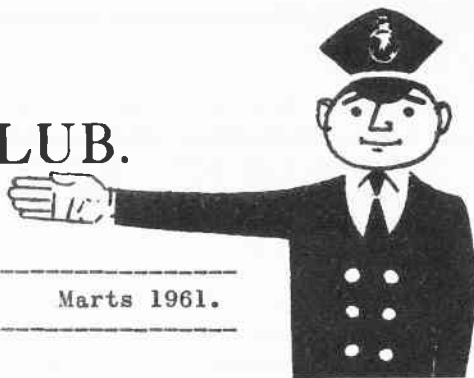
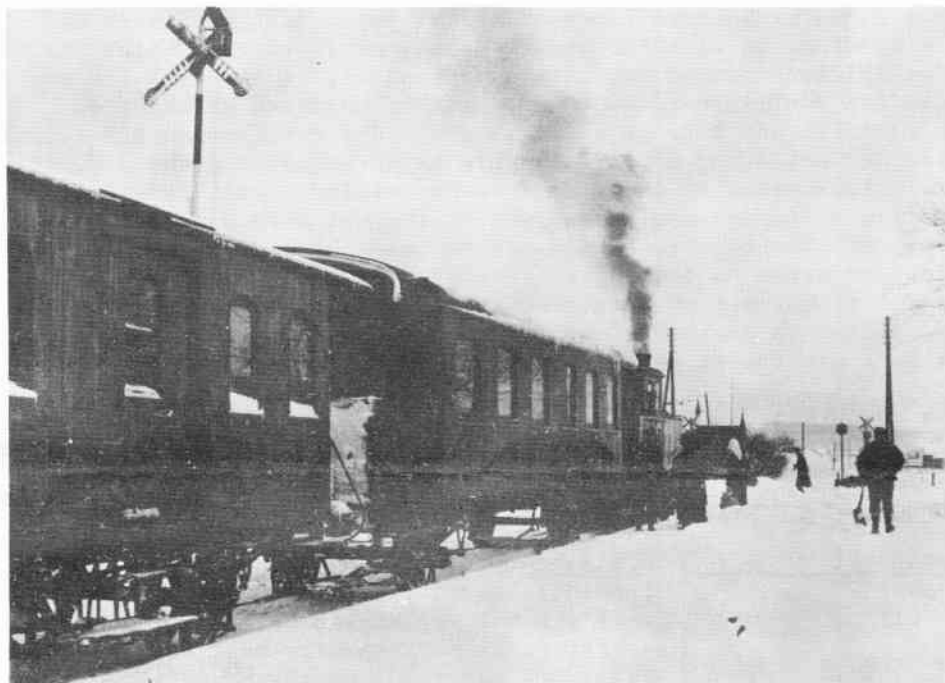


meddelelser fra DANSK JERNBANE-KLUB.



M 2/61

Marts 1961.



Et koldt pust i det varme forår - vinterstemning på NPMB (feb. 60). Foreningens erhvervelse - post- og rejsegodsvogn E 41 - skimtes til venstre i billedet. (Foto: P. Thomassen).

Sorø-planerne.

Bestyrelsen har fortsat arbejdet med at undersøge mulighederne for at etablere den såkaldte veteranjernbane på strækningen Sorø statsbanestation - Sorø hystation.

Efter at have drøftet spørgsmålet med generaldirektør P.E.N. Skov, der stillede sig velvilligt overfor planerne, men dels påpegede, at statsbanerne ikke kunne deltage i driften, dels at der var en række vanskeligheder forbundet med at lade DJK overtage driften, selvom denne indskrænkedes til week-ender i sommertiden, har man fra bestyrelsens side undersøgt alle muligheder og forhandlet til forskellig side om spørgsmålet, idet man ønskede mulighederne helt klarlagt, inden man påny foretog en henvendelse til generaldirektøren.

Med hensyn til materiel ligger det således, at foreningen har modtaget et tilbud fra A/S Det Danske Staalvalseværk om vederlagsfri overdragelse, for et tidsrum af fem år, af det selskabets tilhørende 4-koblede "Borsig"-lokomotiv fra 1895, tidligere ØSJS nr. 6, hvilket tilbud man med tak har modtaget. Endvidere har det vist sig muligt at leje et "Kraus"

lokomotiv, ligeledes en tidligere ØSJS-maskine (nr. 3), af den nuværende ejer - Sukkerfabrikken i Nykøbing Falster. Som tidligere omtalt har foreningen - af NPMB - købt en personvogn (C 31) og en post- og rejsegodsvogn (E 41) - begge fra 1899, og ydeligere forhandlinger er i gang med en række privatbaner om overdragelse af ældre vogne. Der er herfter næppe tvivl om, at vi kan fremskaffe det fornødne rullende materiel. Ligeledes håber vi - ved medlemmernes medvirken - at kunne skaffe det fornødne frivillige personale til driften i sommer-week-enderne; vi savner såvel pensionerede loko-førere som billet-sælgere og togbetjente - sistnævnte grupper gerne amatører. Herom modtager vi gerne henvendelser fra alle interesserede.

Med hensyn til den økonomiske baggrund har vi forhandlinger i gang med Sorø Turistforening, og vi håber gennem denne, at få et vist beløb til rådighed for driften. Det er imidlertid nødvendigt, at der også fra vor side fremskaffes ydeligere c. 5.000 kr. Det er hensigten at skabe en selvejende institution, hvor de modtagne indskud forrentes med 5 % f.s.v. driften tillader dette, og i det omfang indskyderne måtte ønske det, at tilbagebetale indskudene så snart de fornødne midler hertil foreligger. Når de endelige vedtægter for baneselskabet (navnet Sorø Damp-jernbane er foreslået) er udarbejdede, er det bestyrelsens hensigt at henvende sig til alle interesserede om tegning af indskud.

Der arbejdes i øjeblikket på en overenskomst med statsbanerne; det er på indeværende tidspunkt vanskeligt at sige, om vi kan komme igang i år, men vi vil gøre alt for at opnå dette. (BW)

Foreningens organisation.

DANSK JERNBANE KLUB
generalforsamlingen

DJK's-bestyrelse

formand: lokomotivfyrbøder Svend Jørgensen
næstformand: fuldmægtig Birger Wilcke
sekretær: frimærkehandler Peer Thomassen
kasserer: assistent Mogens Bruun
øvrige: cykelhandler Børge Chorfitzen
sekretær Erik B. Jonsen
trafikkontrollør E.L. Parbøl

Materielbevarelses-
komité og forskning.

(E.L. Parbøl)
(P. Thomassen)
(B. Wilcke)

Møder og udflugter

(M. Bruun)
(E.B. Jonsen)

Presse-kontakt

(B. Wilcke)

Sorø Damp-jernbane
komité

(B. Chorfitzen)
(P. Thomassen)
(B. Wilcke)

trafikal leder

(B. Wilcke)

maskintekn. leder

(S. Jørgensen)

Sekretariatet

(P. Thomassen)
Strandvej 201.
Hellerup

korrespondance
medlemsregister
publikationssalg
giro: 67 394

Medlemsblad

(E.B. Jonsen)
redaktion
distribution

Kasserer

(M. Bruun)
Lindehøjen 10.
Vanløse

kontingenter
bet. f. udflugter
giro: 117 380

Telefoner sekretariat: HElrup 794 v (ti-fr . 10-14)
næstformand: ORdrup 2209 (19-21)
kasserer: DAmso 3717 (20-22)

Meddelelser fra bestyrelsen.

En række medlemmer der indbetalte kontingent og indmeldelsesgebyr på kiosken på hovedbanegården - på stiftelsesdagen - har endnu ikke indsendt optagelsesformularen til kassereren; formularerne udbedes snarest - vedkommende risikerer fremover ikke at modtage "meddelelsesbladet", da de ikke er opført i foreningens kartotek. Det drejer sig om formularerne med numrerne: 11-12-44-46-51-53.

Henvendelser til bestyrelsen, der kræver skriftligt svar, bedes vedlagt svarporto.

Formanden (Svend Jørgensen, Blichersvej 5, 1 - Helsingør) vil gerne i forbindelse med medlemmer, der disponerer over båndoptager - og er interesserede i optagelser af "toglyde" - og samtaler med ældre jernbanemænd.

Foreningen har haft en enestående "presse". Det vil føre for vidt, at opremse de enkelte avisers artikler - kort sagt: foreningen og Sorø-planerne har været omtalt i den væsentligste del af den danske dagspresse. Søndag den 5. marts bragte Danmarks radio en udsendelse fra Sorø-Veddebanen, hvori et par af bestyrelsens medlemmer udtalte sig om DJK's "veteran"-planer.

Med dette nummer af "meddelelser" følger en oversigt over DSB'S trækraft pr. 15/2 d.å. - velvilligst udarbejdet af maskinafdelingen i generaldirektoratet. Den vil vil fremtidig kunne ajourføres efter notitserne i rubrikken "Jernbane-nyt - kort fortalt".

Udover den i bilaget anførte trækraft, råder DSB over et antal rangertraktorer, nemlig benzintraktorerne: 21-24, 31-43, 45, 50, 56, 57 (ialt 21 stk. - 4 typer), og diesltraktorerne: 2, 3, 44, 46-49, 51, 52, 70-85 (ialt 25 stk - 6 typer).

Møder og udflugter.

Møde onsdag 5. april kl. 20 i "Trafiketaterne"'s mødesal, Trommesalen 2, 5 sal, København V.-

Overtrafikassistent L. Haugsted fortæller om "det ny relæsikringsanlæg - København Nør".

For at en del af mødedeltagerne - med egne øjne - skal kunne overbevise sig om dette meget interessante anlægs trafikale fordele, leder hr. Haugsted en forevisning søndag 9. april kl. 9 og 10 af anlægget, der er installeret i post VI på København H. Mødested: Ingerslevsgade ved lågen i hegnet skrås overfor nr. 12. (NB. absolut præcis fremmøde kræves). Da pladsforholdene i signalposten er meget begrænsede, vil der kun kunne gives 10 deltagere adgang på hver af ovenanførte tidspunkter. Tilmelding - med ønske om deltagetidspunkt - sendes pr. brevkort til klubbens sekretariat, Strandvej 201, Hellerup, eller aftales på mødet den 5., hvor også aftale om en evt. tredje forevisning kl. 11 vil kunne træffes.

Efter foredraget den 5. afholdes - på utallige opfordringer - atter en auktion over diverse jubilæumsskrifter, gamle køreplaner - såvel tjene-
ste- som publikums- m.m. Derefter mulighed for selskabeligt samvær i "Eaternes" restaurant.

Det skal kort nævnes, at en udflugt til "Hurtig-ruten" (med besøg på Kallundborg station og færgehavn og ombord på m/f "Prinsesse Anne-Marie") er planlagt til en søndag i slutningen af april.

Jernbane-nyt - kort fortalt.



DSB: Mx 1008, 1009 og 1010 er nu leveret og indsat i driften (10/3).

Det er meningen, at 1. distrikt skal have de første tyve numre, og 2. distrikt de resterende 25; Mx 1002 og 1003 der anvendes til instruktionskørsel i 2. distrikt vil

derfor blive tilbageleveret til Sjælland, når leverancen af 1021 og følgende påbegyndes. Mx-maskinernes indsættelse på Kyst- og Nordbanen har allerede nu betydet en nedsættelse på end 50 % af damp-løbene.

Mh 312 og 313 er leveret og indsat i driften (10/3).

1. distrikt disponerer over 306-310, 2. distrikt over 301-305 og 311-313; sistnævnte distrikt vil modtage fremtidige leverancer t.o.m. 355, hvorefter 1. distrikt disponerer over resten.

17 Mo-vogne skal i nærmeste fremtid - i forbindelse med stor revision - have installeret varmekedel i lighed med Mo-vognene i 1800-serien. 6 er allerede ombygget og i forbindelse hermed omnummereret: Mo 1978, 1984, 1989, 1991, 1992 og 1997, (tidligere nr. 578 o.s.v.). De fem førstnævnte vogne er ombygget ved cvk. Ar, den sidste ved cvk. Kh.

("Traktionslisten kan ajourføres).

Privatbaner: følgende damplokomotiver udrangeredes i 1960: TKVJ 11 og 13, VaGJ 5 og ØSJS 1 og 2. (For nærmere detaljer og ajourføring - se W. Bay's bog: "Locomotives of the Private Railways of Denmark"). (I denne bog kan endvidere indføres - med udrangeringsår 1959 - HFHJ 10).

TKVJ har i 1960 modtaget Df 130 (ex SNB 33, ex DSB ~~130~~ Df 130). Maskinen indkøbtes for midlerne, der indkom ved salget af ovennævnte Winterthur-maskiner; den har bibeholdt nummeret 130, fået banens initialer påmalet, ligesom skorstensbåndet er ændret til hvid-rød-hvid. Banen har anvendt maskinen flittigt i vinter, og i øjeblikket og indtil c. 1/4 fremfører den på hverdage ballasttog med afgang Kolding kl. c. 12.25 - retur Kolding kl. c. 18.25.

Medens OHJ's diesellokomotiv M24 er til revision, fremføres banens godstogsløb med den i 1957 erhvervede D-maskine nr. 857 - godsturerne tillyses dog kun efter behov. M24 vender tilbage kort før påske.

Horsens Privatbaner har solgt diesellokomotivet HBS DL 213 til Skagensbanen, hvor det har fået (SB) M7.

Kalvehavebanens dieselloko, der solgtes til Hads-Nings Herreders Jernbane, har der fået nr. (HHJ) M4.

GDS udrangerer i nærmeste fremtid sine personvogne B 11 og 12, samt B 13-15. Med B 11 og 12 forsvinder noget virkeligt gammelt dansk jernbane, vognkasserne fra disse vogne er identiske med Gribskovbanens første dampvogne. GDS C 40 (den lille) er også i farezonen, denne vogn har DJK's-bestyrelse vældig "kik" på - til brug på Sorø Damp-jernbane. (PT)

Dette nummer er redigeret af Erik B. Jonsen.

Annoncer

Jernbane-Bladet



Abonnement kan tegnes på postkontorerne - kr. 9,- pr. årgang, kr. 2,50 pr. kvartal.

Johs. Rasmussens Boghandel
Hjallesevej 6
Odense

Fremskaffer alle udenlandske og danske jernbanebøger

1. klasses fotoarbejde udføres fra dag til dag.

Litra	Antal	Max. hast	Tjenstf. vægt t	Adhæsi- onsvægt t	Største træk i trækkrog kg	Største indic. hk	Tilsvarende		Driv- hjuls- diam. mm
							Hast. km/t	Træk i trækkrog kg	
E	36	110	88,4	54,0	8.600	1370	75	3600	1896
P _I	5	110	69,0	33,0	5.140	1250	90	2490	1984
P _{II}	1	110	70,0	38,0	5.980	1250	75	3310	1984
P _R	6	100	78,6	48,0	7.600	1230	65	3800	1730
R _I	15	100	70,0	49,2	7.850	1160	75	3020	1866
R _{II}	10	100	74,0	51,0	8.620	1150	70	3250	1866
T	1	100	74,6	51,0	9.000	1160	70	3500	1730
C	6	100	41,6	26	4.290	525	65	1510	1866
K	8	100	44,4	26,2	4.290	525	65	1510	1866
S	20	90	98,6	50,7	7.810	920	65	2700	1730
N	10	70	83,7	74,1	17.000	1600	65	5800	1404
H	18	80	81,3	68,0	11.500	1185	55	4600	1404
D _{II}	16	70	44,0	36,4	5.930	640	60	2150	1404
D _{III}	1	70	46,6	38,8	5.930	640	60	2150	1404
D _{IV}	42	70	47,3	38,8	5.930	640	60	2150	1404
G	1	50	32,2	32,2	4.930	520	50	2210	1384
Q	15	45	56,0	56,0	7.510	500	30	3800	1252
F o)	128	50	37,0	37,0	5.450	270	25	2400	1252
HS	19	25	23,8	23,8	3.160	210	25	1950	1106
DF	3	65	57,3	39,5					1420
o)	936-938, 940, 942-944, 946-953								
o)	708, 710, 712, 715, 717, 718								
o)	511, 518, 523, 539, 577, 582, 595, 599								
o)	871, 874, 876, 877, 878, 880, 883, 885, 886, 888, 893, 894, 897, 898, 899								
o)	801-805, 807, 809-812, 815-818, 820, 821, 822, 825, 826, 828, 830, 831								
o)	368, 373, 378, 379, 384, 385, 387, 388, 390, 394, 395, 398, 403, 405								
o)	Litra F nr. 428-435 har total længden 9,58 m og stemplernes slaglængde er								

ORMATERIEL PR. 15.FEBR.1961.

Litra	Antal	Nummer	Anskaf- felses år	Antal maskiner og hk	Mak- simal hast. km/t.	Siddepladser
<u>DIESELELEKTRISKE MOTORVOGNE</u>						
MK + FK	1	675 - 676	1943	2 x 500	120	116
MK + FK	4	677 - 678 683 - 684	1949	2 x 500	120	110
MO	2	551 - 552	1935	2 x 250	120	52
MO	10	553 - 562	1935	2 x 250	120	52
MO	10	563 - 572	1936	2 x 250	120	52
MO	8	573 - 580	1938	2 x 250	120	52
MO	10	581 - 590	1939	2 x 250	120	52
MO	9	591 - 599	1940	2 x 250	120	52
MO	20	1801-1820	1951	2 x 250	120	37
MO	20	1821-1840	1953	2 x 250	120	37
MO	20	1841-1860	1954	2 x 250	120	37
MO	20	1861-1880	1955	2 x 250	120	37
MO	5	1881-1885	1957	2 x 250	120	37
MO	5	1886-1890	1958	2 x 250	120	37
HP	10	540 - 549	1934	2 x 220	90	64

OVERSIGT OVER STATSBANERNES MOT

Litra	Antal	Nummer	Anskaffelses år	Antal maskiner og hk	Maksimal hest. km/t.	Siddepladser
<u>ELEKTRISKE MOTORVOGNE</u>						
MK	42	701 - 742	1934	4 x 165	90	61
MM	20	743 - 762	1935	4 x 165	90	66
MM	16	763 - 778	1949	4 x 165	90	66
MM	24	779 - 802	1952	4 x 165	90	66
<u>3-VOGNS LYNTOG (3 stk.)</u>						
MS	6	401 - 406	1935	2 x 2 x	120	pr tog 132 II kl 36 I kl
AA	3	431 - 433	1935	250		
<u>4-VOGNS LYNTOG (5 stk.)</u>						
MB	10	407 - 416	1937	2 x 2 x	120	pr tog 180 II kl.
FJ	5	446 - 450	1937	250		42 I kl
AB	5	434 - 438	1939			
<u>DIESELLOKOMOTIVER</u>						
MX	7	1001-1007	1960/61	1 x 1425	133	
MY	4	1101-1104	1954	1 x 1700	133	
MY	20	1105-1124	1956	1 x 1950 §)	133	
MY	20	1125-1144	1957/58	1 x 1950	133	
MY	2	1201-1202	1958	1 x 1700	133	
MT	17	152 - 167	1958/60	1 x 425	70	
MH	3	201 - 203	1957	1 x 440	60	
MH	11	301 - 311	1960/61	1 x 440	60	
<u>RANGERTRAKTORER</u>						
Traktor	1	6	1945	1 x 350	70	
Traktor	16	101 - 116	1951/54	1 x 167	60	
Traktor	30	117 - 146	1954/58	1 x 167	60	
						§) MY 1105 dog kun 1700 hk

LOKOMOTIVER PR. 15.FEBR. 1961.

Cylinderdimensi- oner i mm diam.		Slag mm	Kedel- tryk kg/cm ²	Total- længde m	Tender			Nummer
Højtryk	Lavtryk				Tjenstf. vægt t	Vand m ³	Kul t	
2 x 420	2 x 630	660	13	21,3	55,2	25	6,5	964 - 999
2 x 340	2 x 570	600	15	18,52	48,4	21	5,0	909, 913, 916 og 917, 919
2 x 360	2 x 600	640	15	18,52	48,4	21	5,0	928
2 x 360	2 x 600	640	13	19,52	52	23	6,0	901, 905, 908 921, 926, 930
2 x 570	-	670	12	19,17	48,4	21	5,0	§)
3 x 470	-	670	12	19,17	48,4	21	5,0	954 - 963
2 x 575	-	630	12	18,59	49,4	21,5	5,0	299
2 x 430	-	610	12	14,83	28,0	11	3,5	§§)
2 x 430	-	610	12	14,82	27,3	10,3	3,5	§§§)
3 x 430	-	670	12	14,86	-	10	4,0	721 - 740
2 x 600	-	660	15	22,94	56,0	26,0	6,5	201 - 210
3 x 470	-	670	12	19,54	57,0	27,0	8,0	783 - 800
2 x 460	-	610	12	14,92	28,0	11,0	3,5	+))
2 x 430	-	610	12	15,21	28,0	11,0	3,5	862
2 x 430	-	610	12	15,56	28,0	11,0	3,5	++)
2 x 406	-	560	12	13,85	24,2	10	3,5	602
2 x 460	-	610	12	10,34	-	6	2,0	337 - 351
2 x 406	-	560	12	9,10	-	3,5	1,5	423-496 og 498-500 651-700
2 x 330	-	508	10	7,54	-	2,4	0,5	+++)
2 x 410	-	650	12	12,17	-	-	-	129, 131, 132

900
31, 836-850, 865-868, 872
406, 415, 416, 420, 422.

10 mm. Den tjenstfærdige vægt og adh.-vægten er 38 t.