

Danmarks Jernbanemuseums samling af **RULLENDE MATERIEL**

Af René Schrøder Christensen



Danmarks Jernbanemuseum er ved at afslutte en omfattende proces, hvor samlingen af rullende materiel er blevet gennemgået, vurderet og sorteret med det formål at sikre de væsentligste genstande for eftertiden. For at kunne koncentrere bevaringsindsatsen, udskilles de mindre væsentlige genstande. De ca. 340 lokomotiver og togvogne,¹⁾ som var i museets besiddelse i 2013, udgjorde en urealistisk stor mængde også set i et internationalt perspektiv, og målet har været at skabe en mere afbalanceret samling.

I denne artikel gennemgås processen, som Danmarks Jernbanemuseum har været igennem i de seneste fem år. De museale overvejelser berøres og den nuværende museumssamling beskrives i store træk og sorteringen begrundes. Artiklen skal ses i forlængelse af: "Bevaringsplan for rullende materiel i Danmarks Jernbanemuseum" i *Jernbanehistorie* 2013 som et udtryk for museet samlings- og bevaringsstrategi. I den forrige artikel blev samlingens baggrund og ophav gennemgået og set i sammenhæng med andre tilsvarende museers problemstillinger i forhold bevaring og opbevaringsforhold. I denne artikel er vægten lagt på selve processen og på en præsentation af resultatet – den fremtidige samling.

Museerne har fem grundlæggende arbejdsområder, de såkaldte "museumssøjler", som relaterer sig til museernes kerne – *museumsgenstandene*, og som er grundpiller i museumsloven. Museerne varetager de indbyrdes forbundne opgaver indsamling, registrering og bevaring, forskning og formidling af kulturarven.²⁾ Som udgangspunkt møder befolkningen dog kun sidstnævnte tilgang: formidlingen i form af udstillinger (genstande), skrift og tale – men det udgør kun toppen af det museale isbjerg. Formidlingen skal være baseret på forskning, der også er grundlaget for indsamlingen, og en reflekteret og begrundet indsamling, en grundig registrering og forsvarlig

bevaring af samlingerne er afgørende for museets kvalitet. Her kan en reduktion af samlingerne være et værktøj: Et argument for at udskille genstande fra en samling er, at jo større en samling er, jo sværere bliver det at tage ordentligt vare på den. Der kan være en ren økonomisk baggrund for at reducere samlinger, men en reel museumsetisk beslutning er oftest baggrunden: Det er bedre at passe ordentligt på vigtige og historisk væsentlige genstande og sikre dem for fremtiden – end at bruge unødvendige ressourcer på mindre betydende genstande. Dokumentation af fortidens materielle kultur og teknologi bliver ikke nødvendigvis bedre af, at der bevares mange af samme type genstande – i særdeleshed ikke for nyere tid. Der har tidligere i museumsverdenen generelt været tendens til genstandsbulimi,³⁾ men i de seneste årtier er bevægelsen gået i en anden retning. At forsøge at gemme fortiden i forholdet 1:1 giver sjældent mening. – At bevare en genealogi med hver ny tilføjelse til lokomotivernes udvikling er at skyde over målet. Ofte kan tegninger, opmålinger, beskrivelser og fotos være måden at dokumentere en genstand på jf. Slots- og Kulturstyrelsens (SLKS) anbefalinger.⁴⁾

En samling af jernbanemateriel stiller helt andre krav end de fleste andre museumssamlinger – alene på grund af størrelsen. Et andet særtræk ved samlingen er, at dele af den anvendes aktivt til formidling – dvs. kørsel på det almindelige skinnenet. Bortset fra de særlige krav, der stilles til kørsel – som er ret enestående i forhold til, hvad de fleste andre museer skal leve op til – så betyder det også, at egentlige museumsgenstande – af hensyn til bevaringen – kun meget begrænset kan anvendes hertil. Derfor har Danmarks Jernbanemuseum behov for en samling veteranogsmateriel dedikeret til kørsel. Museet har derfor opdelt samlingen i *museumsgenstande*, der i princippet skal bevares, som de er til evig tid, og en samling såkaldte *rekvisitter*, der er materiel, som blandt andet anvendes til veteranogskørsel. Rekvisitter skal have et autentisk udtryk af hensyn til formidlingen, men konstruktive modificeringer kan tillades, bl.a. betinget af moderne sikkerhedssystemer, i modsætning til på museumsgenstandene.

Række af damplokomotiver og personvogne af træ i Randers, foto: forfatteren 2016.

PROCESSEN

Danmarks Jernbanemuseums meget store samling af rullende materiel i 2013 har givet stort pres på opbevaringsforholdene. Mængden var for stor til at give museumsfaglig mening, og selv store institutioner som det britiske National Railway Museum i York har langt færre enheder (280 enheder, heraf 100 kørende).⁵⁾ Problemstillingen med for store samlinger har haft generel karakter i den danske museumsverden i de seneste årtier: SLKS kræver, at museer skal reducere i deres samlinger.⁶⁾

Danmarks Jernbanemuseum har samtidig haft meget store ressourcemæssige udfordringer, da materiellet har været opbevaret forskellige steder i landet på magasiner af varierende kvalitet. Som del i en overordnet omorganisering af museet og en styrkelse af bevaringsforholdene, er flere af de mange lejemaal tømt og forladt, og det er et overordnet – og helt centralt – mål for Danmarks Jernbanemuseum at få samlet alt rullende materiel i ét magasin nær hovedmuseet i Odense. Denne proces er ikke færdig, men museet er nået langt.

Målsætningen for Danmarks Jernbanemuseum har således været at få museets samling trimmet og bragt ned i en størrelse, der er repræsentativ, og samtidig kan bevares forsvareligt, foruden at have en samling af enheder til formidlingsorienterede aktiviteter. Det var ikke som udgangspunkt et mål at nå et bestemt antal enheder, men der er blevet taget stilling til hver enkelt enheds værdi i sig selv, i forhold til den øvrige samling, i forhold til generel væsentlighed og i forhold til den aktuelle bevaringstilstand.

Gennemgangen af det rullende materiel skal ses som et led i en generel gennemgang af museets samlinger af genstande og arkivalier i forbindelse med den nævnte omorganisering og professionalisering af museets praksis i disse år. Målet er at leve op til den generelle museumsstandard i Danmark – med hensyn til kvaliteten af museets arbejde med alle fem museumssøjler.

Museets fastlagte indsamlingsstrategi sigter på, at der indsamles ”repræsentative genstande, der er udtryk for relevante sider af jernbanens mange facetter, og at sikre ind-

samling af jernbanehistoriske genstande fra samtiden”. Der indsamles påholdende, ”repræsentativt og ikke efter fuldstændighedsprincipper”, og med hensyn til rullende materiel hjemtages der kun ”efter en nøje overvejelse om, hvorvidt den øvrige dokumentation i form af billeder, film, tegninger og andet materiale kan anses for dækkende”. Disse principper er også grundlaget for gennemgangen af de eksisterende samlinger.⁷⁾

Gennemgang og udskillelse af dele af museets samling af rullende materiel har været siden 2013 og vil fortsætte et stykke ind i 2018. Første skridt, i 2013, var en forceret proces, hvor ca. 30 enheder, der havde været opbevaret udendørs i årevis, blev kasseret og for størstedelens vedkommende skrottet pga. den ringe tilstand.

Opgaven blev påbegyndt som en hastesag, da DSB som ejer af museets magasiner og værksteder, herunder magasinet på Centralværkstedet i København, pressede på for at få udendørsarealerne ryddet.

Næste skridt i gennemgangen blev fremskyndet som følge af en omorganisering og udskillelse af museets afdeling i Lunderskov til selvstændig veterantogsklub: Sydjyllands Veterantog i 2014. Også her blev godt 30 enheder gennemgået og dels udskilt til klubben, dels udlånt som rekvisitter/driftsmateriel og som kørende museums-genstande.

Grundlaget for sorteringen har været etableringen af et generelt systematisk overblik over samlingen. På baggrund af heraf kunne der, med udgangspunkt i en række kriterier (se side 76), foretages en grundig vurdering af hver enkelt enhed. Dette blev således tilsvarende udført på de tilbageværende enheder ved den sidste store gennemgang i 2016-2017.

Vurderingsprocessen bestod af en række faser, som blev udført i gennemgangsrunderne, bortset fra ved udskillelsen af enheder til SJVT. Først blev enhederne registreret i en database, besigtiget, beskrevet og vurderet af en intern museumsfaglig gruppe bestående af historikere og materielkyndige. Det førte til udfærdigelsen af en prioriteret liste. Dernæst blev en ekspertgruppe inviteret til høring af museets oplæg til en sortering. Ekspertgruppen var udvalgt på baggrund af kendt

Eksempel på en skrotningsmoden privatbaneskinnebuspakvogn, en såkaldt rumpeged. DJM, Centralværkstedet 2013, Foto: forfatteren 2013.



ekspertise på forskellige typer af materiel, bl.a. demonstreret gennem førende publikationer på området. Dette skete for at sikre kvaliteten af vurderingen. Ekspertgruppen, hvis sammensætning varierede undervejs, havde ikke vetoret og den endelige beslutning om enhedernes skæbne var museets.

Efter vurderingsprocessen blev den bevarede samling af museumsgenstande registreret i det nationale genstandsregister Regin.⁸⁾ Denne del af processen var gennemført og offentliggjort i efteråret 2016. Dernæst kunne udskillelsen af de kasserede enheder iværksættes.

VURDERING OG SORTERING

Gennemgangen af den store samling af rullende materiel kræver en systematik. Der skal dannes et overblik og på basis deraf foretages en sortering.

Et grundlæggende princip bag vurderingen er, at museums-samlingen skal afspejle og repræsentere den nationale jernbanehistorie ud fra mange forskellige vinkler som samfund, teknologi, kulturhistorie m.m., og derfor er variation et væsentligt aspekt. Der er gjort overvejelser om enhedernes autenticitet, oprindelig og originalitet. Et væsentligt kriterium har været at undgå dubletter i bred forstand – både at undgå ens typer, men også repræsentanter for den samme historie eller de samme udviklingstræk. Museet arbejder således på linje med almindelig museumspraksis ud fra, at det ikke er en museal opgave at bevare en "genbank" med alle mindre teknologiske tiltag.

Et område, hvor den museale tilgang ofte støder i mod en "entusiast"-tilgang, er på spørgsmålet om, hvad bevaring er. Entusiasten vil argumentere for, at det at få enheden til at virke – at maskinen kan køre – er at bevare den. Det, der bevares, er dels en funktionsdygtig maskine, dels oplevelsen af at køre. Et modargument er, at enheden som genstand ikke bevares, men slides og nedbrydes ved fortsat drift, og at det – for at holde den i drift – er nødvendigt at foretage reparationer og udskiftninger af dele. Derved bliver der i højere grad tale om rekonstruktion og ofte endvidere om ombygninger

af den oprindelige maskine. Genstanden er således ikke bevaret – der er tale om en konstruktion. Det sidstnævnte afspejler museets holdning. Oplevelsen af maskinen der arbejder – eller toget der kører – har et formidlingsmæssigt aspekt, som kan være vigtigt: lugten, lyden, bevægelsen – om end også dette er en konstruktion, da omgivelser og landskab, som veterantoget kører igennem, er moderne. Danmarks Jernbanemuseum prioriterer også denne formidlingsform i form af veterantog sammensat af de lokomotiver og vogne, der er bevaret som rekvisitter – om end det er en rekonstruktion med et vist autentisk præg.

De væsentligste overordnede kriterier for bevaring af en museumsgenstand er, at der er en kendt proveniens og at genstanden rummer en fortælling. Proveniensen er altid et hovedkriterium – hvor blev genstanden bygget, hvor blev den anvendt, af hvem og til hvad. Det er ikke altid alle oplysninger, der er kendt, men jo bedre viden om proveniensen, des mere styrkes genstandens historiske værdi. Genstanden i sig selv er ikke af afgørende betydning, hvis vi ikke ved noget om den – den får først værdi, når der kan knyttes en historie til: om funktion (hvordan virker den), teknologi, om hændelser, om personer bag konstruktionen, om samfundsforhold – der kan anlægges mange vinkler.

Dernæst er en lang række andre kriterier i spil. Der er ikke tale om en eksakt videnskab men om argumentation for vigtigheden af de forskellige aspekter. Her er et begreb som autenticitet væsentligt – dvs. overvejelser om genstandens niveau af oprindelig og originalitet i forhold til den historie den skal repræsentere. – Der kan sagtens være tale om flere vigtige historier. Det kan være historien om genstanden, da den var ny, eller om genstanden, der bærer præg af brug, skader og ombygninger i driftstiden. I sagens natur vil jernbanemateriel, som skal repræsentere det originale, i mere eller mindre grad være rekonstrueret – afhængig af enhedernes alder. Både det originale og det ombyggede er repræsenteret i samlingen. En tidligere tilgang ved indsamling af materiel har været et fokus på, at der skulle være tale om den først-byggede eller først-leverede enhed i en serie, og en til-

Udstillingen i remisen i Odense, foto: Fl. Wedell 2017.



gang der handler om at tilbageføre enheder til det oprindelige, har også været fremherskende – både i veterantogklubber og på museet. I dag er tilgangen en anden: Der lægges større vægt på, at materiellet er repræsentativt (byggenr. er af mindre betydning) og at det fremstår, som det så ud, da det gik ud af drift – med de mange historiske lag enheden dermed indeholder.

Som nævnt er det væsentligt at samlingen repræsenterer mange forskellige aspekter af jernbanehistorien – både det almindelige/repræsentative og det specielle/enestående. Derfor har det været afgørende i gennemgangen og vurderingen af materiellet, at der er spredning i kronologi, geografi, ejerforhold, drift, type, teknologi, funktion mm.

På baggrund af disse overvejelser er der arbejdet systematisk med værdiansættelser af materiellet i forskellige kategorier. Den historiske værdi er således kategoriseret ud fra fire niveauer af historisk betydning: enestående betydning (hvis genstanden er unik – rummer en helt særlig/afgørende historie), national betydning (hvis genstanden er en væsentlig del af den generelle historie), lokal/mindre betydning (hvis en genstand er mere almindelig og udbredt – men ofte kan have særlig betydning for et lokalområde, men ikke nødvendigvis af national betydning) eller uvæsentlig.

Dernæst er bevaringstilstanden tilsvarende kategoriseret i spændet mellem meget god tilstand og kassabel. Genstandenes tilstand har haft betydning for en del af det udskilte materiel – især i den første udskillelsesrunde – hvilket er ført til skrotning som følge af dårlige opbevaringsforhold. Bevaringstilstanden kan være grundlag for valg mellem genstande, der rummer ensartede fortællinger eller er af samme type. Jo væsentligere den historiske værdi en genstand har, jo mindre betydning har bevaringstilstanden – til en vis grad. Her skal det erindres, at der i høj grad er andre kilder til det rullende materiel – fotos, tegninger, skriftlige instruktioner mm., så historien for det meste er dokumenteret på anden vis.

På baggrund af dette blev en samlet vurdering foretaget i forhold til, om den enkelte enhed var bevaringsværdig, skulle indgå i rekvisitsamlingen, udskilles eller var klar til skrotning.

UDSKILLELSE

Indsamlings- og kassationsdebatten har været aktiv i over et årti, og debatten er stadig aktuel – både i forhold til arkivalier og museumsgenstande.⁹⁾ Debatten løber også internationalt, bl.a. i den svenske museumsverden om hvordan der tages hånd om kulturarven – skal der skrottes eller sælges.¹⁰⁾ Den danske statslige udmelding i 2003 pegede på, at udskillelse og kassation var helt nødvendig på de danske museer,¹¹⁾ og tilgangen er den samme i rigsrevisionens beretning om statsanerkendte museers sikring af kulturarven fra 2014.¹²⁾

Etableringen af det nationale registreringssystem Regin (Registrar interface) i 2003 skete som led i denne tilgang og blev set med tre formål: "... For det første at få overblik over, hvad skal man bruge pengene på. For det andet at være et instrument for både forskere og offentligheden. Og endelig at man kan se, hvad man skal kassere."¹³⁾ Ved udskillelse af museumsgenstande fra et statsligt eller statsanerkendt museum, skal der søges om dispensation hos SLKS eller kulturministeren. Danmarks Jernbanemuseum er i kraft af sin historie som etatsmuseum udenfor denne museale sammenhæng,¹⁴⁾ men vi arbejder så vidt muligt efter samme regelsæt. Det betyder, at museet ikke som udgangspunkt har skullet søge dispensation for udskillelsen.

Museet har, som nævnt i *Jernbanehistorie* i 2013, tidligere protokolført genstande, som er indgået i samlingerne, men ikke i de seneste tre årtier, der samtidig har udgjort en periode med mange hjemtagelser af især rullende materiel.¹⁵⁾ Desuden har der i den tidligere struktur i museet været en uklar sammenblanding af hvilket materiel, der i dag vurderes som museumsgenstande, og hvilket der var rekvisitter, som umiddelbart kunne anvendes ved veterantogskørsel. Som led i gennemgangen og vurderingen af hele museets genstands-samling – både det rullende materiel og alle andre genstande – bliver der løbende foretaget registrering i den nævnte statslige genstandsdatabase (Regin), og dermed sikres og tilgængeliggøres dokumentation af samlingen for fremtiden.

Når der i praksis skal udskilles, tilsiger de internationale etiske spilleregler, at evt. tidligere ejere/givere først adspør-

ges, om de vil modtage genstanden retur. Dernæst spørges andre statslige eller statsanerkendte museer, om de er interesserede. Sidste led er en egentlig kassation. Ved jernbanemateriel er der dog også en anden væsentlig interessant – nemlig veterantog-klubberne. De er også – gennem DVF, Danske Veterantogs Fællesrepræsentation – blevet inddraget i udskillelsesprocessen og står som den absolut største aftager af materiel.

Som følge af sorteringsarbejdet blev der genereret en liste over materiel, som udgår af museets samling. Listen blev i foråret 2017 udsendt til potentielle modtagere af materiel – relevante museer og veterantogsklubber, som fik mulighed for i første omgang at give et forhåndstilsagn om interesse for de enkelte enheder. Der blev givet en frist på to måneder til at tilkendegive interesse, og efterfølgende fire måneder til at tilvejebringe konkrete projektbeskrivelser.

På baggrund af en efter museets vurdering uhensigtsmæssig stor mængde "restaureringsprojekter", som allerede står og forfalder flere steder i landet – projekter, der aldrig bliver ressourcer til at fuldføre – stillede museet krav til eventuelle modtagere af udskilt materiel. For at sikre at enhederne således ikke blev til "eksport af skrot" – og for at sikre flest mulige enheder et efterliv – stillede museet en række krav om realistiske tidsplaner for opbevaring, bevaring, anvendelse og evt. istandsættelse af de ønskede enheder. Vi bad desuden om økonomiske overslag for udførelsen af planerne. Dette skulle sikre, at de mest realistiske projekter blev prioriteret højest.

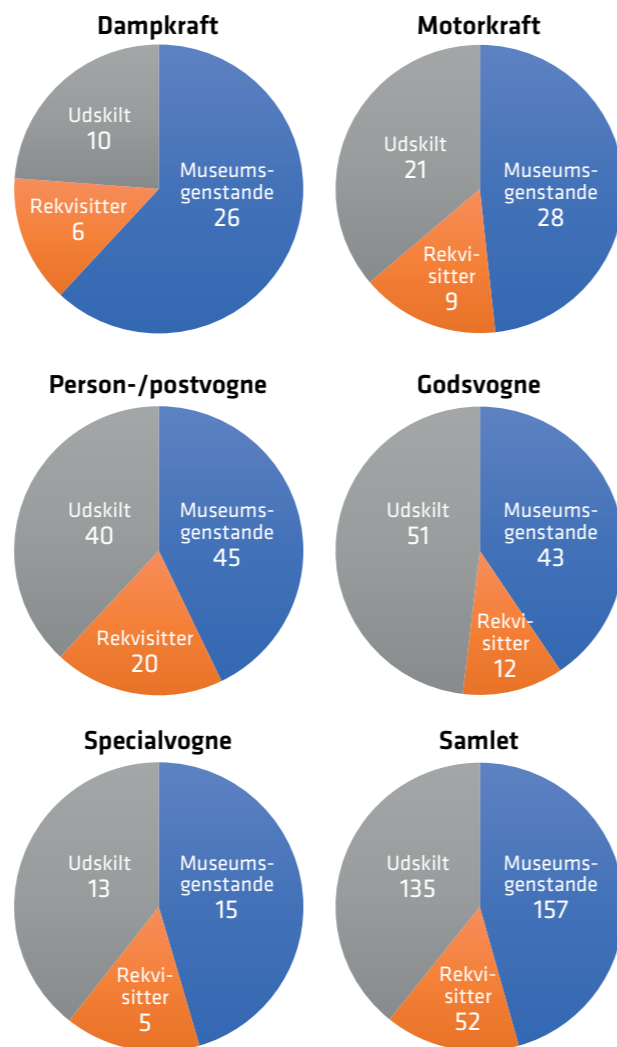
På baggrund af de opstillede betingelser blev den endelige fordeling foretaget, idet kørsel, restaurering og realistisk opbevaring er blevet prioriteret. For at sikre, at materiellet ikke bliver kapitaliseret af modtagere, blev det klausuleret, dels at enhederne skulle gå tilbage til museet, hvis planer ikke følges, eller enheder henstår og forfalder, dels at enheder ikke kan overdrages eller videresælges til tredjepart, uden at Danmarks Jernbanemuseum først har fået tilbud om at tage dem retur. Modtagerne blev ikke afkrævet en lang rapport, men højst en side eller to pr. materielenhed.

Der kan være større udgifter forbundet med at skrotte rullende materiel, og for at sikre, at museet kunne løfte opgaven (skrotning af enheder som ikke fandt ny anvendelse), valgte museet at udbyde materiellet mod betaling af vurderet skrotværdi af jern – og i enkelte særlige tilfælde til kommerciel værdi. Sidstnævnte hvis materiellet kan sikres videre liv, der udbydes åbent og at indtægten går til at støtte bevaringen af den øvrige samling, jf. ICOMs regelsæt.¹⁶⁾

Resultatet af sorteringen i 2016 er, at knap 80 enheder eller reservedele af enheder er tilbudt relevante museer og veterantogsklubber. Der er 16 aftagere med Dansk Jernbane Klub, Nordsjællands Jernbaneklub og Syddjyllands Veterantog som de største. Derudover har Syd-Fyenske Veteranbane, Veteranbanen Bryrup-Vrads og Søby Brunkulsmuseum modtaget enheder. Frilandsmuseet har overtaget en enkelt enhed, mens forskellige kommercielle aktører, CFL Cargo, ContecRail, Captrain, RailService, BaneDanmark, Resc-Rednings- og sikkerhedsCenter og Grams Service såvel som AMU Aalborg, Team David og det hollandske selskab RailInsight hver har overtaget enkelte enheder.

Der er i forbindelse med udskillelsesrunden foretaget et antal byttehandler, således at der i samlingerne er tilkommet syv nye enheder som museumsgenstande. De to af de syv erstatter tilsvarende enheder i dårligere stand som udskilles (privatbanedamplokomotiv), én enhed erstatter en tilsvarende, som overgår til rekvisitsamlingen (følgevogn til kran), og fire er vigtige tilføjelser til samlingen (en af de ældste bevarede dieselmaskiner, en specialvogn, en privatbanerangermaskine og en tidlig lukket godsvogn). Derudover indgår fire ny enheder som rekvisitter (en åben godsvogn, en rejsegodsvogn og to lukkede godsvogne).

I alt blev 47 enheder af de i 2017 udbudte 78 stykker materiel overtaget til ny anvendelse, mens 31 enheder blev kasseret. Det skyldes for hovedparten, at der ikke var interesserede aftagere, enkelte fik ikke realistiske bud, og endelig blev nogle få enheder udbudt som reservedele, dvs. efter at Danmarks Jernbanemuseum har udtaget reservedele fra enhederne til eget brug – for at kunne sikre veterankørsel med an-



Fordeling af det rullende materiel (efter vogntype) som resultat af udskillelsesprocessen 2013-2017.

dre enheder. Blandt det kasserede er størstedelen lukkede godsvogne/vognkasser eller enheder i meget ringe tilstand.

Samlet er der siden 2013 foretaget en reduktion af samlingen af rullende materiel på ca. 40%. Af de 340 enheder har 65 fundet ny anvendelse og et tilsvarende antal er blevet kasseret. Det endelige resultat er som følger:

| | |
|---|-------------|
| Bevaret ved Danmarks Jernbanemuseum: 209 enheder | |
| • Museumsgenstande | 157 enheder |
| • Rekvisitter (veterantog til kørsel): | 52 enheder |
| Udskilt til andre: 70 enheder | |
| • Udskilt til andre 2017 | 47 enheder |
| • Supplerende udskillelse 2017-2018 | 5 enheder |
| • Udskilt 2013-2016 | 18 enheder |
| Kasseret/skrottet: 65 enheder | |
| • Kasseret pga. manglende aftagere 2017 | 31 enheder |
| • Kasseret 2013-2016 | 34 enheder |

SAMLINGERNE

I det følgende skitseres nogle overordnede karakteristika for Danmark Jernbanemuseums samling af rullende materiel. Processen har afstedkommet en samling bestående af 157 museumsgenstande og 52 enheder, der anvendes til kørsel – de såkaldte rekvisitter.

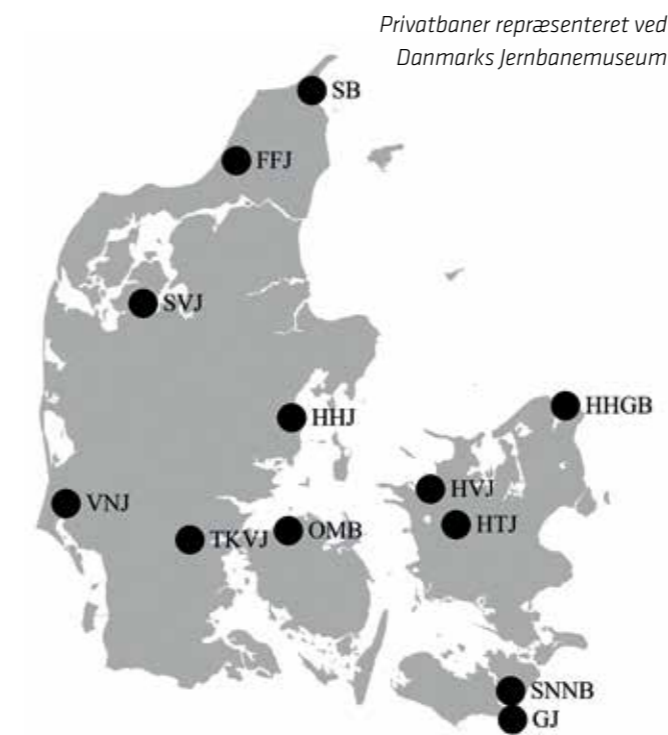
Som nævnt er det en målsætning at have en repræsentativ og varieret samling, som fortæller den danske jernbanehistorie ud fra mange forskellige vinkler og aspekter. Som resultat af museets historie som etats-museum er der en stor overvægt af statsbanernes materiel repræsenteret, men samlingen rummer også enheder fra privatbanerne. Det er ikke et mål at have enheder fra samtlige privatbaner, men det er vigtigt at kunne vise et udpluk af de mest karakteristiske materieltyper, som fandtes i forskellige varianter – både de ældre privatbaner fra slutningen af 1800-tallet frem til 1960'erne og de moderne privatbaner. Sidstnævnte er dog kun repræsenteret ved en enkelt enhed (Mrd 4212). En variant er DSB-

godsvogne, som var dedikeret til forskellige virksomheder, f.eks. tankvogne fra benzinselskaber eller spritfabrikkerne i Aalborg, eller forskellige ølvogne m.m.

I museets samling er der således også sigtet efter at have et bredt udsnit af forskellige repræsentative teknologiske løsninger, som afspejler forskellig tid. For eksempel forskellige typer bremsesystemer på køretøjerne – fra skruebremsen med og uden bremsehus, over vacuum- til moderne trykluftbremsere, eller forskellige typer konstruktion af vogne: trækonstruktion, træbeklædning (forskellige træsorter), stålbeklædning, stålkonstruktion, nittede eller svejsede konstruktioner, forskellige typer tagkonstruktion med paptag, lærred, med og uden tagrytter eller med ståltag. Der findes flere varianter af belysning fra olielamper til elektrisk lys, og opvarmning af vogne fra fravær over løst indsatte varmekasser til dampvarme og varmvandsanlæg, og videre til moderne elvarme. Der findes desuden varierende indretning af vogne med for-

skellige sædetyper (stof, læder, træ), hattehylder m.m., som afspejler tid og klasse. I samlingen indgår ligeledes eksemplere på forskellige typer affjedring (blad-, skrue- og evolutfjedre) aksel- og bogietyper (træ og stål, samt nittede og svejsede), hjul typer (træ, støbejern og stål, sammensatte og helhjul), og selve konstruktionen af lokomotiver og tendere: skorsten, koblingstyper, antal trækkende aksler (to-, tre- firekoblede lokomotiver), vandrørs- og røgrørs-kedler, med og uden overheder, antal cylindre m.m., såvel som forskellige typer drivkraft (damp, motor (diesel- og benzin-mekanisk, dieselelektrisk, dieselhydraulisk) og el). I den øvrige samling er håndkraft desuden repræsenteret ved flere typer dræsiner.

Også mange forskellige funktioner er repræsenteret: bl.a. transport af forskellige

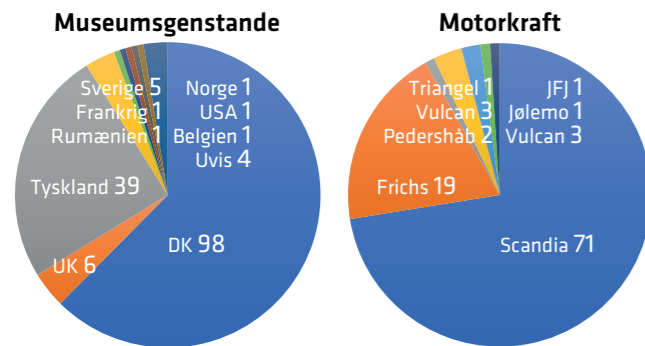


En af de sidst indsamlede museumsgenstande er tankvognen fra kommunekemi som repræsentant for både den yngste type tankvogne og for historien om forureningsbekæmpelsens fremvækst i 1980'erne, foto: Fl. Wedell 2017.

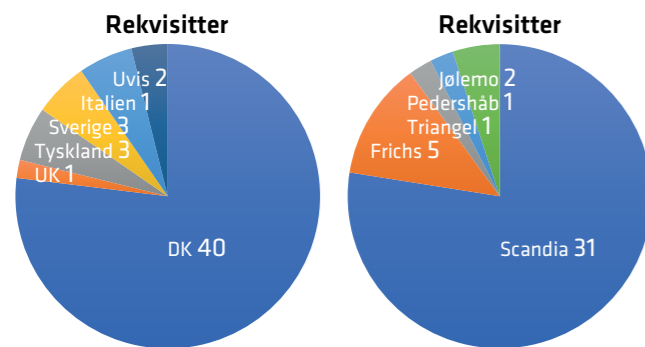


- godstyper (olie, kemikalier, kølede fødevarer, øl, kvæg, stykgods, container, kampvogn,)
- personvogne af forskellige typer (I, II og III klasse, salonvogn, kongevogn, kupéer med adgang udefra, sidegangsvogn med kupéer, storrumsvogn med mellemgang, åben vogn, udflugtsvogn, restaurantvogn, liggevogn, sovevogn),
- trækraft (ranger-, godstogs-, persontogslokomotiver),
- godsvogne (træ, stål, åbne, lukkede, tankvogne, fladvogne) samt
- arbejdet ved banen (sporskiftestopper, hjælpekran, værkstedsvogn, ballastvogn mm.).

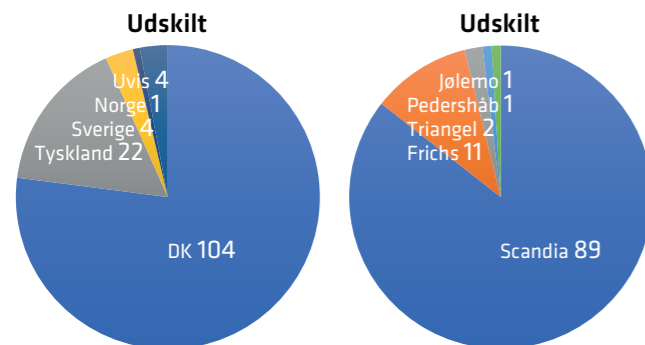
Samlingen dækker repræsentanter for centrale udenlandske såvel som danske producenter af jernbanemateriel. Langt de fleste enheder er produceret i Danmark hos virksomheder som Vulcan i Maribo (rangerlokomotiv, dobbeltdækkerpersonvogn og rejsegodsvogn fra o. 1900), Jølemo i Rødovre (bakke), Pedershåb i Brønderslev (rangertraktorer fra 1930'erne og 1950'erne), Triangel i Odense (motorvogne fra 1920'erne og 30'erne), Frichs i Århus (damp- og motortrækraft fra 1910'erne til 1970'erne) og ikke mindst fra Scandia i Randers (alle slags vogne fra 1860'erne til 1980'erne).



Museumsgenstande: Fordeling (antal) efter producentland (157 enheder) og med dansk producent (98 enheder).



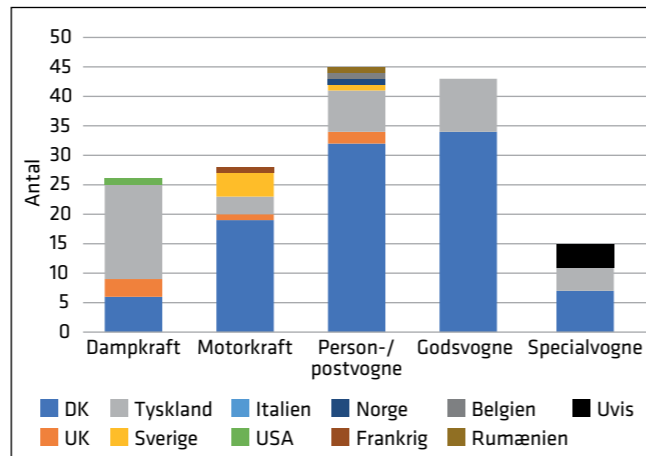
Rekvisitter: Fordeling (antal) efter producentland (51 enheder) og med dansk producent (40 enheder).



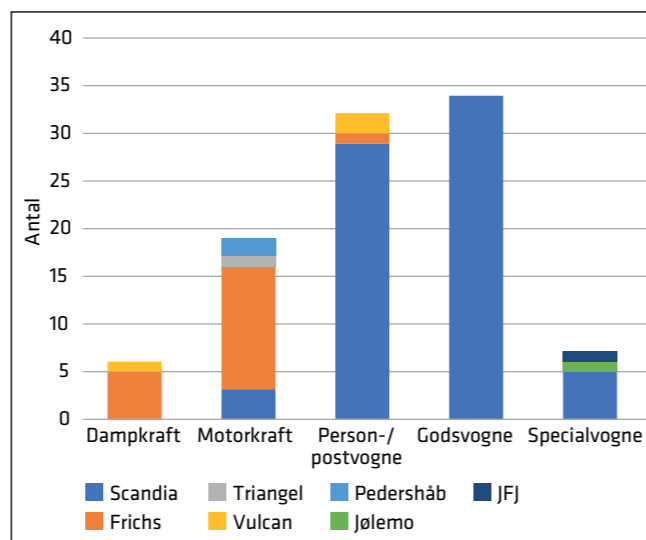
Udskilt: Fordeling (antal) efter producentland (135 enheder) og med dansk producent (enheder).

Det meste af det udenlandsk byggede materiel er fra Tyskland – dog i perioden frem til 1910 ofte med dansk konstruktør – væsentligst Otto F.A. Busse (d.y.) som er ganske vel repræsenteret med konstruktioner i perioden 1876-1910 (f.eks. damplokomotiver litra A, D, K, P m.fl.).

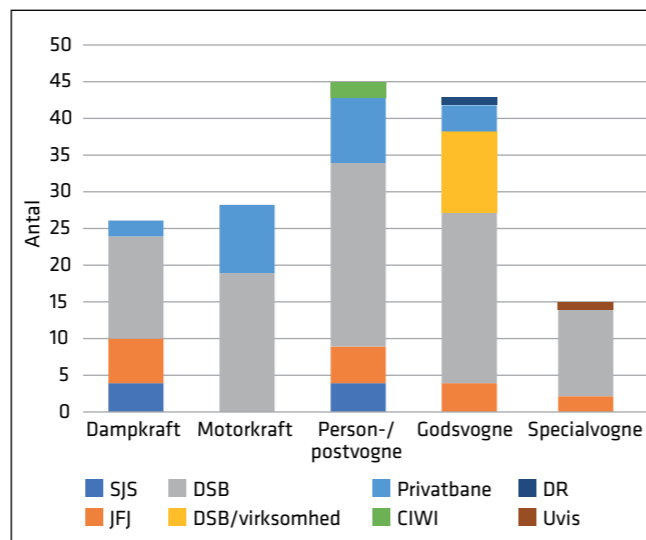
I det følgende skitseres variationen i de forskellige materieltyper, som indgår i samlingen. Som det ovenstående er der ikke tale om en udtømmende beskrivelse, men om en mere overordnet karakteristik. Enhederne er opdelt i funktionsgrupper: trækraft, personvogne, postvogne, godsvogne og special-



Museumsgenstande (157 enheder): fordeling på type og producentland.



Heraf: Museumsgenstande (98 enheder): Danskbygget materiel, fordeling på type og producent.



Museumsgenstande (157 enheder): Fordeling på type og driftsselskab (antal).

vogne. Det har som udgangspunkt ikke været et mål at bevare hele autentiske togstammer men snarere en stor variation af materiel. Enkelte vogne og lokomotiver indgår dog i samlede togstammer: det røde MS-lyntog fra 1930'erne (tre enheder) og MA-lyntoget fra 1960'erne (fire enheder) samt to krantog (tre enheder i hver). Argumentationen er, at der ikke skal køres med museumsgenstandene (bortset fra nævnte lyntog), og derfor er der ikke bevaret hele vognsæt af f.eks. S-tog eller Mr-tog. Her er de enkelte vogne repræsentanter for historien.

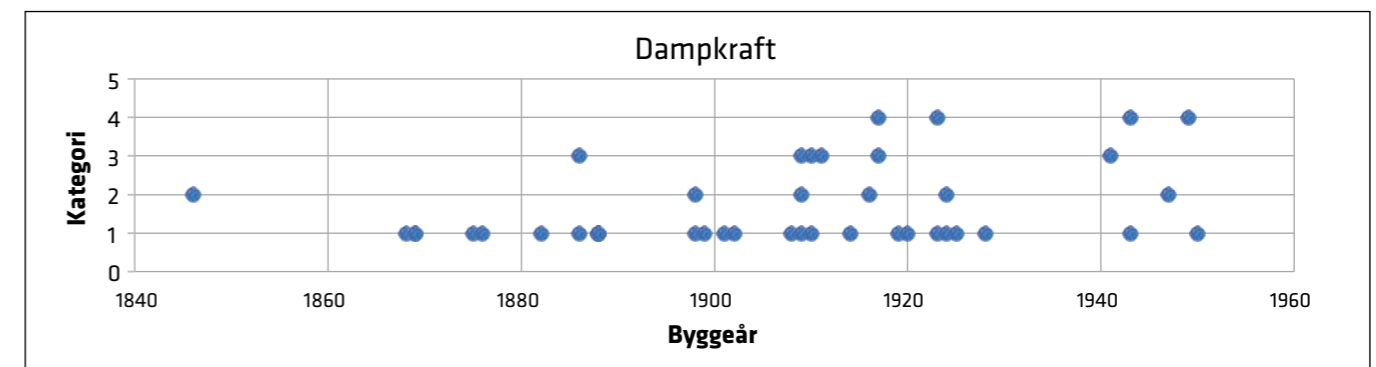
DAMPLOKOMOTIVER

Museet er i besiddelse af 32 damplokomotiver. De 26 damplokomotiver, der er bevaret som museumsgenstande, blev bygget i årene 1868 til 1950 og indrammer således næsten hele dampalderen. Kun et eksempel på de tidligste lokomotiver mangler, og dette hul udfyldes af en replika af Odin, Danmarks første lokomotiv, som er færdigbygget i 2018 (som kørende rekvisit). Af de 26 lokomotiver blev de tre ældste bygget i Storbritannien (1868-69), 16 er produceret i Tyskland (1882 til 1923), ét i USA (1919), og seks i Danmark (1901-1950). 16 af lokomotiverne blev anvendt til fremføring af persontog,

fire til godstog og seks var rangerlokomotiver. Fra jernbanens tidlige år – før selskaberne blev samlet i DSB, er der bevaret fire fra den sjællandske og seks fra den jysk-fynske bane. Hovedparten af lokomotiverne har således betjent DSB, JFJ og SJS, men også to privatbanelokomotiver findes i samlingen som repræsentanter for den lokale trafik. Den geografiske fordeling er også varieret i forhold til lokomotivernes driftsområder.

I museets rekvisitsamling findes ud over replikaen ODIN yderligere fem damplokomotiver (dækkende perioden 1898-1947) – de tre (E-, P- og R-maskiner) er til veteranogskørsel, den fjerde, et privatdamplokomotiv, er udlånt til veteranogskørsel, og det sidste damplokomotiv (F500), der tidligere er dømt til skrot og fremstår i afpillet stand, beholdes til potentiel stationær formidling.

Museet har i den gennemgåede proces skilt sig af med seks damplokomotiver, hvoraf to fra privatbaner erstattes af tilsvarende, som er i mere original stand. Tre af de sidste fire er dubletter. Heraf anvendes reservedele fra de to (E 978 og R 946) til at gøre tilsvarende enheder køreklare (E 991 og R 963), og en tredje (F 428) får nyt liv i en veteranklub. Den sidste er i ringe forfatning og mangler mange originale dele (J1) men overtages også af en klub. I perioden fra 2013 er der



Spredning i damplokomotivers alder fordelt på de fire kategorier (1: museumsgenstande, 2: rekvisitter, 3: udskilt, 4: kasseret), 2013-2017 (enheder uden kendt år er ikke inkluderet, Odin anført med oprindelig byggeår 1846).

desuden skrottet to F-maskiner (dubletter i samlingen), hvorfra der er bevaret reservedele – blandt andet aksler og kedler, som er blevet udbudt i den seneste udskillelsesrunde – og er modtaget af veteranogsklubber, til brug for at gøre tilsvarende lokomotiver køreklare.

R 946-maskinen er fravalgt, da der dels er bevaret en anden R-maskine som rekvisit, hvortil bl.a. kedlen skal anvendes, dels er historien om kraftige damplokomotiver i første del af 1900-tallet velrepræsenteret ved bl.a. P og Pr- og S-maskiner.

Der er dog stadig mangler i museets samlinger, idet industribaner og smalsporede baner endnu ikke er repræsenteret med damplokomotiver.

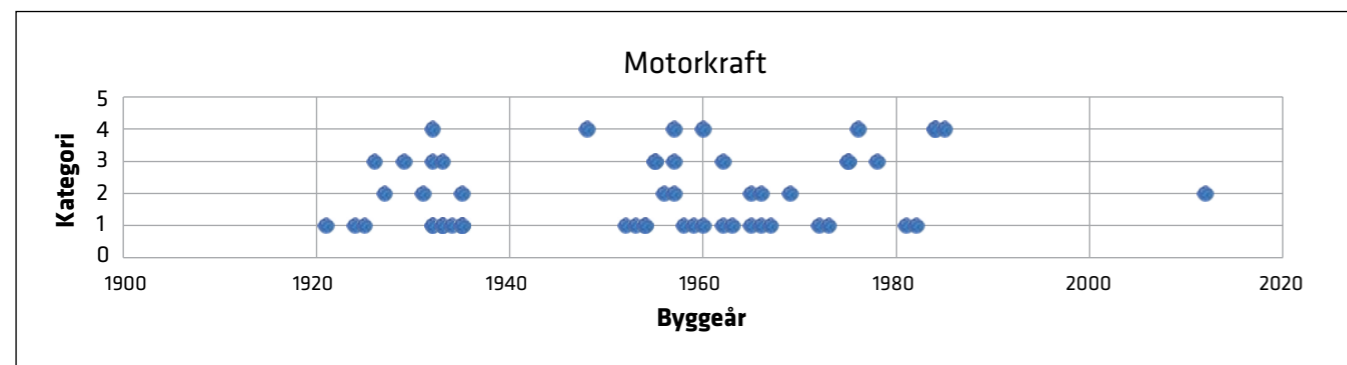
MOTORTRÆKKRAFT

Af museets 37 enheder med motortrækkraft er de 28 museumsgenstande. Blandt genstandene er ti motorlokomotiver bygget i perioden 1932 til 1981 – de fem er danske produkter (1932-1962), fire er svenske (1921-67) og to er tyske (1963 og 1981). Kun to er privatbanemateriel. Blandt motorlokomotiverne findes bl.a. eksempler på de ikoniske lokomotiver, der blev bygget på licens fra General Motors – Mx, My og Mz – og det nyere dieselelektriske Me.

Desuden findes i samlingen 11 motorvogne fra 1921-1982 – næsten alle danskbyggede – bortset fra en enkelt tysk motorvogn (et typisk γ-tog fra 1973) og en af de ældste bevarede dieselelektriske vogne i Danmark, bygget i Sverige (1921). Blandt motorvognene er enheder fra det ikoniske røde lyntog fra 1935. Tre enheder er tidligere privatbanemateriel og repræsenterer den lokale trafik, mens S-tog repræsenterer hovedstadens trafik (med eksempler på to generationer), mens de øvrige motorvogne kørte i hele landet – som lyn- og regionaltog. Både Mo og afløseren Mrd er repræsenteret, ligesom en karakteristisk Triangel-motorvogn.

De syv rangertraktorer i genstandssamlingen er bygget mellem 1925 og 1966, og de fem er danskbyggede, én fransk og én engelsk. To har været i drift på privatbaner, én både hos DSB og siden privat og resten hos DSB. Samlingen viser repræsentanter, der er spredt i størrelse og kronologi.

Som driftsmateriel/rekvisitter indgår yderligere tre motorlokomotiver (1956-1965), tre motorvogne (1935-2012) og tre rangerlokomotiver (1931-1969). Lokomotiver og motorvogne er tiltænkt at indgå i veteranogdrift eller som arbejdsmaskiner, og sidstnævnte rangermaskiner er til håndteringen af materiellet i museets magasiner.



Spredning i motorlokomotivers, motorvognes og rangertraktorerens alder fordelt på de fire kategorier (1: museumsgenstande, 2: rekvisitter, 3: udskilt, 4: kasseret), 2013-2017 (enheder uden kendt år er ikke inkluderet).

PERSONVOGNE

Samlingen af personvogne rummer i alt 57 enheder, hvoraf 38 er museumsgenstande bygget fra 1854 til 1975. Nyere materiel som IC3 håber museet på at kunne indsamle, når det er udtjent. Der er dog indsamlet noget af det allernyeste materiel – et IC 2-togsæt, som dog pga. klausuler fra giver indtil videre kun kan indgå i samlingen som rekvisitter.

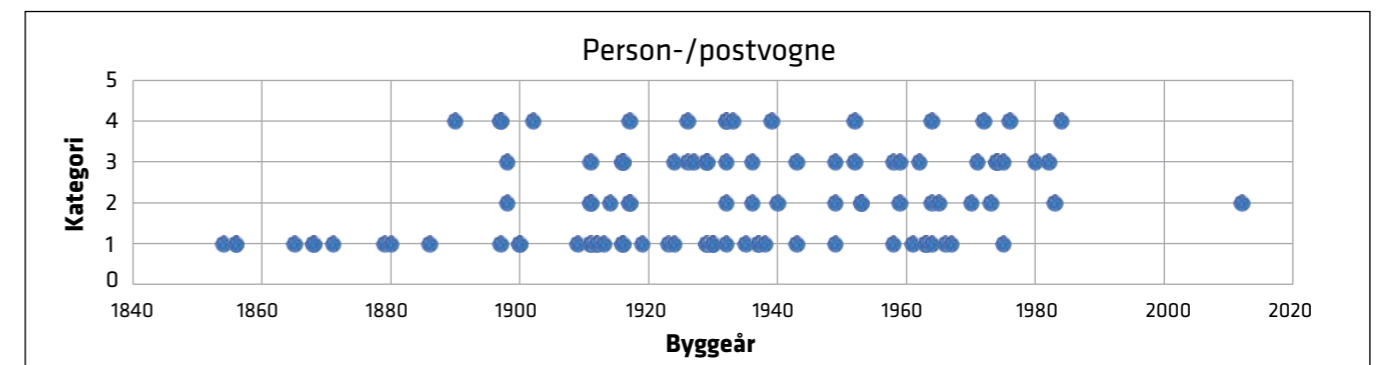
I genstandssamlingen findes 20 stålvogne og 18 trævogne, som fordeler sig med to førsteklasesvogne (1963-66), fire med kombineret I-II kl. (1923-61), fem II kl. (1958-75), to kombineret II-III kl. (1868), 14 II kl.-vogne (1865-1930, og heraf en dobbeltdækkervogn med kupeer for neden og storrør for oven), seks af den særlige luksuriøse type – salon/kongevogne (1854-1937) – bl.a. en særlig salonvogn privatejet af CF Tietgen (GJ 1) – foruden enlige eksempler på udflugts-, ligge-, sove-, restaurant- og bårevogne (1909-64). Der er også bevaret en åben personvogn, "skovvogn" (1880), som sammen med dobbeltdækkervognen (1900) typisk anvendtes til at transportere Københavnerne til de nordsjællandske skove og kyster. Tre vogne indgår desuden som dele af lyntogsstammer: det røde MS fra 1930'erne (AA 431) og sølvpilen (MA) fra 1960'erne (Bmk 530 og Bs 480). Begge lyntog er bevaret i deres helhed med mulighed for at kunne gøres køreklare.

Desuden findes eksempler på vogne til både fjern- og nærtrafik fra 1930'erne til 1950'erne samt fra 1960'erne til 1980'erne – f.eks. den typiske "brune" nærtrafik-personvogn (Cle 1678) eller den typiske røde interrailvogn (B 314). Også privatbanernes mere beskedne vogne indgår i samlingerne, f.eks. bivognen (Fe 12140) til en triangelmotorvogn og den særlige type, bænkevognen (SNNB G 69), der kunne konverteres til enten person- eller godsvogn efter behov.

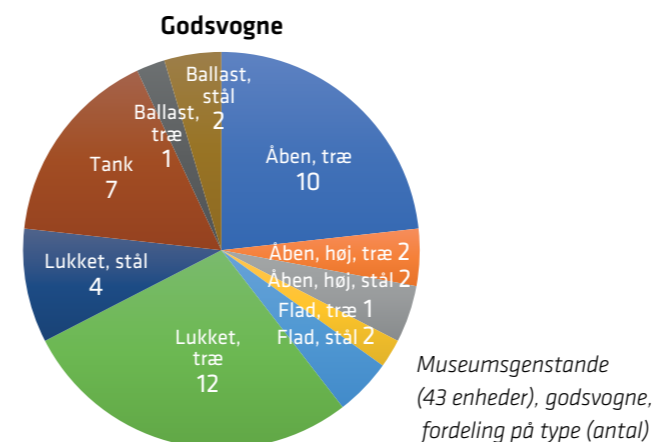
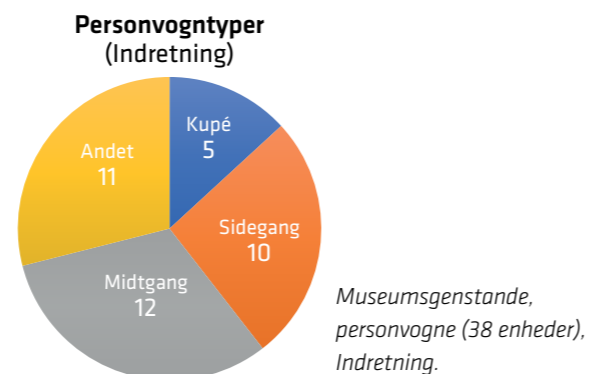
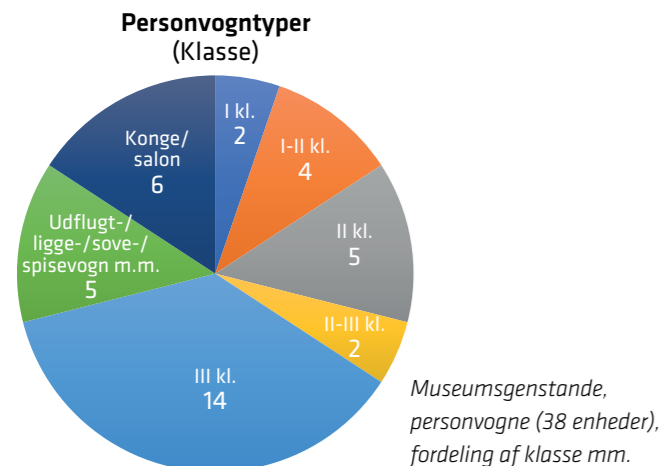
I samlingen findes en vognkasse, som er den ældste bevarede i Danmark, nemlig kongevognkassen fra 1854. Den ældste bevarede personvogn er den nyligt restaurerede grønholtvogn DJDS C 2,¹⁷⁾ bygget på Scandia i 1865.

De ældste kupévogne med indgang til kupéerne udefra er repræsenteret ved fem enheder fra perioden 1865-1916. De senere sidegangsvogne findes i otte udgaver fra 1923-1967, og af midtgangsvogne er der 12 fra 1911-1975.

Foruden de 38 museumsgenstande er der ved museet yderligere 19 rekvisitter (driftsmateriel), som er bygget 1898-2012. Af disse er hovedparten tiltænkt at indgå i togtammer – en med brune vogne (7), som repræsenterer tiden fra 1930'erne til 1950'erne og en rød stamme (4) fra perioden 1960'erne til 1980'erne.



Spredning i person-, postvognes alder fordelt på de fire kategorier (1: museumsgenstande, 2: rekvisitter, 3: udskilt, 4: kasseret), 2013-2017 (enheder uden kendt år er ikke inkluderet).



POST- OG REJSEGODSVOGNE

Af post- og rejsegodsvogne indgår der i museumsgenstandssamlingen syv enheder, som dækker perioden 1856 til 1937 – heriblandt to af Danmarks ældste vogne, der dog er restaureret i 1920'erne – den ene givetvis sammensat af to tilsvarende vogne.¹⁸⁾ En af postvognene har kørt på en privatbane, mens resten har kørt på hovedstrækningerne. I rekvisitsamlingen indgår desuden yderligere en postvogn fra 1936.

GODSVOGNE

Godsvognssamlingen dækker perioden 1862-1994, og hovedparten af de 43 museumsgenstande er danskbyggede (34 enheder) og resten er tysk produceret (9). Fire vogne var i begyndelsen i drift hos JFJ og blev siden overtaget af DSB (en enkelt dog til en privatbane). Yderligere 20 vogne var i drift hos DSB foruden de vogne, der var lejet ud til virksomheder – typisk olieselskaber eller bryggerier (10 enheder). Der er eksempler på tankvogne fra BP, Shell, De Danske Spritfabrikker, en ølvogn tilknyttet Albani og Tuborg eller en FDB-kølevogn. Den nyeste tilføjelse til samlingen er kommunekemitankvognen fra 1994. Vognen rummer en vigtig historie om miljøbeskyttelse og forureningsbekæmpelse i begyndelsen af 1980'erne – som bl.a.

resulterede i etableringen af kommunekemi. Fire godsvogne tilhørte oprindeligt privatbaner – en enkelt overgik til DSB.

Eksempler på andre væsentlige historier gemt i materiellet er jernbanens tilknytning til militærtransporter, repræsenteret ved en fladvogn til transport af en kampvogn (slmmps 105), eller tankvognen, der har været anvendt af den tyske rigsbane under krigen (DR Münster 523 351). Men vigtigt er, at også de mest almindelige vogntyper – nogle produceret i hundredvis – som de lukkede trævogne Q, Gs og efterfølgerne af stål, Hbis, er repræsenteret i samlingen.

I samlingen indgår således 26 vogne af trækonstruktion eller med træbeklædning (14 åbne/12 lukkede) og 10 stålvogne (6 åbne, herunder 2 ballastvogn/4 lukkede) samt 7 ståltankvogne.

I rekvisitsamlingen indgår yderligere 12 vogne (1921-1973) – heraf en privatbanevogn. To af vognene er gemt som under-vogne til opbevaring af to salonvognkasser, som er museumsgenstande. Fem af vognene er desuden udlånt til Sydjyllands Veterantog til veterantogskørsel.

SPECIALVOGNE

En del af materiellet repræsenterer arbejdet ved banen - vedligeholdet og bygningen af jernbanerne. Den type enheder er

sjældent bevaret – især for nyere tid.¹⁹⁾ Danmarks Jernbanemuseum bevarer 14 specialvogne fra perioden 1869 til 1981. Samlingen rummer således snepløve fra to perioder (1860'erne og 1980'erne), hjælpekraner med følgevogne fra to perioder (1880'erne og 1950'erne), foruden arbejdsvogne som troljer og en bakke samt enkelte specialkøretøjer som en sporskiftestopper. En enkelt mandskabsvogn er også indgået i samlingen – typisk var disse ombyggede ældre vogne, og det har været almindeligt for veteranklubber at tilbageføre disse vogne til de oprindelige typer. Derfor er funktionen som mandskabs- og svejsevogn en sjældenhed. Derudover er der i samlingen af godsvogne desuden to generationer af ballastvogne bevaret (frs hhv. 1921 og 1965).

Ganske mange vogne har fået et efterliv som hestestald eller sommerhus. Museet har derfor også bevaret et enkelt eksempel herpå i form af en vognkasse fra en tidligere kupévogn (1897), som antagelig i 1930'erne er bygget om til sommerhus. Materiellet har været anvendt ved DSB – to af de ældste enheder først ved JFJ.

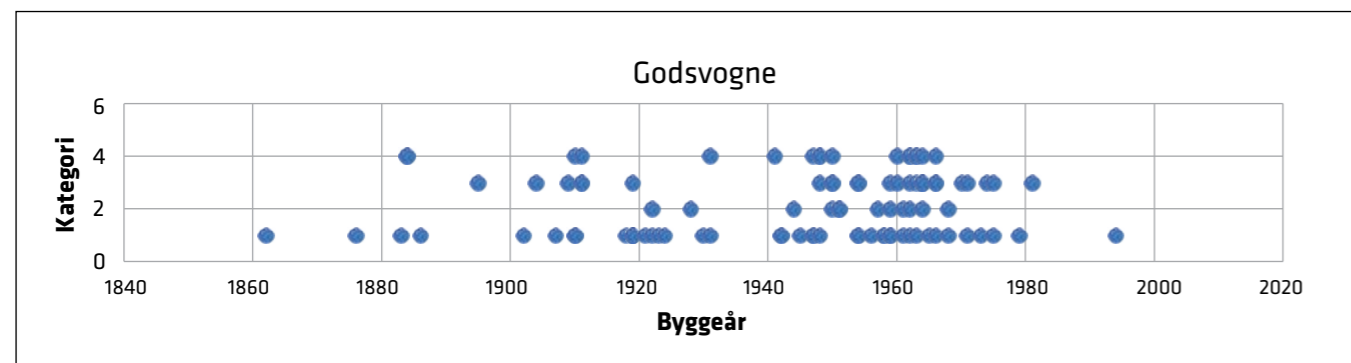
Desuden er der som driftsmateriel/rekvisitter bevaret to troljer og to bakker – primært til arbejdsbrug, samt en mandskabsvogn til brug i veterantogene. I alt er der således 19 specialvogne på museet samt 'sommerhuset'.

DET UDSKILTE

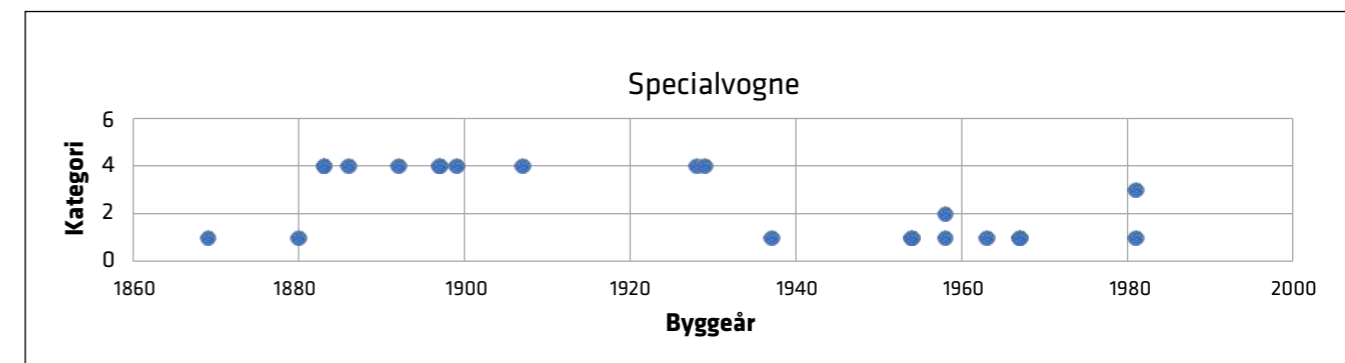
Omtrent halvdelen af det i 2017 udbudte materiel har fundet modtagere. I hovedsagen var det jernbaneklubber, som var aftagere, men også Nationalmuseet kunne overtage en enhed. Enkelte enheder, som havde svagt dansk tilhørsforhold, blev udbudt på det tyske marked. En sovevogn er således udskilt til et hostel i Amsterdam, bestående af en stamme af tilsvarende vogne.

Hovedårsagen til kassation og skrotning er enhedernes tilstand og mangfoldighed. Det betyder, at omkring halvdelen af de 31 skrottede vogne i 2017 var Gs- eller Hd-vogne eller vognkasser, som typisk har været anvendt som lagerrum. Flere enheder er kasseret, men anvendes delvis til reservedele – dels af Danmarks Jernbanemuseum – dels af modtagere.

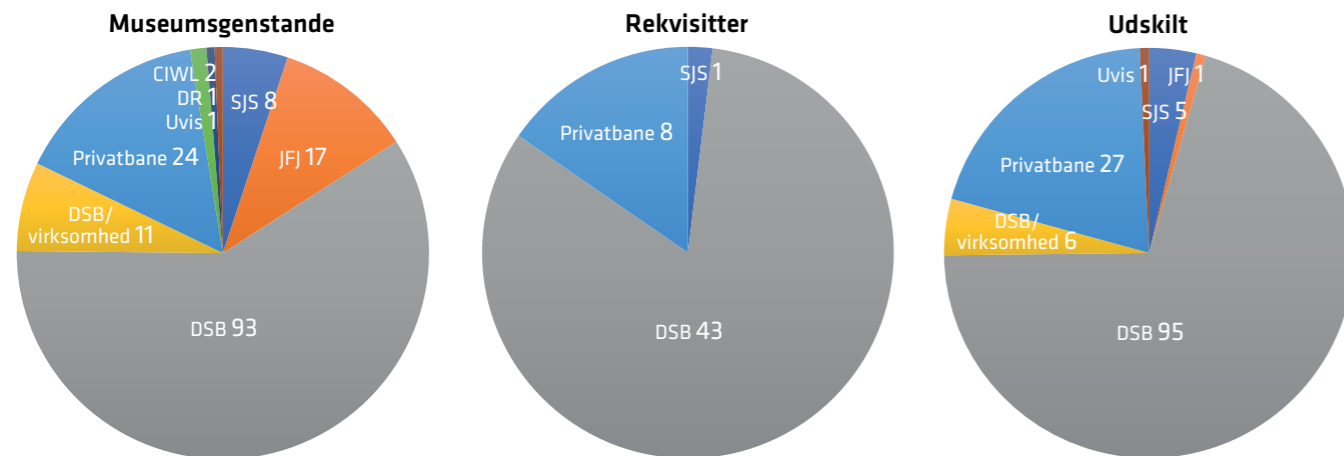
Enheder, som nogle vil synes er kontroversielle at udskille (bl.a. en mellemvogn til S-tog eller damplokomotivet E 978) rummer begge en historie, der i forvejen er repræsenteret på museet. Enhederne skal anvendes som reservedele til tilsvarende bevarede enheder i museet. Det samme gør sig gældende med R 946. Sidstnævnte lokomotiv var delvis udbudt (med forbehold for, at dele beholdes af museet som reservedele til en anden R-maskine), men ingen reagerede med forhåndstilsagn eller en endelig projektbeskrivelse. Til gængæld gav



Spredning i godsvognes alder fordelt på de fire kategorier (1: museumsgenstande, 2: rekvisitter, 3: udskilt, 4: kasseret), 2013-2017 (enheder uden kendt år er ikke inkluderet).



Spredning i specialvognes alder fordelt på de fire kategorier (1: museumsgenstande, 2: rekvisitter, 3: udskilt, 4: kasseret), 2013-2017.



Fordeling af det rullende materiel (efter driftsselskab) som resultat af udskillelsesprocessen 2013-2017.

dette lokomotiv størst debat, da udskillelsesprocessen var gennemført. Desuden udskilles et antal bogier og andre reservedele, bl.a. kedel til F 668 og kedel, aksler og vandkasser til F 662.

Som resultat af byttehandler i den store udskillelsesproces er én lille håndfuld enheder blevet overflødige og udskilles i en tillægsrunde, der endnu ikke er helt tilendebragt.

Museets samling er endnu ikke komplet. Der mangler et eksempel på en sporvogn, en skinnebus, smalsporet materiel og nyere enheder som IC3-tog eller moderne letbanemateriel. De sidstnævnte må afvente at materiel tages ud af drift, før der eventuelt kan foretages indsamling.

AFSLUTNING

Gennemgangen, vurderingen, sorteringen og udskillelsen af det rullende materiel ved Danmarks Jernbanemuseum har medført en stor reduktion på omkring 40% i antallet af enheder. Omkring halvdelen af det materiel, som blev udskilt siden 2013, er fordelt hos nye ejere – i hovedsagen veterantogsclubber. En stor del af det udskilte materiel vil blive istandsat til veterankørsel i løbet af et årti, hvis klubbernes planer følges. Andre enheder tages umiddelbart i anvendelse – bl.a. som mandskabsvogne, lagervogne eller – mere eksotisk – som hostel i Amsterdam. At 65 enheder siden 2013 er endt som skrot skyldes for hovedparten en meget ringe tilstand. Halvdelen blev allerede skrottet i 2013. Blandt de sidste 31 enheder var langt hovedparten godsvogne eller vognkasser, som ingen har fundet interesse i. Ikke overraskende har især udskillelsen af damplokomotiver givet visse dønninger i entusiastkredse til trods for, at mindre end 10% er blevet skrottet – og alle fire enheder med udvindelse af reservedele til følge eller som årsag.

Med afsæt i den nu ordnede samling er grundlaget for en fremtidig sikring og bevaring af det rullende materiel på plads. Sideløbende arbejder museet ihærdigt med en tilsvarende ordening af vores øvrige samlinger af genstande og arkivalier. Næste skridt vil være, at der etableres forsvarlige opbevaringsforhold – og her er en økonomisk udfordring, når vi har

med så store genstande at gøre som rullende materiel. Det kræver også, at der gøres en indsats i forhold til konservering og evt. restaurering af genstandene. Dette er tilsvarende ganske ressourcekrævende.

Museets tiltag har i den sammenhæng flere trin. Først at få samlingen ned på et antalsmæssigt mere realistisk niveau, dernæst at få etableret ordentlige magasinforhold. Derefter kan konservering og restaurering af de enkelte enheder planlægges.

LITTERATUR OG HJEMMESIDER

- "Udredning om bevaring af kulturarven", Kulturministeriet, 2003
 Alkjær, Hans Gram; Lars Jensen, John Poulsen og Hans-Henrik S. Rasmussen, *Jernbanemotormateriellet fra Triangel*, Motormateriel 1, Banebøger 1976
 Andersen, Torben, *DSB godsvogne 1945-1965, 1. del Litra G til U*, TpT 2016
 Andersen, Torben, *DSB godsvogne 1945-1965, 2. del Litra ZA til ZU*, TpT 2017
 Bay, William, *Danmarks Damplokomotiver*, Herluf Andersens Forlag, 1977
Bevarendeplan för järnvägsfordon, Sveriges Järnvägsmuseum, Gävle 2004
 Bruun-Petersen, Jens & Ulrik Tarp Jensen, *Danske Personvogne*, Banebøger 2012
 Bruun-Petersen, Jens, *Danske Godsvogne, anden del*, Jernbanemateriel 3, PT bøger 1985
 Bruun-Petersen, Jens, *Godstog, Godsbefordring med jernbane gennem tiden*, Banebøger 1995
 Bruun-Petersen, Jens, *Godsvognsmateriellets historie*, Banebøger 1993
 Bruun-Petersen, Jens, *Jernbanemateriel 2*, Forlaget A.E. Kurland 1976
 Christensen, Peter & John Poulsen, *Med motor fra GM*, Motormateriel 5, Banebøger 1999
 Christensen, Peter & John Poulsen, *Motormateriellet fra Frichs og Scandia 1932-1978*, Motormateriel 5, Banebøger 2009
DSB Godsvogne, u.å.
Fortegnelse over Driftsmateriellet, April 1928, De Danske Statsbaner. Kbh. 1928
Fortegnelse over driftsmateriellet, I: Damplokomotiver, motormateriel, person-, post- og rejsegodsvogne, De danske Statsbaner, Januar 1941, Banebøger 1988
ICOM Code of Ethics for Museums, ICOM 2013
ICOM's etiske regler, ICOM Danmark 2006
 Jernbanen.dk
 Mordhorst, Camilla og Britta Tøndborg (red.): (Ind)samlinger i det 21. århundrede, Museologisk Skriftserie, Institut for Kunst- og Kulturvidenskab ved Københavns Universitet, 2005.
 Poulsen, John, *Letbyggede motortog fra Uerdingen*, Motormateriel 4, Banebøger 1993
 Poulsen, John, *Letbyggede motortog fra Uerdingen/Dueweg*, Motormateriel 4.2, Banebøger 2016
 Poulsen, John, *Motormateriellet fra tyske fabrikker efter 1945*, Motormateriel 8, Banebøger 2013
 Poulsen, John, *Motormateriellet fra udenlandske fabrikker før 1945*, Motormateriel 2, Banebøger 1984



En af de mange G-vognkasser, der er udskilt, Randers, foto: forfatteren 2016.

Slots- og Kulturstyrelsens hjemmeside om museernes arbejdsopgaver: https://slks.dk/kommuner-plan-arkitektur/kulturarvskommuner/museernes-arbejdsopgaver/

Vecco, Marilena & Michele Piazzai, Deaccessioning of museum collections: What do we know and where do we stand in Europe?, *Journal of Cultural Heritage*, 2014

Wohlfahrt, Eske, Kulturmiljø – landskabelig realitet eller kulturel konstruktion, i: Nicolai Carlberg & Søren Møller Christensen (red.), *Kulturmiljø mellem forskning og praksis*, Museum Tusulanum 2003, s. 37-55.

NOTER

- På materiellisten ses i alt 344 enheder, men enkelte er tilføjet samlingen siden 2013.
- Museumsloven 2006, med rettelser frem til 2014, §1 og 2.
- Marilena Vecco & Michele Piazzai, Deaccessioning of museum collections: What do we know and where do we stand in Europe?, *Journal of Cultural Heritage (2014)*.
- Retningslinjer for indsamling, https://slks.dk/museer/museernes-arbejds-opgaver/indsamling/retningslinjer-for-indsamling/
- http://www.nrm.org.uk/ourcollection/locomotivesandrollingstock
- Et nyere eksempel fra april 2017 er Museerne i Brønderslev Kommune, der med 32.000 registrerede genstande, hvoraf en del falder udenfor museets ansvarsområde og en udskillelse af kun 1.500 genstande, er blevet kritiseret for ikke at gøre det godt nok, *Nordjyske* 8/4 2017, https://nordjyske.dk/nyheder/voldsom-kritik-af-museer/c3ad4c7c-930a-413b-b702-ac4c76a0124c. Desuden lød kritikken, at omtrent 70% af indsamlingen foregik som passiv indsamling, jf. SLKS anbefaling om at der indsamles aktivt efter en formuleret indsamlingsplan og at passiv indsamling undgås.
- Danmarks Jernbanemuseum, Strategi 2015-2020, https://www.jernbanemuseet.dk/images/PDF/StrategiDanmarksJernbanemuseum.pdf
- https://slks.dk/museer/museumsvirksomhed/vejledninger-til-museer/registrering-paa-museer/
- Skal museumsgenstande kunne sælges?*, ODM, http://www.dkmuseer.dk/content/skal-museumsgenstande-kunne-s%C3%A6lges; *Museer vil give dødsdømte museumsgenstande et nyt liv hjemme hos dig*, DR.dk, https://www.dr.dk/nyheder/kultur/historie/museer-vil-give-dødsdoemte-museumsgenstande-et-nyt-liv-hjemme-hos-dig; *Historiske tegninger brændes af*, radioudsendelse, P1 Eftermiddag, 6. nov. 2017 kl. 14:03.
- "Ska vi smälta, sälja eller spara kulturarvet?, Kommentar, Museidebatten", *Svenska Dagbladet* 26-09-2017, s. 18.
- Udredning om bevaring af kulturarven*, udsendt af Kulturministeriet i 2003.
- Beretning til Statsrevisorerne om statsanerkendte museers sikring af kulturarven, Rigsrevisionen, Folketinget, Marts 2014, http://www.rigsrevisionen.dk/media/1943212/statsanerkendte-museers-sikring-af-kulturarven.pdf.
- Steen Hvass, Direktør for Kulturstyrelsen, "Minderne har man da lov...?", *Berlingske Tidende* 7/3 2003.
- Se René S. Christensen, Gitte Lundager og Henrik Harnow, "Bevaringsplan for rullende materiel i Danmarks Jernbanemuseum", *Jernbanehistorie* 2013, s. 86-105 og Frederik Birkholdt Kolding, "'alle 'væsener' har deres eget musæum" Begyndelsen til Danmarks Jernbanemuseum 1906-1931", *Jernbanehistorie* 2016, s. 82-97.
- Christensen, Lundager & Harnow 2013.
- Salg kan kun finde sted i sjældne tilfælde, hvis indtægten kan styrke udstilling, bevaring og konservering af den resterende museumssamling, *ICOM Code of Ethics for Museums*, ICOM 2013
- Det Danske Jernbane-Driftsselskab
- Danmarks Jernbanemuseums katalog over rullende materiel 1975, s. 18-19.
- Christer Engström, *De gule grimme, En inventering av spårarbetsmaskiner i Norden på uppdrag av Banmuseet*, Rapport, Banmuseet 2003.
- Sächsische Maschinenfabrik zu Chemnitz (vormalt Richard Hartmann AG), Tyskland.
- Jysk Fyenske Jernbaner.
- Robert Stephenson & Co., Newcastle, England.
- Berliner Maschinenbau AG, Berlin, Tyskland.
- Maschinenfabrik Esslingen (vormalt Emil Kessler), Esslingen, Tyskland.
- Det Sjællandske Jernbaneselskab.
- Henschel & Sohn, Kassel, Tyskland.
- The Baldwin Locomotive Works, Philadelphia, USA.
- A/S Frichs Maskinfabrik og Kedelsmedie, Århus.
- Borsigwerke, Tegel bei Berlin, Tyskland.

- A/S Vulcan, C.F. Kiehn, Maribo.
- Alexander Chaplin & Co., Cranstonhill Engine Works, Glasgow, Skotland.
- Hohenzollern Aktiengesellschaft für Lokomotivbau, Düsseldorf-Grafenberg, Tyskland.
- København-Slangerup Banen (Slangerupbanen).
- Hannoversche Maschinenbau AG (vormalt Georg Egestorff), Hannover-Linden, Tyskland.
- Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, Tyskland.
- Vognfabrikken Scandia A/S, Randers.
- Nydvøist & Holm AB - Bofors-Nohab AB, Trollhättan, Sverige.
- Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen.
- Diesel-Elektriska Vagn-Aktiebolaget, Västerås, Sverige.
- Hads-Ning Herreders Jernbane (Odderbanen).
- Waggonfabrik Uerdingen AG, Krefeld-Uerdingen, Tyskland (Overtog i 1935 Düsseldorf Waggonfabrik AG (Düwag). Omdøbt 1981 til Düewag).
- Hørve-Værsløv Jernbane.
- Skive-Vestsalling Jernbane (Vestsallingbanen).
- De Forenede Automobilfabrikker - Triangel, Odense.
- Pedershåb Maskinfabrik, Brønderslev.
- Århus-Hammel-Thorsø Jernbane (Hammelbanen).
- Ruston & Hornby Ltd., Lincoln.
- Østre Gasværk.
- Societe Anonyme des Ateliers et Chantiers de la Manche.
- Linke-Hofmann-Busch GrmbH, Breslau.
- Midland Waggon Company, Birmingham, England.
- Gjedser Jernbane (Gedserbanen).
- Skabo Jernbanevognfabrik, Bygdø pr. Kristiania, Norge.
- Lauensteinsche Wagenbau-Gesellschaft, Hamburg, Tyskland.
- Stratford Railway Works, London, England.
- Breslauer Actien Gesellschaft für Eisenbahn Wagenbau, Breslau, Tyskland.
- Compagnie Internationale des Wagons-Lits.
- Les Ateliers Metallurgiques S.A., Nivelles, Ateliers de Tubize, Belgien.
- Astra Vagoane Arad S.A., Rumænien.
- Det Danske Jernbane-Driftsselskab.
- Høng-Tølløse Jernbane (Tølløsebanen).
- Odense-Middelfart-Bogense (Nordvestfyenske Jernbane).
- Aktiebolaget Arlöfs Mekaniska Verkstad & Waggonfabrik, Arlöv, Sverige.
- Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen (Stubbekøbingbanen).
- Waggonfabrik Talbot GrmbH, Aachen, Tyskland.
- Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten AG, Dortmund.
- Hærens Materielkommando.
- Eisenbahn-Verkehrsmittel AG, Wismar, Tyskland.
- Sächsische Waggonfabrik GmbH (1897)/Hermann Schumann AG (1916)/Zwickauer Fahrzeugfabrik, vormalt Schumann AG (1917-1928), Werdau, Tyskland.
- De Danske Spritfabrikker A/S.
- Zwickauer Fahrzeugfabrik vorm. Schumann. A/G, Zwickau, Tyskland.
- Dansk Svovlsyre- og Superphosphatfabrik A/S.
- Deutsche Reichsbahn.
- Československé státní dráhy, Tjekkoslovakiets statsbaner.
- Maskinfabrikken Jølemo, A/S.
- Ardelt-Werke, Krupp-Ardelt GmbH, Osnabrück, Tyskland.
- Maschinenfabrik Bruchsal AG, Vormalt Schnabel & Henning, Bruchsal, Tyskland.
- Costruzioni Meccaniche Saronno, filiale della Maschinenfabrik Esslingen, Saronno, Italien.
- Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur, Schweiz.
- Dansk Jernbane-Klub.
- J.A. Maffei, Hirschau bei München, Tyskland.
- Nordsjællands Jernbaneklub.
- RESC – Rednings- og SikkerhedsCenter.
- Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Köln-Deutz, Tyskland.
- Schweizerische Wagon- und Aufzügefabrik, Schlieren-Zürich AG.
- Hansa Waggonfabrik GmbH, Bremen, Tyskland.
- Veteranbanen Bryrup-Vrads.
- Syd Fyenske Veteranjernbane.
- Østsjællandsske Jernbane Selskab (Østbanen).
- Gobert, Belgien.
- Rhein Stahl Siegener Eisenbarnbedarf AG, Dreis-Tiefenbach, Siegen, Tyskland.
- Strømmens Værksted, Strømmen, Oslo, Norge.
- Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag, Malmö, Sverige.

MUSEUMSGENSTANDE, ANTAL 157

| DAMPLOKOMOTIVER | | | | |
|-----------------|------------------------------|------|----------------------------|--------------------------------|
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Anvendelse |
| A 159 | Hartmann ²⁰⁾ | 1888 | JFJ ²¹⁾ /DSB | Persontogslokomotiv |
| B 45 | Stephenson ²²⁾ | 1869 | JFJ/DSB | Persontogslokomotiv |
| C 708 | BMAG ²³⁾ | 1909 | DSB | Persontogslokomotiv |
| Cs 246 | Esslingen ²⁴⁾ | 1876 | SJS ²⁵⁾ /DSB | Persontogslokomotiv |
| D 802 | Henschel ²⁶⁾ /DSB | 1902 | DSB | Godstogslokomotiv |
| D 871 | Baldwin ²⁷⁾ | 1919 | DSB | Godstogslokomotiv |
| E 994 | Frichs ²⁸⁾ | 1950 | DSB | Persontogslokomotiv, og gods. |
| F 441 | Frichs | 1914 | DSB | Rangerlokomotiv |
| F 694 | Frichs | 1920 | DSB | Rangerlokomotiv |
| Fs 263 | Hartmann | 1888 | SJS/DSB | Persontogslokomotiv |
| G 78 | Esslingen | 1875 | JFJ/DSB | Godstogslokomotiv |
| H 40 | Stephenson | 1868 | JFJ/DSB | Persontogslokomotiv, lette tog |
| H 800 | Borsig ²⁹⁾ | 1923 | DSB | Godstogslokomotiv |
| Hs 363 | Hartmann | 1888 | SJS/DSB | Rangerlokomotiv |
| Hs 415 | Vulcan ³⁰⁾ | 1901 | DSB | Rangerlokomotiv |
| K 563 | Esslingen | 1899 | DSB | Persontogslokomotiv, iltog |
| Ks 273 | BMAG | 1886 | SJS/DSB | Persontogslokomotiv |
| O 318 | Borsig | 1898 | DSB | Persontogslokomotiv |
| O L2 | Chaplin ³¹⁾ | 1869 | JFJ/DSB | Rangerlokomotiv |
| P 125 | Hohenzollern ³²⁾ | 1882 | JFJ/DSB/KSB ³³⁾ | Persontogslokomotiv |
| P 931 | BMAG | 1910 | DSB | Persontogslokomotiv |
| Pr 908 | Hanomag ³⁴⁾ /DSB | 1908 | DSB | Persontogslokomotiv |
| Q 345 | Frichs | 1943 | DSB | Rangerlokomotiv |
| S 736 | Frichs | 1928 | DSB | Persontogslokomotiv |
| | | | | |
| SVJ 1 | Henschel | 1924 | Privat | |
| VNTJ 9 | Henschel | 1925 | Privat | |

De fleste af de gamle damplokomotiver blev bygget i Danmark, men nogle blev importeret fra andre lande. De fleste blev bygget i Danmark, men nogle blev importeret fra andre lande.

| MOTORTRÆKKRAFT | | | | |
|--------------------------|---------------------------------|------|------------------|---|
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Anvendelse |
| Ma 460 | MAN ³⁵⁾ | 1963 | DSB | Lyntog, persontog |
| Me 1501 | Henschel | 1981 | DSB | Universallokomotiv |
| Mh 322 | Frichs | 1962 | DSB | Rangerlokomotiv |
| Mm 718 | Frichs | 1933 | DSB | S-tog, midtgang |
| Mm 732 | Frichs | 1934 | DSB | S-tog, midtgang |
| Mm 7781 | Frichs | 1972 | DSB | S-tog, midtgang |
| Mo 1846 | Frichs/Scandia ³⁶⁾ | 1954 | DSB | Person-, gods-, - lyntog |
| Mrd 4212 | Scandia | 1982 | DSB | Persontog, regionaltog, midtgang |
| Ms 401 | Frichs/Scandia | 1935 | DSB | Persontog, lyntog, midtgang, rejsegodsrum |
| Ms 402 | Frichs/Scandia | 1935 | DSB | Persontog, lyntog, midtgang, bar |
| Mt 157 | Frichs | 1959 | DSB | Rangerlokomotiv, let godstog |
| Mx 1001 | NOHAB ³⁷⁾ | 1960 | DSB | Alle slags tog |
| Mx 132 | Frichs | 1932 | DSB | |
| My 1101 | NOHAB | 1954 | DSB | Person- og godstog |
| Mz 1401 | NOHAB | 1967 | DSB | Universallokomotiv |
| | | | | |
| HHGB ³⁸⁾ M1 | DEVA ³⁹⁾ | 1921 | Privat | Persontog, postkupé, rejsegodsrum, teak |
| HHJ ⁴⁰⁾ DL 11 | Frichs | 1952 | Privat | Dieselektrisk, |
| HHJ M 4 | Scandia | 1933 | Privat | Dieselektrisk, |
| HHJ Ym 33 | Uerdingen ⁴¹⁾ | 1973 | Privat | Persontog, diesel, |
| HVJ ⁴²⁾ M 5 | Scandia/Triangel ⁴³⁾ | 1935 | Privat | Persontog, diesel, træ |
| SVJ ⁴⁴⁾ no. 1 | Triangel | 1924 | Privat | Persontog, benzin, motorvogn, træ |
| | | | | |
| Traktor 48 | Pedershåb ⁴⁵⁾ | 1932 | DSB | Rangering |
| Traktor 57 | Pedershåb | 1953 | DSB | Rangering |
| Traktor 140 | Frichs | 1958 | DSB | Rangering |
| Traktor 261 | Frichs | 1966 | DSB/privat | Rangering |
| | | | | |
| AHTJ ⁴⁶⁾ MT 1 | Frichs | 1933 | Privat | Rangering |
| Ruston | Ruston & Hornby ⁴⁷⁾ | 1965 | Privat, industri | Rangering |
| ØG ⁴⁸⁾ 18 | ACM ⁴⁹⁾ | 1925 | ØG/privat | Rangering |

| PERSONVOGNE | | | | |
|-----------------------------|--|------|-------------|---|
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Anvendelse |
| A 000 | Scandia | 1966 | DSB | Sidegangsvogn, 1. kl. |
| AA 431 | Frichs / Scandia | 1935 | DSB | Mellemvogn MS-lyntog, sidegang, 1. og 2. kl. |
| ABg 293 | Scandia | 1961 | DSB | Sidegangsvogn, 1. og 2. kl. |
| Af 96 | Scandia | 1923 | DSB | Sidegangsvogn, 1.-2. kl., træ |
| Am 500 | LHB ⁵⁰⁾ | 1963 | DSB | Mellemvogn, MA-lyntog, 1. kl., sidegang |
| Ax 393 | Scandia | 1938 | DSB | Sidegangsvogn, 1. og 2. kl. |
| B 314 | Scandia | 1967 | DSB | Sidegangsvogn, 2. kl. |
| Bc-t 317 | Scandia | 1964 | DSB | Liggevogn, sidegang |
| Bj 665 | Midland ⁵¹⁾ | 1868 | JFJ/DSB | Kupévogn, 2.-3. kl., træ |
| Bk 714 | Scandia | 1868 | JFJ/DSB | Kupévogn, 2.-3. kl., træ |
| Bmk 530 | LHB | 1963 | DSB | Mellemvogn, MA-lyntog, 2. kl., midtgang |
| Bn 816 | Scandia | 1975 | DSB | Nærtrafikvogn, 2. kl., midtgang |
| Bs 480 | LHB | 1963 | DSB | Lyntog, styrevogn og personvogn 2. kl., MA-lyntog, midtgang |
| Bu 3703 | Scandia | 1932 | DSB | Udflugtsvogn |
| Cc 322 | Scandia | 1880 | SJS/DSB | Storrumsvogn, skovvogn, 3. kl., træ |
| Cf 10173 | Scandia | 1913 | DSB | Midtgangsvogn, 2 kupéer, 3. kl., |
| Cle 1678 | Scandia | 1958 | DSB | Nærtrafikvogn, midtgang, rejsegodsrum, 2. kl. |
| Cm 11868 | Scandia | 1930 | DSB | 3. kl., sidegang, tjenestekupé senere 2. Kl., træ |
| Co 10498 | Vulcan | 1900 | DSB | Dobbeltdekker, Kupévogn, storrum øverst, 3.kl., stålplade |
| Cpl 3255 | Scandia | 1912 | DSB | Midtgang, 2 kupéer, 3. kl., stålplade |
| Eco 6280 | Scandia | 1909 | DSB | Bårevogn |
| Fe 12140 | Scandia | 1929 | DSB | Bivogn til motorvogn, 3. Kl., senere 2.kl., midtgang, træ |
| Ffm 12250 | Scandia | 1930 | DSB | Nærtrafikvogn, midtgang, 2 kupéer, 3. kl., træ |
| Gj ⁵²⁾ 1 | Skabo ⁵³⁾ | 1886 | Privat/DSB | Salonvogn, træ |
| S 1 | Lauenstein ⁵⁴⁾ | 1871 | SJS/DSB | Kongevogn, træ |
| S 1 | Scandia | 1937 | DSB | Kongevogn |
| S 2 | Stratford ⁵⁵⁾ | 1854 | JFJ/DSB | Kongevogn (kasse og hjul), træ |
| S 3 | Breslau ⁵⁶⁾ | 1879 | JFJ/DSB | Salonvognkasse, træ |
| S 8 | Scandia | 1900 | DSB | Kongevogn, salon |
| CIWL ⁵⁷⁾ VL 3929 | Les Ateliers Métallurgiques ⁵⁸⁾ | 1949 | CIWL/DSB | Sovevogn, sidegang |
| CIWL VR 4247 | Astra Vagoane Arad Sa ⁵⁹⁾ | 1943 | CIWL/DSB | Restaurantvogn |
| DJDS ⁶⁰⁾ C 2 | Scandia | 1865 | JFJ/JFJ/DSB | Kupévogn, 3. kl., træ |
| HHJ C 25 | Scandia | 1916 | Privat | Kupévogn, 3. kl., træ |
| HTJ ⁶¹⁾ C 24 | Scandia | 1911 | Privat | Midtgang, 2 kupeer, 3. kl., træ |
| OMB ⁶²⁾ C 16 | Arlöfs ⁶³⁾ | 1911 | Privat | Midtgang, 2 kupeer, 3. kl., træ |
| SNNB ⁶⁴⁾ G 69 | Scandia | 1912 | Privat | Bænkevogn, 3. kl., træ |
| SNNB Mp 2 | Scandia | 1929 | Privat | Midtgang, 3. kl., træ |
| SVJ B 1 | Scandia | 1924 | Privat | Motorbivogn m. postrum, 3. kl., midtgang, træ |

| POST- OG REJSEGODSVOGNE | | | | |
|-------------------------|------------|------|------------|--------------------------------|
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Anvendelse |
| 59 | Lauenstein | 1856 | SJS/DSB | Post- og bagagevogn, træ |
| Da 5005 | Scandia | 1937 | DSB | Postpakvogn, træ |
| Df 1574 | Scandia | 1930 | DSB/privat | Postvogn, træ |
| Ef 2689 | Scandia | 1916 | DSB | Lukket rejsegodsvogn, træ |
| Fe 541 | Lauenstein | 1856 | SJS/DSB S | Rejsegodsvogn, træ |
| FFJ Em 37 | Vulcan | 1897 | Privat | Rejsegodsvogn /bagagevogn, træ |
| TKVJ Ec 91 | Scandia | 1919 | Privat | Post- og bagagevogn, træ |

| GODSVOGNE | | | | |
|---------------------|-----------------------------|---------------|---|---|
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Anvendelse |
| E 52354 | Scandia | 1959 | DSB | Åben godsvogn, stål |
| Es 269 | Scandia | 1966 | DSB | Åben godsvogn, stål |
| F 2804 | Scandia | 1862 | JFJ/DSB | Lukket godsvogn, smørvogn, træ |
| Fccs 684 | Talbot ⁶⁵⁾ | 1965 | DSB | Åben selvtømmende ballastvogn, stål |
| G 40033 | Scandia | 1954 | DSB | Lukket godsvogn, træ |
| Gd 423 | Scandia | 1876 | JFJ/Privat | Åben højsidet godsvogn, træ |
| Gs 41535 | Scandia | 1961 | DSB | Lukket godsvogn, træ |
| Hbis 566 | Scandia | 1975 | DSB | Lukket godsvogn, stål |
| Hd 38071 | Scandia | 1942 | DSB | Lukket godsvogn, træ |
| Hs-t 49869 | Scandia | 1962 | DSB | Lukket godsvogn, stål |
| Hj 37542 | Scandia | 1923 | DSB | Lukket godsvogn, træ |
| I 21519 | Scandia | 1958 | DSB | Lukket godsvogn, træ |
| Iar 21241 | Scandia | 1947 | DSB | Lukket godsvogn, træ |
| Ika 25189 | Scandia | 1954 | DSB/FDB | Lukket godsvogn, kølevogn, stål |
| Iv 20308 | Scandia | 1902 | DSB | Lukket godsvogn m bremsehus, kødvogn, træ |
| Ks 60057 | Scandia | 1958 | DSB | Åben godsvogn, træ |
| Pb 10707 | Scandia | 1945 | DSB | Åben godsvogn, træ |
| Pj 17040 | Scandia | 1922 | DSB | Åben godsvogn, træ |
| PTR 9619 | Dortmund ⁶⁶⁾ | 1919 | DSB/Indkøbscentralen for Benzin, Petroleum og Brændselsolie | Åben højsidet godsvogn, træ |
| Pur 9897 | Harkort | 1919 | Privat/DSB | Åben godsvogn, stål |
| Qg 33287 | Scandia | 1910 | DSB/privat | Lukket godsvogn, træ |
| Rs 186 | Scandia | 1973 | DSB | 4-akslet fladvogn med sidestøtter, containertransport, træ |
| Sgns 069 | Scandia | 1979 | DSB | 4-akslet bærevogn med låsetappe, containertransport, stål |
| Slimms 105 | LHB | 1971 | DSB/HMAK ⁶⁷⁾ | Kampvognstransport, stål |
| Td 8533 | Breslau | 1883 | JFJ/DSB | Åben lavsided godsvogn med nedklappelige side- og endevægge, senere skinneudlægningskran, træ |
| Td 8550 | Scandia | 1886 | JFJ/DSB | Åben lavsided ballastvogn. Nedklappelige sider, senere skinneudlægningskran, træ |
| Tdgs 574 0 033 | Talbot | 1968 | DSB | Specialgodsvogn, bundtømning, stål |
| Tf 8115 | Scandia | 1947 | DSB | Åben godsvogn, aftagelige sider og stolper, træ |
| Tgt 8983 | Scandia | 1931 | DSB | Åben godsvogn, aftagelige sidestolper og endevægge, træ |
| Th 9082 | Scandia | 1921 | DSB/privat | Åben selvtømmende ballastvogn, træ |
| Uds 911 0 029 | Scandia | 1959 | DSB | Tankvogn, sukkervogn, stål |
| Zb 500661 | Scandia | 1963 | DSB/Tuborg | Ølvogn, træ |
| Zb 99689 | Scandia | 1918 | DSB/Albani | Ølvogn, træ |
| Ze 502853 | Scandia | 1948 | DSB/Shell | Tankvogn, stål |
| Ze 502924 | Wisnar ⁶⁸⁾ | 1930 | DSB/Shell | Tankvogn, stål |
| Ze 503383 | Werdau ⁶⁹⁾ | 1919 | DSB/BP | Tankvogn, stål |
| Ze 503614 | Scandia | 1956 | DSB/DDSF ⁷⁰⁾ | Tankvogn, stål |
| Zs 508060 | Zwickau ⁷¹⁾ | 1919 | DSB/DDSF ⁷²⁾ | Syrekrukkevogn, træ |
| Zs 187 | Scandia (1965) | 1994 | Kommunekemi | Tankvogn, stål |
| DR Münster 523 351 | Scandia | 1942 | DR ⁷³⁾ /CSD ⁷⁴⁾ /DSB | Tankvogn, stål |
| FFJ H 411 | Scandia | 1907 | Privat | Lukket godsvogn, træ |
| SB T 401 | Scandia | 1924 | Privat | Åben godsvogn, træ |
| SNNB Pr 305 | Scandia | 1910 | Privat | Åben godsvogn, træ |
| SPECIALVOGNE | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Anvendelse |
| Bakke 17a | Jølemo ⁷⁵⁾ | | DSB | |
| Sneplov 136 | Scandia | 1981 | DSB | Sneplov |
| Kørekran 145 | Krupp-Ardelt ⁷⁶⁾ | 1967 | DSB | Kørekran |
| Kørekran 142 | Bruchsal ⁷⁷⁾ | 1880 | JFJ/DSB | Kørekran |
| S 3 | - | - | DSB | Sporskiftestopper |
| Sneplov 8 | JFJ | 1869 | JFJ/DSB | |
| Specialvogn 425 | Scandia | 1958 | DSB | Værkstedsvogn kørekran 145 |
| Specialvogn 432 | Harkort | 1919/1954 | DSB | Løbevogn kørekran 142 |
| Specialvogn 433 | Harkort | 1919/1954 | DSB | Løbevogn kørekran 142 |
| Specialvogn 439 | Scandia | 1947/1967 | DSB | Løbevogn kørekran 145 |
| Specialvogn 676 | Scandia | 1928/1963 | DSB | Svejsevogn, mandskabsvogn |
| Trolje 54 | | | DSB | |
| Trolje (u.nr.) | | | DSB | |
| Specialvogn 632 | | | DSB | Unimog |
| ANDET | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Anvendelse |
| CB 1211 | (Scandia) | (1897)/1937f. | (DSB) | Sommerhus |

REKVISITTER, ANTAL 52

| DAMP | | | | | |
|---------------------|---------------------------|-----------|------------|---|------------------------------|
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Anvendelse | Anvendelse i museet |
| E 991 | Frichs | 1947 | DSB | | Kørsel |
| F 500 | Saronno ⁷⁸⁾ | 1898 | DSB | | Skæres igennem/tidl. udskilt |
| P 917 | Hanomag | 1909 | DSB | | Kørsel |
| R 963 | Frichs | 1924 | DSB | | Kørsel |
| SJS 1, Odin | Oprindelig Sharp Brothers | (1846) | SJS | | Replika |
| TKVJ 12 | Winterthur ⁷⁹⁾ | 1916 | Privat/DSB | | Udlånt til SJVT |
| MOTOR | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Anvendelse | Anvendelse i museet |
| My 1112 | NOHAB | 1956 | DSB | Person- og godstog | Udstilling, åben til motor |
| My 1135 | NOHAB | 1957 | DSB | Person- og godstog | Kørsel |
| My 1159 | NOHAB | 1965 | DSB | Person- og godstog | Kørsel |
| MOTORVOGNE | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Anvendelse | Anvendelse i museet |
| Me 35 | Triangel | 1927 | DSB/privat | Motorvogn | Kørsel |
| Mo 1954 | Frichs / Scandia | 1935 | DSB | Motorvogn | Kørsel |
| MP 5701 | Ansaldo Breda | 2012 | DSB | IC 2, motorvogn | Ikke museums-genstand*) |
| RANGERLOK | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Anvendelse | Anvendelse i museet |
| Traktor 256 | Frichs | 1966 | DSB/privat | Rangering | Intern rangering |
| Traktor 288 | Frichs | 1969 | DSB | Rangering | Intern rangering |
| Traktor 47 | Pedershåb | 1931 | DSB | Rangering | Intern rangering |
| PERSONVOGNE | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Anvendelse | Anvendelse i museet |
| AC 42 | Scandia | 1949 | DSB | Sidegang, 1. kl., stål | Brun togstamme |
| Av 268 | Scandia | 1940 | DSB | Sidegang, 1. Og 2. Kl. stål | Brun togstamme |
| B 188 | Scandia | 1983 | DSB | Sidegang 2. kl., stål | Rød togstamme |
| B 000 | Scandia | 1964 | DSB | Sidegang 2. kl., stål | Rød togstamme |
| BD 026 | Scandia | 1970 | DSB | Sidegang 2. kl., stål, rejsegodsrum, togførerkupé | Rød togstamme |
| Bk 016 | Scandia | 1965 | DSB | Sidegang 2. kl., stål, kiosk, tjenestekupé | Rød togstamme |
| Bl 1324 | Scandia | 1959 | DSB | Midtgang, 2. kl., stål | Brun togstamme |
| CAE 1275 | Scandia | 1932 | DSB | Sidegang 2. kl., stål, | Brun togstamme |
| Cc 1132 | Scandia | 1953 | DSB | Sidegang 2. kl., stål, | Brun togstamme |
| Cc 1124 | Scandia | 1953 | DSB | Sidegang 2. kl., stål, | Brun togstamme |
| Cc 10781 | Scandia | 1917 | DSB | Sidegang, 3.kl., træ, tjenestekupé | |
| Cd 1210 | Scandia | 1953 | DSB | Sidegang 2. kl., stål, | Brun togstamme |
| FP 6701 | Ansaldo Breda | 2012 | DSB | IC 2, styrevogn | Ikke museums-genstand*) |
| FFJ C 72 | Scandia | 1898 | Privat | Midtgang, 3. kl. træ | Udlånt til SJVT |
| HHJ Ys 44 | Uerdingen | 1973 | Privat | Midtgang, 2. kl., stål, | |
| KS C 3 | Scandia | 1911 | Privat | Midtgang, 3. kl. træ | Udlånt til SJVT |
| OKMJ A 10 | Scandia | 1914 | Privat | Sidegang 2. kl., træ | Udlånt til SJVT |
| RGGJ C 3 | Scandia | 1911 | Privat | Midtgang, 3. kl. træ/plade | Udlånt til SJVT |
| TKVJ C 21 | Scandia | 1917 | Privat | Midtgang, 3. kl. træ | Udlånt til SJVT |
| POSTVOGNE | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Anvendelse | Anvendelse i museet |
| Db 5101 | Scandia | 1936 | DSB | Postvogn, stål | Brun togstamme |
| GODSVOGNE | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Anvendelse | Anvendelse i museet |
| E 53401 | Scandia | 1959 | DSB | Åben godsvogn, stål | |
| Ea 6001 | Scandia | 1951 | DSB | Rejsegodsvogn, stål | Brun togstamme |
| Ea 6002 | Scandia | 1951 | DSB | Rejsegodsvogn, stål | Brun togstamme |
| Gs 41985 | Scandia | 1962 | DSB | Lukket godsvogn, træ | |
| Gs 40 811 | Scandia | 1957 | DSB | undervogn | Bærer vognkasse |
| Gs 42584 | Scandia | 1964 | DSB | undervogn | Bærer vognkasse |
| Hd 38364 | Scandia | 1944 | DSB | Lukket godsvogn, træ | |
| HJ 37470 | Scandia | 1921/1961 | DSB | Lukket godsvogn, træ | |
| Ks 281 | Scandia | 1968 | DSB | Åben godsvogn, stål | |
| Pb 11414 | Scandia | 1950 | DSB | Åben godsvogn, stål | Kulvogn |
| Qrl 36307 | Scandia | 1922 | DSB | Lukket godsvogn, træ | |
| HBS H 26 | Scandia | 1928 | Privat | Lukket sort godsvogn, træ, bremsehus | Udlånt til SJVT |
| SPECIALVOGNE | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Anvendelse | Anvendelse i museet |
| Trolje 163 | | | DSB | | |
| Trolje 207 | | | DSB | | |
| Bakke 16a | | | DSB | | |
| Bakke 37a | | | DSB | | |
| Specialvogn 426 | Scandia | 1958 | DSB | | |

*) Ikke museums-genstand pga. overdragelsesbetingelser fra giver (DSB)

UDSKILT TIL ANDRE 2017, ANTAL 47

| DAMPLOKOMOTIVER | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|------|------------|-------------------------|--------------------------------|
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Begrundelse | Modtager/skæbne |
| F 428 | Winterthur | 1917 | DSB | Dublet | SJVT |
| H 783 | Frichs | 1941 | DSB | Dublet | DJK ⁸⁰⁾ |
| J1, JFJ J1 | Borsig | 1886 | JFJ | Mangler mange dele | DJK |
| SNNB 3 | Maffei ⁸¹⁾ | 1910 | Privat | Uoriginal, Byttet | DJK |
| MOTOR | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Begrundelse | Modtager/skæbne |
| Dh 440 | Henschel | 1957 | DSB | Lille dansk tilknytning | Afventer afklaring |
| Mo 1878 | Frichs | 1955 | DSB | Tilstand/dublet | NSJK ⁸²⁾ |
| Mr 4012 | Uerdingen | 1978 | DSB/privat | Dublet | RESC ⁸³⁾ |
| HTJ Køf 64 | Deutz ⁸⁴⁾ | 1955 | privat | Dublet | NSJK |
| LB M 1 | Triangel | 1926 | privat | Dublet type | FriLandsmuseet |
| SNNB M 4 | Triangel | 1929 | privat | Dublet type | DJK |
| PERSON/POSTVOGNE | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Begrundelse | Modtager/skæbne |
| Ac 40 | Scandia | 1949 | DSB | Dublet type | NSJK |
| Adns-e 547 | Scandia | 1980 | DSB | Dublet type | Grams Service/DJK, reservedele |
| Bn 721 | Scandia | 1971 | DSB | Dublet type | DJK |
| Bn-o 769 | Scandia | 1974 | DSB | Dublet type | DJK |
| Bn-o 785 | Scandia | 1974 | DSB | Dublet type | DJK |
| Bn-o 788 | Scandia | 1974 | DSB | Dublet type | DJK |
| Bu 3702 | Scandia | 1932 | DSB | Dublet type | NSJK |
| Cl 1514 | Scandia | 1943 | DSB | Dublet type | NSJK |
| Cll 1476 | Scandia | 1962 | DSB | Dublet type | DJK |
| Fe 12136 | Scandia | 1929 | DSB | Dublet type | DJK reservedele |
| P 819 | Scandia | 1982 | DSB/P&T | Dublet type | DJK reservedele |
| Wlab 460 | Schlieren ⁸⁵⁾ | 1975 | DSB | Lille dansk tilknytning | Erik Jessen, RAILSERVICE |
| Wlab 819 | Hansa ⁸⁶⁾ | 1959 | DSB | Lille dansk tilknytning | RailInsight, Holland |
| OKMJ A 11 | Scandia | 1926 | Privat | Dublet type | NSJK |
| RGGJ C 5 | Scandia | 1911 | Privat | Dublet type | SJVT |
| SB T 410 | Scandia | 1924 | Privat | Dublet type | DJK |
| SNNB Mp 1 | Scandia | 1929 | Privat | Dublet type | DJK |
| GODSVOGNE | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Begrundelse | Modtager/skæbne |
| EH 6606 | Scandia | 1895 | DSB | Tilstand | NSJK |
| Elo 496 | Scandia | 1950 | DSB | Dublet | Sidebanen af 2017 |
| Es 122 | Scandia | 1966 | DSB | Dublet | ContecRail |
| Es 124, E 233 | Scandia | 1966 | DSB | Dublet | Søby Brunkulsmuseum |
| Gs 011 | Scandia | 1959 | DSB | Dublet | SJVT |
| Gs 42504 | Scandia | 1963 | DSB | Dublet | Captrain |
| Gs 42571 | Scandia | 1964 | DSB | Dublet | AMU Aalborg |
| Hbis 065 | Scandia | 1975 | DSB | Dublet | DJK |
| Hbis 069 | Scandia | 1970 | DSB | Dublet | CFL Cargo |
| Hbis 077 | Scandia | 1971 | DSB | Dublet | CFL Cargo |
| Hbis 211 3 378. Hbis 278 | Scandia | 1974 | DSB | Dublet | DJK |
| Hims 418 | Scandia | 1962 | DSB | Dublet | DJK |
| Hios-tv 042 | Scandia | 1981 | DSB | Dublet | DJK |
| lal 19545 | Scandia | 1950 | DSB | Dublet | Sidebanen af 2017 |
| Kbs 220 | Scandia | 1964 | DSB | Dublet | ContecRail |
| Ks 712 | Scandia | 1964 | DSB | Dublet | ContecRail |
| AHTJ Q 114 | Arlöfs | 1904 | Privat | Dublet | SJVT |
| HHJ Q 195 | Scandia | 1909 | Privat | Dublet | VBV ⁸⁷⁾ |
| SPECIALVOGNE | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Begrundelse | Modtager/skæbne |
| Sneplow 135 | Scandia | 1981 | DSB | Dublet | Banedanmark |
| Trolje 1 | | | DSB | Dublet, uoriginal | SFVJ ⁸⁸⁾ |

TILLÆGSUDSKILLELSE 2017-2018 (afhængig af evt. tilbyttede enheder)

| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Årsag |
|-----------------------|-----------|------|--------|-----------------------------------|
| Cl 1616 | Scandia | 1958 | DSB | Dublet type |
| Db 5103 | Scandia | 1936 | DSB | Dublet type |
| Mh 346 | Frichs | 1962 | DSB | Delvis (DJM beholder reservedele) |
| ØSJS ⁸⁹⁾ 7 | Henschel | 1911 | Privat | Uoriginal, tilstand |
| SVJ H 45 | Scandia | 1927 | Privat | Dårlig tilstand |

KASSERET 2017, ANTAL 31

| DAMP | | | | | |
|--------------------|-----------------------|------|--------|----------------------------------|--------------------------|
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Begrundelse | Skæbne |
| R 946 (delvis) | Winterthur | 1917 | DSB | Dublet, den anden er danskbygget | Ingen bydere/skrot |
| E 978 (delvis) | Frichs | 1943 | DSB | Dublet, Reservedele til E 991 | Ingen bydere |
| MOTOR | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Begrundelse | Skæbne |
| Mt 166 | Frichs | 1960 | DSB | Ringe stand, dublet | DJK reservedele |
| Mo 1881 | Frichs | 1957 | DSB | Tilstand, dublet | Reservedele |
| Mrd 4288 | Scandia | 1985 | DSB | Dublet | Ingen bydere |
| Trolje 99 | | | DSB | Dublet | Ingen bydere |
| PERSONVOGNE | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Begrundelse | Skæbne |
| Bc 300 | Scandia | 1964 | DSB | Dublet type | Ingen bydere |
| Bn 884 | Breslau | 1897 | DSB | tilstand | Ingen bydere |
| Cc 10787 | Scandia | 1917 | DSB | Dublet type, tilstand | Ingen realistiske bydere |
| Dq 5803 | Scandia | 1890 | DSB | Dublet type, tilstand | Ingen bydere |
| Fm 874 | Scandia | 1933 | DSB | Dublet type, tilstand | Ingen bydere |
| RGGJ C 2 | Scandia | 1902 | Privat | Tilstand | Kasseret |
| RØHJ C 5 | Scandia | 1926 | Privat | Dublet type, tilstand | Ingen realistiske bydere |
| VVGJ C 21 | Scandia | 1897 | Privat | Dublet type, tilstand | Ingen realistiske bydere |
| GODSVOGNE | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Begrundelse | Skæbne |
| Es 123 | Scandia | 1966 | DSB | Dublet, tilstand | Skrot 2017 |
| Hd xxx | Scandia | - | DSB | Dublet, tilstand | Ingen bydere |
| Gs 41176 | Scandia | 1960 | DSB | Dublet | Ingen bydere |
| Gs 41964 | Scandia | 1962 | DSB | Dublet | Ingen bydere |
| Gs 42312 | Scandia | 1963 | DSB | Dublet | Ingen bydere |
| Gs 42368 | Scandia | 1963 | DSB | Dublet | Ingen bydere |
| Gs 42734 | Scandia | 1964 | DSB | Dublet | Ingen bydere |
| Gs xxx | Scandia | - | DSB | Dublet, tilstand | Ingen bydere |
| Gs xxx | Scandia | - | DSB | Dublet, tilstand | Ingen bydere |
| Gs xxx | Scandia | - | DSB | Dublet, tilstand | Ingen bydere |
| Gs xxx | Scandia | - | DSB | Dublet, tilstand | Ingen bydere |
| Gs xxx | Scandia | - | DSB | Dublet, tilstand | Ingen bydere |
| Gs xxx | Scandia | - | DSB | Dublet, tilstand | Ingen bydere |
| Pb 11059 | Scandia | 1947 | DSB | Dublet, tilstand | Ingen bydere |
| Tgt 8985 | Scandia | 1931 | DSB | Dublet, tilstand | Ingen bydere |
| Ze 503360 | Gobert ⁹⁰⁾ | 1948 | DSB/BP | Dublet, tilstand | Ingen bydere |

UDSKILT SIDEN 2013, ANTAL 52

| DAMP | | | | | |
|---------------------------|--------------------------|------|----------------------------------|--------------------|--------------------------------|
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Begrundelse | Skæbne |
| F 662 | Frichs | 1949 | DSB | Tilstand, dublet | Skrot 2013 |
| F 668 | Frichs | 1923 | DSB | Tilstand, dublet | Skrot 2016 |
| OHJ D 857 | BMAG | 1909 | Privat | Tilstand | SJVT 2014 |
| MOTOR | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Begrundelse | Skæbne |
| MI 4903 | Duewag | 1984 | DSB | Dublet | Skrot 2016 |
| MI 4904 | Duewag | 1984 | DSB | Dublet | Skrot 2016 |
| Mu 8521 | Frichs | 1976 | DSB | Tilstand, dublet | Skrot 2013 |
| FFJ M 1211 | Frichs | 1933 | Privat | Dublet | SJVT 2014 |
| OHJ-HTJ Ym 54 | Uerdingen | 1975 | privat | Tilstand, dublet | Byttet 2014 |
| OHJ-HTJ Ys 254 | Uerdingen | 1975 | privat | Tilstand, dublet | Byttet 2014 |
| VNJ 11 | Frichs | 1932 | privat | Dublet | SJVT 2014 |
| VNJ SB 1 | Scandia | 1948 | privat | Tilstand | Skrot 2013 |
| Traktor 52 | Pedershåb | 1932 | DSB | Tilstand | Skrot 2015 |
| Trolje 117 | | | DSB | Dublet | SJVT 2014 |
| PERSONVOGNE | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Begrundelse | Skæbne |
| Bhs 823 | Scandia | 1952 | DSB/privat | Tilstand | DSB hjælpevogns-tjeneste, 2013 |
| Bu 3701 | Scandia | 1932 | DSB | Tilstand | Skrot 2013 |
| Cae 1271 | Scandia | 1932 | DSB | Tilstand | Skrot 2013 |
| Cb 1101 | Scandia | 1939 | DSB | Tilstand | Skrot 2013 |
| Cl 1612 | Scandia | 1952 | DSB | Tilstand | Skrot 2013 |
| Fl 7905 | Duewag | 1984 | DSB | Dublet | Skrot 2016 |
| Fs 7281 | Scandia | 1972 | DSB | Dublet | Skrot 2013 |
| Fu 8028 | Scandia | 1976 | DSB | Dublet | Skrot 2013 |
| FFJ C 76 | Scandia | 1898 | Privat | Tilstand | SJVT 2014 |
| TKVJ C 26 | Scandia | 1916 | privat | Dublet | SJVT 2017 |
| TKVJ C 27 | Scandia | 1916 | privat | Dublet | SJVT 2013 |
| POSTVOGN | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Begrundelse | Skæbne |
| TKVJ D 62 | Scandia | 1916 | Privat | Tilstand/dublet | SJVT 2017 |
| GODSVOGNE | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Begrundelse | Skæbne |
| Xxx undervogn | - | - | - | Tilstand | Skrot 2013 |
| Gs 41180 | Scandia | 1960 | DSB | Dublet | SJVT 2014 |
| Gs 40226 | Scandia | 1954 | DSB | Dublet | SJVT 2014 |
| Gs 40224 | Scandia | 1954 | DSB | Dublet | SJVT 2014 |
| lb 18915 | Scandia/DSB | 1919 | DSB | Dublet | SJVT 2017 |
| Kj 6008 | Breslau | 1884 | SJS/DSB | Tilstand | Skrot 2013 |
| Kj 6010/SJS Ka 113 | Breslau | 1884 | SJS/DSB | Tilstand | Skrot 2013 |
| Pb 11245 | Scandia | 1948 | DSB | Dublet | SJVT 2014 |
| Sd 69600 | SEAG ⁹¹⁾ | 1962 | DSB | Ikke repræsentativ | Skrot 2013 |
| Ucs 022 | Scandia | 1950 | DSB | Ikke repræsentativ | Skrot 2013 |
| Za 99529 | Scandia | 1910 | DSB/Carlsberg | Tilstand | Skrot 2013 |
| Ze 502751 | Zwickau | 1911 | DSB/Vesterbros Stentagpapfabrik | Dublet | Skrot 2013 |
| Ze 503723 | Scandia | 1941 | DSB/De Forenede Benzinimportører | Dublet | Skrot 2013 |
| Ze 508047 | Scandia | 1948 | DSB/DSSF | Dublet | Skrot 2013 |
| KS Q 3 | Scandia | 1911 | Privat | Tilstand | SJVT 2014 |
| KS P 1 | Scandia | 1911 | Privat | Tilstand | SJVT 2014 |
| SPECIALVOGNE | | | | | |
| Litra, nr. | Producent | År | Drift | Begrundelse | Skæbne |
| Ad 313, ambulancevogn | Scandia | 1897 | DSB | Tilstand | Skrot 2013 |
| Bf 556, specialvogn 412 | Scandia | 1899 | DSB | Tilstand | Skrot 2013 |
| Ce 1341, specialvogn 732 | Strømmens ⁹²⁾ | 1897 | DSB | Tilstand | Skrot 2013 |
| Ch 515, kedelvogn 3 | Breslau | 1886 | SJS/DSB | Tilstand | Skrot 2013 |
| Eg 1734, redningsvogn 3 | Kockums | 1883 | SJS/DSB | Tilstand | Skrot 2013 |
| Fe 12135, specialvogn 677 | Scandia | 1929 | DSB | Tilstand | Skrot 2013 |
| Fe 12132 specialvogn 730 | Scandia | 1928 | DSB | Tilstand | Skrot 2013 |
| Hjælpevogn 5 | Scandia | 1907 | DSB | Tilstand | Skrot 2013 |
| Redningsvogn 3 | (Kockums) ⁹³⁾ | 1883 | SJS/DSB | Tilstand | Skrot 2013 |
| S9, målevogn | Scandia | 1892 | DSB | Tilstand | Skrot 2013 |
| Bakke 30a | | | DSB | Dublet | SJVT 2014 |

SUMMARY

The Danish Railway Museum's collection of rolling stock

The Danish Railway Museum is about to complete an extensive process where the Museum's collection of rolling stock has been reviewed, assessed and classified with a view to securing the most important exhibits for future generations and at the same time separating out the less important exhibits in order to concentrate conservation efforts. The collection of some 330 railway engines and coaches which were in the Museum's possession in 2013 was unrealistically large, even seen in an international perspective, and the objective was to create a more balanced collection.

The article reviews the process which the Museum has undergone during the last four years. The museological considerations are touched upon, the current collection is described in broad outline and reasons are given for classifying the exhibits.

The article should be seen in continuation of: 'Conservation plan for the rolling stock in the Danish Railway Museum' in the Yearbook *Jernbanehistorie 2013* (Railway History 2013) as an expression of the Museum's collection and conservation strategy. This article focuses on the process itself and on a presentation of the result: the future collection.

The collections of exhibits constitute the core of all museums, and a considered collection, thorough registration and appropriate conservation of the collections are crucial to the quality of any museum. In this connection, reducing the collections can be an important tool: an argument for separating out exhibits from a collection is that the larger a collection is, the more difficult it is to look after it properly. Thus, collections may be reduced for purely financial reasons, but the decision is generally based on museum ethics: It is better to take proper care of important and/or historically significant exhibits and preserve them for future generations than to spend resources on less important exhibits.

A collection of rolling stock makes entirely different demands than the majority of museum collections – not least

on account of its size. Another unusual characteristic of this collection is that parts of it are used actively for communication purposes – i.e. some rolling stock is run on the regular rail network. Over and above the special requirements that are made because the rolling stock is operated – and such requirements are pretty exceptional in comparison to those that other museums are required to live up to – it also means that actual museum pieces can only be used very sparingly if they are to be preserved. Therefore, the Museum needs a collection of vintage rolling stock dedicated for active use. The Museum has therefore divided its collection into *museum pieces* which in principle must be preserved as they are forevermore and so-called *props*, to use museum jargon. Props must look authentic, but certain constructional modifications are permitted and required, for example to comply with modern safety systems.

The first stage, in 2013, was a forced process when some 30 units which had been stored outdoors for years were discarded and the majority was scrapped on account of their poor condition. The second stage in 2014 consisted of a review of rolling stock when a department of the Museum was sectioned off as an independent vintage railway society. Also at this stage, some 30 units were reviewed and some were allocated to the society, some of which were on loan as props, i.e. rolling stock for active use, and others as museum pieces.

The last major review in 2016–2017 consisted of a thorough assessment of each individual remaining unit based on an overall view of the entire collection. This was a very systematic process based on a number of specialist criteria. It started with an in-house review which led to a prioritised list. Then a group of experts were invited to participate in a consultation on the Museum's drafted classification of the rolling stock. The external experts were invited to share their opinions and ensure the quality of the assessment. However, the final decision rested with the Museum.

The principles behind the selection were that the collection must reflect and represent Denmark's railway history from a variety of angles, such as society, technology and cultural history, and therefore, variation was an important aspect in relation to geography, manufacturer, operating company, type, function, etc. Considerations were made regarding the authenticity of the units, their genuineness and originality and whether units were represented as they appeared on delivery but to a greater extent as they appeared after use and modifications during their time of operation. A significant criterion was the avoidance of duplicates in a broad sense – avoiding both identical types but also representatives of the same history/development features. Provenance (that is knowledge about origin and use) together with an associated story or significance in relation to the individual unit was a crucial selection parameter.

The process proceeded systematically and the rolling stock was valued according to a number of valuation parameters. The historical value was categorised based on four levels of historical significance: unique significance, national significance, local significance or below, insignificance. This was assessed based on the above-mentioned considerations. Then, the state of preservation was similarly categorised, ranging from 'very good condition' to 'fit to be scrapped'. On the basis of these valuations, each individual unit was given an overall valuation, indicating whether the particular unit was preservation-worthy, should be left out of the collection or was ready to be scrapped.

As a result of the process, a list was generated of the rolling stock that would leave the Museum's collection. During the spring of 2017, the list was forwarded to potential recipients of the rolling stock: relevant museums and vintage railway societies which, in the first instance, had the opportunity to register their interest in the individual units. In order to ensure that the units were not removed from the collec-

tion to be inappropriately stored and fall into disrepair and to secure a new lease of life for as many units as possible, the Museum placed a number of demands on the recipients of the rolling stock relating to realistic projects for storage, use and potential restoration. On this basis, the Museum decided on the final distribution, giving priority to use, restoration and realistic storage.

The result of the process was that around 75 units or spare parts from units were offered to relevant museums and vintage railway societies. There were 15 recipients, two vintage railway societies being the largest: *Dansk Jernbane-Klub* and *Nordsjællands Jernbaneklub*, and an individual unit went to the Open-Air Museum in Lyngby north of Copenhagen (in Danish: *Frilandsmuseet*). No interest was registered for some 25 units, the majority of which were wagons or coach bodies. A number of units whose removal from the collection might be considered controversial by some people (such as an S-train trailer coach or the steam engine E 978) are to be used as spare parts for equivalent preserved units at the Museum.

As a result of a few swaps that were made during the process, the Museum acquired new units for its collection, and this meant that some units in the collection were replaced by better examples. Thus, the Museum received seven new museum pieces, two of which replaced equivalent units in poorer condition (steam engines used by private railway companies), one unit replaced an equivalent unit which became part of the props collection (flat wagon for crane), and four units were important new additions to the Museum's collection (one of the oldest diesel engines, a special-purpose vehicle, a shunting engine used by a private railway company and an early wagon). In addition, another four units were included in the props collection (open wagon, luggage van and two wagons).

The Museum's collection of rolling stock now comprises 155 museum pieces and 47 units for active use – so-called props.