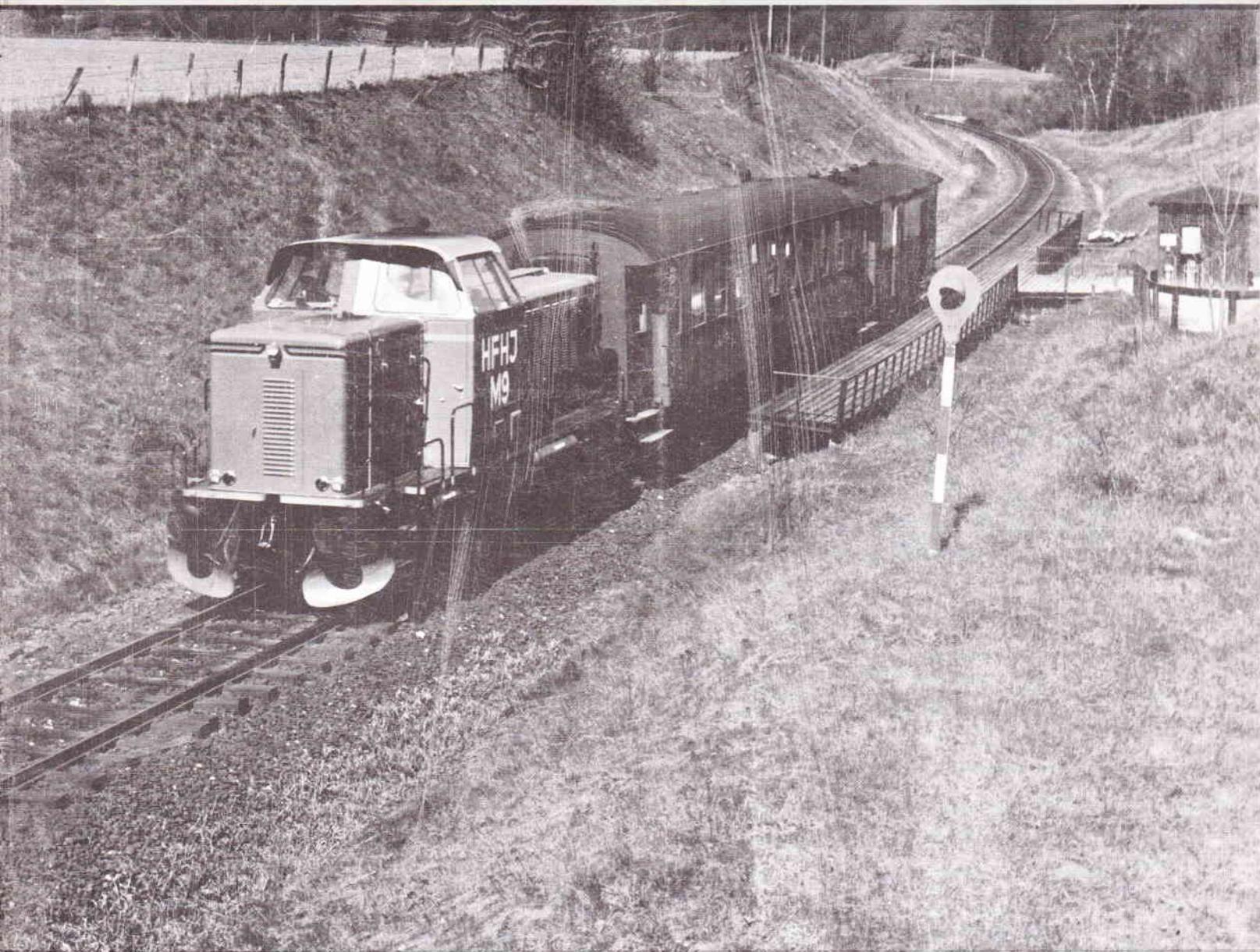


# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER  
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM  
MARIAGER - HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **6**  
AUGUST 1971

Med Veteranjernbanen Maribo-Bandholm kører De igennem Knuthenborgs skove - til fods eller i bil kan De opleve

## Knuthenborg Safari Park

dyr, træer og planter fra hele verden omgivet af 8 km granitmur og Smålandshavet

**Et rent giraffenland**



## ØRESUNDSBÅDENE

## tange & taasby

Drejer det sig om spejlrefleks, så tal med

### **FOTO-Special**

Østergade 19, MARIBO

Vi har film til alle formål - også til futtoget.

Tlf. (03) 880717

RESTAURANT

## **BANGS HAVE**

*helt naturligt . . .*

I Restaurant Bangs Haves naturvenlige selskabslokaler vil De finde den smukke ramme for Deres forretningsfrokost - privatfest - foreningsarrangement - her vil De hygge Dem, det er helt naturligt i Bangs Have!

Det er nemt - det er hurtigt - det er billigt

### **HUSK:**

Hver lørdag stor festaften - altid de bedste orkestre!

*Diner transportable*

**BANGS HAVE** Tlf. (03) 881911  
**Maribo**

Alt til gas og el  
Garanti - Kvalitet  
Service

(06) 541377



(06) 541377

**Kosangas, Århus Landevej, 8300 Odder**

## **Andelsbanken**

Østergade 28  
7600 STRUER  
Tlf. (07) 850677



# DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

## Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,  
Bernstorffsvej 195,  
2920 Charlottenlund.  
Tlf. (01 66) ORdrup 8267  
(normalt kl. 17-19).  
Øvrige adresser — se side 9/10  
i »Jernbanen«, nr. 5/71.

## jernbanen

Nr. 6 - 1971  
11. årgang

### Tidsskriftet er medlem af:

Union Internationale de Presse  
Ferroviaire (ferpress), Wien.

### Redaktører:

Konsulent Erik B. Jonsen  
(ansvarsh.),  
Esthersvej 19 B,  
2900 Hellerup.  
Tlf. (01 43) HEIrup 6850.

Lærer Ole-Christian M. Plum,  
Rantzausgade 9, 4.,  
2200 København N.  
Tlf. (01) 39 33 12.

**Foreningens tidsskrift »Jernbanen«,  
der udkommer 10 gange årligt, ud-  
sendes gratis til medlemmer.**

### Annonceekspedition:

Forlaget Kontakt,  
Annonceredaktør: W. Taasby,  
Nørre Voldgade 9,  
1358 København K.  
Tlf. (01) 11 08 11.

### Tryk:

Scantryk,  
Skolegade 12 E,  
2500 Valby.  
Tlf. (01) 30 06 01.

### Forsidebilledet:

HFHJ's tog 43 — fremført af M 9 —  
med CO- og DK-vogn — passerer St.  
Hestehave trinbræt (5/5 1971). Det  
dieselhydrauliske lokomotiv er efter  
stor revision i Tyskland — som led i  
banens nye »design-program« — la-  
keret i paprikarød farve som Y-togene.  
Foto: Hans-Henrik Rasmussen.

## Hvad ønsker læserne?

Nu er tidspunktet inde til at menneskeliggøre bladredaktørernes tilværelse. I årevis er håndfulde af ros og tonsvis af dadel styrtet ned over bladudvalget. Alle ved, at ingen — selv en redaktør — kan gøre alle tilfredse. Vi må derfor søge at gøre så mange som muligt tilfredse og derved i nogen grad undgå stress og anden dårlighed for de implicerede.

I dette nummer af »Jernbanen« vil De finde et postkort — forhåbentlig — ellers har Deres »røde ven« klattet det undervejs. De vil gøre bestyrelsen, bladudvalget — og mest af alt: Dem selv — en stor tjeneste ved at udfylde rubrikkerne, ofre et 50 øres frimærke — og sende kortet til forskningsafdelingen. Her bearbejdes det indkomne materiale, og resultatet af »afstemningen« offentliggøres i »Jernbanen«, nr. 8-71 (15. oktober). Men for at klare det, må vi have kortet i hænde **senest den 5. september**.

Vedrørende punkterne 2 og 9: Opgiv venligst kun ét land og kun ét forslag. Statistikken bliver broget nok endda. Har De noget positivt på hjerte, er De selvfølgelig velkommen til at ofre brevporto — underforstået, at vedlægge kortet en skrivelse — kort eller lang.

For at lokke så mange som muligt til at »komme op af starthullerne« udlover vi tre præmier, som fordeles ved lodtrækning. Hold Dem ikke tilbage — vi lover fuld diskretion — både med hensyn til »afkrydsninger« og præmieønsker (for De er velkommen til at afmærke alle tre rubrikker). Af DJK-bøgerne er følgende udsolgte: 1-5, 7, 8, 10, 12, 14 og 15 — så dem skal De nu ikke ønske! Vi glæder os til at høre fra Dem.



Må jeg benytte lejligheden til at bede om opgivelse af medlemsnummer i alle skrivelser til foreningen — det er forøvrigt ikke det nummer (237), der står under Deres navn på »Jernbanen« (det er vort abonnementsnummer hos Avispostkontoret), men nummeret anført på Deres medlemskort.

P. Thomassen

# Køgebugtbanen tager form

PLAN 1

Køgebugtbanen tager form. Arbejderne i marken skrider frem efter en plan, således at banen vil kunne tages i brug ved køreplansskiftet efteråret 1972. Der er med andre ord endnu 1 $\frac{1}{4}$  års arbejde at udføre, inden den stærkt påkrævede bane åbnes med tre nye stationer i Københavns kommune (Sydhavn, Sjælør og Ellebjerg), to nye stationer i Hvidovre kommune (Amarken og Friheden) og en ny station i hver af kommunerne Glostrup, Brøndbyerne og Vallensbæk (Avedøre, Brøndby Strand og Vallensbæk). Se i øvrigt det skematiske kort (plan 2) i »Jernbanen«, nr. 3/69 – side 10.

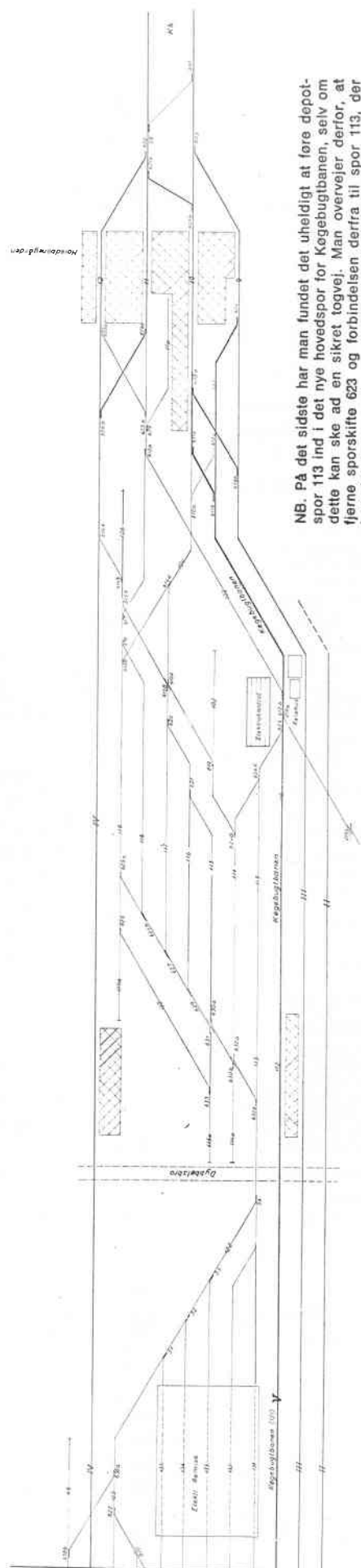
En videreføring af banen til Køge er endnu ikke vedtaget, men forslag til en anlægslov ventes nu i efteråret, så projektering af banens fortsættelse fra Vallensbæk kan følge efter de igangværende markarbejder på hensigtsmæssig måde.

Der er som bekendt planer om også at videreføre de nuværende S-baner fra Tåstrup mod Roskilde og fra Ballerup mod Frederikssund, samtidig med at Hareskovbanen færdiggøres. Der må af den grund påregnes foretaget en opdeling af de nye banestrækninger i etaper, der færdiggøres i en passende prioritetsrække efter trafikbehov og lønsomhed. For Køgebugtbanens vedkommende må der regnes med snarligt anlæg af en etape til Greve kommune, hvor der er påbegyndt omfattende udbygninger bl.a. i Hundige. Dette center burde være tilgodeset med baneanlæg allerede i den etape, der nu står for ibrugtagning. Dette er bl.a. blevet anført af Køgebugtudvalget, der blev nedsat i forbindelse med anlægsloven om Køgebugtbanen til Vallensbæk med henblik på byudviklingen i hele Køgebugtområdet. Udvalget er sammensat af repræsentanter for de interesserede kommuner og styrelser, så en samlet by- og trafikplanlægning i Køgebugtområdet kan sikres på den bedst mulige måde.

Køgebugtbanen var oprindeligt projekteret som en udflugtsbane til Solrød strand og strandområderne indefter. Arealerhvervelser til banen er i stor udstrækning sket i de senere år, men Køgebugtområdets udbygning som en kæde af byer har bevirket en fuldstændig omprojektering af de oprindelige baneprojekter. En væsentlig forskydning i forhold til det oprindelige projekt er f.eks. vedtaget i Hundigeområdet af hensyn til centerbebyggelsen.

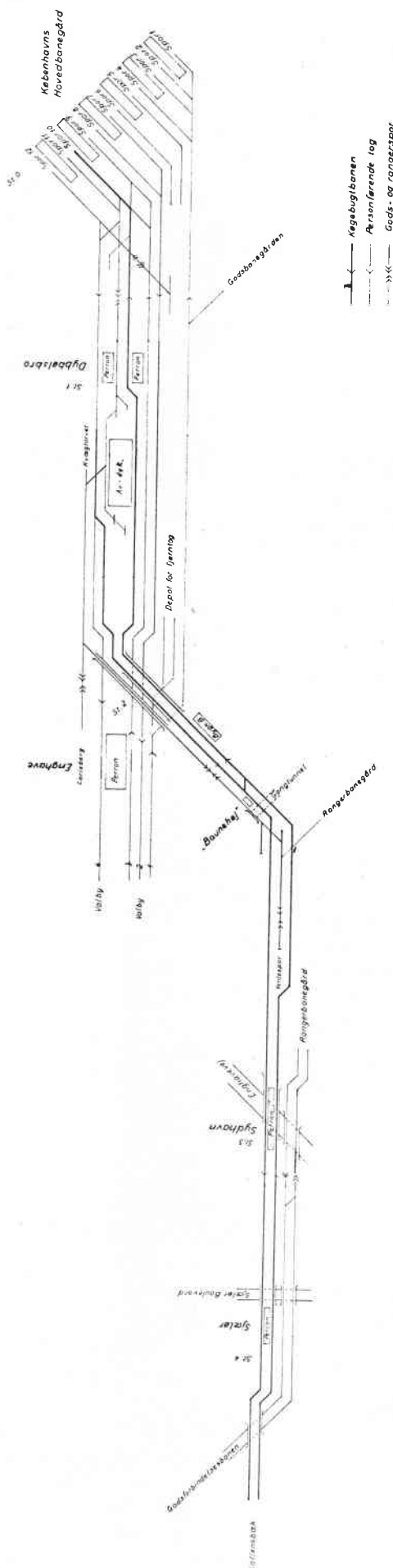
*En status over anlægsarbejdernes stade pr. 1. juli ser således ud:*

Som en ændring i forhold til de oprindelige planer føres Køgebugtbanens indadgående spor helt ind til Københavns Hovedbanegård – til perronsporet, spor 10, dog også med sporskifte til spor 9. Tog fra Valby føres – som nu – normalt ind i spor 9, men vil fortsat også kunne føres ind i spor 10, som vist på artiklens plan 1 – se endvidere tidligere nævnte plan 2 i »Jernbanen«, nr. 3/69 – side 10. Optagning af de tidligere depotspor 121, 110 og 101 samt jord-, afvandsings- og ballasteringsarbejder og lægning af nyt spor er udført i foråret og forsommeren. Arbejdet har været vanskeligt, da der har været et betydeligt antal kabler at tage hensyn til – og det forhold, at arbejdet skulle udføres under strømførende køreledninger og langs trafikerede nabospor. Der skal endvidere ombygges en transversal (611 a/b) fra krydsningsfor-



NB. På det sidste har man fundet det uheldigt at føre depotspor 113 ind i det nye hovedspor for Køgebugtbanen, selv om dette kan ske ad en sikret togvej. Man overvejer derfor, at fjerne sporskifte 623 og forbindelsen derfra til spor 113, der i stedet føres op i sporskifte 619 tillige med depotspor 114.

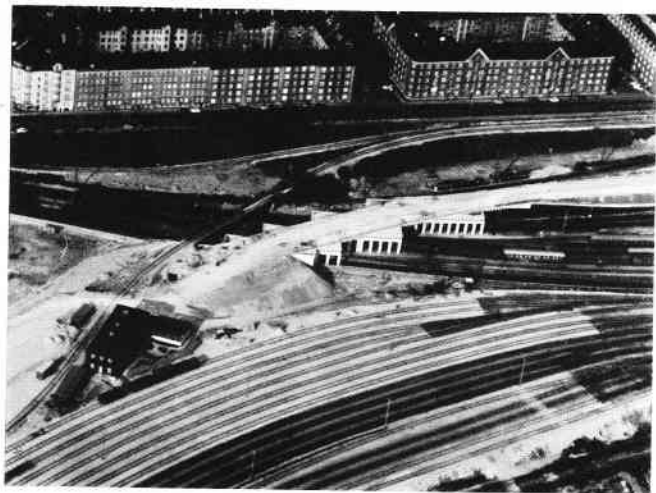
## PLAN 2



holdene  $2 \times 1 : 9$  til  $1 : 9 + 1 : 14$ .) I forbindelse med depotspor 121's ændring til hovedspor er »Ydre transversal« (sporskifterne 846 a/b og 848 a/b – forbindelsen fra Belvedere til bl.a. Enghave depotværksted – se bilag til »Jernbanen«, nr. 8/67) fjernet.

Forgreningssporskiftet, hvor Køgebugtbanen grener ud fra sporet mod Valby (efter Dybbølsbro trinbræt – se artiklens plan 2), er indlagt (sporskiftet var oprindeligt projekteret med krydsningsforholdet  $1 : 19$ , men er udført med  $1 : 14$ .) Transversalen (sporskifterne 638 a/b – se artiklens plan 1) umiddelbart før forgreningssporskiftet bibeholdes, da det benyttes meget af Banetjenesten og af Enghave depotværksted (bogietransporter til/fra Centralværkstedet).

Bauehøj »togfølgestation« (signalstation), der etableres af hensyn til kørslen mellem Godsbanegården og »Carlsberg« m. v. (med det såkaldte »ventespor«), udstyres – som det fremgår af artiklens plan 2 – med en nødtransversal, som tænkes



Køgebugtbanens skæring med Vestbanen (optagelse fra før sporilægningen). I baggrunden ses Ingerslevsgade; derefter forbindelsessporet Godsbanegården-Kvægtorvet/Carlsberg; i forgrunden (ved »Bygning B«) Godsbanegårdens nye forlængede afgang-, ankomst- og tilførselsriste.

Foto: DSB (Aerodan Luftfoto).

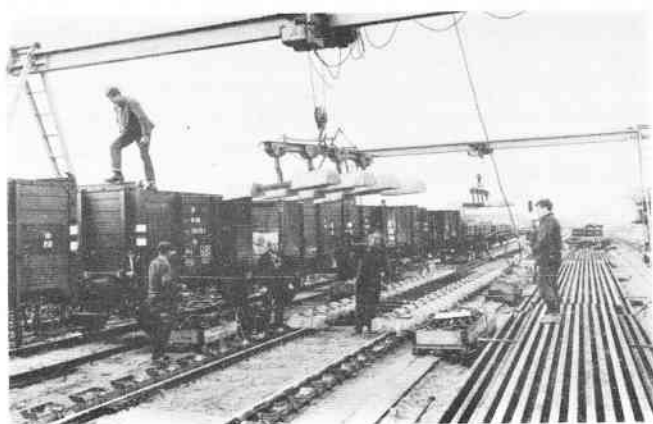
anvendt i nødsituationer, hvor S-tog skal vende på Dybbølsbro trinbræt (perronen for indadkørende tog) eller i tilfælde, hvor der må etableres venstresporkørsel mellem Amarken og Bauehøj; transversalen vil – sammen med det halve krydsningsporskifte, der etableres i skæringen mellem hovedsporet og sporet fra Godsbanegården til »ventespor« – være til stor nytte for Banetjenesten (kørsel med arbejdskøretøjer).

Der er lagt spor på strækningen km 3,3–14,8. Km 3,3–8,7 er i hovedsagen færdigjusteret til ca. 2 cm under fremtidig S.O. (S.O. = skinneoverkant); de midlertidige skinner, der blev benyttet ved udlægning af sporrammerne, jvf. nedenfor, er i hovedsagen udskiftet med nye på denne strækning. Km 8,7–14,8 justeres for tiden til 2–3 cm under S.O., og nye skinner påregnes lagt her inden 1. april 1972. I foråret 1972 foretages endelig justering, der, ligesom førnævnte justeringer, udføres med svellestoppemaskine. På strækningen København H.–km 3,3 udføres sporilægningen nu i sommeren og efteråret 1971,

\*) Skæringsvinklen mellem de to krydsende skinnestrenger i et sporskifte retter sig efter sporskiftekurven. Jo fladere kurven er (jo større radius er), desto spidsere bliver vinklen, og desto længere bliver sporskiftet. Skinneskæringerne bygges derfor med forskellige vinkler eller, som det udtrykkes, med forskellige krydsningsforhold. Dette angives som en brøk, f.eks.  $1 : 14$ , hvorved forstås, at de krydsende skinnestrenger på 14 cm's længde fjerner sig 1 cm fra hinanden.

således at der vil være skinneforbindelse på hele banen omkring den 1. oktober.

Selve sporlægningen på den frie strækning, hvor der anvendes betonsveller, er udført ved lægning af ca. 15 m lange sporrammer udført af brugelige ældre skinner (overbygning  $V = 45 \text{ kg/m}$ ) og nye betonsveller. Rammerne blev samlet på en sporrammebyggeplads ved Sydbanestien (v/Enghavevej) (se foto), hvorfra de blev kørt – læsset på åbne flade godsvogne – og aflæsset og udlagt (svingning på  $180^\circ$ ) med en

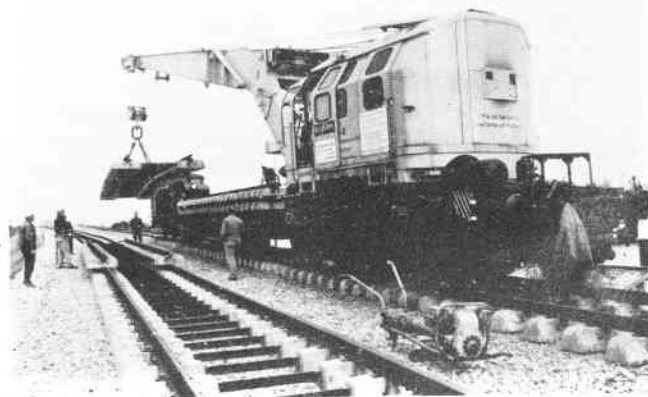


Sporrammebyggepladsen ved Sydbanestien.

Foto: L. Holbo.

sporlægningskran (se foto). Sporrammerne er lagt på komprimeret stenballast, der var udført til ca. 5 cm under svellerunderside. Sporrammerne løftes med svellestopmaskine til endelig placering – bortset fra førnævnte få centimeter – til endelig justering – når de brugelige ældre skinner er udskiftet med nye skinner (overbygning  $V = 45 \text{ kg/m}$ ). De endelige skinner udlægges i længder af 120 m.

Køreledningsarbejderne er afsluttet på strækningen km 3,3–9,0, og opstilling af køreledningsmaster vil være afsluttet med udgangen af oktober måned 1971 såvel på den yderste strækning som på strækningen Dybbølsbro–km 3,3; ophængning af køreledninger forventes afsluttet i april 1972. Sideløbende hermed udføres kabelrender, kabelbrønde og -rør samt fundamenter for relæhytter successivt svarende til Sikringstjenestens behov. Sikringstjenesten vil i øvrigt – i følge sagens natur – få det største arbejdspress i anlægsarbejdets sidste fase. Strækningen udstyres som bekendt med automatisk linieblok med HKT og vil blive fjernstyret fra kommandoposten på København H. (et nyt anlæg i signalhuskomplekset, der blev taget i brug i 1967).



Sporlægning på Køgebugtbanen – med »Skinnelægningskran nr. 155«.

Foto: L. Holbo.

Byggearbejderne er i fuld gang på samtlige stationer; Sydhavn og Vallensbæk vil, som de sidste, være færdige i juli 1972. Perrontagene udføres af »Centralværksted København«, der indgår som entreprenør for Bygningstjenesten. Opførelse og montering af omformerstationerne ved Åmarken og Vallensbæk vil være afsluttet i januar 1972. Som et lille kuriosum kan nævnes, at den sidste del af etableringen af de faste anlæg vil bestå af asfaltbelægning af perroner, hvilket vil ske i juni/juli 1972.

De sidste tre måneder før den forhåbentlig højtidelige åbning vil blive benyttet til diverse justeringer efter f.eks. målevognskørsel, eventuel fejlretning af sikringsanlæg o. lign., prøvekørsler og almindelig indøvelse af personalet. Søndag den 1. oktober 1972 begynder »hverdagen« på Køgebugtbanen.

*h. j.*

## Masser af damp

Af Erik Hellesen

Igennem de sidste år har jeg rejst en del i såvel Vest- som Østtyskland med det formål at studere dampdriften ved disse landes baner. Herhjemme har dampdriften, som bekendt, været forbi i flere år, når lige undtages diverse udflugtstog for forskellige jernbaneklubber. Jeg har haft fornøjelse af mange af disse tog, omend på en lidt anden måde end normalt, nemlig som fyrbøder.

Men tilbage til Tyskland, hvor jeg har foretaget flere rejser såvel af kortere som af længere varighed hvert år. På disse ture har jeg oplevet ikke så lidt i jernbanemæssig henseende, men også på andre måder har disse ture været fulde af oplevelser, f.eks. når man uden for »togtid« går på »Bier-Stube«. Sådanne besøg kan være tiltrængt efter en lang sommermorgen med myldretids- trafik, og det er ganske sikkert, at man inden »afgangen« har fået endnu en lille erindring føjet til de ellers så talrige oplevelser.

Størstedelen af DB's damploko er kun i aktivitet i morgen- og aftenmyldretiden, så man må være vaks, hvis man vil se noget. Det kan godt være stygt at stå op kl. 4.30 og låse sig ud af det »Gasthof«, hvor man bor, for at tage det første tog til en eller anden mellemstation, som man har udset sig dagen i forvejen, men det er nødvendigt, da tyskerne er tidligt på færde. Desuden er det min erfaring, at man får særlig gode farvebilleder morgen og aften.

Men står man først ude i marken i det dugvåde græs og hører dampslagene fra en 64-er, glemmer man, at maven »rykker« for det første morgenmåltid, som endnu ikke har indfundet sig.

Det er forøvrigt også morsomt at se værtens udtryk i ansigtet, når man inden afregningen beder om en »Hauptschlüssel«, idet man betyder, at man senere indfinder sig for at nyde morgenkaffen i fred og ro. Jeg har også været ude for en misforståelse, der resulterede i, at jeg ikke kunne finde nøglen om morgenen. Så var gode råd dyre, jeg styrtede rundt i hele huset, og endte

i kælderer, hvor der var varbgitre for alle vinduer. Min temperatur var steget ikke så få grader, særlig på grund af min viden om, at der nu på banegården holdt ikke mindre end tre stk. Br 38 badet i sol. Pludselig fik jeg temperaturfald og huskede, at dørlåsen var en såkaldt »Københavnrelås«, altså nem at dirke op. Hurtigt fik jeg ændret et stykke ståltråd, så det var egnet til formålet, og få minutter senere stod jeg på banegården. Den ene 38-er var desværre kørt, men de andre var i behold.

Senere, da jeg vendte tilbage til »Frühstück«, spurgte værten, om jeg havde fundet nøglen og var kommet godt ud. Hertil svarede jeg, at det var gået udmærket. Om han kunne se, at jeg ikke havde rørt nøglen, men alligevel havde låst hoveddøren op, ved jeg ikke, men jeg fik da mine billeder.

Rejser man i DDR, er oplevelserne ikke ringere, men der er man ikke særlig forvænt med rejsende jernbane-fotografer fra vestlige lande, og flere gange er jeg blevet sat fast, men dog også »sat løs igen«. Det er åbenbart ret kompliceret for Bahnpolizei og Volkspolizei at godtage, at man har »arbejdstilladelse«. Det er også svært for en dansker at nære den samme respekt for en offentlig person, som er almindelig på disse kanter. Det skal dog siges, at kommer man i forbindelse med de rigtige personer, f.eks. stationsforstandere eller Bw-forstandere (Bw = Bahnbetriebwerk = mdt = ddt), er der service ud over alle grænser.

Det er kun at anbefale at rejse til DDR, hvor der er mange dejlige ting at fotografere af jernbanemæssig interesse, ikke mindst med hensyn til vogntyper. Disse findes i så rigt et udvalg, at der næsten findes nogle for enhver smag. Det samme gælder damplokomotiver, men diesellokomotiver dukker op her – ligesom tidligere i Vesttyskland – i stigende tempo.

Er man interesseret i tyske jernbaner og disse baners damplokomotiver, så er det absolut ikke for tidligt at vende blikket mod vore sydlige naboer. Det kan imidlertid også nævnes, at der i DDR og særlig i Vesttyskland findes mange gamle elektriske lokomotiver, der er et studium værd, men det vil i denne forbindelse være for omfattende at komme nærmere ind på.

★

#### De vigtigste damplokomotiv-stationeringer og -strækninger ved DB, der befares med damplok.

Bw = Bahnbetriebswerk. Br = Lokomotivtype.

**Bw Aschaffenburg; Br 065, 064, 050-053.** Persontog på strækningen Aschaffenburg-Miltenberg. Br 050-053 fremfører kun to togpar, resten fremføres af 064, 065. De anvendte Br 050-053 hører rettelig hjemme ved Bw Nürnberg Rbf.

**Bw Bebra; Br 01.5.** Interzonetog fra DR med Br 01.5 kan ses på strækningen Bebra-Gerstungen og i Bebra. Fortsætter antagelig nogen tid fremover.

**Bw Crailsheim, Br 023, 044, 050.** Dette er et af de store 023-depoter med ca. 38 stk. De mest kørte strækninger er Crails-

heim-Alen-Ulm, Crailsheim-Schwäbisch Hall-Hessental-Heilbronn, Heilbronn-Eberbach-Heidelberg og Heilbronn-Meckesheim-Heidelberg. 050 fremfører normalt ingen persontog, og 044 fremfører svære godstog Crailsheim-Schwäbisch Hall-Hessental-Backnang, samt mod Nürnberg.

I 1970 kunne man i Schwäbisch Hall-Hessental på hverdage kl. ca. 18 se en 044 dampe af mod Heilbronn med et persontog. Det er ikke ret mange steder, man ser Br 044 fremføre persontog.

Egnen omkring Schwäbisch Hall-Hessental er pragtfuld i fotomæssig henseende. Der er f.eks. masser af stigninger.

**Bw Dillenburg; Br 050 - 053, 094.** Alle maskintyperne fremfører persontog på strækningen Dillenburg-Ewersbach.

094 med »Gegendruckbremse« på strækningen Dillenburg-Wallau-Biedenkopf. Stejlstrækning Adolphütte-Herrnberg (Dillkr.), der er en forhenværende tandstangsbane med stigningsforholdet 1 : 17.

Turen med et persontog på denne strækning er en oplevelse, man sent glemmer.

**Bw Ehrang (jernbaneknudepunkt nord for Trier); Br 001, 044.** Det mest interessante her er nok 001, som bl.a. fremfører D 229 Trier-Koblenz samt nogle il- og persontog.

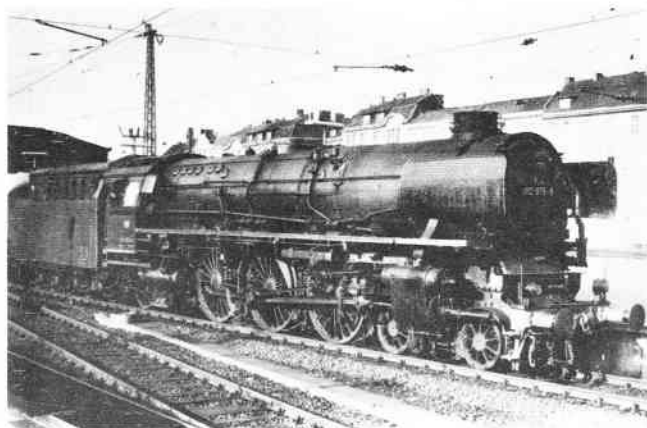
Br 044 fremfører godstog mellem Trier og Koblenz.

Gode fotoophold er f.eks. Bullay eller Cochem.

**Bw Goslar; Br 050 - 053, 094.** Det eneste her, bortset fra et par enkelte myldretidstog med 050, er Br 094, som anvendes til rangering. Da stationen ikke er særlig stor og samtidig let tilgængelig, er der gode muligheder for at fotografere de to maskiner, der daglig bruges.

Ellers er det jo gerne sådan, at Br 094 benyttes som rangermaskine på de store godsbanegårde, hvor det er næsten umuligt at komme i nærheden af dem, men i Goslar er der altså en mulighed endnu.

**Bw Gremberg; Br (003, 041) 050, 055.** 003 og 041 anvendes sandsynligvis ikke mere. Det eneste særlige her er Br 055, hvor der er gode fotomuligheder på Bw Gremberg. Kommer man med toget, skal man stå af på Porz Gremberghoven.



012 075-8 på Hamburg-Altona med D-tog mod Westerland.

Foto: E. Hellesen.

**Bw Hamburg-Altona; Br 012.** Denne lokomotivtype fremfører tog på følgende strækninger: Altona-Westerland, Altona-Kiel, Altona-Husum og Flensburg-Altona (bl.a. Nordpilen fra Frederikshavn).

**Bw Heilbronn; Br 050, 064.** 050 fremfører enkelte persontog i myldretiden, mens 064 fremfører persontog på følgende stræk-

ninger: Heilbronn-Neckarelz, Heilbronn-Osterburken og Heilbronn-Eppingen.

Udover denne myldretidstrafik bemærkes det, at man i Heilbronn kan se mange tog fremført af Br 023 fra Bw Crailsheim.



001 192-4 fra Bw Hof i Oberkotzau.

Foto: E. Hellesen.

**Bw Hof; Br 001, 086.** Det er lettest at begynde med Br 086, da jeg aldrig har set dem fremføre tog, de er altså blot hjemhørende her.

Derimod bliver det lidt mere omfattende at fortælle om Br 001. På strækningen Hof-Lichtenfels-Bamberg bliver næsten samtlige lokomotivtrukne ekspres- og persontog fremført af 001.

På strækningen Hof-Marktredwitz-Regensburg/Nürnberg bliver enkelte D-, E- og P-tog fremført af 001.

**Bw Kassel; Br 043, 044.** Disse lokomotiver fremfører svære godstog på strækningen Kassel-Altenbeken-Paderborn-(mod Ruhr). Denne strækning er ganske vist nu ombygget til el-drift, men på grund af mangel på el-lokomotiver bliver en del godstog stadig fremført med damp.

Området omkring Altenbeken er virkelig perfekt til fotografering, og man må håbe, at dampen holder lidt endnu, selvom køretrådene ikke just pynter i landskabet.

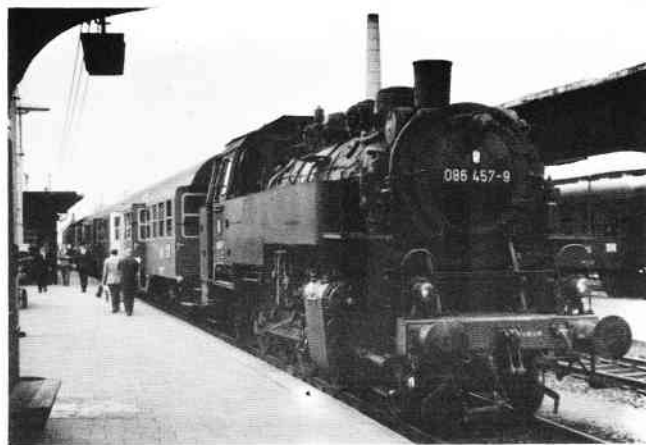
**Bw Koblenz-Mosel; Br 044, 082, 050.** De svære godstog mellem Koblenz og Trier (Ehrang) fremføres med Br 044, og denne strækning er særdeles køn. 082 kører godstog Engers-Grenzau-Siershahn og Siershahn-Montabaur. Også her er der særdeles kønt. Med hensyn til toggangen på de to sidstnævnte strækninger er det nødvendigt at indhente oplysninger, da denne ikke ligger i nogen særlig fast plan.

**Bw Mayen; Br 086, 094.** Her fremfører 086 persontog på strækningen Mayen Ost-Andernach, mens 094 eller 086 kører på strækningen Mayen Ost-Koblenz.

**Bw Nürnberg; Br 044, 050-053, 086.** Br 044 anvendes hovedsagelig i godstogstrafikken, og det samme gælder for Br 050-053, der dog i myldretiden fremfører nogle persontog.

Det mest interessante i Nürnberg er Br 086. I myldretiden om eftermiddagen kan man se Br 086 i tog mod Markt-Erlbach, Allersberg og Unternbibert-Rügland. Desuden bliver samtlige tog Allersberg-Burgthann og Neumarkt-Beilngries fremført af Br 086.

Der er formentlig endnu en mulighed for at se Br 001 fra Bw Hof i Nürnberg. Det drejer sig om D 751 og D 750 til og fra Hof. Dette togpar har vekslet mellem diesel og damp, og sidst, jeg var der, fremførtes det af en Br 001.



086 457-9 på Nürnberg Hbf.

Foto: E. Hellesen.

**Bw Rheine; Br 011, 012, 042, 043.** Disse fire lokomotivtyper fremfører tog på strækningen Emden-Münster eller en delstrækning deraf. Der er en særdeles hyppig godstrafik.

**Bw Rottweil; Br 050, 044, 078.** Disse maskiner befarer strækningerne Rottweil-Villingen (050 og 078), Rottweil-Hörs-Böblingen og Horb-Tübingen (050, 044, 078). En aftenmyldretid i Rottweil er absolut noget for en jernbaneentusiast med 3 stk. Br 078, 1 stk. Br 050 samt 050 og 038 i forspand. Desuden vil man kunne se diverse godstog med Br 044/050.

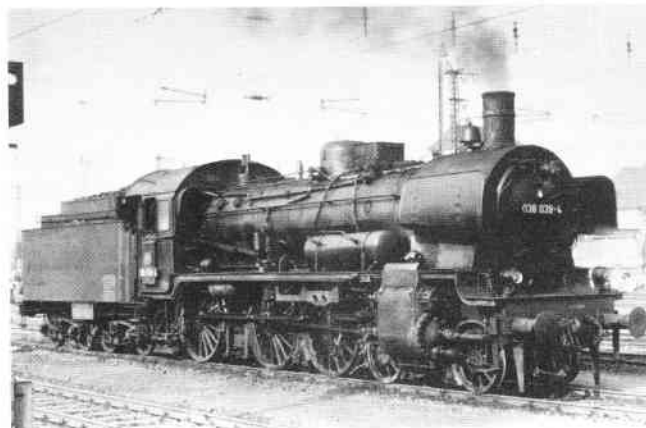
Bw Rottweil ligger lige over for banegården, og der er således gode muligheder for at følge med i, hvad der sker. Desværre er det også meningen, at diesellokomotiver skal overtage kørslen i løbet af efter sommeren.

Med hensyn til Horb og Rottweil vil jeg personlig tro, at der vil være noget at se på det meste af sommeren.

**Bw Saarbrücken; Br 023, 050, 094.** Her vrimler det nærmest med Br 023, og det er næsten uoverskueligt at nævne alle de strækninger, der befares med denne lokomotivtype, men som hovedstrækning kan nævnes Saarbrücken-Trier-Koblenz. Endvidere bør nævnes Trier-Gerolstein, Saarbrücken-Hanweiler og Völklingen-Lebach. På de to sidstnævnte strækninger kører der styrevognstog med damp.

Br 050 fremfører enkelte persontog i myldretiden.

En formiddag i Saarbrücken er ikke spildt, og man tager sikkert eftermiddagen med, når først man får snust lidt til kulrøgen. Men her er det i øvrigt en god idé at tage toget ud til en mindre station. Fra Saarbrücken kan man f.eks. tage mod Dillingen eller helt dertil, hvor der er gode fotomuligheder.



038 039-4 fra Bw Tübingen i Offenburg. Foto: E. Hellesen.



**Bw Tübingen; Br 038, 050, 064.** Tübingen er det sidste sted ved DB, hvor der endnu er Br 038 i drift. De befarer strækningerne Tübingen-Horb, Horb-Eutingen, Eutingen-Böblingen og Eutingen-Frudenstadt.

I sommeren 1970 kunne man på strækningen Tübingen-Horb tage ud og få billeder af 4 stk. Br 038, 1 stk. Br 064, 1 stk. Br 078 og 1 stk. Br 050, men det er desværre forbi nu, da man har erstattet visse damplokomotiver med bl.a. Br 212 og Br 215/216. Hvis man ikke vil gå glip af for meget, skal man drage til Horb og studere morgen- og aftenmyldretiden. Jeg var der i begyndelsen af maj i år, og det var virkelig udbytte-rikt. I tidsrummet kl. 5.00-8.30 så jeg 5 stk. Br 038, 2 stk. Br 055, 1 stk. Br 078 og 2 stk. Br 044. I aftenmyldretiden vil man kunne opleve omtrent det samme.

**Bw Ulm; Br 003, 050-053.** Br 050-053 fremfører persontog på strækningerne Ulm-Aalen-Crailsheim og Ulm-Friedrichshafen. Br 003 kørte også på de to nævnte strækninger, men også til Heilbronn. Helt nøjagtigt har jeg selv observeret følgende tog med 003 mellem Ulm og Friedrichshafen: P 3308, P 3302, E 1990, P 3309, E 1991 og P 3343.

Det er det sidste sted, DB har Br 003 i drift, og det er sikkert slut med fast plan i løbet af eftersommeren, da ca. halvdelen af de ti lokomotiver, man har i Ulm, forfalder i løbet af sommeren.

**Bw Weiden; Br 050, 064.** Br 050 skal jeg ikke hæfte mig særligt ved. Mere interessant er Br 064. Den ses især på strækningen Weiden-Bayreuth, jævnt fordelt på hele dagen. Den ses

også på strækningen Kirchenlaibach-Marktredwitz og Weiden-Grafenwor samt mellem Neusorg og Fichtelberg. På de sidstnævnte strækninger er det dog kun i myldretiden, at Br 064 kører.

★

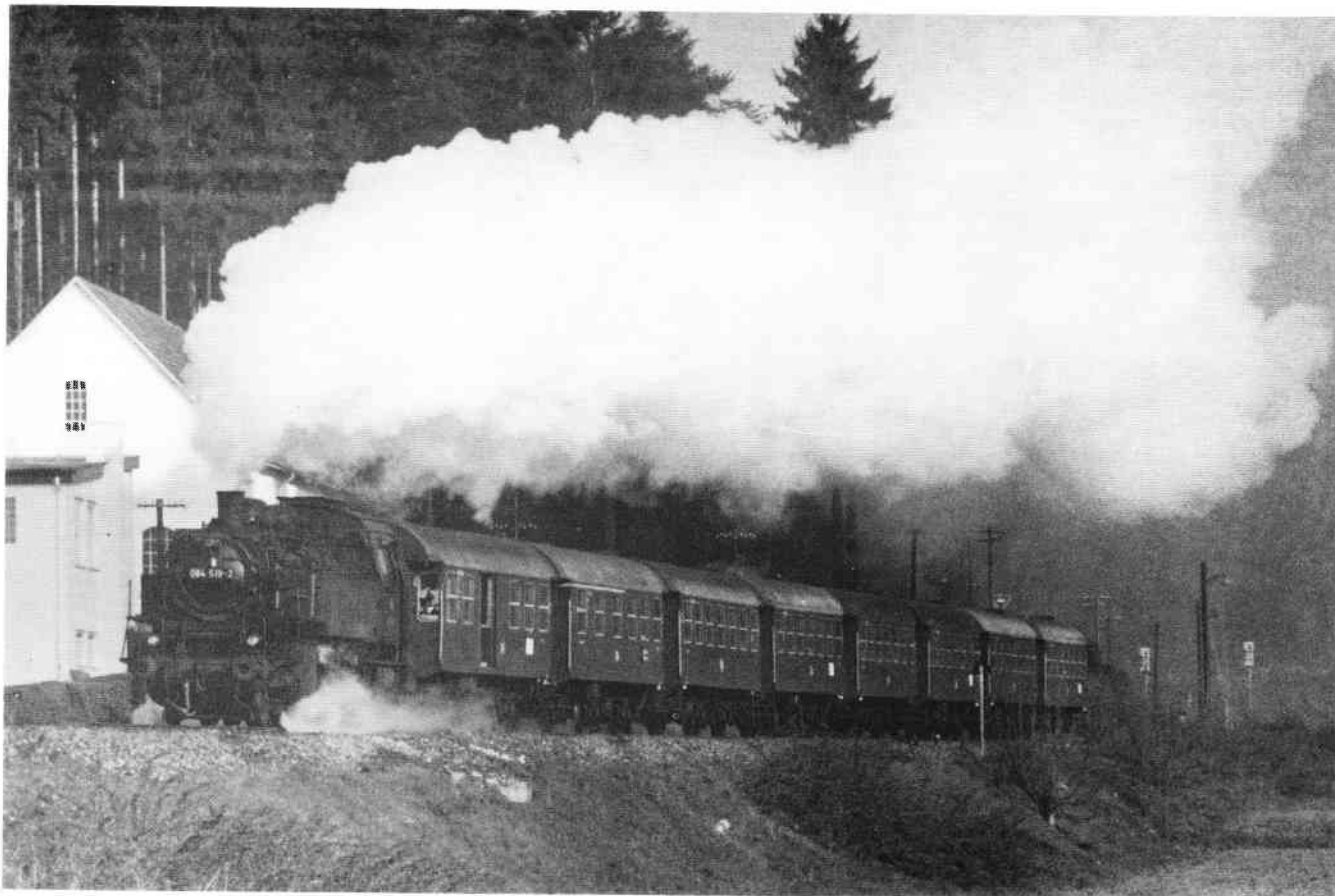
**Jamen, jeg kender intet til tyske damplokomotiver!**

**Så er svaret - anskaf:**

**Horst J. Obermayer:**

**Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven,  
Stuttgart 1969.**

**Spørg Deres sædvanlige leverandør af jernbanelitteratur  
- han kender den.**



064 519-2 fra Bw Tübingen med persontog ved Eyach.

Foto: E. Hellesen.

Denne omtale af damptogskørsel i Vest-Tyskland skal ikke betragtes som nogen udtømmende oversigt over dampkørsel ved DB, men blot som en beretning om, hvad jeg selv har oplevet og erfaret på mine ture derned i de sidste år. Disse ture har været planlagt således, at jeg kom, hvor der virkelig skete noget. Det er jo ingen idé at tage et eller andet sted hen en hel dag for blot at set enkelt lokomotiv køre. Der er således mange steder, hvor der blot er Br 050-053, som jeg ikke har taget med i oversigten.

Det kan anbefales, at man køber DB's køreplan, hvori der også findes et udmærket kort over alle strækningerne. Det er en stor hjælp, når man skal planlægge en tur med henblik på at se damplokomotiver.

Desuden er der en tysk jernbaneklub, der udgiver et fortræffeligt hæfte: »Dampfgeführte Reisezüge«. Det kommer både vinter og sommer, og sommerplanen kan som regel fås fra midten af juni. Adressen er:

**Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier, Alfred-Nobel  
Strasse 56, D 5650 Solingen 1, Vest-Tyskland.  
God tur.**

## Foreningsnyt

### Kommende møder og udflugter

**Søndag den 22. august:** Udflugt på Falsterbobanen med SJ-damplokomotiv, litra J, nr. 1393.

Alle interesserede er underrettet pr. cirkulære om denne udflugt, men der er stadig mulighed for at deltage. Tag fra København Havnegade kl. 8.00 (stor båd) eller kl. 9.00 (flyvebåd) – fra Malmö Skeppsbron med bus 30/35 til Södervärn station – samling her kl. 11.15. Der køres til Falsterbo med skinnebus-tog – derefter »damp-foto-stop-tur« Falsterbo-Vellinge-Falsterbo – retur i Malmö (Södervärn) kl. 17.15. **Billet købes i toget: Da. kr. 40,00.**

**Torsdag den 23. september** kl. 20 i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K.

Den årlige traditionelle mødeaften: »Det oplevede jeg i sommer«. Medlemmerne er velkomne med korte indlæg og dias – eventuelt film. (Film bedes i forvejen anmeldt på tlf. (0166) ORdrup 8267 mellem 17-19 inden 20. september).

**Vi kan være mange flere!**

**Skafter De et nyt medlem til foreningen, betyder det:**

**Bedre tidsskrift.**

**Bedre arrangementer,**

**Bedre økonomi,**

### DJK's bogserie

**Af de hidtil udsendte bøger kan følgende leveres, sålænge lager haves:**

|  |           |
|--|-----------|
| 6. Nakskov-Rødby Jernbane .....                                  | kr. 12,00 |
| 9. Vejle-Give Jernbane .....                                     | kr. 12,00 |
| 11. Nakskov-Kragensø Jernbane .....                              | kr. 12,00 |
| 13. Vodskov-Østervrå Banen .....                                 | kr. 14,00 |
| 16. Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen .....                      | kr. 19,00 |
| 17. Lyngby-Vedbæk Jernbane .....                                 | kr. 25,00 |
| 18. Maribo-Torrig Jernbane .....                                 | kr. 15,00 |
| 20. Køge-Ringsted Jernbane .....                                 | kr. 32,00 |
| 21. Hørve-Værsløv Jernbane (2. udgave) .....                     | kr. 20,00 |
| 22. Danske Jernbaners Motormateriel .....                        | kr. 20,00 |
| 23. Hjørring-Hørby Banen .....                                   | kr. 20,00 |
| 24. Maribo-Bandholm Jernbane 1869-1969 .....                     | kr. 20,00 |
| 25. Horsens-Juelsminde Jernbane .....                            | kr. 25,00 |
| 26. Fra MFVJ til MHVJ: Mariager-Handest Veteran-jernbane .....   | kr. 5,00  |
| 27. Gribskovbanen 1880-1924 .....                                | kr. 48,00 |
| 28. Haderslev Amts Jernbaner I:<br>Dr. Mauves bane .....         | kr. 40,00 |
| 29. Haderslev Amts Jernbaner II:<br>Becherer bygger videre ..... | kr. 40,00 |
| 30. Altona-Kiel Jernbane .....                                   | kr. 19,00 |

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 2,00 – uden hensyn til antal; dog er portoen kun kr. 0,50 ved enkeltvis køb af nr. 6, 9, 11, 13, 18, 21-23, 26 og 30) på postgirokonto 673 94, adresseret til P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup.

### Museumsbanen Maribo-Bandholm

På Lolland påbegyndtes sommerens normale kørsel den 23. maj og sæsonen slutter den 19. september. Der køres fire togpar på søndage og endvidere kørtes to togpar på lørdage i tiden 26. juni-7. august.

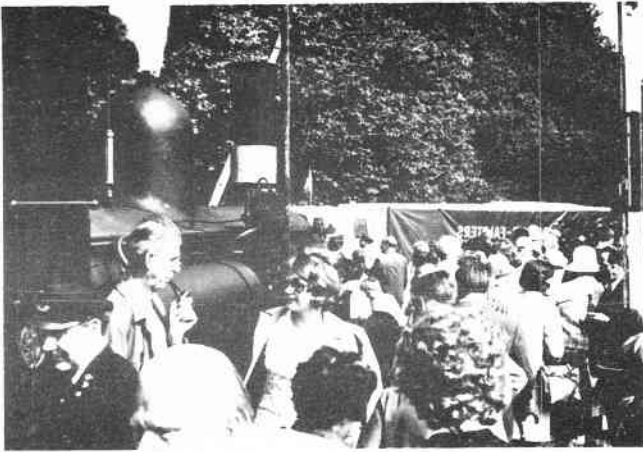
Søndagskøreplanen ser således ud:

|                   |       |       |       |       |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|
| Fra Maribo        | 10.20 | 12.05 | 14.20 | 15.45 |
| Fra Bandholm Havn | 11.05 | 12.35 | 15.00 | 16.20 |

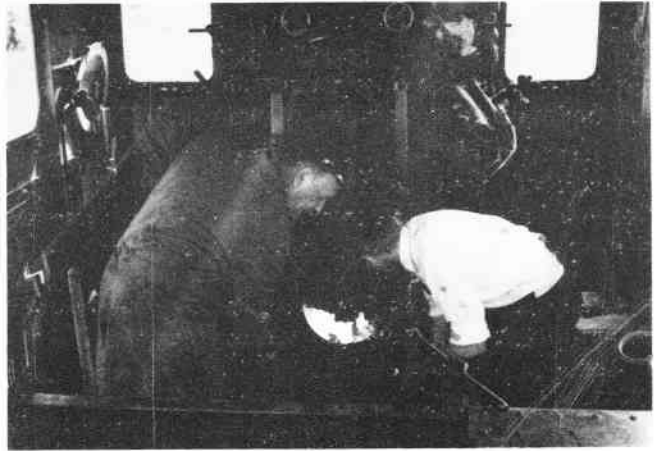
Der har (dette skrives medio juli) indtil nu været et pænt besøg, idet vi i plantogene har befordret omtrent samme antal rejsende som på samme tidspunkt sidste år. Udover den ordinære kørsel på banen, har banens personale måttet i arbejde også på mange hverdage, idet der siden den 1. maj har været ikke mindre end 24 særtog at køre.

Husk at aflægge et besøg i Maribo med Deres familie og venner og kør en tur med Museumsbanen. Glem heller ikke at »propagandere« for banen! Bestilling af særtog og plads-

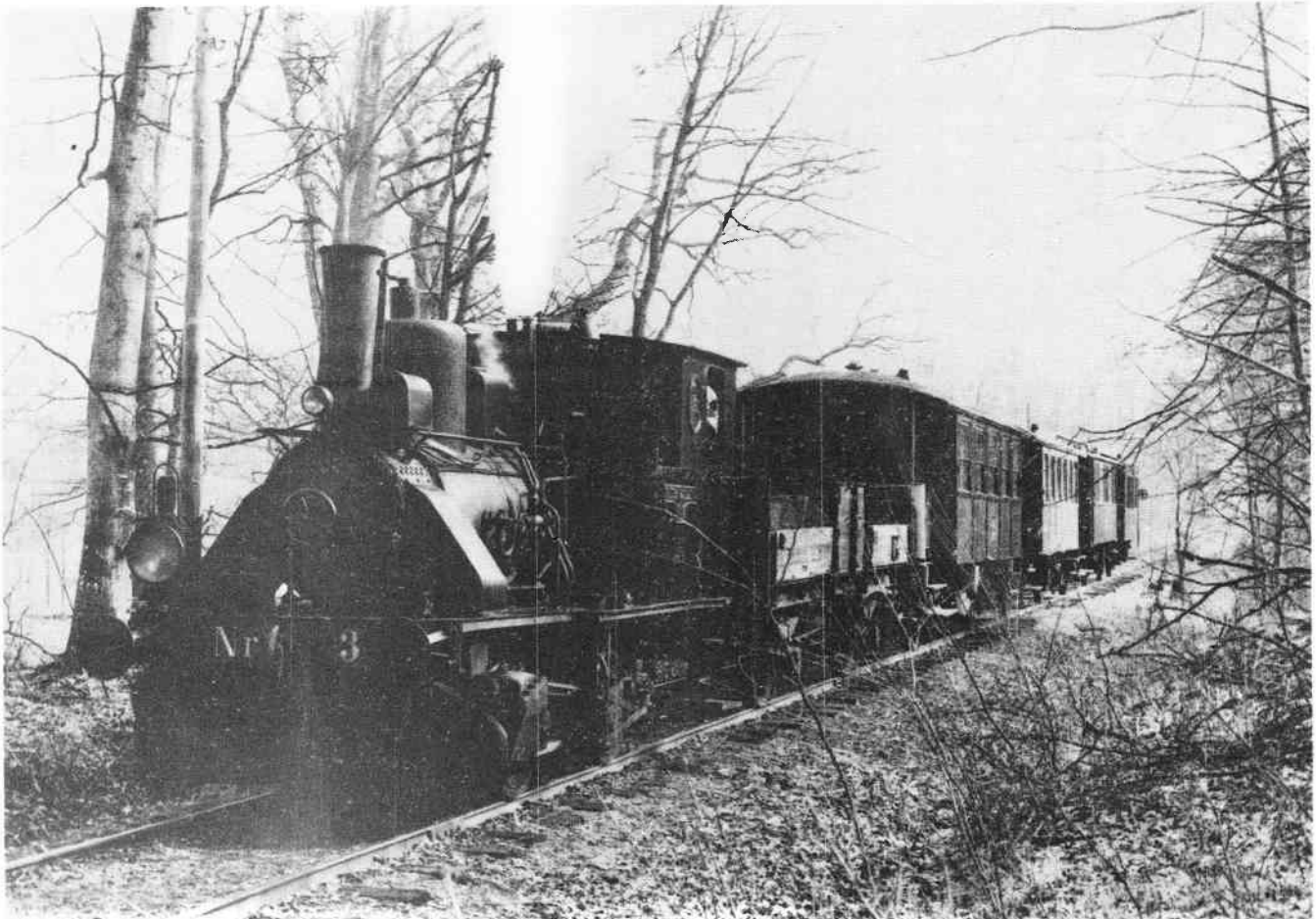
# Glimt fra Museumsbanen Maribo-Bandholm 1971



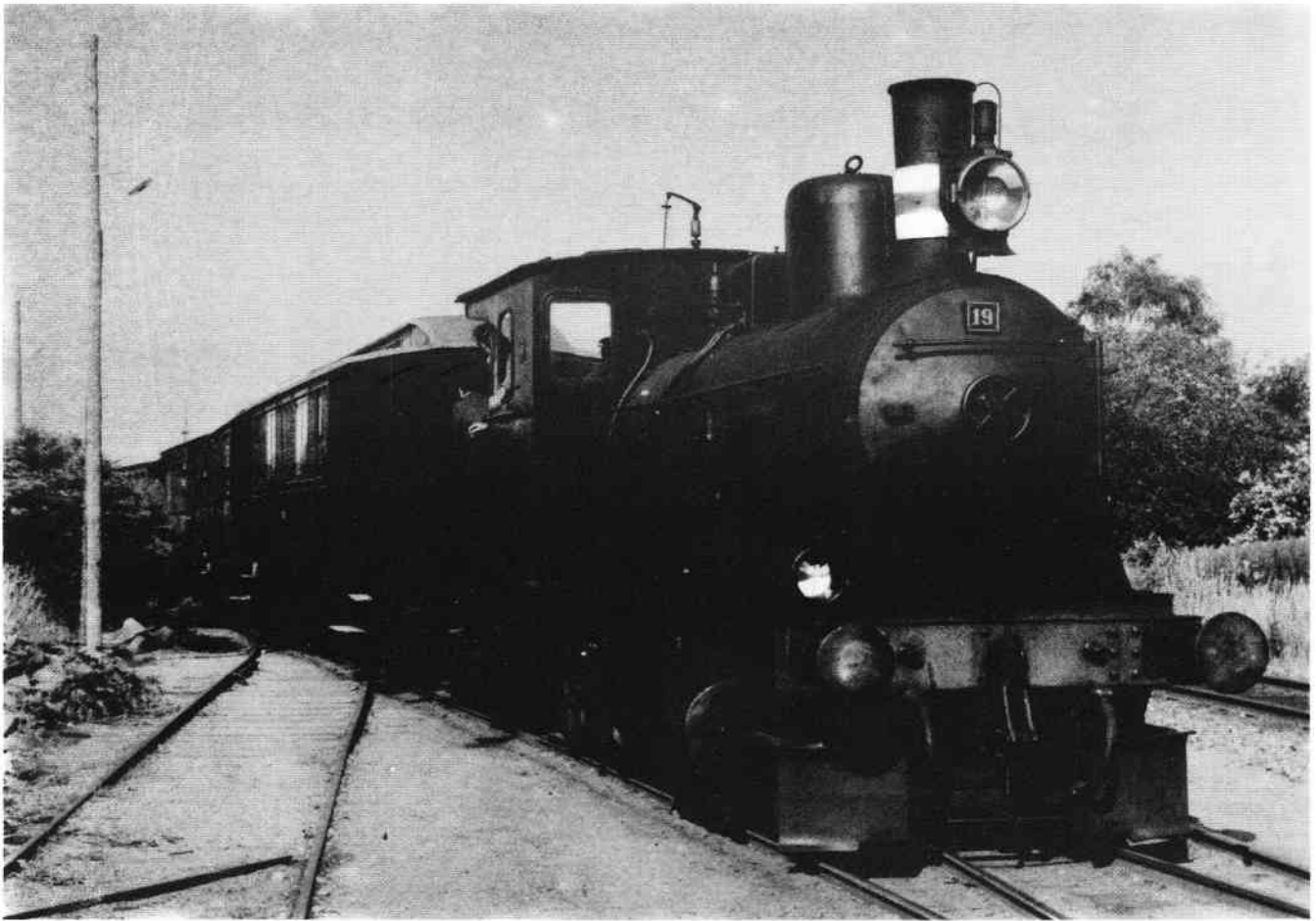
Adskillige gange i denne sommer har man holdt »Bier-stop« ved Maglemer til glæde for især tyske turister. Toget har måttet standse på grund af ølvognen, der holdt på tværs af sporet. Inden rejsens fortsættelse har de fået udleveret øl og sodavand.



På Museumsbanen er der til stadighed nye aspiranter til de mange hverv, og Povl Yhman følger nøje fyrbøder Thomas Albøg Olsens anvisninger.



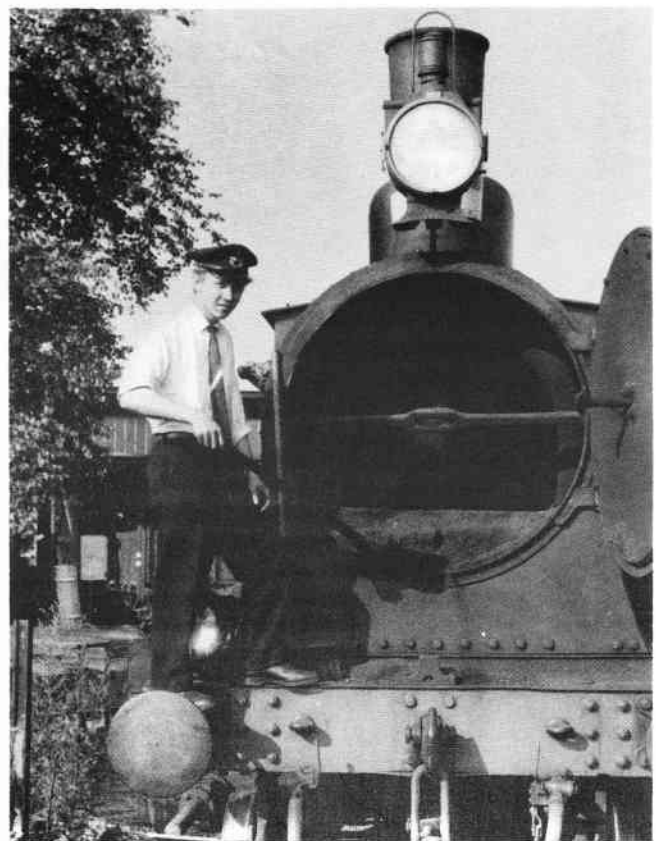
ØG nr. 3 med blandet tog i Merretskov i det tidlige forår. Lokomotivet er nu henstillet til revision.



LJ nr. 19 har trofast fremført de fleste tog på Museumsbanen i denne sæson, men snart er »Kiøge« atter driftsklar og vil afløse nr. 19 i de mindre tog.



I togene sælges der stadig mange postkort. Her er Ina Albert klar til en søndags mange rejsende.



Efter dagens kørsel er der stadig arbejde at udføre. Her er Thomas Albøg Olsen i færd med at rense røgkammeret på nr. 19.



De ser rigtigt! En af medlemmerne kendt »turdeltager« – lokomotivfører E. Grandt – kører nr. 19 på Museumsbanen. Ved hans side lodsens P. Yhman.

Foto: H. H. Rasmussen.

reservation for grupper i plantog foretages hos: P. Yhman, Vesterbrogade 179, 1800 København V, tlf. (01) 31 98 16.

Brochure fra Museumsbanen kan så længe lager haves rekvireres ved at indsende kr. 0,60 i frimærker til: Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Rantzausgade 9, 4. tv., 2200 København N.

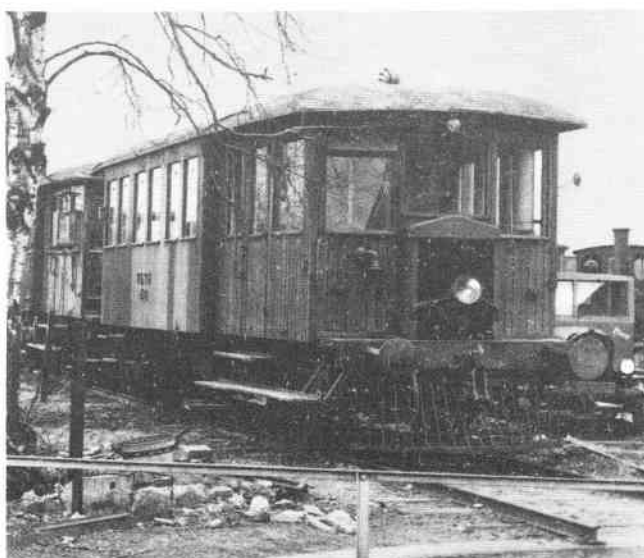
OCMP.

## MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

### Meddelelser

Driftsudvalget ved MHVJ har for den kommende tid fastlagt sine møder som følger: 2. september og 7. oktober. Medarbejdere, der ønsker sager behandlet på møderne, må rette henvendelse herom til et medlem af driftsudvalget, helst 8 dage inden mødets afholdelse. Driftsudvalget består af B. Sundahl, K. Bertelsen, K. Vahl, A. Andersen, E. Hedetoft, P. Bertelsen, H. J. Fredberg og B. Dyrholm.

Foruden det i Langå afholdte sikkerhedskursus har en gruppe medlemmer deltaget i et sikkerhedskursus i Aalborg. Dette kursus blev suppleret med øvelser i telefoniske meldinger m.v. på Aalborg Modeljernbane-Klubs store anlæg, hvis stationer er forbundet med lokaltelefon.



VLJ nr. 3 er blot én af motorvognene på banen. Den skal her i eftersommeren på værksted efter et mindre rangeruheld. Foto: O.-C. Plum.

Elleve af kursets deltagere indstillede sig til den obligatoriske prøve, hvor alle bestod. De har i løbet af sommeren fået praktisk uddannelse ved banen.

Åben godsvogn MFVJ PD 305, der sidste sæson tjente som »kulgård«, er ophugget.

En gruppe medlemmer har omdannet Handest station til et særdeles publikumsvenligt sted. I Bededagsferien blev post- og personvogn Dc 72 fra AHJ ved hjælp af donkrafte og et umenneskeligt slid anbragt på et underlag af sveller ved siden af omløbssporet. I dagene indtil sæsonens start omdannedes vognen til ventesal, billetkontor og kiosk, hvor der forhandles is, sodavand, chokolade samt postkort og jernbanelitteratur.

Fru Vejlgård, der forestår salget med bistand af andre kvindelige medlemmer, glæder sig over en god omsætning.

P. B.

## SALGSafdelingen



### Postkort

De sidste nye motiver i DJK's postkort-serie er:

- AB 4: Kastrup station i 1924 med tog fremført af AB-lokomotiv af typen nr. 1-4.
- DSB 34: Rungsted station, 1909, med persontog fremført af 0 330.
- DSB 35: Klampenborg station, 1912, med persontog fremført af 0 326.
- DSB 36: Ringkøbing station, 1930, med to tog; det ene fremført af en uombygget K-maskine.

- DSB 37: Udsigt fra Bruns bro i Århus ca. 1910. I forgrunden en H-maskine fra De jysk-fyenske Statsbaner.
- KSB 4: Bagsværd station, 1908, med togkrydsning. Lokomotivet der ses er af typen KSB nr. 1-4.
- LB 6: Bagenkop station med dampvognen i 1912.
- NFJ 4: Persontog i Fredskoven ved Bogense, 1909. Toget fremføres af et NFJ-lokomotiv af typen nr. 1-6.

Kortene, der koster 1,25 kr. pr. stk., kan bestilles ved indsendelse af beløbet for kortene + 0,60 kr. til porto på postgirokonto 17 91 76, adresseret til *Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Rantzausgade 9, 4. tv., 2200 København N.*

## Tilbudsliste nr. 8

Tilbudsliste nr. 8 udkommer ca. 15. august, og den vil indeholde mange nye tilbud på reglementer, køreplaner, billetter m.v. Tilbudslisten kan rekvireres ved at indsende 1,00 kr. i frimærker til: *Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Rantzausgade 9, 4. tv., 2200 København N.*

OCMP.

## Udenlandske jernbanetidsskrifter

At jernbanedrift ikke – alle vanskeligheder til trods – er en hensygnende transportform, får man et klart indtryk af, hvis man følger med i den omfattende udenlandske tidsskrift-pressen om jernbaner. De fleste *jernbaner* udgiver tidsskrifter under den ene eller anden form. Noget af det bedste i denne gruppe er *La vie du rail* (SNCF), som dog har den fra de fleste danskeres synspunkt kedelige egenskab at være fransk-sproget. Derudover findes der *internationale* tidsskrifter, som giver omfattende orientering om, hvad der sker på alverdens jernbaner, det være sig på tekniske, økonomiske, organisationsmæssige og andre områder. Man kan læse om alt fra jernbanedrift mellem Rangoon og Mandalay til de vanskelige vilkår for passagerdrift med tog i USA, for bare at nævne et par ikke-europæiske eksempler.

Danmarks tekniske biblioteks tidsskriftlæsekredse byder på en nem og relativ billig adgang til ved fast abonnement at hjemlåne en række sådanne tidsskrifter gennem postvæsenet.

Af interesse for den mere alment jernbaneinteresserede vil det for 1972 især dreje sig om følgende tidsskrifter: *Railway Gazette*, London, 24 numre årligt, *Internationaler Eisenbahnverband (Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes, UIC)*, Paris, 12 numre årligt, *Rail international* (som har afløst de tidligere bulletiner fra AICCF, UIC og ORE), Paris, 12 numre årligt, *International Railway Journal*, Haag, 12 numre årligt og *Selection of International Railway Documentation*, Paris, 10 numre årligt.

Med hensyn til andre jernbanetidsskrifter henvises til kataloget fra Danmarks tekniske bibliotek, afsnittet om maskinteknik. Bl.a. kan nævnes tidsskriftet *Die Bundesbahn* (DB).

Fremgangsmåden ved abonnementstegning – som kun kan ske fra en 1. januar – er, at man rekvirerer et katalog hos *Danmarks tekniske bibliotek, tidsskriftlæsekredse, Lund-*

*tofteafdelingen, Lundtoftevej 100, 2800 Lyngby – tlf. (01) 88 19 22.* Kataloget udkommer i august. Man skal herefter inden den 15. september afgive bestilling på de tidsskrifter, som ønskes fra 1. januar. Der betales et abonnementsgebyr samt tryksagsporto for videresendelse af det enkelte tidsskrift til næste låner i læsekredsen. Der anvendes flergangskuverter; lånetiden er 10 dage.

Opmærksomheden henledes endelig på, at *Nordisk jernbanetidsskrift*, som er organ for Det nordiske jernbanemandsforbund, på lignende måde kan lånes gennem *Statsbiblioteket i Århus, tidsskriftlæsekredse, 8000 Århus C. – tlf. (06) 12 20 22.*

25

## Boganmeldelse

**John Poulsen:**  
**Uerdingen-Togene ved de danske privatbaner.**  
**12 sider ( A 4) med illustrationer, duplikeret.**  
**Eget forlag, København 1971.**

Til glæde for dyrkerne af det største område indenfor jernbaneinteressen – det rullende materiel – er udarbejdet et nydeligt og praktisk hefte omhandlende Y-materiellet.

Foruden et par gode fotos er der fortrinlige tegninger af vogntyperne og naturligvis de tilhørende tekniske oplysninger.

Er man meget vanskelig – eller eufemistisk sagt nøjeregnende – kunne man måske have ønsket vognenes fabriksnumre, og måske kunne omtalen af vognenes indre være opstillet anderledes, uden at det ville have ført alt for vidt.

Hefte er praktisk indrettet med god plads til noteringer og til indførelse af senere tilkommende materiel. Man skal dog næppe forvente, at listen med tiden vil blive særligt omfattende, da et tovgangstog idag koster 1,2 mill. kr.

Hefte kan anbefales på det bedste; oplaget er meget begrænset.

Prisen er kr. 6,- inkl. forsendelse. Postgirokonto 18 24 57, John Poulsen, Rørsangervej 2, 1., 2400 København NV.

**P. Thomassen.**

## Dansk Jernbanearkiv

»Dansk Jernbanearkiv – litreringsteknisk afd.« i Saksøbing har udsendt en nyttig lille tryksag i A-4 format (5 sider – folde): »Materiel overtaget fra Sydfynske privatbaner i 1949« – og så har alle allerede gættet, at det drejer sig om en materielfortegnelse og omlitreringsnøgle (DSB-numre/privatbanenumre og v.v.). Fortegnelsen koster **kr. 5,00.**

»Vor mand i Saksøbing« kan endvidere levere tegningsæt (1:87) bestående af:

- diesellokomotiv (LJ M 31/32 – »marcipanbrød«),
- diesellokomotiv (LJ M 8/9 – Frichs 1932),
- skinnetussæt af »1. serie« (Sm, Sp og Sb),
- Y-togsæt (Ym, Yp og Ys),
- forskellige privatbane-godsvogne (QG, PA, PF og PFL).

Hele sættet koster **kr. 18,00** – enkelte tegninger koster kr. 5,00 (for tilsendelse uafsløst i A-4 konvolut tillægges kr. 2,00 – i øvrigt portofri tilsendelse).

Hæftet/tegninger bestilles ved indsendelse af aktuelle beløb på **postgirokonto 18 02 55**, adresseret: **Dansk Jernbanearkiv v/Per Topp Nielsen, Rådhusgade 17, 4990 Saksøbing.** (På »kupon til modtager« anføres f.eks. »SFJ-liste«, »tegningsæt« eller den pågældende tegning).

Provenuet af ovennævnte salg vil blive anvendt til udgivelse af komplette nummerfortegnelser over DSB's vognpark siden 1892.

Dansk og udenlandsk  
litteratur om

## Jernbaner

... også i model

**Centralbiblioteket**

Nykøbing Fl., 850099



Den mest direkte rute  
til Syd- og  
Mellemeuropa

Flere og flere rejser til Berlin, Øst- og Sydeuropa over den gamle rute **Gedser-Warnemünde**. 1.410 km motorvej med gode forbindelser til Sydeuropa venter Dem i DDR.

Overfarten tager kun 1 time 50 min. med den moderne færge „Warnemünde“.

Afg. Gedser ... .. 1.10 - 10.05 - 15.10 - \*20.10

Afg. Warnemünde ... .. 3.45 - 12.40 - 17.40 - \*22.40

(\* Kun to., fr., sø. fra 23/5 til 25/9).



DDR's TRAFIKREPRÆSENTATION  
Informationsbureau, Vesterbrogade 84,  
1620 København V., Telf. (01) 312221

## 'Aalholm Automobil Museum'

Nysted

Tlf. (03) 87 10 15

*Europas største veteranbilsamling*

*Dampjernbane (model 1850) kører  
fra museet til stranden*

*Kæmpe modeljernbane (600kvm)*

*Cafeteria - Spiritusbevilling*

*Museet er åbent fra 1. maj til sidst i oktober  
Hver dag fra kl. 10 - 18*

## RODSTRUP CEMENSTØBERI

Poul Yndgaard - 5485 Skamby - Tlf. (09) 851010

### FLISER

Antal pr. kvm.

|                             |          |      |
|-----------------------------|----------|------|
| 50 x 50 cm . . . . .        | 3,00 kr. | 4    |
| 40 x 60 cm . . . . .        | 2,90 kr. | 4,2  |
| 40 x 40 cm . . . . .        | 1,95 kr. | 6,5  |
| 30 x 50 cm . . . . .        | 1,80 kr. | 6,7  |
| 25 x 50 cm . . . . .        | 1,50 kr. | 8,0  |
| 20 x 50 cm . . . . .        | 1,20 kr. | 10,0 |
| 20 x 40 cm . . . . .        | 1,00 kr. | 12,5 |
| Sekskanter . . . . .        | 1,05 kr. | 11,7 |
| Halve sekskanter . . . . .  | 0,60 kr. | 23,4 |
| Knækfliser . . . . .        | 3,00 kr. |      |
| Hjørne-knækfliser . . . . . | 3,00 kr. |      |

Bedst kl. 12-13 og efter 19.30.

Priserne er plus moms.

Levering gratis over hele Fyn.

Åbent lørdag og søndag formiddag.

Alt til gas og el  
Garanti - Kvalitet  
Service

(06) 541377



(06) 541377

Kosangas, Århus Landevej, 8300 Odder

Hads-Ning Herreders Jernbane



»THE RAILROADER«

Et tilbud til alle jernbaneentusiaster

16 herlige dage i Schweiz -  
fascinerende rundrejse med  
det nyeste - det ældste - det  
højeste - det sjoveste - trans-  
portmidler af alle typer.

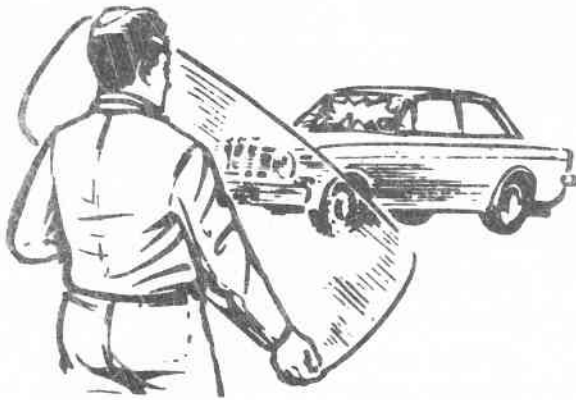


Udførlige oplysninger i brochu-  
ren, som fås hos alle DSB-rejse-  
bureauer eller direkte hos

VED VESTERPORT 5, 1612 KØBENHAVN V, (01) 12 29 21

N. B. 14. november 1971

Studietur til Sydamerika - en uforglemmelig oplevelse



Vores rullende værksted  
kommer til Dem

**Bennys autoruder**

Alt i autoruder,  
tætning og montering af sideruder  
i varevogne

**789011**

2650 Hvidovre, Egevoleden 140, 2. tv.

**Banegårdsrestaurationsen  
Holstebro**

Telefon (07) 420930

**Et godt madsted!**

**Banegårdsrestaurationsen  
FREDERIKSHAVN**

Telefon (08) 422461

**ET GODT MADSTED!**