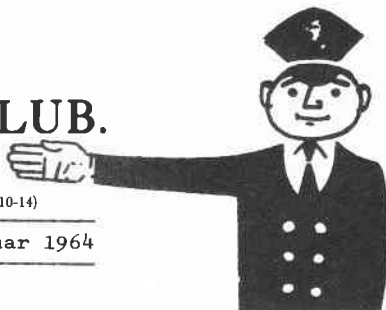


# meddelelser fra DANSK JERNBANE-KLUB.

SEKRETARIAT STRANDVEJEN 201 HELLERUP  
TELEFON HE 794 V (kun tirsdage-fredage kl. 10-14)

M 1/64

Januar 1964



"For fuld damp ind i 1964" (Foto: H.E. Pedersen).



N y t å r 1 9 6 4 .

Året 1963 har været et godt år for Dansk Jernbane-Klub på samme måde, som det har været det for Danmarks Jernbaner, der er blevet udvidet med endnu en hovedstrækning og en ny moderne færgeforbindelse. Vi har haft det indtryk, at forståelsen af jernbanernes betydning er vokset som følge af disse skelsættende begivenheder, og at denne interesse også har været medvirkende årsag til, at vor forening har forøget sit medlemstal med 150 medlemmer, ligesom vi har kunnet gennemføre en række arbejder i forbindelse med museumstoget på Lolland, vi ellers ikke kunne have klaret. Vi har i det forløbne år haft en række udflugter og har for første gang kunnet organisere ture til udlandet, idet vi dels i foråret havde et særtog til Rødby ræge med mulighed for udflugt til Puttgarden, dels i efteråret en udflugt til Rostock og Kühlungsborn i Den tyske demokratiske Republik. Endvidere har vi besøgt de baner, der er blevet nedlagt i årets løb, Køge-Ringsted og Hjørring-Løkken-Abybro. Af foredrag kan nævnes de fortrinlige gennemgange af Amagerbanen og Holbæk banerne samt om De tyske Rigsbaner. På Lolland havde vi et godt år med museumstoget med et rimeligt overskud af driften.

Takket være det kæmpearbejde, der er blevet udført af vore arbejdshold, lykkedes det at færdigrestaurere Danmarks ældste privatbanepersonvogn, D 11 fra OSJS, ligesom vi er kommet et godt stykke videre med E 23 fra samme bane, C 20 fra KSB og S 135 fra HJ. MJK F 43 afleveredes nyrestaureret i Maribo af nogle jyske medlemmer. Vor maskinpark blev udvidet med OHJ nr. 5, som takket være vore maskinkyndige, og her særlig lokomotivfører Einar Viggo Jensen fra OIK og dennes søn, fabrikant Jens L. Jensen, lykkedes at få driftsklar allerede i september. "Faxe" holdt til at klare hele sommerens trafik, men vi var unægtelig nogle gange lidt bange for, at det ikke skulle gå. Når sæsonen gik uden driftsforstyrrelser, må vi rette en tak, ikke blot til de af Lollandsbanens folk, der har ydet os uvurderlig hjælp, men også til alle de medlemmer, der har ofret søn-

dag på søndag for, ofte for egne penge, at tage til Maribo og holde banen i gang. Vi er lidt bange for at fremhæve nogen enkelt, men vi må vist have lov til at rette en særlig tak til værkfører Skadborg, trafikassistent O.K. Jensen, lokomotivførerne Verner Christensen og Bertram Jensen samt til Robert Jørgensen, Bjarne Jensen og H.E. Pedersen, der mere end nogen anden har slidt i det for at holde det hele i orden.

I administrationen af foreningen har vi haft et gnidningsløst samarbejde hele året, og vi har, bortset fra de evindelige økonomiske besværigheder, ikke haft vanskeligheder af nævneværdig art. Vi har haft et godt samarbejde med flere udenlandske foreninger og blade og med de danske stats- og privatbaner samt med museer og arkiver, ligesom vi ved flere lejligheder har haft samarbejde med lokale modeljernbaneklubber. Den nystiftede "Foreningen til gamle skibes bevarelse", hvis formand, sekretær Spies, er gammelt DJK medlem, har fra starten haft et snævert samarbejde med os, og det er som nævnt i forrige meddelelsesblad vedtaget, at s/s "Skjelskør" skal indsættes på ruten Sakskøbing-Bandholm-Øerne, således at vore tog får forbindelse med damperen.

I det nye år er det vor hensigt dels at afholde en række foredragsaftener med emner fra danske og udenlandske baner, dels at afholde ekskursioner til baner både herhjemme og i udlandet. Vi vil besøge de baner, der står foran nedlæggelse, idet vi dels vil køre Nyborg-Messelager-Svendborg med to særtog, hhv. damptog og motortog, dels med særtog på den bornholmske jernbane. På Sjælland agter vi at aflægge besøg på Faxe Jernbane, medens der i Jylland antagelig bliver besøg på en midtjydske privatbane. Det er endvidere meningen at aflægge et besøg hos jernbaneklubben i Hamborg og at holde en udflugt til smalsporbanerne på Rügen. Endelig har vi forhandlinger i gang med Svenska Järnvägsklubben om et besøg på Östra Södermanlands Järnväg og om en evt. fællesudflugt til den sidste svenske smalsporbane med ren dampdrift, Byvalla-Långshyttans Järnväg, som desværre står foran nedlæggelse. Med hensyn til museumsplanerne fortsætter vi udbygningen af Bandholm-banen som museumsstrækning og håber at komme videre med museumsplanerne i Bandholm. Med hensyn til jernbanemateriel skal vi først og fremmest have restaureret det materiel, vi er i besiddelse af, men der er desuden enkelte vogne og loko, som der i årets løb kan blive tale om at erhverve. Det er meningen at udbygge foto- og tegningsarkiverne og udsende flere fototilbud end i 1963, ligesom vi håber at kunne få nogle hefter i vor serie om privatbanerne færdige.

Som bekendt er der i en række lande etableret flere egentlige museumsbaner, ligesom privat interesserede har søgt at overtage driften af banestrækninger, der ellers stod foran nedlæggelse. Der har også herhjemme dels fra medlemmers side, dels fra anden side været adskillige planer om at fremføre damptog med gammelt materiel på andre strækninger end MBJ, i Jylland, på Fyn og nu sidst ved Helsingør. Vi kan allesammen have al mulig sympati for noget sådant, for så vidt der herved kan skabes øget interesse for banerne, eller der er en særlig trafikal opgave at løse, og vi vil gerne, hvor der er hold i planerne, være med, både med assistance og med udlån af materiel, men vi må på den anden side, ligesom man har gjort det i USA og England, foreløbig advare meget stærkt mod yderligere at sprede kræfterne. Det er galt nok, at det ikke har været muligt at skabe et godt samarbejde mellem de eksisterende foreninger, og at man har fundet det fornuftigt sidste år at oprette en ny forening med samme formål som DJK og delvis DMJK, der under navnet "Jernbanehistorisk Selskab" skal yde støtte til DMJK. Skal de forholdsvis begrænsede kræfter, der står bag jernbaneinteressen nu også spredes til at konkurrere om at erhverve materiel og skaffe personale til flere veteranbaner, er vi bange for, at det hele vil komme til at give underskud og konkurrere hinanden ud, hvortil kommer at der faktisk ikke længere på privatbanerne findes materiel af historisk interesse i større omfang, i hvert fald ikke materiel, der er bygget før århundredeskiftet. At begynde på nye veteranbaner uden at alle jernbaneinteresserede står bag, må i hvert fald frarådes.

Skønt vi havde en gunstig lejlighed hertil på den for nylig afholdte ekstraordinære generalforsamling, har vi af hensyn til de medlemmer, der er dårligere stillet ikke forhøjet det almindelige medlemskontingent, da det er lykkedes i årets løb i nogen grad at stabilisere foreningens økonomi. Imidlertid står vi stadig foran store udgifter, bl.a. til reparation af vore damplokomotiver, der alle skal have indvendigt eftersyn eller nye kedårer m.m. Vi vil derfor indstændigt, ligesom sidste år, bede de medlemmer, der kan klare lidt mere end det ordinære årskontingent, om at give et nap med. Det faste kontingent anvendes næsten udelukkende til trykning og forsendelse af meddelelsesbladet. Det viste sig sidste år, at vor bøn til medlemmerne om lidt ekstra end kon-

tingentet gav flere penge, end hvis kontingentet var blevet forhøjet med 5 kr. for hver. Det er vort håb, at medlemmerne vil støtte og lige så godt i det nye år, vi har hårdt brug for pengene til de mange restaureringsarbejder.

Til slut vil vi takke medlemmerne for al den støtte, de har ydet i året, der gik, og vi sender til vore medlemmer og forbindelser de bedste ønsker for 1964.

P.b.v.  
Birger Wilcke



=====

Iflg de nye love er kontingentet fastsat således:

For medlemmer over 18 år ..... kr. 15,00 årligt  
For medlemmer under 18 år ..... - 10,00 årligt

Beløbet kan indbetales på postgirokonto 1173 80, Nogens Bruun, Lindehøjen nr. 10, Vanløse eller direkte til kassereren på det første medlemsmøde i 1964. Opmærksomheden skal henledes på § 2 i foreningens nye love, der siger, at medlemmer der ikke inden 1/4 har betalt kontingent, behandles som udmeldt af foreningen.

Medlems- og kvitteringskortene: En del af medlemmerne vil opdage, at det udsendte kvitteringskort er for stort til korthylsteret. Vi beklager dette; det skyldes, at vi fra en tidligere leverandør fik et parti korthylstre leveret i for lille størrelse. Vi havde ikke råd til at kassere partiet, hvorfor det opbrugtes. Der er fremtidig kun en størrelse medlems- og kvitteringskort, og de små kort ombyttes efterhånden lejlighedsvis. Udsendelse af kvitteringskortene er efterhånden blevet for stor byrde for vor kasserer, ligesom port- og andre udgifter langt ville overstige 100 kr. Vi håber derfor, at medlemmerne, der indbetaler pr. giro eller anden post, ikke har noget imod, at vi udsender kvitteringskortene sammen med nærmest efterfølgende blad, evt. sammen med anden korrespondance. Skulle noget medlem af en eller anden grund ønske kvitteringskortet tilsendt omgående, bedes dette anført sammen med indbetalingen. (PT)

 E F T E R L Y S N I N G ! 

Nu skal og må disse tyverier af fabriksplader og lign. fra lokomotiver og vogne høre op! Ålborg Privatbaner meddeler, at følgende fabriksplader er forsvundet efter DJKs og modelklubbernes udflugter i september:

Loko 26-	Henschel	9854/1910	} 2 plader fra hver maskine
- 28-	Borsig	7509/1910	
- 31-	Henschel	12482/1913	
- 32-	Henschel	13415/1915	
- 35-	Henschel	17752/1920	
- 39-	Henschel	20055/1923	

Man forstår værksternes forbitrelse, når tyverier skal være takket for den offervilje, de og deres personale lægger for dagen, ved at møde op om søndagen og køre materiel frem til glæde for jernbaneinteresserede medlemmer af vor eller andre foreninger. Resultatet kan nemt blive, at banerne i fremtiden ikke vil have noget med os eller andre jernbaneinteresserede at gøre. Vi vil derfor indestændigt bede enhver, der måtte have en anelse om, hvor disse plader er blevet af, give sekretariatet meddelelse herom, således at vi kan gøre vort til at pladerne kommer tilbage.

Det er en meget dårlig tjeneste, man gør os alle, hvis man af misforstået angst for at angive nogen ikke giver besked om det, man hender til tyverierne.

Birger Wilcke.

Medlemsmøder m.m.

Søndag den 12/1 1964 kl. 10.00 besøg på Jernbanemuséet, Sølvgade 40. Mødested: udenfor. Museumsforstander, trafikkontrollør A.L. Pærbøl vil vise os rundt i museets samlinger.

Onsdag den 15/1 1964 kl. 20.00 møde i det nye Folkets Hus, Enghavevej 40. Vor næstformand, Svend Jørgensen viser lysbilleder fra et besøg i Spanien. Bagefter lysbilleder fra forskellige smalsporede baner. - Som sædvanlig vil der til slut være lejlighed til at drikke en kop kaffe eller te.

## MEDDELELSER FRA BESTYRELSEN

Referat af den ekstraordinære generalforsamling i Folkets Hus den 9/12-63:

Formanden bød de 64 opmødte medlemmer velkommen, og redegjorde for bestyrelsens planer i nærmeste fremtid med hensyn til møder og udflugter (se side - 2) samt for foreningens økonomiske stilling i øjeblikket. Formanden takkede medlemmerne for den støtte, de i årets løb har ydet foreningen og så gik man over til generalforsamlingen. Ingeniør O. Lindstrøm valgtes til dirigent. Han konstaterede generalforsamlingens lovlighed, men savnede en dagsorden i den udsendte indvarsel. Han foreslog nedenstående dagsorden, der vedtoges:

1. Valg af dirigent.
2. Behandling af bestyrelsens forslag til nye love.
3. Eventuelt.

Det bør bemærkes, at det af bestyrelsen fremsatte forslag til nye love ikke var helt identisk med det til medlemmerne med indkaldelsen udsendte forslag, idet der var indkommet nogle forslag til ændringer fra forskellige medlemmer.

Ad dagsordenens pkt. 2:

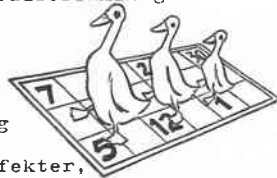
Formanden redegjorde for de enkelte paragraffer i det nye lovforslag, der i duplikeret udgave var omdelt til generalforsamlingens deltagere. Paragrafferne vedtoges alle, idet man foretog et par tilføjelser i § 4 og § 5. Forskellige spørgsmål blev stillet, bl.a. vedrørende klubbens forpligtelser overfor tredje mand. Hertil oplyste formanden at kørslen med museumstoget er indbefattet i LJs forsikringer, således at DJK refunderer Lollandsbanen museumstogets andel. Forsikringen er tilsvarende alle landets privatbaners forsikringer og tegnet i privatbanernes gensidige forsikringsfond. For arbejdsholdene gælder en særlig ulykkesforsikring med dagpenge. Et medlem kritiserede bestemmelsen om, at bestyrelsen selv fordelere hvervne imellem sig, mens andre anbefalede dette.

Dirigenten kunne derefter konstatere, at bestyrelsens forslag til nye love med de på generalforsamlingen vedtagne tilføjelser var enstemmigt vedtaget.

Ad dagsordenens pkt. 3:

Under eventuelt var intet indlæg modtaget, hvorfor dirigenten takkede formand og bestyrelse for de nye love. Herefter hævedes generalforsamlingen.

Efter en pause gik man over til næste punkt på aftenens program, andespillet og det blandede juleudsalg. I andespillet var foruden de tre ånder, der ses til højre, udsat en håndlygte, en halv flaske snaps og nogle gode jernbanebøger af forskellig slags. I den blandede afdeling fandtes tjenestekøreplaner, billeder, grafiske køreplaner m.m. Vi siger tak til de medlemmer, der havde medbragt effekter, og også tak til de, der bidrog til endnu en gang at støtte foreningens økonomi ved deltagelse i andespil og julehandel. Aftenen gav et nettooverskud på 304 Kr.



### I Klampenborg

hævdes det, at restaureringsholdet igen har faet sat OSJS E 23 på hjul. Den har i et stykke tid svævet over disse, medens en dereft fjeder blev udskiftet, med en modtaget fra RHJ. De 16 fjederbolte blev fornyet ved samme lejlighed. Bremsetøjet er monteret igen, og foruden en del af vognkassens brædder har 2/3 af gulvbrædderne i vognen måttet fornyes,

I januar og februar er det hensigten at påbegynde det indvendige arbejde i KSB C 20, d.v.s. montering af sæder og toilet. E 23 skal males indvendig og den gamle trollie fra FFJ, der står inde i E 23 skal repareres. Det skal bemærkes, at der kan opvarmes både i C 20 og i E 23, så selv de kuldskære han en chance for at være med. Der arbejdes som regel hver lørdag kl. 13-17 og hver søndag kl. 9-17. Dog arbejdes der lejlighedsvis om søndagen i Roskilde med montering af førerhus på loko 6 i Roskilde. Henvendelse kan rettes til Svend Jørgensen, Blichersvej 5, 1, Helsingør, eller til Robert Jørgensen telf. AMager 3281y (om aftenen).

### I Bandholm

håber vi i sommeren 1964 at kunne åbne en jernbaneudstilling i stationens pakhuis, som er stillet til vor disposition, men før at dette skal kunne være muligt, er det nødvendigt, at vi allerede nu hører fra medlemmer, der kunne tænke sig at medvirke ved indretning af denne. Desuden skal der laves kort, skitser, tekst m.m. En stor del af dette arbejde kan laves hjemme, når De alligevel ikke har andet for. Noget af det vi savner mest i øjeblikket er en snedker eller

fortsættes side 7

L O V E for



## DANSK JERNBANE-KLUB

Vedtaget på den ekstraordinære generalforsamling den 9. december 1963.

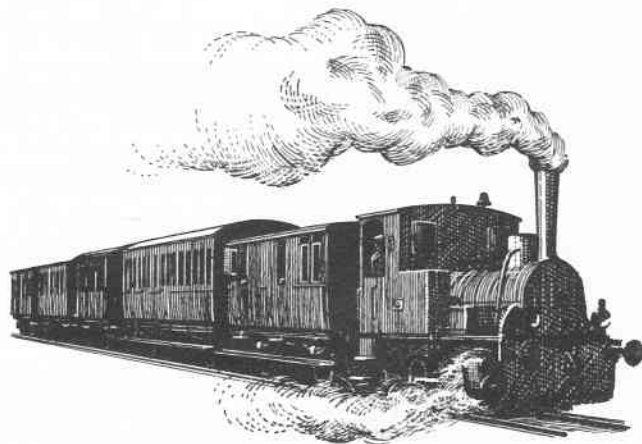
1. Foreningens navn er "Dansk Jernbane-Klub". Foreningen, der har hovedsæde i København, er stiftet den 15. januar 1961 og henvender sig til alle jernbaneinteresserede. Dens formål er at fremme kendskabet til og interessen for enhver art af jernbanedrift. Formålet søges fremmet bl.a. ved afholdelse af møder, ekskursioner, samt ved udsendelse af publikationer og periodiske meddelelser. Der søges opnået samarbejde med inden- og udenlandske foreninger, der har tilsvarende formål. Foreningen vil endvidere selv arbejde for bevarelse af jernbanemateriel af særlig interesse, såvel fra offentligt trafikerede strækninger som fra industribaner. Materiellet anvendes dels på en særlig museumsbane, dels i særtog på andre strækninger.
2. Begæring om optagelse i foreningen sker til bestyrelsen, der tager stilling til, om den pågældende kan optages i foreningen. Medlemmer under 18 år har ikke stemmeret på generalforsamlingen. Foreningen kan udnævne æresmedlemmer. Et medlem, der ikke inden den 1. april har betalt kontingent, behandles som udmeldt af foreningen. Bestyrelsen kan udelukke et medlem, hvis handlemåde efter bestyrelsens opfattelse berettiger dette, men vedkommende kan indanke spørgsmålet for den ordinære generalforsamling.
3. Regnskabsåret går fra 1. januar til 31. december. Medlemskontingentet udgør kr. 15,00 årligt. For medlemmer under 18 år dog kr. 10,00 årligt. Ved optagelse betales et optagelsesgebyr på kr. 5,00. Ved indmeldelse efter 1. juli nedsættes kontingentet for det pågældende år med kr. 5,00. Såfremt der dannes lokale grupper, betales kontingentet fortsat til foreningen, som derefter, efter nærmere aftale, helt eller delvis kan refundere gruppens udgifter.
4. Bestyrelsen består af 7 af generalforsamlingen valgte medlemmer. Derudover vælges 2 suppleanter, 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter. Formanden, bestyrelsen, revisorer og suppleanter vælges for 2 år, således at 3 af bestyrelsens medlemmer, 1 suppleant, 1 revisor og 1 revisorsuppleant, der udpeges ved lodtrækning, afgår første gang i 1964, formanden og de øvrige i 1965. De personer, der opnår største stemmetal ved generalforsamlingen, anses valgt. Bestyrelsen fordeler hvervenerne indbyrdes og er berettiget til at foretage alle dispositioner, der falder indenfor foreningens formål. Ingen forpligtelse kan påtages og ingen udgift afholdes uden bemyndigelse fra bestyrelsen. For forpligtelser, der er påtaget på foreningens vegne, hæfter dennes formue, og der kan intet krav gøres gældende mod de enkelte medlemmer.
5. Generalforsamlingen, der er foreningens højeste myndighed, afholdes hvert år i april måned efter indkaldelse, der skal tilsendes medlem-

merne senest 14 dage før generalforsamlingen.  
Indkaldelsen skal indeholde oplysning om hvilke medlemmer af bestyrelsen m.v., der er på valg.  
Den ordinære generalforsamlings dagsorden skal indeholde følgende punkter:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der udsendes til medlemmerne sammen med indkaldelsen til generalforsamlingen.
4. Valg af medlemmer til bestyrelse m.v. i henhold til § 4.
5. Indkomne forslag.
5. Eventuelt.

Forslag til valg til bestyrelsesmedlemmer m.v. samt forslag til optagelse under pkt. 5 på dagsordenen skal være formanden eller sekretariatet i hænde senest 7 dage før generalforsamlingen.  
Bestyrelsen skal indkalde til ekstraordinær generalforsamling inden 2 måneder, når mindst 25 medlemmer begærer dette, og kan gøre det, når den finder det nødvendigt.  
Vedtægelser på ordinære eller ekstraordinære generalforsamlinger kræver simpel flertal blandt de fremmødte.

6. Forslag til lovændringer eller til foreningens opløsning skal vedtages på en generalforsamling og yderligere bekræftes på en ny generalforsamling, der skal afholdes inden 2 måneder.



H. Heberland pntz.

St. Jørgensen pntz.

tømrer og en maler, der kan lave en masse skilte, vi har brug for. Henvendelse om hjælp bedes rettet til næstformanden, Svend Jørgensen (adresse se ovenfor).

(SJ/SR)

#### AVISER OG BLADE

Det sker fra tid til anden, at en eller anden avis eller et blad skriver om foreningen eller om museumsbanen. I mange tilfælde tilsendes bestyrelsen et eksemplar, men i lige så mange tilfælde hører vi intet. Da vi laver en scrap-bog over foreningens virksomhed, er vi interesseret i al omtale, og vi beder Dem derfor klippe ud og indsende udklippene til sekretariatet. (BC)

=====

#### Nyt fra DSB:

På centralværkstedet i København er i løbet af november og december foretaget følgende rep:

S 727	S-rep	E 991	S-rep	D 825	S-rep
E 979	L-rep	E 993	O-rep	Q 344	S-rep
Q 341	O-rep	E 994	S-rep		
F 477	L-rep	E 983	S-rep		

S 727 var hensat først på Gb senere i Sg.

D 825 har i flere år været hensat i Næ.

SJ R 975 er ophugget i Glostrup.

Ved en brand natten til den 9/12 på opstillingssporene ved Enghave maskindepot ødelagdes S-togs motorvogn MM 732 fuldstændigt. Vognens indre er helt udbrændt undtagen førerrummet. Forfra ser vognen ikke ud til at have taget skade, men fra siden ses på pladerne i vognkassen, at varmen må have været enorm, for de fleste af dem er fuldstændig krøllede.



Færgerangering i  
Puttgården  
(DB foto)

Den 12/12 sprængtes en af hjulbandagerne på E 982, da den kom kørende ved Tåstrup. Bandagen fløj op gennem fodpladen og skærmen over hjulet. En del af lokomotivets bremsetøj blev beskadiget, men uheldets omfang var kun ringe. En C-maskine fra Gb hentede senere E 982.

Den i M 7/63 nævnte dampgeneratorvogn, er nu blevet nummereret: Specialvogn nr. 405, og den anvendes til togforvarmning i Roskilde. Det må således formodes, at G 611, der tidligere har været anvendt til forvarmning i Ro, skal ud rangeres.

Fra Vordingborg meddeler et medlem, at følgende damploko i november er ophugget der: D 818, HS 379, F 465 og F 474, samt at D 843 i en periode har fungeret som stationær dampcentral for et firma i Vo., hvis egen dampkedel var under reparation.

1963s store engelske posttogsrøveri har medført mangt og meget ..... også for DSB! En film om røveriet er under optagelse her i landet, og i den måtte nødvendigvis medvirke et tog. P 917 blev derfor rigget til som engelsk damploko, med rød/sort/rød skorstensbånd og navnet "City of Liverpool" på siden m.m. Den kørte sådan i Frederikssund i nogle dage først i december, tilkoblet 10 CU-vogne.

#### Hong-Lølløse Jernbane:

Fra SJ er købt to skinnibusser, YB 04 nr. 668 og 669.

Sm 18 er solgt til RHJ, hvor den har fået nr. Sm 55.

Sm 19 er solgt til ØSTS, hvor den allerede er i drift som Sm 16.

Sp 39 er solgt til FFJ, hvor den har fået nr. Sp 13.

Den 12/8 kom Lollandsbanens tog kørende over en overskæring nær Saksøbing, det gjorde en lastbil også. resultatet blev, som De sikkert ved, at dieselloko og pakvogn m.m. endte i grøften og sporet blev ødelagt. Driften på LJ var indstillet i et par dage. Nu er regningen til lastbilchaufføren iflg. Berlingske Tidende kommet. Den lyder på knap 200.000 kr.! Chaufføren mener, at han blev blandet af solen, og derfor ikke så blinklyset ved overskæringen. Så vidt, det oplyses, var det gråvejrr, den dag uheldet skete, men havde solen skinnet, ville chaufføren have haft den i ryggen!!!

Den ovenfor anførte S-reparation af D 825 annulleres muligvis, og maskinen sendes da til ophugning i stedet.

BOGANMELDELSE. Ib V. Andersen: Kolding Sydbaner 1911-1948. 50 sider, kr.21,75.

Historisk har KS altid hørt til de vanskeligt tilgængelige privatbaner. Forfatteren har gennem de sidste 15 år samlet oplysninger til nævnte bog og har fået ikke så lidt med af interessant stof. - Danens forhistorie og anlægget af den er særdeles udførligt behandlet, hvorimod afsnittet om linieføringen er alt for kort og topografisk højst mangelfuldt. Dette afsnit kunne uden skade have været udførligere og længere på bekostning af afsnittene om banernes ledelse og indvielse. Førstnævnte er fyldt med navne, der vel næppe engang har lokal interesse, da de fleste nævnte er døde: indvielseshistorien ligner alle andre privatbaners, blot med andre navne. - Driftsmateriellet er nok det afsnit, forfatteren er sluppet bedst fra; det er blot lidt forvirrende, at dette stof er spredt over flere afsnit og endelig opsummeres i nogle bilag, og det må forekomme ulogisk, at motormateriellet ikke omtales i afsnittet "Driftsmateriel"! Når det er lykkedes forfatteren at skaffe så fyldige og udtømmende oplysninger om trækraften og personvognsmateriellet, både hvad tekniske data og materiellets skæbne efter nedlæggelsen angår, burde godsvognsmateriellet være ligeså godt behandlet. Det har sikkert ulige større interesse for de fleste at få oplysning om vognenes videre skæbne end at nogle af dem havde trappe, håndtænger og andet, der kunne falde af i tidens løb. - Afsnittet "Banerne gennem 37 år" indeholder en mængde gode og konkrete oplysninger, der ikke alle kan hentes i driftsberetningerne. Der gøres rede for næsten alt, hvad der er foretaget af udvidelser og nyanskaffelser (enkelte årstal er glemt), men der savnes oplysning om de officielle trinbrætter, hvad nok kunne tiltrænges, da alle de øvrige står i enhver køreplan fra banens tid. Diverse sidespor på fri bane (grusgrave, tørvælæssnor o.l.) står der ej heller noget om. - Under afsnittet om automobildrift er glemt ruten Højlsminde - Fjelstrup. - I bilag 1 opføres driftsresultaterne, men disse tal er ikke meget bevendt, når indtægter og udgifter ikke samtidig anføres. Bilag 2 er delvis misvisende, da motortogs- og damptogskilometre ikke er udregnede på samme måde før og efter 1933/34. At tallene for 1933/34 ikke skulle være oplyst, turde være usandhed! - Når forfatteren udførligt behandler godsfrimærker, burde han også have interesseret sig for takster og billetter; derved havde han undgået fadæcen i bilag 4, der udviser en besynderlig form for statistik: Lægger man %-tallene sammen, bliver der ikke 100% ud af det! Dette har en ganske naturlig forklaring: Der blev solgt to slags billetter i togene, nemlig trinbrædtbilletter, der gjaldt fra et enkelt trinbræt, og togbilletter, der kunne klippes fra et hvilket som helst holdsted til et andet. I 1932/33 solgtes over 18000 togbilletter, der ikke figurerer i bilag 4. - De veltegnede og nydelige sporskitsen indeholder nogle uenøjagtigheder, hvis de alle skulle være fra samme tid. Det havde været mere korrekt at anføre årstal i stedet for hypotetiske antagelser, ligesom det ikke skulle være uoverkommeligt at påføre anlægsprojektet for Kolding Sydbanegård de relativt få ændringer, det undergik ved anlægget. - Billedmaterialet er ikke særlig omfattende; 6 af de 8 fotos er fortrinlige. Der mangler tegninger af stvel rullende materiel som af stationsbygninger, et savn der særlig vil føles af modeljernbaneinteresserede. - Den tilsyneladende høje pris er der intet at sige til, når man har set bogen med dens smukke tryk og glittede papir. Uden filantropisk støtte havde bogen næppe set dagens lys, og forlaggeren (A/S Ynico) vil næppe spinde guld på udgivelsen. - Bøds ovennævnte mangler og fejl kan vi roligt anbefale bogen til alle, der ikke går for videnskabeligt til værks med studierne af dansk jernbanehistorie. (II)

Erindringer fra Gribskovbanen og Hornbækbanen. 40 sider på glitret papir, 29 fotos og tegninger. Pris kr. 5,00 (kan først efter nærmere bekendtgørelse købes i sekretariatet). Jernbane-Bladet (bogtrykkeriet "Centrum") har som en juleoverraskelse udsendt en nydelig lille bog om GDS og HEGB. Som redaktører står Verner Johansen og Aage Petersen, men første del af bogen er rigtignok skrevet af en helt anden, der er os bekendt fra Jernbane-Bladets spalter, og som ønsker at være anonym. - Bogen er ikke ment som en fuldstændig historisk redegørelse for de to baner; den indeholder spredte træk fra dem, muntre beretninger, navnlig fra HEGB og ikke så få lidet kendte facts. Noget tyder på, at bogen har ventet på at se dagens lys, da meget om GDS damploko nu er forældet. Første del synes at bygge på lidt løse oplysninger samt noget gætteværk; kun en enkelt ting skal fremdrages: Det fremføres, at godstransportene var "fåtalige" de første 10 år, men allerede det 4. driftsår udgjorde godsindtægten ca. 40% af banens samlede indtægter, og der holdt den sig i mange år. Vi kan roligt anbefale alle at anskaffe sig denne fornøjelige og billige bog. (PT)

Dette nummer er redigeret af P. Thomassen og P. Skebye Rasmussen.  
Redaktionen er sluttet den 31/12 1963.

Giroindbetalingskort til kontingentet for 1964 vedlægges dette nummer af bladet.