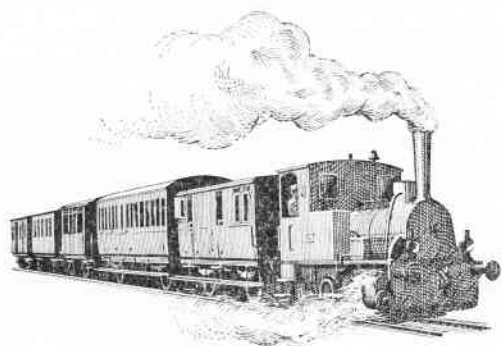




Dansk Jernbane-Klub

NR. 7

OKTOBER 1964

4. ÅRGANG

FORENINGEN DRIVER

*MUSEUMSTOGET
Maribo-Bandholm*

FORENINGEN ER TILSLUTTET

*Dansk Model- og
Jernbane Union (DMJU)*

FORENINGEN SAMARBEJDER MED:

*Svenska Järnvägsklubben,
Stockholm
Setesdalsbanens Hobby-
klub, Kristiansand
Freunde der Eisenbahn
e.V., Hamburg
samt modeljernbane-
klubberne i provinsen*

REDAKTØR:

*Poul Skebye Rasmussen
Ny Ordrup Sideallé 1
Charlottenlund*

ANNONCE-EKSPEDITION:

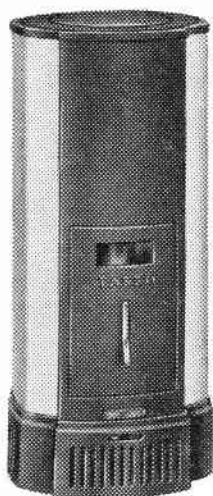
*Boulevarden 63,
Kgs. Lyngby*



Toget ved turens mål, Barth.

*DJK's ekstratog fra Ribnitz.- Damgarten Ost ankommer til endestationen
Barth.*

Foto: HEP.



TASSO OLIEOVNE
– de smukkeste og mest moderne

TASSO OLIEOVNE
– også til sommerhuset

TASSO OLIEOVNE
– økonomiske og driftssikre

DERFOR
DANMARKS MEST SOLGTE

Priser fra kr. 512,-

Nærmeste forhandler anvises.

TASSO

1/4 H. RASMUSSEN & CO.

Frederiksgade 37, Odense
Tlf. (09) 131313

CROWN

T. H. Wittrups Tæppefabrik A/S

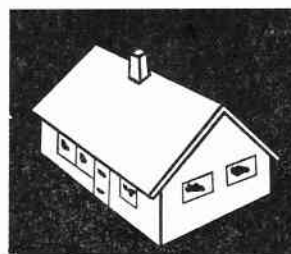
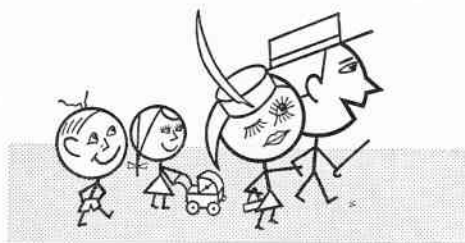


Grejsdalen – Vejle

Tlf. 262 - 356

Vi tænker på hus...

*.... og
sparer
i*



SPAREKASSEN

FOR ROSKILDE BY OG OMEGN

Filialer i: GREVE, HEDEHUSENE, HVALSØ, ROSKILDE, TAASTRUP samt „SPAREBUSSENE“

Dansk Jernbane Klub

FORMAND:

politiadvokat, cand. jur.
Birger Wilcke
Søbakken 24, Charl.
OR 2209

*

SEKRETÆR:

frimærkehandler
P. Thomassen
Strandvejen 201, Hellerup
Kun tirsdag-fredag
og kun kl. 10-14

*

MUSEUMSTOGET

Oplysning hos:
B. Chorfitzen, TA 5743
Turistforen., Maribo 496

*

DJK's Odenseafdeling

Hans Gerner Christiansen
Bernstorffsvej 17, Odense

DJK's Nordjyllandsafdeling:

lærer B. Dyrholm
Saxovej 6, Randers
(064) 2 74 73

DJK's syddjyske afdeling:

bankassistent Erik M.
Dalgaard Eriksen
Langelinie 48, Vejle

DJK's kontakthand på

Lolland:

trafikass. O. K. Jensen
Gartnervænget 15
Maribo

*

INDHOLD

Leder
Lidt om trinbrætter
Tranvias Linares
Kan D/F GLYNGØRE reddes?
Lidt »andet« om HHGB
Til lykke
Foreningsnyt
Jernbanenyt kort fortalt

TRAFIK-KAOS

Nu har vi gennem flere måneders valgkampagne hørt dag ud og dag ind om planlægning og planøkonomi og samordning og organisation og jeg ved snart ikke hvad. Uanset om man er mere eller mindre tilhænger af disse ting, synes jeg imidlertid at der er et punkt, hvor man i en mærkelig grad allesammen er enige om at lade alting stå til, nemlig på trafiklivets område. Ethvert indgreb her synes at støde an mod noget helligt, hvilket vel igen hænger sammen med den helt igennem dominerende interesse for alt hvad der hedder biler og motorer, der har udviklet sig i de senere år. Uanset om det er økonomisk og uhensigtsmæssigt og livsfarligt, så skal motorlivet på landevejene og i byerne øjensynligt have lov til at udvikle sig uden hæmninger af nogen art. Man har regler om koncessionerede rutebil- og fragtruter, men de spiller jo snart forholdsomt endnu mindre rolle i landets trafikliv end privatbanerne. Det, der helt dominerer, er personbilerne og de ukoncessionerede lastbiler. Men er det ikke helt urimeligt, at vi på den ene side opretholder et førsteklases jernbanelivet med en stor og uudnyttet kapacitet og samtidig overfylder landevejene, medens trafiklivet i byerne er ved at kvæles af parkerede vogne? Vi er ikke i DJK tilhængere af, at jernbanerne skal beskyttes mod bilkonkurrence for enhver pris, men det synes ærlig talt at være på høje tid, at man ved indgreb fra statsmagtens side begrænser motorfærdslen i nogen grad. Det er helt urimeligt, at transporter af masse gods over længere afstande finder sted med lastbiler med anhængere, der fylder op på vejene og spærrer for den øvrige færdsel, medens disse transporter samfundsøkonomisk kunne foretages langt fordelagtigere med jernbane. Brunkul fra Midtjylland til Åbenrå har f. eks. ikke noget at gøre på landevejene. At det for den enkelte kunde kan gøres billigere på denne måde, hænger sammen med en for usmidig takstpolitik på jernbanerne og med en piratagtig konkurrence indenfor vognsmandserhvervet. Jeg tror, at alle kunne være tjent med, at kørsel med anhænger i hovedsagen blev forbudt, og at der indførtes regler om, at transporter over en vis afstand ikke måtte foretages med lastbil, hvor der var jernbaneforbindelse mellem afsendes- og bestemmelsessted. Også for persontrafikkens vedkommende kunne der være muligheder for gennem rimelige indgrib i nogen grad at omlægge den til jernbanen. Selvom man naturligvis ikke kan gennemføre forbud af nogen art mod bilkørsel over længere afstande, kunne der være muligheder for gennem rimelige indgrib i nogen grad parkeringsforbud og begrænsning af parkeringstiden i bykvarterer, der ligger i nærheden af S-banestationer, således at de, der arbejdede i kvarteret, med fordel kunne anvende tog, eller ved at begrænse parkeringen i visse kvarterer til de, der har bopæl i kvarteret.

Kort sagt: mon det ikke var en virkelig opgave for alle planlæggere indnfor stat og kommune, hvis man gennemførte en rationel trafikplan omfattende alle befordringsmidler, så man i rimeligt omfang udnyttede de midler, man har, og ikke lod en del af disse delvis ubenyttede og andre være helt overbelastede?

BW

JUELSMINDE
JKL
KALUNDBORG
- den lige linie



Tag over med **JULLE** og
KALLE
og fra december
LASSE
moderne komfort
masser af hvilepladser

Passagerbillet 15. kr. tur/retur
Rabatkort kan købes på liniens kontorer.

Overfartstid 2 1/2 time

JUELSMINDE KALUNDBORG LINIEN A/S
Juelsminde Færgehavn Østmolen, Kalundborg
Tlf. Juelsminde 272 Tlf. Kalundborg 2100

Vejle Pølsevogne



Valløesgade 22 — Vejle
Tlf. 3325

Fredericia Bio



Tlf. 20490

A/s Automobilhuset

Fynsvej 17-21
Kolding
Tlf. 20144

Lidt om trinbrætter

Undskyld, alle damp-entusiaster! Dette er ikke noget for jer. Læs det ikke – det er kun lidt trafik-historie, der er ved at forsvinde (ligesom dampen).

Når man for en halv snes år siden snakkede om trinbrætter til andre jernbaneinteresserede, blev man gerne anset for en endnu større original, end ens ydre umiddelbart afslørede. Hvad havde dog sådanne småting med jernbane (= røg og damp) at gøre? Åhjo – ikke så lidt. De var i tyverne blevet et nødvendigt onde – sådan betragtede statsbanerne dem virkelig – i den stadigt voksende konkurrence med landevejstrafikken. Og det lykkedes virkelig at dæmme op for den mildest talt udisciplinerede rutebil-drift, navnlig langs og på tværs af privatbanerne. Da f. eks. Køge–Ringsted og Gerrildbanen i deres lokale køreplaner reklamerede med, at de standsede ved alle vejoverskæringer for at optage eller afsætte rejsende, opgav flere private busruter ævred. Da statsbanerne sidst i tyverne oprettede ca. 150 trinbrætter over hele landet, lykkedes det da også at bevare megen persontrafik, der ellers ville have fundet andre befordringsmidler allerede dengang.



Fårdal T (MFVJ) med agesædet.

Men trinbrætternes historie går meget langt tilbage. Den begyndte allerede, da det hed Jydsk-Fyenske Jernbaner og Sjællandske Jernbaneselskab, altså de senere statsbaner. Ingen af de gamle baner var dog begejstrede for trinbrætter, ejheller DSB, der før 1920 betragtede holdsteder uden betjening af en eller anden slags som noget næsten utænkeligt.

Var der et vogterhus, kunne ledvogteren i enkelte tilfælde forsynes med billetter. Således blev der i Hæstrup allerede i 1872 oprettet et trinbræt, idet ledvogteren kunne sælge 3. kl. enkeltbilletter til Hjørring, men heller ikke andet! Hvor der var privat sidespor til teglværker eller anden større virksomhed, og hvor sidesporet var betjent som en slags »krydsningsstation«, blev i nogle tilfælde etableret



Ganneskov T (ØSJS)

uofficielle trinbrætter eller billetsalgssteder (Svendstrup Sj., Bloustrød, Allerød, Hammersholt teglværker m. fl.), men der stod intet herom i publikums-køreplanerne. Statsfængslet Vridsløselille havde fra meget gammel tid et privat sidespor, der benyttedes til midt i tyverne og optoges 1931. Oprindeligt var der billetsalg til strækningen København–Roskilde »ved fængselsvæsenets foranstaltning«, senere i toget. Det var imidlertid meget få tog, der holdt i Vridsløselille (hovedsagelig Kalundborgtoget), og på grund af den ringe benyttelse (!) nedlagdes trinbrættet i 1928. Det skulle DSB ikke have gjort, for nu ville man have en station! Det fik man dog ikke, men i 1931 fik det daværende vogterhus en lille ventesalstilbygning, og fra 1931 var der billetsalgs-sted indtil 1963, da Albertslund S-station åbnedes.

Af officielle trinbrætter havde statsbanerne før 1920 kun ganske få, og der var altid billetsalg. Af dunkle årsager oprettedes omkring 1890 et trinbræt på Struer havneplads. Det lå ikke langt fra Struer

BUCKA & NISSEN A/S

Brydehusvej 32 — Ballerup

Telefon: (01) 97 32 11

Isenkram
Glas
Porcelæn
En gros



Gode
arbejdsforhold
i moderne
lokaler

A/S Fr. Lumbye

Papir



Skartved — Kolding

Tlf. 23600

Ole Sørensen & Co. A/S

Malkemaskiner

Sdr. Havnegade — Kolding

Tlf. 25133

P. Campens

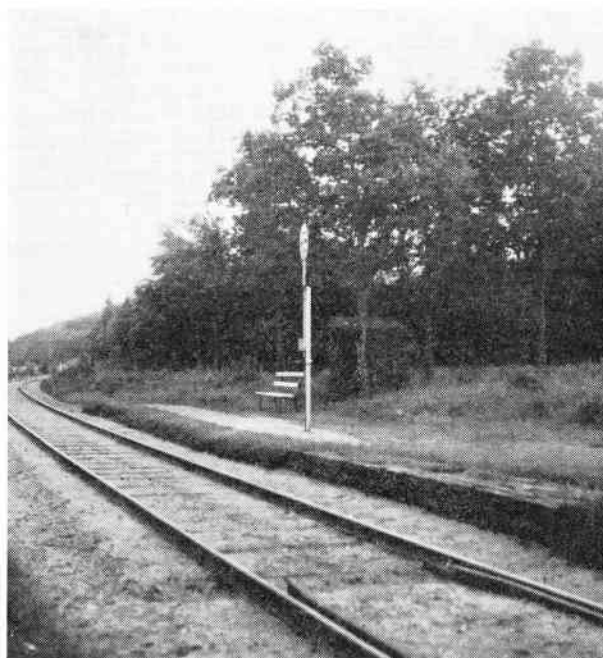
Maskinfabrik

Viborgvej 157 — Aarhus V.

Tlf. 56222

station, men man fik alligevel en køretur ud af det mellem holdstederne, idet togene fra Struer til Odde-
 sund bakkede ud fra Struer station for derpå at
 køre via havnen mod Humlum, altså ligesom mu-
 seumstoget bærer sig ad i Maribo. Struer havn T
 nedlagdes i 1923, da banen mod Humlum løftedes
 ud af niveau. Da staten overtog Falsterbanen i 1893,
 fulgte 3 trinbrætter med, nemlig Gedesby, Marre-
 bæk og Nyskole. Dem var man ikke glad for, navn-
 lig ikke for Nyskole (ved Orehoved). Man forsøgte
 at blive det kvit ved kun at lade ganske enkelte tog
 holde der og kun på lørdage! Det holdt dog lige til
 Storstrømsbroens åbning. Ved Fladbro kro oprette-
 des i 1906 et trinbræt, hvor der på sommersøndage
 sad en mand i et skur og solgte billetter til Randers.
 Trinbrættet var i lange tider ret godt benyttet, og
 det er ikke få randrusianere, der besøgte den kendte
 kro og tog dertil med toget og hjem med dampbå-
 dene på Gudenåen – eller omvendt. Da banen om-
 lagdes, nedlagdes trinbrættet (1936). Endelig skal
 nævnes Moskov, der betragtedes som et trinbræt
 med privat sidespor. Togene holdt oprindeligt kun
 på skovauktionsdage, men efterhånden opdagede
 folk den dejlige natur ved St. Økssø, og Moskov
 kaldtes fra 1884 »sommerstation«, medens statsba-
 nerne stadig betragtede stedet som trinbræt med
 privat sidespor, dog med billetsalg (som ophørte
 1953). Da statsbanerne ved genforeningen 1920
 overtog de sønderjyske strækninger, fulgte der 4 trin-
 brætter med: Adsbøl, Rise, Stenderup Sundved og
 Styding. Stenderup slap man af med, da Skeldeba-
 nen nedlagdes i 1932, Adsbøl medgik i den store
 oprydning i 1955, da 25 DSB-trinbrætter nedlagdes.
 De to sidste benyttes stadig ret godt. – Efter de gode
 resultater, mange privatbaner kunne opvise efter op-
 rettelsen af trinbrætter, begyndte DSB – omend nø-
 lende og helst for beboernes regning – at anlægge
 trinbrætter rundt omkring i landet fra 1925. Et rent
 kuriosum er Homå T, der lå mellem Trustrup og
 Ålsø. Det anlagdes af Ebeltoftbanen 1926, og kun
 dennes tog, der gennemførtes til Grenå, holdt ved
 trinbrættet de to første år! Da den sørgeligt berømte
 midtsjællandske banes 2. og 3. etape (Hvalsø-Ring-
 sted og Frederikssund-Hvalsø) anlagdes, forsynedes
 de næsten straks med trinbrætter, og samtidig opret-
 tedes et par på den 1. etape, Næstved-Ringsted, så-
 ledes at der ialt (1935) var 12 trinbrætter på hele
 strækningen Frederikssund-Næstved. Oprettelsen af
 trinbræt skyldtes i nogle tilfælde, at man havde an-
 bragt stationer de mærkværdigste steder i stedet for
 at placere dem, hvor der boede mennesker. Det var
 man dog også slem til ved anlæg af privatbaner før
 i tiden, men det er mærkværdigt, at DSB i sidste
 halvdel af tyverne, hvor bilkonkurrencen allerede

var særdeles følelig, ikke tog hensyn hertil. »Midt-
 banens« trinbrætter blev godt benyttet allerede fra
 starten, og det samme gjaldt næsten alle DSB's æld-
 ste. – Ved særlige anledninger anlagdes midlertidige
 trinbrætter, f. eks. Snoghøj, idet man gav publikum
 lejlighed til at bese Lillebæltbroens bygning. Tu-
 sinder af interesserede befordredes i damptog fra
 Fredericia til Snoghøj T i 1934. Også bade-trin-
 brætter har DSB haft nogle af: »Skærven« (Nyborg
 –Knudshoved), Tirsbæk (Ellebæk) ved Vejle,
 Bremdal ved Struer og Grenå havn. Da DSB fik
 sine første motorvogne, benyttedes disse til »spor-
 vognskørsel« fra Århus til Lystrup, og der oprette-
 des 8 trinbrætter på 11 km. – Efter 1935 aftog be-



Skåningbro T (HBS)

nyttelsen af mange trinbrætter, og man begyndte at
 nedlægge dem. Mærkværdigvis medførte besættel-
 sen ikke, at mange blev genoprettet eller nyanlagte.
 Blot skal nævnes, at godsbanen Middelfart-Strib
 atter midlertidigt blev personbane, tilmed med 4
 trinbrætter (1944-47). Da staten overtog Sydfynske
 Jernbane og Slangerupbanen, medbragte de hver
 7 trinbrætter. På SFJ var de ikke slemme til at op-
 rette trinbrætter (et af dem, Kristiansminde, var
 billetsalgssted om sommeren), og KSB begyndte
 først på »unoderne« i 1929. Tre af KSB's trinbræt-
 ter var periodevis billetsalgssteder, men det holdt
 hurtigt op efter statens overtagelse. – Da bilismen
 tog det helt store opsving for en halv snes år siden,
 faldt mange trinbrætters benyttelse til det minimale,
 og DSB ville efterhånden have dem nedlagt. Man
 udregnede, at det med et Mo-tog på strækningen
 Langå-Bramminge kostede 12 kr. i olie at holde ved

Ejnar Risør

Træ- & Finerhandel

Bøgomvej 55

Vejle

Tlf. 3662

Hillerød Korn

A/S



Hillerød

Columbus Bølgepap



Vesthavnen — Fredericia

Tlf. 22100

Fredericia

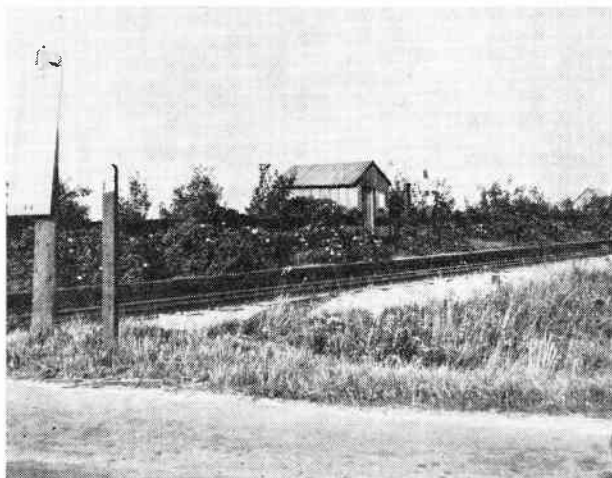
Margarinefabrik

Prinsessegade 45

Fredericia

Tlf. 22533

trinbrætterne, og så nedlagde man dem alle på strækningen, undtagen ét (Kolstrupgård). – Selv om det efter 1954 er gået stærkt med nedlæggelsen af trinbrætterne, har DSB dog forholdsvis mange tilbage endnu. Det skyldes især, at nedlagte (bortsolgte) stationer i mange tilfælde er blevet til trinbrætter (f. eks. Sminge, Vejle Nord, Skalborg, Forsinge). Dette er ofte første halvdel af en stations dødsdom; i løbet af nogle år nedlægges også trinbrættet (f. eks. Lundfod, Hørup, Kærum).



Tinghøj T' (Skive-Glyngøre)

I 2. distrikt farer man ikke så hårdt frem som i 1.; her stryger man »mellemløbet« og nedlægger stationer radikalt: Fjenneslev, Frederikssund, Forlev, Svendstrup Sj., Fodby og Sludstrup. Gøderup, Bråby og Tingsted er undtagelser. Der er dog også oprettet et nyt trinbræt så sent som 1962, nemlig Skive Nord, der tilmed er fjernbetjent forgreningsstation for Glyngøre- og Vestsallingbanen. Da den flotte, ny Skive H. station og baneforlægningen blev taget i brug, nedlagdes den gamle, hyggelige Skive Nord st., og til erstatning fik Skive trinbræt vest for byen. Før 1962 benyttede 90 pct. af de rejsende på begge Sallingbaner Skive Nord st., medens kun 10 pct. af dem benyttede Skive H. Nu er det omvendt; men med tiden bygges der vel også huse ved det ny Skive Nord trinbræt.

Privatbanerne har for de flestes vedkommende ikke været karrige med trinbrætter og mindre officielle holdsteder; man reklamerede blot ikke med dem, navnlig ikke i køreplanerne. Bl. a. havde Lollandsbanen nogle mystiske holdsteder allerede i 1876, som der intetsteds er gjort nærmere rede for. Da Gribskovbanen åbnede, anlagdes straks 3 trinbrætter (som man her kaldte »afstigningsbrætter«), Kildeporthuus, Gribsø og Storkevad. Enkelte privatbaner ville ikke vide af disse »småting«; at man så

uofficielt holdt ved diverse vogterhuse og markveje, er en anden sag. – Endnu i dag har Ålborg Privatbaner, Skive-Vestsalling og Mariager-Fårup-Viborg Jernbane en mængde trinbrætter, der ikke står i publikumskøreplanerne og for MFVJ's vedkommende end ikke i tjenestekøreplanerne! De sønderjyske Amtsbaner er et kapitel for sig, da disse blev drevet efter et system, der var vidt forskelligt fra dansk jernbanedrifts. I tysk tid betragtedes en »rigtig« jernbanestation på »æ Lellebahn« som luksus, medmindre der samtidig var kro og købmandshandel i bygningen. Til gengæld var der næsten ingen trinbrætter uden billetsalg og godsekspedition, men man måtte rigtignok i nogle tilfælde gå 2–300 m fra trinbrættet for at købe sin billet eller for at få et fragtbrev ekspederet i en stråttækt bondegård! Dette var dog ikke helt ukendt andetsteds i landet (f. eks. Splitsgård og Broløkke). På privatbanerne oprettes stadig trinbrætter, f. eks. på Vardebanerne; sidst er oprettet Bygvænget på VaGJ til glæde for de Grindsted-udflyttere. Trinbrættet er dog ikke kommet i køreplanerne endnu.

Skulle en eller anden modig damp-entusiast være nået hertil i læsningen, så er det sidste advarsel: Nu kommer vi til trinbræt-bygningernes arkitektur. Forfærdeligt! Ja, faktisk. Mange trinbrætter anlagdes for private midler, helt eller delvis, og ville man have læskur, måtte man selv sørge derfor, og så havde fantasien frit spillerum: skæve hønsehuse, forvoksede hundehuse, skilderhuse og delvis overdækkede kravlegårde af bølgeblik. Af og til gravede man skuret halvvejs ned i jorden, hvilket jo nok gav læ, men til gengæld var der bestemt ikke godt at være i regnperioder eller ved indtrædende tøjvej. Statbanerne tillod dog ikke sådanne udskejelser; man fandt hurtigt frem til nogle få typer rødmaledede venteskure med skråtag, hverken kønne eller grimme, men solide og hensigtsmæssige. Et enkelt af de stadigt eksisterende fortjener særlig omtale, nemlig Tinghøj T på Glyngørebanen. Her er hele perronen ét langt rosenbed; på begge sider af skuret er den skønneste duft af Ragusa-roser hele sommeren, og her er det bestemt ingen straf at skulle vente på toget. Hatten af for banemesteren! Man ynkes de arme rejsende, der venter på en rutebil på en støvet landevej i benzin og solarfims.

Mange forestiller sig de allerfleste trinbrætter på privatbaner som en klat jord eller grus med en pind, hvor der burde have siddet et skilt; dem er der ganske rigtig mange af, men dem forbigår vi i tavshed (ligesom togene plejer at gøre). Privatbanerne (og beboerne langs dem) er særdeles opfindsomme, og på flere privatbanestrækninger er der ikke to skure, der er ens. Enkelte baner har fundet frem til en

Læs det hele i AKTUELT	Gælder det bilhandel? så gå i egen interesse til en forhandler hvor De får: reel behandling — fineste service bedste betingelser A/S Den Permanente Automobiludstilling Svendborg Neckar — Skoda — Toyota — B.M.W.
Reserveret P. W.	Vær velklædt . . . Vær Windsor-klædt . . . Windsor HERRE-OG DRENGEEKVIPERING NØRREGADE 20 · TLF. 1811 · NYBORG
 hotel Princess HERNING	Fiat i Hillerød ✱ Frejavej 31 Tlf. (03) 26 32 22 Salg — Værksted — Reservedele
Hillerød Trælastforretning Tlf. 26 00 68 Hillerød	Gulvtæpper — Gardiner Sengeudstyr — Hvidevarer  Perlegade 16, Sønderborg — Tlf. 21580

speciel type, f. eks. Østjællandske Jernbane Selskab, hvor man har en karakteristisk trekantet vindfløj på skuret, der tilmed er opført af sveller (Ganneskov m. fl.). Den helt sublime idé blev undfanget af Horsensbanernes initiativrige direktør. På et usædvanlig smukt sted ved Bryrup (Skåningbro trinbræt) blev lavet en veritabel »løvsalshytte« opad et træ; intet kunne harmonere bedre sammen med de smukke omgivelser. Det ville have været en forbrydelse mod naturen at smække et laset træskur op her. På samme baner har man forresten fundet på at anvende aftagne bremschuse fra godsvogne som venteskure.

(Haldrup Strand, Rodvigsballe m. fl.). Her er lige plads til to indendørs, og det er jo ofte ret tilpas, hvadenten man venter på tog eller ej. – Endelig skal nævnes et pudsigt påfund på et privat anlagt trinbræt på Mariager-Fårup-Viborg Jernbane, Fårdal (mellem Viskum og Velds i et herligt, kuperet terræn). Opført af gamle sveller, græs på taget, og som ventebænk et fornemt agesæde fra en jumbe eller gig. Derinde skal man nu ikke lade sig fotografere, for så ligner det noget helt andet...

Tekst og fotos: P. T.

Tranvias Linares

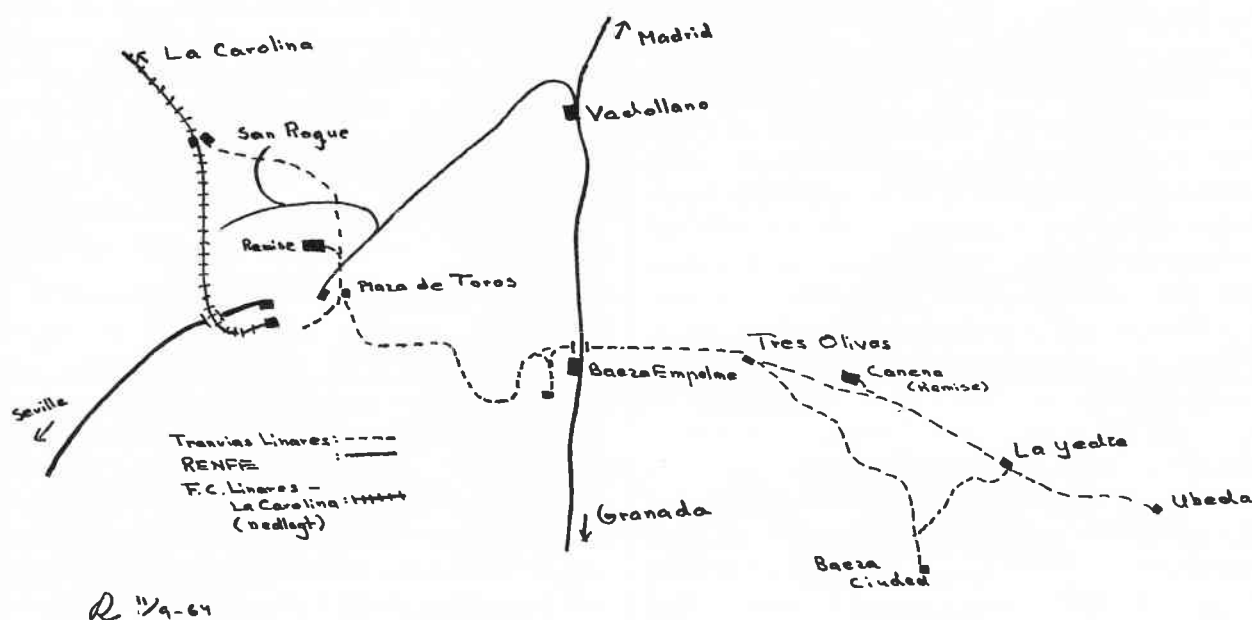
Spanien, som i de senere år er blevet et af Europas mest søgte turistlande, er, hvad vel også mange af læserne ved, et sandt eldorado for jernbane- og sporvejsentusiaster.

Foruden RENFE, de spanske statsbaner, findes i landet et stort antal privatbaner, sporveje og industribaner. Mange af disse foretagender anvender materiel af betragtelig alder, selv om en gennemgribende modernisering er i gang. Men fælles for næsten alle er, at lokomotiver, vogne m.v. holdes i meget fin stand, således at det er en virkelig fornøjelse både at se på og at køre med.

Det er nu tanken, fra tid til anden, at omtale forskellige baner og sporveje på den iberiske halvø og vise eksempler på det materiel, man kan finde.

For at begynde et sted, hvor vel de færreste har været, har jeg valgt Linares, en by på ca. 60.000 indbyggere, beliggende godt 300 km syd for Madrid, i provinsen Andalucia. Byen er vel det eneste industricentrum i provinsen, idet der findes rige blyforekomster i området.

Byens sporvejssystem daterer sig fra 1902, hvor Tranvies de Linares åbnede et system, som sammenknyttede de 3 jernbanestationer (hvoraf én nu er

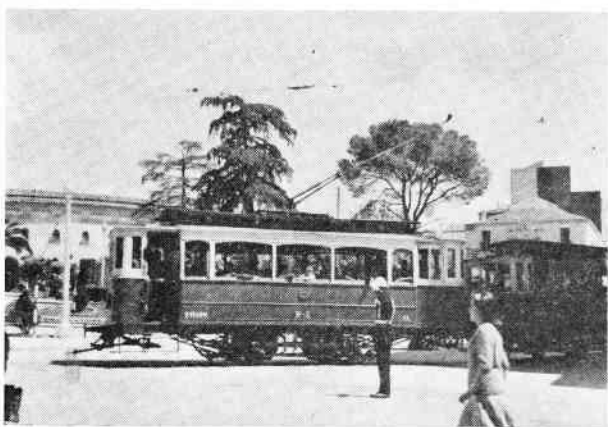


Tranvias Linares (Sporvidde 1000 mm).

J. A. ALSTRUP A/S Bygningsglas Darumvej 87 — Esbjerg Tlf. 23700	<i>MØLLER & KNUDSENS EFTF.</i> Bygningsartikler Bredgade 26 — Kolding Tlf. 23077
<i>Fredericia Autolakereri A/S</i> Ansgarsvej 4 Fredericia Tlf. 20544	Den danske film alle taler om TINE Efter Herman Bangs betagende roman drejebog og instruktion: Knud Leif Thomsen foto: Henning Kristiansen produktion Rialto Film - Preben Philipsen i hovedrollerne Lone Hertz - Jørgen Reenberg - Ellen Gottschalch Johannes Meyer - Frits Helmuth Holger Juul Hansen En Constantin film
LIDO TEATER Dæmningen 8 — Vejle Tlf. 1826	SKJORTEFABRIKKEN ANGLI Th. Nielsensgade 29 — Herning Tlf. 1210
<i>BØGEAGER TEGLVÆRK</i> Grejsdal St. Vejle Tlf. 142	Blikkenslagermester SV. AA. JØRGENSEN Havepladsvej 180 — Fredericia Vand — Gas — Varme — Sanitet — Olie Tilbud uden forbindende Tlf. 23392
AGIMEX Silkeborg Tlf. 2999	MOTORFABRIKKEN DAN A/S Adgangsvejen Esbjerg Tlf. 25888
Maskinfabrikken A. GODT & SØNNER Jyllandsgade 56 - Fredericia Tlf. 23244	LANDBOSPAREKASSEN I VEJLE Kirkegade 25 Tlf. 87

nedlagt). Senere udvidelser bragte linier til San Roque og La Tortilla, den sidste er nu nedlagt. Vognparken bestod af 2-akslede motor- og bivogne, hvoraf de fleste endnu er i drift. Strømforsyningen sker pr. Trolley-stang.

Da Linares havde fået sine sporveje, rejste der sig krav fra de to byer Baeza og Ybeda, som ligger ca. 25 km øst for Linares, om tilslutning til nettet og dermed bedre forbindelse med jernbanen. Dette medførte dannelsen af et nyt selskab, F.c. Electrica de la Loma, som i 1907 åbnede linien Baeza Emp.-Ubeda med sidelinien Le Yedre-Baeza Cinded, ialt ca. 28 km.



M 3 Linares (maj 1963)

Disse 2 selskaber blev i 1914 forbundet med en linie fra Linares til Baeza Emp., ca. 6,5 km. Der blev samtidig anlagt et forbindelsesspor i San Roque med den i 1909 åbnede Linares-La Caroline bane, således at overførsel af godsvogne kunne finde sted. Sidstnævnte dampdrevne jernbane nedlagdes i 1961, og i 1963 var der i Linares kun stationsbygningen, en personvogn og 2 delvis ophuggede loko tilbage.

Endvidere anlagdes sporforbindelser til de stedlige jernbanestationer, således at direkte godsomlæsning kunne finde sted. T.L. har endnu i dag en ikke ubetydelig godstrafik. Omkring 1914 overtog T.L. driften af hele det elektriske net.

Selv om Tranvias Linere altid har været en betydende faktor i den lokale trafik, har foretagendet aldrig været nogen økonomisk succes.

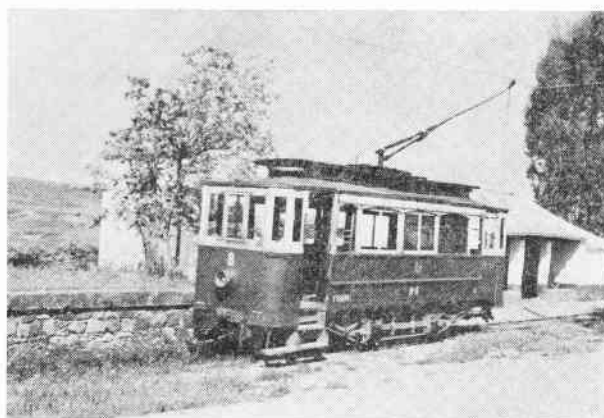
Efter første verdenskrig dannedes i Spanien en statsorganisation, almindelig kaldet ESTADO, som skulle bygge nye baner, som ikke kunne forventes at ville svare sig, samt overtage driften af andre, som var i økonomiske vanskeligheder. Denne organisation beskæftiger sig kun med smalspor-baner og er helt uafhængig af RENFE. Baner, som drives af ESTADO, fører som regel både deres originale initialer og fornævnte bomærke. I Linares således T.L.,

resp. F.E.L., for de to sammensluttede baner, idet Linares-nettet var selvskrevet til optagelse i dette hjælpeforetagende.

For ca. 15 år siden blev det klart, at materiel m.v. var ved at være udtjent, og man besluttede da at modernisere systemet, en særdeles glædelig og for området nyttig beslutning.

Man nedlagde i Linares by et par kortere strækninger (ikke vist på kortet), og begyndte en gennemgribende fornyelse af sporet, i mange tilfælde omfattende en ny og mere praktisk linieføring. Endvidere bestiltes nye motorvogne, der nærmest vil give systemet karakter af en elektrisk forstadsbane, således som f. eks. en del strækninger i Rhin-Rhur området.

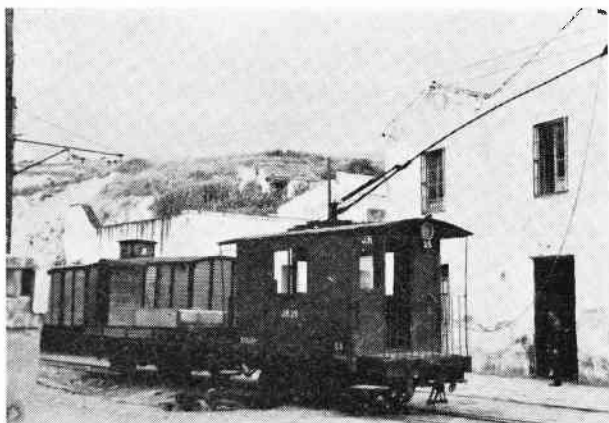
En stor del af dette arbejde er nu færdigt, og en del af den nye linie er i drift, nemlig strækningen Tees Olives-Baeza Cinded, dog stadig med det gamle materiel. Den skal til sin tid overflødiggøre strækningen La Yedre-Baeza Cinded af det oprindelige net. Det nye vognmateriel er også leveret, og i øjeblikket henstillet i remisen i Canene. Det gamle materiel kræver i høj grad udskiftning nu, men politiske kontroverser har sinket fordiggørelsen af det moderniserede net, så endnu i dag er systemet omtrent uændret.



M 8 San Roque (maj 1963)

Undertegnede tilbragte nogle interessante timer med at se på dette foretagende, og den spanske elskværdighed fornægtede sig heller ikke her; personalet fortalte beredvilligt om moderniseringen og hvad man håbede den ville bringe. Under et ophold i San Roque spenderede en vognstyrer en stor flaske dejlig landvin, en pose grønærter og diverse små »pindemadder« på undertegnede, medens vi sludrede om tingene. Det lykkedes dog også at indkassere en større portion ubehageligheder fra værkmesteren i

VEJLE MÆLKE KOMPAGNI A/S Vedelsgade 85 – Vejle Tlf. 507	KORNELIUS Bageri & Konditori Nørrebrogade 26 – Tlf. 21921 Fredericia
Aut. installatør <i>W. WEILAND</i> Kongensstræde 16 – Tlf. 20890 Fredericia	BP KOLDING DEPOT Tlf. 22677
Murermester VALDEMAR DAHL Odinsvej 27 – Fredericia Tlf. 22144	<i>ESBJERG JERNLAGER</i> Dokvej – Esbjerg Tlf. 23500
Snedkermester <i>ERIK ANDERSEN</i> Erritsø pr. Fredericia Tlf. 206	L. H. MORTENSEN & CO. Kafferisteri Nørregade 12 – Vejle Tlf. 198
Aut. Elektroinstallatør V. ANDERSEN Pjedsted pr. Fredericia Tlf. 106	Møbelhandler <i>HARBO SØLVSTEN</i> Odensegade 4 – Aarhus C. Tlf. 23000
<i>KOLDING FOLKEBLAD</i> Jernbanegade 35 – Kolding Tlf. 22000	SKJØTTs EFTF. H. E. RASMUSSEN Smede- & Maskinværksted Amaliegade 33 – Børkop Tlf. 86
JYDSK FISKENETFABRIK A/S Søbjerg 11 – Fredericia Tlf. 24066	<i>W. HALLGREEN</i> Maskinværksted Nr. Torv 2 – Vejle Tlf. 787
<i>KRYBILY KRO</i> Taulov pr. Kolding Tlf. (05566111) - 205	SNAPTUN FISKEEXPORT Snaptun pr. Horsens Tlf. 61



Ranger-loko JM 25 Baeza Emþ. (maj 1963)

Canene, da jeg om aftenen ville tage et billede af remisen. Manden var mildest talt rasende, men talte heldigvis fransk. Opholdet i Canene var kun kort, men det fremgik af den vrede mands tale, at en

journalist et par år før havde turet rundt på bane-nettet under foregivende af at være jernbane-entusiast. Han tog en mængde billeder, og kort tid efter fremkom i et af de stedlige blade et voldsomt angreb på »det håbløst forældede og underskudsgivende sporvejssystem«. Herefter fik ledelsen en beklagelig, men forståelig antipati med »Amigos del Ferrocarril«. Samme kedelige avismand har iøvrigt været på spil andre steder i Spanien, kunne man forstå på de lokale baneledere.

Litteraturhenvisninger til dette emne er desværre ikke at finde, men det kan nævnes, at september-nummeret af »Modern Tramway« bringer en lang og interessant artikel om Trenvies Lineres, en artikel som også her har været anvendt til korrektion af egne iagttagelser.

Tekst og fotos: O. W. Laursen.

Kan D/F Glyngøre reddes?

I Berlingske Tidende for torsdag d. 3. sept. 1964 kan man læse en opfordring fra Dansk Veteranskibsklub med overskriften: »Hjælp os at redde D/F Glyngøre«.

D/F Glyngøre er bygget i Helsingør i 1902 og sejlede i mange år på Helsingør-Helsingborgoverfarten under navnet »Helsingborg«. I de senere år har den været indsat på Glyngøre-Nykøbing M., sidst som reservefærge, samt lejlighedsvis på Mommark-Fåborg, ja, så sent som i 1960 på Helsingør-Helsingborgoverfarten.

D/F Glyngøre er den sidste kulfyrede DSB-færge og af udseende en veteran med åben overbygning, 2 lange skortene m. m., helt som vore gamle færges så ud. Salonerne i bunden af skibet og i siderne er et kapitel helt for sig med plyds, mahogni og masser af snurrede gamle skilte m. m.

Færgen, der har plads til 900 passagerer og 5 jernbanevogne, er på 530 bruttotons og måler 58,87 m, 13,11 m i bredden. De 2 dampmaskiner yder ialt 700 hestekræfter.

I Dansk Jernbane Klub kan vi ikke se med andet end sympati på Veteranskibsklubbens forsøg, og vi

vil helt og fuldt give vor støtte til redningsforsøget, idet færgen er af mindst lige så stor interesse for jernbaneentusiaster som for skibsinteresserede. Det vil være en stor synd, om den blev ophugget, – der burde nok i et land som Danmark, der såvel før som endnu i dag og sikkert en del år i fremtiden, i den grad har været og er afhængig af færgetrafik, kunne skabes mulighed for at bevare den sidste af vore typiske gamle dampfærges.

DJK kan ikke hjælpe meget økonomisk, men jeg er sikker på, at vore 586 medlemmer står bag Veteranskibsklubbens forsøg, og vi håber sammen med Veteranskibsklubben, at de rette institutioner vil forstå opgavens værdi og yde den fornødne støtte. Om færgen skal kunne sejle, er et åbent spørgsmål, i første omgang drejer det sig om at sikre dens bestående, og det skulle ikke være uoverkommeligt, da DSB så vidt vides ser med sympati på planen.

Bevar D/F GLYNGØRE mens tid er, dens eventuelle ophugning vil blive bittært fortrudt i de kommende generationer.

S. J.

VEJLE NY CEMENTVAREFABRIK Jagtvej 9 – Vejle Tlf. 3962	<i>LEON BRESSENDORFF</i> Maskinfabrik Ibæk Strandvej – Vejle Tlf. 1771
Herreekviperingsforretningen V. BORUM Vestergade 9 – Vejle Tlf. 267	PETER MADSENS MASKINFABRIK A/S Nørre Bjært pr. Kolding Tlf. 055 - 64211 - 25 - 66 - 96
Blikkenslagermester KAJ PETERSEN Rahbeksvej 76 – Fredericia Tlf. 21949	Automobilhandler H. G. NIELSEN Vejlevej 108 – Kolding Tlf. 22555
Entreprenør VILLY MADSEN Lærkevej 13 – Fredericia Tlf. 22827	J. I. JENSEN & SØNNER Aut. installatør Danmarksgade 41 – Fredericia Tlf. 21811
TEATER-KROEN Prinsessegade 8 – Fredericia Tlf. 20558	<i>EMIL JENSEN</i> Fiskeeksport Fiskerihavnen – Horsens Tlf. 22871
Snedkermester P. IVERSEN Jasminvej 6 – Fredericia Tlf. 21334	<i>FREDSTED SAVVÆRK</i> Fredsted pr. Viuf Vejle Tlf. Højen 210
Blikkenslagermester EINER KNUDSEN Fyensgade 22 – Fredericia Tlf. 21777	NØRRE UTTRUP LERVAREFABRIK Nørre Uttrup – Jylland Tlf. 22341
Murermester CARL JENSEN Kongensgade 94 – Fredericia Tlf. 20338	Smedemester FRITZ SKØTT Sønderskov – Erritsø – Fredericia Tlf. 7

Lidt „andet“ om HHGB

Der har været skrevet så ofte og så meget om Hornbækbanen, at læserne skal forskånes for fornyede opremsninger af facts, man kan læse sig til i den gængse litteratur.

HHB's tilslutning i Helsingør har været et meget ømtåleligt problem fra starten. Kun om sommeren måtte HHB's tog køre helt hen til den nuværende perron ved toldbygningen de første år af banens drift. Ellers havde toget at holde ved Sofiegade.

De karakteristiske »ventesale«, hvoraf en del stadig findes, var betjente om sommeren. En dame i lange, sorte skørter solgte billetter på billetsalgsstederne: Marienlyst, Højstrup, Julebæk og Odinshøj (se vort postkort herfra). Skibstrup trinbrædt var ingen succes p. gr. af beliggenheden; det nedlagdes i 1920, og Odinshøj skiftede navn til Skibstrup (Ellekilde). Sommariva oprettedes først i 1928.

Banens remiser lå oprindeligt på den grund, hvor hotel »Prins Hamlet« ligger; indtil dette blev opført, lå alle Grønnehave stations spor på den anden side af stationsbygningen.

Vognmateriellet, der anskaffedes ved banens åbning, stod i et besynderligt misforhold til trækkræften: svage lokomotiver skulle fremføre noget af det tungeste personvognsmateriel, der kørte på vore privatbaner. Det resulterede da også i, at kulforbruget pr. km lå adskilligt over andre baners; værst var det med de to fhv DSB P-maskiner fra Thybanen.

Banen har ikke meget tilbage af sit ældre rullende materiel: 2 Q-vogne, der henstår ved remisen ved Grønnehave, og det svenske dieselloko. Fornylig ophuggedes rejsegodsvognen E 1 til manges forundring, da den efter sigende var tiltænkt en lokal veteranbane. Heldigvis eksisterer den første personvogn A 1 og postvognen D 1 stadig, idet disse ved velvilje fra banens ledelse blev overladt DJK. De kan ses i Klampenborg.

Af bemærkelsesværdigt materiel havde HHGB en dampvogn (Sentinel) med »bivogn«. Det er ikke den, der næsten samtidigt kørte på Randers-Hadsund Jernbane, selvom dette fra anden side er hævet. HHGB havde ikke stor fornøjelse af dampvognen, der godt nok var brugelig, når den kørte solo, men den var en sølle trækraft. Dens mest glørværdige indsats på HHGB var dens optræden ved et byjubelæum, hvor den en tid kørte forklædt som bondegård med personale i folkedragter, mere eller mindre harmonikaspillende. Dens kælenavn var iøvrigt »Bananen«. Bivognen var dels rejsegodsvogn,

dels en slags tender; i bagenden var en lem, hvorfra fyrbøderen hentede den smule kul, maskinens lille kedel kunne tage. Bivognen henstod i en snes år som pakhus på Kildekrog billetsalgssted, der indtil for få år siden stadig var betjent om sommeren.

Allerede i 1920 blev HHGB »motor-minded« p. gr. af de dengang uhyre kulpriser. Man ville anskaffe en motorvogn og indhentede tilbud fra en fabrik i Åbenrå. Det eneste, der blev ud af det, var en regning for projekt og planer; vognen ville blive for dyr.

Næsten tragikomiske var forholdene for HHGB ved forlængelsen til Gilleleje i 1916. På grund af krigsforholdene kunne Gribskovbanen ikke få sin station færdigbygget rettidigt, og HHGB måtte lave en lokal endestation, der stadig eksisterer under navnet »Østerport«. Her var omløbsspor et par år, billetsalg m.v. Men der var ingen drejeskive og vand kunne heller ikke fås på normal vis. Indføringen på den ny Gilleleje st. vanskeliggjordes ved en højdeforskel på 1,5 m!

Først i tyverne var HHGB's økonomi helt fortvivlet. Man greb til allehånde spareforanstaltninger, navnlig personalemæssige. Stationsforstandere blev sat til togtjeneste. Det hjalp adskilligt, da Helsingør kommune i 1924 overtog banen i forpagtning.

*

Meget er de sidste 10 år forenklet og rationaliseret på HHGB, men der er stadig noget at se for jernbaneinteresserede. Kønt er der forresten også det meste af vejen. Efter at have passeret Marienlyst T køres gennem skov lige til Skibstrup (Ellekilde). Perronen på det oprindelige Skibstrup T ligger der stadig, omend stationen i 1920 blev »nedsat til mødding«. Bliver der tid til et kort ophold i Hellebæk, bør man beundre ventesalen, der hvad inventaret angår nok er enestående her i landet: hvide empiremøbler. – Ålsgårde st. er i stadig vækst; læg blot mærke til den tætte bebyggelse og det imponerende kompleks »Lille Odinshøj« (kollektivhus de luxe). – På Hornbæk st. er sporarealet de sidste år blevet indskrænket, men det betyder ikke, at der intet gods er. Ved energisk indsats fra stft. Lerches side er der bevaret og erhvervet en del vognladningsgods. – Kort før indkørslen til Dronningmølle st. ses t.h. planum fra sidesporet til teglværket, der i en årrække gav banen en del transporter. – Når Østerport T er passeret, vil mange nok spærre øjnene op ved at se forandringerne i Gilleleje. Navnlig de af delta-

Automaler H. RAUNHOLDT Syrenvej 4 — Nørresundby Tlf. 29167	FONA Fjernsyn — Radio — Grammofonplader Torvegade 18 — Vejle Tlf. 1467
JYDSK BETONELEMENTFABRIK Sonebjerg pr. Kolding	<i>JOHAN ASP & SØN</i> Børste-, pensel- & gadekostefabrik Søndergade 14 — Vejle Tlf. 924
Korn & Foderstoffer ERIKSEN & CHRISTENSEN A/S Dokhavnen — Esbjerg Tlf. 21500	BOIESENS KONDITORI Torvegade 8 — Vejle Tlf. 179
BRØNDUM BETONVAREFABRIK Guldager pr. Esbjerg Tlf. 67202	<i>BIOGRAFEN</i> VEJLE Torvegade 7 Tlf. 8127
<i>VEJLE KAFFERISTERI A/S</i> Staldgaardsgade 10 — Vejle Tlf. 5555	El installatør GUDMUND HANSEN Søndergade 20 — Vejle Tlf. 299
SALGSCENTRALEN FOR JERN & METAL Flegmade 16 — Vejle Tlf. 5655	<i>FIRMA C. F. JANSSEN</i> Aut. installatør Kirketorvet 18 — Vejle Tlf. 144 - 824
VEJLE ISFABRIK Horsensvej 39 — Vejle Tlf. 555	A/S MOTOR COMPAGNY Låsbygade 73—77 — Kolding Tlf. 23677
<i>BRDR. PETERSEN</i> Gas — Vand — Varme Nyboesgade 84 — Vejle Tlf. 1653 - 1654 - 1673	C. F. CHRISTIANSENS EFTF. Konditori Kirkegade 23 — Vejle Tlf. 425

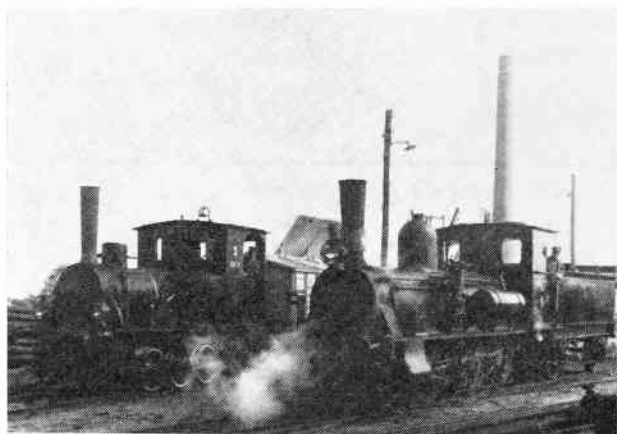
gerne, der var med på den uforglemmelige damp-
togstur på GDS/HHGB. Der er ryddet godt op; den
zoologiske have er væk og dermed de lidet pyntelige
træskure og faldefærdige plankeværker. Der, hvor
den gamle Gilleleje st. lå, ligger nu en flunkende ny
villa, der imidlertid også har lidt med jernbanen at
gøre, da den er stationsforstanderbolig. På den nu-
værende station er sporene blevet sanerede; HHGB
har nu kun perron- og omløbsspor. Og så naturlig-
vis det kendte forbindelsesspor til GDS.

God tur!

Til lykke

Den 15. oktober fylder lokomotivfører E. V. Jen-
sen, Holbæk, 70 år.

E. V. Jensen var lokomotivfører ved OHJ, hvor
hans yndlingsmaskine var nr. 5, og bag den kends-
gerning, at han (og hans søn J. Jensen) nu er mel-
lem vore mest aktive, såvel ved kørslen som ved
vore reparationsarbejder, skjuler sig en lille solstråle-
historie: »Gamle Jensen«, som vi yngre lidt respekt-
løs kalder ham, meldte sig i Høng, da arbejdsholdet
sidste sommer var igang med at trykprøve og klar-



Fader og søn: E. V. Jensen i nr. 5 (th.) og J. Jensen i »Faxe«
(Foto: P. Thomassen)

gøre nr. 5. Hans glæde over at se sit gamle lokomo-
tiv blive gjort i stand, var ikke til at tage fejl af.
Han kom med på turen til Maribo og tænkte måske
sit om de unge fyre, der af lyst, men uden større er-
ring (hvor skulle de få den fra?) forsøgte sig som
fyrbødere m. m. I vinterens løb havde gamle Jensen
alt armatur hjemme i kælderen, og da vi nåede for-
året, skinnede førerhuset på nr. 5 som det ikke har
gjort i mange år. Flere gange i sommerens løb har
gamle Jensen stået ved regulatoren på sin gamle ven

og arbejdskammerat, og så må vi andre pænt holde
fingrene væk. – »Rangerlokomotivet« FAXE har
derimod ikke hans store interesse.

Jensen er af den gamle skole og fortæller gerne
en historie fra gamle dage. Også i vinter har Jensen
i sinde at medvirke aktivt ved vore loko-reparatio-
ner, og vi skal rent bogstaveligt »stå tidligt op«,
hvis vi ikke vil møde vor gamle ven i remisen som
første mand!

Vi synes, at Jensens aktivitet fortjener omtale, og
måske kunne eksemplet give en eller anden pensio-
nist lyst til at melde sig.

Rigtig hjertelig til lykke; vi håber du må få end-
nu mange lykkelige år. S. J.

Foreningsnyt

Referat af mødet den 2. september.

Chorfitzen bød velkommen, hvorefter Thoke på
sin egen gemytlige måde holdt en lille auktion over
forskellig jernbanelitteratur. Derefter vistest Chorfit-
zens film fra indvielsen af »Trekanttruten«.

Herefter viste bl. a. Ring-Hansen billeder fra
Østrig, H. E. Pedersen fra Bornholm og Kirchhoff-
Jürgensen fra Hölandsbanen i Norge. Alt modtoges
med fortjent bifald.

Der var mødt ca. 100 medlemmer.

*Referat af udflugt, arr. af DJK Nordjylland
12. september.*

I fint sommervejr mødtes de 17 deltagere i Silke-
borg ved »Hjejlen«s anløbsplads. Desværre var den
103-årige dampbåd allerede oplagt for vinteren,
hvorfor deltagerne tog med M/S »Tranen«. Efter en
times meget smuk sejlads steg man i land ved »Lud-
vigsløst«, hvor der var spiseophold. Herfra gik man
til Laven st., tog toget til Ry og i en chartret rutebil
til Brædstrup, videre med tog til Vrads, hvor man
skiftede til det efterhånden vidtberømte restaura-
tionstog, der som sædvanlig var godt besøgt af an-
dre rejsende og bilister. – Derefter besteg deltagerne
turist-iltoget til Silkeborg (omtalt andetsteds i bla-
det), en anden af direktørens gode ideer. Toget
standser på linien af hensyn til både foto- og jern-
baneinteresserede. – Vel ankommet til Silkeborg be-
søgt stationens seværdigheder. – Endelig begav en
del af selskabet sig til havnen for at bese »Hjejlen«,
hvis fine tilstand blev almindelig beundret under
omvisningen. (Efter O. Bøye).

NORDISK KUL A/S SKOVLUNDE Hanevadsvej 125 Tlf. 94 10 45	<i>ANDERSEN & SVARE</i> Muremestre & entreprenører Korsør
VIBY MASKINSTRIKKERI Langtoftevej 9-11 — Viby J. Tlf. 41706	<i>H. LAURSEN & SØN</i> Muremestre Hornstrup pr. Vejle Tlf. 12
<i>Landbo-Sparekassen for Fyn</i> Nyborg	BRUUNS ISOLERINGSFORRETNING Alt isolering udføres Pilevænget 19 — Vejle Tlf. 41
<i>O. SKOVDAL PEDERSEN</i> Norgesgade 4 — Ikast Tlf. 51307	EXOPLAST EXTRUDERET PLASTIC A/S Ballerup
Blikkenslagermester TAGE ANDERSEN Havepladsvej 146 — Fredericia Tlf. 22184	<i>MICHAL JENSEN</i> Damemodestrik Tørring — Herning Tlf. 2942
A. TJALVE Ingeniørfirma Sønderlundvej 206 Tlf. 94 32 88 Herlev	HAMLET GLASFIBERFABRIK Espergærde
Støt dansk arbejde H. S.	<i>CHR. THØGERSEN</i> Trikotagefabrik E. Christensensvej — Ikast Tlf. 52000
STILMANN Nørregade 35 — Vejle Tlf. 318	Murermester AKSEL GULDAGER NIELSEN V. Ringvej — Fredericia Tlf. 20611

Referat af turen til Ribnitz-Damgarten.

Søndag den 20/9 havde DJK en meget vellykket udflugt til DDR. Vi rejste med lyntoget Neptun til Rostock, hvor D-toget fra Hamburg til Stralsund i dagens anledning var holdt tilbage for at afvente forbindelse med lyntoget. Vi fortsatte med dette til den lille station Ribnitz-Damgarten Ost, hvor man ligeledes ekstraordinært standsede. Turen med Franzburger Kreisbahn ad meterspor herfra til Barth var en enestående oplevelse, og der var utallige muligheder for at tage gode fotografier i det klare solskinsvejr. Toget bestod af et Mallet-lokomotiv, bygget hos Vulcan (Stettin), forspændt en pakvogn og 5 to- og fire-akslede personvogne. Det var som at se Kolding-Egtvedbanen eller Haderslev-Skodborg lyslevende igen. Fra Barth, hvor vi besøgte værkstedet, gik turen med bus til Ribnitz-Damgarten, hvor vi spiste et solidt tysk aftensmåltid, hvorefter vi fortsatte med bus, tog og færge til København. Der var knapt 100 deltagere. Vi skylder de tyske rigsbaner en hjertelig tak for en dejlig tur og for alt det arbejde, der har været forbundet med at arrangere en rejse for så stort et selskab og med at få det hele til at klappe med lyntog, eksprestog, der skulle holdes tilbage og standse ekstraordinært, indlæggelse af særtog og indsættelse af busser. Vi fik et godt indtryk af et jernbanesystem, der både søger at bevare lokalbanerne i rimeligt omfang og samtidig ved at gennemføre en gennemgribende modernisering af hovedbanenettet. – Udførligt referat af S. Thoke-Jensen bringes i Jernbane-Bladets oktober-nummer.

Sporvejsafdelingen meddeler:

Afskedstur med linie 19

Lørdag den 24. oktober, afgang fra Jarmers plads kl. 15,00. Der køres først til Bispebjerg, tilbage ad hele ruten og endelig igen til Jarmers plads, hvor turen ender.

Pris for deltagelse 3,- kr. pro persona. Turen er fortrinsvis for medlemmer af DJK; pårørende medtages kun i det omfang, pladsforholdene tillader. Der kan ikke forudbestilles plads, og billetten skal ikke forudbetales. Passagerer optages ikke undervejs.

Angående evt. yderligere oplysninger bedes man henvende sig til sporvejsafdelingens leder, bankassistent Kjeld Christiansen, Nordahl Griegsvej 74, Søborg.

Skattedepartementet

meddeler ved skrivelse af 18. septbr. d. a., at gaver til DJK og Museumsbanen er *skattefri*!

Vort emblem.

Nu må der ske noget! I 3 år har sagen været drøftet – med skiftende held og interesse – uden at der er kommet noget positivt ud af det. Vi udskriver derfor en konkurrence om det bedste emblem. Forslag modtages indtil 1. decbr. d. a., og på julemødet sættes de indkomne forslag under afstemning. De 3 forslag, der får flest stemmer, afbildes i første nummer af bladet, således at alle har mulighed for at kunne give sin mening tilkende.

Udflugter:

Søndag d. 8/11. Udflugt til Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen. Mødested: Helsingør st., HHGB-perron, kl. 10,40 (afg. Kh 9,22). Vort særtog op-rangeres af M 1 og M 2 samt vogne fra GDS. Spiseophold i Hornbæk, fortsætter herefter til Gilleleje. Tilbage i Helsingør kl. ca. 16,30. Forbindelse med toget til Kh 17,10. – Enestående lejlighed til at se de to diesellokomotiver i drift. Pris kr. 10,- for voksne, kr. 5,- for børn under 12 år. Sidste indbetalingsdag (postgiro 67394, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup) 4/11. Deltagerne henvises til at købe weekend-billet Kh-Helsingør.

Møder i København:

(Folkets Hus, Enghavevej 40)

Tirsdag d. 27/10 kl. 20. – Afdelingsingeniør ved DSB, cand. polyt. James Steffensen vil fortælle løst og fast og vise lysbilleder fra en rejse på 5000 km med jernbane gennem det østlige og mellemste Canada.

Onsdag d. 18/11 kl. 20. – Kjeld og Børge Chorfitzen viser en film fra sommeren 1964 »På kryds og tværs med Rhätische Bahn gennem Graubünden i Schweiz«. Varighed ca. 2 timer.

Torsdag d. 10/12 kl. 20. Bankospil for medlemmer med hustruer og børn. Præmier: Jernbanelitteratur og -effekter, ænder og modelbanetog til børnene.

Mødeprogram for DJK, Nordjylland:

Onsdag d. 21/10 kl. 19,30. Mødested: Frederiksgade 45, 2., Århus C. O. Bøye: En jernbane-entusiasts glæder. Film: Europa på sporet.

Onsdag d. 25/11 kl. 19,30. Samme mødested. DMJU's formand, civilingeniør E. Falk-Sørensen, fortæller om MOROP-kongressen i Holland 1964 og om jernbaner i Persien.

(Begge møder arrangeres sammen med JMJK).

<i>AABYHØJ TRIKOTAGEFABRIK</i> Vibyvej 95-97 — Aarhus Tlf. 57553	ELY-Z Grønnegade 28 — Herning Tlf. 913
PEMA TEXTIL Viborgvej 77-79 — Herning Tlf. 2184 - 4257	Murermester <i>SV. AAGE HANSEN</i> Solsortevej 5 — Fredericia Tlf. 22291
Møbelfabrikken <i>DANTOS</i> Gulkrog 7-9 — Vejle Tlf. 523	Murermester HERLUF DITLEVSEN Smidstrup pr. Vejle Tlf. 50
SKANDINAVISK RØRFABRIK A/S Horsens Tlf. 24811	KJÆRS TRIKOTAGEFABRIK Bygtoften 3 — Sønderborg Tlf. 21317
HEMAS VÆVERI Kirkegade 24 — Ikast Tlf. 51820	<i>H. J. MIKKELSEN</i> Trikotagefabrik Laulundsgade 25 — Herning Tlf. 1329
<i>TAGE KJÆRS</i> Strikvarefabrik Vestergade 45 A — Herning Tlf. 1602	IVERSEN & PEDERSEN Trikotagefabrik Th. Nielsensgade 90 Herning Tlf. 2092 — 2077
I/S CHR. LILLELUND & SØN Ø. Kirkevej 30 — Herning Tlf. 771	<i>BRDR. SLUMSTRUP</i> Foldby pr. Aarhus Tlf. (061) 97211 — 70
N. C. CHRISTENSEN A/S Trikotagefabrik Pontoppidansvej 4 — Herning Tlf. 286	BROBYVÆRK JERNVAREFABRIK Tlf. Brobyværk 109

Onsdag d. 9/12 kl. 19,30. Mødested: Århus H st. opgang E (helt oppe under taget). JMJK inviterer DJK's medlemmer til stor julekørsel på klubbens anlæg som led i årets samarbejde.

DJK, Nordjylland.

Nyt fra maskinafdelingen

HHJ D-32, der trænger hårdt til en oppudsning, vil om kort tid blive sendt til Thorsø, hvor E. Møller Nielsen, der sidste år var med ved reparationen af HHJ F-43, vil give si gigang med arbejdet.

KØGE, der en del af sommeren har indtjent »hård valuta« til hjælp til sin egen reparation, idet det har været udlejet som stationær dampkedel til slagteriet i Maribo, er nu atter hjemme, og vi er igang med at løfte den af hjulene; den skal have nye hjulringe lagt på, gangtøj repareret og meget mere.

For de, der deltager i vinterens arbejde, vil vi som sidste år holde en serie instruktionsaftener vedr. damplokomotiver og disses betjening, og ligeledes holde enkelte hyggeaftener med lysbilleder m. m. Vi håber at kunne holde et par af disse aftener i Maribo.

Lørdag den 12. sept. var 8 mand i Hillerød og læsse 4 tunge løftebukke fra GDS samt en del velkomne reservedele til lokomotiverne. Løftebukkene skal i første omgang benyttes til aflæsning af den gamle vognkasse fra Oure, som vi har fået fra Svendborg-Nyborgbanen. Vi håber i løbet af et par år at få vognen genopbygget i sin oprindelige stand. En del af vognens indvendige udstyr findes stadig intakt.

Henvendelse om deltagelse i vinterens arbejde bedes rettet til: S. Jørgensen, Blichersvej 5, Helsingør, eller: R. Jørgensen, Peder Lykkesvej 60, København (tlf. 55 74 81), (specielt vedr. Klampenborg). J. Jensen, Lillegade, Avedøre pr. Hvidovre (tlf. 78 48 33), (specielt vedr. lokomotivreparationer).

Jernbanenyt – kort fortalt

Danske Statsbaner har fra Vognfabrikken Scandia i Randers modtaget de første standardpersonvogne til international og indenlandsk trafik, litra B. Det er 2. klasse sidegangsvogne med 10 kupeer à 8 pladser. Hver vogn har 2 toiletter og 2 rum for håndvask m. m. Vognens boggyer er – ligesom BL-vognenes – af Minden-Deutz typen.

Der er bestilt 10 stk. litra B nr. 2300–2309 og 75 stk. litra B nr. 2000–2074. 23' serien er forsynet med elektrisk varmeanlæg og er fortrinvis til brug i internationale tog. 20' serien er beregnet til indenlandsk trafik.

DSB har i sommer haft god brug for damplokomotiverne. I 2. distrikt kolliderede som bekendt to MY i Århus, hvorefter både N og H kom i drift hist og her. I Ålborg har i nogle måneder en R holdt til (i maj 958, senere 953) og været under damp. Brandes Hs har også været i brug. De sidst ankomne MH (399, 400) har fortrængt et par F. I 1. distrikt har der tilsyneladende været mere damp end sidste år; det er navnlig E og S, der har måttet holde for, men P 917 har været godt benyttet i sommer. Den 9. august blev to E kørt til Gedser, hvor de hensættes. Der ophugges også lokomotiver i Ålborg; det foregår på privatbanernes areal, men det er ikke APB-loko. I juli stod D 841 og F 678 samt

resterne af endnu en F og ventede på skærebrænderne.

Dansk Jernbane-Klub har fra *Københavns Sporveje* som gave modtaget 3 billettasker med tilhørende billettænger til brug for togpersonalet på museumstogene.

Dansk Jernbane-Klub's formand har af Knuthenborg gods lejet det gamle ledvogterhus ved Maribo-Bandholm Jernbanes niveauskæring med landevejen Maribo-Bandholm kort før Bandholm (Skibevejen).

Ledbevogtningen er for mange år siden blevet erstattet med blinklys ved denne overskæring, og huset blev af banen solgt til Knuthenborg gods, der nu ikke mere har anvendelse for det.

Det første af foreningens medlemmer, der inspirerede huset efter lejekontraktens underskrivelse, var sekretæren, P. Thomassen. Huset er herefter blevet døbt »Onkel Toms hytte«!

Skagensbanen

Sporfornyelsen skrider godt fremad, og man har nået Ålbæk station nordfra. Hvor nye og gamle skinner mødes, sker dette med »glidende stød« ligesom ved skinnesammenføjningerne på statsbanestrækninger med betonsveller. Denne metode er ingen nyhed, idet driftsbestyrer Thage indførte den

Nordsten

Mejetærskere
Radsåmaskiner
Opsamlepresser
Kværne

P. NORDSTEN A/S

HILLERØD

Thunbo & Co. Skurvogne

Jernbanegade 16 a — Kolding
Tlf. 25777

Metalskiltefabriken **ARMEFA A/S**



Riiskov
Tlf. 061 - 77544



A. E. SCHMIDT A/S
HERLEV

på Gribskovbanen, da grydesporet i begyndelsen af tyverne udskiftedes med almindeligt svellespor. Hvad der derimod er nyt herhjemme, er det signal, der er plantet ved udskiftningsstedet på Skagensbanen: en hvid firkantet plade med en Y-lignende figur.

Thisted-Fjerritslev Jernbane

har opgivet sit sidste damplokomotiv (nr. 7), som udrangeres.

Hjørring Privatbaner

HLA-strækningens sporoptagelse er atter i fuld gang, og man er nået til Ryå T. Optagningen foregår med APB-materiel efter særlig køreplan via Ryå. På Hirtshalsbanen får man nu i gang med sporfornyelsen; der er ankommet store mængder stenballast fra Bornholm, sejlet til Hirtshals.

Ålborg Privatbaner

Selv om man her har en anselig vognpark af skinnebusmateriel, kører der mange tog, som jernbane-enthusiaster vil kalde »rigtige« tog. Det er dog ikke damptog, men motortog, som de kørte i 30'erne: en ME-lignende motorvogn, en APB-Em med 3 m akselafstand (også kaldet »Bette-Klaus«) og en Da eller anden D-vogn (kombineret post- og personvogn). En tur med et sådant tog fra Hadsund til Ålborg er både en fornøjelig jernbanetur og en naturoplevelse; der er sjældent rejsende i D-vognen, der er åben bagperron og herlig udsigt til megen naturskønhed. – Sidesporet ved Palsgård trinbræt (Cementfabrikkernes Mosebrug), ad hvilket der er transporteret kolossale mængder tørv, har været ubrugeligt i mange år, og det bliver nu fjernet. Trinbrættet ved Aarupvej mellem Skovsgård og Bonderup blev mindre benyttet end beregnet, hvorfor et nyt blev anlagt ved Aarup Hede.

Ebeltoft-Trustrup Jernbane

Vibæk trinbræt er nu flyttet hen ved campingpladsen, dels af hensyn til denne, dels på grund af blinklyssignalerne ved landevejen.

SKRJ

Den lukkede godsvogn Q 3 blev så medtaget ved uheldet i Hjallese, at banen forventer en DSB-vogn som erstatning, ligesom det er sket på flere andre baner.

Hads-Ning Herreders Jernbane

holder udsalg af materiel, Damploko 10, M 1 samt nogle vogne. Interessen samler sig om M 1 (»Bedstefar«), det ældste eksisterende danskbyggede diesel-

lokomotiv, der desværre ikke er køreklart. Vi har taget skridt til dets bevarelse. F 55 er nylig ophugget.

Horsens Privatbaner

har trods det mindre gode sommervejr haft godt besøg i restaurationstoget i Vrads, som efterhånden er kendt viden om. Det er den helt rigtige turist-idé, der er næsten enestående naturskønt – også i regnvejr! – og de hyggelige værtsfolk fra Vrads station passer »forretningen« godt; glimrende kaffe og herligt hjemmebagt brød: udskivet drejeskive, sveller, hjulkrans og vandreklemmer.

Turisttoget Silkeborg-Vrads – I 181/184 – med fotostoppene har gennemsnitligt befordret 20 rejsende pr. tog; størst var benyttelsen 16/8: 34 fra og 38 til Vrads. – Flere passagerer har smalfilmet hele strækningen. Det er den også værd. – Stenbjerg st. lukkes 30. september, og stationsbygningen er solgt. Trinbræt opretholdes ligesom ved Gammelstrup, der er blevet lukket i flere omgange. Den endelige nedlæggelse fandt sted den 30. juli; også her er stationsbygningen solgt.

VGJ

Jo, det er Vejle-Give Jernbane! Den har to jubilæer i år, idet den fyldte 70 år den 2. august, og 1. oktober er det 50 år siden, staten overtog strækningen i forbindelse med anlægget af Give-Herning. Af den grund forventes en række artikler i Vejlepressen. – Der eksisterer nogle få af VGJ's vogne endnu, men derom senere: næste år udsendes i vor bogserie et hefte om VGJ.

Varde Privatbaner

VNJ har flere gange været ude med dampen, bl. a. til rangering i Oksbøl. På VaGJ kørtes 16. august et særtog, arrangeret lokalt af DJK-medlemmer, fremført af VaGJ M 1, der istandsattes og oppudsedes i foråret.

NFJ, OKMJ, OMB

Den forestående roekampagne bliver den sidste, hvori de nordfynske privatbaner deltager, idet sukkerfabrikken fra og med kampagnen 1965 modtager alle sukkerroer med lastbiler. Kun evt. sukkerroer til eksport vil blive transporteret med banerne. I den kommende kampagne vil der altså endnu en gang blive mulighed for at fotografere og køre med damproetog på NFJ, OMB og OKMJ.

Nærmere om udviklingen på Fyn vil følge i et senere nummer.

Svendborg-Nyborg

Sporoptagningen er på grund af mangel på arbejdskraft ikke påbegyndt. Men ellers er der ryddet

godt op på stationerne. – I Nyborg forsvinder de sidste rester af Ringe–Nyborg strækningen, idet peronspor og remiser nu fjernes.

Gribskovbanen

holder også udsalg. Damploko 5, 9 og 10 samt den lukkede godsvogn Qc 121 og personvognene 31 og 33, alle henstående i Kagerup, er gennem annoncer udbudt til salg, så dem skal der nok blive rift om (sic!). Der har også fra fremmed side været vist en vis interesse for P 209 (ukrudtsprøjtevognen), der ikke har været udbudt til salg, men forlængst fra banens side lovet DJK! P 209 bliver overflødig, efter at GDS har købt en tankvogn til samme brug; den er for tiden til reparation og indretning i Frederiksværk (DSB Ze 503170, Gulf). Der er stadig lidt tilbage af M 5, nemlig undervognen, der er istandsat; der kommer nyt førerhus og ny motor, hvorefter vognen bliver motortrolje for baneafdelingerne på GDS og HFHJ.

HFHJ

Ved sidste køreplansskifte nedlagdes trinbrætterne Kregme Kirkesti og Bjørnehoved; de erstattedes af det ny trinbræt Lille Kregme, der ligger langt bedre for bebyggelsen end førstnævnte.

OHJ og HTJ

Efterhånden ser det ud til, at fortrædelighederne med trækraften ophører. Der er håb om at slippe af med de sidste danskbyggede skinnebusser (det skal ikke være nogen kritik af disse, da APB var særdeles tilfredse med de sidst købte derfra), således at alt skinnebusmateriel er svensk. Den ene Mo-vogn får ny motor, og når bremse- og koblingsproblemerne bliver løst, er banerne virkelig godt kørende.

ØSJS

I den nyudkomne Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel var M 2 fejlagtigt anført som ophugget. Tværtimod: den er nyrevideret. Vi beklager!

SNNB

Det er ikke længere nogen hemmelighed, at banen lukker om et års tid. Nysted havnebane er allerede taget op.

Lollandsbanen

Samtlige trinbrætter er nu definitivt opgivne, også Krungerup, der i en længere årrække havde billetsalg og mere eller mindre godsekspedition.

Bornholm

Vi har haft talrige forespørgsler om banens skæbne, som jo har været noget uvis i et par år. Nu ser

det imidlertid ud til, at der er chancer for, at banen kan fortsætte 5 år endnu; spor og materiel påregnes at kunne holde så længe uden urimelige udgifter. Alle vore medlemmer, der har besøgt banen, kan berette om, at alt på DBJ gør indtryk af at være særdeles velholdt. Diesellokomotivet ML 7, dieselmotorvognen M 4 (tidl. HAJ) og dieseltraktoren ML 9 er ophuggede.

Amagerbanen har købt DSB F 446, der har fået litra AB nr. F 8.

Hillerød–Frederiksværk–Hundested Jernbane har købt DSB Pd 27403 og omlitreret den til HFHJ P 226. Vognen har fabriksplade fra Scandia (1942), men synes at være en tysk vogn, der under krigen er ombygget hos Scandia.

DSB-nyt:

Ophuggede damploko: F 448, 457, 467, 482, 490, 495, 496, 497, 498, D 838 samt PR 905. E 981 er henstillet. D 820 har fået påmonteret dampkranudstyret fra D 838.

De nye personvogne B 2303 og 2304 er afgivet til drift. – CP 2910 er ombygget til udstillingsvogn. CP 2826 og 2981 (kinovogne) er udrangerede. – Undervognen af CRM 3673 er anvendt til specialvogn 653 (skinnetransportvogn). – Specialvogn 363 (færgevogn) udrangeret. – Følgende godsvogne er blevet til specialvogne (affaldsvogne Gb-Fs-Gb): QR 36000, QRL 36291, 36361, 36436, 36452 = specialvogn 850–854.

MY 1145 ankommer i oktober fra Trollhättan. – MO 551–554, 561 og 562 er ombyggede og har fået nr. i 1900-serien.

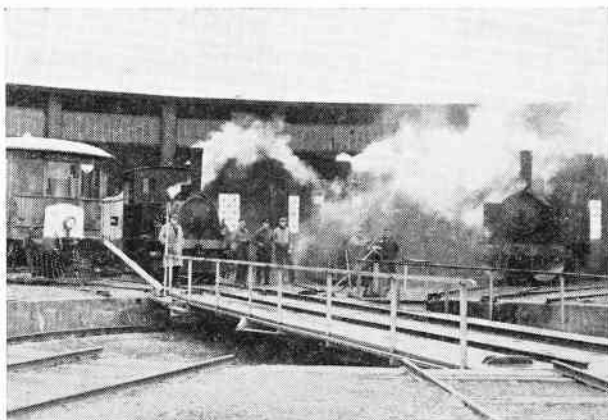
I nogle måneder har DSB haft en tysk rangertraktor på prøve, bl. a. i Frederikssund og Holbæk. Det er DB's Kleinlokomotiv KÖF 6645, bygget hos Orenstein & Koppel (år ikke angivet), bygge-nr. 26052. KÖF står for: Kleinlokomotiv, Ö = dieselmotor, F = Flüssigkeit (hydraulisk).

Følgende tendere er ombyggede til snepløve 101, 102 og 103: 906 (senest tilkoblet P 909), 913 (senest tilkoblet P 909!) og 917.

Vi får ofte forespørgsler om, hvilke baner der først vil blive nedlagt. Når vi tidligere har bragt meddelelser herom, har vi måttet høre derfor fra banens og egnens side, hvis det ikke var endeligt vedtaget, hvornår en bane skulle standse. Gennem dagspressen er det efterhånden sivet ud, at adskillige private baner (10 à 12) inden 1970 vil standse, men hvilke kan vi ikke påtage os at offentliggøre, før lukningen er definitivt vedtaget.

Museumstoget 1964

Den tredje sæson for foreningens museumstog på Lolland er nu afsluttet. Selv vore dristigste forventninger om en mulig fremgang i antallet af rejsende efter trekantrutens åbning er blevet gjort til skamme. Selv om det endelige tal endnu ikke foreligger ved redaktionens afslutning, kan det dog oplyses, at der i år er foretaget ialt ca. 9000 rejser med museumstoget, altså flere rejser end vore to første sæsoner tilsammen!



Museumstoget Maribo-Bandholm:

Foran remisen i Maribo ses fra venstre motorvogn M 1 fra Langelandsbanen. Damploko ØSJS 3 »FAXE«, OHJ 5 og GDS 11. Foran lokomotiverne ses nogle af de trofaste lokomotiv- og motorførere.
(Foto: Ib John, Maribo).

Der er i løbet af sommeren foretaget de lovpligtige revisioner af vognmateriellet, og i løbet af den kommende vinter skal lokomotiverne gennem »stort eftersyn«. Lokomotiv nr. 2 »Kjøge«, der i efter-

sommeren har været udlejet til slagteriet i Maribo som stationær dampkedel, er allerede ved at blive løftet, således at eftersynet kan begynde.

Personvognen NFJ A 7 er i sommerens løb blevet lakeret i den oprindelige røde farve. Nordfynske Jernbane's leverandør af malervarer, De danske Sprængstoffabrikker A/S, har stillet de nødvendige malervarer gratis til vor rådighed. Arbejdet er blevet udført af Lollandsbanens malermester.

Det har flere gange vist sig, at dampskibet og todækkerbussen ikke var i besiddelse af den nødvendige kapacitet, således at der har måttet efterlades rejsende. For at afhjælpe dette har Maribo Turistforening købt endnu to todækkerbusser fra DSB.

Den 27. september havde vi inviteret beboerne på Sønderøhjemmet i Maribo på tur til Bandholm, og herfra deltog 38 personer. LJ havde stillet bus til rådighed, og Falck-Zonens mandskab hjalp deltagere op og ned af toget.

Efter den vellykkede sæson skal der lyde en tak til de medlemmer, der har medvirket på togene som personale, ved restaurering, ved agitation for togene m. m. En ikke ringe del af successen skyldes det gode samarbejde med Maribo Turistforening og Dansk Veteranskibsklub samt Lollandsbanen, dens personale og Knuthenborg gods. Til slut skal der lyde en tak til presse og radio og fjernsyn for den meget omfattende omtale af DJK museumstog og trekant-rute.

SR

I DANSK JERNBANE-KLUBS BOGSERIE er udkommet:

1. Næstved-Præstø-Mern Banen	kr. 8.50
2. Maribo-Bandholm Jernbane ¹⁾	kr. 2.00
3. Hørve-Værslev Jernbane ²⁾	kr. 8.50
4. Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel, 1. del ³⁾	kr. 10.00
6. Nakskov-Rødby Jernbane	kr. 12.00
Museumstoget, Beretning om driften 1962	kr. 5.00
Museumstoget, Beretning om driften 1963	kr. 4.00

¹⁾ endnu enkelte eksemplarer tilbage.

²⁾ endnu enkelte eksemplarer tilbage.

³⁾ 2. del forventes udsendt ultimo 1964. Et rettelsesblad til 1. del trykkes i løbet af efteråret.

Ovennævnte bøger kan erhverves ved indbetaling af beløbet + porto (kr. 0.25) på postgiro 673 94 (P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup).

NB. Det i maj annoncerede hefte 7 (Museumsbanen og Maribo-Bandholm Jernbane, kr. 2.50) er p. gr. af mange forhold endnu i trykken. Nærmere oplysninger hos formanden. Såsnart vi har det, bliver det tilsendt alle de, der har forudbetalt det, og vi takker for udvist tålmodighed.

Socialdemokratisk Forbund

Danske Gasværkers Tjære Kompagni A/S



Nyborg . Telf. 657 (0931)