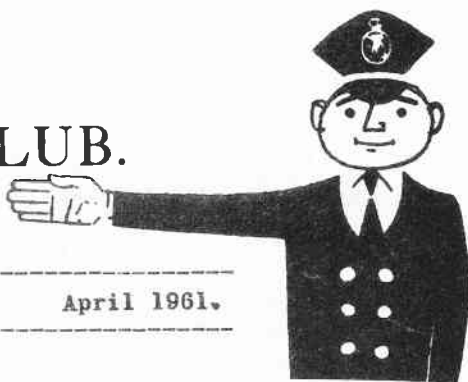
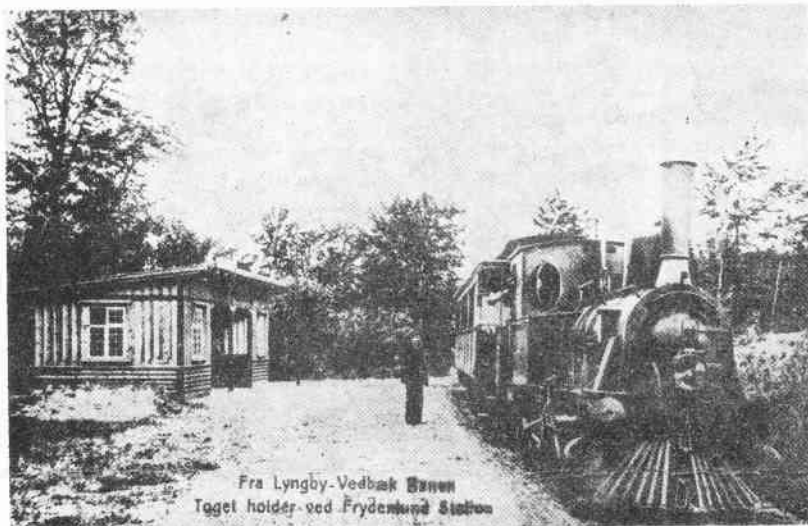


meddelelser fra DANSK JERNBANE-KLUB.



M 3/61.

April 1961.



Bogstaverne
i vort
"hoved"
er teg-
net af
arkitekt
Ole
Brandstrup-
Jensen.

Møder og udflugter.

Ordinær generalforsamling mandag 24. april kl. 20 i "Trafiketaterne"'s mødesal, Trommesalen 2, 5 sal, København V.-

Dagsorden: 1. Valg af dirigent.

2 a. Beretning om foreningens hidtidige virksomhed.

2 b. Stadfæstelse af forslag til love.

3. Fremlæggelse af regnskabet til godkendelse. (Regnskabet vil være fremlagt til gennemsyn i sekretariatet, Strandvej 201, i dagene 18-22/4 mellem kl. 10-14).

4. Valg af medlemmer til bestyrelsen i henhold til § 5. (Den midlertidige bestyrelses medlemmer, samt suppleanterne, er vilige til valg).

5. Valg af to revisorer og 1 revisorsuppleant.

6. Eventuelt.

Forslag fra medlemmer om tilføjelser til dagsordenen kan optages, under forudsætning af at have været formanden eller næstformanden i hænde senest 7 dage før generalforsamlingen. (Sekretariatets adresse kan benyttes).

Efter generalforsamlingen vil der være mulighed for selskabeligt samvær i "Etaterne"'s restaurant.

Udflugt søndag 30. april på Lyngby-Nærum Jernbane (LNJ). Mødested: Jægersborg, LNJ-perronen, kl. 9. Forevisning af banens remise- og værkstedsanlæg, kørsel med særtog til Nærum - med krydsning på ube-
tjent station Ørholm, forevisning af sikringsanlægget m.m. i Nærum

- af den interessante ubetjente krydsningsstation i Fuglevad - samt af sikringsanlægget i Jægersborg. Direktør H. Grunsøe, der viser DJK den ære selv at ville lede forevisningen af banen, vil derudover fortælle lidt om de trafikale forhold ved LNJ. Afslutning i Jægersborg kl. c. 11.15. Deltagerafgift: kr. 2,-, betales under turen.

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE - kort fortalt.

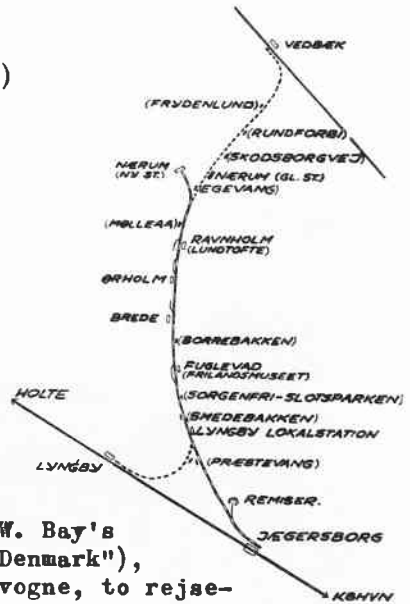
Banen åbnedes som Lyngby-Vedbæk Jernbane (LVJ) den 25. august 1900 - den urentable stump Nærum-Vedbæk nedlagdes den 1. marts 1921, og banen fik sit nuværende navn - banen er siden den 1. april 1926 forpagtet af Lyngby-Taarbæk og Søllerød kommuner - den 15. maj 1936 flyttedes den sydlige endestation fra Lyngby statsbanestation til den af statsbanerne samtidig med elektrificeringen anlagte holdeplads ved Jægersborg - den 20. september 1954 afkortedes banen endnu engang i den nordlige del, idet anlægget af motorvejen - Helsingørvejen - nødvendiggjorde en flytning af stationen i Nærum. Driftslængden er nu 7,8 km.


Banen anskaffede ved åbningen tre små 0-6-0 Borsig-lokomotiver (for nærmere detaljer, se W. Bay's bog: "Locomotives of the Private Railways of Denmark"), to 4-akslede personvogne, to 2-akslede personvogne, to rejsegodsvogne, samt to lukkede- og to åbne godsvogne. I 1926 gik banen - som den første i Danmark - over til så godt som fuldstændig motordrift, dette år anskaffedes to Triangel-benzinmotorvogne M 1 og M 2 - og i 1932 fulgte endnu en - M 3. I 1938 henholdsvis 1943 købte banen brugte DSB Me-vogne, der M 4 og 5. Endelig anskaffedes i 1944 en tre-akslet benzinmotorvogn M 6 (vognen med den brogede historie: DSB M 11/Mc 611 - NPMB M 9 - LNJ M 6 - og nu endelig personvogn HFHJ 28).

I 1952 modtog banen 7 skinnerbusmotorvogne og 5 påhængsvogne af "Scandia"'s såkaldte 2' serie (een motorvogne bortsolgtes dog straks til Kalvehavebanen (KB), og een af påhængsvognene Sp 25 er nu HFHJ Sp 3). Nuværende rullende materiel: Sm 11-16, Sp 21-24, samt M 5 (sidstnævnte til brug for arbejdstog, og de nu sjældent forekommende vognladningsvogne).

Er banen liden af udstrækning, er strækningen til gengæld den kraftigst trafikerede privatbanestrækning i landet. (20-minutters drift i hele driftstiden - indlæggelsen af DJK's særtog er derfor noget af en pu slespil), driften er gennemført rationel, og trafikken afvikles på en forebilledlig måde. I regnskabsåret 1959/60 befordredes 1,5 mill. rejsende.

Som et kuriosum kan nævnes, at LNJ anvender flere signalformer, der ikke findes optaget i "Signalreglement for Privatbanerne", bl.a. nedenfor viste signal, der dækker rangerbevægelserne mellem remisen og holdepladsen i Jægersborg.





Rangersignal viser:
"forbikørsel tilladt": brandgult fast lys.
"forbikørsel forbudt": lanternen slukket.

Meddelelser fra bestyrelsen.

Udflugten til "Hurtigruten" (Kalundborg station m.v.) er udskudt til efteråret; derimod arrangeres en udflugt på SNNB den 28. maj d.å., hvor persontrafikken indstilles på strækningen Nykøbing F.-Nysted fr.o.m. sommerkøreplanens ikrafttræden. Nærmere - M 4/61.

Remisearbejdere antages. Til arbejde med restaurering (maling og oppusning m.m.) af vort loko (ØSJS 6), som vi håber i nær fremtid at have vel installeret i en af DSB lånt remiseplads, søger vi frivillig arbejdskraft. Medlemmer, der har tid, lyst og interesse anmodes om - snarest - at henvende sig til formanden (Svend Jørgensen, Blichersvej 5, 1 - Helsingør) pr. brev, med oplysninger om mulige arbejdstidspunkter, kvalifikationer m.v. Vi håber mange vil melde sig, så vort loko hurtigt kan bringes i pæn og presentabel stand.

Et par af foreningens medlemmer, bl.a. hr. P. Adamsen, har erhvervet og senere skænket et 785 mm lokomotiv til "Danmarks Tekniske Museum". Loko'et (Kraus nr. 7036 - byggeår 1915), der tilhørte "Hedehusenes Skærvefabrik", har bla. været benyttet ved bygningen af Køge-Ringsted banen og den midtsjællandske bane. Lokomotivet, der ikke har været benyttet siden 1958 og var den sidste smalsporede maskine i Hedehusene, skulle i januar have været ophugget, men er nu bevaret som et eksempel på, de for ikke så mange år siden, talrige entreprenørlokomotiver.

Lokomotivet er ved "Danmarks Tekniske Museum"'s foranstaltning nu anbragt i Valby Gasværks remise, og også ved oppusningen af dette loko ønskes assistance fra interesserede medlemmer. Henvendelse - om sidstnævnte loko - bedes rettet til farvehandler P. Adamsen, Gentoftegade 37, Gentofte - telefon: GEntofte 1060. (SwJ)

SJK. På den anden side af Øresund - hos storebrø'r Sverige - har man siden den 28. marts 1958 haft en entusiastforening "Svenska Järnvägsklubben" (SJK). Denne forening er på tre år - fra en spæd begyndelse - vokset til et stort og levedygtigt barn. (450 medlemmer, fordelt på hovedforeningen og fire lokalafdelinger). Foreningen er meget aktiv - og har iøvrigt samme arbejdsprogram som DJK. I SJK's regie drives som et selvstændigt foretagende Östra Södermanlands Järnväg (ÖSIJ). Banen, der har en sporvidde på 600 mm, (Sverige har haft adskillige personførende baner med denne sporvidde) er beliggende ved "Lina tegelbruk" udenfor Södertälje, 40 km syd for Stockholm. Vor forening's bestyrelse er SJK's ditto megen tak skyldig for råd og dåd, og det gode samarbejde har nu manifesteret sig i en bytteforretning - således, at medlemmerne af de to foreninger gensidigt kan deltage i det "andet" lands forenings arrangementer til "lokal" takst. I øvrigt kan bestyrelsen - for medlemmer, der er særligt interesserede i svenske forhold - anbefale medlemskab af SJK - kontingentet er ca. 20 da. kr. årligt - og for dette beløb modtages bl.a. SJK's interessante medlemsblad. Ansøgninger om medlemskab af SJK kan rettes til sekretæren, ingenjör L. Welander, Stureplatån 11, Lidingö 1. Sverige.

Skåne-udflugt. Skåne-afdelingen af SJK har planlagt en damptogs-udflugt den 7. maj d.å. på strækningen Eslöv-Kristianstad, der står overfor delvis nedlæggelse. Nærmere oplysninger om denne udflugt vil kunne gives fra midten af april ved henvendelse til vort sekretariat - HELrup 794 v (tirsdage-fredage 10-14), eller til næstformanden (Birger Wilcke) ORdrup 2209 (19-21).

Jernbanemuseet, Sølvgade 40 - opgang F, København K. har startet sin 1961-sæson, og vil t.o.m. 25. oktober have åbent hver onsdag fra kl. 12-16.

Jernbane-nyt - kort fortalt.

DSB: på given foranledning skal meddeles, at "traktionslisten", der var vedlagt M 2/61, er en oversigt over trækraft, der var "DSB-egen-dom" den 15. februar d.å., som sådan omfatter den altså også lokomotiver, der er hensatte, men endnu ikke udrangerede; som eksempler på sådanne kan nævnes: K-maskinerne, med undtagelse af K 582 (Roskilde's nedbrudsreserve), T 299, S 726 samt DF-erne m.fl.

Desværre er der indsneget sig et par unøjagtigheder i listens "motor-side": ud for MY 1200-serien skal som anskaffelsesår anføres 1958/60, og nummerrækken for MT skal være 151-167.

Privatbaner: nedenfor bringes en oversigt over danske privatbaners beholdning af damplokomotiver pr. 31/3-1961. Også for denne liste gælder det, at en række af de nævnte lokos ikke er køreklare. For nærmere detaljer - m.h.t. tekniske data og signaturerne - henvises til W. Bay's bog: "Locomotives of the Private Railways of Denmark". De maskiner, der er udrangeret siden redaktionen af nævnte bog sluttede medio 1959, er anført i parentes med udrangeringsåret tilføjet - forøvrigt kan bemærkes, at forfatteren lader udtrykket "scrapped" dække selve udrangeringsåret, også i de tilfælde, hvor ophugningen ikke er faldet sammen med udrangeringen; som et eksempel herpå kan nævnes, at HFHJ nr. 6 og 8, der udrangeredes 1959, stadig ikke er ophugget, men henstår på Islands Brygge hos ejeren - ophugningsfirmaet "Joseph Levin & Co."

AHJ 28
 AHB 26
 FFJ 31, 32, 34, 35, 38
 APB 39
 AB 6
 ETJ 5
 GDS V, 9, 10, 11
 HHJ 10
 HFHJ 9 (10 udr. 1959)
 HP 1, 3, 4, 5, 6
 OHJ 14, 564, 857
 HTJ 5, 625
 HV L 105, L 106, L 107
 HBS L 205, L 206
 HOJ L 405
 LB 3
 LJ 15, 16, 19, 20

MFVJ 7 (6 udr. 1961)+)
 NFJ II, III
 OMB 1, 2, 4
 NPMB 3, 4, 5
 OKMJ 14, 15
 RHJ 2, 3
 SKRJ 8
 SB 1, 2, 3, 4, 5
 SVJ 1
 SNNB 3, 4, 5
 TEJ 7, 8
 TKVJ 12, 130 (11, 14 udr. 1960)
 VaGJ (5 udr. 1960)
 VNTJ 9, 10
 LTJ 7 / VLJ 3, 4, 5, 6, 10
 ØSJS 5, 7 (1, 2 udr. 1959)

+) ikke tidligere publiceret.

Rubrik-redaktøren fik i forrige nummer af "meddelelser" en del af sit "stof" mishandlet ved renskrivningen - derfor følgende rettelser til side 4 af M 2/61: 20. linie f.o.: "Privatbaner: følgende damplokomotiver udrangeredes i 1960: TKVJ 11 og 14" samt 24. linie f.o.: "TKVJ har i 1960 modtaget DF 130 (ex SFB 33, ex DSB DF 130). Maskinen". 10. linie f.n. rettes til: Horsens Privatbaner har solgt dieselmotorvognen HBS DM 213 til Skagens-", og endelig i 4. linie f.n.: "truckerne og dele af vognkasserne fra disse vogne stammer fra Gribskovbanens første damp-".

NPMB's rullende materiel bliver nu udbudt til salg. De eneste officielle meddelelser om salg gælder NPMB's "svenske" skinnebussæt (Sm 1, ex SJ Yol 514 og Sp 51, ex SJ UCFol 1549 - bygget hos "Hilding Carlsson i Umeå" 1945), der er købt af NFJ, samt - selvfølgelig - C 31 og E 41, der er erhvervet af vor forening.

Baner, der kører damp p.t. (31/3): AB, NFJ og OHJ.

(PT/EBJ)

Dette nummer er redigeret af Erik B. Jonsen.