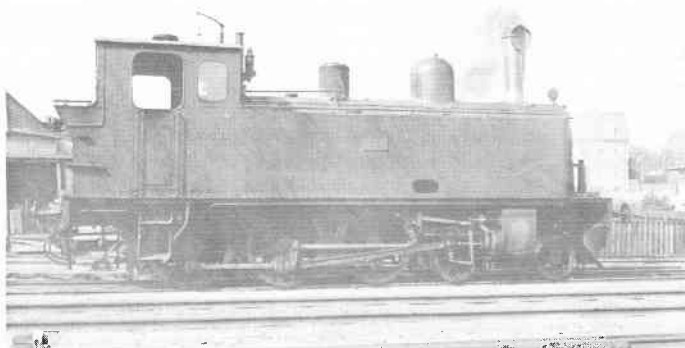


meddelelser fra
DANSK JERNBANE-KLUB.



M 2/62.

Marts 1962.



GDS dampløke nr. 11 ved remisen i Hillerød (foto: P. Thomassen).

Møder og udflugter.

Møde torsdag 15. marts kl. 20 i "Signalvæsenets værksteder"'s mødesal, Vanløse Alle 89, Vanløse.-

Foredrag af overingeniør E. Risbjerg Thomsen, maskinafdelingen, om: "Moderniseringen af trækraften ved Danske Statsbaner" (m/lysbilleder). Efter foredraget selskabeligt samvær (kaffe/te).

Kun adgang for medlemmer. Medlemskort skal forevises.

Udflugt søndag 25. marts kl. 11.20 på Gribskovbanen (GDS) og Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen (HHGB). DJK har bestilt særtog/arbejdstog til kørsel efter følgende plan:

afg. Hillerød kl. 11.20	afg. Gilleleje kl. 15.45
ank. Gilleleje - 13.00	ank. Grønnehave - 17.45

Frokostpause i Gilleleje mellem kl. 13.00 og c. 14.45. Særtogs/arbejdstogsanmeldelse vil blive uddelt.

Tilslutningstog: fra København H. afg. kl. 10.19 (tog 727) ank. Hillerød kl. 11.09. Efter udflugtens afslutning er der forbindelse mod København H. med eksprestog (tog 460) afg. Helsingør kl. 18.05 (standser ikke undervejs), samt med persontog (tog 468) afg. Helsingør kl. 18.20 - mod Hillerød med persontog (tog 4766) afg. Helsingør kl. 18.07. (Se iøvrigt "Togplan" og "Danmarks Rejseforbindelser").

Pris for deltagelse: (GDS/HHGB-strækningerne): (for medlemmer) kr. 15,-, (for ikke-medlemmer) kr. 20,-, og (for kvindelige pårørende og børn) kr. 6,-.

Bindende anmeldelse sker ved snarest og senest den 20/3 at indbetale ovennævnte beløb på postgirokonto 673 94, adresseret P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup. På bagsiden af talonen kan anføres om deltagelse i Fællesspisningen på "Gilleleje Kro" ønskes. (Forhånds-tilmelding nødvendig - middag kr. 8,- (excl. betjening); medbragt mad kan iøvrigt indtages samme sted). Tilmeldelsen vil blive bekræftet ved tilsendelse af kontrolbillet, samt evt. "middagspladsbillet".

Billetkøb: deltagere fra Københavns bybane og Hellerup anbefales at købe W-billet til Hillerød. I Helsingør købes E-billet til Humlebæk, såfremt hjemrejsen foretages ad Kystbanen (Hillerød = Humlebæk = samme tarifafstand). For deltagere fra stationer vest for (der rejser via) Københavns bybane, vil det som oftest være mest fordelagtigt, at købe W-billet fra pågældende station til Helsingør over Hillerød.

Opdateringen bliver således: loko 11-D 55-C 39-C 31-C 32-C 33-C 34; hele GDS-stammen gennemføres til Grønnehave. Der vil - som sædvanlig - blive gjort holdt undervejs for fotografering, såvel på fri strækning, som på stationerne; i Gilleleje vil GDS V og 10 - og i Grønnehave M 1 og M 2 (HHGB) blive kørt frem for besigtigelse og fotografering.

Efter spisningen (kl. c. 14.45) afholdes - i remisen i Gilleleje - auktion over diverse arkivalier - bl.a. fra GDS og HHGB - til formål for et eventuelt køb af loko 11 (se iøvrigt nedenfor), ligesom der vil blive udbudt postkort med motiver fra de to baner til salg.

Loko HHGB 4 = GDS 11 = ? DJK/GDS 11.

Formålet med foreningens tur den 25. marts er naturligvis først og fremmest at give medlemmerne lejlighed til endnu engang at køre med damp tog op gennem Gribskov, og til for første gang siden 1949, at køre med et damp tog ad Hornbækbanen fra Gilleleje til Helsingør (Grønnehave). Men det kan ikke skjules, at der derudover er et ydeligere formål med turen, idet bestyrelsen vil søge, på denne tur, at skabe en særlig interesse for at bevare det loko, der fremfører "vort" tog: GDS nr. 11. Kunne vi her i foråret skaffe midler til at købe dette loko, ville det betyde, at vi dels kom i besiddelse af en virkelig kraftig maskine, dels at vi bevarede et lokomotiv, der har særlig interesse for københavnerne, idet det først i over tredive år er blevet anvendt til de store søndagstog på Hornbækbanen, og bagefter, under den anden verdenskrig, har været det mest anvendte loko på GDS. Endelig vil maskinen jo have vor særlige interesse, da vi i forvejen har vogne fra GDS og HHGB. (BW)

Meddelelse fra bestyrelsen.

Den årlige generalforsamling vil blive afholdt i slutningen af april - nærmere meddelelse vil følge i M 3/62. Cirka 40 medlemmer har endnu ikke betalt kontingent for 1962. Der skal erindres om, at kun gyldigt medlemskort for 1962 giver adgang til generalforsamlingen. Dette nummer af "M" vil være det sidste, der udsendes til restanterne. (Giro-indbetalingskort var vedlagt M 1/62).

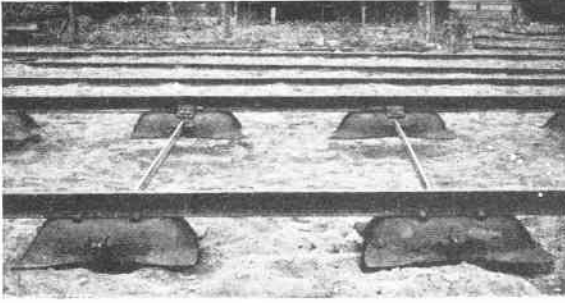
Gribskovbanen og Hornbækbanen.

I februar 1873 forelagde daværende indenrigsminister Fønnesbech et forslag til lov om bemyndigelse for regerin- (V.g.f. side 3)

DJK's REJSE
den 18. maj
..... til

TÅG 62

SJ's store udstilling
i Göteborg
bliver 62's store
oplevelse.



Det første grydepor

Cliché: GDS

gen til at meddele koncession på forskellige jernbaneanlæg på Sjælland og Falster. Som nr. 2 var optaget en jernbane fra Hillerød gennem Gribskov til Helsingør eller Græsted. Landstinget vedtog forslaget den 20. maj og den 23. maj 1873 blev loven underskrevet af Kong Christian d. 9. Det havde da fået følgende affattelse: en jernbane fra Hillerød gennem Gribskov til en punkt nord eller nordvest for skoven. Muligheden for anlæget af Gribskovbanen var da tilvejebragt, men det kneb med at få det økonomiske grundlag i orden.

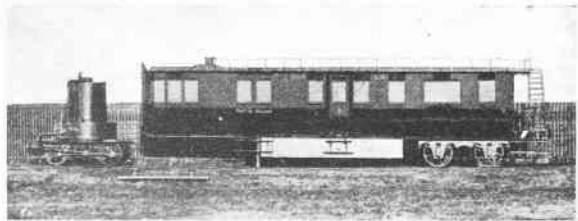
I disse år opstod, ved drøftelser rundt i landet af de forskellige egne jernbaneprojekter, begrebet »letbyggede sekundære localbaner«, hvorved man forstod baner, der med anvendelse af den yderste sparsommelighed på alle punkter skulle kunne bringes til udførelse i selv tyndt befolkede egne. Dette system kulminerede med det

såkaldte Rowanske Dampsporvognssystem, hvortil tanken var udkastet af den engelske ingeniør W. R. Rowan i 1877. Princippet i systemet var, at udnytte vægten af de befordrede passagerer og gods som adhæsionsvægt ved at bygge lokomotiv og vogn sammen i et køretøj. Teorien vakte stærk opsigt herhjemme, hvor den af mange blev anset for at være den eneste overkommelige udvej til at realisere de forskellige jernbaneprojekter, der da var på tale. Trods den advarende røst fra overmaskinme-

ster Busse i København, der med sjældnen klarhed udmaledede Gribskovbanens senere skæbne, nærede man imidlertid ingen betænkning ved, at det Rowanske system forsøgsvis blev anvendt ved en lokalbane, frilandssporvej, når det iagttoges, at dennes anlæg skete således, at den i påkommende tilfælde kunne optage almindeligt jernbanemateriel.

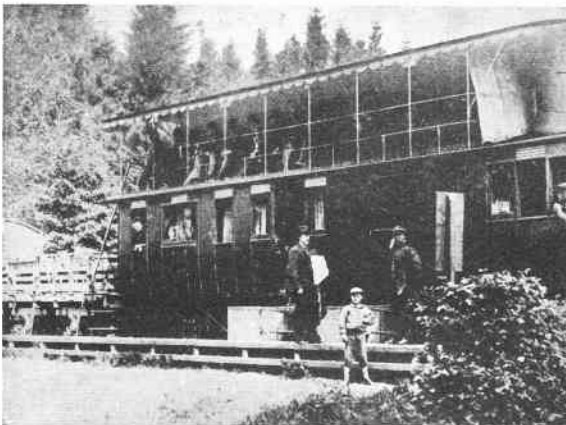
Den 6. januar 1879 var den private aktiekapital fuldt tegnet og den 17. januar blev koncession meddelt til »komiteen for anlæg af en jernbane fra Hillerød til Græsted«. Banelinien, der var projekteret af ingeniør P. B. Obel, afveg kun på et punkt fra den endelige beliggenhed af banen, nemlig strækningen mellem Fredensborg og Helsingørvejen.

Efter at besigtigelsen af banen var foretaget, og dennes retning og længdeprofil var fastslået, sluttede koncessionsindehaverne kontrakt med »Scandia« om overtagelse af banens anlæg med bygninger, materiel og alt tilbehør. Scandia forpligtede sig til at fuldføre banen senest den 1. august 1886.



Dampvogn med dampmaskine

Cliché: GDS



Dampsporvognen med den åbne tagelag

Cliché: GDS

I maj 1879 sluttedes overenskomst med Det Sjællandske Jernbaneselskab om tilslutning til stationen i Hillerød.

Anlæget af jernbanen vakte navnlig på grund af en særlig hidtil uprøvet sporkonstruktion stor opmærksomhed ikke alene herhjemme, men også blandt svenske jernbanefolk, som hyppigt aflagde besøg på den nye bane. Endnu mere opsigt vakte dampvognene, både på deres vej som ekstratog gennem landet fra fabrikken i Randers, og efter at de i december 1879 var ankommet til Hillerød. En overenskomst om forpagtning af driften blev sluttet med Scandia, der derpå antog det fornødne personale og ansatte ingeniør Obel som driftsbestyrer. Den 5. januar

1880 afleverede Scandia formelt banen med tilbehør til koncessionshaverne og den 7. januar overgik koncessionshaverne til aktieselskabet Gribskovbanens Drift-Selskab, GDS.

Den 20. januar 1880 åbnedes banen for offentlig drift uden særlige festligheder.

I banens første køreplan var køretiden mellem Hillerød og Græsted 70 minutter mod de nuværende 33 minutter. Dervar 5 minutters ophold på mellemstationerne, men man var imidlertid ikke forvænt med hensyn til hurtig befordring dengang. Dog betød banen i den retning et fremskridt, og hvis overleveringen har ret, bidrog private øludsalg på mellemstationerne til at forkortede opholdet for de rejsende.

Den 31. marts 1884 udløb Scandias kontrakt og Gribskovbanen var nu altså overladt til sig selv, og, som det viste sig, til kampen for tilværelsen. Det blev snart indlysende, at den var dårligt rustet hertil.

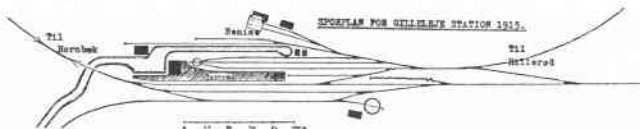
Banen var på alle punkter så vidt forskellig fra den tids jernbaner, idet den i virkeligheden var en dampsporvej. Ingeniør Rowan stred til det yderste for, at end ikke navnet måtte indeholde nogen hentydning til en jernbane. Han havde ønsket, at banen skulle have været kaldt »Gribskov Damp Sporvej«, således som mange stadigvæk tyder banens ejdomsmærke på vognene: GDS.

Banens driftsmateriel bestod af 1 10 tons lokomotiv, 2 dampvogne, 2 6-hjulede personvogne, 15 6-hjulede og 5 4-hjulede åbne godsvogne, og alt var af en meget let konstruktion.

Dampvognene bestod af en ca. 13,5 m lang vognkasse, der bagtil hvilede på en almindelig bogie og fortil var understøttet af et lille 2-akslet lokomotiv (dampmaskinen), med en opretstående kedel, som var omsluttet af vognkassen. Dampvognen kunne køre bort fra vognen gennem forpartiet til eftersyn o. l. Indvendig rummede den 32 rejsende og ovenpå taget yderligere 60 rejsende.

I stedet for drejeskiver var der på endestationerne anbragt såkaldte »Snurrer« eller »Trekant«er, d. v. s. trekantspor, hvorigenem vognene blev rangeret.

Sporoverbygningen var udført efter et herhjemme ukendt sy-



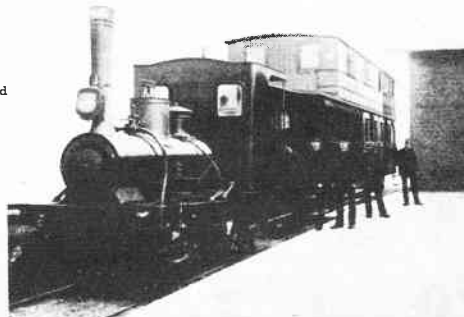
Stationen er kun ændret lidt i tidens løb, bl. a. er remisen udvidet og et af Gribskovbanens spor til drejeskiven ved stationsbygningen taget op. Det blinde spor yderst til højre var beregnet til den påtænkte forlængelse af HHGB til Tiavildeleje.

stem, Liwesity's. I stedet for sveler hvilede skinnerne, der vejede 15 kg pr. m, på gryder eller potter af presede stålplader, hvortil de var fastgjort ved kiler. Gryderne, 7 sæt pr. skinnelængde à 7,3 m, var indbyrdes forbundne 2 og 2 med tværstænger af fladjern. Gryderne var understøttet med grus og for at forhindre sideforskydning af sporet var der uden om hver gryde anbragt en lille bunke grus. Banens planum havde en

anbragt togmeldingsklokker, hvormed der blev givet signal, når togene afgik fra Hillerød eller Græsted.

Dampvognene viste sig hurtigt uegnede, hvorfor banen i 1889 anskaffede sig et 11 tons 2-akslet lokomotiv. Samtidig blev den ene dampvogn omdannet til personvogn alene. I 1896 omdannedes den anden dampvogn til selvstændig personvogn og dampmaskinen til et selvstændigt lokomotiv. Be-

Tog bestående af 2-koblet lokomotiv med en af de til personvogn omdannede dampvogne, holdende på Græsted station

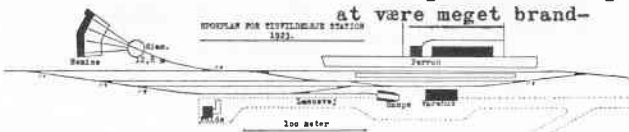


bredde af kun 10 fod, og mindste kurveradius på fri bane var 1000 fod. Banens driftsform var den enklest mulige. Dampvognen blev passet af en mand, der både var lokomotivfører og fyrbøder, og toget var iøvrigt kun ledsaget af togføreren, der solgte billetterne i toget. På stationen i Græsted fandtes en stationsforvalter, der nærmest var en altnuligmand. Kagerup, Maarum og Saltrup blev passet af de såkaldte »Holdeplads-koner«, medens banelinien skulle efterses af »Holdeplads-konerne« mænd.

Banen var forsynet med telegrafledning, men kun med telegrafapparater i Hillerød og Græsted. På holdepladserne var der

timeligheden af denne foranstaltning bekræftes af de frasnagt, der endnu går, om den følelse af livsfare, der var forbunden med en køretur på Gribskovbanen i de bragende og skramlende vogne, hvor de rejsende blev generet af røg og damp fra de stonnende og prustende dampmaskiner og af vognenes sitren hidrørende fra maskinernes arbejde. Og var det galt med røg inde i vognene, var det endnu værre for de 60 passagerer, der kunne være på vognenes tag. Disse siddepladser blev da også fjernet i 1896-97. Det ene af de til lokomotiver omdannede dampmaskiner havde senere som rangerlokomotiv i en kulfortretning i København.

Dampvognene viste sig at være meget brand-



farlige ved kørslen gennem Gribskov og gav anledning til adskillige skovbrande. Derfor blev der i 1885 indført særlige gnistfangere på banens lokomotivkorstene.

Med den anden af banens særegenheder, sporet, fik oberst Brummer, der var tiltrådt som driftsbestyrer i 1883, også vanskeligheder. Det viste sig snart, at den ringe ballastmængde under og omkring gryderne ikke var tilstrækkelig til at forhindre sporets sideforskydninger. Regeringens kontrol påtalte da også, at sporet efterhånden var » jævnt ujævnt«. I årene 1887—90 blev hele banelinien forsynet med store mængder ballast, men efterhånden som trafikken tog til, viste dette sig ikke tilstrækkeligt, hvorfor man i årene 1893—96 ændrede de svævende stød på hele banelinien fra Hillerød til Græsted til faste stød ved indlægning af træsveller.

Banen blev forlænget til Gilleleje i 1896, og Kagerup—Helsingø banen blev anlagt i 1897 (overtaget af GDS i forpagtning). Gilleleje havde forøvrigt fra 1884 haft forbindelse med Græsted ved dagvogn, ligesom Helsingø havde diligence ind til Hillerød.

Under den næste driftsbestyrer, fhv. stationsforstander Stub, der tiltrådte 1. april 1900, fik banen for alvor vrøvl med sporet. En allerede påbegyndt indlægning af sveller mellem gryderne viste sig ikke muligt at fremme i samme tempo som hjulbelastningen tiltog. Foranstaltningen var tilmed ikke heldig, idet modstanden mod sporets nedsynken i ballasten ikke var ens under gryderne og svellerne. Sporet fik derfor et meget uroligt lege, som i høj grad vanskeliggjorde dets vedligeholdelse. I 1908 skred man derfor til en fuldstændig fornyelse af sporet ved at erstatte de gamle grydespor med 22,5 kg skinner på træsveller, men denne fornyelse blev på grund af den første verdenskrig først afsluttet i 1924. Først da forsvandt Liwesey's grydespor fra banens hovedspor, men endnu findes sidespor på enkelte af banens stationer med grydespor. I årene 1900 til 1918, da driftsbestyrer Stub efterfulgtes af

driftsbestyrer, cand. polyt. G. Thage, anskaffedes en del rullende materiel, såvel lokomotiver som person- og godsvogne.

Ved åbningen af banen fra Helsingør til Hornbæk i 1906 skabtes der fra denne kant udsigt til en konkurrence til Gribskovbanen i Gilleleje ved muligheden af førstnævnte banes forlængelse dertil. Muligheden blev virkeliggjort ved koncession af 1915 om anlæg af banen fra Hornbæk til Gilleleje, hvor



Toget på den gamle Hillerød station med gl. 3-koblet maskine

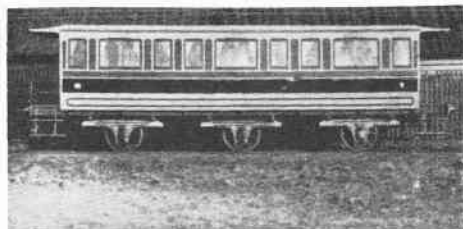
man dog enedes om en fællesstation, en udvidelse af Gribskovbanens gamle station, hvor Hornbækbanen blev optaget

I 1924 forlængedes Kagerup—Helsingø til Tisvildeleje. Denne bane, der blev overtaget af GDS i forpagtning, dannede afslutningen på Gribskovbanens område, idet gaffelbanens to grene nu ved deres forlængelse til kysten var blevet lige lange, og efter at den i sin tid planlagte Raagelejbane i forlængelse af Hornbæk—Gilleleje-banen blev opgivet, blev banens to grene sat i forbindelse med hinanden ved automobilruten Vejby—Raageleje—Gilleleje, på hvilken banen har bevilling.

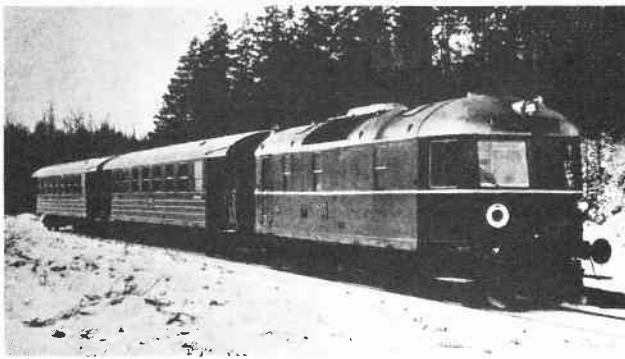
I 1945 sammensluttedes Gribskovbanen, Kagerup—Helsingø banen og Helsingø—Tisvildelejebanen til et selskab

Når man ser tilbage på de svundne år, har hele banens omdannelse fra dampsporvej til jernbane tilfulde bevist omfanget af det fejltrin, der blev begået ved Gribskovbanens tilblivelse i den skikkelse, den fik.

Overmaskinmester Busses forudsigelse i 1877 er gået i opfyldelse med profetisk nøjagtighed, idet der kun henik få år, inden der til »Gribskøvs Dampsporvej« blev stillet de samme krav som til en jernbane. Udviklingen blev ganske den samme, som Busse havde antydnet, nemlig at det ville volde stort besvær at gennemføre overgangen til jernbane. Det har voldt banen store vanskeligheder, men der er dog anledning til samtidig at pege på, at de store



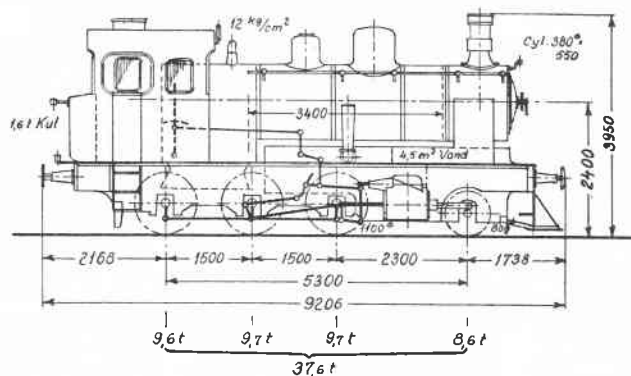
En af de gamle 3-akslede personvogne (II og III klasse). Den midterste aksel er forsædelig i vognens tværretning og styrer de to yders aksler, der er drejelige; herved mindskes modsanden ved kørsel gennem kurver.



750 11K diesellokomotiv med 2 moderne boggevogne. Toget anskaffet efter moderniseringsloven af 1948. (L 1 + C 41 + C 42)

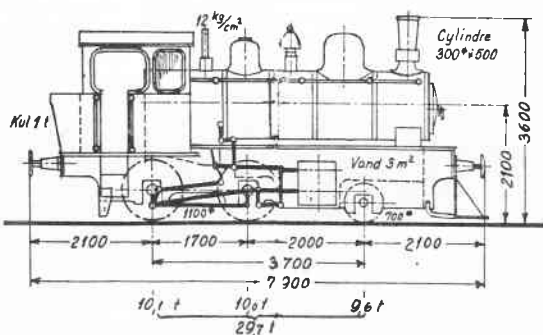
summer, der i årenes løb er anvendt til forbedringer, er tilvejebragt af "driften", idet det første lån banen modtog fra "det offentlige", var et lån efter moderniseringsloven af 1948.

Motordriften holdt sit "indtog" på GDS i 1927, med to-akslede "Odense" benzinmotorvogne (M 1 og 2 - begge udrangerede 1961), de efterfulgtes i 1932 af ydeligere tre "Odense" vogne, dog af den noget større tre-aksle-



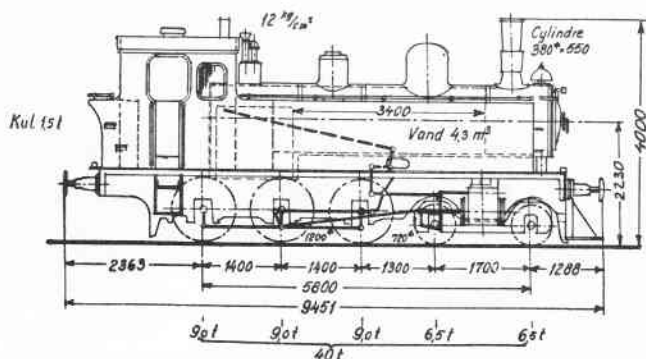
GDS 9-10 Hedefflade 88,0 m²
Ristareal 1,47 m²
Max. hastighed 60 km/T

1924 Henschel
nr. 20030-31



GDS 5 Hedefflade 89,0 m²
Ristareal 1,1 m²
Max. hastighed 48 km/T

1925 Henschel
nr. 20485
Købt 1934 fra KB (nr. 5)



GDS 11 Hedefflade 88,3 m²
Ristareal 1,47 m²
Max. hastighed 60 km/T

1907 Henschel
nr. 8142
Købt 1940 fra HHGB (nr. 4)

de type (M 3, 4 og 5). I 1947 anskaffedes de første skinnebusser, og endelig fik GDS sit første diesellokomotiv i 1948, da L 1, et 750 hk diesel-elektrisk loko af "Frich"'s seneste privatbanetype, leveredes. I 1959 købtes af "MaK" i Kiel et 650 hk diesel-hydraulisk lokomotiv, L 2, der takket være sin lovligt klangfulde fløjte, har fået tilnavnet "Elg-tyren".

Af de 13 damplokomotiver banen har ejet, eksisterer endnu de fire, nemlig nr. 9 og 10, leverede af "Henschel" ved Tisvildeleje-banens åbning i 1924 (disse to lokos har været hensat i en årrække, de påregnes dog nu hovedsagst for reservehold på GDS og HFHJ), samt nr. V, der købtes af Kalvehavebanen (KB) i 1934, og "vor" maskine nr. 11 (ex HHGB 4). Dimensionerne m.v. fremgår af skitserne på side 6 - iøvrigt kan - for damplokomotivernes vedkommende - henvises til W. Bay's bog: "Locomotives of the Private Railways of Denmark".

Som tidligere nævnt åbnedes strækningen Helsingør-Hornbæk i 1906, og forlængelsen til Gilleleje i 1916. Ved banens åbning anskaffedes kun et nyt loko, nemlig en 1-B-0 maskine fra "Maffei", medens man iøvrigt klarede sig med to brugte DSB litra (gl.) P, bygget 1882 til Thybanen. Af vogne anskaffedes 6 to-akslede personvogne og 6 godsvogne. Allerede det følgende år anskaffedes ydeligere et damplokomotiv, det i dette nummer af "M" mange gange omtalte 2-C-0 loko fra "Henschel", samt fire bogievogne, hvoraf A 1 nu står på Klampenborg station som foreningens ejendom; ved forlængelsen i 1916 anskaffedes ydeligere to 1-C-0 lokos fra "Nydquist & Holm", og i 1925 kom den legendariske "Sentinel-Camell" dampvogn. Benzinmotorvogne har HHGB aldrig forsøgt sig med, derimod anskaffedes allerede 1924 et 150 hk diesel-elektrisk lokomotiv fra "DEVA" i Västerås, og i 1933 et med samme-transmissionstype fra "Scandia" med "B&W"-motorer (360 hk). I 1939 udrangeredes dampvognen, efter ikke at have været benyttet i en årrække, og i 1940 solgtes 2-C-0 maskinen til GDS. I årene før krigen klarede de to diesellokos praktisk talt hele trafikken, hvorimod man under og lige efter krigen var henvist til at anvende de resterende damplokos i stor stil. Disse hensattes i 1947/49 ved overgangen til skinnebusdrift, og de udrangeredes endeligt i 1951. Sidst i 50-erne udrangeredes ligeledes hele personvognsparken.

Transport af handiggere og søndagsgæster har altid været af overvejende betydning for HHGB, medens godstrafikken er - og altid har været - af ringe betydning.

Oversigten er - for Gribskovbanens vedkommende - udarbejdet ved lån af en artikel (1950) af GDS's forrige driftsbestyrer cand. polyt. G. Thage i det daværende, meget velskrevne tidskrift, "Modeljernbanen".

(BW/EBJ)

Gribskovbanens driftsmateriel pr. 1/3-1962:

damplokomotiver: V, 9-10, 11 (V: ex KB 5; 11: ex HHGB 4)

motorlokomotiver: L 1, L 2

motorvogne: M 3-4-5 (3 og 4: diesel, opr. benzin; 5: benzin)

skinnebusmotorvogne: S 1-2-3-4

personvogne: (to-akslede): C 31, C 32-33-34, C 37-38, C 39 (39: ex MTJ Ca 12)

(fire-akslede): C 41-42

(fire-akslede for S): T 1-2-3-4 (4: ex HV Sp 120)

rejsegodsvogne: D 53, D 54, D 55-56

(for S): U 1 (1: ex TGOJ UF 91)

godsvogne - lukkede: Qa 103-104, Qb 109, Qc 111-112, Qc 117-118-119-120, Qc 121-122-123-124-125, Qc 126

- åbne: P 209, Pc 221-222-223-224-225-226-227-228-229

(HHGB: v.g.v.)

Hornbækbanens driftsmateriel pr. 1/-1962:

motorlokomotiver: M 1, M 2
skinnebusmotorvogne: Sm 1-2-3-4-5 (5: ex HV Sm 111)
- påhængsvogne: Sp 1-2-3-4 (4: ex HV Sp 121)
- post- og rejsegodsvogn: Sb 1

Meddelelser fra bestyrelsen (fortsat).

Brevkort. Sekretariatet har p.t. følgende brevkort på lager:

KB 1: udflugtsstog (loko 2) i Kalvehave (1959).
NPMB 1: loko 4 med persontog på Bøgesø station (vinter 1960).
NPMB 2: loko 4 med persontog på Tappernøje station (vinter 1960).
NPMB 3: DJK's særtog (loko 4) på Bøgesø station (1961).
AB 1: Amagerbro station (1907).
AB 2: godstog ved Tømmerup (loko 6) (1956).
AB 3: persontog (loko 5) ved Kløvermarksvej (1940).
HBS 1: Mallet-loko på Østbirk station (c. 1900).
HBS 2: persontog med Mallet-loko på broen over Brødstrup å (c. 1900).
HBS 3: DJK's særtog (loko HV L 106) ved Vinding bakker (1961).
HV 1: persontog med smalsporloko på Horsens gl. station (1920-erne).
HV 2: to smalsporlokos afsporet ved snerydning ved Rask Mølle (1908).
APB 1: FFJ loko 10.
APB 2: AHJ loko 16 (efter ombygning).
APB 3: AHB loko 26.
APB 4: FFJ loko 38 (Nørresundby Havn's rangermaskine).

Ovennævnte brevkort kan bestilles ved indsættelse af kr. 1,- pr. kort + porto 15 øre (uanset antal) på postgirokonto 673 94, adresseret P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup; på talonen angives bestillingsnummer, f.eks. APB 2 o.s.v.

Oversigterne m/priser over brevkort i M 6/61 og M 7-8/61 annulleres hermed.

I slutningen af måneden (ved udflugten den 25.) udsendes ti nye kort (6 fra GDS og 4 fra HHGB).

Ny vogn. Som kort meddelt i M 1/62 har "Blåkilde Møllens Fabrikker" overladt foreningen fabrikkens åbne godsvogn ZC 500306, i istandsat tilstand, påmalet de efterhånden næsten forsvundne påskrifter.

Lidt om vognens historie - bygget hos "Scandia" 1890 til "Kjøbenhavns Magistrat" med nummer ZC 9852 for "transport af affald i hele vognladninger fra Københavns Kvægtorv og offentlige Slagtehus" (hjemsted: Gb). I 1907 omnummereret til ZC 99602; i 1923 fik vognen fast rutepåskrift: Gb-Hedehusene/Gb-Kvistgaard. I 1927 købtes vognen af "Blåkilde Mølle" og fik nummer ZC 500306 (hjemsted: Hobro). Hos DJK vil vognen være til rådighed for "maskintjensten" (hjemsted: Maribo) !!!!

Det er den sidste af de "små" ZC-vogne, der således ved fabrikkens imødekommehed er reddet fra ophugning, en "broder" ZC 500308 (Scandia 1909) er for nylig ophugget hos fa. "Løstrup" i Strømmen. De fire "store" ZC-vogne 500301-304 (Herbrand 1912-15) - alle hensatte - forventes at gå samme vej i nærmeste fremtid. (PT)

Jernbane-nyt - kort fortalt

kommer igen
i næste nummer af "M"

Dette nummer er redigeret af Erik B. Jonsen.