

ØSJS

tegninger 1



Forkortelser anvendt i tekst og materielfortegnelse

DJK: Dansk Jernbane Klub
 DSB: Danske Statsbaner
 FJ: Faxe Jernbane
 Hg.Jk: Helsingør Jernbaneklub
 HHJ: Hads-Ning Herreders Jernbane
 HBS: Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane
 HDJ: Horsens-Odder Jernbane
 HTJ: Høng-Tølløse Jernbane
 HV: Horsens Vestbaner
 KB: Kalvehavebanen
 KEJ: Kolding-Egtved Jernbane
 KPEV: Königliche Preussische Eisenbahn Verwaltung
 KS: Kolding Sydbaner
 KRB: Køge-Ringsted Jernbane
 LJ: Lollandsbanen
 MFVJ: Mariager-Fårup-Viborg Jernbane
 MTJ: Maribo-Torrig Jernbane
 NFJ: Nordfynske Jernbane
 NPMB: Næstved-Præsto-Mern Jernbane
 NRJ: Nakskov-Rødby Jernbane
 RGGJ: Ryomgård-Gjerrild-Grenå Jernbane
 RØHJ: Ringkøbing-Ørnhøj-Holstebro Jernbane
 SJ: Sveriges Järnvägar
 SJS: Sjællandske Jernbane Selskab
 SKRJ: Silkeborg-Kjellerup-Rødkærbro Jernbane
 TKVJ: Trolldhede-Kolding-Vejen Jernbane
 VG: Valby Gasværk (Københavns Belysningsvæsen)
 ØSJK: Østsjællandiske Jernbane Klub

Fortegnelse over fabrikationssteder

Borsig: A.Borsig, Berlin-Tegel, Tyskland
 Cockerill: SA John Cockerill, Seraing, Belgien
 DFA: De Forenede Automobilfabrikker, Odense
 DSB: Danske Statsbaner, Centralværkstedet Århus
 Frichs: A/S Frichs, Århus
 Hanomag: Hannoversche Maschinenbau, Hannover-Linden, Tyskland
 Henschel: Henschel & Sohn, Kassel, Tyskland
 Hägglund: AB Hägglund & Söner, Örnsköldsvik, Sverige
 Krauss: Krauss-Maffei AG, München, Tyskland
 Sv.Jv.vkst.: Svenska Järnvägsverkstäderna, Linköping, Sverige
 Uerdingen: Waggonfabrik Uerdingen AG, Krefeld-Uerdingen, Tyskland

Hvor ikke andet er nævnt på tegningerne, er byggestedet Scandia.

Dette hæfte er udgivet af Jysk Model Jernbane Klub og kan købes for 40 kr. ved at indsætte beløbet på giro 1 30 85 72, JMJK, Nørre Alle 79, 8000 Århus C.

I Jysk Modeljernbaneklubs serie af tegningshæfter foreligger hermed 2. bind omhandlende materiellet ved den Østsjællandske Jernbane - ØSJS, eller Østbanen, som den nu officielt hedder. Det har været en ordentlig mundfuld, idet denne gamle jernbane og dens materiel har haft et usædvanlig broget og sammensat levned, hvad materielfortegnelsen tydeligt vidner om.

Takket være stor imødekommenhed fra en række venlige mennesker, er det lykkedes at skrabe en hel del tegninger og fotos af det rullende materiel, såvel som stationer og trinbrætter sammen. Af overskuelighedsgrunde har jeg valgt at dele dette hæfte i to dele, hvoraf den sidste, indeholdende tegninger af godsvogne, stationer m.v. påregnes udsendt ultimo 1978.

Det er tanken, siden at udgive et lille hæfte indeholdende fotografier af de i tegningshæftet viste lokomotiver og vogne.

Tegningerne stammer for en meget stor dels vedkommende fra arkivet på fabriken "Scandia" og har aldrig tidligere været offentliggjort. De er næsten alle i målestok 1:45. Kun hvor pladsforholdene har umuliggjort det, er anvendt en mindre målestok.

Det har været vanskeligt at vurdere, i hvilken tilstand materiellet skulle afbildes, men jeg har dog valgt, såvidt muligt at vise det i originaludformningen.

Materielfortegnelsen, som bringes omstående, har voldt mig megen kval, og den gør absolut ikke krav på at være 100 pct. korrekt. Blandt andet savnes data for udrangering af de fleste godsvogne. Ligeledes vil den kyndige læser formentlig opdage nogle fejl i tegningsmaterialet, men det gælder her som i materielfortegnelsen, at alle korrektioner og tilføjelser vil blive modtaget med taknemmelighed.

Sluttelig vil jeg gerne rette en varm tak til mine to trofaste medarbejdere i JMJK, Niels-Jørgen Hansen og Kaj Stender, som har bistået mig med tilrettelægning af alt det praktiske ved udgivelsen.

Endvidere skal jeg nævne ing. Jørgen Andersen, "Scandia" og ing. William Bay, Randers, ved hvis store hjælp og velvilje disse tegninger har kunnet komme til en større offentligheds kendskab. For hjælp ved udarbejdelsen af materielfortegnelsen må jeg i første række takke H.Alkjær, P. Topp Nielsen, P. Thomassen, A.Gregersen og J.Bruun Petersen.

Direktør E.Nielsen, Hårlev har på venligste måde og med stor tålmodighed besvaret en række vanskelige spørgsmål, hvilket jeg takker ham for.

Århus i september 1978
 Jørgen Henneke

INDLEDNING

Når jeg har valgt den Østsjællandske Jernbane, er det fordi jeg er vokset op med netop denne hyggelige og særprægede jernbane og således har kendt den fra utallige rejser. Men det var også en væsentlig ting, at man her havde at gøre med en af de ældste privatbaner i Danmark.

Da tegningsmaterialet ydermere kunne spores helt tilbage til åbningen i 1879, var der ikke noget at betænke sig på.

Jeg skal i det følgende kort opridse banens levnedsløb og endvidere berette lidt om ØSJS, som jeg erindrer banen.

Det Østsjællandske Jernbane Selskab, ØSJS, stiftedes i 1879 og omfattede strækningerne Køge-Stubberup og Hårlev-Rødvig, ialt 46 km. Fra Stubberup til Faxe Ladeplads forløb allerede da den smalsporede Faxe Jernbane, som ejedes af Faxe Kalkbrud.

Et årstid efter Østbanens åbning ilagdes FJ's spor en tredieskinne, således at normalsporede godsvogne kunne videreføres til Faxe lpl. med FJ's lokomotiver. Passagerer måtte dog skifte i Stubberup; først i 1904 fik FJ personvognen A 1, som i visse tog gennemførtes til Køge.

Til driftens bestridelse anskaffedes 4 små lokomotiver fra Krauss i München. To af disse såkaldte pusterør eksisterer forunderligt nok den dag i dag hos DJK i Maribo.

Endvidere leveredes fra "Scandia" i Randers 18 personvogne, 2 postvogne og 48 godsvogne. En sneplov snedkererede man selv i Hårlev.

Det var jo en ordentlig hoben vogne til de små lokomotiver, men de fik rigeligt at bestille. Personvognene indeholdt alle tre klasser, men de var alligevel nogle små, umagelige æsker. Belysningen udgjordes af svage og osende tranlamper, og varme kendte man først til fra 1883 og da kun i form af primitive dunke af blik, som lagdes under sæderne på I og II klasse. III klasse fik først varme ved dampvarmens indførelse i 1896.

Sporet var det svagest tænkelige - 17,5 kg. skinner, 7,32 m lange med 9 uimprægnerede sveller pr. skinnelængde. Akseltrykket var derefter - 9,4 t.

De små lokomotiver viste sig snart at være ganske utilstrækkelige, og man måtte op gennem firserne og halvfemserne hyppigt leje lokomotiver hos det Sjællandske Jernbaneselskab. Forskellige typer maskiner så man i de tider på ØSJS. HILDUR, en af de

allerældste maskiner fra 1847 kørte således en tid på banen, og Bs 290 og P 126 har også været på gæsteoptræden.

I 1895 leveredes fra Borsig to firekoblede maskiner - iøvrigt de første i Danmark. Det var gode og stærke lokomotiver, hvoraf det ene - nr. 6, stadig eksisterer i DJK's regie.

På grund af den øgede trafik anskaffedes løbende flere godsvogne, alene i årene omkring århundredskiftet 50 stykker!

I 1907 fik man to lidt større kupevogne med toiletter og elektrisk lys. Hvilken overdådighed.....

Omtrent samtidig flottede man sig yderligere med to større lokomotiver og i 1911 kom der igen to. De gamle pusterør var nu ikke mere kapable til den ret omfattende trafik og 3 solgtes og 1 ophuggedes

Ved Verdenskrigens slutning fik man fat i et par lokomotiver fra Tyskland, hvordan det så gik til, og yderligere kom nu de første gennemgangsvogne fra "Scandia" af den sædvanlige skuffe med sidegang og åbne perroner.

Med alle de vogne og lokomotiver var Hårlev station efterhånden blevet for lille, så man byggede en ordentlig remise og et nyt stort værksted. Underligt nok udvidede man ikke sporarealet før omkring 1927, selvom der blev fyldt op og planeret.

Men nu trak mørke skyer op over banen. På grund af den omsiggribende biltrafik forværredes økonomien med kometagtig fart i begyndelsen af tyverne. Det blev så slemt, at bestyrelsen så sig nødsaget til at meddele banens lukning i 1925. Så galt gik det naturligvis ikke, men Privatbanetilsynet nedsatte en arbejdsgruppe bestående af driftsbestyrerne Kuhlmann, Hillerød og Lipfert, Kolding. De to herrer gennemgik banen fra A til Z og barslede derefter med en betænkning i hvilken de fremkom med forslag til forbedring af drift og økonomi. Det er ganske festlig læsning, og jeg kan ikke bare mig for at give nogle eksempler:

"Banen opretholder fra gammel tid mange dyre indretninger (ledbevogtning m.m.) og har tradition om en vis fornemhed ved jernbanedrift".....

"Der må mere præcision over arbejdet".....

"Togene bør være varme og rene indvendig og udvendig, det vil ikke koste nævneværdigt".

"Køreplanen forekom os straks noget mærkelig og ret uøkonomisk, men den er af gammel dato, og man har været betænkelig ved at ændre den".

"En femtedel af kørslen er helt unyttig, alle disse tog (her følger

togenes numre) tjener kun til at bringe personale og lokomotiver ud fra eller tilbage til hjemstedet".

Der er meget mere, og interesserede kan læse videre i "Privatbanetidende" fra juni 1925.

Imidlertid resulterede betænkningen i en rekonstruktion af banen, og i 1928 købtes fra De Forenede Automobilfabriker i Odense to benzomotorvogne af den dobbeltrettede type. Samtidig hermed begyndte man at føre persontogene igennem til Faxe Ladeplads således at man undgik den omstændelige skiften tog i Stubberup.

En del små kupevogne omdannedes til bivogne for motorvognene og forsynedes med rullelejer og trykluftledning. Resten af de små kupevogne ombyggedes i 1931 til - svinetransportvogne, idet man blandede vinduerne og savede små huller i gavlene til lemme.

Et forsmædeligt endeligt må man sige.

I begyndelsen af trediverne købtes to små motorvogne hos DSB, således at man nu kunne afvikle driften med persontog udelukkende med motormateriel. En køreplan fra 1938 viser således kun motortog.

På grund af nedgang i godsmængden solgtes et større antal godsvogne til DSB i 1940 og to lokomotiver udgik af driften..

Krigen kom og med den en eksplosiv stigning i transporterne.

Motorvognene fik generatorer og klarede sig igennem de vanskelige år uden store problemer.

Da krigen sluttede var næsten alle danske privatbaners materiel og spor i en sørgelig forfatning. ØSJS var ingen undtagelse herfra. Det ældgamle spor fra 1879 var kun en skygge af sig selv, og lokomotiver og vogne havde lidt stærkt under de hektiske tider.

Takket være fremsynede folk på Præstøbanen lykkedes det i 1946 at skaffe en svensk skinnebus til denne bane på lejebasis. Det var en formelig revolution på persontransportområdet, der her var tale om. Snart havde adskillige baner i medfør af den i 1948 vedtagne moderniseringslov anskaffet sig disse udmærkede køretøjer. ØSJS blev mærkelig nok en af de allersidste baner, der anskaffede nyt skinnebusmateriel, idet man først i 1952 fik 3 motorvogne og to bivogne.

I 1950 udnævntes E.Nielsen til direktør for banen, og det faldt i hans lod at gennemføre alle de moderniseringsarbejder, som den tidligere omtalte lov muliggjorde.

Der blev fra de i 1948 nedlagte Kolding Sydbaner (hvorfra den tidligere nævnte driftbestyrer Lippert ironisk nok stammede) indkøbt

to ret store damplokomotiver samt 3 personvogne til en rimelig pris. Ganske vist stammede det meste fra 1911, men det var desuagtet ret velholdt. Maskinerne blev hovedrepareret og vognene moderniseredes således at de kunne træde i stedet for det gamle, udslidte materiel. Ligeledes indførtes straks trykluftbremsen, idet det hidtil kun var motortogene, der betjente sig af denne luksus. På godstogene og de lokomotivtrukne persontog var der således foruden lokopersonalet en togfører og to bremser. Underligt nok anvendte man aldrig på ØSJS vacuumbremsen. Der berettes om græsselige problemer med denne bremse for mange år siden. Enten virkede den hele tiden, så at man ingen vegne kom, eller den virkede slet ikke, så at man kom adskilligt hurtigere afsted end det var hensigtsmæssigt, hvorefter man opgav disse nymodens opfindelser.

Efter krigen var ca. 10 km. spor blevet udskiftet og nu fulgte resten med sværere skinner. I 1953 leverede "Frichs" i Århus to diesellokomotiver. Ret hurtigt herefter forsvandt de gamle damplokomotiver og de sidste helt gamle vogne. De henstilledes rundt om på Hårlev st., hvor de i nogle år henstod inden de omsider huggedes op.

Op gennem tresserne købtes skinnebusser fra andre baner, og efterhånden kunne de gamle motorvogne også undværes. Kun til den nu noget ydmyge godstrafik på Rødvigbanen beholdt man et par motorvogne.

I begyndelsen af halvfjerdserne begyndte de nu tyve år gamle skinnebusser at vise tegn på slid, og man begyndte at se sig om efter erstatning. Den kom i form af brugte skinnebusser fra SJ. De istandsattes og betød straks en væsentlig forbedring af køreegenskaber og komfort.

Snart efter leveredes til banen fra Waggonfabrik Uerdingen 5 såkaldte Lynettetog. Med dette materiel kan banen således idag afvikle hovedparten af persontrafikken.

Samtidig med bortfald af de gennemgående persontog København-Faxe Lpl./Rødvig lykkedes det banen at få tilladelse til at gennemføre visse tog til Roskilde. Dette fandt i begyndelsen sted med danskbyggede skinnebusser, men udføres nu med de moderne Ytog og med en fast stamme bestående af lokomotiv samt to fra HHJ erhvervede bogievogne, som banen selv har moderniseret.

Om føje år er den københavnske S-bane nået til Køge. Der er for mig ingen tvivl om at Østbanen, som ØSJS nu hedder, vil være vel rustet til at tage fat på de opgaver, som denne udvikling vil medføre. Lad mig slutte denne lille historiske gennemgang med ønsket om, at den 99 årige, der nu er så livskraftig som aldrig før, endnu i mange år må drage sit læs gennem det frodige østsjællandske landskab til gavn og glæde for befolkning og egn.

Evigt elskes kun det tabte, siger digteren; ligervis evig tabt er min barndoms herlige osende jernbanetog. Stundom kan man nok drømme om herlige tider i fyrrerne, hvor jeg mødte op på den lille perron for at bese det daglige godstog, der rangerede rundt med en række store og især små godsvogne på de 3-4 spor, der udgjorde vor lille købstadstation. Som en anden hønemor samlede det lille lokomotiv sammen, hvad der var af vogne, under hyppig fløjten, for derefter stolt at trille bort over den flade stevnske steppe med en lang røgfane efter sig.

Respektfuldt betragtede jeg fra den sikre perron de sorte mænd i førerhuset, når de rumsterede med håndtag og skovle. De beherskede elementerne og kunne på effektiv vis udtrykke deres temperament ved udsendelse af anselige damp- og røgskyer.

Sommeraftner cyklede vi afsted til en nærliggende markvejsoverskæring, hvor det gjaldt om at kunne fremvise den fladeste enere efter at det store tunge københavertog var tromlet henover den.

Utallige gange har jeg bestøget det lille bitte motortog for at begive mig ud i verden. Rokkende og rumlende gik den vilde jagt henad de spinkle, korte skinner. Farten var måske omkring 40 km i timen, men på grund af det dårlige spor og de korte vogne føltes det som om vi satte nye hastighedsrekorder.

Klippinge, Væppelev og Ammerup passeredes og efter en enorm kurve svingede vi ind på Hårlev station. Herfra kørte man baglæns til Køge, og jeg bildte altid min søster ind at vi nu kørte hjem igen, hvilket uvægerligt udløste voldsom gråd.

Hårlev var mit mekka. Her foregik alskens rangering; de store godstog på Faxebanen kom jo herigennem og undertiden futede 3 lokomotiver rundt på stationen samtidig. Det var især om lørdagen, at dette foregik. Var man heldig, kunne man se gamle Nr. 6, der var kommet ind med persontog fra Rødvig. I spor 3 rumsterede Nr. 5 og 7 med det store københavertog, og i spor 1 og 2 holdt der motortog til Køge, Rødvig og Faxe Lpl. Det kunne nok virke noget uoverskueligt på en 11 årig purk

I de små gasværkers sidste år kørtes der stadig kultog fra Køge havn. Det var festligt at iagttage disse sælsomme tog, der var sammensat af, hvad der kunne skræbes sammen af åbne godsvogne fra de afsides spor i Hårlev.

De allerfleste var bittesmå og rummede næppe mere end 6 tons; de stammede jo fra 1800 tallet, og de større vogne havde man forlængst afhændet til DSB.

Uagtet størrelsen blev de alle fyldt til randen med kul så at de var færdige at sprække.

Fra stationen foregik derefter kultransporten til gasværket med aldersstegne lastbiler gennem byens hovedgade til fortvivlelse for de husmødre, der just havde vasket storvask.

Det er nok kun de færreste, der idag erindrer dagbladet "Politiken"s såkaldte blå tog. Det var et langt tog, i reglen bestående af 7-8 bogievogne, hvoraf en var dansevogn. Det forlod med ukendt mål København H sent lørdag eftermiddag hele sommeren.

Dette tog kom hyppigt til Rødvig lørdag aften, idet man havde lejet den lokale kro. Toget var gennemkørende til Rødvig og ofte cyklede jeg som en besat til stationen en sommeraften hidkaldt af den kendte fløjten, og lige så ofte måtte jeg ærgerligt konstatere at toget var over alle bjerge, hvis man da kan tale om bjerge på Stevns.

I 1959 oplevede jeg for sidste gang at køre i en af de gamle motorvogne. Det var i december måned, og en voldsom snestorm for hylende over de østlige egne. Toget fra København ankom stærkt forsinket til Køge ud på aftenen og i spor 3 holdt for en gangs skyld ikke de røde skinnebusser, men en gammel personvogn forspændt et diesellokomotiv. Afsted gik det i rygende snefog ud i det flade land, hvor stormen rigtig kunne tage fat. Ved 12 tiden nåedes Hårlev, og da toget kørte videre ad Faxe til, måtte passagerer til Rødvigbanen skifte til den lille M 4, som derefter solo gav sig stormen i vold. Det rykkede og knirkede og knagede i den lille karosse når en stor drive passeredes, men fremad gik det dog. Inden døre var der lunt og stemningen var høj som så ofte i den slags situationer.

Ved et uanseligt trinbrædt skulle den stedlige skolelærer af, men på grund af snefoget kom føreren til at køre for langt frem, og den pæne unge pædagog steg forsigtigt ned på, hvad han troede var den ydmyge perron. Med et svup forsvandt han ganske og aldeles for togførerens undrende blik. Han var røget lige ned i den dybe banegrøft! Der blev stor jubel inde i den lille grønne kupe og stærke arme hev den uheldige op igen og fik ham landsat på den frelsende perron.

Der kunne berettes meget mere om denne gamle jernbane, som i næsten 100 år har betjent den østsjællandske provins i gode og dårlige tider. Mange knubbede ord er i tidens løb blevet banen til del, men man ville alligevel på ingen måde høre tale om nedlæggelse, således som det er sket utallige andre steder. Sporene skræmmer, kan man sige! Med den udvikling, der er sket i de sidste 4-5 år har befolkningen med rette grund til at være stolt over det tidssvarende trafikmiddel, Østbanen er blevet.

Lad mig slutte dette lille kapitel med en anekdote, som meget godt illustrerer samspillet mellem befolkning og bane:

To ældre mænd stiger på Østbanens motortog, som denne dag er forsynet med en ekstra personvogn. Under den videre færd hopper og slingerer vognen så voldsomt, at de to glider fra side til side på de glatte træsæder.

"Ded var dog farligt, som vounen røster", siger den ene. "Jah", siger den anden, "det've ded a' det æ den sist'voun i tåuet".

Den første tygger lidt på denne oplysning og siger så beslutsomt: " Hvis jeg sku'bestemm, men det ka'mienigmand jo aldrig, så sku'den sist' voun sættes fra tåuet inden det kyrt'fra stationen."

MaterielfortegnelseDamplokomotiver

Nr. 1	1878	Krauss	758	0-C-0	1910 til LJ 14, oph. 1929
Nr. 2	"	"	759	"	1910 til Nykøbing Sukkerfabrik, til DJK 1962
Nr. 3	"	"	760	"	1911 " " " " " 1964
Nr. 4	"	"	761	"	1911 oph.
Nr. 5	1895	Borsig	4470	0-D-0	1923 oph.
Nr. 6	"	"	4471	"	1953 til DDS, Fr.værk, 1962 til DJK
Nr. 7	1906	Cockerill	2514	1-C-0	1940 til Karup, 1945 til NFJ 4, 1951 oph.
Nr. 8	"	"	2515	"	1941 oph.
Nr. 1 "	1910	Henschel	10031	"	1962 oph.
Nr. 2 "	"	"	10032	"	" "
Nr. 3 "	1917	Hanomag	8255	0-C-0	1954 oph.
Nr. 4 "	"	"	8256	"	" "
Nr. 5 "	1912	Henschel	11393	1-C-0	opr. KS 5, 1950 til ØSJS, 1966 oph.
Nr. 7 "	1911	"	10696	"	KS 1, 1951 til ØSJS, 1966 til Hg. Jk.

Diesellokomotiver

Nr. 8	1953	Frichs	480	Bo-Bo	
Nr. 9	"	"	477	"	

Motorvogne

M 1	1928	DFA	1142	1A1	60 pl.	1966 oph.
M 2	"	"	1143	"	"	1956 oph.
M 3	"	"	1118	1A	33 pl.	Opr. DSB Me 42, 1934 til ØSJS, 1961 oph.
M 4	"	"	1120	"	"	" " " 44, " " " , 1963 brændt
M 1 "	1949	Scandia	1396	1A	36 pl.	Opr. RGGJ C 1 personvogn, ombygget 1949 til motorvogn RGGJ M 4, 1956 til NFJ Mg 7, 1966 til ØSJS, oph. 1970
M 1 "	1928	DFA	1349	1A		Opr. SKRJ M 4 (DAVID) 1969 til ØSJS (loko)
M 2 "	"	"	1213	1A	33 pl.	Opr. DSB Mf 54, 1941 Mf 634, 1950 Mc 655, 1956 til ØSJS.
M 3 "	1932	DFA	1340	2A	38 pl.	Opr. NPMB M 7, 1961 til ØSJS, 1977 til ØSJK.

Skinnebusser

Sm 11	Scandia	1952	20756	1A-A1,	48 pl.	1975 til "Skånes Järnvägar" Opr. Sm 1
Sm 12	"	"	20757	"	"	" " " " " " " Sm 2
Sm 13	"	"	20758	"	"	1977 til ØSJK, opr. Sm 3
Sm 14	"	1947	19356	"	"	opr. KB Sm 3, 1959 til ØSJS, oph. 1967
Sm 14 "	"	1952	20839	"	"	" HOJ Sm 411, 1967 til ØSJS, 1977 banetj.
Sm 15	"	"	20883	"	"	" KB Sm 4, 1959 til ØSJS, 1977 til ØSJK
Sm 16	"	1951	20745	"	"	" HTJ Sm 19, 1963 til ØSJS, oph 1974
Sm 17	"	1952	20749	"	"	" NFJ Sp 3, 1955 omb. til Sm 6, 1966 til ØSJS, 1977 til ØSJK.
Sp 1	Scandia	1952				oph. 1974
Sp 2	"	"	"	"		
Sp 5	"	1947,				opr. RØHJ Sp 1, 1959 til ØSJS, 1966 til banetj.
Sp 6	"	1951,				" OHJ Sp 226, 1965 til ØSJS, 1977 til ØSJK
Sp 7	"	1952				" HOJ Sp 422, 1967 til ØSJS, 1975 til "Skånes Järnvägar"
Sb 3	"	1947				" NRJ Sb 83, 1954 til ØSJS, oph. ?
Sb 4	"	1947				" KB Sb 1, 1959 til ØSJS, oph. 1977
Sb 5	"	1948				" LJ Sb 69, 1965 til ØSJS, oph. 1977
Mb 21	Hägglund & Söner	1953,	5531,	B2,	53 pl.	opr. SJ Ybo6 779, 1974 til ØSJS
Mb 22	"	"	1954,	5533,	"	" " " SJ Ybo6 781, " " "
Mb 23	Sv. Jv.værkst.	1953,	?	"	"	" SJ Ybo6 824, " " "
Bds 31	Hägglund & Söner	1955	?			opr. SJ Ubf 6y 1783, 1974 til ØSJS
Bds 32	"	"	?	"	"	SJ Ubf 6y 1784, " " "
Ym 1	Uerdingen	1974	80876,	1A-A1	40 pl.	
Ym 2	"	"	80877	"	"	
Ym 3	"	"	80873	"	"	
Ym 4	"	"	80874	"	"	
Ym 5	"	"	80875	"	"	
Ys 11	"	"				
Ys 12	"	"				
Ys 13	"	"				

Personvogne

B 3 Scandia 1879 opr. pladebekl. , sen. teaktræ
B 4 " " " " "
B 5 " " " " "
B 6 " " " " "
C 7 " " vognkasse hos Hg. Jk.
C 8 " " "
D 9 " " "
D 10 " " "
D 11 " " 1929 ombygget til hjælpevogn, 1962 til DJK
D 12 " " "
D 13 " " "
D 14 " " "
D 15 " " "
D 16 " " "
D 18 " " "
D 19 " " "
D 20 " " "

Personvognene D 9 - 10 og 12 - 19 er i 1931 ombygget
til grisevogne og litreret Qb 110 - 119

L 208 Scandia 1907 opr. pladebekl. 1916 teaktræ, oph. 1952
L 209 " " " " " " " "
L 210 " 1904 " FJ A1, 1940 til ØSJS. Pladebekl. 1916 teaktræ
Da 351 " 1918 oph. 1966
Da 352 " " " 1956
Da 353 " " " 1957
C 1 " 1911, opr. KS C 1, 1950 til ØSJS, oph. 1966
C 2 " 1911, " KS C 5, " " " " "
C 3 " 1913 " KS C 6, " " " " "
C ? " 1928 opr. DSB Fd 4806, 1956 til ØSJS, 1966 oph.
C ? " 1929 " HBS C 226, 1962 til ØSJS, 1966 oph.
B 50 DSB 1949 " Cp 3215, 1969 til HHJ C 51, 1974 til ØSJS
B 51 " 1953 " Cp 3258, 1970 " " C 52, " " "

Post- pak- og rejsegodsvogne

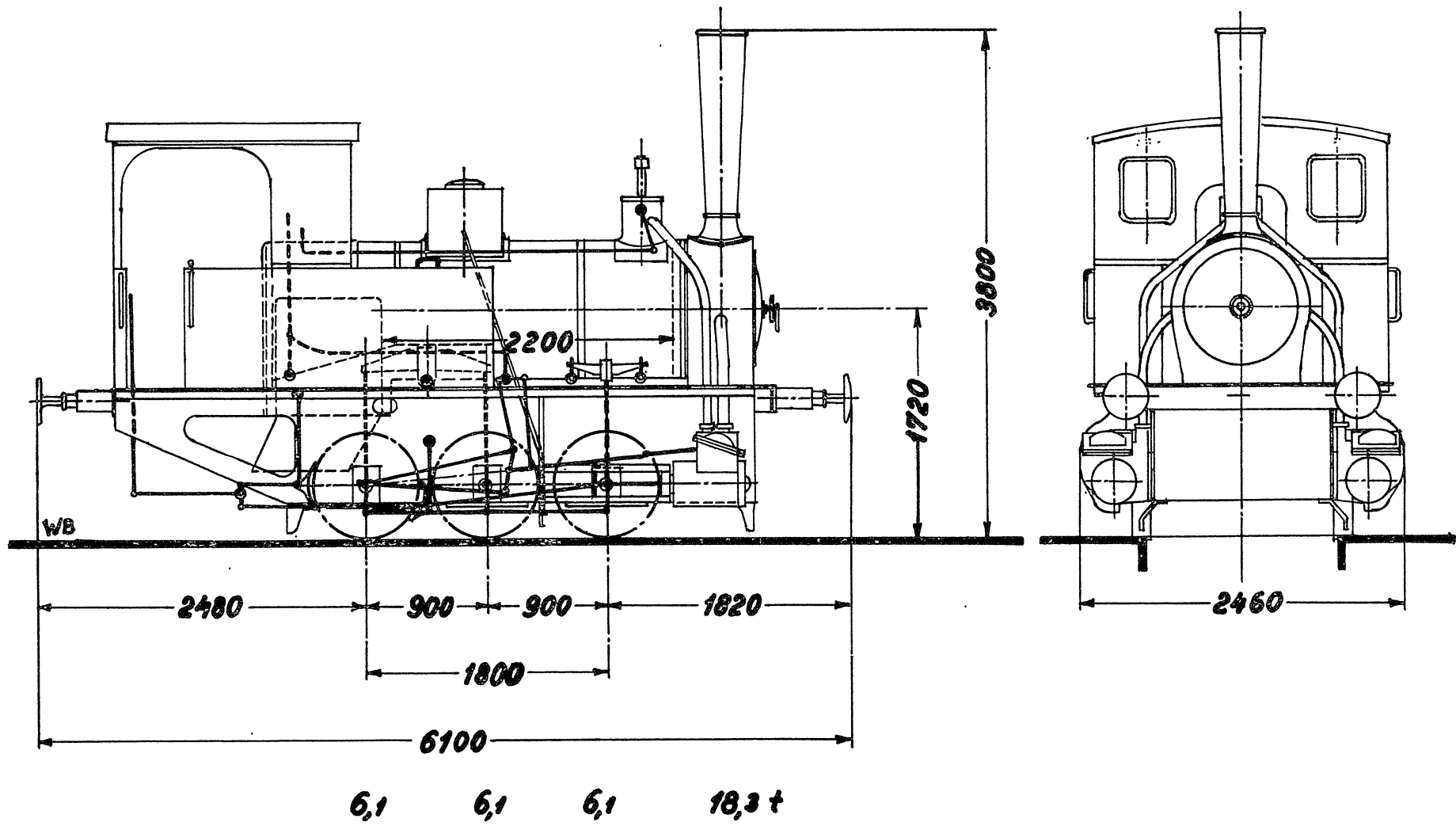
A 1 Scandia 1879 opr. pladebekl. sen. teaktræ, 1956 oph.
A 2 " " " " " " " 1951 oph.
K 89 " 1896
K 90 " "
K 91 " 1904
K 92 " "
E 134 " 1928, opr. HV C 111, 1962 til ØSJS 1976 til ØSJK
E 135 " " " " E 112, " " " " " "

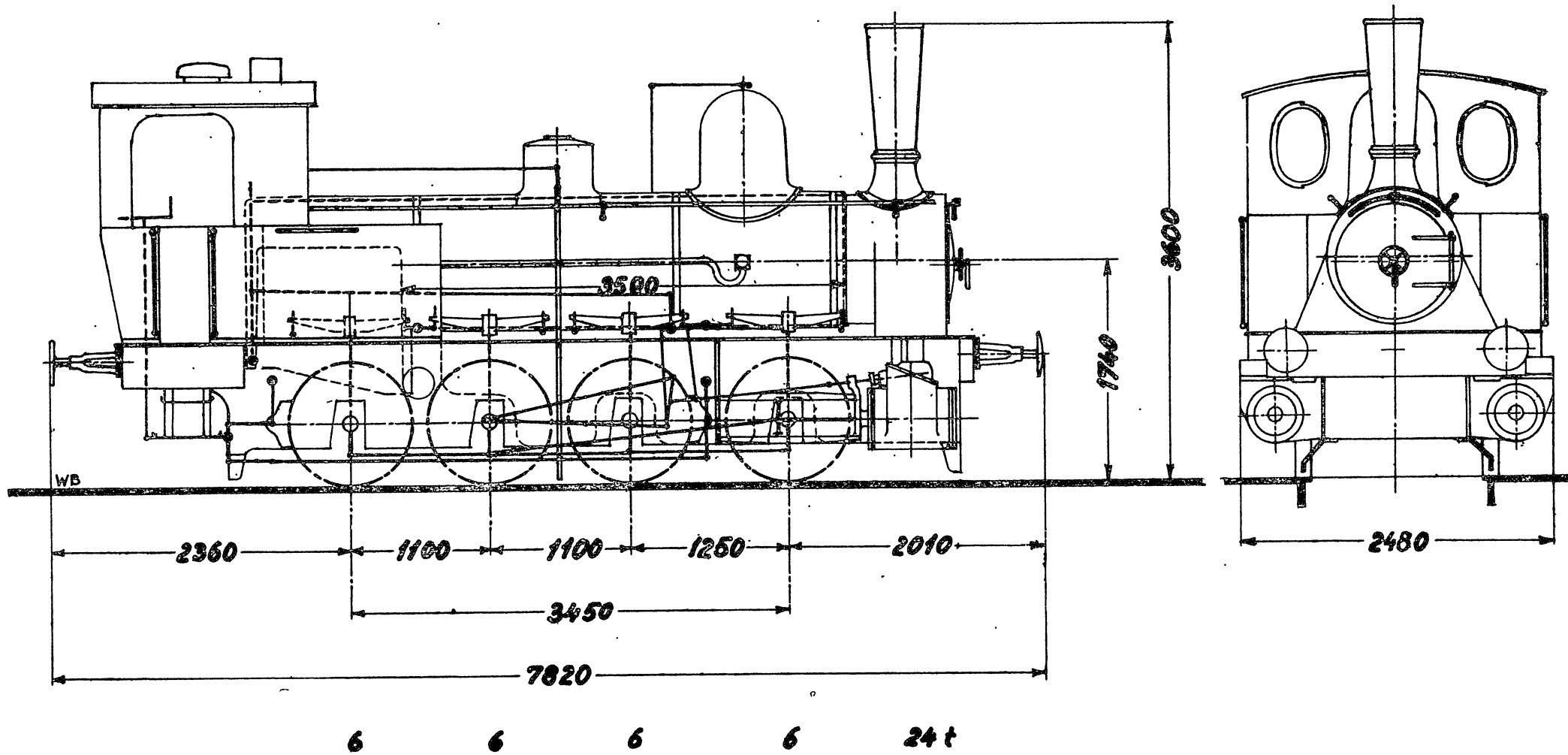
Rullende materiel ved ØSJS/Østbanen 1978

2 Diesellokomotiver nr. 8-9
2 Dieselmotorvogne M 1-2 (heraf er den ene DAVID)
2 Motorvogne Ym 1-2
3 Dobbelttog Ym 3-5/ 3 styrevogne Ys 11-13
3 Sv.skinnebusmotorvogne Mb 21-23
2 " " styrevogne Bds 31-32
2 Personvogne B 50-51
7 Lukkede godsvogne tidl. Horsensbanerne ikke køreklare
4 Åbne godsvogne Pf 405, Pe 446, Th 9015, 9102 "
Desuden div. troljer m.v. tilhørende banekolonnen

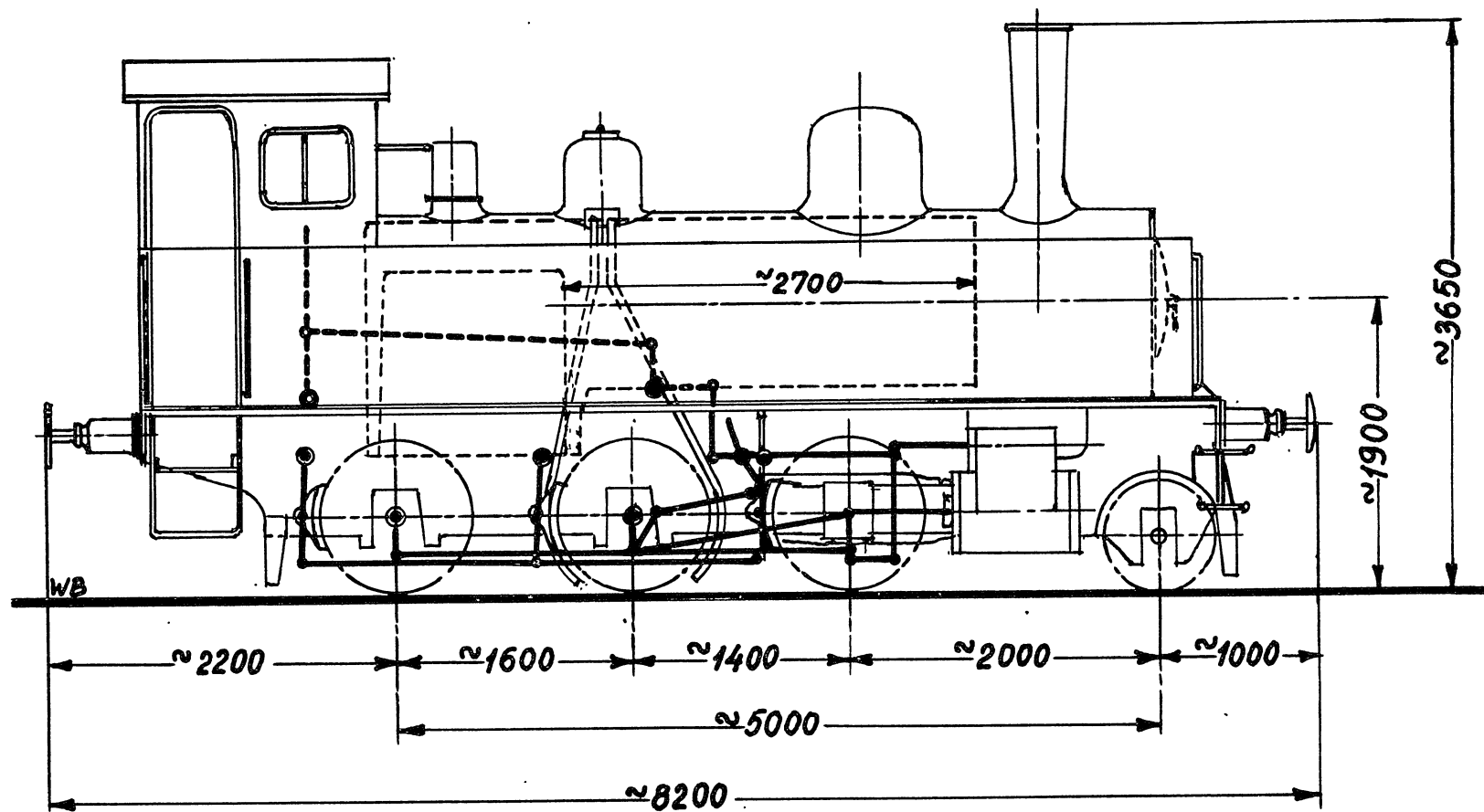
Rullende materiel bevaret til museumsformål og lignende

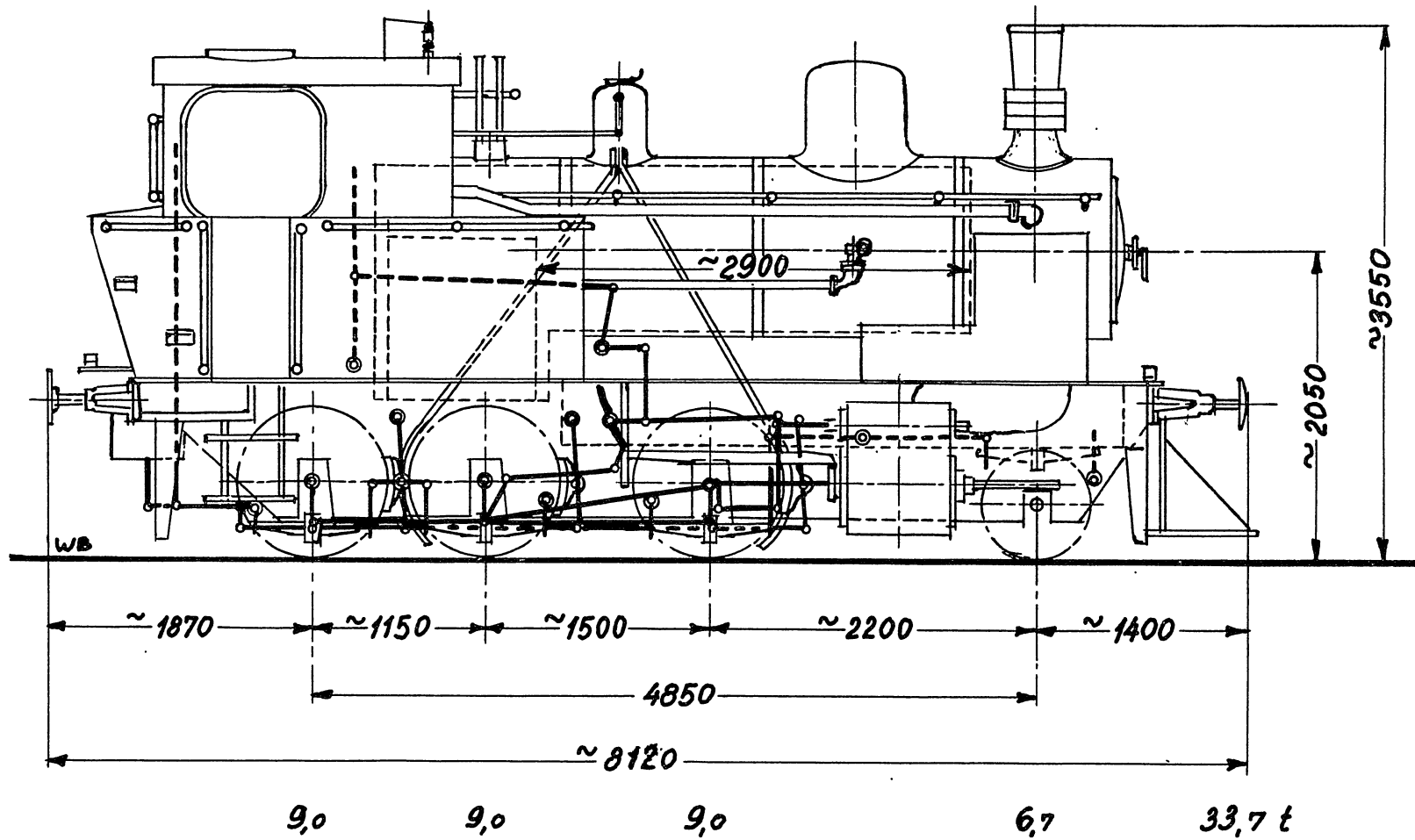
Damplokomotiv nr. 2-3, Krauss 1879, Dansk Jernbaneklub (DJK)
" " 6 Borsig 1895, "
" " 7 Henschel 1911 Helsingør Jernbaneklub (Hg JK)
Motorvogn M 3, DFA 1932, Østsjællandsske Jernbaneklub (ØSJK)
Skinnebusmotorvogn Sm 13, 15, 17 ØSJK.
Skinnebusbivogn Sp 6 , ØSJK.
Skinnebusmotorvogn Sm 11-12 Skånska Järnvägar
Skinnebusbivogn Sp 7 " "
Personvogn D 11, DJK
" C 7 (vognkassen) Hg.Jk.
Pakvogn E 26, DJK
Rejsegodsvogne E 134-135, tidl. Horsens, ØSJK

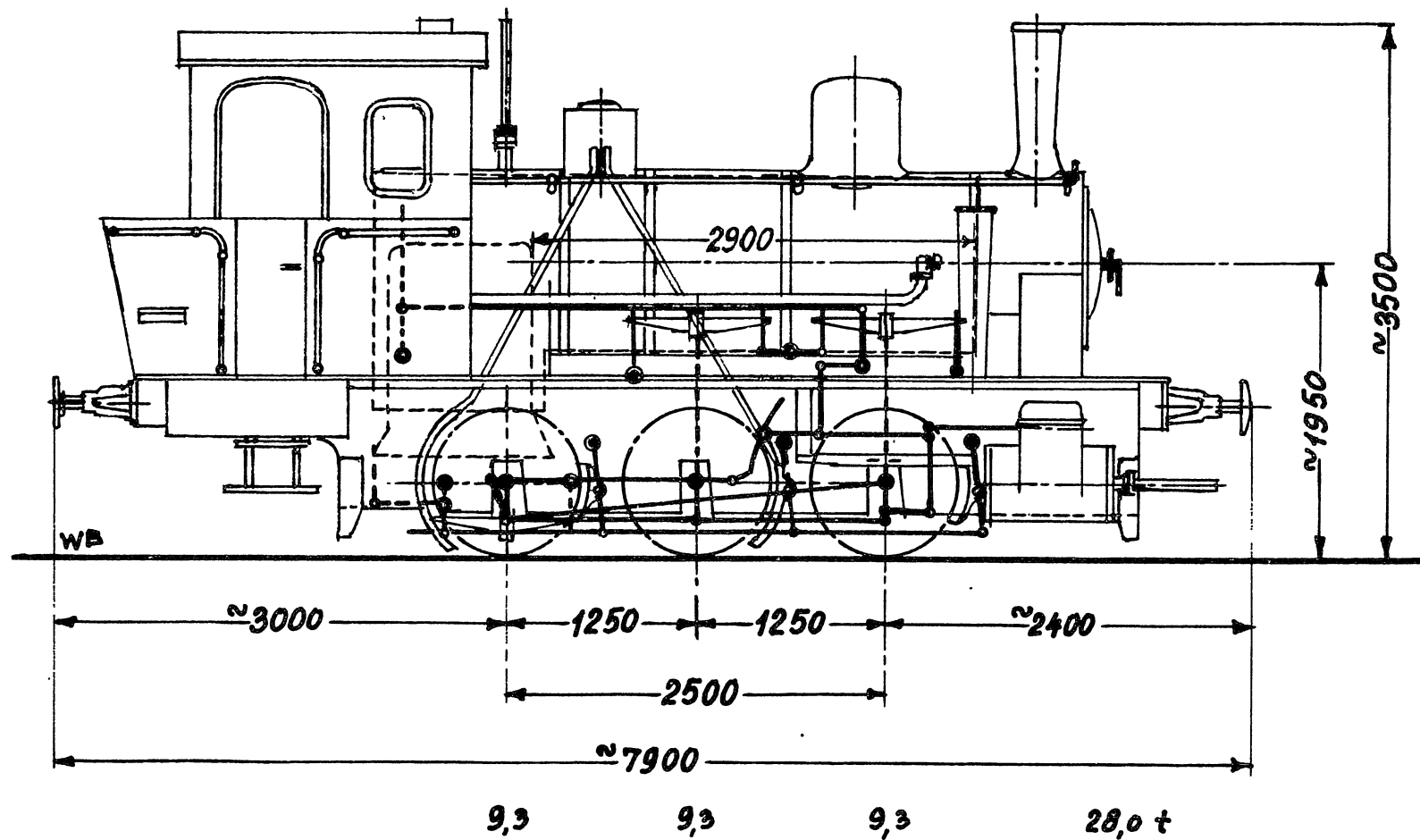


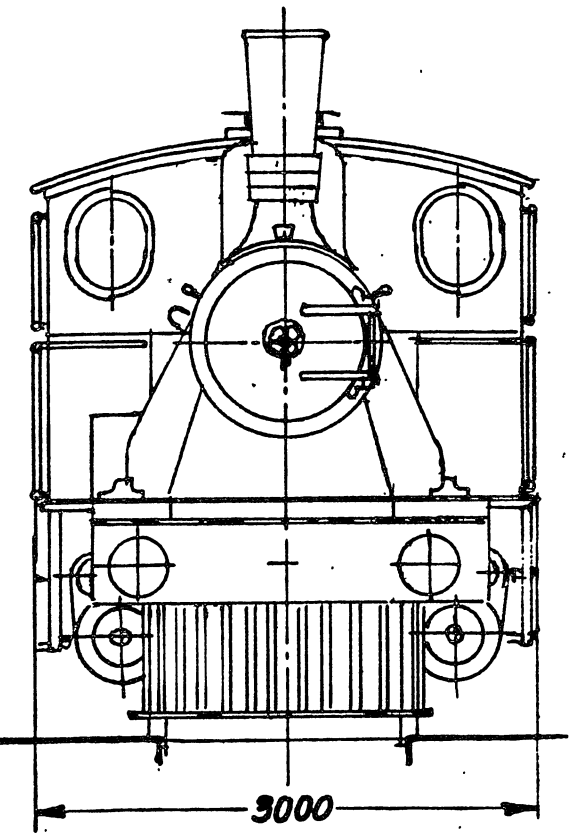
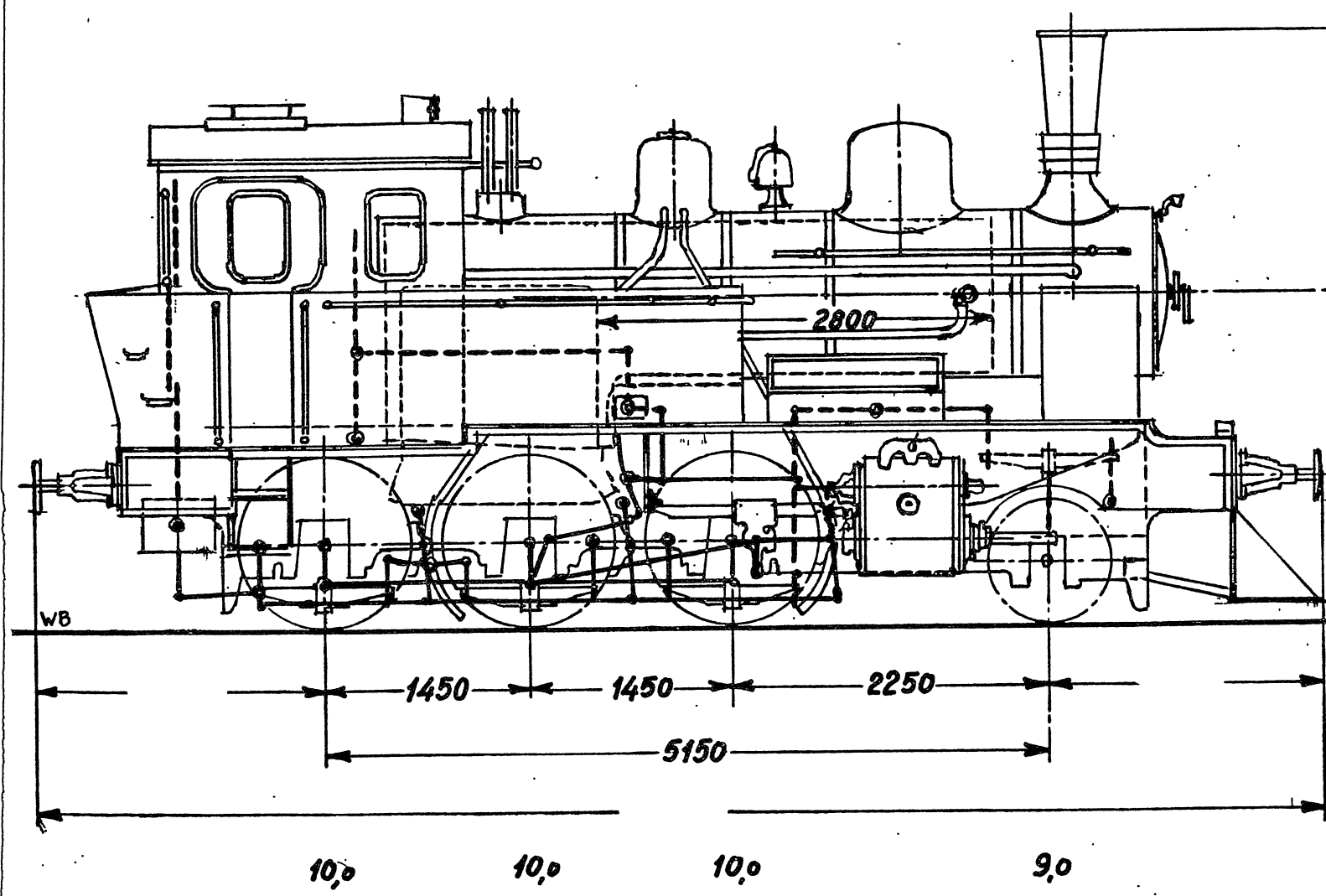


Nr. 5-6 BORSIG 1895



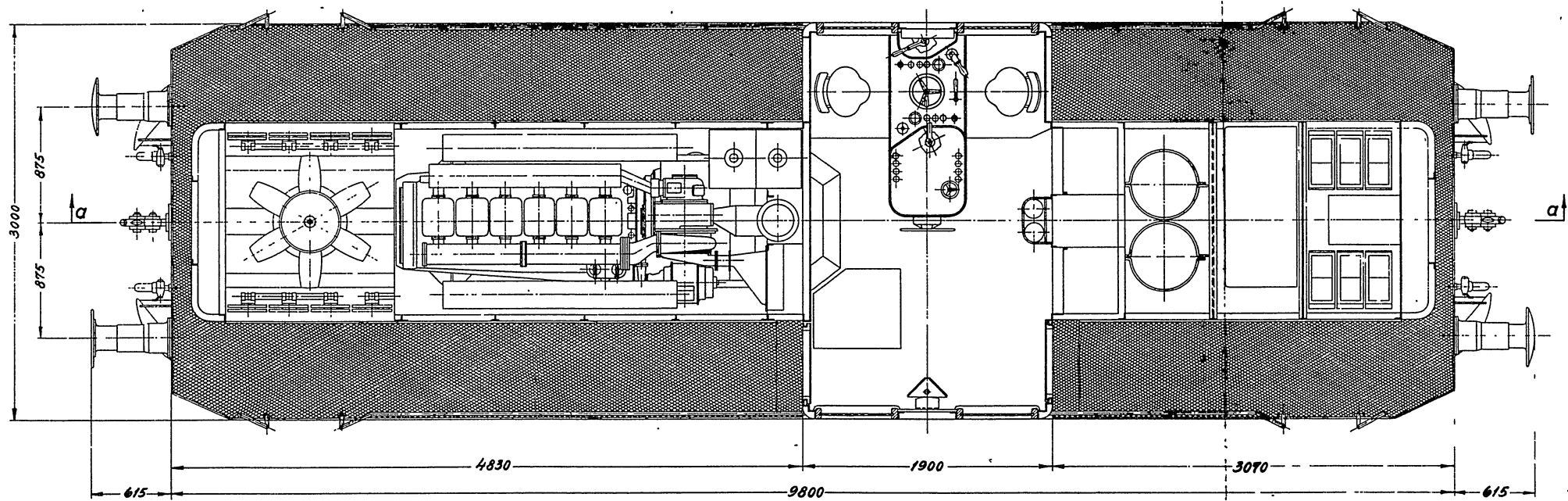
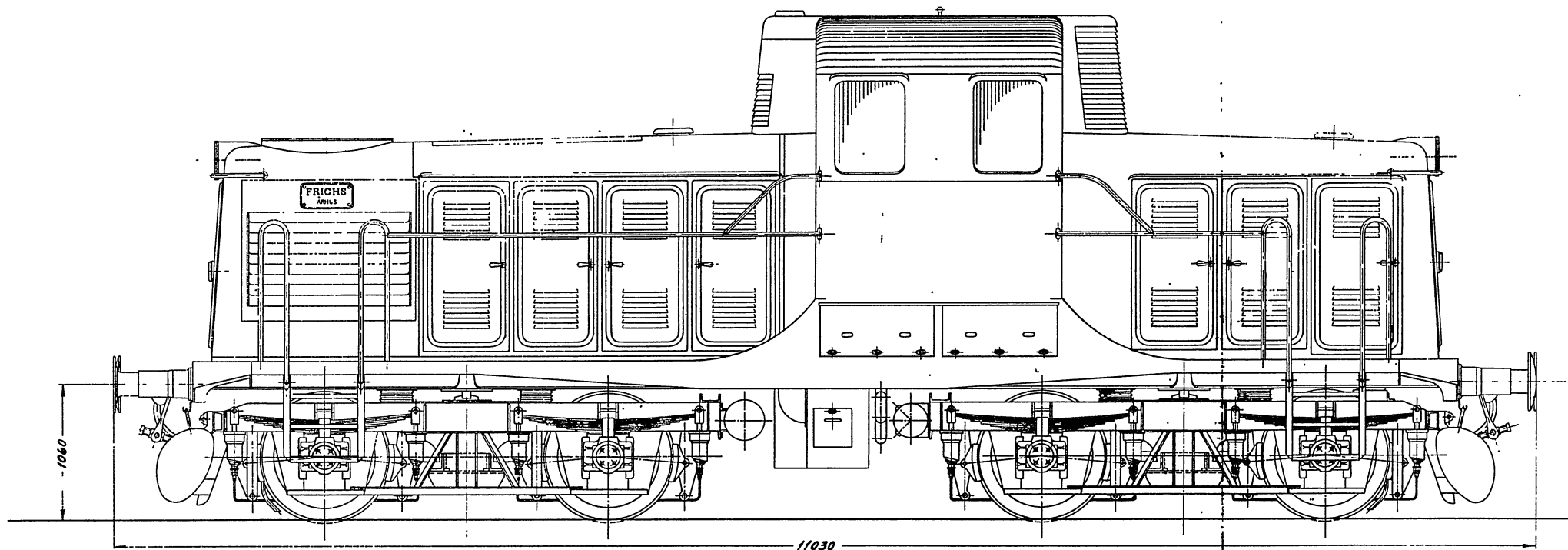


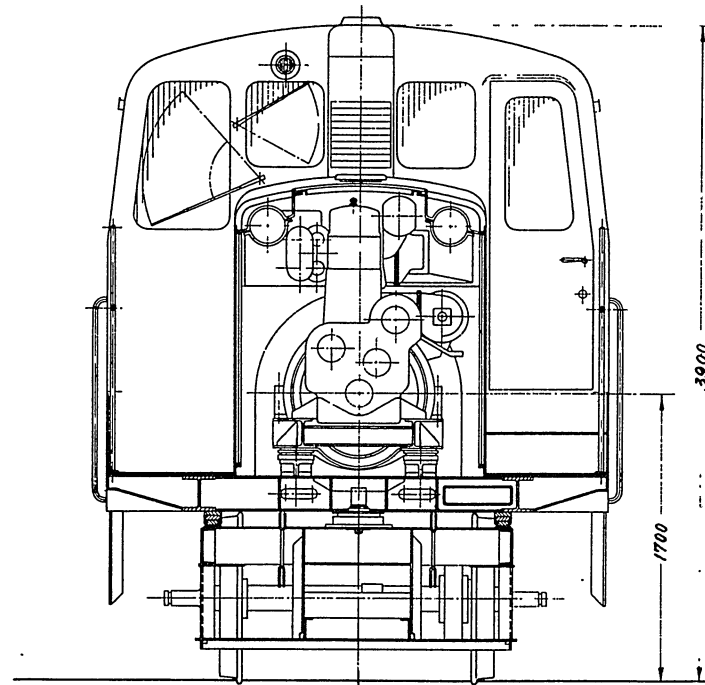
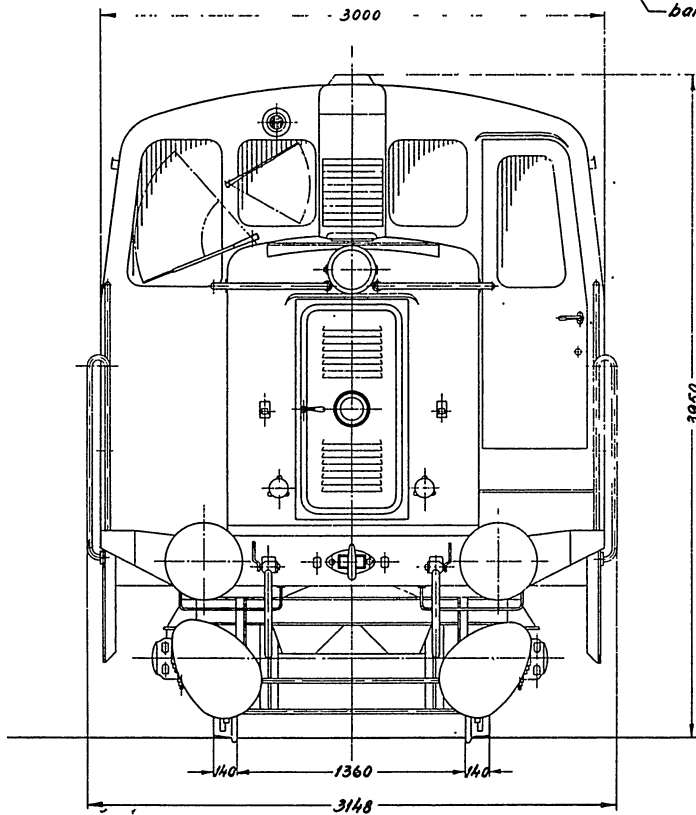
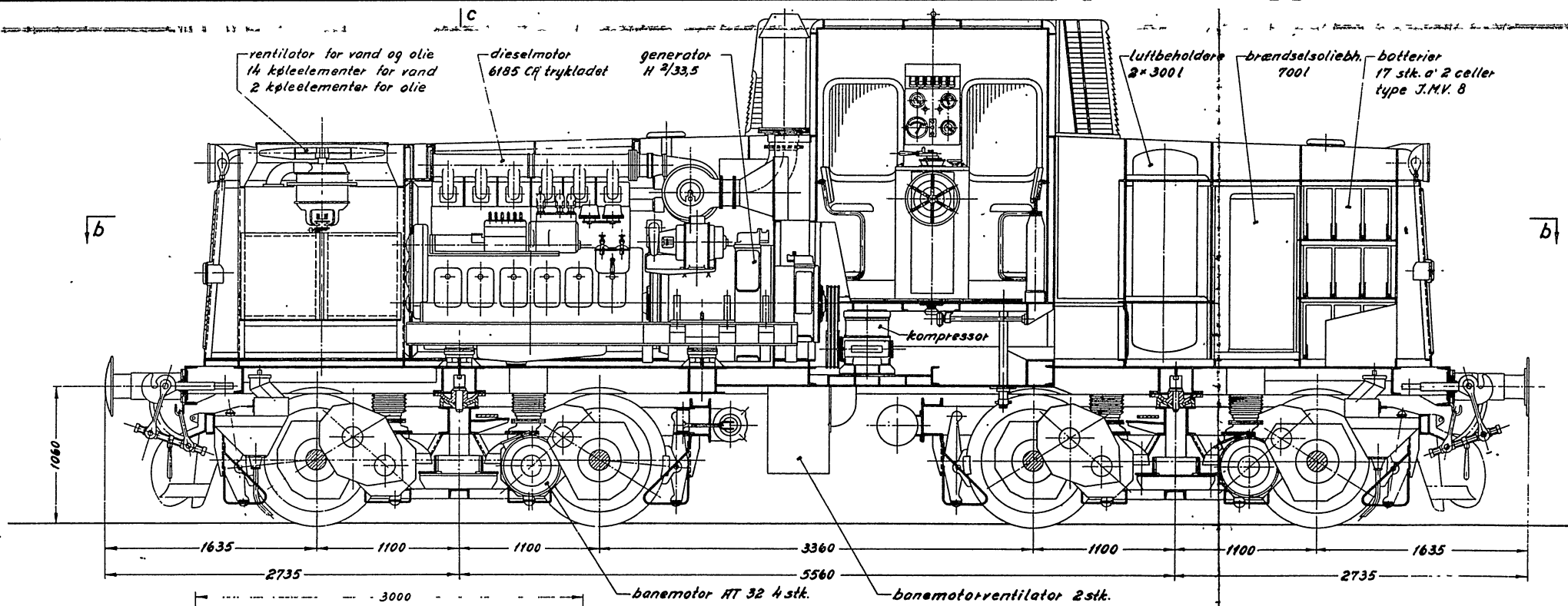




Nr.7 har kun en vandkasse!

Nr. 5,7 HENSCHEL 1911-12

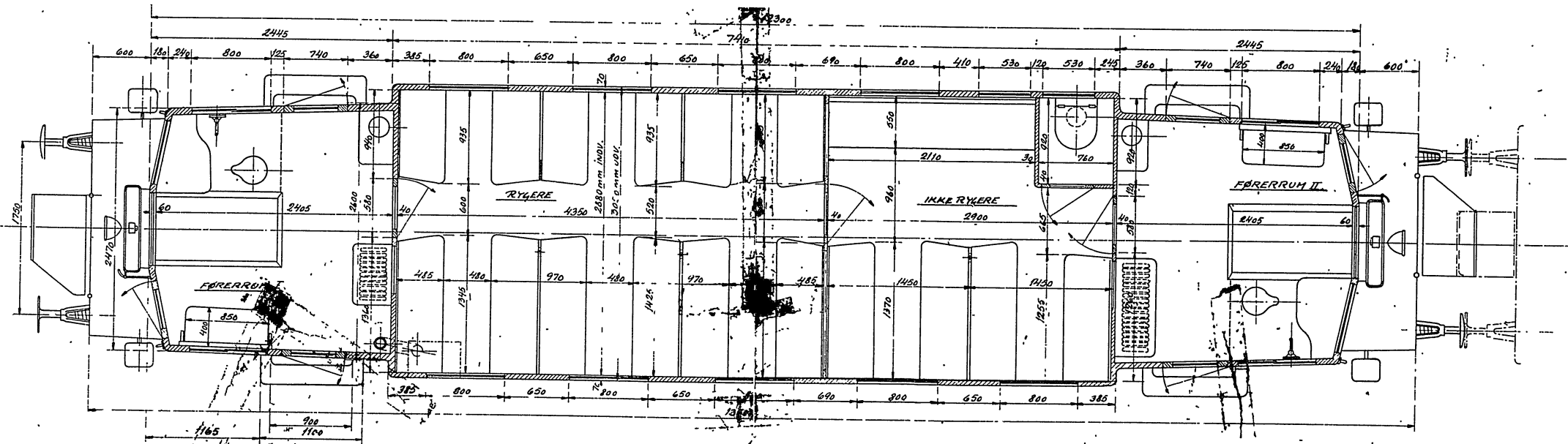
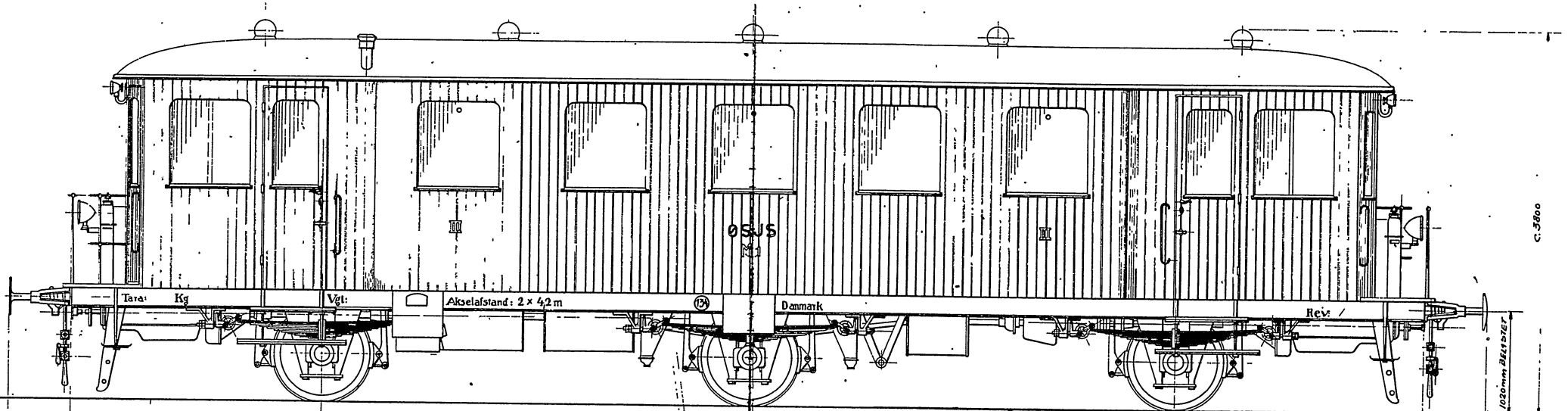




DET ØSTSJÄLLANDSKE JÄRNBANESLSKAB

MOTORVOGN 1. og 2. SIDDEPLADSER

SKALA 1:20

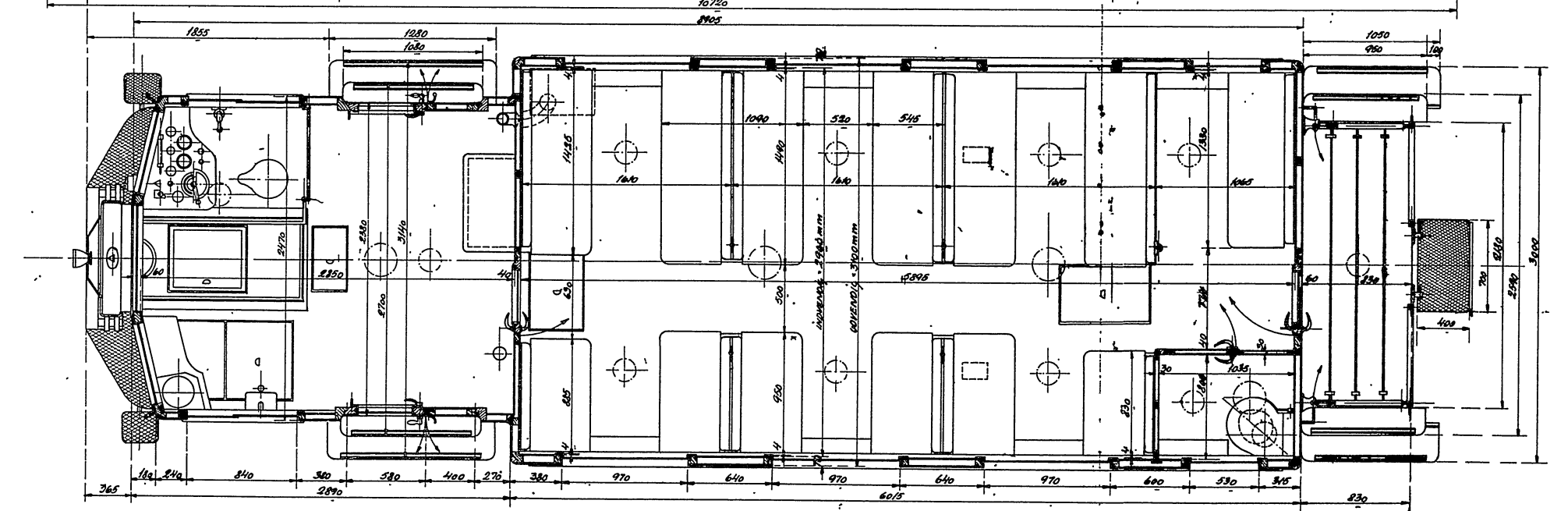
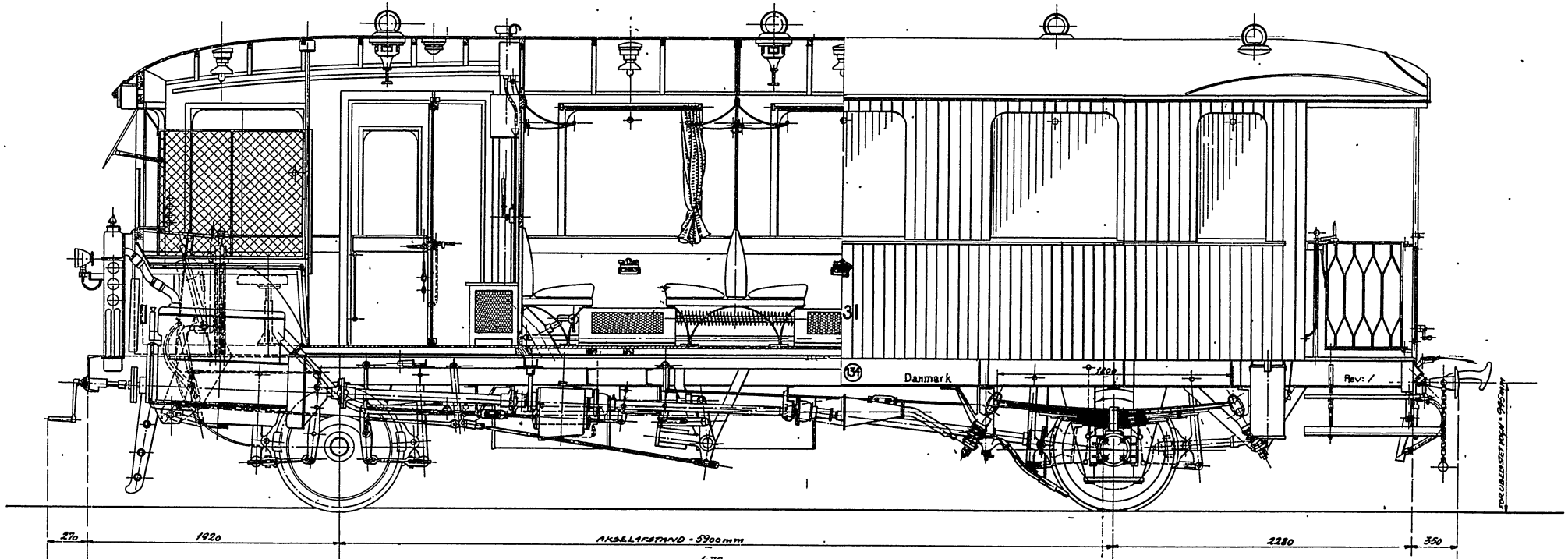


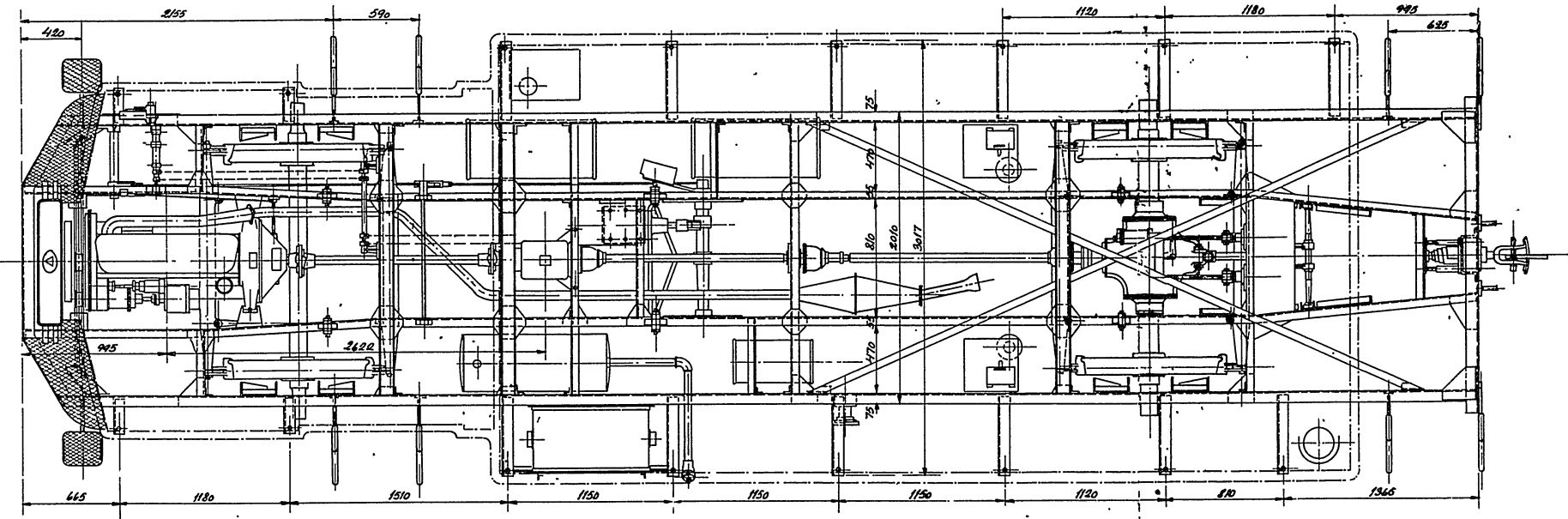
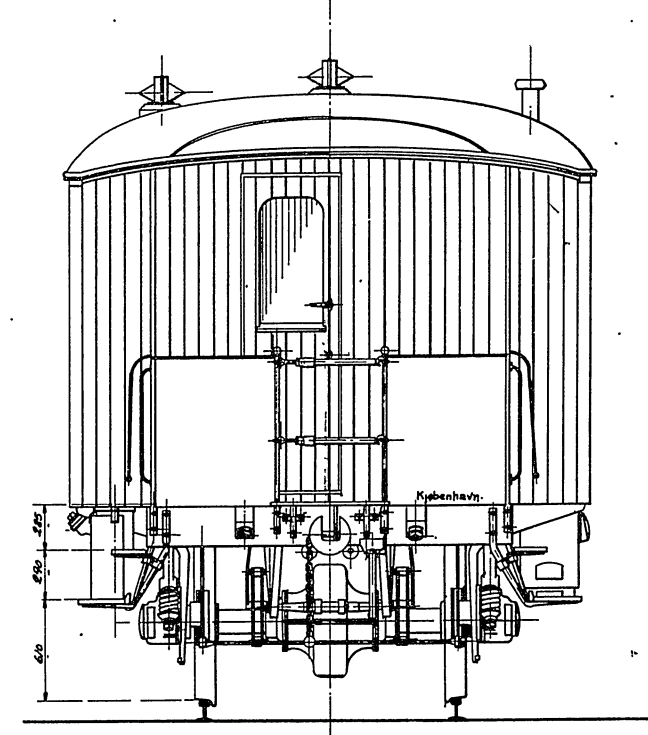
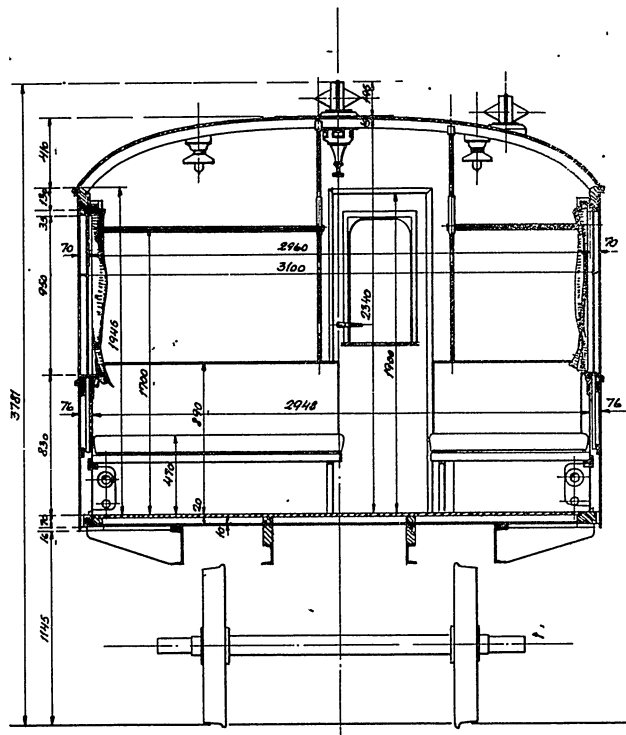
JERNBANE MOTORTOG HOD II
23-12-27
L7646

DE DANSKE STATSBANER

MOTORVOGN MODEL VIII

SKALA 1:20

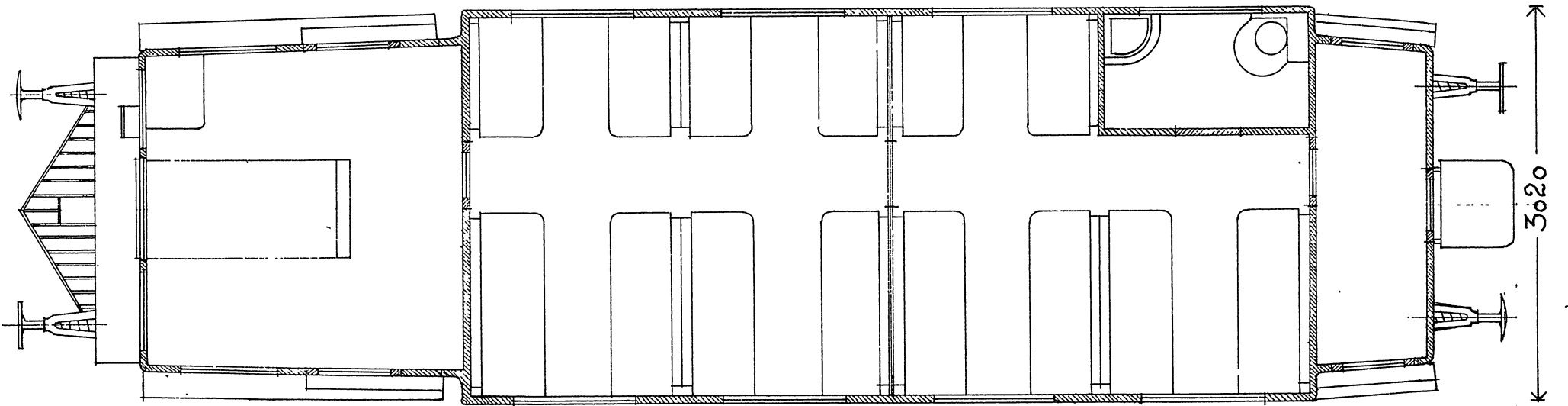
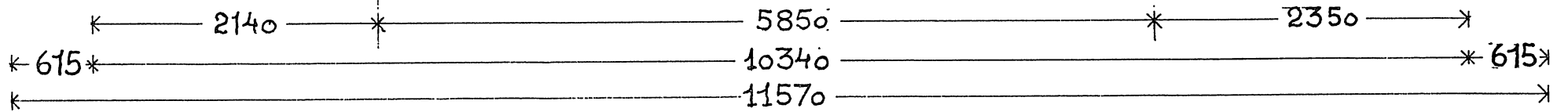
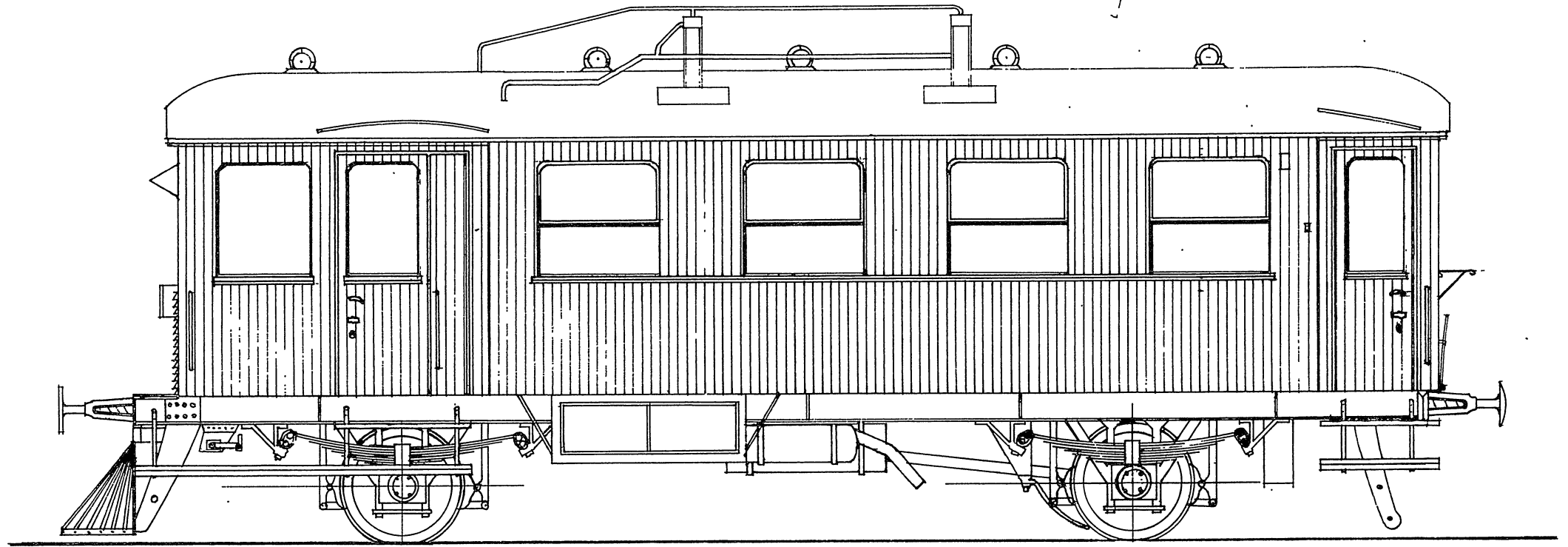


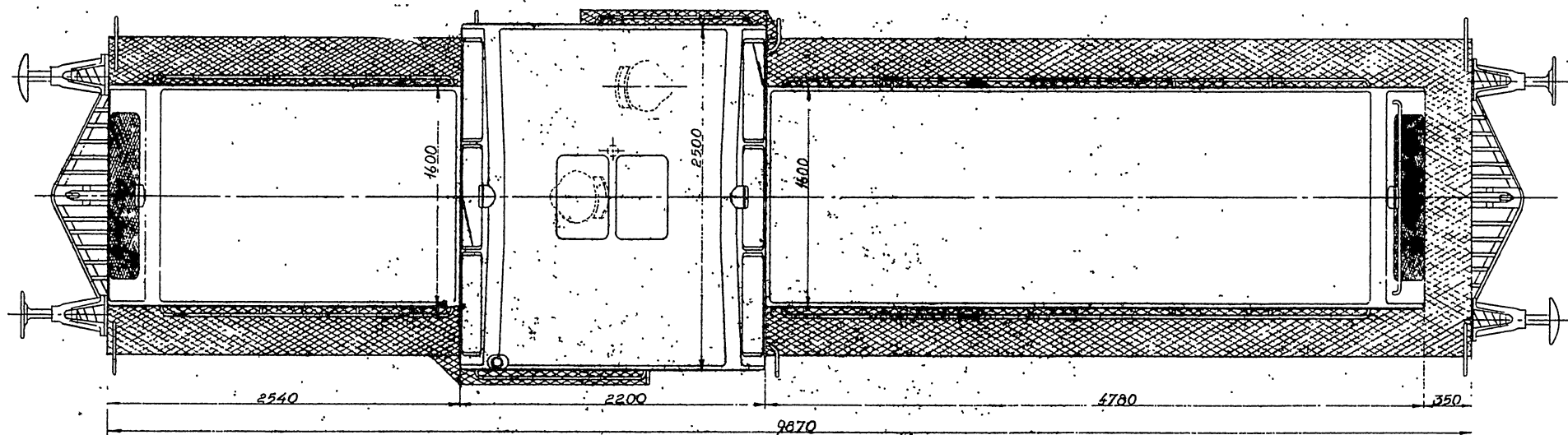
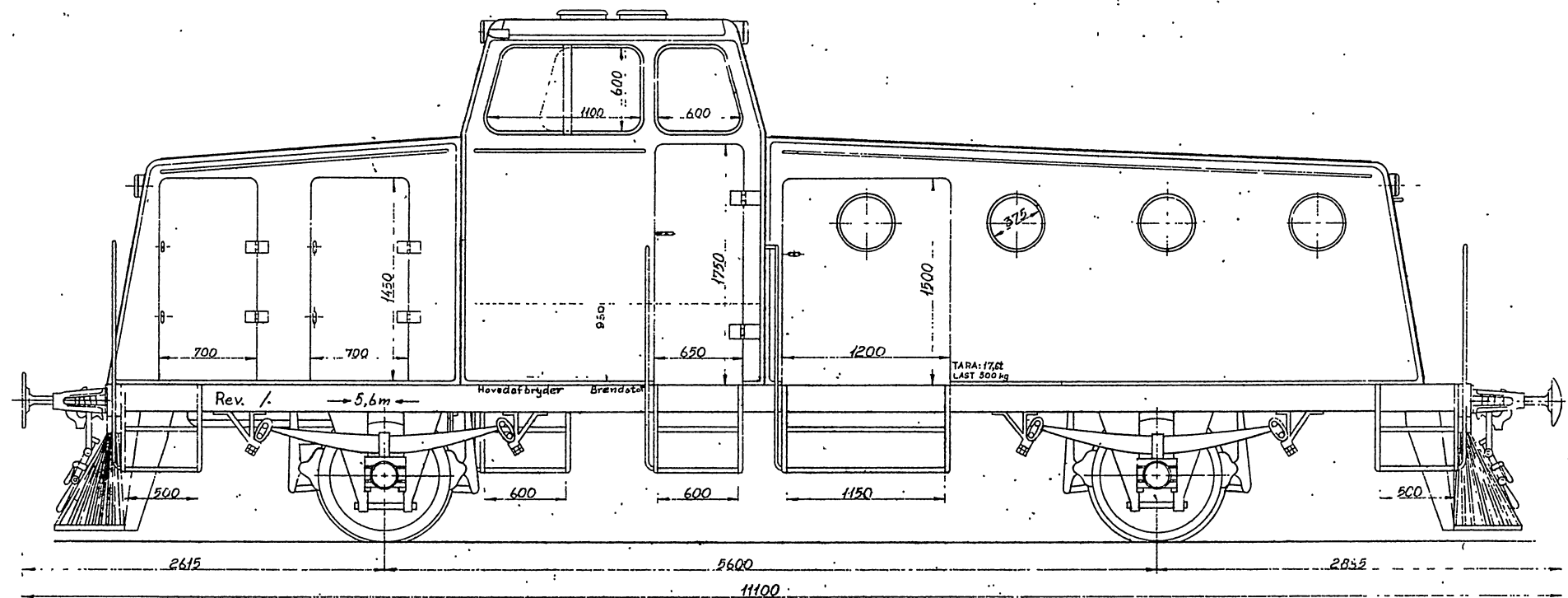


DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER, Ås ODENSE.
 TYPER: JERNBANEMOTORTOG, MOD. NR. VIII.
 DATO: 16-11-27.
 TEGNING KONTR. J. J.

L-7645

M 3-4, 2^{II}





Rev. / og $\rightarrow 5,6m \leftarrow$ males på længdedrager,

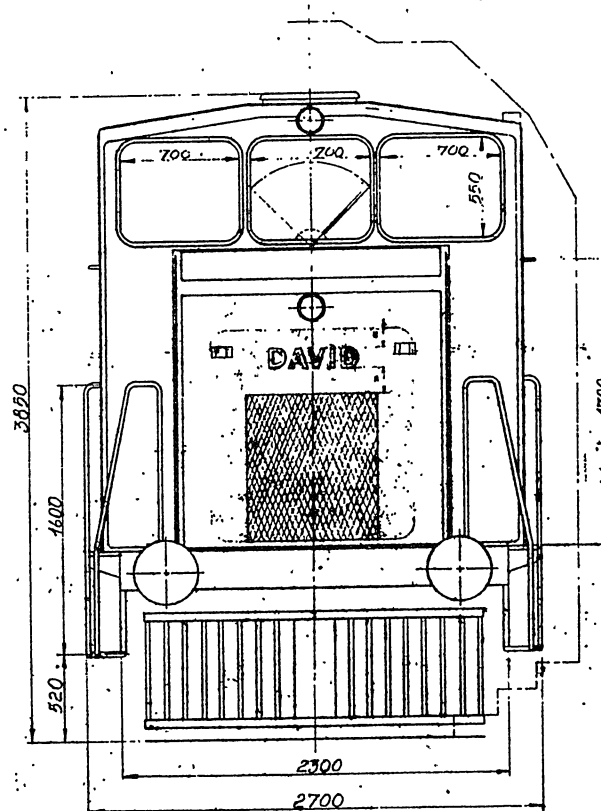
'Hovedafbryder' og 'Brændstof' på lodrette flade af riffelpl.

'Tara' og 'last: 500kg' på bagagerum v. skydedøre.

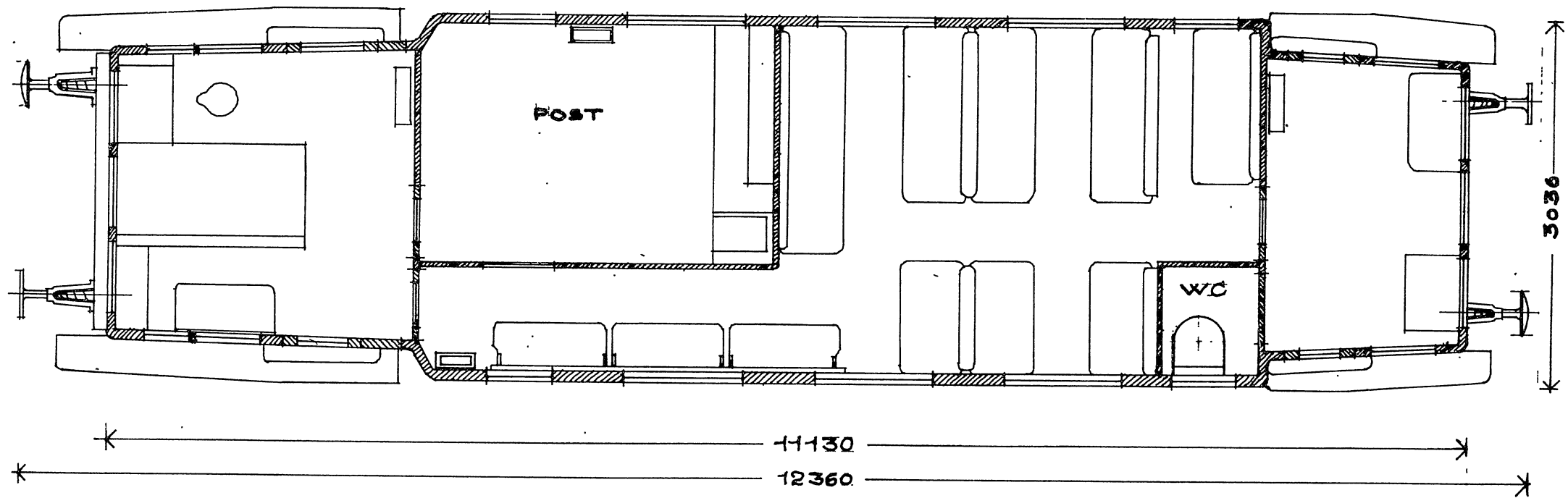
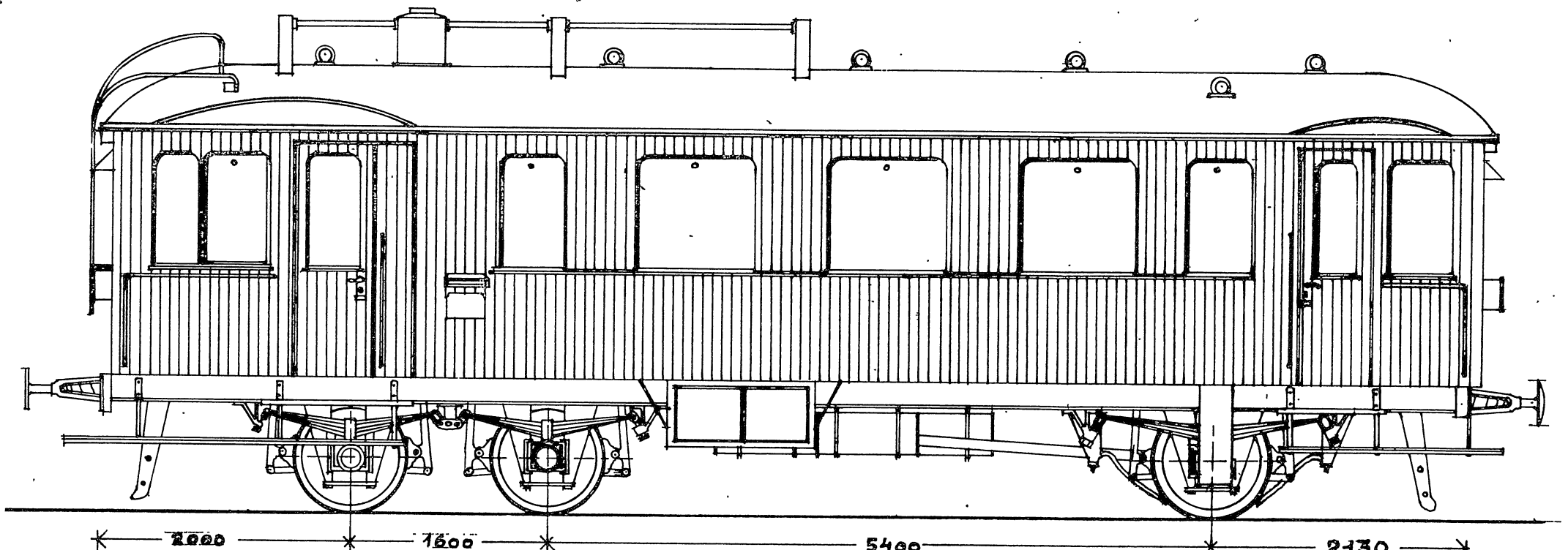
Bollast over drivaksel: 3800 kg

Vægt på løbeaksel: 7930 kg

+ + drivaksel: 9690 kg

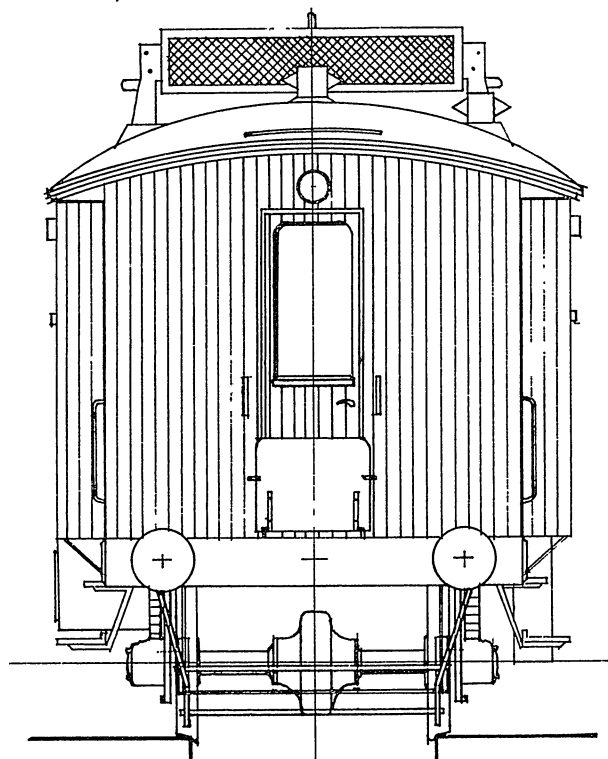


Pk.	Genstand	Nr.	Mål	Material	Styk nr. Model	kg/stk.
Fremstilling	Navn og belegg påført	A	25-A-57			
VOGNFABRIKKEN SCANDIA 1/2 RANDERS				Målestok	Top: 12-10-54 Kalt: 1/2 Rev: 1/2	
<u>Ombygning af motorvogn</u>				A	41812	
SKR. M4		Forskr. nr. 32356		Gr. 1	2	

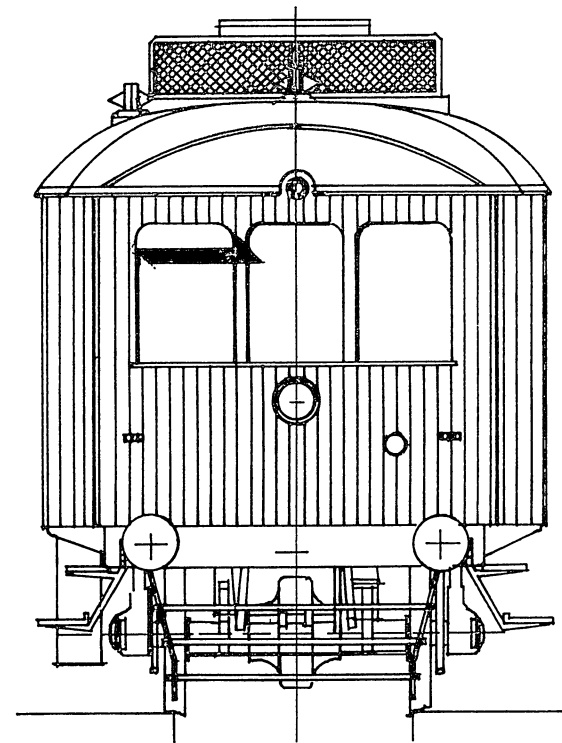


Tegning: forf.

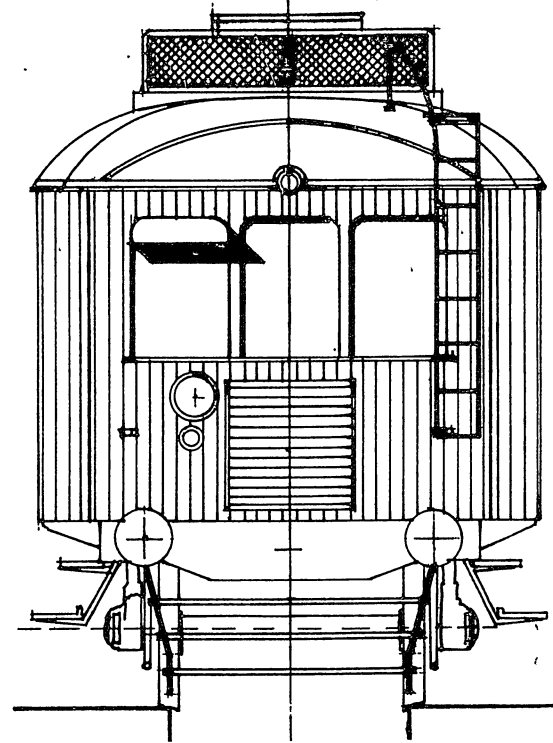
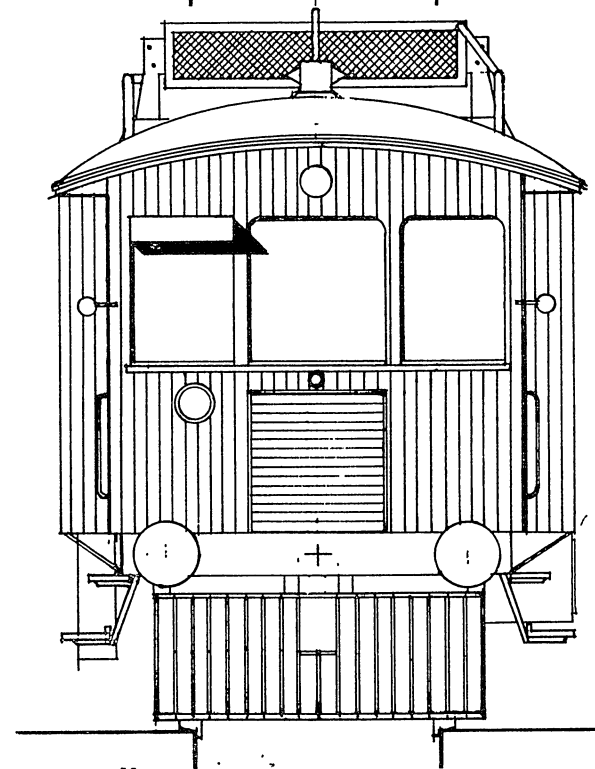
M 3^{II} DFA 1932

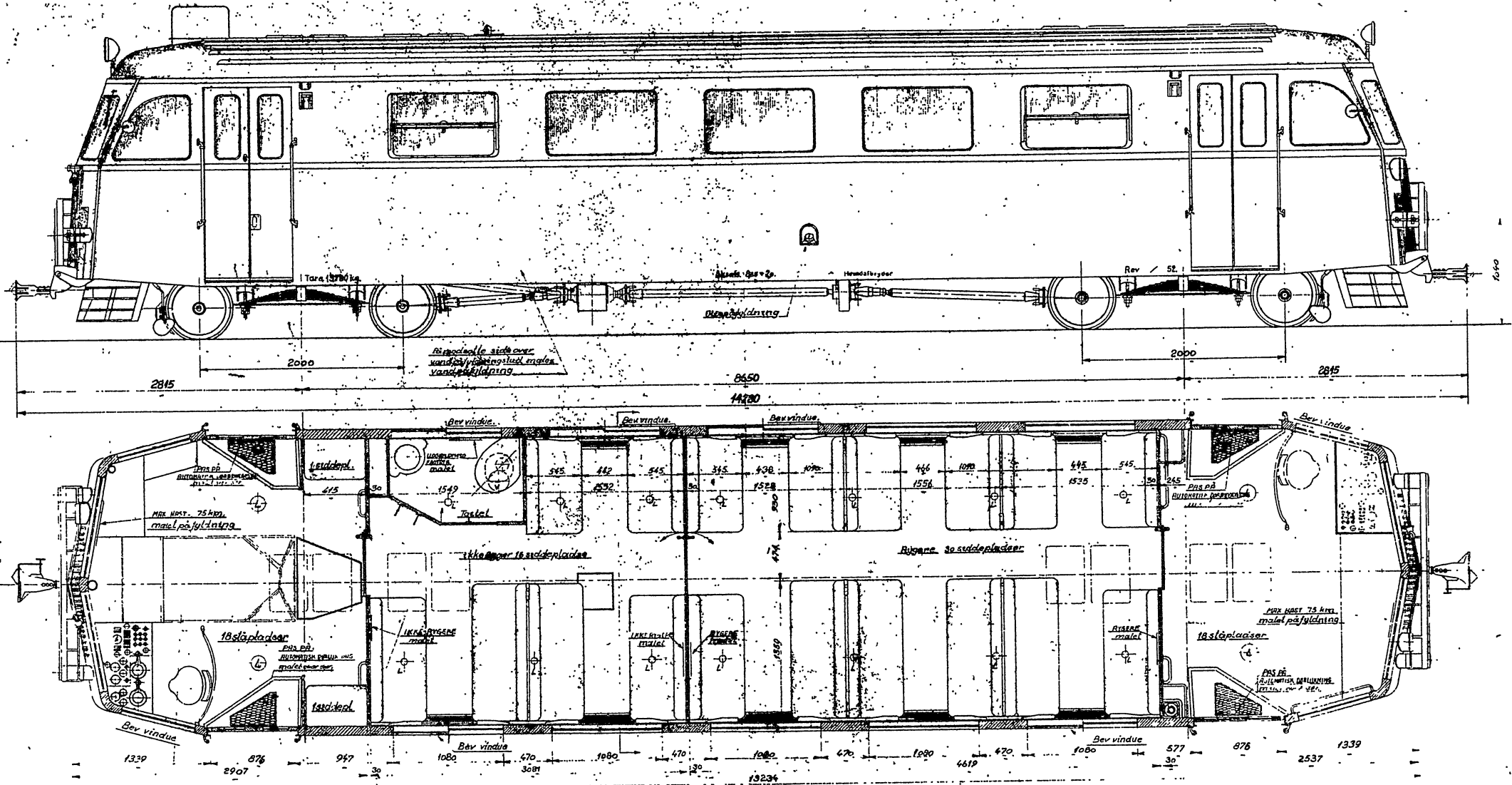


M 1''



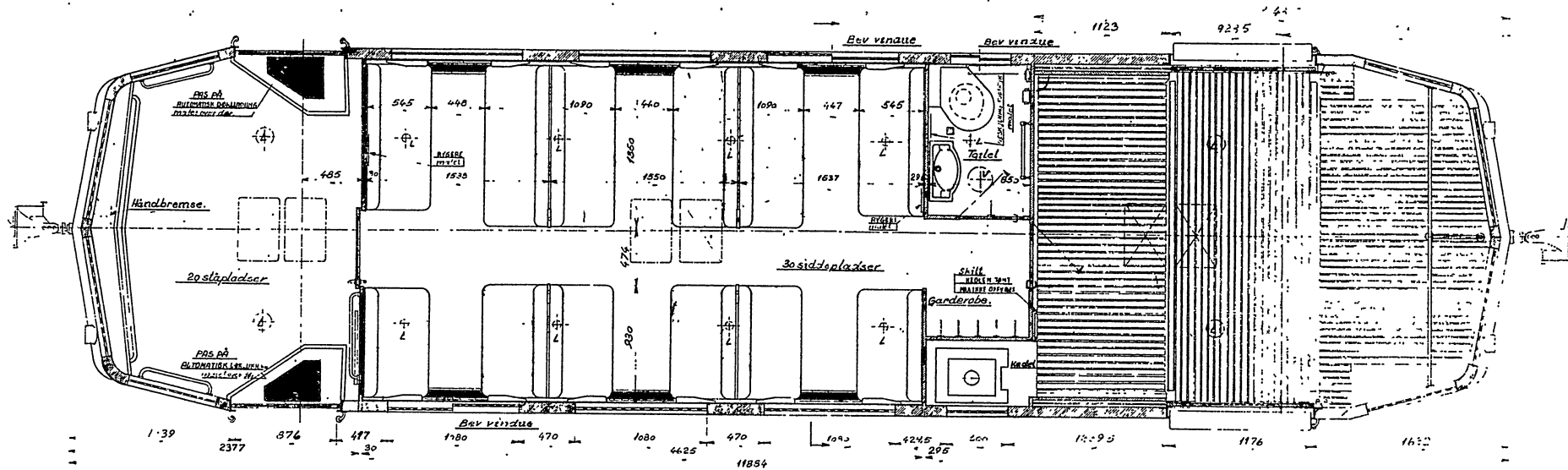
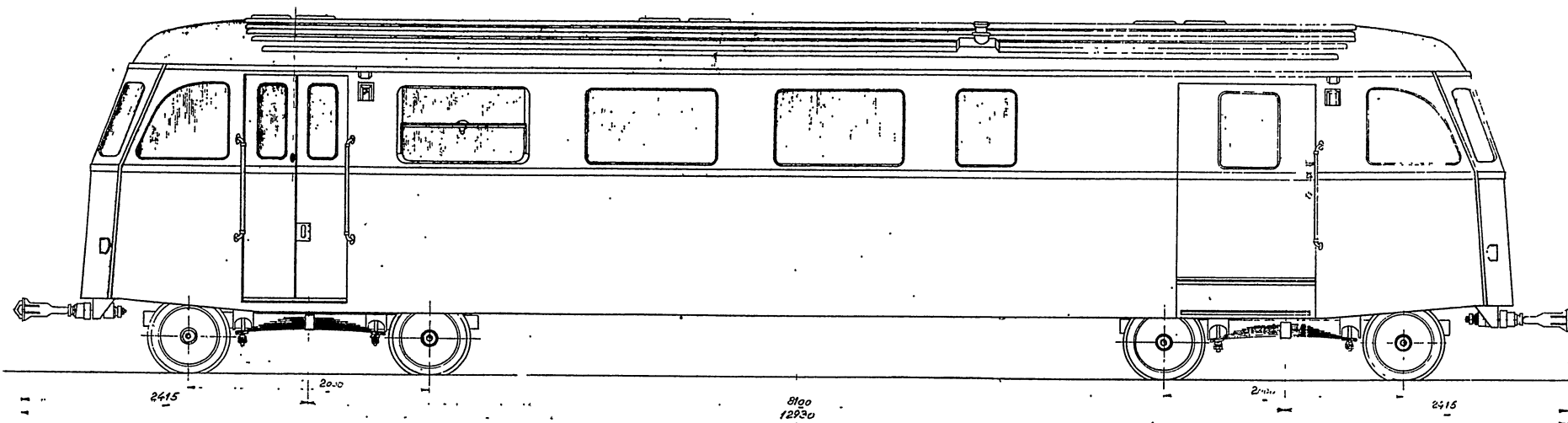
M 3''





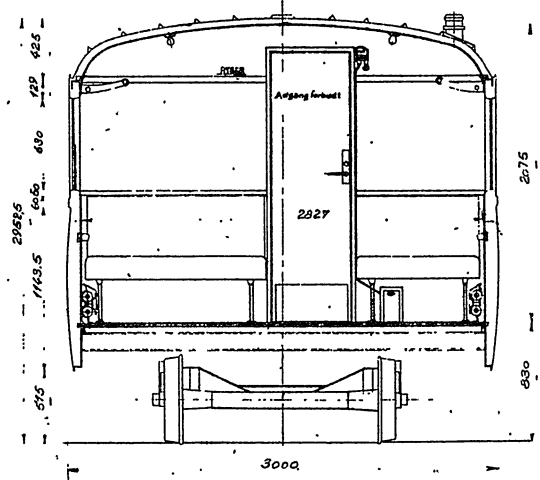
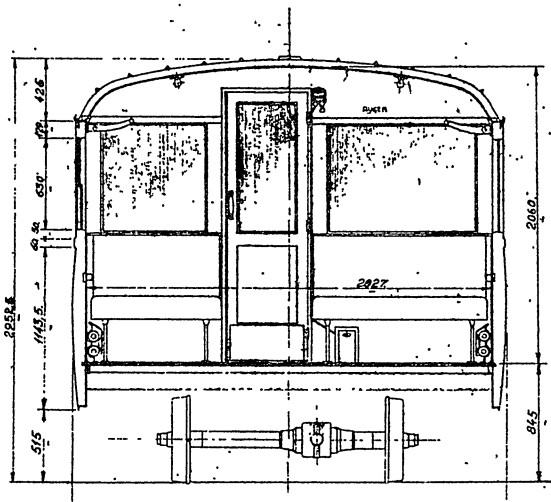
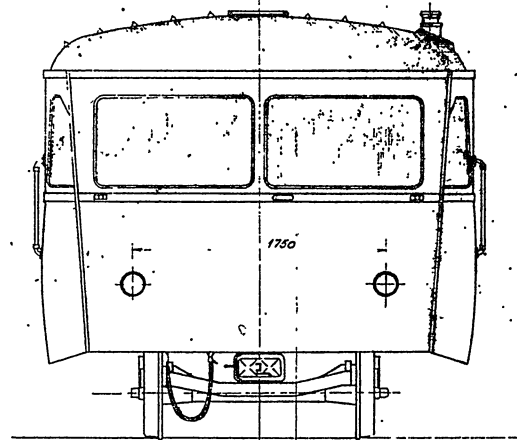
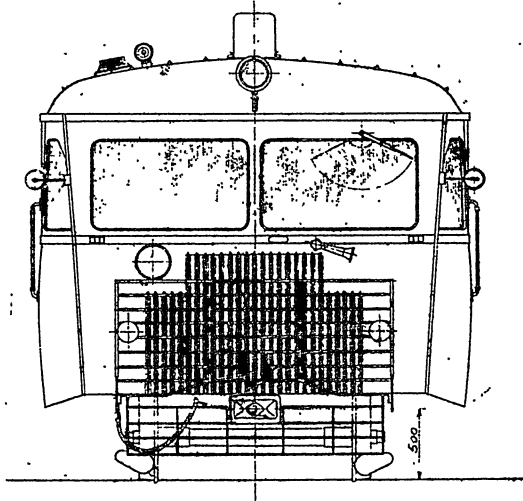
Max. belæsning 48 siddepladser - 42 stæpladser - 600 kg på 7072.

Skinnebus
Motorvogn



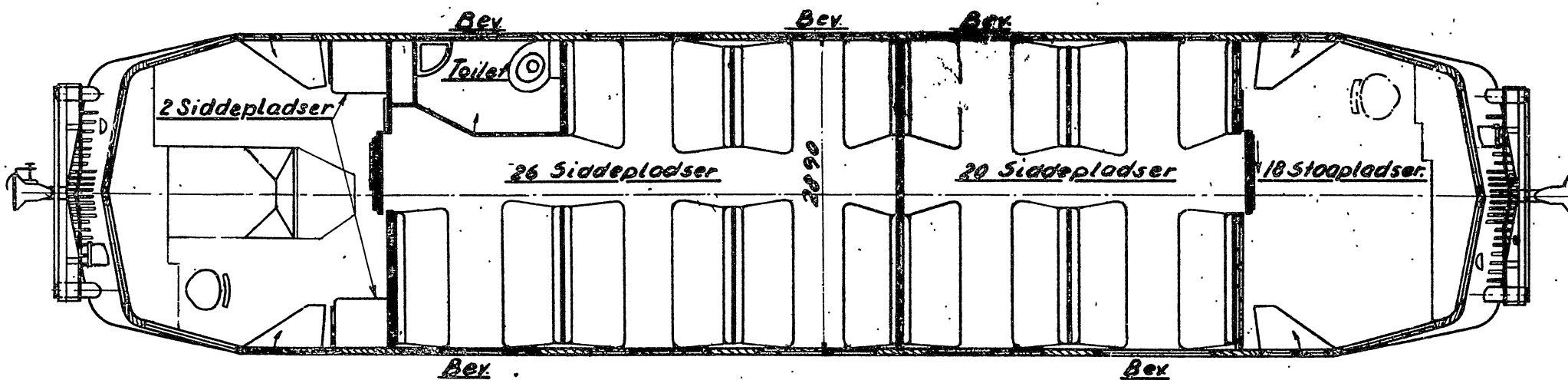
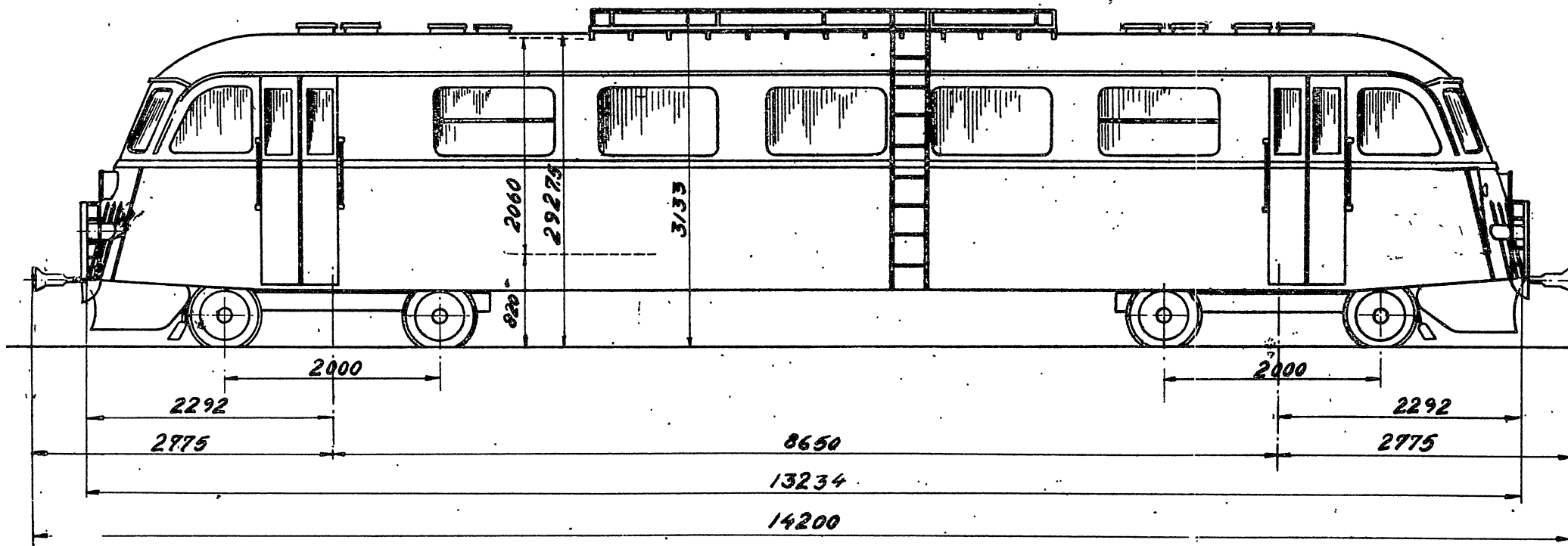
Max belastning: 30 siddepladser, 20 sædepladser, 205 kg bag mv.

Skinnerbus.
Bivogn
2 Serie



C-29728

Scandia-Randers.

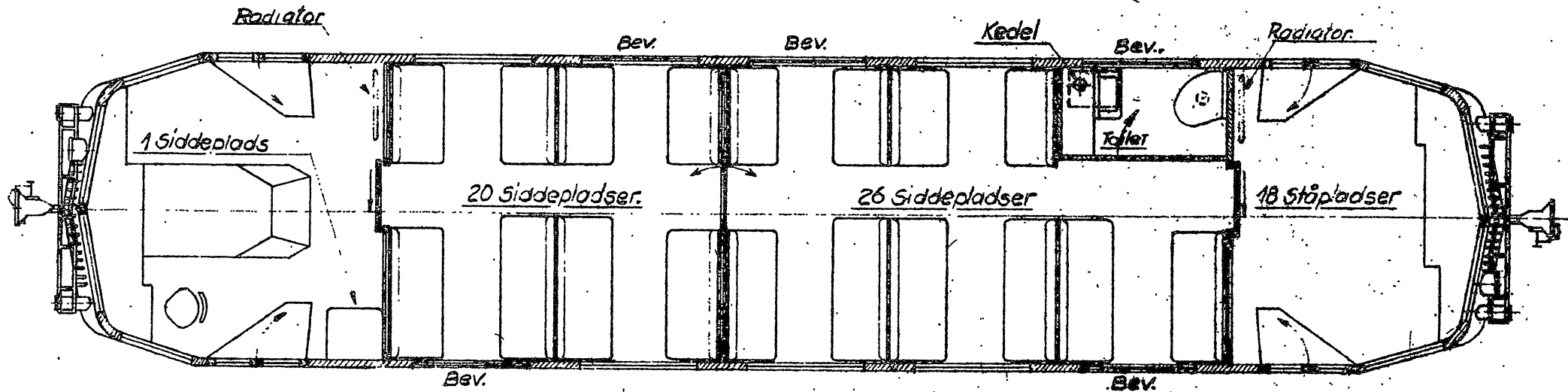
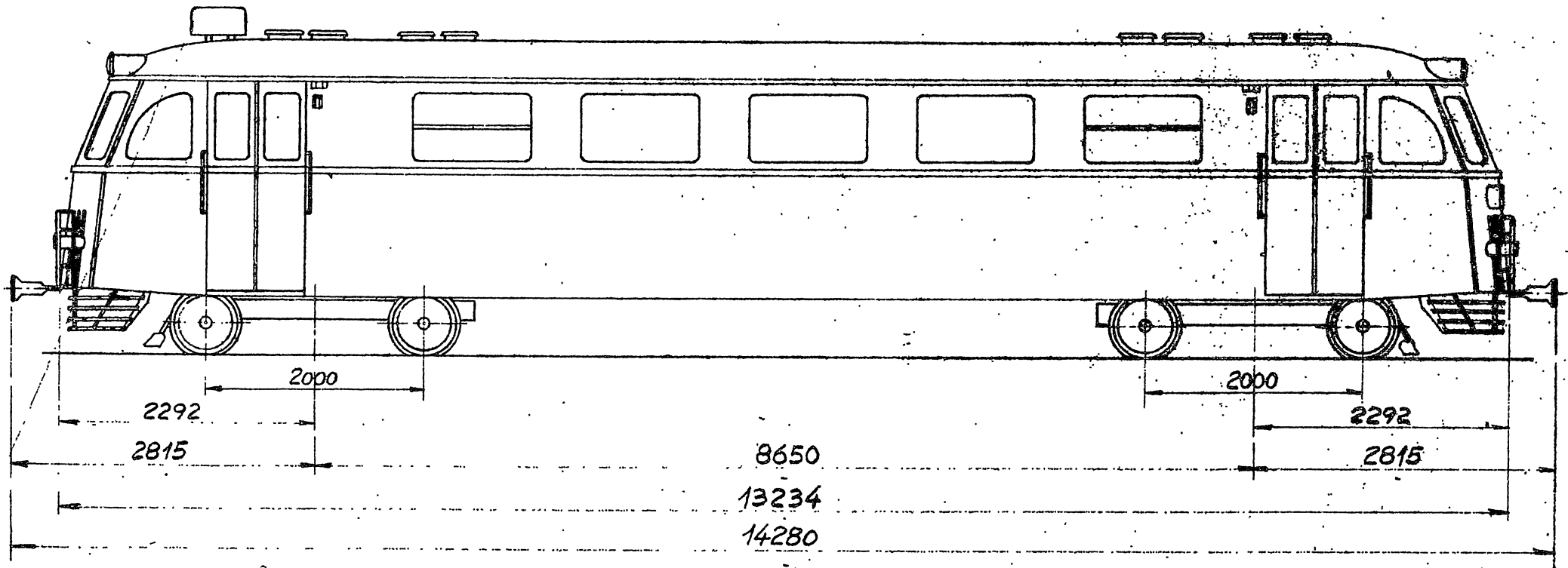


Mool:	Tegn	4-1-46 P6
	RDR.	10-5-46 M.
1:50	Rev.	10-5-46 M.Z.
	Indr.	

Max. Belastning: 48 Siddepladser - 42 Stooppladser

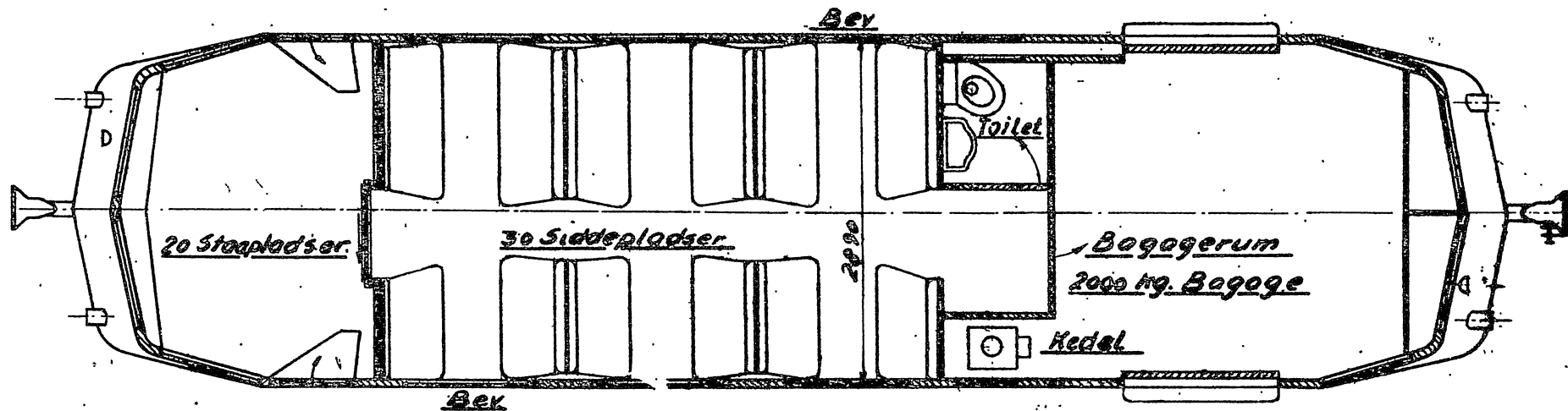
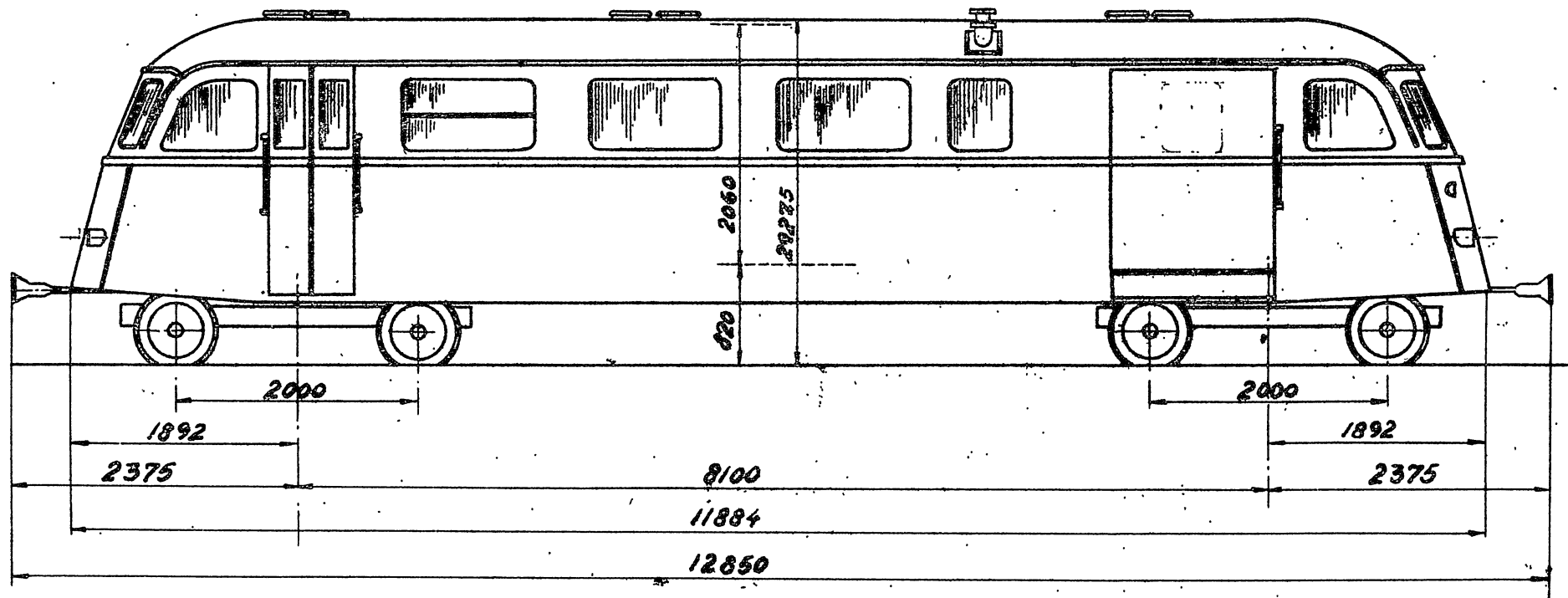
34055

Scandia-Randers



Mål	Tegn. 21-10-50		
1:50	Konf.	-	1/3
	Kalk.		

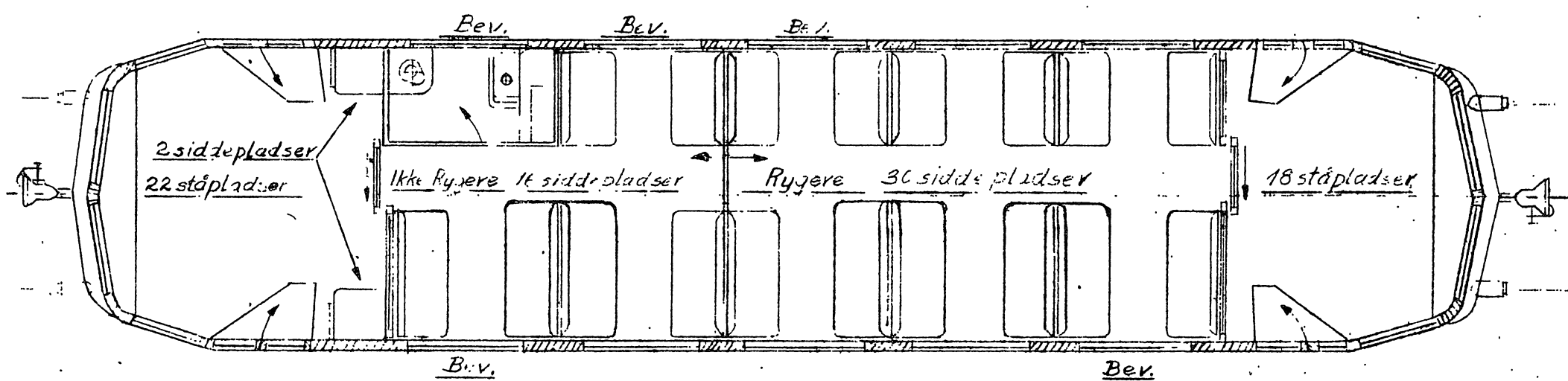
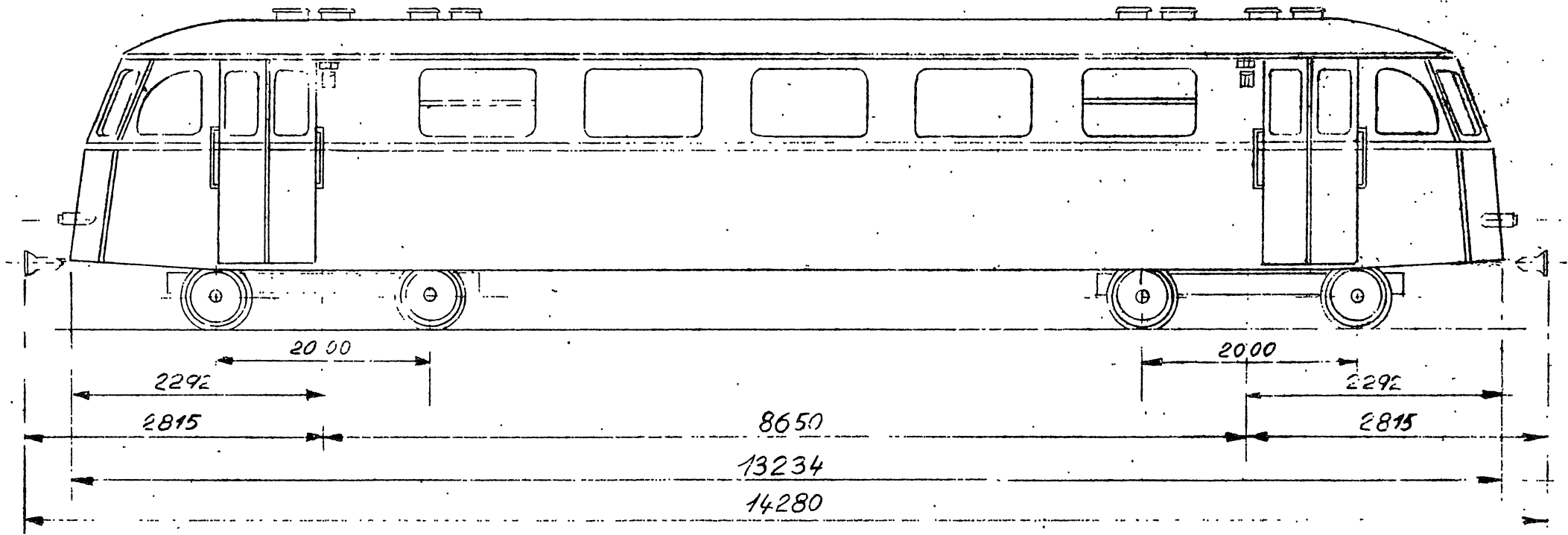
Max. belastning: 47 siddepladser - 43 ståpladser.



Max. Belastning: 30 Siddepladser 30 Støppladser 2000 kg. Bagage.

34591

Scandia-Randers

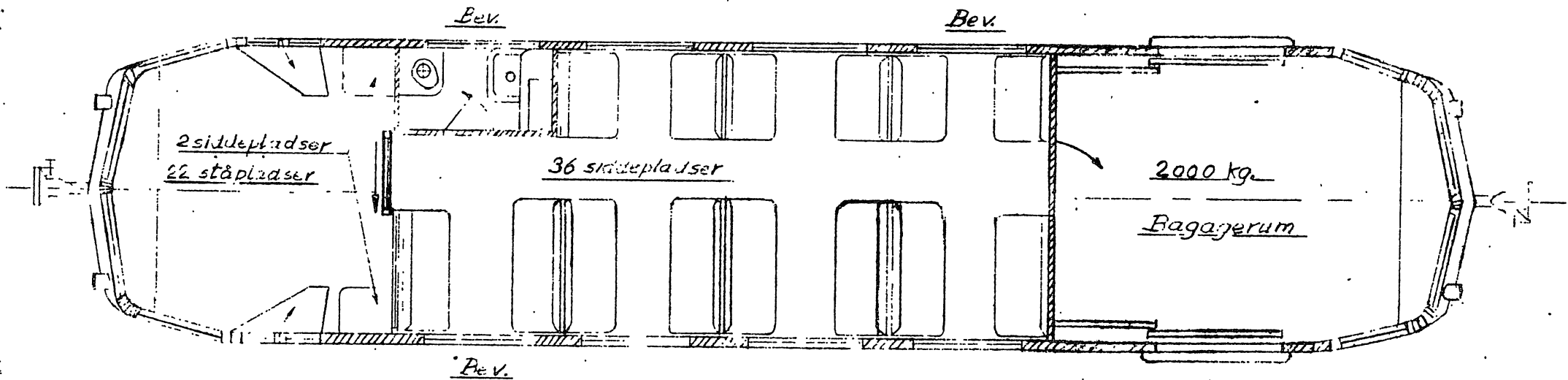
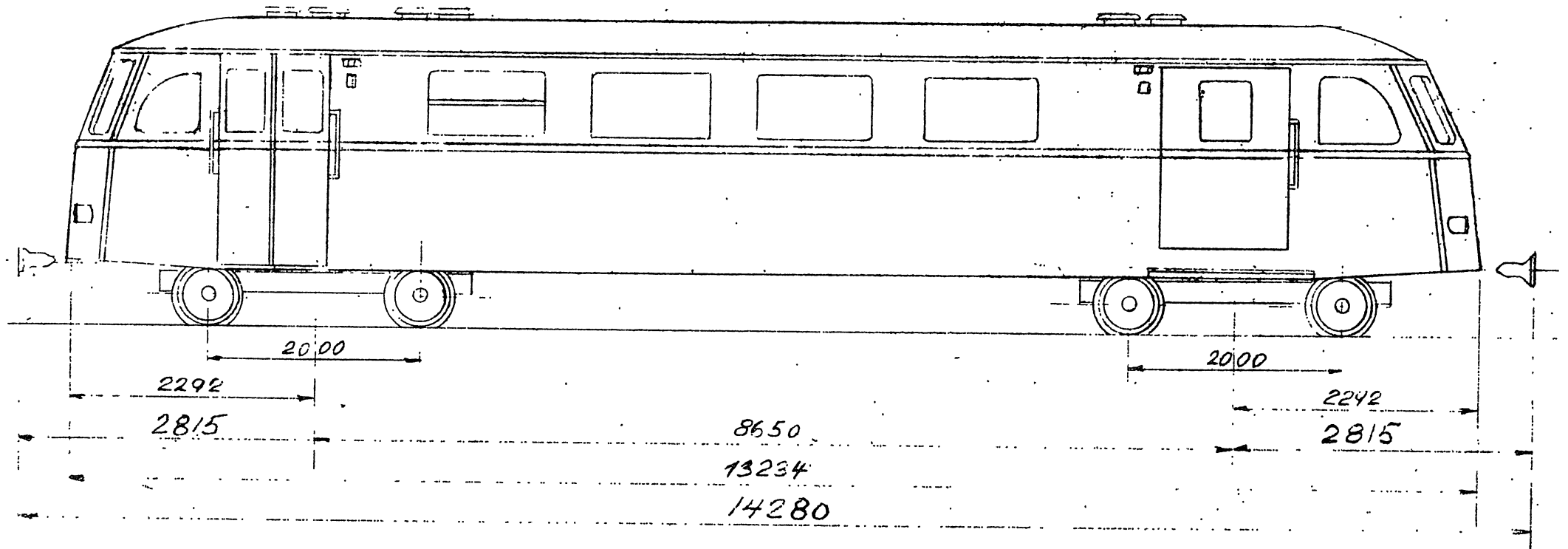


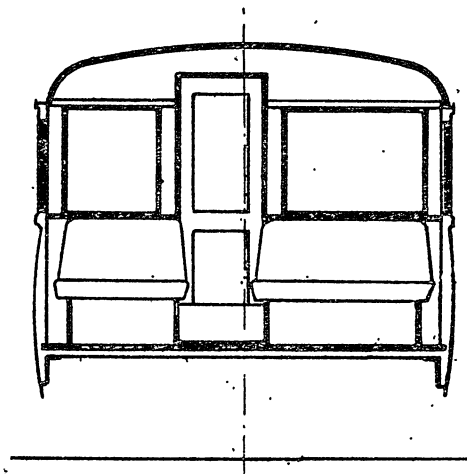
Mål	Tegn.	d. 1. 1956	P.G.
1:50	Kont.		
	Kalk.	21.8.56	S.P.

Max. belastning: 48 siddepladser - 42 ståpladser

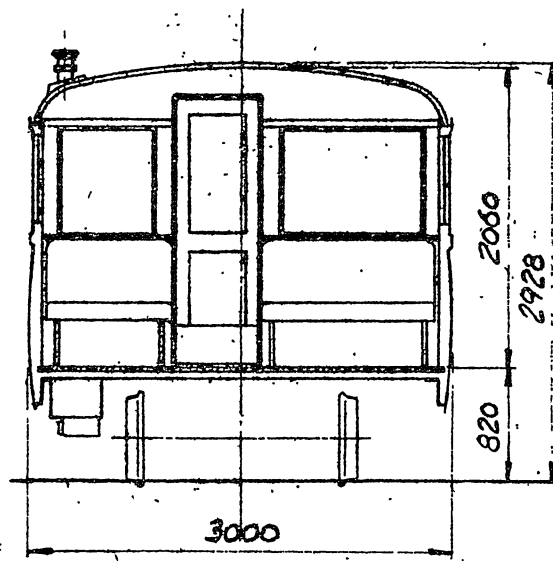
34592

Scandia-Randers

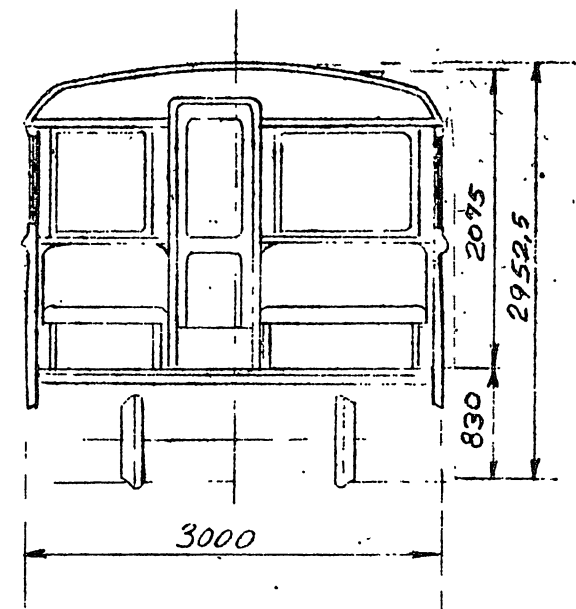




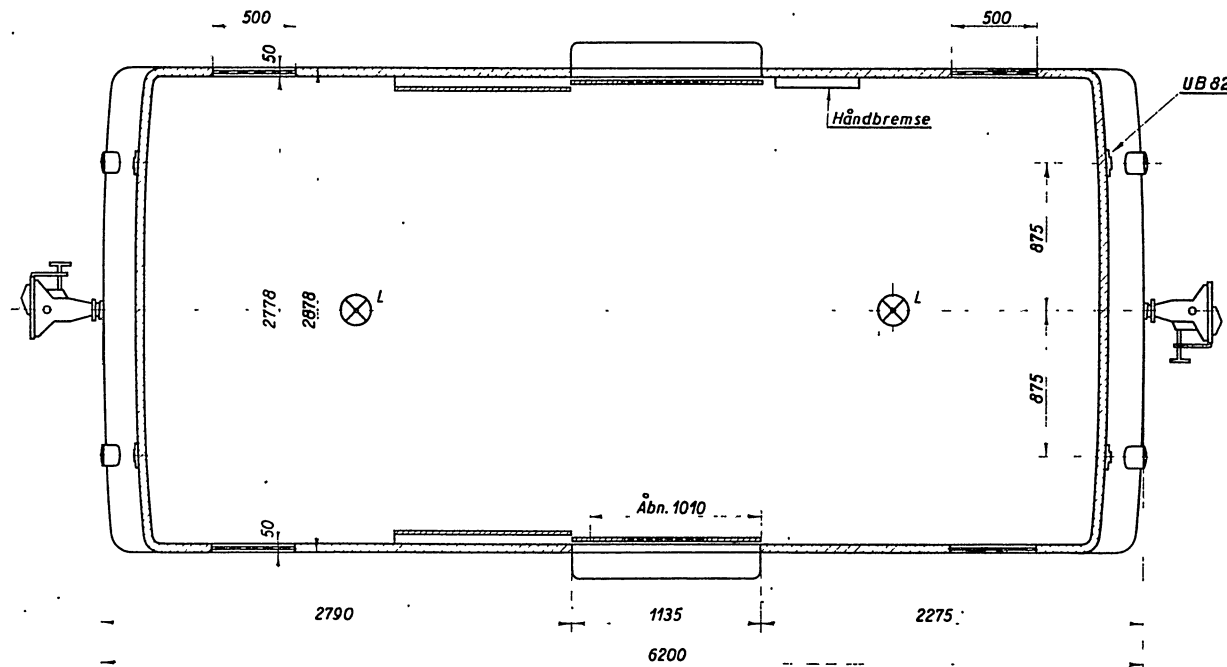
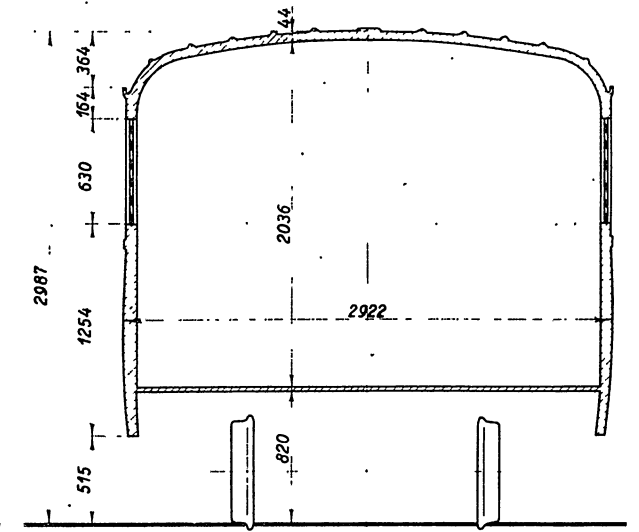
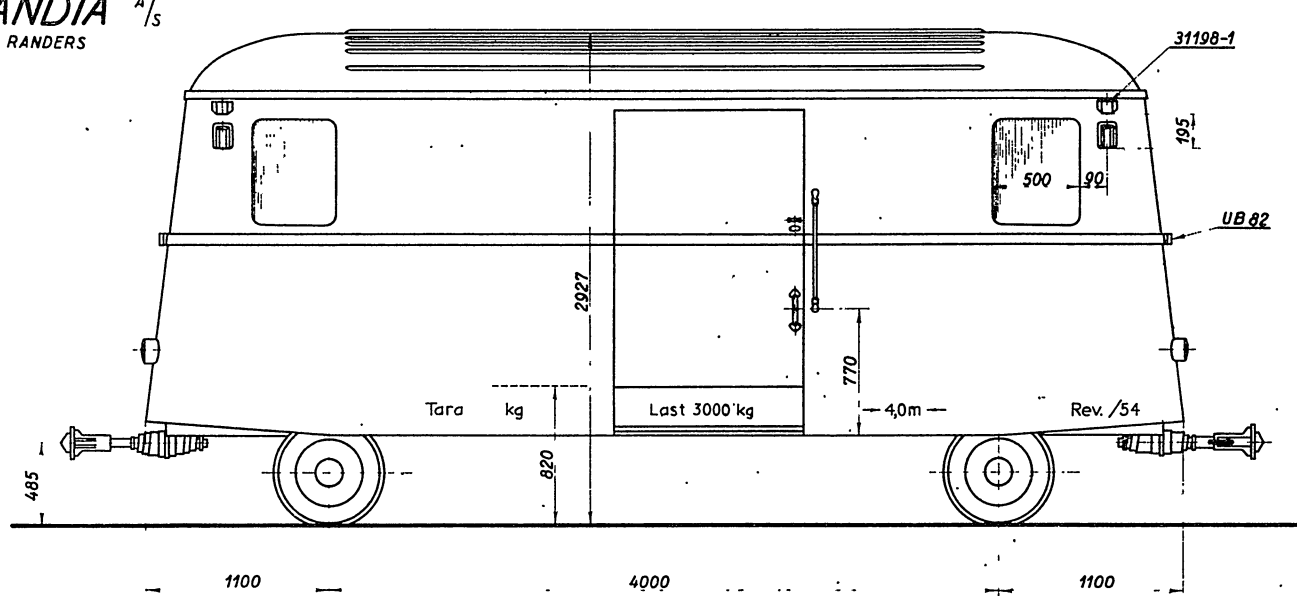
Sm 14.17



Sm 16



Sp 6-7

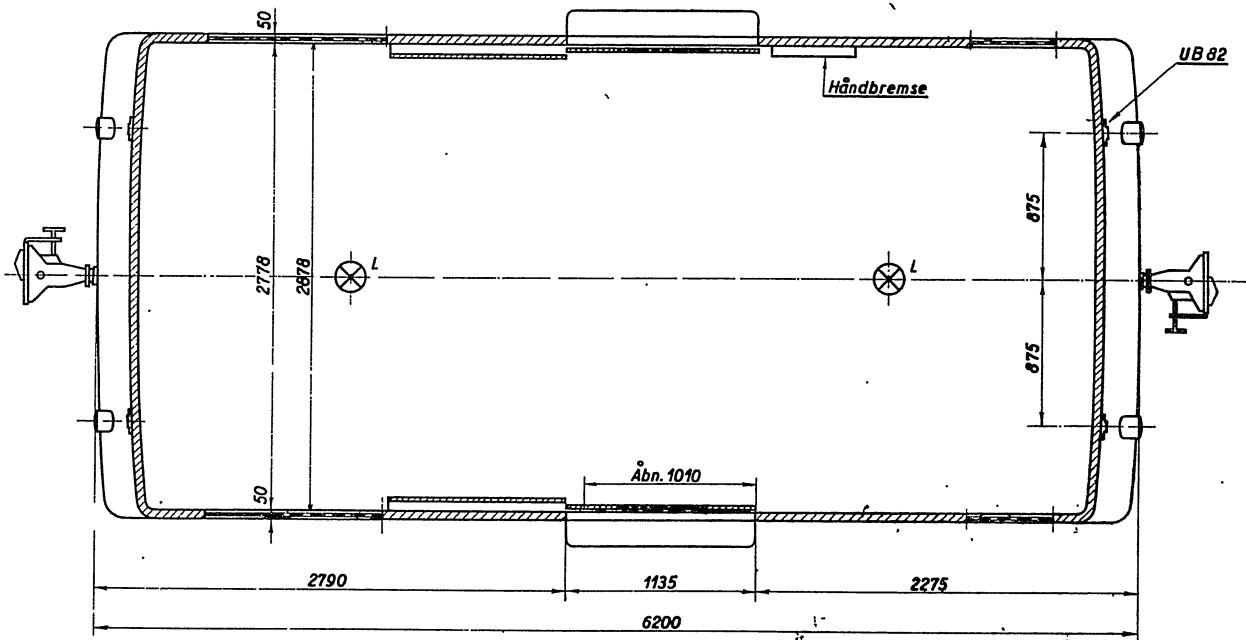
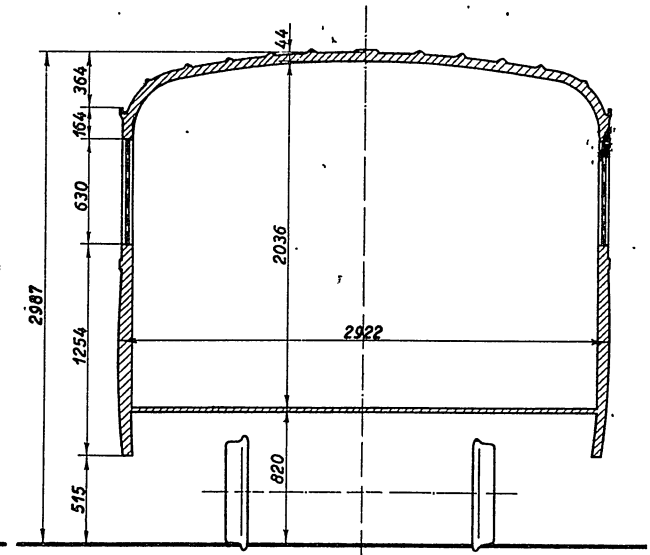
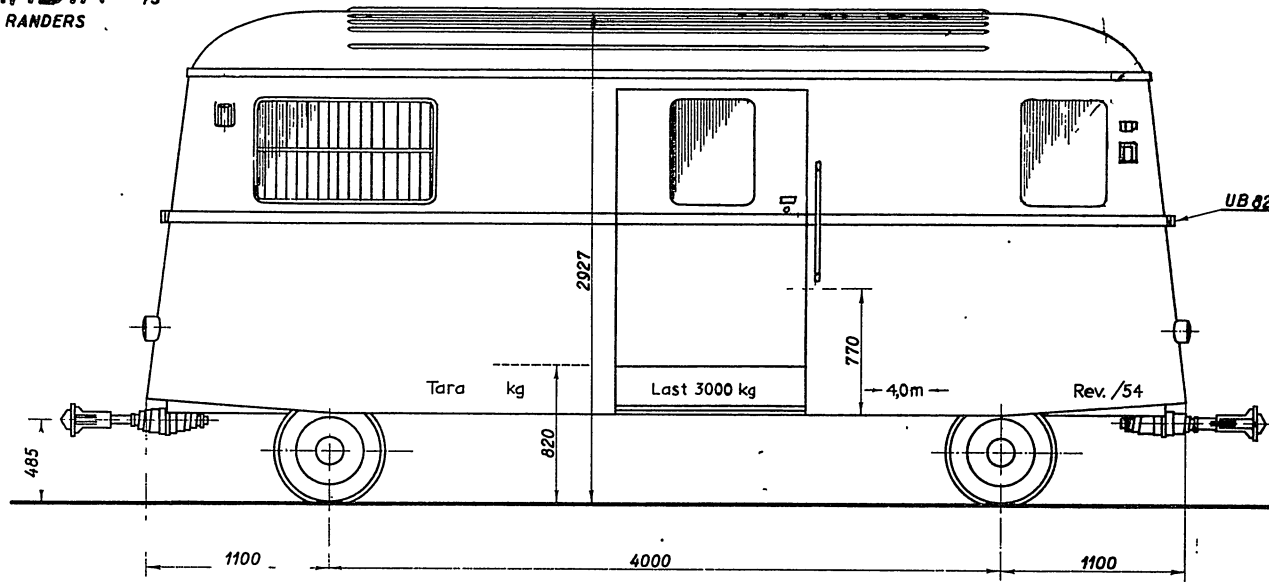


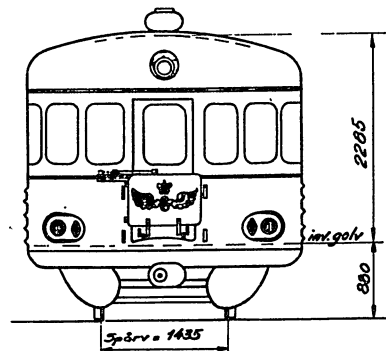
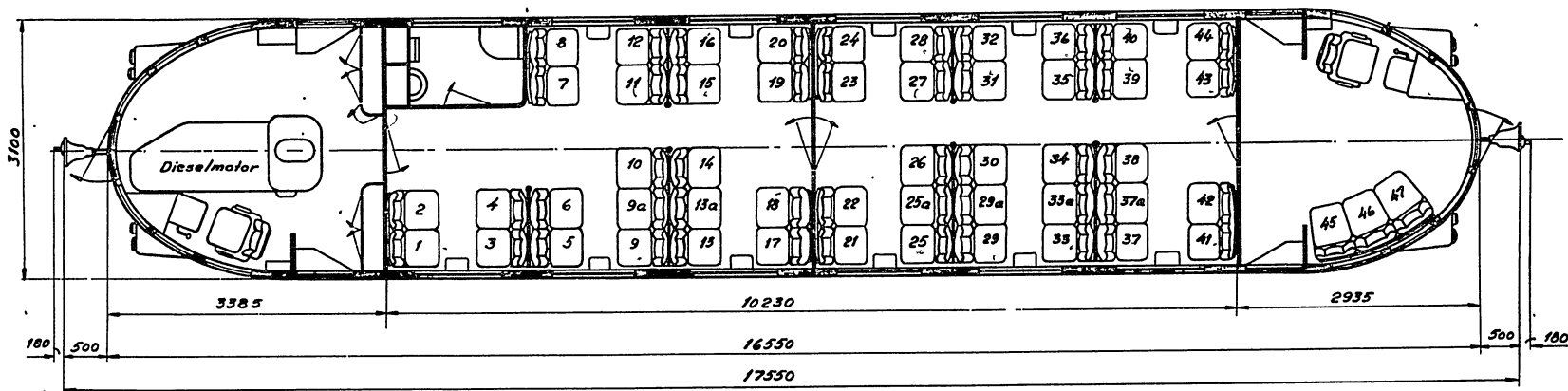
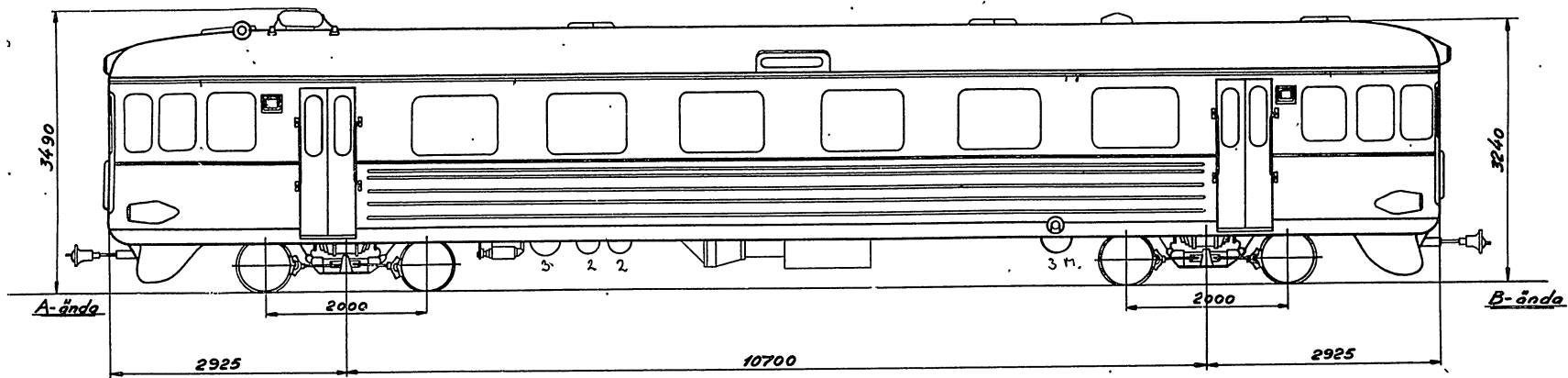
Bagagevogn for skinnebus

Tara: 3200 kg

Last: 3000 kg

Trykluffbremse

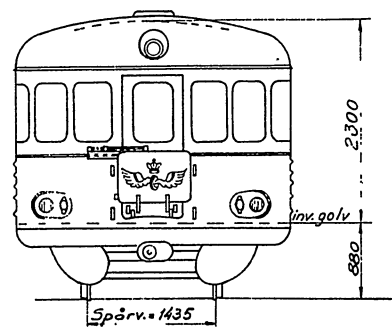
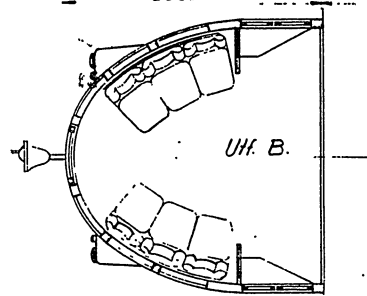
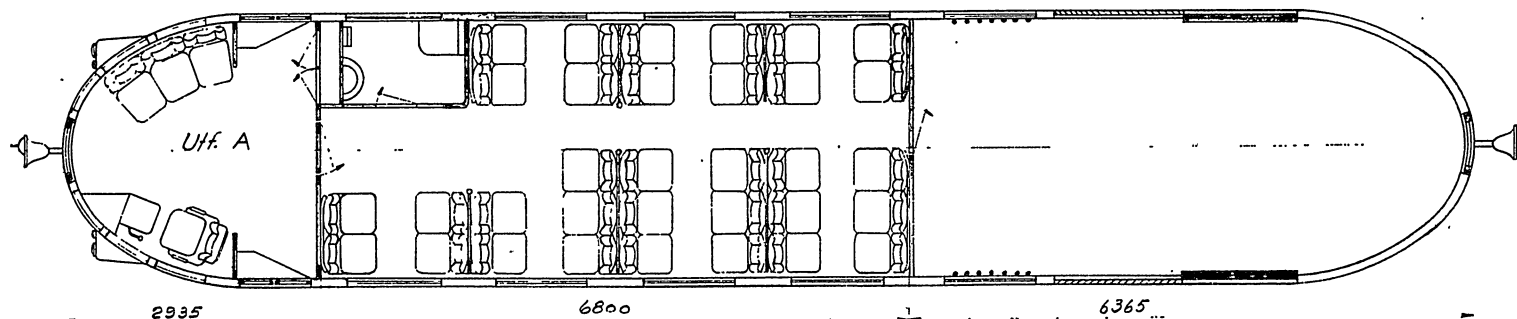
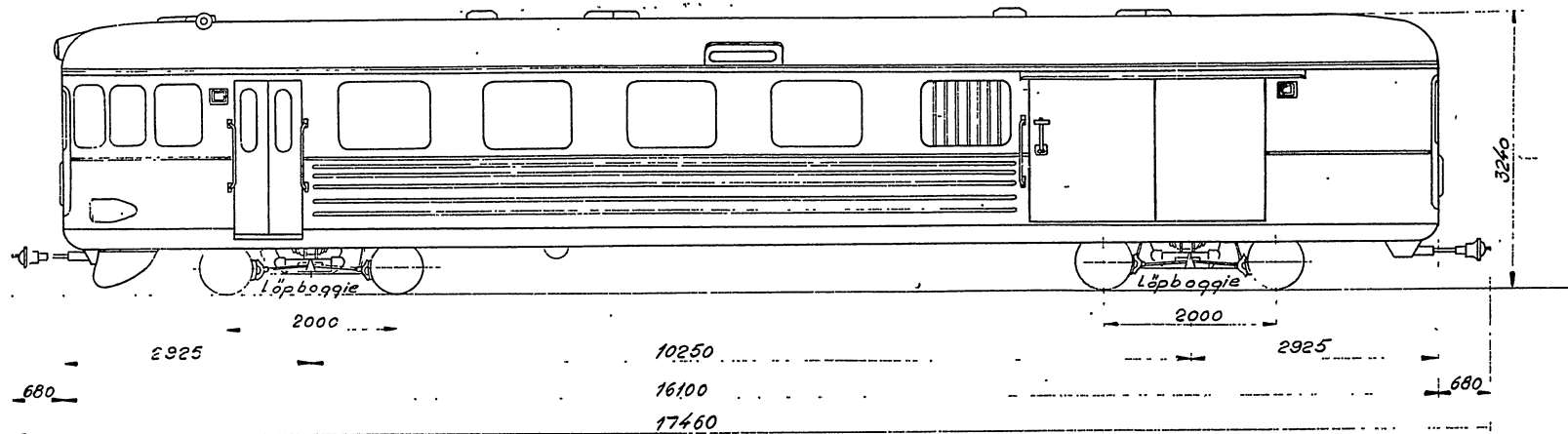




C		B		A		GRUPP ELLER LÅNS NR.	POS.	BENÄMNING	MATERIAL OMS. ELLER RITN.
ANTAL									
						RITNINGNUMMER		RITAD	GEN
						<i>Rålsbuss Motorvagn</i>	<i>24278</i>	<i>15</i>	<i>29.12.52</i>
						Typ YC06		TEG.	SEJLA
								<i>15</i>	<i>7.40</i>
								HÄGGLUNDS	
								AB HÄGGLUND & SÖNER	
								SANDVÄRMSVÄG	

A-ända

B-ända

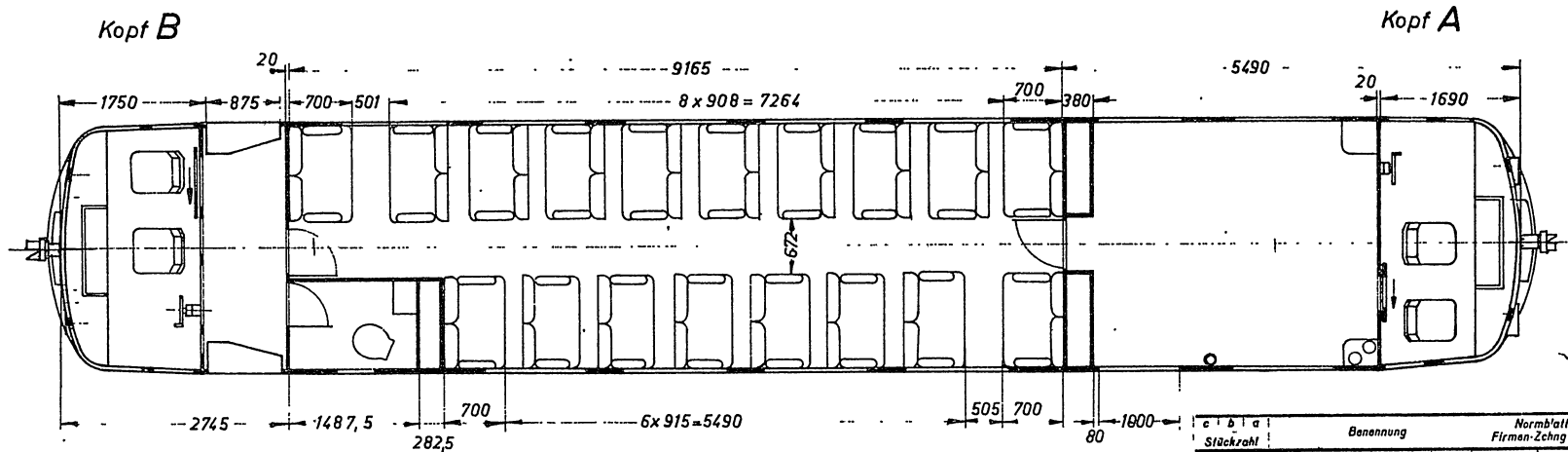
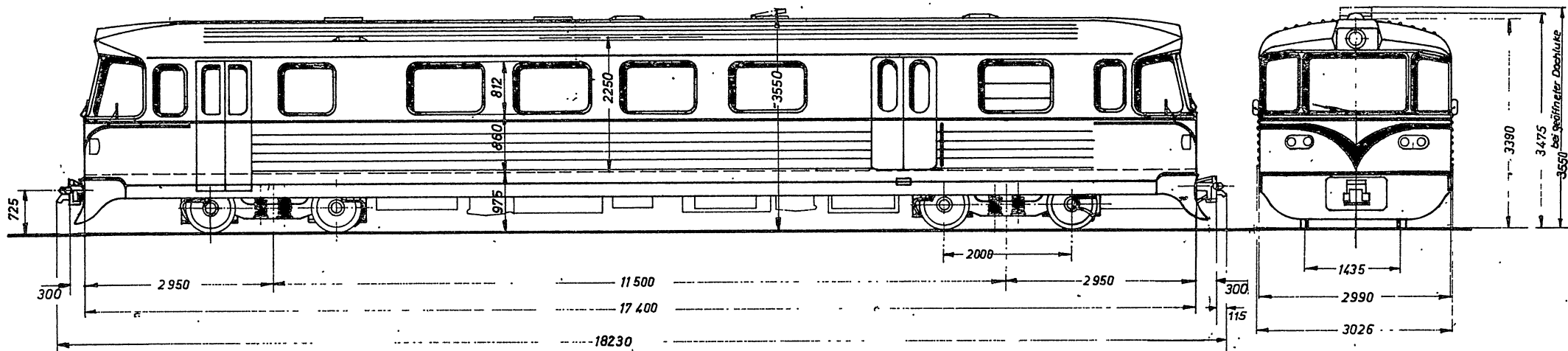


Uff. A = Typ UGF06y

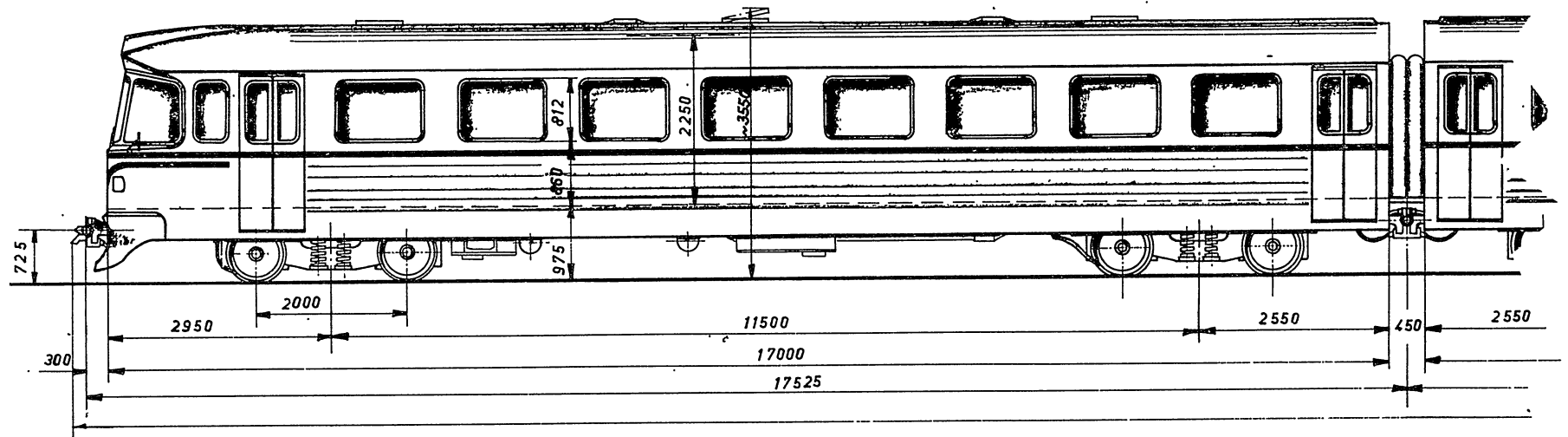
Uff. B = Typ UGF06

C	B	A	GRUPP ELLER LAGER NR	POS.	BENÄMNING	MATERIAL, ANM. ELLER BTH. NR.

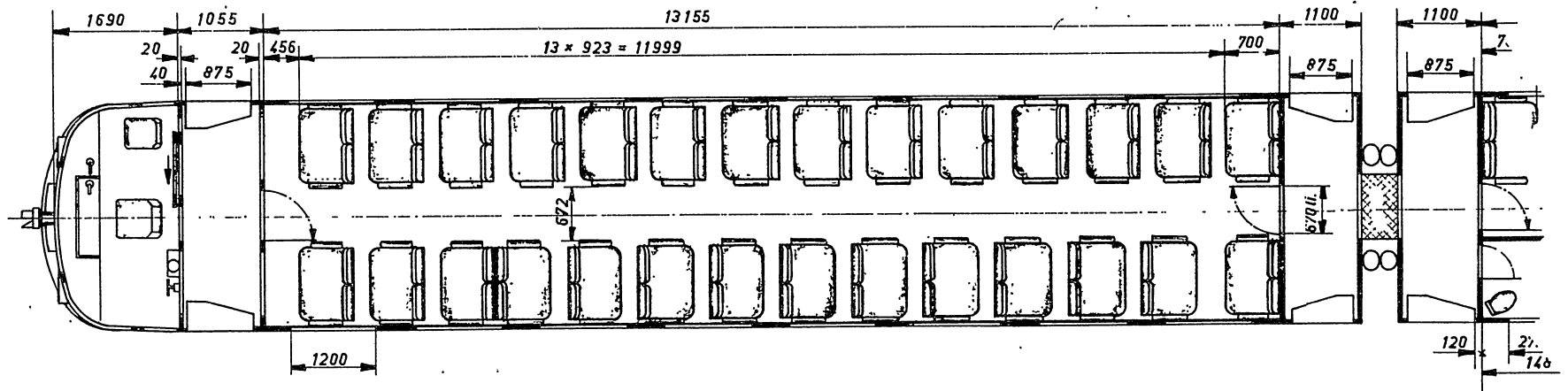
C	B	A	GRUPP ELLER LAGER NR	POS.	BENÄMNING	MATERIAL, ANM. ELLER BTH. NR.	
ANTAL			GRUPP ELLER LAGER NR	POS.	BENÄMNING	MATERIAL, ANM. ELLER BTH. NR.	
QSOV	OKÄRTAD	SLÄT	OROVARE	SLUTARB.	FINARB.	ELUPAD	
						EXTRIHEDAD	
						EXTRIHEDAD OCH SLIPAD	
DENNA RITNING FÖRBLIR VÅR EGENDOM OCH FAR EJ UTAN VÅRT MEDGIVANDE KOPieras ELLER BRINGAS TILL UTFÖRANDE, FÖREVISAS FÖR ELLER UTFÄNNAS TILL TREDJE PERSON ELLER KONKURERANDE FIRMA (ENL. LAG AV DEN 29 MAJ 1921 OCH DEN 22 MAJ 1947)							
Rälsbuss Släpvagn						BTHINOMNUMMER 24279	SKALA 1:40
						ÄNDRINGSBOKSTAV a	BTJAD 1953
ERSÄTTAR 24279						ERSATT AV	GRANSK. 1
							KONSTR. OCHS. 1



Stückzahl	Benennung	Normblatt Firmen-Zeichn.-Nr.	Werkstoff	Lfd. Nr.	Halbzeug-Modell-Nr. Zeichnung-Nr.	Gesenk-Nr.	Fertig- Gewicht kg/Stück	Ersatzstück- oder Stoff-Nr.
								10.1401
Verwendbar für								Aug. 1. 12:
Goz.	Tag	Name	Waggonfabrik Uerdingen A. G.					
Gepr.	17.9.68	Kapler	Werk Uerdingen					
Norm			Krefeld-Uerdingen					
Maßstab	1:50 Vierachsiger Dieseltriebwagen							
Maße ohne Toleranzang. nach DIN 7706								
Ersatz								
Ursprung 51103.013								



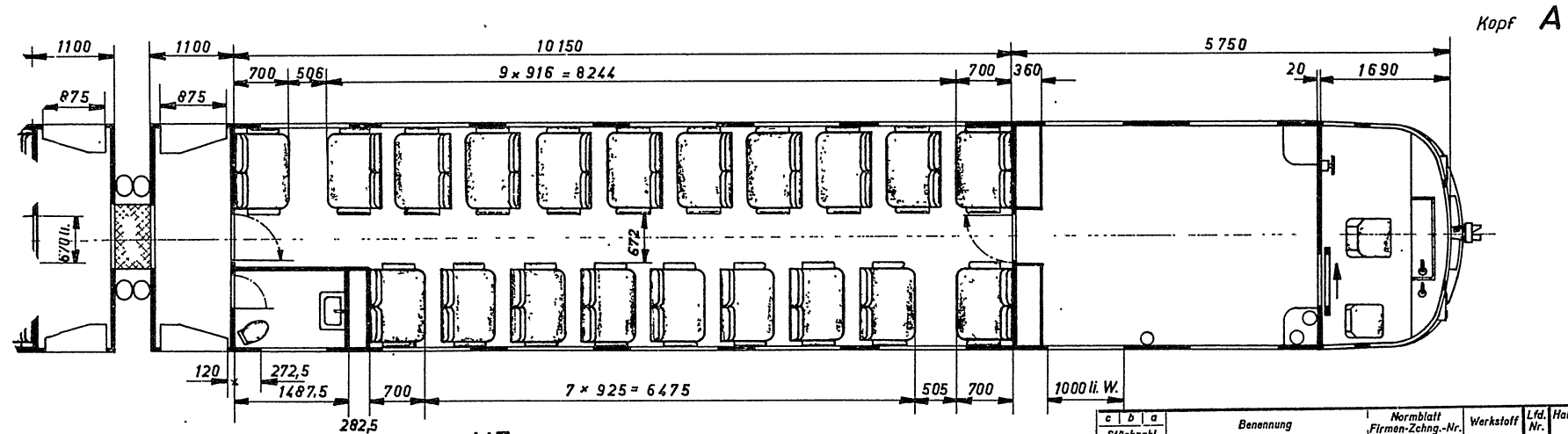
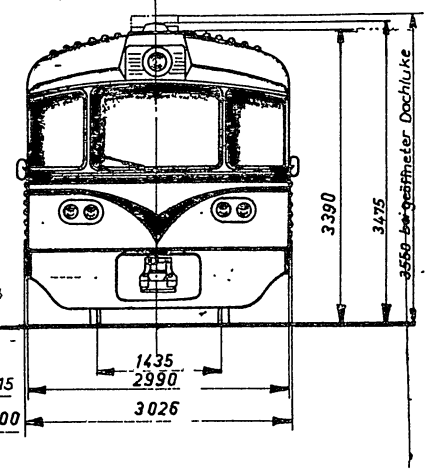
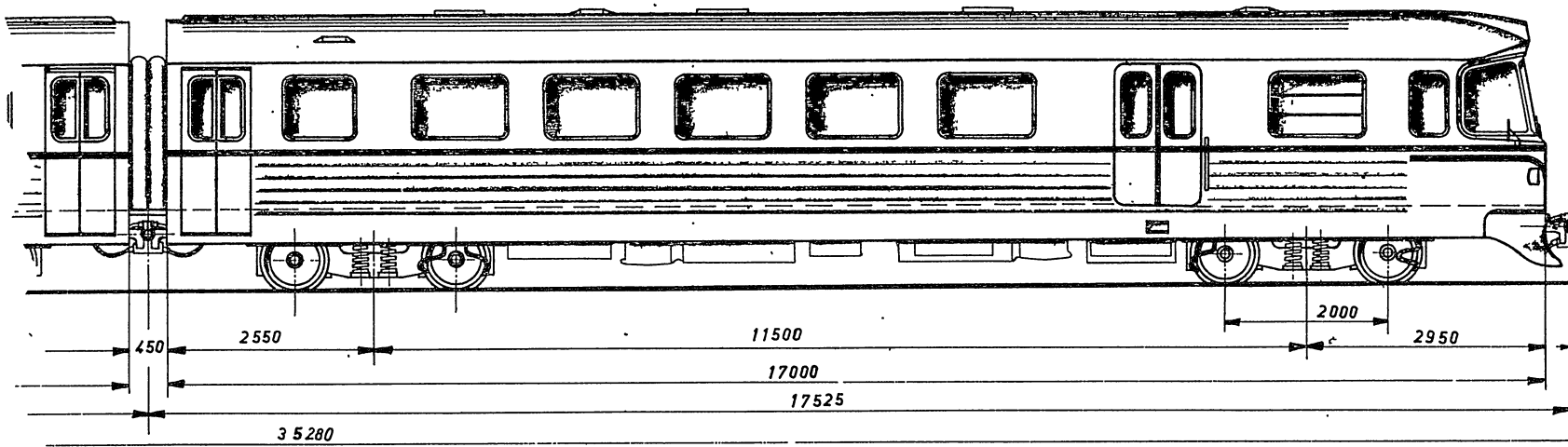
Kopf A



VS

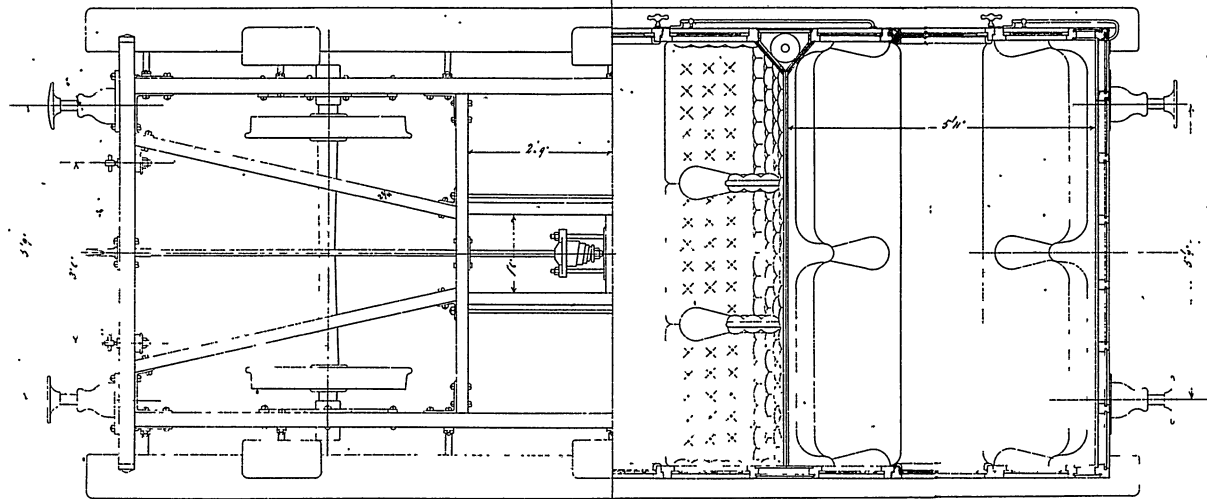
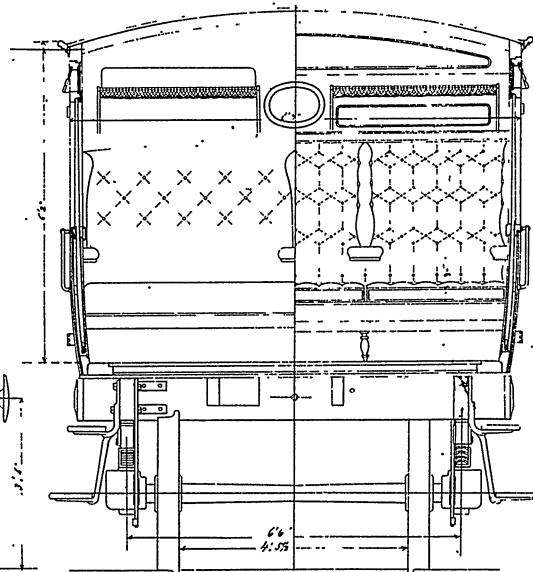
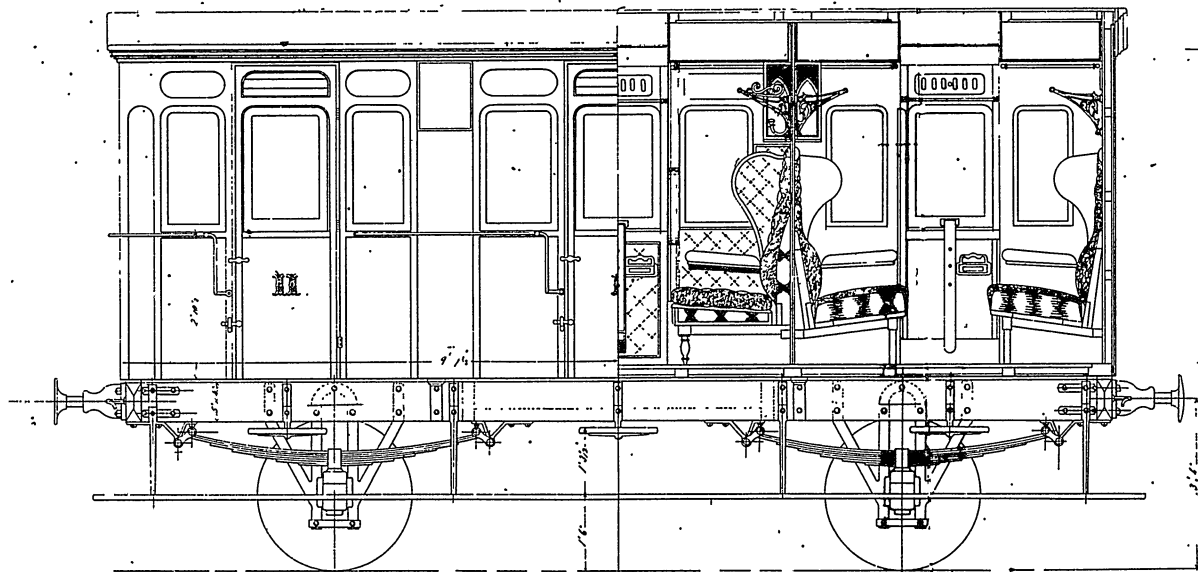
Sitzplätze: 56
 Eigengewicht: ca. 17,4 Mp
 Dienstgewicht: ca. 17,6 Mp

Sitzplätze des ges. Zuges:
 Eigengewicht des ges. Zuges: ca. 41,6 Mp
 Dienstgewicht des ges. Zuges: ca. 42,8 Mp



VT
 Sitzplätze : 40
 Eigengewicht : ca. 24,2 Mp
 Dienstgewicht : ca. 25,2 Mp

c	b	a	Benennung		Normblatt	Werkstoff	Lfd. Nr.	Halbzeug-Modell-Nr.	Gesamk-Nr.	Fertig-Gewicht kg/Stk.	Ersatzstück-oder Stoff-Nr.
Stückzahl	Nr.	Änderungs-Mittellung	Tag	Name	Firmen-Zeichn.-Nr.		Nr.	Zeichnung-Nr.			
											B 1103.01
Verwendbar für		Tag	Name								
Gez.		23.11.67	Yoc								
Gepr.											
Norm.											
Maßstab		1:50									
Maße ohne Toleranzang. nach DIN 7160											
Zweiteiliger Diesel-Triebzug (mit Mittelpufferkupplung)										 Waggonfabrik Uerdlingen A.G. Werk Uerdlingen Krefeld-Uerdlingen	
										Ersatz-Nr. Urdrawing: 10.1099	



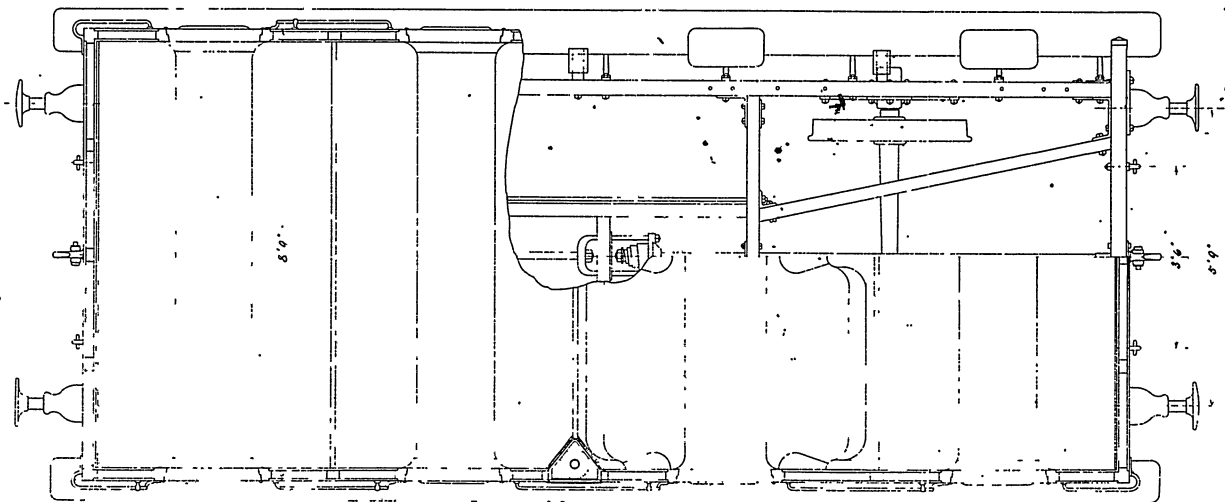
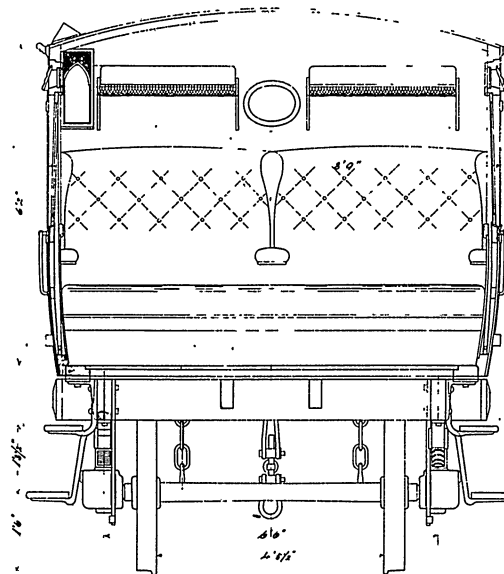
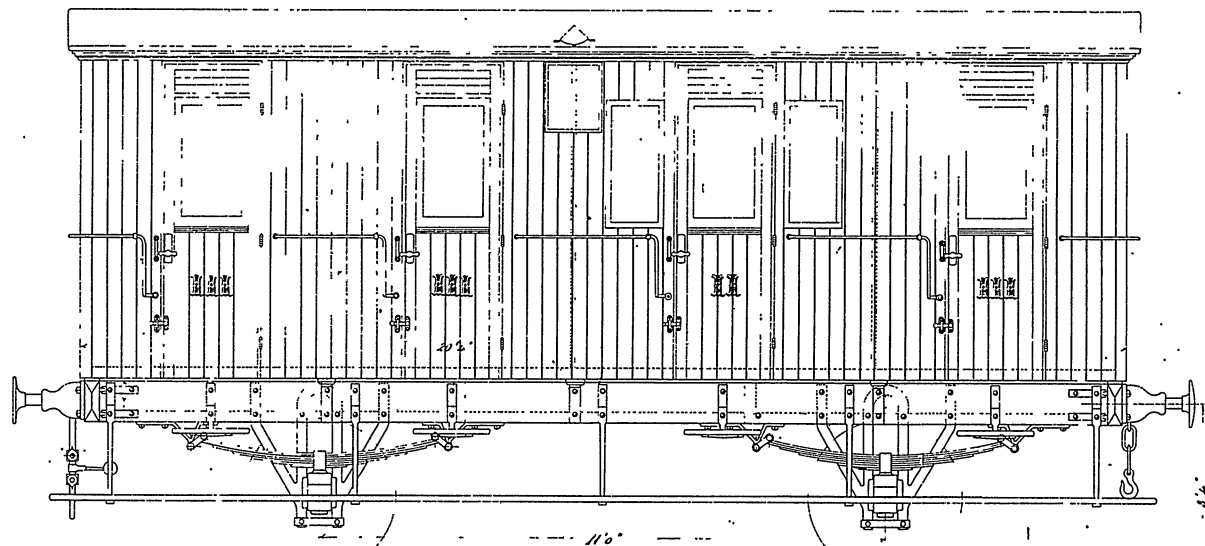
N^o2554

I & II KLASSE PERSONVOGN

OST SJÆLLANDSK JERNBANE

Hunder Søring



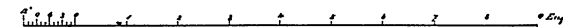


N^o 2635

ØST SJÆLLANDSKE JERNBANE

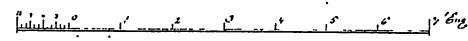
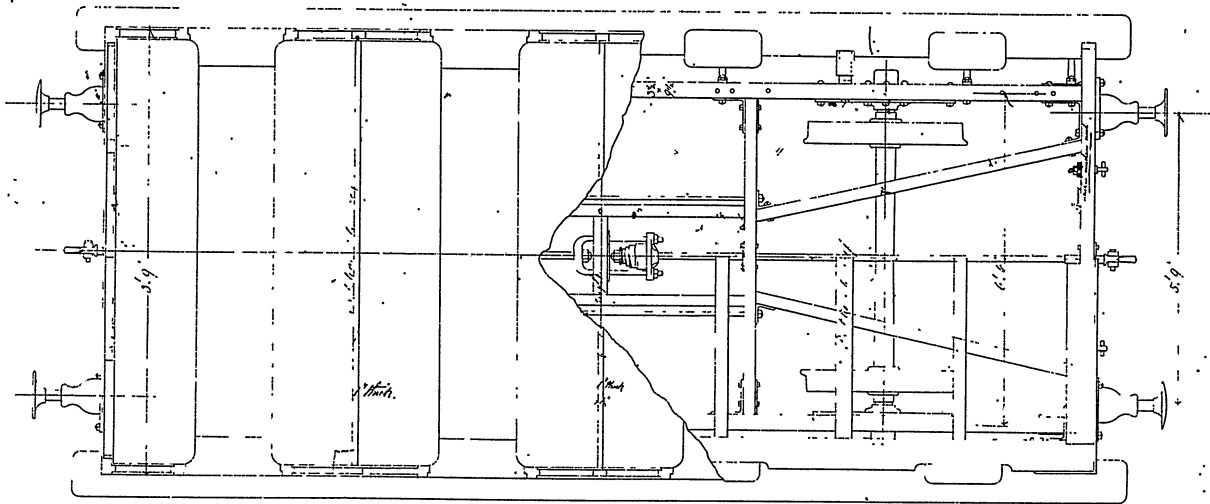
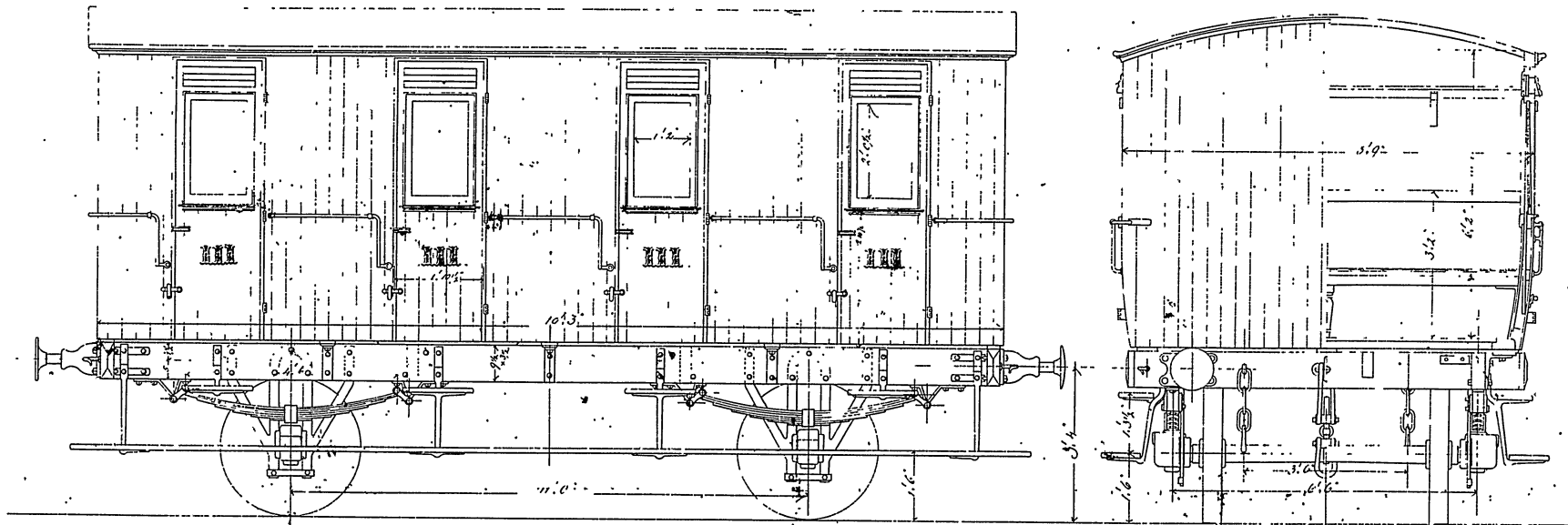
II & III KLASSE PERSONVOGN

Konlov Tegning



SKUFF



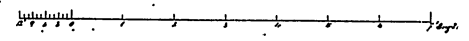
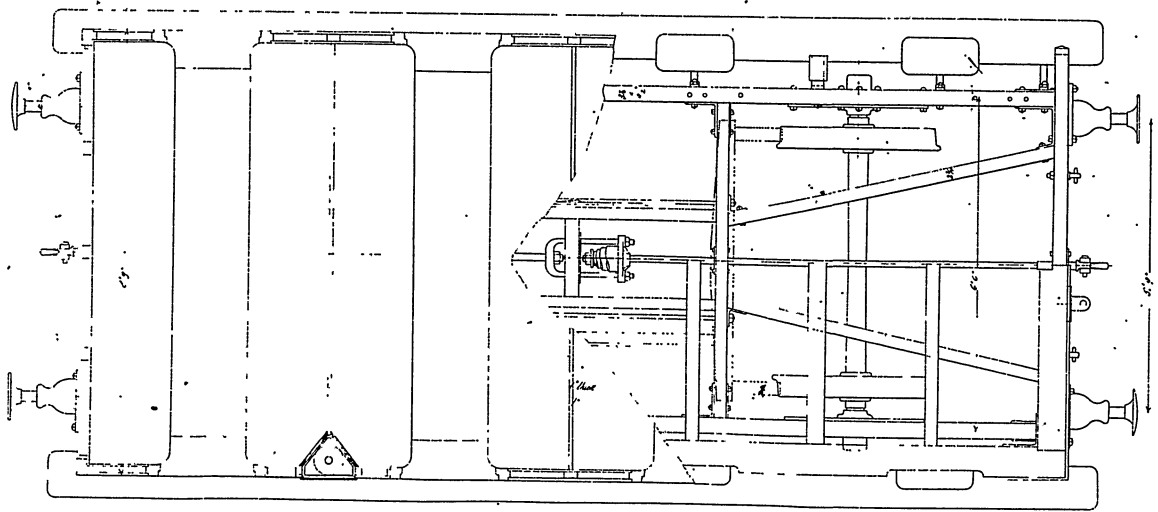
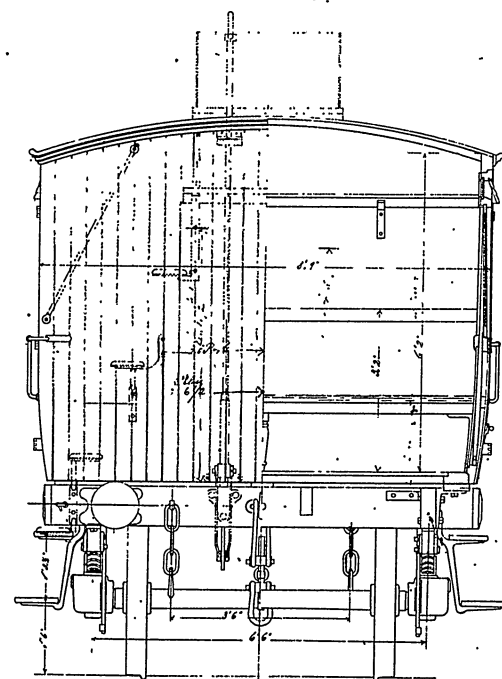
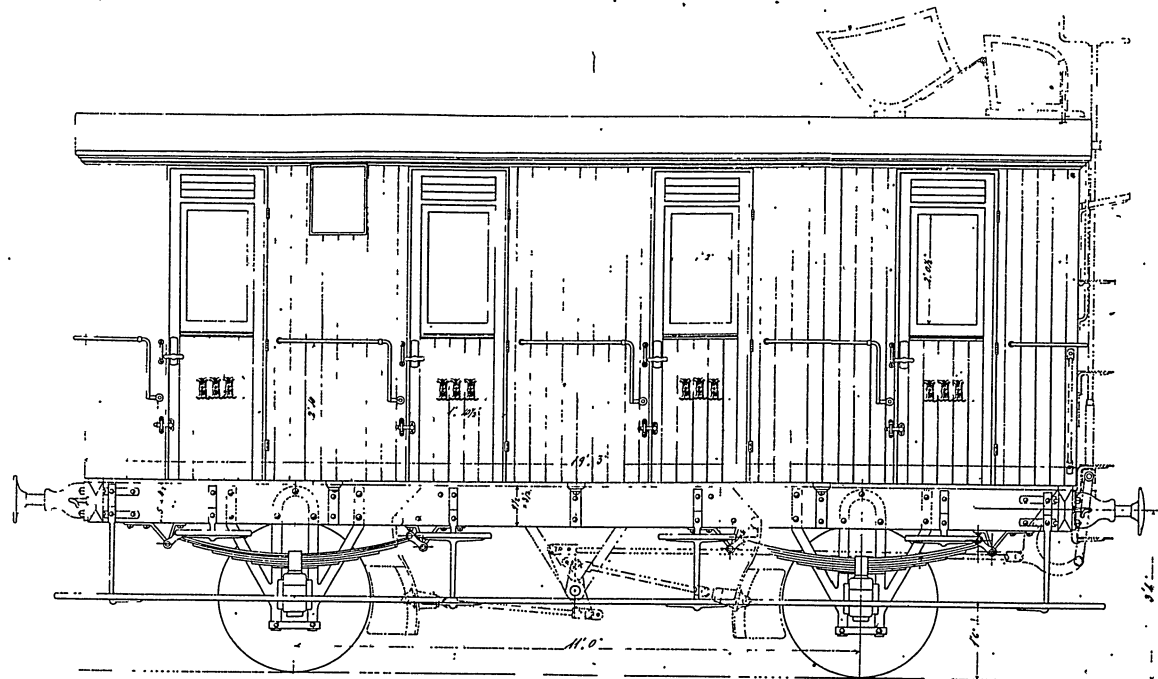


Nº 2465

ØST SJÆLLANDSKEJERNBANE

III KLASSE PERSONVOGN

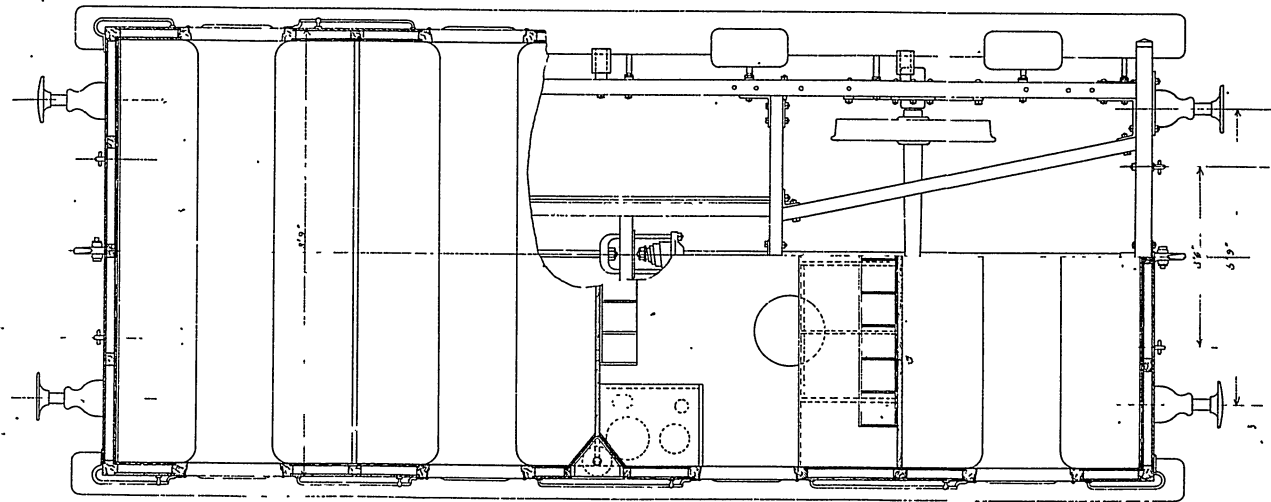
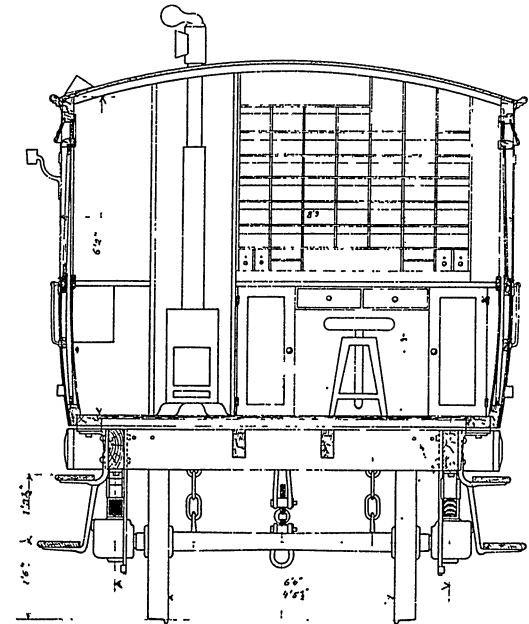
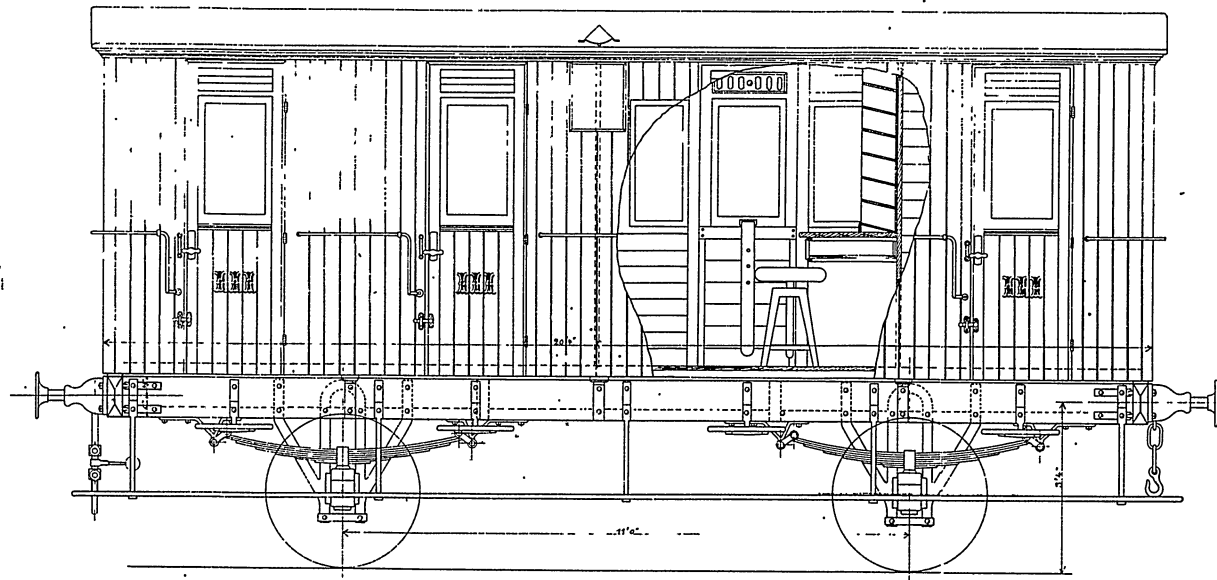




Nº 2465

OST SJÆLLANDSKE JERNBANE

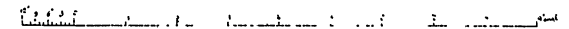
III'KLASSE PERSONVOGN

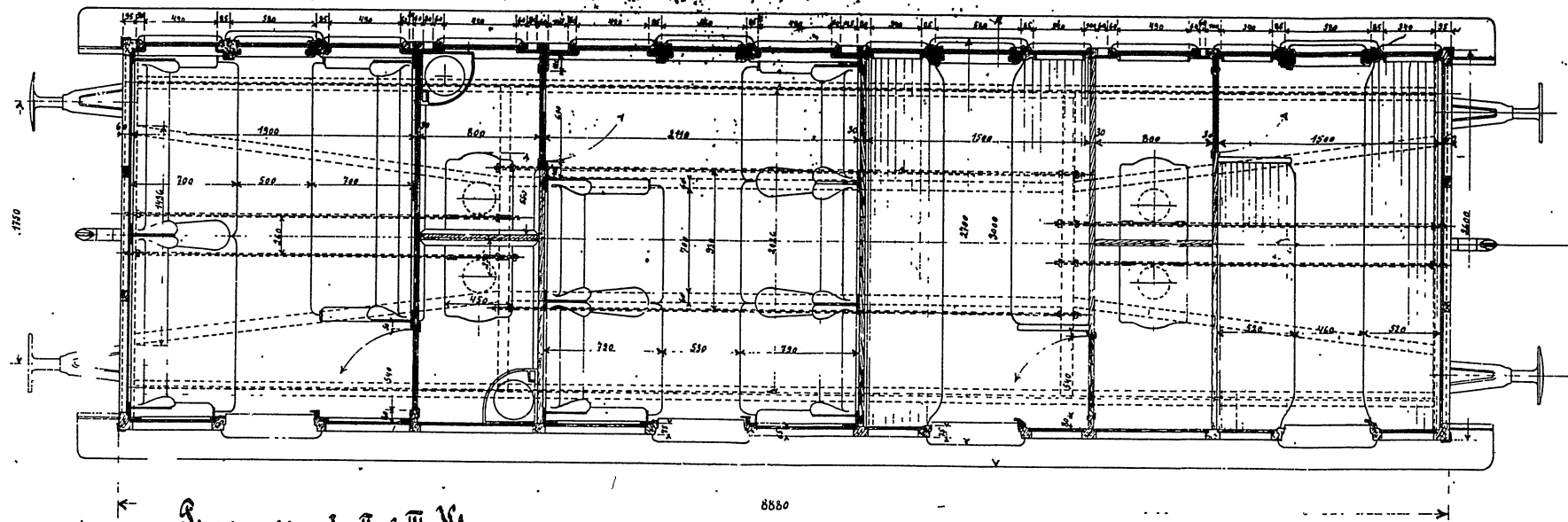
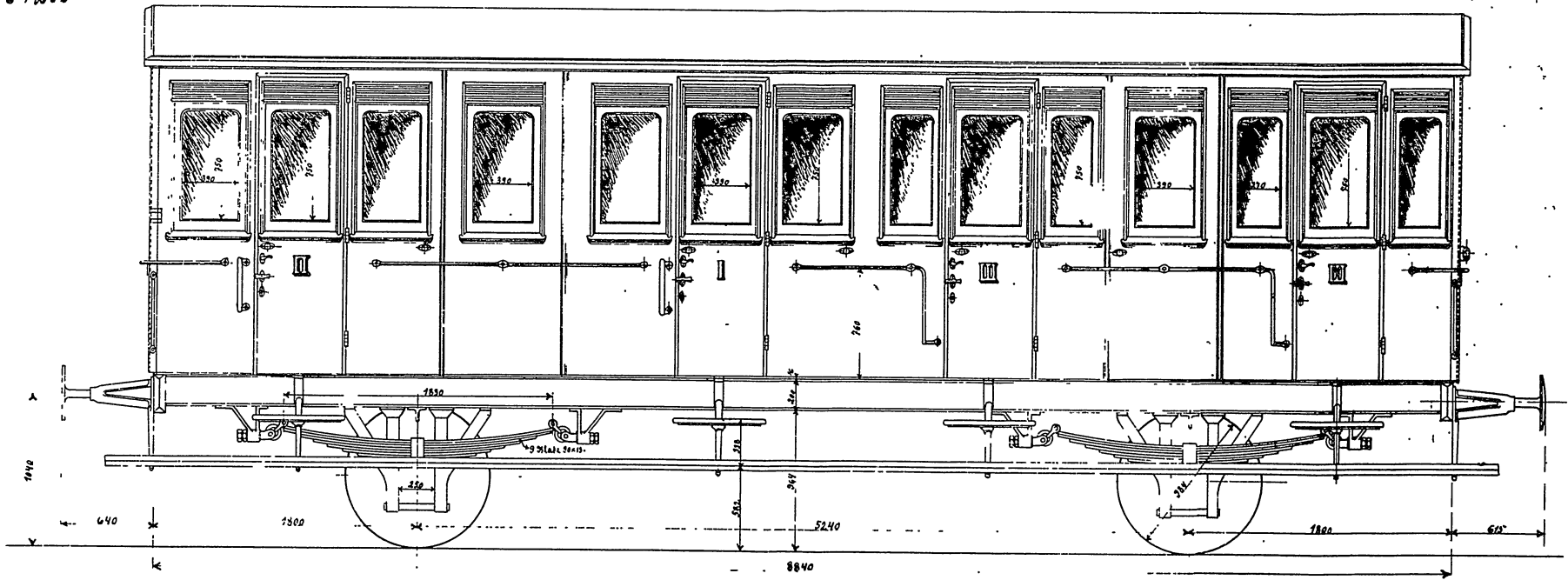


№ 2519

Рок. С. жаландске Жембане.

III Класе & Боок.

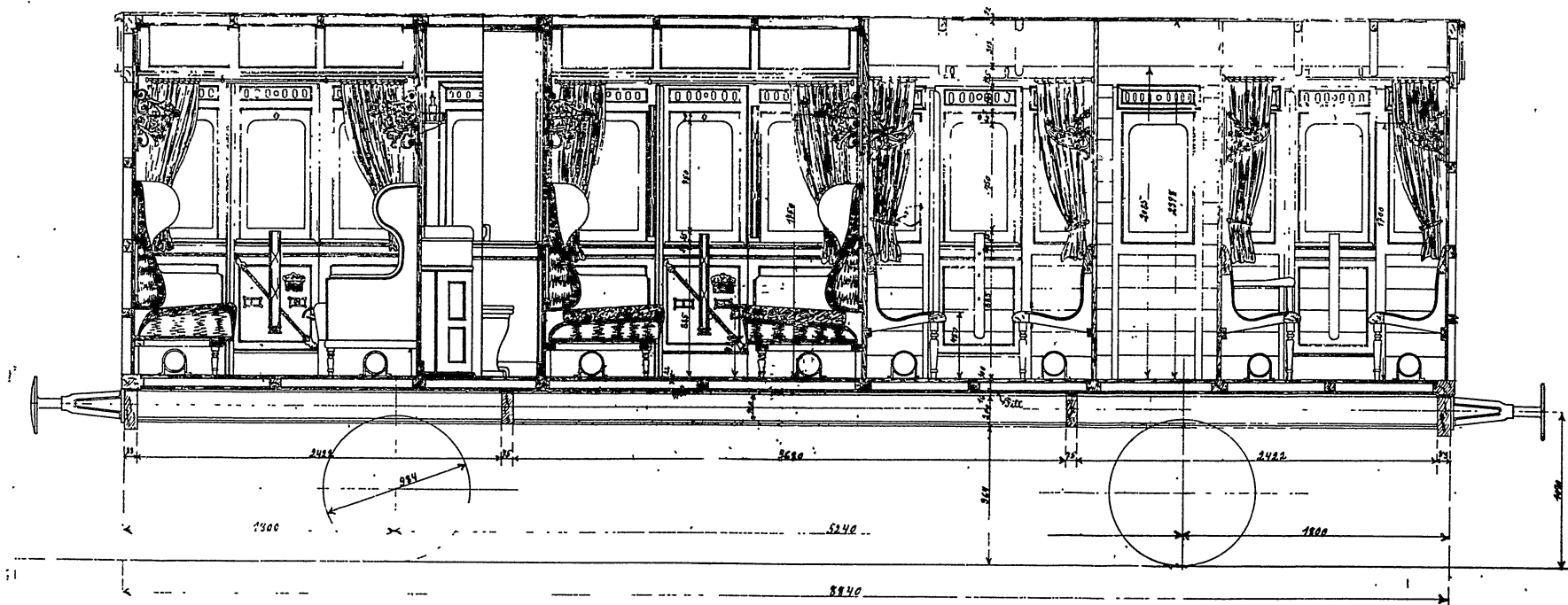
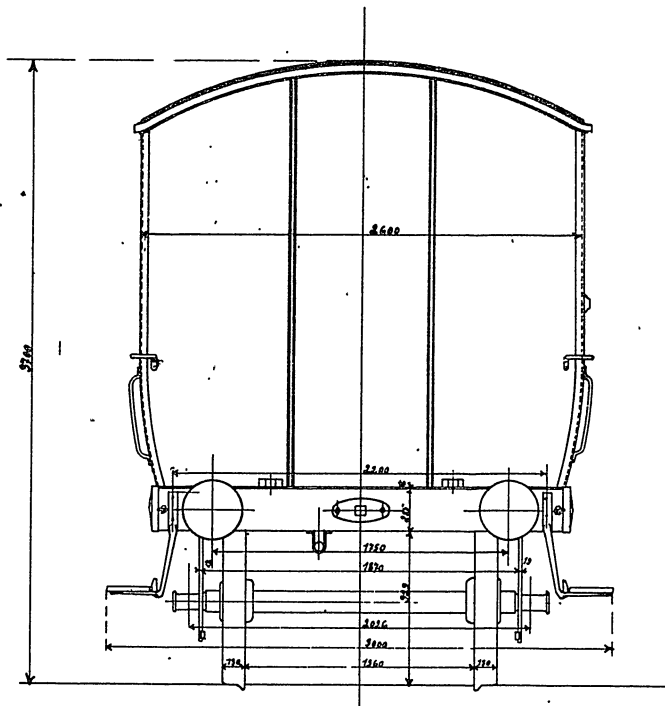
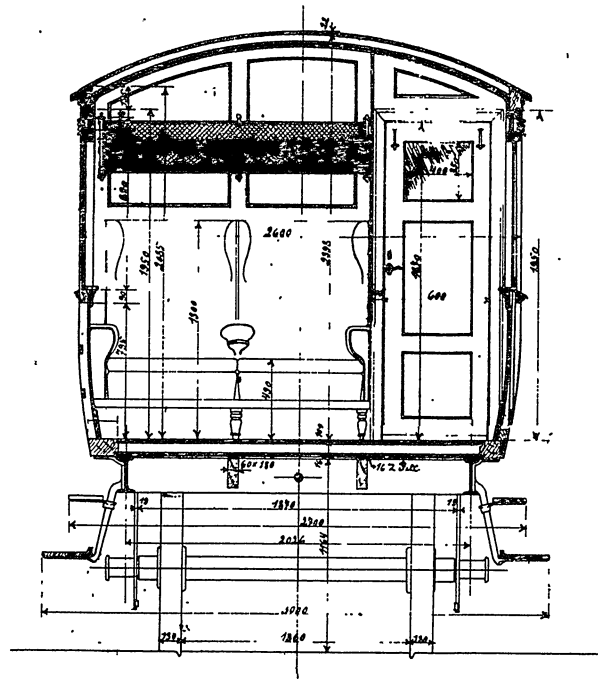


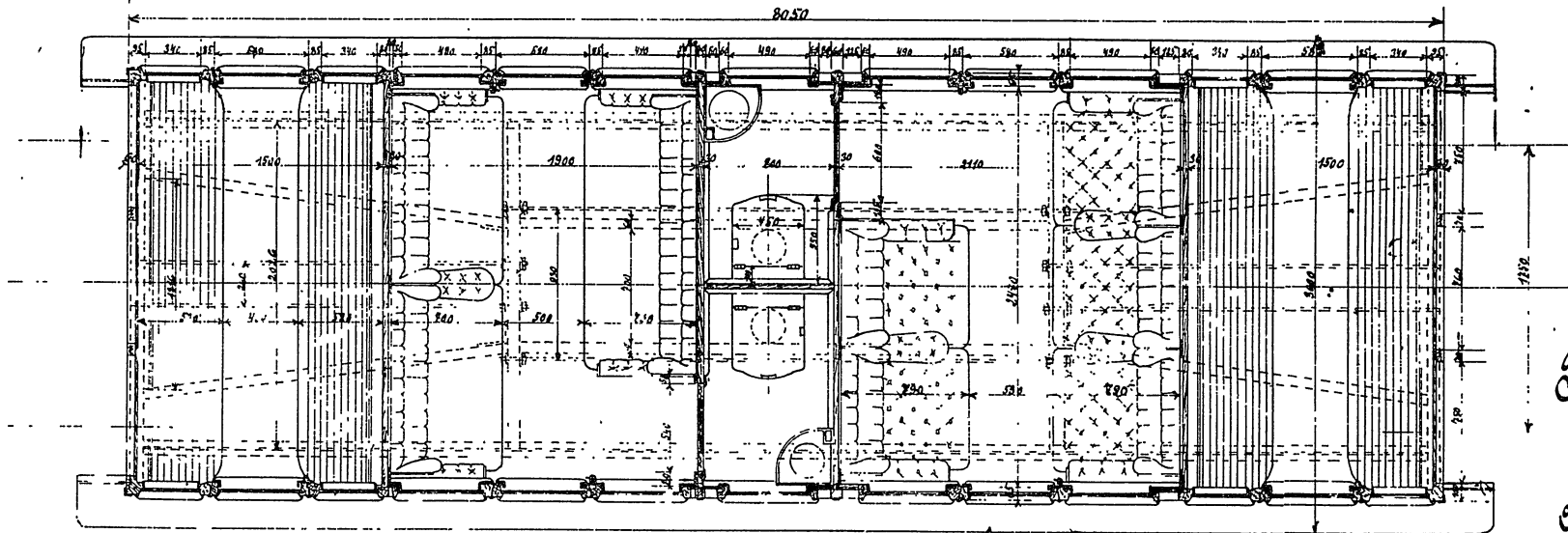
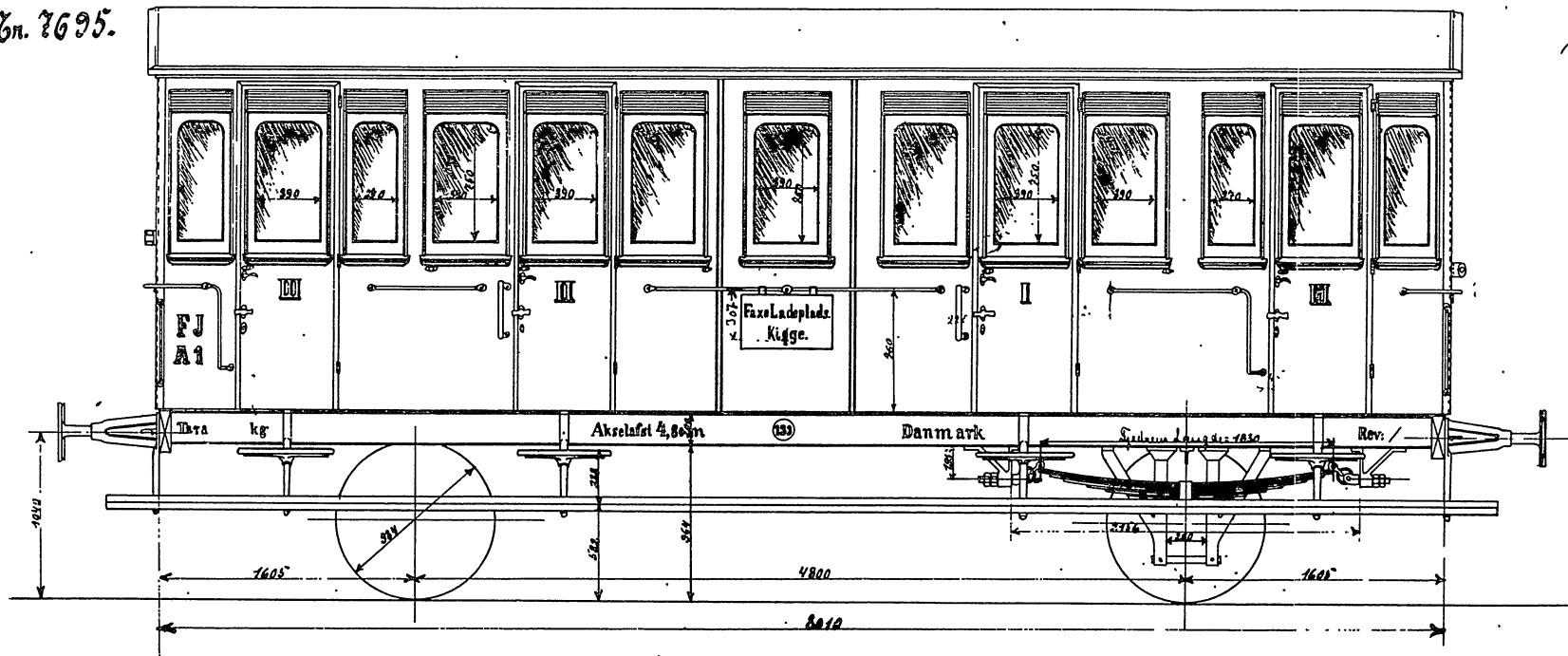


Personvagn I, II & III Klasse

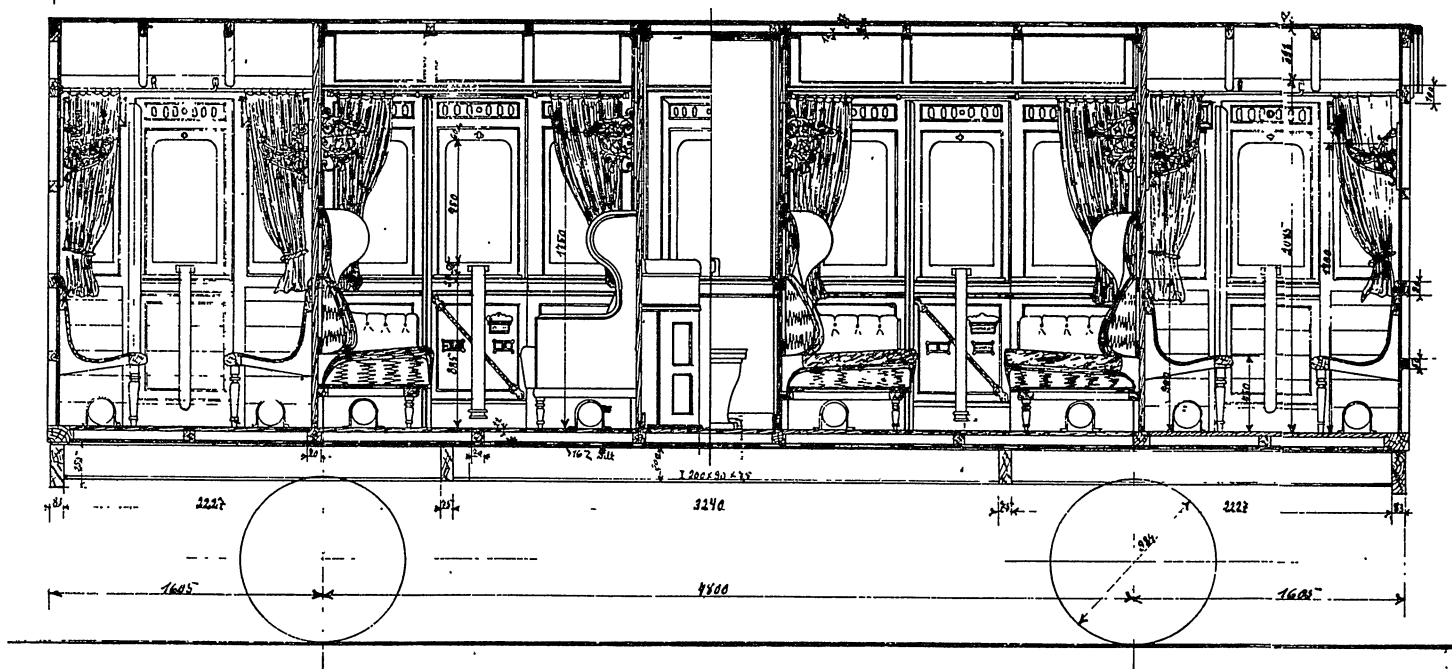
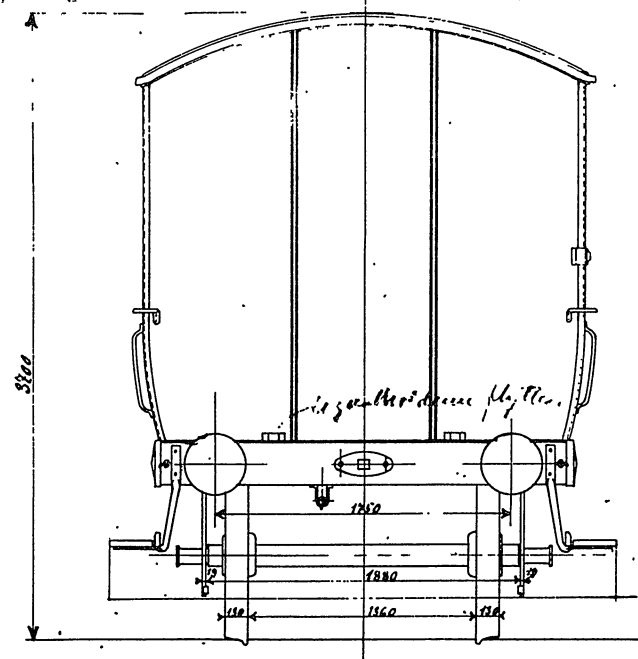
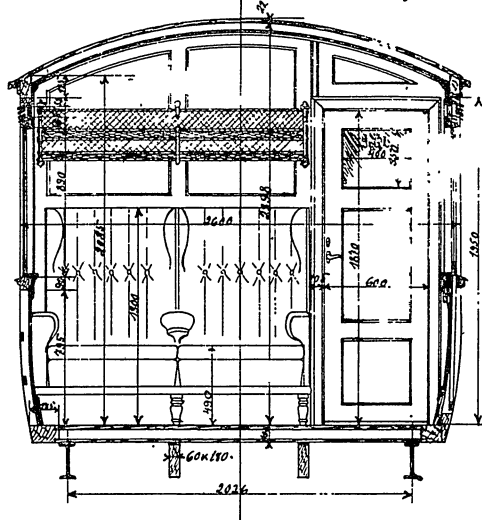
til

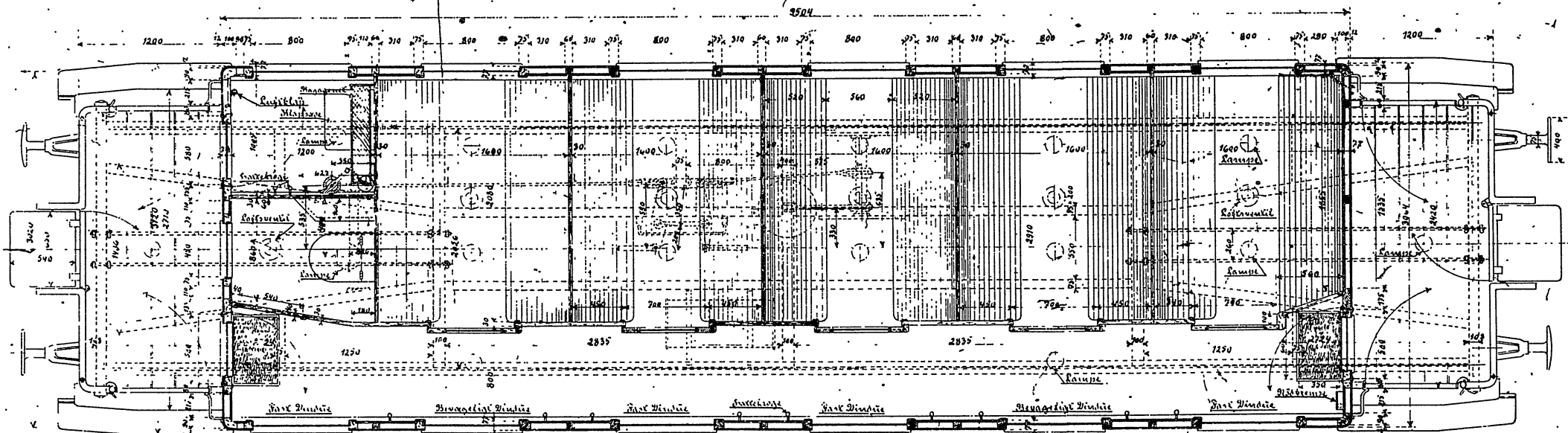
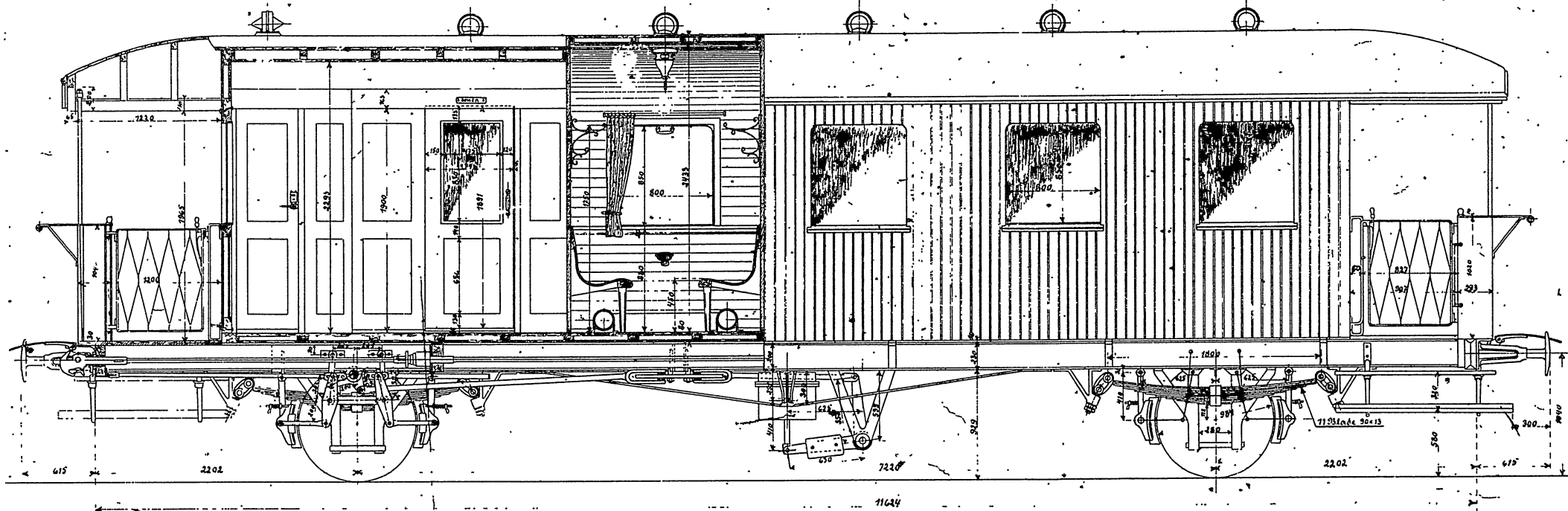
östeuropas järnvägar i Ordre 680.





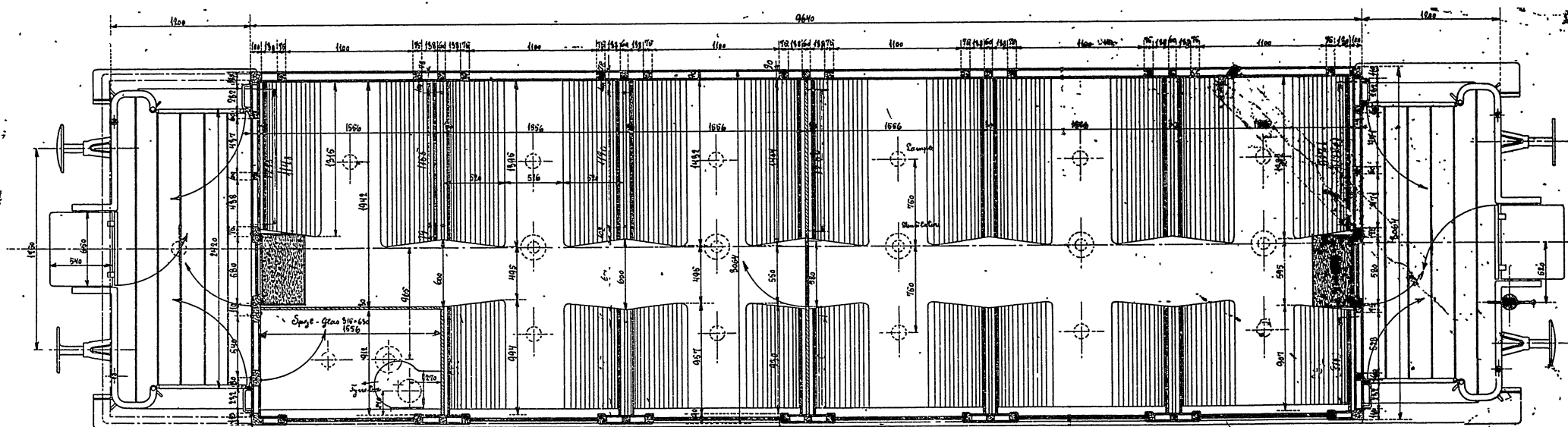
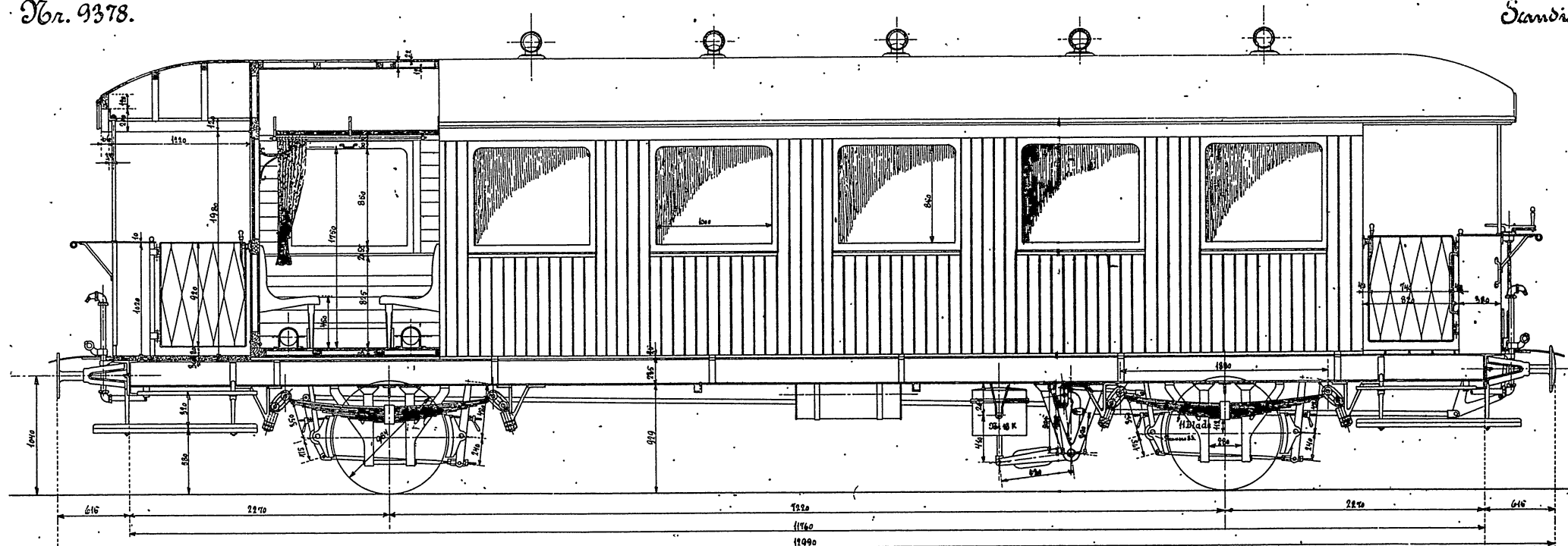
Personvogn I & II & III Kl.
 til
 Aktieselskabet Faxe Halkbrød.



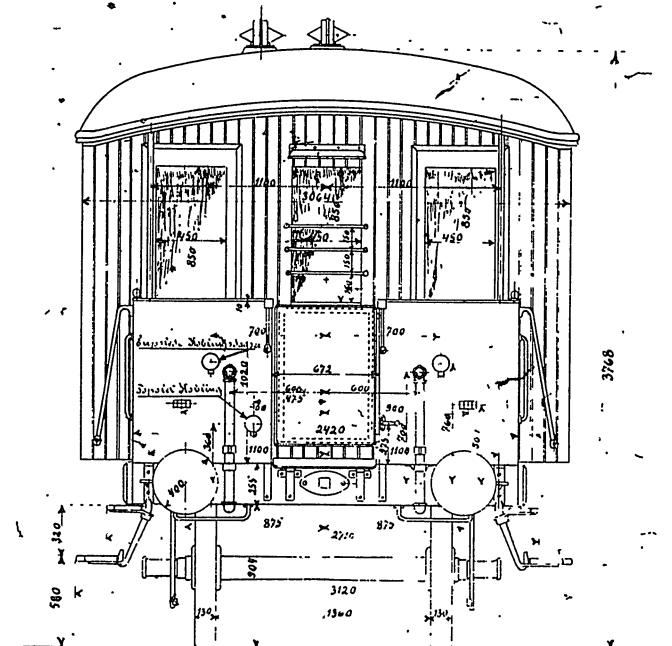
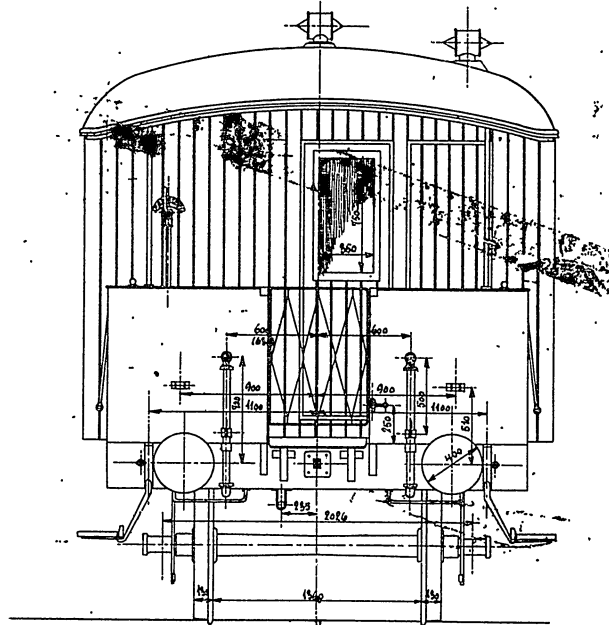
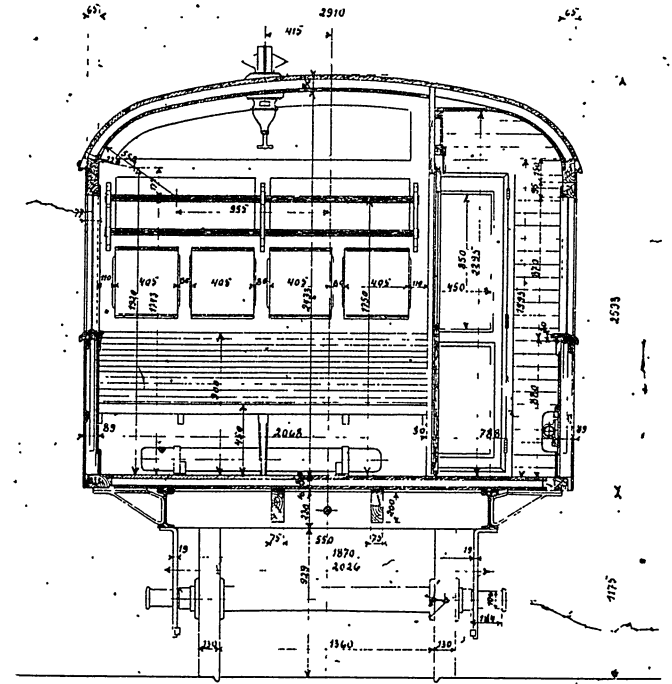
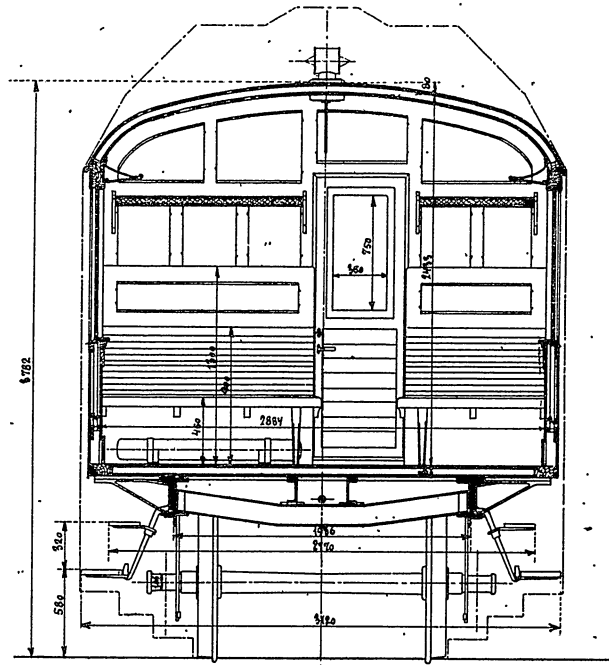


Персональ III К. 1900
Кил
Октябрьские работы
Число 1705

Число 1705
 11/10/1918

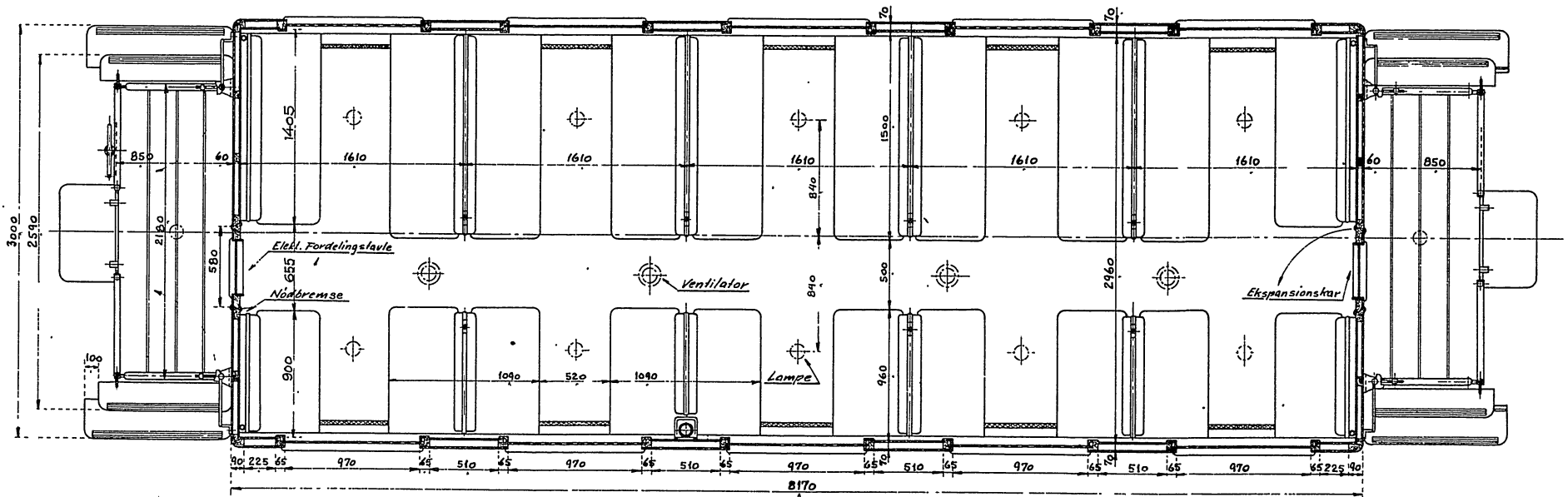
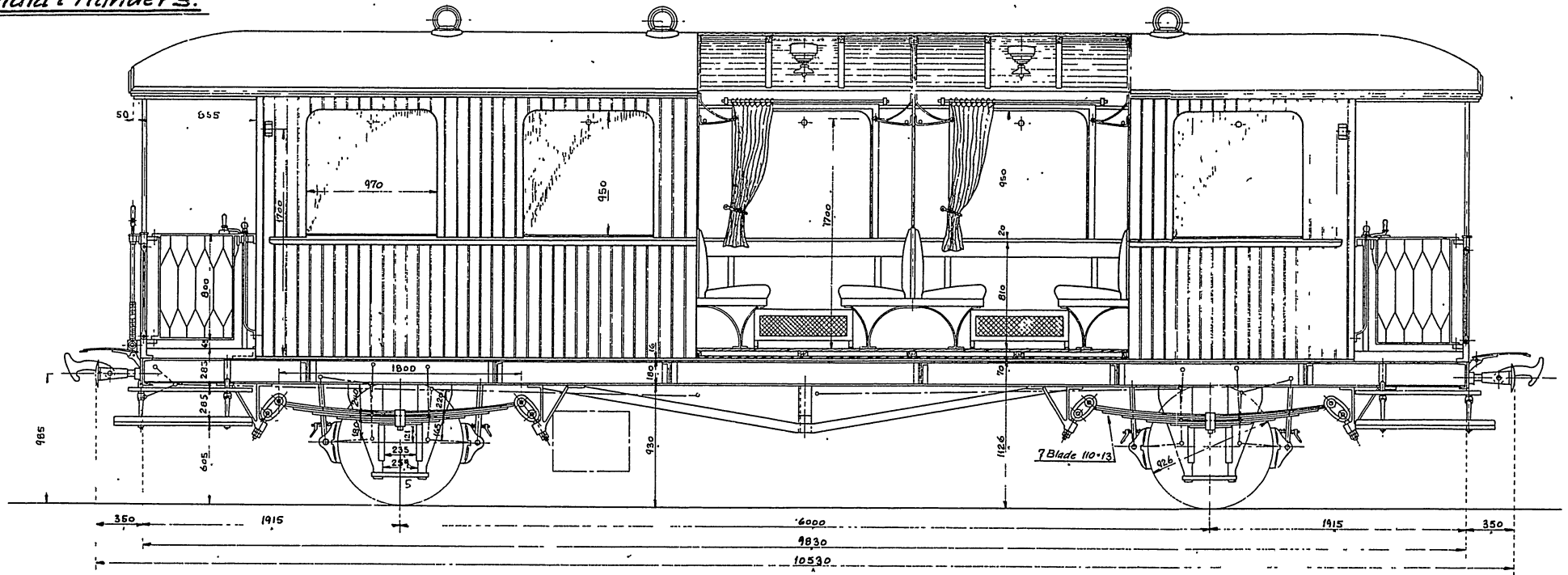


Seesowagn I
 kil
 Høding 3_{1/2}



C 1-3 1:50

Da 351-53 1:48



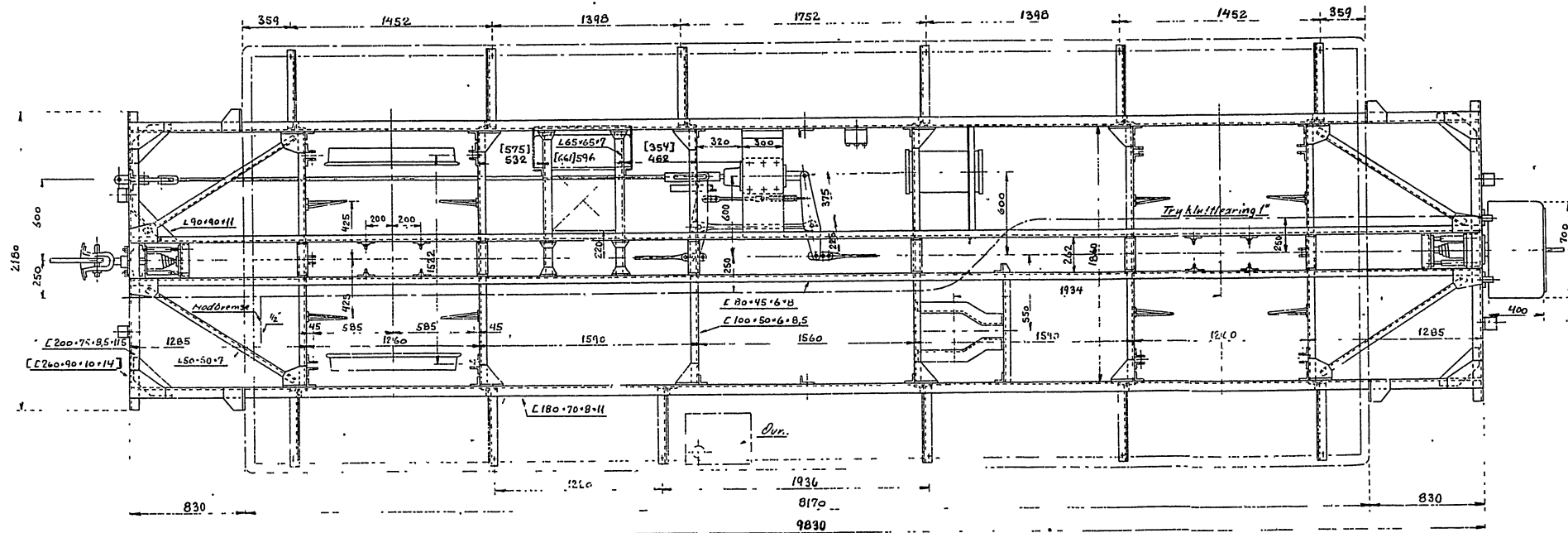
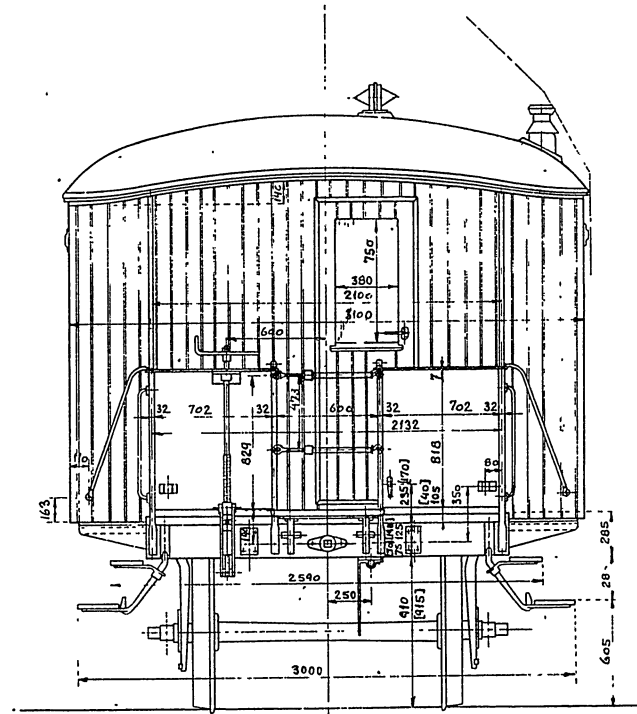
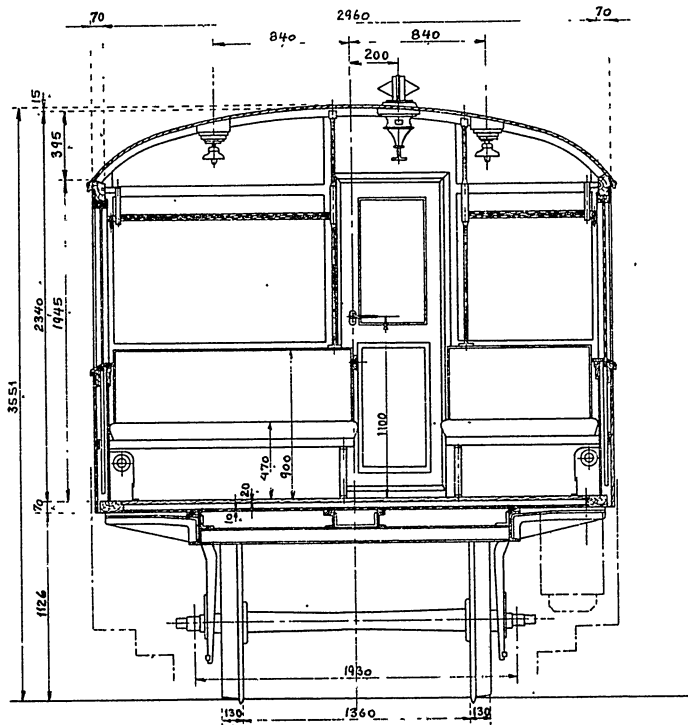
Bivogn til Motortog.

D.S.B. Nr. Fd. Nr. 12034-12035

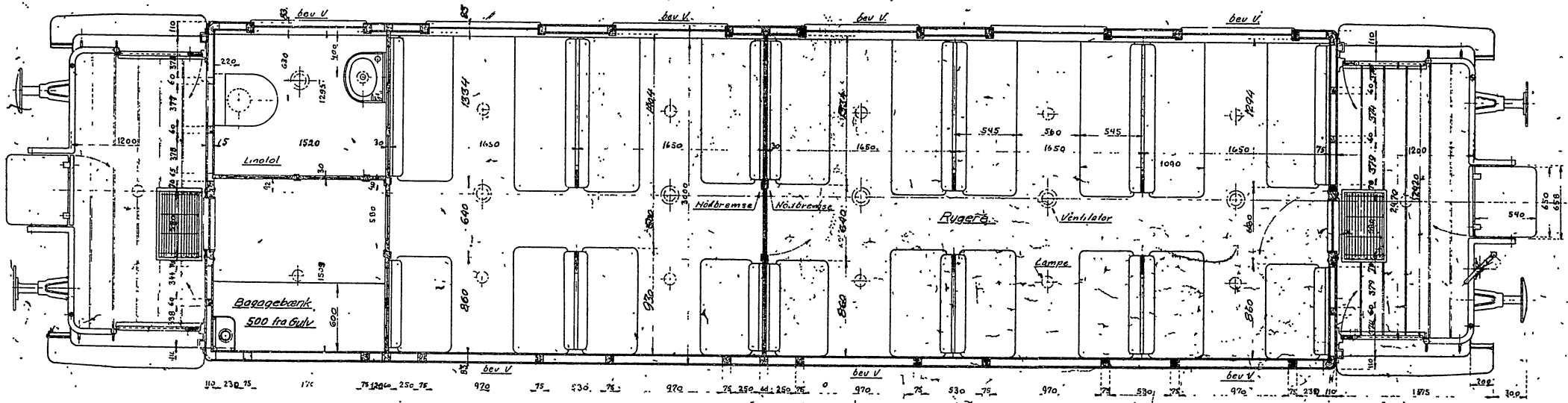
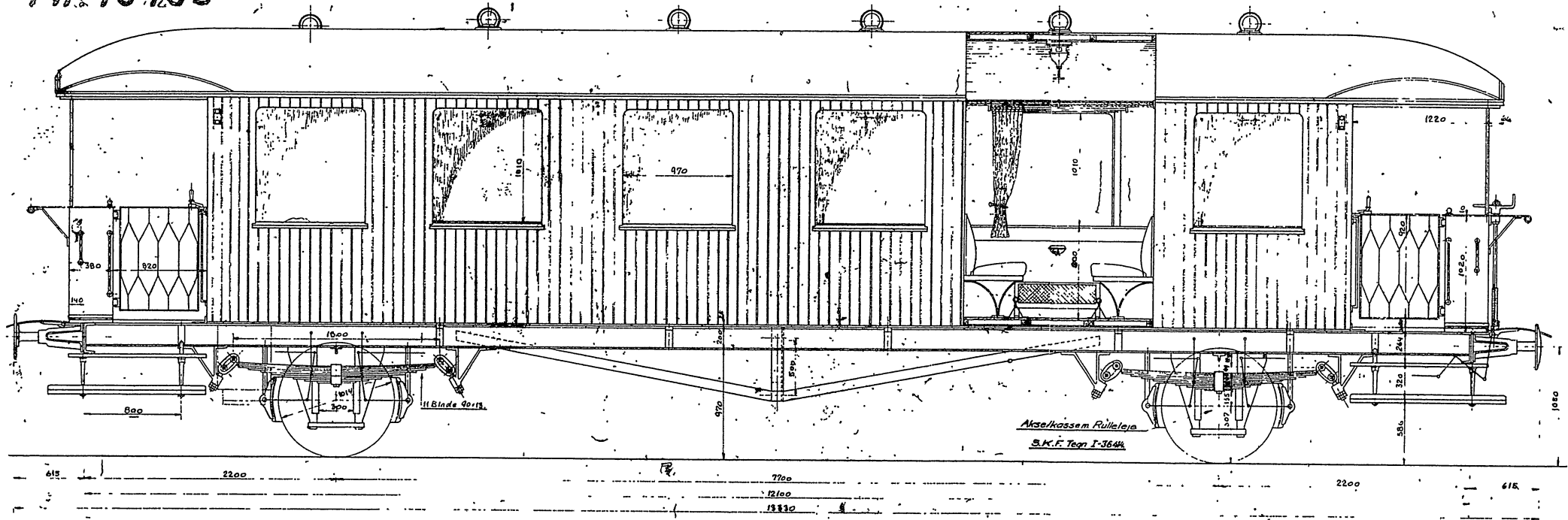
Ordre 2158. & 2355.

20-9
1927 Løstene flyttet op
1-8
1928 Maali: C.J. Ordre

2156
2355



Nr. 15435

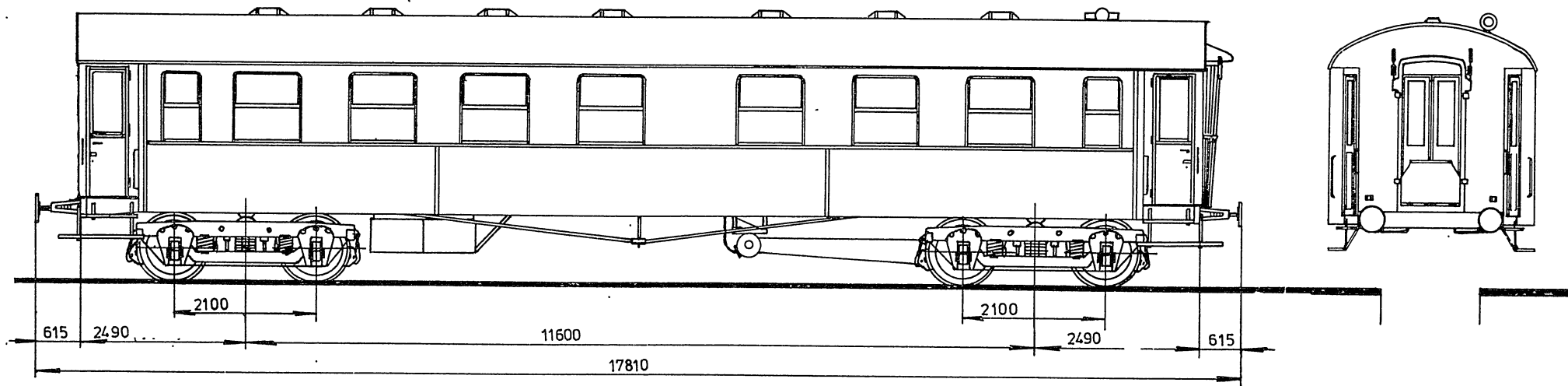


50 Sidelæjerser.

Personvogn Type C

Horsens Vestbaner.

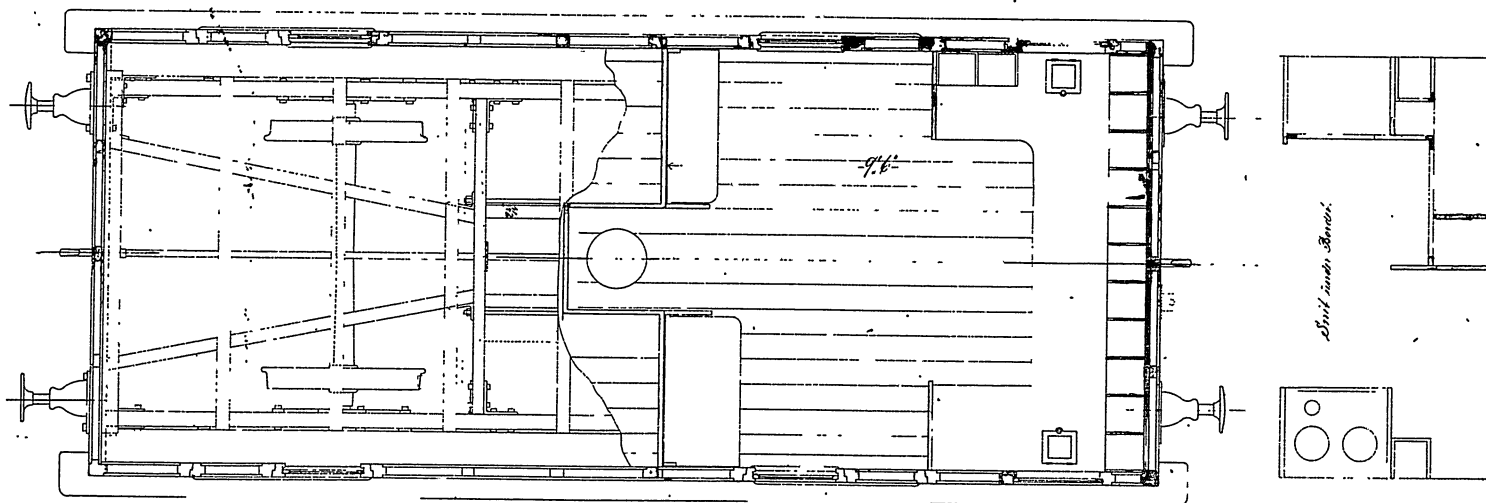
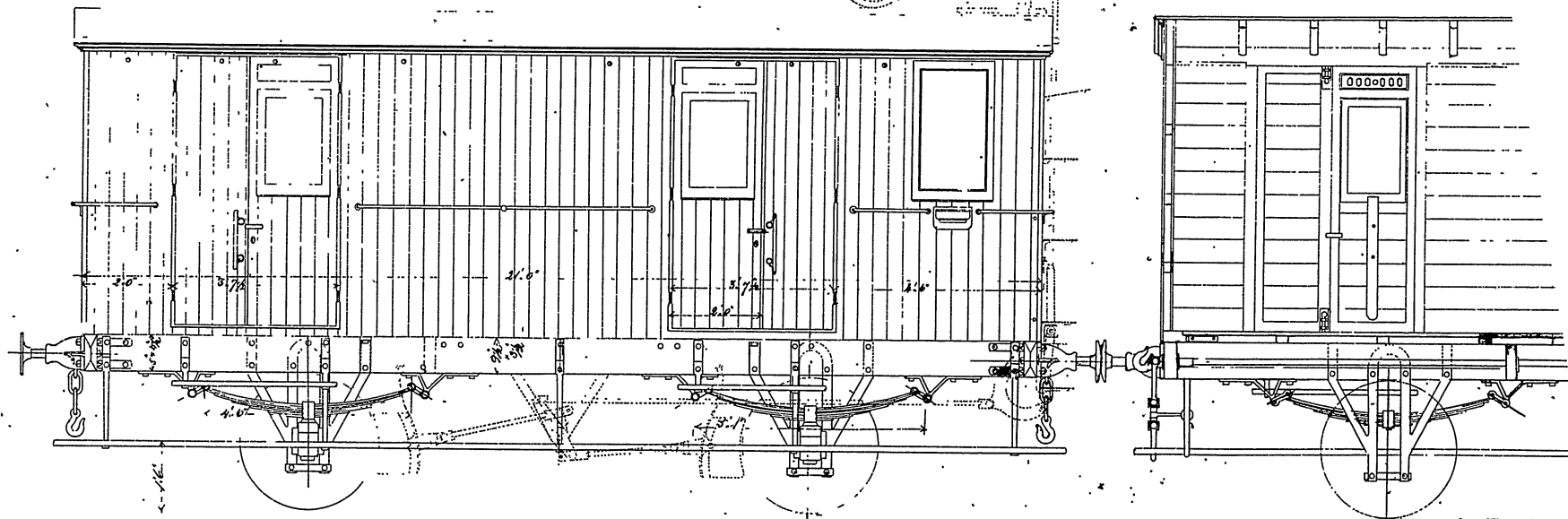
Ordre 2269.

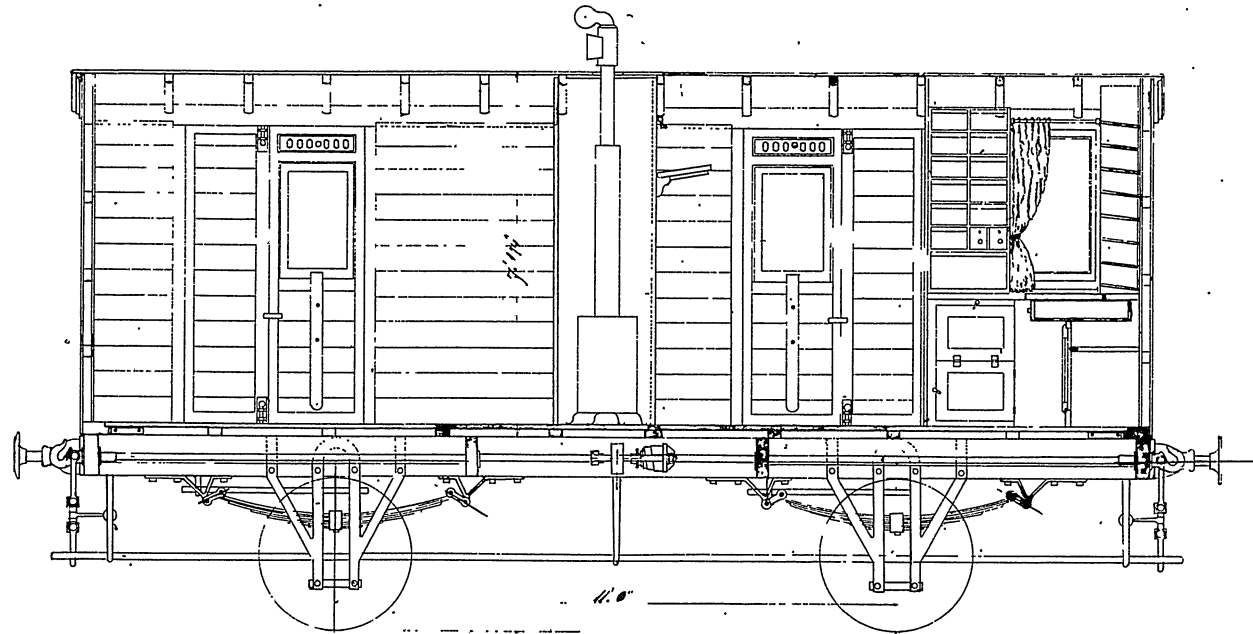
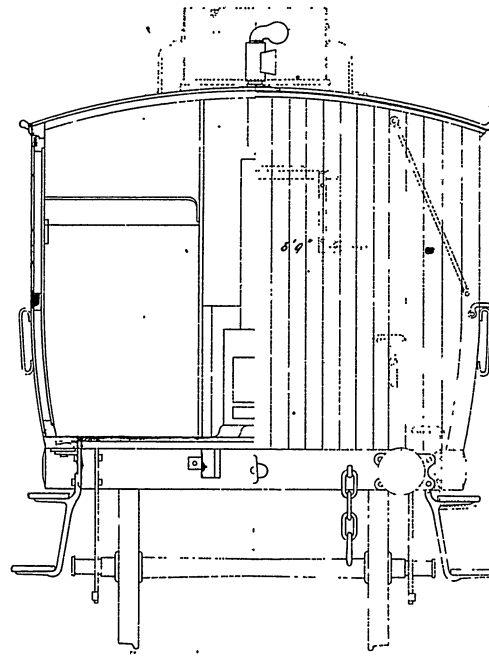
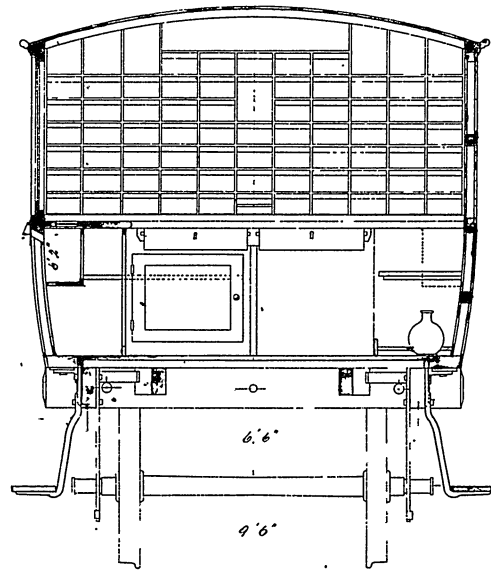


ØST SJÆLLANDSKE JERNBANE

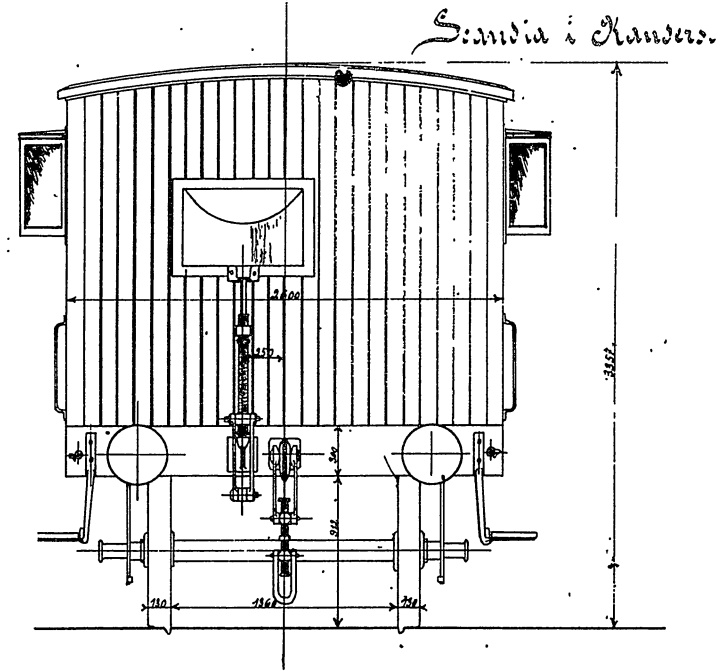
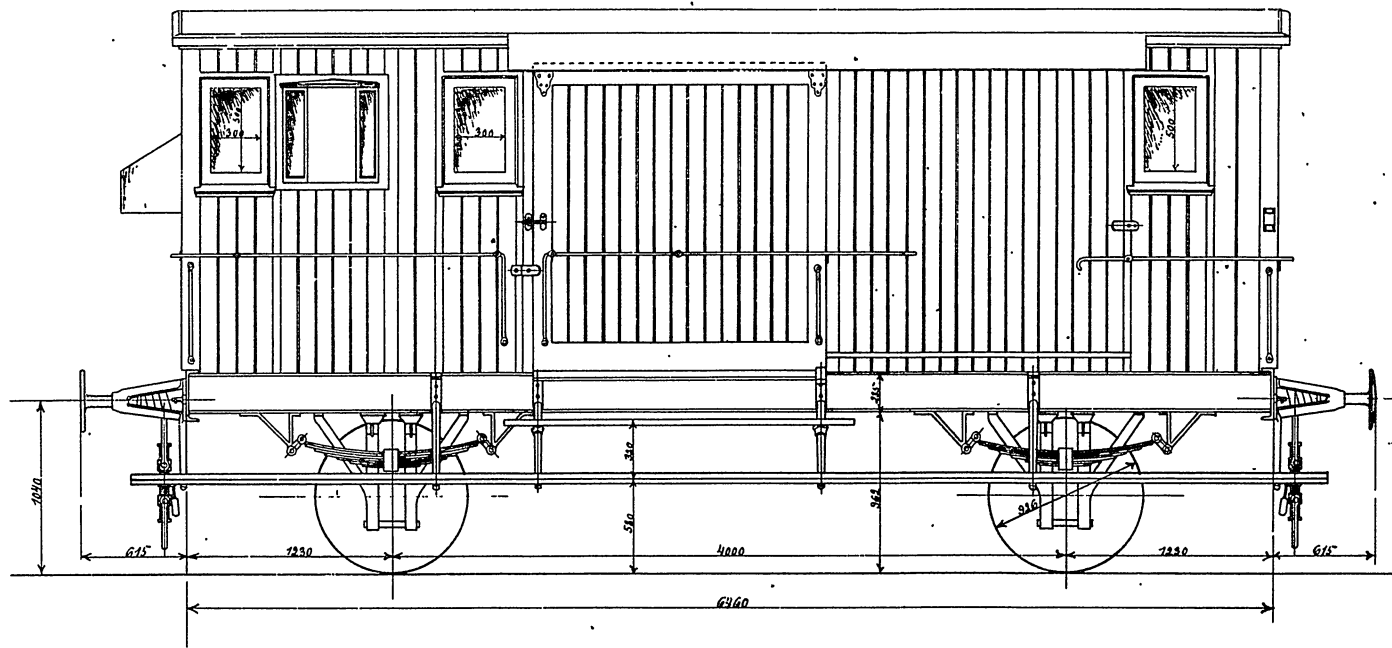
POST & BAGACEVOGN

N^o 2642

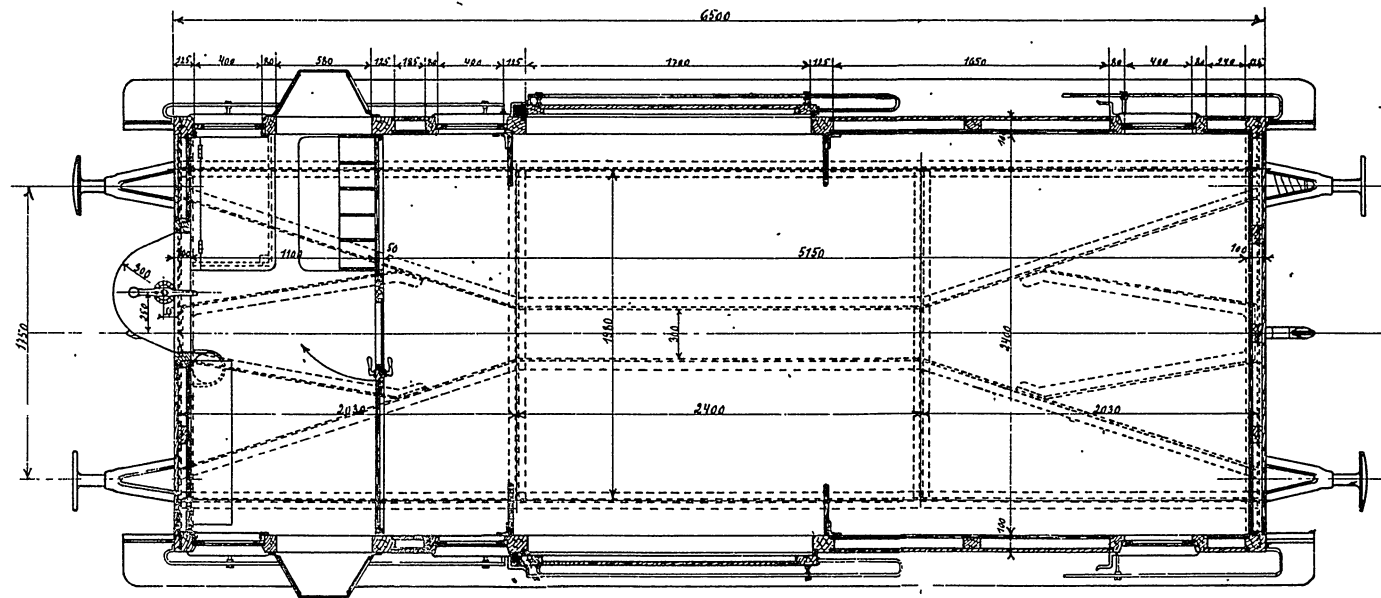




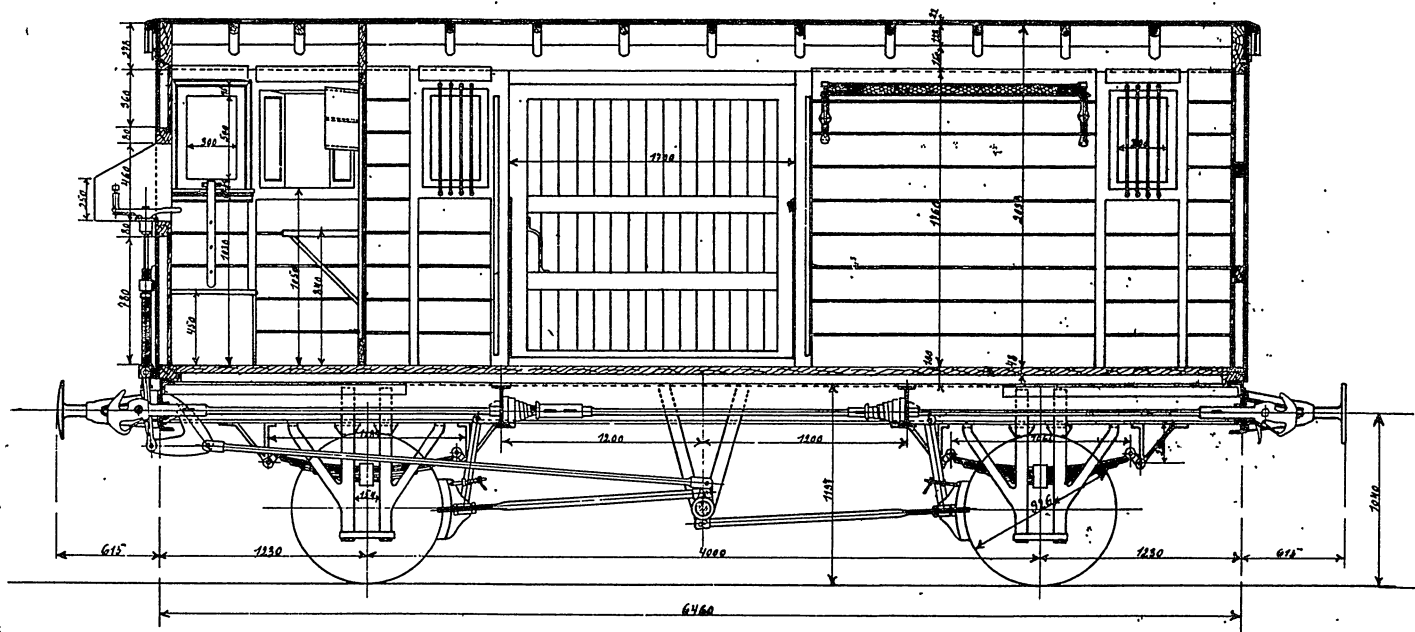
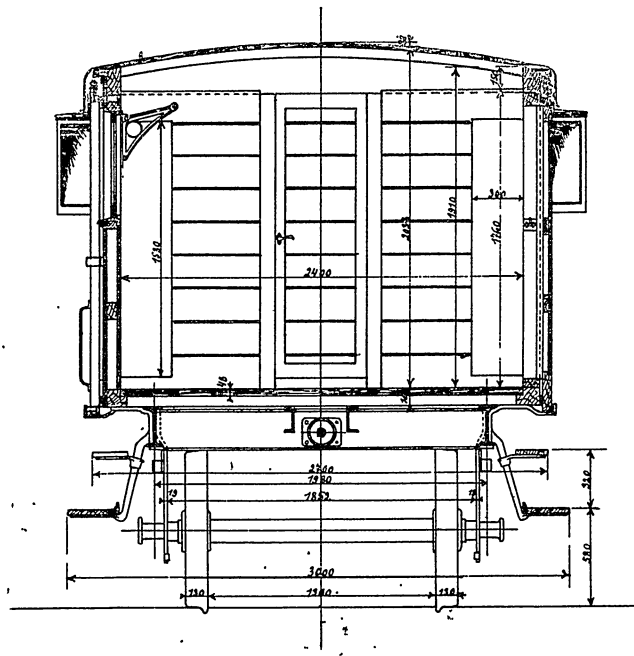
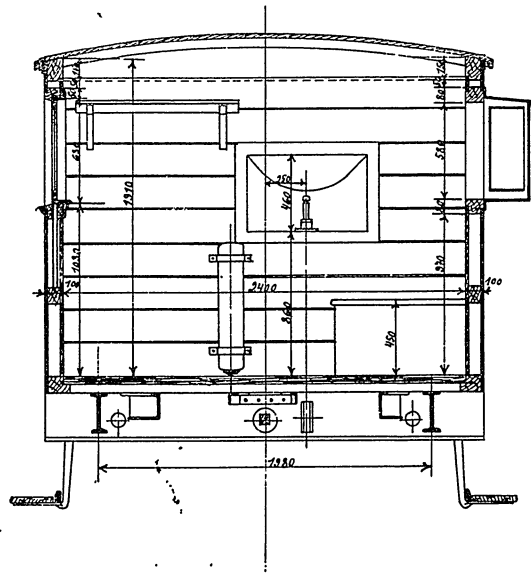
No. 7795.



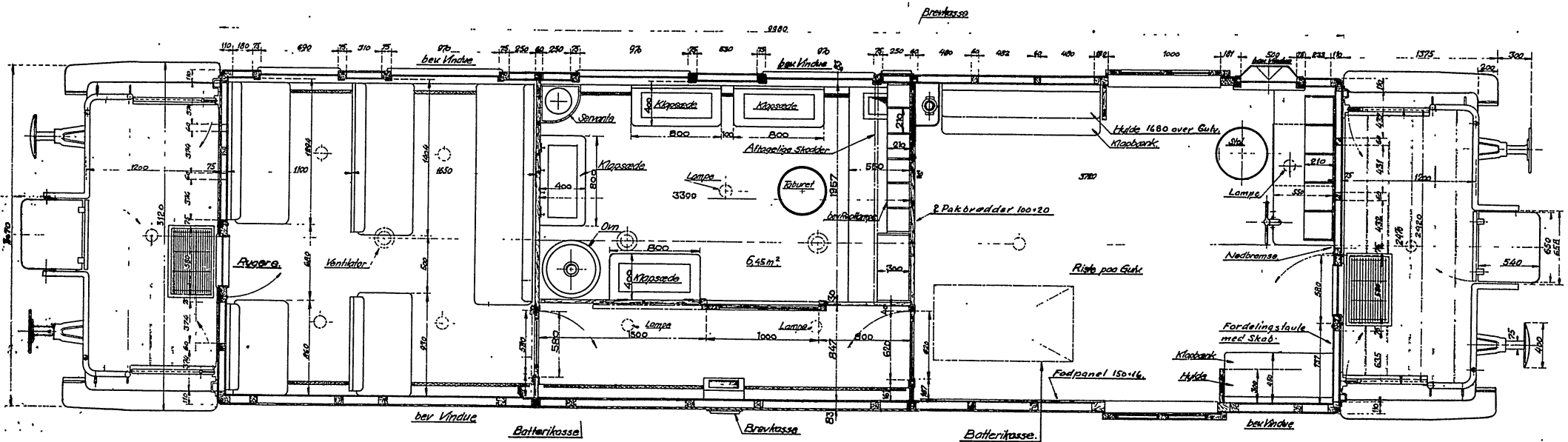
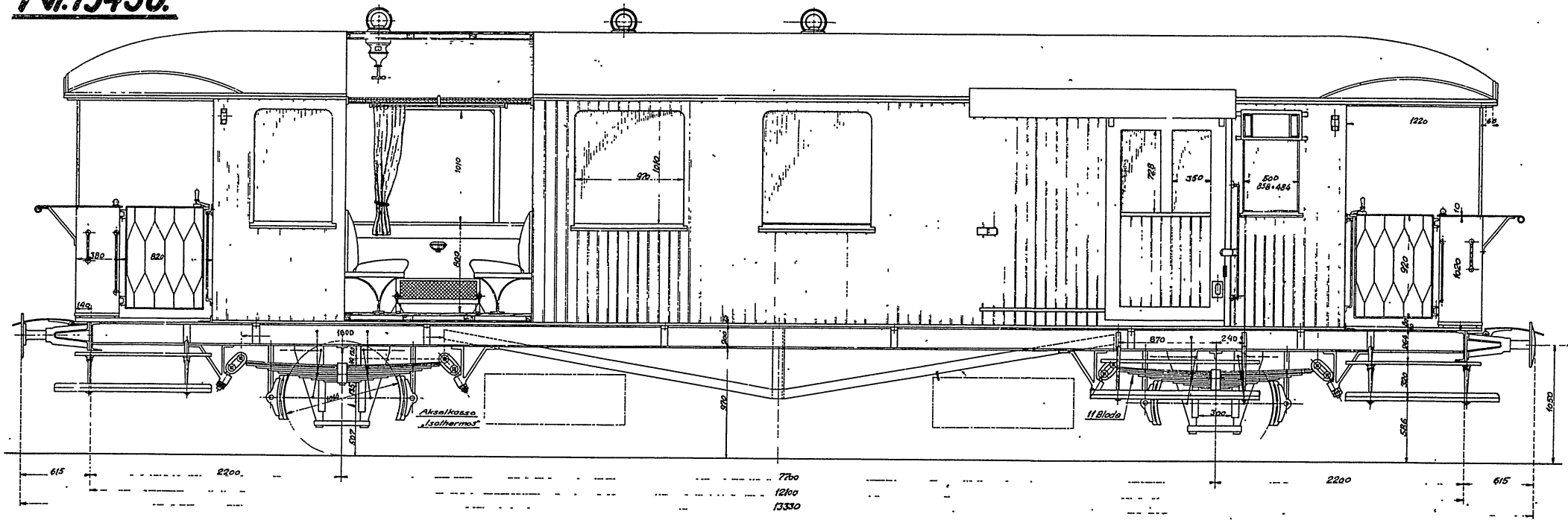
Scandia i Kanders.



Bagagevagn
 til
 Ostjyllandske Jernbane
 Ordre 450.



Nr. 15436.

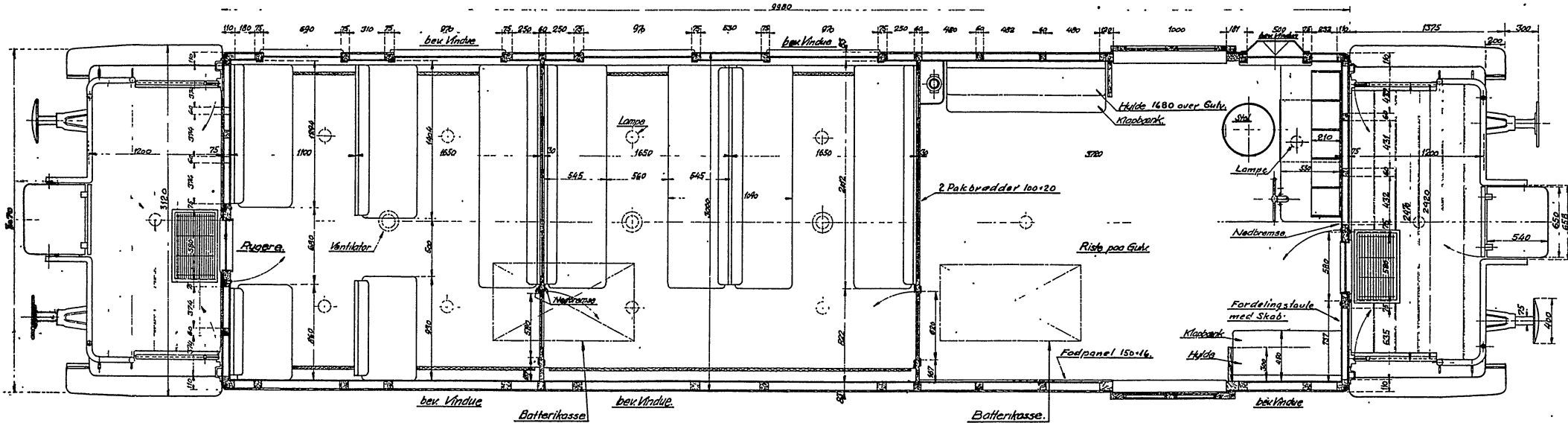
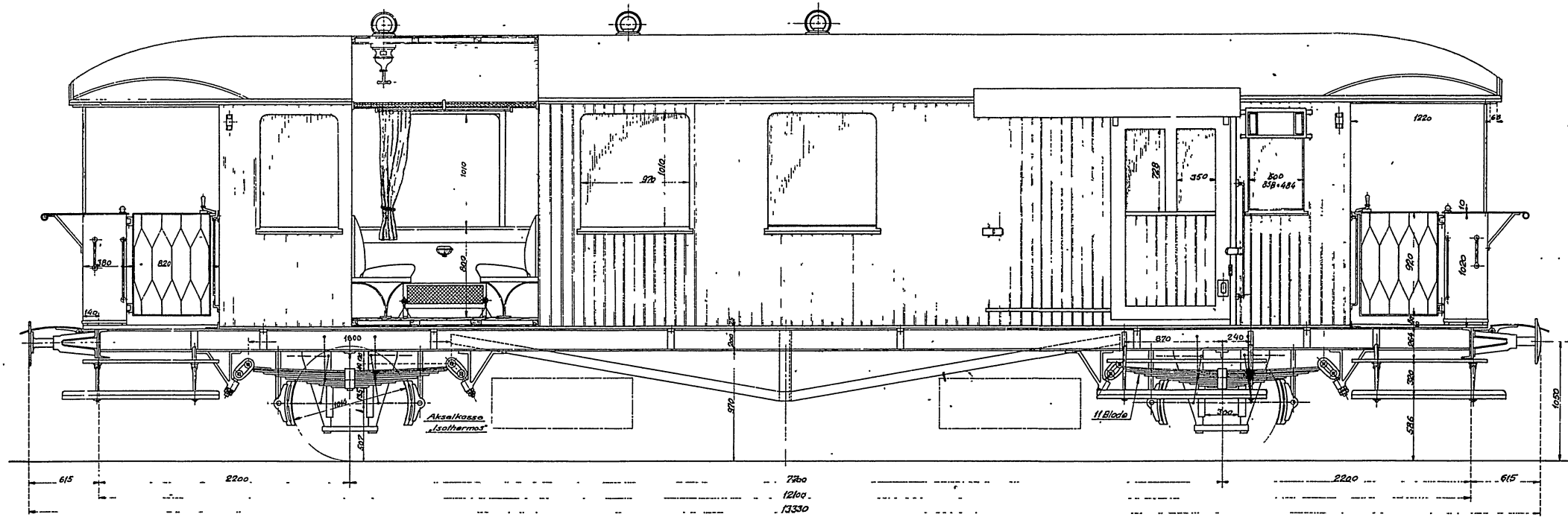


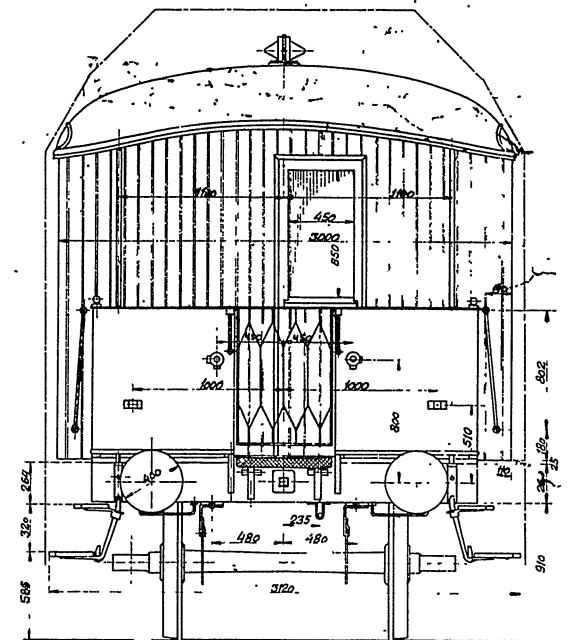
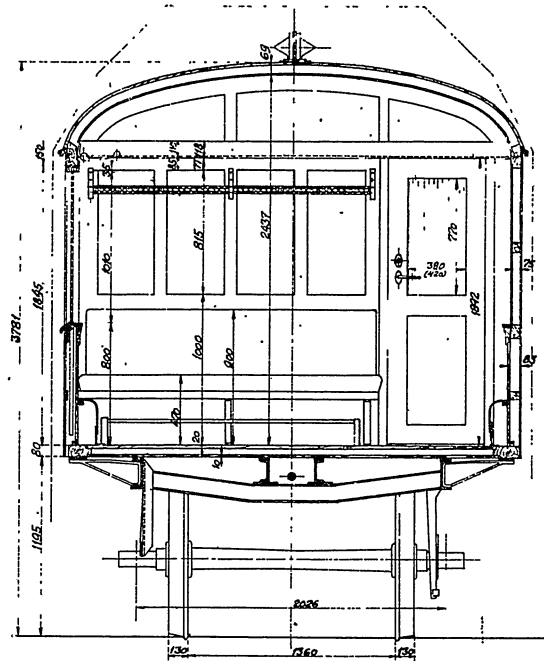
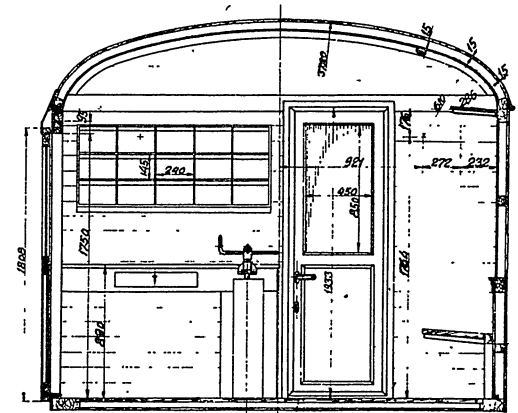
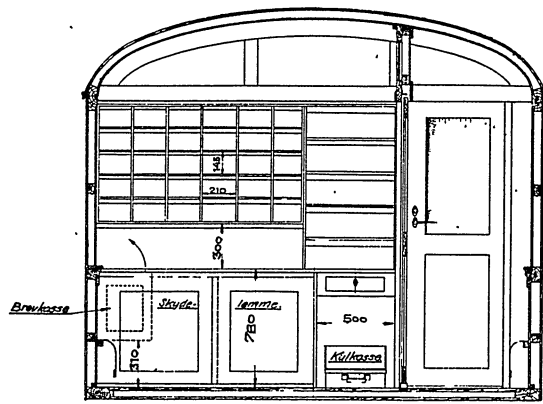
Person-og Bagagevogn Type E.

Horsens Vestbaner.

Ordre 2270.

*Skandis, 21.8.15
Hilsmantzen*





Unders. ogg. se Teg. Nr 15435

