

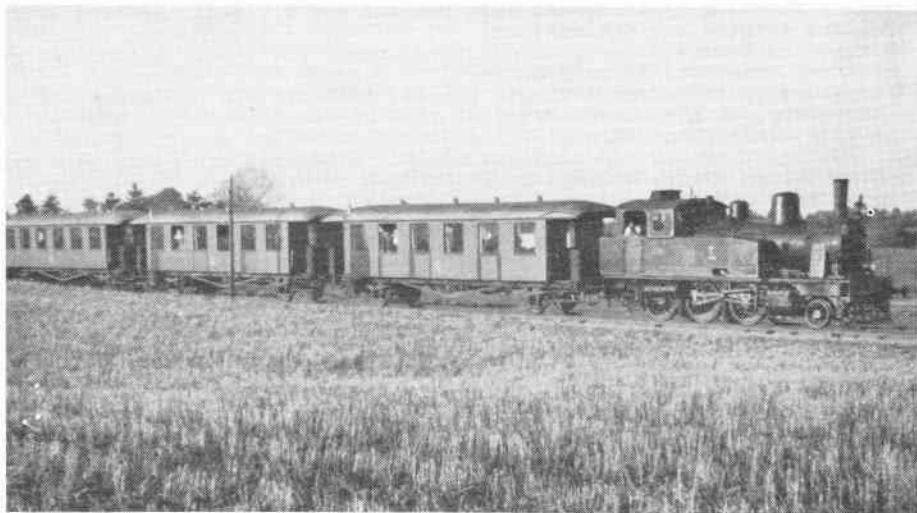
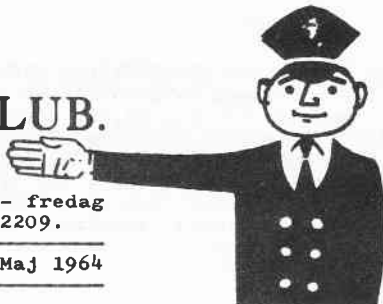
meddelelser fra

DANSK JERNBANE-KLUB.

Sekretariat: Strandvej 201, Hellerup
Postgiro 673 94, P. Thomassen, samme
adresse. Telf. HE 794 v kun tirsdag - fredag
kl. 10 - 14. Formandens telefon: OR 2209.

M 5/64

Maj 1964



Fredag den 15. maj kørte HBS-restaurationstoget ved egen damp til Vrads, idet damploket til restaurationen dog ikke var opfyret, men blev trukket af et andet damploko. Vort billede viser ikke disse særtog med derimod DANSK JERNBANE-KLUBS særtog på Horsens Privatbaner (v/Bjærnskov, HV) den 14/1 1962. (foto:SR)

I forbindelse med indstillingen af driften på Svendborg-Nyborg Banen har DANSK JERNBANE-KLUB bestilt endnu et særtog på denne bane, den sidste dag med regelmæssig drift, lørdag den 30/5 1964.

Særtoget fremføres den gang med motormateriel, der oprindeligt har været anvendt på de sydfynske jernbanestrækninger. Oprangeringen forventes at blive: OMB-motorvogn - BE - B - B - C - D.

Toget fremføres i retning fra Nyborg som arbejdstog, i retning fra Svendborg som særtog. Køreplanen er lagt således:

Nyborg-Svendborg

København H	af	12.25	
Nyborg Fgh.	an	15.00	
Nyborg Fgh.	af	15.12	
Nyborg H.	af	15.15	
Frørup	an	15.56	x 185
Skårup	an	16.54	x 187
Svendborg	an	17.10	

SNB



Svendborg-Nyborg

Svendborg	af	20.10	
Nyborg Syd	an	20.55	x 194
Nyborg Syd	af	21.01	
Nyborg Fgh.	an	21.12	
Nyborg Fgh.	af	21.38	
København H	an	0.22	

Billetspris Nyborg-Svendborg-Nyborg: kr. 12,00. Billetsalg finder sted i toget.

Medlemsmøde: Tirsdag den 2/6 kl. 20.00 i det nye Folkets Hus på Enghavevej. Filmen fra Museumsbanen 1963 vises. Auktion over bl.a. lysbilleder.

Turen på BYVALLA-LÅNGSHVITTANS JÄRNVÄG finder sted som annonceret den 6/6. I tilgift besøges Jularbo-Månsbo Järnväg. Afrejse fra Malmö med nattoget fredag aften den 5/6 kl. 22.00. Overnatning lørdag/søndag i Stockholm og besøg søndag i Lina Bruk på Ostra Södermanlands Järnväg. Hjemrejse fra Stockholm med "Skåningen" ankomst til København (via Helsingborg) kl. 0.50. Yderligere meddelelse om denne tur vil blive udsendt snarest til de, der iflg. meddelelsen i M 4/64 har vist interesse for turen.
Arrangement: Svenska Järnvägsklubben, Stockholm.

Til foreningens ordinære generalforsamling, der afholdtes i Folkets Hus tirsdag den 28/4, var mødt 104 medlemmer. Børge Chorfitzen bød velkommen og foreslog byretsdommer Jul. Paulsen som dirigent. Byretsdommer Paulsen valgtes med akklamation. Dirigenten konstaterede generalforsamlingens lovlighed. Dirigenten gav herefter ordet til formanden.

Formanden, politiadvokat Birger Wilcke, indledte sin beretning med at konstatere, at 1963 havde været et godt år for foreningen, selv om mange ting måske kunne være gået bedre. Medlemstallet var i begyndelsen af 1963 godt 400 og ved udgangen af 1963 518, idet det yderligere var steget siden nytår, således at foreningen nu havde ca. 550 medlemmer, en tilgang af medlemmer, der havde oversteget selv vore dristigste forventninger. Med hensyn til kontingent oplystes, at en forhøjelse ikke påtænkte, isvrigt var juniorkontingentet blevet forhøjet fra 8 til 10 kr. ved lovændringen i december. Foreningen havde fra medlemmer og forskellige institutioner modtaget tilskud, som formanden benyttede lejligheden til at takke for. Særlig fremhævedes vognfabrikken Scandia, Tuborg og Maribo Byråd samt vort medlem farvehandler Poul Adamsen, der er leverandør af malerverier til særdeles favorable priser. Medlemsbladet har været udsendt med 8 numre på ialt 68 sider. Man kunne ønske bladet gjort større og bedre, men det tillod økonomien ikke. Det bedste ville være et bogtrykt blad med annoncer, men det ville blive meget svært at få bladet rettidigt ud før udflugter og møder. Formanden gennemgik de i årets løb afholdte udflugter. Der havde været fin tilslutning til dem alle, kun turen med C-maskinen på Nørumbanen havde været mindre heldig, hvilket måtte tilskrives det rædselsfulde vejr. Der havde været ialt 11 udflugter. Også de afholdte møder blev gennemgået, der havde været afholdt ialt 8. Foreningens serie af hefter om danske privatbaner var blevet udvidet med et hefte om Hørve-Værsløv Jernbane samt driftsberetninger for museumstoget for 1962 og 1963. Man påtænkte at udsende et supplement til hefter om Næstved-Præstø-Mern Banen indeholdende en del manglende oplysninger samt nogle bedre billeder. Under trykning befandt sig et hefte om Nakskov-Rødby Banen og en fortegnelse over privatbanernes motormateriel. Foreningens udvalg af postkort var blevet udvidet med 21, ligesom der havde været tilbudt medlemmerne 2 fotoserier.

Formanden redegjorde for bestyrelsens planer med hensyn til udflugter; man planlagde en kombineret damp- og motortogstur med ØSJS og FJ. En foreslået tur til Rügen i september kunne kun gøres på to dage med start herfra lørdag middag og hjemkomst søndag aften. Da en eendagestur af hensyn til prisen var at foretrække, foresloges i stedet en tur til den smalsporede (1000 mm) tidligere kredsbane fra Riebnitz-Damgarten til Barth, hvor der fandtes et Mallet-lokomotiv. Hamburg ville også blive målet for en udflugt og hvis alle de nordfynske privatbaner skulle nedlægges i 1966, skulle der arrangeres tre ture hertil. Der var mulighed for at SKRJ skulle nedlægges i løbet af et års tid, og det vilde da være naturligt at lade Jyllandsturen i år gå til denne bane. En længe planlagt tur til Valby Gasværk skulle som meddelt finde sted om kort tid. Til slut nævntes, at der også var planer fremme om en tur til Skåne.

Med hensyn til møder kunne man ønske foredrag om veteranbaner i andre lande, især i England, ligesom det sikkert ville være interessant at høre om rationaliseringsplanerne for de engelske baner.

Klubbens arkiv er blevet udvidet med bøger og tegninger, men på grund af mangel på arbejdskraft har man endnu ikke kunnet få orden i det hele. Bl.a. har man fået hele arkivet fra RØHJ og KRB's tegningsarkiv. Presse, det danske fjernsyn samt tyske og engelsk fjernsyn har vist stor interesse for vor bane. Det danske fjernsyn optog bl.a. filmen om den lille dreng og toget, der har været på skærmen flere gange både herhjemme og i udlandet.

Formanden takkede Svend Jørgensen, Robert Jørgensen, Bjarne Jensen og lokomotivfører Einer Viggo Jensen og dennes søn for det store arbejde, de havde udført ved klargøringen af lokomotiv nr. 5 i Høng. Desværre udløb både dette lokomotiv og "Faxe"s kedelprøve til efteråret og maskinerne skal da istandsættes for adskillige tusinde kroner. I årets løb var HHJ F 43, HJJ S 131, ØSJS D 11 og E 26 blevet restaureret af medlemmerne, ligesom der var arbejdet på skovvognen, KSB C 20 og HHGB D 1. Vi har fra GDS lejet lokomotiv nr. 11 med forkøbsret. Man håbede, at Gribskovbanen ville overlade os en gammel åben treakslet godsvogn, ligesom vi efterhånden håber at kunne overtage en kombineret person- og postvogn fra NFJ, en B-vogn fra OMB og en lukket godsvogn fra OKMJ. Formanden takkede de foreninger, vi i årets løb havde haft kontakt med, for godt samarbejde, her nævntes modeljernbaneklubberne i Århus, Slagelse og Odense, Svenska Järnvägsklubben, Freunde der Eisenbahn i Hamburg, Dansk Veteranskibsklub, Setesdalsbanens Hobbyklub og Andelslaget Hölandsbanen.

Om trekantturen på Lolland med museumstog, veterandampskib og todækkeromnibus kunne formanden berette, at han, da han kom hjem fra en udlandsrejse, nogle dage i forvejen havde mødt bussen i Gedser. Planen for rundturene var lagt, og man regnede med at kunne starte den 31/5. Formanden kom så ind på forholdet mellem DJK og Dansk Model-Jernbane Klub, og nævnte, at han havde modtaget et nummer af "Signalposten" nogle dage i forvejen. Han synes, det var pænt af DMJK at udsende dette blad til alle vore medlemmer, og at det var et morsomt tilfælde, at det skulle ske lige sådan, kort tid før vor generalforsamling. Da den i "Signalposten" refererede generalforsamling i DMJK tilsyneladende kun havde handlet om vor forening, mente formanden, det var nødvendigt at fremkomme med lidt supplerende oplysninger til dette generalforsamlingsreferat.

I "Signalposten" nævnes det, at vor forening "nu søgte optagelse i Dansk Model Jernbane Union" og at dette var årsagen til, at "Signalposten" nu udsendes til vore medlemmer. Dette mente dog formanden ikke var helt overensstemmende med sandheden. Man havde i forbindelse med et møde i Århus drøftet betingelser og formål for vor optagelse med unionens formand, men efter aftale med denne var der kun tale om orienterende drøftelser, der ikke skulle refereres. Dansk Jernbane-Klub er villig til at søge optagelse i modelunionen, men vi mente ikke, at betingelserne var således, at de kunne accepteres. Vi skulle til unionen betale 1 kr. pr. medlem pr. år. Samtidig skulle vi kun have ialt 1 stemme. Da vor forening har dobbelt så mange medlemmer som de hidtil til unionen sluttede klubber tilsammen, kunne vi ikke i bestyrelsen gå ind for optagelse. Dette syntes unionens formand var forståeligt, og han ville forelægge spørgsmålene for unionens generalforsamling. Resultatet er blevet, at der nu er lagt "loft" over kontingentet, således at en klub maksimalt skulle betale 100 kr. DJK's bestyrelse vil nu drøfte mulighederne for, at der tildeles de tilsluttede foreninger 1 stemme pr. 100 medlemmer. Men hvilke fordele kunne vi have af optagelse i unionen? Spørgsmålet om tilslutning til Morup er tvivlsomt, da man i Morup på en generalforsamling for nogle år siden vedtog, at rene jernbaneklubber ikke kunne optages. Formanden ville gerne høre medlemmernes mening om dette spørgsmål.

Foreningens forhold til DMJK havde ikke bedredes i årets løb, men hvis formanden forstod "Signalposten" rigtigt, var vi også meget ubehagelige.

Man havde drøftet mulighederne for et samarbejde med medlemmer af DMJK's bestyrelse, men dette møde var endt uden resultat. De områder, hvor et samarbejde kunne være nyttigt var bl.a. vedrørende tegninger af jernbanemateriel, og vor forening har da også sendt ad-

skillige tegninger til DMJK. Om ture ville der også være mulighed for samarbejde, de mest aktuelle eksempler her var Langelandsbanen og Hjørring-Løkken-Åbybro, hvor begge klubber havde arrangeret hver sin udflugt. Årsagen til at fællesarrangementer ikke kunne lykkes var dels at man havde det indtryk, at DMJK kun ønskede at være en lille, sluttet flok på sine udflugter, dels at disse normalt kun var for personer over 18 år. Når man ved enkelte lejligheder havde tilbudt folk på under 18 år at være med, når de var i følge med voksne, var nærmest at gøre grin med vore juniormedlemmer. Formanden var glad for, at DSB ikke stillede de samme krav ved befordring af skolebørn. Denne ordning er ikke helt heldig, set med vore øjne, da Dansk Jernbane-Klubs hovedformål er at øge interessen for jernbanedrift, og man efter vor mening også må søge disse interesserede blandt de helt unge.

Man havde fra DMJK's side været særlig forbitret over, at vi havde nægtet tilladelse til, at der blandt vore medlemmer blev reklameret for DMJK's udflugt på OMB i fjor. - Det kunne formanden skam godt forstå, da der herefter kun deltog 14 betalende i turen, der gav et dundrende underskud, men man havde bare glemt at skrive i "Signalposten" om baggrunden, nemlig at vi samme dag havde et arrangement på KRB og kort tid før og efter udflugter til hhv. Rødby Færge og HTJ. Vi må først og fremmest tænke på vore egne udflugter, det kan ikke tjene medlemmernes interesser, at vore egne arrangementer skal give underskud, fordi vi reklamerer for andre.

Tidligere havde foreninger haft en fast spalte i "Jernbane-Bladet", men p.gr. af visse udtalelser i bladet fra et bestyrelsesmedlem i DMJK havde redaktøren inddraget disse.

Formanden kom også ind på hans meget kritiske anmeldelser af "en fortræffelig bog om Kolding Sydbaner", hvilken anmeldelse efter Herminds opfattelse ville hindre andre i at skrive. Han oplyste her, at det var Thomassen, der havde skrevet anmeldelsen i vort blad og påpegede, at han selv havde skrevet en meget rosende anmeldelse af Steffan Merlings bog om Bosjöbanen i Jernbane-Bladet. Når han var mere kritisk over for den danske bog, var det fordi den svenske bog var langt bedre.

Formanden kom også ind på de i "Signalposten" nævnte cirkulæreskrivelser til visse privatbaner. Det kunne her oplyses, at disse skrivelser var udsendt efter at en privatbanedirektør havde vist os en tidligere skrivelse fra DMJK. Da "Jernbanehistorisk selskab" dukkede op, var vi kritiske heroverfor, da der i forvejen eksisterede to større foreninger med delvis samme formål. Denne tredje forening kan kun gøre forvirringen endnu værre. Vi forlanger ikke JS ophævet, men foreslår navnet på DMJK ændret f.eks. til Dansk Model- og Jernbaneklub.

Man foreslår nedsat et samarbejdsudvalg, bestående af et par repræsentanter for hver forenings bestyrelse og et menigt medlem udvalgt af den ene forening blandt den andens medlemmer. Formanden oplyste, at man havde drøftet dette med ingeniør Steffensen, DMJK, der var villig til at deltage, som det af vor forening udvalgte medlem fra DMJK.

Formanden afsluttede sin beretning og gav ordet til næstformanden, lokomotivfyrbøder Svend Jørgensen. Han tilsluttede sig tanken om et samarbejdsudvalg og gik herefter over til at fortælle om restaureringsarbejderne i Klampenborg, Roskilde, Maribo og Grejsdal og om driften af og kørslen med museumstoget. Desværre kunne bestyrelsen ikke overkomme at tage sig af en sporvejsgruppe, men forhåbentlig var der blandt de interesserede medlemmer en, der kunne påtage sig at fungere som kontaktperson. (Se andet sted i bladet). Til slut nævnte næstformanden, at man havde undersøgt mulighederne for at få et klubblem, og at han mente, at et sådant ville kunne fremstilles forholdsvis billigt. Næstformanden foreslog, at man udskrev en konkurrence blandt medlemmerne om forslag til et emblem.

Efter næstformandens beretning var der lejlighed til at stille spørgsmål og frenkomme med bemærkninger til beretningerne.

Hermind, formanden for DMJK, frenkom med nogle bemærkninger om, at han altid havde holdt sig til sandheden og at han ikke kunne tilslutte sig alle Wilckes udtalelser. Om samarbejdsudvalget udtalte han på forespørgsel fra formanden, at han fandt idéen udmærket, og at han ville forelæg-

ge den for sin bestyrelse.

Da ingen andre ønskede ordet, forelagde kassereren regnskabet, for hvilket der blev givet decharge.

Valg af bestyrelse og revisorer: alle valg var genvalg, bortset fra de to revisorer, der ikke havde ønsket genvalg. Bestyrelsen består her-
efter af:

Birger Wilcke, formand
Svend Jørgensen, næstformand
Mogens Bruun, kasserer
P. Thomassen, sekretær
H.O.Thorkil-Jensen
B. Chorfitzen
Poul Skebye Rasmussen

Suppleanter: S.Thoke-Jensen
N. Loumann Nielsen

Revisorer: Svend Blendstrup
Bent Ibholt

Revisorsupp.:Niels Bonnesen
Vagn Lindstrøm.

Der var ikke modtaget nogle forslag til punktet "Eventuelt" og da ingen ønskede ordet, afsluttede dirigenten generalforsamlingen. Til slut takkede formanden byretsdommer Paulsen for hans dygtige ledelse af generalforsamlingen.



Den igennem flere år løvede sporvejsgruppe er nu ved at komme i gang, idet hr. Kjeld Christiansen, Nordahl Griegs vej 74, Søborg har påtaget sig at være kontaktperson for sporvejsgruppen. Interesserede bedes skriftligt henvende sig til hr. Christiansen; navnene på de, der tidligere har meldt sig som interesserede, er meddelt hr. Christiansen.



Ophugning: HHGB E 1. Hornbækbanens første (og eneste) pakvogn, bygget hos Vulcan 1906, blev i april ophugget i Hornbæk. Det må forbavse mange, da formanden for Helsingør Modeljernbane Klub, John Hansen, har påstået at have fået vognen foræret til brug for veteranbanen, der skulle køre fra Helsingør til Sommariva (Teknisk Museum). Det var dog meningen, at veteranbanen skulle køre med HHGB-materiel! Det sidste eksisterende HHGB-materiel beror hos DJK, som Hg MJK åbenbart ikke ønsker samarbejde med. Man foretrækker nogle "eksperter fra Jernbanehistorisk Selskab", hvem det så kan være.

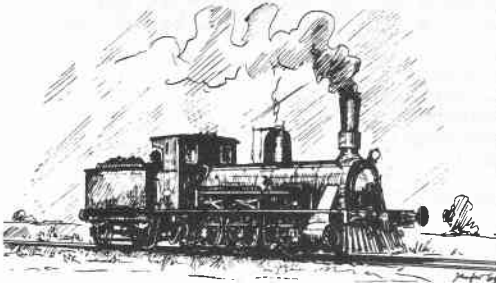
Mere om veteranbanen i Helsingør - eller ikke mere? Disse planer, der har været stærkt opblæst i pressen, synes at blive mere og mere luftige. Først måtte man dementere medvirken af et gammelt dampskib, som "Foreningen til gamle skibes bevarelse" skulle sejle med i forbindelse med veteran-togene. Foreningen kendte intet til dette! Og i den fortræffelige helsides reportage i POLITIKEN af Teknisk Museums planer nævntes der ikke eet ord om jernbane, endside veteranbane.



Pinsetrafikken på museumsbanen oversteg alle forventninger, idet der transporteredes ca. 500 personer på de to dage.

Sekretariatet er lukket det meste af juli måned. Korrespondance besvares som hidtil lejlighedsvis. Bestillinger på bøger m.v. ekspederes i videst muligt omfang; indbetalinger på giro senest 30/6. Postgiro 673 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup.

LOLLAND - spændende mål



for Deres Søndags tur

Alle oplysninger, også angående leje af materiel til udflugter giver

Turistforeningen for Maribo og omegn
Jernbanegade 6, Maribo
Telefon 496

De nedenfor anførte planer er gyldige fra 31/5 1964, planen for museumstoget dog fra 17/5, til 27/9 1964.

MUSEUMSTOGET (Dansk Jernbane-Klub)

B 451 3	P 453 1.3	P 455 1.3	P 457 1.3	Søn- og helligdage	P 452 3	P 454 1.3	P 456 1.3	B 458 1.3	M 460 3	
10.10	12.00	14.10	15.40	af Maribo an	11.40	13.15	15.25	17.10	Kun 28/6-16/8	
10.38	12.23	14.38	16.08	↓ Bandholm By ↑	11.13	12.48	14.58	16.43		
10.40	12.25	14.40	16.10	an Bandholm Havn af	11.10	12.45	14.55	16.40		
									18.50	
										18.33
										18.30

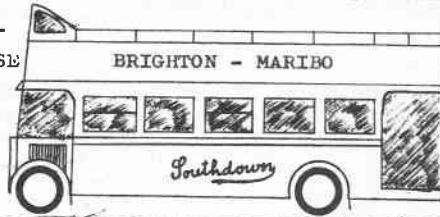
Alle tog standser endvidere ved Grimstrupvej, Maglemer og Merretskov, såfremt der er rejsende at optage eller afsætte.

Tog 460 er motortog og løber kun 28/6-16/8. Øvrige tog er damptog.

Billetpriser: Enkeltrejse kr. 2,00, dobbelt kr. 3,00 - børn under 12 år halv billetpris. Tillægsbetaling for befordring på 1. klasse kr. 1,00.

TODÆKKER - OMNIBUS FORBINDELSE

Rutebilen afgår i Maribo fra jernbanestationen, i Saksøbing fra havnen ved dampskibets anløgsplads.



VETERAN - DAMP SKIB

billetpriser:
enkelt: kr. 4,00
dobbelt: - 6,00
børn under 12 år halv pris

Maribo station af	9.30	13.25	17.20
Saksøbing havn an	10.30	14.25	18.20
Saksøbing havn af	10.40	14.35	18.25
Maribo station an	11.40	15.35	19.25

billetpriser:

enkelt: kr. 4,00 børn under 12 år
dobbelt - 6,00 halv pris.

s/s "SKJELSKØR"

Saksøbing havn af	10.40	14.40
Bandholm havn an	ca 12.10	16.10
Bandholm havn af	12.30	16.30
Saksøbing havn an	ca 14.00	18.00

(Dansk Veteranskibsklub)

RUNDTURS

BILLETTER

til en enkeltrejse med hver af de nævnte led i trekanttruten

MARIBO-BANDHOLM-SAKSKØBING

udstedes. Pris: kr. 10,00

DANSK JERNBANE-KLUB
Strandvej 201
Hellerup



Litteratur: NAKSKOV - RØDBY JERNBANE, 48 s., 16 ill., planer, kort - bogtrykt, udkommer ca. 1/6. Pris kr. 12,00 (porto 25 øre)

FORTEGNELSE OVER DANSKE JERNBANERS MOTORMATERIEL (1. del) ill. - bogtrykt, udkommer i juni; pris kr. 10,00 (porto 25 øre)

MUSEUMSTOGET OG MARIBO-BANDHOLM JERNBANE udkommer i juni, pris 2,50 kr.

De to førstnævnte er omtalt i tidligere meddelelser; sidstnævnte er en forbedret udgave af vort hefte om Maribo-Bandholm Jernbane, der nu næsten er udsolgt. De ny hefte indeholder fyldige oplysninger om vort rullende materiel o.m.a.

Vi modtager med glæde oplysninger om fejl og mangler i motormateriel-for-tegnelsen. På 3 områder er det vist i praksis umuligt at anføre helt nøjagtige oplysninger: motorers ydelse, antallet af pladser i person-motorvognene og udrangerings- eller ophugningsår. Førstnævnte angives snart med, snart uden de 10 % overbelastning, såvel fra leverandørers som fra banernes side; pladsantallet opgiver nogle baner som faste side-pladser, andre incl. klapsæder. Udrangerings- og ophugningsåret kan differere 10-12 år! Banerne regner det år, en vogn afmeldes til forsik-ring, for udrangeringsåret; dette behøver dog ikke at betyde, at vog-nen hugges op. Når en bane oplyser, at en vogn er solgt til ophugning, har det vist sig, at ophugningsfirmaet har haft den stående (endda an-vendt den "lokalt") i flere år efter. Derfor er mindre divergenser i nævnte 3 områder ikke af større interesse. - Når 2. del udkommer, brin-ges tillæg indeholdende rettelser og tilføjelser. 2. del omfatter for-søgsmotorvogne samt alt skinnebusmateriel, ejet af danske baner. Den kan tidligst forventes udsendt december 1964.

Lollandsbanens jubilæumsskrift 1874-1924 kan atter leveres, idet vi har været heldige at erhverve et mindre antal eksemplarer. Pris kr. 20,00, porto 0,90 (105 sider, mange ill.)

Næstved-Præstø-Mern Banen kr. 8,50 (porto 0,25)
Hørve-Værsløv Jernbane " 8,50 (" 0,25) (der er ikke mange tilbage)
Driftsberetning for Maribo-Bandholm Jernbane 1962 kr. 5,00
" " " " " 1963 " 4,00

De usædvanligt fine nye postkort for MBJ (5 forskellige a 60 øre) har været en virkelig succes. Vi sender sættet for kr. 3,00 portofrit!

De 3 sidst udsendte postkort er fra SNB (SNBs egen station i Svendborg 1897, Nyborg Lokalstation med tog ca. 1906 og SNBs lokomotiv nr. 3 på samme sted 1897) 1 kr. pr. stk.

Til auktionen 2/6 er der mange gode ting, og for at vore provinsmedlem-mer og de, der er forhindret i at komme, skal have lejlighed til at by- de, anføres her de vigtigste:

DSB: Baneafdelingens Normaltegninger
" : Damplokomotivet og dets betjening (2 bind) 1948-udgaven
Ålborg privatbaners materielfortegnelse 1922
Nässjö - Oscarshamns Järnväg, jubilæumsskrift 1874-1924.

Deres bud må være sekretariatet i hænde senest den 2/6-1964.

I weekenden 23-24/5 havde foreningen udlejet et tog til kørsel ved by- festen i Næstved. Lørdag morgen tidlig afgik materiellet fra Maribo som sær- tog, loko OHJ 5 med LB C 21, NPMB C 31 og E 41. Fra Grejsdal st. var bænke- vognen HJJ S 131 ankommet helt nyrevideret, fra Fyn den komb. II/III kl. sidegangsvogn OMB B 4, som vi har lånt hos de nordfynske privatbaner. Dette materiel indsattes i kørsel mellem et spor ved rutebilstationen og Næstved havn. Til rangering med materiellet ved stationen anvendtes Maglemølle papir- fabriks damploko MM nr. 2. Det var et fåt syn, når Nr. 5 kom op langs gader- ne over stigningen med de mange kurver for fuld damp. Det var et par rigtige dage både for Nr. 5 og for lokomotivfører Jensen. Arrangementet var kommet i stand gennem ingeniør Holger Madsen, der er formand for turistforeningen i Næstved og medlem af DJK. Anledningen var turistforeningens 50 års jubilæ- um. Søndag aften returnerede materiellet til Maribo.

JERNBANE-NYT:

ØSJS:

Automatiske blinklyssignaler

tages i brug fra og med første tog lørdag den 16. maj d. a. ved overkørselen i Rødvig by for **sognevejen Rødvig-Skørpinge**.

Den nuværende bevogtning med bomme bortfalder.

Vejtrafikken har pligt til for rødt blink at nedsætte hastigheden i god tid og standse op 5 m foran lysstanderne.

Østjællandske Jernbane.

DSB, Aa 11: Den udrangerede jernbanevogn, der nu fungerer som kirke i Skalborg, ligner en ganske almindelig statsbane-personvogn. Men dykker man ned i jernbanehistoriske arkiver, viser det sig, at vognen har mere "historie" end man tænker sig. Den byggedes af Scandia i 1892 som I og II classes vogn litra AA nr. 11 med 10 siddepladser på I og 28 på II klasse. Det var en kupévogn med udvendig billettering. Fra 1932 var vognen helt II klasse med 42 siddepladser. Fra 1934 blev vognen helt fællesklasse, og den fik da litra CS og nummeret 14. - Med den forøgede kørehastighed og publikums krav om større komfort var kupévognene håbløst forældede, de mere solide ombyggedes til gennemgangsvogne. Dette skete også med CS 14, der i 1938 ombyggedes i København til midtergangsvogn med 59 siddepladser på fællesklasse (det nuværende 2. kl.) Vognen hed nu CO 11302. 1939 fik den trykluftbremse og kaldtes derefter COM 11302. Endnu en gang skiftede vognen "navn", nemlig i 1941, da DSB omnummerede alle personvogne, og den kørte indtil forrige år som CQM 3502. (PT/SR)

Mystisk annonce: I et jysk dagblad stod der i en annonce, at en "landsomfattende virksomhed" søgte at erhverve fotos fra danske jernbaner, helst fra sønderjyske amtsbaner. Og så "billet mrk." ! Det mest mystiske er imidlertid, at der ikke svarede på henvendelser fra DJK-medlemmer, der står i medlemslisten, og det er dog i DJK, der skulle være chance for at hente noget. Værsgo' at gette!

GDS: Motorvogn M 5 er blevet ophugget. Dele af vognen skal anvendes til en motortrolleye.

HFHJ: De tre ECO-vogne, som HFHJ købte fra DSB i 1963 er nu alle i drift som togopvarmningsvogne med post- og rejsegodsrums. Litra og numre: DK 76 - 78.

OHJ: Den sidst erhvervede svenske skinnebus, SJ UBO6 1576 er nu kommet i drift, stadig med den gule farve og SJ-nummer. Det er en påhængsvogn af den nye skinnebusstype.

Chr. IX's salonvogn spoger i Århus: Fra en århusianer fik vi anmodning om oplysninger og tegninger af nævnte vogn, da han havde den stående på sin sommerhusgrund! Efter at have fået nærmere oplysninger - bygget i Kristiania i 1886 og udrangeret 1934 - måtte vi bedrøve manden med, at det ikke var Chr. IX's egen salonvogn, men DSB S 7. Denne er dog ikke mindre interessant, da den oprindeligt var Gedser Jernbanes salonvogn, som DSB overtog med Falsterbanen i 1893. - Dette har åbenbart ærgret ejeren i den grad, at han besluttede at ophugge vognen. Vi fik den dog tilbudt, men prisen var uantagelig..... og forresten findes Christian IX's salonvogn da på Jernbanemuséet. (PT)

SNNB indstiller driften ved garantiperiodens udløb, antagelig pr. 31/3 1966. Vi håber at kunne arrangere endnu et dampstøt på denne bane.

DSB: d/f "Christian IX" er solgt til et svensk rederi for videre sejlads.
CA 1247 ombygget til CAE 1247
CL 1490 omlitret til CLL 1490

HFHJ 13 udrangeret pr. 21/2 1959.

Dette nummer af meddelelsesbladet udsendes også til medlemmerne af Dansk Model-Jernbane Klub for at give disse lejlighed til at få referatet fra generalforsamlingen i DANSK JERNBANE-KLUB, da de i "Signalposten" givne oplysninger vedr. vor forening ikke alle er helt overensstemmende med de virkelige forhold.

Dette nummer er redigeret af Poul Skebye Rasmussen.
Redaktionen afsluttedes den 25. maj 1964.