

*P. Thomassen & B. Wilcke*

# Fortegnelse

over

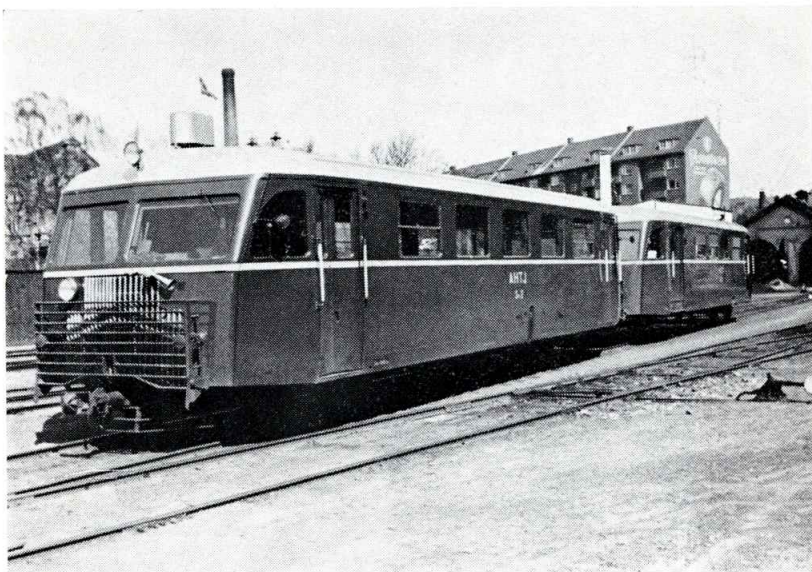
**danske jernbaners motormateriel**

2. del

DANSK JERNBANE-KLUB

5

de annullerede skyndsomst kontrakten. Skibsværftet havde nu fået nok af at bygge jernbanemateriel; havde man holdt sig fra de dieselhydrauliske, var det nok gået anderledes, da de tidligere byggede dieselelektriske motorvogne og -loko (2 til Maribo-Torrig Jernbane, 2 til Nakskov-Rødby og en til Varde-Grindsted, sidstnævnte stadig driftsklar) var driftssikre, omend ikke kraftige.



*Skinnebusmateriel, bygget af Scandia.*

### SKINNEBUSSE

Ved skinnebusser forstås et motorkøretøj til personbefordring på jernbaneskinner, men uden puffere og gennemgående trækstang. De har endvidere centralkobling, således at de ikke kan tilkobles andet jernbanemateriel end det, der er bestemt for fremførelse i skinnebustog. Statsbanernes og enkelte privatbaners første motorvogne havde på grund af deres spinkle konstruktion centralkobling, men ingen puffere. Motorvognene kunne kun sammenkobles indbyrdes eller med særligt indrettede bivogne. I tidens løb blev de dog ombyggede med normale koblinger og puffere.

I udlandet kendtes begrebet før 1910. Der byggedes nogle skrækindjagende køretøjer med benzin- eller petroleumsmotor. Forfra lignede de et svært automobil med en vældig køler, og fra siden så de endnu

værrer ud. Udseendet bedredes ikke meget de første 25 år, idet mange af typerne mindede om Michelinvognene fra 30'erne.

Bortset fra Michelinvognens gæsteoptræden slap man her i landet for synet af sådanne monstrumer. Biler på skinner var og blev upopulære, og først under 2. verdenskrig tog nogle privatbaner mod til sig og anskaffede de første skinnebusser (der rigtignok nærmest var landevejsbusser med udskiftelige hjul) eller omdannede rutebiler til jernbaneløretøjer. Følgende baner var pionerer: Hillerød-Frederiksværk-Hundreded Jernbane (2 stk.) Kalvehavebanen (1), Køge-Ringsted Jernbane (1), Trolldhede-Kolding-Vejen Jernbane (1) og Aalborg Privatbaner (5). (Nærmere oplysninger om disse findes i 1. del, DJK 4).

Den første „rigtige“ skinnebus på en dansk bane kom fra Sverige sidst i 1945. En delegation fra Næstved-Præstø-Mern Banen med baron Wedell-Wedellsborg i spidsen hjemførte en svenskbygget (Hilding Carlsson, Umeå) skinnebus fra 1938, og den indsattes i driften på NPMB i 1946. Vognen var først lejet ved imødekommenhed fra Järnvägsstyrelsen i Stockholm, men det lykkedes snart NPMB at købe den. Delegationen, der havde været på studierejse på svenske stats- og privatbaner, kunne berette om de mange fordele, det svenske system havde, og beretningen vakte stor interesse hos privatbanerne her. Der forhandlede derfor med Scandia om levering af seriebyggede skinnebusser med påhængsvogne. Der bestiltes ialt 47 skinnebusstog, og de første leveredes 1. april 1947.

Skinnebusserne har trods deres lette konstruktion gode køreegenskaber, og som trækraft er de ikke så ringe, som det først antoges. Maksimalhastigheden er sat til 75 km/t.; de kan køre 90, men så er der ikke godt at være i dem, selv på de bedst justerede privatbanespor. Et skinnebusstog, bestående af Sm og Sp, og hvis fart ikke overstiger 60 km/t., er næsten altid behageligt at køre i, selv om skinnernes tilstand ikke ligger over gennemsnittet for privatbanerne. Disse har dog heller ikke været slemme til at overbelaste skinnebusserne, hverken hvad fart eller togvægt angår. På Gribskovbanen løb nogle år et gennemkørende aftentog Tisvildeleje- og Gilleleje-Hillerød, som måtte holde en marchhastighed over 60 km/t.; dette var lige i overkanten af vognenes ydeevne. Normalt bør en Sm ikke fremføre mere end en Sp og en Sb; med egenvægt, passagerer (indtil 100) og last i Sb kan det blive til ca. 35 t. Dette influerer ikke synderligt på køretiden, selv på baner med stigninger 1:100. Til sammenligning tjener, at en DSB ME med en FE som påhængsvogn, med 100 passagerer og lidt gods i førerrummet vejede 36 t. Med en 100 HK benzinmotor kunne sådant tog slet ikke komme op på skinnebussernes kørehastighed, navnlig ikke på baner med større stigninger.

På ét punkt kan skinnebusserne ikke måle sig med ældre motorvog-

ne: Soliditet. Medens selv bedagede motorvogne fra tyverne kunne fortsætte kørslen efter kollision med biler og større kreaturer, bliver skinnebuserne ofte utjenstdygtige efter hvad man før kaldte småuheld, og reparationsudgifterne er mange gange større i sammenligning med ældre motorvognes. Dette er hovedårsagen til, at statsbanerne stadig vægrer sig ved at anskaffe skinnebusmateriel, hvorved flere sidebaner ville få forlænget deres levetid betydeligt. Den gamle skrøne om, at skinnebuser af sikkerhedsmæssige grunde (skinnekontakterne) ikke kan befære statsbanestrækninger, har været mærkværdigt sejlivet; der kører (eller har kørt) skinnebuser på følgende DSB-strækninger: Holbæk-Tølløse, Høng-Slagelse, Køge-Roskilde, Fårup-Randers, Rød-kærsbro-Viborg, Sønderport-Holstebro, Skive H.-Skive Nord, Vejle Nord-Vejle, Svendstrup-Ålborg og Ålborg-Nørre-Sundby uden at sikkerhedstjenesten er brudt sammen af den grund.

I første kolonne i listen over skinnebusmateriel anføres vognenes ejendomsmærke (banens forkortelse, uanset om enkelte baner, f. eks. Gribskovbanen, har sit „fulde navn“ påmalet vognsiderne); dernæst litra og nummer. Årstallet angiver såvidt muligt vognenes byggeår, omend dette ikke altid falder sammen med leveringsåret. Kodetallet 1-8 henviser til skemaet over tekniske data og skitserne; „S“ angiver, at vognen er svenskbygget. Endelig følger oplysninger om vognenes skæbne.

Vognene leveredes i to serier, 1. serie 1947-49 og 2. serie 1951-52. Medens motorvognene ikke differerer nævneværdigt inden for hver type, er der for påhængsvognenes vedkommende flere undertyper og mange forskelligheder. Bivognene, litra Sb (de såkaldte „rumpegeder“), lader sig ikke indordne under serierne, og kun ganske få er ens. De er leverede i årene 1947-56.

I efterfølgende skema er opført de vigtigste tekniske data. Flere af disse kan kun opgives omtrentlige, og „længde over pufferne“ har måttet udelades på grund af ukontrollable differencer. Et skema med helt nøjagtige oplysninger ville blive aldeles uoverskueligt.

Vognenes udseende anskueliggøres af skitserne. Størstedelen af skinnebusmateriellet har samme farve, „postkasserød“ med flødefarvet længdestribe. Følgende baner har anvendt andre farver: Aalborg Privatbaners vogne var oprindeligt meget mørkt røde (cérice foncé) med sort stribe, men man går her over til den almindelige røde farve. – Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane: Røde forneden, gule foroven, senere med blå stribe. – Hjørring Privatbaner: Orangegule med hvid stribe. – Høng-Tølløse og Odsherredsbanen: Røde forneden, sølvgrå foroven; OHJs var oprindeligt blå forneden. – Kalvehavebanen og Næstved-Præstø-Mern Banen: Gule med grøn stribe. – Lyngby-Nærum Jernbane: Sølvgrå med rød stribe.

Enkelte baner har forskellige prydelser på sine vogne. F. eks. havde Odsherredsbanen Holbæk amtsvåben på vognsiderne; flere baner, f. eks. Horsens privatbaner og Mariager-Faarup-Viborg Jernbane, har stiliserede vingehjul midt på vognsiderne.

Et forsøg på at genoplive den pudsige gamle skik med at give trækraften navne foruden nummer ses på Nordfynske Jernbanes Sm-vogne, som midt på vognsiderne under taget har fuglenavne i forkromede bogstaver, ligesom på DSBs lyntog, som NFJ også kaldte sine skinnebusser. Andre baner har nok kælenavne for deres skinnebusser, uden at de dog kom til at stå på dem. Det var hensigten at indføre navnet „Sølvgrisen“ for Nærumbanens skinnebusser, men da „slemme drenge“ altid snakkede om „Grågåsen“ blev der ikke noget ud af det!

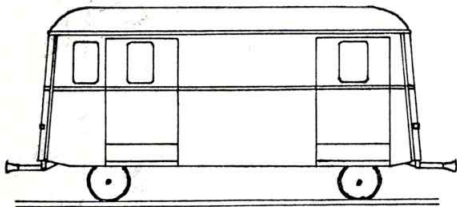
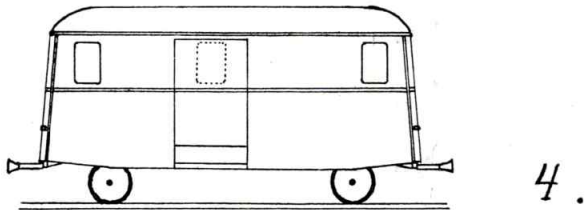
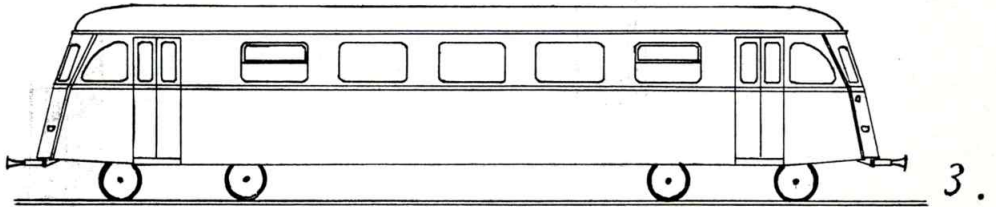
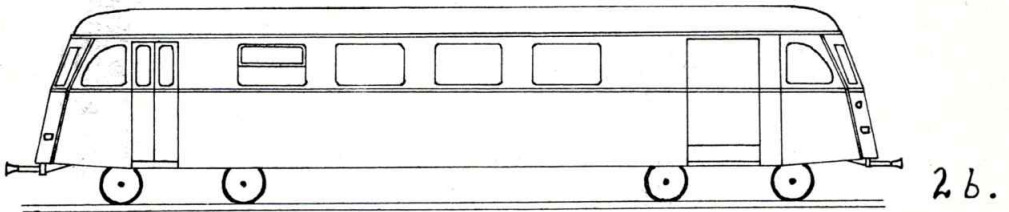
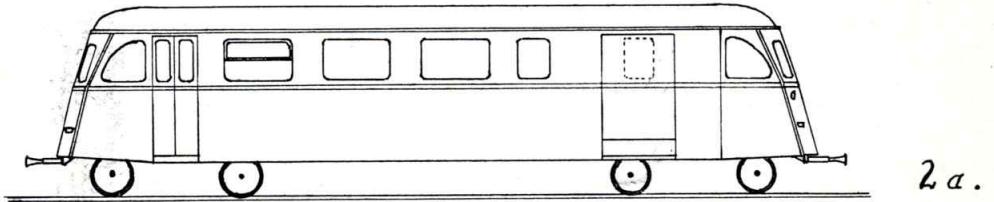
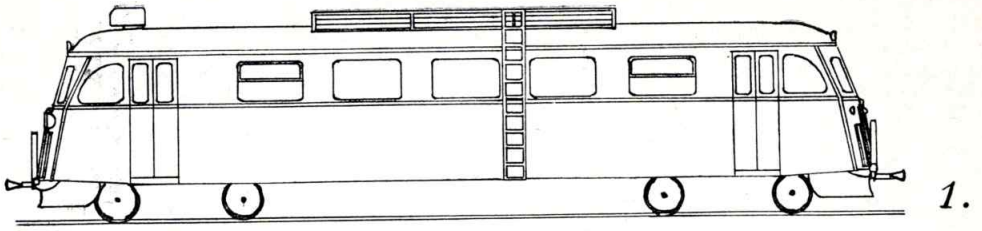
Den normale litrering for skinnebusmateriel er Sm for motorvogne, ne, Sp for påhængsvognene og Sb for bivognene. Kun 3 baner har fraveget denne regel, nemlig Gribskovbanen, der litrerede sit første skinnebusmateriel med hhv. S, T og U; senere er GDS dog gået over til den normale litrering. Hjørring Privatbaner anvender Ms for motorvogne og Ds for påhængsvogne, og HTJ og OHJ litrerer sit svenskbyggede materiel hhv. S og Cs. Cs = styrevogne.

Motorerne er alle (indtil 1963) 160 HK dieselmotorer. De først leverede motorvogne (10 af første serie samt 2 af 2. serie) samt de svenskbyggede havde Scania-Vabis-motorer. Resten af 1. serie (med undtagelse af de smalsporede bornholmske vogne, der havde Hercules-motor) samt næsten hele 2. serie leveredes med Frichs-motor. Ved udskiftninger i den seneste tid har en del vogne fået Leyland-motorer (150 HK), f. eks. Ålborg Privatbaners. Nogle få vogne (f. eks. Nærumbanens) er forsynet med Wilson-gear.

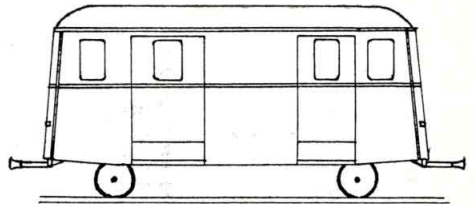
---

## Forklaring til omstående tegninger

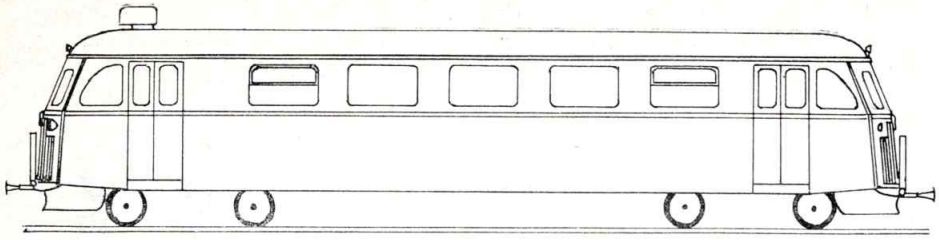
- 1 Motorvogn serie 1.
- 2a Bivogn serie 1, alm. type med rejsegodsrum.
- 2b Bivogn serie 1, lang type med rejsegodsrum.
- 3 Bivogn serie 1, lang type uden rejsegodsrum, men med indgang i begge ender.
- 4 Bivogn leveret til begge serier, 2-akslet kun til rejsegodsbefordring.
- 4p Som 4, men foruden rejsegodsrum tillige forsynet med særligt rum til postbeford.
- 5 Motorvogn serie 2.
- 6a Bivogn serie 2, kort type med rejsegodsrum.
- 6b Bivogn serie 2, lang type med rejsegodsrum.
- 7a Bivogn serie 2, kort type uden rejsegodsrum, men med indgang i begge ender.
- 7b Bivogn serie 2, lang type uden rejsegodsrum, men med indgang i begge ender.



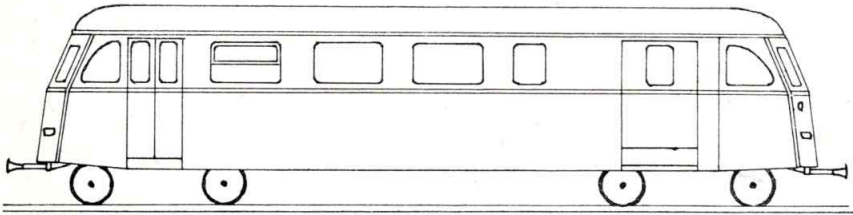
4p. HHGB Sb 1.



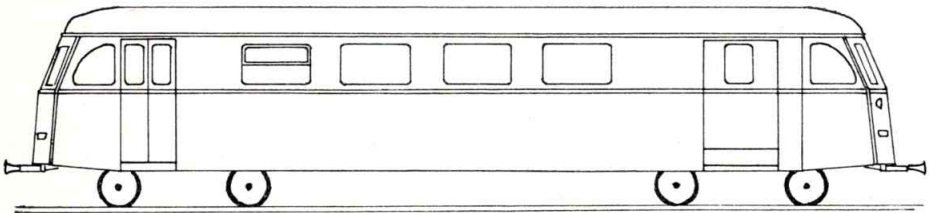
NFJ Sb 1.



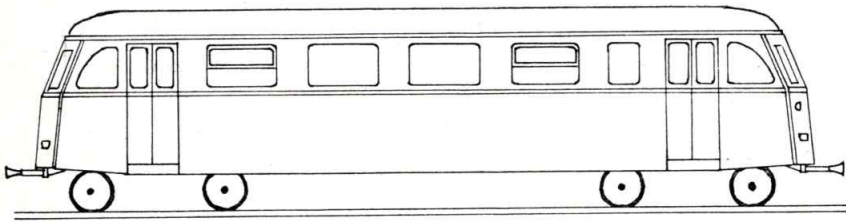
5.



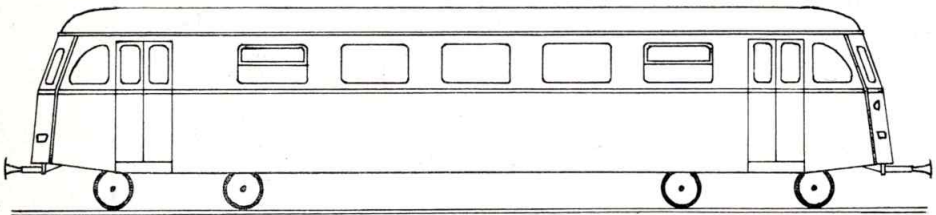
6a.



6b.



7a.



7b.

## Danskbygget skinnbusmateriel

Type	Serie	Pladser	Tara	Akselafstand	Last
1	1	46 i pass. afd. 2 i motorrum	ca. 12,9	8,65 + 2,0	-
2a	1	30 i pass. afd.	ca. 8,2	8,1 + 2,0	2000 kg
2b	1	36 i pass. afd. 2 i endeperron	ca. 9,5	8,65 + 2,0	2000 kg
3	1	46 i pass. afd. 2 i store endeperron	ca. 9,5	8,65 + 2,0	-
4	1 + 2	-	ca. 3,2	4,0	3000 kg
4p	HHGB Sb 1	-	ca. 3,7	4,0	Rejseg.: 1600 kg Post: 900 kg
	NFJ Sb 1	-	ca. 3,7	4,0	Rejseg.: 1600 kg Post: 1400 kg
	ØSJS Sb 4	-		4,0	Rejseg.: 1600 kg Post: 1000 kg
5	2	46 i pass. afd.*) 2 i motorrum	ca. 13,7	8,65 + 2,0	-
6a	2	30 i pass. afd.	ca. 8,8	8,1 + 2,0	2000 kg
6b	2	36 i pass. afd. 2 i endeperron	ca. 9,8	8,65 + 2,0	2000 kg
7a	2	46 i pass. afd. 2 i endeperron	ca. 9,0	8,1 + 2,0	-
7b	2	46 i pass. afd.*) 2 i store endeperron	ca. 9,8	8,65 + 2,0	-

\*) Uden toilet (LNJ + HFHJ Sp 3): 50 pladser i pass. afd.

## Svenskbygget skinnbusmateriel (S)

	byggeår	svensk litra	tara kg (ca.)	akselafstand m.	last i rsg. rum	pladser	postrum
GDS	U	1	TGOJ YF <sub>1</sub> 91		3,0	2000	nej
HFHJ	Sb	1	TGOJ YF <sub>1</sub> 90		3,0	2000	nej
HTJ	S	27	1951 TGOJ YBos 53	15000	9,8 + 2,0	62	nej
HTJ	S	29	1951 SJ YB04 669	13850	9,8 + 2,0	56	nej
HTJ	S	30	1951 SJ YB04 668	14000	9,8 + 2,0	56	nej
HTJ	Cs	40*)	1951 TGOJ UBFos 110	12300	9,8 + 2,0	3000	ja
HTJ	Cc	41	1951 TGOJ UBFos 112	11580	9,8 + 2,0	3000	nej
NFJ	Sm	11	1947 SJ Y01s 563	12600	8,65 + 2,0	52	nej
NFJ	Sp	6	1947 SJ UBF04s 1669	8500	8,1 + 2,0	2000	nej
NPMB	Sm	1	1938 SJ Y01 514	11500	8,65 + 2,0	48	nej
NPMB	Sp	51	1938 SJ UCF01 1549	7200	8,1 + 2,0	1500	nej
OHJ	S	28	1951 TGOJ UBos 51	15000	9,8 + 2,0	62	nej
OHJ	S	31	1951 SJ YB04 667	14000	9,8 + 2,0	56	nej
OHJ	S	32	1951 SJ YB04 670	14000	9,8 + 2,0	56	nej
OHJ	Cs	228*)	1951 TGOJ UBFos 111	12340	9,8 + 2,0	3000	ja
OHJ	Cs	229	1951 TGOJ UBFos 109	12340	9,8 + 2,0	3000	56
OHJ	Sb	241	1939 SJ UBo6 1576	2700	3,0	2000	nej

\*) styrevogne



## Fortegnelse over skinnebusmateriellet

### DE BORNHOLMSKE JERNBANER

DBJ	Sm	30	1949	1	
DBJ	Sm	31	1949	1	
DBJ	Sm	32	1949	1	1955 til NFJ Sp 3
DBJ	Sm	33	1951	1	
DBJ	Sp	30	1949	2a	
DBJ	Sp	31	1949	2a	
DBJ	Sp	32	1949	2a	
ØBJ	Sp	33	1951	2b	

### GRIBSKOVBANEN

GDS	S	1	1947	1	
GDS	S	2	1947	1	
GDS	S	3	1947	1	
GDS	S	4	1952	5	
GDS	Sm	5	1948	5	1962 fra LB Sm 2
GDS	T	1	1947	2a	
GDS	T	2	1947	2a	
GDS	T	3	1952	6a	
GDS	T	4	1952	6a	1959 fra HV Sp 120
GDS	Sp	5	1948	2a	1962 fra LB Sp 1
GDS	U	1	1939	S	1948 fra TGOJ YF 91 S 1-4 og T 1-4 omlitreres efterhånden til Sm og Sb

### HADS-NING HERREDERS JERNBANE

HHJ	Sm	1	1948	1	
HHJ	Sm	2	1951	5	
HHJ	Sp	1	1948	2b	
HHJ	Sp	2	1951	6b	

### HELSINGØR-HORNBÆK-GILLELEJE JERNBANE

HHGB	Sm	1	1947	1	
HHGB	Sm	2	1947	1	
HHGB	Sm	3	1952	5	
HHGB	Sm	4	1952	5	
HHGB	Sm	5	1952	5	1958 fra HV Sm 111
HHGB	Sp	1	1947	2a	
HHGB	Sp	2	1947	2a	
HHGB	Sp	3	1952	7a	
HHGB	Sp	4	1952	6a	1958 fra HV Sp 121
HHGB	Sb	1	1951	4p	

### HILLERØD-FREDERIKSVÆRK-HUNDESTED JERNBANE

HFHJ	Sm	1	1947	1	
HFHJ	Sm	2	1947	1	
HFHJ	Sm	3	1952	5	1957 fra HJJ Sm 310
HFHJ	Sp	1	1947	2a	
HFHJ	Sp	2	1952	7b	
HFHJ	Sp	3	1952	7b	1959 fra LNJ Sp 25
HFHJ	Sb	1	1939	S	1947 fra TGOJ YF 90

### HJØRRING PRIVATBANER

HP	MS	30	1948	1
HP	MS	31	1948	1
HP	DS	64	1948	2a
HP	DS	65	1948	2a

### HORSENS PRIVATBANER

HBS = Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane

HJJ = Horsens-Juelsminde Jernbane

HOJ el. HO = Horsens-Odder Jernbane

HV = Horsens Vestbaner

HBS	Sm	210	1952	5	opr. nr. Sm 40
HBS	Sm	211	1952	5	opr. nr. Sm 41
HBS	Sm	212	1952	5	opr. nr. HV Sm 60, 1962 fra HV Sm 110
HBS	Sp	220	1952	6a	opr. nr. Sp 40
HBS	Sp	221	1952	6a	opr. nr. Sp 41
HJJ	Sm	310	1952	5	opr. nr. Sm 20, 1957 til HFHJ Sm 3
HJJ	Sm	311	1952	5	opr. nr. Sm 21, 1957 til TFJ Sm 6
HJJ	Sp	320	1952	6a	opr. nr. Sp 20, 1957 til NFJ Sp 4
HJJ	Sp	321	1952	6a	opr. nr. Sp 21, 1957 til TFJ Sp 12
HOJ	Sm	410	1952	5	opr. nr. Sm 3
HOJ	Sm	411	1952	5	opr. nr. Sm 4
HOJ	Sp	422	1952	6b	opr. nr. Sp 3
HV	Sm	110	1952	5	opr. nr. Sm 60, 1962 til HBS Sm 212
HV	Sm	111	1952	5	opr. nr. Sm 61, 1958 til HHGB Sm 5
HV	Sp	120	1952	6a	opr. nr. Sp 60, 1958 til GDS T 4
HV	Sp	121	1952	6a	opr. nr. Sp 61, 1958 til HHGB Sp 4

### HØNG-TØLLOSE JERNBANE

HTJ	Sm	17	1951	5	1956 fra AHTJ Sm 2, brændt 1962
HTJ	Sm	18	1948	1	1963 til RHJ Sm 55
HTJ	Sm	19	1952	5	1963 til ØSJS Sm 16
HTJ	S	27	1951	S	1962 fra TGOJ YBos 53
HTJ	S	29	1951	S	1963 fra SJ YB04 669
HTJ	S	30	1951	S	1963 fra SJ YB04 668
HTJ	Sp	37	1948	2a	1962 til AHJ Sp 10
HTJ	Sp	38	1951	7b	
HTJ	Sp	39	1951	6b	1956 fra AHTJ Sp 2, 1963 til FFJ Sp 13
HTJ	Cs	40	1951	S	1962 fra TGOJ UBFos 110 (styrevogn)
HTJ	Cs	41	1951	S	1962 fra TGOJ UBFos 112
HTJ	Sb	54	1949?	4	

### KALVEHAVEBANEN

KB	Sm	3	1947	1	opr. nr. M 3, 1963 til ØSJS Sm 14
KB	Sm	4	1952	5	opr. nr. M 4, 1959 til ØSJS Sm 15
KB	Sb	1	1947	4p	1959 til ØSJS Sb 5

### KØGE-RINGSTED JERNBANE

KRB	Sm	5	1948	1	1957 fra VVGJ Sm 5, 1963 til SVJ Sm 8
-----	----	---	------	---	---------------------------------------

### LANGELANDSBANEN

LB	Sm	1	1948	1	1962 til RHJ Sm 54
LB	Sm	2	1952	5	1962 til GDS Sm 5
LB	Sp	11	1948	2a	1962 til GDS Sp 5

### LOLLANDSKE JERNBANER

LJ = Lollandsbanen  
 NKJ = Nakskov-Kragenæs Jernbane  
 NRJ = Nakskov-Rødby Jernbane

LJ	Sm	2	1948	1	
LJ	Sm	3	1948	1	
LJ	Sm	4	1948	1	1957 fra VVGJ Sm 4
LJ	Sp	1	1948	2a	
LJ	Sp	2	1948	6a	1957 fra VVGJ Sp 1
LJ	Sb	69	1948	4	opr. nr. Sb 94
NKJ	Sm	7	1948	1	
NKJ	Sm	13	1952	5	opr. fælleseje med NRJ
NKJ	Sp	8	1948	2a	
NKJ	Sp	9	1952	6a	
NKJ	Sb	22	1952	4	opr. fælleseje med NRJ
NRJ	Sm	6	1948	1	1959 til VNJ Sm 17
NRJ	Sp	45	1948	2a	1954 til VNJ Sp 2
NRJ	Sb	83	1947	4	1954 til ØSJS Sb 4

### LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

LNJ	Sm	11	1952	5	
LNJ	Sm	12	1952	5	
LNJ	Sm	13	1952	5	
LNJ	Sm	14	1952	5	
LNJ	Sm	15	1952	5	
LNJ	Sm	16	1952	5	
LNJ	Sp	21	1952	7b	
LNJ	Sp	22	1952	7b	
LNJ	Sp	23	1952	7b	
LNJ	Sp	24	1952	7b	
LNJ	Sp	25	1952	7b	1959 til HFHJ Sp 3

### MARIAGER-FÅRUP-VIBORG JERNBANE

MFVJ	Sm	10	1947	1	
MFVJ	Sm	11	1947	1	
MFVJ	Sm	12	1951	5	
MFVJ	Sp	11	1947	2a	
MFVJ	Sp	12	1951	6a	

### NORDFYNSKE JERNBANE

NFJ	Sm	1	1938	S	1961 fra NPMB Sm 1, udr. 1963
NFJ	Sm	2	1947	1	„FALKEN“
NFJ	Sm	3	1948	1	„MAAGEN“
NFJ	Sm	6	1948	5	ex Sp 3, der fik motor indbygget 1955
NFJ	Sm	11	1947	S	1963 fra SJ Yols 563

NFJ	Sp	1	1947	2a	
NFJ	Sp	2	1948	2a	
NFJ	Sp	3	1948	2a	ombygget til Sm 6 i 1955
NFJ	Sp	3	1949	3	1955 fra DBJ Sm 32
NFJ	Sp	4	1952	6a	1957 fra HJJ Sp 320
NFJ	Sp	5	1938	S	1961 fra NPMB Sp 51
NFJ	Sp	6	1947	S	1963 fra SP UBFO 4 S 1669
NFJ	Sb	1	1948	4p	
NFJ	Sb	2	1954	4	

#### NORDVESTFYNSKE OG ODENSE-KERTEMINDE-MARTOFTE JERNBANER

OKMJ	Sm	7	1947	1	1961 fra RØHJ Sm 1
OMB	Sp	7	1947	2a	1961 fra RØHJ Sp 2

#### NÆSTVED-PRÆSTØ-MERN JERNBANE

NPMB	Sm	1	1939	S	1945 fra SJ Yo1 514, 1961 til NFJ Sm 1, udr. 1963
NPMB	Sm	2	1947	1	1961 til AHB Sm 13
NPMB	Sp	51	1948	S	1945 fra SJ UCFo1 1549, 1961 til NFJ Sp 5
NPMB	Sp	52	1947	2a	1961 til FFJ Sp 5

#### ODSHERREDS JERNBANE

OHJ	Sm	14	1948	1	1956 fra AHTJ Sm 1, 1963 til AHJ Sm 14
OHJ	Sm	15	1947	1	
OHJ	Sm	16	1951	5	1965 til FFJ Sm 15
OHJ	S	28	1951	S	1962 fra TGOJ YBoS 51
OHJ	Sp	225	1948	3	
OHJ	Sp	226	1951	7b	1965 til ØSJS Sp 6
OHJ	Sp	227	1948	2a	1956 fra AHTJ Sp 1, 1963 til FFJ Sp 1
OHJ	Cs	228	1951	S	1962 fra TGOJ UBFoS 111 (styrevogn)
OHJ	Cs	229	1951	S	1964 fra TGOJ UBFoS 109 (endnu ikke omlitret)
OHJ	Sb	239	1951	4	1965 til FFJ Sb 16
OHJ	Sb	240	1947	4	
OHJ	Sb	241	1939	S	1964 fra SJ UB6 1576

#### RANDERS-HADSUND JERNBANE

RHJ	Sm	51	1947	1	
RHJ	Sm	52	1947	1	udrangeret 1962
RHJ	Sm	53	1947	1	1961 fra RØHJ Sm 2
RHJ	Sm	54	1948	1	1962 fra LB Sm 1
RHJ	Sm	55	1948	1	1963 fra HTJ Sm 18
RHJ	Sp	61	1947	2a	
RHJ	Sp	62	1951	6a	

#### RINGKØBING-ØRNHØJ-HOLSTEBRO JERNBANE

RØHJ	Sm	1	1947	1	1961 til OKMJ/OMB Sm 7
RØHJ	Sm	2	1947	1	1961 til RHJ Sm 53
RØHJ	Sp	1	1948	2a	1959 til ØSJS Sp 3
RØHJ	Sp	2	1947	2a	1961 til OKMJ/OMB Sp 7

SILKEBORG-KJELLERUP-RØDKÆRSBRO JERNBANE

SKRJ	Sm	81	1948	1
SKRJ	Sm	82	1947	1
SKRJ	Sm	83	1948	1
SKRJ	Sp	91	1947	2a
SKRJ	Sp	92	1949	2a

SKIVE-VESTSALLING JERNBANE

SVJ	Sm	6	1952	5
SVJ	Sm	7	1947	1
SVJ	Sm	8	1948	1
				1962 fra KRB Sm 5 ex VVGJ Sm 5
SVJ	Sp	6	1951	7b
SVJ	Sp	7	1947	2a
SVJ	Sb	6	1951	4

STUBBEKØBING-NYKØBING-NYSTED BANEN

SNNB	Sm	10	1948	1
SNNB	Sm	11	1948	1
SNNB	Sm	12	1952	5
SNNP	Sp	10	1948	2a
SNNB	Sp	11	1948	2a
SNNB	Sp	12	1952	7a
SNNB	Sb	10	1951	4
SNNB	Sb	11	1951	4

THISTED-FJERRITSLEV JERNBANE

TFJ	Sm	4	1948	1
TFJ	Sm	5	1948	5
TFJ	Sm	6	1952	5
				1957 fra HJJ Sm 311
TFJ	Sp	10	1948	2a
TFJ	Sp	11	1951	6a
TFJ	Sp	12	1952	6a
				1957 fra HJJ Sp 321
TFJ	Sb	20	1956	4

TROLDHEDE-KOLDING-VEJEN JERNBANE

TKVJ	Sm	7	1947	1
TKVJ	Sm	8	1947	1
TKVJ	Sm	9	1948	1
TKVJ	Sm	10	1952	5
TKVJ	Sp	31	1947	2a
TKVJ	Sp	32	1948	2a
TKVJ	Sp	33	1949	2a
				1953 fra APB Sp 5
TKVJ	Sb	41	1948	4

VARDE-GRINDSTED JERNBANE

VaGJ	Sm	5	1948	1
VaGJ	Sm	6	1948	1
VaGJ	Sp	1	1949	2a

VARDE-NØRRE NEBEL JERNBANE

VNJ	Sm	15	1948	1
				opr. nr. Sm 1
VNJ	Sm	16	1948	1
				opr. nr. Sm 2
VNJ	Sm	17	1948	1
				1954 fra NRJ Sm 6
VNJ	Sp	1	1948	2a
VNJ	Sp	2	1948	2a
				1954 fra NRJ Sp 45
VNJ	Sb	1	1948	4

VEJLE-VANDEL-GRINDSTED JERNBANE

VVGJ	Sm	4	1948	1	1957 til LJ Sm 4
VVGJ	Sm	5	1948	1	1957 til KRB Sm 5, 1963 til SVJ Sm 8
VVGJ	Sp	1	1951	6a	1957 til LJ Sp 2

ØSTSJÆLLANDSKE JERNBANE SELSKAB

ØSJS	Sm	11	1952	5	opr. nr. Sm 1
ØSJS	Sm	12	1952	5	opr. nr. Sm 2
ØSJS	Sm	13	1952	5	opr. nr. Sm 3
ØSJS	Sm	14	1947	1	1959 fra KB Sm 3
ØSJS	Sm	15	1952	5	1959 fra KB Sm 4
ØSJS	Sm	16	1952	5	1963 fra HTJ Sm 19
ØSJS	Sp	1	1952	6a	
ØSJS	Sp	2	1952	6a	
ØSJS	Sp	3	1948	2a	1959 fra RØHJ Sp 1 (opr. nr. ØSJS Sp 5)
ØSJS	Sm	6	1951	7b	1965 fra OHJ Sp 226
ØSJS	Sb	4	1947	4	1954 fra NRJ Sb 83 (opr. nr. ØSJS Sb 3)
ØSJS	Sb	5	1947	4p	1959 fra KB Sb 1 (opr. nr. ØSJS Sb 4)

AALBORG PRIVATBANER

AHB = Aalborg-Hvalpsund Jernbane

AHJ = Aalborg-Hadsund Jernbane

APB = Aalborg Privatbaner

FFJ = Fjerritslev-Frederikshavn Jernbane

FFJ	Sm	2	1948	1	
FFJ	Sm	3	1948	1	
FFJ	Sm	4	1948	1	
AHB	Sm	5	1948	1	
AHJ	Sm	6	1948	1	
AHJ	Sm	7	1952	5	
AHB	Sm	8	1952	5	
FFJ	Sm	9	1952	5	
FFJ	Sm	10	1952	5	
AHB	Sm	13	1947	1	1961 fra NPMB Sm 2
AHJ	Sm	14	1948	1	1963 fra OHJ Sm 14 ex AHTJ Sm 1
FFJ	Sm	15	1951	5	1965 fra OHJ Sm 16
FFJ	Sp	1	1948	2a	1963 fra OHJ Sp 227 ex AHTJ Sp 1
FFJ	Sp	2	1948	2a	
FFJ	Sp	3	1948	2a	
FFJ	Sp	4	1948	2a	
FFJ	Sp	5	1947	2a	1961 fra NPMB Sp 52
APB	Sp	5	1949	2a	1953 til TKVJ Sp 33
AHJ	Sp	6	1952	6a	
AHJ	Sp	7	1952	6a	
AHB	Sp	8	1952	6a	
AHB	Sp	9	1952	6a	
AHJ	Sp	10	1948	2a	1962 fra HTJ Sp 37
FFJ	Sp	13	1951	6bp	1963 fra HTJ Sp 39 ex AHTJ Sp 2
FFJ	Sb	11	1954	4	
FFJ	Sb	12	1954	4	
FFJ	Sb	16	1951	4	1965 fra OHJ Sb 239

ÅRHUS-HAMMEL-THORSØ JERNBANE

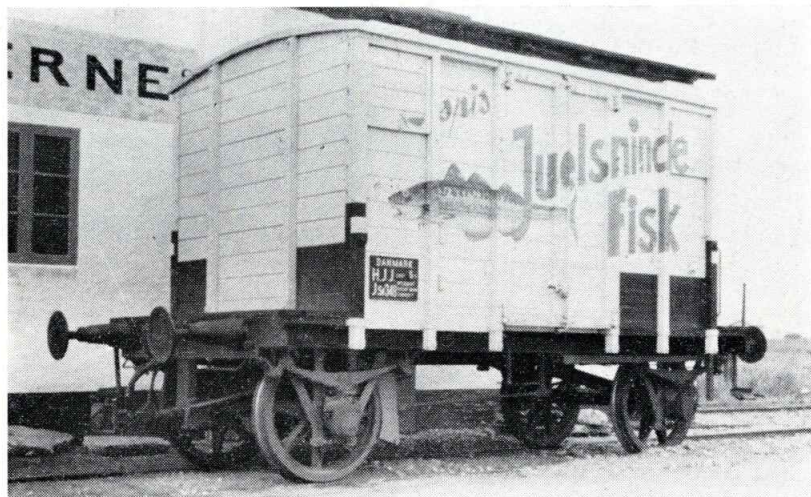
AHTJ	Sm	1	1948	1	1956 til OHJ Sm 14, 1963 til AHJ Sm 14
AHTJ	Sm	2	1951	5	1956 til HTJ Sm 17, brændt 1962
AHTJ	Sp	1	1948	2a	1956 til OHJ Sp 227, 1963 til FFJ Sp 1
AHTJ	Sp	2	1951	6b	1956 til HTJ Sp 39, 1963 til FFJ Sp 13

## ANDET RULLENDE MATERIEL ANVENDT I SKINNEBUSTOG

Nogle få baner forsynede gods- og postvogne med Scharffenbergkobling for derved at kunne fremskynde godsforsendelser og i enkelte tilfælde endda spare godstog. Det var navnlig fiskeforsendelser, der på denne måde kom hurtigt frem, og det er ikke små kvanta fisk, som de pågældende baner har transporteret på denne måde.

### *De bornholmske Jernbaner*

Her sparede man et betydeligt beløb til indkøb af skinnebusbivogne ved at omdanne 3 lukkede godsvogne; de forsynedes med Scharffenbergkobling og små skinneshjul og litredes DBJ Sb 40, 41 og 42. Disse anvendes som stykgodsvogne. – Helt enestående er postvognen DBJ 326. Det er den oprindelige postbureauvogn, anskaffet 1913 til Allingebanen (RAJ Da 326), der blev moderniseret (den tagrytteragtige lyskasse på taget blev fjernet), rødakeret og forsynet med Scharffenbergkobling, og den kører stadig som bureauvogn mellem Rønne og Neksø. Man har her et godt eksempel på, at gammelt og nyt så udmærket kan passe sammen, omend ikke i linierne, så dog i trafikken på banerne.



*Horsens-Juelsminde Jernbanes fiskevogn med Scharffenberg-koblinger.  
Juelsminde 1953. (P. W. Larsen).*

### *Horsens-Juelsminde Jernbane*

Til fisketransporter fra Juelsminde havn anskaffedes en vogn med en noget broget historie. Dens oprindelige litra og nr. fortæller sig i det dunkle, idet vognkassen stammer fra Bryrupbanens smalspord. I

1929 leveredes fra Scandia to normalsporede undervogne, hvorpå vognkasser fra lukkede smalsporede godsvogne (litra F) monteredes, og de fik litra G 100 og 101. Sidstnævnte blev efter forskellige omskiftelser den nuværende sprøjtevogn HBS Q 295, medens G 100, der i 1953 omlitredes til HBS Q 258, ombyttedes i 1955 med HJJ Q 352, der fik litra HBS Q 258! Den oprindelige G 100, der nu var kommet til Juelsmindebanen, litredes dér Isf 348; endvidere blev den hvidmalet med en festlig reklame: Til venstre en søgrøn torsk og slogan: – spis Juelsminde Fisk. Det var en lige god reklame for både fisk og bane. Imidlertid blev Juelsmindebanen nedlagt, og vognen solgtes i 1958 til Hjørring Privatbaner, der litredes den HP If 194. Desværre overmaledes den usædvanlige påskrift, og efter et par års brug blev vognen brunmalet. Den kan dog stadig anvendes i skinnebustogene på Hirtshalsbanen.

#### *Langelandsbanen*

De 4 små lukkede godsvogne, som leveredes af Scandia i 1931 (Ib 209–212), forsynedes i 1948 med Scharffenbergkobling og anvendtes indtil banens nedlæggelse som stykgodsvogne. De ophuggedes alle 1962/63.

#### *Odsherreds Jernbane*

Også denne bane anvendte nogle særprægede vogne i skinnebustogene af hensyn til fisketransporterne fra Højby Sj. til København. Det var to af de lukkede godsvogne, der kunne anvendes som bænkevogne, Qa 301 og 302 (Scandia 1901), der fra 1953 fulgte med skinnebustogene og omrangeredes i Holbæk. Da de p. gr. af deres korte akselafstand (3800 mm) var uønskede på statsbanerne, anvendtes vognene fra 1964 kun lejlighedsvis lokalt, efter at Scharffenbergkoblingerne var blevet afmonterede.

#### *Aalborg–Hadsund Jernbane*

Rejsegodsvogn AHJ E 173 (Scandia 1900), oprindeligt lukket stykgodsvogn litra Qs, ombygget 1906 og efter 1938 omlitreret til AHJ E 73, blev fra 1959 anvendt i skinnebustog, hovedsageligt på Hvalpsundbanen. I 1964 afmonteredes Scharffenbergkoblingerne, og vognen omdannedes til almindelig stykgodsvogn, AHJ QE 4377.