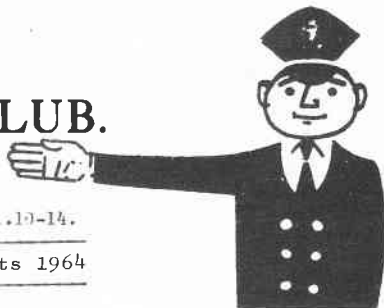


# meddelelser fra DANSK JERNBANE-KLUB.

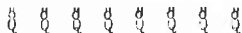
Sekretariat: Strandvejen 201, Hellerup.  
Postgiro 673 94, P. Hømassen, samme adresse.  
Tlf. NE 794 V, men kun tirsdag-fredag og kun kl. 10-14.

M 2/64

Februar/Marts 1964



Vinterstemning i Kalundborg 1963. C 717 og D 830  
er klar til afgang med særgodstog mod Slagelse.  
(Foto: Svend Jørgensen).



## MODER OG UDFLUGTER:

- Søndag d. 9. februar mødes østjyske medlemmer med DJKs bestyrelse i banegårdsrestauranten i Århus. (Sekretaren for vor Århus-afd., lærer Byrholm, Anders, har udsendt meddelelser herom til østjyske medlemmer.) Samtidig inviteres formændene for DMJ og Århus modeljernbaneklub samt vore kontaktpænd for Odense- og Vejle-afd. - mødet begynder kl. 11,30.
- Onsdag d. 19. februar medlemsmøde, Folkets hus, Enghavevej 41, kl. 20,00. Foredrag af direktor Krusenstierna Rafstrøm om Nordsjællands privatbaners opgaver i fremtiden.
- Søndag d. 23. februar udflugt med damptog til Næstved, Maglemølle Papirfabrikker og Mogenstrup. Se side 4!
- Onsdag d. 19. Marts medlemsmøde, Folkets hus, Enghavevej 41, kl. 20,00. Foredrag af direktor S. D. Brandt om "Løllandske baners trafik efter dødbry".

Vi håber, at medlemmerne vil møde ialtrigt frem til de interessante foredrag, og at der vil blive god tilslutning til Næstved-turen. Vor kasserer har glædet sig over den livlige indgang af kontingenter, bidrag og gaver i første del af januar og håber, at det atter vil "gå stærkt" i februar. Vi bringer en foreløbig tak til de mange, der har støttet DJK med beløb ud over kontingentet!

### Bøger og lign. til salg:

Det sker jævnligt, at vi får indbetalinger for bestillinger på litteratur o.l., der er tilbudt i tidligere numre af bladet, men som forlængst er udsolgt. Derfor anføres nedenfor, hvad der for tiden kan leveres:

Næstved-Præsto-Mern Banen kr. 8,50  
Maribo-Bandholm Jernbane kr. 2,00  
do., museumsbanens driftsberetning 1962, kr. 5,00  
Hørve-Værsløv Jernbane, kr. 8,50  
Kjøge-Ringsted Jernbane (tilblivelsehistorien, Emil Oppfer) kr. 6,00  
Amagerbanens 10 års jubilæumsskrift, kr. 10,00  
Lollandsbanens 50 års do., kr. 20,00 (+porto 0,60)  
Hillerød-Frederiksværk Jernbane 1897-1922, kr. 5,00  
Hillerød-Frederiksværk Jernbane 1897-1947, - 8,00  
Frederiksværk-Hundested Jernb. 1916-1941, - 5,00  
Baneforlægningen Hillerød-Skævinge 1942-1950, kr. 5,00  
Tisvildebanen 1924-1949, kr. 8,00  
Kolding Sydbanen (Ib V. Andersen), kr. 21,75 (+porto 0,50)  
Udin & Roeskilde, kr. 10,00 (+porto 0,90)  
Elementær Jernbanelære med tillæg kr. 3,00

Samtlige 61 postkort findes på lager (liste i M 4/63)

500 forskellige danske godsfrimærker, mange jernbanemotiver, kr. 45,00  
100 forskellige danske godsfrimærker, kun jernbanemotiver, kr. 20,00

Det i M 1 anmeldte nydelige hefte om GDS og HRSB (Erindringer fra Gribskovbanen og Hornbækbanen) kan nu leveres. Prisen er kr. 5,00, porto 0,25.

Fra Svenska Järnvägsklubben har vi modtaget til salg:

Heftet om SJK's veteranjernbane: kr. 2,00, porto 0,15.

Vognen om Rosjé-banen, et virkeligt fint værk med nydelige illustrationer; kr. 18,00, porto 0,25. Medlemmer, der ønsker at erhverve noget af ovennævnte, og som endnu ikke har betalt kontingent, kan benytte samme giroindbetalingskort til begge dele: Postgiro 673 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup.

### Jydsk teknologisk instituts undervisningsvogne litra ZU.

Fra 1953 har J.T.U. anskaffet og ombygget udrangerede DSB-motor- og personvogne til undervisningsøjemed; vognene indeholder forskellige maskiner og værktøj og fungerer som en slags transportable skoler. De vogne, der for tiden er i brug, er delvis blåmalede og har en noget aparte form, da de tidligere var motorvogne.

ZU 99997 Scandia 1907, ex CTM 3163, ombygget 1954, udr. 1959

ZU 99998 Skabo 1886, ex Ambulancevogn 6, omb. 1953, udr. 1959

ZU 99999 " " " " " " " " " " " "

Den førstnævnte, 99997, var oprindeligt fireakslet kupevogn med kedel, CK 10092 (senere CKK). I 1936, da man ville have afskaffet den udvendige billettering, indrettedes ved afkortning af bænken i den ene vognside en slags sidegang, og vognen litreredes nu CKM (fra 1941 CTM 3163).

99998 og 99999 har en nok så broget historie. Begge vogne blev i 1886 leveret ved åbningen af Gjedser Jernbane som I/II kl. personvogne. DSB overtog banen med materiel i 1893; førstnævnte vogn fik litra AF og kørte som I/II kl. personvogn til 1911, da vognen hos Scandia ombyggedes til Ambulancevogn. Den havde oprindeligt to 1. og to 2. kl. kupeer. Den anden vogn havde en 1. og tre 2. kl. kupeer og fik af DSB litra AG, senere "nedsat" til 3. kl. personvogn litra CB. I 1917 fik den samme skæbne som den første.

Følgende 10 øvrige ZU-vogne er i drift, og der ombygges muligvis en eller flere udrangerede DSB-motorvogne til ZU.

ZU 99987 ex ML 515, omb. 1963	ZU 99992 ex ML 510, omb. 1960
ZU 99988 ex MR 531, omb. 1963	ZU 99993 ex ML 512, omb. 1960
ZU 99989 ex ML 503, omb. 1963	ZU 99994 ex MR 532, omb. 1958
ZU 99990 ex ML 513, omb. 1961	ZU 99995 ex ML 514, omb. 1958
ZU 99991 ex ML 509, omb. 1961	ZU 99996 ex MR 533, omb. 1956



# SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

Förteckning över ÖSLJ rullande materiel den 1/1 1964.

Ånglok					
2	LOTTA	0 & K	6620 1913	axelanordn	B
3	DYLTA	"	7443 1918	"	B
4	HAMRA	"	930 1902	"	B + B

Motorlok			
12	GREFVEN	0 & K	1931

**Ann.** "LOTTA" har ursprungligen tillhört SJ Byggnadscentralförråd, men såldes senare till Kohlswa Jernverk. Gäva från Kohlswa 1959.  
 "DYLTA" har tillhört Strå Kalkbruk AB i Dyltabruk. Gäva 1960.  
 "HAMRA" har ägts av AB Separator (numera Alfa-Laval AB) och användes åren 1904-1946 på deras bana vid Lumba söder om Stockholm. Loket såldes till Ars kalkbrott på Gotland, där det avställdes 1958. Det erhöles i utbyte mot skrotvärdet från vårt lok nr 1, som inte kunde sättas i brukbart skick. Namnet erinrar om Separators försökaladugård Hamra.  
 "GREFVEN" inköptes 1962 från Norsborgs Vattenverk med medel skänkta av vår medlem greve Sven Lagerberg. Därav namnet.

Personvagnar					
	HRRJ	CFo	7	Decauville 1898	Inköpt 1959 1)
	JGJ	Co	11	Kosta Mek. Verkstad 1903	Gäva 1959 2)
	JGJ	CNo	62	Hjo Mek. Verkstad 1899	Gäva 1962 2)
	KLJ	BCo103		Dolberg, Rostock 1895	Depositon fr. Järnvägsmuseum 4)
	MJ	Co	1	Vabis 1895	Inköpt 1959 2)
	NAEJ	BCo	3	Kosta Mek. Verkstad 1907	Gäva 1959 3)
Godsvagnar	AOJ	G	J	0 & K 1907	Gäva 1960 5)
	HRRJ	I	63	Hb 1904	" 1961 6)
	HRRJ	N	80	Kåå Mek Verkstad 1905	" 1961 2)
	KLJ	G	29	Kosta Mek Verkstad 1894	" 1959 8)
	NAEJ	KN	29	Karlstads Mek V. 1893	" 1960 2)
	NAEJ	IN	45	Kosta Mek V. 1905	" 1960 3)
	NAEJ	L	64	Landskrona Gjuteri 1912	" 1960 6)
	NAEJ	I	70	" " 1912	" 1960 6)
	StavsjöJ A	43	0 & K 1914	(timmerboggiev.) ombyggd 1939	" 1959 9)
	StavsjöJ U	11	Kosta Mek V. 1901	"	" 1960 6)
	StavsjöJ U	21	Stafsjö Mek V. 1901	"	" 1962 6)
	StafsjöJ U	24	" " " 1901	"	" 1962 6)
	NJ	8	Atlas Verkstäder 1912	"	" 1963 7)
	NJ	36	" " 1913	"	" 1963 7)

- 1) Användes f n som personalrum på Lina
  - 2) I trafik
  - 3) Renoveringsarbetet beräknas färdigt 1964
  - 4) Reservvagn för trafiken. I dåligt skick, behöver byggas om.
  - 5) Vagnkorgen nyuppsbyggd 1963
  - 6) Ej renoverad, förvaras i Nykvarn
  - 7) Ej renoverad, kvarstår hos givaren
  - 8) Utnyttjas som förråd
  - 9) Renoveringsarbetet avses påbörjat 1964
- AOJ = Anneberg - Ormaryds J  
 HRRJ = Hälsingborg -Råå -  
 -Ramlösa J  
 JGJ = Jönköping - Gripenberg  
 KLJ = Kosta Järnväg  
 NAEJ = Nätraby - Alnaryd -  
 -Eringsboda J  
 NJ = Nybergets J (Malmbana)

Littera B = 2 klass, C = 3 klass, CN = öppen sommarvagn, F = resgod, G = täckt godsvagn, A, I, K, N och U = öppen godsvagn, L = tråkölsvagn

Tillverkare: Hb = Helsingborgs Mek. V., O&K = Orenstein & Koppel, Vabis = Vagnfabriks AB i Södertelge.

Bogstaverne ÖSLJ står för ÖSTRA SÖDERMANLANDS JÄRNVÄG, den svenske museunsbane. Banen er beliggende i Lina tegelbruk i Södertälje ved Stockholm. Sporvidden er 600 mm. Banens længde er ca. 3000 m. Yderligere oplysninger om banen og materiellet findes i et lille hefte og 2 postkortserier, der kan købes hos Dansk Jernbane-Klubs sekretær.

UDFLUGTEN SONDAG DEN 23. FEBRUAR 1964.

Program for turen: Afgang fra Kh kl. 9,00, fra Roskilde kl. 9,30. Fotostop på et velvalgt sted mellem Ringsted og Næstved. Ank. Næstved kl. 10,30; toget rangeres til Maglemølle Papirfabrik ad havnebanen, og vi besér MMP's materiel og sporareal. Ved vilje fra MMP køres på sporarealet med fabrikkernes damplokomotiv (se nedenfor). Vort tog rangeres tilbage til Næstved station, og herfra fortsættes kl.12,00 til Mogenstrup, hvor der spises kl.12,30. Afgang fra Mogenstrup kl.14,00, ophold i Næstved ca. 1 time, afgang Næstved 15,20. Der standses på hjemvejen i Køge og Roskilde. Ank. Kh kl.16,45.

Togets oprangering: C- eller S-maskine, 3 CR, fortrinsvis med åbne endeperroner. I Næstved medtages "tudehornsvognen", en veltjent E-vogn, der fungerer som togførervogn på Mogenstrup-sporret. Rangering til havnen og kørsel til Mogenstrup fortrinsvis med F-maskine, men DSB forbeholder sig ret til ændring.

Spisning på Mogenstrup kro: Kroen anbefaler "Mogenstrup-platte" med syv slags pålæg til kr.7,50 eller Wienerschnitzel og dessert til kr.10,00 (skal ikke forudbetales). Bestilling af spiselads nødvendig samtidig med indbetaling af billetprisen. Kan bedes anføre, om man ønsker Mogenstrup-platten (skriv "M") eller Wienerschnitzel ("W").

Billetspriser: Fra Kh kr.23,00 fra Roskilde kr.18,00; Lokalt fra Næstved (kun i begrænset omfang) til papirfabrikkerne og Mogenstrup kr.10,00. Deltagere under 12 år halv pris. Da DKK betaler for toget og skal garantere et vist deltagerantal, er fripas ikke gyldige; kun de kontrolbilletter, der udleveres gennem sekretariatet eller på turen, er gyldige til turen.

Indbetaling: Postgiro 673 94, F. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup, til og med d. 19/2; på postanvisning eller ved check (nødigt!) d.29/2. Billetter udsendes ikke til deltagere fra Kh, hvorfor postkvitteringen for indbetalingen bedes medbragt. Den ombyttes på Kh eller undervejs med kontrolbillet, særtogsplan og evt. spiseladskupon.

Lidt om Maglemølle Papirfabrik.

Den gamle Maglemølle papirfabrik oprettedes 1872 og har siden 1889 tilhørt 1/3 De forenede Papirfabrikker. Oprindeligt havde man både damp- og vandkraft (hhv. 500 og 160 HK). Slusehuset s.v. hærgedes i 1894 af en stor brand. Den ny Maglemølle er af nyere dato; de beskæftiger tilsammen ca. 600 arbejdere. Det ret vidtstrakte rangerareal - godt en km - udgår fra Næstved havnebane. MMP har en hel del rullende materiel, men kun til lokalt brug. Deres første trækraft var en Schwartzkopff-tractor, der stadig er i drift. Da det i 1941 begyndte at knibe med dieselolie, anskaffedes damplokomotivet NJ 6 af Norre Nebel - Iarn Jernbane i Bjivedation (nedlagt 1949). Maskinen har siden da været i drift, i de senere år dog kun lejlighedsvis. Godsvojnene er i tidens løb anskaffede fra forskellige baner (der bliver noget at se efter!), sidst fra Frøstobanen: MMP nr. 51-57 ex NMB If 150-172. Vi gør opmærksom på, at færdsel og kørsel på MMP's arealer er på deltagerens eget ansvar.

- og lidt om Mogenstrup stengrav.

Sidesporet, der udgår fra fri bane mellem Næstved og Lov, anlagdes i 1921. Oprindeligt var det Åyrup grusgrav, som både Korsør Stenforretning og Frøstø Amts vejvæsen var interesseret i. To store sjællandske sten- og grusgrave var på det tidspunkt ved at være tomte, nemlig Lybendal på Sorø-Vedde banen og Dyndet mellem Borup og Kvarkeby, så der kom ret hurtigt gang i transporterne fra Mogenstrup, og de har i de senere år kulmineret med leverancerne til anlægget af fergelejerne i Rodby Ferge. - Sidesporet er godt 2 km langt og ender med 3 opstillingsspor. Kørsel fra Næstved foregår ad venstre spor med maskinen bagrest og "tudehornsvognen" forrest af hensyn til krydsningen ved Mogenstrup kro. Hertil er fort adskillige udflugstog.

VEL KOMT PÅ TUREN - TAG FAMILIEN MED!

Der var lidt plads tilovers - derfor bringes endelig den længe lovede omlitreringsliste over vogne fra Horsens privatbaser, købt af OSJS.

OSJS QD 187 ex HV QB 143

OSJS QD 188 ex HV QB 147

OSJS QD 189 ex HV Q 155

OSJS QD 190 ex HV Q 157

OSJS QD 191 ex HV Q 158

OSJS QD 192 ex HV Q 160

HV E 154 og 175 samt HBS C 226 er stadig ikke omlitredede. Om fornødent indrettes de to E-vogne til togevarmingsvogne.

(1T)

## D E M E N T I.

I Helsingør-pressen stod fornylig følgende notits:

### Skrinlagt plan

I pressen har det været omtalt, at Helsingør muligvis ville få en veteranjernbane og en veteranskibsroute mellem København og Helsingør. Ruten skulle besejles af det gamle dampskib "Kasa", der ejes af teknisk museum. Driften skulle efter forlydende ske gennem veteranskibsklubben.

En sådan rute med afgang fra København til Helsingør Nordhavn ville blive en fin attraktion i forbindelse med det tekniske museum i Helsingør. Det var hensigten, at passagererne skulle spadsere fra Nordhavnen til Grønnehave station og derfra befordres videre med veteranjernbane til museet.

Fra Foreningen til gamle Skibes Bevarelse, "Veteranskibsklubben", foreligger nu et dementi af disse planer. Det hedder, at foreningen på intet tidspunkt har drøftet muligheden for at drive to veteransejlruter, og at man ikke har taget stilling til, om klubben overhovedet vil lade "Kasa".

Illustration til Sikkerhedsreglementets § 50

"Togenes standsning på fri bane"

eller til

Signalreglementets signal nr. 82

"Håndsignal stop".

#### NYE BØGER:

I løbet af foråret udsender Dansk Jernbane-Klub tre nye bøger om jernbaner. Vor sekretær, P. Thomassen, har samlet oplysninger om alle danske privat- og statsbanemotorvogne, om hvorledes banerne har købt og solgt deres motormateriel. Selv om skinnebusmateriellene ikke er medtaget i bogen, bliver det alligevel et omfattende værk. Af tekniske oplysninger er kun de nødvendige medtaget. Bogen bliver illustreret med fotos og trykt i bogtryk i modsætning til vore tidligere bøger. - Den anden bog, der er under udarbejdelse, handler om en privatbane, som vel kun de færreste har særlig kendskab til, Nakskov-Rødby Jernbane. Det er foreningens formand, der arbejder på denne bog; han har haft mere materiale at arbejde med, end ved udgivelsen af de tidligere bøger; ligesom et af vore medlemmer, der har været ansat ved banen, har kunnet oplyse en del interessant. Denne bog bliver også bogtrykt med fotos. Den sidste bog er driftsberetningen for Maribo-Bandholm Jernbane. Den trykkes et andet sted end i fjor og bliver derfor billigere. Nærmere meddelelse udsendes her i bladet efterhånden som bøgerne bliver færdige, måske er det lige værd at bemærke, at prisen, hvortil bøgerne vil blive solgt, ikke vil overstige 12 (SR) kroner.

#### AFHOLDTE MØDER OG UDFLUGTER:

Nærumturen den 24/11: Man må inderligt håbe, at deltagerne i turen havde taget godt med regntøj på, for ih hvor det regnede. Alligevel havde 82 medlemmer fundet vej til toget, således at arrangementet økonomisk nogenlunde kunne hvile i sig selv. Takket være imødekommeheden fra DSB og LNJ blev det muligt at lade et særtog bestående af en C-maskine med to CU-vogne køre gennemgående fra København H til Nærum. D.v.s. som persontog Kh-Gentofte og fra Gentofte som særligt arbejdstog til Jægersborg. Togfører var, som på flere af vore tidligere ture, "Fiedel Castro", hvis altid gode humør heldigvis ikke havde taget skade af regnen. - På LNJ skulle særtoget passes ind i 20 minutters driften, hvorfor Fuglevad og Ørholm stationer skulle betjenes for af- og tilbagemelding af vis-



se tog. Omtrent hele LNJ's personale med direktøren og "standeren" fra Nærum i spidsen var i arbejde. Banemesteren havde været ude for at måle omløbssporene, og der var lige plads til til en C-maskine med to CU-ere. Banemesteren måtte selvfølgelig også ud som stationsbestyrer.

Fra Nærum til Ørholm blev en del af deltagerne befordret i plantog, der i dagens anledning var forstærket og oprangeret således: SM-SP-SP-SM. I Ørholm var der arrangeret spisning i Det danske Schweiz, der heldigvis kun ligger få minutters gang fra banen. Efter spisningen besås de sidste rester af et smalsporet tipvognsbanenet på madrasfabrikken Lama. Så ankom særtoget til Ørholm fra Nærum og toget fortsatte -med tenderen forrest- til Jægersborg. Fra lokalstationen rangeredes særtoget over i DSD's nordgående hovedspor og kørte, som særligt arbejdstog med maskinen bagest, til Lyngby. Her blev toget dirigeret over i det sydgående spor, og så gik det atter mod Kh.

Det var morsomt at se interessen for damptoget. I husene langs banen dukkede nysgerrige beboere frem, da de pludselig hørte damplokomotivets fløjte i stedet for skinnebussens horn. Det var trist med det dårlige vejr, men måske kan vi gøre turen om igen en anden gang i lidt bedre vejr. Fotostop på fri bane kunne af hensyn til LNJ's 20-minutters drift ikke arrangeres, men et medlem foreslog turen gennemført en søndag morgen i sommertiden før LNJ's plantog begynder at køre. Det er jo nok før de fleste har fået øjne, men det var måske en idé alligevel ???

Den ekstraordinære generalforsamling m.m. den 9/12 refereredes i M 1/64.

Søndag den 12/1 besøgte jernbanemuseet. Museumsforstander, trafikkontrolør A.L. Parbøl oifrede sin søndag formiddag på at vise os rundt. Jernbanemuseets bibliotek, der ellers ikke er tilgængeligt for besøgende, åbnedes så vore medlemmer kunne få lejlighed til at læse i de mange forskellige bøger og blade om danske og udenlandske jernbaner. Der er ikke tvivl om, at mange medlemmer benyttede lejligheden til at slå efter i de uerstattelige skrifter.

Søndag den 15/1 var der møde i Det nye Folkets Hus. DJK's næstformand, hr. Svend Jørgensen skulle vise lysbilleder. I anledning af Dansk Jernbane-Klubs treårs "fødselsdag" vistest først nogle enkelte lysbilleder fra hver af de af foreningen arrangerede udflygter. Så skulle Svend Jørgensen fortælle om Spanske jernbaner, men så gik lysbilledapparatet i stykker. Et medlem, hr. F. Hansen, stillede straks sit lysbilledapparat til rådighed og takket være formandens folkevogn, skaffedes apparatet til veje på kort tid. Imens afholdtes en lille auktion. Til slut vistest hr. Jens L. Jensens film fra kørselen med damploko OJ 5.

(SR)

- - - o o o - - -

#### FRA RESTAURERINGSAFDELINGEN

Arbejdet i Klampenborg:

ØSJS E 26 har nu igen fået indsat de manglende brædder i gavl og sider. Den bliver i øjeblikket klargjort indvendig til maling, al den gamle maling brændes af og så snart det bliver lidt varmere i vejret påbegyndes en grundig maling af vognen. Den i vognen anbragte morsomme gamle drasine fra Aalborg får også i denne kolde tid en grundig overhaling.

Når der er tilstrækkeligt mandskab, arbejdes der med bænkerne, der skal opsættes i KSB C 20, men desværre går dette arbejde temmelig småt.

I Roskilde arbejdes efter aftale med damploko ØSJS nr. 6.

Vi beder alle medlemmer overveje, om de ikke på den ene eller anden måde kan hjælpe med de mange arbejder, der venter. Vi minder om, at der kan varmes op i Klampenborg, og der kan lånes arbejdstøj, og hvis det ønskes, godtgør vi billetten mellem bybanen og Klampenborg. - Også tilbud om udførelse af arbejde hjemme modtages med glæde. (Det kan f.eks. nævnes at et af vore medlemmer i øje blikket arbejder med reparation af vore telefoner hjemme i sin kælder).

Arbejdstiden i Klampenborg er stadig lørdag kl. 13-17 og  
søndag kl. 9-17.

Nærmere oplysninger fås hos:

Svend Jørgensen, Blichersvej 5, 1, Helsingør eller  
Robert Jørgensen, telefon 55 74 81 (bemærk nyt nummer!)

For de medlemmer, der ønsker at deltage i museumsbanens drift til sommer vil for maskintjenesten blive afholdt instruktionsaftener efter nærmere aftale.

Svend Jørgensen.

Oversigt over den af "Den af Ministeren for offentlige Arbejder under 23. april 1954 nedsatte Privatbanekommision" afgivne betænkning vedrørende inddeling af danske privatbaner i 3 grupper:

Bane:	Drifts længde:	Gruppe	Anmærkninger:
De bornholmske Jernbaner	36,87	2	q)
Ebeltoft-Trustrup Jernbane	22,5	2	
Fjerritslev-Nr.Sundby-Frederikshavn Jb:	140,0	-	
Aalborg-Fjerritslev		1	
Aalborg-Saby		2	
Aså-Ørsø		2	
Saby-Frederikshavn		3	nedlagt 1962
Gribskovbanen	42,0	1	
Hads-Ning Herreders Jernbane	36,2	1	
Melsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen	24,9	1	w)
Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jb.	39,0	1	
Hjørring Privatbaner:		-	
Hjørring-Mirtshals	17,9	1	
Hjørring-Løkken-Abybro	54,6	3	nedlagt 1963
Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane	60,9	2	
Horsens-Odder Jernbane	34,0	2	
Horsens Vestbaner	73,6	2	nedlagt 1962
Horsens-Juelsminde Jernbane	30,2	3	nedlagt 1957
Høng-Tølløse Jernbane	38,0	1	
Hørve-Værsløv Jernbane	21,1	3	nedlagt 1956
Kalvehavebanen	21,1	3	nedlagt 1959
Køge-Ringsted Banen	33,2	3	nedlagt 1963
Langelandsbanen	33,0	2	nedlagt 1962
Lollandsbanen (incl. Maribo-Bandholm)	70,0	1	
Lynby-Nærum Jernbane	7,8	1	
Mariager-Fårup-Viborg Jernbane	58,4	2	z)
Nakskov-Kragensås Jernbane	26,7	2	
Nordfynske Jernbane	38,1	1	q)
Næstved-Præstø-Mern Jernbane	32,5	2	nedlagt 1961
Nordvestfynske Jernbane	62,1	1	q)
Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane	35,6	1	q)
Odsherreds Jernbane	49,4	1	
Randers-Hadsund Jernbane	43,2	1	
Ringkøbing-Ørnhøj-Kolstebro Jernbane	30,7	2	nedlagt 1961
Ryomgård-Gerrild-Grenå Jernbane	43,2	3	nedlagt 1956
Silkeborg-Kjellerup Rødkjærbro Jb.	34,5	2	
Skagensbanen	39,7	1	
Skive-Vestsalling Jernbane	26,6	2	
Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen:	44,2	-	
Stubbekøbing-Nykøbing Fl.		1	q)
Nykøbing Fl.-Nysted		2	fra 1961 kun gods q)
Svendborg-Nyborg Banen	37,71	1	nedlægges 1964 x)
Thisted-Fjerritslev Jernbane	54,2	1	
Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane	87,9	1	
Varde-Grindsted Jernbane	44,0	2	
Varde-Nørre Nebel Jernbane	37,6	1	
Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane	47,2	3	nedlagt 1957
Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane	57,6	1	
Østsjællandsske Jernbane-Selskab	46,2	1	
Ålborg-Hadsund Jernbane	56,3	2	
Ålborg-Hvalpsund Jernbane	75,1	2	
Århus-Hammel-Thorsø Jernbane	45,8	3	nedlagt 1956
Amagerbanen	12,0	+	ikke omfattet af kommissionens undersøgelse

=====  
Gruppe:

1) "Der findes en gruppe baner, der forekommer så levedygtige, at der -så vidt deres forhold på indeværende tidspunkt lader sig bedømme- næppe for deres vedkommende vil opstå spørgsmål om nedlæggelse inden for den nærmeste halve snes år."  
-7-

- 2) "Til den anden henføres de baner, der efter kommissionens opfattelse fortsat vil have en eksistensberettigelse, også når den nu værende garantiperiode udløber, men for hvis vedkommende overvejelse om en indstilling af driften i løbet af den kommende halve snes år efter kommissionens opfattelse kan blive aktuel."
- 3) "Til den tredje gruppe henføres endelig de baner, hvis drift efter kommissionens opfattelse bør indstilles, når de nugældende garantiperioder udløber eller ganske kort derefter."

Som det fremgår af oversigten er alle under gruppe 3 placerede bane nu blevet nedlagt.

x) Drives af DSB.

z) Banens forhold er ændret, således at strækningen Mariager-Viborg ved en inddeling i dag formentlig ville blive placeret i gruppe 1.

q) Banen vil muligvis blive nedlagt efter udløbet af den nugældende garantiperiode, da staten vil mindske sin andel i dækning af banens underskud.

w) Garantiperioden forlænget 10 år fra 1964.



#### JERNBANE-NYT, kort fortalt:

NFJ har fået en rejsegodsvogn ødelagt hos DSB. I stedet måtte en EM-vogn lånes hos DSB til brug i roetogene.

TKVJ Motorvogn M 2 er gået til ophugning hos H.I. Hansen i Odense. Motorvognen har i de sidste år været brugt i det ugentlige kvægtog Grindsted-Kolding. Den er erstattet af det "nye" dieselloko M 2.

SB I M 6/63 meddelte vi, at M 3 var blevet hensat til ombygning til personvogn, hvilket forsøgtes dementeret af medlemmer, som havde besøgt SB. M 3 blev i 1963 ombygget til personvogn B 10 og har kørt som sådan i juletrafikken! Den har nu 8 pladser 1. kl. og 52 2.kl., og førerrummet er nu rejsegodsrum. - Vognen hed oprindeligt B 6 og blev i 1931 forsynet med en Maybach dieselmotor (175 HK), der i 1952 udskiftedes med Hercules.

OMB  
OKNJ  
NFJ I Odense kan en hel række ødelagte godsvogne fra de fynske privatbaner beses. Det er de nye MH-lokomotiver, der lidt for hårde ved de gamle vogne. Til gengæld får privatbanerne Q-vogne fra DSB som erstatning, og dermed er de i hvert fald ikke snydt.

LJ Rangertraktoren fra HP er indgået i Lollandsbanens materiel som M 6. Den er i fortegnelsen opført med 65 HK Breuer benzinnmotor. Bygget i 1930 af Breuer-Werk A/G, Frankfurt a.M. Til Lollandsbanens materiel fortegnelse (M 5/1961 + M 5/1963) er følgende rettelser:

Der slettes: Personvogn Cc 58 (udrangeret 1963)  
Pakvogn E 67 (udrangeret 1963)  
Postvogn Dc 76 (udrangeret 1963)

Antallet af godsvogne ændres til:

Lukkede godsvogne: Litra I: 4, H: 3, Q 46, Qs 5, Qgs 8.  
Ane godsvogne: Litra P: 11, Pb: 2, Pf: 29, Pj: 6, Ph:  
10, T: 3, T1 10.

Private godsvogne: 3 stk. beholdervogne (tilh. Dansk Esso)

DSB I januar påregnes følgende arbejder udført af centralværkstedet i Kh:  
S 730: L-rep, E 997: fyrkasse, Q 341: O-rep, E 982: L-rep.  
På Gb henstår pr. 1/1 1964 (udenfor): C 712, F 448, F 457, F 453, HS 388, G 624, D 838 og MH 202 samt løse tendere påmalet: 909 (P), 838 (D) og 917 (P)  
I glostrup er ophugget: F 462, F 446 og F 491.

(KEJ-PJ-HGC-PT m.fl./SR)

Udsendt af Dansk Jernbane-Klub, Strandvej 201, Hellerup  
Redaktionen sluttet den 28/1 1964  
Redaktører: P. Thomassen og P. Skebye Rasmussen.