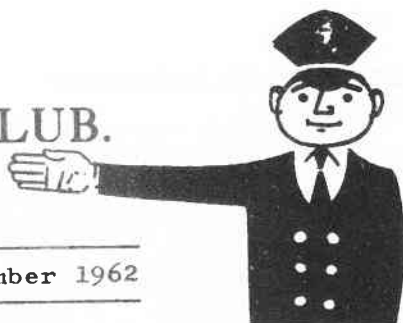
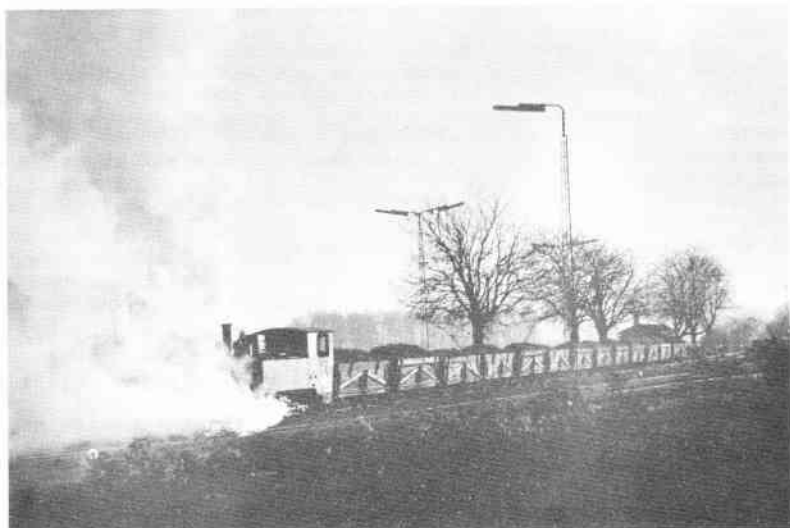


meddelelser fra
DANSK JERNBANE-KLUB.



M 7/62

Oktober/November 1962



Så er roekampagnen begyndt. Her rangerer A/S De danske Sukkerfabrikkers damploko Da 1 (Henschel 1911) på Saksøbing sukkerfabrik. (22/11 1961)

Udflugt:

Søndag den 18/11 1962 på KRB - se side 2 -

Medlemsmøde:

Mandag den 3/12 1962 kl. 20.00 i "Trafiketaterne", Trommesalen 2, 5 sal, Kh V. - Der holdes auktion, vises lysbilleder fra forskellige lande, og til slut er der som sædvanlig lejlighed til at få en kop kaffe eller te.

DSB: motormateriel: motor-rangerloko litra MH t.o.m. 351 er leveret og indsat i driften (12/10). Yderligere 20 stykker (381-400) er bestilt. Følgende MO-vogne er ombygget (udstyret med varmekedel m.v.) og omnummeret: MO 1982, 1988 og 1995. (Tidligere numre i 500-serien med samme endecifre).

MP 546 er udrangeret.

Traktor 43 er udrangeret (efter driftsuheld i Frederikssund).

Meddelelser fra bestyrelsen:

Medlemslisten:

Det har vist sig upraktisk at bringe listen i bladet efterhånden, som det ellers var vor tanke; og det ville også være op mod et år, for det er et omfangsrigt værk. Derfor er listen nu lavet særskilt og kan fås på medlemsmederne eller i sekretariatet. Til delvis dækning af fremstillings- og forsendelsesomkostningerne må vi have et beskedent beløb for listen - nemlig 100 øre. Kan evt. sendes i frimærker. - Listen sendes kun til medlemmer af DJK.

De forskellige kodebogstaver henviser til medlemmernes interesser: a = jernbanehistorie, b = trafikøkonomi, c = rullende materiel, d = banernes faste anlæg, e = sikrings- og signaltjenesten, f = fotoudveksling og fotosamling, g = arkivalier (køreplaner, godsfrimærker, driftsberetninger m.v.), h = nærmere oplysninger bedes indhentet hos pågældende medlem. Når pladsen tillader, anføres også særlige interesser, der ikke falder ind under a - g, f.eks. sporveje, modelbane o.s.v.

(PT)

Medlemsbladet:

Som de fleste medlemmer vil have lagt mærke til, går der længere og længere mellem hver gang, der udsendes et nyt meddelelsesblad. Dette skyldes dog ikke bestyrelsens eller undertegnede dovenskab, men derimod at trykkeriets leveringstid langsomt vokser på grund af overvældende mængder arbejde; også udsendelsen af bladet tager tid, så derfor kan stoffet i bladet ikke være helt aktuelt, især ikke når der går en måned mellem den dag, hvor manuskriptet afsendes og til bladet er udsendt.

Men vi arbejder i bestyrelsen på at finde et hurtigere trykkeri, og vi har fra en privatbane overtaget en gammel adresseringsmaskine, som vi søger at få istandsat, så vi selv kan udsende meddelelserne.

Poul Skebye Rasmussen.

Udflugt:

Søndag den 18/11 1962 arrangeres udflugt med dampstog på Køge-Ringsted Banen. Stoget oprangeres af ØSJS damploko 7, 4-5 C-vogne (fra ØSJS), en godsvogn (KkB) og en pakvogn. Forsåvidt tiden tillader det, er der fotostop følgende steder: Remisen i Køge, broen ved Køge Ås, Lellinge st., Græsmark skov, Gummersmark st., sydlige udkant af Gørslev Vænge, Nyvang gl. trinbræt, Sneslev st. og Ringsted. På tilbagevejen ved viadukten ved Ringsted, Havbyrd, Farendløse st. og Østervang st., hvor der er spisning. Endvidere evt. stop ved Yderholm, Gl. Køgegård med åen og Københavnsvej.

For deltagere, der kommer fra Jylland/Fyn, træffes den aftale med KRB, at billetten gøres gyldig Ringsted-Østervang-Køge med stog og Køge-Ringsted med plantog 7 af. 16.00. Deltagere, der ønsker denne ordning, bedes udtrykkelig anføre dette ved bestillingen.

Husk at reservere spiseplads ved bestillingen.

Pris for stogsturen er kr. 12,00 (for kvindelige pårørende og børn kr. 6,00), der bedes indbetalt senest den 12/11 på postgirokonto 67394, P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup, hvor billetter som sædvanlig også kan afhentes. Postkvittingen vil i toget blive ombyttet med billet.

Der arrangeres, på grund af tidligere udflugters manglende tilslutning, ingen grupperejse København-Køge; benyt istedet weekend-billet.

Stoget afgår fra Køge Vest ca. 10.15 og ankommer til Ringsted ca. 12.30. Afgang fra Ringsted ca. 12.45. (Stogskøreplanen foreligger endnu ikke fra banen).

Tilslutningstog: København H kl. 8.50 (tog 127) ankomst til Køge kl. 9.54. Afgang fra Køge 16.12 (1154) ankomst til Kh 17.09.

Lidt om Køge - Ringsted Banen.

Åbnet 4/8 1917. Anlagt med 22,45 kg skinner, 33,2 km. - 7 mellemstationer (hvoraf Gummermarke fra 1927 blev TS) og 3 trinbrætter; heraf Yderholm og Haugbyrd med sidespor. Endvidere anlagdes i banens første år en del private sidespor, hovedsagelig af hensyn til roetransporter.

Af materiel anskaffedes straks 2 damplokomotiver fra Nydquist, 3 personvogne, 1 post- og rejsegodsvogn, 7 lukkede og 17 åbne godsvogne. Senere anskaffedes endnu et lokomotiv, godt brugt af Gjedser Jernbane og DSB, S 355; det udrangeredes i 1931. Af motormateriel begyndte man forsigtigt med at leje AHTJ M 3, en omnibuslignende fremtoning, der var for lille til Hammelbanen. Efter 7 års kørsel på KRB var den moden til ophugning. Fra 1927 anskaffedes ialt 5 motorvogne, hvoraf M 2 (benzin-elektrisk med førerrum i begge ender, velegnet til veteranbanen!), M 3 og M 4 stadig eksisterer. Der har været 2 stk. M 4. Under krigen ombyggedes en rutebil til en slags skinnebus, kaldet "Midtsjællanderen"; den fik ingen lang levetid. KRBs rigtige skinnebus Sm 5 kom fra VVGJ i 1957. - Den eneste tilbageværende personvogn er ikke af de oprindelige, men købt brugt af DSB. - Af godsvogne er siden åbningen anskaffet 2 lukkede og 3 åbne; endvidere ombyggedes nogle åbne vogne til lukkede, hvoraf en enkelt findes i fin stand. En videre udredning af KRBs godsvogsmateriel vil føre for vidt, da nogle forlængst er solgt, og nogle er indgåede i byttehandel med UHJ, som efterhånden har overtaget flere af KRBs lukkede godsvogne.

Oprindelig havde banen ingen rigtig station i Køge; med undtagelse af lokalt styk- og vognladningsgode ekspederede DSB alt for KRB. Men i 1934 opførtes Køge Vest station, hvor banen så fik lokaler til hovedkontor, billetsalg og ekspedition af rejsegods og bane-pakker. Bygningssummen var meget beskedent; da et overlevet vogntræk i 1956 ikke kunne bremses rovtidigt og derfor påkørte stationen, som fik nogle revner, kostede reparationen af bygningen ikke stort mindre end de 17000 kr., den i sin kostede at opføre.

Trafikalt har KRB ikke noget exceptionelt at fremvise. Persontrafikken har ikke været overvældende - navnlig ikke lokalt. Kun når DSB har haft større anevanskeligheder, har der været virkelig travlhed. Godstrafikken har været en del bedre; kultransporter fra Køge havn til Ringsted har givet gode indtægter, og der har til 1953 været betydelige roetransporter. Sidstnævnte er forlængst helt ophørte.

Som turisbane har KRB et godt aktiv i Lellingskovene og Køge ås; indtil bilismen tog overhånd, var der årligt tusinder af rejsende til Yderholm, hvis kro og banen gensidigt har støttet hinanden. Der er dog flere skønne steder på strækningen, f.eks. ved Nyvang og Farendløse.

KRB var virkelig vågen, da rutebilerne begyndte at konkurrere. Allerede i 1924 kundgjorde banen, at der standsedes ved alle vejoverskæringer. Og det var endda med damptog. Det har dog nok været for broget og bekesteligt, for i 1929 var man mere moderat, idet den lokale køreplan meddelte, at "Motortogene standser paa Opfordring ved Køge Aas samt ved alle større Vejoverskæringer". Det bevirkede, at banen blev usædvanlig befængt med trinbrætter - en periode var der hele 20. Af disse er dog flere forlængst nedlagte. Af de private sidespor er der kun 3 tilbage, hvoraf det ene benyttes flittigt.

Før banens bygning var der de sædvanlige skænderier om linieføringen. Det var lige ved, at banen kom til at udgå fra Borup; beslutningen om tilslutning i Ringsted kom så sent, at Køge-Borup Banen kom på landkort. KRBs remiser og værksted ligger i Køge; remisen i Ringsted er DSBs. - Banen havde II og III kl. til 1934. Af velkendte grunde indførtes 1. kl. - men kun i godstoget - der var jo alligevel ingen med. - I 1956 fik KRB driftsfællesskab med ØSJS, både med hensyn til administration og materiel. - Når KRB lukker 31/3-1963, skyldes det ikke så meget underskudet som overkørslerne i Køge; bygning af viadukter vil kræve alt for store investeringer.

(PT)



Nogle rettelser til vort hefte om Bandholmbanen (DJK 2): De nævnte engelske personvogne, der anskaffedes ved banens åbning i 1869, kom ikke fra England, men byggedes efter engelsk mønster af Rowan (medstifter af banen) på Randers Jernbanevognfabrik (=Scandia). - Tuborgvognen er bygget af Scandia i 1895; dens nr. er Zb 99571 (gl. nr. før 1907: Zb 9841). Den havde oprindelig bremsetårn. - Bænkevognen fra HJJ byggedes af Scandia i 1917 og havde oprindelig nr. HJJ S 131.

OVERSIGT OVER STATSBAERNES DAM

Litra	Antal	Max. hast	Tjenstf. vægt t	Adhæsi- onsvægt t	Største træk i trækkrog kg	Største indic. hk	Tilsvarende		Driv- hjuls- diam. mm
							Hast. km/t	Træk i trækkrog kg	
E	35	110	88,4	54,0	8.600	1370	75	3600	1896
P _I	3	110	69,0	33,0	5.140	1250	90	2490	1984
P _R	3	100	78,6	48,0	7.600	1230	65	3800	1730
R _I	14	100	70,0	49,2	7.850	1160	75	3020	1866
R _{II}	10	100	74,0	51,0	8.620	1150	70	3250	1866
T	1	100	74,6	51,0	9.000	1160	70	3300	1730
C	4	100	41,6	26	4.290	525	65	1510	1866
K	4	100	44,4	26,2	4.290	525	65	1510	1866
S	14	90	98,6	50,7	7.810	920	65	2700	1730
H	10	70	83,7	74,1	17.000	1600	65	5800	1404
H	12	80	81,3	68,0	11.500	1185	55	4600	1404
D _{II}	13	70	44,0	36,4	5.930	640	60	2150	1404
D _{IV}	31	70	47,3	38,8	5.930	640	60	2150	1404
G	1	50	32,2	32,2	4.930	520	50	2210	1384
Q	15	45	56,0	56,0	7.510	500	30	3800	1252
F o)	119	50	37,0	37,0	5.450	270	25	2400	1252
HS	13	25	23,8	23,8	3.160	210	25	1950	1106
DF	2	65	57,3	39,5					1420
§)	936-938, 940, 942-944, 946-950, 952, 953								
§§)	723, 725, 727-730, 732, 733, 735-740								
§§§)	783-788, 790, 792, 796-798, 800								
x)	874, 876, 877, 880, 883, 885, 886, 888, 893, 897-900								
xx)	802-805, 807, 812, 816-818, 820, 822, 825, 826, 830, 831, 838, 839, 841-8								
+	423-444, 446-458, 461-467, 469-471, 473-484, 486, 488-492, 494-496, 498-5								
++)	368, 373, 378, 379, 384, 385, 388, 392, 394, 398, 403, 405, 415								
o)	Litra F nr. 428-435 har total længden 9,58 m og stemplernes slaglængde er								

LOKOMOTIVER PR. 1. OKT. 1962.

Cylinderdimensioner i mm diam.		Slag mm	Kedel- tryk kg/cm ²	Total- længde m	Tender			Nummer
Højtryk	Lavtryk				Tjenstf. vægt t	Vand m ³	Kul t	
2 x 420	2 x 630	660	13	21,3	55,2	25	6,5	964 - 972, 974 - 999
2 x 340	2 x 570	600	15	18,52	48,4	21	5,0	909, 913, 917
2 x 350	2 x 600	640	13	19,52	52	23	6,0	905, 908, 921
2 x 570	-	670	12	19,17	48,4	21	5,0	§)
3 x 470	-	670	12	19,17	48,4	21	5,0	954 - 963
2 x 575	-	630	12	18,59	49,4	21,5	5,0	299
2 x 430	-	610	12	14,83	28,0	11	3,5	708, 710, 712, 717
2 x 430	-	610	12	14,82	27,3	10,3	3,5	511, 518, 582, 599
3 x 430	-	670	12	14,86	-	10	4,0	§§)
2 x 600	-	660	15	22,94	56,0	26,0	6,5	201 - 210
3 x 470	-	670	12	19,54	57,0	27,0	8,0	§§§)
2 x 460	-	610	12	14,92	28,0	11,0	3,5	x)
2 x 430	-	610	12	15,56	28,0	11,0	3,5	xx)
2 x 406	-	560	12	13,85	24,2	10	3,5	602
2 x 460	-	610	12	10,34	-	6	2,0	337 - 351
2 x 406	-	560	12	9,10	-	3,5	1,5	+))
2 x 330	-	508	10	7,54	-	2,4	0,5	++)
2 x 410	-	650	12	12,17	-	-	-	129, 131
), 865, 866, 868, 872 , 651-700								
10 mm.		Den tjenstfærdige vægt og adh.-vægten er 38 t.						

I vinterkøreplansperioden 1962/63 køres nedenstående tog i 1. distrikt af damplokomotiv af

litra S:

314 (hv)
 355 (ma-fr)
 359 (ma-fr)
 453 (ma-fr)
 466 (lø)
 468 (ma-fr)
 613 (hv)
 614 (hv)
 675 (lø)
 675-2 Fn 22.12/Kh 22.27 (lø)
 753 (ma-fr)
 754 (ma-fr)
 771 (ma-fr)
 772 (ma-fr)
 2159 Ro 17.50/Kj 18.15 (ma-fr)
 2160 Kj 19.24/Ro 20.10 (ma-fr)
 2366 Ro 16.15/Gb 19.09 (lø)
 2370 Ro 19.04/Gb 21.13 (ma-fr)
 2745 Fd 15.10/KÅ 15.18 (lø)
 2746 KÅ 15.40/Gb 18.33 (lø)
 2750 Hi 16.15/Gb 18.05 (lø)
 2927 Gb 7.29/Fb 7.48 (lø)
 2928 Fb 8.15/Gb 8.32 (lø)
 7339 (lø)
 7461 (lø)
 7737 (lø)
 7745 (lø)

litra D:

675 (ma-fr)
 675-2 Fn 22.12/Kh 22.27 (ma-fr)
 2678 Kk 18.36/Kh 18.42 (ma-fr)
 2927 Gb 7.29/Fb 7.48 (ma-fr)
 2969 Gb 16.50/Ler 17.11 (ma-fr)
 2975 Gb 17.10/Kk 18.34 (ma-fr)
 2976 Ler 18.27/Gb 18.52 (ma-fr)
 2989 Gb 21.40/Ler 22.31 (ma-fr)
 2996 Ler 23.27/Gb 0.24 (ma-fr)
 8927 Fb 8.15/Ler 8.27 (ma-fr)
 8928 Ler 10.47/Gb 11.05 (ma-fr)

litra E:

18 (ma)
 127 (lø)
 254 (ma-fr)
 2065 Kh 15.12/Kø 17.57 (fr)
 2104 Ge 2.10/Gb 7.11 (ma)
 2160 Nø 17.00/Gb 21.35 (lø)
 2205 Kh 3.20/Kb 6.18 (hv)
 2637 Kh 12.45/Hgl 12.53 (lø)
 7049 (lø)
 7051 (lø)
 7157 (lø)
 7158 (lø)
 7242 (lø)
 7843 (lø)
 8238 Kb 11.04/Hk 11.50 (lø)
 8346 Kø 12.58/Gb 15.20 (lø)
 8390 Kø 23.45/Gb 2.34 (lø)
 8642 Ge 12.30/Nf 12.57 (lø)
 8657 Nf 17.11/Ge 17.32 (lø)

2637, 8238, 8642 og 8657 er tomme lokomotivløb - f.eks. er 2637 to litra E til 7157 og 7843.

Til ovennævnte løb kræves i fast tur: 8 litra E, 4 litra S, samt 2 litra D.

Kalundborgs D eller C maskine kører nedenstående lokalgods- og ballasttog. Togene 8808/09 køres indtil ca. 1/11, øvrige indtil videre.

8216 Kb 7.59/Jy 8.44 hv
 8217 Jy 9.05/Kb 10.08 hv
 8808 Kb 10.44/Sg 11.53 ma-fr
 8809 Sg 12.46/Kb 13.48 ma-fr
 8830 Kb 15.03/Sg 16.38 lø
 8832 Kb 15.23/Sg 16.32 ma-fr
 8833 Sg 17.59/Kb 19.01 hv

(EBJ)

Damplokomotiver: medfølgende liste over damplokomotiver i DSB eje den 1/10 1962 (ialt 304 stk.) afløser listen, der var vedlagt M 2/61. Siden sidste note om udrangeringer i M 7-8/61 er følgende lokos slettet af driftmateriellet: D 828 og 871, F 460 og 468, P 916, 919 og 928, samt S 721, 722, 724 og 734. (Nærmere om disse lokos "ophugningspladser" har været omtalt i M 4, 5 og 6/62). NB. I medfølgende liste af 1/10 1962 er - i forhold til listen af 15/2 1961 - slettet - foruden de udrangeringer, der er foretaget i den forløbne periode - D 862, der fejlagtig var opført i den gamle liste - denne maskine udrangeredes allerede i 1958; derimod er tilføjet HS 392, der befinder sig - omend ikke i bedste velgående - i Nyborg.

JERNBANE-NYT, kort fortalt

HBS:

Fogstrup st. er fra 1/10 nedrykket til TS.

HHJ:

Følgende DSB-godsvogne er overtaget af HHJ: QG 32988, QGR 35806, 35847, 35657 og QR 36082. Omlitreret til HHJ 0 161-166-183-193-192, rækkefølgen uvis. De oprindelige vogne er ophuggede i Århus

HV:

Der foreligger endnu ikke oplysning om, hvilken jernbane de 2 dieselloke er solgt til; ejheller omlitreringslisten foreligger.

LB:

Sm 1 og Sp 11 er solgt til GDS og afgik 28/9.

Sm 2 er solgt til RHJ

Spodsbjerg station er solgt til Sydfyenske Dampskibsselskab, Humble station til stationsforstanderen.

Stålvalseværket:

Damploko nr. 11 (ex HS 381) er henstillet, da fyrkassen er revnet. Damploko nr. 10 (ex HS 399) er lige revideret og fremtræder nu i nydeligste stand, lakeret mørkegrøn med røde hjul. Den kom faktisk ud at køre før revisionen var afsluttet, på grund af nedbrud med motormateriellet. (PT-MC)

Nogle driftsresultater fra privatbaner:

	indtægt	udgift	endeligt resultat
Horsens-Bryrup-Silkeborg	1.123.976	1.520.098	+ 396.122
Horsens-Odder Jernbane	600.277	763.125	+ 162.848
Høng-Tølløse Jernbane	714.392	954.522	+ 240.130
Lynghby-Nærum Jernbane	1.867.985	1.861.876	+ 6.109
Odsherreds Jernbane	2.357.203	2.915.160	+ 557.957
Randers-Hadsund Jernbane	971.793	1.214.388	+ 242.594
Horsens Vestbaner	751.866	1.014.738	+ 262.872
Langlandsbanen	989.308	988.175	+ 1.132



Nyt materiel til DJK:

Af Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen har vi fået post- og rejsegodsvogn nr. D 1 som gave. D 1 blev bygget i 1906 hos Vulcan i Maribo. Den vil snarest blive kørt til Klampenborg, hvor den skal indrettes til værksted og lager for restaureringsholdet.

Af Hads-Ning Herreders Jernbane har vi som gave fået en lukket godsvogn, F 43. Vognen er af Breslau-typen fra 1884 og henstår f.t. i Odder. Oprindeligt nr. G 91 (Scandia 1893), ombygget 1921.

På gentagne opfordringer bringes herved de vigtigste tekniske data for "Faxe" og "Store Heddinge":

Cylindre: 260 x 400 mm	Rist: 0,525 m ²
Drivhjul: 800 mm	Kul: 0,800 t
Kedeltryk: 12 kg/cm ²	Vand: 2 m ³
Hedeflade: 35 m ²	Vægt (tjstf) 18,3 t

Dansk Model-Jernbane Klub afholder møde torsdag den 15/11 kl. 19.30 i Jernbaneskolens lokaler, Sølvgade 40. Otass. Loumann Nielsen fortæller om køreplanstilrettelæggelse, specielt med henblik på etablering af Fugleflugtslinien.

Sommeren 1962 på museumsbanen Maribo-Bandholm.

Søndag den 30/9 kørte vi det sidste plantog på MBJ for i år. Heldigvis fik de pessimister, der ikke mente vi kunne finde rejsende til toget på Lolland ikke ret. Der er ialt med plantogene om søndagen foretaget 3616 enkeltrejser og desuden er der om hverdagen med særtog foretaget 679 enkeltrejser, altså ialt 4295.

Der har på 18 søndage i sommer været kørt ialt 54 plantog, hvoraf loko nr. 3 "Faxe" har fremført de 50 og SNNB 5 de 4. Desuden er der kørt 7 særtog, alle fremført af "Faxe". De fleste vogne og "Faxe" var i week-enden den 18-19/8 udlejet til byfesten i Nakskov, hvortil og fra toget som særtog også fremførtes af "Faxe". Plantogene den 19/8 fremførtes derfor af SNNB 5 med NFJ A7, LJ Cc 58 og NPMB E 41.

Personvogn A 7 er den vogn, der har "bestilt mest" i sommer, idet den har været i Bandholm med samtlige plan- og særtog, men det er dog den lille GDS C 40, der er mest populær blandt de rejsende.

Materiellet er i sommerens løb blevet suppleret med en personvogn fra Langelandsbanen, C 21, et hårdt tiltrængt supplement, idet det i visse tog til tider kneb med plads til alle.

I vinterens løb skal vort nye lokomotiv ØSJS 1 "Store Heddinge", "Faxe"s søster trykprøves, og det af de to lokomotiver, der er i dårligst stand skal til reparation hos Lollandsbanen, så vi til næste sommer har 2 køreklare museumslokomotiver.

Den nye motorvogn, LB M 1, er af Lollandsbanen godkendt til kørsel, og hvis den får et nyt batteri, er den køreklar.

Det problem, der inden museumsbanens start synes at være det største, var at skaffe mandskab til togenes betjening, men også dette er lykkedes over al forventning; også lokomotivførerproblemet er, som nævnt i M 6, løst på bedste måde.

Til rådighed for MBJ har i sommer været:

NFJ A 7
LB C 21 fra 9/9
NPMB C 31
GDS C 40
LJ Cc 58 lånt den 19/8 til MBJ
LJ Ce 73 lånt den 18-19/8 til kørsel i Nakskov
HHJ D 32
NPMB E 41
DSB Zb 99571 "Tuborgvognen" anvendes som lager.
DSB Zc 500306 "Blåkildevognen" anvendes som kuldepot.



Bog anmeldelse:

Holger G. Hansens: "Jernbaneminder", 140 sider. Pris kr. 18,75.
(tilsendt fra Forlaget Fremad).

Danske jernbaner er et emne, der kun sjældent skrives bøger om, men nu har Forlaget Fremad udsendt fhv. stationsforstander ved DSB Holger G. Hansens bog "Jernbaneminder".

I "Jernbaneminder" fortæller forfatteren ganske uhøjtideligt oplevelser fra jernbanen, ikke bare selvoplevede, men også hvad jernbanefolk har fortalt ham. Ikke mindst de gamle jernbaneanlæg omkring København skildres, men også hverdagen for en jernbanemand i jernbanens barndom.- Og så er bogen illustreret: 50 fine fotos visende stationsbygninger, signalposter, lokomotiver, ja sågar en kongemodtagelse på Københavns banegård.

"Jernbaneminder" er en bog, som enhver dansk jernbaneinteresseret vil kunne læse, ikke alene med udbytte men også med fornøjelse. (SR)

Dette nummer er redigeret af Poul Skebye Rasmussen.
Redaktionen sluttet den 16/10 1962.