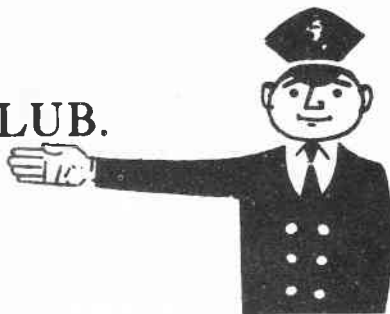
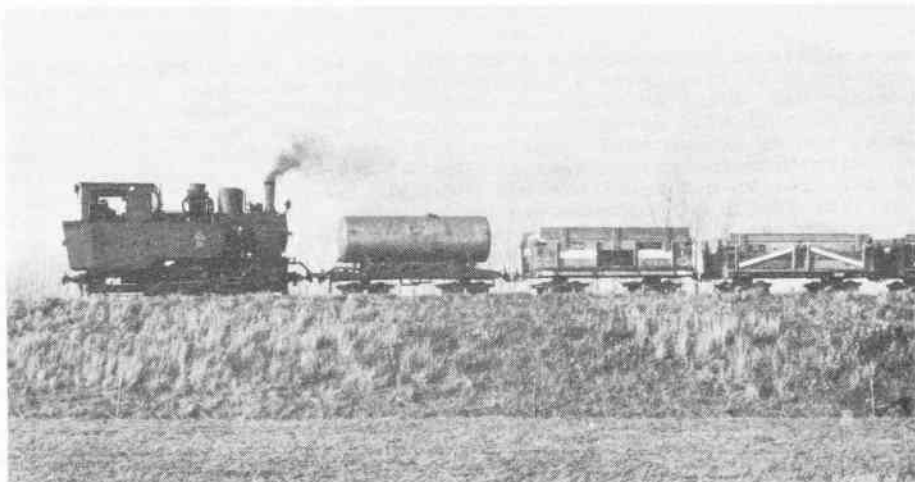


meddelelser fra DANSK JERNBANE-KLUB.



M 7/63

September 1963



SAKSKØBING SUKKERFABRIKs damploko B nr. 1 med vandvogn og roevogne på vej ned ad dæmningen ved broen over Fugleflugtslinien syd for Bramsløkke. Forbindelsesslangen fra maskinen til vandvognen ses tydeligt. Slangen, der ses rullet omkring domen, kan anvendes ved opsugning af vand fra grøfter og lign. (7/10 1962)

MØDER OG UDFLUGTER: Søndag den 20/10 køres prøvetog Maribo-Nakskov-Kragens. Særtoget oprangeres af klubbens jernbanemateriel og fremføres af vort damplokomotiv OHJ 5 (HTJ). Toget afgår fra Maribo således, at der er forbindelse fra Kh med iltoget afg. 7,40, ank. Maribo 9,53. Toget er tilbage i Maribo således, at der er forbindelse til Kh med ankomst 22.48. - Der bliver fotostop mellem Nakskov og Kragens, bl.a. ved roebanens niveauskæring ved Branderslev. Kun medlemmer af DJK kan deltage, og billetprisen er kr.12,00. Billetter fås i toget eller afhentes i sekretariatet. Almindelige billetter er ikke gyldige til toget! Der er gode spise muligheder på Kragens kro, men klubben har ingen arrangementer i anledning af prøvekørslen.

Medlemsmøde mandag den 28/10 kl.20 i NIOGT, Sveasvej. Auktions- og film-aften. Har medlemmerne noget at vise fra sommerens høst, skal det være velkomment!

Medlemsmøde torsdag den 14/11 kl.20 i det ny Folkets Hus, Enghavevej 40, sal nr. 3. Foredrag af rigsbanneråd Wagner, Deutsche Reichsbahnen, om DR med film. Vi opfordrer medlemmerne til at møde talrigt og til dette interessante foredrag (på dansk). Mødestedet ligger ca. 6 min.s gang fra Enghave st.; endv. sporvognslinierne 3, 10 og 16.

Roedamptogene på Fyn er nu igang. OKMJ startede d. 7/10. Oplysninger om køretider fås ved henvendelse til Hans Gerner Christiansen, Bernstorffsvej 17, Odense.

Århus-afdelingen arrangerede den 13/10 udflugt til Randers: DSB, RHJ og besøg på Scandia.

Den 26/9 afsagdes dødsdommen over endnu en af de tidligere Sydfyenske Jernbaners strækninger, nemlig SVENDBORG-NYBORG BANEN, SNB. Det må formodes, at driften vil blive indstillet ved forårets køreplansskifte.

AFHOLDTE UDFLUGTER:

Bestellt

von Bad Doberan bis Kühlungsborn West
für Dänische Reisegruppe
am 1. Sep 1963 Zug 4615/16 **Plätze 2. Klasse**
Plätze 3. Klasse

601 68 Anschrift für bestellte Abteile und Wagen A 5 Dresden IV 65 39 000
54/82 XI III-9-5 S X

Ag 270/55 DDR

Sådanne skilte på 5 personvogne i tog 4615 og 4616 på strækningen Bad Doberan-Kühlungsborn West viste hvor i det 15 vogne lange persontog, der var reserveret plads for DJK. Efter en behagelig overfart Gedser-Warnemünde med færgen "Warnemünde", hvor vi alle havde haft en masse besvær med Tagespassierschein, valuta o.s.v. kom vi gennem told og politi i land i Warnemünde, hvor vicepræsidenten for Reichsbahndirektion Schwerin og hans medarbejdere modtog os. I fem moderne busser blev vi befordret til Bad Doberan. Her holdt det "lille" tog, fremført af loko 99323. Af sted gik det gennem gaderne i Bad Doberan. Ved holdepladsen i Goethestrasse spærrede toget 3 - 4 gader, det generede dog vist ingen, man er jo også vant til det. I Heiligendamm krydsede vi et andet persontog med damploko 99332, en anden type, firekøbet og bygget efter sidste krig. I Kühlungsborn West fik maskinen vand og rangerede lidt, men opholdet var kort, men langt nok til at se, at der henstod 3 maskiner i remisen og at et kran var i færd med at tømme en lang række smalsporede godsvogne for deres last af brunkul. En enkelt deltager var så energisk, at han nåede ned og fik set Østersøen inden det atter gik mod Bad Doberan, denne gang med maskinen retvendt. Atter en krydsning med 99332 i Heiligendamm, langs den smukke allé udenfor Bad Doberan, gennem Goethestrasse, tværs over torvet og hen til stationen, hvor busserne ventede på at køre os til Rostock, hvor en hobbyforretning i dagens anledning var åben, så vi kunne købe østtysk modelbane. De der ikke havde østmark nok, kunne bestille de varer, de ville have til levering på iærgen, hvor de kunne betale med danske penge. Nogle fotograferede Rostocks sporvogne, hvor kvindelige vognstyrere ikke er noget ualmindeligt syn, andre var på banegården og der var også mulighed for at spadsere tur gennem Rostock. Til sidst kørte busserne til færgen, hvor vi på hjemvejen oplevede det samme besvær med valuta, køb af cigaretter o.s.v. Vi nåede Gedser, hvor et firevognslyntog af de gode gamle holdt parat. Ved midnattid var vi København, trætte, men en oplevelse rigere.

Jeg tror endnu aldrig, vi har haft en udflugt med så mange deltagere, men til gengæld har vi heller aldrig haft en udflugt, der krævede så stort et forarbejde og gav så stort et overskud, det sidste mest fordi DR i sidste øjeblik gav os fri befordring over en del af strækningen.

SR

HJØRRING PRIVATBANER var målet for vor udflugt den 22/9. Det blev en lidt usædvanlig dag: Særtoget oprangeredes af damploko nP 1, personvognene Cv 14, 15 og 16 og post- og rejsegodsvogn E 81. Da toget om morgenen skulle køre fra Hjørring til Aalborg for at hente deltagerne, konstateredes det, at et overhederrør på lokomotivet var utæt. Det kneb derfor at holde damp, hvilket medførte at toget blev nødt til at standse ved alle stationer for at samle damp, men med en pæn forsinkelse nåede toget Aalborg.

Her var deltagerne i turen og en del af Aalborgs befolkning opstillet på perronen for at betragte dette mærkelige futtog. Det må være mange år siden, der har været så mange mennesker på perron 3. Da maskinen var blevet vendt og havde taget vand kunne vi afgå mod Aabybro igen med en pæn forsinkelse, der ikke blev mindre, da det blev nødvendigt at tage vand igen i Aabybro. Til Pandrup nåede vi lige netop til den tid, da vi iflg. SA skulle være kørt derfra. I Pandrup ventede banens direktør, kontorchef, værkfører og lederen af trafikkontoret. Vi spiste middag, og da situationen var alt andet end under kontrol, vedtoges det at tilkalde hjælpemaskine fra Hjørring. Efter middag var der for første gang i mange år tre tog i Pandrup på en gang, plantog til Hj, vort sær-

tog og vor hjælpemaskine, dieselloko HP 10 (ex HLA 5, Frichs 1932). Så gik det afsted med diesel'en som skydeloko bag på toget. En del fotostop på fri bane måtte vi opgive, men alle fik vist chance for et godt billede alligevel. Uden for Hjørring blev hjælpemaskinen stående, og damptoget kørte for fuld (og øgen) damp ind på Hjørring statsbanestation, hvor en trofast skare nysgerrige mennesker ventede.

Vi skulle også til Hirtshals, og det var næsten det største problem, da den fastsatte særtogsplan ikke kunne bruges. Heldigvis fik man fat i ekspeditricen i Tornby, der eilers var ubetjent. Her kunne vi så krydse plantoget. Af sted gik det så, denne gang med dieselloko, dampmaskinen måtte vi efterlade i Hjørring. I Hirtshals ventede også en større folkemængde på at få damplokoet at se, men desværre var de jo kommet forgæves, for toget fremførtes jo af et af de til daglig anvendte røde dieselloko. Så for vi tilbage til Hjørring, hvor eksprestoget med forbindelse til Sjælland blev holdt tilbage, så de der skulle sydpå kunne komme med det.

Ind i mellem var der også tid til at kikke på banernes store værksteder på den gamle vestbanegård.

Det skal bemærkes, at den store presseomtale havde medført, at egnens beboere var mødt op i meget stort tal på stationen, og langs hele strækningen på HLA stod folk og vinkede farvel til deres bane. I Pandrup var det næppe muligt at få plads til flere på perronen, hvor et jazzorkester, iført kjole og hvidt, underholdt de ventende. Stationen i Løkken flagede på halv i dagens anledning.

Det er også værd at bemærke, at damplokoet, der ikke havde kørt i flere år, selvfølgelig vil blive repareret.

SR

III F 43. Som tidligere meddelt blev denne vogn foræret DJK af Hads-Ning Herreders Jernbane. To af vore medlemmer, disponent E. Møller Nielsen, Hammel, og lokomotivfører Jakob N. Jensen, Odder, har det sidste årstid anvendt en stor del af deres fritid og et ikke ubetydeligt beløb på vognens restaurering. Resultatet forelå i søndags (15/9), på MBJ's sidste køredag i denne sæson, idet vognen ankom fra Odder. Den var læsset på en lang toakslet DSB-vogn; F 43's hjul og akselgafler var demonterede. Værkmeister Skadborg stillede velvilligt LJ's kran og grejer til rådighed for vore to medlemmer, som fik gjort vognen køreklar, og den kørte i de fleste tog d. 15/9. Vognen er usædvanlig godt og grundigt istandsat overalt, og den vakte almindelig beundring på museumsbanen. Vor bedste tak til vore givere og til værkstederne på LJ og IIIJ, som også har ydet os bistand ved afsendelse og modtagelse. - Vognens data: Bygget hos Scandia 1898 som højsidet åben godsvogn G 91. Ombygget til lukket hvidmalet godsvogn F 43 og anvendt som mælketransportvogn i fast rute Maarset - Århus. Last 8 t, tara 5 t, bdf. 11,1 m², akselafst. 2740 mm, total længde 6080 mm. Ombygningsår: 1921.

Meddelelser fra bestyrelsen:

Fra Sct. Georgs Gildet i Maribo har vi modtaget nogle anlægsplaner fra forskellige danske baner.

På Hjørring-udflugten søndag den 22/9 1963 indtegnedes medlem nr. 500 i Dansk Jernbane-Klub. Det blev pastor P. Blering-Sørensen fra Aalborg, der fik det runde medlemsnummer. Vi har således i dag 500 betalende medlemmer, idet evt. udmeldte medlemmers numre er blevet brugt igen, og selv i bestyrelsen er vi imponerede over den store interesse for klubben. I den senere tid har pressen vist stor interesse for DJK, dels i forbindelse med udflugten til Den tyske demokratiske Republik, i forbindelse med sæsonens slutning i Maribo, i forbindelse med loko 5's ankomst til Maribo og udflugt med HP. Fjernsynet har i den senere tid vist glimt fra Maribo og Hjørring og to gange har børneudsendelsen "Fuld damp fremad", optaget på MBJ været på skærmen. Også Danmarks Radios regionalprogrammer har bragt udsendelse fra klubbens arrangement i Hjørring.

Formanden og redaktøren har været til møde med bestyrelsen i "Foreningen til gamle skibes bevarelse" om samarbejde i forbindelse med sejlads med s/s "Skjelskør" mellem Sakskøbing og Bandholm

Nye postkort:

- HP 1 Hjørring Vestbanegård med damptog ca. 1926.
- HP 2 HH 11 får tørv på Hjørring Vest 1920.
- HP 3 HLA 5 med tog til Hirtshals, Hjørring 1958.

Pris pr. stk. kr. 1,00 (indsættes på postgirokonto 673 94, P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup).

DANSK JERNBANE-KLUB:
Damplokomotiver:

FORTEGNELSE OVER DRIFTSMATERIELETT PR. 30/9 1963



Antal	Nummer	Antal Aksler	Drivaksler	Cylinder-		Kedel- tryk	Bremse	Vægt i tjenestf- stand tons	Tenderens		Fabrikations- sted	år
				diam. mm	slæg mm				Vand tons	kul tons		
2	2-3	3	drivaksler	800	260	400	10	H	18,3	2,0	0,8	Krauss & Cie 2: 1879 3: 1878
1	5	3	drivaksler	1190	360	540	10	TB, B	24,0	6,0	2,0	Vulcan 1901
1	6	4	drivaksler	1003	330	500	12	DB	24,0	3,0	1,0	A. Borsig 1895

Motorvogne:

1	M 1	2	105 HK Benzinmotor	TB	11,9	43	siddepladser	Odense	1926
---	-----	---	--------------------	----	------	----	--------------	--------	------

Personvogne:

Litra og nr.	Siddeplads		Anmærkning
	I kl.	II kl.	
HGB A	1	4	Vulcan 1905 klubvogn i Klampenborg
NFJ A	7	12	Scandia 1911 side- og midtgangsvogn
ØSJS D	11	2	Scandia 1879 kupévogn
KSB C	20	2	Scandia 1906 henstår i Klampenborg
LB C	21	2	Scandia 1911 midtgangsvogn
NPMB C	31	2	Scandia 1899 sidegangsvogn
GDS C	40	2	Scandia 1898 midtgangsvogn
DSB CE	1345	2	Oslo 1897 henstår i Klampenborg
HJJ S	135	2	Scandia 1917 bankevogn henstår i Ges.

Post- og rejsegodsvogne:

HGB D	1	2	B S Vulcan 1906	Postbureau og rejsegods	henst. Kl
ØSJS E	23	2	TL S Scandia 1879	Reservepakvogn	henst. Kl
HJJ D	32	2	TL S Breslau 1882	Postbureau	
NPMB E	41	2	TB S Scandia 1899	Post- og rejsegods	
HJJ F	43	2	TL Scandia 1898	Mælketransportvogn	
LFJ LC	195	2	-	Lukket godsvogn	henst. Mb
DSB ZA	99517	2	TL Scandia 1890	Carlsberg ølvogn	
DSB ZA	99571	2	TL S Scandia 1895	Tuborg ølvogn	
DSB ZA	500306	2	TL Scandia 1890	Affaldsvogn	Kuldepot

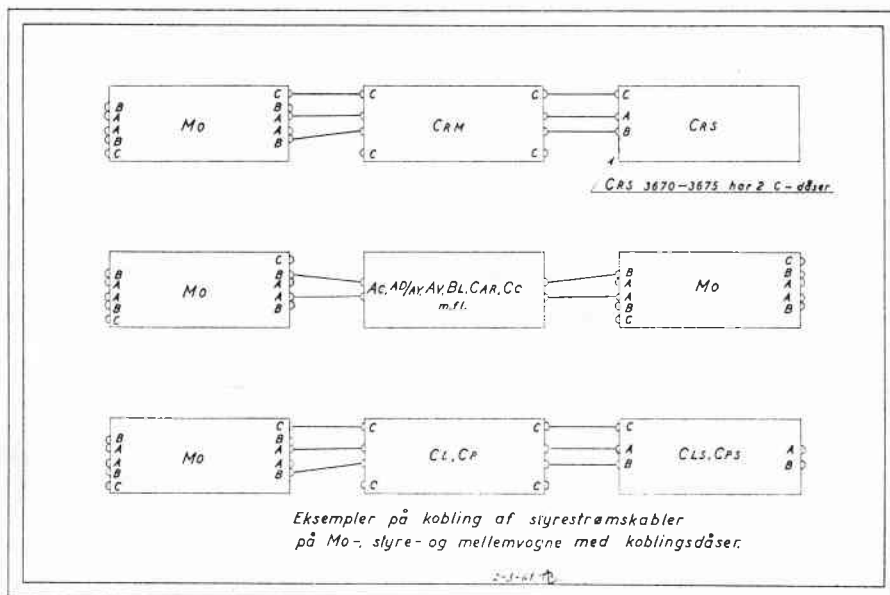
Vulcan = A/S Vulcan, C.F. Kiehn, Maribo.
Krauss = Krauss & Cie, München.
Borsig = A. Borsig, Tegel bei Berlin.
Odense = De forenede Automobil-fabrikker, Odense.
Oslo = Strømmens Værksted, Oslo.
Scandia = A/S Scandia, Kangers.
Breslau = Breslauer Actiengesell-schaft für Eisenbahn-Wagenbau, Breslau.

B = vacuumbremse
DB = dampbremse
H = håndbremse
S = skruebremse
TB = trykluftbremse
TL = trykluftledning

Styreledninger. En del USB person- og rejsegodsvogne af flere forskellige litra (se nedenfor) er forsynet med styreledninger, således at de kan indkobles i motorvognstog, der kan styres fra begge ender af toget. Styreledningerne ligger som gennemgående ledninger i vognene og afsluttes i 19-polede koblingsdåser på vognlavlene, og koblingen fra vogn til vogn sker med løse koblingskabler, der indsættes i koblingsdåserne. I nogle tog (f.eks. lyntoget "Sønderjyden" og reserve-lyntog) anvendes der en motorvogn i hver ende af toget, og det er da muligt ved hjælp af styreledninger at manøvrere den bagerste motorvogn fra det forreste styretrum. Der kobles i dette tilfælde to styrekabler gennem hele toget.

I andre tog (f.eks. Aarhus-Glyngøre, på Frederikssund- og Hareskovbanen) anvendes en motorvogn i den ene af toget og en styrevogn i den anden ende, men i dette tilfælde må der kobles tre styrekabler gennem hele toget.

På tegningen er vist, hvorledes koblingskablerne anbringes ved de to nævnte togtyper. De på vognlavlene anbragte koblingsdåser er betegnet med A, B og C. På MO-vogne og styrevogne er betegnelserne A og B malet på koblingsdåserne, medens de øvrige koblingsdåser ikke er påført betegnelse.



Ved motorvognstog med en MO-vogn i hver ende af toget kobles kun kablerne til A og B koblingsdåserne, medens der ved motorvognstog med en styrevogn i den ene ende skal anbringes koblingskabler i A, B og C koblingsdåserne. Koblingskablerne er ens.

Nogle af de med styreledning forsynede vogne er endvidere udstyret med gennemgående brummerledninger (til brug for signalgivning fra togfører til lokofører m.v.), der afsluttes i en særlig tospølet stikdåse ved vognenderne, således at der med løse koblingskabler kan etableres forbindelse fra vogn til vogn.

I de fleste vogne med brummerledning er der anbragt brummertryk ved indgangsdørene, således at der herfra kan afgives brummesignal. For at de rejsende ikke skal betjene brummertrykkene er der anbragt bag en dækplade, der kan drejes til side med en kupénøgle.

Følgende vogne har A og B styreledninger: S 1, AC 31-33, 71, 72, AD/AY x), ATM 225, AV 257-260, 281-284, CAR x), BL 1321-1325, CB 1301-1305, CC 1145-1148, CMM 2401, 2404 samt CMT 2466.

Følgende vogne har A, B og C styreledninger: ATM 222, 224, AV 241-255, 261-263, CL 1471-1500, 1632-1638, CLS x), CP 3241, 3246, 3247, 3251, 3254-3256, CPS x), en række CR og CRM-vogne, CRS x), EH 6779, 6782, 6783 samt MO x).
(Anm.: x) = litra'ets samtlige vogne). (LBJ)

R O E B A N E R

Det forlyder fra Lolland, at driften på de lollandske roebaner må forventes at blive indstillet ved roekampagnens afslutning 1965/1966. Medlemmernes opmærksomhed henledes på, at der således er endnu 3 kampagner, samt at der især omkring Saksøbing Sukkerfabrik endnu kører mange damplokomotiver.

SAKSØBING SUKKERFABRIK (Sporvidde 700 mm)

Trækraft i roekampagnen 1962:

1. damploko:

Nr.	Aksler	Fabrikations nr./år	Damp tryk	Vægt tdf.	Cylinder slag		Driv hjul diam	Hede flade m ²	Riste flade m ²	Anm.
					mm	mm				
B 1	C(t)	10597/1923	12 - 18	- 350	- 280	- 688	- 25,9	- 0,60		
B 2	C-1(t)	11420/1927	12 - 18	- 350	- 280	- 688	- 30,5	- 0,75		
B 3	C(t)	9350/1920	12 - 18	- 350	- 280	- 688	- 25,5	- 0,52		a)
B 4	D(t)	5844/1912	12 - 18	- 300	- 280	- 635	- ?	- ?		b)
Da 1	D(t)	10686/1911	13 - 16	- 300	- 270	- 635	- 25,5	- 0,50		c)
Da 2	D(t)	10687/1911	13 - 16	- 300	- 270	- 635	- 25,4	- 0,50		c)
Da 4	D(t)	10689/1911	13 - 16	- 300	- 270	- 635	- 27,1	- 0,50		
Da 7	D(t)	18449/1921	13 - 16	- 300	- 270	- 635	- 25,6	- 0,50		d)
4	D(t)	1796/1912	12 - 18	- ?	- ?	- ?	- 27,13	- 0,80		e)

7 stk. vandvogne til damploko, hver med 2,7 m³ vand og plads til ekstra forsyning af briketter.

2. dieselloko:

Loko nr.	Fabrikationssted	Bygge-år	Ydelse HK	Anvendelse
E 2	Kastrup Maskinfabrik	1949	135	Strækningskørsel f)
E 3	Nakskov Sukkerfabrik	1954	90	Strækningskørsel
E 4	Frichs	1959	135	Strækningskørsel
F 1	Pedershaab	1943	55	Rangertraktor
F II	Pedershaab	1944	55	Rangertraktor
F III	Pedershaab	1956	55	Rangertraktor

Anm:

- Loko B 3 anskaffedes oprindeligt til Maribo Sukkerfabrik som nr. B 5. Det kom senere til Højbygaard Sukkerfabrik og i 1959 til Saksøbing.
- Loko B 4 anskaffedes oprindeligt til Gørlev Sukkerfabrik som nr. 6. Herfra 1960 til Saksøbing.
- Loko Da 1 og Da 2 var ikke i drift i kampagnen 1962.
- Loko Da 7 anskaffedes oprindeligt til Assens Sukkerfabrik. Herfra 1923 til Saksøbing.
- Loko 4 anskaffedes oprindeligt til Gørlev Sukkerfabrik, men overgik herfra til Saksøbing i 1960. Her har det dog aldrig fundet anvendelse, idet bl.a. cylindrene ligger lavere og er bredere end på de øvrige lollandske loko.
- E 2 var i kampagnen 1962 udlånt til Maribo Sukkerfabrik.

Damploko litra B er bygget af Orenstein & Koppel, Berlin=Drewitz
litra Da er bygget af Henschel & Sohn, Kassel
nr. 4 er bygget af Arn. Jung, Jungental b. Kirchen a.d. Sieg.

CE-vognenes skæbne. I forrige nr. af Jernbane-Bladet bragtes en artikel om disse vognes skæbne, men på grund af pladsmangel måtte listen over vognene udelades. Den bringes hermed på opfordring:

1302 udr. 1929			
1303 udr. 1937, omb. 1939	Telegrafvogn 50		specialvogn 550
1304 omb. 1934,	Telegrafvogn 37	"	537
1305 omb. 1937,	Telegrafvogn 10, udr. 1935		
1306 udr. 1937, omb. 1939	Telegrafvogn 1	"	501
1307 udr. 1931			
1308 omb. 1936	Telegrafvogn 41	"	541
1309 omb. 1931	Telegrafvogn 11	"	511
1310 udr. 1931			
1311 omb. 1931	Telegrafvogn 36	"	536
1312 omb. 1934	Telegrafvogn 38	"	538
1313 omb. 1934	Telegrafvogn 39	"	539
1314 omb. 1934	Telegrafvogn 40	"	540
1315 omb. 1936	Telegrafvogn 2	"	502
1316 udr. 1937, omb. 1939	Telegrafvogn 48, udr. 1956		
1317 omb. 1931,	Tårnvogn 1	"	731
1318 udr. 1937, omb. 1939	Telegrafvogn 49	"	549
1319 omb. 1930,	Telegrafvogn 4, udr. 1962		
1320 omb. 1929,	Sprøjtevogn til Ukrudtsbekæmpning nr. 1	"	661
1321 udr. 1937, omb. 1940	ZO 99801, fra 1945 Tårnvogn nr. 5	"	735
1322 omb. 1937	Telegrafvogn 7	"	507
1323 omb. 1937	Telegrafvogn 17, udr. 1956		
1324 omb. 1934	Telegrafvogn 6	"	506
1325 udr. 1937, omb. 1938	Bygningsvogn 34	"	284
1326 omb. 1935	Telegrafvogn 12	"	512
1327 udr. 1937, omb. 1939	elektrisk forsøgsvogn nr. 1, udr. 1955.		
1328 udr. 1937, omb. 1940	ZO 99802, fra 1945 Tårnvogn nr. 6	"	736
1329 omb. 1931	Telegrafvogn 3, udr. 1951		
1330 omb. 1931	Telegrafvogn 5	"	505
1331 udr. 1937, omb. 1939	Bygningsvogn 4	"	254
1332 udr. 1937, omb. 1939	Telegrafvogn 47, udr. 1956		
1333 udr. 1933			
1334 omb. 1936	Telegrafvogn 14, udr. 1946		
1335 omb. 1937	Bygningsvogn 35, omb. 1938	Tårnvogn 3	" 733
1336 udr. 1937, omb. 1939	Telegrafvogn 51	"	551
1337 udr. 1937, omb. 1939	Telegrafvogn 52	"	552
1338 udr. 1937, omb. 1938	Telegrafvogn 45, udr. 1962		
1339 omb. 1937	Telegrafvogn 43	"	543
1340 udr. 1937, omb. 1938	Bygningsvogn 12, udr. 1955		
1341 udr. 1937, omb. 1938	Bygningsvogn 32, omb. 1938	Tårnvogn 2,	" 732
1342 udr. 1937, omb. 1938	Bygningsvogn 15	"	265
1343 omb. 1931	Telegrafvogn 9	"	509
1344 omb. 1938	Telegrafvogn 22	"	522
1345 omb. 1936	Telegrafvogn 16 til DJK 1963	"	516

Jernbanesabotage.

Iflg. "Ekstrabladet" skyldes det uheld på Aalborg-Madsund Jernbane den 29/9 hvorved et skinnebustog arsporedes i Klarup hærværk, der grænser til sabotage.

Et sporskifte, der som angivet i SR § 13.II er aflåset både ved buk og tungespids, er blevet dirket op. Sporskiftet er blevet lagt om, der er sat noget i klemme ved tungespidsen, hvorefter skiftet er rettet igen. Motorføreren har ingen mulighed for at opdage faren, for sporskiftesignalet viser korrekt, at sporskiftet er stillet til hovedsporet, og skinnebussen "går på gulvet" med det samme, når tungen ikke slutter.

Sporvogne.

Den i M 2/63 udsendte forespørgsel om interessen for sporveje viste, at en del medlemmer interesserer sig herfor. Vi har ikke glemt vort løfte om "noget med sporvogne" og heller ikke arrangementet af en sporgvognsudflugt i København.

JERNBANE-NYT, kort fortalt:

En fejlagtig meddelelse i sidste meddelelsesblad om to F-maskiner og deres kul kasser medførte, at redaktøren modtog et hav af breve fra medlemmer, der alle vidste, at det i bladet anførte var forkert. Det har således vist sig, at der altså er nogle, der læser også denne del af bladet.

De fleste af de, der skrev om fejlen skrev også andre oplysninger til viderebringelse i bladet, og da interessen herfor synes stor, hører vi gerne fra Dem også, hvis De observerer noget, De mener er af interesse for andre medlemmer. Sådanne oplysninger kan indsendes til redaktøren eller til sekretariatet. Her er først rettelser:

F 474, der er udrangeret, fik for nogle år siden den oprindelige kulkasse og førerhus fra F 473. F 473 har siden fået andet førerhus og kulkasse og er blevet L-rep. på cvk.

Følgende loko er udrangeret og udbudt til salg i dc 1: F 446, F 462, F 464, F 465, F 470, F 474, F 483, F 491, sidstnævnte uden førerhus og kulkasse.

Den 6/9 kørtes 7 af ovennævnte F-loko samt S 725 til Sorø, hvor de henstilledes. Søtoget fremførtes af E-loko.

Motorvogn M1 501, der i flere år har været udrangeret og hensat i Fredensborg, er efter et kort besøg på cvk blevet kørt til cva for ophugning.

E 998 er efter S-rep på cva kommet tilbage til dc.1. Ligeledes E 967 er overført fra dc 2 til dc 1. Det kan således tyde på, at man ved leveringen af de 15 nye My-ere vil koncentrere dampdriften i dc 1, hvor de korte afstande findes.

Et firma har påbegyndt lokomotivophugning på et spor i Glostrup. Foreløbig er det HS 373 og F 470, det går ud over.

HS 379 og D 818 er hensat i Vordingborg, men da man egentlig ikke har plads til dem der, flyttes de nu og da til Masned Sund.

C 712 udgik den 26/9 fra cvk efter S-rep.

C 717 er indgået til cvk for L-rep.

En P-maskinetender påmalet nummer nr. 909, men som oprindelig har haft nr. 906 er under ombygning til sneplov på cvk.

Til erstatning for den G-maskine, der anvendtes til forvarmning i Korsør, findes nu en EH-vogn forsynet med en My-varmekedel.

ØSJS Det ene af ØSJSs diesellokomotiver blev den 19/9 set i Ringsted tilsyneladende koblet bagi et vestgående godstog.

HP Dieselloko 12 er henstillet med knækket krumtap m.m. Da banen har endnu 2 loko af samme type vil nr. 12 ikke blive ophugget, men tjene som "reserveredslager" for dem. Interesseant er det at vide, at begge køreklare dieselloko (nr. 10 og 11) er nødvendige på Hirtshalsbanen, når MaK-lokomotivet nr. 13 er til reparation. Skinnebusmotorvogn Ms 30 får i øjeblikket fornyet den ene side efter at være blevet påkørt af en lastbil. Damploko 3 ex VØ 21 er ophugget samme skæbne overgår i løbet af kort tid endnu 2 damploko og motorvognen M 22 ex VØ 22 ex personvogn C 52, samt en mængde vogne af forskellig art. En del af banens store remise- og værkstedsbygninger udlejes til private industri virksomheder, der til gengæld garanterer banen en vis mængde godstransport. Rutebilafdelingen ejer 25 store busser.

OHJ nr. 5

tegnet af Herbert Reher i "Hamburger Blätter für alle Freunde der Eisenbahn", medlemsblad for "Freunde der Eisenbahn" og "Modelleisenbahn Hamburg".



Dette nummer er redigeret af P. Skebye Rasmussen. Redaktionen slutted 1/10 1963.

