

ODDERBANEN

Forsiden forestiller dels emblemet som var anbragt på banens oprindelige personvognsmateriel, og dels "hovedet" fra banens driftsberetninger, som det ser ud idag.

JMJK, Jydsk model jernbane Klub, vil med dette tegningshefte gerne markere HHJs, Hads Ning Herreders Jernbanes, 100 års jubilæum den 19. juni 1984. Vi har her samlet tegninger af størstedelen af banens rullende materiel og bygninger.

I forbindelse med indsamling af tegningerne til heftet vil vi gerne takke følgende:

ing. Jørgen Andersen, tidl. Scandia
vognfabrikken Scandia, Randers
Karl Johan Joensen, HHJ
Leif Jensen, HHJ
Dansk Jernbane Klub, Kbh.
Jernbanehistorisk Selskabs tegningsarkiv, Kbh
Asger Christiansen, JMJK
Per Andersen, JMJK
Jørgen Henneke, JMJK
Per Topp Nielsen, Sakskøbing
arkitekt H.P.Holm Nielsen, Odder

Ved materieloversigtens udarbejdelse har følgende været behjælpelige med oplysninger af forskellig art:

H.G. Alkjær, Holte
HHJs revisionsprotokoller (v. K.J.Joensen)
Per Topp Nielsen, Sakskøbing
P.S.Eilertsen, Abybro
P. Thomassen, Gentofte
John Poulsen, Albertslund
Ole Linnaa Jørgensen, Hammerum, som vi desuden retter en speciel tak til for det historiske afsnit.

For langt de fleste tegningers vedkommende er der tale om ned-fotograferede originaltegninger, men i enkelte tilfælde er der enten tale om rekonstruktion eller nyttegning på grund af originalmaterialelets kvalitet. Kaj Stender har udført størstedelen af nyttegningerne, i øvrige tilfælde er tegnerens navn anført på tegningen.

Tegningen af HFJ lokomotivet er medtaget på grund af stor lighed med HHJs loko 1 - 4. Hvad angår tidligere DSB vogne er i materieloversigten kun angivet den ved overtagelsen benyttede litrering. Yderligere oplysninger om disse vogne kan fås hos Dansk Jernbane Arkiv, postbox 36, 4990 Sakskøbing.

De fleste tegninger er gengivet ca 1:45, hvor dette ikke er tilfældet er målestoksforholdet angivet på tegningen.

Århus, april 1984

Kaj Stender Niels J. Hansen

Tidligere udgivelser:

TFJ	tegningshefte, 1. oplag 1976, udsolgt	
	2. oplag 1977, udsolgt	
DRM 1931	genoptryk, skematisk 1977, udsolgt	
TFJ	tegningshefte 3. oplag 1977, udsolgt	
APB 1911,	skitser, genoptryk 1978, udsolgt	
APB 1923,	skematisk, genoptryk 1978, udsolgt	
ØSJS 1	tegningshefte, 1. oplag 1978, udsolgt	
ØSJS 2	" " , 1. oplag 1979, udsolgt	
Smalspor	" " 1980, udsolgt	
RHJ	" " 1. oplag 1982, udsolgt	
ØSJS 1	" " 2. oplag 1982, 40 kr pr stk	
ØSJS 2	" " 2. oplag 1982, 35 kr pr stk	
RHJ	" " 2. oplag 1983, 38 kr pr stk	

Dette hefte kan købes for 58,- ved at indbetale beløbet på giro 1 30 85 72, JMJKs Forlag, Nørre Alle 79, 8000 Århus C.

eget tryk.

Baneplanerne tager form. 1872 - 82.

Det er ikke til at sige, hvordan og hvornår tanken om en jernbane til Odder er opstået. I april 1872 nævntes banetanken første gang i en artikel i Aarhuus Stiftstidende, hvor en "ikke-Hadsboer" slog til lyd for en jernbane fra Århus til Odder. Ingen reagerede dog, og i 2 år var der tavshed om sagen.

Initiativet, der i sidste ende bar frugt, kom fra Odder, hvor der i oktober 1874 blev nedsat et udvalg, hvis opgave det var at indkalde til borgermøde om sagen. I de følgende 8 år indtil loven om anlæg og drift af Odderbanen blev vedtaget af rigsdagen, blev der brugt megen tid og mange avissider på at diskutere Odderbanen, om den skulle gå til Horsens, Tvingstrup, Hovedgård, Hasselager, Viby eller Århus - eller måske Skanderborg - , hvordan den skulle finansieres, og om den i det hele taget skulle bygges.

De handlende i Odder var naturligvis ikke interesserede i at blive påført konkurrence fra hverken Horsens eller Århus gennem en jernbane, så de gav udtryk for, at det eneste rigtige måtte være en jernbane til Hovedgård. Horsens var ikke interesseret i Odder; Horsens byråd ville hellere med tog til Juelsminde. Men i Århus så storkøbmanden Hans Broge mulighederne i at trække byens sydlige opland til Århus med en jernbane. At han havde været bestyrelsesmedlem i den fallerede Østjydske Jernbane (Århus - Ryomgård) afskrækkede ham ikke. Tværtimod havde han vundet nogle erfaringer, som kunne komme Odderbanen til gode.

Dr. Gert Winther var Odderkredsens folketingsmand og gjorde sit for at få den parlamentariske baggrund for planens gennemførelse bragt i orden, og det var bestemt ikke nogen let opgave i det tilspidsede politiske klima umiddelbart op til de Estrupske provisorieår. Han gjorde det heller ikke nemmere for sig selv ved i nogen grad at køre sololøb. Det kneb en del med forbindelsen både til hans vælgere og til kredsen bag baneplanerne. Ganske uden varsel fremsatte Winther i februar 1880 lovforslag om en jernbane fra Århus til Odder; men hele lovforslaget var så vagt formuleret og lidet gennemtænkt, at ingen rigtig tog sig af det. Klog af skade kom Winther igen i 1881. Denne gang havde han klippet lovforslaget om Odense - Kerteminde banen ud, forsynet det med en ny overskrift: En jernbane fra Århus over Odder til Ørting, og tilføjet et par ekstra paragraffer, hvoraf den ene allerede fandtes i udklippet; men det var da også en udmærket paragraf, som det blev bemærket under folketingsdebatten. Hvad han ville med en bane til Ørting var en gåde for alle, indtil dr. Winther vist nærmest ved et tilfælde under et vælgermøde kom til at

nævne, at han forudså Kalundborgbanen forlænget til Refsnæs, hvorfra der kunne oprettes færgerute til et punkt på Hads Herreds kyst. Når det blev bestemt, hvor der skulle bygges færgehavn, kunne jernbanen forlænges fra Ørting dertil. Mændene bag Odderbaneplanerne i Århus og Odder fik efter at have sundet sig lidt atter kontrol over situationen og dr. Winther, og lige så stille blev Ørtingbanen fjernet fra projektet; men nu dukkede en ny mand op, hofjærgemester og stamhusbesidder E. von Holstein Rathlou til Rathlousdal.

Han ville gerne have en jernbane til sin nye, men kun lidt benyttede havn i Hou, og Holstein Rathlou lå der penge bag. I stedet for at føre banen til Ørting skulle den så føres til Hou, hvilket bestemt ikke ville være bedre for driftsøkonomien.

Den sidste af de betydende mænd bag Odderbanen var herredsfoged og justitsråd G. Rehling, Odder. Han var den første bestyrelsesformand efter i flere omgange at have været formand for jernbaneudvalg. I dag kan vi takke ham for det righoldige arkiv fra de tidlige jernbaneudvalg. Embedsmanden fornægter sig ikke.

Efter at have diskuteret side op og side ned i Rigsdagstidende ved alle tre behandlinger blev loven endelig vedtaget i foråret 1882, sendt videre til landstinget og vedtaget der uden større diskussion og endelig stadfæstet af kongen 12. maj 1882. Loven om Juelsmindebanen fulgte med som det tynde øl ($\frac{1}{2}$ spalte ved hver behandling).

Banen bygges og åbnes. 1882 - 84.

Der blev skrevet kontrakt med anlægsentreprenørerne Wätzold og Laurits Petersen om bygning af banen for 1.000.000 kr kontant, og arbejdet begyndte i oktober 1882. Udover nogle dæmningsskred ved Malling og Assedrup forløb arbejdet planmæssigt begunstiget af et par milde vintre. Den 9. juni 1884 afleverede anlægsentreprenørerne den færdige jernbane til baneselskabet, og den 18. juni blev banen så åbnet under festlige former. Den 19. juni åbnedes banen for offentligheden med 3 togpar daglig mellem banens endestationer Hou og Århus.

Driftsmateriellet i det første år.

Driftsmateriellet blev taget ud af entreprenørens kontrakt, hvorefter banen selv anskaffede det i en fælles bestilling med Horsens-Juelsminde banen. Det blev til 2 1-B-0 tendermaskiner, en type der dengang var ret udbredt ved sidebaner, 4 personvogne, 2 person- og rejsegodsvogne, 2 postvogne, 6 lukkede godsvogne og 9 åbne.

Da næsten al banens rullende materiel var kommet til Odder under megen opmærksomhed trukket af de to bøgeløvssmykkede damplokomotiver, skrev Odder Avis den 29. maj 1884:

"Personvognene til Hads Herreds Jernbane ere 8 i Tallet, udvendig brunt lakeret Elmetræ med Rammestykker af Eg ---. I 2den Klases Koupeerne ere Loft og Vægge af en smuk lys graa Farve og Hyn-derne paa Retsiden betrukne med et lyst graabrunt Stof og paa Bag-siden med sort Læderbetræk, og de yde et bekvemt og behageligt Sæde. Tredjeklasses Koupeer have ligeledes lyst hvælvet Loft og lyse Vægge, samt lyst malede Træsæder med buet Rygstød som bevirker, at man sid-der langt bekvemmere end i Vogne, hvor alle Væggene gaa lodret. Lige-som i 2den Klases Koupeer er der Hylder foroven til at anbringe let-tere Rejsegods og Regntøj paa".

Om det var denne beskrivelse eller nyhedens interesse, der lokkede folk ud i dagens 3 togpar, er ikke godt at vide. I hvert fald blev det nødvendigt allerede i august at bestille yderligere 2 personvogne. Breslau leverede vognene særdeles hurtigt i oktober-november 1884. Inden driftsåret var gået havde det været nødvendigt at bestille yder-ligere 6 åbne højsidede og 2 åbne lavsidede godsvogne, som også blev leveret i det første driftsår.

Stabil udvikling. 1884 - 1914.

Under de ret stabile økonomiske forhold fra banens åbning op til udbruddet af første verdenskrig i 1914 steg både de transporterede mængder gods og passagerantallet støt og roligt. Som en følge heraf indkøbtes jævnligt nye vogne og lokomotiver.

Banens første 4 lokomotiver var næstens ens og alle leveret af Hanomag. De to første hed Hads Herred Nr 1 og Hads Herred Nr 2. I 1885 kom Ning Herred Nr 3 og i 1894 Odder Nr 4. Næste lokomotivle-verance er fra 1904. Da havde Thybanen fået nyt spor, så sværere lokomotiver kunne komme til Thisted, hvorfor de gamle P-maskiner var blevet overflødige og hensat i remisen i Thisted. Nr 127 havde dog pådraget sig en maskinskade, som skulle udbedres på Centralværk-stedet i Århus. HHJ øjnede muligheden for at erhverve lokomotivet uden at skulle betale fragten hele den lange vej fra Thisted og slog til. Men skulle lokomotivet nu køre med skorstenen forrest, som et-hvert anstændigt lokomotiv gør, eller skulle det køre med tenderen forrest, som det var konstrueret til at gøre. På TFJ gik man ubetin-get ind for at køre med skorstenen forrest, når der var foretaget en teknisk ændring af boggien under tenderen samt naturligvis ført sand-rør ned foran hjulene i den nye kørselsretning. Sliddet på sporet ville blive betragteligt nedsat. På RHJ kørte man med skorstenen eller tenderen forrest efter lokomotivførerens humør, og der mente man, at kørselsretningen var ligegyldig. Om HHJ kørte med den ene eller den anden forrest vides ikke; men under alle omstændigheder var man så begejstret for P-maskinen, at man købte yderligere to. De 3

lokomotiver var så nr 5 - 7. Næste leverance er fra 1911, da Nyd-quist & Holm leverede lokomotiverne 8 og 9, to 1-B-1 koblede tender-lokomotiver. Da havde man allerede i 1904 solgt nr 1 til Hammelbanen, og med leverancen af nr 8 og 9 kunne nr 2 og 3 udbydes til salg. Det lykkedes at sælge begge lokomotiver til entreprenører i hhv. 1911 og 1912.

Endelig i 1914 fik banen sine sidste nyanskaffede damplokomotiver, nr 10 og 11 fra Nydquist & Holm, to 1-C-0 tendermaskiner.

Vognene, der var leveret til banens åbning, kom fra vognfabrikken Breslau i Tyskland, og det samme gjaldt de i første driftsår bestil-te vogne; men alle efterfølgende nyleverede vogne kom fra Scandia i Randers. Ombygninger af vogne gav man sig også af med omend endnu i begrænset omfang. I driftsåret 1898/99 blev godsvognene H 91 og 92 ombygget til bagagevogne, og samtidig blev de gamle person og bagage-vogne E 41 og 42 ombygget, E 41 til III kl personvogn med varmekedel Ck 24 og E 42 til ren bagagevogn.

Horsens - Odder banens optagelse på Odder station ved denne banes åbning i 1904 var den væsentligste begivenhed for HHJ i perioden fra 1884 til 1914. Spornettet på Odder station blev forøget, og fremover hørte HHJ til i spor 1, mens HOJ kunne få lov til at være i spor 2. Større reparationer af HOJs materiel blev foretaget på HHJs værksted, ligesom det i en årrække havde været tilfældet for Juelsmindebanens materiel.

Verden går af lave. 1914 - 18.

På sin 30 års fødselsdag kunne Odderbanen se tilbage på 30 år i næsten jævn fremgang og stabilitet. Godsmængden var steget i en mere og mere stejl kurve, mens passagertallet efter en jævn stigning var begyndt at stagnere i 1910. Overskuddet var også steget nogenlunde jævnt gennem årene; men man havde forstået at tage rigeligt med mid-ler fra til anskaffelses- og fornyelsesfonden, inden aktionærerne fik deres. Banens fødselsgave til sig selv bestod af 2 lokomotiver, 1 III kl personvogn, 2 lukkede og 10 åbne godsvogne, og dem blev der god brug for i de kommende år.

1½ måned efter fødselsdagen gik Europa af lave. I begyndelsen af august 1914 gik krigserklæringer på kryds og tværs i Europa, hærene begyndte at marchere, og Odderbanen måtte indskrænke toggangen af frygt for kulmangel. Den indtrådte nu ikke, så den almindelige vinter-køreplan indførtes fra 1. december men krigen fik alligevel sin virkning. Først gik det ud over det vante mønster af godsarter. Det første par år af krigen var der en svag tilbagegang i godsmængden med en væsentlig undtagelse, kød og flæsk. Den af Tyskland prokla-merede uindskrænkede u-båds-krig fra februar 1917 nedsatte naturligt

nok mængderne af importerede transportvarer, foderstoffer, gødning, olie, kul og koks. Til gengæld steg mængden af tørv særdeles mærkbart. Det gjorde personalets lønninger også på grund af stigende detailpriser; mens banens takster ikke rigtig kunne holde trit dermed. Udgifterne til kul og materialer til vedligeholdelse af materiellet steg nærmest eksplosivt. 1 ton kul kostede i 1913 21,57 kr. I 1917 kostede den 88,68 kr for at toppe i 1918 med 132,42 kr. 1 ton tørv kostede i 1917 38,38 kr; men så brugte et lokomotiv også 23,98 kg tørv pr km mod 8,84 kg kul, og fyrbøderen fik sved på panden.

En kilde til evige trakasserier blev flyttet længere mod Århus. Det var Odderbanens tilslutningspunkt til Statsbanen. DSB byggede dobbeltspor mellem Århus og Hasselager, og mellem Viby og Mølleengen blev der bygget to helt nye spor, hvorefter HHJ købte det gamle hovedspor. For at være helt korrekt, DSB pillede det gamle hovedspor op og lagde et godt brugt sidebanespor i stedet. Skinnerne var uafkortede, så det blev en temmelig ujævn oplevelse at køre på det nye spor fra Viby til Mølleengen. Kun til Mølleengen fordi der endnu ikke var bygget ny banegård i Århus, og pladsforholdene på den eksisterende banegård tillod ikke, at HHJ fik eget spor det sidste stykke.

Fred i verden - nye problemer. 1918 - 30.

Krigen fik en ende i november 1918, men det medførte bestemt ikke, at alt faldt tilbage i de gamle folder. Under krigen havde det ikke været muligt at investere i fornyelse og forbedring af produktionsapparatet, og lagrene var blevet tømt. Det medførte pengeregighed. En udlandsgæld i 1914 på 880 millioner kr. var under krigen blevet forvandlet til et tilgodehavende på omkring en milliard kr. Alt skulle nu klares på en gang, og det lykkedes da også at få brugt hele milliarden inden udgangen af 1919. Priserne steg, lønningerne steg, arbejdsløsheden faldt og arbejdstiden blev sat ned fra 9 til 8 timer daglig, og der blev selvfølgelig inflation. I Danmark kulminerede det hele i efteråret 1920; fredskrisen nåede os. Som en lidt kuriøs illustration af det voldsomme fald kan bruges Statsbanernes opgørelse over vognmangelen, som i 1920 havde ligget mellem 3.100 og 73.000 vogne. I 1921 manglede der i oktober 35.227, november 17.553, december 387 vogne, hvorefter vognmangel ikke forekom.

Odderbanens økonomi var selvfølgelig overmåde vanskelig at styre under sådanne forhold. Stærkt øgede lønudgifter, nedsat arbejdstid og brændselspriser i 1920 på 164,34 kr for 1 ton kul og 58,97 kr for 1 ton tørv. Banens takster kunne slet ikke følge med, så det måtte ende galt. Banen fik sit første underskud på driftsresultatet.

Ikke så snart havde man fået sat taksterne op for at imødegå underskuddet, før man måtte sænke taksterne igen. Man havde fået konkurrence af lastbilerne, og et par år senere begyndte også rutebi-

lerne at kunne mærkes. For at holde på godskunderne forsøgte banen med gratis udbringning af ilgodspakker i Odder og Århus, senere udvidet til alle stationer, omklassificering af godsarter og generel takstnedsættelse. Lige lidt hjalp det. Den øgede godsmængde var ikke stor nok til at opveje tabet ved takstnedsættelsen. Passagerne fik nedsat rejsetiden mellem Hou og Århus fra 97 til 88 minutter, og efter et mislykket forsøg på at få lidt passagerer i II kl. kupeerne, nedsattes taksterne på II kl med 20 %. Virkningen var ikke overvældende, så i stedet blev vognklassen helt afskaffet i 1927. Dobbeltbilletterne med rabat i forhold til 2 enkeltbilletter kom tilbage, og der indførtes 10 rejsers kort. Passagertallet faldt stadig, og til stor fortrydelse for banens ledelse næsten udelukkende på de indbringende enkeltbilletter.

Det rullende materiel i mellemkrigstiden. 1918 - 40.

Midt i al mistrøstigheden anskaffede banen i 1926 dieselmotorvognen M 1, "Bedstefar", og denne nye "Oddergris" var ifølge banens egne beregninger en sand sparegris, 18.000 kr kunne spares på brændsel og andre 10.000 kr på personale om året.

Året efter ombyggedes 4 gamle personvogne til dobbeltvognene C 30 og C 31. Til C 30 genanvendtes undervognene; men det fandt Scandias ingeniør dog var et nummer for sparsommeligt. Det gav trods alt for meget arbejde, så til C 31 lavedes en helt ny undervogn. Derefter trak M 1 næsten konstant rundt med den ene af dobbeltvognene i persontog. Anskaffelsen af M 1 medførte også, at banens personvogsmateriel måtte forsynes med trykluftbremse og 65 V lysanlæg. Uvist af hvilken grund tilbagekøbte banen i 1922 sit gamle lokomotiv nr 1, som i 1904 var blevet solgt til Hammelbanen. Næste nyanskaffelse blev dieselmotorvogn M 2 i 1932, et godt og driftssikkert køretøj, der så afgjort havde tjent sig hjem, da det blev pensioneret og sendt til Mariager - Handest Veteranjernbane. Benzinmotorvogne fra Triangel synes driftsbestyrer Bentzon at have fået aversion imod allerede ved sit første møde med et sådant køretøj under en prøvekørsel. Bentzon fandt ikke kørslen behagelig - han fik hovedpine. Til gengæld interesserede han sig meget for motortroljer. Kun på solrige sommersøndage var der rigtig god trafik på Hou-banen, så Bentzon havde planer om at indsætte en motortrolje eller lignende på de mere matte tider; men bestyrelsen kunne han ikke få med på den ide.

Kampen tages op. 1930 - 40.

I stedet begyndte der først i trediverne at lyde røster i Odder om at lave Odder - Hou banen om til landevej og køre med rutebiler. Rutebiler var overhovedet det eneste der duede. Senere kunne man så nedlægge Århus - Odder banen. Odder sogneråd og banens bestyrelse gik i 1938 med på tanken hvad angik Odder - Hou banen. Ideen faldt bestemt ikke i god jord blandt beboerne i Hou og godsekspeditor Mogensen, HHJs godsekspedition i Odder. Begge parter protesterede højlydt. Beboerne i Hou blev man nødt til at rette sig efter, mens Mogensen blev rationaliseret bort.

Horsens - Odder banen gik skidt, rigtig skidt under depression og konkurrence fra rutebiler og lastbiler. Egentlig havde banen aldrig gået rigtig godt. Allerede i 1920 var det så galt, at HOJs bestyrelse havde forhandlet med HHJs bestyrelse om et driftsfællesskab. Det kom i stand i begrænset omfang i efteråret, idet begge baners tog skulle gennemføres fra Århus til Horsens og omvendt. Det blev rigtig nok på HHJs betingelser, dvs HHJs køreplan blev lagt til grund for kørslen, og så kunne beboerne i HOJs opland indrette sig derefter. Det medførte selvfølgelig næsten øjeblikkeligt så mange protester fra egnen mellem Odder og Horsens, at hele projektet blev opgivet efter kun et par måneder.

Viby sogneråd havde ikke haft ret mange penge til overs for Odderbanen, da den skulle bygges - især ingen penge, og stationen blev vel kun anlagt af ren og skær nødvendighed; men senere blev den station, der havde den største godsomsætning. I 1904 havde Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger købt et areal lige øst for Odderbanen ved Viby station, og her byggedes i 1906 sæbefabrik og i 1908 rebslageri. Margarinefabrikken kom til i 1913, og netop margarinen spredtes i store mængder ad jernbanen ud over landet. I trediverne var hele fabrikskomplekset blevet så uoverskueligt, at der måtte foretages en større reorganisering og udbygning. Med FDBs nye varmecentral, der blev bygget i den forbindelse mellem Odderbanen og Statsbanerne i Viby, begyndte den omklamring af Odderbanen, der sluttede med hele banens forlægning mellem Viby og Rosenhøj og nybygning af stationen i Viby.

Da man ikke kunne kvæle de generende rutebil- og lastbilruter med de fortræffeligheder, som togene kunne tilbyde, var der ikke andet at gøre end selv at gå ind på markedet. Det skete i 1934, da HHJ overtog ruterne Alrø - Gylling - Odder - Århus og Århus - Skåde - Beder - Malling - Odder ruterne fra de hidtidige ejere, dog under voldsom protest og underskriftindsamling fra ruternes passagerer, der følte sig godt betjent af de private vognmænd. Og se fluks steg banens samlede passagertal. Samtidig så man sit snit til at inddrage et togpar

daglig. I årene op mod 1940 kom flere ruter til. I november 1936 overtog banen en vognmandsforretning i Odder, som udviklede sig til flytteforretning med flytteomnibus, hestetransport og meget mere.

Odderbanen under krigen. 1940 - 45.

Den tyske besættelse af Danmark 1940 - 45 fik nogenlunde samme betydning for Odderbanen som 1. verdenskrig havde haft. Antallet af rejsende og mængden af transporteret gods steg; men en del af stigningen skyldtes denne gang blot overførsel af passagerer fra rutebilruterne til togene. Som alle andre danske jernbaner var Odderbanen plaget af mangel på brændsel til lokomotiverne og bilerne samt dæk og slanger til de sidste. Mens nogle af bilerne blev udstyret med gasgenerator, måtte man til at hælde petroleum i dieselolien på M 1 og M 2, hvilket øgede eksplosionsfaren i maskinrummet. Damplokomotiv nr 5 var for længst henstillet; men nu blev det istandsat for statens regning og udlejet først til Ryomgård - Gjerrild - Grenå jernbane og siden til Vejle - Vandel - Grindsted jernbane, som derudover købte personvogn C 25. I flere år havde man brugt damplokomotiv nr 11 i godstogene med nr 9 som reserve; men nu blev nr 10 istandsat og udstyret med trykluftbremse, og så var det blevet det bedste lokomotiv og levede derfor længst. Som beskæftigelsesarbejde blev der i besættelsens første halvdel foretaget skærveballastering af knap 5 km spor, supplering af grusbilast på knap 6 km samt oprenset og drænet stationspladser.

Efterhånden som FDBs fabrikker i Viby blev udvidet, kom banen til at passere igennem fabriksområdet. Det var i længden upraktisk, så da det første beskæftigelsesprojekt var afsluttet, gik man i gang med de nødvendige jordarbejder for en forlægning af Odderbanen mod vest parallelt med statsbanerne mellem Viby og Rosenhøj. Arbejdet blev afsluttet i driftsåret 1945/46 midlertidigt, idet man ikke kunne få skinner.

Odderbanen havde ikke nogen videre strategisk betydning under krigen, så det blev kun til 11 skinnesprængninger, hvoraf de fleste skete i efteråret 1944 og foråret 1945 tilsyneladende uden at forvolde skade på mennesker eller rullende materiel. Til gengæld havde VVGJ som forbindelse til flyvestation Vandel sabotørernes bevågenhed. Det gik ud over lokomotiv nr 5, der fik ødelagt fyrkassen. Lokomotivet kom aldrig tilbage til Odder. Postvogn D 32 var blevet lidt svedent ved at stå for tæt ved en brændstoftankvogn, der blev sprængt i Århus; men udover dette og 3 beslaglagte og dermed forsvundne rutebiler led banen ikke nogen overlast.

De stille år. 1945 - 60.

Efter befrielsen havde banen endnu et par relativt gode år. Godsmængden faldt lige så brat, som den var steget under krigen, og snart begyndte passagertallet på sin langsomt, men til stadighed faldende kurve. I driftsåret 1947/48 havde banen sit definitivt sidste overskud. De følgende 15 år blev de hidtil afgjort mest rolige i banens levetid.

I foråret 1948 var det lykkedes at få et parti skinner af tyskerne efterladenskaber på Ålborg lufthavn, og de blev brugt til baneforlægningen ved Viby. Den 5. oktober blev baneforlægningen taget i brug med et særtog bestående af Sm 1 og Sp 1. Ombygningen af stationens spor og bygning af en ny station blev udskudt til afslutningen af den projektærede underføring af Gammel Horsens Landevej under både Statsbanen og Odderbanen. Den nye station i Viby blev taget i brug i 1956.

I 1948 fik banen en skinnebus med bivogn, og endnu et sæt kom i 1951, så al banens persontrafik kunne bestrides af de to enheder samt M 2 med en eller to personvogne. M 1 kunne nu så småt begynde at gå på aftægt. Damplokomotiv nr 10 kunne klare godstogene med nr 9 som reserve, indtil diesellokomotiv M 3 blev anskaffet fra Frichs i 1952. Da var det slut med dampdriften.

I 1959 købte banen af Kalvehavebanen i likvidation et mindre og ret bedaget diesellokomotiv, der kom til at hedde M 4. Det blev hovedsageligt anvendt til rangering i Odder og som reserve for M 2 og 3.

Banen skifter ham. 1960 - 84.

I 1959/60 var godsmængden den laveste siden 1904/05, mens bunden blev nået for passagertallet i 1967/68. Anskaffelsen af nye lynetter i 1968 bar frugt, passagertallet steg lidt. I busserne var stigningen særdeles markant; men det helt store skub i udviklingen kom med oliekrisen i 1973 både for passagerer og gods. På det helt rigtige tidspunkt, netop det år, fik banen to nye lynettesæt.

I forsommeren 1969 blev S. H. Nielsen, der havde været banens direktør siden 1936, afløst af direktør Jens Larsen, og det blev Larsen, der kom til at starte den forrygende udvikling, banen siden har været i. Han lagde også hårdt ud med at sælge gode gamle M 4 og i stedet købe et nyere brugt diesellokomotiv D1 12 fra Randers - Hadsund Jernbane i likvidation, en skinnebus, Sm 23 fra Ålborg Privatbaner i likvidation og fra samme baneselskab en Triangelmotorvogn, M 5 (den var billig og havde allerede fuldt ud indfriet forventningerne i godstog til Hou og hos baneafdelingen), en Pedershåb rangertraktor til Odder station og en bogiepersonvogn fra DSB til brug i de store morgentog. Til gengæld blev 19 godsvogne og næsten

alt kontorinventar udrangeret.

I de følgende år skete en voldsom sanering af banens arealer, og så godt som alt det gamle rullende materiel blev solgt og det meste ophugget.

Fra slutningen af tredserne foregik den store udflytning i nye parcelhuskvarterer først ved Tranbjerg siden omkring stationerne Mårslet og Malling. Det store kompleks af boligblokke, Rosenhøj, mellem Viby og Tranbjerg kom til, og i Viby industrikvarter skete en udbygning og udflytning. Banen var ikke bleg for at anlægge et nyt trinbræt hist og pist, hvor der mentes at være behov. Banen fik mere og mere karakter af en sporvej, især med indførelsen af takstsamarbejdet med Århus Sporveje i juli 1977 og senere indførelse af klippekortautomater og "standser"-tryk.

1977 blev i det hele taget et begivenhedsrigt år for Odderbanen. I januar fik banen et stort nyt diesellokomotiv, D1 10; i maj blev Odder - Hou banen omsider nedlagt, og som nævnt indførtes takstsamarbejdet med AS.

Alt for ung døde direktør Larsen i 1970 kun 38 år gammel, og det blev derefter direktør O. Aagaard Frandsen, der kom til at fuldføre arbejdet med at skabe Odderbanen om til en helt moderne "nærbane" for Århus og Odder.

Det er fuldt ud lykkedes. Hele banen har inden for de senere år fået nyt spor, der er bygget nyt værksted i Odder, nyindrettet hovedkontor i de tidligere stationsforstander- og postmesterlejligheder på 1. sal i stationsbygningen i Odder, og passagererne befordres i moderne motortog. Det sidste kan man i hvert fald med god ret hævde, når de ældste 16 år gamle vogne i løbet af året er blevet moderniseret.

Ole Linå Jørgensen.

DAMPLOKOMOTIVER

HHJ 1	1883	Hannoversche	1904-22 solgt til HAJ 4, oph 1930
HHJ 2	1883	- " -	solgt 1911, senere Fugdal tørvefabrik, oph 1927
HHJ 3	1885	- " -	1912 solgt til entreprenør, oph 1927
HHJ 4	1894	- " -	oph 1916
HHJ 5	1882	Hohenzollern	opr DSB P 127, 1904 til HHJ, oph 1947
HHJ 6	1882	- " -	opr DSB P 128, 1904 til HHJ, 1916 RGGB 4' oph 1928
HHJ 7	1883	Esslingen	opr DSB P 121, 1905 til HHJ, 1917 TKVJ 10, 1927 RGGB 4'' oph 1951
HHJ 8	1911	Nydqvist	oph 1937
HHJ 9	1911	- " -	oph 1952
HHJ 10	1914	- " -	oph 1965
HHJ 11	1914	- " -	oph 1958

MOTORMATERIEL

M 1	1926	Scandia	udr 1965
M 2	1932	Frichs	henst. 1971, 1972 udlejet til MHVJ
M 3	1952	-"-	1969 oml. til D1 11
M 4	1931	Scandia	opr KB M 1, 1960 til HHJ, 1969 til HHGB, 1983 til FDSB
M 5	1929	Triangel	opr FFJ M 1205, 1969 til HHJ, 1975 til MHVJ, oph 1980
D1 10	1976	Henschel	til HHJ 1977
D1 11			se M 3
D1 12	1953	Frichs	opr RHJ D1 41, 1969 til HHJ
T 1	1952	Pedershåb	opr OMB 2, 1966 til TKVJ, 1969 til HHJ

SKINNEBUSSE

Sm 1	1948	Scandia	1969 oml Sm 21, udr 1972-75
Sm 2'	1951	- " -	udr 1966
Sm 2''	1951	- " -	opr MFVJ Sm 12, til HHJ 1966, udr 1969, oph 1970
Sm 21			se Sm 1
Sm 22	1952	- " -	opr SNNB Sm 12, til HHJ 1966, 1978 til omstigningsklubben, Skælskør
Sm 23	1952	- " -	opr AHJ Sm 7, til HHJ 1969, udr 1972-75
Sp 1	1948	- " -	udr 1973
Sp 2	1951	- " -	udr 1973, 1976 til MHVJ
Ymb 25	1953	Hägglund	opr SJ Y6 772, 1973 til HHJ, udr 1978
Ymb 26	1951	H. Carlsson	opr TGOJ Ybos 53, 1962 HTJ S 27, 1976 til HHJ, 1978 til ØSJS
Ymb 27	1951	- " -	opr TGOJ Ybos 52, 1971 OHJ S 42, 1976 til HHJ, 1978 til ØSJS, oph 1981.
Ymb 28	1954	ASJ-L	opr SJ Y6 1025, 1978 til HHJ
Ymb 29	1957	-"-	opr SJ Y6 1130, 1981 til HHJ
(Ybs)	1955	Märstadvk.	opr SJ Ubo6 1948, 1973 til HHJ, udr 1980, oph 1982 (aldrig idriftsat på HHJ)

Ym 31	1968	Uerdingen	solo motorvogn, omb 1984 med Ys 42 til sammenkoblet type
Ym 32	1968	- " -	solo motorvogn, omb 1984 med Ys 43'' til sammenkoblet type
Ym 33	1973	- " -	sammenkoblet med Ys 44
Ym 34	1973	- " -	sammenkoblet med Ys 45
Ym 35	1983	Duewag	sammenkoblet med Ys 46
Ym 36	1984	- " -	sammenkoblet med Ys 47
Ys 41	1968	Uerdingen	solo styrevogn, 1984 omb og oml til Ys 43'' (se Ym 32)
Ys 42	1968	- " -	solo styrevogn, 1984 omb og oml til sammenkoblet type med Ym 31
Ys 43'	1968	- " -	opr solo styrevogn, 1984 omb til mellemvogn Yp 51
Ys 43''			se Ys 41
Ys 44	1973	- " -	sammenkoblet med Ym 33
Ys 45	1973	- " -	sammenkoblet med Ym 34
Ys 46	1983	Duewag	sammenkoblet med Ym 35
Ys 47	1984	- " -	sammenkoblet med Ym 36

DIVERSE

R 1	1966	Pl.&Th.	sideretter, Al 203-237/66, til HHJ 1976 opr DSB Ret 1.
-	1965	" "	svellestopper, VKR 06/16 519/65, til HHJ 1976, opr DSB.
R 2	1962	Robel	motortrolje til baneafd, til HHJ 1982 (fra Tyskland)
-	1910	Hv.Mf.	motordraisine, 2½ Hk, rev sidst 1927

PERSONVOGNE

A 1	1884	Breslau	opr 2II16, 2III20	udr 1948
A 2	1884	- " -	" " "	udr 1948
A 3	1898	Scandia	opr 1II19, 2III19, 1928 del af C 31	
A 4			3II22, 1II10, opr C 25'	
A 5			2II16, 2III19, opr C 27'	
B 11	1884	Breslau	1II8, 3III30	udr 1948
B 12	1884	- " -	" "	udr 1948
Bk 16	1896	Scandia	opr 1II8, 2III20+kedel, 1925 omb C25'', 1944 til VVGJ, udr 1957	
C 21	1884	Breslau	opr 4½III44	oph 1935
C 22	1884	- " -	" "	oph 1936
C 23	1896	Scandia	" "	oph 1935
Ck 24			opr E 41', 1898 omb til Ck 24(2III20+kedel) kedel udtaget 1925, derefter C 24	oph 1935
C 25'	1900	Scandia	opr 4III34, 1903 omb A 4, 1927 del af C 30	
C 25''			4III38, se iøvrigt Bk 16	
C 25'''	1916	Scandia	2III53, opr KRB A 1, 1945 til HHJ, 1969 til DJK, 1976 til KLK	
C26'	1902	- " -	5III46, 1928 del af C 31	
C 26''	1916	- " -	2III53, opr KRB A 3, 1945 til HHJ, 1969 til DJK	
C 27'	1902	- " -	5III46, omb 1922 til A 5, 1927 del af C 30	
C 27''	1924	Wismar	2III55, opr MTJ Ca 11, 1941 til HHJ, 1970 til MHVJ	

LUKKEDE GODSVOGNE

C 28 1910 Scandia 5III40 udr 1963
 C 29 1914 - " - 5III40, 1970 til MHVJ, 1975 til Limfjordsbanen
 C 30 1927 - " - 4III72.dobbeltvogn, opr A4 + A 5. A 4 delen udr ca 1952?
 C 31 1927 - " - 4III72.dobbeltvogn, opr A 3 + C 26'. C 26' delen udr ca 1952?
 C 30/31 "A 5 + A 3" delene sammensat til "ny" vogn ca 1952? udr 1956
 Ce 30 1928 Scandia 2III34, opr HBS E 235, til HHJ 1968, 1977 til MHVJ
 C 51 ?/1949 Sc/DSB 2III74, opr DSB Cp 3215, 1969 til HHJ, 1974 til ØSJS, udr 1978
 C 52 ?/1953 Sc/DSB 2III74, opr DSB Cp 3258, 1969 til HHJ, 1974 til ØSJS, udr 1978
 S 201 1904 Scandia bænkevogn, 1III42 oph 1959
 S 202 1904 - " - " " " " udr 1948

F 43 1922 HHJ? opr G 91 udr 1962, til DJK
 F 44 1917 " opr G 83 oph 1954
 F 45 1917 " opr G 72 udr 1960?
 F 46 1916 " opr G 84 udr 1950
 F 47 1916 " opr G 77 udr 1960?
 F 48 1916 " opr G 85 udr 1950
 F 49 1911 " opr H 91(?), 1924 malet som fiskevogn, udr 1950
 F 50 1911 " opr H 92(?), " " " " " udr 1954
 F 51 1884 Breslau 1915 bænkevogn oph 1958
 F 52 1884 - " - udr 1939
 F 53 1884 - " - ny vognks 1937 oph 1958
 F 54 1884 - " - udr 1952?
 F 55 1884 - " - oph 1960, vognks står på Assedrup st
 F 56 1884 - " - oph 1950
 F 57 1886 Scandia ny vognks 1913, 1939 vognks på undervogn fra G 80 oph 1948
 F 58 1886 - " - udr 1937
 F 59 1886 - " - udr 1939
 F 60 1886 - " - 1939 vognks på undervogn fra I 102, oph 1960
 F 61 1895 - " - oph 1958
 F 62 1895 - " - udr 1960
 F 63 1897 - " - 1915 bænkevogn oph 1950
 F 64 1897 - " - " " " udr 1952?
 F 65 1897 - " - " " " ny vognks 1926, udr 1952?
 F 66 1922 HHJ? opr G 73 udr 1952?
 H 91 1884 Breslau vogne til smørtransport, omb 1898 til E 41''
 H 92 1884 - " - " " " " " , omb 1898 til E 43
 H 96 1888 Scandia har heddet Hb i perioder. ny vognks 1918 oph 1950
 H 97 1888 - " - " " " " " . 1949 til baneafd. Viby
 H 103 1897 - " - oml til H 106 ml 1903 - 09?? udr 1942
 H 104 1897 - " - bænkevogn 1915 udr 1939
 H 105 1897 - " - udr 1939
 H 106 se H 103
 Q 161' 1905 - " - udr 1962 udr 1962
 Q 161'' 1913 - " - opr DSB Qgr 35847, til HHJ 1962, udr 1970
 Q 162 1905 - " - kassen malet m reklamebånd 1938-44, oph 1965
 Q 163' 1905 - " - udr 1964?
 Q 163'' 1910 - " - opr DSB Qg 33287, til HHJ 1965, udr 1976?
 Q 164 1905 - " - udr 1969
 Q 165 1905 - " - oph 1967
 Q 166' 1905 - " - udr 1962
 Q 166'' 1912 - " - opr DSB Qgr 35806, til HHJ 1962, udr 1976?
 Q 167 1905 - " - udr 1977?
 Q 168 1905 - " - udr 1969
 Q 169' 1905 - " - udr 1960?
 Q 169'' 1916 - " - opr DSB Qgb 32854, til HHJ 1964, udr før 1969

POST- og REJSEGODSVOGNE

D 31 1884 Breslau post- og bagagevogn udr 1952
 D 32 1884 - " - " " " " , 1962 til DJK
 D 231 1899 Vulcan opr OHJ D231, 1957 til HHJ, 1968 til privat
 D 232 1926 Scandia opr DSB Do 5604, 1961 til HHJ, 1969 oml D 61 1975 til MHVJ som Do 5604
 D 61 se D 232
 D 62 1937 Scandia opr DSB Pa 28008, til HHJ 1971, udr 1982
 D 63 1955 - " - opr DSB tj.gv. 941 4 205-5, til HHJ 1981, 1983 cykeltransportvogn
 E 41' 1884 Breslau opr person + bagage(2III20)1898 omb til Ck 24
 E 41'' opr H 91, omb 1898 til E 41'', 1911 omb til F 49?
 E 42 1884 Breslau opr person + bagage(2III20), omb 1906/a7 til ren bagagevogn, oph 1935
 E 43 opr H 92, omb 1898 til E 43, 1911 omb til F 50?
 E 44 1910 Scandia rejsegodsvogn oph 1963
 E 45 1910 - " - " " " , 1955 omd til kødvogn: Odder Andels Svineslagteri, 1969 E 81, oph 1970
 E 46 1924 - " - 1969 oml E 71' oph 1970 efter rangeruheld
 E 71' se E 46
 E 71'' 1927 - " - opr DSB Eh 6600, til HHJ 1970, udr 1974, 1975 til DJK, oph 1978
 E 72 1927 - " - opr DSB Eh 6863, til HHJ 1970, udr 1973, 1974 solgt til privat.
 E 81 se E 45

Q 170	1905	Scandia	oph 1959
Q 171	1905	- " -	kassen malet m reklamebånd 1938, udr 1976 og til MHVJ
Q 172	1905	- " -	udr 1969
Q 173'	1905	- " -	udr før 1969
Q 173''	1915	- " -	opr DSB Qgb 35867, til HHJ 1963, udr 1969
Q 174	1913	- " -	oph 1965
Q 175	1913	- " -	udr 1964
Q 176	1913	- " -	oph 1965
Q 177	1913	- " -	kassen malet m reklamebånd 1938, udr 1969
Q 178	1913	- " -	oph 1965
Q 179	1913	- " -	udr 1969
Q 180	1913	- " -	udr 1970
Q 181	1913	- " -	udr 1969
Q 182	1913	- " -	nyt bremsehus 1944, udr 1969
Q 183'	1913	- " -	udr 1962
Q 183''	1909	- " -	opr DSB Qgr 35657, til HHJ1962, udr 1970
Q 190'	1915	- " -	udr 1962?
Q 190''	1916	- " -	opr DSB Qgb 32888, til HHJ 1963, udr 1969
Q 191	1915	- " -	oph 1966
Q 192'	1921	- " -	udr 1962
Q 192''	1913	- " -	opr DSB Qg 32988, til HHJ 1962, udr 1970
Q 193'	1921	- " -	1938 malet m reklamebånd, udr 1962
Q 193''	1919	- " -	opr DSB Qr 36082, til HHJ 1962, 1976 til MHVJ
Q 194	1921	- " -	udr 1969
Q 195'	1921	- " -	1937 malet med reklame + vingehjul, udr 1963
Q 195''	1909	- " -	opr DSB Qgr 35605, til HHJ 1963, udr 1977?
Q 196	1936	HHJ?	omb fra Pf 138 til hvid kødvogn, udr 1970
E 45	1955	"	omb til kødvogn (D.A.S.), udr 1970
Zm 401	1916	Scandia	opr DSB Zm 99401 - 4 (FDB)
Zm 402	1916	- " -	til HHJ 1962, udr ca 1969
Zm 403	1916	- " -	
Zm 404	1916	- " -	

Endnu marts 1984 henstår Q 163'', Q 166'', Q 167 og Q 195'' som lager for Korn og Foderstofkompagniet i Malling.

ÅBNE GODSVOGNF

G 71	1884	Breslau	udr 1948
G 72	1884	- " -	omb 1917 til F 45
G 73	1884	- " -	omb 1922 til F 66
G 74	1884	- " -	oph 1948
G 75	1884	- " -	udr 1948
G 76	1884	- " -	udr 1946
G 77	1884	- " -	omb 1916 til F 47
G 78	1884	- " -	oph 1946
G 79	1884	- " -	udr 1946
G 80	1884	- " -	ny vognks1914, udr 1939, undervogn under F 57
G 81	1891	Scandia	udr 1937
G 82	1891	- " -	udr 1946
G 83	1894	- " -	omb 1917 til F 44
G 84	1894	- " -	omb 1916 til F 46
G 85	1894	- " -	omb 1916 til F 48
G 86	1895	- " -	udr 1948

G 87	1895	Scandia	udbudt til salg 1939, udr 45?
G 88	1895	- " -	" " " " , oph 1941
G 89	1898	- " -	udr 1948
G 90	1898	- " -	ny vognks 1926, udr 1948
G 91	1898	- " -	omb 1922 til F 43
G 92	1898	- " -	ny vognks 1926, udr 1946
G 93	1898	- " -	ny vognks 1915, oph 1939
I 101	1884	Breslau	oph 1945
I 102	1884	- " -	udr 1939, undervognen anvendt til F 60
I 103	1884	- " -	udr 1944/45
K 121	1884	Breslau	ny vognks 1917, do 1944, udr 1965?
K 122	1884	- " -	ny vognks 1916, oph 1950
K 123	1888	Scandia	udr 1939
K 124	1888	- " -	udr 1939
K 125	1897	- " -	udr 1965?
K 126	1897	- " -	udr 1937
K 127	1897	- " -	udr 1937
K 121-4	og 126-7 fik forhøjet		vognks i 1917
Kb 128			se K 131
Kb 129			se K 132
K 131	1891	Scandia	oml ca 1915 til Kb 128, bremsehus fjernet 1929, (derefter litr. K ?), udr 1952?
K 132	1891	- " -	oml ca 1915 til Kb 129, bremsehus fjernet 1929, (derefter litr. K ?), oph 1950
Pf 131	1915	Scandia	oph 1960
Pf 132	1915	- " -	ny vognks 1931, oph 1954
Pf 133	1915	- " -	forhøjet vognks 1917, oph 1959
Pf 134	1915	- " -	oph 1963
Pf 135	1915	- " -	oph 1963
Pf 136	1915	- " -	ny vognks 1928, oph 1959
Pf 137	1915	- " -	brændt 1925, ny vognks 1941, oph 1963
Pf 138	1915	- " -	1936 omb til Q 196
Pf 139	1915	- " -	oph 1965
Pf 140	1915	- " -	oph 1960

P 141 1900 Scandia oph 1950
P 142 1900 - " - ny vogns 1920, oph 1941
P 143 1900 - " - udr før 1962
P 144 1900 - " - oph 1954
Pf 145 1906 - " - oph 1961
Pf 146 1906 - " - oph 1965
Pf 147 1906 - " - oph 1962
Pf 148 1906 - " - udr 1948, oph 1962?
Pf 149' 1906 - " - udr 1963
Pf 149'' 1914 - " - opr DSB Pf 16443, til HHJ 1964, udr 1970
Pf 150 1906 - " - oph 1963
Pf 151' 1906 - " - udr 1960?
Pf 151'' 1910 - " - opr DSB Pf 16267, til HHJ 1960, udr 1969?
Pf 152 1906 - " - udr 1969?
Pf 153 1906 - " - oph 1960
Pf 154 1906 - " - oph 1963

Pf 221' 1919 Zwickau udr 1966?
Pf 221'' 1920 Scandia opr DSB Pjb 16708, til HHJ 1966, udr 1970
Pf 222 1919 Zwickau ny vogns 1937, udr 1969
Pf 223 1919 - " - udr 1969
Pf 224 1919 - " - ny vogns 1943, udr 1969
Pf 225 1919 - " - udr 1969
Pf 226 1920 Scandia opr DSB Pjb 16721, til HHJ 1965, udr 1970
Pf 227 1924 - " - opr DSB Pjr 13783, til HHJ 1965, udr 1970
Pf 228 1896 Zypen opr DSB Pf 15882, til HHJ 1965, udr 1970

P 81 1947 Scandia opr DSB Elo 511 1 023, til HHJ 1976, vogns nedskåret
P 82 1950 - " - opr DSB Elo 511 1 638, " " " , " "

sneplov 1911 Scandia ubrugelig efter 1958, oph 1968

Fabriksoversigt:

ASJ-L AB Svenska Järnvägsverkstaderna, Linköping, Sverige
Breslau Breslauer Actien Gesellschaft für Eisenbahn Wagenbau
Breslau, Tyskland
Carlsson Hilding Carlsson AB, Umeå, Sverige
Duewag Duewag Actiengesellschaft, Werk Uerdingen, Tyskland
Esslingen Maschinenfabrik Esslingen, Esslingen am Neckar, Tyskland
Frichs A/S Frichs Fabrikker, Århus
Hannoversche Hannoversche Maschinenbau, Hannover Linden, Tyskland
Henschel Henschel & Sohn, Kassel, Tyskland
Hohenzollern Hohenzollern Actiengesellschaft für Lokomotivenbau,
Düsseldorf - Grafenberg, Tyskland
Hv. mf. Hans Hvids maskinfabrik, Hillerød
Hägglund AB Hägglund & Söner, Örnsköldsvik, Sverige
Märstaverket Märstaverket, Eksjö, Sverige
Nydqvist Nydqvist & Holm, Trollhättan, Sverige
Pedershåb Pedershåb maskinfabrik, Brønderslev
Pl. & Th. Plasser & Theurer, Johannesgasse 10, Wien, Østrig
Robel Robel & Co. München, Tyskland
Scandia A/S vognfabrikken Scandia, Randers
Triangel A/S De forenede Automobilfabrikker, Odense
Uerdingen Waggonfabrik Uerdingen A.G. Krefeld Uerdingen, Tyskland
Vulcan maskinfabrikken Vulcan A/S, Maribo
Wismar Eisenbahn Verkehrs Actiengesellschaft, Wismar & Berlin
Tyskland
Zwickau Zwickauer Waggonfabrik, Zwicka, Tyskland
Zypen Van der Zypen & Charlier, Köln-Deutz, Tyskland

forkortelser:

AHJ Aalborg Hadsund Jernbane
DJK Dansk Jernbane Klub
DSB Danske Stats Baner
FDSB Foreningen Dalmose - Skælskør Banen
FFJ Fjerritslev Frederikshavn Jernbane
HAJ Hammel Aarhus Jernbane (senere AHTJ)
HBS Horsens Bryrup Silkeborg Jernbane
HHGB Helsingør Hornbæk Gilleleje Jernbane
HJJ Horsens Juelsminde Jernbane
HTJ Høng Tølløse Jernbane
KB Kalvehave Banen
KRB Køge Ringsted Jernbane
MFVJ Mariager Fårup Viborg Jernbane
MHVJ Mariager Handest Veteran Jernbane
MTJ Maribo Torrig Jernbane
OHJ Odsherreds Jernbane
OMB Odense Middelfart Brenderup Jernbane
RGGB Ryomgård Gjerrild Grenå Jernbane
RHJ Randers Hadsund Jernbane
SJ Statens Järnväger, Sverige
SNNB Stubbekøbing Nykøbing Nysted Jernbane
TFJ Thisted Fjerritslev Jernbane
TGOJ Trafikaktiebolaget Grängesberg Oxelösunds Järnväger
TKVJ Troldhede Kolding Vejen Jernbane
VVGJ Vejle Vandel Grindsted Jernbane
ØSJS Østsjællandske Jernbane Selskab

Godsvognerens farve ifølge: Alphabetisches Verzeichnis der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen, fra 1.juli 1914.

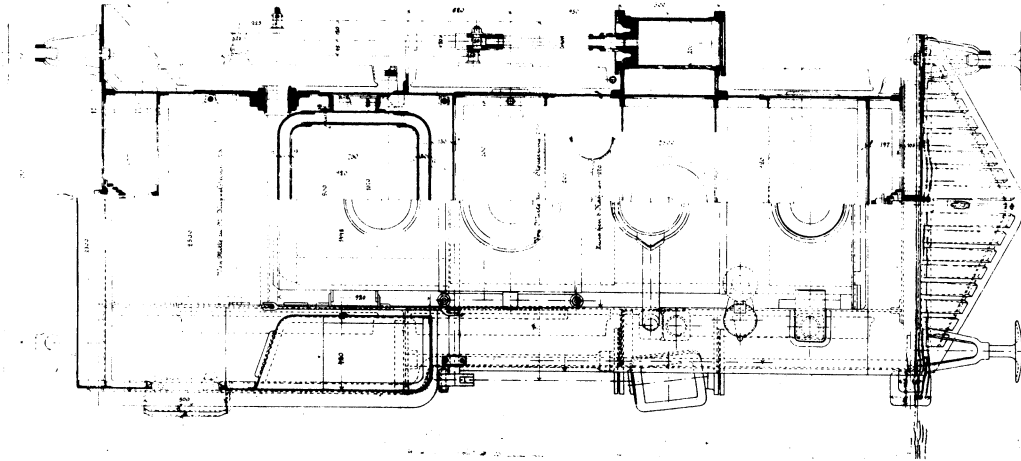
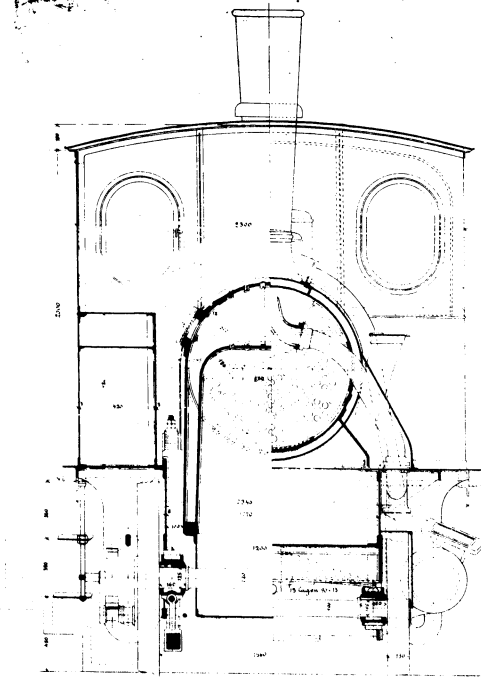
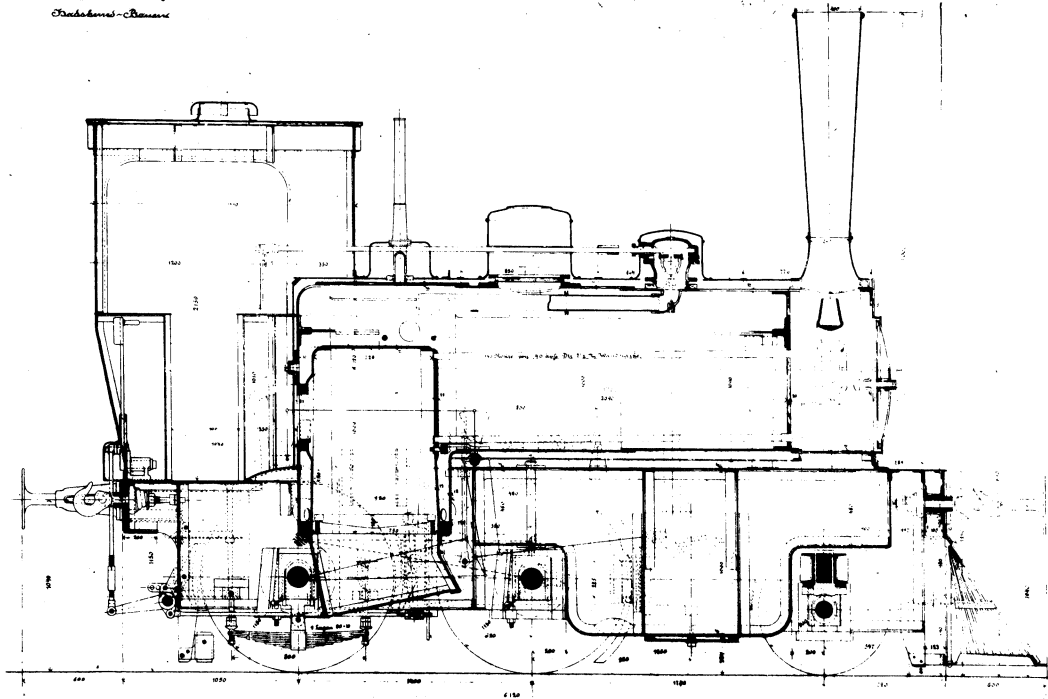
1 Laufende Nr.	2 Eigentumsmerkmale der Wagen		3 Farbe	
	an den Seitenwänden.	an den Langträgern.	des Wagens.	der An- schriften.
470 ^c	H. H. J.	Ødder. Danmark.	oltrøngrün welf	welf oder schwarz

betegnelsen: 2II16, 2III20 betyder, at vognen havde 2 II klasses kupeer med ialt 16 pladser og 2 III klasses kupeer med ialt 20 pladser. Oplysningerne er angivet som ved leveringen, en del vogne blev sidenhen ombygget.

forkortelser iøvrigt:

omb : ombygget
udr : udrangeret
omb : ombygget
oml : omlitret
oph : ophugget
opr : oprindelig
udr : udrangeret
vogns : vognkasse

Druckkessel-Brenner



Sachs'sche 2 gefuppelte Tender-Locomotive

Millimeter Maass

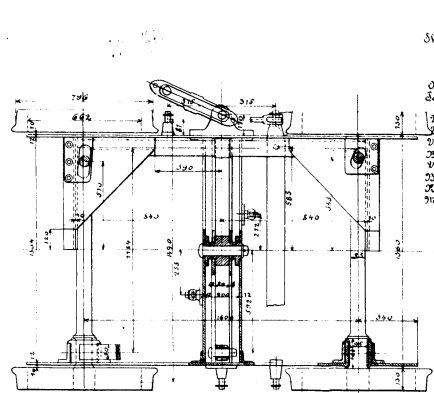
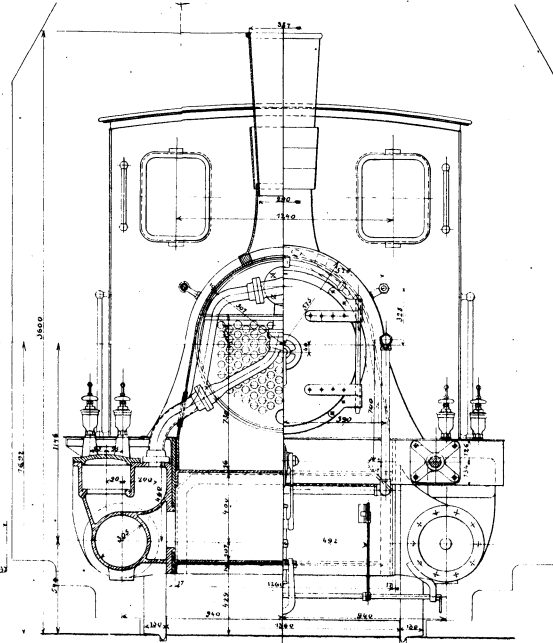
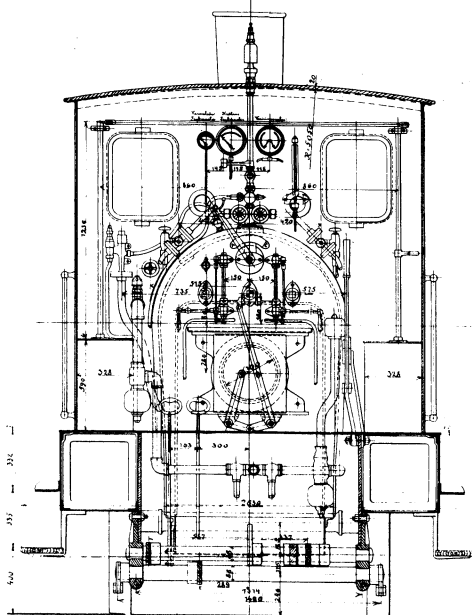
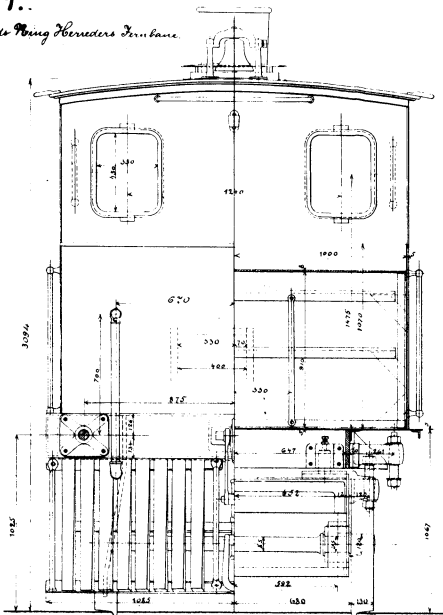
Maassstab 1:2000

Haupt-Dimensionen.

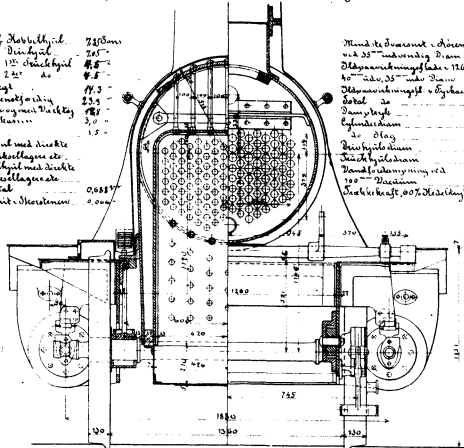
Cylinder-Die	270 mm
Acting-Fuß	450 "
Die der Feuerkammer	1100 "
Die der Längskammer	800 "
Gesamt-Längsmaß	3100 "
Flachfläche	0,675 m ²
Gesamt-Fläche	41,50 "
Dampfdruckhöhe	12 dm
Wasserspiegelhöhe über Feuerkammer	2,50 dm mit
Einfall der Dampfleitung	0,70 "
Gewicht der Maschine loco	ca 14500 kg
Bruchkraft	Betriebsgewicht = 10000 "

109.

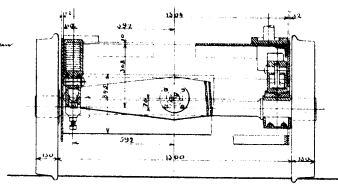
Leds Kong Frederiks Jernbane



Skinnets af Kølbellet 720mm
 do - Diameter 260"
 do - 1^{te} Ødelighed 8.8"
 do - 2^{de} do 8.5"
 Ødeligelsesvagt 11.3"
 Ødeligt Vægt i Kvadrant 25.0"
 Ødeligt i Kvadrant 28.0"
 Vægt af Ødeligt 3.0"
 Vægt af Ødeligt med Ødeligt 1.9"
 Beskrivelse af Ødeligt etc.
 Vægt af Ødeligt med Ødeligt 25.0"
 Beskrivelse af Ødeligt etc.
 Kølbellets Længde 0.6817"
 Mand's Øverste Øverdel 0.000"



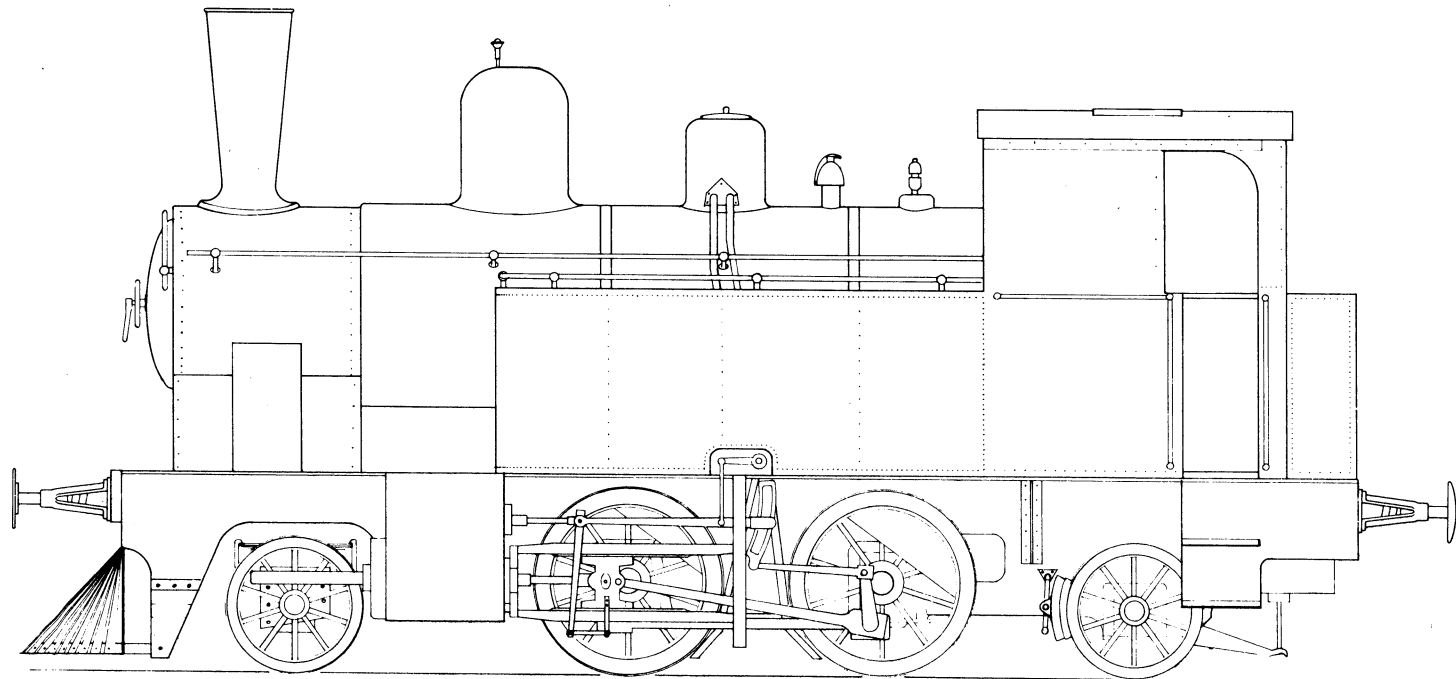
Mand's Øverste Øverdel 0.6817"
 1/2 35" Indvendig Diam.
 Ødeligelsesvægt af Leds 116.00"
 40" 35" 35" Indvendig Diam.
 Ødeligelsesvægt af Ødeligt 3.020"
 Ødeligt do 37.230"
 Ødeligt do 10.00"
 Ødeligt do 2.000"
 Ødeligt do 4.000"
 Ødeligt do 1.092"
 Ødeligt do 7.700"
 Ødeligt do 2.384"
 Ødeligt do 2.075"



No and Øverdel 1/2 35"
 Bank Statens Maskinfabrik
 Tenderlokomotiv Litra D.
 1/2 35" Indvendig Diam.
 Ødeligelsesvægt af Leds 116.00"
 40" 35" 35" Indvendig Diam.
 Ødeligelsesvægt af Ødeligt 3.020"
 Ødeligt do 37.230"
 Ødeligt do 10.00"
 Ødeligt do 2.000"
 Ødeligt do 4.000"
 Ødeligt do 1.092"
 Ødeligt do 7.700"
 Ødeligt do 2.384"
 Ødeligt do 2.075"

Fig. 109.
 Leds Kong Frederiks Jernbane

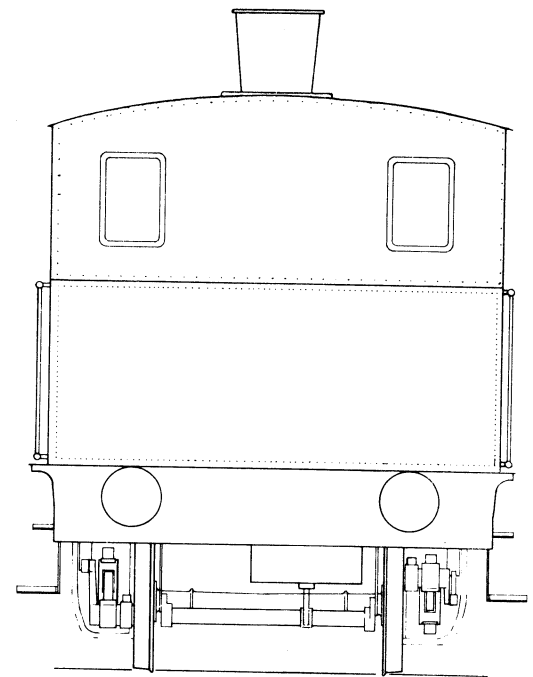
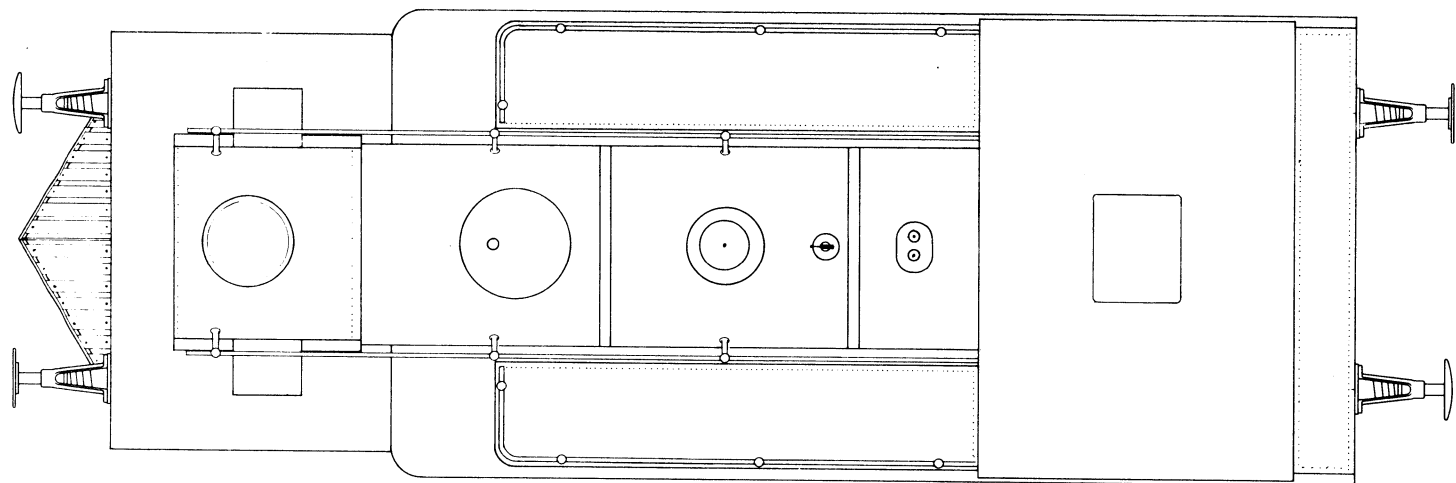
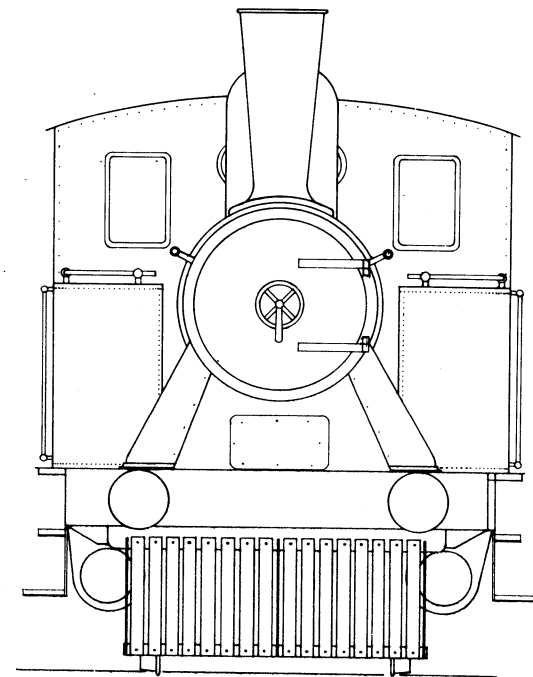
55. 2. 90.



8610

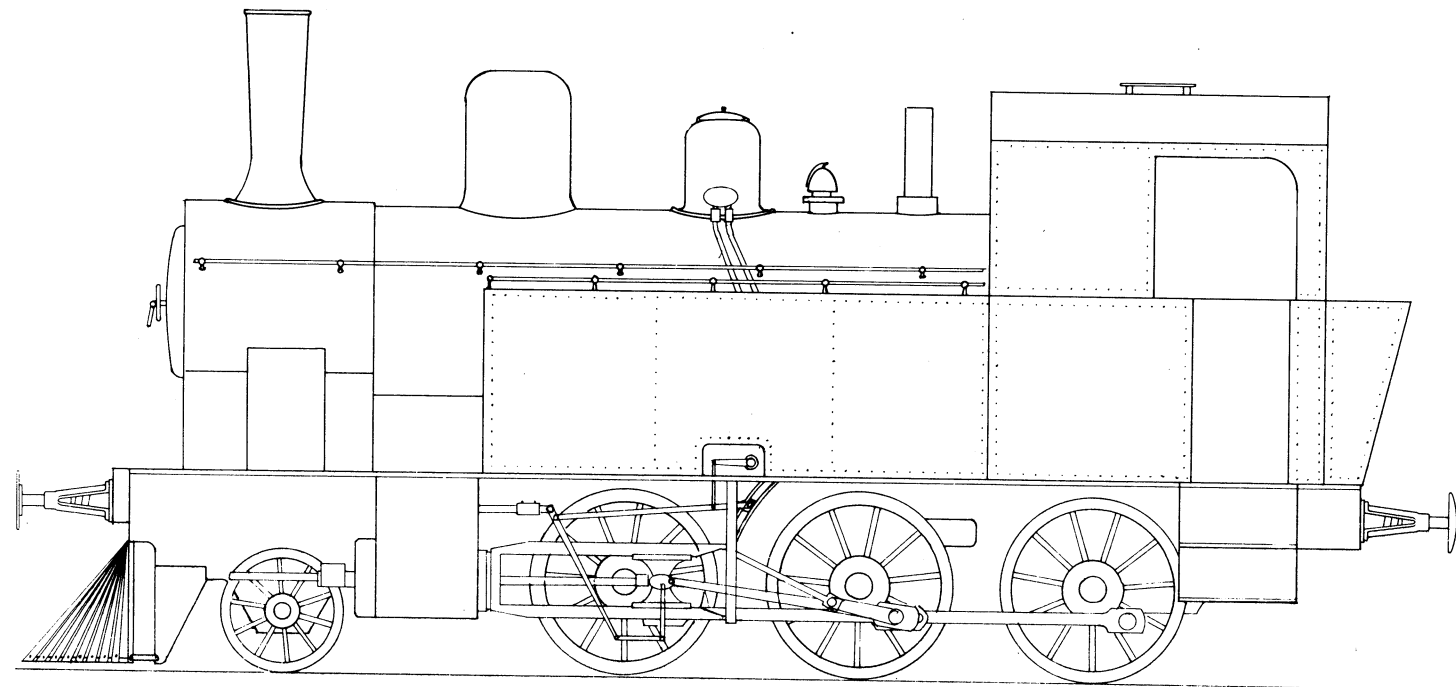


3960

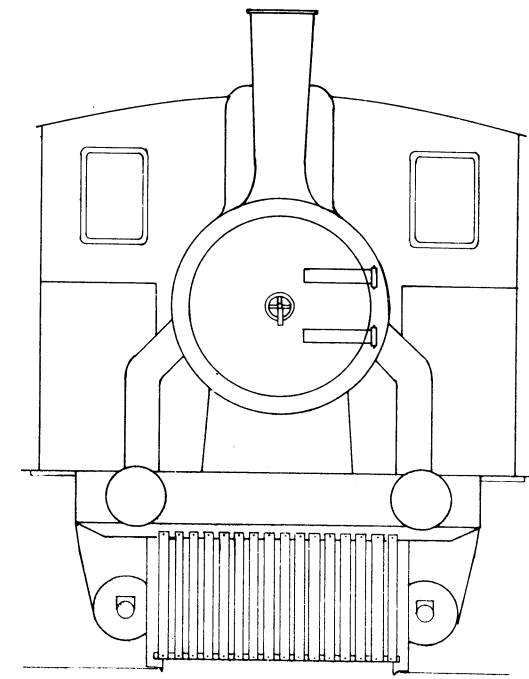


tegning P. Andersen

HHJ 8-9

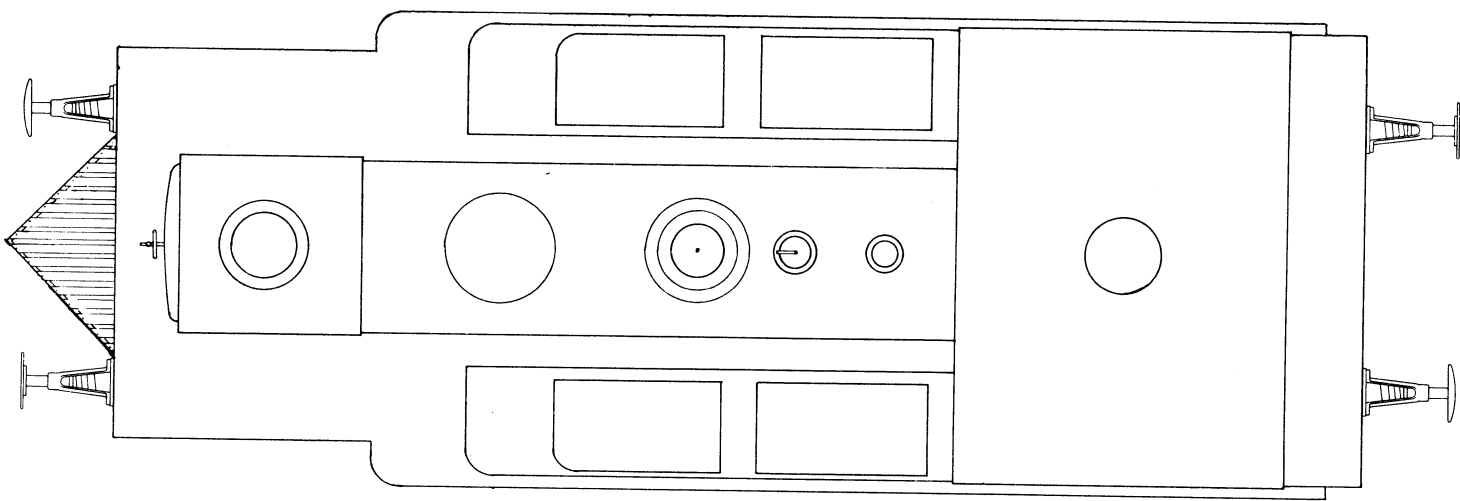


8510



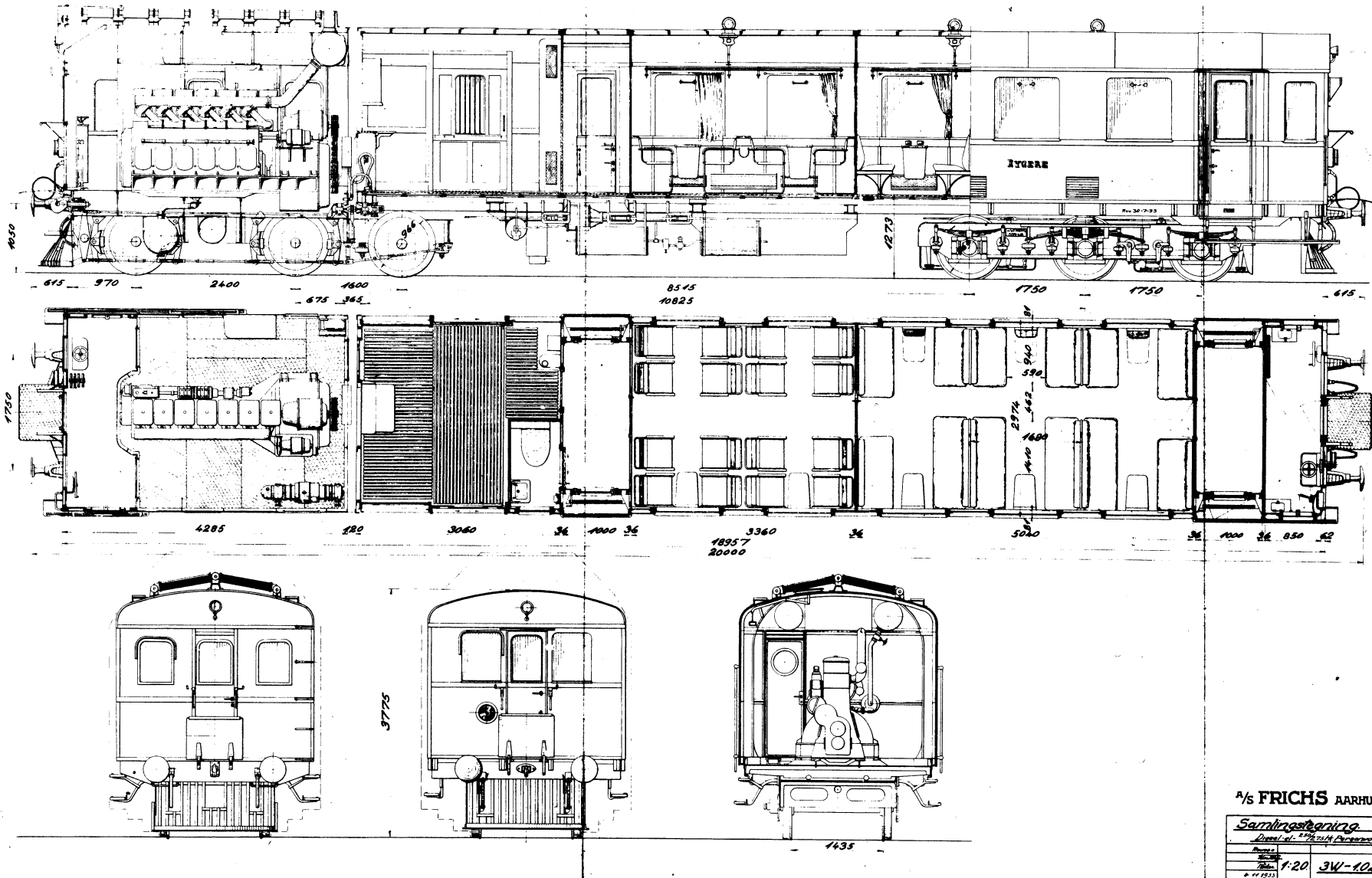
4200

Per Andersen



tegning P. Andersen

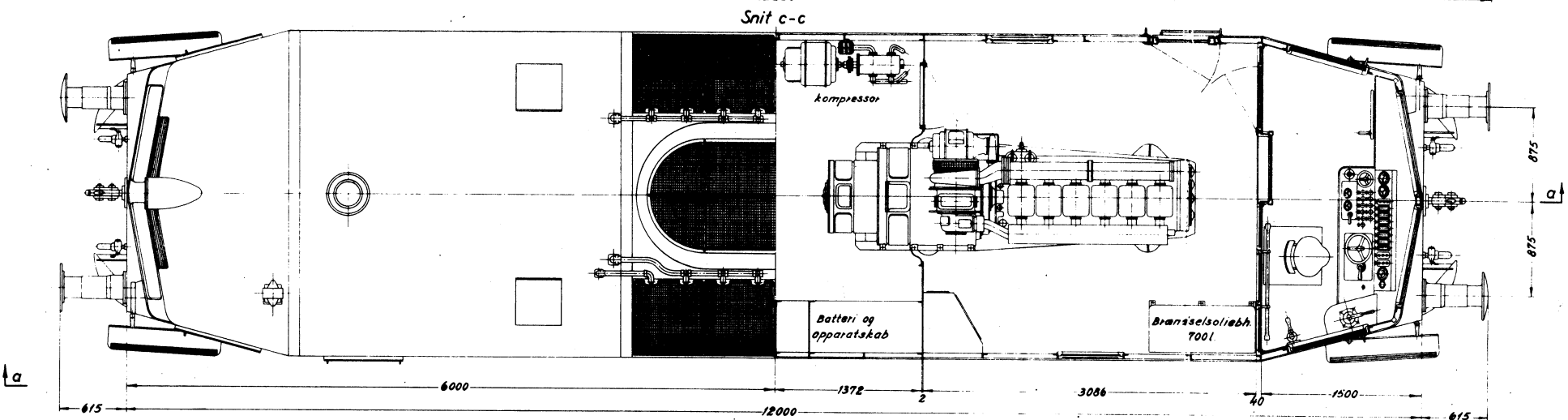
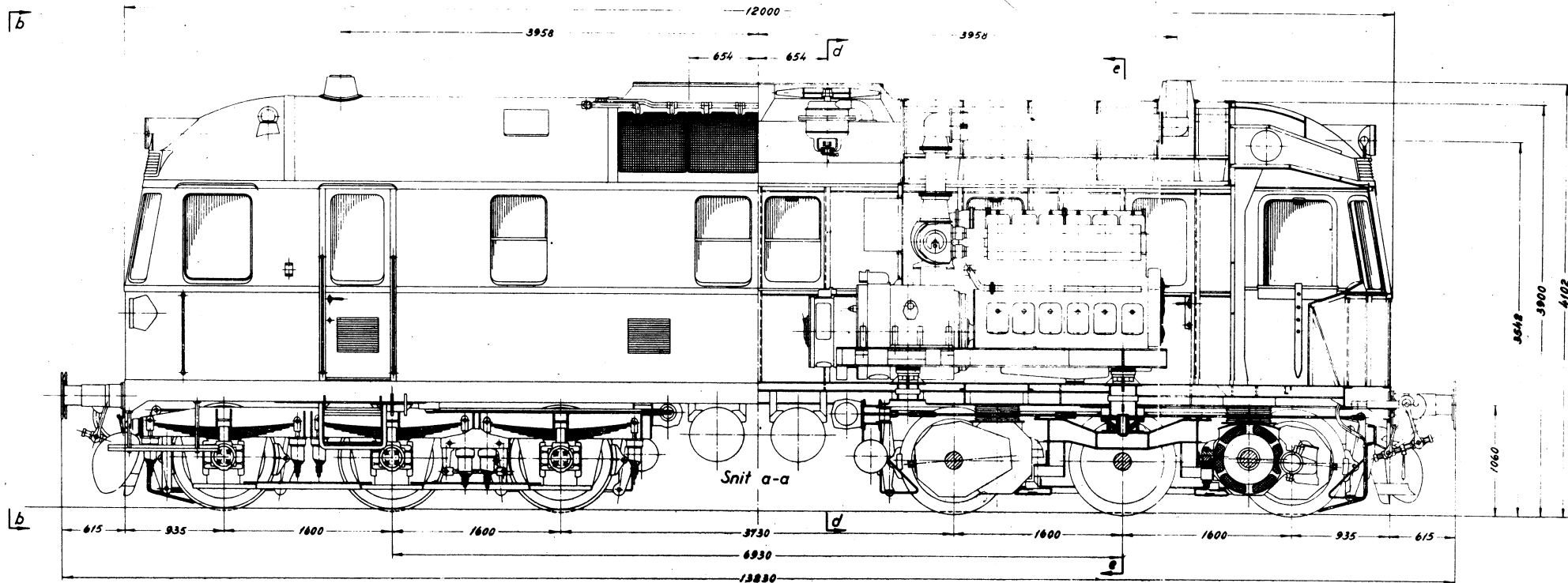
HHJ 10-11



A/S FRICHS AARHUS
 Samlingstegning
 Direkte: 1725 1/2
 1:20 3W-102
 4 1955

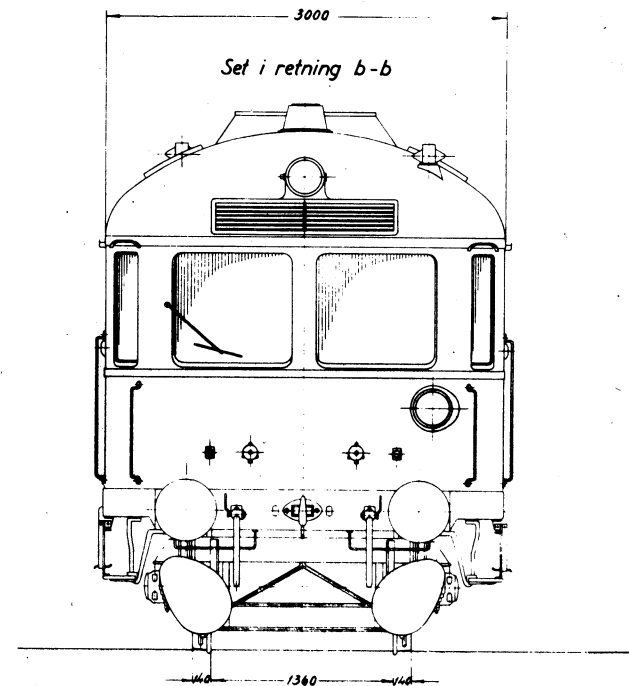
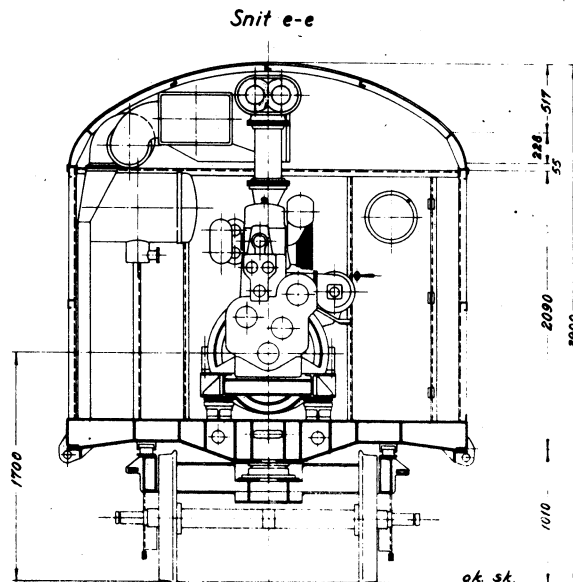
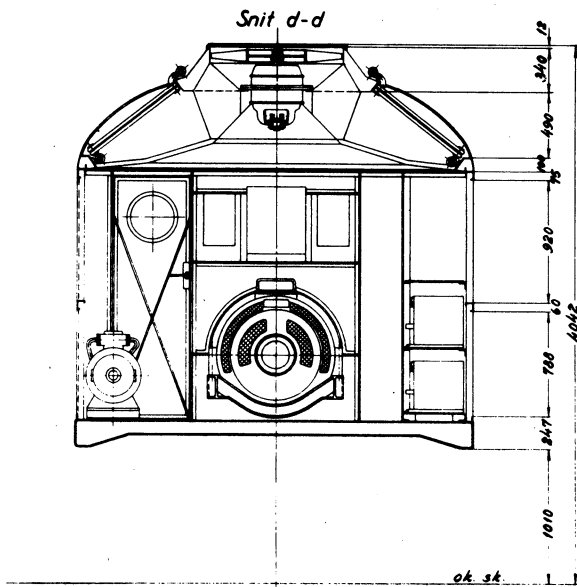
1:87

HHJ M 2



1:57

HHJ M 3 (DL 11)



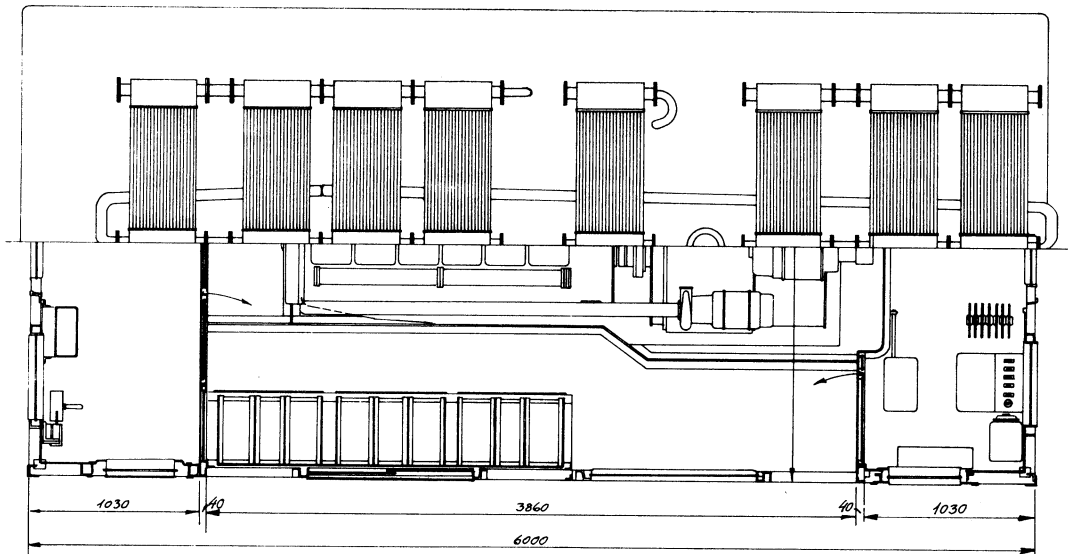
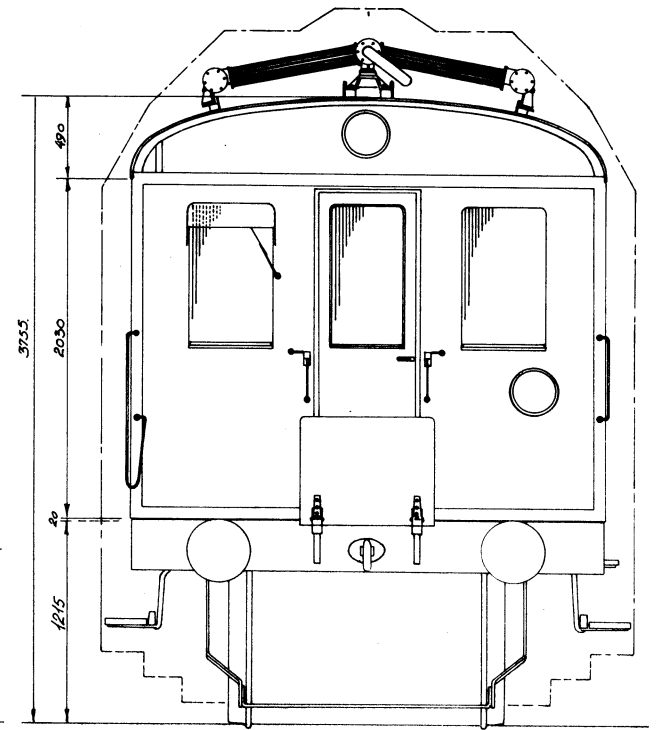
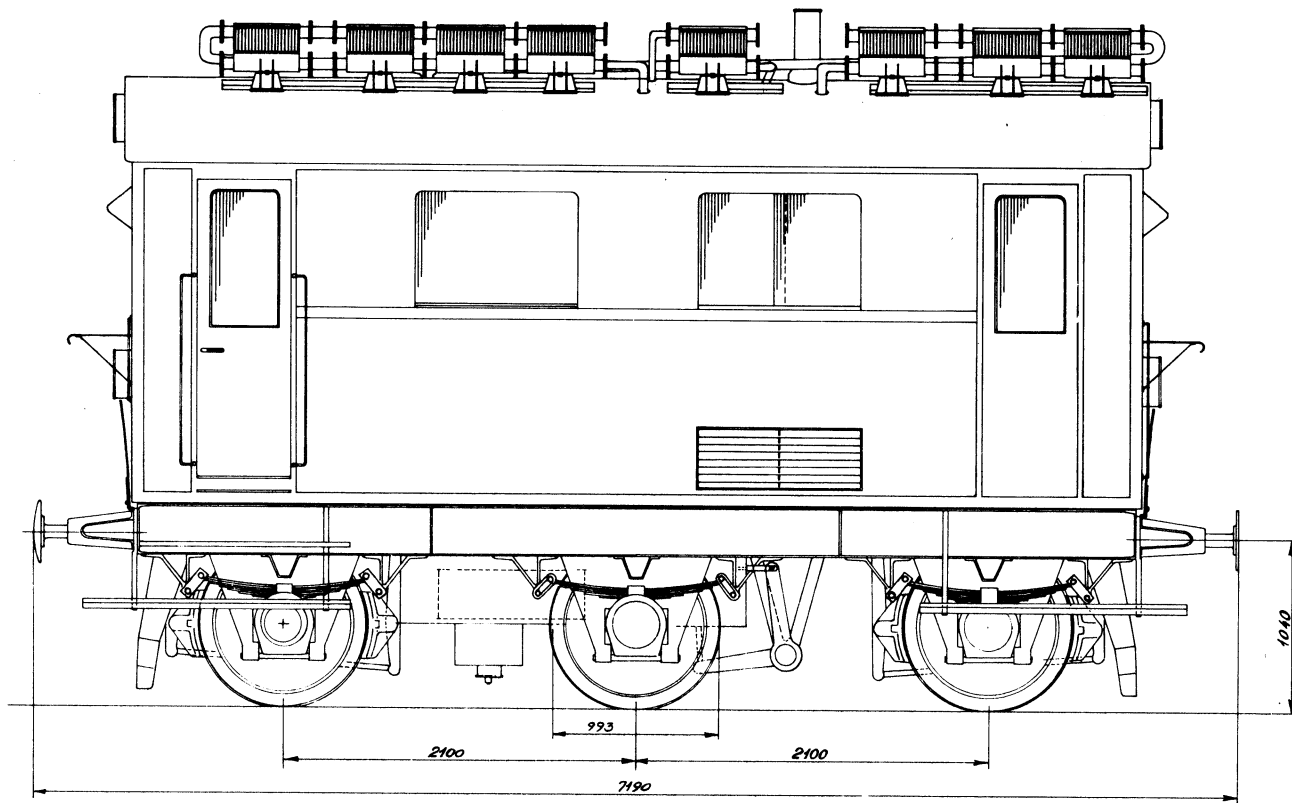
Dieselmotor
 effektiv hk
 hjuldiameter
 tjenestevægt
 adhæsiønsvægt
 max hastighed ved udveksling 1:4,33 = 75 km t
 max hastighed ved udveksling 1:3,45 = 90 km t
 max trækraft

2× 6185 CA trykladet
 2× 375=750hk
 970 mm
 61,5 t
 449 t
 11,5 t

Typ: <i>EL 30-5-53</i>	nr: <i>EM 26-6-53</i>	gik <i>DL</i>	Målestok: 1:2,5
Kon: <i>ML 26-6-53</i>	navn:	date:	
Date:	betalt:	indbet:	FRICHS
Anvendelse:		Skylsate nr	
Diesel-el. 750hk.loko.			
Tegningens betegnelse:		Tegningens nummer:	
Samlingstegning.		301 L-1.020.	
		Inæks:	

1:57

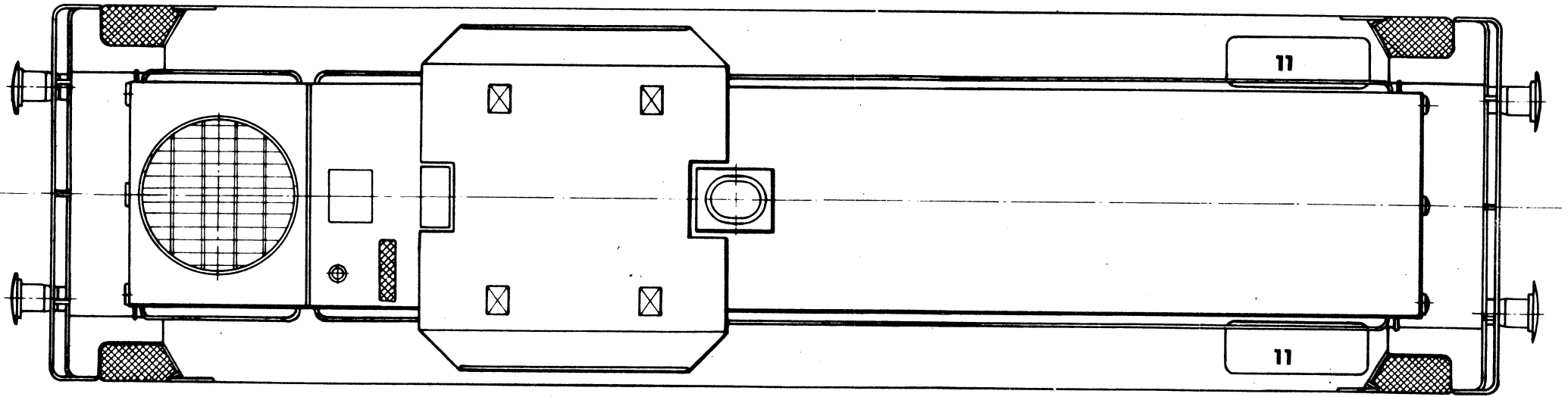
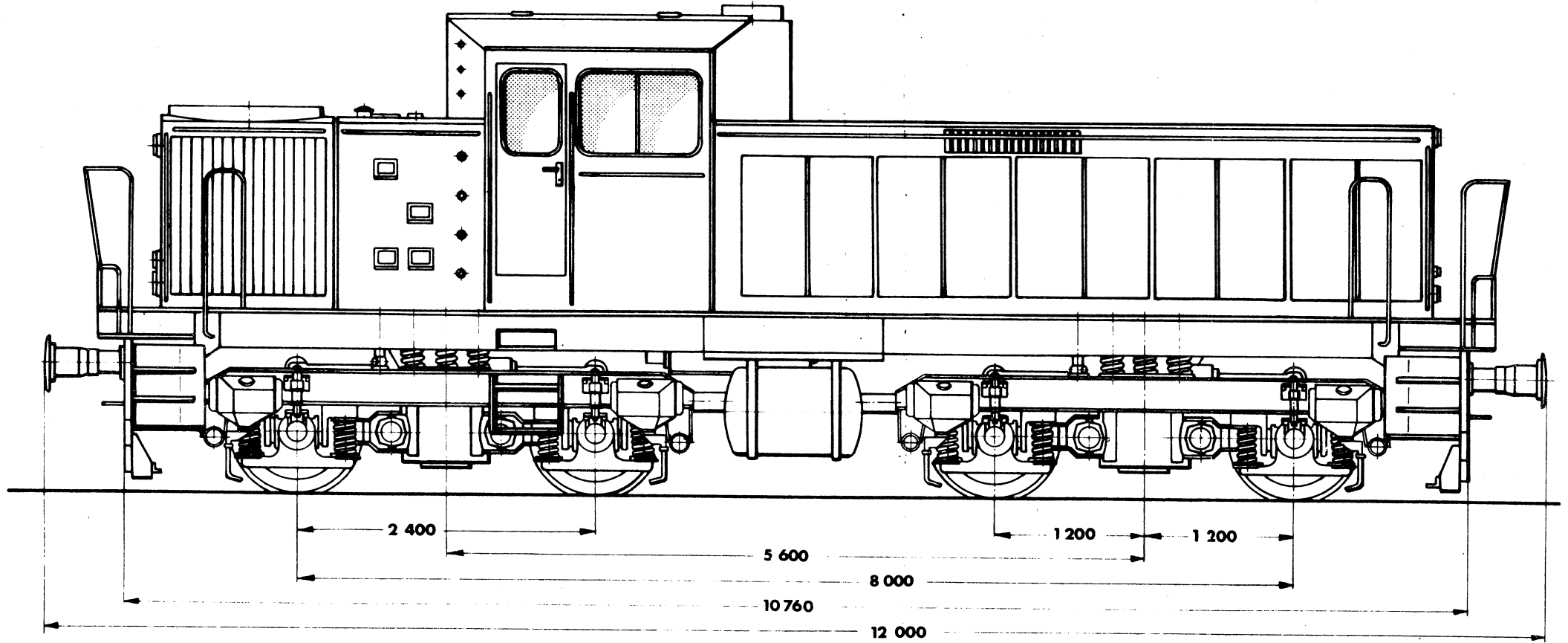
HHJ M 3 (DL 11)



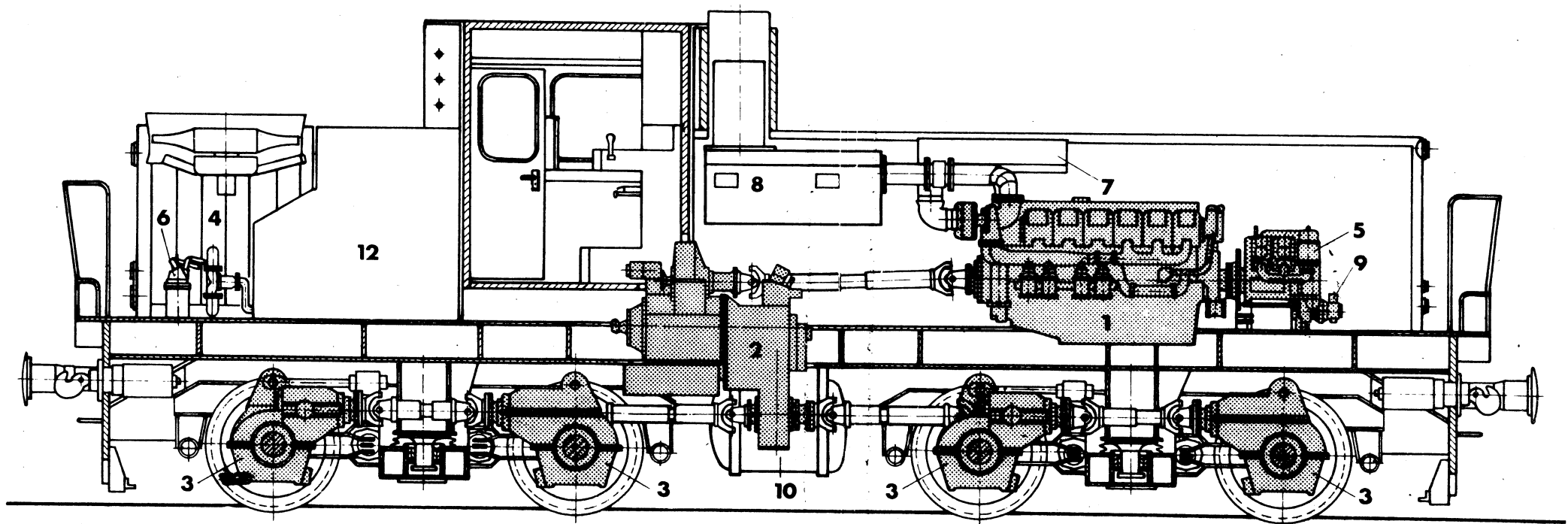
250HK diesel elektrisk lokomotiv
Kalvehavebaren M1.
Ordr nr R-2067.

Tegnet efter Scandiategning 34582 (1953).

HHJ M 4



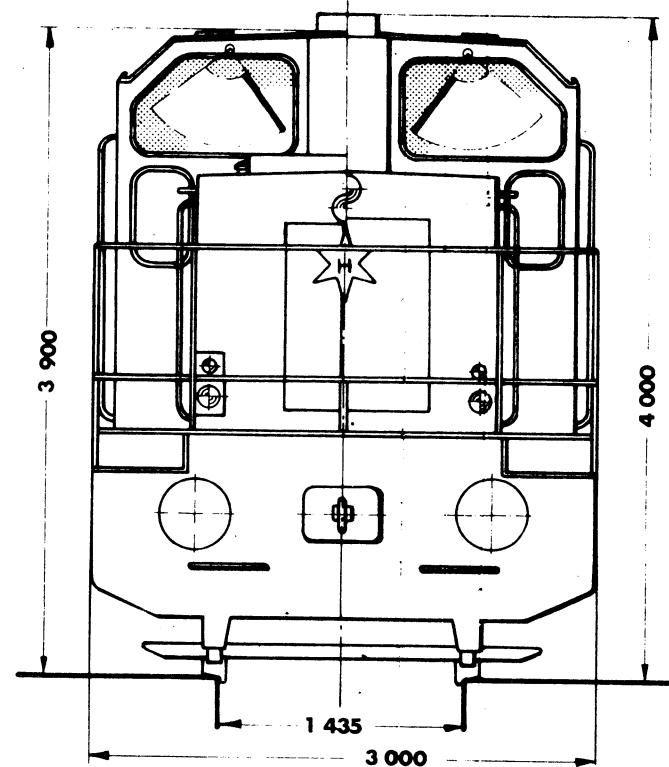
HHJ DL 10



- 1 Dieselmotor
- 2 Turbogetriebe
- 3 Achsgetriebe
- 4 Kühler
- 5 Kompressor
- 6 Getriebebelüftungswechsler
- 7 Luftansaughfilter
- 8 Abgasschalldämpfer
- 9 Vorwärmer
- 10 Hauptluftbehälter
- 11 Batterie
- 12 Kraftstoffbehälter

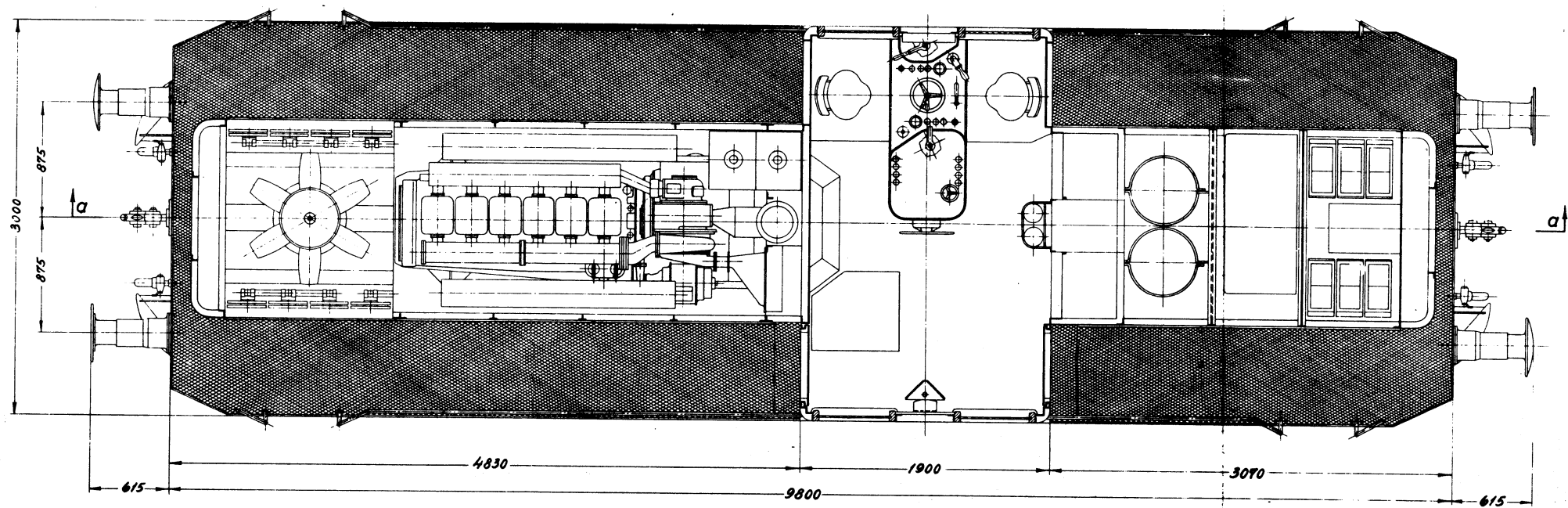
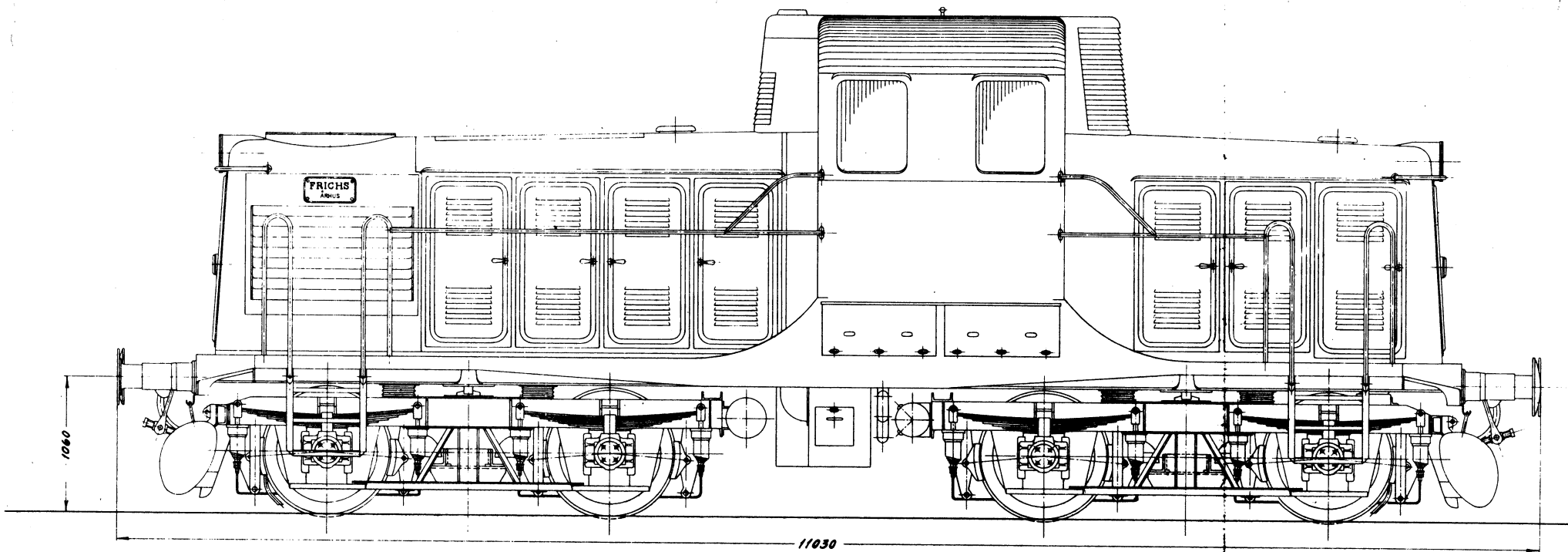
Hauptabmessungen

Spurweite	1 435 mm	Motorleistung (eingestellt)	1 160 PS
Raddurchmesser	1 000 mm	Motordrehzahl	2 100 U/min
Gesamtlachstand	8 000 mm	Leergewicht	57 Mp
Drehgestellachstand	2 400 mm	Dienstgewicht	60 Mp
Drehzapfenabstand	5 600 mm	Reibungsgewicht	60 Mp
Länge über Puffer	12 000 mm	Größe Achslast	15 Mp
Größe Breite	3 000 mm	Größe Anfahrzugkraft (60 Mp; μ=0,33)	19 800 kg
Größe Höhe	4 000 mm	Größe Geschwindigkeit	80 km/h
Kleinster Krümmungshalbmesser	50 m	Kraftstoffvorrat	3 000 l

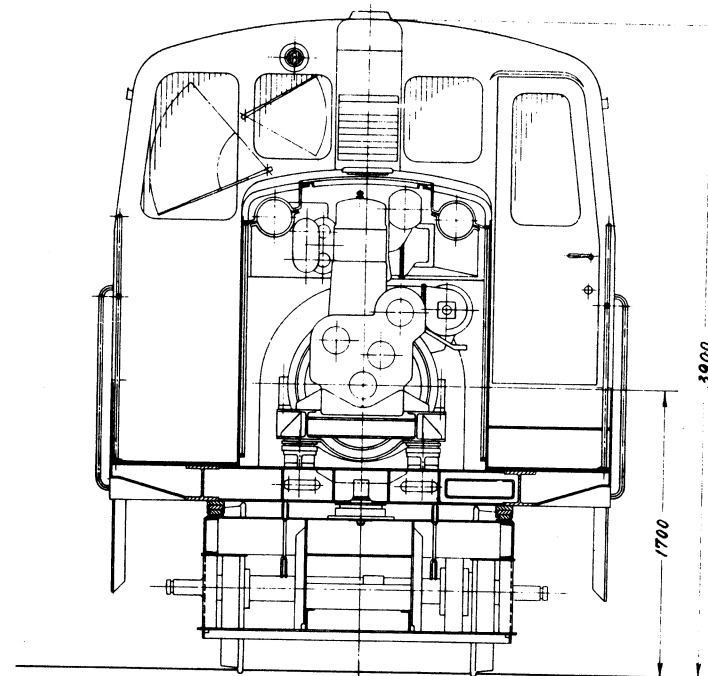
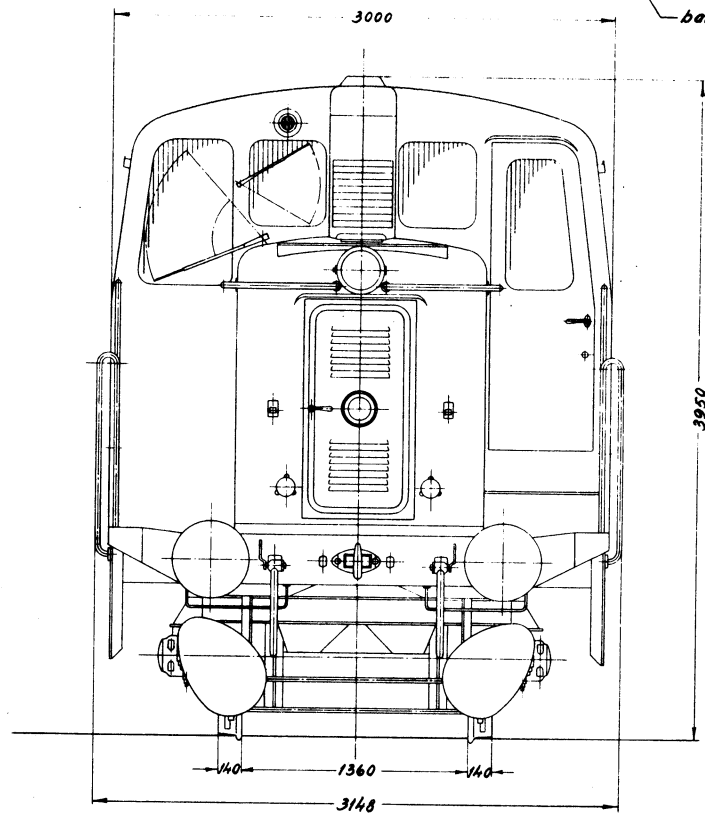
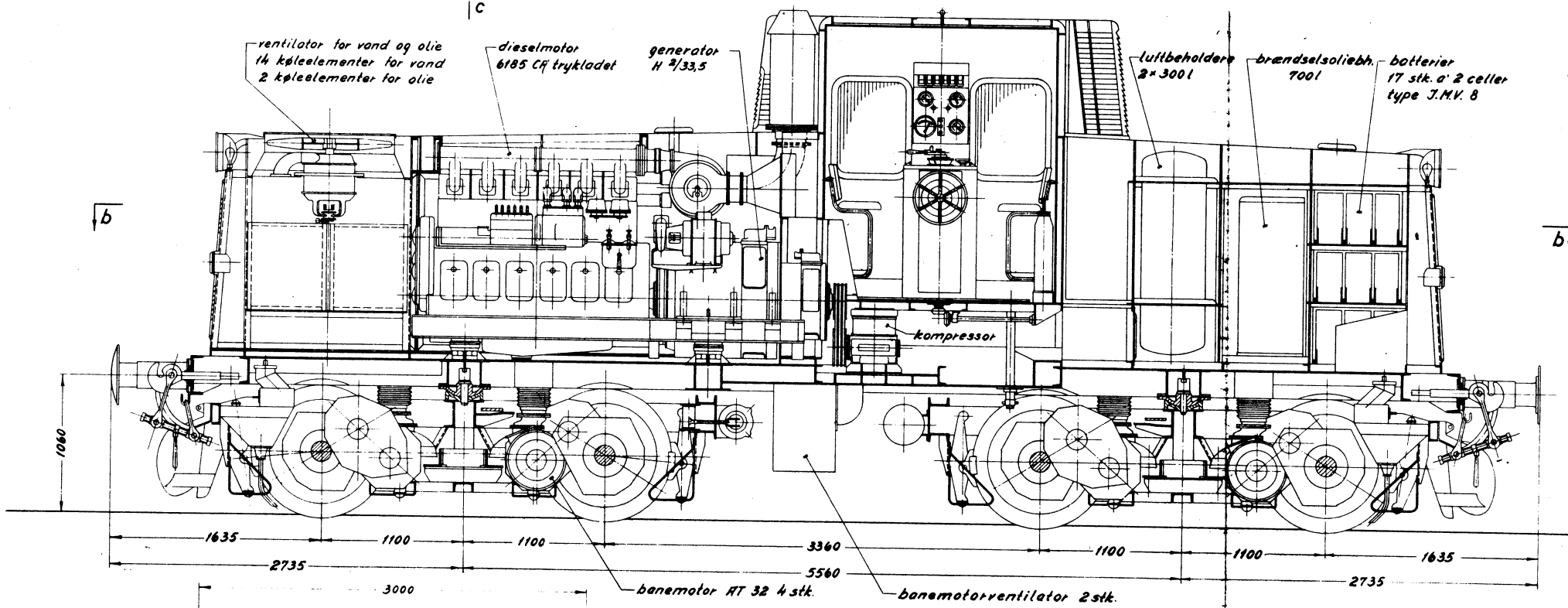


DHG 1200		RHEINSTAHL	
Diesel hydraulische Lokomotive		Transporttechnik	
HENSCHEL		HENSCHEL	
Lokomotiven		Lokomotiven	
Maßstab	Datum	Name	
1:50			
Abt. LKLP	LK12	SKLO 10295	

HHJ DL 10



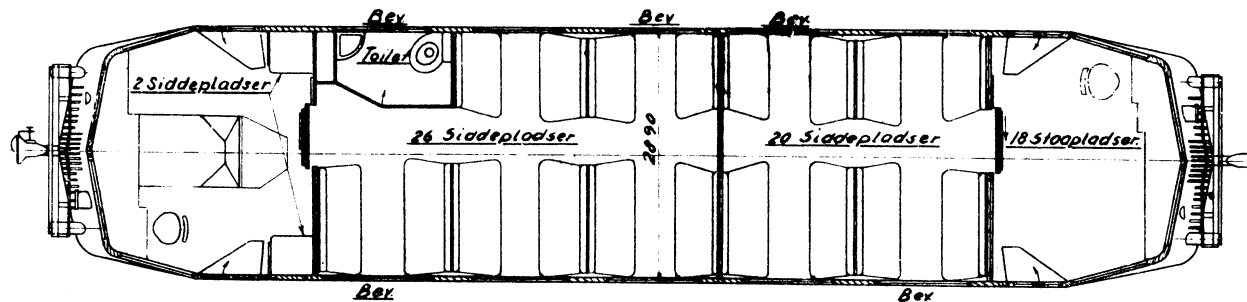
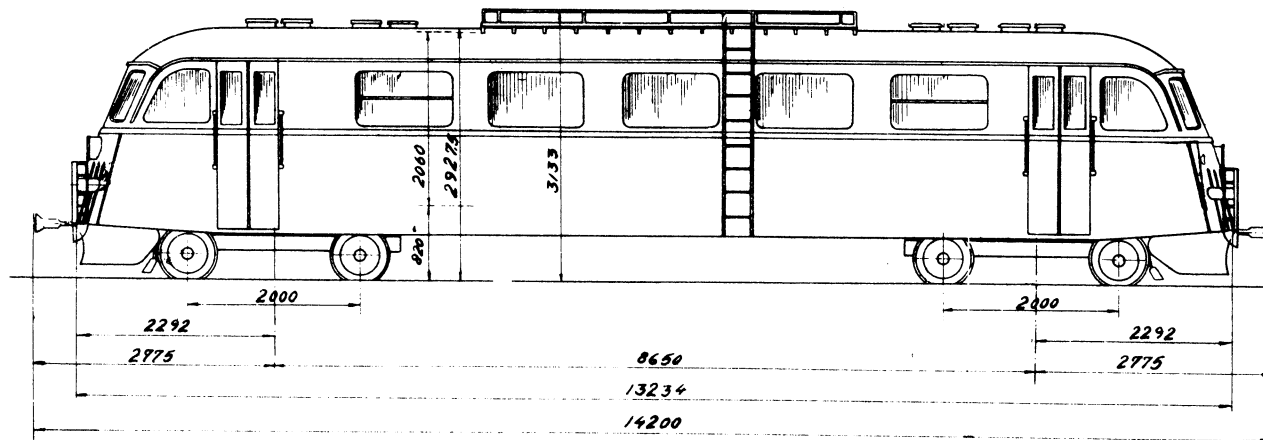
HHJ DL 12



HHJ DL 12

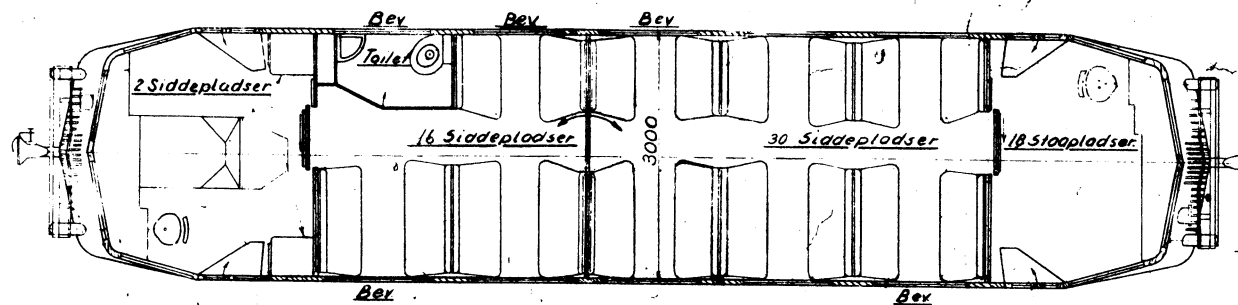
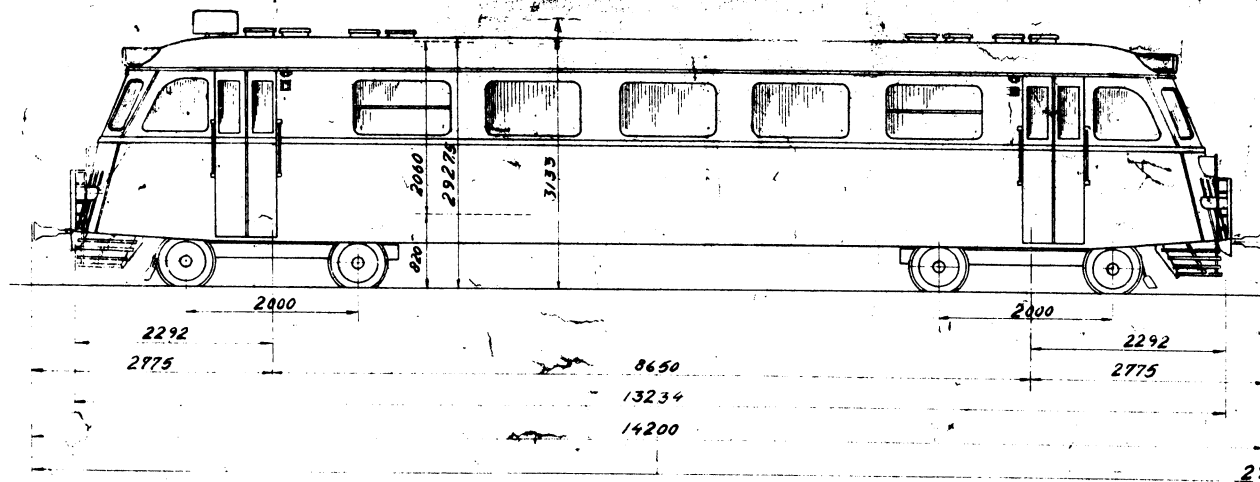
C-29728

Scandia-Randers.



Mool:	Tegn	4-1-46 PB
1:50	Rev	10-5-46 B.M.
	Rev	10-5-46 B.M.
	Indr.	

Max. Belastning: 48 Siddepladser - 42 Staaopladser

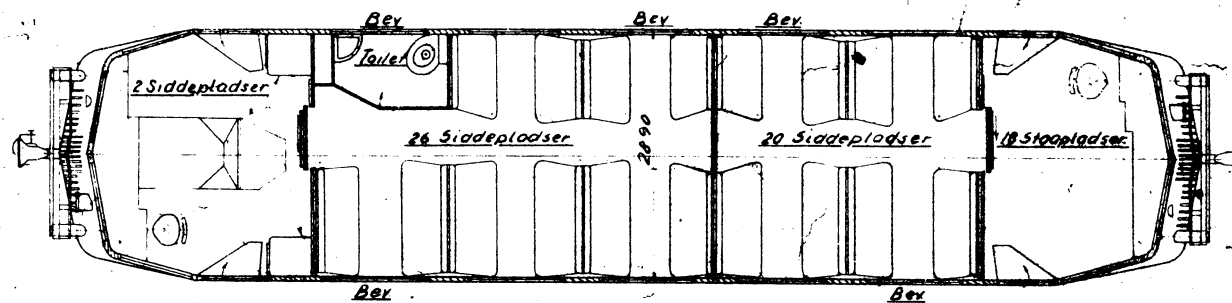
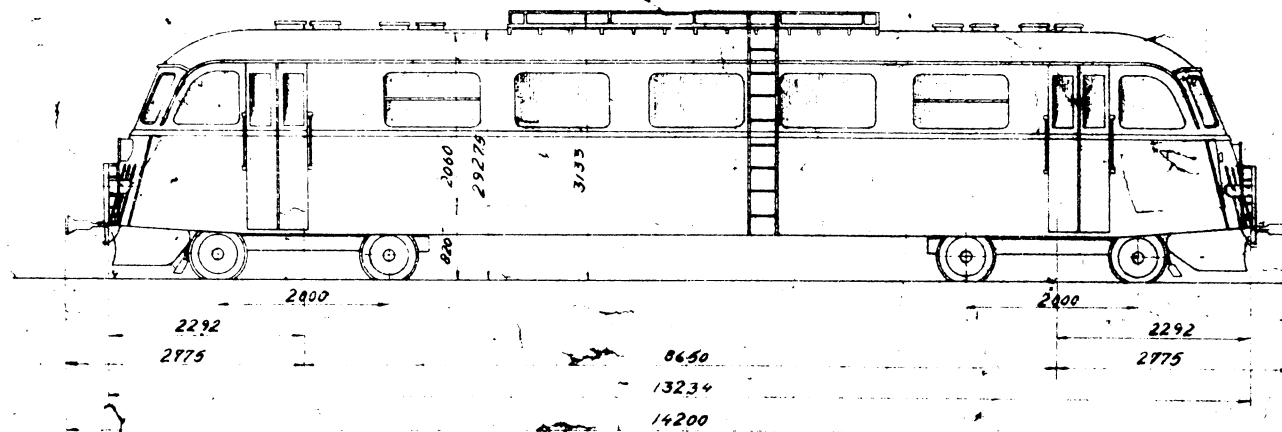


Forordr.	Projekts. pålæg og		
	Luftindretning endty.	1/249	A
	Vognbrede ændret	3/150	B
	Skiltepladser ændr.	2/59	C
Scandia-Randers.		Mool	tegn 16-15-53
		1:50	rokk
			rev.
			indr.
Skinnebus		A B	
		32784	

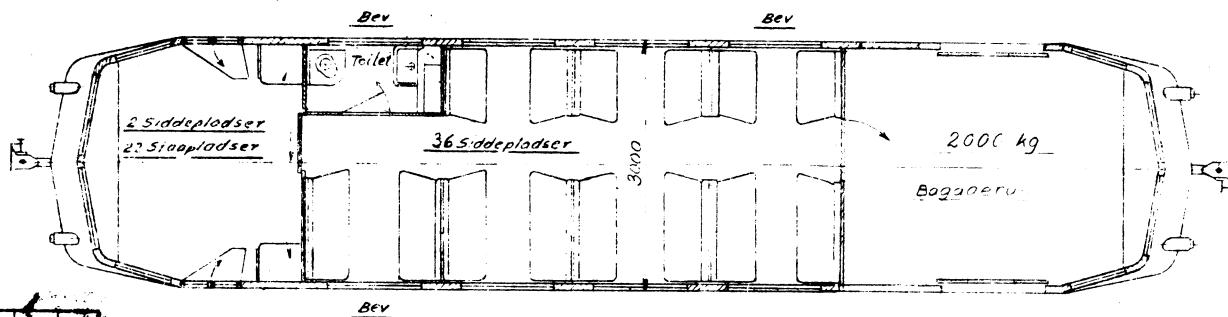
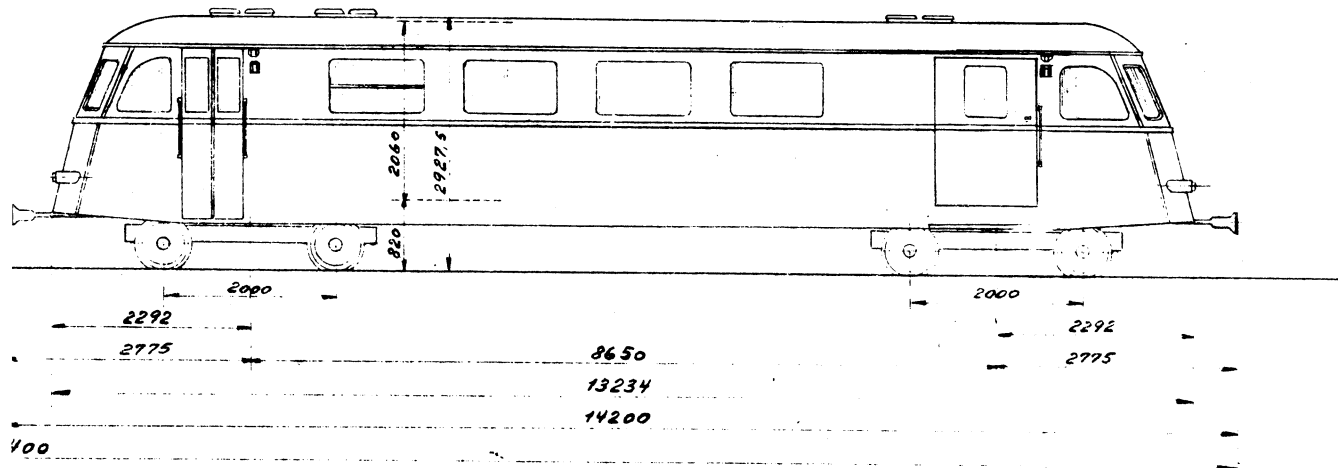
Max. Belastning: 48 Siddepladser - 42 Stooipladser

1:87

HHJ SM 2¹ + SM 2² + SM 23



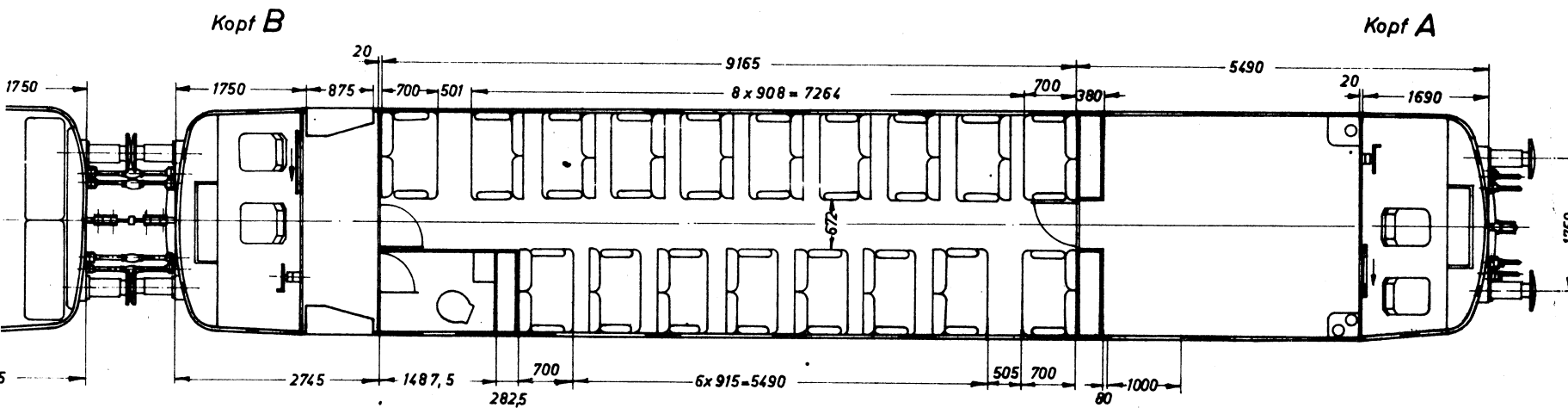
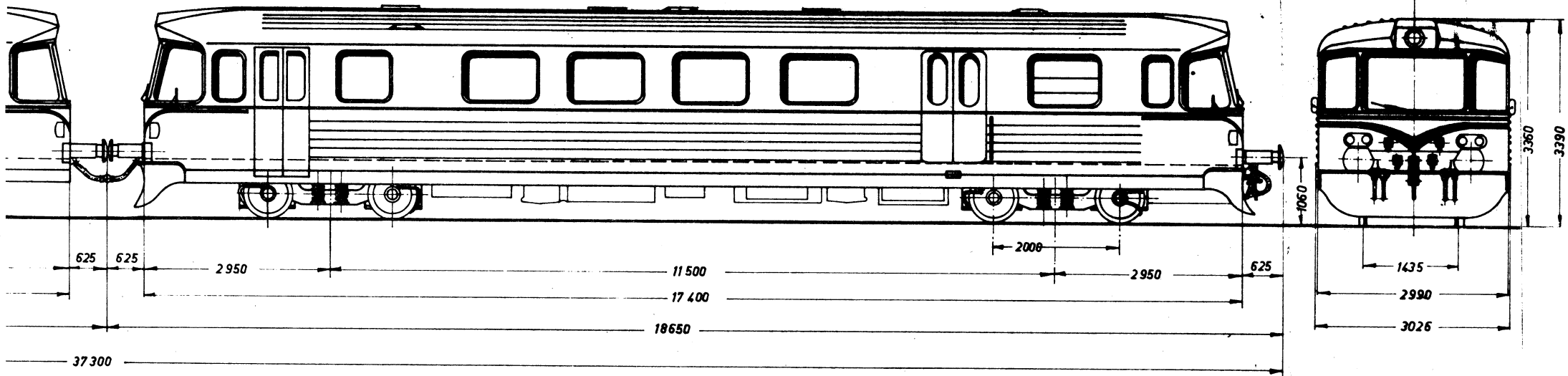
Max. Belastning. 48 Sædepladser - 42 Ståpladser



Forandring	Døre vendt til	1/11/77 A
	1. og 2. døre	1/11/77 A
	Vinduer og Vent. rev.	23/10/77 B
	Tekst og tegn. rev.	23/11/77 C
Scandia, 1/5 Randers.		MOOL Dgn 23/11/77 1:50 Rev 1/12/77
Skinnebus		A/B/G 30157

1:87

HHJ SP 1-2

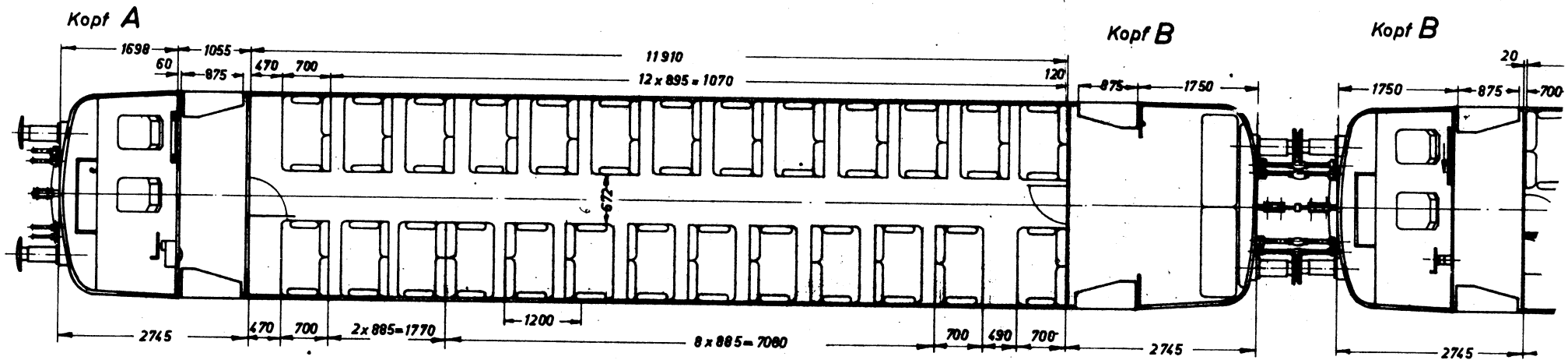
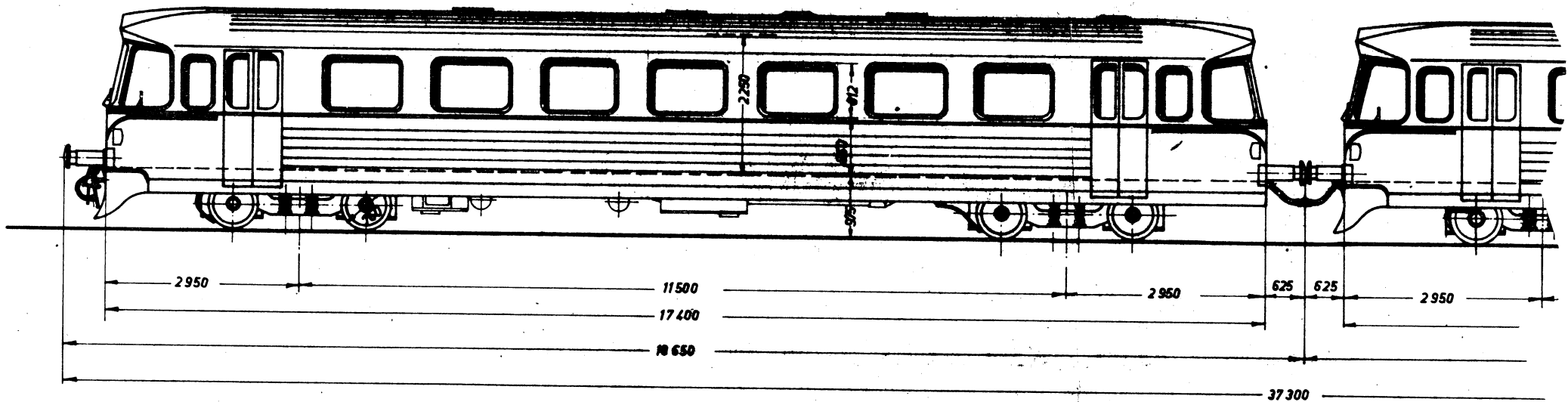


VT
 Sitzplätze: 36
 Eigengewicht: ca. 25,4 Mp
 Dienstgewicht: ca. 26,4 Mp

1:87

Gez. 26.11.57		Name		B 1103.01.2	
Gepr.		Morm.		Ansp. I.	
Maßstab 1:50		Dieseltreib- und Steuerwagen (mit Seitenpuffern u. Zugvorr.)		Waggonfabrik Uerdingen A.G. Werk Uerdingen Krefeld-Uerdingen	
Pflanzl. nach DIN 7168		Eigenschaft		Ursprung 18.1245	

HHJ Ym 31-32

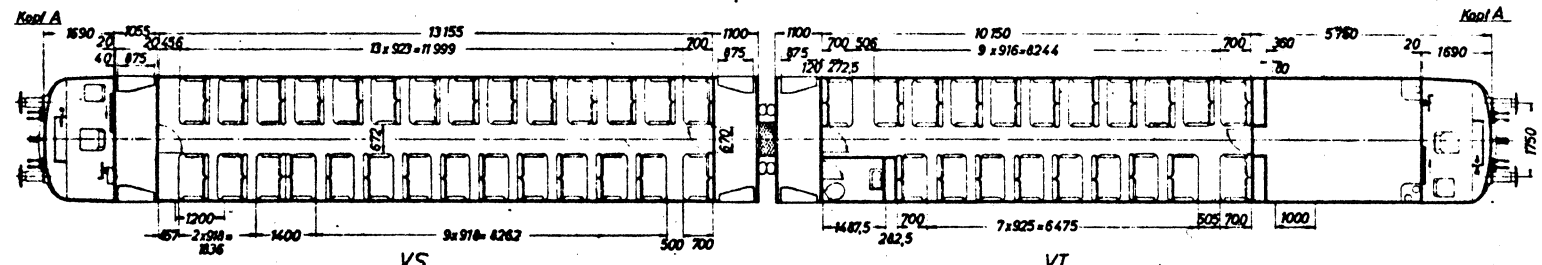
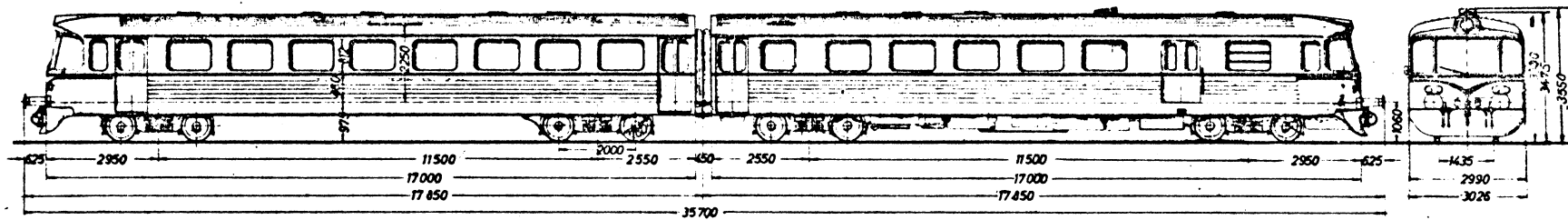


VS
Sitzplätze: 52
Eigengewicht: ca. 17,6 Mp
Dienstgewicht: ca. 17,9 Mp

Sitzplätze des ges. Zuges: 88
Eigengewicht des ges. Zuges: ca. 43,0 Mp
Dienstgewicht des ges. Zuges: ca. 44,3 Mp

1:87

HHJ Ys 41-43



VS
 Sitzplätze: 56
 Eigengewicht: ca 17,4 Mp
 Dienstgewicht: ca 17,6 Mp

VT
 Sitzplätze: 40
 Eigengewicht: ca 25,2 Mp
 Dienstgewicht: ca 26,2 Mp

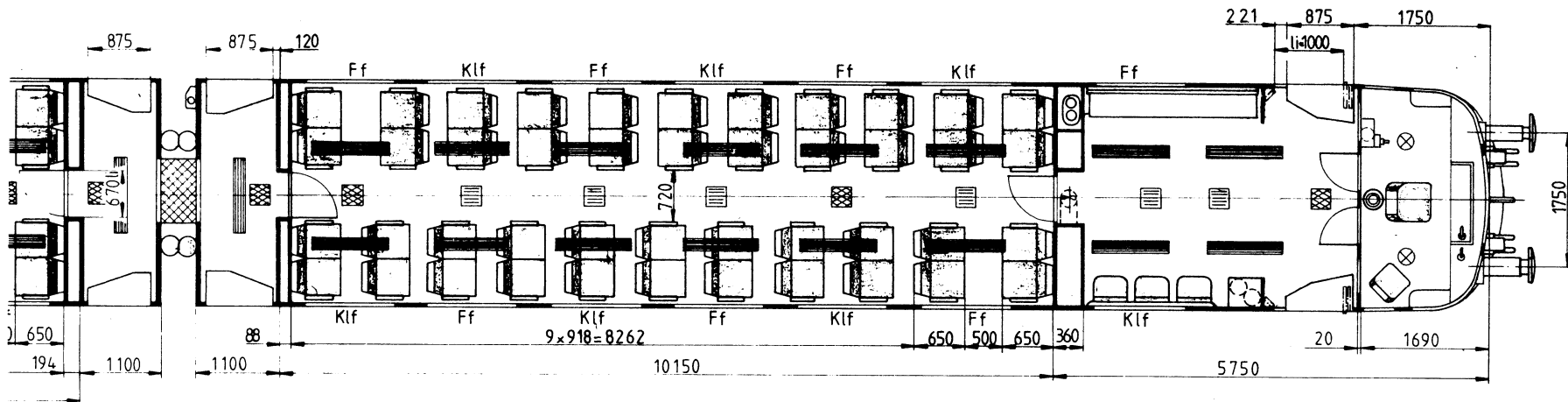
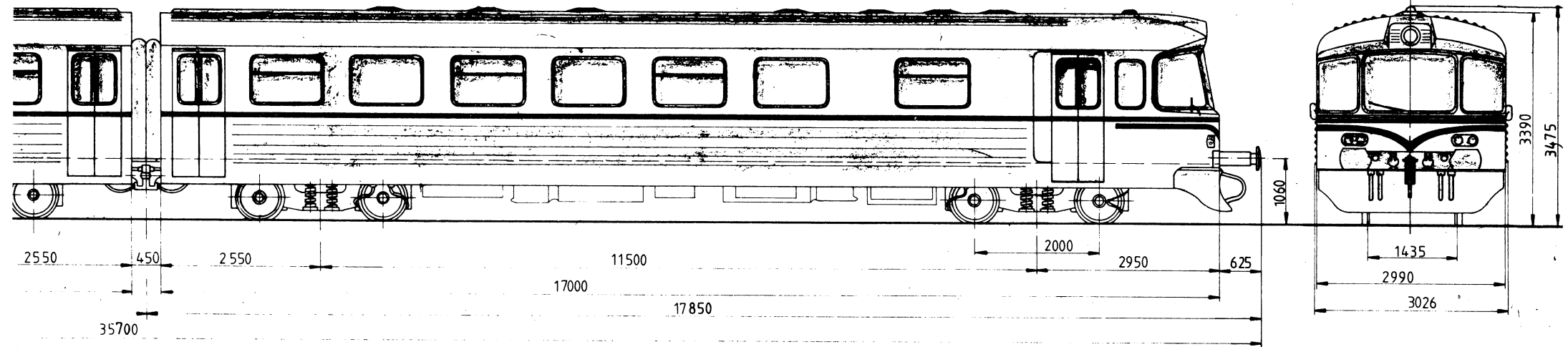
Sitzplätze des ges. Zuges: 96
 Eigengewicht des ges. Zuges: ca 42,6 Mp
 Dienstgewicht des ges. Zuges: ca 43,8 Mp

108	Wagne		
Gez. 24.11.67	ll.		WAG Uerdingen Krefeld-Uerdingen
Zweiteiliger Diesel-Triebzug			Anlage 01

4993

B 1103.01.1

1:180 HHJ Ym 33-34 + Ys 44-45

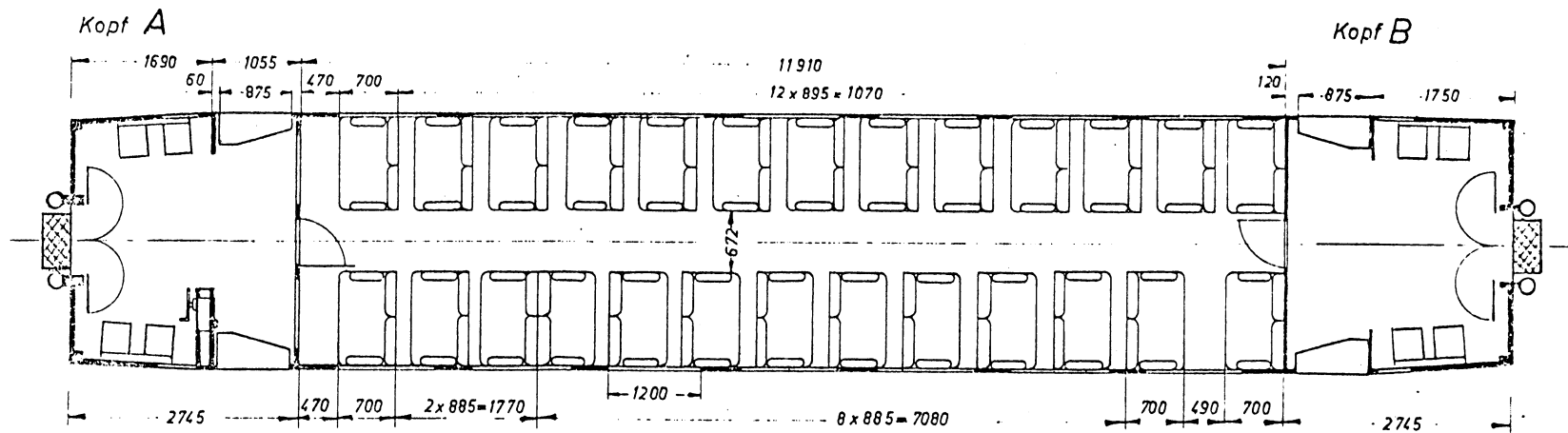
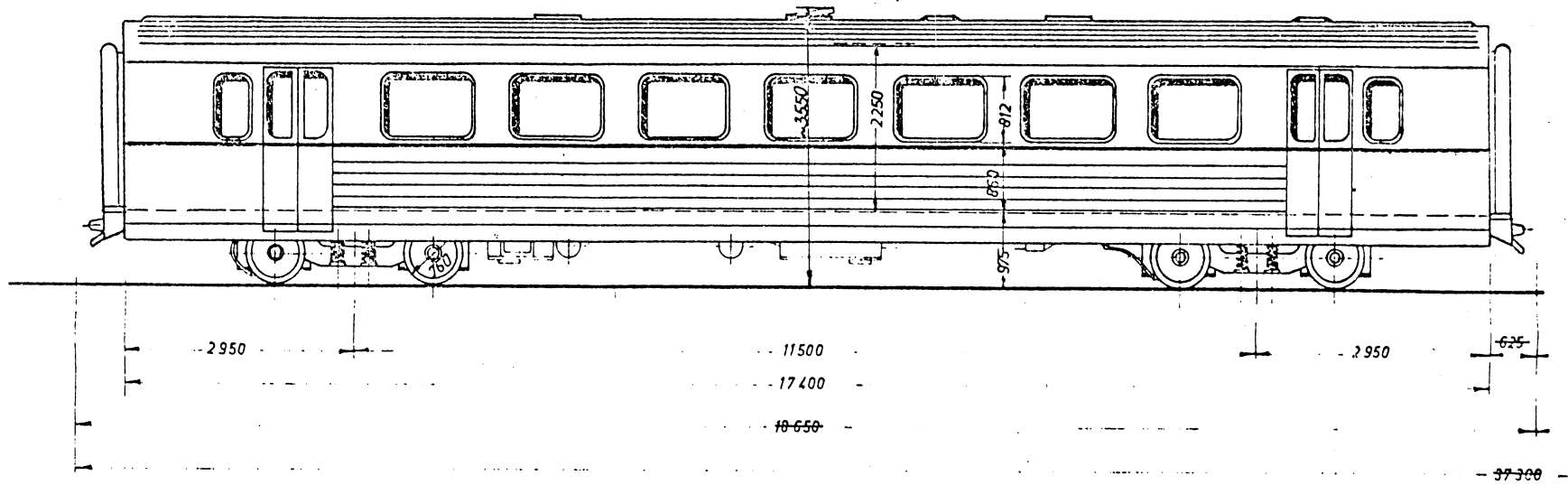


- Stat. Dachlüfter
- Lautsprecher
- Leuchtstofflampe
- Deckenleuchte
- El.-mot. Dachlüfter f. Schaltschrank
- Ff Festfenster
- Klif Klappfenster
- Dachlüfter f. Führerstand

VT
 Sitzplätze: 44+7(Sitze im Einstiegraum)
 Eigengewicht: ca. 25,4 Mp
 Dienstgewicht: ca. 26,4 Mp

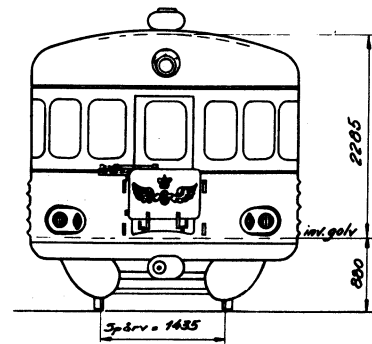
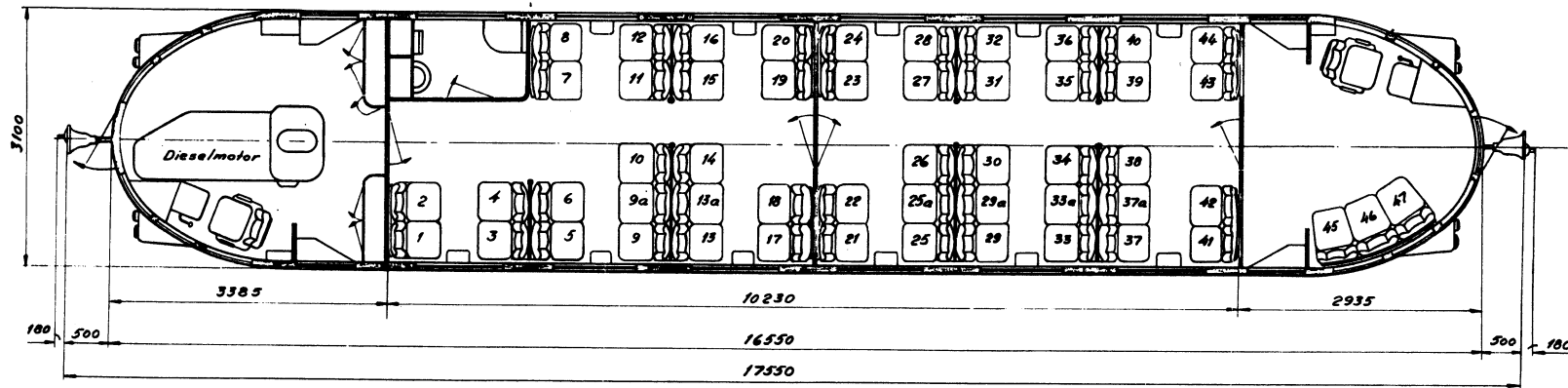
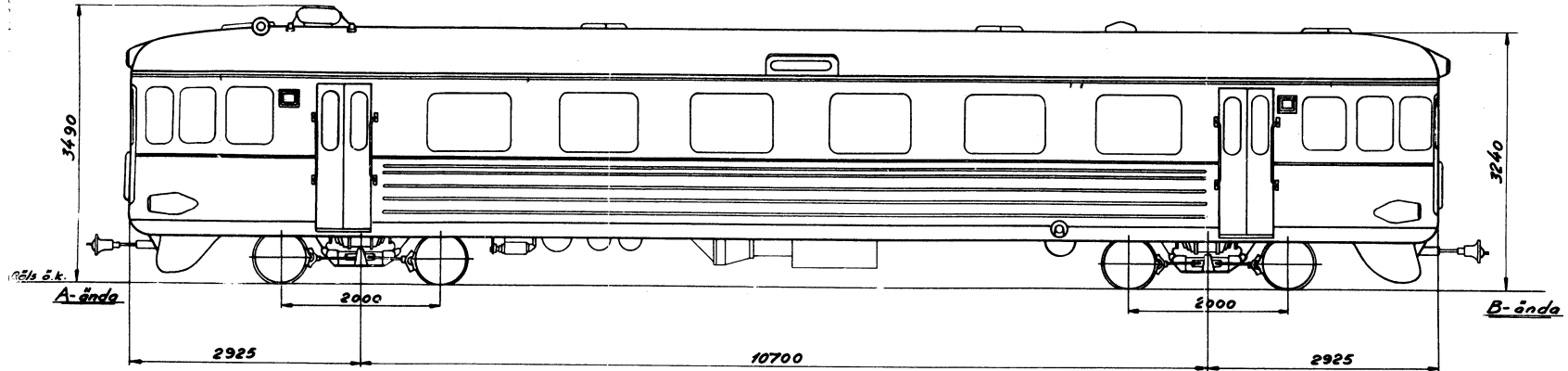
Datum	Name	Zweiteiliger Dieseltriebzug für Einmannbetrieb	
Bearb: 04.81	<i>Bl</i>	B 10.3862	
Gepr:			
Norm:			
		Blatt 01 Ers f. B 10.3862 Ausg 1 Ers. d.	

1:87 HHJ YM 35-36



1:87

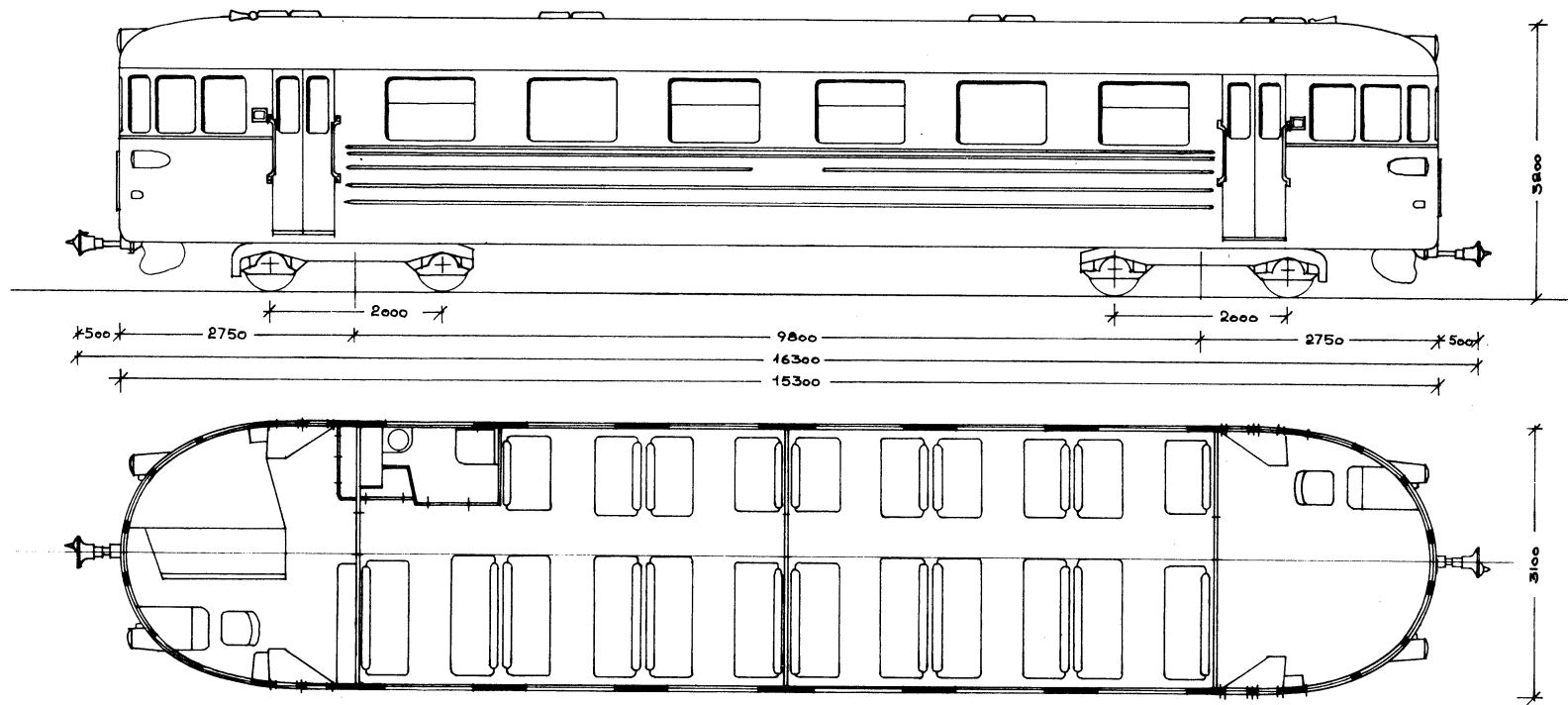
HHJ YP 51



C	B	A	GRUPP ELLER LÖSNR NR.	POS.	BENÄMNING	MATERIAL ANG. ELLER RITN.
ANTAL						
			Rålsbuss Motorvagn		24278	RITNINGENUMMER 24278
			Typ YC 06			RITN. NO. 25, 28, 29 TITEL 1:40
						HÄGGLUNDS ÅR HÄGGLUND & SÖNER SÖDERÅS SVENSK
ERSÄTTOR	ERÅTT AV					

1:87

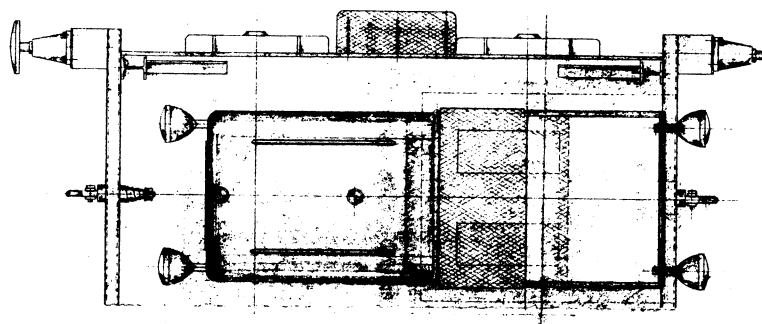
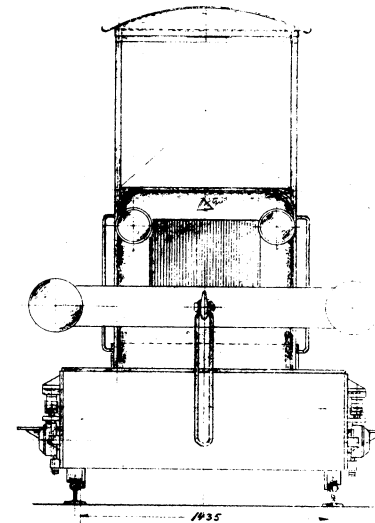
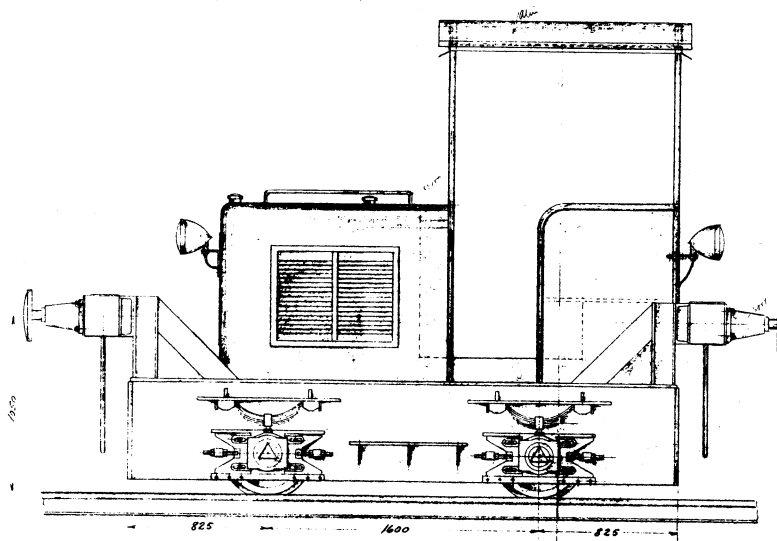
HHJ YMB 25 + 28 + 29



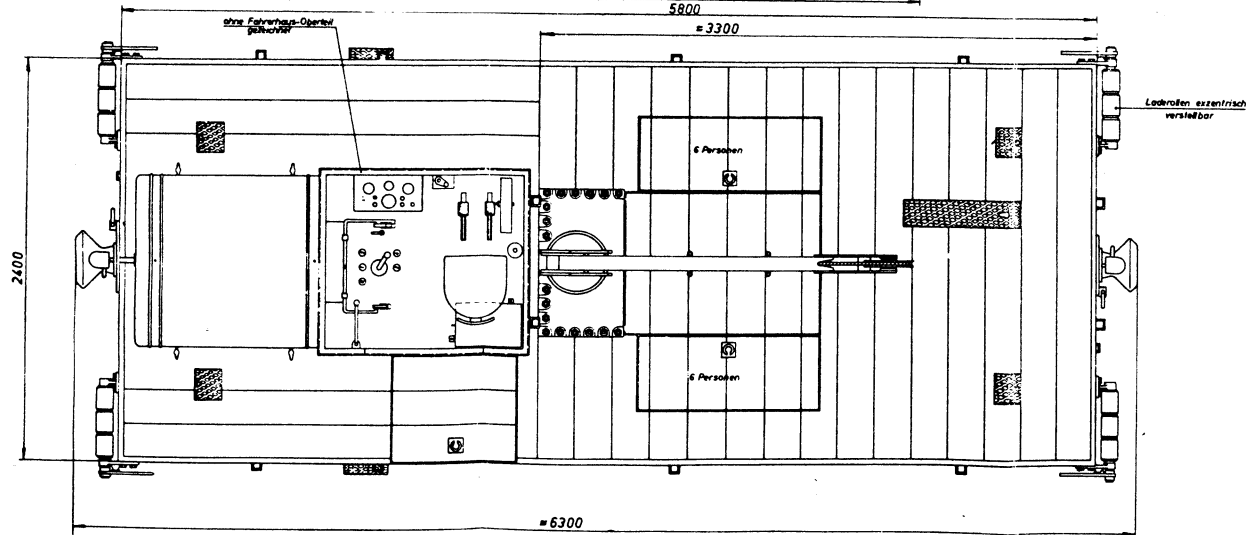
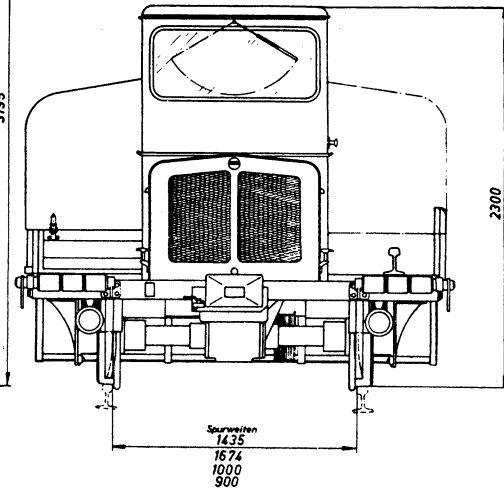
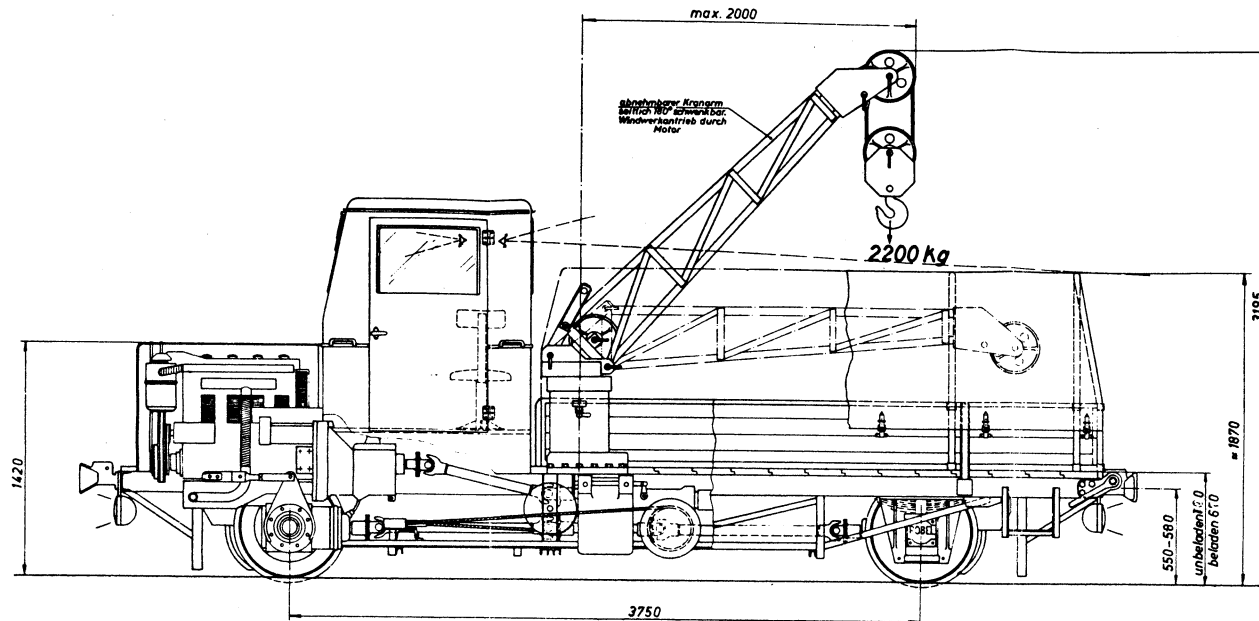
tegning J. Henneke

1:87

HHJ YMB 26 + 27



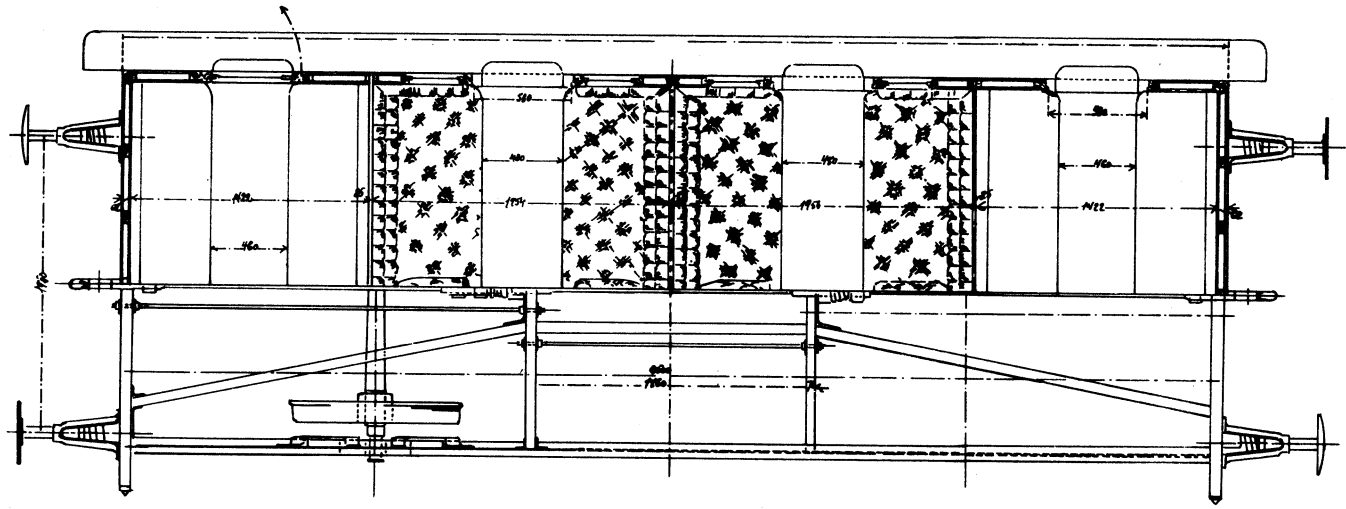
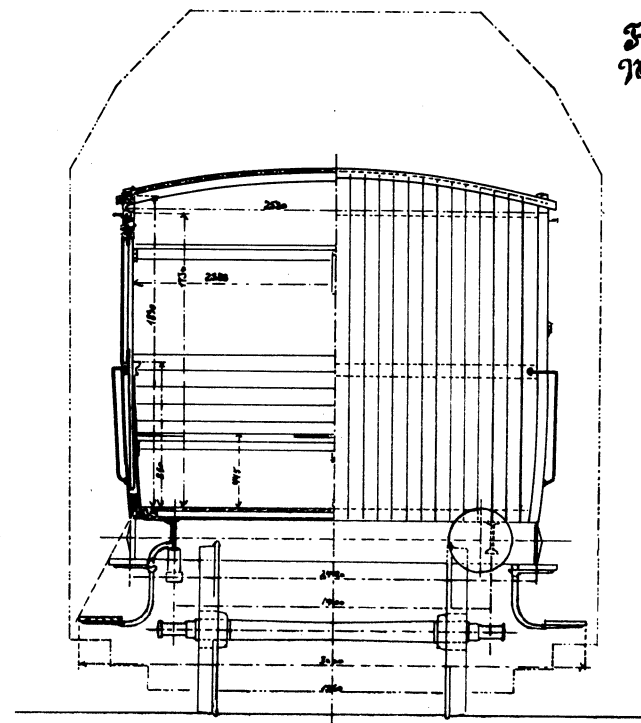
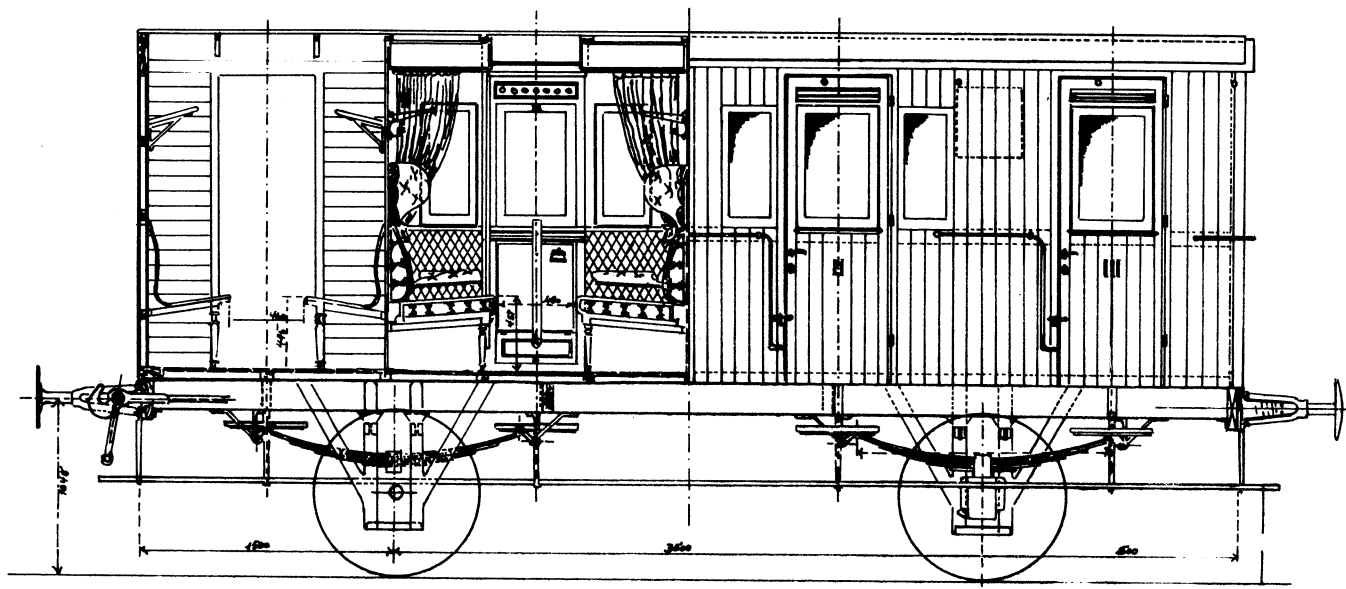
Nr.	Tag. Nr.	Pos.	Beskrivelse	Art.	Materiale	Dimension	Mødt	Bemærkning
Stykkliste Nr.								
Arbejds Nr.		Skals	Tag.	Konstr.	Art.	Stør.		
1: 127								
FEDERLAD MASKINFABRIK A/S Horsensvej 1 - HORSBØL							Mapp Nr.	
Rangerlokomotiv Type B.2.							35449	
							Ervist	



Hersteller	Modell	Typ	Robel u. Co. München 25
Rollen-Schwenkraft-			Baumwag II/ 9037
wagen m. Aufl. Dieselmotor			

HHJ R 2

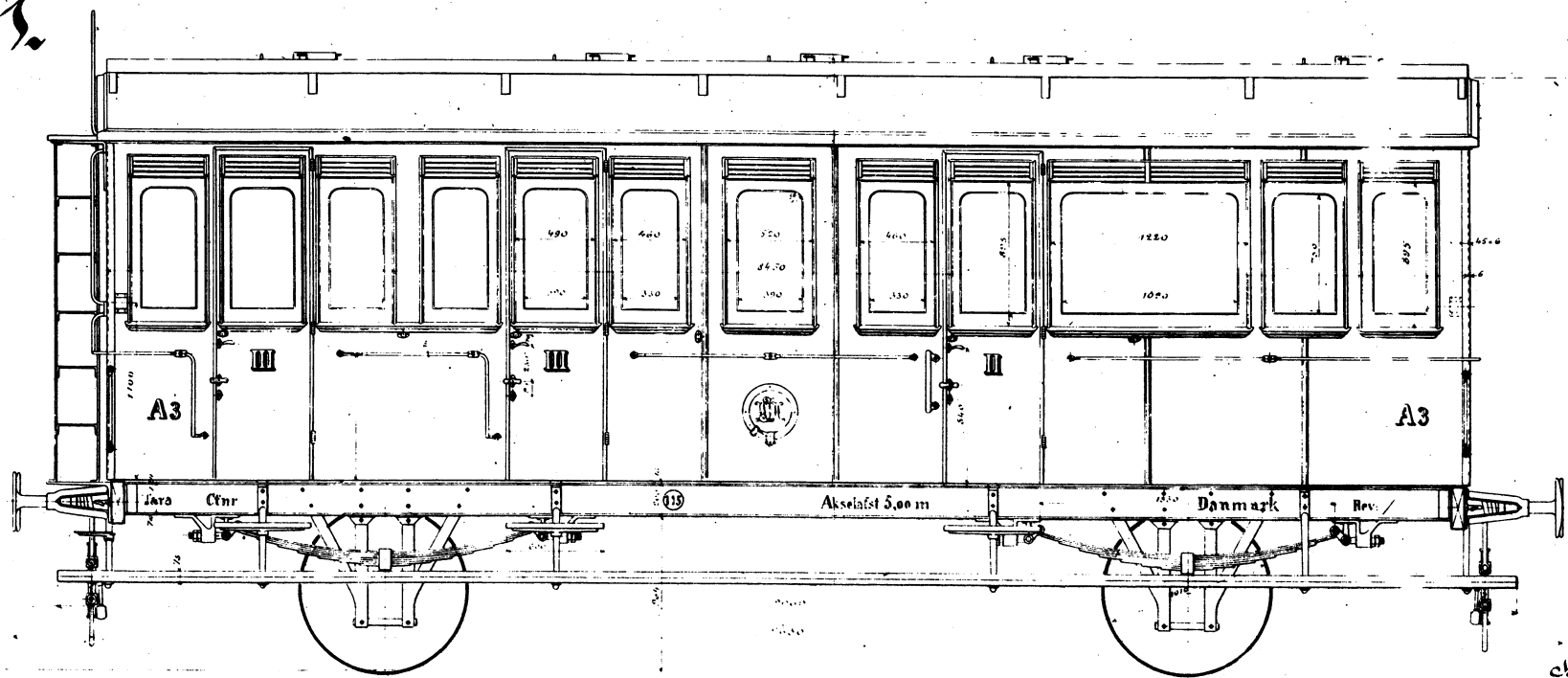
F. 197.
702533.



Passenwagen 11/11 Klafes
ohne Vermaer
Fig. 236
1:15 d. nat. G. v. Baugewerksm.

HHJ A 1-2

821.



ebads King berreders Stambane

Personvogn H & III Kl.

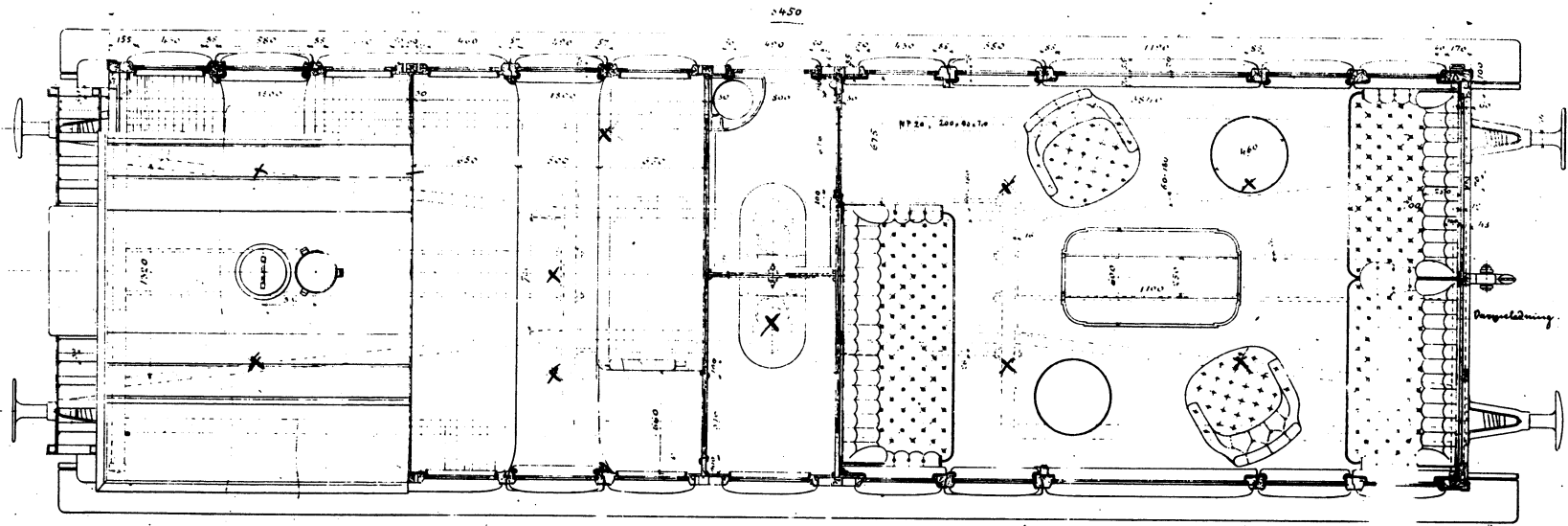
med Kloset

Litra A.

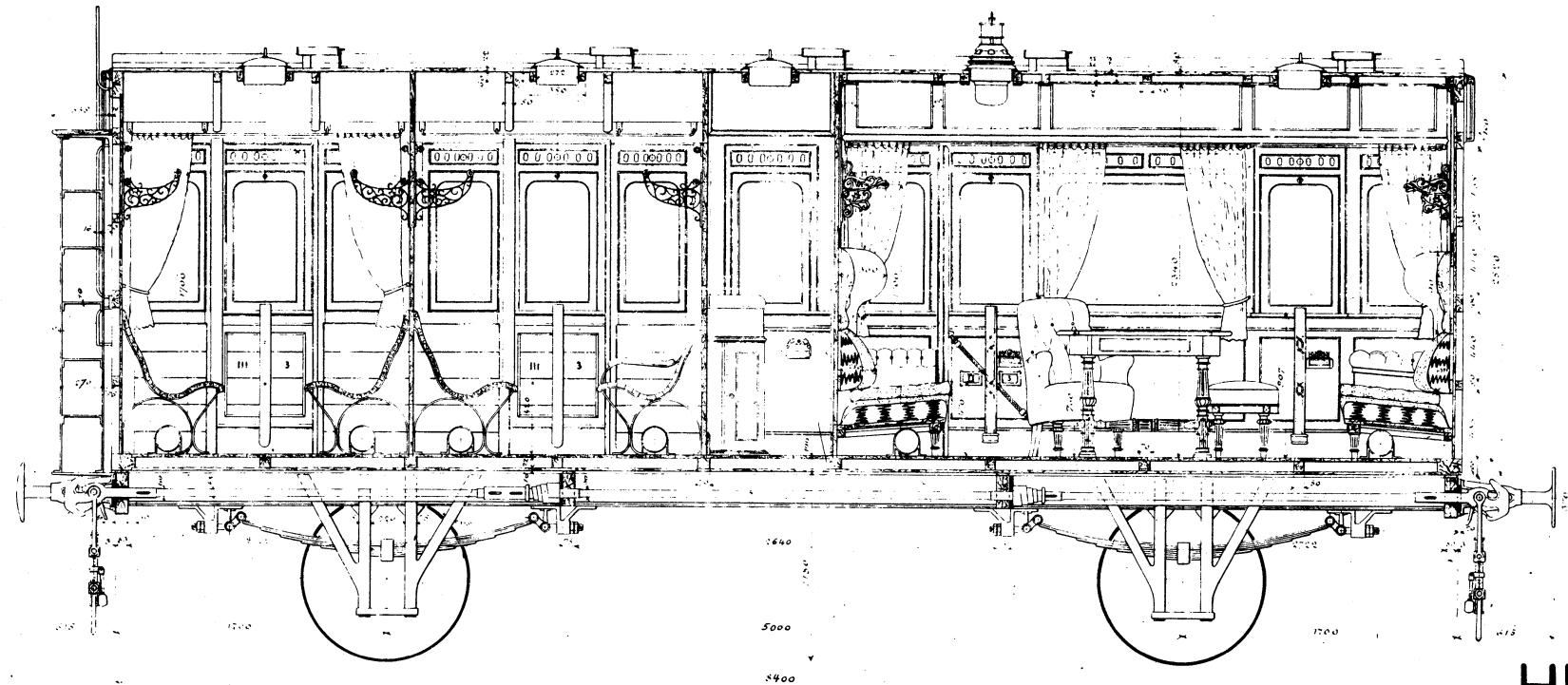
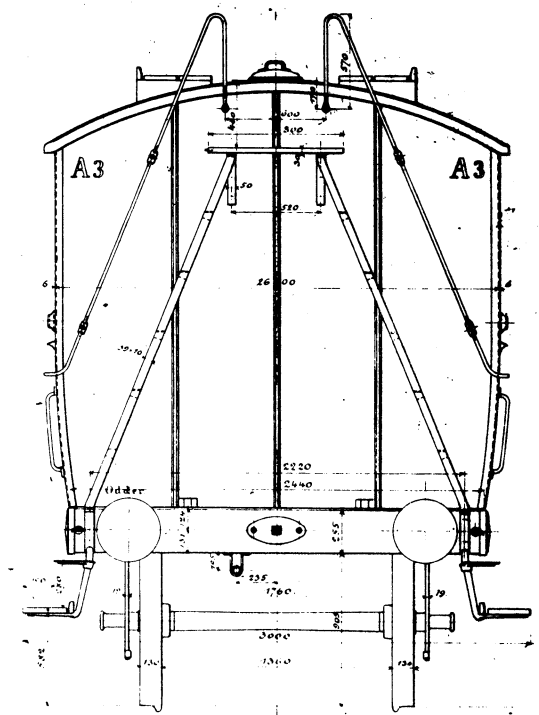
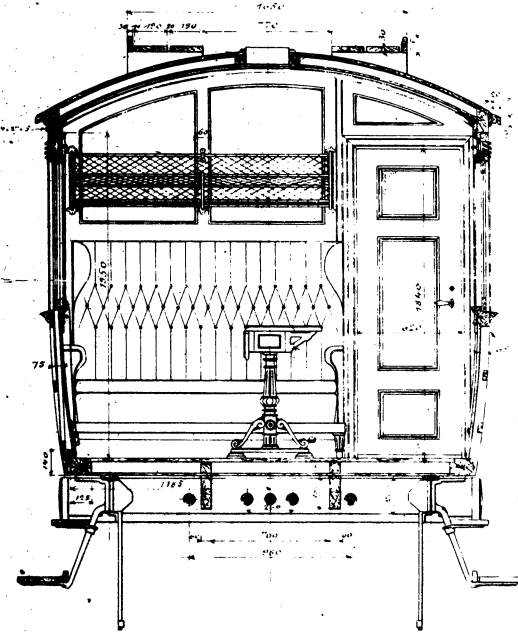
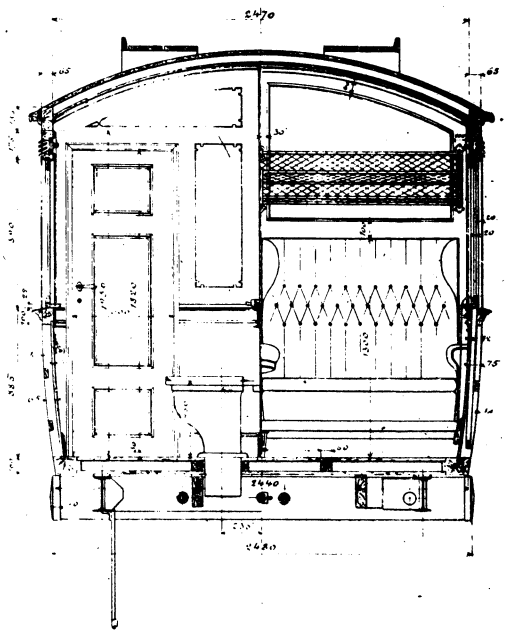
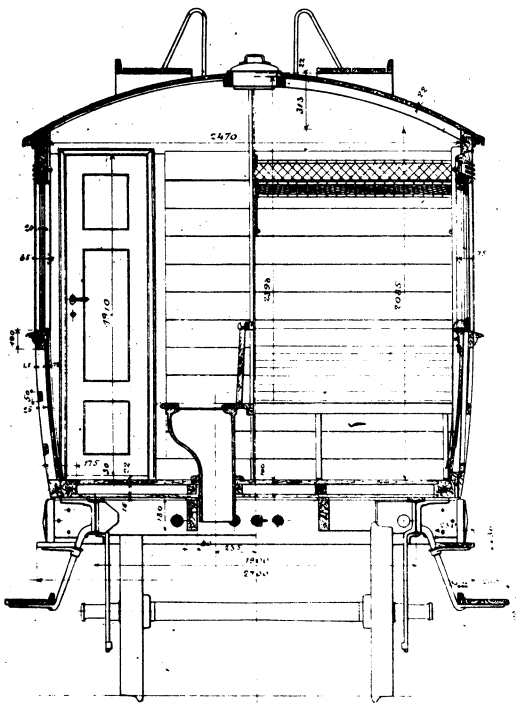
N^o 3

Odder den 13 Juli 1898.

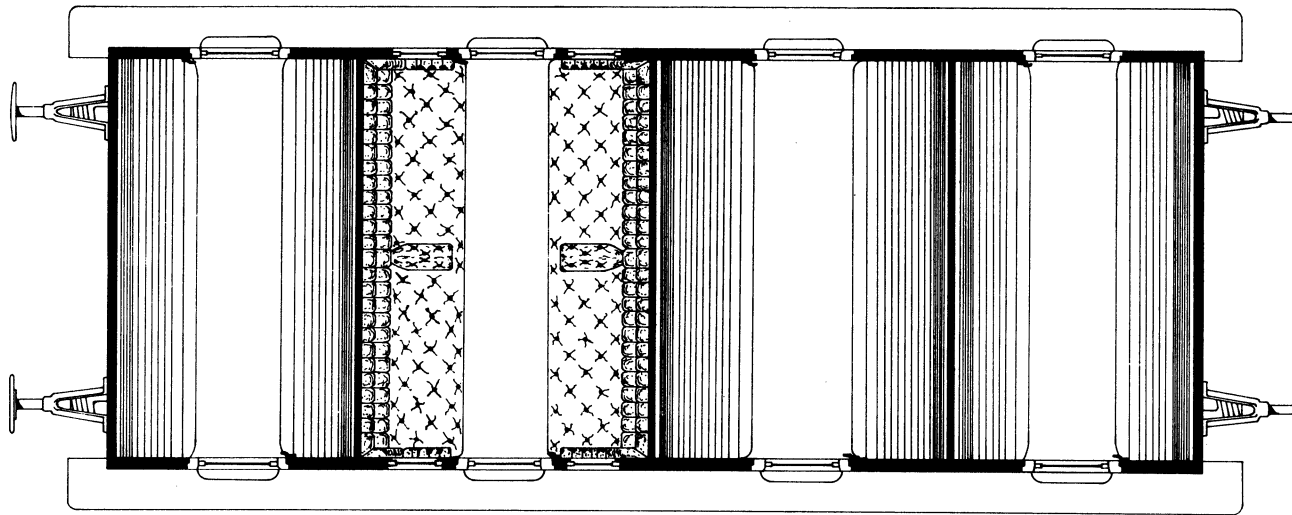
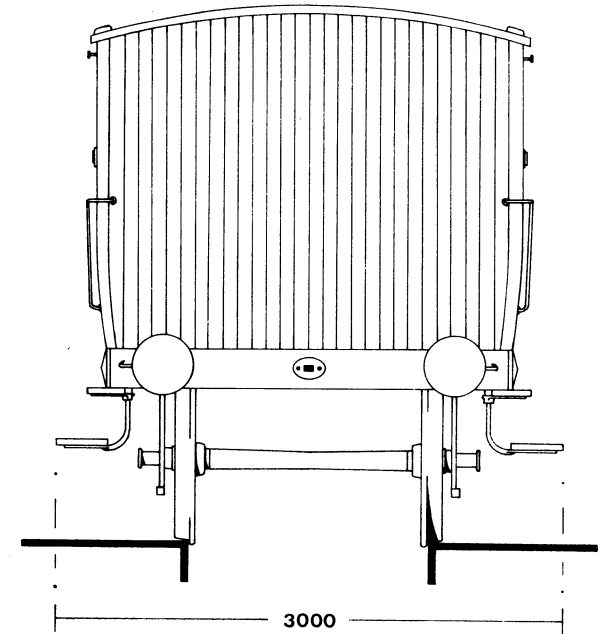
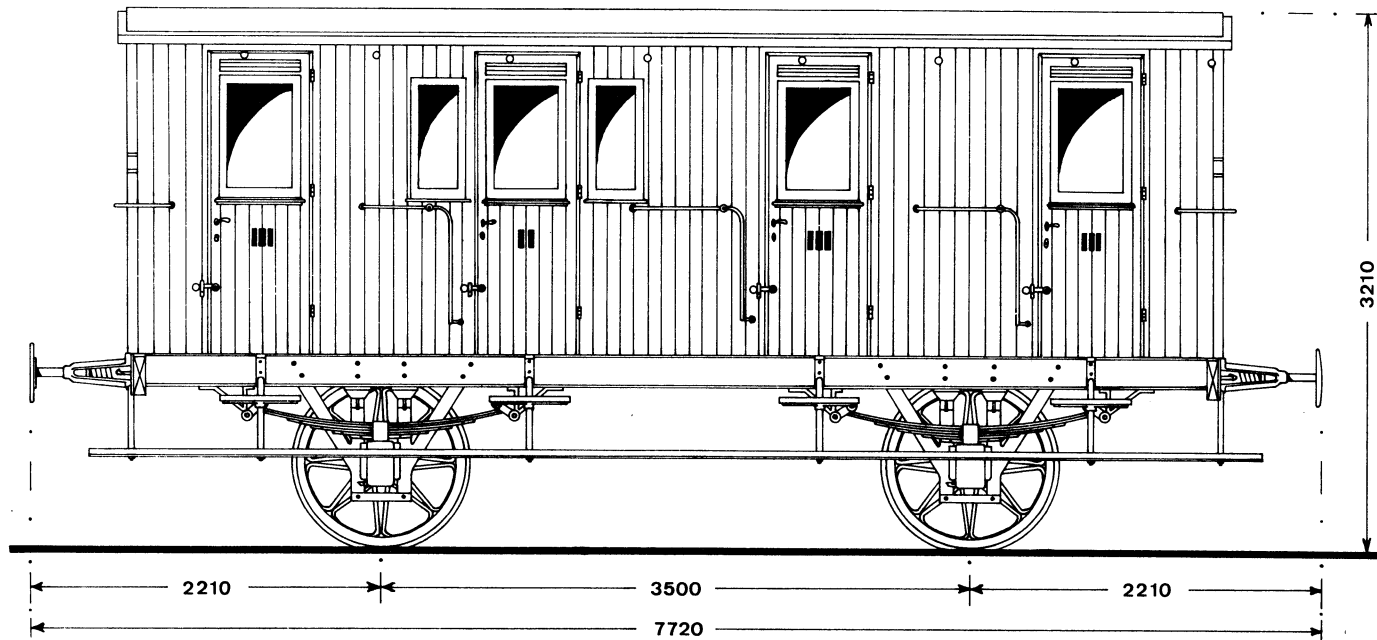
Driftsbestyreren.



HHJ A 3



HHJ A 3

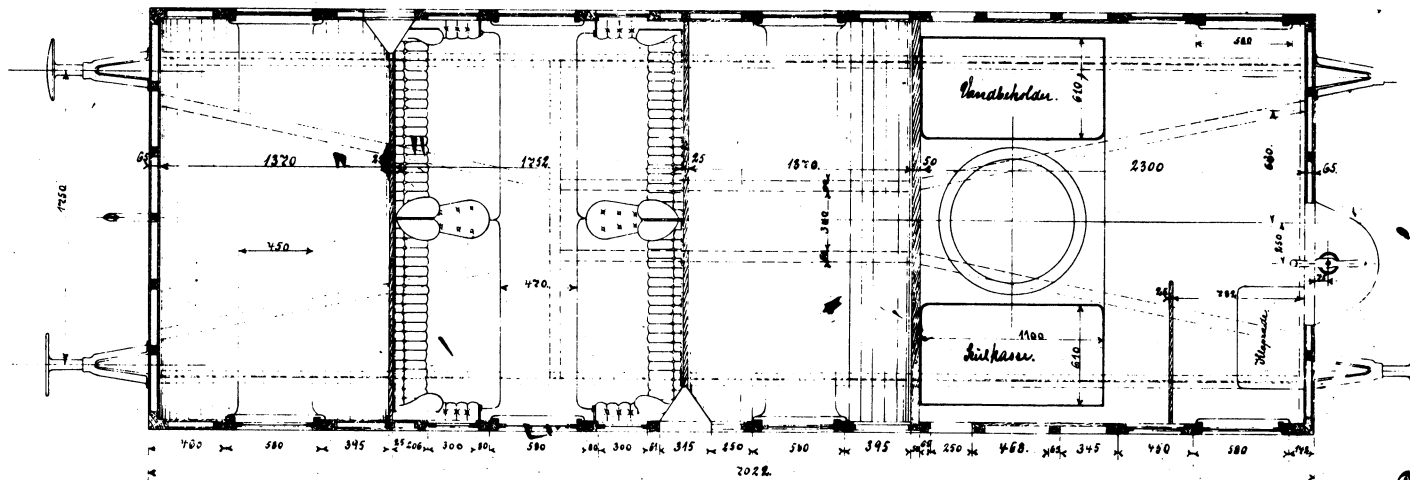
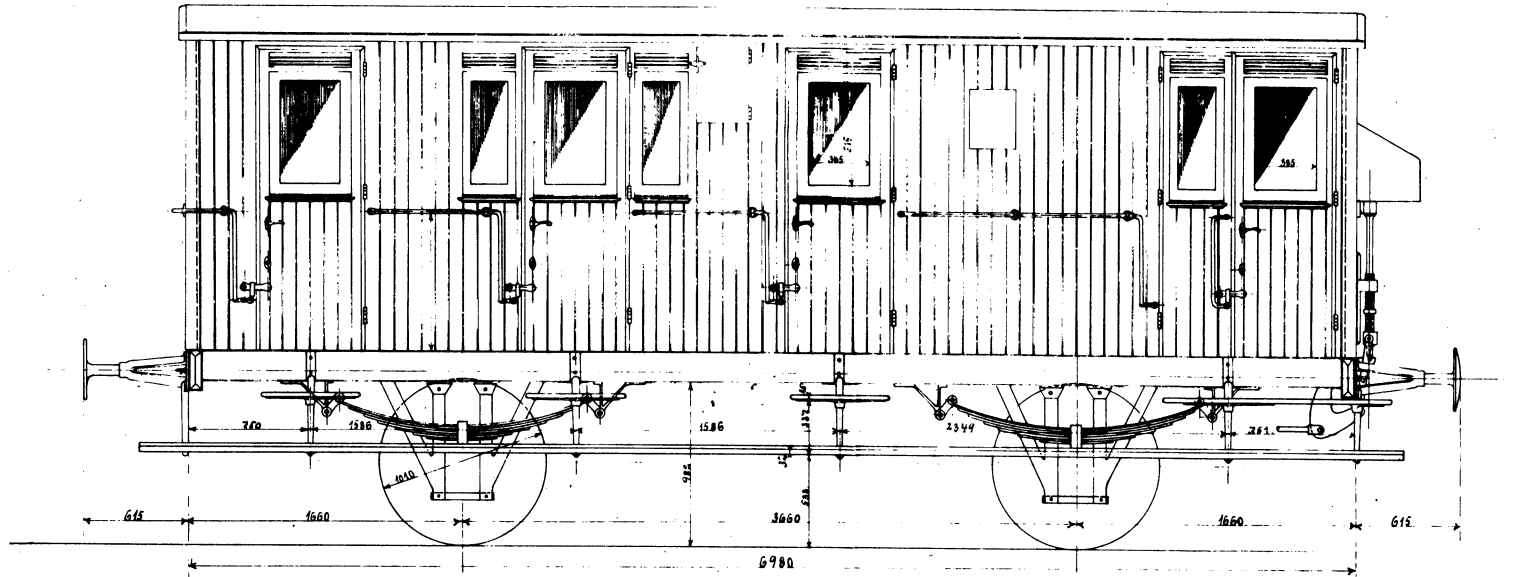


HHJ B 11-12

BRESLAU 1884

Tegning: Asger Christiansen 25.02.78

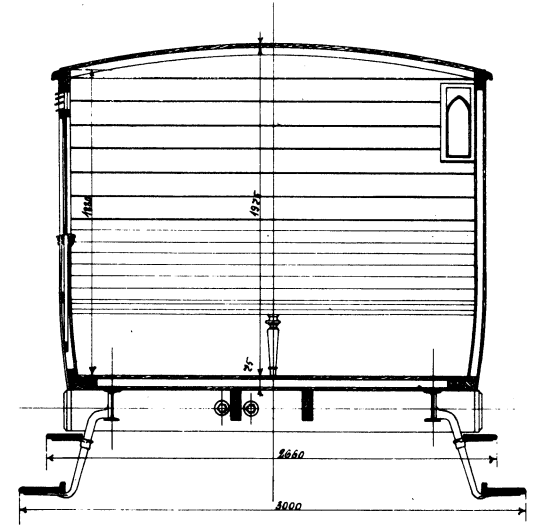
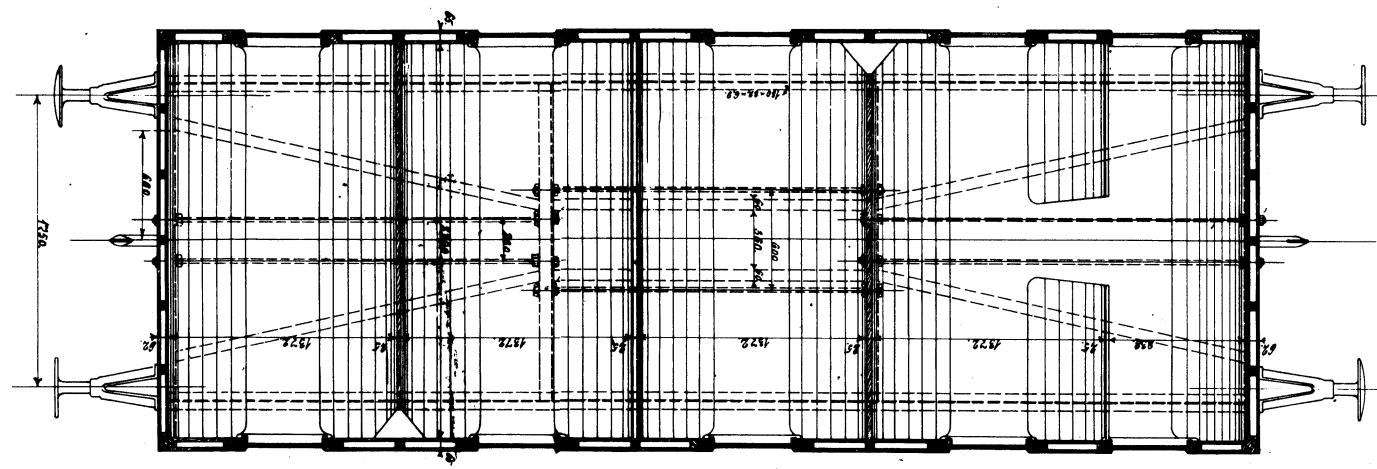
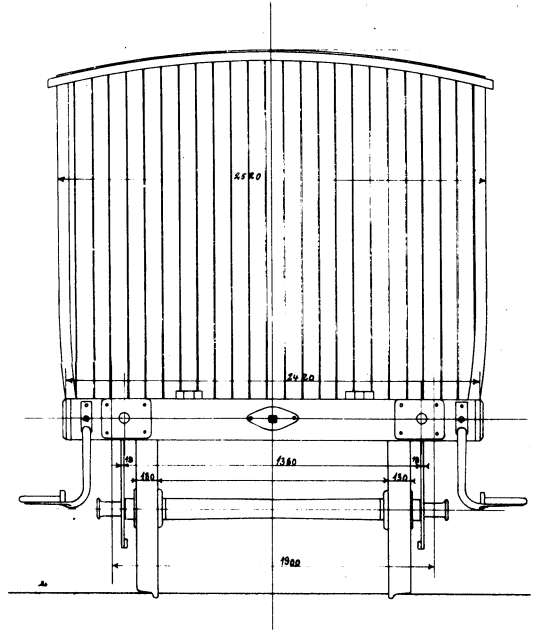
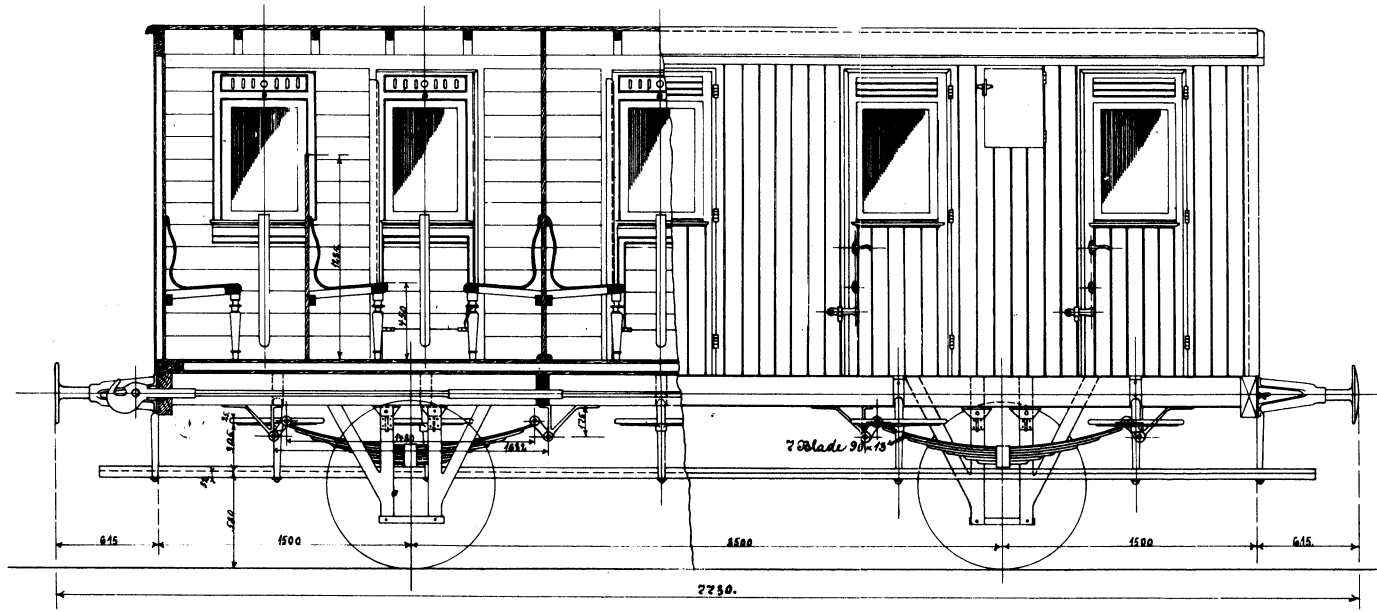
1:45



Personvogn med Hjeldekum
til
Bæde- og Sovesæder.

Jan 6973.

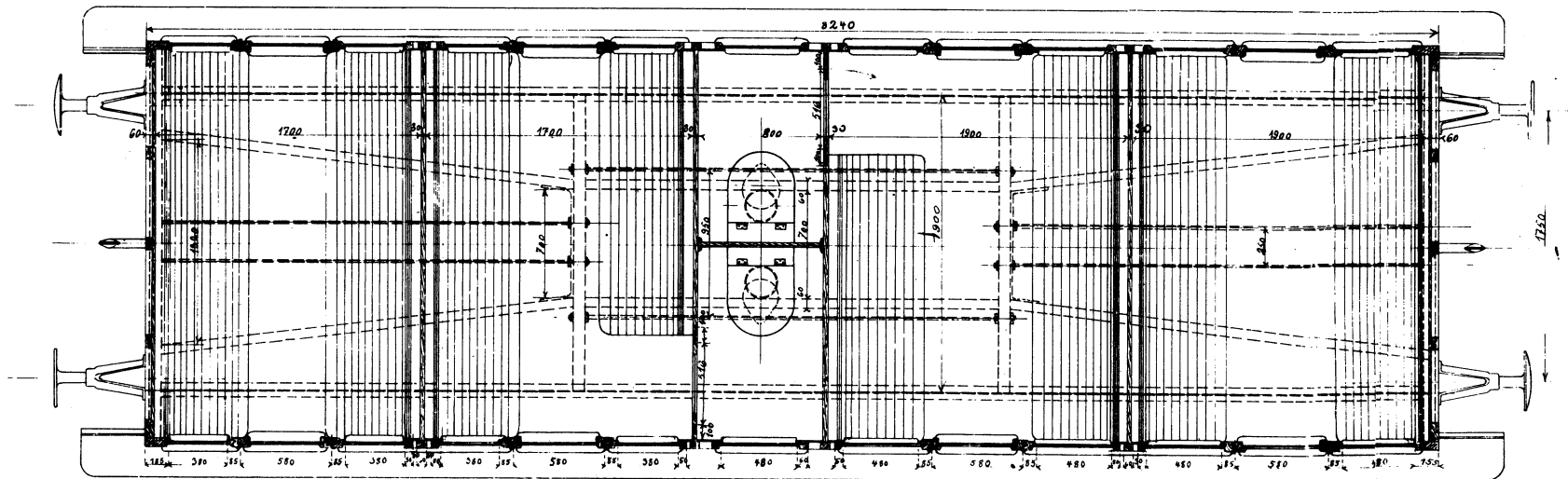
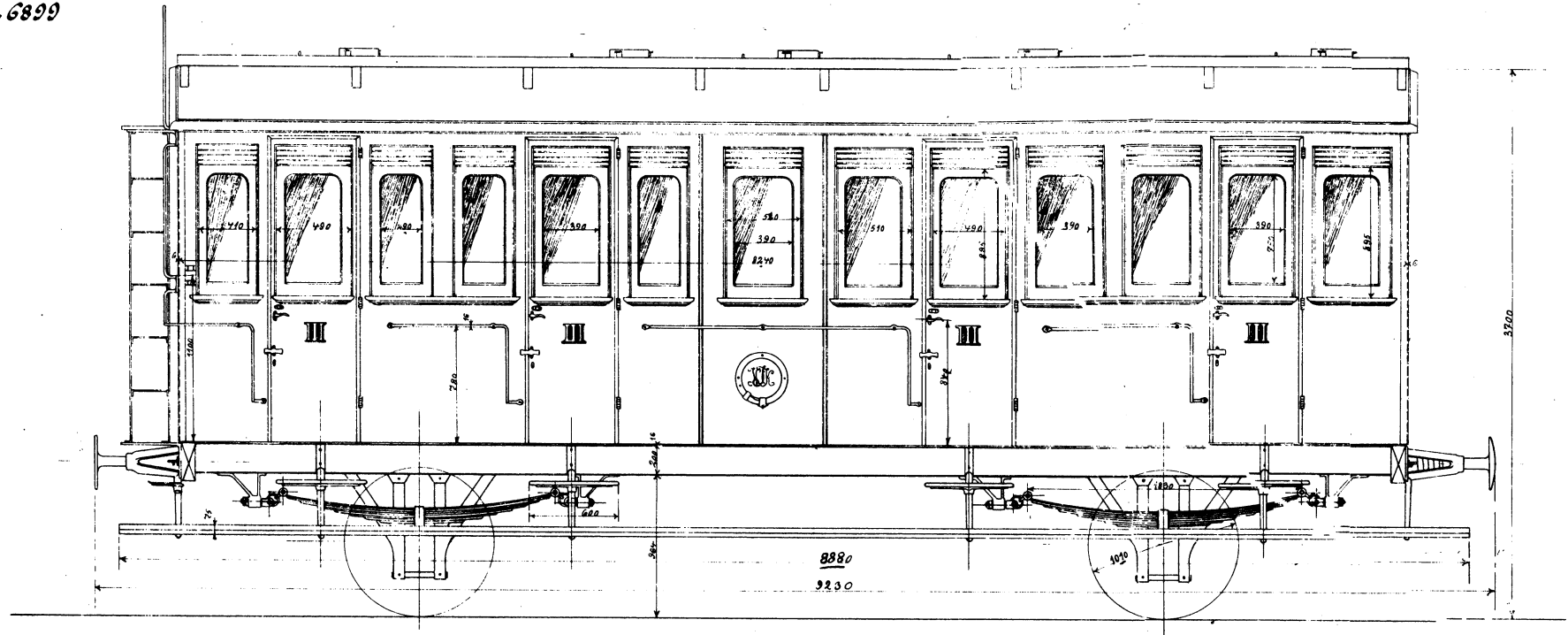
Scandia i Karbers.



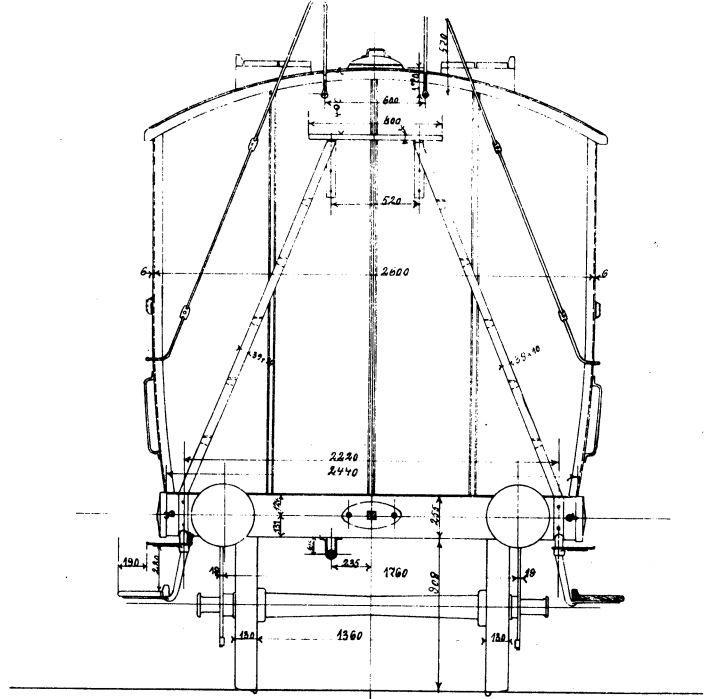
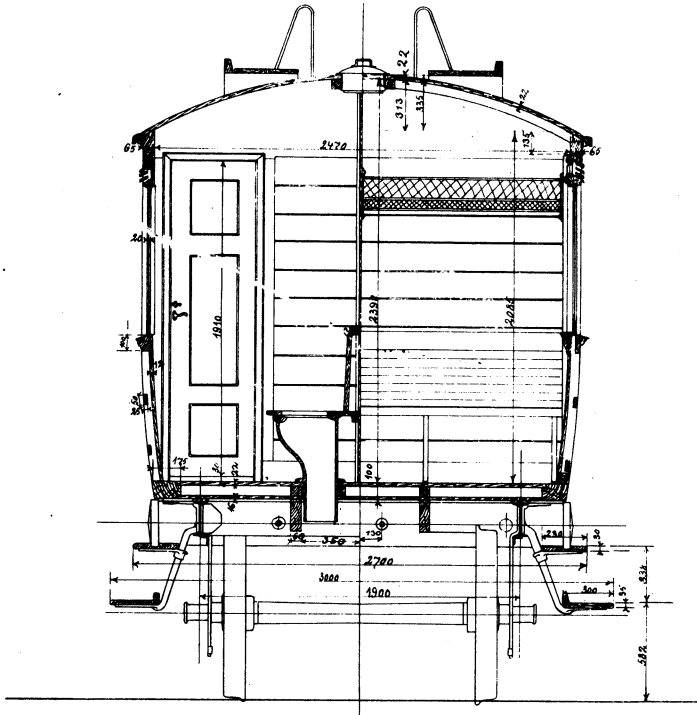
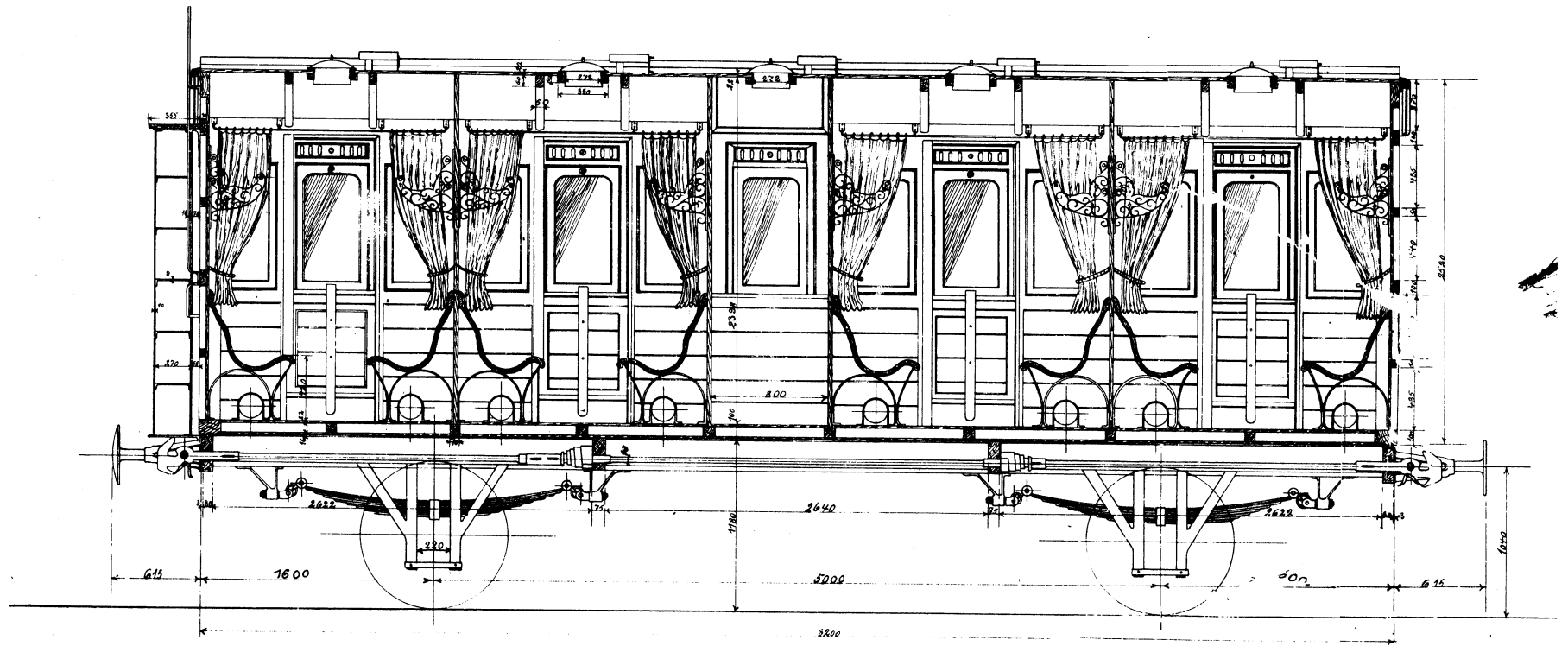
Personvogn III Kl.
 til
 Sædd-Sædd - Banen. HHJ C 23 (C 21-22)

Personwagen III Kl. für Sabs-Servis-Bahnen

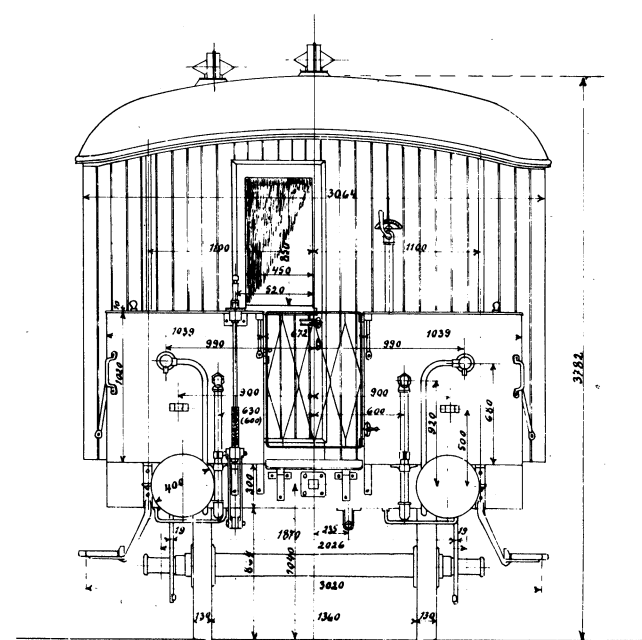
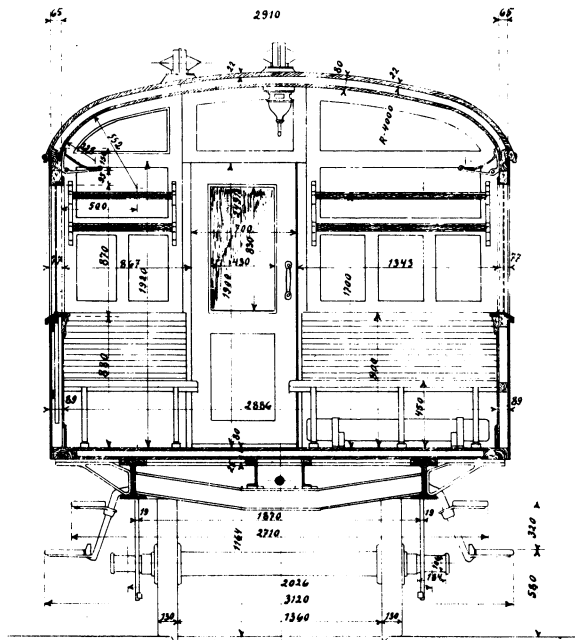
nr. 6899



HHJ C 25'



HHJ C 25'



Personvogn III Kl. med Midtergang

Kil

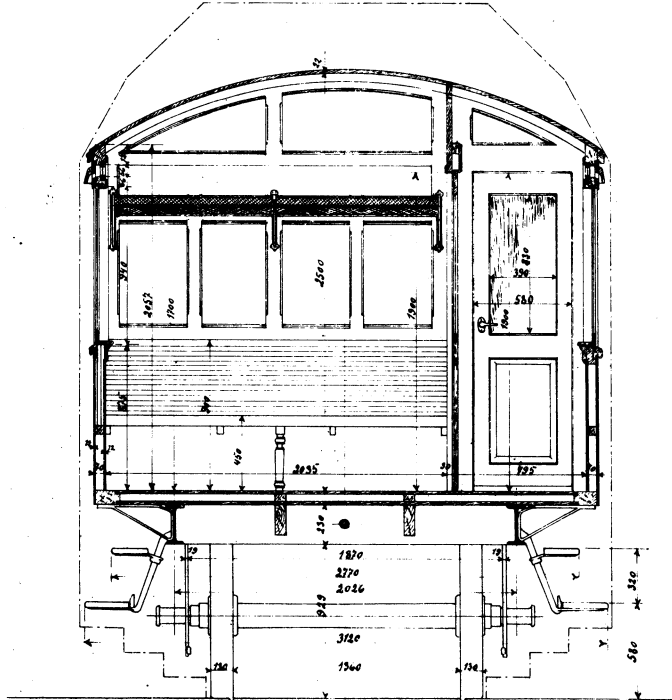
Kjøge-Kingsked Jernbane

Ordre 1420.

*Handl. d. 13. 16
Mousser.*

1:50

HHJ C 25³ - C 26²



En Vogn vejer 10740 Kg.

Personvogn III Klasse

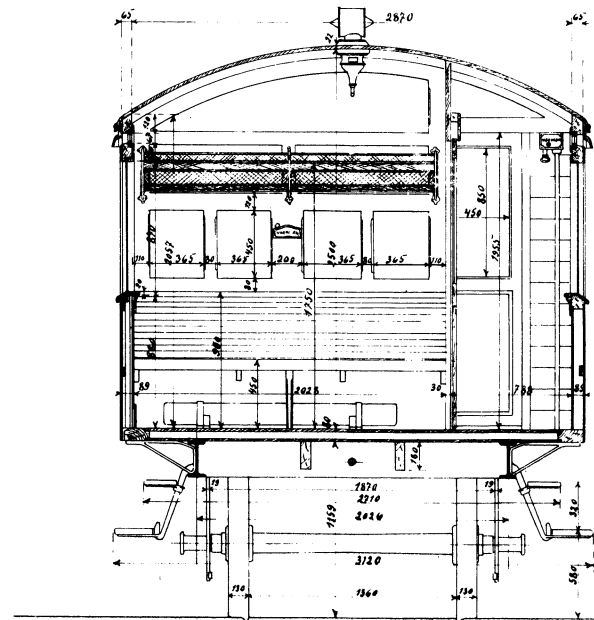
Kil

ombauet.

861.

Lemmer & Co.
København.

HHJ C 28



Personvogn III Klasse

Kil

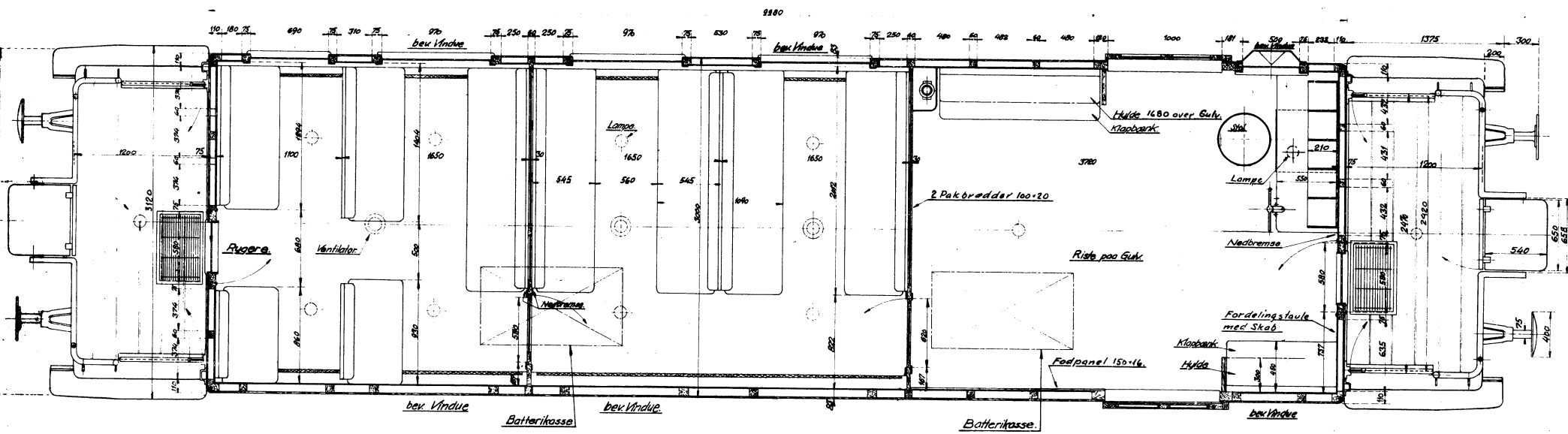
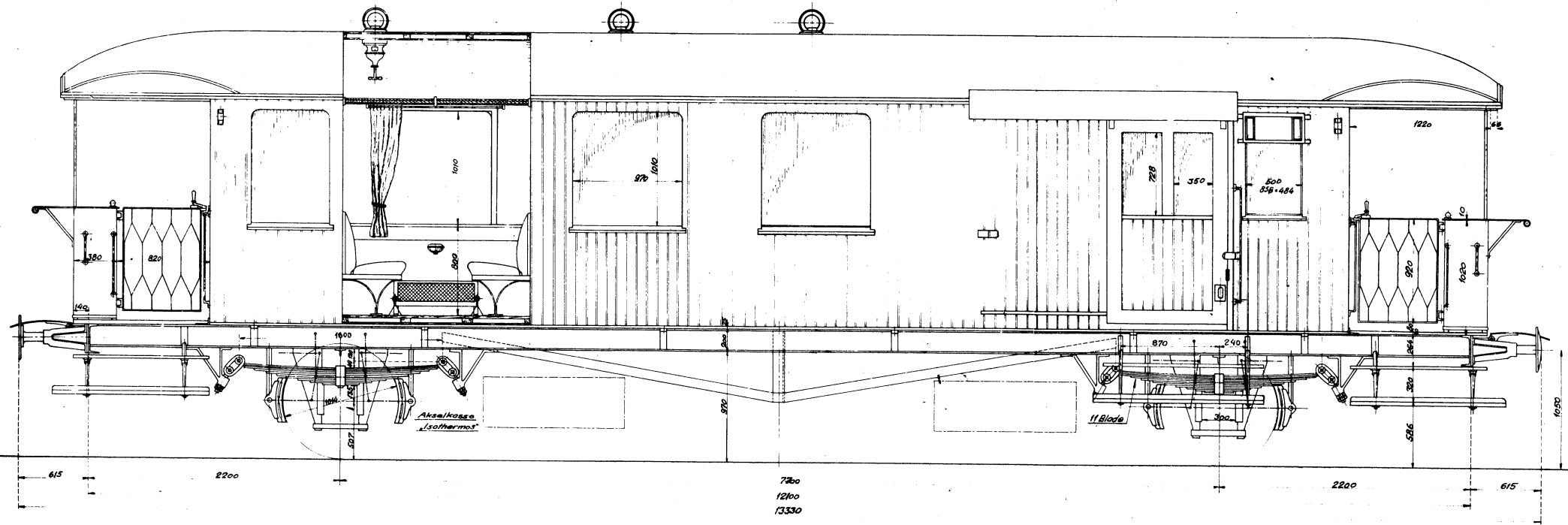
Stads-Sørens-Banen.

Ordre 1250

Seaside, 2/4 14
København.

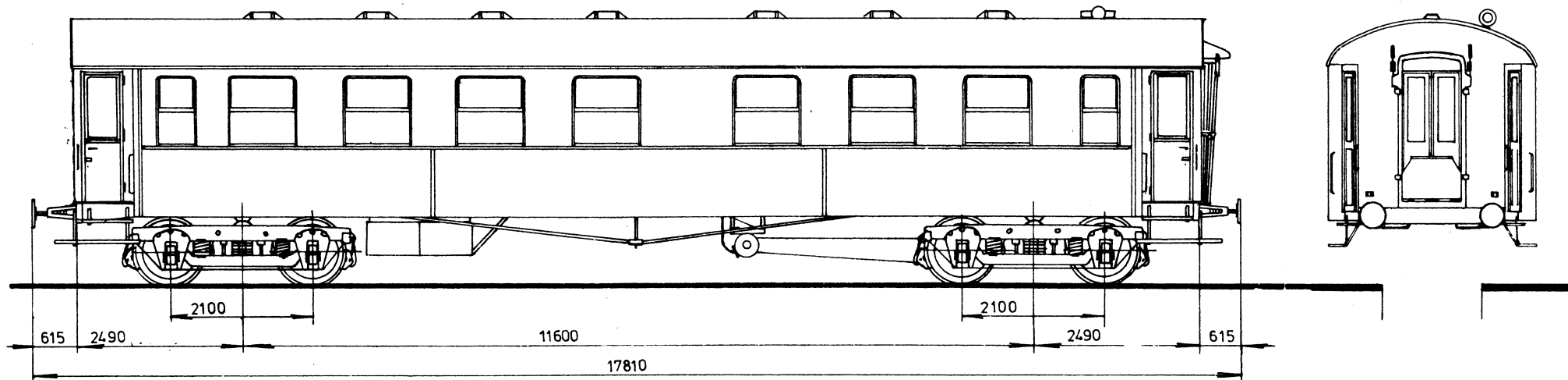
1:50

HHJ C 29



1:50

HHJ Ce 30



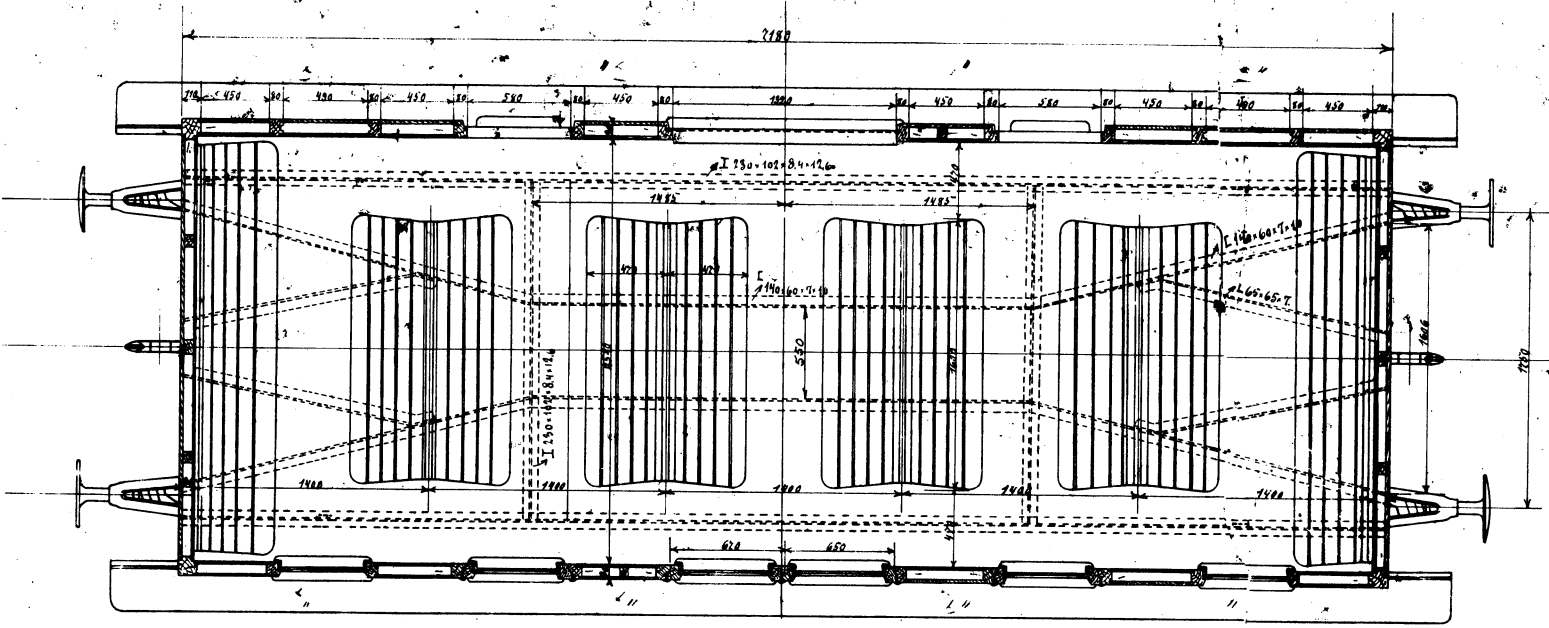
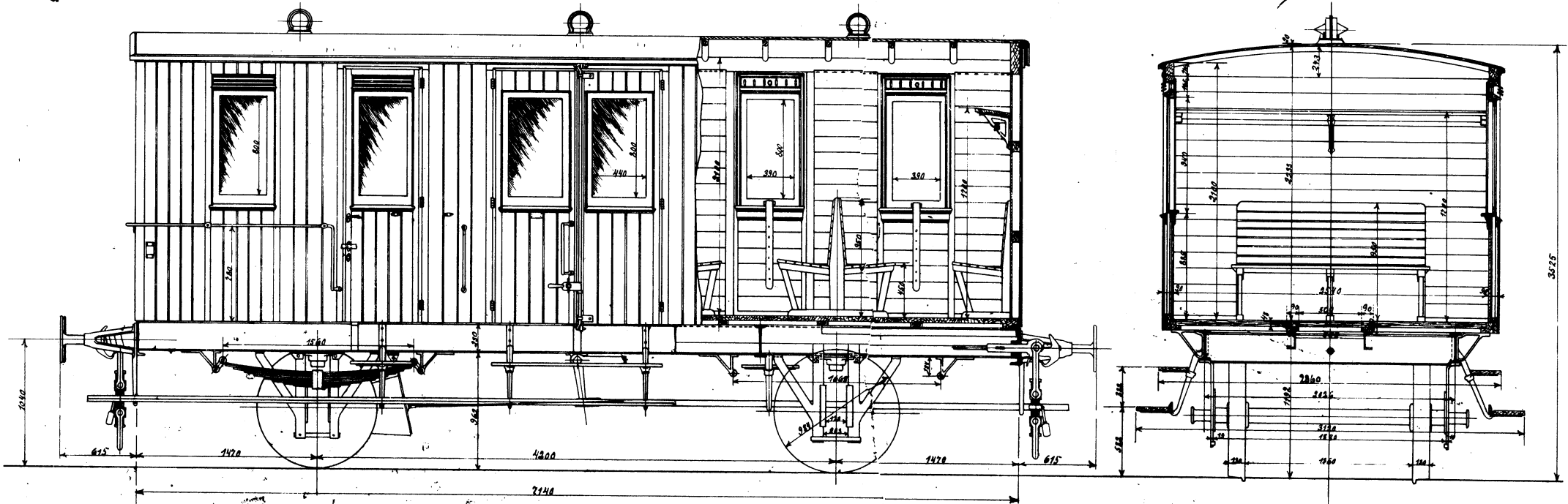
Tegn.: P. Topp Nielsen

HHJ C 51 - 52

1:87

Nr. 7642.

Scandia i Randers.



Lillest Gods og Bankveogn

Kil

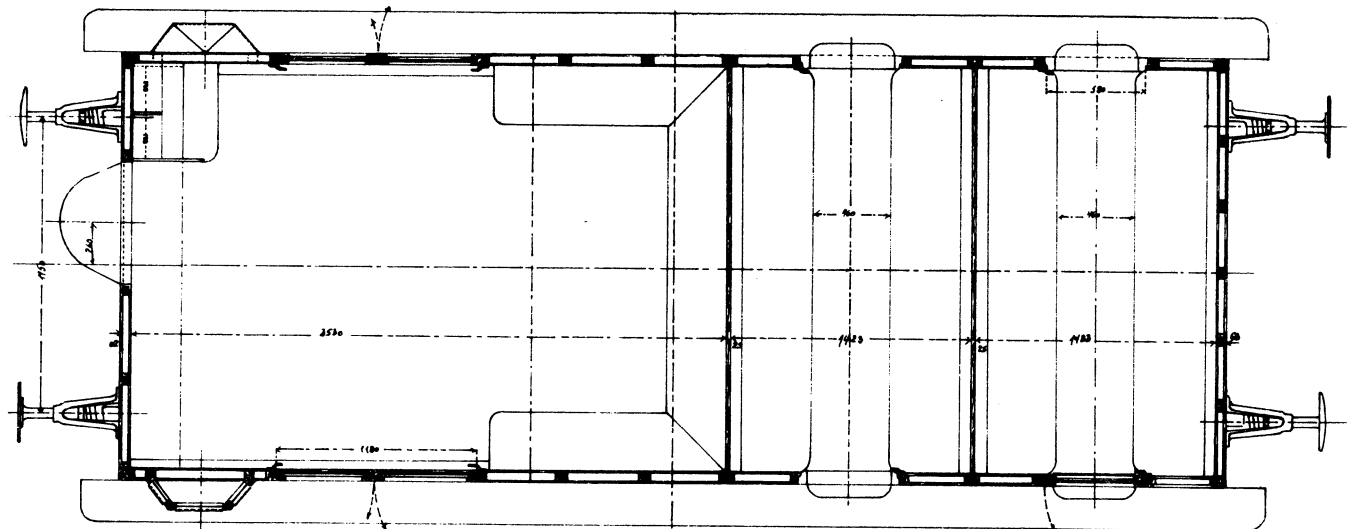
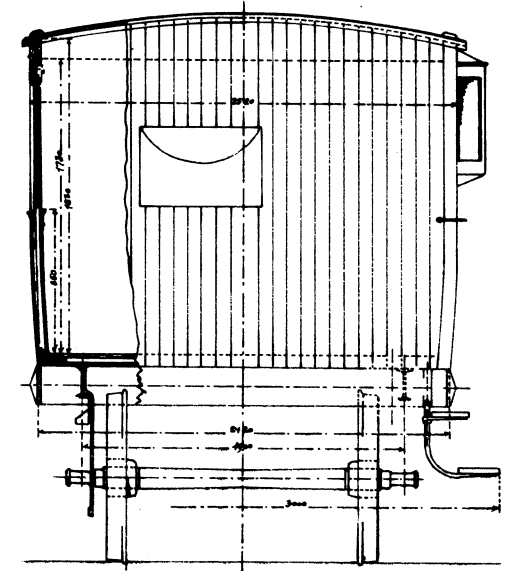
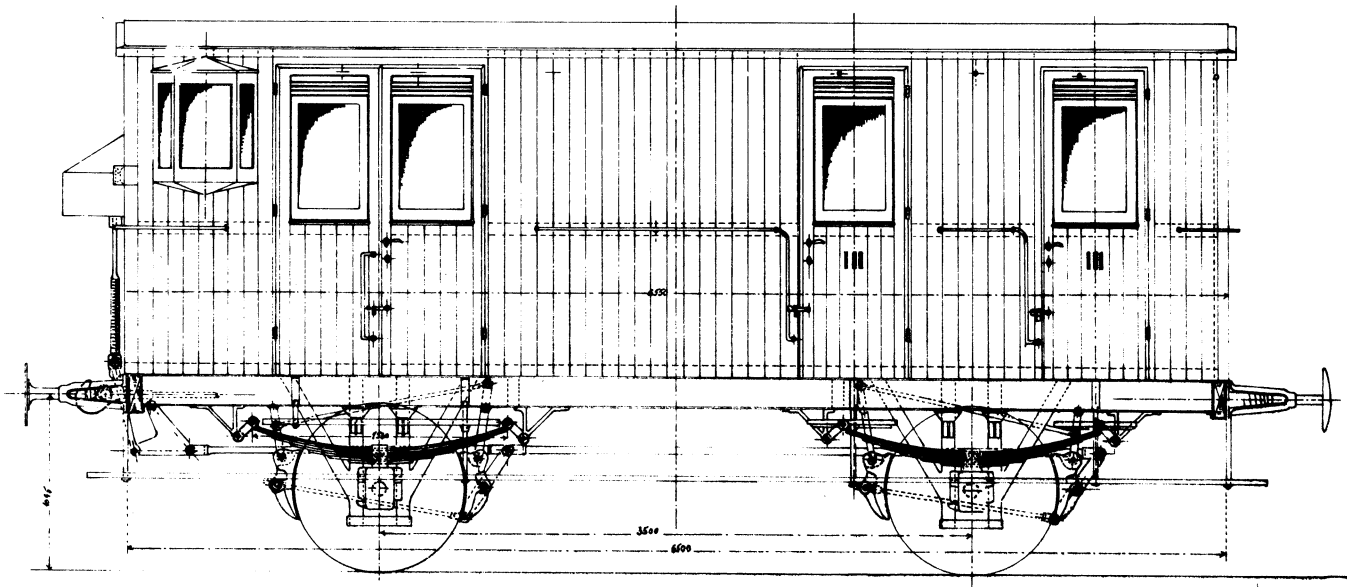
Spadshered-Banerne

en Vogn vejer 7800 Kg.

Scandia d 22/1907

Bohning

HHJ S 201 - 202

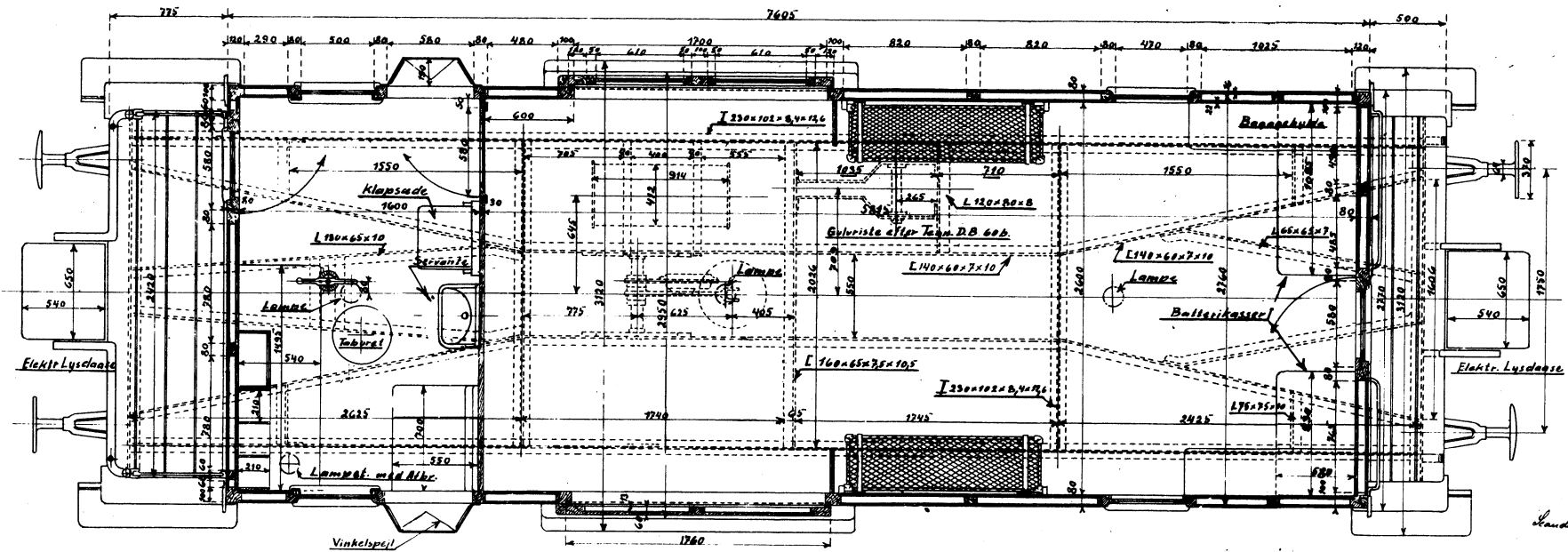
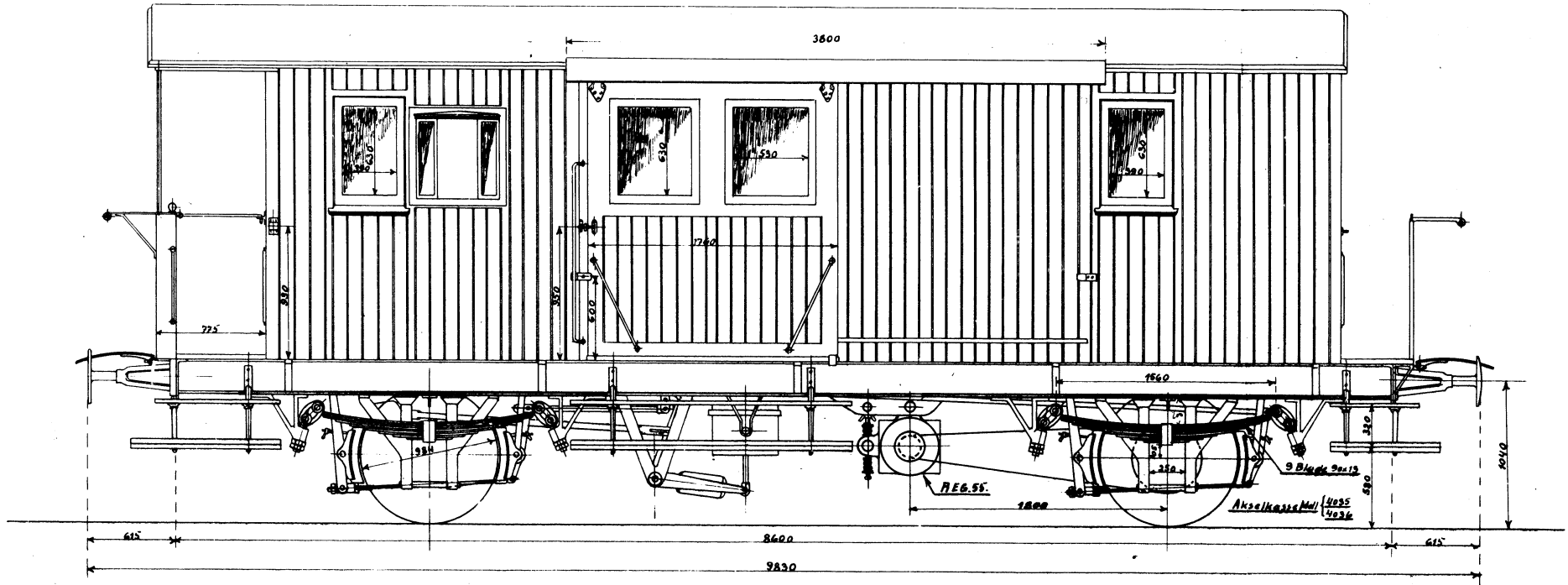


*Кombinierter Personen-Вaгaгewaгe
mit Schraubenbremse.
Lit. N.*

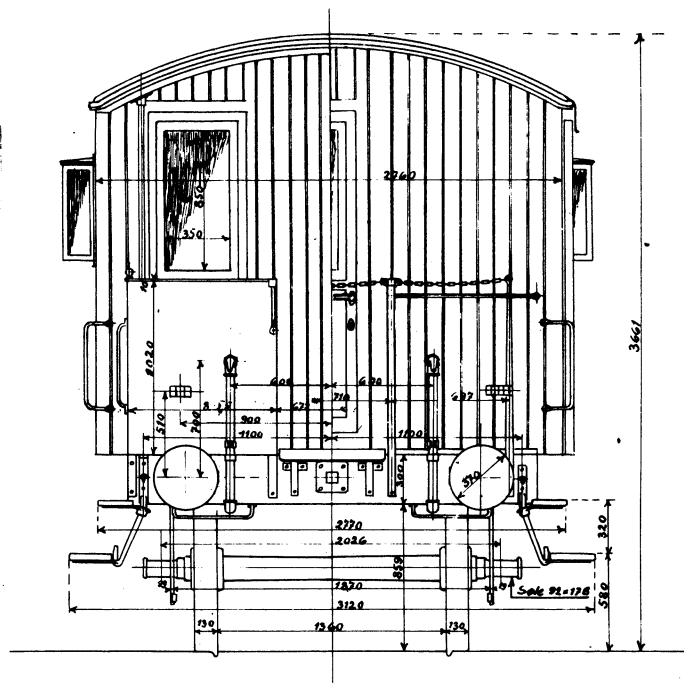
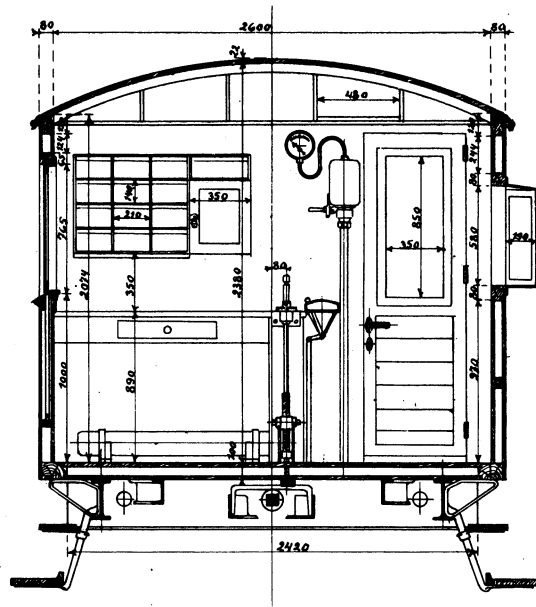
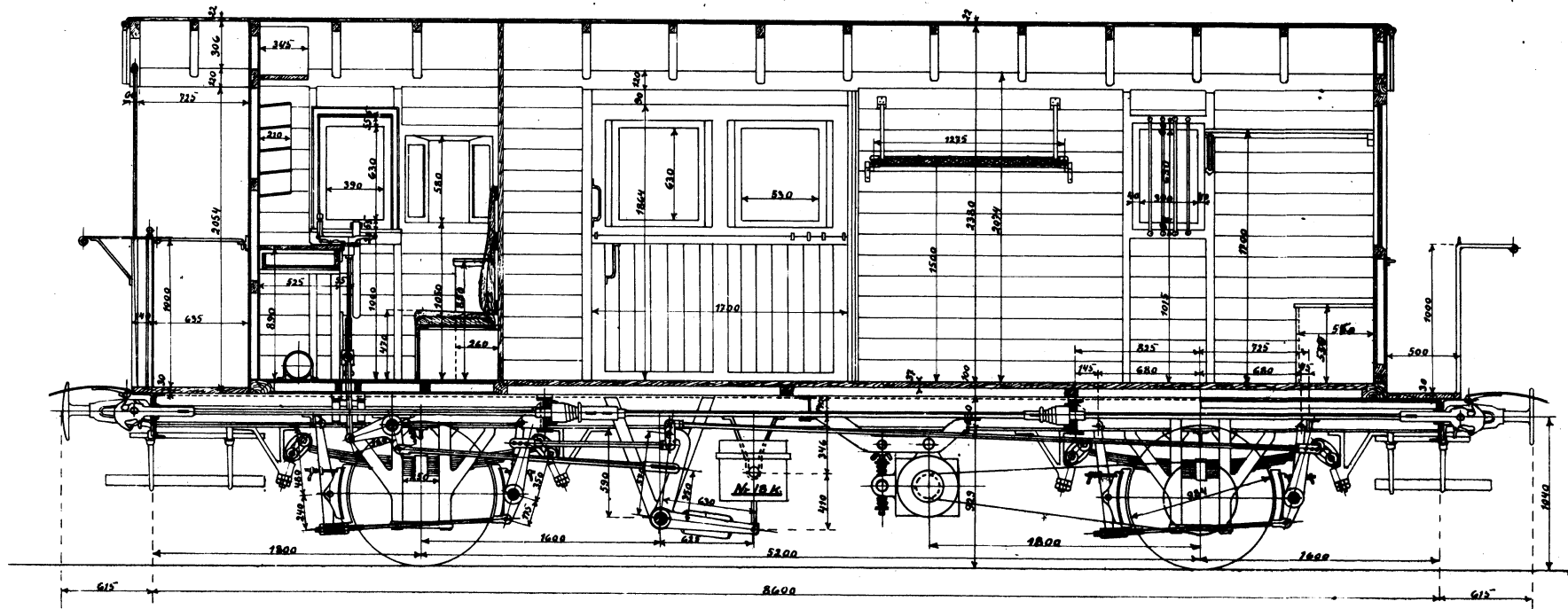
1/16. v. ael. G. K. K. K. K. K. K.

Вaгoн, im October 1888

HHJ E 41-42



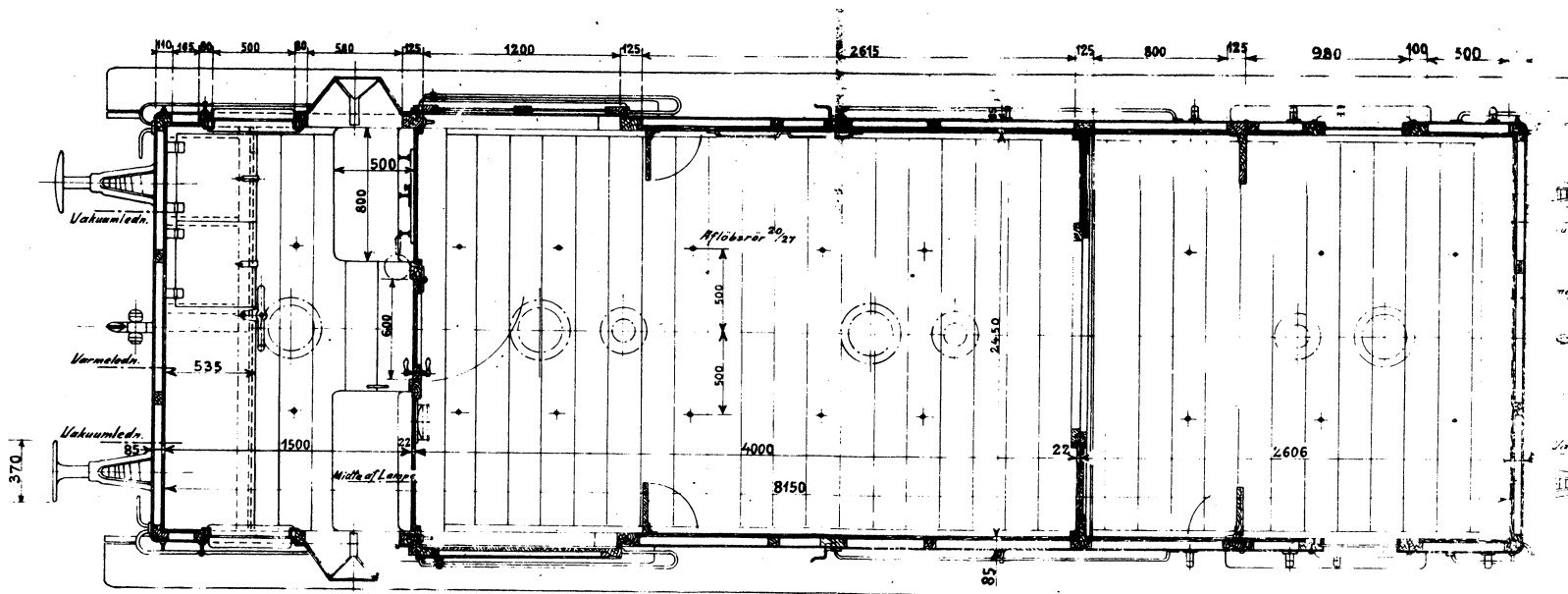
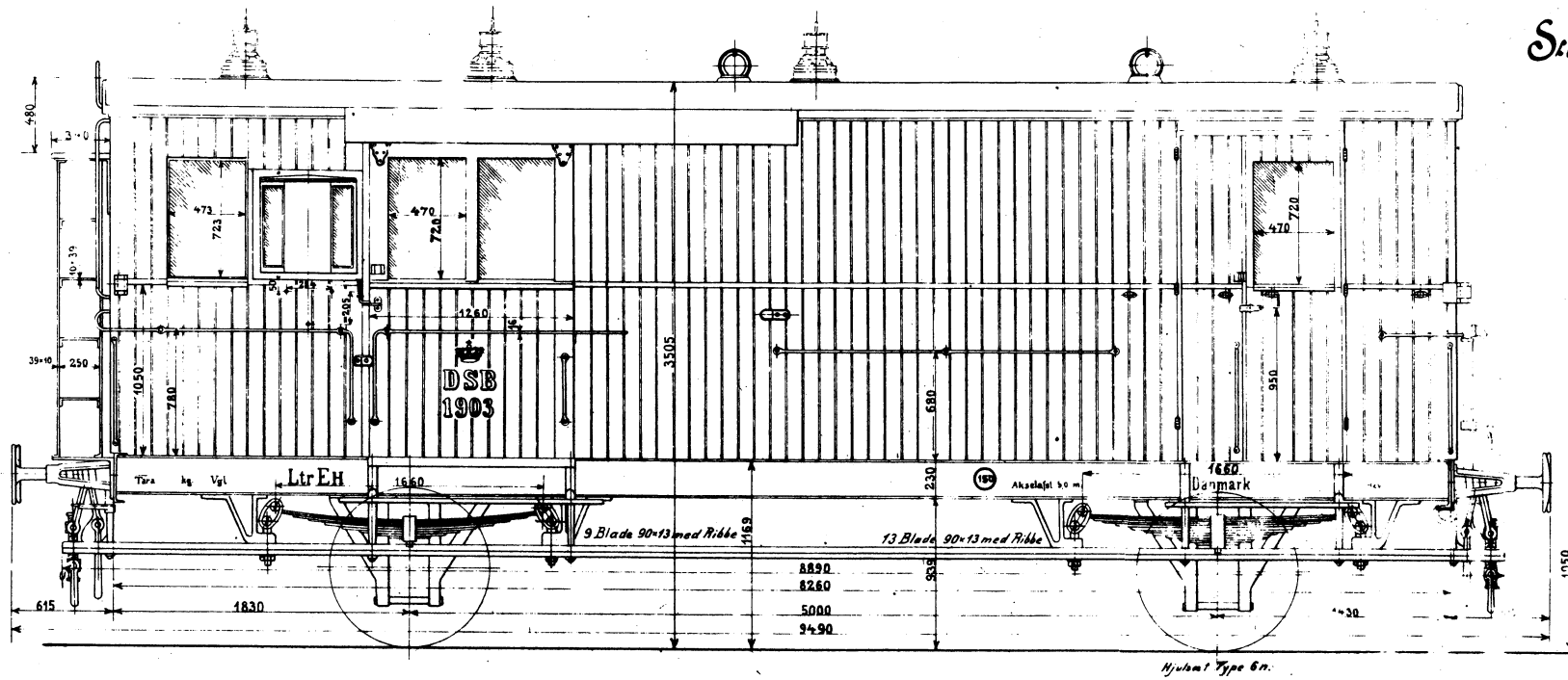
Scandia, 2. 25-11-25.
H. H. J.



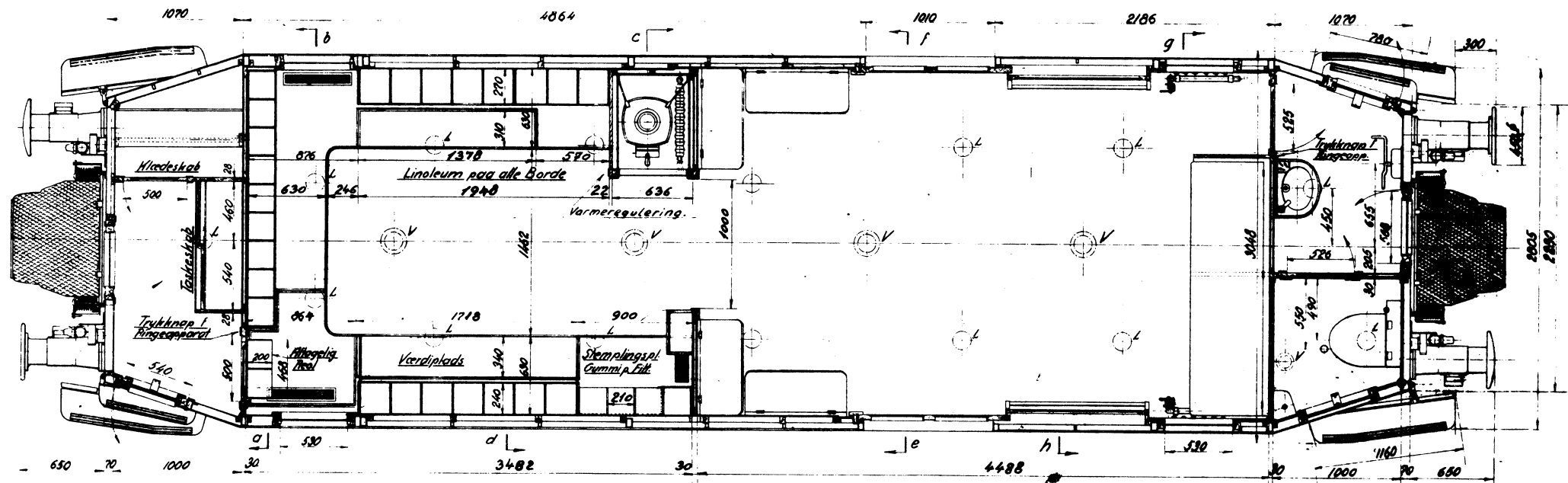
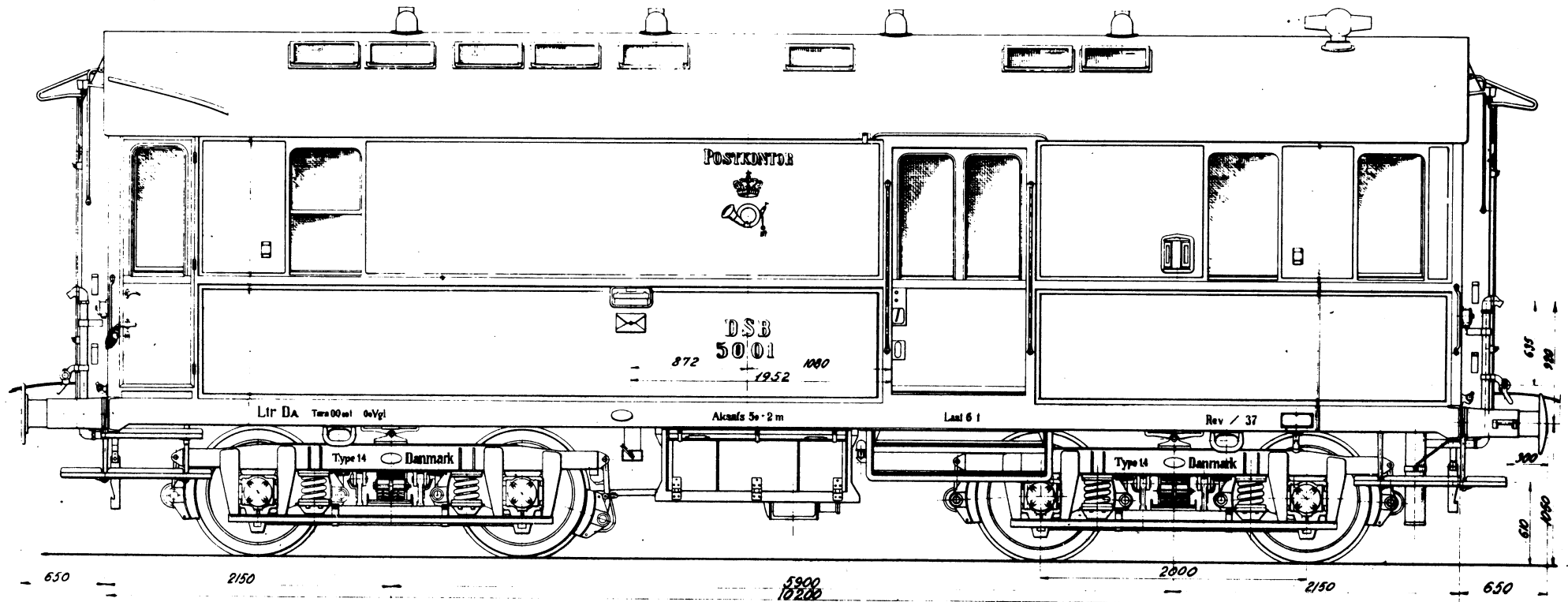
Bagagevogn med Togetørerkupé
til Hadsherreds-Jernbane.

Ordre 1951.

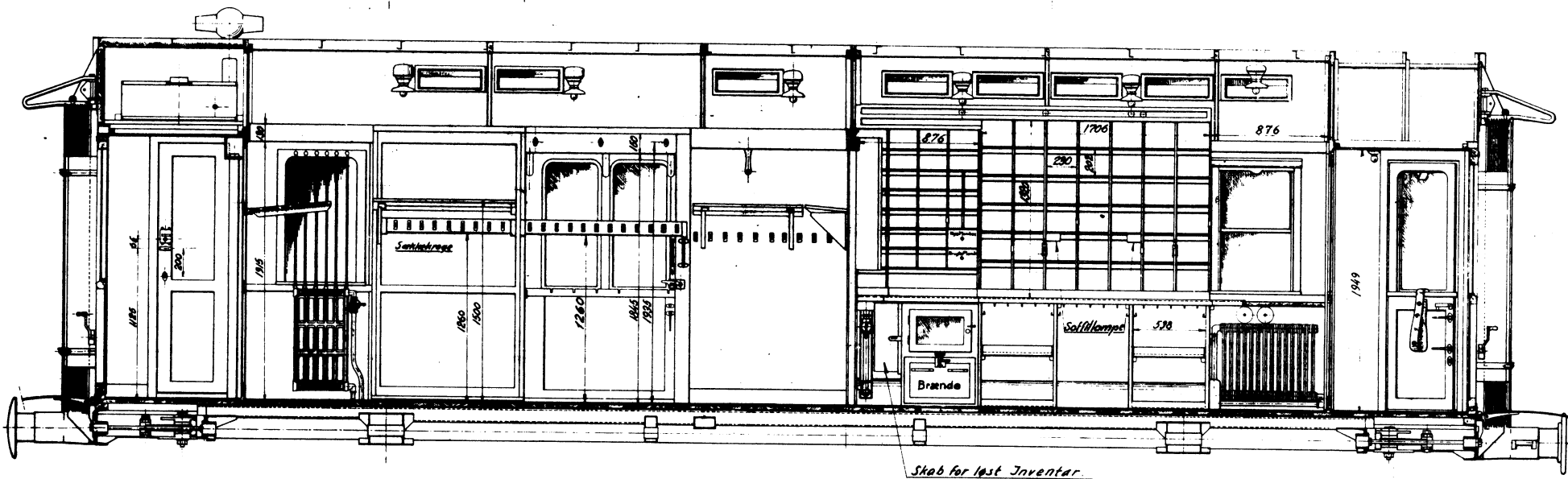
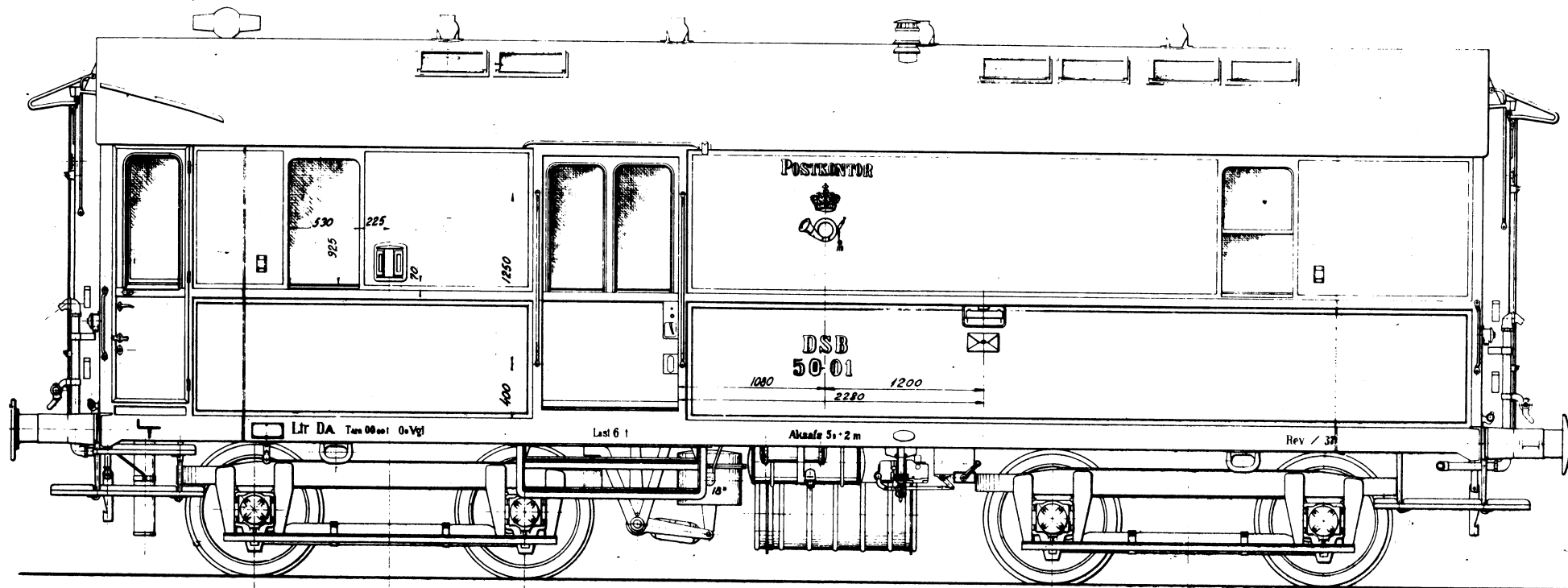
19-24 Revideret. 1951
 15-24 Lampe i Togetørerrum flyttet. "

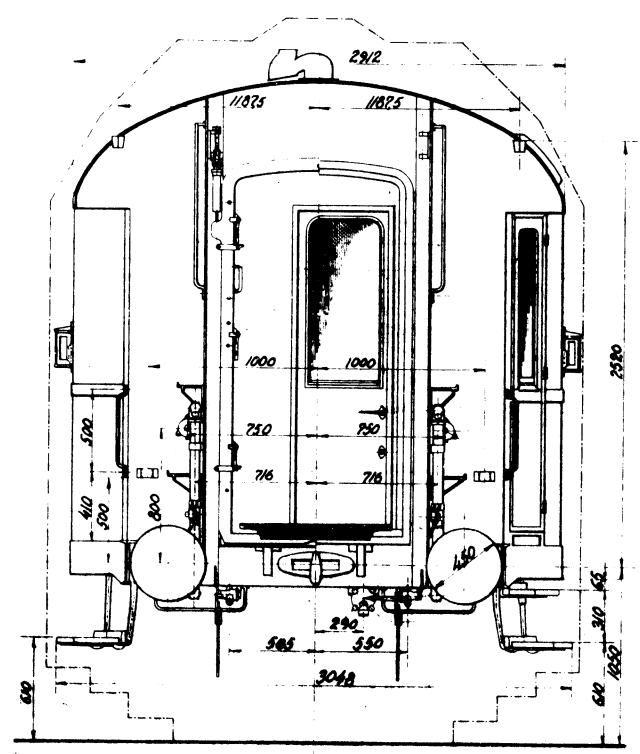
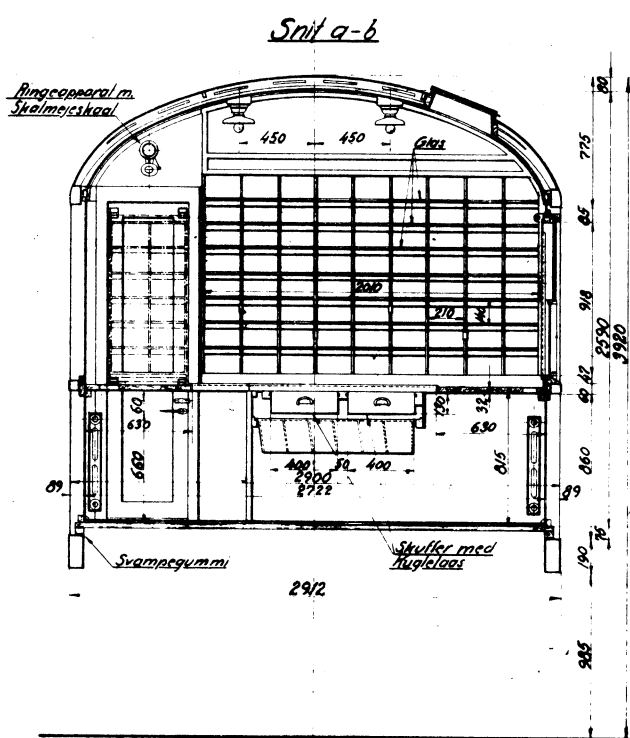
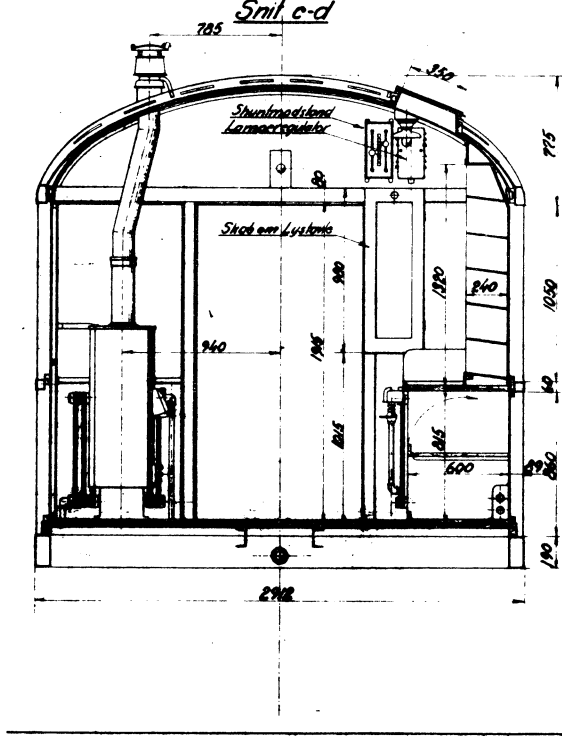


De danske Statsbaner Maskinfdelingen.	
Rejsogudsvegn Litra Eh Nr 1903- konstrueret Juni 1894	
A. H. P. & B. 1. 22 66 d.	H.P. & B. 66 d.



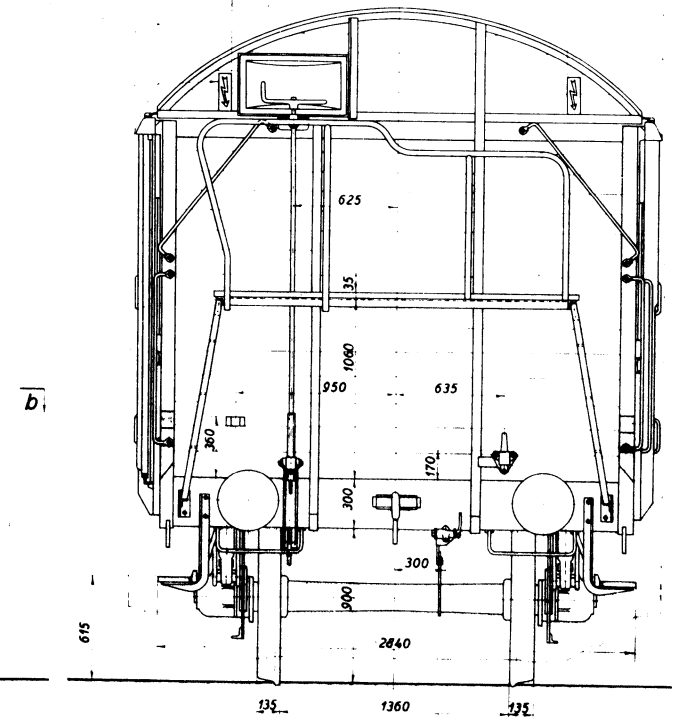
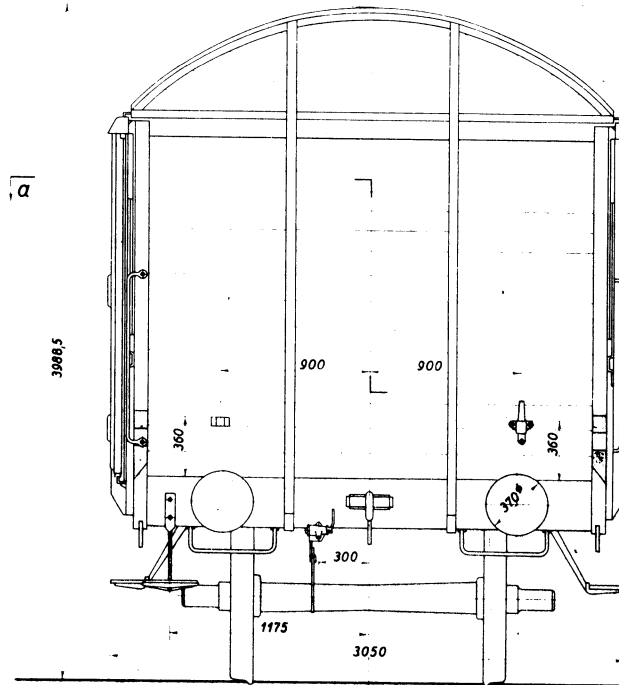
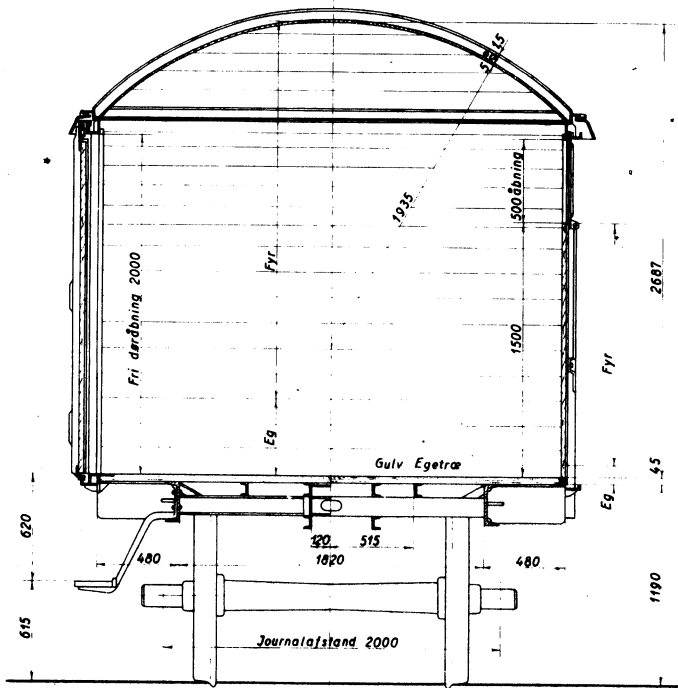
HHJ D 62





Forsendringer 1) Skab for 1st. klasse indlagt 3/4 1/2 Nordbr. 2) Skillevee m.m. flytel samt nyt Ltr. Nr. 97.45 Bernik. 3) Maal ændr. som 5007-20 (17/7-95, D.L.). Henvisning påtegnet d. 7. 65 J.P.			
	De danske Statsbaner. Maskinafdelingen.		Maaltstok Tegn Scandia 1:25 Nr. 24506 Rev. J. L. Indt.
	Postvogn. Ltr. Da. Nr. 5001-5006		A. B. Ø. D. HP & B. 33.

Snit c-d



Påskrifter hvide. Ang. signaturer: NV 1.242, NG 1.242, 1NG 1.242,

3NG 1.242, 7NG 1.242, NG 15.290, NG 201.25, G 1.242

Jalousier og læselemme diagonalt anbragt i vognsider

Svejt ståltag 1,5 mm, underdæk 5 mm træfiberplade

Beskyttelsesplader over hjul, bremsecylinder og regulator

Løtbyggede puffer med ringfjedre

Bremseklods Br. 50

Børefjedre L=1400 7 Blade 120-16 mm løbe nr. 302

Rullelejeakselkasser SKF 130 mm søle tegn. 709469

Hjulsæt type 26 tegn. 38674

Skruebremse

10" Hik p1 bremse med lastveksel og G/P omstilling

Tara ca. 12,1 t

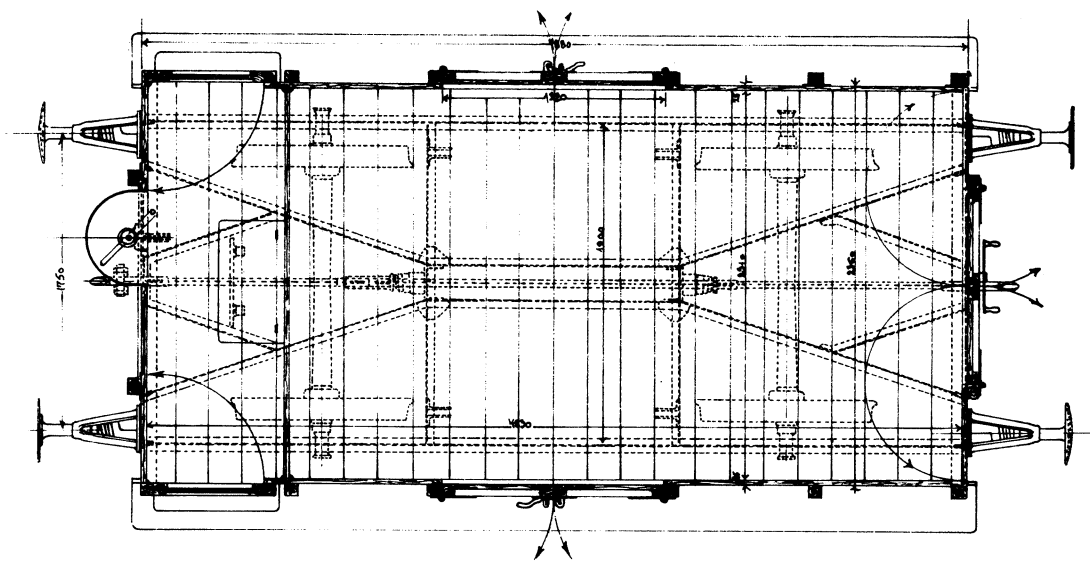
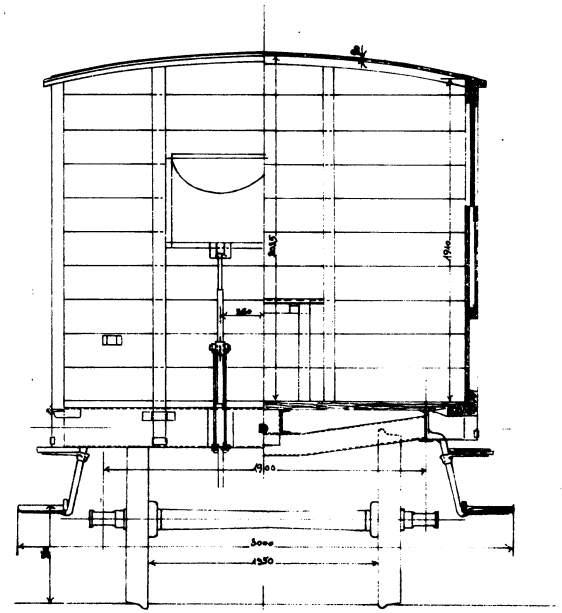
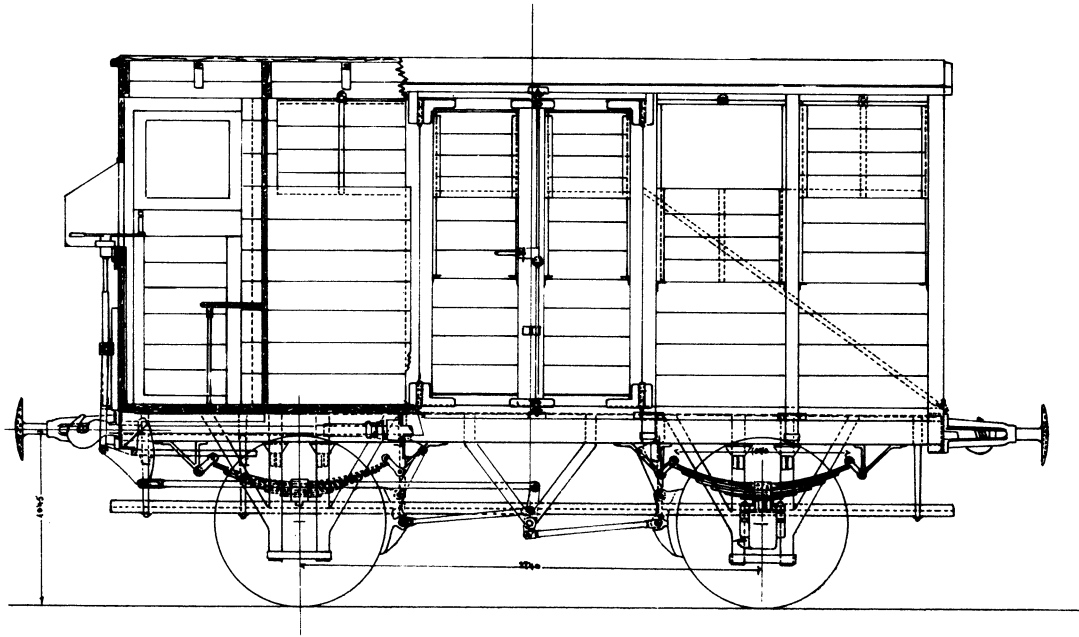
Last 20 t

25,2 m² bundflade

Forandringer			
		Målestok 1:20	Tegn. Scandia Nr. 39107 C Rev.
<u>Lukket godsvogn</u>		39107	
Ltr. 6 nr. 40001-40400		Gruppe nr.	

HHJ D 63

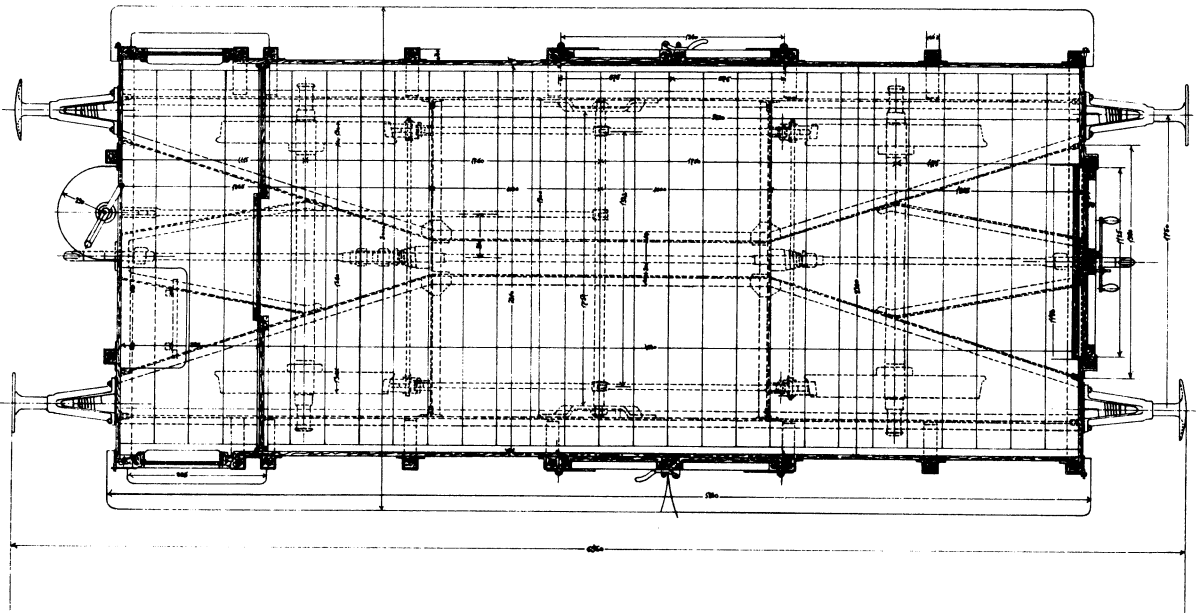
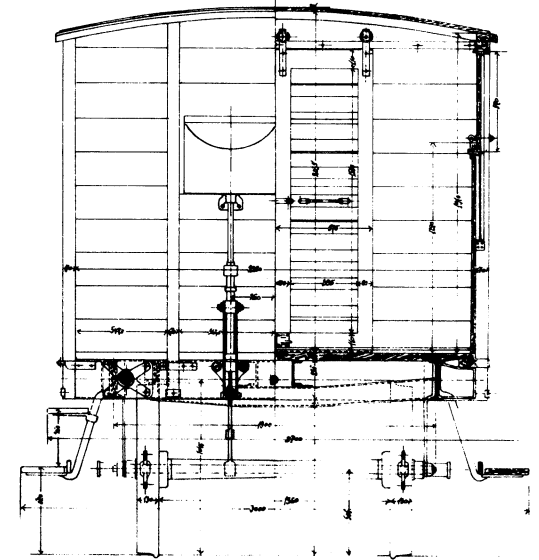
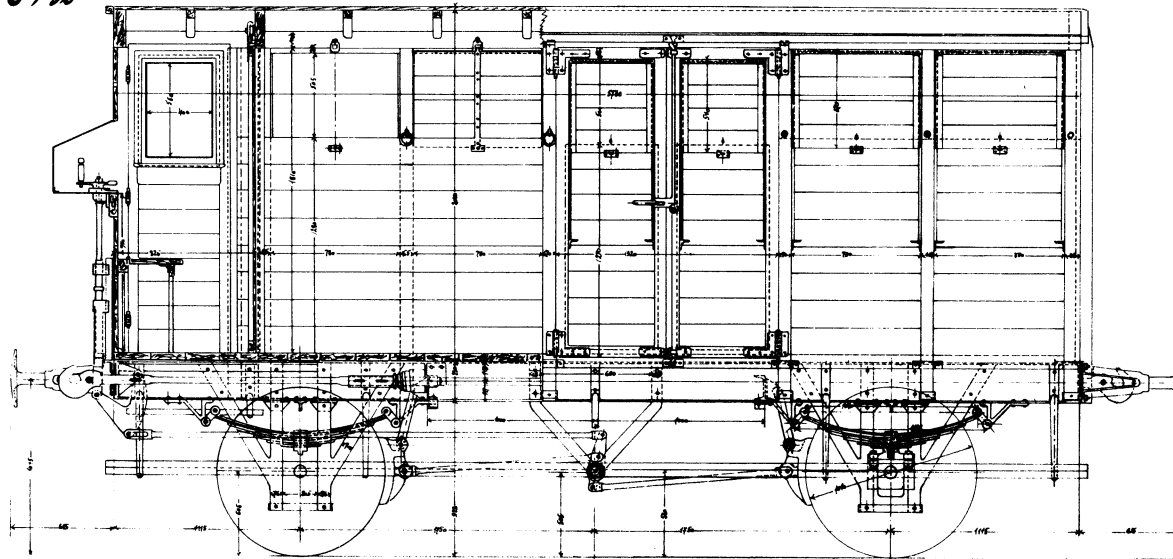
815.



Bedeckter Güterwagen mit Schraubenbremse.
St. 5
415 nat. Gp. Maasse mm.

HHJ H 91-92

819.



Litkit Gado og Tisatinnvagn

Litra 503.

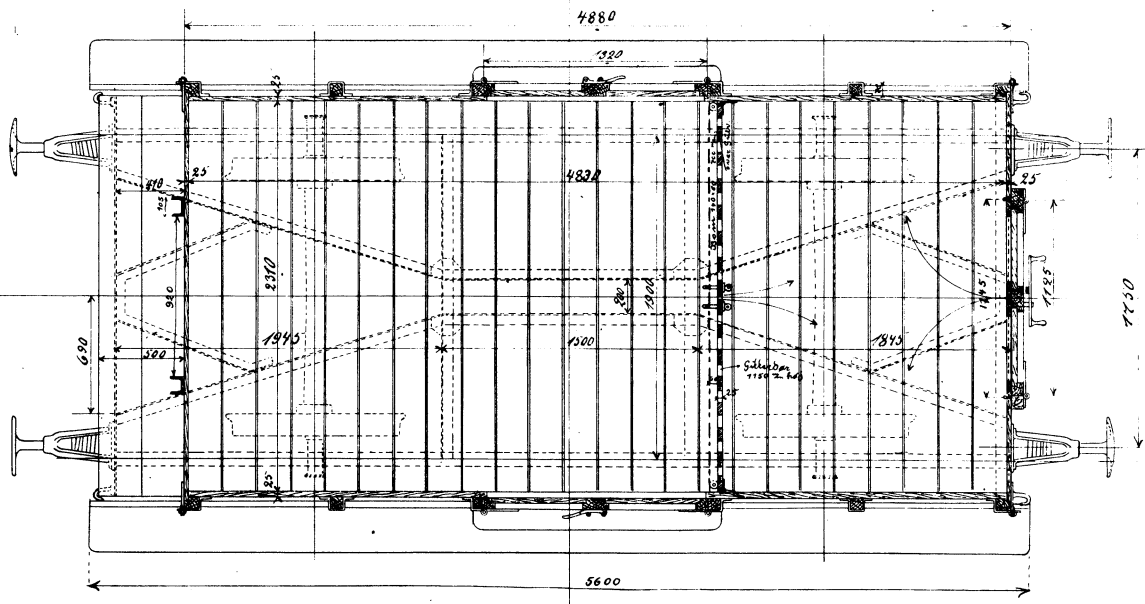
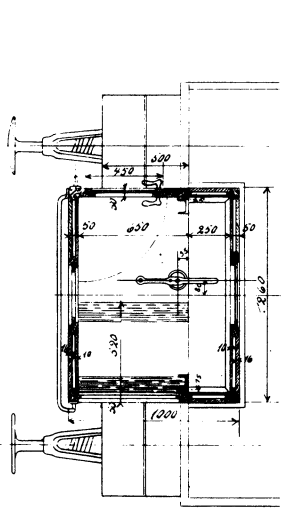
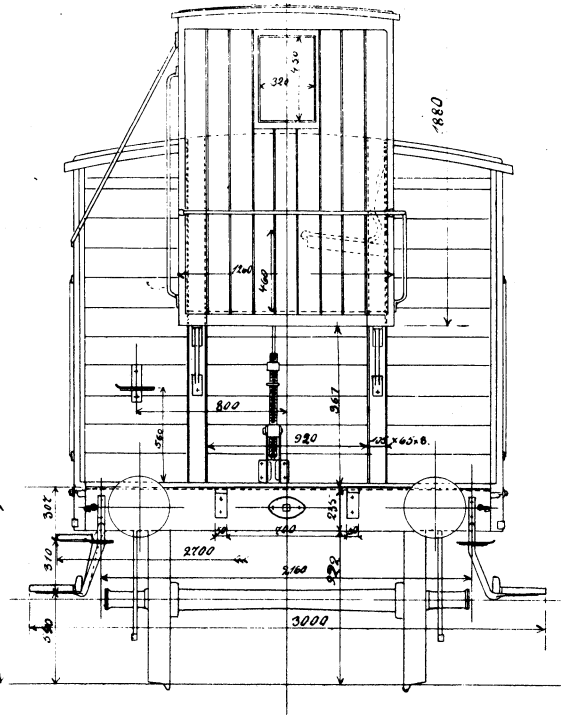
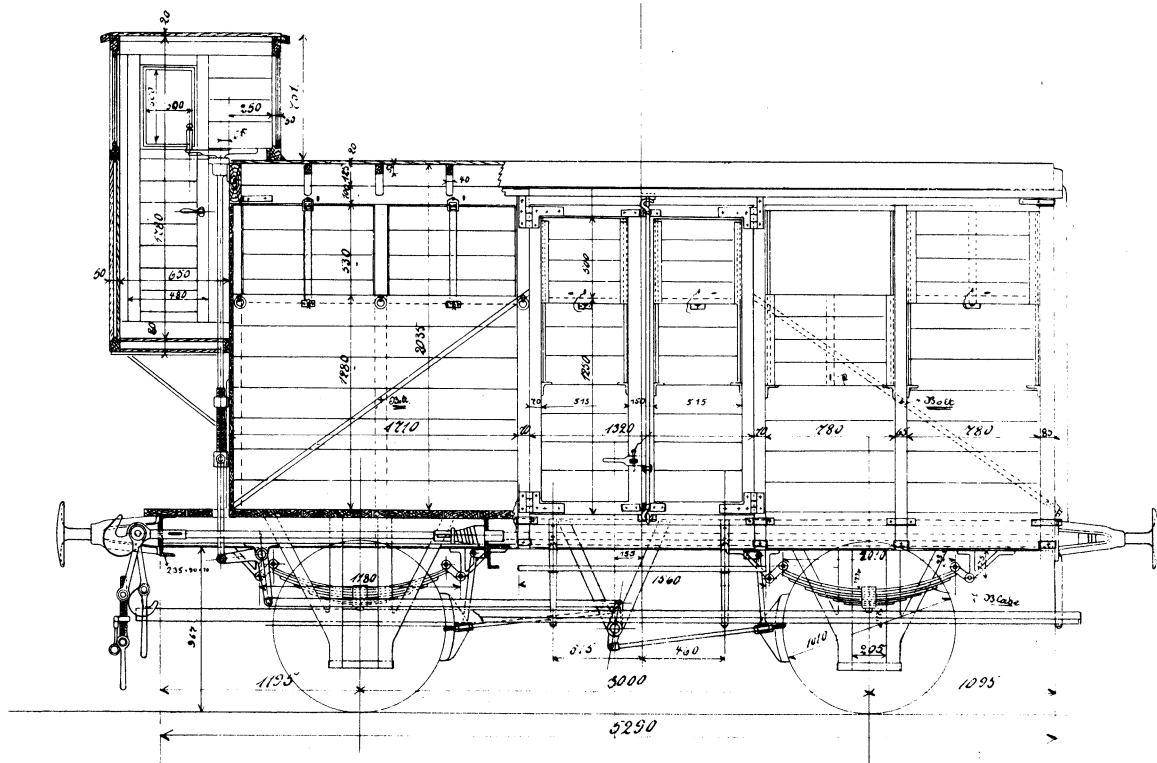
Stado Standa Jernbana.

Arnat Sigurðson.

HHJ H 96-97

№. 6323.

Scandia i Kænng.



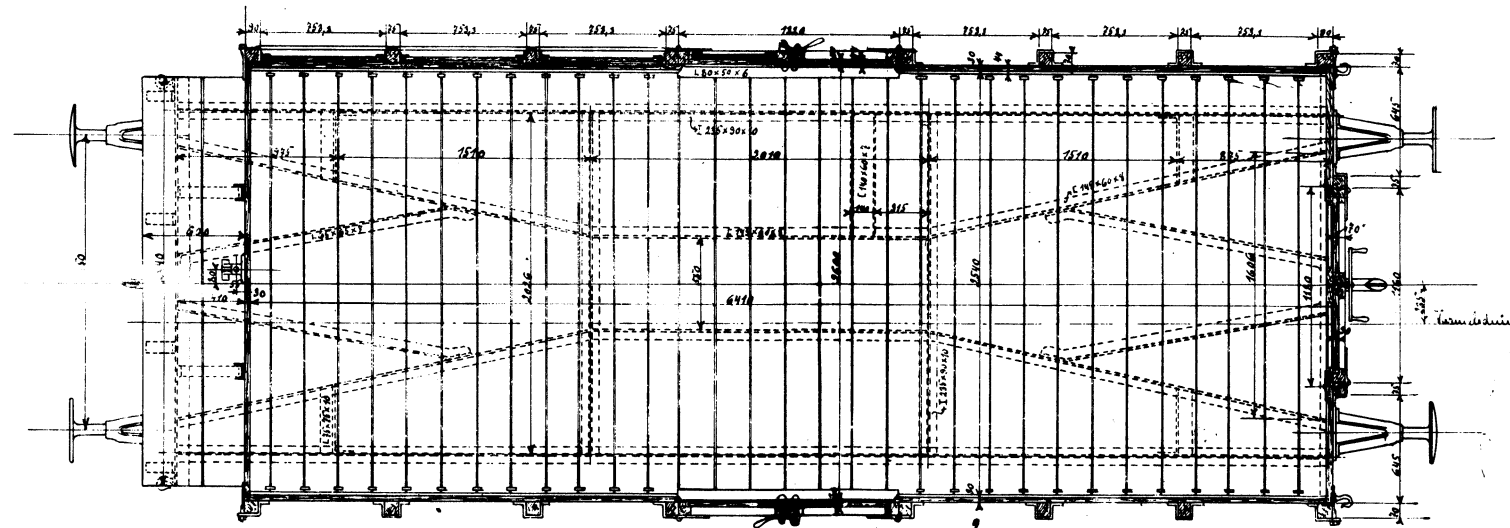
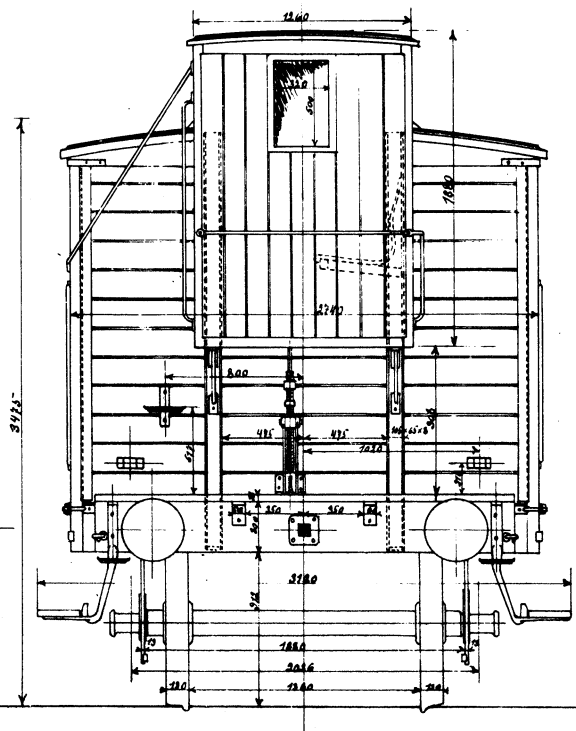
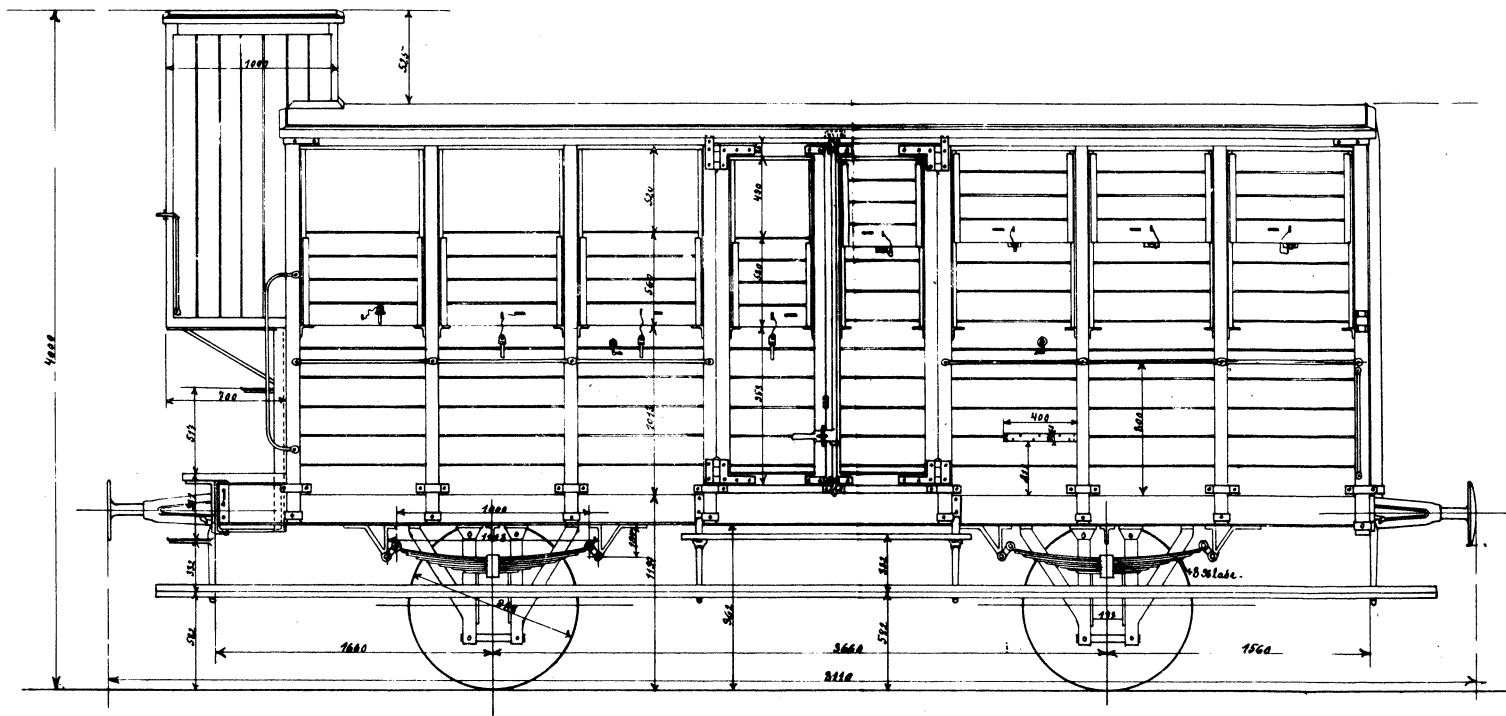
Lukket Godsvoغن
 med Skruebremse
 til
 Statsbaanerne - Banen.

Scandia 1892
 Konstruktøren.
 O. S. 10 92
 København

HHJ H 104-6

№. 7762.

Scandia i Randers.

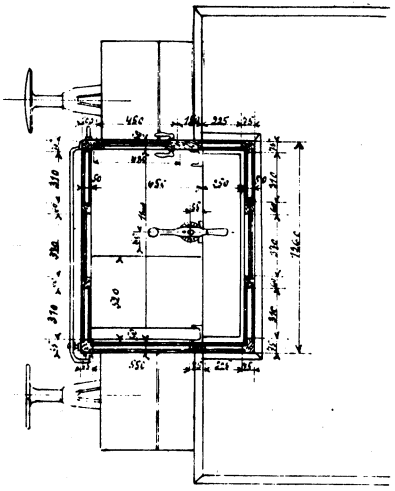
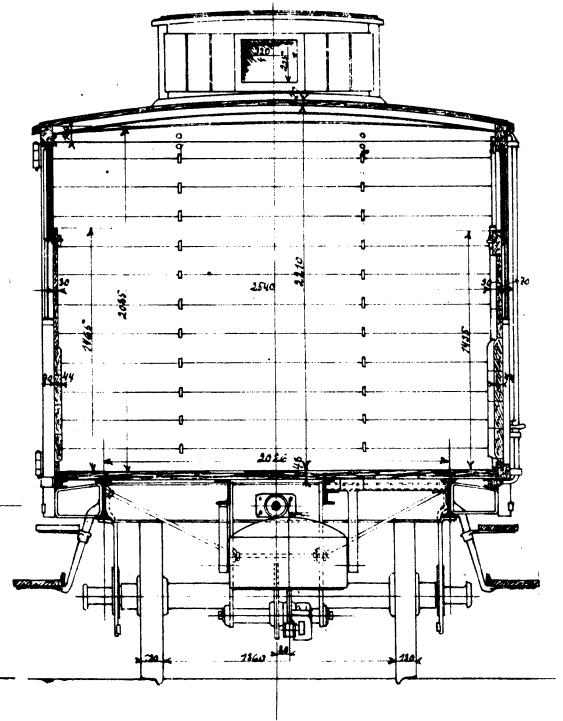
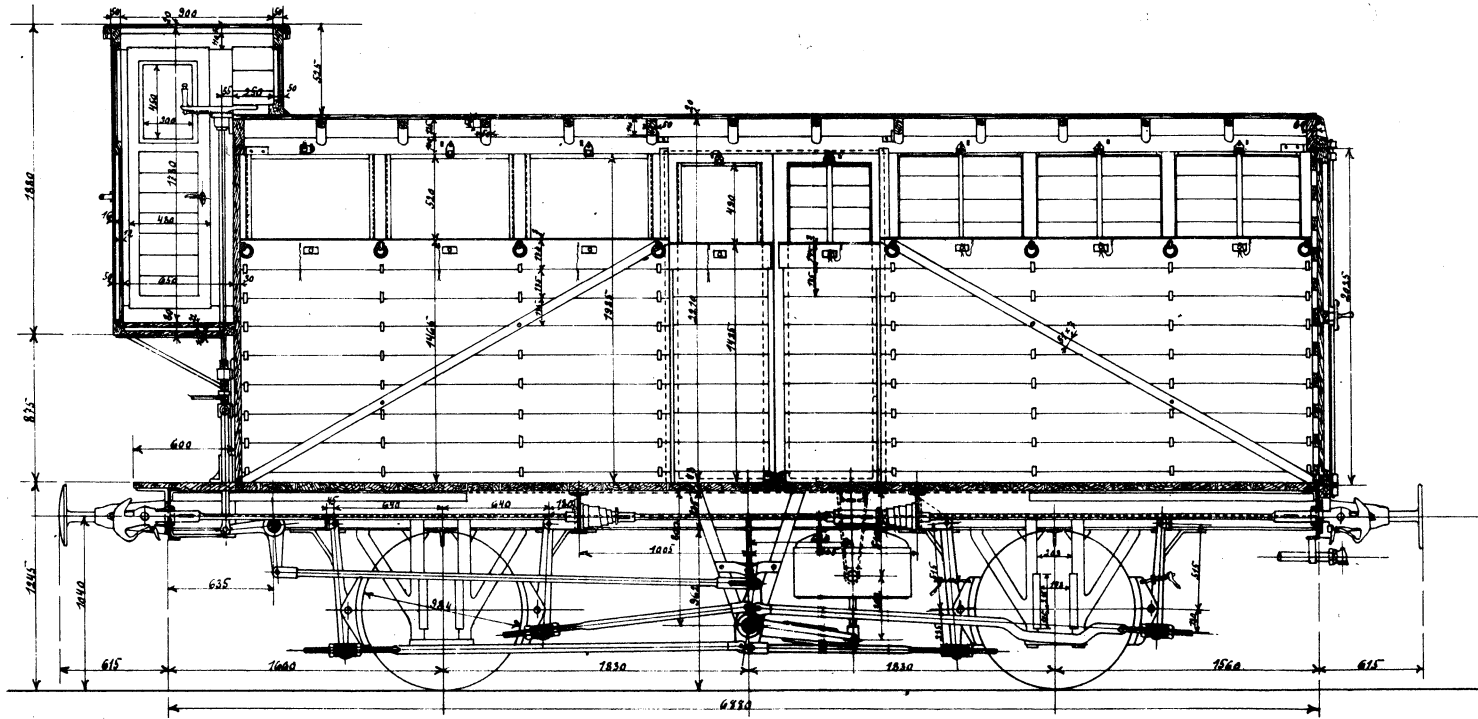


Ljiftet Godsvagn med Skrubremse
kil

Spår-Sjæved Jernbane.
Cron 543.

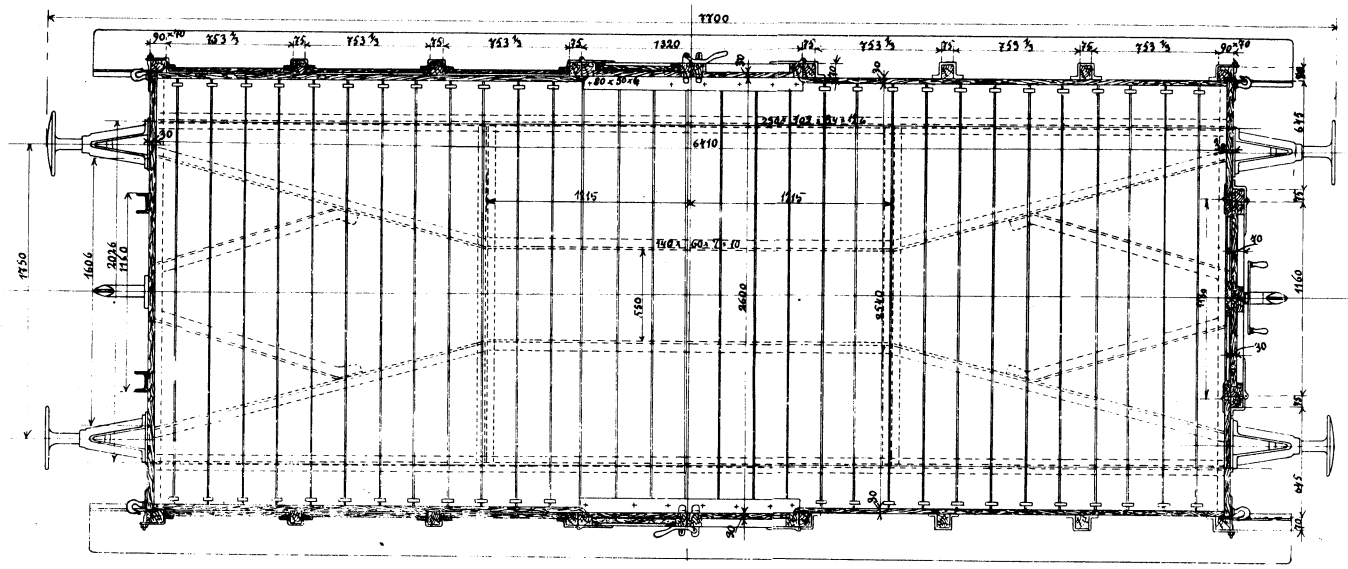
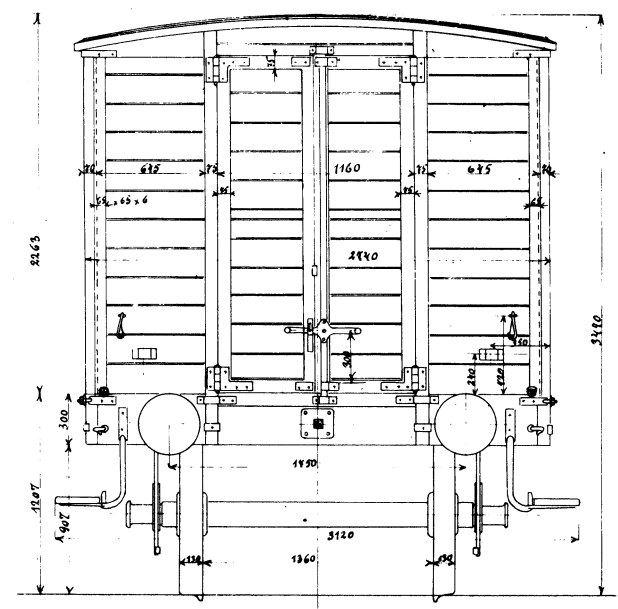
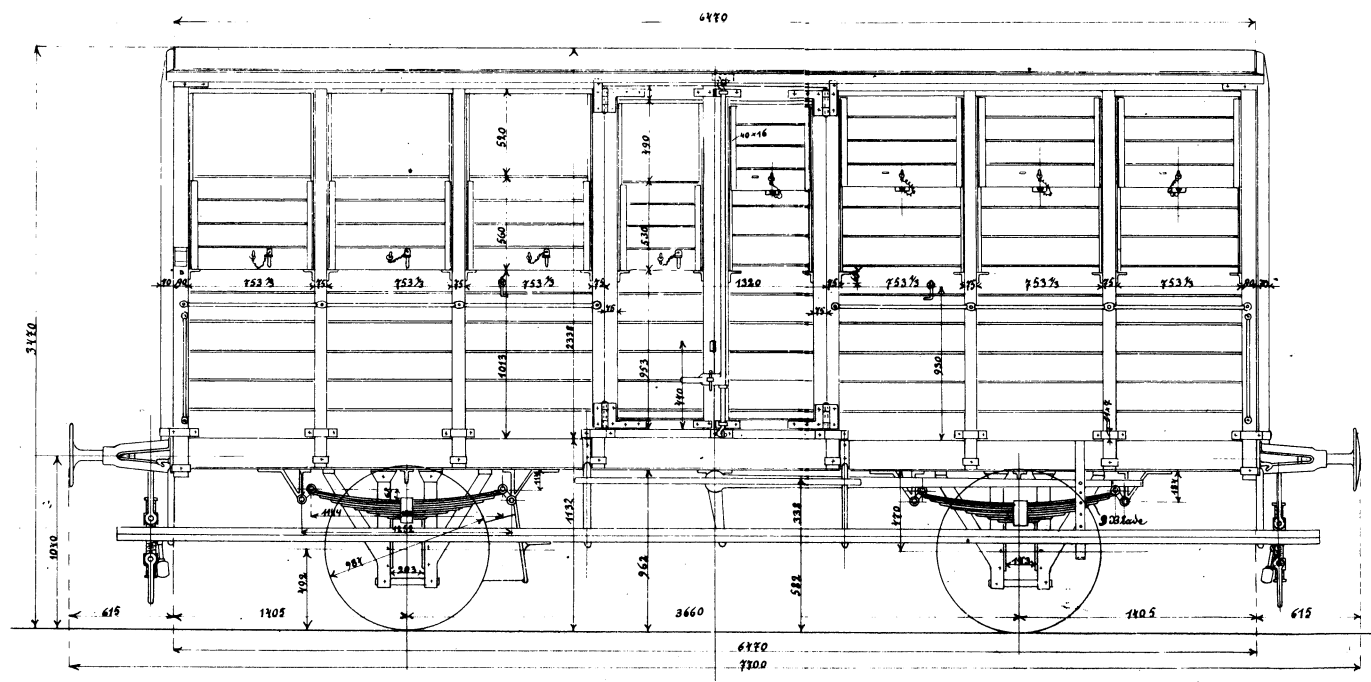
Bygget i 1870 af den danske Vagnfabrik

HHJ Q 161-64



HHJ Q 161-64

Scandia i Randers.

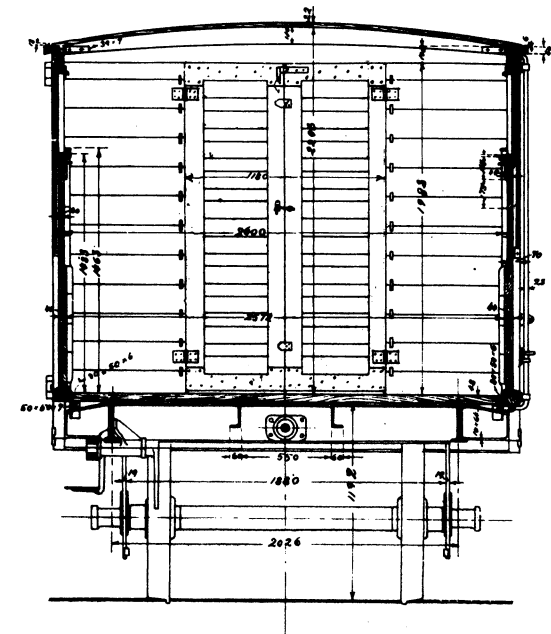
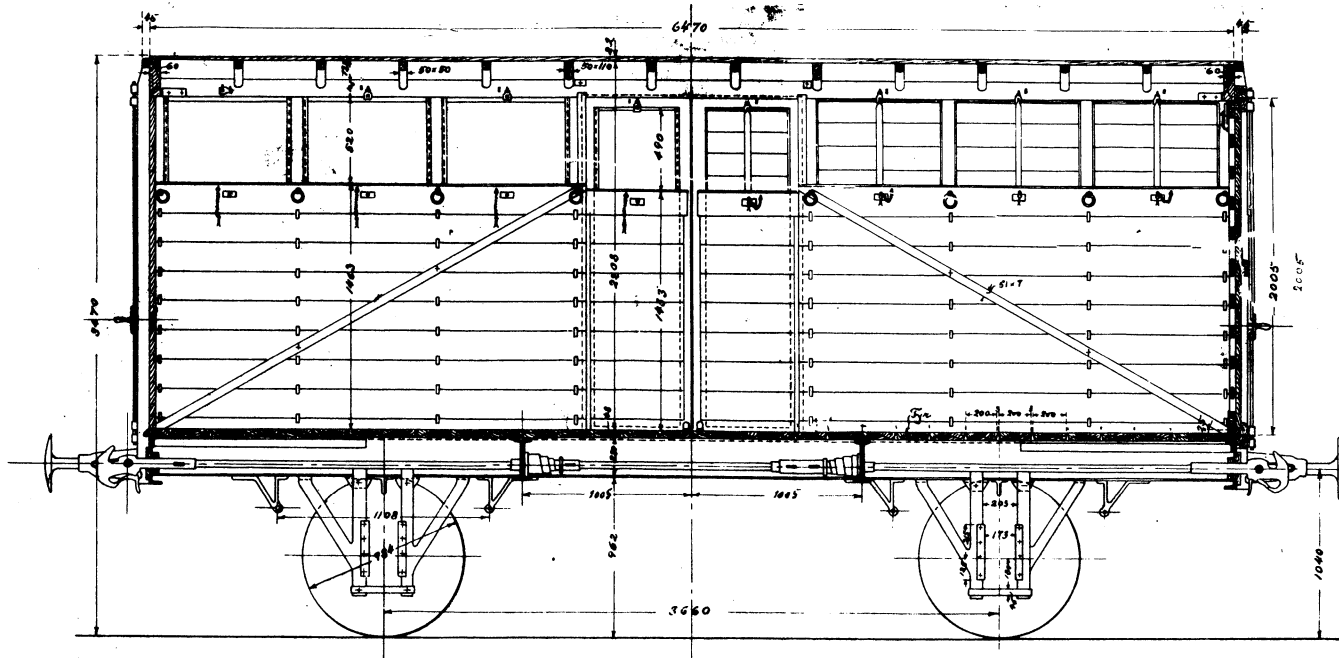


Løst Godsvogn
til
Fisted Fjeritlev Banen
Vægt = 6880 Kg

Scandia 2/5 1906
Broholm

Nummer 10.

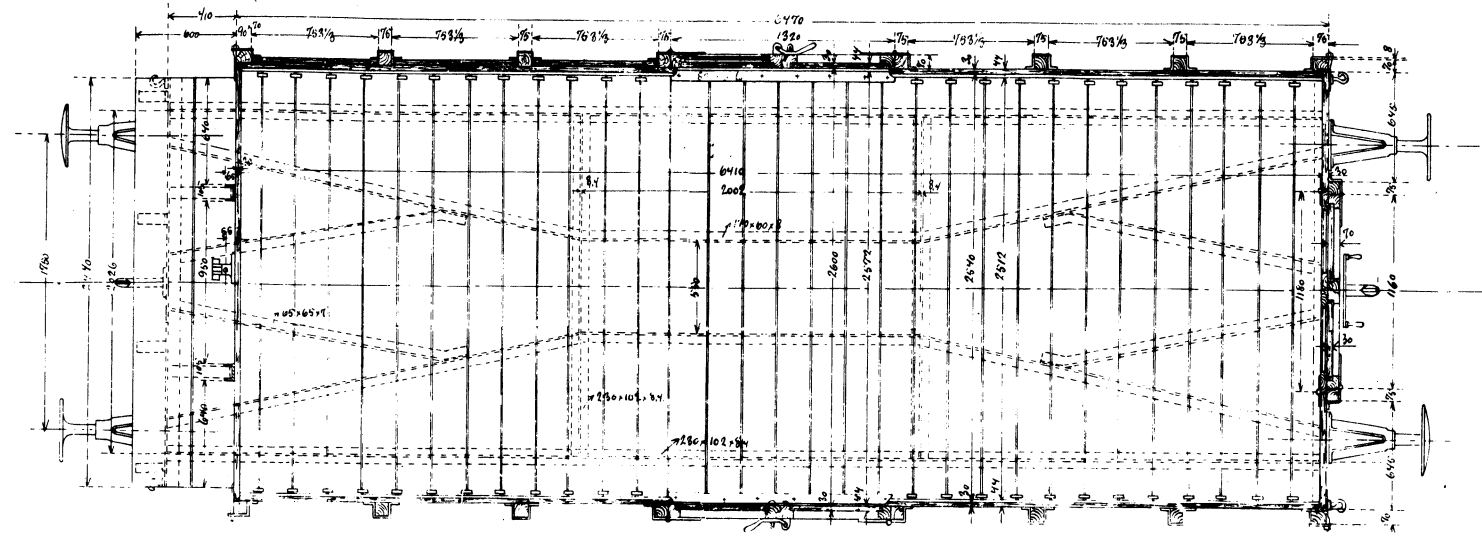
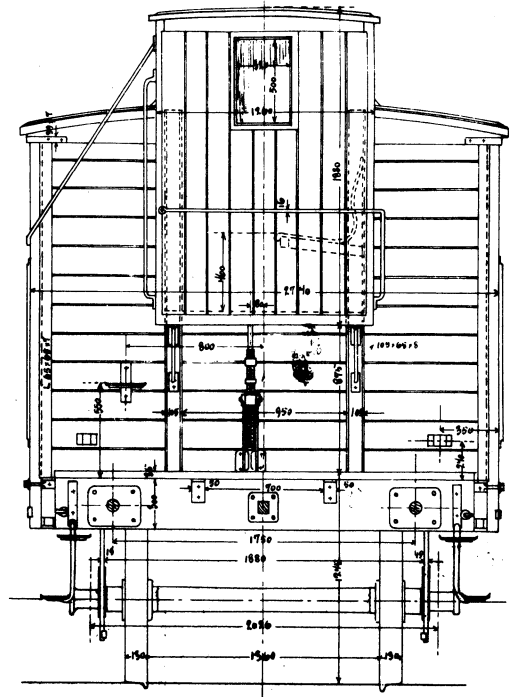
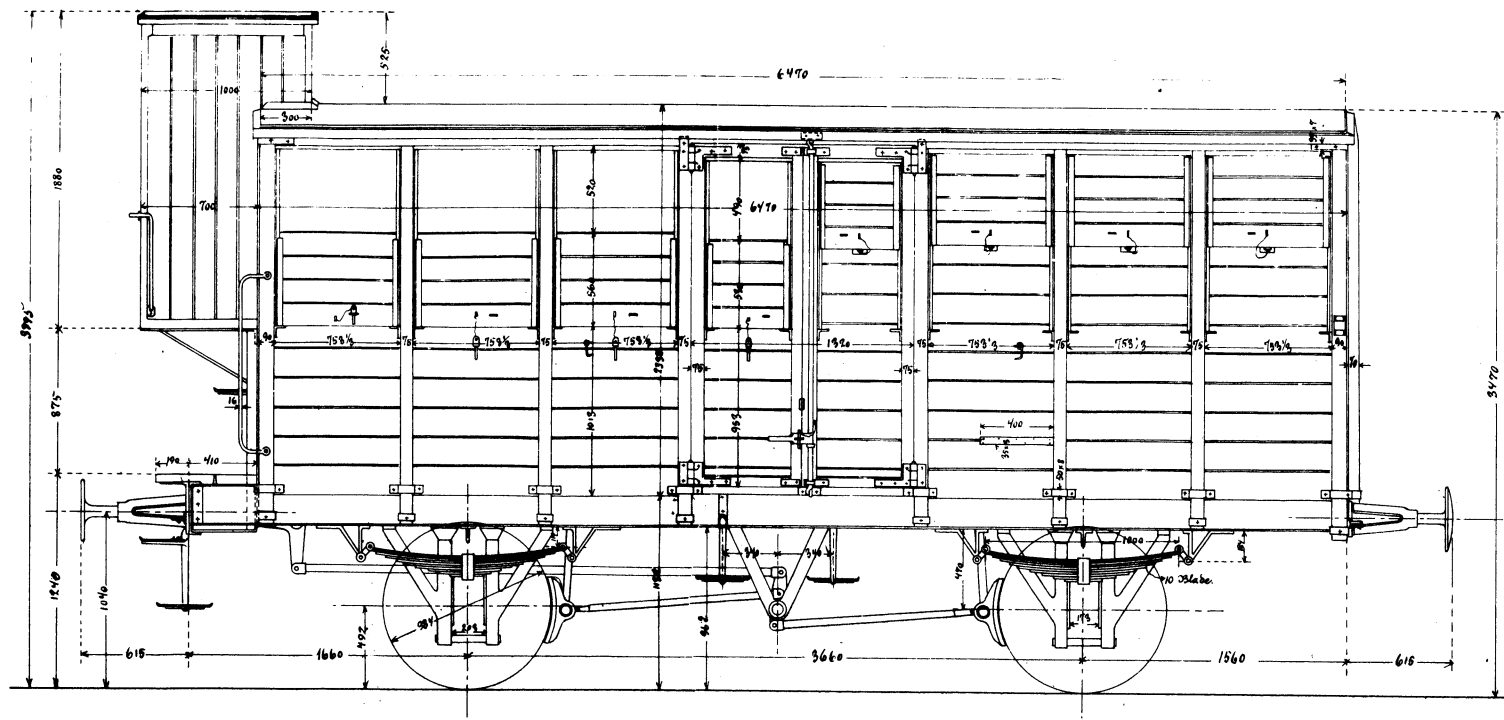
HHJ Q 165-73



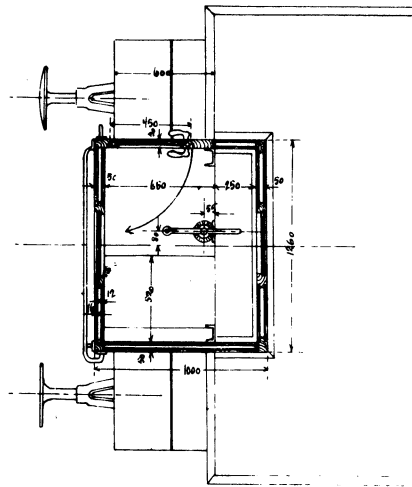
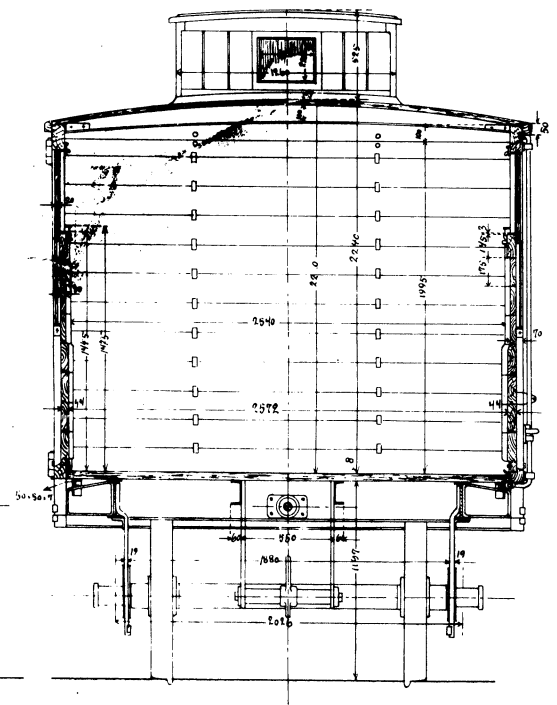
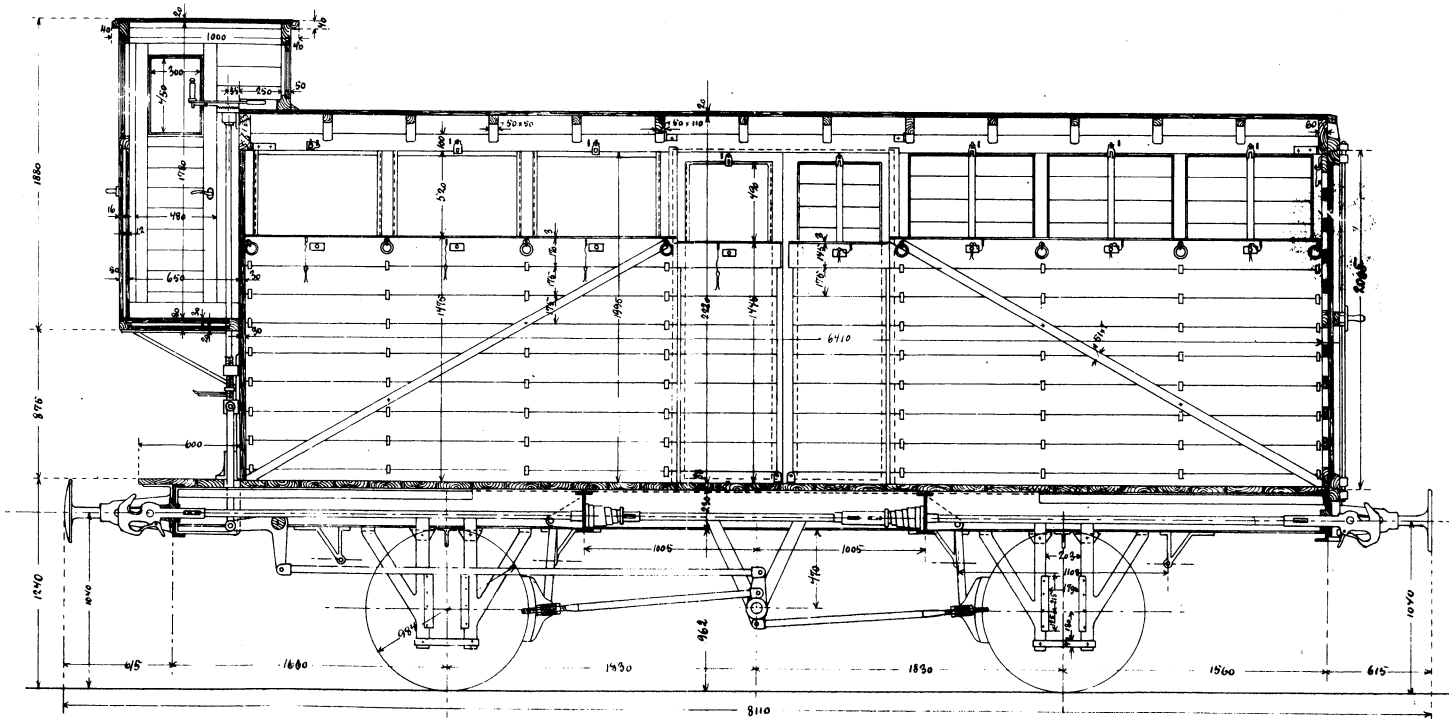
HHJ Q 174 - 79 + 190 - 91

№ 8210

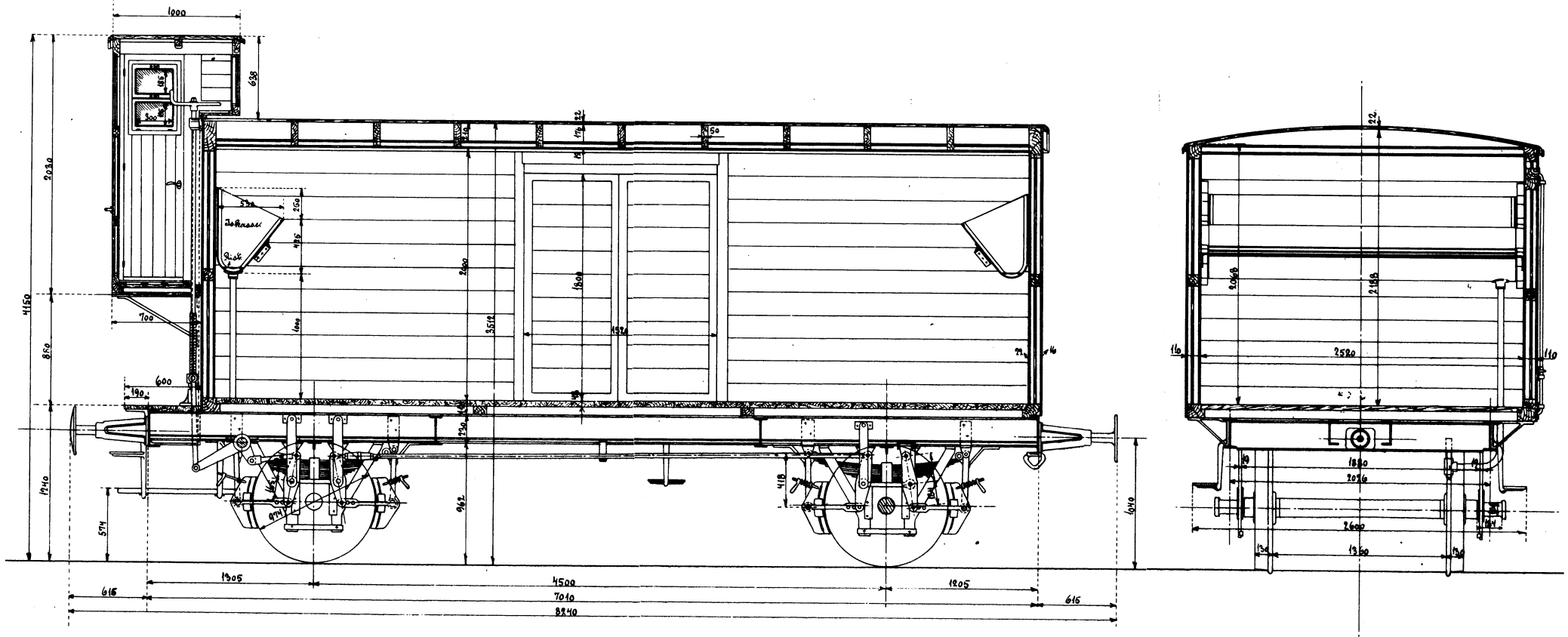
Scandia i Randers.



HHJ Q 180-83



HHJ Q 180-83

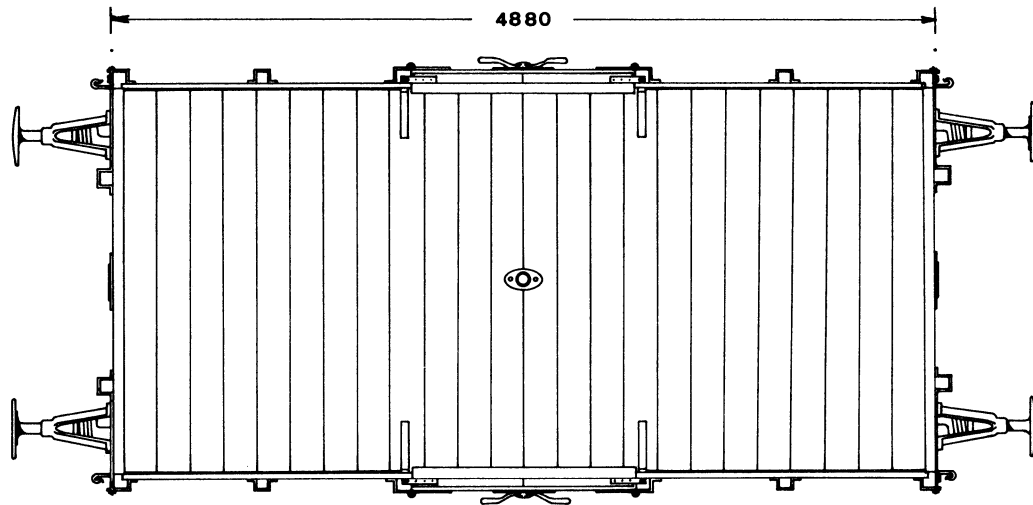
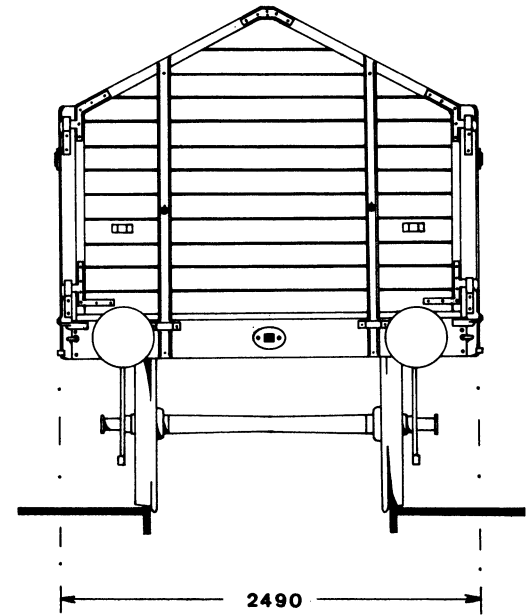
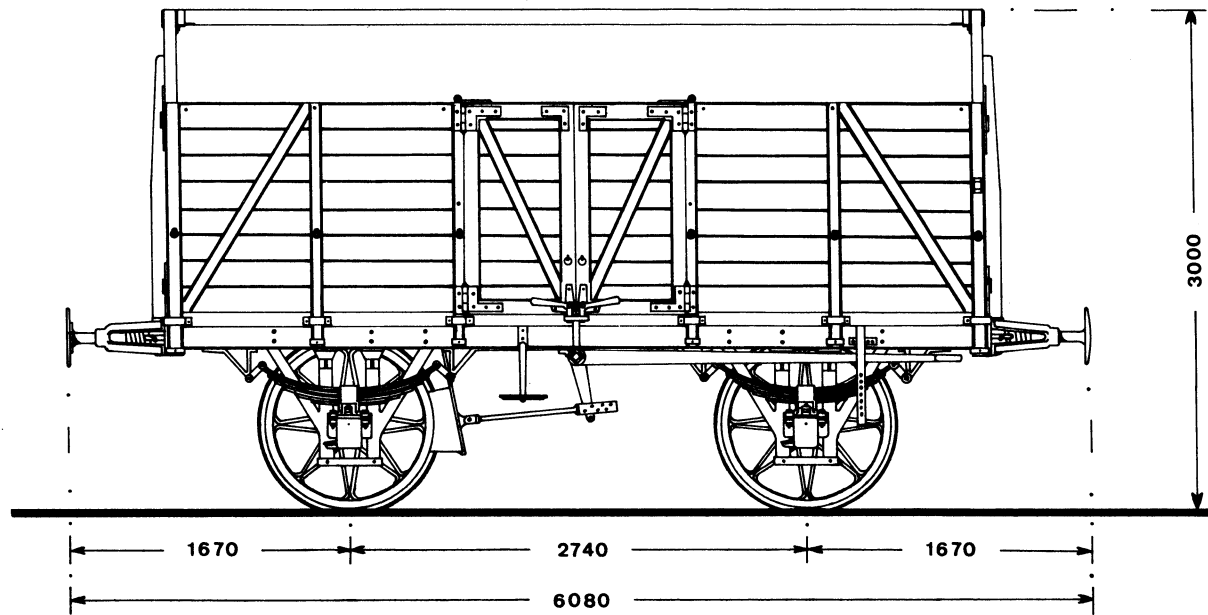


Sara 9600 Kg.
 Beskylding 600 ---
 Godskast 12500 ---

Årskolingsvogn til
 S. J. O. M. vsked.
 Ordre 1361.

Sana 23-7-16
 H. J.

HHJ ZM 401-4



HHJ G 71-80

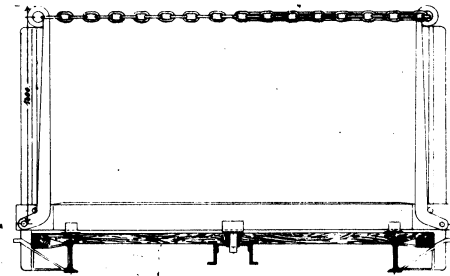
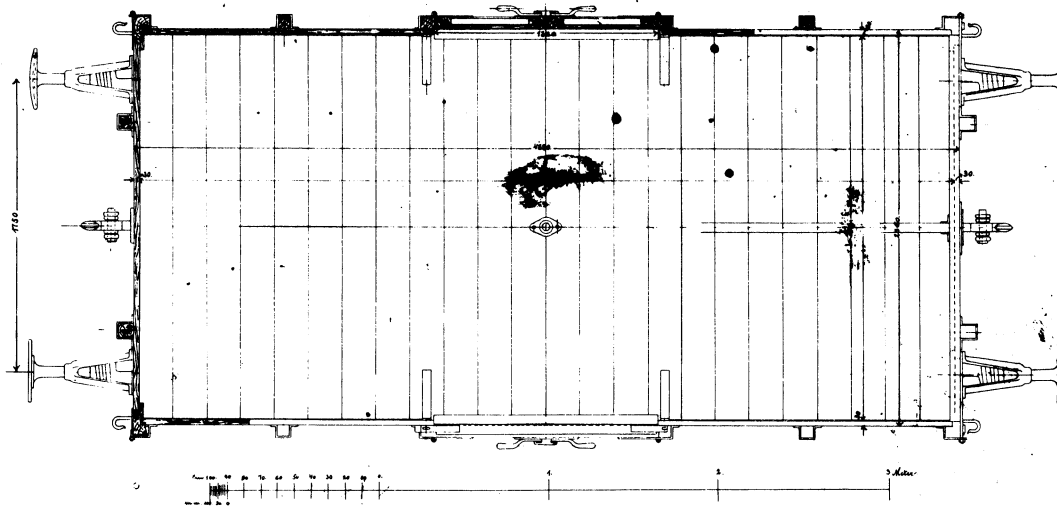
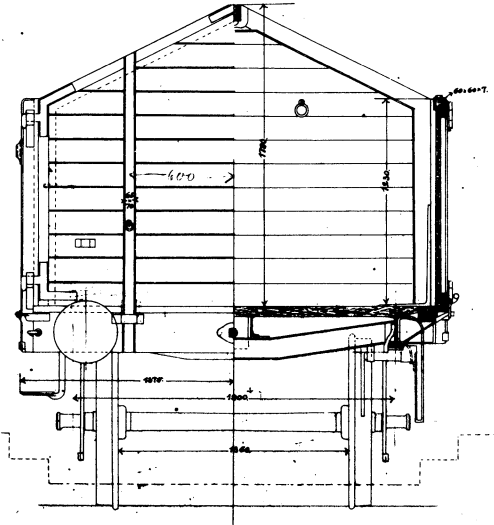
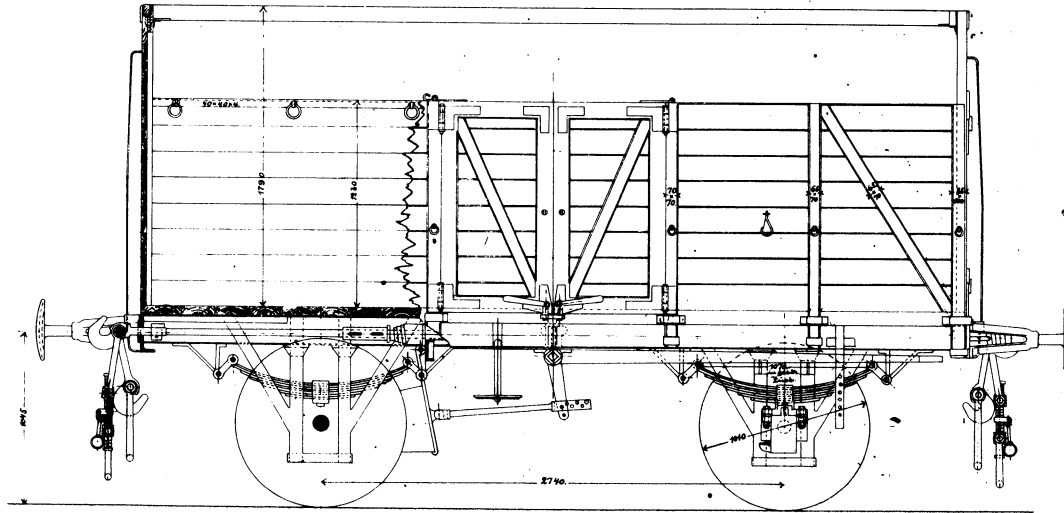
BRESLAU 1884

Tegning : Asger Christiansen 12-01-78

1:45

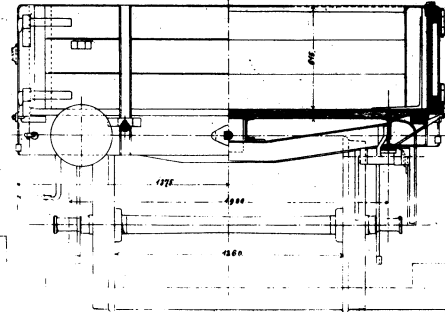
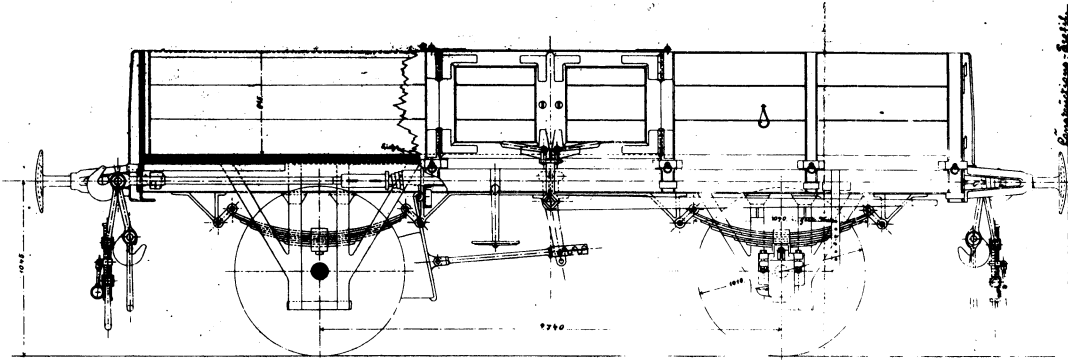
224051.

Scandia i Randers.

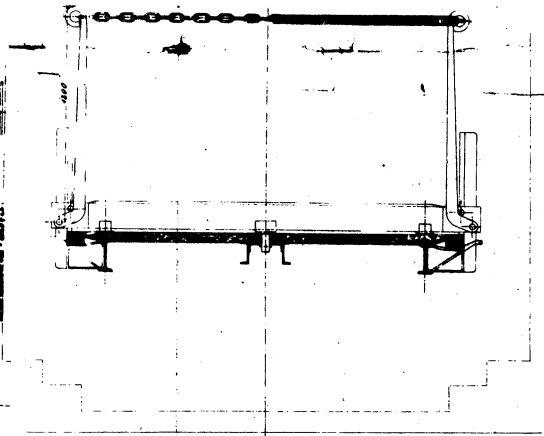
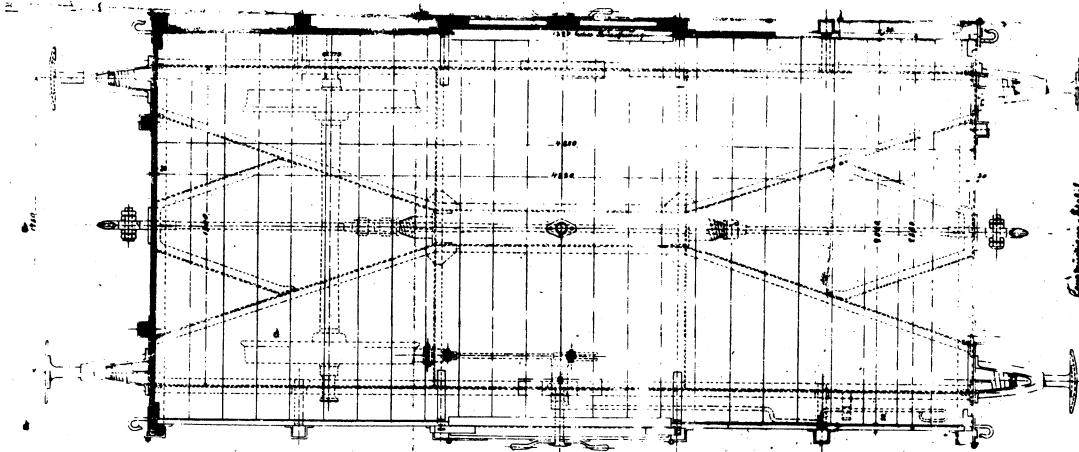


*Öfener hochbordiger Güterwagen.
mit Spandbr.
1:15 der nat. Gr. Waagze: 1/100.
Lit. B.*

*Scandia i Danimar 1886.
Konstruktions.*



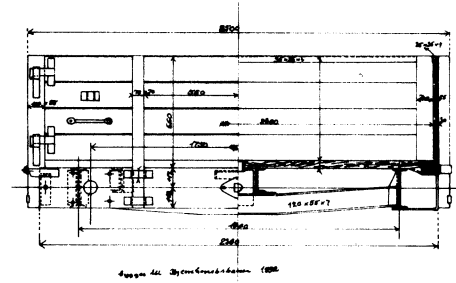
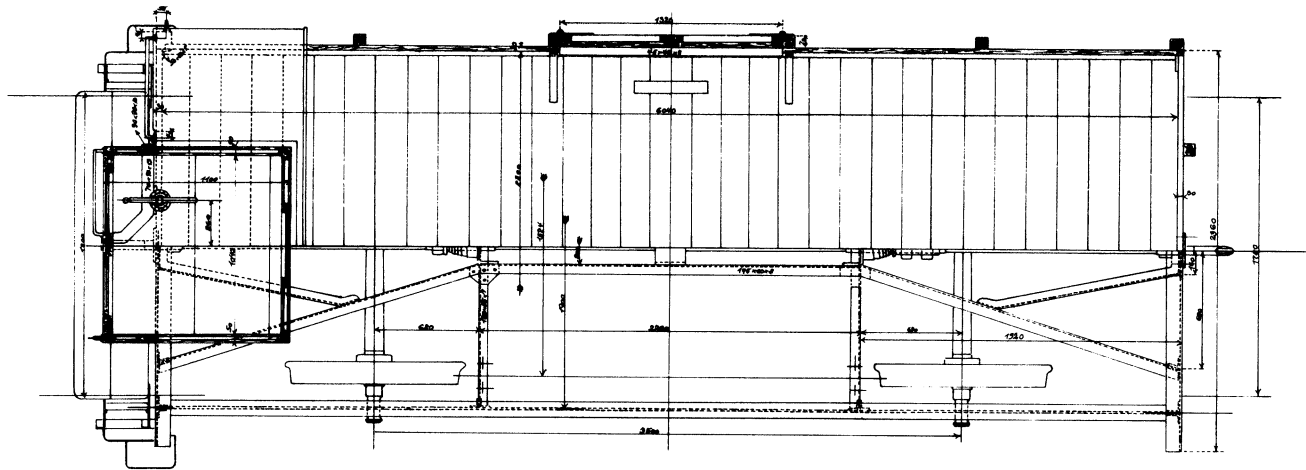
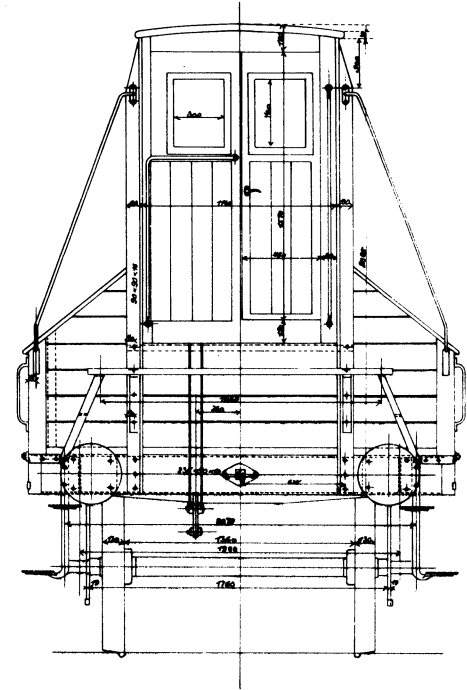
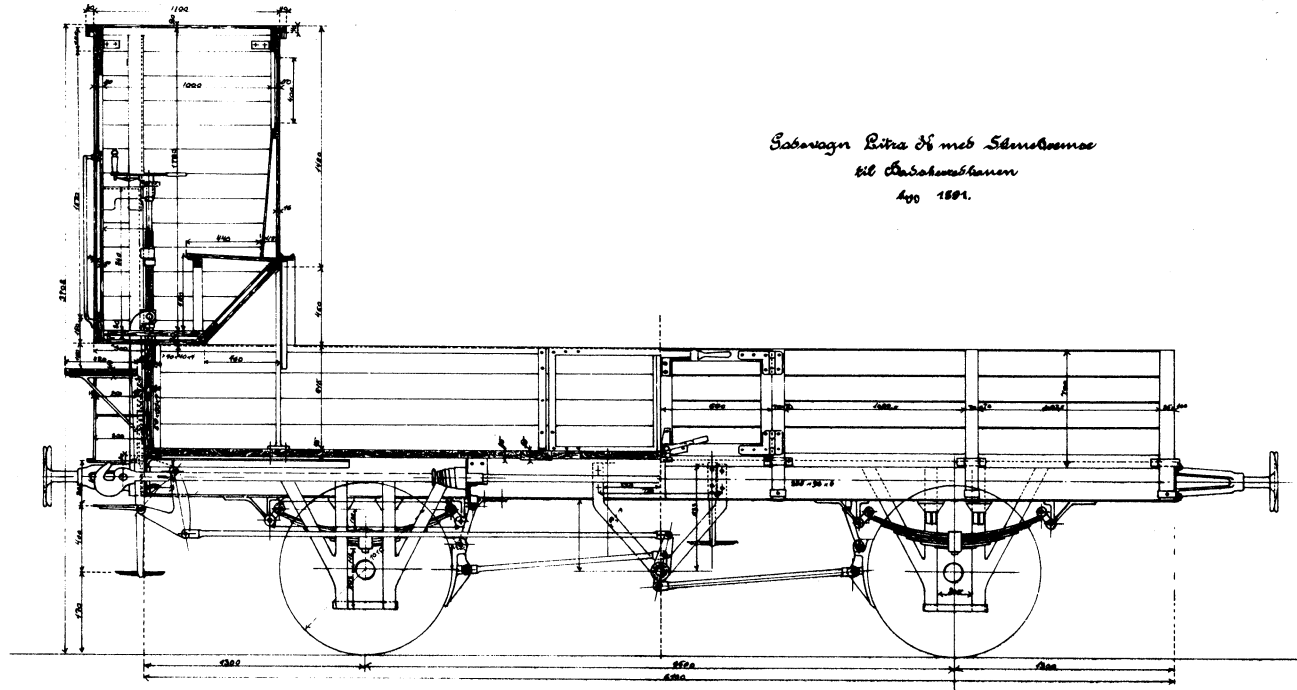
1
S. 147.
1864/65.



Wagenstab: 1:15.

Offener niederbordiger Güterwagen
mit Handbremse.
1:10 nat. Gr. *Wagenform.*

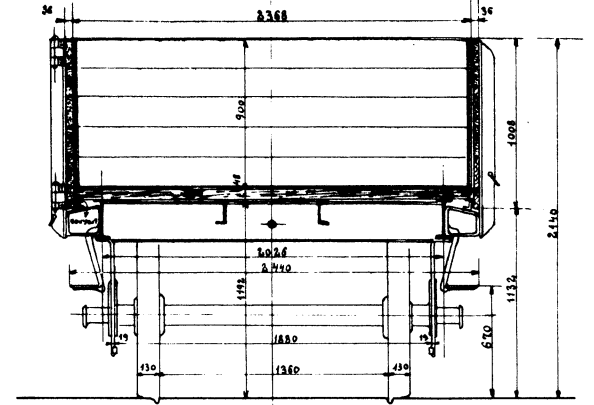
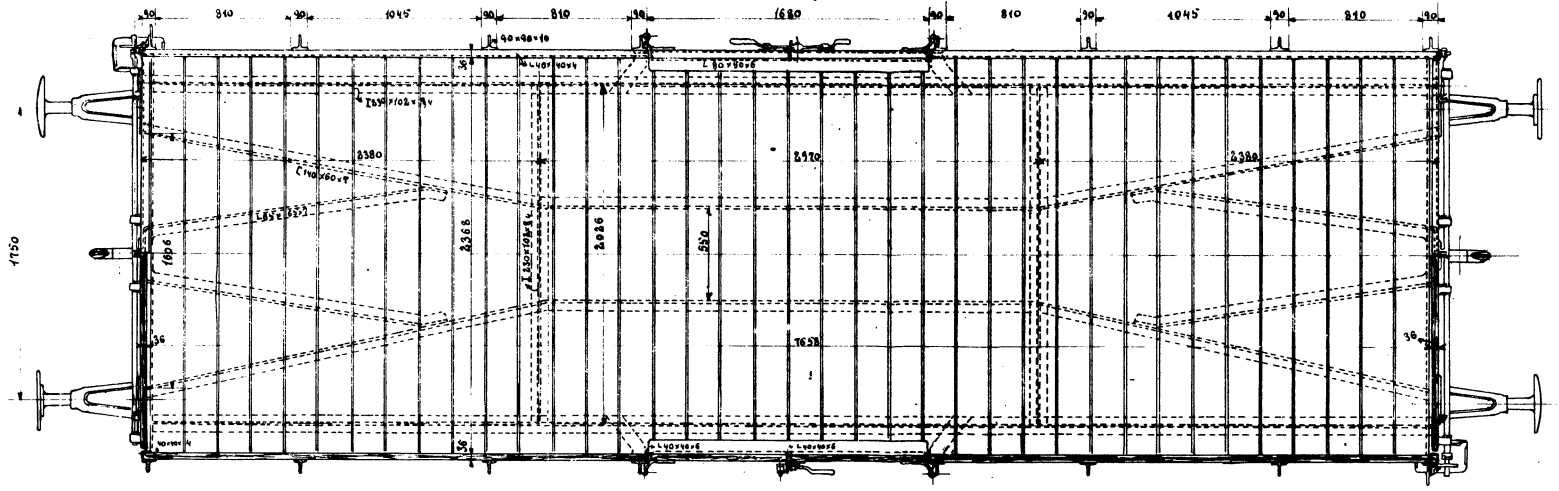
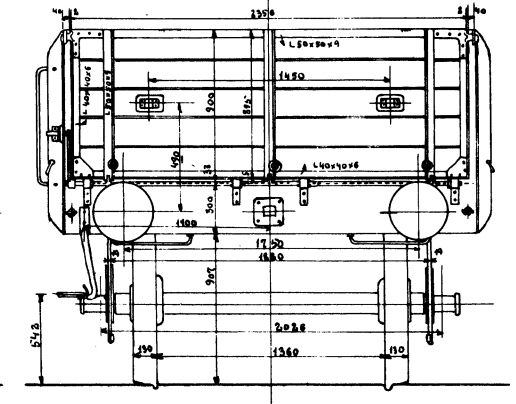
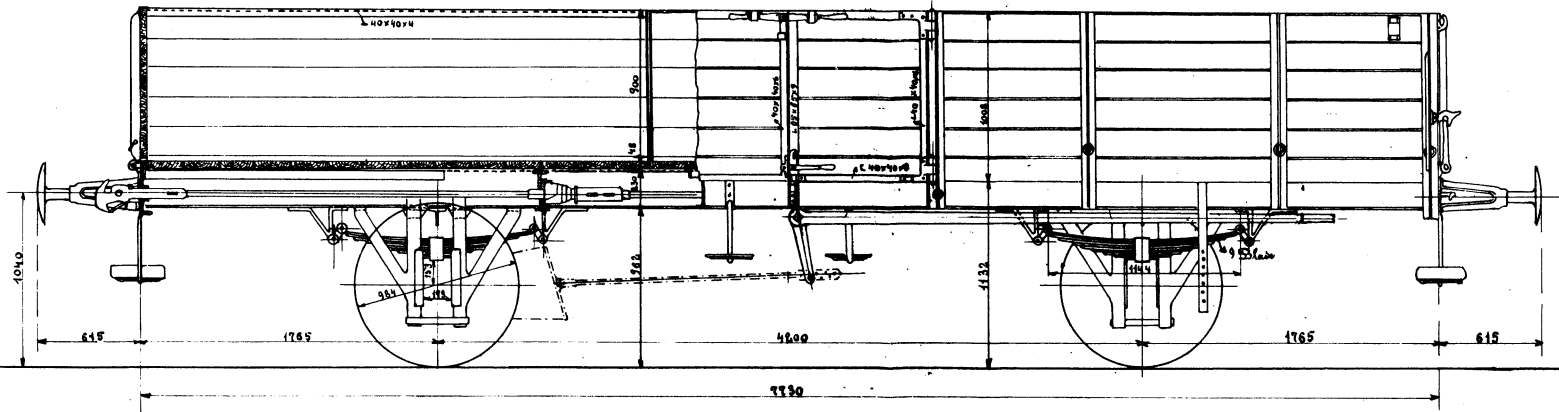
Sætervagn Litra H med Sænkboorne
til Anskudsbanen
Ago 1891.



Scandia i Randers.

Nr 8857

Scandia i Randers

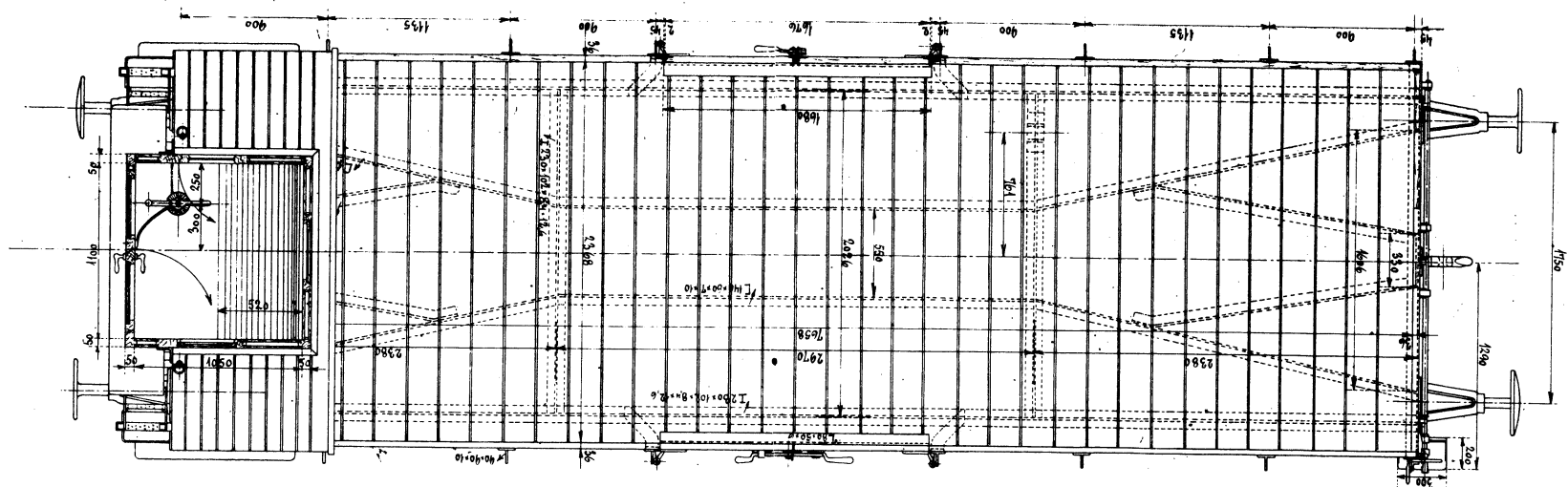
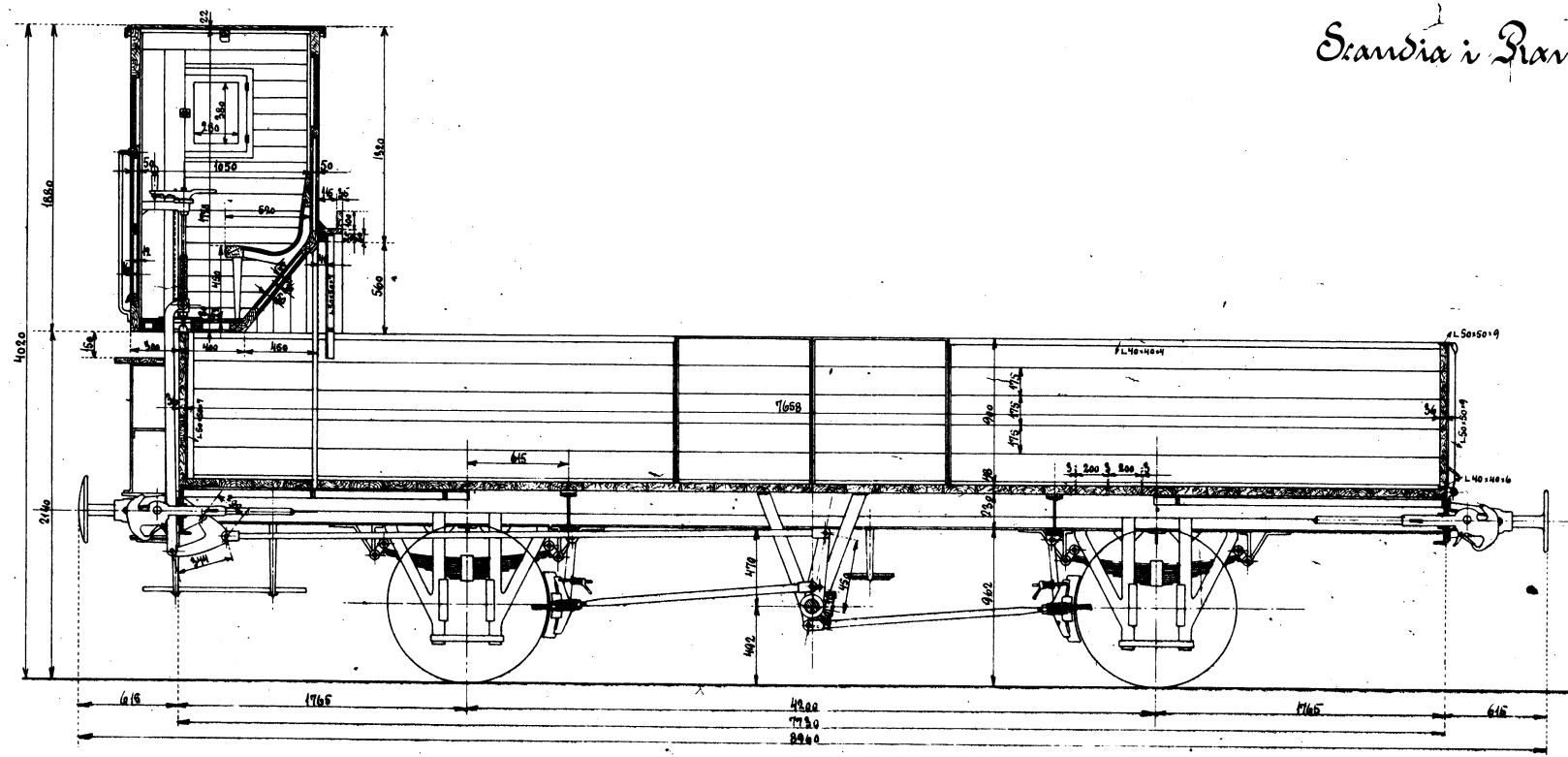


Carben kassidat Godsvogn Lkr. Bj.

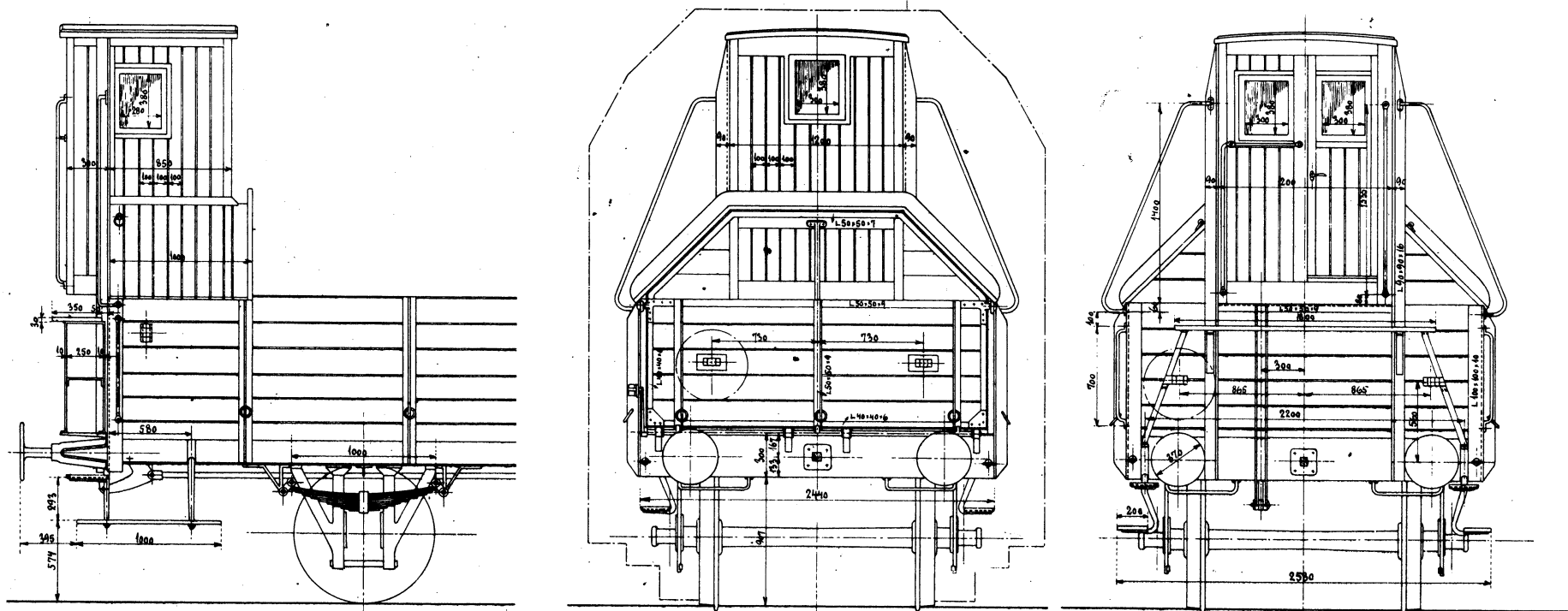
Scandia, 2 1/2-09
Kilbinger

HHJ PF 131-34+136-39

Scandia i Brändero.

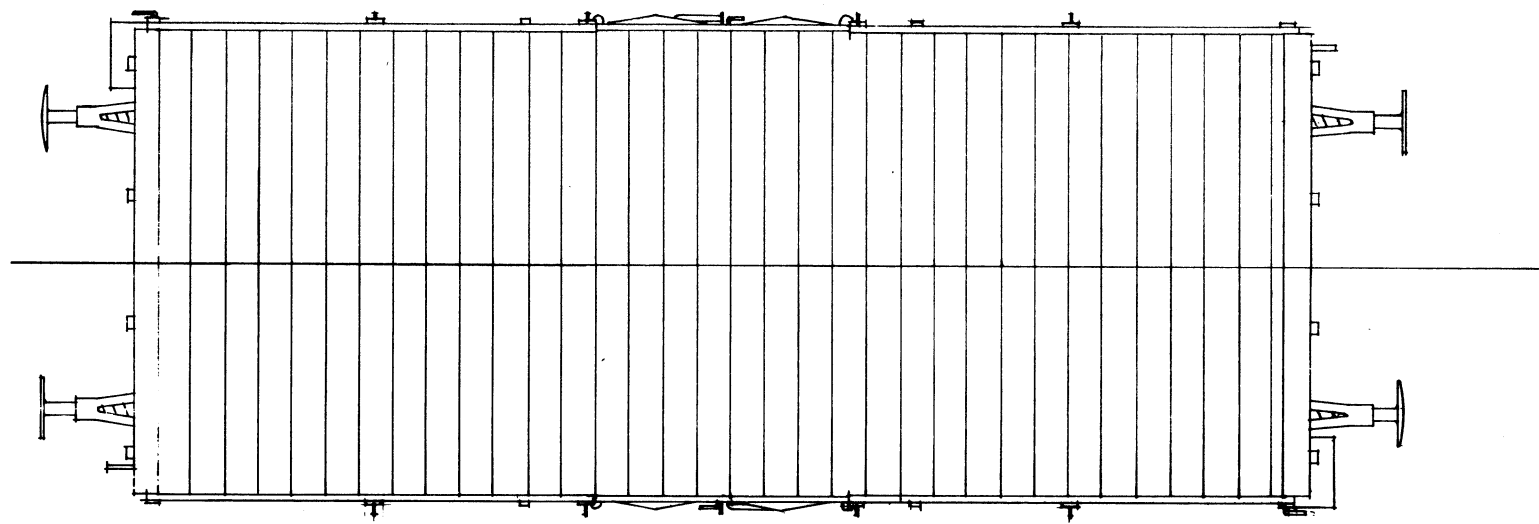
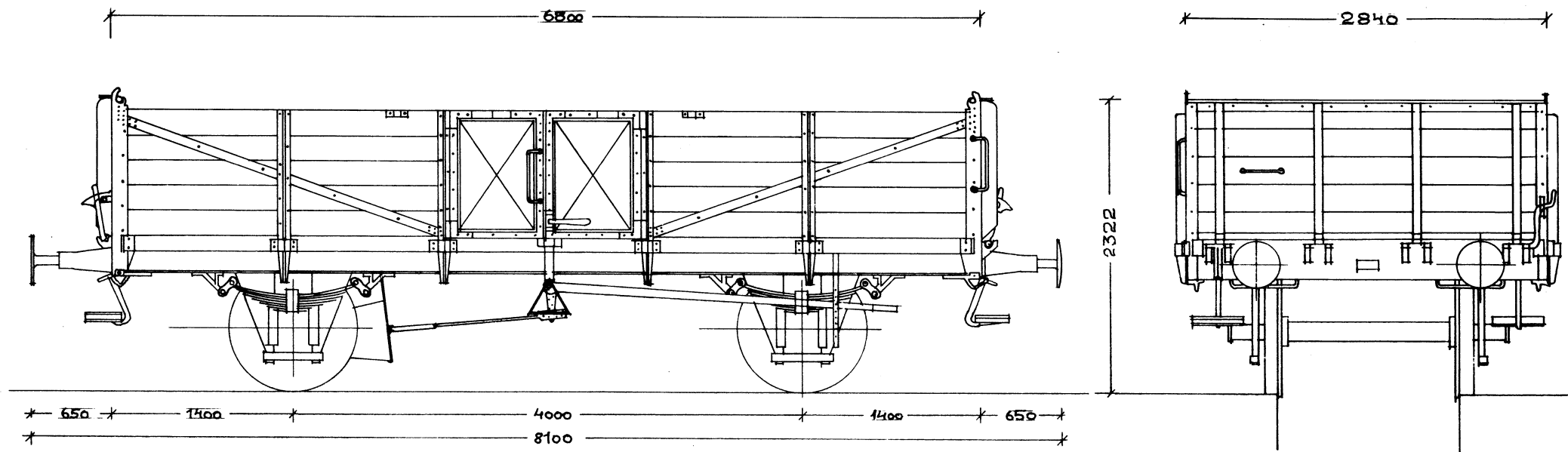


HHJ PF 135 + 40 + 45 + 50



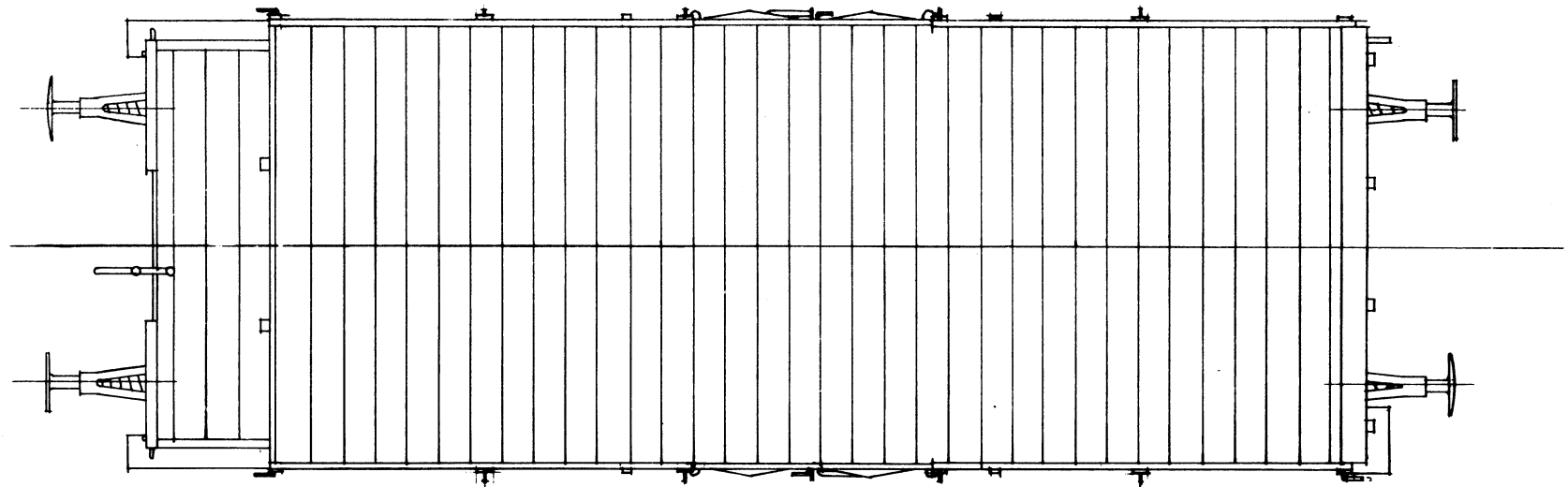
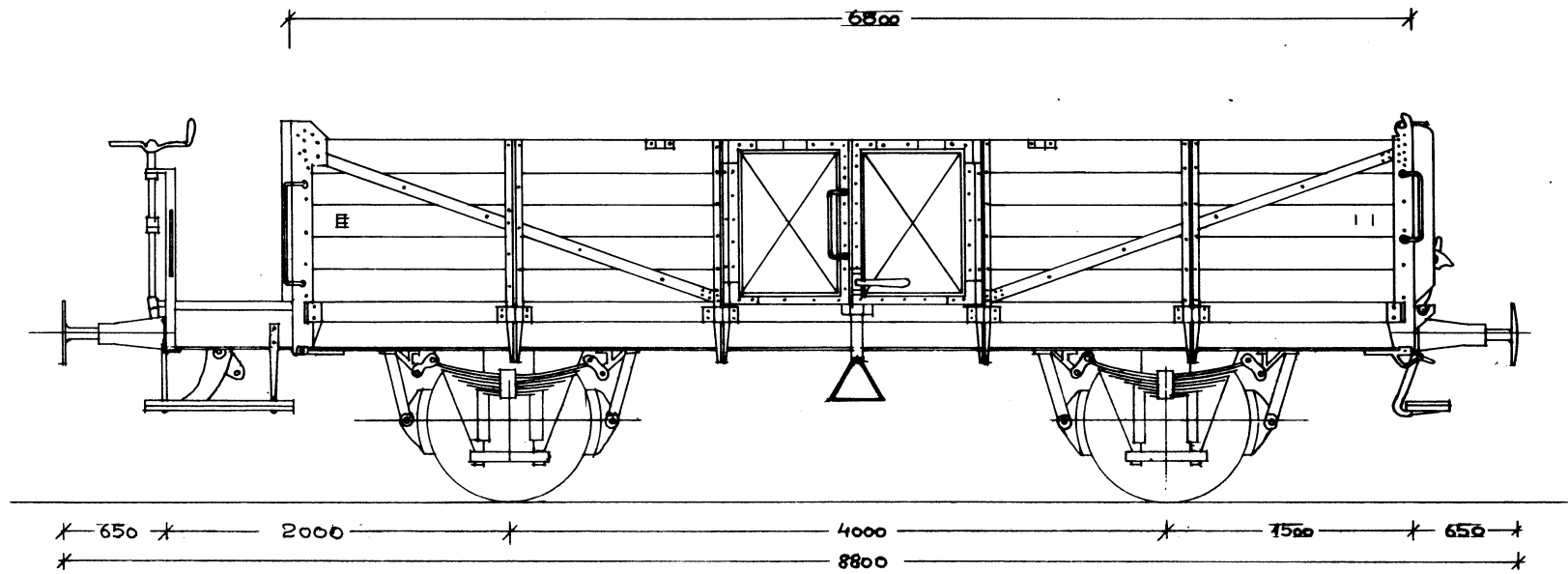
Lang åben lavsidede Godsvogn
 med og uden Skruerbremse.
 og lavt Bremseskiv.

HHJ PF 135 + 40 + 45 + 50



tegning J. Henneke

HHJ PF 221-24

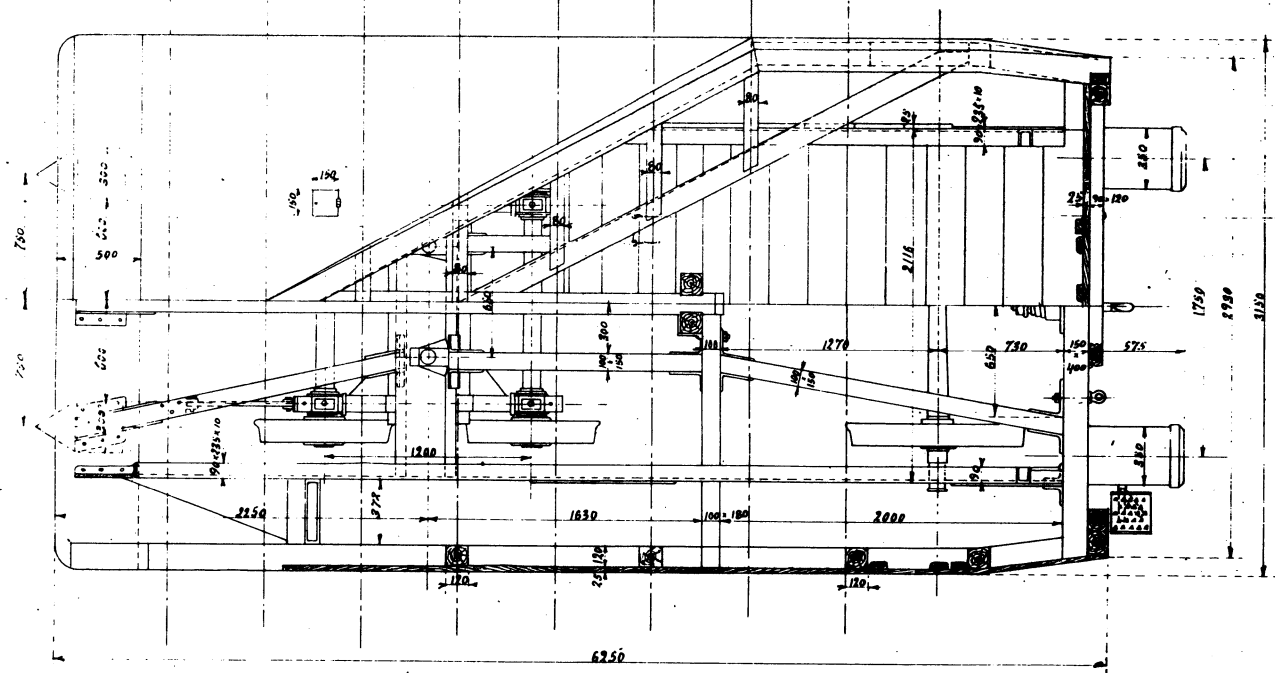
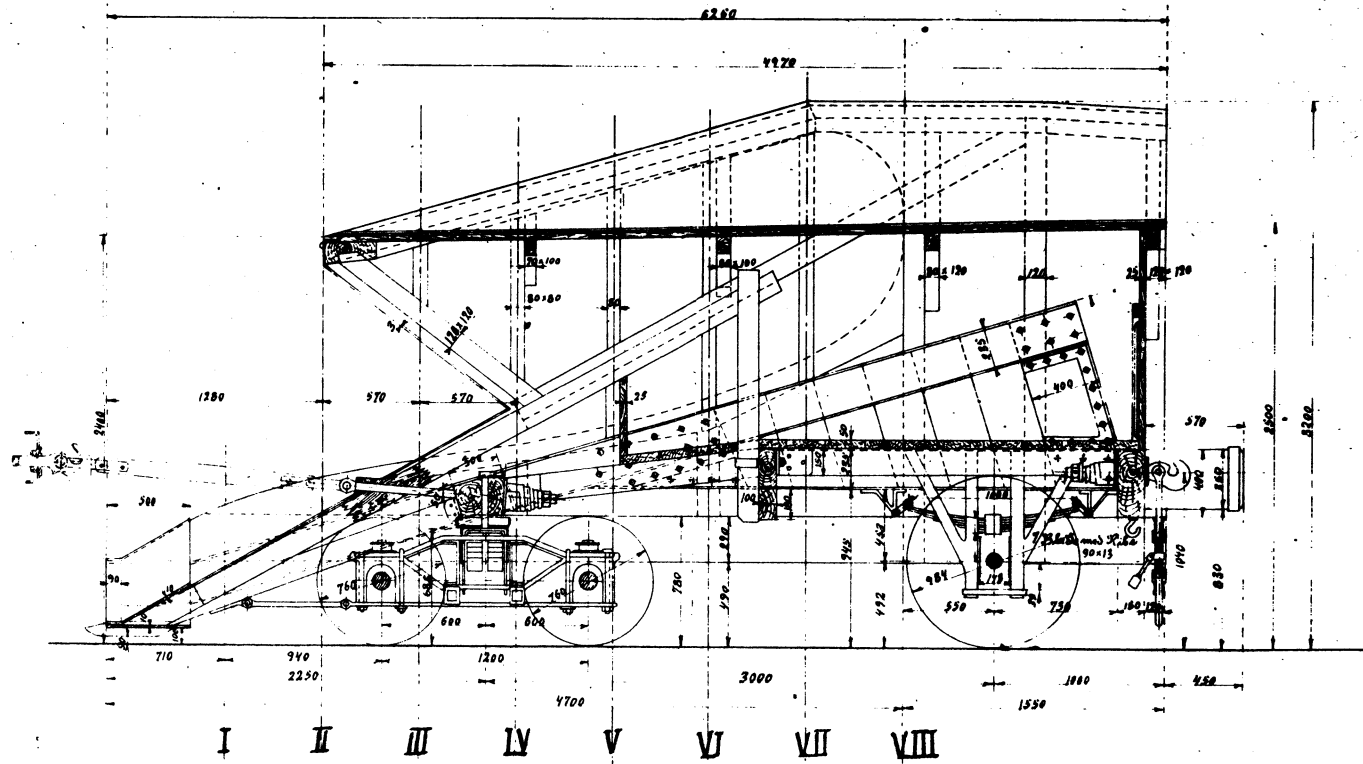


tegning J. Henneke

HHJ PF 225

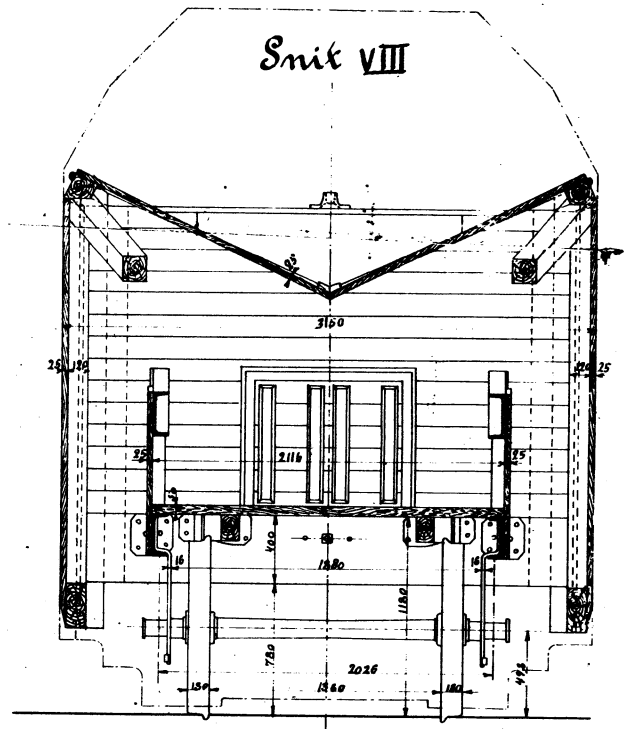
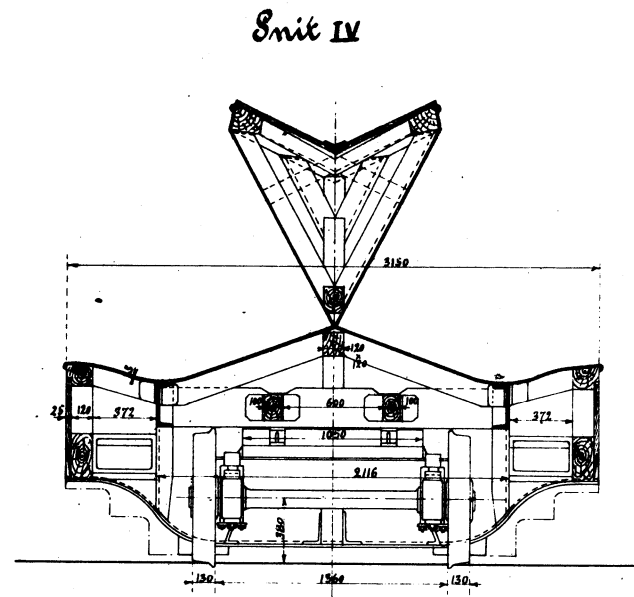
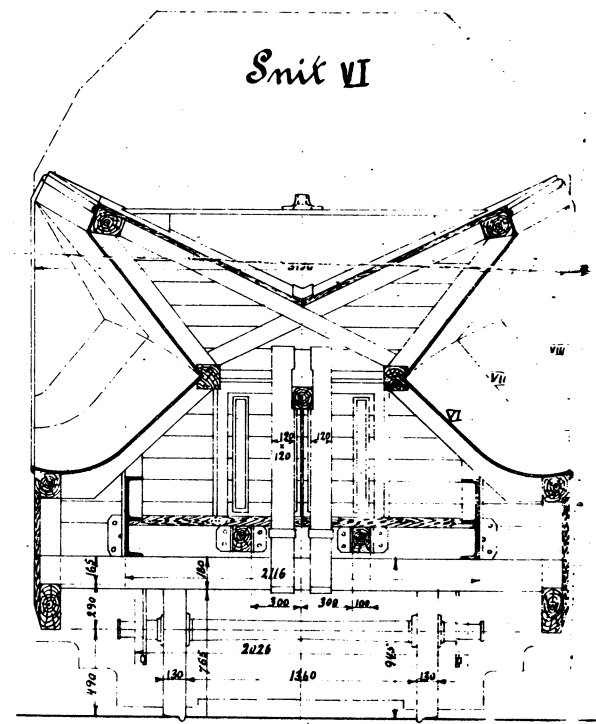
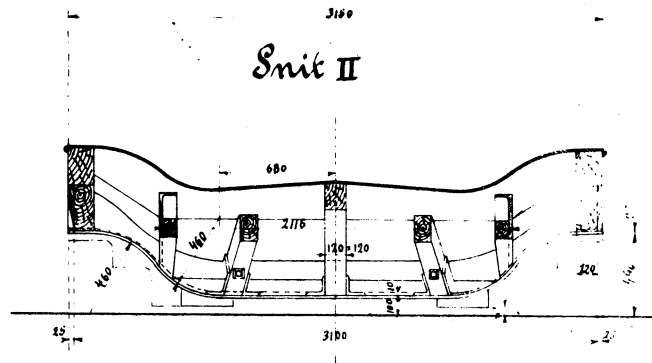
№ 9053

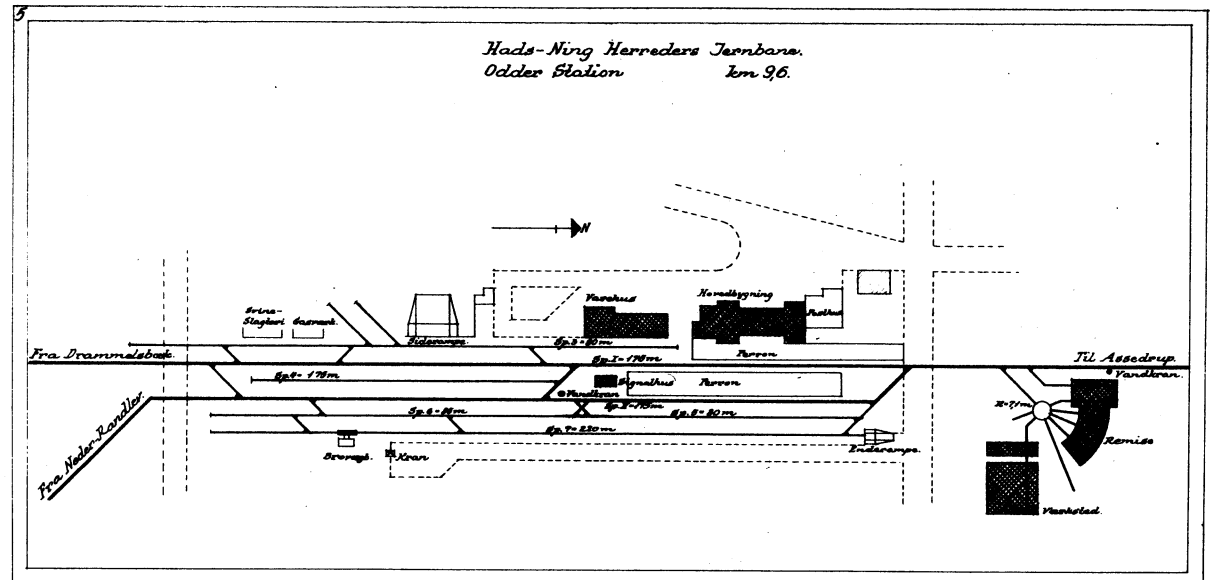
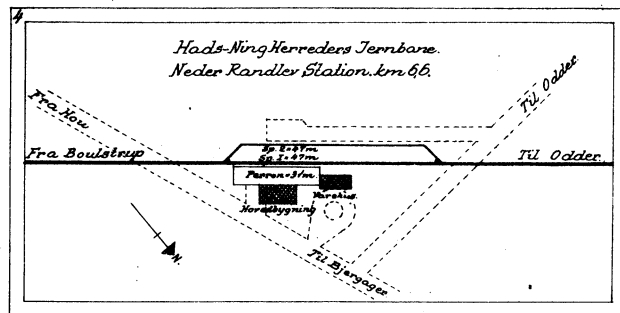
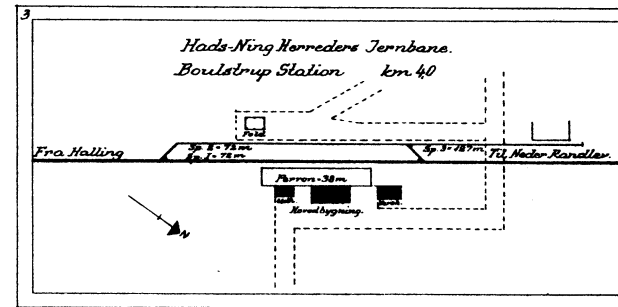
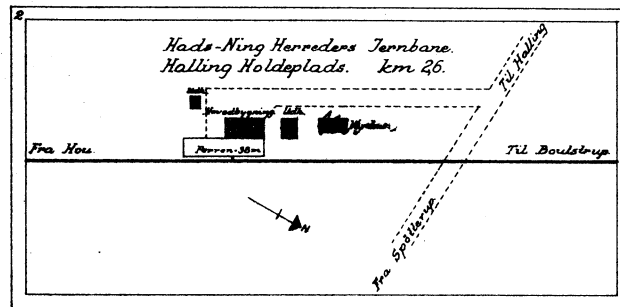
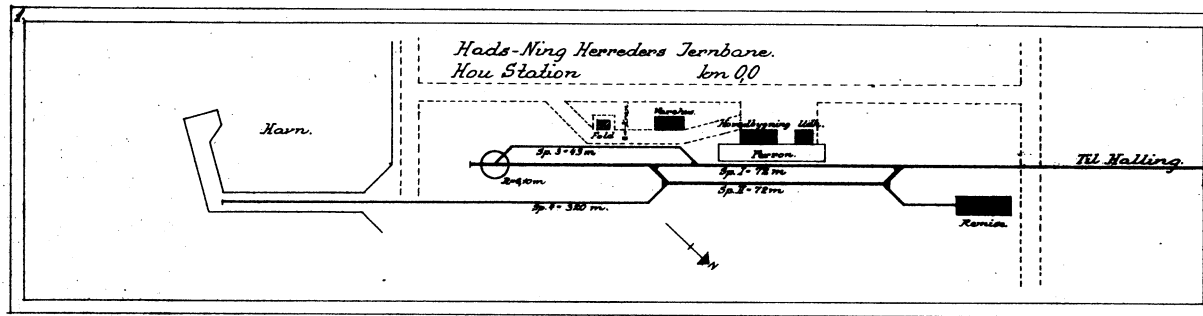
Scandia i Randers



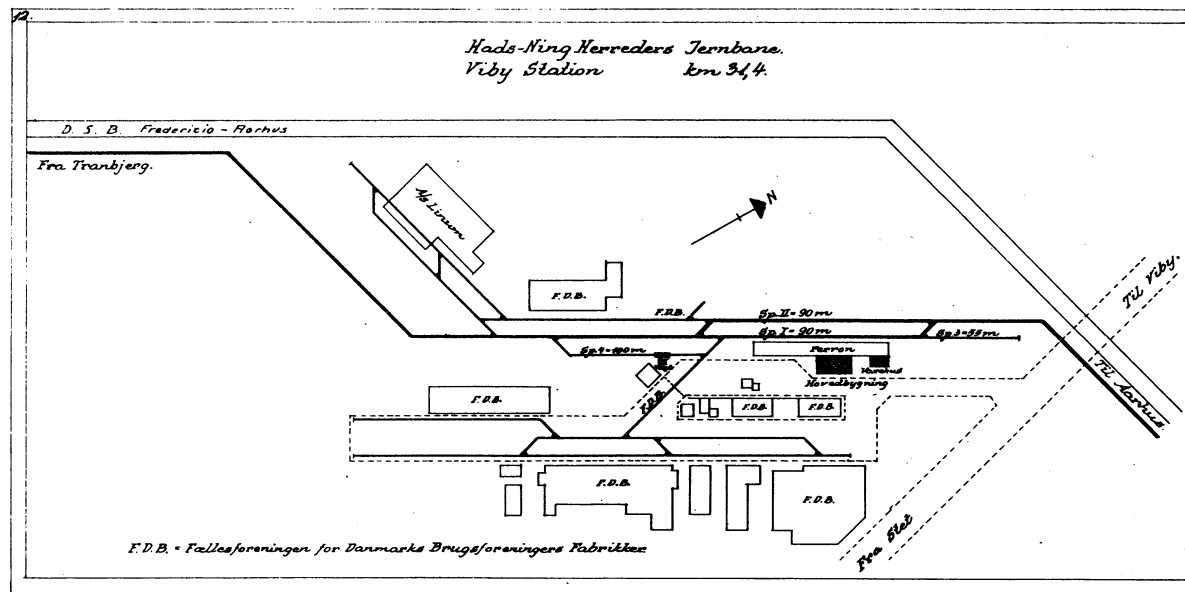
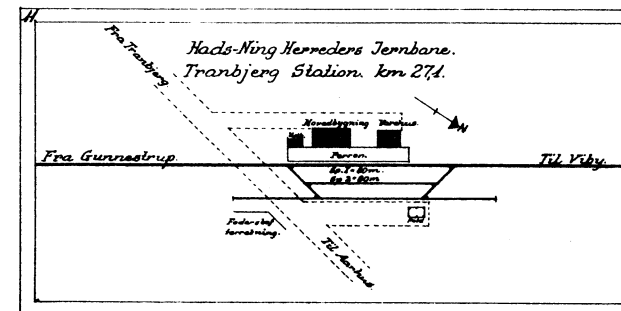
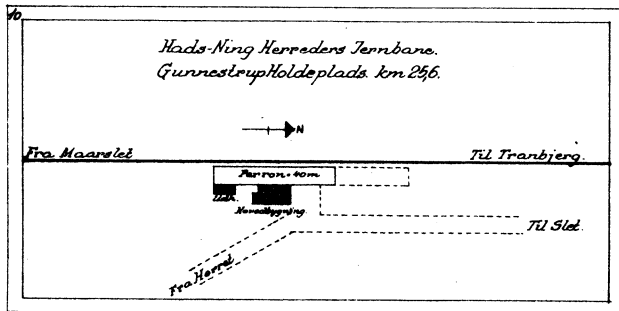
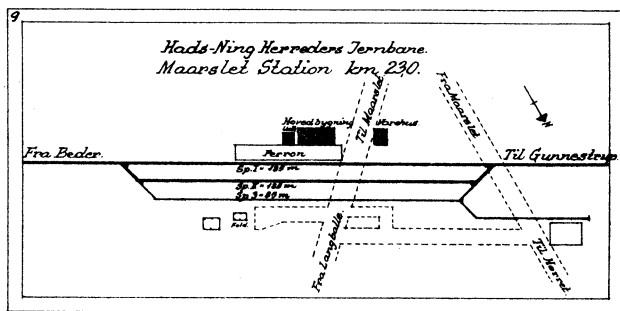
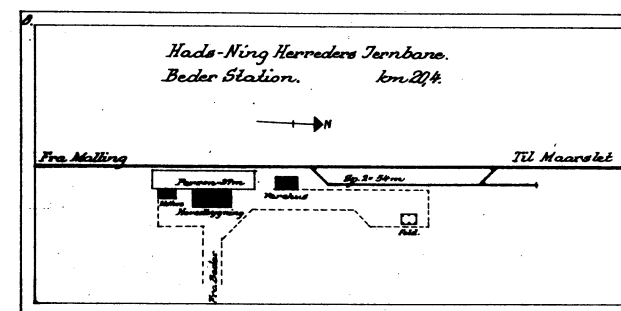
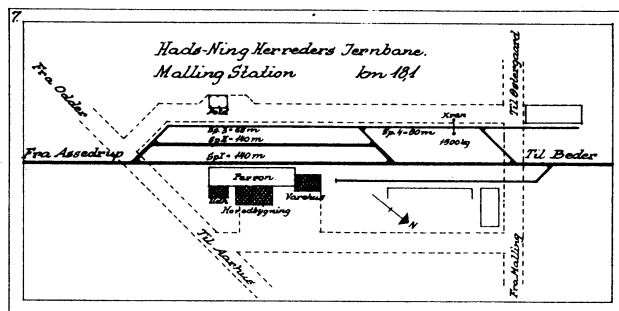
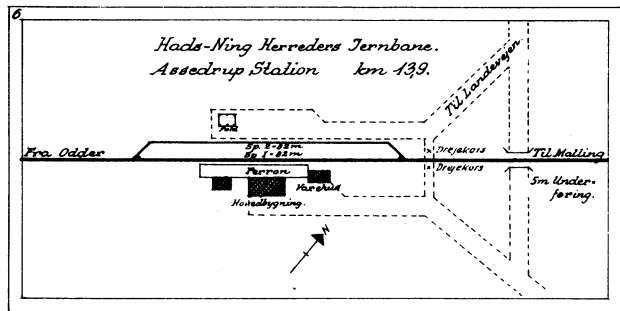
Sneylon
til
Danish Privatbaner

Scandia, 4-10
Mortensen

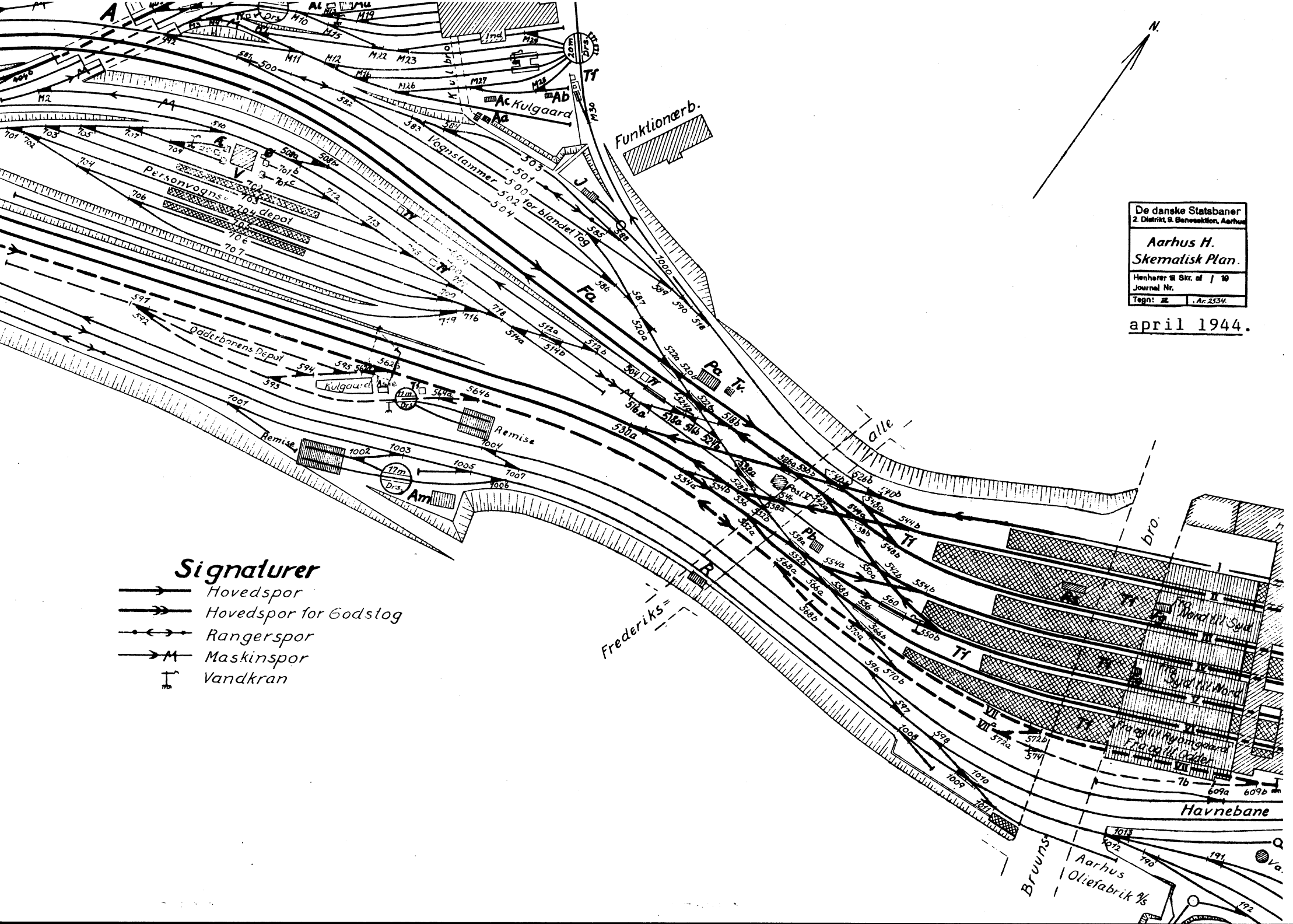




SKEMATISKE SPORPLANER ca. 1944 - 48?



SKEMATISKE SPORPLANER ca. 1944 - 48?



De danske Statsbaner
 2. Distrikt, 9. Baneafdeling, Aarhus
Aarhus H.
Skematisk Plan.
 Hæfningen til Skr. af 1/19
 Journal Nr.
 Tegnet af Ar. 2534.

april 1944.

Signaturer

- Hovedspor
- Hovedspor for Godstog
- ↔ Rangerspør
- M Maskinspor
- ⊥ Vandkran

632

Spadsherreds Banen.

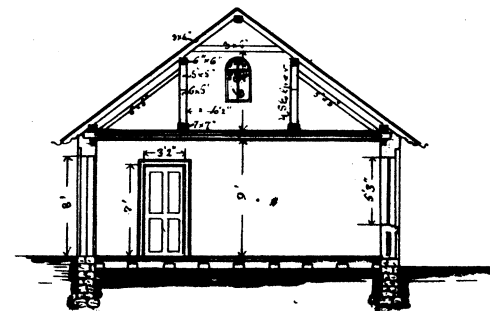
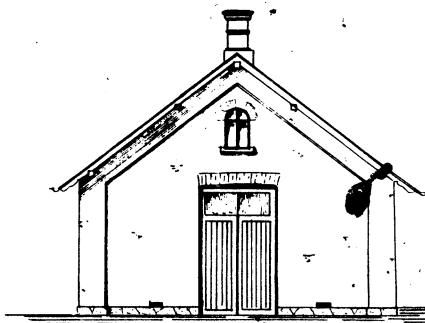
Viby Station.

Sporebygning.

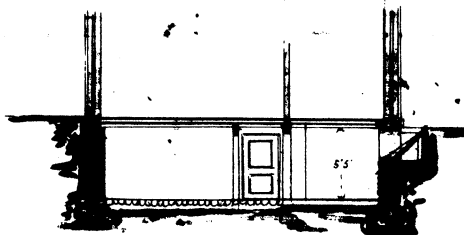
Gavlfaçade.

Façade mod Vejen.

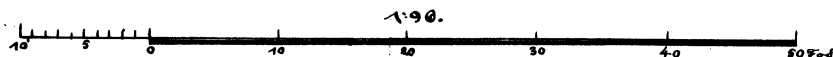
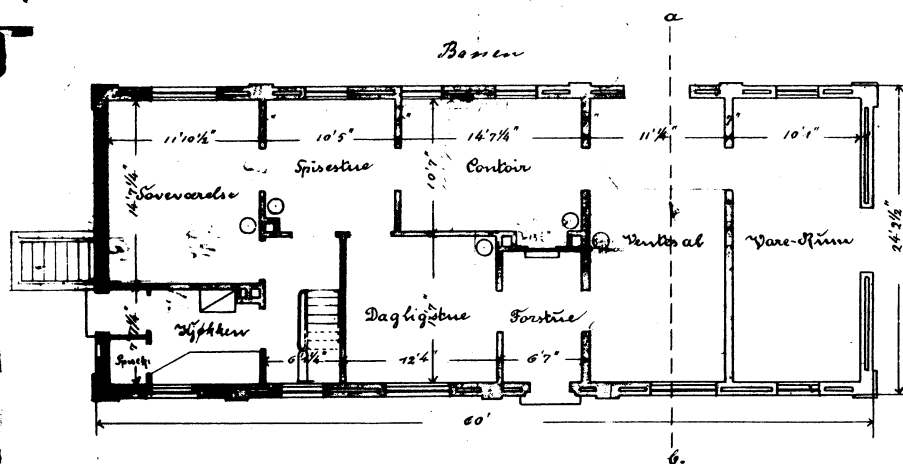
Snit a-b.



Snit c-d.



Stue-Plan.



Under 17 Mai 1883 approberet paa følgende Betingelser:

1. at Skorstensrør i Vindstue skal forlægges til Korfæstet.
2. at Høllerrummet mellem Trapperummet og Dagligstuen forstærkes til mindst 3/4 Sten.
3. at der indrettes Brændselrums Kjøldøren og en direkte Opgang fra Kjøldøren til Gaardrummet.
4. at Tagvæsen foran ud igjennem Gulvet til Understøtten for Udtragsrøret.
5. at Vindstue over Hovedindgangsdøren holdes adskill fra øvre Dørud ved et Korbelt.
6. at alle Tømmerdimensioner blive af forsvarelig Høi, ellers.
7. Paa Loftet er indrettet 3 Leubærelser.

Forandringerne udførte paa Tegningerne.

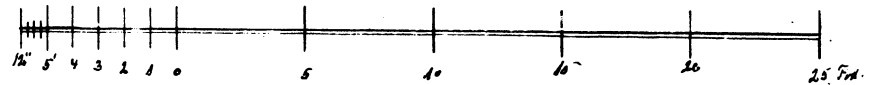
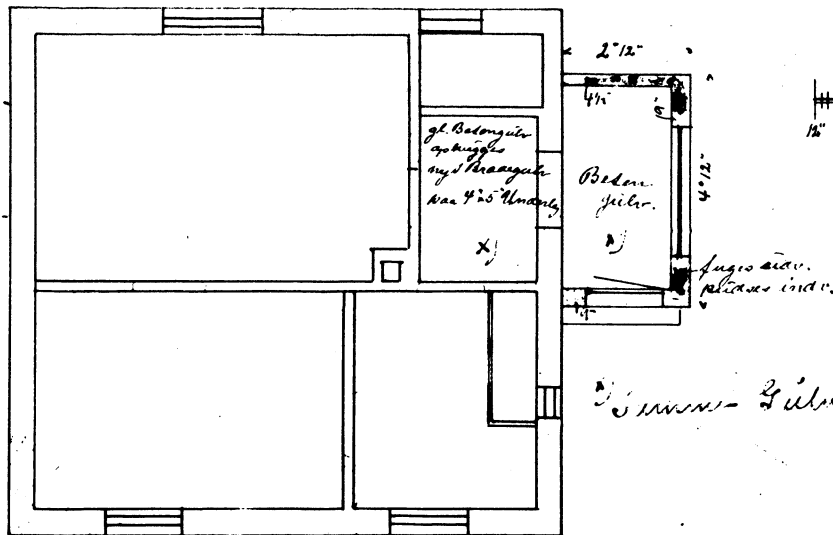
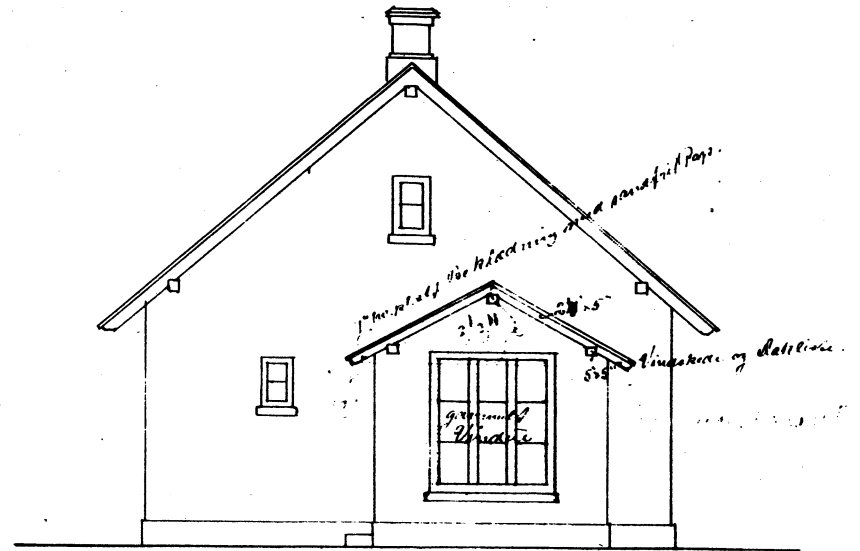
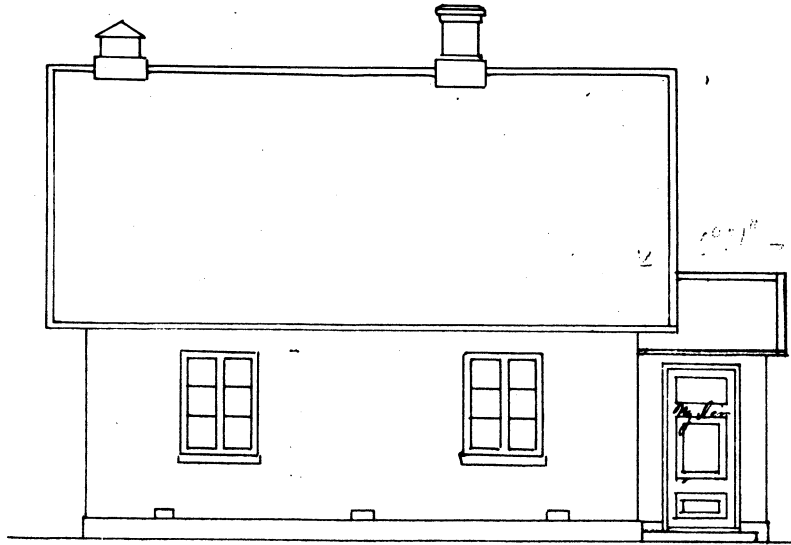
J. P. [Signature]

1:180

665.

Stads-Ming - Herredens Jernbane.

Banerogkennet og Aaby: Tilbygning.

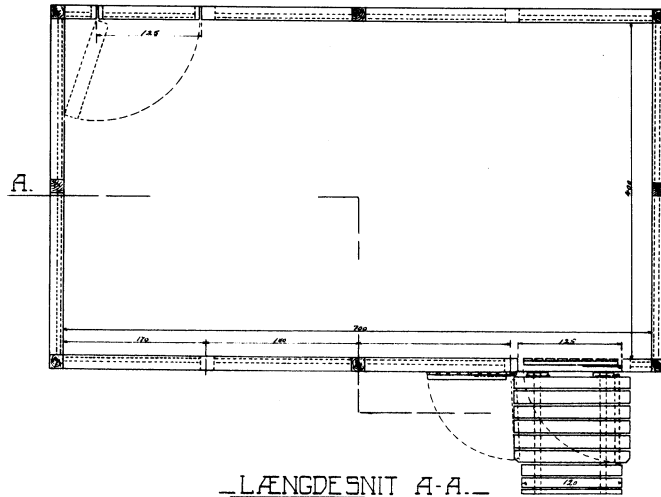


Stads-Ming - Tilbygning

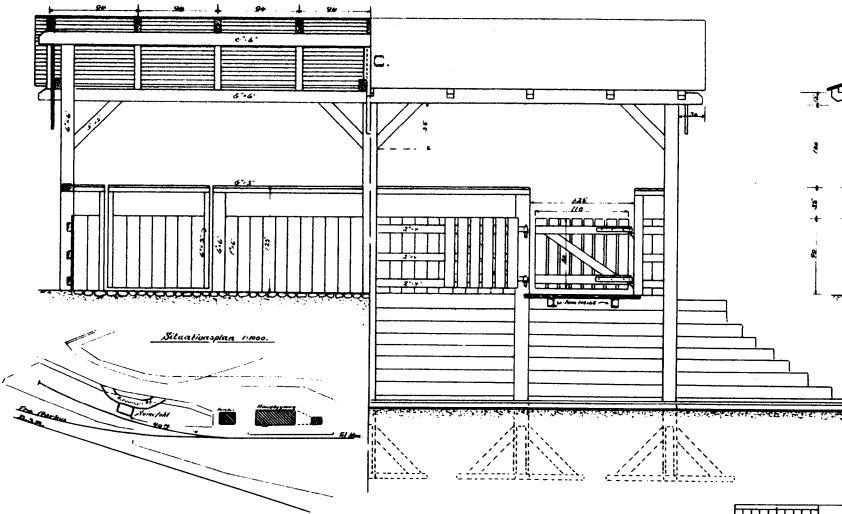
1:90

755.^B

PLAN



LÆNGDESNIIT A-A



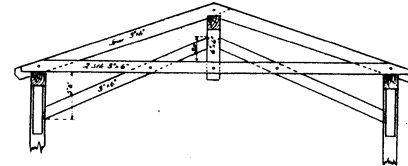
755.^A

H.H.J.

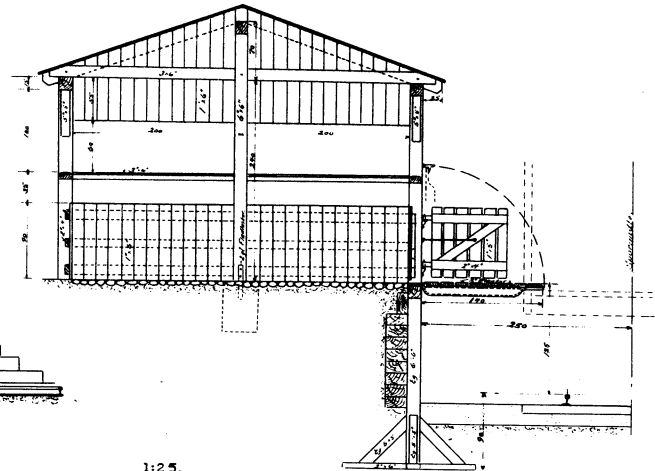
SVINEFOLD PAA VIBY STATION.

1:25.

SPÆRFAG VED C.



TVÆRSNIIT

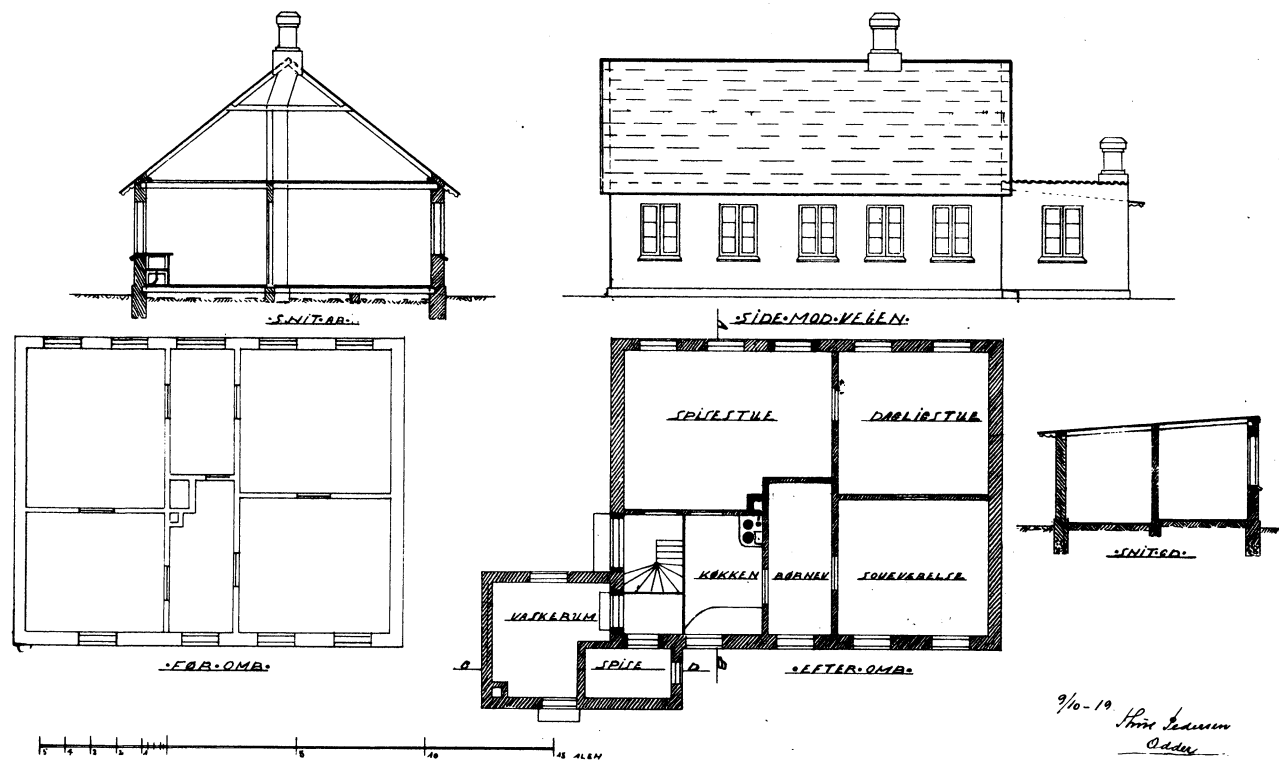


1:25.

1:90

Plan 3643.

H:HJERNBANE:
TJELNESTEBOLIG I MÅRSLET:

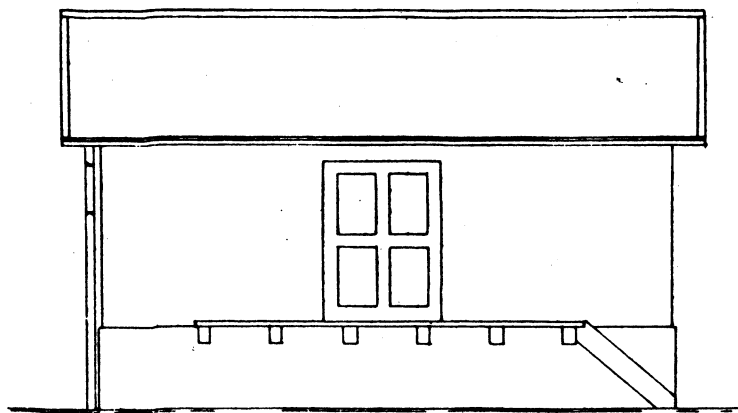


1:180

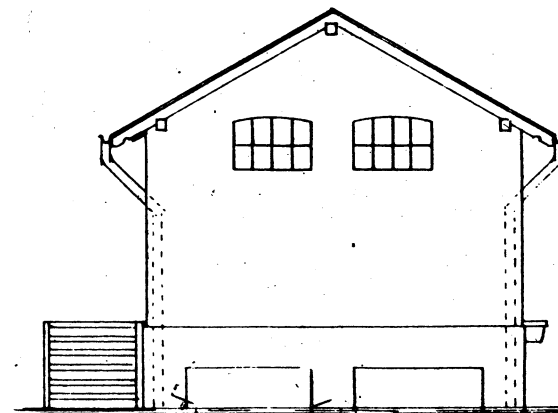
695.

Maas-Ring-Herredens Jernbane.

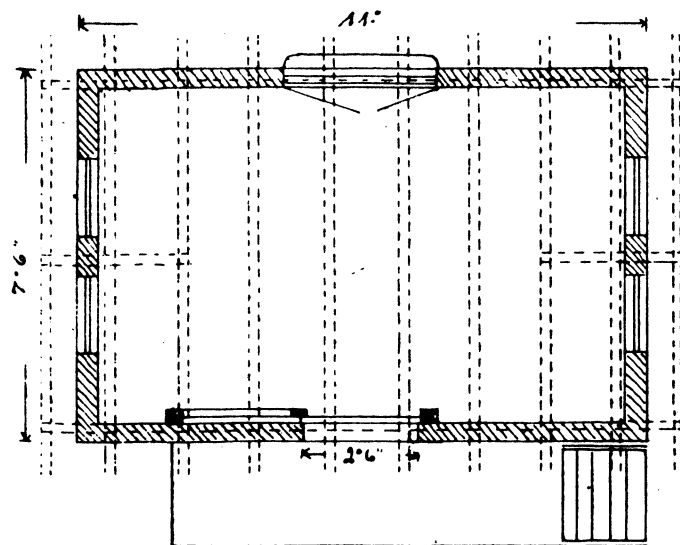
Varehuse ved ~~Beier~~ ~~Tranbjerg~~ Station.



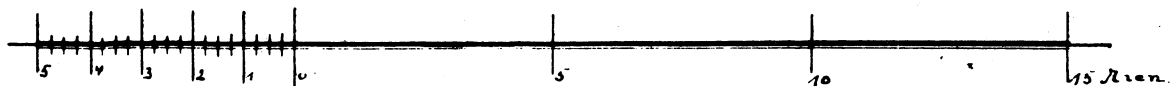
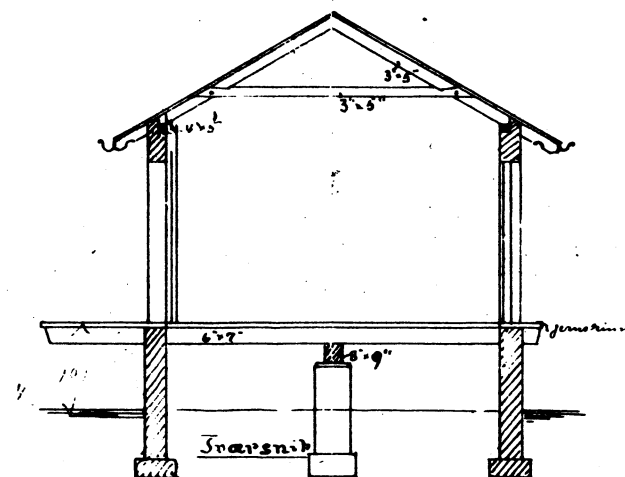
Forside



Sidel



Grundplan

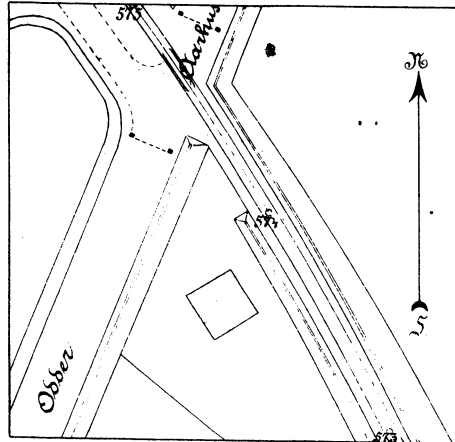


1:90

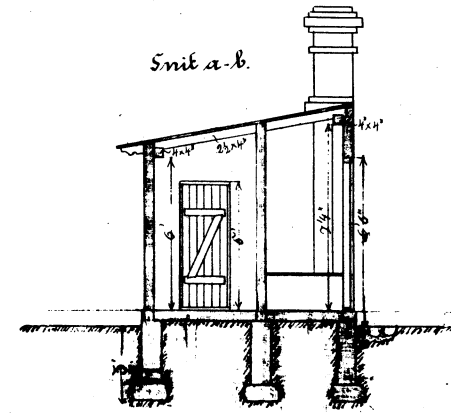
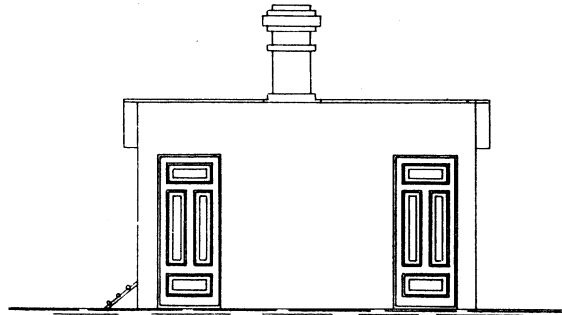
63) b.
 Sæds herreds Banen.

2 Akhus til Vagterhus ved Malling og Soel.

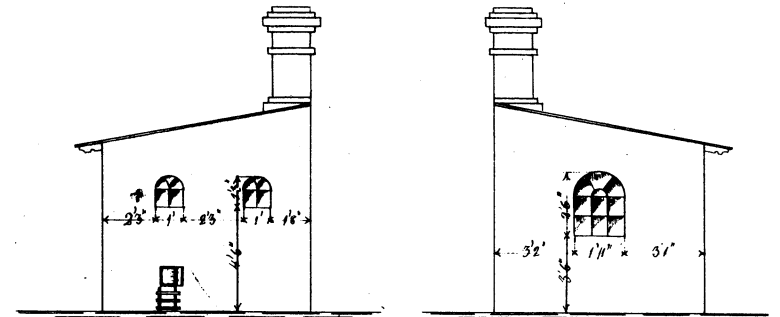
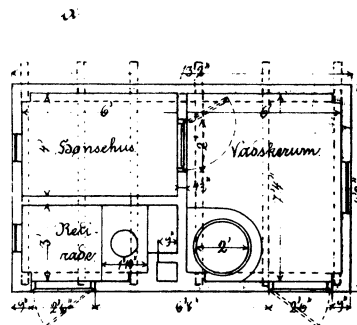
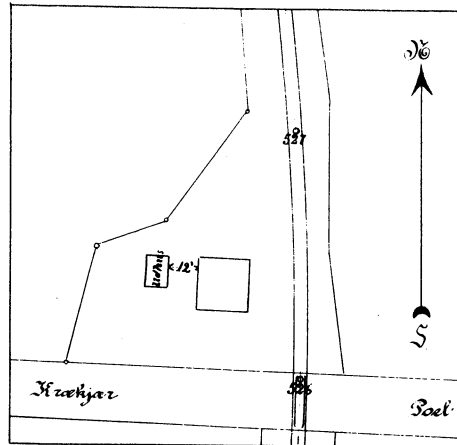
Malling
 1:500



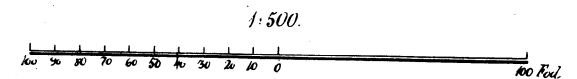
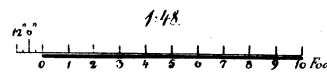
1:48.



Soel.
 1:500



b.



1:90

Odder den 23/2 99
 P. B. Jensen

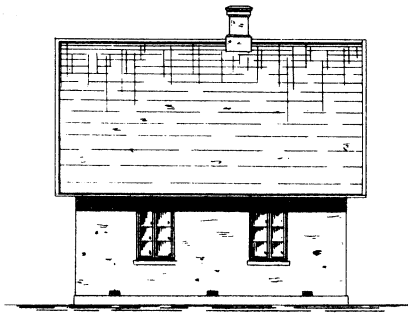
6016

Trådshereds Banen.

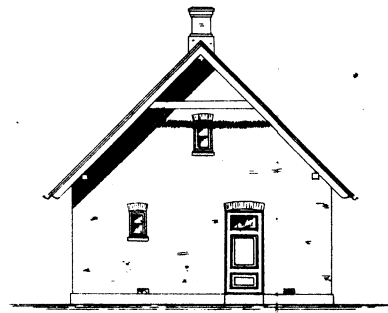
Banvognsthus.

normal.

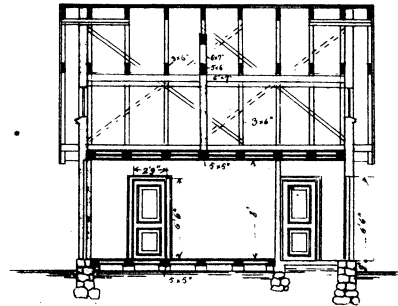
Facade mod Vej.



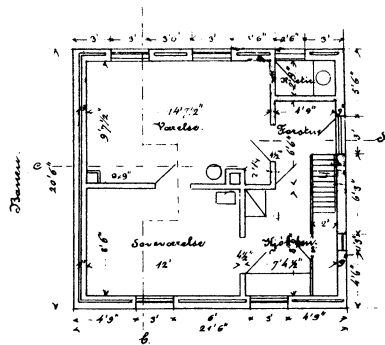
Facade af Gaden.



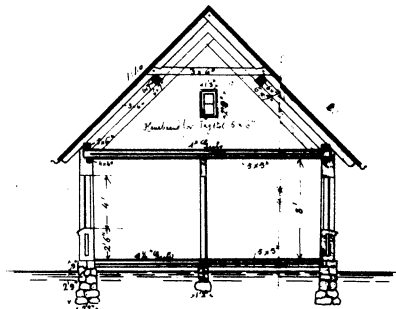
Snit c-d.



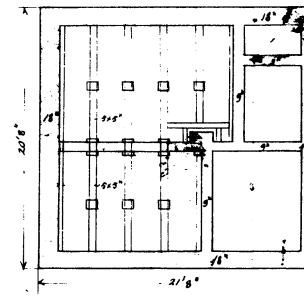
Plan.



Snit a-b.



Sokkel.



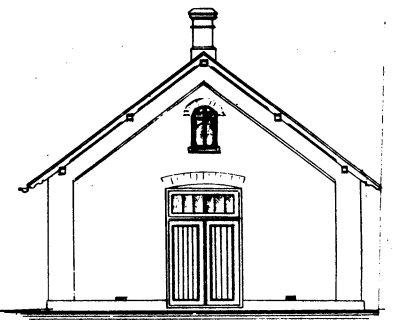
Tilføjet Skitse af 27 Januar 1883
afgivet paa følgende Betingelser:

- 1° Trappen belægges paa Bagenden.
- 2° Trappens anbringelse i 4 Sags
Tykkelse paa Lagets af mindstet
Dimensioner 14" x 2 1/2"
- 3° Isolerskiftet fremstilles af
Skiferplader eller Nataspapir i
stærk Cementmørtel.
- 4° Fire Skifter over Isolerskiftet
Skalbænk og Horstespiser,
udfyldes i Cementmørtel.

Tilføjet senere Ovenom
kommet skal Taget dækkes
med Teglsten og taget medens
anlægges.

1:180

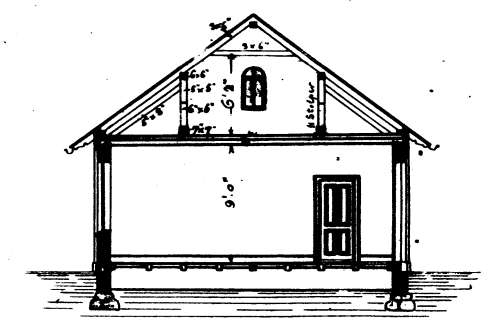
Sørlfacade



Facade mod Vejen



Snit a-b



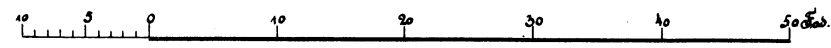
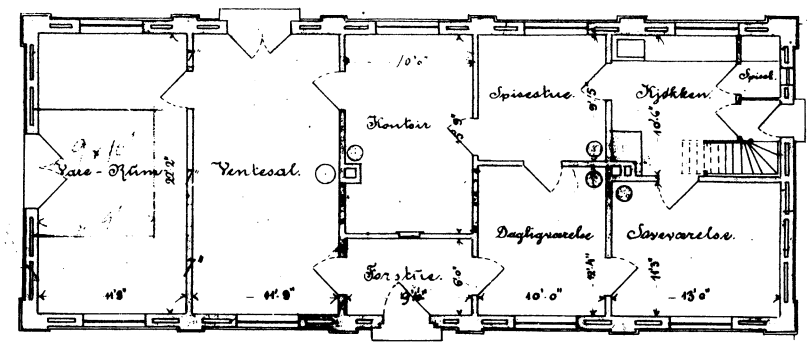
Tegnet i Sørretningsord. Mod. d. 17. januar 1883.

*W. King
Archit.*

Sendes til Skitsen af 19 April 1883.

*Tegner
(sig)*

*Plan.
Mod Sør*



- 2° *Skillevæggene mellem Værelsen og Ventesal samt mellem Ventesal og Porten er at opføres af mindst 3/4 Stens Mur.*
- 3° *Indenfor alle Yderdøre tilvebringes Mål for indtrængende Vand ved Riste i Gulvet eller anden Foranstaltning*
- 4° *Kontorstuen fins lige op uden Frakning, og Telegraphblokken anbringes lige over Skillevæggen mellem Godskammeret og Ventesalen.*
- 5° *Kæmpebænderets Høide over Loftet forøges fra 5'9" til 6' eller eventuelt til 6'10"*
- 6° *I Tagene anbringes nogle Tagvinduer og Gulv vinduerne indrettes med lodretent Kærmen til senere Anbringelse af Gasventiler paa Loftet.*
- 7° *Yderværellet under Kjøkken og Spisestuen forvædres indført paa Løpning*

*E. H. Arboe
Archit.*

Tradskereds Bane.

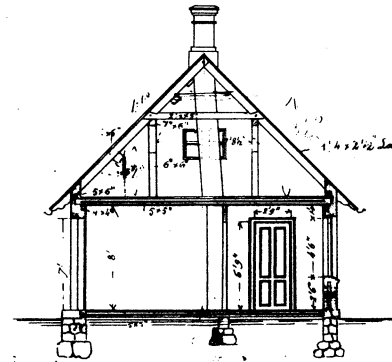
Expeditions-Bygning.

Troldepads.

Sølvfacade.

Facade mod Vejen.

Snit a-b.

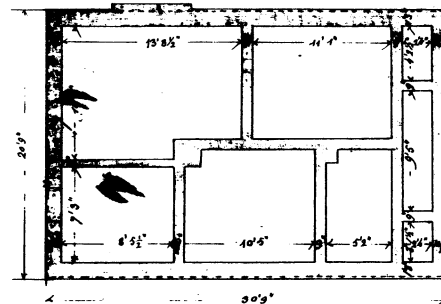
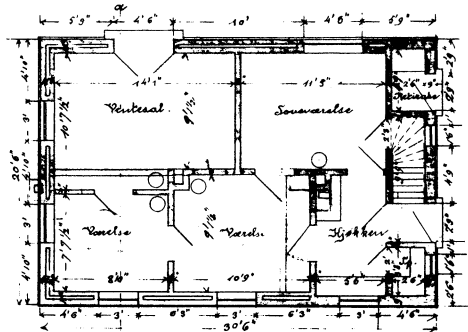


Revisoren til Grænser
af 19. April 1883.
Tegner
(Vejn)

Plan.

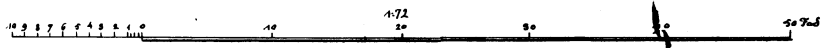
Søkket.

Banen.



~~Handwritten notes and signatures, including 'L. Vejn' and 'Tegner'.~~

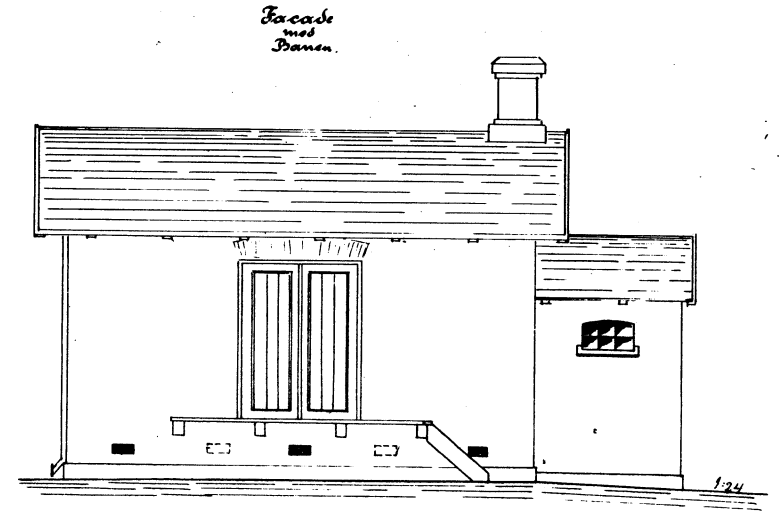
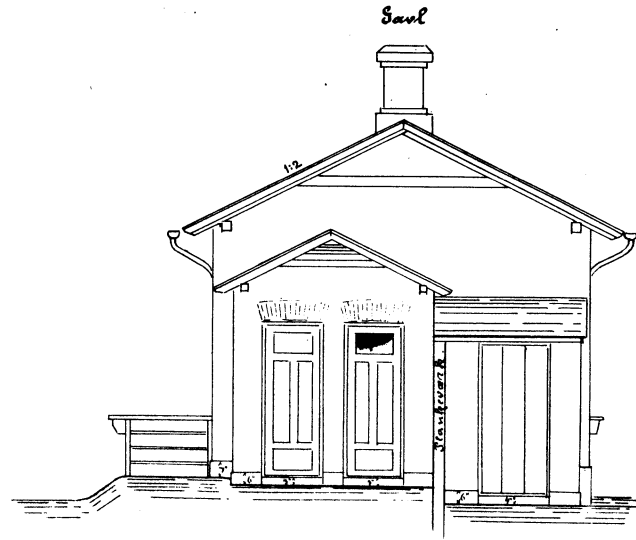
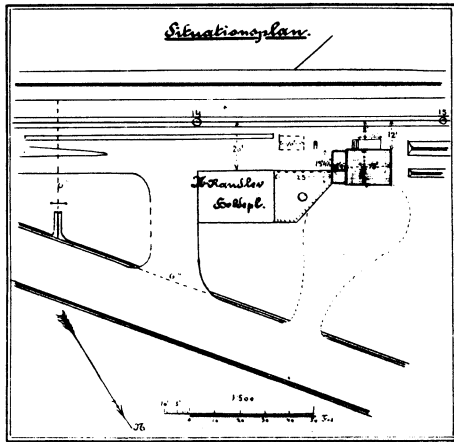
Åbnes således:
1. Et Billevindue anbringes i Breen
mellan Ventral og Søvnværelset
2. I Ventraldørenes øverste Fyldning
anbringes Spejlglas.
Ifølge minn Överenskomst
därhvi Taget med Teglitern.



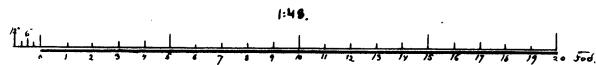
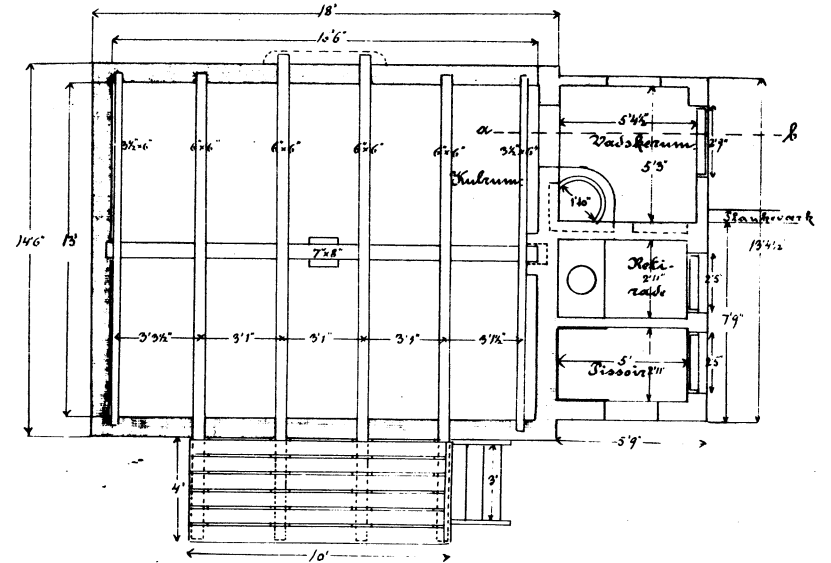
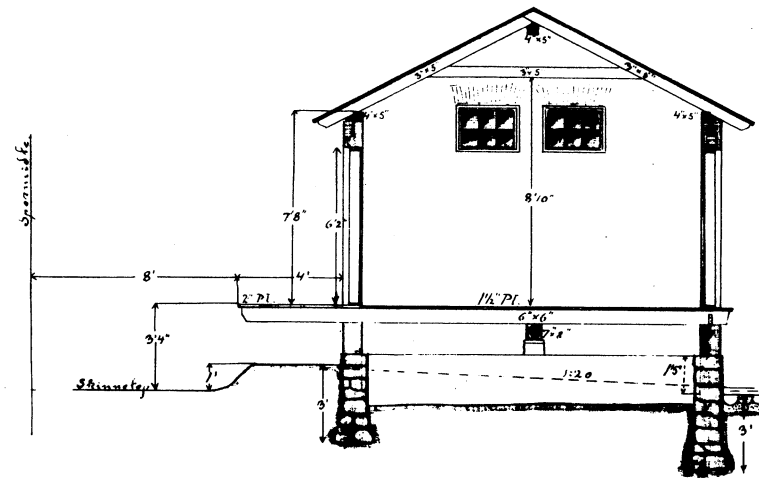
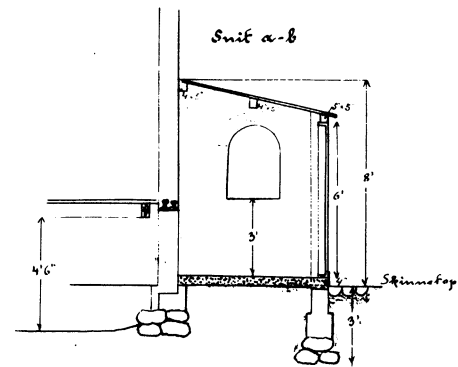
6079

Stads-King Ferraders Ironbane.
Køder-Randler Edeleplads.

Varehus med 2 Væbnes.



Svarsnit.



Oslo, November 1895.

1:90

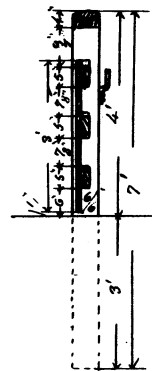
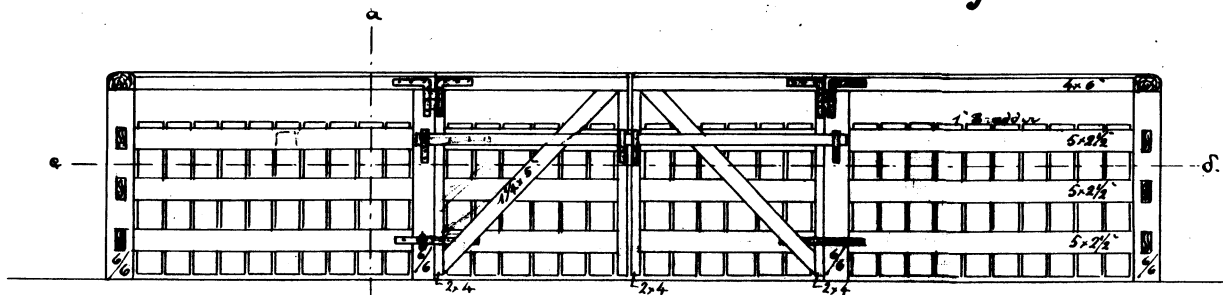
708.

HADSHERRED - BANEN

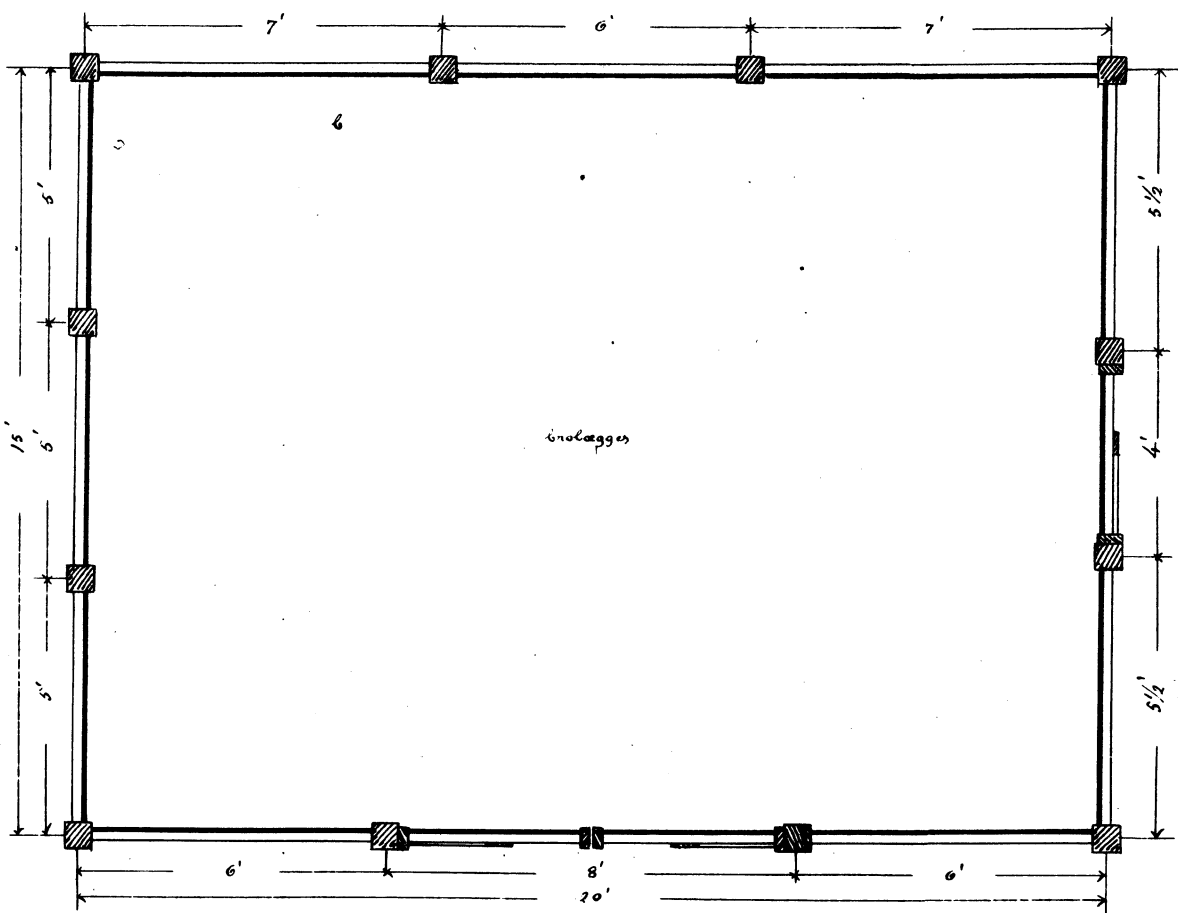
Opg. 1.

Svinefold.

Snit a-b.



Figur af et Stykke



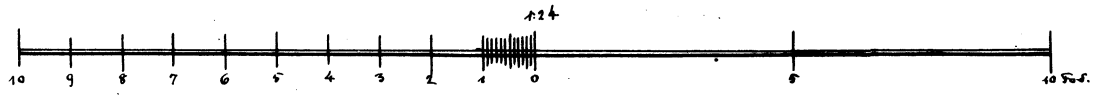
Afprøvet på følgende Betingelser:
 1° Brædebetædningens anbringelse på idens Kølles, rimt inntil den enkelte Bræde, og den næst stode rimiddelbare, på Brædeanbringelsen.
 2° Laagerens Vædder forøges til respektive 8 og 4" inntil den Kølperne. Den enkelte Laage anbringes ved den Kjørnestolpe, der ligger længst fra Gødsporten, den dobbelte Laage ved den diagonalt modsatte Kjørnestolpe.
 3° Laagerens Kammerstolper og de lodrette Kølper gives Dimensioner 2 1/2" x 1 1/2". De Træstolperne anbringes i Hælder med gjennemgaaende Stolpe udfor Laagerens øvre og nedre Rigel, og Brædeanbringelsen kommer på plads derefter. Laagerens Bræde gives mindste Dimensioner 1 3/4" x 3/8".
 4° For så vidt Kammerens agtes benyttet, som Rinde, bør den ved anbringelsen af Ringe med gjennemgaaende 1/2" Stolpe, forøges de til Dimensioner på 5/8".
 5° Træstolperne for Laagerne afsluttes ved Kjøls og Toden.

Calden, d. 6^{te} Oktober 1885.

Jornic

J. J. J.

1:45



608

Sidofacade.

Osser Station.

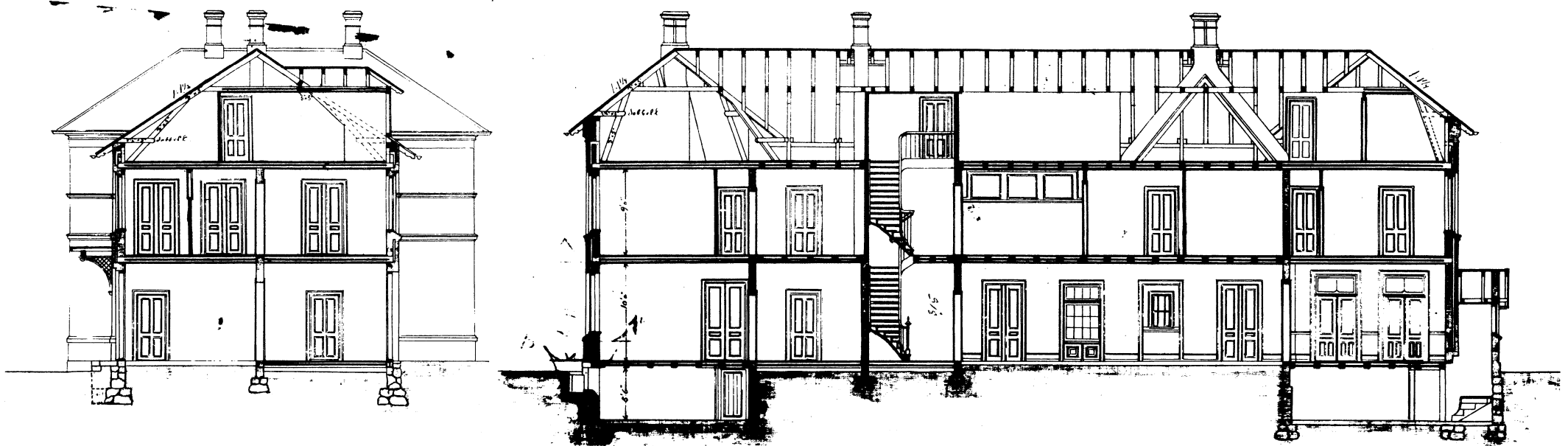
Forfacade.

Hovedbygning



Snit a-b

Snit c-d



1:180

645.

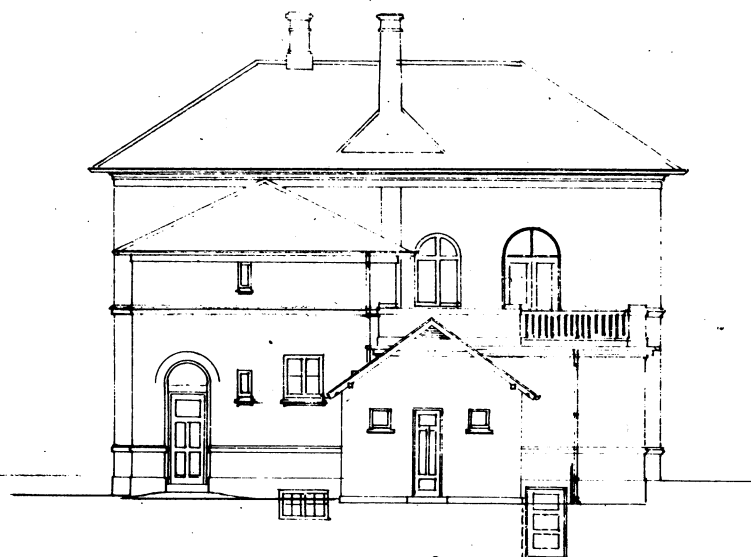
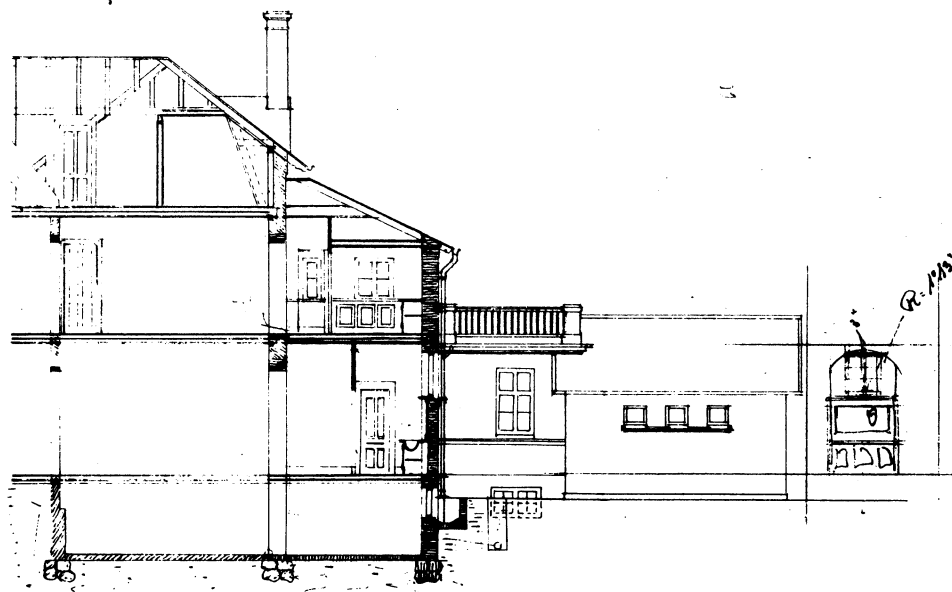
Kads-Ning Herreders Jernbane.

• Odder-Stationens Forandring.



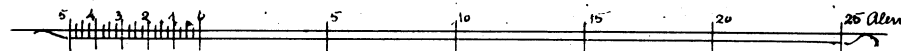
• mod. Vester - (Vest)

• mod. Øst - (Øst)



Smil fra Nord til Syd.

mod. Syd.



1:180

Valdemar Schmidt 27. III. 1903.

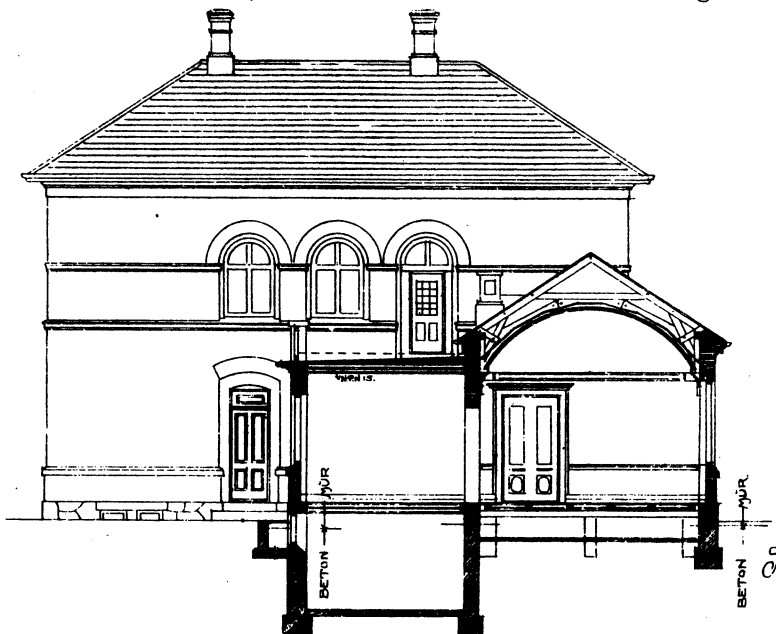


Dør cendret



MOD NORD (GANGSTIEN)

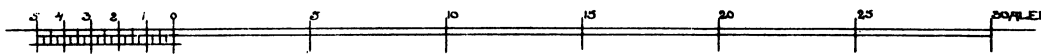
MOD VEST (LANDVEJEN)



SNIT A-A



MOD ØST (PERRONEN)



TEG. N:o 8.

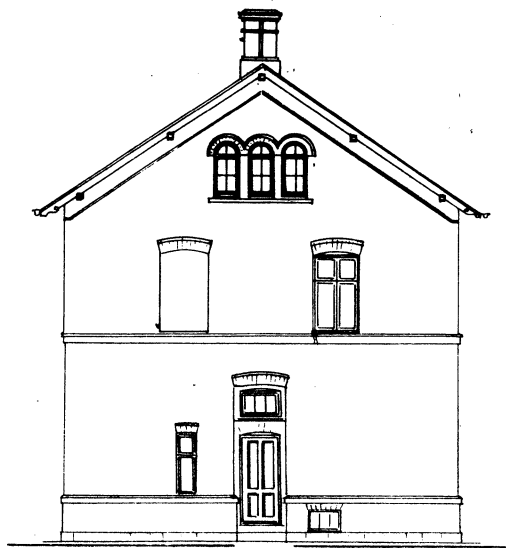
(andret, se Tegning N:o 13, som er optaget i Tegnearkivet under N:o 677)

Valdemar Schmidt april 1908

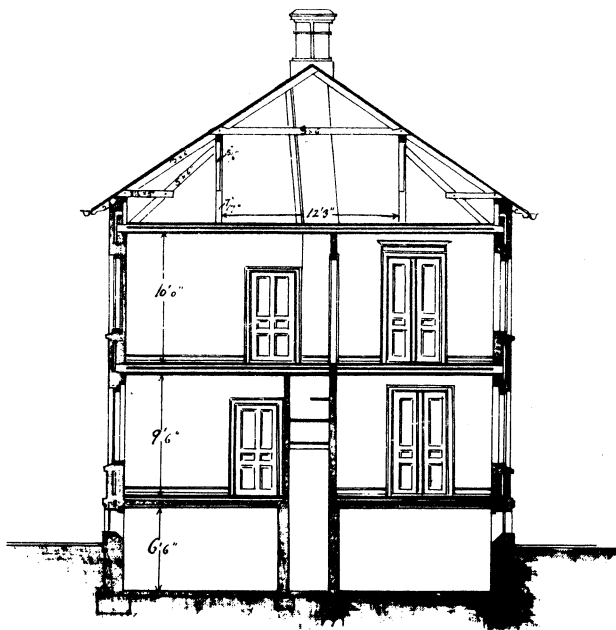
1:180

626 b

Facade mod Nord.



Snit a-b.

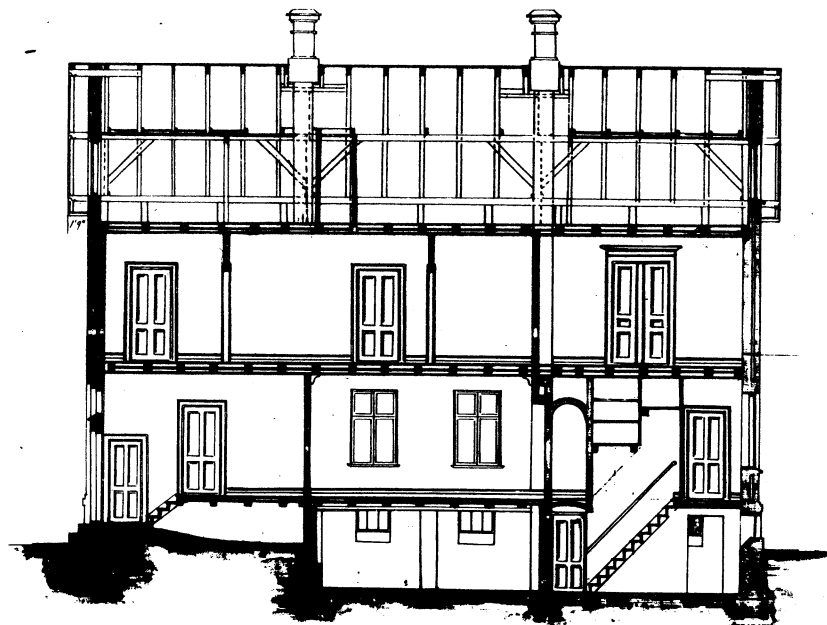


Administrationsbygning.

Facade mod Vest.



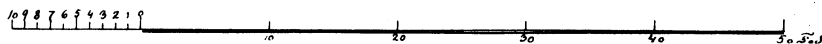
Snit c-d.



Tenkby

3. Maj 1897

A. Møller



1:180

6186

Badshered² Banen.

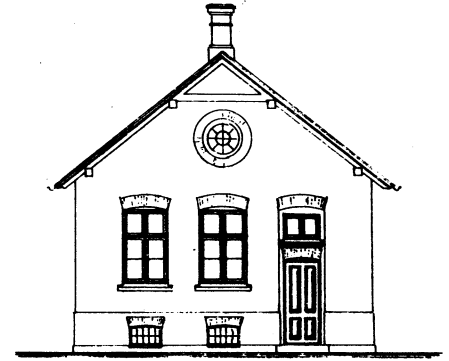
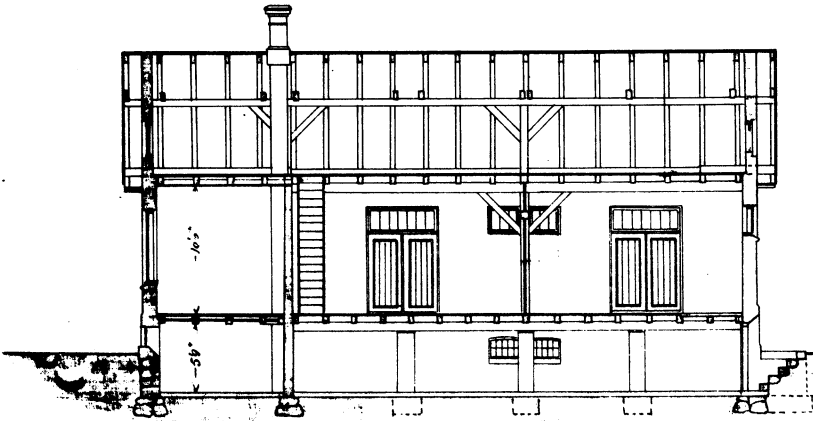
Odde Station.

Varehus.

Facade.

Byggefacade.

Snit a-b.



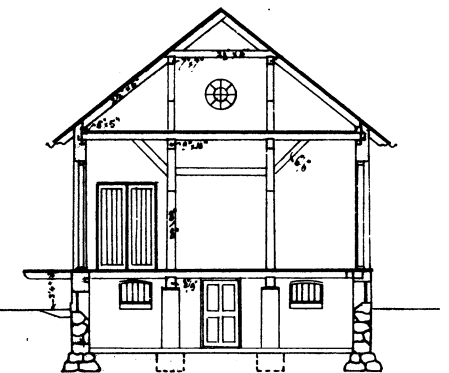
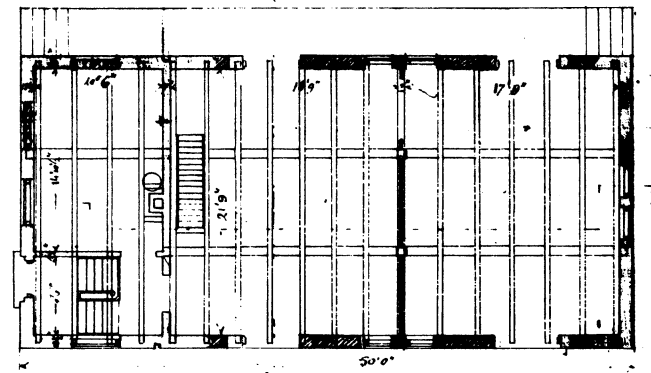
Plan af Stuen

Snit c-d

- Under 19^{de} April 1883 approbet med følgende Betingelser
- 1^o Afstanden mellem Portens i Hætteforans til 22' ind.
 - 2^o 1/2" tykke bjælkeventiler, som indlægning af Hættebjælke loftet højts og almindeligt Rindne anvendes i det med i god ventilerende Part.
 - 3^o Hætte over Portene for forstærket nogle over Forrummet særlig over det yderste Forrum.
 - 4^o 1/2" Løllerrummet i Stuen anvendes til Bredde til Hætte i Forrummet, i Hætte, der ligger i det yderste Forrum vil kunne indskrænket til 19" Bredde.
 - 5^o Den Hætte indgangens Hætte omkring til i Hættebjælke

Tegner
(1/2")

Varehuset forlænges 25' 6" i Foråret 1896.



Arbejdet i Marts 1883
M. C. E.



1:180

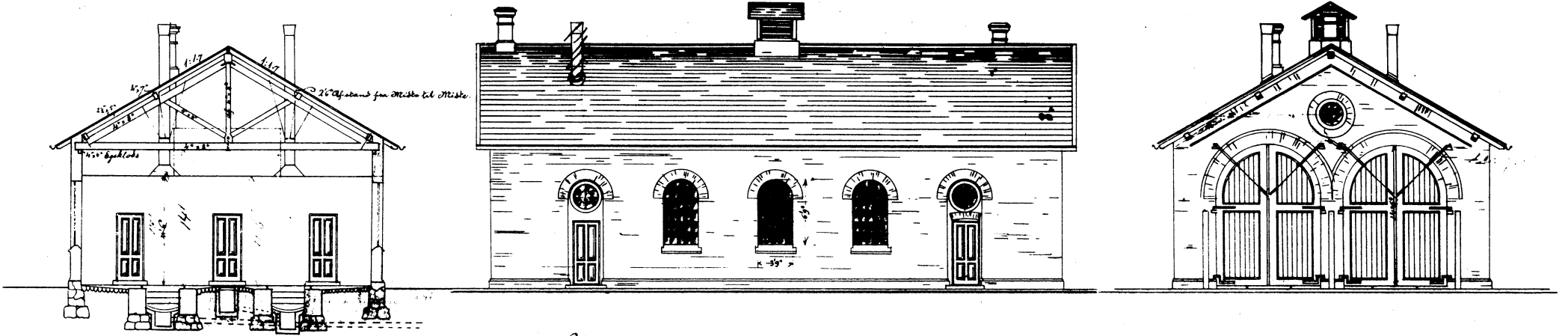
Hadsheredes Bane.
6206

Odsher Station.

Træsnit.

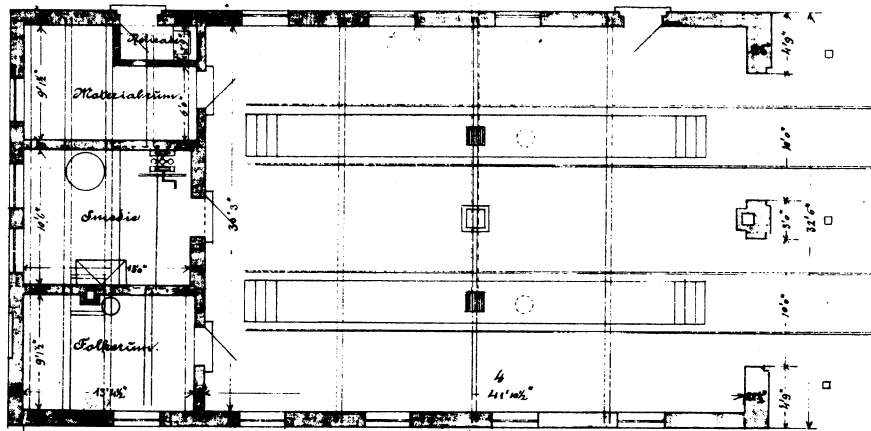
Sidefacade mod Øst
oplysende

Facade Remise.



Plan.

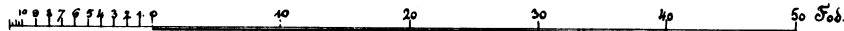
Øst



- Udend 17^{de} April 1883 approberet med følgende Forhold:
- 1^o Søjlestærkebestemte anbringes 17 Fods afstand fra Forstavens indersøjleflade og dens Udsænkant i 18 Fods Højde over Jernsoppen.
 - 2^o Bærene til Materialrum og Folktrum anbringes saaledes at de staa ind i Værkbenet.
 - 3^o Søjlerens maa forskæres noget.
 - 4^o Der forbeholdes nærmere Bestemmelse i Henseende til Dybden af Forstavens 2^{de} ind. Søjle, 3^{de} ind. Søjle og 4^{de} ind. Søjle, idet 2^{de} ind. Søjle eller 1⁴ af dybden. Bredt 1² af dybden, 2^{de} ind. Søjle 1² af dybden. Tegner (Sign.)

M. B. B. 1883
(2008)

Sanhus 17^{de} Marts 1883
Th. Arboe
(Sign.)

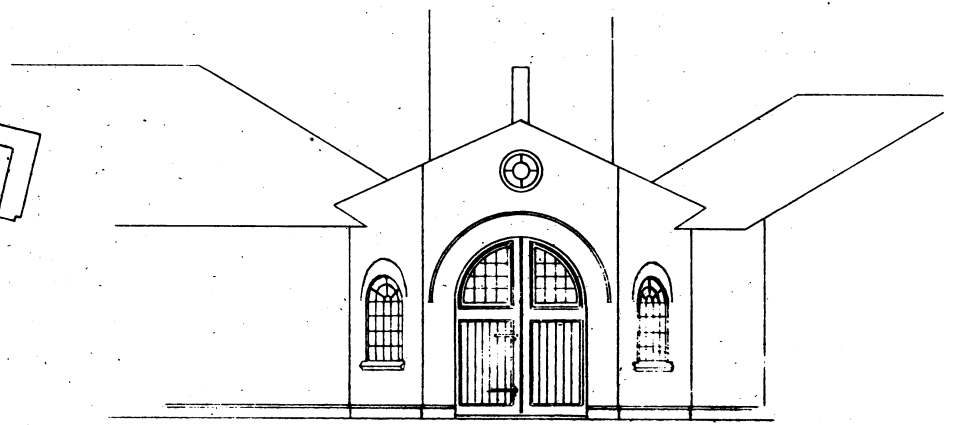
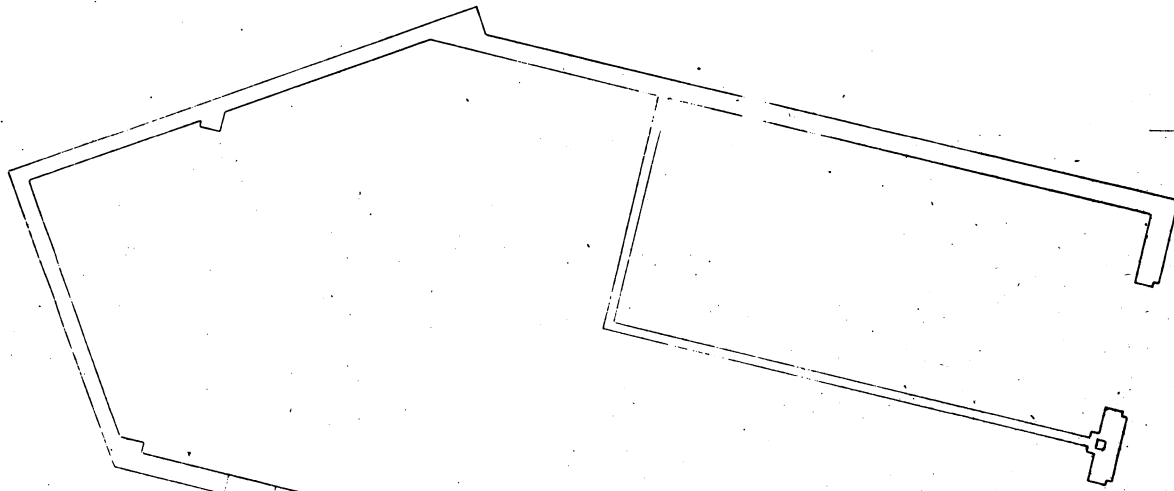


1:180

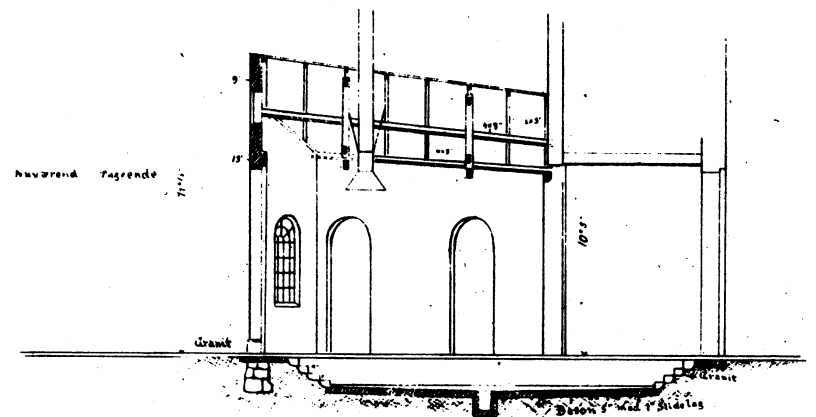
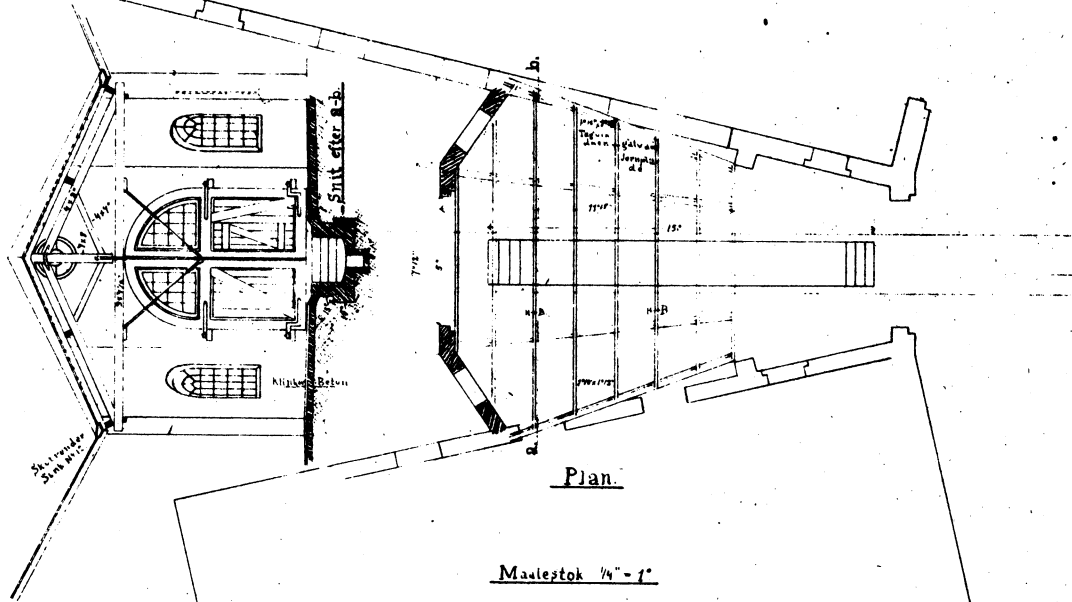
642

Lokomotivremise.

Stads-Ting Særeders
Terminale



Gavl mod Nord



Længde-Snit

Odde 14/4 04.
C. D.

1:180

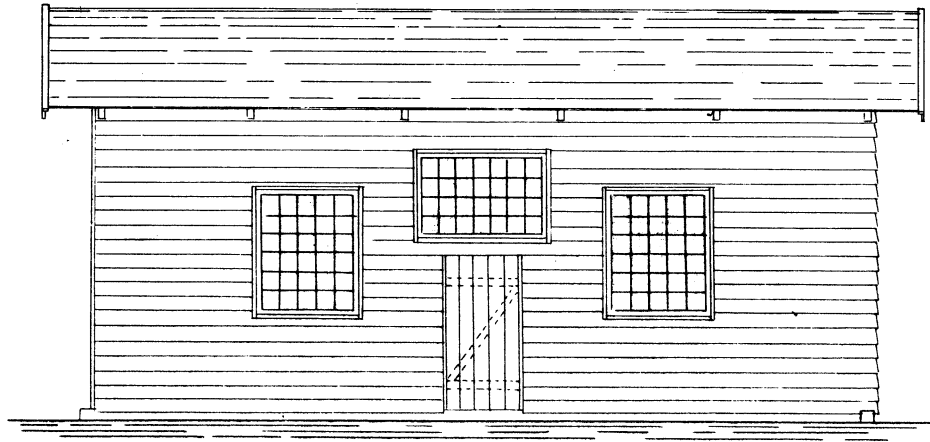
6246

Spads-Bing Steirerers Fernbane.

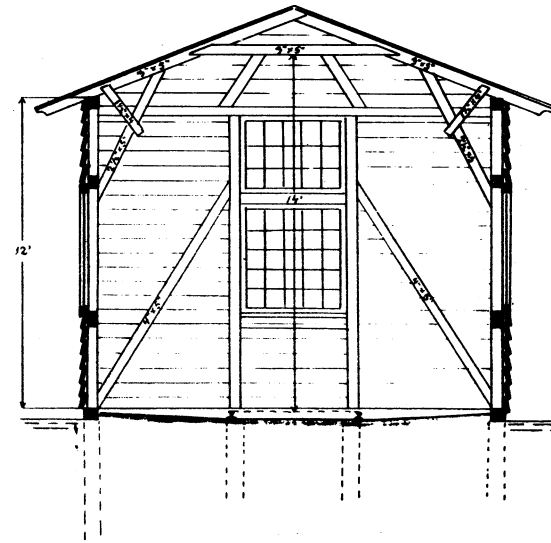
Oben Station.

Regulierung.

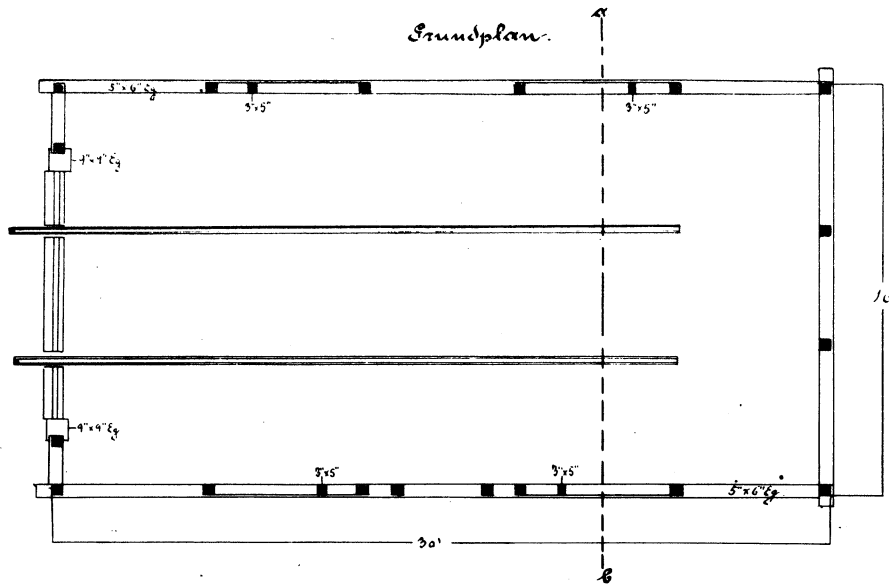
*Facade
mod. Braun.*



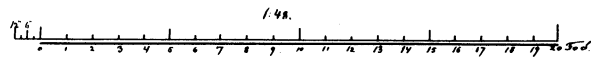
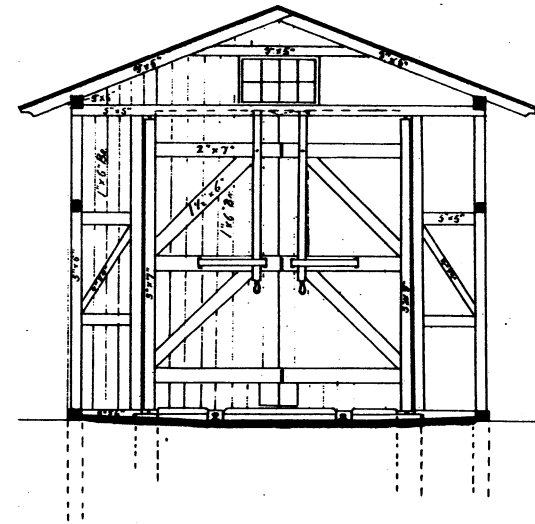
Suit ab.



Grundplan.



*Bauergawl.
sit. in den fien.*

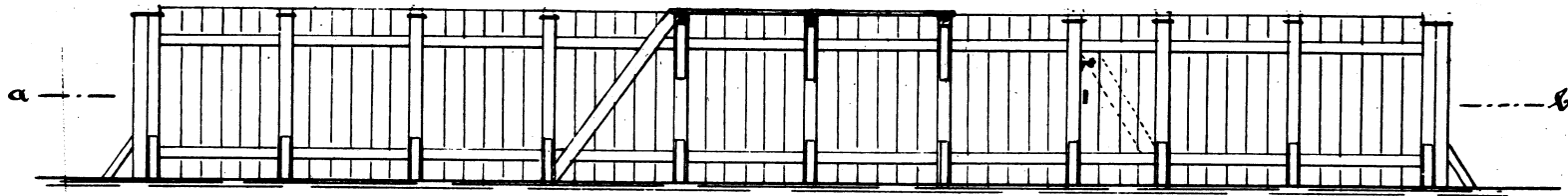


1:90

702.

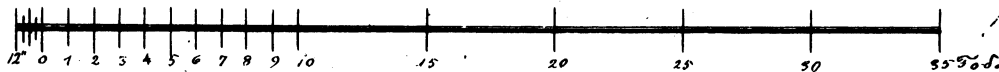
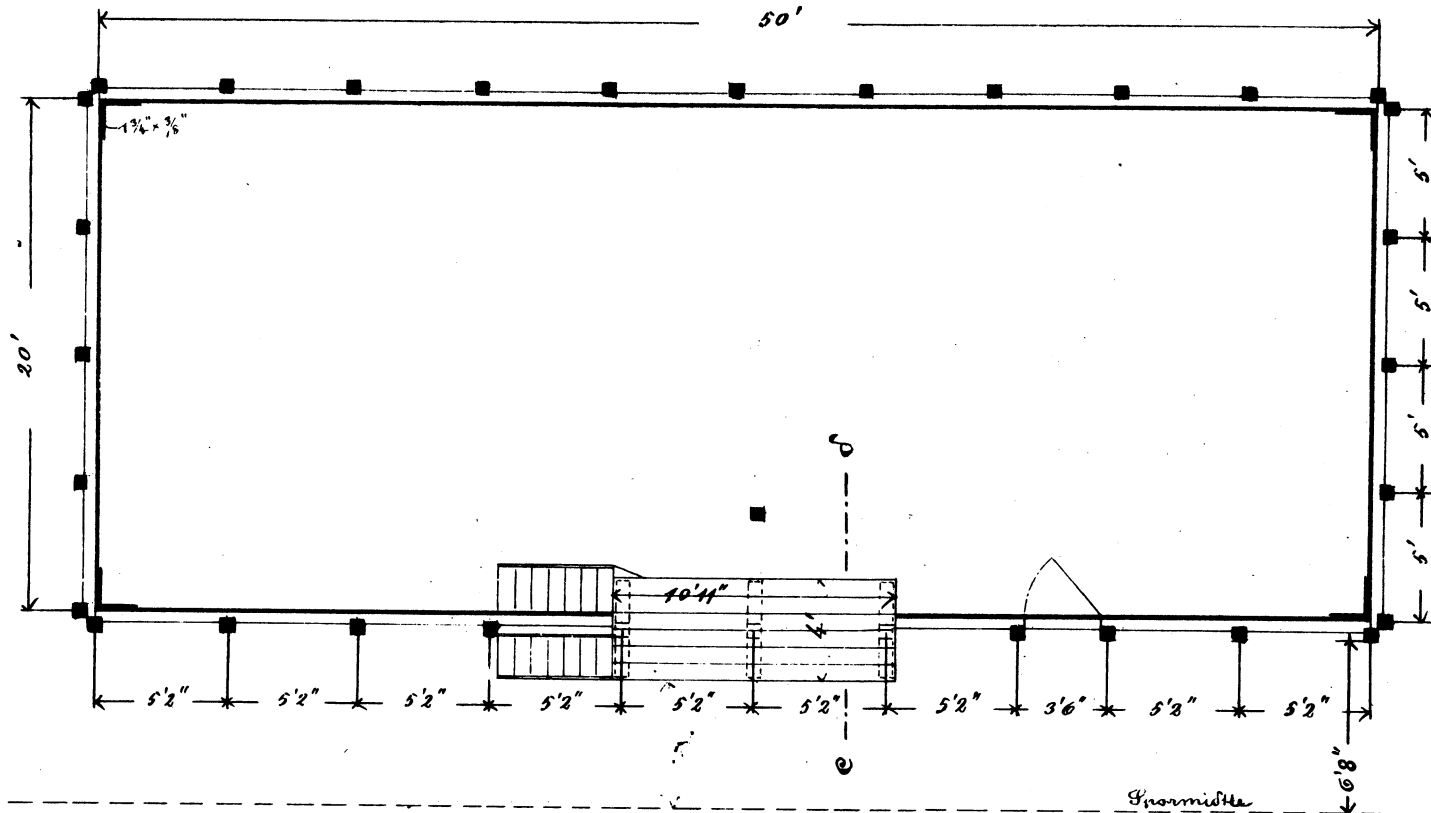
Hadsherredsbanen.

Kulgaard. (normal).

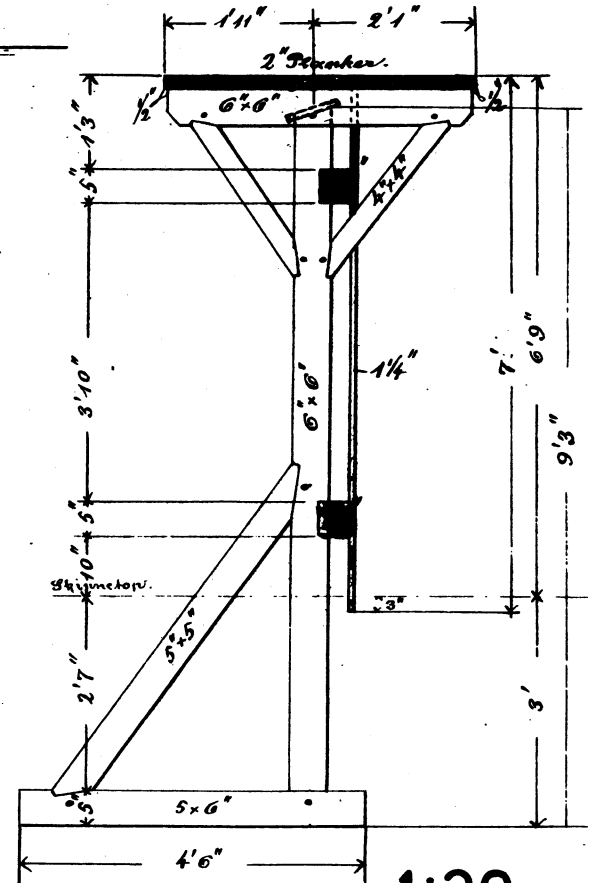


Opstalt.
1:72.

Snit a-b.



Snit c-d.
1:24.



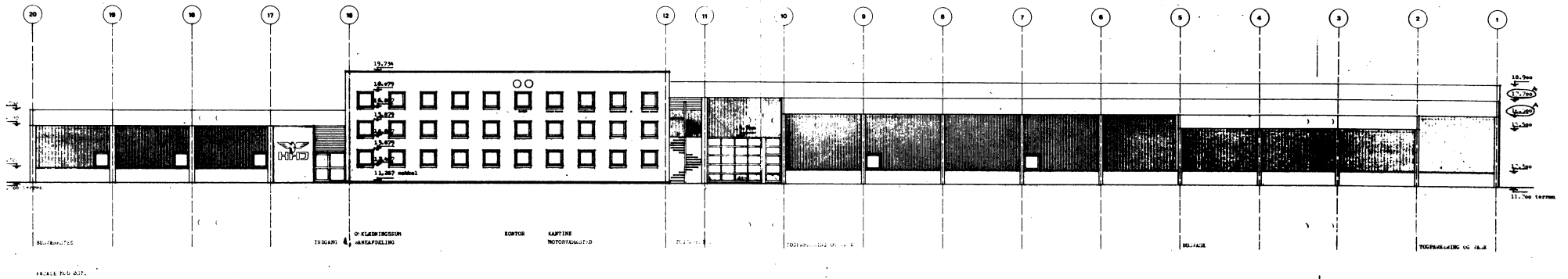
1:30

Opstalt.

Uddet i januar 1884.

1:90

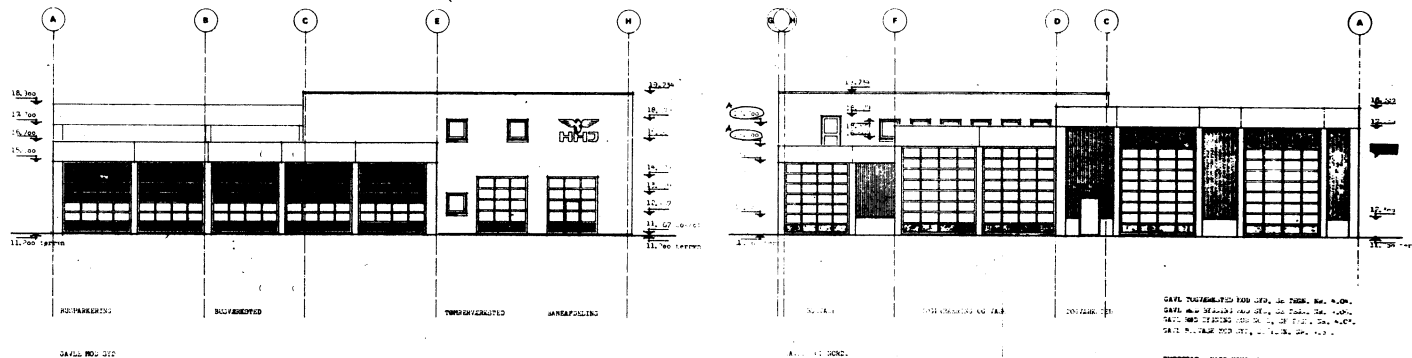
Handwritten signature



NYONGSANG: SARD SING BONGSANG JOHNSON
 JAMPALSING I GONG
 SALMO : 79 09
 BOME : PAKSI SUD SUP
 BAL : 1100

TEKNOLOGI A3.01
 DATE: 14.05.06
 MIDANGSANG: 12
 NETT: 8.12.05.06

P. P. HOLDING ARCHITECT S.A.A. SULTANBANGSAH 8000000 TELIPON 081 54 14 14

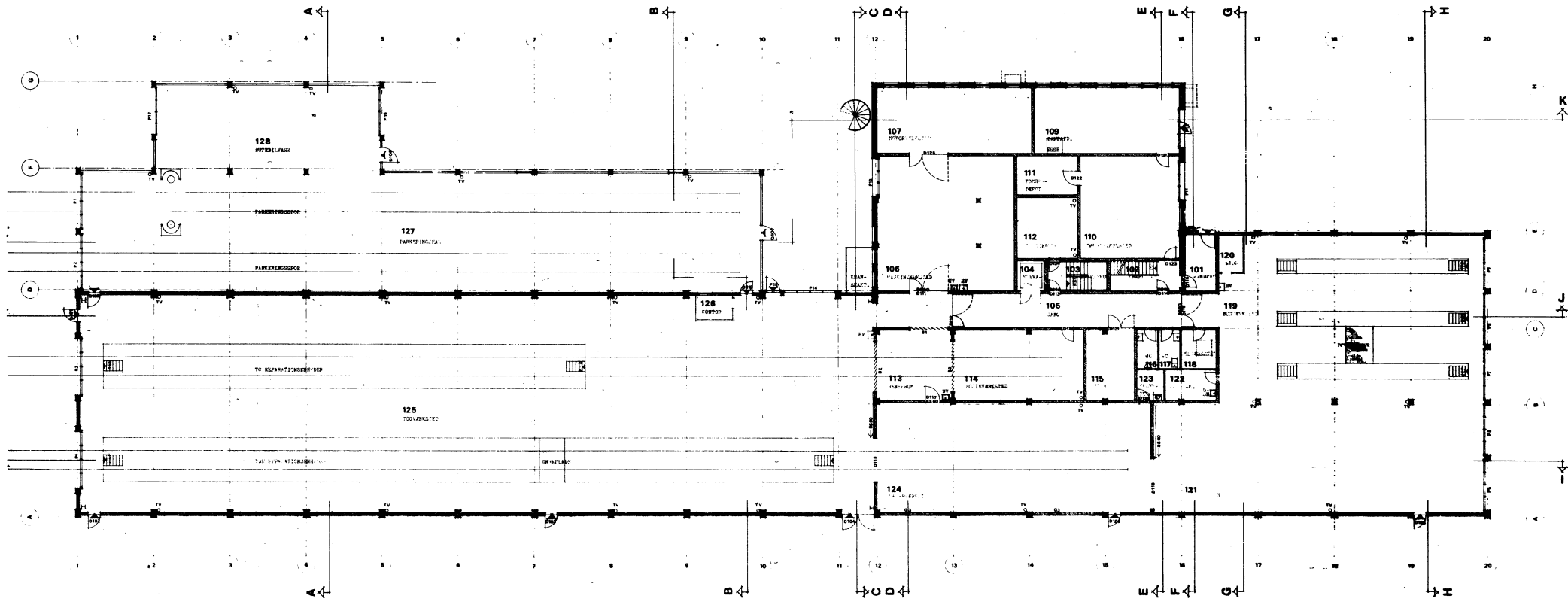


NYONGSANG: SARD SING BONGSANG JOHNSON
 JAMPALSING I GONG
 SALMO : 79 09
 BOME : PAKSI SUD SUP
 BAL : 1100

TEKNOLOGI A3.03
 DATE: 14.05.06
 MIDANGSANG: 12
 NETT: 8.12.05.06

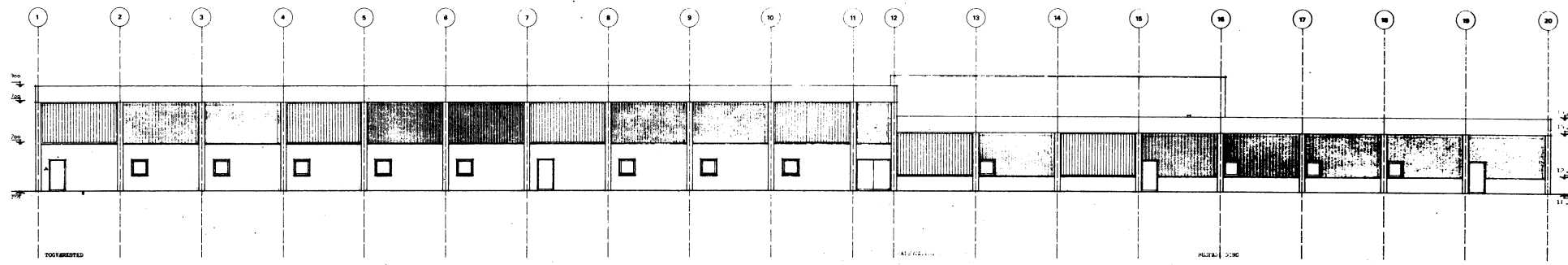
P. P. HOLDING ARCHITECT S.A.A. SULTANBANGSAH 8000000 TELIPON 081 54 14 14

1:450



GÅTTER OG
 DØRE
 TRAPPE
 LØSSE
 HÆLSE
 HÆLSE

TEGN NO. A212
 DATO: 19.03.86
 MEDARBEJDER: FJ
 RETT: A.L. (S. 80.)
 N.F. HØLSTED ARCHITECT S.A.A. HOLSTEDSGADE 14 8000 ODENSE TELEFON 066 54 14 64



FACADE NO. 18/17

TEGN NO. 3.02
 DATO: 19.03.86
 MEDARBEJDER: FJ
 RETT:
 N.F. HØLSTED ARCHITECT S.A.A. HOLSTEDSGADE 14 8000 ODENSE TELEFON 066 54 14 64

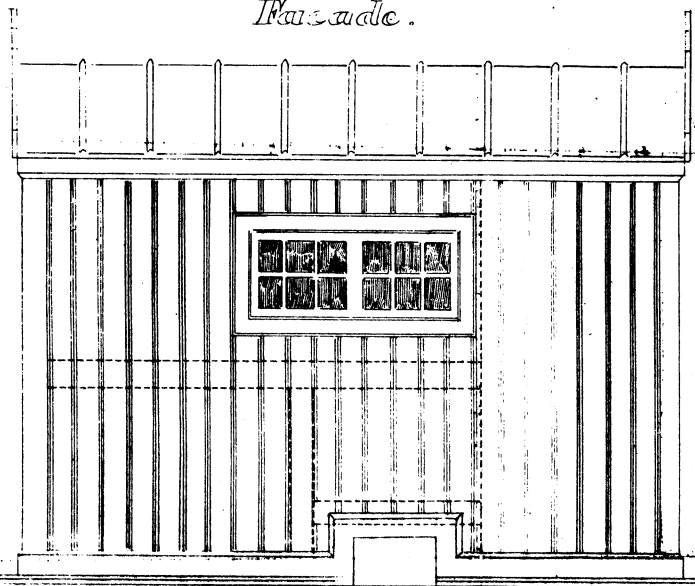
1:450

753.

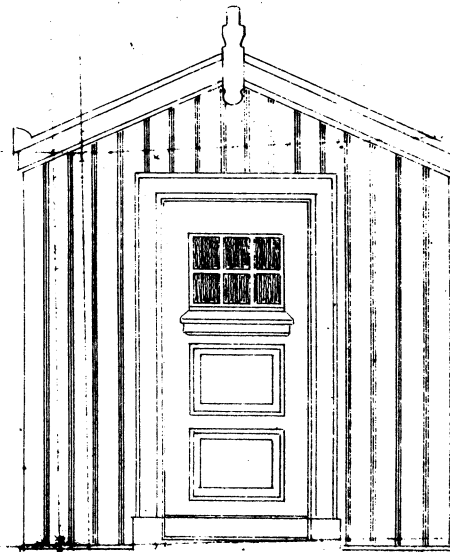
Hads-Bing Herreders Tømrebane.

Hytte til Brovægter.

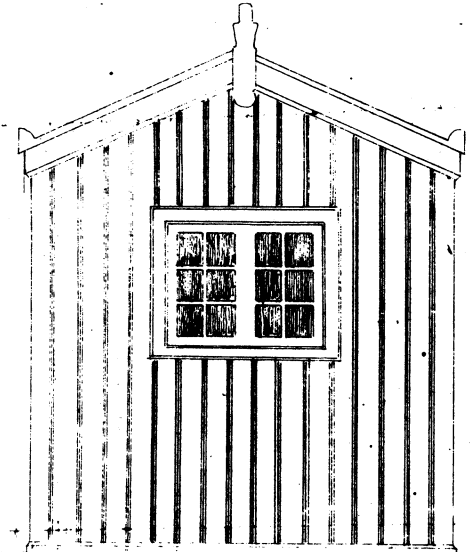
Franside.



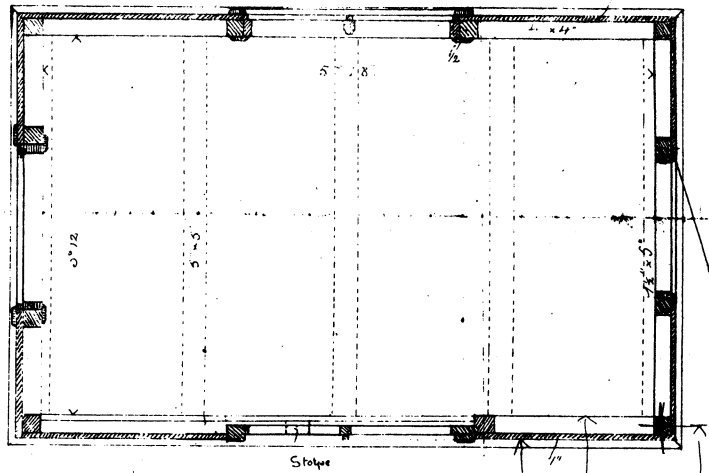
Chavl.



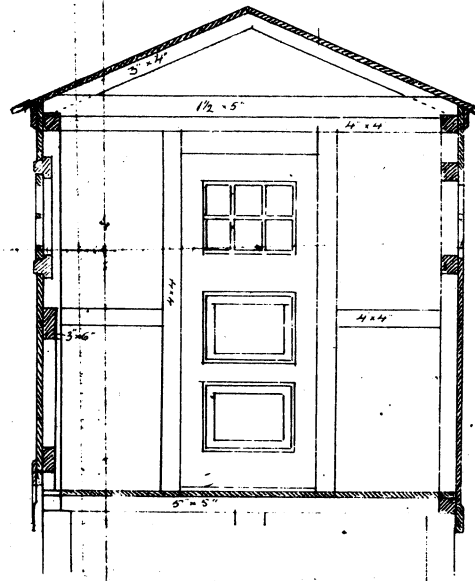
Gravl.



Grundrissplanen



Tværsnit



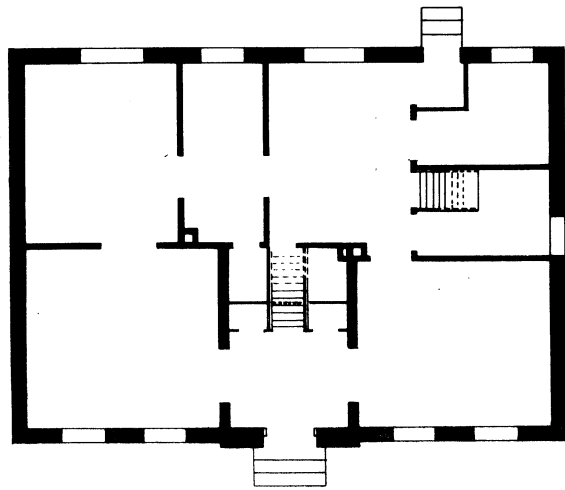
$\frac{1.16}{6.6} = 0.176$
 $\frac{2.41}{7.5} = 0.321$

April 1845
 H. J. Jørgensen
 i Kjøbenhavn.

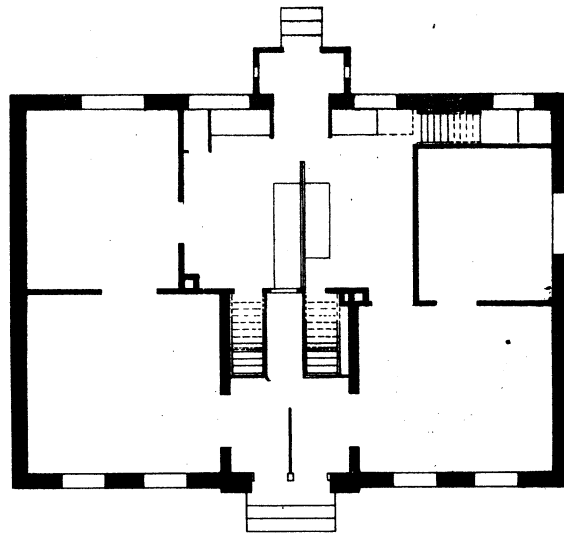
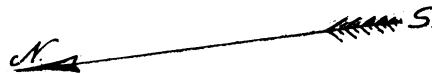
1:45

1.20





Stueplan.



Ny. Stueplan.



Fasade mod Banen.



Fasade mod Vejen.



Ny. Fasade mod Banen.



Ny. Fasade mod Vejen.

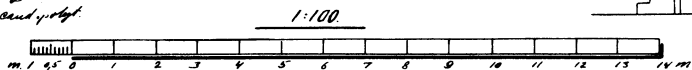


Gaaf. mod Syd.



Ny. Gaaf. mod Syd.

Den 2/5 1919
F.P. Tasming
Sagfører og arkitekt



tjenestebolig
1:180

6059

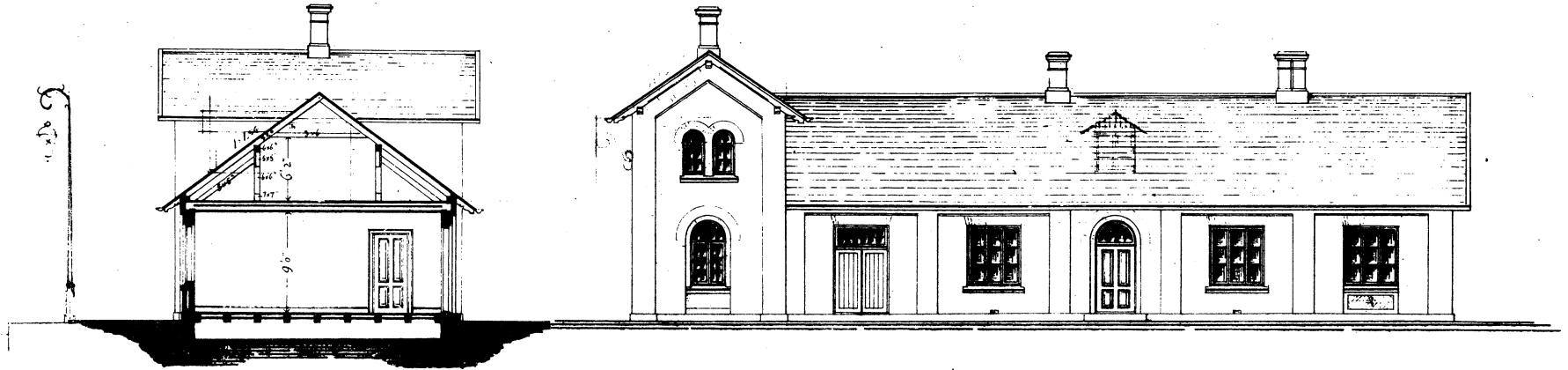
Nadskerredz Banen.

Boon Stationz

Hovedbygning.

Snit a-b

Facade mod Veien.



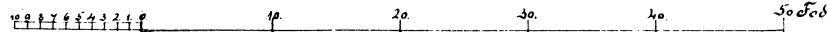
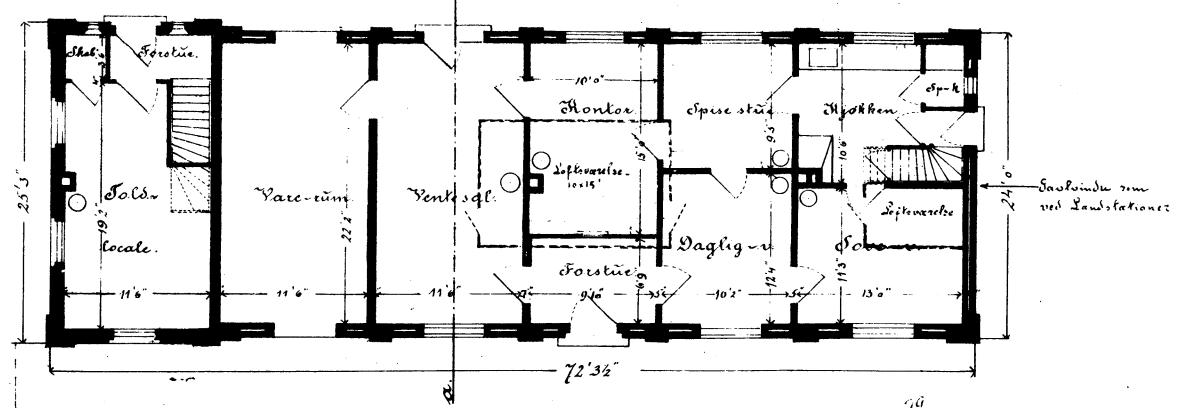
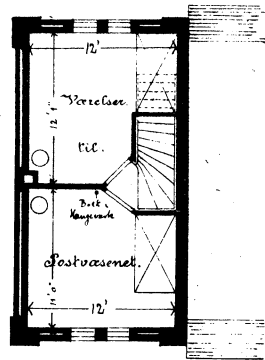
Handwritten note: *Handtegnede til Skrivelse af 19 April 1883*

Handwritten note: *Tegningen spejlsendes.*

Plan af øverste Etage.

Plan af Stueetagen.

Handwritten note: *ROMM*



1:180

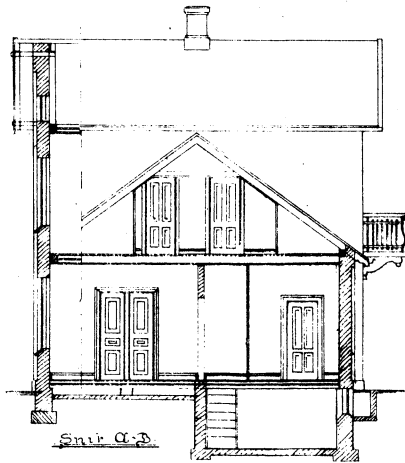
Handwritten signature: *H. H. H.*

Hads Ring Herreders Jernbane

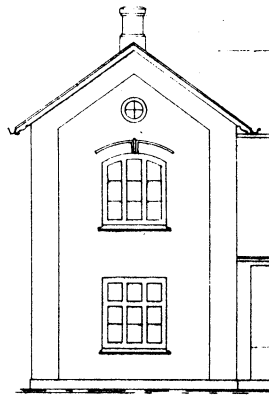
Hov Station



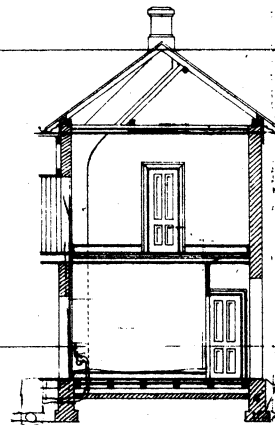
Side mod Terrænen



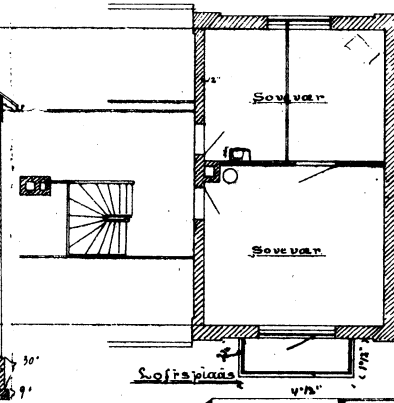
Snit A-B



Side mod Vejen



Snit C-D



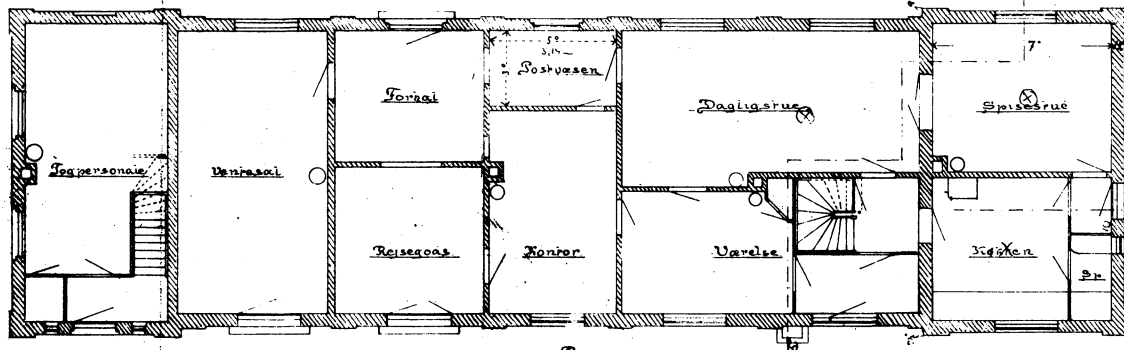
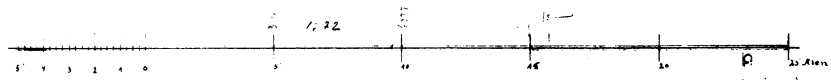
Softeplads

Soveværelse

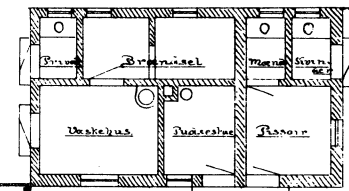
Soveværelse

Sædeskæbe

Saasværelse



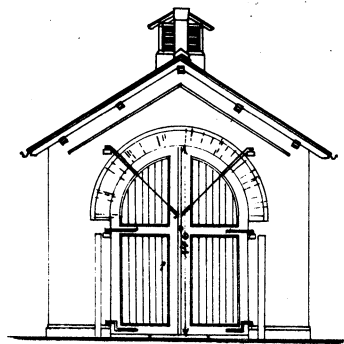
Plan



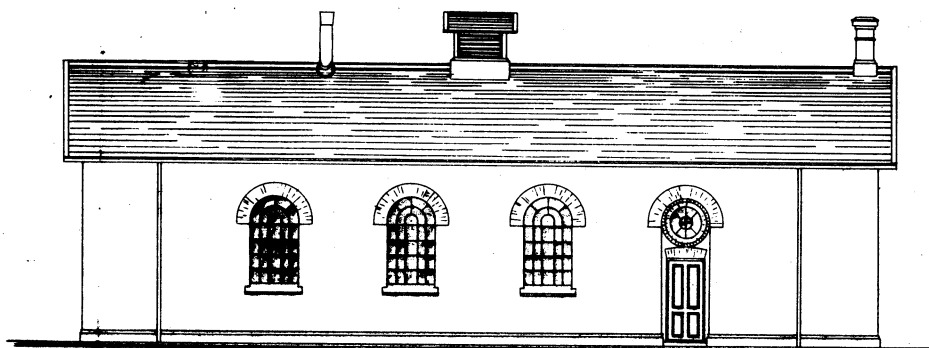
Vaskerum

Renseri

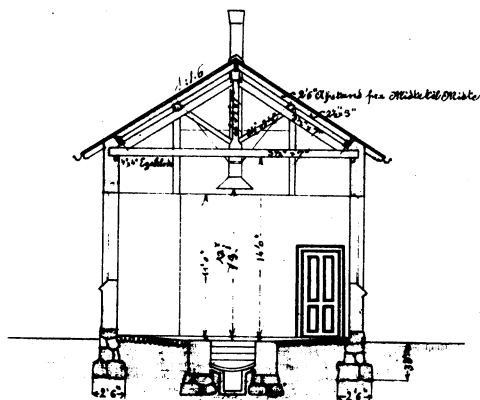
Opv. facade.



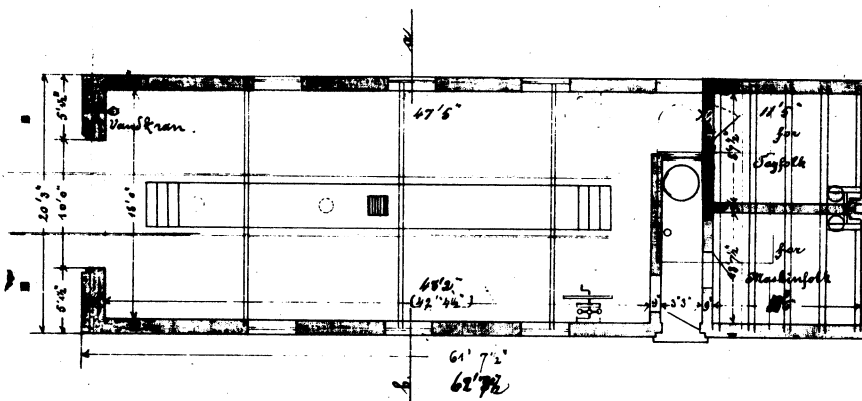
Side facade.



Snit a-b.



Plan.



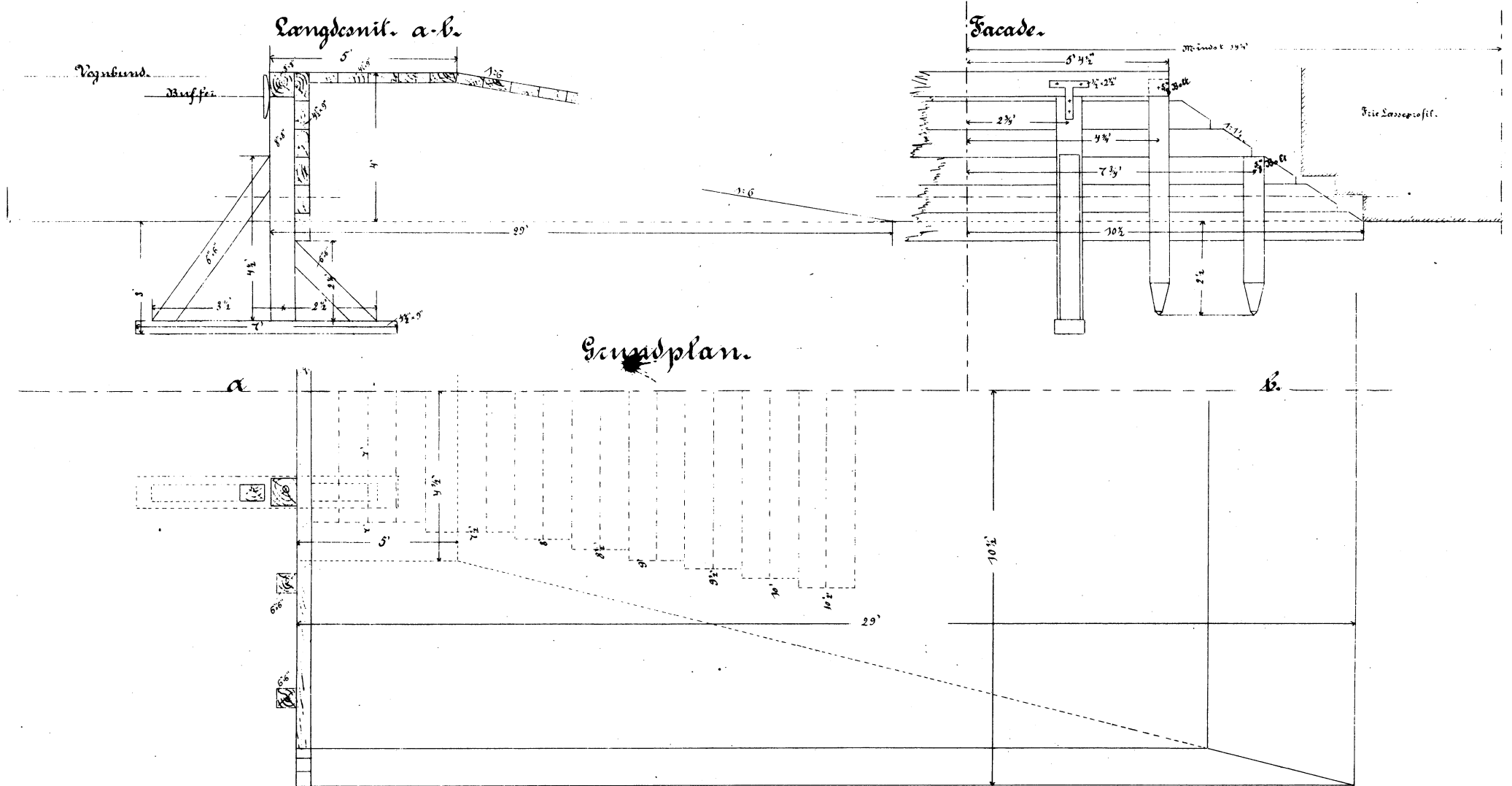
1. Jernskotestens Midte anbringes i 17' 2" Afstand fra Portgavlen under Murflade og dens Underkant i 13 Fods Høide over Skinneløp.
2. Tagasene naar besterkes moed.
3. De forbeholdes nærmere Bestemmelser i Forsenden til Bygher af Byggesaen. 2 1/2" med 2" og 3" med 2" Rind med 1 1/2" Skinneløp med 5" Afstand til Loftet. Sidemure 2 1/2" med 1 1/2" Rind og 2 1/2" høj Rind med Skinneløp.

Th. Sørensen
 (1914)

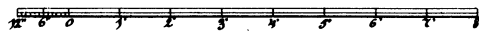


711.
Stads-Veing Herreders Jernbane.

Vognrampe.
1:20.



1:20.

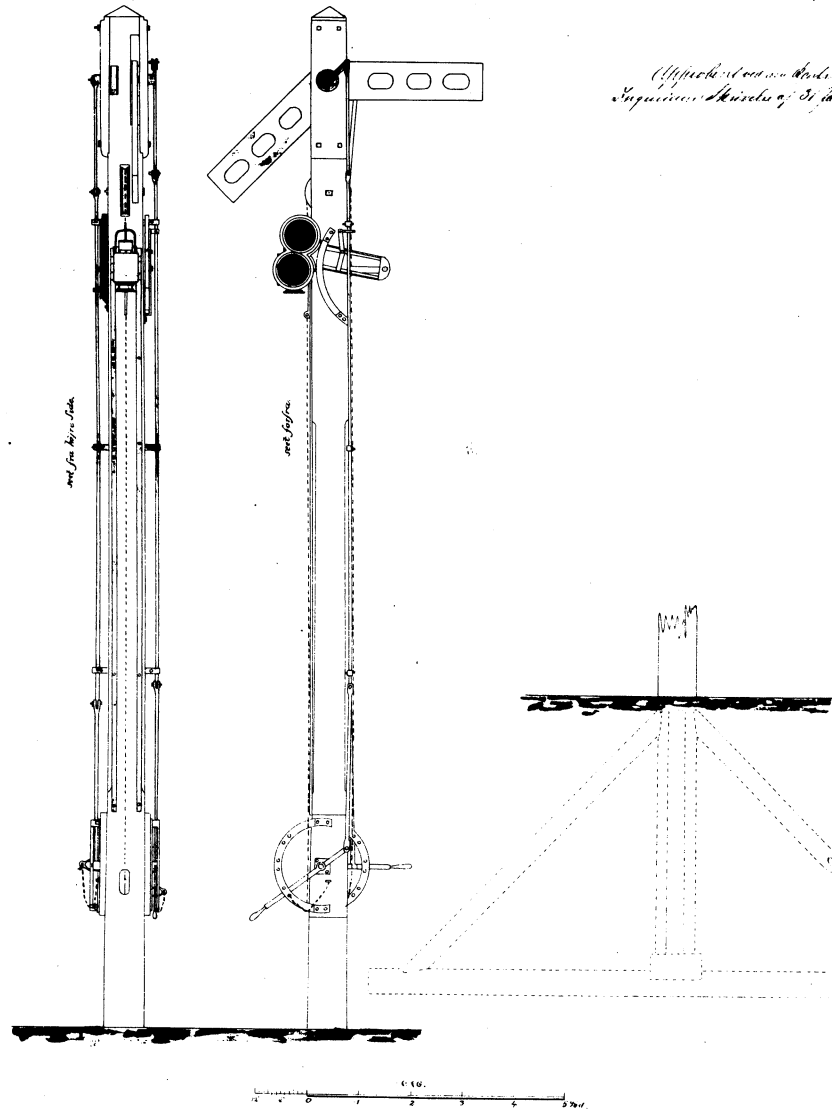


1:45

718a.
Kladsherreds banen.

Dobbeltarmet optisk Signal.
Oder. Station.

*Udfærdiget ved den Kongelige
Ingeniørskule af 31. Jan. 1884.*



719.
Kladsherreds banen

Signalapparat
for Spidspladec.

*Udfærdiget ved den Kongelige
Ingeniørskule af 31. Jan. 1884
med Beskrivningen:*

*Udfærdiget for sine alle vækster
at det forbliver i den samme
System som de andre Signal-
Apparate.*

