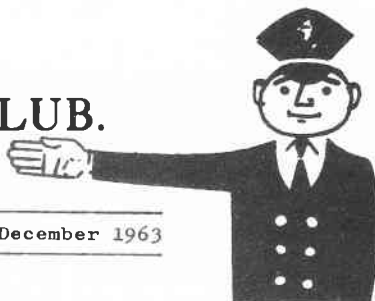
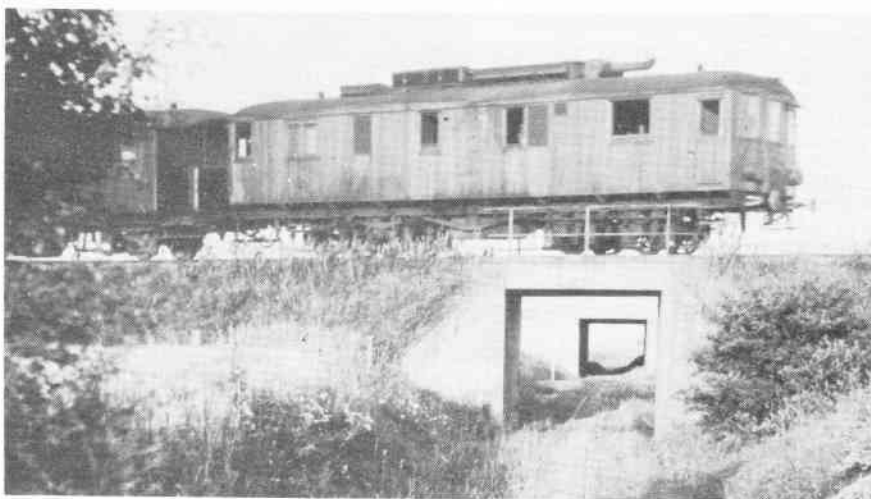


meddelelser fra DANSK JERNBANE-KLUB.



M 8/63

November/December 1963



LJ NYE TOG TIL 1/2 LOLLANDBANEN

A/S Lollandsbanen har hos Waggonfabrik Aktiengesellschaft UERDINGEN, Krefeld=Uerdingen, Tyskland bestilt 4 nye moderne togsæt, der i konstruktion og udseende nærmest minder om de svenske "Paprikatåg". Når togene er blevet bestilt i Tyskland og ikke som ventet i Sverige, skyldes det, at den tyske fabrik kunne afgive garantier for løbeegenskaber m.m., som ikke kunne afgives fra svensk side. Ligeledes er den tyske udgave kraftigere og bedre udstyret.

Til Lollandsbanen er bestilt 4 motorvogne, 4 styrevogne og 3 mellemvogne. Lignende enheder er bestilt til GRIESKOVBANEN og HILLERØD-FREDERIKS-VÆRK-HUNDESTED JERNBANE, til GDS 3 motorvogne, 2 styrevogne og 2 mellemvogne. Til HFHJ: 3 motorvogne, 3 styrevogne og 2 mellemvogne. Togene skal leveres i 1965.

Motorvognene er forsynet med 2 stk. 180 HK Büssing dieselmotorer anbragt under vognen. Motorernes kraft overføres hydraulisk til de to mellemste aksler i motorvognens boggi. Togenes maksimale hastighed bliver 105 km/t. De enkelte vogne sammenkobles med automatiske koblinger, der også indeholder alle elektriske forbindelser og trykluftledningen. Ligesom ved DSBs nye lyntog kan togsættene skilles og vogne sættes ind eller tages ud. Hver motorvogn må trække 2 vogne, og i første omgang vil togene blive sammensat således:

M + C + S	= 160 siddepladser
M + C + S	= 160 siddepladser
M + C + S	= 160 siddepladser
M + S	= 96 siddepladser



Beretning om sommeren 1963 på Maribo-Bandholm Jernbane.

Der er i sommerens løb befordret i alt 3067 rejsende i plantog og 957 rejsende i sartog. Materielmæssigt set har sæsonen været tilfredsstillende, der har været god plads til de rejsende i alle tog. Kun en enkelt gang, hvor der var bestilt sartog til befordring af 290 personer, kneb det med pladsen, idet der, incl. en af Lollandsbanen lånt vogn (NKJ Cc 8), kun disponeredes over 225 siddepladser. Heldigvis var vejret godt og selskabets humør højt, i pakvognen dansedes der og der var plads til mange på vognenes endeperroner.

Museumstoget har haft særdeles prominente rejsende, idet bl.a. Danmarks statsminister Jens Otto Krag og frue den 9/6 foretog rejsen fra Bandholm til Maribo med tog 456. I passagerstatistikken tæller ikke de tog, der er kørt for Danmarks radio, til brug i forskellige fjernsynsudsendelser. Alene "Faxe" har her været opfyret, rangeret og kørt ca. 175 km.

I reklamemæssig henseende var truffet følgende foranstaltninger: I de store dagblades søndagsudgaver var i annoncer fra Knuthenborg Park og givet museumsbanens køreplan. Denne reklame finansieredes af Knuthenborg. Parkens automobilbilletter var gyldige for en person til returrejse med museumstoget, et arrangement som adskillige bilister har benyttet sig af. Først temmelig sent på sæsonen leveredes de bestilte brochurer og plakater. Størstedelen heraf haves stadig på lager til næste sæson, idet de endnu ikke er påtrykt køreplan. Flere udenlandske jernbanetidskrifter har bragt større eller mindre artikler om toget, og også de lollandske aviser kan vi takke for megen omtale.

Men inden sæsonen kunne indledes forestod visse nødvendige arbejder. Loko nr. 3 "Faxe" henstod med udtørret kedel. Den skulle atter gøres klar ligesom flere mindre reparationer skulle foretages. Den 2/5 kørtes prøvetur. Der har sommeren igennem ikke været vanskeligheder af nævneværdig karakter, men det kan ikke nægtes, at hjul og gangtøj er meget slidt og trænger til grundig revision.

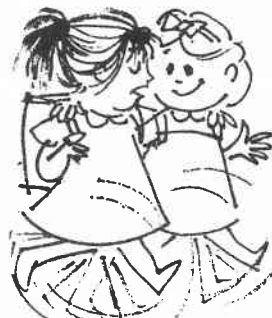
Da fødevandet i Maribo er temmelig dårligt, har det været nødvendigt ofte at vaske kedlen ud. Dette arbejde tager for 2 mand ca. 3 timer, og det udføres som regel lørdag aften. Der har jævnlig været taget vandprøver og fødevandet tilsættes nu "Malco", så væsentlige kedelstensdannelse kan undgås.

"Faxe" har også i år været i Bandholm tre gange hver søndag. Som regel har NPF A7, GDS C40, NPMB C31 og NPMB E41 gjort turen med, men selvfølgelig har også de øvrige vogne også været anvendt i større eller mindre udstrækning. Motorvognen LB M1 har fremført et tog hver søndag i retning fra Maribo og som regel tilkoblet LB C21. Motorvogn og påhængsvogn er returneret til Maribo bagefter tog 458 eller 460. Til den sidste søndag i sæsonen dukkede OHJ 5 og ØSJS D11 op og fra Odder ankom HJH F43 læsset på en godsvogn. Når det havde været så længe, at få OHJ 5 gjort klar og sendt til Karibo, skyldtes det først og fremmest manglende tid, men også at regulatoren og injektorerne drillede. Motorvognen har som regel fremført tog 455. Dette har dog enkelte søndage måttet fremføres af "Faxe", men dette skyldtes ikke fejl ved motorvognen, men derimod mangel på motorførere, hvoraf vi har to, der er uddannet og godkendt af L.J. Det er hensigten at lade endnu to medlemmer uddanne. Ellers har maskinafdelingens personaletilgang i modsætning til trafikafdelingens været fuldtud tilfredsstillende. Ligesom sidste år har først og fremmest de flittigste fra restaureringsholdene forrettet fyrbødertjeneste. I en del tilfælde har nye medfulgt på maskinen til indøvelse, ligesom der også på anden måde er givet vore fyrbødere lejlighed til praktisk kendskab til kørsel med damploko. I vinterens løb er det hensigten at give fyrbøderne et vist teoretisk kendskab til damplokomotivet og dets betjening.

Af lokomotivførere har vi i sommer haft Bertram Jensen, Rødby, Verner Christensen, Maribo, Svend Jørgensen samt vore flittige og omhyggelige medarbejdere fra Klampenborg, Robert Jørgensen, der sidste vinter påtog sig det store arbejde at tage kedelpasserprøve, der afsluttedes med en praktisk prøve, aflagt i foråret for L.J. OHJ 5 førtes på sine første ture af fhv. lokomotivfører Jensen, HTJ (med lods). Motortogene er ført af ~~motorførerne~~ H.E. Pedersen og Bjarne Jensen.

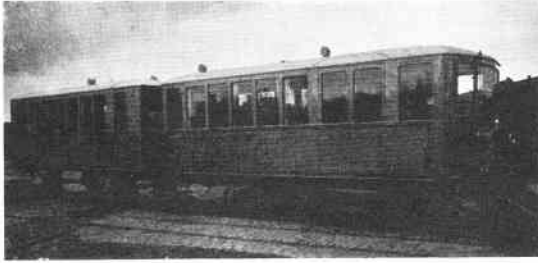
Personalespørgsmålet er for trafikafdelingen løst på mindre tilfredsstillende måde, idet der visse dage er mødt 2-3 mand til tjeneste, andre dage om-

MIN MOR SIGER OGSÅ:



— Hvorfor tage til Lolland for at køre med et lokomotiv fra 1879 på museumsbanen — til forhøjede priser. Vi har hver dag Hareskovbanen til ordinære priser!

Fra "Vor Bolig".



PRIVATBANEMOTORTOG ANNO 1923

2-akslet benzin-mekanisk motorvogn M 1 med påhængsvogn Mp 1 leveret af De forenede Automobilfabrikker, Odense (Triangel) til Århus-Hammel-Thorsø Jernbane.

M 1 solgtes i 1934 til VVGJ og blev her M 3 - udrangeret 1945 og ophugget 1948.

AHTJ M 2, der var mægtig, blev ved AHTJ til lukningen i 1956.

kring 12. Det har knebet med øvet rangerpersonale, men de faste togførere har været til stor hjælp med råd og vejledning.

Der er i sommerens løb udarbejdet et hefte indeholdende de for museumstogens fremførelse særlige vigtige afsnit af privatbanereglementerne. De medlemmer, der har fået et sådant hefte udleveret, men ikke har afleveret kvittering herfor, bedes sende denne til sekretariatet.

Togene har været fremført uden særlige uregelmæssigheder og forsinkelser. Et mindre uheld, hvor lokomotivføreren kom til skade med den ene fod under arbejde ved signaltjenesten, bevirkede at et par damptog i stedet måtte fremføres som motortog.

Til slut skal der rettes en tak til alle, der på den ene eller anden måde har medvirket ved kørselen med museumstoget og på de forskellige restaureringshold for det udførte arbejde. (SJSJR)

På den ordinære generalforsamling i Foreningen til gamle skibes bevarelse, blev det vedtaget, at man fra næste sommer vil indsatte denne forenings dampskib "SKJØLSKOR" i sejlads Saksøbing-Bandholm i tilslutning til museumstoget. Der arbejdes nu på at få sluttet trekanten, evt. ved kørsel med en gammel rutebil fra Maribo forbi Søholt og Engestofte til Saksøbing.

Vi har modtaget:

DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING
Hellerupvej 44, Hellerup.

Den 2. november 1963.

Dansk Jernbane-Klub
v/hr. lokomotivfyrb. Sv. Jørgensen
Blichersvej 5
Helsingør

Under henvisning til den modtagne artikel til DLT om den seneste materielhvervelse til DJK og opfordringen til at støtte klubbens arbejde har Dansk Lokomotivmands Forening herved fornøjelsen at tegne sig for 20 årlige medlemskontingenter a kr. 15,-. Beløbet vil blive udbetalt, så snart der fra DJK tilgår foreningen besked om til hvem, det skal sendes.

Med venlig hilsen

E. Greve Petersen (sign.)
/ K.B. Knudsen (sign.)

HJØRRING PRIVATBANERS MATERIEL: Følgende materiel forventes ophugget i 1963: Den fhv. bænkevogn (senere værkstedsvogn) G 75, lukkede godsvoгне H 901 og 908, Q 120, 122, 127, 130, 136 og 142. Abne godsvoagne Pf 526, 530, 533, 534, 537, 542, 550, 556, 557, 563, 567, 568. Endv. M 22 (benzinmotor). Damploko 3 er ophugget.

SNNB udrangerer sine lukkede godsvoagne på nr. 2. En af disse er nu hovedstandsæt og omlitret til I 71 (før Q 71). I stedet for er af DSB købt 4 IGK-vogne: 19990, 20000, 20104 og 20122, der efterhånden omlitres til SNNB-nr.

HHJ har fra DSB fået 7 Q-vogne, delvis som erstatning for "rangerskadede" HHJ-godsvoagne.

HHJ M 1, "Bedstefar", der i nogen tid har været i daglig drift, er nu hensat med et afbrændt plejstangleje. Man måtte da klare sig med M 4 (ex KB M 1) alene, da både M 2 og 3 var på værksted samtidig!

SB M 3, som tidligere meddeltes udrangeret eller dødsdømt, er blevet hensat; der foreligger intet om ombygning.

Afholdte møder:

REFERAT AF DJKs JYLLANDSAFDELINGS UDPLUGT TIL RANDERS 13/10-63.

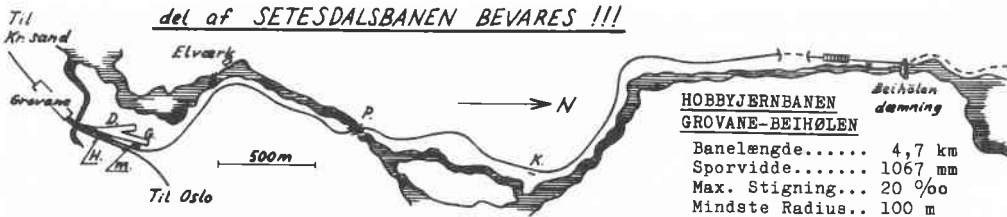
Turen var vel tilrettelagt af vor kontaktperson Berggreen og lærer Dyrholm, og der deltog ca. 25 af vore medlemmer. Man mødtes kl. 12,20 på Randers st., og under stift. Larsens ledelse gik man til kommandopost nord, som blev grundigt forklaret og demonstreret. Derfra til remisen, hvor lokm. Ronak fortalte om maskinerne og besvarede spørgsmål. F 455 og D 886 var under damp, og fuldt besat kørte sidstnevnte på drejeskiven til fotografering. - Kl. 13,37 tog man med RHJ's skinnebus til Rd. Prb., hvor fuldm. Jensen fra RHJ's hovedkontor fortalte om RHJ og dens historie. En anden skinnebus blev stillet til rådighed og kørte deltagerne ud til banens remiser og værksted, som blev gennemgået, og der var samtidig lejlighed til at bese det meste af RHJ's trækraft: M 1,2 og 3, D1. 41, Frichs-traktoren, et par skinnebuser og sidst, men ikke mindst, damploko 2 og 3. Nr. 2 er intakt, medens nr. 3 stadig henstår udendørs og venter på ophugning. Værkmester Vagn Nielsen, der havde vist rundt og fortalt om materiellet, startede atter skinnebussen og gav deltageren en usædvanlig køretur til "station Scandia", hvor man fik en sidelæns køretur på en skydebro for derefter at fortsætte til en smuk villa, hvor Scandias direktør P. Lorentzen tog imod og bød indenfor i et lokale, der anvendtes til forskellig personaleundervisning. Man bankede sig 2 og 2 ved småborde, forsamlingen blev fotograferet, og dir. Lorentzen besteg katederet. I et yderst interessant og lærerigt foredrag på 45 min. fortalte om Scandias historie fra 1861 til vore dage, hvor virksomheden beskæftiger 900. - Derefter gik man til administrationsbygningen, hvor et blomsterpyntet kaffebord ventede, og hvor Berggreen takkede for besøget. - Man deltes nu i 2 hold, der under ledelse af ingeniørerne Bay og Nielsen gennemgik Scandia fra ende til anden; bl.a. så man tilblivelsen af en Cc-vogn på forskellige stadier. Endelig besøgte man den imponerende modelsamling (1:20), der næsten helt og holdent er udført af Scandias lærlinge. - Besøget sluttede kl. 17. - Alle var enige om, at det havde været en særdeles vellykket tur helt igennem, hvilket først og fremmest skyldes, at man overalt blev modtaget med en enestående gæstfrihed og velvilje, og der bringes herved en hjertelig tak til de mange, der ofrede en del af deres søndag for DJKs medlemmer. - (Efter O. Bøye, Århus).

Den 28/10 startedes vinterens mødesæson med et auktions og film/lysbilledmøde. Det sædvanlige lokale i NIOGT var under reparation og maling (hvad der sikkert heller ikke skader!) og vi var derfor henvist til et meget mindre lokale i stueetagen - der var mildest talt trængsel - Vor bestyrelsessuppleant, hr. Thoke-Jensen forsøgte sig som auktionarius, og efter det indkomne beløbs størrelse at dømmes, har han gode evner i den retning. Forskellige medlemmer viste lysbilleder bl.a. fra museumsbanen og Nogens Bruun viste sin film fra Setesdalsbanen i Norge.

Den 14/11 fortalte Reichsbahnrat Wagner om Deutsche Reichsbahn. I hr. Wagners udmærkede foredrag, der holdtes på dansk, fik de talrigt opmødte medlemmer et godt kendskab til den tyske demokratiske Republiks jernbanevesen, der jo bl.a. på grund af DDRs forfatning, drives på en helt anden måde og på et helt andet grundlag, end vi kender det fra de vestlige lande. Det oplystes at DR råder over i alt 16159 km spor, hvoraf 7369 km ligger som hovedspor og 8790 km som sidespor. 1258 km af spornettet er smalsporet. Vi fik en række interessante oplysninger om godstrafikken og om persontrafikken fortaltes bl.a., at det var muligt, at der med sommerkøreplanen 1964 kom gennemgående tog Berlin-København over Warnemünde. Disse tog skulle køres med moderne dieseltog bygget i G8rlitz. DR råder over 271 toetagers personvogne, man har foretrukket at bygge vognene til lokaltrafik i to etager, hvorved 3 fordele opnås: 1) mange pladser i toget. 2) korte tog. 3) lette tog. Om materiellet oplystes bl.a., at man havde ladet damplokomotiver bygge indtil 1960. Nu byggedes bl.a. elektriske lokomotiver, E 11 til persontog og E 42 til godstog. El-loko bygges i Hennigsdorf. Af diesellokomotiver bygges tre typer, V 15 til let rangering, V 60 til svar rangering og let strækningsskørsel og V 180 til person- og godstog. Dieselloko bygges i Babelsberg. Efter hr. Wagners foredrag, vistens en film fra DR. Den handlede dog hovedsagelig om gaffeltrucks og lastbiler i DRs tjeneste, men enkelte lokomotiver og nogle specialgodsvogne sås også. DJK havde fået tilbud om en forevisning af filmen for bestyrelsen inden mødet, men da filmen var en biografilm, og leje af foreviser kostede 200 kr. pr. gang, anså bestyrelsen det for urimeligt, først selv at se filmen.

Prøveturen på LJ og NKJ den 20/10 var begunstiget af godt vejr. Dog måtte planen ændres, således at toget skulle ende i Horslunde, da der ellers ville blive ca. 4 timers ophold i Kragensås. På grund af en forsinkelse måtte vi vende allerede i Købelev og returnere derfra til Nakskov. Her spistes frokost med nogle gæster, og bag eiter besøgte sukkerfabrikkens rullende materiel. Man havde kørt alle fabrikkens 3 damploko samt adskillige dieselloko frem til fotografering og til fryd for småfilmsfolkene rangeredes nogle vognstammer med damploko. På vej tilbage til Maribo kunne vi ikke holde planen, da farten måtte nedsættes fordi trykluftslangen mellem tenderen og vognstammen sprængtes. (SR)

del af SETESDALSBANEN BEVARES !!!



**HOBBYJERNBANEN
GROVANE-BEIHØLEN**

Banelængde.....	4,7 km
Sporvidde.....	1067 mm
Max. Stigning...	20 ‰
Mindste Radius..	100 m

SETESDALSBANEN fra Kristiansand til Byglandsfjord (78 km, sporv.1067 mm) indviedes i 1896 som en af de sidste statsbaner i denne sporvidde, som i mange år så ud til at blive "normalspor" i Norge. I de forgående 33 år var opbygget et udstrakt banenet i sporvidde 1067 mm, og disse baners ombygning til normalspor fuldendtes først i 1949. Setesdalsbanens nedlægning 1.9.1962 blev således afslutningen på en næsten 100-årig epoke i norsk trafikhistorie.

Setesdalsbanens første køreplan indeholdt 1 dagligt togpar over hele banen og 2 togpar over kortere strækninger, den sidste indeholdt 1 godstog og 5 motortog dagligt i hver retning. Til fremførelse heraf begyndte man med 4 tenderloko (to 1-C-1 og to 1-B-1 på 18 og 17 tons), senere tilkom 2 af den "svære" og 1 af den "lette" type. I 1927 indførtes 2-akslede rutebillegnende motorvogne, som i 30'erne afløstes af den lige til slutningen brugte 4-akslede type. Banens vognpark er efterhånden fornyet med vogne fra de mange ombyggede baner, og ved banens nedlæggelse solgtes 8 personboggievogne til A/S Sulitjelmabanen (ved Polarkredsen).

Ved **Sørlandsbanens** åbning i 1938 indgik Kristiansand-Grovane (20 km) efter ombygning heri. Fra Grovane går Setesdalsbanen gennem sit vanskeligste terrain langs elven Otra, og især på denne del af banen var turen med godstoget en sand oplevelse; fra personvognen bagi ser man det lille emsige lokomotiv med den pragtfulde "prærieskorsten" trække en hale af vogne gennem dristige kurver op gennem den stejle og vildsomme dal, vi passerer den ca. 30 m. lange "Paulen Bro" (Lillebøltbroen en miniature), og efter Kringsjå trb. (K) køres gennem canyon-lignende omgivelser, ad en klippeafsats højt over det frådende vand når vi en tunnel, en sneoverbygning og efter Beihølen dæmning køres på kanten af den opstemmede sø. Siden følger 2 lignende anlæg som har medført hævnning af banen, og snart tager landskabet en mere "venlig" karakter. Ved denne smukke og interessante banes nedlægning var det naturligt at undersøge muligheden for bevarelse af en delstrækning, som en eventuel norsk jernbaneklub kunne drive i lighed med den svenske, den danske og andre museumsbaner. Min henvendelse til NSB fik en god modtagelse, hvorefter sagen blev forelagt pressen og den lokale turistforening som sammen med jernbandedistriktet fik nedsat et arbejdsudvalg, som den 10. oktober kunne indbyde til stiftelse af

SETESDALSBANENS HOBBYJERNBANEKLUBB, som skal søge koncession på strækningen Grovane-Beihølen. NSB stiller spor, materiel (3 damplok, 1 motorvogn, 3 person- 1 pak- og 4-5 godsvogne), areal, bygninger m.v. gratis til rådighed som lån. Dog skal arealet med driftsanlæg og godsterrain (D&G på planen) udstykkes, og nyt depot (og et lille museum) indrettes i træbygningen "m" (på 18 x 18 m.), og senere skal togekspeditionen flyttes ud til "H". Hertil flyttes en træbygning på 4 x 10 m. som station, og ved Beihølen (hvor 3 meters dæmningsforhøjelse vil sætte ca. 1 km af den nedlagte bandedel under vand) findes en vagtthytte som skal illudere station. Her skal omløbsspor lægges i svært terrain, men det regner nordmændene ikke for noget. (M. Bruun)



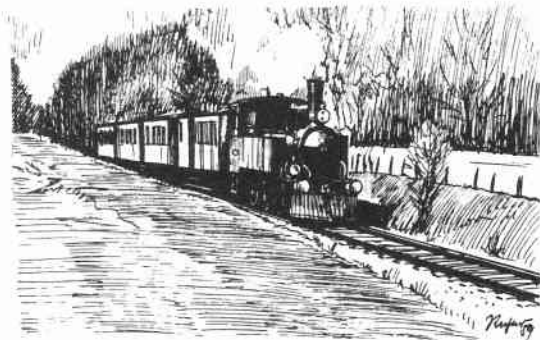
Julestemning ved Wohldorf (Hamburg). Her vil man over en ganske kort strækning forsøge at etablere en museumsbane med elektrisk drift. Strækningen Wohldorf-Ohlstedt er den sidste rest af den i 1904 åbnede elektriske privatbane Kleinbahn Altrahlstedt-Volksdorf-Wohldorf.

Strækningen er enkeltsporet, og der er ingen omløbsspor ved endestationerne. Hamburgs sporveje nedlagde denne strækning for et par år siden, og siden har en kreds af sporsvognsinteresserede arbejdet med planerne om at etablere en museumsbane på strækningen.

en, der byder på mange fordele. Bl.a. findes et remiseanlæg af passende størrelse i Wohldorf, men man har mødt mange vanskeligheder, og det vides endnu ikke om planerne kan blive virkelighed. Toget på tegningen er som det ses kun en motorvogn, men i myndighederne suppleredes denne med endnu en motorvogn og

når det gik rigtig hårdt til, kunne der kobles en eller to bivogne mellem motorvognene. Grunden til nedlæggelsen af strækningen har sikkert været den, at denne korte bane ikke stod i forbindelse med Hamburgs sporvejes øvrige skinnenet, hvorfor vognmateriel, der skulle til reparation på hovedværkstedet måtte overføres ad landevejen på vognbjørne. (Tegning af Herbert Reher) PSR.

K A L V E H A V E B A N E N



KBs damploko nr. 2 med person-
tog ved Viemose skov 1959.

Tegning: Herbert Reher
i "Hamburger Blätter für alle
Freunde der Eisenbahn".



Ved et møde i Vordingborg den 2/9 afsluttedes Kalvehavebanens likvidation. Der var samlet 9 deltagere, og på en halv snes minutter var det overstået. Likvidationsdividenten blev 60,361926 %. Tre ikke pensionsberettigede funktionærer fik 44495,50 kr. og de pensionsberettigede tidligere ansatte ved banen fik - takket være Vordingborg kommunes, Kalvehave kommunes og Øster Egesborg kommunes garanti til banen for perioden 1952-1959 - fuld dækning for deres pensionskrav. Denne pensionsforpligtigelse er kapitaliseret til 1711860,01 kr.

=====

Dette nummer af Dansk Jernbane-Klubs meddelelsesblad er det sidste, der udsendes i 1963, og bestyrelsen vil derfor benytte lejligheden til at ønske medlemmerne en rigtig glædelig jul og et godt nytår. Samtidig vil vi takke alle, der på den ene eller anden måde har støttet os i vort arbejde, der som bekendt har til hensigt, at fremme kendskabet til og interessen for jernbanerne.

Vi håber alle, der har deltaget i vore arrangementer har været tilfredse, i hvertfald har kun meget få givet udtryk for utilfredshed overfor os. Der verserer dog i jernbaneentusiastkredse rygter om "at medlemmerne af DJKs bestyrelse altid er rygende uenige". Mon ikke det er på tide at aflive sådanne rygter; hvordan mon klubbens mangesidede virksomhed var blevet uden enighed?

Som sidste arrangement i år har vi som nævnt på side 2 ekstraordinær generalforsamling den 9/12 i det nye Folkets Hus på Enghavevej. Når generalforsamlingen er slut er det hensigten at arrangere andespil for klubbens medlemmer. Foruden nogle repræsentanter for den slags fjerkræ, der har givet spillet navn, vil der blandt gevinsterne være jernbaneeffekter af forskellig art. En tombola skal heller ikke mangle, og har De et fotografi i f.eks. 13 x 18 cm for meget, kan De støtte klubben ved at medbringe det til tombolaen.

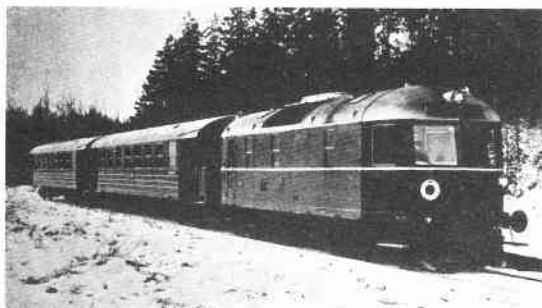
++++++
RETTELSE TIL LISTEN OVER CE-vogne.

- 1325 (specialvogn 284) oph. 1963
- 1324 (telegrafvogn 6) " 1962
- 1329 udrangeret 1932
- 1333 omb. 1932 til telegrafvogn 3, udr. 1951.

++++++
A N D E -
S P I L
+
9 DECEMBER 1963
+



++++++
I Århus ophugges for tiden en del DSR-personovogne. Foruden
nogle CQM-vogne ophugges AT (ATM) 221, 222 og 224.
Et større antal godsogvogne er sendt til Stø til ophugning.
Det er især flere slags Q-vogne, det går udover, men adskillige P- og T-vogne går samme vej.
Nogle meget bedagede specialvogne med en dunkel og indviklet historie er sendt til ophugning
både i Stø, Rg og Gb. Der er H-vogne imellem fra 1875-80!



750 HK diesel-elektriske lokomotiver leveredes efter moderniseringsloven af 1948 til følgende baner:

AHJ	M1	5206	
FFJ	M1	1216	
GDS	L	1	
HFHJ	M	8	
HHJ	M	3	(600 HK)
LJ	M	31	
LJ	M	32	
OHJ	M	24	
VLTJ	M	12	

Privatbanemodernisering 1952. GDS diesel-loko L 1 med boggiepersonvognene C 41 og C 42. (foto: GDS)

Jernbanenyt, kort fortalt:

På de fynske privatbaner er roedamptogene som nævnt i M 7/63 nu i fuld gang. På OKMJ og NFJ køres alle hverdage og på OMB fremføres godstoget ofte af damploko, da der er for mange vogne til en af de store dieselmotorvogne, der ellers kører godstoget.

Den 7/11 var der således på en strækning mellem Odense og Brenderup 52 aksler efter lokomotivet OKMJ 14. Samme dag var det OKMJ 14, der kørte roetoget på Kertemindebanen og NFJ 3, der kørte Odense-Bogense.

En række af OMBs gods- og personvogne er opstillet på krydsningssporet i Langesø st. Af personvogne ses: C 18, B 5, C 16, C 15, C13, C 17, B 4 og C 14.

Lollandsbanen vil i løbet af vinteren ophugge 60-65 godsvogne.

DSB-dampnyt:

Følgende loko er ophugget således: (eller ophugges snarest)

i Gl.: HS 373, F 470, S 725, D 831 (m/tender fra 830), P 909 (u/tender)

HS.: D 876, F 686, F 433, F 434, F 442

Stø: DF 129, PR 921, F 427, 675, 679, 680, 681, 682, DF (131?)

Es: F 426, F 443

Den i M7 nævnte vogn til togforvarmning benævnes dampgeneratorvogn, og det er EH 6678, der er ombygget til dette formål. Men G 615, der tidligere forvarmede i Korsør henstår stadig i Kø. Den er i sommer blevet malet.

På cvk er følgende arbejder udført/under udførelse: E 994 S-rep., F 477 L-rep. + rør, Q 344 S-rep., C 717 L-rep., E 984 L-rep., E 991 S-rep., E 984 rep af brud i højre hovedvange over trucken.

På Gb. er S 727 og S 733 samt SJ R 975 udsat. På Sorø st. henstår nu P 916 P 928, F 462, F 464, F 465, F 474 (uden kulkasse!). På Sorø bystation: F 446, F 483 og F 491 (uden førerhus).

Damp tog i 2. distrikt indtil 30/5-64:

2054	af Fa	11.00	- an Od	12.07	- kun ti-lø, ikke persf.	R-maskine
2011	af Od	5.05	- an Fx	7.22	- hv. evt MY/MX	R-maskine
2915	af Ar	4.43	- an Rd	5.51	- kun ti-lø, ikke persf.	E-maskine
2915	af Rd	6.08	- an Ab	7.50	- kun ti-lø, ikke persf.	E-maskine
962	af Ab	14.29	- an Rd	16.21	- norm. motortog	E-maskine

F 699 er hensat i Hg, E 971 i Lg.

Forsidebilledet er denne gang fra Lollandsbanen. LJs første motorvogn, M 1 fotograferet ved broen over roebanen til Lidsø syd for Vennersmåde med tog 35 den 24/7 1943. Foto: Birger Wilcke.

Damp toget nederst på forsiden er sammensat af to af Svenska Järnvägsklubbens reklamer for deres museumsbane på Lina Bruk ved Stockholm.

Dette blad er udsendt af Dansk Jernbane-Klub, Strandvej 201, Høllerup. Alle henvendelser til sekretariatet bedes i julemåneden rettet skriftligt. Dette nummer er redigeret af P. Skæbye Rasmussen (telef. OR 5018 u). Redaktionen sluttet den 20/11 1963.