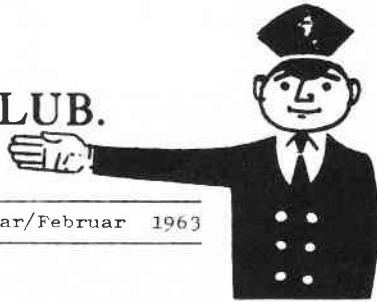


meddelelser fra DANSK JERNBANE-KLUB.



M 1/63

Januar/Februar 1963



Vinteren 1929 på Køge-Ringsted Banen. Forrest loko 2
bagved loko 1 nær Ringsted. (Foto: B.W.)

EN GLÆDELIG OVERRASKELSE

.....
fik sekretæren, da han åbnede et brev fra Vognfabrikken Scandia i Randers, for inde i brevet lå en check på kr. 1000,00 som blev skænket os til hjælp med restaureringen af materiellet. SCANDIA havde læst vort nedskrift i M 8/62. Det har mange andre medlemmer også, og vi siger tak til alle De, der har hjulpet foreningen på denne måde.



Modelbaner, veteranbaner og "rigtige" jernbaner.

Da vi startede Dansk Jernbane-Klub for nu to år siden, lå der et ret stort forarbejde og en del forhandlinger forud for dette, og der var fra forskellig side rejst advarende røster mod overhovedet at starte foreningen, ligesom der var delte meninger blandt initiativtagerne og andre jernbaneinteresserede, som man henvendte sig til, om affattelsen af foreningens formålsparagraf. Forholdet var jo det, at der allerede dengang udover en række mindre modelbaneklubber eksisterede en ret betydelig forening af modelbane- og jernbaneinteresserede, Dansk Model Jernbane Klub, hvis medlemstal lå på mellem 80 og 100. I denne forening var der et betydeligt antal medlemmer, hvis interesse i højere grad var rettet mod egentlig jernbanedrift end mod det iøvrigt store modelbaneanlæg, klubben ejede på Nørrebro station. Disse kredse forsøgte da også at få vægten yderligere lagt på de egentlige jernbaneinteresser og i denne forbindelse at få ændret

klubbens navn til noget i retning af Dansk Jernbane-Klubs, hvilket imidlertid ikke blev tiltrådt af klubbens flertal. Som følge heraf følte en del jernbaneinteresserede, at de savnede en forening, der kunne varetage deres interesser. Samtidig var der på baggrund af de, kan man vist godt sige, enestående resultater, der i England var opnået ved drift af veteranbaner, særligt Tallylyn og Festiniog banerne, opstået interesse for at skabe noget tilsvarende i Danmark eventuelt på en nordsjællandsk smalsporet industribane, et foretagende DMJK ikke mente at kunne give sig i lag med. Endelig var der rester, der gik ind for at lave noget i retning af en forbrugerorganisation af jernbanetrafikanter svarende til FDM og KDAK, et formål der næppe kunne varetages af en forening, der allerede i sit navn fremhævede den afgørende interesse, man havde for modelbanearbejdet.

Alt dette førte til stiftelsen af DJK, og at der var behov for denne, synes jeg næppe, der kan herske tvivl om, når man nu ser, at klubben ved årsskiftet 1962/63 er nået op på over 400 medlemmer, hvorimod det kan have interesse at se lidt på, hvorledes forholdet har udviklet sig mellem de kredse, der henholdsvis havde deres hovedinteresse i modelbaner, veteranbaner og jernbanedrift. Tager vi først spørgsmålet om indretning af en veteranbane, mener jeg, at dette har fundet en lykkelig løsning, og at der her er gjort mere end man oprindeligt havde regnet med. Det viste sig hurtigt oplagt, at de interesserede kredse var for små til, at man selv kunne erhverve en bane ligesom drift af en veteranbane på smalspor var udelukket alene på grund af, at der ikke eksisterede materiel til drift af en sådan bane, og at det næppe var muligt at opnå tilladelse til en sådan kørsel. Løsningen i Handholm blev derfor den naturlige og indsamlingen af de fornødne penge og samling af det fornødne materiel en hovedopgave for DJK i 1961 og 1962, og der har på dette punkt, så vidt jeg ved, været fuld enighed mellem alle DJKs medlemmer, ligesom der ej heller har været gnidninger af nogen art mellem foreningen på den ene side og DMJK og modelbaneklubberne på den anden side. På samme måde som alle her har kunnet erkende at DJK havde en særopgave, har man indenfor DJK erkendt betydningen af det arbejde, der er gjort i modelbaneklubberne ved anlæg og udbygning af materiel og trafikalt korrekte modelanlæg. Hvad derimod angår de felter, hvor DJK og DMJK har fælles interesser, tegningssamlinger, fotosamlinger, bøger, udflugter m.m., har det ikke kunnet undgås, at der ind imellem har kunnet opstå gnidninger. Da modelbaneforeningerne således forrige år stiftede sammenslutningen af model- og jernbaneinteresserede, foreslog man DJK at deltage i denne sammenslutning, men på vilkår der forekom os lidt gunstige, idet DJK der havde flere medlemmer end samtlige andre foreninger tilsammen ikke ville få mere indflydelse end den mindste modelklub, hvorimod foreningen efter reglerne, da der skulle betales tilskud pr. medlem, ville komme til at afholde over halvdelen af sammenslutningens udgifter. Dette kunne måske endda være, men da vi endvidere betvivlede, at en sammenslutning med så få økonomiske midler, som der her er tale om og med bestyrelsesmedlemmerne spredt over hele landet, kunne få nogen praktisk betydning, syntes vi, at vi burde holde os udenfor, hvilket voldte nogen uvilje hos denne sammenslutnings initiativtagere. Hertil kom naturligvis en vis uvilje overfor DJK fra visse sider indenfor DMJK, der følte at der skete et indgreb på områder, hvor denne forening hidtil havde været suveræn. Dette har ikke kunnet undgås at medføre vanskeligheder, visse baner har ikke kunnet forstå, hvorfor de med korte mellemrum fik henvendelser fra to foreninger om fotografier, tegninger, udflugter o.s.v., og det har vel heller ikke helt kunnet undgås, at man har søgt hver for sig at få fat i bøger, fotografier og lignende, som den anden part også gerne ville have fingre i. Vi har imidlertid fra begge sider forsøgt at glatte modsætningerne ud og har indtil videre givet medlemmerne adgang til på lige fod at deltage i hinandens ture, ligesom der er sket udveksling af materiale mellem foreningerne. Vi har fra DJKs side rådet til forsigtighed med spredning af arbejdet for meget, men kan selvfølgelig ikke gøre krav på noget monopol med hensyn til at arrangere ture, udgive bøger o.s.v. og håber nu at det skal lykkes i fremtiden at få et godt samarbejde i stand.

Tilbage bliver imidlertid spørgsmålet om man ikke både i DJK og DMJK og måske ikke mindst indenfor DJK skal passe på at foreningerne ikke udvikler sig til en slags bedre hobbyklubber eller frimærkeklubber, hvor man enten leger med modeltog eller rigtige gamle tog eller bytter billeder,

billetter, vognnumre og hvad man nu ellers kan finde på at samle på, eller fortaber sig alt for meget i mere eller mindre ligegyldige enkeltheder om ældre materiel. Der er et par af vore medlemmer, der f.eks. har ytret ønske om at samle billeder af hver eneste K maskine eller i det hele taget af hvert eneste statsbanelokomotiv. Det må naturligvis blive deres egen sag, men jeg synes nok, at man her er ved at komme en lille smule for langt ud. På samme måde er det galt, hvis vi betragter vort foretagende på Lolland blot som en model i naturlig størrelse af noget, der er passé, tværtimod bør vi se dette under den synsvinkel, at vi ved at levendegøre forskellen mellem de gamle tiders tog og de nye tog på Danmarks jernbaner er med til at vise den udvikling, der er sket på banerne og understrege, at disse også er et trafikmiddel, der er fulgt med tiden.

Som jeg skrev i sidste nummer af bladet her, erkender bestyrelsen, at vi har svigtet med hensyn til arbejdet for at fremskaffe oplysninger om, hvad der nu sker indenfor jernbanedriften, og at vi måske har koncentreret interessen lidt rigeligt om museumsbanen. I det nye år må vi prøve at afhjælpe disse mangler og styrke interessen hos medlemmerne for banernes fortsatte beståen og udvikling, sådan at vi efter beskeden evne kan være med til at sprede interessen for banerne hos andre og medvirke til en udbredelse af betydningen af disses indsats.

Vi synes imidlertid at vi gerne her ville have flere forslag fra medlemmernes side, om hvorledes vi kan udbygge dette arbejde og opfordrer derfor alle, der er interesseret heri til at komme med forslag til studiekredse, foredrag og ekskursioner og eventuelt med korte indlæg til bladet, der kan give anledning til udveksling af tanker og nye idéer.

Birger Wilcke.

Meddelelser fra bestyrelsen:

Møder og udflugter:

Mandag den 11/2 1963 kl. 20.00 causerer kontorchef S.H. Soelberg, Amagerbanen, som nævnt i N 8/62, om AR.

Søndag den 10/3 1963 arrangeres udflugt til Holbæk Privatbaner. Vi skal prøve de nye skinnbusmateriel til HTJ m.m. og slutter med at besøge værkstederne i Holbæk. Nærmere i næste "M".

Mandag den 18/3 1963 kl. 20.00 vil vi forsøge at få en ingeniør fra DSB til at fortælle om "Fugleflugtslinien" som introduktion til udflugten.

Søndag den 31/3 1963 er det sidste dag, Køge-Ringsted Banen kører. Vi håber derfor det vil være muligt at købe nogle fripas, der gælder til ubegrænset kørsel med banens tog denne dag, ligesom vi håber, at kunne formå banen til at erstatte nogle af skinnestogene med motortog. Nærmere oplysninger om dette arrangement vil kunne fås ved henvendelse til sekretæren fra ca. 1/3.

Søndag den 21/4 1963 arrangeres udflugt ad "Fugleflugtslinien" til Rødby Færge. Nærmere i et senere "M".

Mandag den 29/4 1963 kl. 20.00 afholdes ordinær generalforsamling. Dagsorden efter lovenes § 6. Den nuværende bestyrelse er villig til at fortsætte. Evt. forslag til nyvalg af formand og bestyrelse bedes indgivet til sekretæren senest den 29/3. Efter generalforsamlingen vises film fra foreningens udflugter, såfremt tiden tillader det.

Mandag den 13/5 1963 kl. 20.00 afholdes møde. Først vises 3 svenske jernbanefilm og til slut nogle film fra Gribskovbanen (optaget i årene 1938-1947).

Søndag den 19/5 1963 arrangeres udflugt med særtog på en østjysk privatbane. Nærmere følger i et senere "M".

Dette er vort foreløbige program for foråret, således at De kan indrette Dem efter ture og møder. Evt. ændringer publiceres, når de foreligger.

Møderne afholdes alle i N.I.O.G.T., Sveasvej 8, København V.

Nye postkort: (Kr. 1,00 pr. stk., porto 0,15 uanset antal)

KRB 1 Indvielsestoget med loko 1 på Bjæverskov st. 1917.
KRB 2 Damptog med loko 2 i Lellingeskoven 1918.
KRB 3 Den lejede AHTJ M 3 1926.
KSB 1 Slangerup st. 1907 med tog.
KSB 2 Loko 10, København L 1938.
KSB 3 M 4 med tog på Lyngest. 1947.

Ny fotoserie:

På opfordring fra flere medlemmer påbegynder vi hermed en serie fotos i format 13 x 18 cm. Prisen bliver kr. 3,00 pr. stk. (porto 0,20 uanset antal). Levering ca. 1. marts. Beløbet for bestilte fotos bedes indbetalt på sekretærens postgirokonto (se nedenfor) senest den 24. februar.

Vi starter med 4 fra DSB og 8 fra Haderslev Amtsbaner:

DSB 1 Loko A 133 ved vandkranen i Fåborg 1950.
DSB 2 Loko J 13 i Fåborg 1949
DSB 3 Loko J 11 fabriksny
DSB 4 Loko K 530 i Kh ca. 1908
HAJ 1 Udsigt over Haderslev Amtsbanegård med tog ca. 1910
HAJ 2 Sønderbro st. med tog (Haderslev ca. 1905)
HAJ 3 Vojens Amtsbanegård med tog ca. 1905
HAJ 4 Sommersted Amtsbanegård med tog ca. 1905
HAJ 5 Agerskov station med tog ca. 1907
HAJ 6 Loko nr. 8 (Hagens)
HAJ 7 Loko nr. 34, Kjælstrud Strand ca. 1930
HAJ 8 Kielervogn i Bækskov ca. 1930

Følgende litteratur haves til salg:

GDS	jubilæumsskrift 1880-1930	.....	pris	kr	15,00	+ 0,20
GDS	-	Tisvildebanen 1924-1949	.....	-	10,00	+ 0,20
HFHJ	-	1897-1922	.....	-	5,00	+ 0,20
HFHJ	-	1897-1947	.....	-	5,00	+ 0,20
HFHJ	-	Hundestedbanen 1916-1942	.....	-	5,00	+ 0,20
HFHJ	baneforlæggningen	.....	-	-	5,00	+ 0,20
Horsens-Tørring Banen	1891-1916	.....	-	-	15,00	+ 0,20
"Odin & Røskilde"	.....	-	-	-	7,50	+ 1,00
"Den store Lokomotivjakten"	.....	-	-	-	3,00	+ 0,50
Privatbanekommissionens betænkning	1954	.....	-	-	10,00	+ 1,00
HFHJ	tjenestekøreplaner 1920-1940, pr. stk.	.....	-	-	3,00	+ 0,20
HFHJ	tjenestekøreplaner 1941-1958, pr. stk.	.....	-	-	2,00	+ 0,20
Horsens privatbaner	tjenestekøreplaner, pr. stk.	.....	-	-	2,00	+ 0,20

Ved samlet køb betales højst kr. 1,25 i porto.

Alt ovennævnte kan erhverves ved indbetaling af beløbet på sekretærens postgirokonto: 673.94, P. Thomassen, Strandvej 201, Møllerup, men husk at anføre bag på "kupon til modtageren", hvad De ønsker for pengene.

Afholdte møder og udflugter:

Den 15/10 afholdtes møde i "Trafiketaterne", hvor herr Uwe Jeppsen, DB fortalte om Deutsche Bundesbahn i dag. Herefter vises nogle film fra DB. Filmene forevistes af herr Liechti fra det schweiziske turistbureau.

Den 27/10 afholdtes filmsaften i Maribo for medlemmerne på Lolland-Falster. Chorfitzen viste sine film fra museumsbanen, GDS-turen SNNB-turen m.fl.

Den 28/10 var der arrangeret udflugt fra Maribo til Stubbekøbing for de medlemmer, der i sommer har medvirket ved museumsbanens drift. Formålet med turen var at returnere lokoet SNNB 5, som vi havde lejet i sommer. For at vi kunne komme tilbage til Maribo havde vi koblet GDS C 40 og LM M 1 til. Damploget til Stubbekøbing førtes af Svend Jørgensen med Robert Jørgensen som fyrbøder og P. Thomassen som værkmestre Skadborg, LJ og Erik Hansen, SNNB som lodser. Fra Stubbekøbing var det motorvognen, der skulle vise hvad den duer til. Den førtes af værkmester Skadborg, der også har kørt med den på Langelandsbanen. Vi kørte hurtigt både med damp- og motorloget, og fik tid til at holde fotostop, og til at sætte Guntofte af i Nagelsti. (fortsættes i næste "M")

DANSKE BANERS FORKORTelser (EJENDOMSMÆRKER PÅ KULLENDE MATERIEL).

AD	Amagerbanen
ABA	Amtsbanerne paa Als
AGJ	Alminding - Gudhjem Jernbane; fra 1934 DBJ.
AIB	Aalborg - Hvalpsund Jernbane
AHJ	Aalborg - Hadsund Jernbane
AHTJ	Aarhus - Hammel - Thorsø Jernbane
A.Kr.B.	Alsener Kreisbahnen; fra 1921 ABA.
ANSJ	Aars - Nibe - Svenstrup Jernbane; fra 1910 AHB.
APB	Aalborg Privatbaner
AaAJ	Aabenraa Amts Jernbaner
B.J.	Den bornholmske Jernbane (Rønne - Nexø)
DBJ	do., fra 1934 De bornholmske Jernbaner
DSB	se nedenfor
ETJ	Ebeltoft - Trustrup Jernbane
FFJ	Fjerritslev - Frederikshavn Jernbane
FHJ	Frederiksværk - Hundested Jernbane; fra 1943 HFBJ.
FJ	Faxe Jernbane (persontrafik Stubberup - Fakse Ladeplads til 1928)
FNFJ	Fjerritslev - Nørresundby - Frederikshavn Jernbane; fra 1899 FFJ.
FSJ	Frederikshavn - Skagen Jernbane; fra 1924 SB.
GDS	Gribskovbanens Driftsselskab; se nedenfor.
GJ	Gjedser Jernbane; fra 1893 DSB.
HA	Hjørring - Aalbæk; fra 1933 HB.
HAB	Haderslev Amtsbaner; fra 1925 HAJ.
HAI	do.
HAI	Hammel - Aarhus Jernbane; fra 1914 AHTJ.
HB	Hirtshals Banen; fra 1939 HP
HBB	og HBJ: Horsens - Bryrup Jernbane; fra 1929 HBS.
HBS	Horsens - Bryrup - Silkeborg
HFJ	Hillered - Frederiksværk Jernbane; fra 1916 HFLJ.
HFLJ	Hillered - Frederiksværk - Hundested Jernbane
HI	Hjørring - Børby; fra 1939 HP.
HIB	Helsingør - Hornbæk Banen; fra 1916 HHGB.
HHGB	Helsingør - Hornbæk - Gilleleje Banen
HHJ	Hads-Ning Herreders Jernbane (Århus - Odder - Hou)
HK	Haderslebener Kreisbahnen; fra 1920 HAB.
HLA	Hjørring - Løkken - Aabybro; fra 1939 HP.
HOJ	Horsens - Odder Jernbane
HP	Hjørring Privatbaner
HTB	Horsens - Tørring Banen; fra 1929 HV.
HTJ	Høng - Tølløse Jernbane
HV	Horsens Vestbaner
HVJ	Hørve - Vørslev Jernbane
JFJ	Jydsk-Fyenske Jernbaner; se nedenfor.
KA	Kleinbahnen des Kreises Apenrade; fra 1921 AaAJ.
KB	Kalvehavebanen
KEJ	Kolding - Egtved Jernbane
KIB	Kagerup - Helsingø Banen; fra 1924 GDS.
KHJ	Køge - Ringsted Jernbane
KS	Kolding Sydbaner
KSB	København - Slangerup Banen
LB	Langelandsbanen
LFJ	Lolland-Falster Jernbane; fra 1893 LJFS og LJ.
LFJS	Lolland-Falster Jernbane-Selskab; fra 1952 LJ.
LJ	Lollan'sbanen
LNJ	Lyngby - Nørum Jernbane
LTJ	Lemvig - Thyborøn Jernbane; fra 1921 VLTJ.
LWJ	Lyngby - Vedbæk Jernbane; fra 1923 LNJ.
MBJ	Mariibo - Bandholm Jernbane; fra 1952 LJ.
MFVJ	Mariager - Faarup - Viborg Jernbane
MIJ	Mariibo - Torrig Jernbane
NFJ	Nordfyenske Jernbane
NFP	Nordjyllands forenede Privatbaner; fra 1915 APB.
NGJ	Nakskov - Kragehøns Jernbane
NFMB	Næstved - Præstø - Mern Banen

NRJ Nakskov - Rødby Jernbane
 NTJ Nørre Nebel - Tarm Jernbane; fra 1919 VNTJ
 OHJ Odsherreds Jernbane
 OKMJ Odense - Kerteminde - Dalby Jernbane; fra 1914 OKMJ.
 OKMJ Odense - Kerteminde - Martofte Jernbane
 OMB Nordvestfynske Jernbane (Odense - Middelfart og Brenderup - Bogense)
 ONFJ Odense - Nørre Broby - Faaborg Jernbane
 PNB Præstø - Næstved Banen; fra 1913 NPMB.
 RÅJ Rønne - Allinge Jernbane; fra 1934 DBJ.
 RFB Hinge - Faaborg Banen
 RGB Ryomgaard - Gjerrild Banen; fra 1917 RGGJ.
 RGGJ Ryomgaard - Gjerrild Grenaa Jernbane
 RHJ Handers - Hadsund Jernbane
 RKB Rødkærsbro - Kjellerup Jernbane; fra 1924 SKRJ.
 INB Ringe - Nyborg Banen
 R.No.J. Ringkjøbing - Nørre Omme Jernbane; fra 1925 RÅJ = RØHJ.
 HØHJ Ringkjøbing - Ørnhøj - Holstebro Jernbane
 SB Skagensbanen
 SFB Svendborg - Faaborg Banen
 SFJ Sydfyenske Jernbaner; se nedenfor.
 SHJ Silkeborg - Herning Jernbane; fra 1879 JFJ.
 SKRJ Silkeborg - Kellerup - Rødkærsbro Jernbane
 SNB Svendborg - Nyborg Banen
 SNNB Stubbekøbing - Nykøbing - Nysted Banen
 SVJ Skive - Vestsalling Jernbane (Skive - Spøttrup)
 TFJ Thisted - Fjerritslev Jernbane
 TKVJ Troldhede - Kolding - Vejen Jernbane
 Va.G.J. Varde - Grindsted Jernbane; fra 1961 også VGJ.
 VGJ Vejle - Give Jernbane; fra 1914 DSB.
 VLJ Vemb - Lemvig Jernbane; fra 1921 VLTJ.
 VLTJ Vemb - Lemvig - Thyborøn Jernbane
 VNJ Varde - Nørre Nebel Jernbane; fra 1919 til 1940 VNTJ.
 VNTJ Varde - Nørre Nebel Tarm Jernbane
 VVJ Vejle - Vandel Jernbane; fra 1914 VVGJ.
 VVGJ Vejle - Vandel - Grindsted Jernbane.
 ÅJJ Østjydske Jernbane (Handers - Grenå og Århus Ø. - Ryomgård); fra 1881 JFJ.
 ØSJS Østsjællandiske Jernbane Selskab

DSB: Medens de jysk-fynske statsbaner anvendte forkortelsen JFJ på materiel og i de officielle stempler, ses ingen forkortelser for de sjællandske baner. "DSB" optræder først fra ca.1885 i jyske og fynske stationsstempler (DSB - JF). Fra 1893 ses DSB på alt statsbanemateriel og i alle statsbanestationers stempler.

GDS: Har aldrig officielt betydet "Græsted Damp-Sporvogn" eller Gribskov Damp-Sporvei; sidstnævnte var et uopfyldt ønske fra ingeniør Rowans side.

SFJ: Omfattede oprindelig kun strækningen Odense - Svendborg; fra 1900 tillige Ringe - Faaborg (fra 1882-1900 eget ejendomsmærke på materiel) samt fra 1897 Ringe - Nyborg Banen.

Når tilstrækkelige konkrete oplysninger om ejendomsmærke på materiel fra rene industribaner foreligger, bringes de i meddelelsesbladet.

=====^{PT}=====
Søndag den 24/2 1963 er der arrangeret besøg og forevisning på Helgoland maskindepot (mdt). Mødested: Indgangen i Strandvænget kl. 10,00.
 DSB har bedt os gøre opmærksom på, at deltagerne færdes i mdt. på eget ansvar.
 =====

DJK har fra Carlsberg Bryggerierne modtaget en lukket godsvogn, ZA 99517 (Scandia 1890, opr. nr. Z 2017). Den er indtil videre hensat i Bandholm.

Nyt fra restaureringsafdelingen:

Vi efterlyser:

1. Fabriksplade
2. Kedelmærkeplade
3. Det meste af fløjten
4. Klokken

Disse dele er fjernet fra vort lokomotiv nr. 2 "Store Heddinge", mens dette har henstået i fri luft på sukkerfabrikken i Nykøbing Fl.

Vi håber ikke, det er nogle af vore medlemmer, der har været på souvenirjagt, og anmoder enhver om at gøre alt for at skaffe disse værdifulde genstande tilbage. Fremstilling af erstatning for ovennævnte dele ligger i øjeblikket uden for, hvad klubbens økonomi tillader.

Der må samtidig på det kraftigste advares mod uretmæssigt at fjerne genstande af lignende art fra loko og vogne. Vi har desværre allerede opdaget forskellige eksempler på, hvordan solidt fastgjorte skilte og plader pludselig er forsvundet, og næste gang et sådant tyveri opdages, vil der blive indgivet anmeldelse til politiet.

Vi efterlyser også:

nogle medlemmer, der har lyst til at hjælpe os med at fremstille forskellige småting. Bl.a. skal vi have fremstillet nogle låse og nogle "overfald" af messing, der skal repareres kupelamper, og der er meget mere; ting som De allesammen kan lave hjemme i Deres eget hobbyværksted.

Arbejdsholdene kan ikke også klare dette arbejde, så vi håber derfor, De vil hjælpe her.

I Klampenborg:

arbejdes der f.t. hovedsagelig på ØSJS D 11. De mange gamle lag grå og gul maling indvendig brændes af og vognen males gul igen. Der skal opsættes skillerum mellem de 2 midterste kupéer og endekupéerne. Når dette arbejde er afsluttet, skal der skæres lister til sæderne. Så skal der lægges nyt tagpap på. I hver side skal der foruden 4 døre også være en lem, der fører ind til en lampe, der skal oplyse 2 kupéer. Vognsiderne skal slibes fuldstændig af og lakeres. Desuden er der en hel del småting at reparere, men hvis denne vogn skulle blive færdig, så vi kan anvende den til sommer på museumsbanen, vil der blive rift om pladserne i den.

Hornbækpakvognen HHGB D 1 har fået udskiftet brædderne i vinduerne med glas og de værste utathed er stoppet, så nu har vi et godt værksted. Når vi en gang får tid, skal den have en gang maling.

I Maribo:

er der også nok at tage fat på, A 7 har vi haft megen glæde af i sommer, undtagen når det regnede! Så var det ingen fordel, at lase tillægsbillet til 1. klasse, for der regnede det gennem taget. Der skal skiftes plader ud i dørene, og den skal males. De øvrige vogne skal også have den fornødne vedligeholdelse og "Store Heddinge" skal til reparation og trykprøve hos Lollandsbanen.

I Horsens:

har vi vor bænkevogn fra HJJ/HV stående. Der er også nok at tage fat på. Skulle De nu have fået lyst til at give en hånd med (der er arbejde nok til alle!), kan De få nærmere oplysninger om tidspunkter ved henvendelse til: Klampenborg og Roskilde: Sv. Jørgensen, Blichersvej 5, l., Helsingør, og Robert Jørgensen, Peder Lykkesvej 60, 2., S (AM 328ly).- Maribo: Tass. O.K.Jensen, Maribo st.- Horsens: Lars Andersen, Niels Skousvej 5, Vejle. (SJ) SIDSTE! Natten til 17/1 opstod brand i ØSJS værksted i Hårlev. P.gr. af den stærke kulde vanskeliggjordes slukningsarbejdet, og inden branden var under kontrol, var det meste af værkstedet brændt. Foruden 2 rutebiler og en lastvogn ødelagdes ØSJS M 4 (ex DSB Me 44), ligesom lager, maskiner og værktøj gik tabt. Værst ramt af branden blev værkfører Verner Nielsen, som boede på 1.sal i værkstedsbygningen, og hvis hjem blev raseret. Brandskaden i Hårlev vil ligesom i Køge (KRB) beløbe sig til ca.500.000 kr. - Det er næppe nogen overdrivelse at skrive, at alle DJKs medlemmer føler der dir. Nielsen og værkføreren, som mange af os kender fra vore vellykkede ture på ØSJS og KRB, og som nu får forsegede byrder og besværligheder med banernes drift. (PT)

Jernbane-nyt, kort fortalt:

DSB i M 8/62 meddeltes det, at D 826 var indgået til centralværkstedet i København (cvk). Den indgik til centralværkstedet i Århus (cva) den 6/11-1962. De fleste togmaskiner, der henhørte under Fredericia (Fa) maskindepot er hensat som følger: N 201, 202, 204 og 206 i Thisted. N 203 og H 796 i Tinglev. R 936 i Brande, R 942 i Lunderskov, R 940 og 943 i Sønderborg. Fa har herefter kun 3 togmaskiner tilbage: N 209, R 944 og 959. De to først nævnte har kørt i juletrafikken. (Meddelt af Poul Thiesen, Fa.)

F 660 og 670 er hensat i Kolding (Kd).

APB købte som nævnt i M 8/62 skinnebuspåhængsvogn Sp 37 af Høng-Tølløse Jernbane. Denne vogn er nu litreret: AHJ Sp 10.

DBJ måtte opgive regelmæssig drift den 4/1, da morgentoget kørte fast i sneen ved Lobbæk. Banen var ryddet og regelmæssig drift genoptoges næste dag ved middagstid. Atter omkring den 16/1 var det galt med sneen igen.

GDS rydder op! Alle de 2-akslede personvogne, C 31, C 32, C 33, C 37, C 38 og C 39, pakvognene D 53 og D 56 samt 6 lukkede godsvogne er solgt til op-hugning. Ved næste køreplansskifte vil M 3, M 4 og M 5 blive udrangeret. Heldigvis bevares den 3-akslede godsvogn Pc 209, Scandia 1880, da den anvendes som ukrudtssprøjtevogn.

Det af Langelandsbanen købte skinnebusmateriel er litreret således: S 5 og T 5.

HBS. Horsens Privatbaner havde søndag den 16/12 arrangeret et juletræstog til Vråds (Vra) station på HBS. Her blev udleveret et juletræ til hver deltagende familie. I toget solgtes varme pølser, og julemanden deltog selv. Der deltog ca. 300 personer i turen. Det betød alt udsolgt, mange kom endda ikke med. Det var bestemt en stor overraskelse at se toget fremført af HOJ L 406, tidl. HV L 106, der 2 gange har kørt for DJK. Særtoget var oprindelig opsat med HOJ DL 400 som trækraft, da HBS eget dieselloko DL 202 var på værksted. Nu fulgte DL særtoget nogle blokafsnit bagefter for at ordne rangeringen i Vra mens damplokoet fortsatte til Silkeborg for at vende og få kul og vand. Det kan vist roligt siges, at turen blev en stor succes, og den var omtalt i en række aviser, bl.a. i "Politiken", der foruden en stor artikel inde i bladet på sin "muntre bagside" skrev: "Vidste De? ... at banemanden på Bryrupbanen henter juletræerne på en træjulet dræsrine?". (Meddelt af Dalgaard Eriksen, Vejle)

KRB's remise i Køge Vest nedbrændte natten til den 10/1 1963. Ved branden ødelagdes banens 3 motorvogne, M 2, M 3 og M 4. Skinnebussen Sm 5 blev reddet ved energisk indsats fra brandfolkene. De skubbede den ud af den brændende bygning.

LJ's skinnebus løb af sporet den 4/1, da den mellem Rødby og Rødby Havn forsøgte at forcere en snedrive.

Privatbanernes jernbanskole er nu flyttet fra Horsens til Maribo. Til forstander er udpeget vort medlem, trafikinspektør J. Jacobsgaard, LJ. Skolens lærere kommer ligeledes fra Løllandsbanen.

SNNB fik som bekendt allerede een af de første dage i januar brug for sine damploko. I snestormen måtte skinnebusserne opgive og dampen tråde til. Den 3/1 kørte begge damploko fast i en sne og jorddrive, så høj at den nåede førerhusets tag, udenfor Åstrup. De rejsende fra togene måtte overnatte i ventesalen på Åstrup st. og i personvognene. Det tog lang tid at grave lokomotiverne ud, og i mellemtiden måtte Falck skaffe kul og vand frem gennem sneen til maskinerne. Søndag den 6/1 genoptoges regelmæssig drift.

Dagbladet "Politiken" bragte lørdag den 5/1 en artikel fra banen med foto af loko 3 og af det tilsnede gangtøj på loko 5. Endvidere bragtes i musikradioens "æresrunde" nogle dage senere en hilsen til lokomotivførerne Brandt Jensen og Mortensen og deres medhjælpere, der ikke havde været i seng i over 3 døgn. (SR)

=====

Dette nummer er redigeret af Poul Skebye Rasmussen.