

FABRIKKEN VULCAN MARIBO 1896 - 1906

EN BLOMSTRENDE VIRKSOMHED – MEN KUN SÅ KORT TID

Dansk produktion af jernbanemateriel var i større omfang før 1896 kun foregået på den under forskellige navne drevne fabrik »Scandia« i Randers, hvor man dog kun havde bygget vognmateriel, medens trækraft til vore baner hidtil var importeret fra udlandet, fortrinsvis England og Tyskland.

En mærkbar konkurrent til Scandia skabtes i 1896, da en tysk maskinfabrikant, C. F. Kiehn, den 27. juni for kr. 2.300 erhvervede en stor grund på Maribo Nørremark. Derpå opførte han en efter tidens forhold stor moderne maskinfabrik med produktion af jernbanemateriel for øje. Han havde allerede kort tid forinden skabt sig en god forretning under navnet »Vulcan« i mindre lokaler i Maribos centrum, men var nu blevet tvunget til ekspansion, da den hidtidige produktion af tipvogne, gravemaskiner og andet entreprenørmateriel havde taget et omfang, de hidtidige lokaler ikke havde kapacitet til at klare. Desuden fik han sluttet kontrakt på levering af samtlige smalsporede roebanevogne til de nyanlagte lollandske roebaner, og senere indløb yderligere ordrer fra flere privatbaner under anlæggelse, bl. a. Fjerritslev-Nørresundby-Frederikshavn Jernbane, Ods-herreds Jernbane og Lemvig-Thyborøn Jernbane.

A/S Vulcan 1897

De store udvidelser krævede megen kapital, og i 1897 stiftedes »A/S Vulcan« med en akitekapital på kr. 250.000, som allerede i 1899 forhøjedes til kr. 350.000. Samtidig udvidede fabrikken stadig ved opførelse af store træbygninger, mens nye ordrer på vognmateriel fra såvel stats- som privatbanerne indløb.

Efterhånden voksede produktionen så meget, at man turde binde an med større opgaver, og man gav tilbud på leverancerne af damploko til de nyanlagte privatbaner Odense-Kerteminde-Dalby og Aalborg-Hadsund, og man fik dem. Den 10. marts 1900 rullede det første loko, forspændt en personvognstamme, under stor festivitas ud fra Maribo station med kurs mod Odense. Kort efter leveredes de øvrige, og allerede året efter leveredes til DSB to ran-

gerloko, litra Hs nr. 414-415. De første maskiner svarede åbenbart til forventningerne, i alt fald i første omgang, for i løbet af de næste år byggedes i alt 18 maskiner til forskellige baner.

Uvenner med alle

Men netop som det gik allerbedst, blev fabrikant Kiehn, der var en stout og stædig natur, uvenner med statsbanernes ledelse, dernæst med sin egen bestyrelse og sidst, men ikke mindst, med sin bankforbindelse, Den danske Landmandsbank i København. Dette gav til resultat, at han en skønne dag sagde farvel til hele den virksomhed, han selv havde skabt, og rejste tilbage til Tyskland for at hellige sig driften af Güstrow Waggonfabrik i Mecklenburg, som han også ejede.

Som ny direktør udnævntes nu en af fabrikkens driftige ingeniører, Th. Soele, der med ildhu varetog Vulcans interesser på bedste måde; men stor utilfredshed blandt fabrikkens arbejdere skabte skiftende strejker og lockouter, hvad der undergravede virksomhedens økonomi.

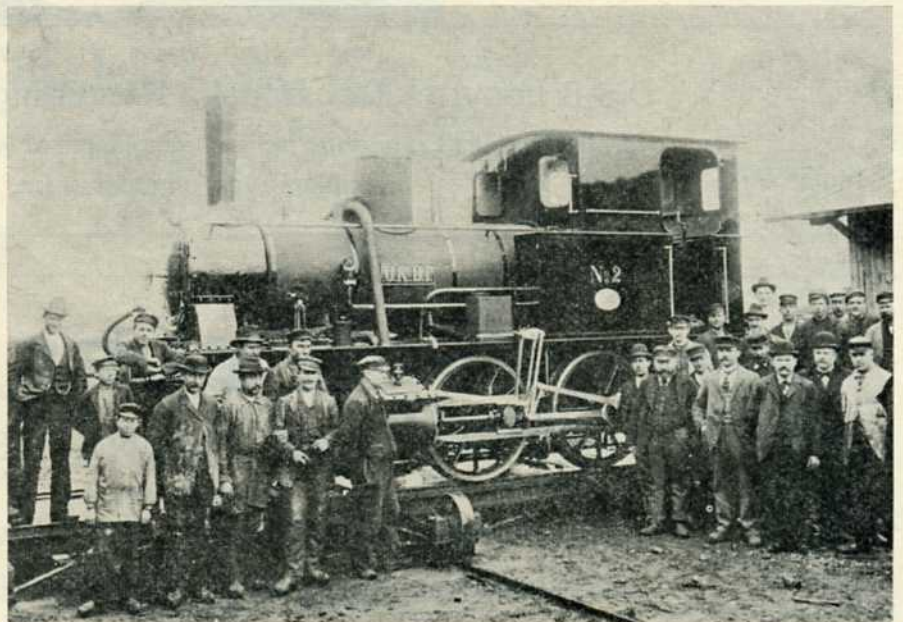
Scandia overtager Vulcan i 1906

Den danske Landmandsbank, der ejede aktiemajoriteten i Vulcan, kunne ikke stiltiende se på denne udvikling,

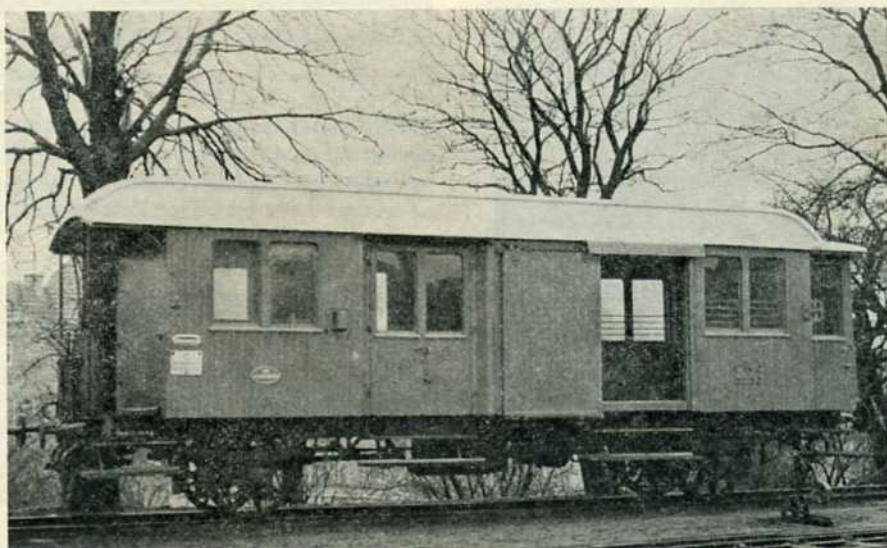
og den udvirkede nu, at der i 1905 blev truffet aftale med Scandia om et samarbejde, foreløbig for tre år. Desværre skete nu det triste, at Vulcans største forkæmper, direktør Soele, under forhandlingerne pludselig døde af et hjerteslag, og der var nu frit spil for Vulcans modstandere, som arbejdede på, at Scandia skulle opkøbe Vulcan og overføre hele denne virksomheds produktion til Randers. Den 26. maj 1906 afholdtes ekstraordinær generalforsamling i Maribo, og her besluttedes det at opløse aktieselskabet Vulcan og afhænde samtlige aktiver. En generalforsamling i Scandia vedtog samtidig udvidelse af dette selskabs aktiekapital, og derved skabtes nemt og bekvemt midler til opkøb af Vulcan.

Allerede sidst på året 1906 afleveredes de sidste vogne, der skulle færdiggøres i Maribo, hvorefter de sidste maskiner udskibedes i Bandholm og overførtes til Randers. En blomstrende virksomheds korte æra var afsluttet.

Det er stadig muligt at se resterne af denne store virksomheds eksistens i Maribo. De fleste af de mange store træbygninger, der i ekspansionens år opførtes på Maribo Nørremark, blev solgt til lollandske landmænd til anvendelse som lader, mens de grundmurede bygninger samme sted solgtes



OKDJ nr. 2. Bygget 1900 på Vulcan 1900



OHJ D232. Bygget på Vulcan – Foto: »tl«.

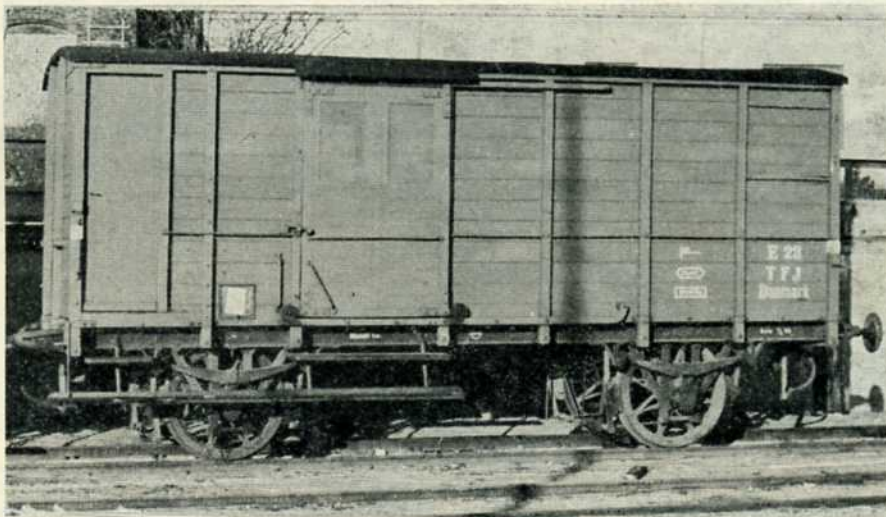
til »Trifolium« i Haslev, der ombyggede dem til mejeridrift. Ved opførelsen af et nyt moderne mejeri i begyndelsen af halvtredserne blev bygningerne solgt til A/S Qvade & Co., der i dag anvender dem til kornmagasiner, stadigvæk med sidespor til. De oprindelige bygninger i byens centrum blev sammen med fabrikant Kiehns tidligere private villa solgt til privat side og videreførtes som maskinfabrik, en virksomhed, der i dag er omdannet til automobilreparationsværksted, stadig med navnet »Vulcan« i behold.

I en af Maribos sidegader, Skimminge, ligger i dag de fleste af de 22 arbejderhuse, som Kiehn opførte efter bedste tyske mønster til fabrikkens arbejdere og funktionærer, og som disse på særdeles lempelige vilkår kunne erhverve. De vidner om, hvorledes Kiehn, trods sin utilnærmelige natur, på allerbedste måde søgte at skabe menneskelige forhold for sine ansatte. Endnu går husene under betegnelsen »Kiehnerhusene«.

Til trods for, at Vulcans fabrikation af jernbanemateriel kun kom til at strække sig over ca. 10 år, er det alligevel lykkedes at opnå en ganske betydelig produktion. Som nævnt byggedes 18 damploko, men dertil kommer antallet af person- og godsvogne, der løber op omkring et tusind.

Af hele denne mængde rullende materiel eksisterer i dag selvsagt ikke meget, men endnu kan man på vore efterhånden få privatbaner finde enkelte vogne med Vulcans ovale metalplade på vangerne. Det mest kendte produkt fra fabrikken er Dansk Jernbane-Klubs damploko, OHJ nr. 5, der anvendes på museumsbanen Maribo-Bandholm og yderligere har medvirket i talrige film-

og TV-optagelser. DJK ejer desuden en del vogne og kan således stille et helt tog på benene, sammensat af materiel,



TFJ E 23 i Thisted 1968. Bygget på Vulcan – Foto: »tl«.

der udelukkende er bygget af Vulkan. Som en lille kuriositet kan nævnes, at undervognen til DJKs rekonstruerede MBJ A1 fortrinsvis stammer fra en lukket LJ godsvogn, bygget af Vulcan. Også jernbanemuseets totagers »Bismarck«-vogn er et Maribo-produkt.

Til sidst bringes nedenfor en oversigt over Vulcans produktion af damploko.

Det er således i år 75 år siden at en af Danmarks store producenter af jernbanemateriel etableredes. Desværre er det også 65 år siden at hele denne så kortvarigt blomstrende virksomhed likvideredes, til umådelig stor skade for Maribo købstad og hele landsdelen, som derved mistede et af sine største industriforetagender.

-tl-

PS! Skulle *Jernbane-Bladets* læsere være i besiddelse af ældre fotografier eller oplysninger fra Vulcans korte virke, modtages disse med stor taknemlighed.

Ejendoms- mærke	nr.	Type	Bygge- Byg-		Udrangeret
			nr.	geår	
OKDJ	1	1B0T	1	1900	Omb. af Sydfyenske Jb. i 1921 1951
OKDJ	2	1B0T	2	1900	Omb. af Sydfyenske Jb. i 1921 1936
AHJ	14	2B0-T2	3	1900	1935
AHJ	15	2B0-T2	4	1900	1935
DSB	Hs414	0B0T	5	1901	1958
DSB	Hs415	0B0T	6	1901	Eksisterer mens dette skrives
ETJ	1	1B0T	6	1901	Omb. af Sydfyenske Jb. i 1920 1957
ETJ	2	1B0T	8	1901	1931
ETJ	3	1B0T	9	1901	Omb. af Sydfyenske Jb. i 1920 1948
OHJ	5	0C0-T2	10	1901	1956 til HTJ 5, 1963 til DJK
OHJ	6	0C0-T2	11	1901	1951
HTJ	7	0C0-T2	12	1901	1956
HTJ	8	0C0-T2	13	1901	1932
OKDJ	3	1B0T	14	1902	1951
VNJ	1	1B0T	15	1903	1918
VNJ	2	1B0T	16	1903	1926
VNJ	3	1B0T	17	1903	1930
GDS	3	0C0T	18	1905	1950 til Stålvalsev., Fr. vk. 1952