladsen, der fik navn efter Knabstrup Hovedgaard, altså Knabstrup.

I 1892 overtog Statsbanerne lokaliteterne, og i 1893 fik Knabstrup en rigtig station med ekspedition af personer, rejsegods m.v. En vigtig godsart var på dette tidspunkt kreaturer, og der anlagdes en kvægfold ved stationen.

Stationen blev opført i gule sten, der havde skifertag. Det menes at være A. Ahrens, der stod bag tegningerne til stationsbygningen.

I begyndelsen anvendte teglværket heste til rangering, men da strækningen fra teglværk til stationen var ret kraftig, blev det nødvendigt at anskaffe et lille damplokomotiv., hvilket skete i 1905. Men i 1924 blev det afløst af en større maskine, leveret af Hanomag.

Efterhånden voksede en by op omkring stationen (se teksten om stationsbyer i LOKOMOTIVET nr. 132), bl.a. fordi mange arbejdere fra teglværket slog sig ned, og den første købmandsforretning åbnede i 1877. Byen voksede med flere forretninger, håndværksvirksomheder m.fl., bl.a. anlagdes et hotel, vandværk og telefoncentral.

I 1894 indrettedes stationen som brevsamlingssted, og den fik i 1916 post-ekspedition.

Ang. teglværket, så ombygges damplokomotivet i 1947 til et lille motorlokomotiv, der blev drevet af benzin. Man genbrugte simpelthen damplokomotivets undervogn og førerhus, mens kedlen blev fjernet, og på dens plads anbragtes en motor, kobling og gear i en kasse.

Banen mellem teglværket og stationen blev nedlagt i 1960.

I slutningen af 1960'erne indførtes fjernstyring på Nordvestbanen, og pr. 11 juli 1969 blev Knabstrup nedrykket fra togfølgestation til billetssalgstid med sidespor.

Der var betjening af stationen indtil 3. juni 1973, derefter blev stationsbygningen nedrevet i oktober 1975.

*Flere tegninger på næste side*

*Knabstrup station set fra Kalundborg-siden, 1958.*

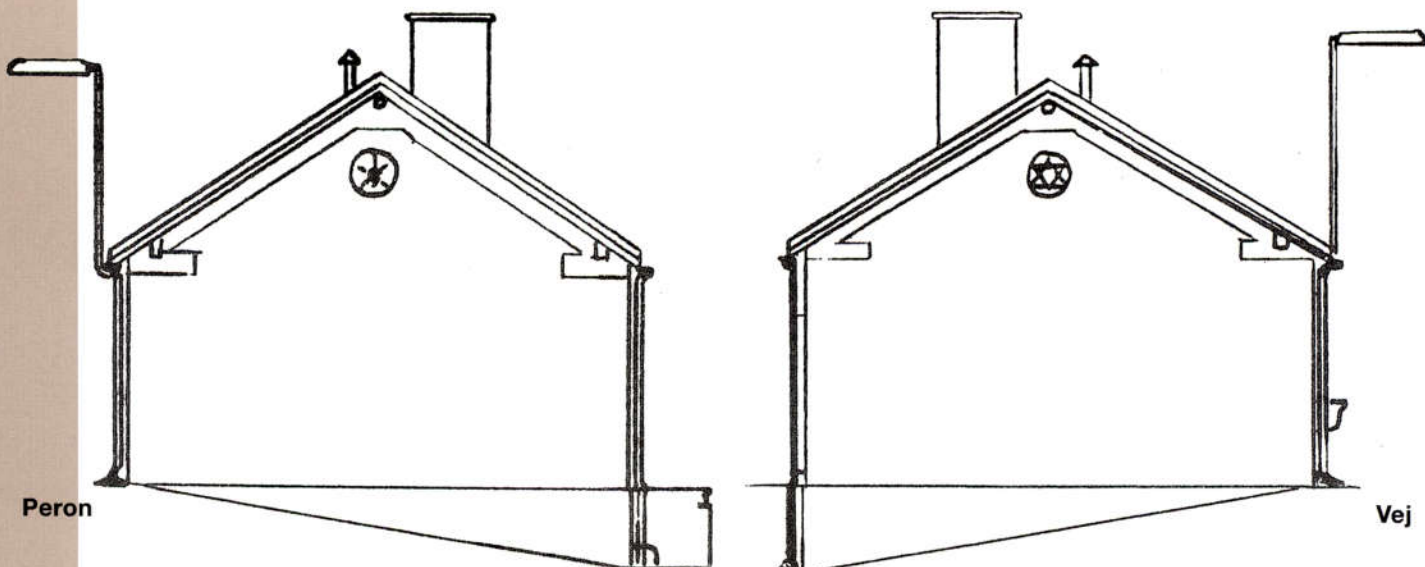


Vejside



Sporside

## Varehus på Knabstrup station 1:87

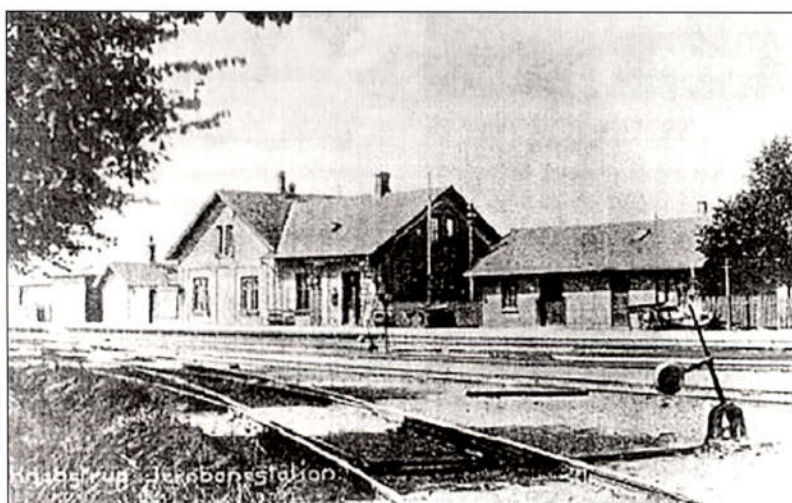


Peron

Vej

## Knabstrup stationsbygning

1:87  
Set fra Holbæk-siden.

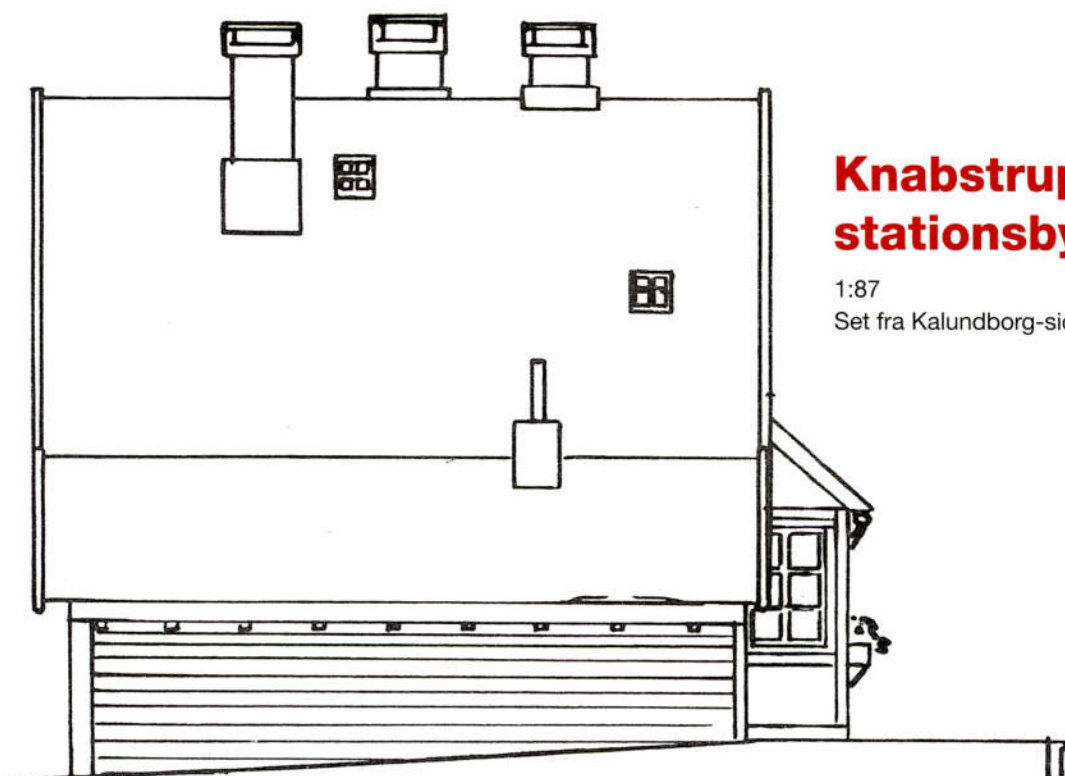


### Knabstrup station

Stationen er her set fra Holbæk-siden.  
I forgrunden ses teglværkets spor.  
Postkort.

## Knabstrup stationsbygning

1:87  
Set fra Kalundborg-siden.



# FIGURER

Jamen, er det ikke besynderligt? Man går ind på mange af nettes fine mjsider, og finder det ene spændende anlæg efter det andet. De er alle superfotte med stilfulde danske huse, velvalgte industrivirksomheder, et smukt udført landskab og skønne danske kørende modeller.

Men hvad opdager man så?

Befolkningen? Hvor den den? Langt de fleste anlæg mangler figurer.?

Hvorfor? Måske fordi man går mere om det rullende materiel. Muligvis, men det er synd, for det er figurerne, som giver anlægget liv, og gør det sjovt at betragte. Mange anlæg opleves som "Palle alene i verden", og gør dem "kedelige" at se på.. Så se dog at få befolket land og by med spændende situationer fra det daglige liv. Der skal være folk på jernbanestationer, på gader og i byens parker, på fabrikker, ved varehuse, maskindepoter o.s.v.

Det kan da ikke være så svært!

Vi har i LOKOMOTIVET nr. 80 været inde på emnet "figurer", men her kommer lidt mere.

■ Af Torben Andersen

## Hvad kan figurerne?

Figurer kan bruges til at skabe små dioramaer på anlægget, således at mj-eren kan fortælle sine "gæster" små historier og angive anlæggets epoke (tidsalder).

Der er mange muligheder for små dioramaer. Her er nogle ideer:

- ved varehuset slæber arbejdere med sækkevogne, containere o.s.v.

- en turist spørger en togbetjent om vejledning

- drukkenbolte ved havnen
- badende på en strand
- en lystfisker ved en sø
- kanotur med et ungt par på søen/åen
- banearbejdere, der med skovle, hakker og trillebøre reparerer et spor
- folk fra baneafdelingen, der skover en jernbaneskråning
- solbadende i kolonihaven
- flittige høstarbejdere på marken.

Rejsende hører naturligvis med til at befolke stationer, men det har alle vel forstået?



Her er jernbanemænd i gang med arbejdet ved kolonnehuset. Også en sjov lille ide til anlægget.



En kærlig omfavelse på marken er et sødt lille sceneri. Figurerne fås fra NOCH.

Torve kan befolkes med mange typer af mennesker.

Her kan man også opstille lokale handlende med boder (telte, borde, varebiler), hvor der holdes torvedag, og hermed anvende et utal af mennesketyper, unge og gamle, tykke og tynde. Det er vist aldrig set på et anlæg?

Politi med politibiler, vejarbejdere og folk fra Falck-Zonen i aktion behøver vi næppe at omtale.

Hos NMJK er man flittig – og meget opfindsom – til at opbygge små sjove scenerier fra hverdagen.



Et frækt kig ind til frøken Jensen, der lige er stået op. Figuren er fra NOCH. Sceneriet er fra NMJK.



Til venstre: NOCH kan tilbyde alverdens figurer i alle situationer. Her er det såmænd et lille toiletsæt med personer på gammeldags das o.s.v. Det lille hus følger med i sættet.



Herunder: Unge piger på udflugt med en spændende charmør i den flotte amerikanerbil. Det er figurer fra Preisers bådsæt, der hygger sig i bilen. Fra NMJK.

Nogle af eksemplerne fremgår af disse sider.

Her har man i øvrigt også i en større udgravning, lavet et ganske usædvanligt sceneri med arkæologer, der har fundet et skelet af en dinosaur. Skelettet? Jo, det er såmænd et afkogt museskelet, der har lagt "krop" til det.

Nå, husk også cyklende figurer; det var og er jo en meget almindelig dagligdag i Danmark at bruge cyklen...

### Pikante indslag

- og lidt pikante erotiske indslag er jo heller ikke af vejen. Her er også



Hov, nu gælder det om at komme væk! Ægtemanden er dukket op, så det gælder nu i en fart at forsvinde over altanen. Men - uf! - der er jo langt ned. Mon nedløbsrøret kan holde? Fra NMJK.



mange muligheder, idet fx NOCH kan levere letlevende damer, nøgne piger og mænd, foruden en række frække scenerier til enhver lejlighed....som det vist hedder. Her kan man fx anlægge et helt "rødt-lyskvarter" med smukke piger foran Jernbanecafeen.

Hos NMJK har man således brugt de erotiske figurer til mange sjove og spændende situationer, lige fra det glade unge elskende par i skoven til erotiske filmoptagelser.

En nudist-badestrand vil hurtigt tiltrække øjet hos de besøgende. Og der findes såmænd mange figurer i Adams-kostume, både som

badende, liggende o.s.v. fra fx NOCH, der kan bruges til formålet – det gælder om at nyde livets gode gaver.

### Husdyr og andre dyr

Man skal jo heller ikke glemme husdyrene. Også her findes et rigeligt udvalg hos fabrikanterne af tilbehør, så man fx kan pynte med en hund ved gården, ænder eller svaner i søen (hvad med en ældre dame, der fodrer dem?), kører på marken, heste på engen, grise i folden, høns i hønsegården, rådyr i skovkanten o.s.v. o.s.v.



Hygge i kolonihaven med en kold øl foran en udrangret godsvogn anskaffet fra DSB. Fra NMJK.

En situation på perronen:  
Rejsende og togfører ved  
børnevognen litra CD. Motiv fra  
Sundborg Modeljernbane.

Ønsker man en zoologisk have, kan det også lade sig gøre, og det gælder naturligvis også en safaripark. Mulighederne er mange. Flere provinsbyer har/havde lokale zoologiske haver, så der kan vel også blive plads i hjørnet af anlægget til et mindre "dyrehold"?

Eller hvad med en dyrehave? Det behøver jo ikke være Jægersborg Dyrehave, men blot et mindre skovområde.

Er man hesteglad, så kan man også anlægge et hestestutteri.

Sluttelig kan man placere en kvægfold ved siden af jernbanen, hvor der skal bruges mange køer, grise el. lign, der afventer transport med jernbanen (kun epoke II og III). Kvægfolde lå i sin tid i næsten alle stationsbyer og mindre byer. En kvægfold i model skala 1:87 i fås fra hobby trade.

#### På landet

Nu bevæger vi os meget rundt i byen i dnne tekst, men vi må ikke glemme, at der også er nget der hedder "på landet".

Her er der naturligvis bondegårde, husmandssteder, proprietærgårde, præstegårde (ved kirken) o.s.v. Kan man ikke finde egnede modeller af gårde, så kan Frilandsmuseet i Lyngby/Brede måske levere de ønskede gårde? I hvert fald solgte man på et tidspunkt fine udklipsark af diverse gårde fra Jylland, Fyn m.v., og selv om de var/er i tyk pap er de gode til anlægget. De var/er pudsigt nok fremstil-



let i skala 1:87, så det kan næppe passe bedre?

Så er vi ved sagens kerne, idet gårdene naturligvis skal befolkes, og her fås et utal af figurer hos tilbehør-firmaerne til alt, hvad gården behøver af flittige høstfolk, gårdskarle, bl.a. roelugere, chauffører, dyrepassere m.v.

Og så skal man jo ikke glemme dyrene, og her behøver vi ikke nævne, at der fås et utal af alle slags husdyr, lige fra hysteriske gæs til fromme hunde.

Husk også arbejdskøretøjer og redskaber til gården. Læs mere i teksten om biler.

Ja, og når vi nu er på landet, så findes/fandtes mange små flækker rundt omkring, og disse skal naturligvis også befolkes med landar-

bejdere, husmænd og -fruer, gartnerne i gartnerier o.s.v. Et fast islæt i ældre tid var landpostbudet i sort uniform...jo, han var "sort", se blot illustration i Politikens HHH 1944.

#### På vandet

Man har næppe plads til et hav på anlægget, og måske heller ikke en industrihavn. men meget andet kan gøre det. En lille lystbådehavn med mange små salgsboder er perfekt til at befolke med sejlere, handlende, gæster m.v. i al slags udseende, lige fra bikini-piger til flotte lystsejlere.

En lille sø midt i landskabet liver op, og her kan man anbringe et par lystfiskere og evt. pynte med snarende ænder og andet fugleliv. En ornitolog med en kikkert hører også til ved søen. Hvad med en jæger?



Herover: Kolonnefolk i gang med at reparere spor. I baggrunden ligger en udrangeret vognkasse, der tjener som lagerskur.



Til venstre: Dyr pynter på anlægget, her er en situation med rødbrøgede køer på marken, mens skinnebussen lister forbi. Et hyggeligt dansk sceneri.



*What a day! Solen skinner, og man kan sole sig uset i kolonihaven, mens ungerne leger. Dansk sommer...af og til! Fra NMJK.*



På åen kan man lade det unge par nyde turen i en kano. Å-løb har vi jo mange af i Danmark ...og hvis man har en jernbanebro, der går over vandløbet, så er romantikken jo hjemme.

Ved åen kan man i øvrigt anlægge et lille bindingsværkhus, træhytte eller lign, hvorfra man udlejer kanoer. Så bruger man figurer til at vandre mellem de forskelligfarvede kanoer, søgende efter den rette båd.

#### Malede eller umalede figurer?

For at skabe den rette illusion, skal der ofte bruges mange figurer, og det kan blive lidt kostbart med færdigmalede figurer.

Både malede og umalede figurer kan fås hos fabrikanter af tilbehør. Preiser og Faller m.fl. De malede figurer er stykprismæssigt temmelig kostbare, hvis man skal fylde op på perroner, torve o.s.v., så her kan det

betale sig at købe de store æsker med umalede figurer, og så selv gå i gang med at male,

Ud over at spare kroner og øre, er det også en fordel selv at kunne vælge de farver, der passer til de enkelte situationer.

NOCH har figursæt, der indeholder ca. 60 stk. malede figurer, såkaldte Mega-spar-Set". Disse sæt indeholder ganske pæne figurer, og er relativt billige, men det billigste er dog at anskaffe umalede figursæt fra Preiser.

Inden man begynder at male figurerne, skal man lige afvaske alle plasticrammer med sulfo og vand. Det skyldes at sættene har en lille oliefilm fra støbefremstillingen, og malingen bider ikke rigtig fat i denne oliefilm – eller den skaller hurtigt af.

*En boligblok i byen med altaner er velgenet til figurer. Her vinker fru en venligt til fotografen. Inviterer hun mon på kaffe?*



*Så går det hjemad efter et muntert besøg på den lokale Café Hjørnet. Liv og glade dage... men hvad venter hjemme? Fra NMJK.*



#### Bemaling

Selve bemalingen klares nemmest ved at male figurerne, mens de sidder på plasticrammerne. Begynd med at male hudfarven, og dernæst benklæder, kjole, nederdel for at slutte med jakke og bluse. Herefter males hår, sko og andre små detaljer. Husk at bruge matte farver. Det gælder dog ikke figurer med regnfrakker, lædertøj, og også håret bør males mere glansfuldt, men her skal man huske at bruge halvmatte farver.

Mal med samme farve på de figurer, der skal have denne, d.v.s. at hudfarven males på alle figurer, derefter benklæder, jakke, nederdele o.s.v. Det sparer tid og maling, når man ikke skifter farve hele tiden til en ny figur, da penslen jo skal renses med terpentint, hver gang, man skifter farve.

Når man skal male dyr, så undersøg hvilke farver, der er naturlige og almindelige for de enkelte racer og arter.

Og opstil så de små scenerier med figurer. Der er mange muligheder, og det er kun – som man altid siger – fantasien, der sætter grænsen. Se bare hosstående illustrationer, hvor fantasien blomstrer.

Læs og få mere inspiration i LOKOMOTIVET nr. 80, side 14.

Og til slut: Tit mangler anlæget også indslag af typiske danske biler, men det er en anden historie som vi allerede har omtalt i sidste og gør det i nærværende nummer på side 37. ■

# Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes



Grundtvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg  
tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54  
Onsdag - torsdag 12-18, fredag 12-19,  
lørdag 10-14, søndag, mandag og tirsdag lukket  
[www.stoppel.dk](http://www.stoppel.dk)



TRINBRÆTTET KØBENHAVN

Din & Min Hobby

Et "Elektrisk tog" kan du købe mange steder, men hvad så bagefter når anlægget skal udvides, og du har brug for saglige råd og vejledning?

Vi gør noget ekstra ud af, at du bliver tilfreds med dit køb, således at du kan få glæde af din hobby mange år frem i tiden.

Vi har over 25 års erfaring handel med modeltog og køber brugt velholdt modeltog samt tager større samlinger i kommission.

Vi fører næsten alt i modeljernbane i alle størrelser.

Vi er specielt kendt for TT og USA-modeller i spor 1 samt komplette udvalg i Tillig skinner og Auhagen huse og tilbehør

Se vores hjemmeside: [www.trains-r-us.dk](http://www.trains-r-us.dk)

Åbningstider:

mandag & fredag 16.15-18.00

lørdag 10.00-13.00

*Vi gør mere for din hobby - det er vores hobby*

Bagsværd Hovedgade 135 · DK-2880 Bagsværd

Tlf.: +45 21 30 91 61

e-mail: [din-min@email.dk](mailto:din-min@email.dk)

## Hvad bringer vi i kommende 34. årgang?

Mange læsere vil gerne vide, hvad vi har tænkt os at bringe i den kommende årgang, således at man får mulighed for at se, om der er noget, som interesserer. Og her er så en liste over, hvad vi har færdigskrevet og planlagt.

- Glostrup station – som den var engang
- Stålvalseværket i Frederiksværk, det rullende materiel m.v. Med 3 D-sporplan over virksomheden
- DSB IC4-toget – helt kørt af sporet
- Mogenstrup Stengrav
- Fabriksideer til anlægget, med skala-tegninger af bl.a. Vejle Kalkværk, KOSANGAS m.v. (tegninger af Guldbæk)
- En hyggelig privatbanestation: Nyråd – med skalategninger af stationsbygningerne
- Falck-Zonen og Civilforsvarets materiel i årene 1945-1991
- DSB containertransport i virkelighed og model, epoke IV, V og VI
- Tegninger af Vordingborg station
- Tegninger af varehus i træ fra Københavns Frihavn
- Tegninger af DSB assistentbolig på Nordbanen
- Amagerbanen – som den var engang
- Holbæk station – som den var engang
- Biler i virkelighed og model, epoke IV og V
- Tegninger af Kongsvang station
- DSB litra MK/FK, læserne bygger
- Jernbanebroer i virkelighed og model
- Historie og produktionsliste over DWAs model-udgivelser 1991-2011
- Østre Gasværk og det rullende materiel
- Privatbanernes rangerlokomotiver og -traktorer, epoke IV

*Vi håber, der er lidt som interesserer, så man fortsat vil være med? Vi ses i nr. 134 til december...*

LOKO  
MOTIVET







Til den kolde tid



# TOGFORVARMNINGSVOGNE



■ Af Torben Andersen

I mange år anvendte DSB damp til de stationære togforvarmningsanlæg enten ved hjælp af kulfyrede dampkedler monteret i ombyggede godsvogne eller flytbare opfyrede udrangerede damplokomotiver (benævnt varmemaskiner). De mest benyttede godsvogne til formålet var ældre vogne litra ID og IGK,

For at undgå at have en personalekrævende opfyret varmemaskine til rådighed i alle døgnets 24 timer vinteren igennem, begyndte man derfor at anvende dampgeneratorer til togforvarmning.

En dampgenerator var et aggregat, hvis kedellignende del indeholdt et stort antal vindinger af specialrør, hvor igennem vandet blev pumpet med stor hastighed, samtidig med at vindingerne opvarmedes af et oliefyrt. Hele aggregatet styredes automatisk ved elektronrør og relæer.

Dampgeneratorerne blev først installeret i EH-vogne, efterhånden som de blev udrangeret. Udgifterne til en dampgeneratorvogn var minimale, bl.a. sparede man bygningsudgifter. Endvidere fik man ved



Specialvogn 402  
i Struer, juli 1965.  
Foto: JB-P.

denne installationsmåde den fordel, at hele vognen, ved evt. større reparationer af generatoranlægget, nemt kunne sendes til centralværkstedet.

DSB foretrak til disse formål at anvende amerikanske Clayton-dampgeneratorer, der kunne fyres med let fuelolie, og havde et hensigtsmæssigt vandpumpe- og vandcirkulationssystem.

Olien blev opbevaret i en jordtank, hvor olien i den strengeste del af vinteren blev opvarmet lidt ved hjælp af damp fra generatoren.

Da al den fremstillede damp anvendtes i togstammerens varmesystemer, hvorfra der ikke var muligt at få kondensvandet tilbage til generatoren, var det nødvendigt at behandle råvandet for at undgå stenaflejring i generatorens rørvindinger. Til dette formål anvendtes et dobbelt ion-bytningsfilter.

Togforvarmnings-vognen krævede ikke stadig pasning, men virkede fuldautomatisk i en opvarmningsperiode.

Den første nye togforvarmningsvogn fik betegnelsen "Specialvogn



Specialvogn 404  
i Korsør, 1964.  
Vognen er i den oprindelige vinrøde farve. Man kan næppe undgå at lægge mærke til den høje skorsten.

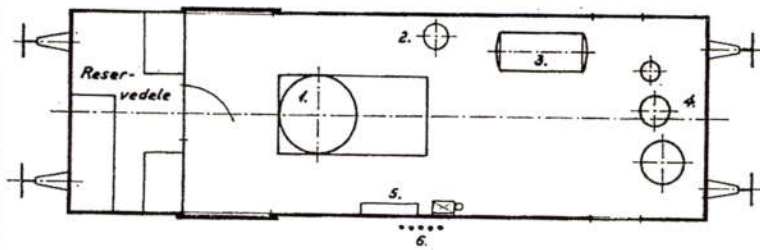


Fig. A. indretning af togforvarmningsvogn.

1. Clayton dampgenerator.
2. Olie-forbrugstank.
3. Vand-forbrugstank.
4. Dobbelt Ionbytningsfilter.
5. El-tavle.
6. Tilslutning for el, råvand, olie, damp til lager-tank samt damp til togforvarmningsledning.

Indretning af en togforvarmningsvogn. Tegning DSB.



Herover: Specialvogn 403 ved vognopsynet i Århus 1961. Bemærk den høje skorsten, der rakte 5 meter i vejret. Foto: Thomasen/TA.



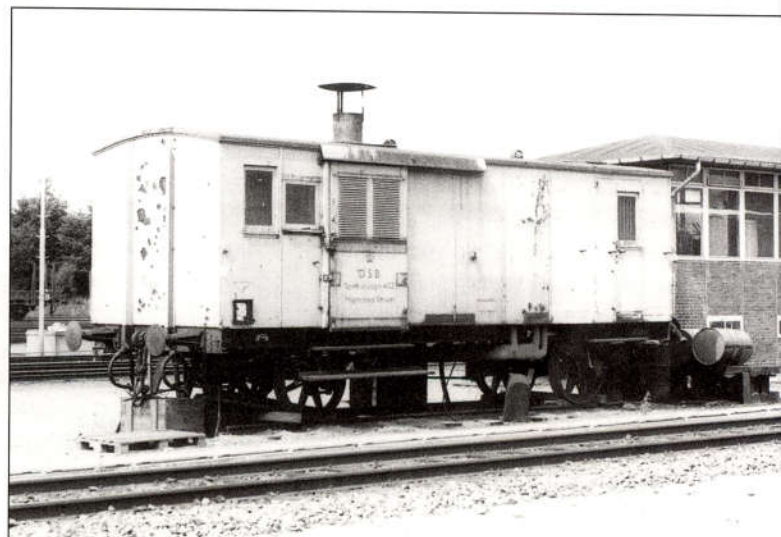
Herunder: Specialvogn 402 i Padborg, juli 1973. Alle vogne blev efterhåndet malet i den lysegrå farve. Nogle vogne var oprindelig i vinrød med hvid litrering, f.eks. specialvogn 405. Se foto herunder til venstre. Foto: KEJ.



Herover: Specialvogn 405 i Roskilde, 1964. Foto: Thomasen/TA.



Til højre: Specialvogn 405 under transport til centralværkstedet i København, oktober 1975. Foto: JB-P.



nr. 402, hjemsted Struer", og den sattes i drift fra 7. marts 1958, hvor den virkede upåklageligt.

Vognen blev malet i specialvognsgrå.

Næste togforvarmningsvogn i rækken skulle være Specialvogn nr. 401 med hjemsted i Århus H, men det blev ændret, så den også fik Struer som hjemsted.

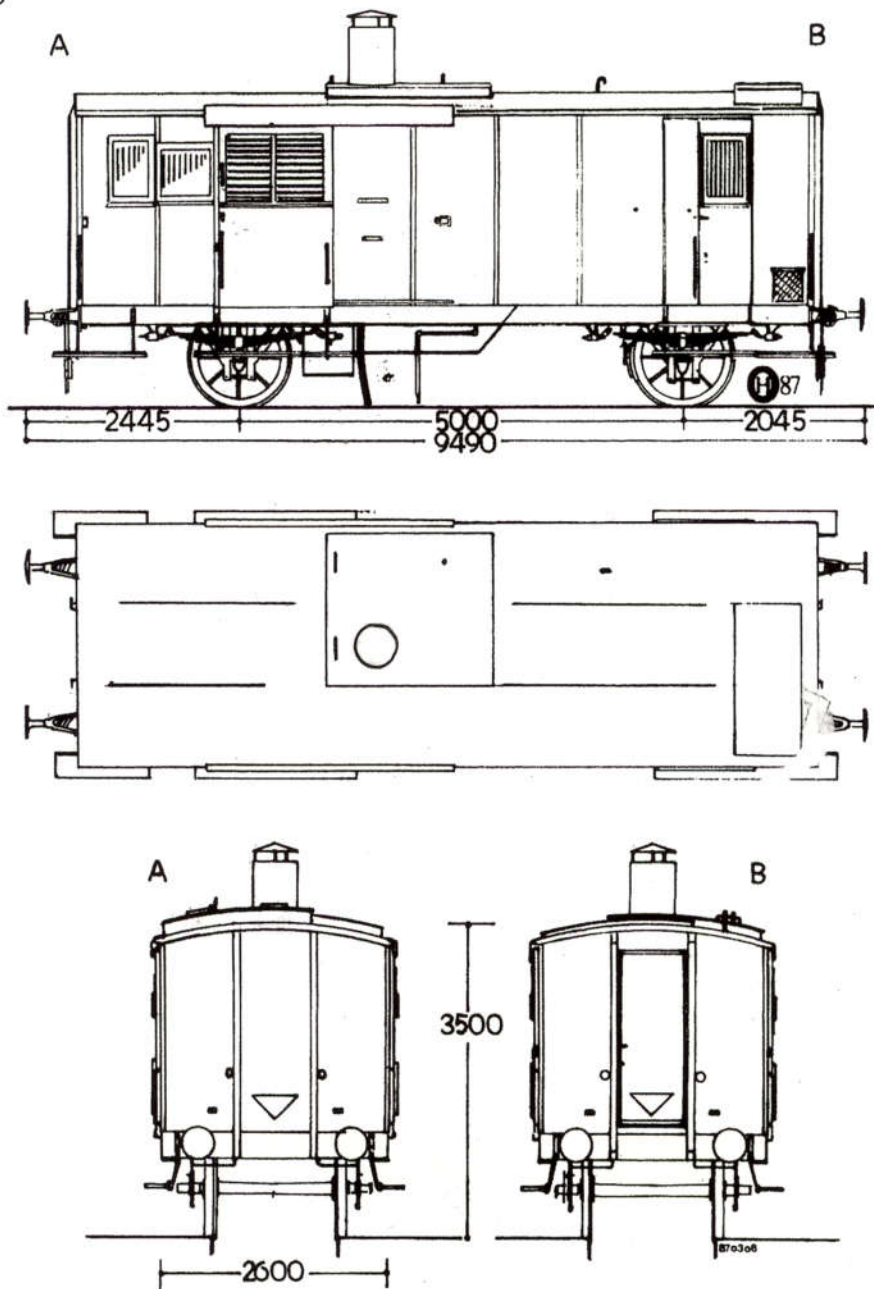
Vognene kunne forvarme op til 35 stk. 4-akslede personvogne samtidigt med opvarmning af en opholdsbygning.

De to vogne virkede tilfredsstillende, og efterhånden opsattes flere af disse på andre stationer, hvor bl.a. Aalborg skulle have den tredje (fortsættes på side 36)

# DSB specialvogn 406

Tidligere EH 6595 Hjemsted Padborg, 1964

Tegning: HO



Herunder: Fotos af Specialvogn 406 i Padborg, 1967. Fotos: JGC/JMJK.





**Følgende togforvarmingsvogne blev opstillet således:**  
(alle af plade-typen)

Specialvogn nr.	Ex. EH nr.	Hjemsted	År	Udr.	Bem.
401	6700	Struer	1958	1976	3)
402	6715	Struer	1958	1975	
403	6688	Århus	1960	1974	1)
404	6724	Korsør	1962	1974	
405	6675	Roskilde	1963	1977	2)
406	6595	Padborg	1964	1976	
407	6711	Randers	1964	1977	
408	6698	Herning	1964	1978	

- 1) Udstyret med 5 m høj skorsten  
2) Oprindelig vinrød, men senere gråmalet  
3) Udstyret med 2,5 m høj skorsten

je i rækken i 1959, men den indsat-  
tes i stedet i Århus. Aalborg nåede  
aldrig at få en vogn af denne type.

På figuren ses hvordan en tog-  
forvarmingsvogn var indrettet.

I løbet af 1970'erne var EH-vog-  
nene nedslidte, og de blev afløst af  
andre togforvarmingsvogne, hvor  
man gik over til at anvende lukkede  
godsvogne litra Gkllms. En af disse  
blev stationeret i Struer.

Efterhånden gik man over til el-  
varme i persontogene, og togfor-  
varmingsvognene blev udrange-  
ret.

Forrest holder  
specialvogn  
407 og dernæst  
specialvogn  
280 i Herning,  
1975. Foto: P.  
Thomassen.



# DANSKE MAK LOKOMOTIVER I 'HO'



Med ESU DEKODER



21501- 'Østbanen M10' MAK -DC digital

21502- 'Østbanen M10' MAK -AC digital



21511- 'LJ M33' MAK -DC digital

21512- 'LJ M33' MAK -AC digital



21521- 'HP 13' MAK -DC digital

21522- 'HP 13' MAK -AC digital



21531- 'HFHJ M9' MAK -DC digital

21532- 'HFHJ M9' MAK -AC digital

+ **OVERRASKELSE PÅ VEJ!**

Vejl. udsalgspris:

Forventet udgivelse i 2019

**2.495,- DKK**



De kan heller ikke undværes på anlægget

# BILER! BILER! BILER!

## 2. del

■ Af Torben Andersen

I sidste nummer indledte vi teksterne om biler i Danmark i epoke III, og her følger 2 .del , hvor vi især vil koncentrere os om forbillederne. Her især året 1956 og ti-året efter i 1966. Men først lige fortsættelsen af artiklen i sidste nummer af bladet.

Det lille – nu lukkede – firma EpokeModeller udsendte i sin tid en række olietankvogne baseret på Bedford type O og Bedford type TK, bl.a. fra BP, SHELL og ESSO. Hertil kunne man få tilhørende anhængere.

Samme firma udgav også nogle fine postbiler, bl.a. baseret på Renault 4L og Bedford TK, ligesom man kunne få en postbil produceret på Ford Transit.

Som nævnt er Epoke-Modeller desværre lukket, men flere af modellerne kan endnu fås hos CMT i Vanløse, hvor man har "overtaget" sortimentet.

I dag fås flere varebiler fra Nordic Scalemodels i skala 1:87. De baserer sig – igen – på modeller fra BREKINA, og er fremstillet med skæven til de gamle Tekno-biler. Man kan således få vogne fra BP, Roed Sørensen, Brugsen ...og mange flere. Det er meget fine modeller, og fås hos flere mj-forhandlere.

En anden fabrikant, der udgiver danske reklamemodeller, er HERPA, der bl.a. har udsendt diverse modeller af Citroëns varevogne type HY, den med flad snude og korrugerede sider.

### Udbygninger af vejnettet

I 1955 var der store udbygninger af vejnettet i gang, bl.a. den store vejudfletning ved Hørsholmvej-Lyngbyvej (for at blive lidt i københavneriet). I det år begyndte man bl.a. at udbygge Hørsholmvejens udfletning, der gik fra Lyngbyvejen, under S-toget ved Jægersborg station til Hørsholm.

Året før begyndte man for øvrigt at male hvide vejstriber på vejene efter internationale regler. Her betød det – som i dag – at der ved punkteret linie nærmest bilisten måtte overhales, mens dobbelt opstregning forbød overhaling. Så

*Herover: I sin tid kunne man få disse herlige modeller fra firmaet Mini Metals (USA), bl.a. hos PÅ SPORET – fås de stadig? De skulle være i skala 1:87, men kenderne siger 1:85? Der findes i alt over 30 grundmodeller i forskellige variationer og farver, i alt ca. 120, som kan bruges på danske anlæg. På billedet ses nogle få af modellerne. Det er fra venstre mod højre en Chevrolet Pick-Up 1941-1947, en Ford Fordor 1936, Chevrolet truck 1941-47 tanker og Chevrolet truck 1941-47, flatbed. Foto: TA.*

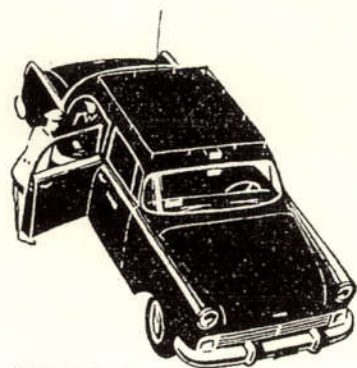


*Herunder: BREKINA udgav i år 2002 to modeller af lastbiler fra CALTEX, begge baseret på VW.-modeller. Den ene havde lad med benzinbeholder, en anden var en kassevogn, begge i typisk CALTEX-design og med reklameskilte på taget.*



## Bilparken i Danmark den 1. januar 1956.

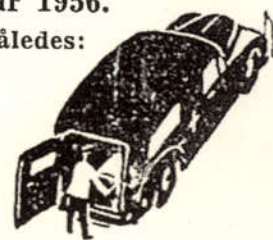
Der fandtes i alt 324.165 biler, fordelt således:



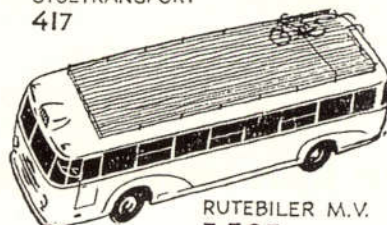
HYREVOGNE  
6.319



PERSONBILER  
TIL UDLEJNING  
UDEN FØRER  
3.624



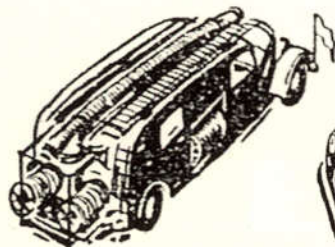
BILER UDELUKKENDE TIL  
SYGETRANSPORT  
417



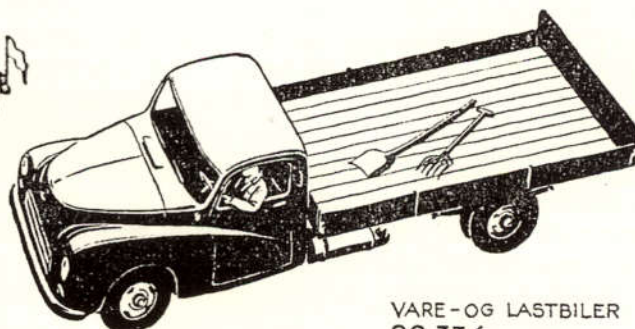
RUTEBILER M.V.  
3.303



PERSONBILER  
I ØVRIGT  
210.424



BRANDKØRETØJER  
744



VARE- OG LASTBILER  
99.334

dyrker man epoke III skal der først være vejstriber i periode IIIb.

Det var nødvendigt med en udbygning af vejnettet, idet bilparken efter 2. Verdenskrig voksede gevaldigt.

I alt var der pr. 1. januar 1956 et antal på 324.165 biler, fordelt på flere typer køretøjer, hvilket fremgår af illustrationen herover.

De mest solgte personbiler var på dette tidspunkt folkevognen VW, Opel Olympia og Opel Kaptajn, Volvo 444, Vauxhall, Ford Anglia og Ford Taunus sammen med Renault 4 CV, Mercedes-Benz og Morris Minor. Men også nye modeller så

dagens lys i 1956 nemlig Citroën, DKW 3, Dodge Royal, Fiat, Ford Zephyr...og den sjove Gogomobil.

Også en sportsvogn kom på markedet, nemlig MGs Serie MGA. Der var naturligvis flere andre bilmærker på vejene, men de nævnte var nogle af de almindeligste, og hører derfor hjemme på et anlæg, som dyrker epoke III i 1950'erne. Her ses et par illustrationer med nogle af typerne fra Politikens HVEM-HVAD-HVOR samme år.

### Nogle bilmærker

En fin repræsentant for last- og varebilerne også i dette år var Bed-

ford, der gennem mange år var at finde på de danske landeveje, og det er jo heldigt at netop EpokeModeler har valgt denne type – Bedford type O – som basis for sine modeller. Mærket fandtes som både last- og tankvogne og mange andre typer. (Se senere).

Triangel havde i mange år været ret dominerende (LOKOMOTIVET nr. 129, side 24), men Bedford blev hurtigt et af de foretrukne mærker i løbet af 1950'erne.

En anden almindelig bilmodel var den amerikanske Mack, der blev introduceret i Danmark af Aarhus Oliemølle i 1919. Den var



Herover tv.: En sjov model af Opel Blitz model 1960-68 fra Juelsminde Fisk blev udgivet af EpokeModeler i år 2005. Grundmodellen var fra BREKINA.

Herover th.: En VW i perlegrå lakering fra DDSF (BREKINA), 2008. Vognen bærer reklamer for likører, CLOC, gin m.v. En fin bil til modeljernbanens epoke III.

Th.: En lokal DSB rutebil i den typiske røde farve med gråt mavebælte og påskrifter af ruten Skælskør-Næstved. Modellen blev i sin tid - år 2003 - fremstillet af Trinbrættet Århus.



utrolig holdbar, og den sidste blev taget ud af drift så sent som sidst i 1960'erne.

Andre fabrikker, bl.a. Dansk Søjakagefabrik, investerede også i dette holdbare mærke, men ellers var de foretrukne biler fra Bedford.

Andre almindelige bilmærker var MAN, Leyland, Volvo, Opel Blitz, Scania Vabis, Ford m.fl.

MAN ved Bohnstedt-Petersen leverede et utal af lastvognstyper til danske firmaer, bl.a. Ceres Bryggerierne i Århus, Roland Munck,

Esbjerg (type LP), Civilforsvaret... og mange fragtmænd.

Horsens Fragtcentral anskaffede et utal af mærker, og benyttede bl.a. Mercedes, Bedford, Volvo m.fl. til opgaverne.

Mange lastbiler blev også brugt til transport af brunkul fra lejerne i Jylland.

Mere viden om lastbiler får man ved bl.a. at læse bogen 'LASTBILERNE - vejens arbejdsmænd' af Jens Jessen, GT Forlag 2006.

### Bedford

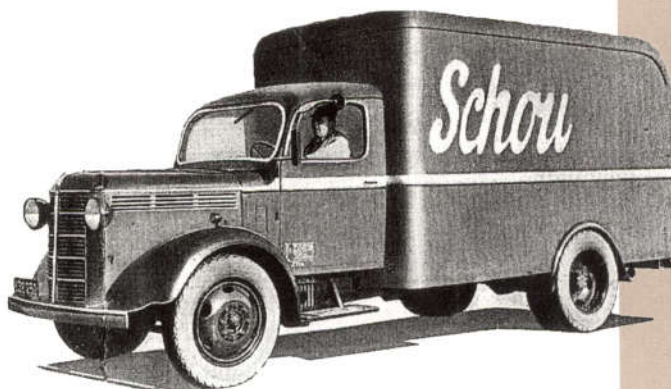
For at vende tilbage til Bedford, så blev dette mærke - ligesom Ford - også samlet i København.

Det skete fra 1923 på initiativ af dansk-amerikaneren William S. Knudsen, Det var dog først i 1931, at det nye bilmærke Bedford kom på markedet i Danmark. De små Bedford-lastbiler var billige og spredte sig hurtigt til brugere over hele landet. Men produktionen i Danmark kom først rigtig i gang efter krigen, og i 1947 kørte den



Model WHG.

Den korte 3-3½ Tons Type er særlig egnet til Tipkarosserier - tunge, kompakte Læs - til Kørsel med Sættevogne, Langvogne o. s. v. - At Bedford i meget stor Udstrækning anvendes til Katastrofe- og Udrykningsmateriel, er et godt Bevis for Bedfords Driftssikkerhed og Paalidelighed.



Model WLG.

Er Deres Varer meget forskelligartede og ofte meget fyldige, er den lange 3-3½ Tons Model den rette Vogn for Dem. Dens Akselafstand er kun 143" og alligevel kan De faa ca. 3,80 m Laddængde. For 18-21 Personers Rutebiler er Bedford WLG-Chassis'et det mest anvendte i Danmark.

### Bedford model WHG (1939)

En kort 3 tons type, der bl.a. blev benyttet af redningskorpserne.

### Bedford model WLG (1939)

En længere 3 tons model med kasse til brug for varekørsel. Samme chassis anvendtes til 18-21 personers rutebiler.



DSBs udrykningskøretøj i Odense, 1958. Man er ved at skifte vejhjulssæt over til jernbanehjul. Foto: DSB.

første Bedford ud fra samlehallen i København.

I 1957 havde man produceret ikke mindre end 200.000 danske person- og lastbiler. Så en Bedford hører absolut til på anlægget, hvis man dyrker nævnte epoke.

Et utal af firmaer og selskaber benyttede Bedford, ikke mindst de store 'danske' olieselskaber.

Også FALCK anskaffede vogne fra Bedford, og det samme gjaldt Schous fabrikker, Alfred Benzons m.fl. Se illustrationer.

Bilerne blev ofte produceret med specielt karosseri efter den enkelte kundes behov og ønske, bl.a. varevogne model BXC, lastvogne til bykørsel model WS, kassevogne med mellemstor akselafstand model WLG. I øvrigt blev mange 18-21 personers rutebiler og busser leveret af Bedford som type WLG.

Det var en populært mærke, og hører som nævnt hjemme på et typisk dansk anlæg fra 1950'erne. Modeller af Bedford fås bl.a. fra EpokeModeller.

En Bedford type A i skala 1:87 blev i 1952 udgivet af LEGO, men den er meget vanskelig og kostbar at anskaffe.

#### Udrykningsbiler hos DSB

For at gå over til det ferroviale, så anskaffede DSB omkring dette tidspunkt også nogle specielle hjælpe køretøjer, nemlig de såkaldte udrykningsvogne. Fra 1956 kunne man på gader og skinner opleve at se de nye DSB udrykningsbiler.

De blev anskaffet til brug ved lette afsporinger, fx ved rangering, hvor det ikke var nødvendigt at rykke ud med de store hjælpevogne, der havde det tunge udstyr. Bilerne,

hvoraf DSB anskaffede 2 af typen, kunne hurtigt omstilles fra skinne til vej eller omvendt.

Bilerne var derfor udstyret med to sæt hjul, et sæt til kørsel på vej og et sæt til kørsel på skinner. Skulle bilen ændres fra kørsel på vej til kørsel på spor, kørtes den først ind på tværs af sporet. Bilen blev derefter løftet for at forgøre hjulene for belastning, så de kunne udskiftes. Derefter blev bilen svinget rundt, så den kom til at stå parallelt med sporet. Løftningen foregik ved hjælp af en cirkulære hydraulisk donkraft, der var befæstet på bilens chassisramme, og som blev drevet af bilen motor.

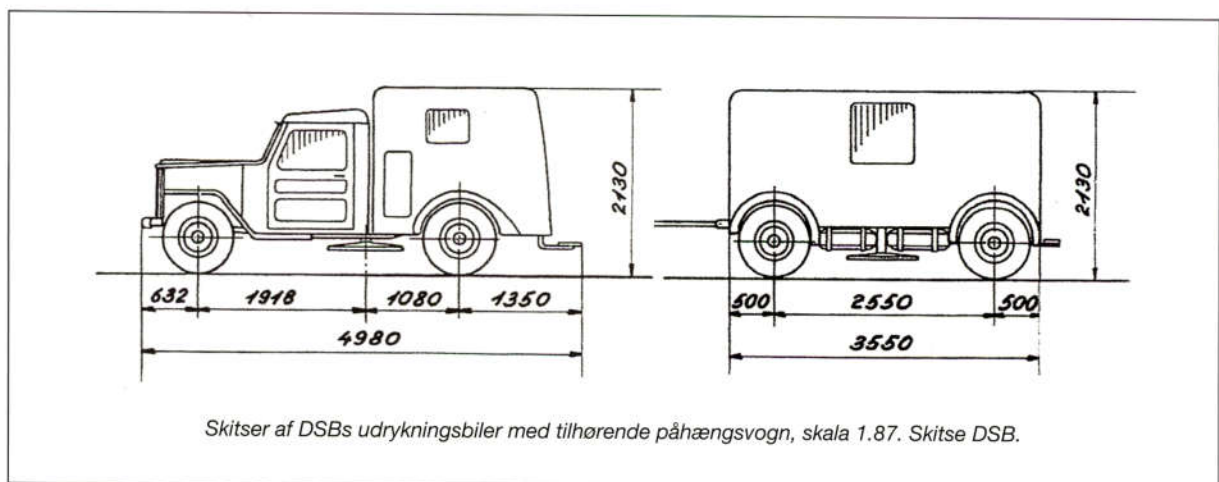
Chassiserne blev indkøbt hos De schweiziske Forbundsbaner, der også stod for bilernes tilblivelse. Selve karosseriet blev leveret af en dansk karosserifabrik, og blev monteret på CvK.

Bilerne havde 4-hjulstræk, mens motorene var 4-cylindrede Hurrycane benzinmotorer på 72 HK

Den ene bil blev stationeret i Odense, mens den anden stationeredes i København. Sidstnævnte var udstyret med et større udvalg af værktøj. Bilerne havde ingen numre. jvfr. DRM I, 92-1.

Der blev også anskaffet en særlig påhængsvogn til Odense-bilen, der på samme måde var indrettet til kørsel på vej og skinner. Løftning og sænkning af køretøjet skete ved hjælp af en hånddrevet pumpe, der fandtes bag i vognen.

Selve hjulsættene blev opbevaret i et særligt rum i vognkasserne.



Skitser af DSBs udrykningsbiler med tilhørende påhængsvogn, skala 1.87. Skitse DSB.





Bilerne blev lakeret i DSBs dueblå farve ligesom de øvrige vej køretøjer, og naturligvis blev de mærket med DSBs initialer og kongekrone.

### Andre køretøjer

Vi har nu nævnt et utal af muligheder med biler, men der findes jo også andre køretøjer. Det gælder bl.a. på markerne, hvor der skal anbringes traktorer, mejetærskere, harver, gødningsspredere o.s.v.

Her kan man også bruge en jeep eller landrover med landmanden, der er ude for at besigtige sine marker. I ældre tid brugte man vandvogne med hestetræk, halmkærrer, tærskværker (fås næppe i model?), selvbindere o.s.v.

### Ideer til temaer med biler

Bilerne behøver ikke køre solo på vejene. Hvad med en veteranbiludstilling? Eller et biltræf i byen, hvor man oplever en masse biler på gaden.

En bilauktion kan man anlægge med en masse forskellige biler til

*Herover: En typisk Bedford model O 1938 tilhørende Dansk Sojakagefabrik, Islands Brygge 1949.  
Foto: DS/Arkiv PÅ SPORET.*



*Til venstre: Bedfords kendte logo med fabeldyr.*

eftersyn/salg på parkeringspladsen foran auktionshuset.

Eller hvad med et bilværksted, en bilforhandler o.s.v.? Og naturligvis biler ved en tankstation.

Endelig kan man ved torvet indrette en større parkeringsplads, hvor det er muligt at opstille alverdens bilmærker – lige noget for øjet, der går på opdagelse.

På landet bør man huske biler ved gårdene, og i de fine villakvarterer skal man selvfølgelig fremvise flotte, luxuriøse biler.

En spændende indslag på et anlæg er også en Falck eller Zonen redningsstation med diverse køretøjer. De røde biler lyser op i landskabet. Men det behøver ikke være en stor station. Der findes et utal af små Falck-stationer eller kommunale brandværn over hele landet. Endelig findes i større byer CF-korpset, tidligere med materiel i blå, men nu i orangegule farver.

Et velegnet bygningskompleks med mange anvendelsesmuligheder finder man under Kibri nr. 8134, der egentlig er en CF-materielgård. Den kan også bruges som vejvæsenets materialegård, og egner sig

desuden fint til en vognmandsforretning, fragtmandscentral ...eller som rutebilgarage til DSB-busser.

Der er masser af ideer til anlægget ...bare gå i gang.

### Inspiration

Når det drejer sig om inspiration omkring danske biler, er websiden Sundborg Modeljernbane en meget fin side. Den er seriøs og oplysende. Man kan finde den på adressen "sundborg.wordpress.com". I nogle år var hjemmesiden ikke opdateret, men nu er den atter i gang igen. Læs den!

På samme måde kan man finde meget om brandkøretøjer på diverse hjemmesider.

I øvrigt er Politikens bil-håndbøger fine inspirationskilder med illustrationer, og det samme gælder forlagets HVEM-HVAD-HVOR, der i mange år har gengivet facts og illustrationer af utallige aktuelle biltyper. En super inspirationskilde!

Andre gode kilder er også Jens Jessens bog LASTBILERNE – vejenes arbejdsmænd (GT-Forlag 2006), Ole Gold og Jens Birchs bog om DSB rutebiler – fra Statsbanerne til Combis (J-bog 2017).l

Sluttelig bør også Politikens bog om Falck&Zonen nævnes. Den udkom i 1975, og inderholder en masse gode tekster, fotos og forklarende tegninger af redningskorpsets aktiviteter. ■



**Mageløst!  
Super!**

## MCK DSB damplokomotiv litra Q

Den længe ventede model af DSBs rangerlokomotiv litra Q blev sendt i handelen sidst i juni måned. I første omgang var det "prøvemodeller", men resten fulgte kort tid efter.

Inden anmeldelse vil vi lige gøre opmærksom på, at maskinen er indgående behandlet i LOKOMOTIVET nr.127, både med historie, tegninger og fotos, så her er det muligt at drage sammenligninger mellem forbillede og model.

Modellen er i nøjagtig skala 1:87, og det er ubegribeligt, at man kan medtage så mange detaljer med som tilfældet er. Her er håndlister, popventiler, nitter, trykluftbremse, komplet virkende gangtøj, fløjte, armaturer, trin, luftbeholder, hjulfjedre og bremsetøj o.s.v. Pufferne er naturligvis fjedrende.

Interiøret i førerhuset er super udført med gengivelse af af styring, måleinstrumenter, fyr o.s.v., og det

er lidt ærgerligt, man ikke rigtigt kan se detaljerne. Men de er der.

Modellen leveres i en fin halvmat sort lakering. Påtrykkene står superskarpe, og selv FRICHS fabrikskiltet på cylindrene kan læses.

Med hensyn til dimensioner er der ikke stor forskel på serie I og II, det drejer sig kun om detaljer. De valgte numre er gjort ud fra et ønske om at fordele maskinerne til både del 1. og 2. Distrikt, d.v.s. maskiner



SET



HØRT



hjemmehørende i Århus. Fredericia og på Godsbanegården. Forskellene i detaljer er naturligvis medtaget på de enkelte numre, bl.a. på frontpladerne.

En lille fejl: Det ser ud til at tagudhænget på forsiden af førerhuset synes at være en anelse for langt, men det skæmmer på ingen måde seendet.

Modellen har ikke ruder i førerhusvinduerne. Men Q-maskinerne kørte i virkeligheden både med åbne og lukkede sidevinduer, hvilket fremgår af fotos.

McK har valgt at lade vinduerne være åbne (altså uden glasrude), og det er helt OK, idet vi på denne

måde kan skimte interiøret i førerhuset.

Modellens trækraft er en 5-polet ESU børsteløs motor, der er mindre, stærkere og arbejder uden ryk, når ankeret roterer. Q-maskinen kører perfekt, og er spækket med elektronik, der giver fin lyd (fløjt, kulskovling, ventiludblæsning og "tøf-tøf"), lejlighedsvis gnister fra fyr, skift af lys i køreretninger o.s.v.

Den har en rigtig god trækraft, idet den nemt ruller af sted med op til 18-20 stk. 2-akslede godsvogne på flad bane. På lidt kraftigere stigninger klarer den 12-14 vogne... også selv om modellen ikke er forsynet med hæfteringe.

Maskinen kører fint gennem skifter og englændere, og kan løbe gennem Tillig-kurvers minimum radius 424 mm, PECO's radius 438 mm og ROCO-lines på 420 mm. Den kan ikke klare Märklins laveste radius på 360 mm.

Q-maskinen fås i følgende DC-udgaver:

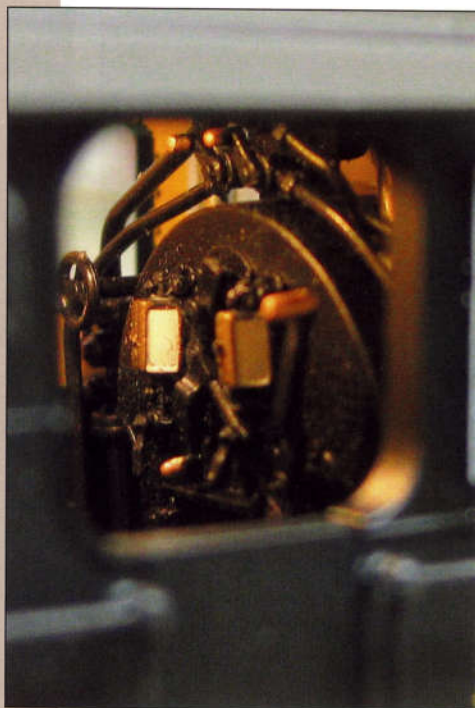
**McK 2101:** DSB litra Q 337, lav kulkasse, turtavler fra Fredericia, 1960-1967.

**McK 2102:** DSB litra Q 342, høj kulkasse, turtavler fra Godsbanegården, 1950-1966.

*Fortsættes på næste side*



**LESET  
HØRT**



**McK 2103:** DSB litra Q 343, høj kulkasse, turtavler fra Godsbanegården, 1950-1966.

**McK 2104:** DSB litra Q 345, høj kulkasse, turtavler fra Århus, 1950-1968.

**McK 2105:** DSB litra Q 349, høj kulkasse, turtavler fra Århus, 1950-1968.

**McK 2106:** DSB litra Q 350, høj kulkasse, turtavler fra Fredericia, 1950-1970.

**McK 2107:** DSB litra Q 346, høj kulkasse, turtavler fra År-

hus, 1960-1969 (sidste Q-maskine i drift).

Sammen med modellen, der er godt emballeret, følger en lille levnedbeskrivelse af forbilledet sammen med information for montering af detaljer (koblingsattrapper), udskiftning af dekoder, smøring m.v.

Hver model er forsynet med unikt produktionsnummer, hvilket dels fremgår af æsken, dels på bunden på modellen.

Modellen er i øvrigt udviklet af DEKAS ved Kasper Bang Jensen.

Med Q-maskinen har vi snart en komplet samling af danske damplokomotiver.

Vi har fået litra P, PR, E (HELVAN), litra D, S, F (hobbytrade), N og T (ROCO, Märklin). Så nu mangler vi generelt blot en R- og H-maskine.

Hvem tør gå i gang med de opgaver?

Alle fotos på denne og følgende sider er venligst taget af Hedegaardens Privatbane.





## hobbytrade 2-akslet personvogn DSB litra FE

Efterhånden har hobbytrade fået godt gang i det mere specielle rullende materiel til epoke III (og epoke II).

Man har hidtil udgivet diesellokomotivet litra MT og tilhørende personvogn litra FC, men nu er en søster til FC-vognen dukket op, nemlig den 2-akslede litra FE.

Modellen er fremstillet som forannævnte med sider i pertinax med påsat laserskåret teaktræbeklædning, og efterligner på en fin måde beklædningen med smalle lister.

Der er forsynet med en mase fine detaljer, bl.a. smukke endeplatforme og trin i ætset messing. Selv om beklædningen er mat, så har teaktræ-

beklædningen en fin efterligning af lakeret træ.

Vogne, der leveres i vinrød farve, har flot match med forbilledets kulør.

Undervognen er komplet med batterikasse, luftbeholder, kakkelovn, den typiske V-armering og fjedrende puffere. Hjulfjedrene og bremsetøjet er fint efterlignet, og hjulene har let sideforskydelige aksler, så vognen uden besvær triller gennem forholdsvis skarpe kurver. Taget, der er i mørk grå, har naturligvis skorsten og torpedoventiler. Undervognen er i matsort.

Påtrykket på vognsiderne er OK, selv om det er lidt utydeligt, men det er vanskeligt at trykke på rillebe-

klædning, så ud fra dette synspunkt er det helt OK.

Som allerede nævnt kører vognen – trods sin lange akselafstand – fint gennem mindre kurver.

Der fås følgende modeller:

**HT 52 060:** DSB litra FE 4901, teaktræ

**HT 52 061:** DSB litra FE 4918, teaktræ

**HT 52 064:** DSB litra FE 4924, vinrød

**HT 52 065:** DSB litra FE 4933, vinrød

**HT 52 071:** DSB specialvogn, grå.

Sidstnævnte var typisk for litra FE, idet mange efter udrangering blev omdannet til specialvogne og malet i grå. Så den er naturligvis også velkommen på anlægget ■



## Jubilæumssæt til epoke III

I anledning af DSBs 80 års jubilæum med idriftsættelsen af diesellokomotivet litra MT i 1927, har hobbytrade også – ganske vist lidt forsinket – udsendt et sæt med litra MT med tilhørende vogne. Vogne og lokomotiv er fint emballeret i solid æske, og er helt sikkert en investering værd. Sættet er til epoke II, altså i årene før 1941, og omfatter følgende:

**HT 150 107:** DC med MT 103-FE 12 125-FC 12 101-DD 1703.

**HT 250 107:** AC med samme modeller.

Hvert sæt er kun udsendt i 100 eksemplarer, og alle der har bestilt disse, har modtaget dem i juni. Desværre er der ikke mulighed for yderligere produktion af sættet, så det gælder om at slå til nu.

## MCK DSB litra MZ IV

I september måned afslørede MCK, at man nu er i gang med at fremstille DSBs kendte og meget imponerende diesellokomotiv litra MZ serie IV. Og dermed fortsætter man den spændende linie med rullende materiel til epoke IV.

En nærmere præsentation af forbilledet behøver man vel ikke?

Modellen bliver grundlæggende konstrueret som firmaets litra ME og MX, idet man dog forbedrer køregenskaberne m.v. ud fra erfaringer med de forannævnte.

Undervogn og vognkasse fremstilles som hidtil i metal, pufferne bliver fjedrende, gitre, riste på sider og tag fremstilles i ætset metal, hvilket også gælder vinduesviskere.

Bogierne detaljeres med løst påsatte dele, og skruekoblingerne kan monteres efter ønske, idet modellen leveres både med og uden skorter hhv. plove.

Lyddudgaver får ESU Loksound, mens udgaver uden lyd leveres med ESU Lokpilot. Alle får samme funktioner som litra ME og MX.

Modellerne får virkende færdigmeldingsblink, detaljerede førerum med lys i maskinrum foruden alle kombinationer af front- og slutlys.

Endvidere forsynes alle med power-pack, og lyddudgaverne får kurvelyd. Der benyttes samme 5-polede motor som i ME og MX.

Sluttelig, så konstrueres modellen, så den kan køre gennem kurver med R1 – uden betydende kompromiser.

Litra MZ IV påregnes udsendt i sommeren 2019.

HØRT  
SÆT




## MCK DSB litra AC

Så kom de længe ventede personvogne med 1. klasse DSB litra AC. Det skete i april-maj måned, og de var værd at vente på. Som sædvanlig er vognene i høj kvalitet med mange fine og korrekte detaljer. Der er nogle få skønhedsfejl, men det kan næppe undgås, at der opstår et par smuttere hist og her, så det er næppe noget, man vil anke over?

Litra AC er udgivet i to varianter med flere numre. Den ene er den

oprindelige AC fra 1936, en model med glat tag og wendler-ventiler, den anden er efterkrigsmodellen fra 1949 med sikkertag og kuck-kuck-ventiler.

Førkrigsudgaven har samtlige fine undervognsdetaljer som bremsebuk, luftbeholdere, bremseomstillere, ætsede trin med skridmønster o.s.v. i en fantastisk fin detaljeringsgrad. Taget i sølvfarve har fine wendler-ventiler, og tilspidser en anelse i gavlene som hos forbil-

ledet, mens harmonikaer og pufferne er fjedrende – herligt. Den er kort og godt meget historisk at betragte, d.v.s. "sådan så en AC-vogn altså ud dengang"! Basta!

Og naturligvis er indretningen fuldkommen i overensstemmelse med forbilledet med kupeer, sæder og bagagenet.

Vognen leveres i vindrødt liberli med fine påtryk, lige fra fabrikksskilt under døre, tekniske angivelser på vangen, vognnumre under vindu-



erne o.s.v. Imponerende er især litreringen i gul med den flerfarvede krone. Super!

Da begge vogne har gule striber under vinduerne for markering af 1. klasse, hører vognen til anlæg, der dyrker epoke III efter 1956.

Bogierne er fine efterligninger af 3 m stålbogien med alt, hvad dertil hører.

Som nævnt har modellen er par småfejl, bl.a. er afstanden fra tagunderkant til vinduer hos forbilledet 87 mm, så modellen skulle egentlig have 1 mm afstand, men den er uheldigvis kun 0,75 mm. Derfor kan den gule stribe virke lidt forkert på det trænede øje, selv om det kun drejer sig om sølle 0,25 mm. Taggavlene skulle måske spidse en anelse mere, men igen er vi henne i absolut småtingsafdelingen, og nævnte fejl skæmmer ikke på nogen måde modellen.

Førkrigs-vognene fås med følgende numre til epoke III:

**McK 3101:** DSB litra AC 21, gråfarvet glat tag.

**McK 3102:** DSB litra AC 23, sølvfarvet glat tag.

Efterkrigsmodellen af litra AC er lige så detaljeret som søstervog-



nen, og foreligger i udgave med sikkertag og kuck-kuck-ventiler. På samme måde er undervognen super-detaljeret, men naturligvis med efterkrigstidens typiske udstyr med batterikasser o.s.v.'

Taget er sølvgråt markeret med sikker, vandkasser og forskudte kuck-kuck-ventiler.

Igen er apteringen som hos forbilledet, altså med sidegang, kupeer med sæder og bagagenet, og det er herligt at få muligheden for at sætte rejsende i kupeerne. Hertil

fås om bekendt et utal af siddende figurer.

Påtrykkene er fine, men står en anelse svagere end på søstervognen. Vognene er RIC-mærkede, og kan derfor benyttes i oprangeringer til udlandet. Vognen tilhører epoke III efter 1956 indtil 1967, hvor DSB ændrede numrene (påskriverne) til ny international standard

Fejlene med afstand fra tagunderkant til vinduer er den samme som på søstervognene, men er – for at sige det igen – ubetydelige.

Efterkrigsvognene fås i følgende udgaver:

**McK 3101:** DSB litra AC 21, gråt tag uden sikker, pladsnumre under vinduerne, 1957-1961.

**McK 3102:** DSB litra AC 23, gråt tag uden sikker, 1957-1961.

**McK 3103:** DSB litra AC 40, gråfavet sikkertag, RIC-mærket, 1961-1967.

**McK 3104:** DSB litra AC 44, sølvfarvet sikkertag, RIC-mærket, 1961-1967.

McK har meddelt at flere udgaver af AC-vognene er på vej, bl.a. nogle uden gule 1.klasse-striber. Mere om det i næste nummer. ■



**HØRT**

Velkommen  
hos

 **Kystbanen**

## MCK Premium Partner



Priser kendes  
endnu ikke, men  
**BESTIL  
NU!**

### DSB litra MX

Vinrød og sort/rød, flere udgaver bl.a. med eller uden underhængte plove, ITC-klap, røde slutlys m.v.

### DSB litra ZA og ZB

fra Carlsberg og TUBORG  
Flere udgaver af de "langbenede" vogne, bl.a. med eller uden Tuborg-hat, grønne eller røde påskrifter m.v.



**Husk! NY WEBSHOP**  
**Betal med**

Automatisk  
lagerstyring med  
webshop = vi har  
varerne på lager.



 **Kystbanen**

*- fordi vi har det!*

Ordrupvej 101 · 2920 Charlottenlund · Tel/fax 39 61 20 31 · E-mail post@kystbanen.dk · www.kystbanen.dk  
Tirsdag-fredag kl. 12.00-18.00 · Lørdag kl. 10.00-14.00 · Mandag lukket

ISSN 0108-9307



9 770108 930004