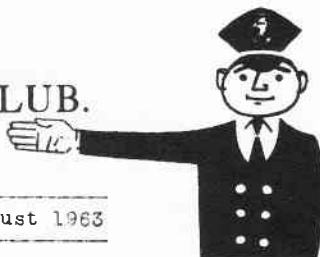
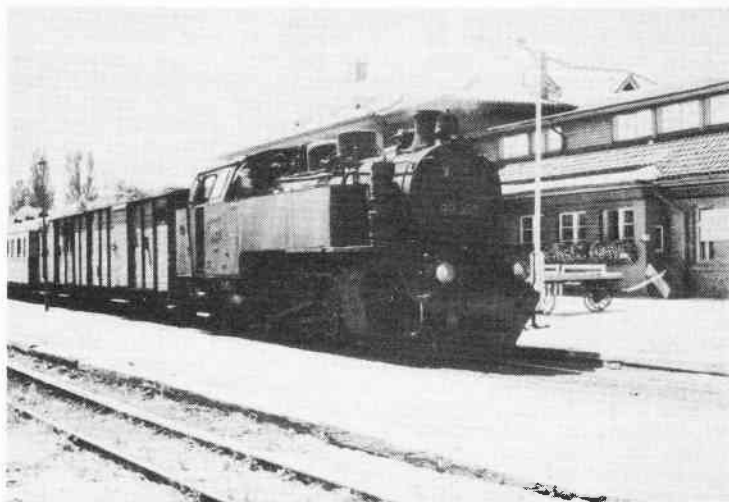


meddelelser fra DANSK JERNBANE-KLUB.



M 6/63

august 1963



Deutsche Reichsbahns lokomotiv 99 321 med blandet tog på smalsporbanen Bad Doberan-Kühlungsborn West, der er målet for klubbens næste udflugt søndag den 1/9.
Foto: Deutsche Reichsbahn.

På grund af overvældende mængder af stof udsendes dette nummer af vort meddelelsesblad med 12 sider:

<u>Udflugter:</u>	Til Hjørring Privatbaner	side 5
	Til Den tyske demokratiske Republik	- 9
	Meddelelser fra bestyrelsen	- 2
	Tillæg til medlemsfortegnelsen	- 3
	Hefter og replementer til salg	- 5
	Afholdte møder og udflugter	- 10
	DRs nye færge "Warnemünde"	- 10
	DRs smalsporede damploko 9932, data	- 10
	Påskrifter på tyske damplokomotiver	- 9
	Hjørring Privatbaner	- 7
	Jernbane-nyt siden sidst	- 12





DANSK JERNBANE-KLUB

Meddelelser fra bestyrelsen:

FORENINGSFORVIRRING

Afskillige privatbanedirektører og statsbanefolk har i den senere tid beklaget sig over de vanskeligheder, der opstod ved, at der eksisterede tre forskellige foreninger med delvis samme formål og med navne, der i hvert fald i forkortelse minder om hinanden. Man modtog således på Hjørring Privatbaner en henvendelse fra DMK om kørsel med dampstøt på HLA og kort efter en lignende henvendelse fra DMJK for derfor endelig at modtage henvendelse fra DMJU, sammenslutningen af DMJK og de øvrige modeljernbaneklubber om et motortog sammesteds, hvilket har voldt nogen forvirring blandt personalet, som man næppe kan forlange skal være bekendt med hvilke personer, der tegner alle disse foreninger. For at gøre forvirringen komplet er der nu i forbindelse med DMJKs 25-års jubilæum stiftet et nyt selskab, Jernbanehistorisk Selskab, hvis formål dels er at yde støtte til det arbejde, som DMJK udfører med hensyn "til efterforskning, indsamling og bearbejdelse af jernbanehistorisk materiale og oplysninger, og til klubbens arbejde med ved publikationer, foredrag etc. at virke til fremme for interessen for indenlandske og udenlandske jernbaner (samt sporveje)", hvorudover selskabet kan "yde tilsvarende støtte til andre og selvstændigt søge at indsamle stof og viden om jernbanernes forhold og viderebringe denne viden til selskabets medlemmer og andre jernbaneinteresserede. Selskabet skal i videst muligt omfang samarbejde med institutioner, arkiver og samlinger og herunder virke til øget benyttelse af og interesse for jernbanemuseet, Teknisk Museum, Det kgl. Bibliotek og andre biblioteker, Rigsarkivet, Landsarkiverne samt de egne- og lokalhistoriske arkiver."

Det kan ikke nægtes, at Dansk Jernbane-Klubs bestyrelse blev noget overrasket over at høre, at DMJK havde stiftet denne forening, hvis formål for en stor dels vedkommende er det samme som DMJKs, uden i forvejen at have drøftet spørgsmålet med DMK. Da vi forespurgte om den nærmere mening med det nye selskab, fik vi oplyst, at selskabet ikke ville afholde nogen stiftende generalforsamling, men at dets bestyrelse skulle være den samme som DMJKs. På vor forespørgsel om der herefter var anledning til at stifte en helt ny forening, fik vi den temmelig klare besked, at man ikke overalt havde mødt forståelse for sine henvendelser, hvilket man mente hang sammen med en visse steder svigtende forståelse af modelarbejdet, hvorfor man havde ment det opportunt med et andet navn ved indsamlingen af historiske arkivalier og lign.

Hvad der støder os i dette, er de yderligere vanskeligheder, der i fremtiden vil opstå, når jernbaneinteressen skal spredes over så mange uafhængige foreninger, hvoraf de tre, DMJK, DMJU og det nye selskab, i realiteten er noget nær det samme.

Vi mener ikke, der er brug for nye foreninger, men skulle der endelig laves et særskilt jernbanehistorisk selskab, ville vi have fundet det rimeligt, om man på forhånd havde drøftet dette med DMK.

Hvad der også i nogen grad må virke stødende er, at man i formålsparagraffen nævner landsarkiverne medens man omhyggeligt undlader at nævne banen på Lolland. Efter det anførte må vi mene, at dannelsen af den nye forening virker malplaceret.

København i august 1963

Birger Wilcke	S. Jørgensen	P. Thomassen	M. Bruun
H.O. Thorkil-Jensen	B. Chorfitzen	Poul Skebye Rasmussen	

FÆRDEL OG FOTOGRAFERING PÅ JERNBANERNES OMRÅDE

På baggrund af en episode på en nordjydsk statsbanestation, hvor et af vore mest værdsatte medlemmer blev attraperet af stationens personale, der i deres egenskab af medlemmer af det stedlig hjemmevern, øjensynlig uden al for megen beskæftigelse, mistænkte ham for spionage til fordel for en fjendtlig magt, som det jo hedder, fordi han tillod sig at fotografere stationen, toget og nogle vognkasser under ophugning, har vi ført en korrespondance med statsbanerne, der stillede sig overordentlig velvilligt

overfor medlemmernes ønsker om at fotografere, men naturligvis samtidig påpegede, at vore medlemmer ikke alene på grundlag af medlemskortet har særrettigheder til at færdes på statsbaneterrænet. Drøftelserne endte med en skrivelse fra generaldirektoratet med følgende ordlyd:

"I henhold til telefonsamtale af 16. ds mellem Dem og trafikkontrollør H. Iversen meddeles, at klubbens medlemmer selvagt har ret til i samme omfang som andre personer at færdes og fotografere fra sådanne dele af statsbaneområdet der er åbne for offentligheden, forudsat at fotograferingen ikke finder sted i erhvervsøjemed.

Derimod må i henhold til Statsbanelovens § 62 ingen uden tilladelse færdes på sådanne dele af statsbaneområdet, som ikke er åbne for offentlig heden. Dette gælder også for medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Vi beder Dem som aftalt underrette hr. N. N., Odense, herom samt i øvrigt underrette Klubbens medlemmer om ovenstående. Det kan dog tilføjes, at klubbens medlemmer ved henvendelse til stationsforstanderen eller den fungerende på den station, hvor de ønsker at færdes på områder, der ikke er åbne for offentligheden, når De giver fornøden forklaring om deres formål dermed, vil blive hjulpet på bedste måde.

Med venlig hilsen

navn
/ navn".

Ovenstående bedes også iagttaget ved færdsel på privatbanernes område, og vi kan derfor opfordre medlemmerne til altid at have gyldigt medlemskort hos sig, når De er ude for at fotografere, og vi vil samtidig bede Dem ikke færdes i sporene uden først at have fået tilladelse hertil.
(B.W.)

DMJKs tur på Nordvestfynske Jernbane.

En del af vore medlemmer har sikkert i DMJKs blad "Signalposten" eller i "Jernbane-Bladet" læst, "at DMJKs bestyrelse slet ikke forstår, hvorfor Dansk Jernbane-Klubs bestyrelse nægtede DMJK tilladelse til at indbyde DJK-medlemmerne til at deltage i denne fortræffelige tur."

Selvfølgelig skylder vi vore medlemmer en forklaring på dette: Som bekendt havde vi samme dag som OMB-turen et arrangement med motorsærtog ad Køge-Ringsted Banen og nedbrydning af signaler og trinbrætter; et arrangement, der af forsikringsmæssige grunde ikke kunne afvikles før og af banetekniske grunde ikke senere. Næste søndag havde vi i fællesskab med HTJ forevisning af nye moderne skinnebuser og kørsel med damptog for at skaffe penge til udbetalingen på vort damploko nr. 5. Denne udflugt kunne ikke afholdes tidligere, så var den kommet for tæt på Rødby Færge-turen og afholdt senere, ville deltagelsen være blevet for ringe. Nu kom der 82 deltagere, i stedet for 100 som var nødvendigt, for at dække udbetalingen. I DMJKs udflugt deltog 16, hvorfor man må formode, at dette arrangement heller ikke har kunnet dække udgifterne.

Vor afdeling i Odense har længe arbejdet for os på en tur med en af de fynske privatbaner. Denne har gang på gang måttet udsættes til fordel for andre arrangementer, der ikke har kunnet udsættes og for ikke at ødelægge tilslutningen til vore egne arrangementer og sprede deltagelsen over flere udflugter, der da alle vil give underskud, valgte vi kun at publicere vore egne arrangementer. Det er også værd at nævne, at man ikke fra DMJKs side er interesseret i at have for mange deltagere i udflugterne, og for at kunne få lov at deltage, skal man være fyldt 18 år, således at en del af vore medlemmer ikke ville kunne have deltaget.

TILLÆG III til medlemslisten.

Nye medlemmer:

354 Finn Andersen, "Kirkely", Humble
444 Poul Erik Bruun, Lindehøjens 10, Vanløse
210 John Christensen, Christiansmindevej 22, 2. th., Ø
453 J. Bøgelund Christensen, Enebærvej 14, F.
442 elektriker Erik Christiansen, (Vigerslevvej 228,
443 maler Peter Christensen, (1. tv., Valby
448 Lars Theiss Errboe, Århus

a, c, d, e, museumsbanen
c, vognreparation
a, c, f privatbaner

c
c

452 kontorchef J. Frandsen, Klostervej 5, l.th. Hillerød b, e
 439 møbelsnedker Jørgen Gadert, c/o A. Flensborg a, c, f privatbaner
 Valby Langgade 6, l., Valby
 454 Per Gundorf Hansen, Brogade 3, Sakskøbing
 272 arkitekt & designer Hans Høllenriksen a, c, d jernbanearkitektur
 440 grønthandler Kai Hertz, Vesterbrogade 47, Vejle
 106 Jens Erik Heuser, Østervang 18, Maribo
 437 toghetjente Sv. Jonvald, Hvidovrevej 258, 2., Hvidovre
 446 J. Knudsen, Tøvsvej 63, Åbyhøj
 329 slagter Wagn Larril, Frederiksborgvej 232, NV c
 368 murer mester Godtfred Larsen, Borupsalle 108, 4. tv. F
 9 Niels Christian Lind, Lindenborgvej 6, l., Vanløse a, c
 445 trafik ekspedition P.J. Larsen, Nørumbvænge 140, Nærum a-g, optager 16 mm småfilm
 451 overfenrik Oscar G.E. Meyer, Glaciset 27, Lyngby a modelbygning
 441 Hans-Peter Mortensen, Astrupvej 7, Grenå c, d, e, g, h
 436 Claus Bo Munkholm, Nordborggade 24, Århus C
 322 maskinarbejder Ole Gyldendal Nielsen, a, c smalspor
 Teglværksvej 8, Hobro
 140 Henrik Norsker, Virumvej 137 A, Virum c f modeljernbane
 447 o.ass. Hans Jørgen Nutzhorn, Vesterbro 105, Værløse
 327 Ulf Save, Rønnebær alle 23, Hølsinger a, c, f, g
 381 Leonard Schrøder, Box 398, Brisbane, Calif., USA
 450 Sven Skarby, Dalstrøget 145, Søborg a, c, d, e, f, småfilm
 438 Flemming Svendsen, Bistruplund 23, Birkerød c
 449 Henning W. Terle, Torsvang 17, Lyngby
 263 Pierre Tjørnehøj, Jernbanealle 28 st. tv., Vanløse a, c, d, e
 42 Steen Vinter, Ørebrovej 2, Kolding c, f, g
 455 overassistent Poul Havn, Bernstorffsvej 86, 2., Hellerup a, c
 456 befragter Bent Carlsen, Brunevang 43, Brh. a, c, f
 457 Peter Andersen, Lundshøjvej 15, Malling
 458 Stig Simonsen, Svanevej 44, Odense e modelbane H0+0
 460 trafikassistent C.S. Matthiesen a, b, g
 c/o Villekjær, Åbenrå landevej, Sønderborg
 461 John Preben Christensen, banehus 12, Høng
 462 maskinarbejder Bent E.O. Hansen, Eckersberggade 16, Ø.
 434 værkfører Richard Kirchmann, Kagsbro 8, Brh.

Rettelser m.v.

212 Andersen; a, c, f, g
 198 Christoffersen: udmeldt
 239 Henneke: Jagtvej 59, Odense
 114 Herlufsen: Hus 17 a, Hvidsholm
 254 Klüwer Jakobsen: har nr. 255
 376 Jensen: lokomotivfører
 259 Jørgensen: Klostervej 114, År
 296 Jørgensen: Agerse a, c, e, g
 67 ekspeditionssekretær Helge Henriksen,
 Holbergsvej 19, Dianalund.
 247 Lund: a, c, e, g, DSB-færger og -skibe.
 263 Petersen: udmeldt
 11 fuldmægtig E.V. Quaae,
 Frederikssundsvej 402, Brh.
 140 Rasmussen: afg. ved døden
 316 Sigismund: Fulglevangsvej 10, Horsens
 200 Søndergaard: Stor gade 49, st., Esbjerg
 151 Reshauge Sørensen: Fåborggade 5, 2. th., Ø
 108 Halvorsen: I.E. Ohlsensgade 8, 3., Ø
 291 overlærer O. Christensen: Endelave pr. Horsens
 205 Just Andersen: Margrethevej 24, st. tv., Hirtshals
 148 Lars V. Nielsen: Kirkehøj 20, Hellerup.

Uniform til klubben.

Fra en pensioneret stationsforstander, hr. J.M. Petersen, har klubben som gave modtaget en stationsforstanderfrakke med kasket.

Slettes som medlemmer:

42 o.ass. A.C. Andersen, Horsensgade 16 M 2, Ø.
 381 tlf. montør Sv.E. Brodersen, Kolding
 106 Peter Feldthausen, Humlebæk
 329 Finn Frederiksen, Bagavård
 9 Jannik Kofoed, Emiliekildevej 38, Kl.
 322 Bent Nielsen, Kålungsgade 4, N
 368 John Nielsen, Nørre alle 37, Århus C
 327 rigger Kaj Anker Olsen, Odense
 210 Valdemar Pedersen, Fredericiagade 36, K
 354 Kurt Petersen, Maglemer pr. Maribo
 272 Aymerie de Ribier, Paris

Hørve-Vørslev Jernbane.

Langt om længe er det næste bind i klubbens serie om de danske privatbaners historie udkommet.

Det er denne gang Hørve-Vørslev Jernbane, der behandles, og der er flere forbedringer i forhold til bogen om NPMB. Bl.a. er der denne gang en komplet fortegnelse over det materiel, banen har ejet i tidens løb, ligesom der er tegninger af personvogne og post- og rejsegodsvognen. Billederne er takket være forbedret teknik betydelig bedre. Der er 24 ialt med motiver fra materiellet og stationerne samt en række billeder af damptog, dels fra åbningen, dels fra 1944.

Prisen er ligesom forrige gang 8,50 kr. og bogen kan bestilles i sekretariatet. I eksemplarer, der købes ad denne vej, er indklæbet godsfrimærker og billetter fra banen. (BW)

Følgende hefter og reglementer haves på lager:

Maribo-Bandholm Jernbane (museumsbanen), Driftsberetning 1962 ...	Kr. 5,00
Næstved-Præstø-Mern Banen	- 8,50
Maribo-Bandholm Jernbane	- 2,00
Hørve-Vørslev Jernbane	- 8,50
Odin og Roeskilde	- 10,00
Instruks for kørsel med skinnebusmateriel, RØMJS	- 3,00
Politianordning for jernbaner under privatdrift, 1947	- 1,00
Ordensreglement for privatbanerne, 1944 (gældende)	- 5,00
Lønningsreglement for privatbanerne	- 1,00
Uniformsreglement for privatbanerne	- 1,00
Instruks for togpersonalet vedrørende togposter	- 2,00
Vejledning til brug ved beregning af togenes størrelse m.m.	- 1,00
Særlige bestemmelser ang. hensætning af vogne i hovedspor på fri bane	1,00
DSB: Luftværsordning, 1943	- 5,00
DSB: TB I = Trykluftbremsen	- 3,00
DSB: TB III= do.	- 3,00

Endvidere haves et antal driftsberetninger fra privatbanerne til salg efter aftale med sekretæren.

Ovenstående kan erhverves ved indbetaling på postgirokonto 673 94, P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup. Husk at anføre bag på kuponen til modtageren, hvad der ønskes for de indbetalte penge.

DAMPSÆRTOG PÅ HJØRRING PRIVATBANER søndag den 22/9 1963.

Ved velvilje fra HP's og APB's side er det lykkedes DJK at arrangere damp-togsudflugt på Hjørring-Løkken-Åbybro og Hirtshalsbanen. Toget vil tilmed udgå fra Aalborg.

Toget oprrangeres af: HP 1 (ex HLA 1), 2 HP Cv (personvogne med åbne endeperroner, 1 E-vogn og evt. 1 Pf (åben godsvogn m. bremsehus).

Billetpriser: For dampsrtoget Aalborg-Åbybro-Løkken-Hjørring-Hirtshals-Hjørring: kr. 25,00. Hjørring-Aalborg: kr. 6,00. NB: Deltagere, der ankommer sydfra med tog til Aalborg, bør købe week-endbillet til Hjørring.

Tilrejse fra København: Billigste rejsemulighed herfra er med DFDS rutebåd til Aalborg. Returbillet uden køje kr. 33,00, med køje (2. kl) kr. 55,00. Billetterne til DFDS bestilles gennem sekretariatet.

Tilmelding: sker ved indbetaling af beløb for dampsrtoget, evt. Hjørring-Aalborg- og DFDS-billet til postgiro 673 94, P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup. Sidste indbetalingsdag for postgiro er 14/9. Billet til dampsrtoget kan dog afhentes i sekretariatet 17-20/9 kl. 10-17.30 og lørdag den 21/9 kl. 10-14.

DFDS rutebåd afgår fra Kvæsthusbroen kl. 23.15. Deltagere fra Sjælland, der vil benytte tog til Aalborg, kan tage tog 7043/43 Kh. afg 12.25 - Ab. ank 21.40, tog 55 Kh. afg 15.10 - Ab. ank 23.25 eller tog 95 Kh. afg 0.15 - Ab. ank. 9.42.

Hjemrejse: Fra Hjørring tog 1084 afg. 17.02 - Ab. ank 17.41 - Kh. ank 1.55. Endvidere lyntog "Limfjorden" Hj. afg 16.54 - Kh. ank 23.32, men hertil er weekend- og gruppebilletten Hj-Ab ikke gyldige. DFDS rutebåd afgår fra Aalborg kl. 23.00 - ank. til København mandag morgen kl. ca. 7.45.

Planen for dampsrtoget udsendes såvidt muligt sammen med billetten. Turleder: P. Thomassen.

HVAD DE FÅR AT SE PÅ TUREN:

Deltagerne, der ankommer til Ålborg med DFDS (kl. ca. 7,45), har godt en time til at se lidt af byen eller indtage morgenmad (banegårdsrestaurationen kan anbefales). Vi samles kl. 9,15 ved Ålborg privatbanestation, den tidligere Ålborg G (APB), der for et par år siden er nedlagt som godsstation, men som stadig er privatbanernes hovedkontor, togkontor m.v. Herfra begiver vi os langs opstillingsporene med det særprægede AFB-materiel til værkstederne og remiserne. På det yderste bagspor henstår de to lokomotiver, der blev hjemløse ved nedlæggelsen af strækningen Søby-Frederikshavn, nr. 31 og 35. Som man ser, mangler den ene tender; den blev istandsat og omdannet til ukrudtssprøjtevogn og henstår nu i remisen i Dronninglund. På pladsen ved værkstederne ses en mængde materiel, der afviger en hel del fra andre privatbaners. APB har endnu 8 damplokomotiver, hvoraf dog ingen er køreklare; foruden de to førnævnte henstår nr. 26 ved den gamle remise i Ålborg (det var den maskine, der sidst kørte - i 1956!), 2 i Nørresundby, 1 i Fjerritslev, 1 i Hadsund og endelig en i Aså. Af motormateriel forefindes en mangfoldighed, bl.a. traktorer af usædvanlige typer. -

I mellemtiden er tog 95 ankommet; de hermed ankomne deltagere bedes samle sig i ankomstperronnens sydende, hvorfra de ledes over til værkstederne. Der er herefter ca. 30 min. til vort togs afgang; til den tid ledes vi samlende over til toget. Det er ikke tilladt på egen hånd at passere DSBs spor!

Ved afgang ser vi tilvenstre DSBs remiser; der er formentlig 2-3 E-maskiner under damp og 2 F samt et par udrangerede F. Til højre for broen står en af "klima-sneplove", bygget på resterne af en D-maskine! Efter en km. a kersel når vi Limfjordsbroen, der i 1937-1938 erstattede den første jernbanebro, hvis pillefundamenter stadig ses tilvenstre. Den ny bro bringer tragedien Frederikssund-Hvalsø i erindring, idet broens klappag stammer fra sjællandske midtbanes bro over Roskilde fjord. - Vel ankomme til Vendsyssel ser vi t.v. det gamle brospor, nu privat sidespor, og tilhøjre drejer FFJ fra mod Nørre Sundby havnestation (Søbybanen). Kort før vi kører ind på Nørre Sundby statsbanestation, løber forbindelsessporet (t.h.) fra havnestationen til. Ad dette spor var der i FFJs første år (banen hed da FNEJ, da privatbanens tog ikke udgik fra eller ankom til Ålborg) persontrafik, da togene fra Fjerritslev gennemførtes til Frederikshavn eller vendtes på havnestationen. Senere har der dog været forbindelses tog mellem de to stationer i Nørre Sundby. Ved udkørslen fra Ns har vi cementfabrikken t.v.; FFJs spor følger DSBs parallelt over en km. Vi beder nu deltagerne om ikke at fotografere, da vi passerer militære områder, indtil vi når Biersted. - Kort efter Ns ses t.v. et større sidesporanlæg, endda med opstillingsspor (hvor der gerne henstår en længere række Q-vogne, for der er de så dejligt af vejen). Det anlagdes af værnemagten 1941 til "Flyveplads Vest", som sporet stadig hedder, og det er endnu mere eller mindre militært, omend benyttelsen af sporet idag er adskilligt ringere end under besættelsen. Vi passerer Voerbjerg T, DSB drejer t.h. fra mod Hjørring. Efter passage af Vadum Kirke T og Vadum st. (t.v.) ses endnu et sidesporanlæg. Også her havde værnemagten været på spil og anlagt sidespor til flyvepladsen. Sidesporet, der idag benævnes Vadum Syd, benyttes af industrivirksomhed. - Som man ser, har egnen intet særligt landskabeligt at byde på; mod nordøst ligger de skønne Hammer bakker, men der er et godt stykke derhen. - Vi passerer Nørre T, Biersted st. (t.h.) og Knæsgård T (t.v.). Sidstnævnte var indtil for et par år siden billetsalgssted, der bestyredes af en skomager, når tid og lejlighed gaves. -

Så kører vi ind på Åbybro st. Den første bygning, vi passerer t.h., er den oprindelige stationsbygning; da HLA i 1913 fik fuld optagelse i Åbybro, skete en større udvidelse. HLA har her remise, drejeskive, kulgård og masser af sporplads - og hermed er alting sagt. Vi fortsætter så, stadig på FFJs spor, passerer broen over Rye å og kører ind på Rye st.; først nu er vi på HLA. Ryå st., der er en af landets ejendommeligste (se nærmere herom andetsteds i bladet), er tillige den eneste idylliske af HLAs stationer. Når vi har fotograferet og beset kommandoposten, fortsætter vi mod Løkken. Undervejs er der ikke mange seværdigheder udover Kås st. med de ret betydelige sporanlæg og sidesporet til briketfabrikken (t.v.). De meget betydelige transporter herfra (og fra en nærliggende grusgrav) er forlængst sygnede hen for helt at standse forrige år. - Pandrup st. (t.h.) har været en af banens bedste; her var også et privat sidespor. Før rutebilerne tog på veje, gik hovedparten af trafikken til Blokhus herfra. Om de følgende stationer er ikke meget at sige; Saltum, Hjermitslev, Ingstrup og Vrensted. Dog bemærker man Ingstrup stations akavede beliggenhed: Tilvenstre en enkelt gård og 3 km til Ingstrup ("Mejeriby"), t.h. aldeles ingenting. Men her var engang en stor sø! - Terrænet bliver nu lidt mere afvekslende, og vi nærmer os Vesterhavet. Når vi er kørt ind på Løkkens anseelige station, samles vi, der vil spise middag sammen, og begiver os på vej, da vi ikke har for megen tid. Stedet meddeles på turen; pris ca. 8,50, skal ikke forudbetales, men spiseplads bedes venligst reserveret sammen med indbetalingen for billetten. - Løkken st. er tydeligt nok velegnet som endestation, hvad den da også har været gennem årene for adskillige tog, ikke blot fra Hjørring, men også for gennemgående tog fra og til Ålborg. Disse har rutebilerne

naturligvis forlængst overflødiggjort. Det stor sporareal kunne tyde på en anselig gods- trafik, men sporene har oftere været fyldt med personvogne end med godsvogne. Lige bortset fra krigsårene, da værnemagten huserede her; den havde endda egne opstillingsspor m.v. (!) Når vi atter forlader Løkken, har landskabet skiftet karakter. Nu er der bakket til begge sider; når vi passerer Skøttrup T, ser vi t.h. Børglum klostets massive bygninger. Om de næste stationer er ikke meget at bemærke (Vitttrup, Gjelstrup og den noget mindre Jelstrup), men når vi når til Nr. Rubjerg T (anlagt så sent som 1955) ser vi mod vest mod Rubjerg knude og lidt nordligere Mårup kirke, tilsyneladende beliggende i kæmpeklitter. Den har i mange år været lukket, men undtagelsesvis benyttet til begravelser. Snart efter kører vi ind på Lønstrup st. med den store træ-ventesal, der før i tiden var alt for lille til at rumme de tusinder af rejsende, der på sommersøndage alle ville hjem med samme tog. Lønstrup by ligger et godt stykke fra stationen og ved noget af den mest storslåede natur på vestkysten. - Sønderlev st. har privat sidespor (t.v.) og en del nyere bebyggelse, velsagtens p.gr. af Hjørings nærhed. Efter at have passeret Liver å T (t.v.), falder banen ret stærkt mod broen over åen - der ligger et godt stykke fra trinbrættet. Broen er med sine massive murværker og dobbelt gennemløb en del mere imponerende end åen, men her er kent og vel- egnet til fotostop. - Snart møder vi fra venstre Hirtshalsbanens spor, der følger HLA de sidste km før Hjørring. (Om omlægningen se andetsteds i bladet!) Nogle besynderlige "ce- mentsukkertoppe", der er plantede på skråningerne på begge sider af sporene, er et krigs- minde, der får lov til at blive stående. Ved anbringelse af svære jernbjælker mellem disse var der lukket af for begge baner, men nytten af disse krigspåhit er egentlig ikke umid- delbart indlysende. - Ved indkørslen til Hjørring ser vi t.v. Vestbanegården, remiser og værksteder og tilhøjre den ny remise og opstillingsspor. Sporet, der følger disse i sydlig retning, er resterne af Hørbybanen (nu privat sidespor).

Når vi ankommer til Hjørring statsbanestation, beder vi deltagerne om at blive i toget, da vi straks rebrouscherer til Hj. Vest - De skal nok senere på dagen komme til Hj DSB! Vel ankommet til Hj V. ser vi straks, at det er en "falden storhed". Hovedbygningen har fået nogle udbygninger, og perronerne og et par perronspor er væk, men ellers er der ikke sket store forandringer. Forude ses en tilvokset gennemkøring med en gangbro over. Her var udkørslen mod Hirtshals indtil omlægningen. Der lå dog spor indtil for et par år siden (privat sidespor). - På pladsen er nok at betragte, lige fra damplokomotiver til en Cadillac 1932 - 12-cylindret - på skinnehjul. Af ældre rullende materiel ses bl.a. bankevoغن G 75, der endte som værkstedsvogn og nu er udrangeret.

Efter besigtigelsen af vestbanegården må vi videre mod Hirtshals. Efter nyt rebroussement ind mod Hj DSB damper vi vest- og nordpå og forlader HLAs parallelspor. - Egnssæssigt frembyder Hirtshalsbanen ingen sensationer; hist og her noget bakket og godt sandet. Når vi når Vellingshøj T (der er stationsbygning, da der var billetsalgssted til 1930) t.h., så læg mærke til huller i diget t.h. for sporet. Dette og et mindre synligt lille jordar- bejde kort derfra er det eneste, der blev "bygget" af Ålbækbanen. Den oprindelige baneplan omfattede "en jernbane fra Flåbæk til Hjørring over Iversted med sidebane til Hirtshals". Det kom jo til at gå anderledes med planerne, og i 1933 opgav man definitivt Ålbækbanen. Vellingshøj skulle have været forgreningsstation á la Ryå. - Vi passerer Vidstrup st. (tv) og når Tornby st. og ser her mod vest noget, vi faktisk har savnet på hele turen: Træer! Det er Tornby klitplantage. - Videre til Horne st. (t.h.), der under besættelsen som be- skæftigelsesarbejde blev udvidet til krydsningsstation. Snart kører vi gennem Lilleheden plantage og er så ved Hirtshals. Stationsforholdene og forandringerne her er noget af det mest udviklede trods banens ret unge alder. Hør blot: Den trinbrættiperron, der ligger th for sporet, er det nedlagte Lilleheden T. Det erstattede Hirtshals gamle st. (hvad trin- brættet også hed et par år). Den gamle station ser vi t.v.; den tager man ikke fejl af, selv om den forlængst er solgt til beboelse og remisen til industrivirksomhed. I 3 år fandt byens indbyggere sig i, at man havde anbragt stationen "lige langt fra by og havn". Der opførtes da nogle interemistiske træbygninger, der lå en lille km fra den gamle sta- tion, nemlig der, hvor sporene ender idag. Træbygningerne fungerede som station (Hirtshals ny station, som den hed) til den nuværende station (der også har heddet "Hirtshals havn sta- tion" en overgang) blev taget i brug. Træbygningerne blev til husvildebaracker og kom til at se værre og værre ud, og de blev da heldigvis nedrevne forrige år. Den nuværende sta- tionsbygning, som vi holder ved, hedder idag Hirtshals station - uden dikkedarer. Hirtshals havn station ligger i dag virkelig ved fergelejerne i havnen, men den er af ret ny dato. Længe før krigen førtes persontog til havnen af hensyn til Norgesruten, men den gang var der ikke gjort så meget ud af det som nu. Både Hirtshals station (der forresten er havnens oprindelige administrationsbygning) og havnestationen er virkelig presentable. Det var vist en slem gang jernbanehistorie; med vilje er årstal udeladt, men har de interesse, er de velkommen til at spørge undertegnede. Efter at vi har beset stationen og sporarealet, som også blev flyttet, da den gamle station blev erstattet af træbygningerne (-undskyld, mere historie!), begiver vi os ned til havnen og ser på fergelejerne og på livet her. Det store fiskeri, den fortrinlige havn og færgerne vil give den driftige Hirtshals by større og større betydning; det ses også, at flere og flere industriforetagender finder herop. Vort tog er i mellemtiden omrangeret og afhenter os ved Hirtshals havn station, den nuværende,

De ved nok

Og så går det hjemad. Der er ca. 560 km til København. Er De allerede træt? Vi skal lige nå at se lidt på Hjørring statsbanestation, hvad tiden forhåbentlig tillader. Stationsbygningen er den oprindelige fra Vendsysselbanens åbning 1871, men naturligvis udvidet og moderniseret. Hvor vi kører ind på HP's perroner, lå en gammel DSB-remise, og vandtårnet lå nær ved sporstopperne, vi holder ved. Hele sporarealet blev omkalfatret ved HP's omlægning 1939-42. Til slut lidt notitser om Hirtshalsbanen. Længde 18 km (den blev godt en km længere ved omlægningen), åbnet 19/11-1925. Det oprindelige materiel (2 damploko, 1 motorvogn med påhængsvogn, en traktor, 2 post- og rejsegodsvogne, 4 personvogne, 14 lukkede godsvogne, hvoraf 4 anvendelige som bænkevogne, og 10 åbne godsvogne) blev i 1933 suppleret med et motorloko og nogle vogne fra de øvrige Hjørringbaner (herimellem 3, der stammede fra Ørnshøjbanen!); 2 gods- og bænkevogne og 3 åbne godsvogne. - HB har stadig både 1. og 2. kl.; 1. kl. dog kun i forbindelse med Norgesruten. I Hjørring stationer fælles med de øvrige baner; 4 mellemstationer, hvoraf Vellingshøj som før nævnt blev nedsat til trinbræt; 5 trinbrætter, een gang til. - En større modernisering af HB er forestående. Svrere spor i stenballast bliver først punkt på pro rammet, når HLA er nedlagt. Fælles notits for HLA og HB; De har sikkert lagt mærke til, at stationsbygningerne er noget ensartede. Ganske rigtigt! De er lige nydelige og velholdte alle sammen.

Vi håber, at hverken ovenstående eller banernes beliggenhed (afstanden!) vil afskrække Dem fra at deltage i turen. Der er meget at se, HLA nedlægges, HB forandres, og meget af banernes materiel forsvinder. Altså: Vi glæder os til at se Dem og ønsker Dem en fornøjelig og udbytterig tur med mange gode minder.

P. Thomassen.

LIDT OM HJØRRING PRIVATBANER i almindelighed og om HLA i særdeleshed.

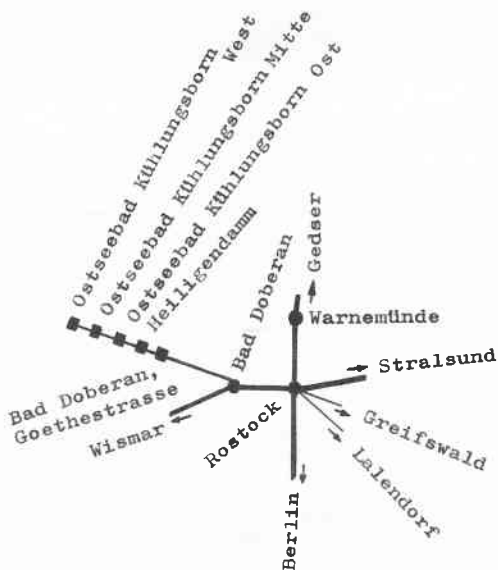
Hjørring-Løkken-Åbybro åbnet 5/7-1913, nedlægges 28/9-1963.
Hjørring - Herby " 8/11-1913, nedlagt 15/3-1953.
Vodskov - Østervrå " 21/5-1924, nedlagt 15/3-1950
Hjørring - Hirtshals " 19/12-1925. Med oprindelig Hjørring-Albæk, men strækningen Vellingshøj-Albæk blev aldrig bygget bortset fra et par hindrede meter jordarbejder ved Vellingshøj. - Alle 4 baner ble sammensluttede 1/4-1939; hidtil havde man haft fælles administration, værksteder, remiser (VØ havde dog større remiseanlæg i Østervrå) og delvis materielfællesskab. Banerne havde egen lokalstation i Hjørring, Vestbanegården, beliggende ca. 600 m fra statsbanestationen. Alle tog ankom til og afgik fra Vestbanegården indtil 1942; dog gennemførtes nogle Hirtshals tog fra 1937 til statsbanestationen i forbindelse med Norgesruten. Samtidig med, at Vestbanegården nedlagdes som personstation, flyttedes banernes hovedkontor til statsbanestationen, og et nyt remiseanlæg med opstillingsspor toges i brug, også i 1942. Værkstederne bibeholdtes, de gamle remiser ligeså; en del af disse indre'tedes til rutebilværksteder. Hovedbygningen bortsolgtes. Omkring 1940 fandt en større omlægning af sporene sted; togenes udkørsel fra Hjørring Vest mod nord ophørte, da dobbeltspor anlagdes af hensyn til viaduktanlæg vest for Hjørring. HLA og HB fik hver sit spor, medens Herbybanen altid havde haft udkørsel mod syd. Indtil 1962 henlå en km af nordsporet ud til elværket; udgravningen er nu næsten helt tilvokset.
HLA fik fra åbningen 12 stationer og to billetsalgssteder (kaldet trinbrætter, selvom der var billetsalg og ekspedition af rejsegods og banepakker), Jelstrup og Ryå. Jelstrup blev dog i 1930 station med fuld ekspedition. Ryå er helt enestående i dansk jernbanehistorie; den anlagdes af HLA, men betjenes af FFJ som forgreningsstation. Der er 6 hovedsignaler, der kan stille til gennemkørsel; der er to sæt bomme for landevejen, og de har den markværdighed, at de vipper op, hvis trådtrækket knækker, altså modsat næsten alle andre bomanlæg; oppe på kommandoposten er anbragt et rigtigt sporskiftetræk med jernklump og bræt på FFJ! HLA har fuld optagelse på Åbybro st. og har remise og drejeskive der. - I årene 192 -55 er oprettet 7 trinbrætter. - Bortset fra Vestbanegården er Løkken den anseeligste station med remise og drejeskive, men langt større betydning har Kås st. haft, idet sporet til briketfabrikken udgik herfra (ca. 3 km). I nogle driftsår transporteredes herfra over 30.000 tons gods, næsten ludelukkende tørv og tørvebriketter. - Medens persontrafikken mellem Løkken og Åbybro altid har været beskeden, kan stationerne Løkken og navnlig Lønstrup opvise tal, som andre privatbaner måtte misunde dem. Rekorden skal være 17.000 rejsende til og fra Lønstrup på een søndag! Personvognsmateriellet slog naturligvis slet ikke til, end ikke bænkevognene! Både lukkede og åbne godsvogne toges i brug i tog med op til 2000 rejsende. Togene måtte fremføres med 3 lokomotiver, 2 foran og et bagpå! Alt dette har busser og biler forlængst gjort en ende på, og det er nogle år siden der har kørt damp tog på HLA. Persontrafikken Hjørring-Lønstrup-Løkken er stadig ret god, medens

godstrafikken på banen er svundet stærkt ind. Man havde vnetet at kunne bevare strækningen Hjørring-Løkken nogle år endnu, men det vedtoges med alle stemmer mod to at nedlægge hele banen fra køreplansskiftet.

HLAs rullende materiel har i tidens løb bestået af følgende: 5 damplokomotiver, et diesellok, 3 motorvogne, 1 traktor, 9 personvogne, 5 bænkevogne, 5 post- og rejsegodsvogne, 11 gods- og bænkevogne, 12 lukkede og 39 åbne godsvogne, 1 sneplov samt en skinnebil (Lincoln). Efter sammenslutningen i 1939 omlittreredes de 4 baners materiel (i årene 1943-45) til HF;

medio 1963 har HF følgende materiel (en del er udrangeret eller hensat):

5 damplokomotiver (3 hensatte)	2 Ms (skinnebuss)
4 diesellokomotiver	1 traktor
4 motorvogne (een udrangeret)	1 sneplov
2 1./2.kl. personvogne	11 2.kl. personvogne (5 med åbne endeperr.)
2 D-vogne (motorpåhængsvogne)	2 Ds (skinnebuspåhængsvogne)
5 E-vogne (post- og rsg.)	1 bænkevogn (udrangeret)
5 H-vogne (lukkede godsvogne, tidligere anvendelige som bænkevogne)	
5 I-vogne (" " " , hvidmalede), heraf een (ex HJJ) til akinnebustog (fisk!)	
40 Q-vogne (" " ")	43 Pf-vogne (åbne godsvogne)
5 T-vogne (lavsidede grusvogne)	1 værkstedsvogn
samt 2 skinnebiler, hvoraf den ene er en Cadillac ca. 1932, 12-cyl.	



"Undskyld, men De kunne vel ikke sige mig, fra hvilken perron afgår Den magiske Cirkels særtog?"

(Fra Deutsche Bundesbahns blad "Rad und Schiene")

I forbindelse med klubbens udflugt til Bad Doberan-Kühlungsborn i DDR, hvorom duplikeret meddelelse er udsendt til medlemmerne bringes her en kortskitse over banen samt oplysninger og banens damplokomotiver og færgen "Warnemünde".

Påskrifter på tyske lokomotiver:

Deutsche Reichsbahn
99321
K 46.8
RBD Schwerin
Bw Kühlungsborn

(A)
(B)
(C)
(D)
(E)

(A): Ejendomsbane
(B): Driftsnummer, sammensat af
99 = hovedlitra (Baureihe)
(99 betegner smalsporloko)
32 = underlitra (Unterbauart)
1 = løbenummer (Ordnungsnummer)
(C): Driftstype, sammensat af: K = smalsporlokomotiv, 4 = 4 koblede aksler, 6 =

6 aksler ialt. 8 = 8 tons gennemsnitlig akseltryk på koblede aksler. (D): Hjemstedsdistrikt: Reichsbahndirektion Schwerin. (E) Hjemstedsmaskindepot: Bahnbetriebswerk Kühlungsborn.

Af ovenstående oplysninger kan endvidere følgende udregnes:

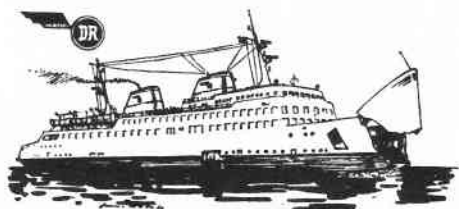
lokomotivets adhæsionsvægt: (antallet af koblede aksler x akseltryk) =
(4 x 8) t = 32 tons.

lokomotivets trækraft: (adhæsionsvægten x 1/5) = $\frac{32000}{5}$ kg = 6500 kg.

M/F "WARNENÜNDE"
 tilhørende Deutsche Reichsbahn
 Bygget 1963 på "Neptun" værft
 i Rostock. Sæsat 8/7 1962

Længde:136,44 m
 Bredde: 17,70 m
 Dybde: 4,80 m
 BRT: 6620
 HK: 9600
 Passagerantal: 800

Plads til 11 personvogne eller
 ca. 30 toakslede godsvogne
 eller ca. 120 biler.



Damploko 99321-99323
 tilhørende Deutsche Reichsbahn
 Einheitsbaureihe 9932
 Gattung: K 46.8 h2 1'D'1 T

Fabrikationsår: 1932
 Risteblade: 1,62 m²
 Medeflade: 61 m²
 Overhederblade: 31 m²
 Damptryk: 14 kg/cm²
 Cylindre, slag: 550 mm
 diameter: 380 mm
 Drivhjulsdiam.: 1100 mm
 Vandforråd: 3 m³
 Koksforråd: 1,7 t
 Tjenestevægt: 44 t
 Maksimal hastigh 50 km/t
 Sporvidde: 900 mm



Afholdte møder og udflugter:

Søndag den 9/6 kørte DSJS M 1 og en åben godsvogn afsted fra Køge Vest ad Køge-kingsted Banen som arbejdstog for DJK. Det gav anledning til mange morsomme oplevelser, da der intet tog havde kørt på banen siden 31/3. Bl.a. så det vældig morsomt ud, når motorvognen forcerede de hegn, som landmændene uden videre havde spændt ud over banelinien. Jo hurtigere toget kørte, desto længere fløj hegnspælene ud til siden. Et par geder fik sig et chock, de var tøjret til skinnerne og måtte flyttes. Men toget nåede da til Fredsgårde og Nyvang, hvor ventesalsbygningerne blevet revet ned og læsset på godsvognen sammen med nogle signaler, som klubben også havde købt. Til aften returnerede toget til Køge Vest med de trætete deltagere.

Mandag den 10/6 så vi lysbilleder og film i MIOGT.

Søndag den 16/6 var der arrangeret udflugt til Høng-Tølløse Jernbane for prøvekørsel af nyt og ældre materiel fra Holbæk-banerne. Som sædvanlig var meddelelsen om arrangementet kommet for sent ud, men også denne gang har vi en god undskyldning parat.

Da plantog 818 (=Sm) var afgået og tilbagemeldt fra Store Merløse kunne særtoget, der bestod af HTJs svenske skinnerbusmateriel (S 27 og CS 40) afgå. Vi fik hurtigt lejlighed til at mærke, hvor dejlig roligt skinnerbussen gik i sporet, man mærkede ikke farten. Undervejs fortalte direktør Johansen os om vognenes ombygning efter ankomsten fra Sverige. Vi fik at se hvorledes, der var svejset et ekstra jernrør fast til rammerne under sæderne, så fik sædet den rigtige hældning, så man sad meget bedre end i de uombyggede sæder. Særtoget gennemførtes til Slagelse, hvor Slagelse Model-Jernbane Klubs store og meget flotte anlæg i spor 0 (1:45) besås. Skinnerbustoget returnerede til Høng, hvor det af klubben købte damploko OMJ/HTJ 5 var trukket frem af remisen til fotografering. Vi kørte videre, denne gang med et fotostop på fri bane, og i Store Merløse ventede Odsherreds "Dagmar", D 857, og 2 personvogne samt Falcks brandbil. "Dagmar" havde sat ild i en skråning undervejs fra Holbæk til Store Merløse, for som altid når klubben besøger Holbæk-banerne var det fint vejr, og efter en lang periode med fint vejr var baneskråningerne meget tørre.

I Tølløse rangeredes toget straks til DSJs spor og afgik mod Holbæk. Her besås vi banernes remiser og værksteder og fik lejlighed til at se en uombygget CS-vogn. Ved siden af holdt HTJs "Gerda", G 625, blankpudset og skinnende. Ved værkstedet gennemgik direktør Johansen skinnerbusboggiernes konstruktion og i værkstedet så vi den kommende S 28 under ombygning. Foran værkstedet stod "Lille Johannes" og M 12,

Som bekendt var turen arrangeret for at skaffe penge til udbetalingen på damploko 5 og for at skaffe flere penge hertil, havde et af vore medlemmer, stationsforstander Kragelund, Hørve, fundet nogle gamle tjenestekøreplaner fra HTJ og OHJ frem. Dem solgte han for en krone pr. stk. Foreningens indtægt blev 80 kr. Vi takker Kragelund for den fine idé. Største køber var forresten direktør Johansen, han købte 6 stk. for 10 kr.

UNION

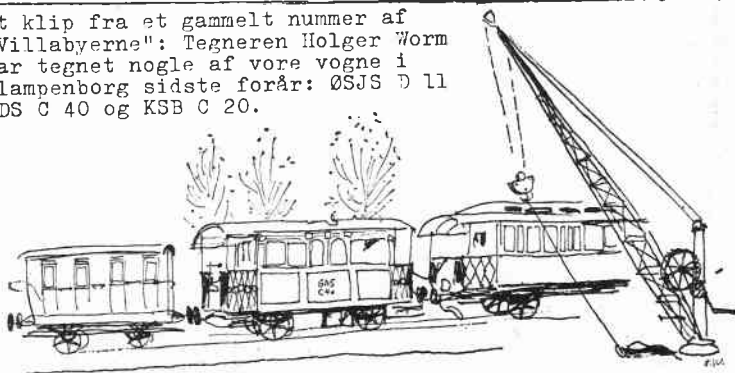
UNION PUBLICATIONS

Danish Industrial Locomotives, duplicated 14 pp illustrated	6/-
Locomotives of Finland 18 pp.	6/6d.
Swedish State Narrow Gauge 8 pp.	3/-
Swedish State Standard Gauge 53 pp.	10/-
Swedish Private Railways Part I 24 pp.	3/9d.
do Part II 20 pp.	3/9d.
do Part III 20 pp.	3/9d.
do Part IV 23 pp.	3/9d.
Irish Industrial & Contractors Locomotives 48 pp illustrated	6/-
Kent & East Sussex Railway 35 pp. illustrated	8/6d.
Also Birmingham Locomotive Club pocket books.	
Available soon- Locomotives of Norway	
Swedish Industrial Locomotives	

Orders to UNION PUBLICATIONS, 21 Delfield Road,
London, S.E.7. ENGLAND.

Svenska Järnvägsklubben har lørdag den 14/9 arrangeret en udflugt med dampstøt på banen Kristianstad-Simrishamn-Ystad. Kristianstad afg. 9.05 - Ystad ank. 16.45 - Malmö ank. 21.11 med plantog. - Prisen er S.Kr. 28,00, og der kan opnås 35% rabat på tilrejsebilletten Malmö - Kristianstad. Gebyret: S.Kr. 28,00 indbetales inden 1/9 på postgiro 65 20 00, Svenska Järnvägsklubbens Resetjänst c/o herr G. Järnstad, Kristallvägen 113, Hagersten, Sverige. Tilrejsebilletten tilsendes på begæring pr. efterkrav.

Et klip fra et gammelt nummer af "Villabyerne": Tegneren Holger Worm har tegnet nogle af vore vogne i Klampenborg sidste forår: ØSJS D 11 GDS C 40 og KSB C 20.



PRIVATBANE-NYT SIDEN SIDST:

SKAGENSBANEN M 3, den tidligere personvogn, var efterhånden blevet for medtaget af slid. Motoren er blevet fjernet, og vognen bliver igen personvogn. - M 2 sås nyistandsat og kørte som M 7 (ex HBS) tilsyneladende i bedste velgående. M 5 (-x ROLJ) anvendtes i arbejdstog.

ALBORG PRIVATBANER. Traktoren FFJ M 1207, der var Søbys rangermaskine ("klædeskabet"), er blevet erstattet af FFJ M 1211, ex AHTJ MT 1, senere Kås briketfabrik, der solgte den til AFB i 1960. M 1207 er dog ikke udrangeret - tværtimod.

HJØRRING PRIVATBANER. Som bekendt nedlægges Hjørring-Løkken-Abybro d.28/9 d.a. (se andetsteds i bladet om vor hidtil længste udflugt!) af banernes ret betydelige rullende materiel er hidtil udrangeret relativt lidt, men ved likvidationen af HLA realiseres en stor del af materiellet, stammende fra alle de fire Hjørringbaner: HLA, HLL, VU og HB. Så snart konkrete oplysninger foreligger, bringer vi en liste over materiellets skæbne.

RANDERS-HADSUND JERNBANE. Loko 3 forventes ophugget snarest, og nr. 2 (IdJ's sidste) hen- og udsættes ligesom nr. 3

EBELTOFT-THUSTUP JERNBANE. Loko 5, der henstår i Frustrup, er opgivet. Det har isøvrigt kun været opfyret 48 dage på ETJ, siden det ankom fra HBS!

MARIAGER-FARUM-VIBORG JERNBANE. HV DL 101, der sidste år ankom til MFVJ, fik nr. M 5. Hverken M 3 eller 4 er udrangerede af den grund, da banen har meget betydelige transporter fra Truc og Mariager.

SKIVE-VESTSALLING JERNBANE. KJ's skinnebus fik nr. Sm 8 på SVJ.

HØRSENS PRIVATBANER. Banernes initiativrige direktør Dangaard Andersen har fået anbragt et "rigtigt" tog på Vrads station som turist- og banepropaganda. Det består af HBS L 205, en E- og en C-vogn, altså et tog, som det så ud ved stationens åbning i 1929. Alt i nymalet og veldisset stand. I vognene er der indrettet traktørstod, der på grund af manglende medhjælp kun er åbent lørdage og søndage og lejlighedsvis på andre aftener. Selv om Vrads station ligger noget afsides - men i en af landets smukkeste egne - har utallige turister fundet hen til stedet og beundret toget, ligesom billetsalget til Vrads er steget ganske brødt. - Det er virkelig en ide, der fortjener påskønnelse, og den har vakt megen opmærksomhed både her og i udlandet. - På HAV kørte et damptog Horsens - Udder med pensionister i juni; det blev også en succes.

THOLDHED-KOLDING-VEJEN JERNBANE. Det "nye" dieselloko ankom med noget besvær til Kolding. Bygget af Jung i 1951, 400 HK dieselhydraulisk. Med oprindelig "Degerfors nr. 2"; har endnu ikke fået nr. på TKVJ. - M 2 bliver ophugget og M 3 henstillet som reserve. - Det nyanskaffede dieselloko minder om en Ardelet-traktor: det har 3 koblede hjulpar, vejer 42 tons og skal kunne trække 500 tons.

LOLLANDSBANEN Den traktor, som LJ sidste år købte af HF, er endnu ikke i drift eller nummereret. Vi skylder læserne dens historie: Anskaffedes til rangering i Hirtshals 1930 (fabrikat: Breuer). I 1952 blev den beskadiget ved et rangeruheld; ved kørsel med et længere vogntræk kunne der ikke bremses rettidigt, og den kørte ind i nogle henliggende store bundgarnspøle. Den repareredes nødtørftigt, hensattes i Hjørring V. og udrangeredes 1958. Den havde oprindeligt nr. HB 40, omnummereredes i 1945 til HP 41.

PT.

Dampnyt fra DSB:

C-maskine i fast løb mellem Kalundborg og Slagelse og P-maskine mellem Næstved og Slagelse er vel efterhånden gamle nyheder, men E-maskinen på Kystbanen er noget man aldrig har hørt om før: Mandag-Fredag i tog 455 (Kh. afg. 16.18) Retur fra Hg. som særtog 8466 (Hg. afg. 17.45 - Hl. pass 18.31 - Gb. ank. 18.55 over Ler.)

E 969 er efter S-rep på cva. tilgået dc. 1 og stationeret i Kø. E 991 og 992 har i mange år været de eneste danskbyggede E'ere, der har været stationeret i dc. 2. E 992 blev for et par år siden overflyttet til dc. 1 og for nylig er også E 991 overført til dc. 1. I M4/63 oplyses, at E 995 og E 998 er overflyttet til dc. 2. E 995 er nu kommet tilbage efter S-rep på cva. Flere E-loko har i den senere tid været til S-rep, bl.a. 997 og 984. E 988, der blev beskadiget ved ulykken i Hedehusene 10/9-62 kører igen. C 712 ventes til S-rep om kort tid. S 725 er udrangeret. F 474 kører med kuikassen fra F 473, der er udrangeret.

=====

Udsendt af Dansk Jernbane-Klub, Strandvej 201, Hellerup. Telf HK 794 v, kun tirsdag-fredag og kun kl. 10-14.

Dette nummer er redigeret af Peer Thomassen og Poul Skebye Rasmussen. Redaktionen sluttet den 10/8 1963.