

Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET

ATTER ET REKORD-ÅR

FOR BELLGRAHPIC



*Gladeligt
Nyttår*

17. ÅRGANG NR.

1

JANUAR 1960

Esbjerg

Bagerforretningen

Karl Sørensen
Storegade 147 . tlf. Esbjerg 1943
1. kl.s brød og kager
Bestillinger til fester modtages

Slagterforretningen

R. Schulick
Nørrebrogade 46 . tlf. Esbjerg 214
Kød . flæsk . pålæg og salater

Bageri & Konditoriet

Kongensgade 7 . Esbjerg . tlf. 5566
Robert Christiansen (ny indehaver)
Altid 1. kl.s brød og kager

Jernbanepersonalet anbefales

SCHOUS SÆBEUDSALG

v/ V. Nielsen
Jyllandsgade 100
Telf. Esbjerg 1243

Jørgen Olsens bageri

Rørkjærsgade 7 . Esbjerg . tlf. 5980
Lækkert brød og kager
Bestillinger modtages til
festlige lejligheder

Mejeriudsalget

v/ G. Thygaard
Nørregade 122 - Telf. Esbjerg 1013
1. kl.s mejeriprodukter og brød

Kolding

Viktualie-kældereren

v/ Arne Guldbrandtsen
Damhusgade 17 . Kolding . tlf. 3182
1. kl.s pålæg og salater

Salon LADY - Gretha Clausen

Agtrupvej 40 - Kolding - tlf. 1194
Nyeste frisurer og permanenter
1. kl.s hårpleje

Andelsmejeriet VARDE

Kun 1. kl.s mejeriprodukter
9 udsalg i Varde
Telefon Varde 635

Vejen

Sydjydsk Damkultur ½

Vejen
Telf. 115 - Telgr.: Damkultur
EKSPORT
egne jernbanevogne

E. SCHMIDT

URE - GULD - SØLV - BRILLER
Vejen - Telf. 8

Kolding Laane- & Diskontokasse

Lunderskov filial - telf. 97

Bramminge

Mary's Trikotage

M. Medum
Nørregade 1 - telf. Bramminge 268

Bertram Nielsen

Slagtermester, Storegade 8
1. kl. kød og flæsk
Tlf. Bramminge 240

Ribe

Ribe Stampemølle A/S

Træløst - Savværk - Brændsel
Telf. Ribe 20 og 320

A. P. Jørgensen

Maskinfabrikant
Leverandør til DSB
Ribe - Telf. 206

Gørding Andelsmejeri

Telf. Gørding 6

Grindsted

Grindsted Andelsmejeri

Telefon 8

TRIKO

v/ E. Hansen
Jernbanegade 18 . Grindsted
Tlf. 350
Trikotage - undertøj - alt i
babyudstyr

Slaugs Herreds Kartoffelsektion

Vejlevej 1 - Grindsted
Tlf. Grindsted *520

Ansager Andels-Slagteri

Tlf. Ansager 44 - 45 - 98

Ølgod og Omegns Spare- og Laanekasse

ØLGOD
Storegade 11 - Tlf. 108

Skjern

Aktieselskabet

Skjern Bank

Telf. 4 og 304

Faster Andelsmejeri

Telf. Astrup 2
1. kl.s mejeriprodukter
Udsalg: Østergade - Skjern
Telf. Skjern 276

Skjern Cyklelager

Cykler - cykledele
gummi en gros
Tværgade 2 - Skjern - telf. 176

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

Stationsmester

H. E. Rybro, M. D. F. (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Redaktionssekretær:

Togbetjent V. Jonvald - Hvidovrevej 258

Tlf. 78 36 42

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement

9 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

**MEDELM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER**

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

JANUAR 1960

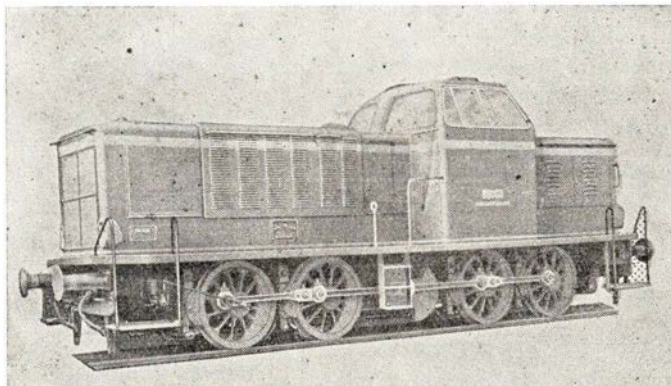
Dette nr. indeholder:

Tanker ved årsskiftet	side	3
Månedens emner	»	4
Brevkassen	»	5
50 års jubilæum	»	6
Mens vi venter på tog	»	7
Det er ikke alle, der ved	»	8
Rettelser til Bergens banens ju- bilæum	»	8
Beskrivelse af M. A. N. motor ..	»	10
Vandring i naturen: Åbenrå amtsbaner	»	12
Sagt og skrevet	»	14
Erindres det	»	14
Månedsmagasinet	»	15
Privatbane nyt	»	17
Model jernbane	»	19
Foto hobby	«	21
Ud - ind	»	23
En 60-års dag	»	24
Hunden på	»	24

MAK

dieselhydrauliske lokomotiver

240 HK—2000 HK



800 HK loko leveret til Lollandsbanen,
Hillerød-Frederiksværk-Hustedsted Jernbane

Generalrepræsentation:

IVAR BERTELSEN

Civilingeniør, Dr. techn.

H. C. Andersens Boulevard 20 • Kbhvn. V • Tlf.: Byen 6045 - Byen 6085 - Telex 5746

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigaretter - cigaretter

Dag- og ugeblade

Rejselektüre

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

Fredericia

Jernbanepersonalet anbefales

Konfektureforretningen

Bodil Hansen
Sjællandsgade 61
Chokolade - konfekt
Smukke gaveæsker
Telf. Fredericia 3135

Vi anbefaler

MEJERIUDSALGET

H. Christensen
Prangervej 53
Altid 1. kl. mejeriprodukter
Telf. Fredericia 285

Viktualieforretningen

v/ Lilly Jensen - Falstersgade 12
Fineste paalæg . salater
konserves samt smørrebrød og
varme retter.
Telefon Fredericia 214

Trikotageforretningen

M. Simonsen . Jyllandsgade 45
Fredericia . telf. 507
Stort udvalg i manufaktur,
trikotage, linge og smaa ting

Aktieselskabet

Fredericia Privatbank

Telefon *900
Eneste lokale bank

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

H L. Christensen Holbergsvej 39
Manufaktur - trikotage
Telf. Fredericia 3123

Skomager Kr. Jensen

Dyrhavevej 3 - Fredericia - tlf. 2844
Fodtøj til alle.
Skistøvler - gummi fodtøj
Træsko-reparation

Autolakereriet

S. Christensen . Calvinsvej 41
Fredericia . tlf. 1329
Al sprøjtelakering samt under-
vognsbehandling udføres

Kolonialforretningen

Vaasegården 17 - Fredericia - tlf. 313
Kolonial - vin - delikatesser
Prøv min ekstrafine kaffe

Vejle

KØR SIMCA

Vejle Autohandel
v/ H. M. Pedersen
Borgvold 6 - Vejle - tlf. 2600

Trekantens

Andelsvaskeri

Rugsted - Vejle - tlf. Rugsted 49
Indleveringsseder i
Fredericia - Vejle - Kolding

Slagterforretningen

H. Wie Nielsen (ny indehaver)
Kolding Landevej 60 - tlf. 2431
1. kl.s kød - flæsk - pålæg
spec. hjemmel. medister.

Tandlæge Erik Lassen

Kirkegade 2 . Vejle . tlf. 43
Konsultation: kl. 10—16
Lørdag 10—12

Jernbanepersonalet anbefales

BAGERIET

Kurt V. Nielsen - Havnegade 13
Telf. Vejle 2158
Altid lækker og velsmagende
brød og kager

Kolonialforretningen

Ethel Jacobsen
Nutzhornsgade 15
Kolonial - vin - tobak
konserves. Spec. KAFFE
Telf. Vejle 1612

Har De vrøvl med vognen - så

Sønderbro's Autoværksted

P. E. Jørgensen, Søndergade 28, Vejle
1. kl. reparationsværksted
for alle vogntyper
Tlf. Vejle 4083

Allè Købmanden

Johs. Sørensen
Petersholms allè - Vejle

Alt i 1. kl.s kolonial
konserves - vin - tobak

Telf. Vejle 4340

Horsens

Jernbanepersonalet anbefales
1. kl.s pension til rimelig pris

K F U M pensionatet

Søndergade 31 - Horsens
Telf. 2 17 08

Gram køleskabe Indstiksbrændere

for kakkelovn og kamin

Teknisk Service

B. Kristiansen
Bygholm Parkvej 17B - Horsens 2 26 35

Kolonialforretningen

v/ P. O. Christensen
Nygade 32 . Horsens . tlf. 2 39 54
Alt i 1. kl.s kolonial . vin
konserves . tobakker

Jernbanens folk anbefales

K F U K pensionatet

1. kl.s madstede
Allegade 19 - Horsens - telf. 2 16 90

Brande

Brande Sogns Spare- og Laanekasse

Lær børnene ved køb af sparemærker
i skolerne, at forstå opsparingens
betydning — hefter til indklæbning
af sparemærker udleveres gratis
af lærerne
Kontortid: 10—12 og 14—16
Fredag tillige 19—20
Lørdag 9—12



A. C. POULSEN

vulkaniseringsanstalt
Brande - tlf. 375
1. kl.s arbejde
Lager af autogummi

Jernbanepersonalet anbefales

Kilde-salonen

Kildegade 10 - Odder
Tlf. Odder 440

Tanker ved årsskiftet

Jernbanerne i tiden, der kommer

Det er almindeligt, at man ved årsskifte lader tankerne vandre tilbage over tiden, der svandt, og fremad mod den tid, der kommer. Man gør en slags status og prøver at finde ud af, hvor det bærer hen. Man prøver først sine private forhold, det er jo det, der ligger nærmest. Men hurtigt bliver man klar over, at i et så kompliceret samfund, som det viler i, er eens private forhold så nøje knyttet til samfundets, til statens, til kommunens og til den virksomheds, hvori man arbejder, at man er nødt til at forsøge et større overblik for at få rimelig udsigt over fremtiden. Derfor er det naturligt for et jernbanefolk, at tage et skøn over jernbanerne for at danne sig en forestilling om, hvordan de står nu, og hvordan de vil se ud i den kommende tid.

Trods konkurrence og deraf flydende modgang og undertiden upopularitet må det vel siges, at jernbanerne til stadighed har været præget af nogenlunde jævnt fremadskridende udvikling. Ikke således at jernbanenettet i de senere år er udvidet, tværtimod. Den tid, hvor man kæmpede for at få flere baner, er forbi i de højtudviklede samfund, som vi regner os med til. At der endnu i betydelig målestok anlægges baner i de underudviklede lande, angår ikke os, uden for så vidt som det viser os det interessante, at man ikke der mener at kunne klare behovet ved anlæg af landeveje. Udviklingen går derimod i retning af udbygning og

forstærkning af de bestående hovedbaner, forbedring af traktions- og vognmateriel og forøgelse af rejsehastigheden blandt andet ved at føre togene over længere afstande uden standsninger undervejs.

Det letter overblikket, at jernbanerne er så rart konservative og stabile. Der er aldrig forekommet nogen revolution i jernbanedriften, og dette giver os erfaringens ret til at formode, at der heller ikke fremtidig vil ske større pludselige omvæltninger. Udviklingen skrider jævnt og langsomt, et typisk eksempel derpå har vi i motoriseringen, der almindeligvis anses for den betydeligste af de forandringer, der er sket. Det begyndte for over tredive år siden og er endnu ikke fuldført. Det vil sige, det har været en menneskealder eller lige så lang tid, som det i sin tid varede at anlægge alle vore vigtigste jernbaner. — Man må uvilkårligt undres over, at dette kæmpearbejde dengang har kunnet udføres i så kort et åremål i en tid, der dog var betydelig fattigere end vor. Til sammenligning skulle dette at bygge en bro over Storebælt jo være en bagatel, og dog er denne bro endnu så langt ude i fremtiden, at man ikke har nødtigt at regne den

med i de øjeblikkelige overvejelser.

Nu er der i folkettinget fremsat forslag om ændring af Statsbanernes regnskabsaflæggelse og eventuel nedlæggelse af visse sidebaner. Det er som sædvanligt det store underskud, man rumler med, og man kan være overbevist om, at resultatet kun vil blive en fortsættelse af den udvikling, som for mange år siden er begyndt: Nemlig efter mange og lange overvejelser, nedlæggelse af ganske enkelte baner, hvor det viser sig, at det trafikbehov, disse baner dækker, kan tilfredsstilles billigere på anden måde. Udviklingen med nedlæggelse af landstationer, må man vente vil fortsætte. Den moderne landevejstrafik gør dem overflødig, og togenes standsning på mange mindre stationer gør toggangen for langsommelig. Desuden spares der mange penge ved at nedlægge eller reducere en landstation. Men det vil alt sammen tage sin tid. Det er en udvikling, der skrider langsomt.

Kan alt dette nu være en udvikling hen imod noget bedre? Eller er det ikke snarere det modsatte? Måske begyndelsen til enden, til afskaffelse af al jernbanedrift? Det kunne se sådan ud, men højst sandsynligt er det den rigtige vej til, for jernbanerne at kunne finde og udfylde den driftmåde, som bedst muligt dækker et trafikbehov, der ikke kan tilfredsstilles på anden måde. Det vil sige: hurtige, hyppige, sikre og bekvemme rejseforbindelser og forsendelsesmuligheder mellem

Resturant **»På Fortovet«**
 og baren på Østerport station
 anbefales
 POUL GUDMANN

alle egne af landet, såvel som til og fra udlandet. At man for manges vedkommende vil få længere til nærmeste station, vil næppe betyde noget, da der altid vil være gode landevejsforbindelser. Det tør også formodes, at jernbanernes økonomi under sådanne forhold vil blive tilfredsstillende.

Det er en sådan tilstand, udviklingen bevæger sig hen imod. Men med den træghed og stabilitet, der

præger jernbanerne, vil det tage tid, mange år endnu vil det vare, før målet er nået. At det går så langsomt, skyldes vel nok for en del, at man nu til dags er så bange for at ofre penge på jernbaner. Mens man uden at blinke betaler, hvad det koster, at flytte, forbedre eller rette en landevej, gyser man ved tanken om f. eks. at flytte en bane eller en station.

Aros.

Månedens emner...

Dansk byggede MY — et kostbart eksperiment

Som det vil erindres, blev Statsbanerne, da det blev bestemt at anskaffe et større antal My lok, der nu har kørt i flere år, tvunget til at lade to sådanne maskiner bygge på danske fabrikker. Dansk maskinindustri var stærkt interesseret i sagen, men det var dog særlig fagforeningerne med forbundsformand Hans Rasmussen i spidsen, der gennemtrumfede det, åbenbart meget imod Statsbanernes ledelse. Bestræbelserne for og ønsket om, at få maskinerne fremstillet her hjemme, var naturligvis meget forståelig og prisværdig, det drejede sig jo om mange penge for dansk industri og dens arbejdere. Men det må alligevel beklages, at forsøget kunne tvinges igennem af folk, som manglede forudsætninger for at bedømme forholdene. Statsbanernes teknikere var sikkert fuldt på det rene med, hvordan det ville gå, og heldigvis lykkedes det for dem at få bestillingen hos de danske firmaer begrænset til de to maskiner.

Den første af de to MY'er blev ikke leveret før langt senere, end det var bestemt, og den blev ikke nogen succes. Den har meget hyppigt måttet tages ud af drift for reparationer og ændringer, og dette har betydet et stort tab for såvel Statsbanerne som for fabrikkerne. Den anden har man måttet vente forgæves på i flere år, idet man hele tiden har søgt at rette på den, hvad der har vist sig utilfredsstillende på den første. Nu var det så endelig bestemt, at denne sidste af de to danskbyggede MY'er skulle leveres og sættes ind i driften til juletrafikken. Det skete ikke, og der synes at være lange udsigter endnu. Desuden har den først leverede igen kort før jul og ret umiddelbart efter et værksteds-

ophold på et par måneder, måttet sættes ud på grund af maskinskade.

Det har været et meget dyrt eksperiment for fabrikkerne og ligeså for Statsbanerne, og man tør dårligt tænke på, hvordan det ville have set ud, hvis man havde fået trumfet igennem, at samtlige MY'er skulle bygges af danske fabrikker? Det kan naturligtvis være beklageligt, at vi ikke selv formår at bygge et godt diesellok, men vi kan jo ikke være eksperter på alle områder. Der er så mange andre ting, vi heller ikke kan lave, tænk bare på f.eks. ure, symaskiner, nåle, bilmotorer o.s.v. Det vil sige, vi kan nok lave det alt sammen, men det bliver for dyrt og for dårligt. At lave den slags kræver mange års erfaring, mange dyre eksperimenter og kostbare anlæg, som ikke betaler sig, medmindre man har tiden og et stort marked for sig. Vi må trøste os med, at vi på mange andre felter er fuldt konkurrencedygtige, og sige til os selv, at vi selvfølgelig sagtens kan bygge en MY der dur, hvis vi eksperimenterer længe nok og vil betale, hvad det koster.

S O S

Projekternes tidsalder

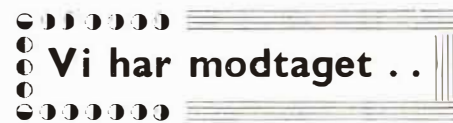
Vi lever i en tid, hvor projekterne blomstrer som aldrig før. Man kan dårligt følge med i de mange nye ideer, der fremkommer. Særligt gælder det inden for samfærdselsområdet. Hver dag ses nye forslag til oprettelse af bro-vej-eller raketforbindelser mellem forskellige steder på jorden eller i universet. Men naturligvis er det, som ligger nærmest, det der interesserer os mest. Der er snart sagt, hvad siges kan om broer over vore bælte og sunde. Disse projekter er allerede gamle og fortærskede,

så man ikke rigtig kan få mere ud af dem. (Man må dog i denne forbindelse undre sig over, at der ikke nu, da den såkaldte Fugleflugtlinie realiseres, fremkommer forslag om en bro Rødby—Fehmeren, det ville dog være nærliggende.) Men nu er der imidlertid til en afveksling i svenske blade fremkommet et nyt projekt, der foreløbig slår alle rekorder. Det angår bygningen af en 105 km lang bro mellem Falkenberg (på den svenske vestkyst omtrent midt mellem Göteborg og Helsingborg) over Anholt til Grenå. Ideen er fremsat af en havnedirektor i Göteborg, som åbenbart spekulerer meget på broer. Han har tidligere fremsat tanken om en bro mellem Göteborg og Frederikshavn. Han mener, en sådan bro Grenå—Falkenberg kan bygges for 2—3 milliarder kr., og beregner, at den daglige indtægt af færdsel over broen med tog og biler vil kunne beløbe sig til henvend en million kr.

Havnedirektoren mener, at foruden Danmark og Sverige vil også Norge være interesseret i en sådan bro og være med til at betale den. Det må jo være tanken, at den særlig skulle have betydning for transitfærdselen, for der er næppe mange i Falkenberg, der ønsker at komme til Grenå eller omvendt. Men ellers kan projektet være ligeså godt som så mange andre, det er bare større, og derfor er man tilbøjelig til at betragte det som et luftkastel.

Rusland vil nu være med

Et nærmere samarbejde mellem de russiske jernbaner og de vesteuropæiske jernbaner etableres ved den nye køreplans ikrafttræden i maj, idet der indsættes direkte eksprestog mellem Moskva og Paris og mellem Moskva og Hock van Holland. (Forbindelse til London.) Man har fundet en metode, hvorved de bredsporede russiske vogne kan tilpasses til almindelig normalspor.



Vi har modtaget ..

Der er forskel

Det var fire dage for jul. Jeg gik ind på posthuset med en pakke, som skulle sendes til Svendborg: »Kan den være der i morgen?» spurgte jeg.

»Nej. Det kan vi ikke regne med.«

»I overmorgen så?«

»Det kan vi ikke garantere for. Men den skal nu nok komme frem inden jul.«

»Tak. Så må De undskyldte. Så tager jeg pakken igen og går ud og sender den med banen.«

»Tror De det er bedre?«

»Absolut. Farvel.»

På banen spurgte jeg, hvornår pakken kunne være i Svendborg?

»22,23 i aften,« lød svaret.

Det kalder jeg ordentlig besked og ordentlig ekspedition. Ingen dikkedarer med at udfylde adressekort eller lignende. Bare et frimærke på, og så går pakken med første togforbindelse. Prisen er den samme, og var det ikke fordi, jeg bor lige op ad posthuset, ville jeg altid sende mine pakker med banen.

Man ser og hører så ofte postvæsenet fremhævet, som noget monsterværdigt fremfor jernbanerne, velsagtens fordi postvæsenets økonomi er bedre. Men den service, man yder kunderne er sandelig ikke bedre, tværtimod. Så hører man her op mod jul i radioen, at postvæsenet udsender opfordring til folk: »Hjælp os ved at sende juleposten i god tid, hjælp os ved at gøre ditten og datten. Gør sådan og sådan og kom på de og de tider, så hjælper De os. Vi skal bruge tre dage for at ekspedere et udenbys brevkort og to dage til et indenbys!« Vrovl og pjat altsammen. Hvorfor skulle vi hjælpe postvæsenet? Det bliver jo ikke billigere af den grund. Og kan de ikke overkomme forsendelserne på sædvanlig tid, må de sikre sig mere arbejdskraft. Der vil sikkert heller ikke være noget til hinder for at lade et ekstra posttog mere løbe. Men det er naturligvis billigere, og der tjenes mere, når det kan ordnes uden for megen ekstra udgift. Sikken et ramaskrig, der ville lyde, om jernbanerne gjorde tilsvarende og forbeholdt sig flere dage for at transportere de jule-rejsende og bad dem hjælpe os ved at rejse nogle dage tidligere?

N. H. J.

Tag bilen med i toget . . .

Trafikken »Tag bilen med i toget« fra Hamburg til Basel og Chiasso samt fra Grossenbrode til München og vice versa har i dette år ifølge de foreliggende oplysninger indtil 3. oktober 1959 været en meget stor succes.

Særlig Danmark og det øvrige Skandinavien er meget begejstret for denne kombinerede rejsemåde, der på ideel vis for-

ener fordelene ved bil- og jernbanetrafik, og den vinder stadig flere tilhængere. Adskillige bilister har allerede flere gange benyttet De Tyske Forbundsbaners biltog, nogle endda mere end en halv snes gange.

I 1956 blev kun 49 biler befordret, 1957 var tallet allerede steget til 2625 og 1958 ved slutningen af oktober 3859.

195 transporteredes fra 1.1. til 3.10 5838 biler, det vil sige der var altså ca. 2000 flere biler end i det foregående år.

Af særlig interesse er Danmarks, Sveriges og Norges deltagelse. Disse lande havde i sommeren 195, d.v.s. fra 1.6. til 3.10. belagt 48,4 % af pladserne i trafikken til Schweiz og 57,0 % i trafikken til München. Mange bilister benytter sig af den mulighed at tage den ene vej over Schweiz og den anden over München for på denne måde at opnå returbillet-reduktionen, der ellers kun gives, hvis man kører samme strækning frem og tilbage.

Med hensyn til benyttelsen af biltogene indtager danskerne også i år førstepladsen blandt nationerne, nemlig med 34,7 % og 42,2 %.

Biltogene er meget internationale, idet der kom bilister fra 14 forskellige nationer, deriblandt endog fra USA og Syrien.

I 1960 regner man på grund af festspilene i Oberammergau og Olympiaden i Rom med en stærk stigning af trafikken til Chiasso, der ligger ved den schweizisk-italienske grænse.

DB

Brevkassen

Med indgangen i det nye år takker Jernbane-Bladet for de mange venlige hilsener og de mange gode ønsker for bladet fremover, som vi har modtaget. Sidste år var der atter nye indsendere af artikler og billeder til bladet, og nogle af dem synes nok, det er mærkeligt, at de ikke kommer i bladet, men læs her, hvad der bl.a. ligger og venter på spalteplads: En fransk privatbane, Brunkul, Stockholms Metro, Maribo—Bandholm Jb., Et sidespors historie, Aurskog—Højlandsbanen m.fl. Vi takker foreløbig, og alt skal komme snarest muligt.

Nogle uddrag af modtagne hilsener:

Vi siger Dem tak for Deres udmærkede blad, som vi hidtil har modtaget gratis, men vi sender hermed abonnement for to år. *kmp.*

Som altid — tak for et rart og hyggeligt blad — kan slet ikke undværes!

Godt nytår og hilsen. *A. E.S.*

Godt nytår! og held og lykke med Jb-Bl., der burde komme to gange om måneden, fordi det er kvalitet, morsomt og underholdende og ikke mindst: belærende! Med hilsen. *I. L. C.*

Tak, tak allesammen, jeg skal gøre det bedste for at holde standarden. *Red.*

Svar til Bagger Jensen.

Det skal blive undersøgt og svar skal komme. *Red.*

RYSA VIKING sokke

Er de eneste, der virkelig du'r i gummi-støvler. Holder fødderne varme og tørre. Særlig slidstærke. Sparer mange stop timer.

Hjælper stærkt til at forhindre børneforkølelser, når efterårets vejrlig sætter ind.

En særpræget sok, der ikke ligner almindelige sokker. Glider ikke ned i støvlerne. — Spørg efter VIKING-sokken hos Deres tekstilhænder.

Fås i alle størrelser.

Tag ikke imod eftergninger, men prøv først VIKING, det eneste der du'r i gummi-støvler...

RY STRØMPEFABRIK A/S

Som genvej — ta' den vej —



til **JYLLAND**

over **HUNDESTED—GRENÅ**

Tog fra Hillerød:

Hverdage	7.15	11.15	20.15
Søn- & helligd.	7.15	10.50	16.12 19.15

Frederiksværkbanen

De er i godt selskab på en JØRGENSEN-REJSE

Jørgensens



Rejsebureau

JERNBANEGADE 7 - KØBENHAVN V

50 års jubilæum



Togfører G. A. P. Schmidt

Jeg sidder sammen med min gamle ven og kollega, togfører G. A. P. Schmidt, og taler om tiden vi havde sammen på vor gamle station — Østerbro — for mange år siden. Axel Schmidt har den 19. februar været i statsbanernes tjeneste i 50 år, og 3 dage senere fylder han 70 år, og med udgangen af februar har Schmidt søgt sin afsked.

Vil du fortælle mig lidt om den allerførste tid på Østerbro?

Ja, det skal jeg meget gerne. Det var jo en meget mærkelig tid, i forhold til tiden i dag. Jeg kan til at begynde med, omtale overassistent Meyer, som almindeligvis blev kaldt »den store«, og ham er der sikkert i dag mange der kan mindes, han blev jo i sin tid stationsforstander på Østerbro. Men hvorfor jeg nævner ham, var fordi jeg en dag blev kaldt op til ham, og han spurgte, om jeg var kapitalist, jeg havde nemlig ikke hentet min løn dagen før, det var 2,50 om dagen som ekstramand.

Senere fik jeg som portør 1200 kr. om året, det var jo en ret betydelig forøgelse, ja — og så fik jeg dem forud. Et værelse kunne man som ugift få for 10 kr. om måneden, ja, og så var det endog med morgenkaffe. Og ville man flutte sig, så var der en restauration inde ved Rundetårn, og her kunne man få to retter mad for 43 ore. Og skal vi med det samme tage øl og snaps med, så fik vi en ½ snaps og en ½ skibsol for 38 ore, og det blev der ved enkelte lejligheder splejset til, når vi trængte til en opstrammer. Trods en lille løn og meget arbejde var

der liv og lyst og fart over det hele. Der var altid en vis glæde og tilfredshed ved at aflevere et godt udført arbejde til dem der løste os af, der var sammenhold og godt kammeratskab.

Må jeg lige afbryde, er du ikke også far til »Gamle Østerbroere«?

Jo, det er jeg, og det viser sig den dag i dag, at der er et godt kammeratskab og sammenhold blandt de gamle østerbroere, sidste år holdt vi en slags jubilæum, idet det var 10 år siden vi udsendte den første indbydelse til disse sammenkomster, men jeg er jo ikke en så stor optimist som dig, du tror jo stadig, at vi kan samle lige mange.

Ja, det tror jeg absolut. Du var jo også gruppeformand engang?

Ja, det var jeg, og jeg var egentlig glad for det arbejde, for der var stor interesse for »Dansk Jernbane Forbund«s arbejde. Når vi holdt vore gruppemøder, var man altid sikker på, at alle der ikke havde tjeneste mødte op. Og så havde vi jo vores lille forening, der hed »Kk« — vi holdt nogle ganske dejlige fester ude i noget, der hed »Vangehuset«, og trods små penge kom der altid mange, og det var jo til spisning, og bagefter dans, og det var billig musik, vi havde, det var daværende portør Meinertsen og hans forlovede, frk. Vest, der spillede for os.

Hvor længe var du så på Østerbro?

Jeg var der i 7 år, og det var egentlig min mening at blive derude, men ved et tilfælde kom jeg til togtjenesten, og det var jo en stor forandring i et og alt. Jeg blev togbetjent i Vamdrup, kom senere til Fredericia, men i 1919, i februar måned, kom jeg til København H. Togtjenesten i dag og dengang har overhovedet ingen lighed. Det var kupévogne altsammen, hvor billetteringen foregik ved at hænge uden på toget under kørslen, og godstogene blev alle betjent med skruebremse, vi sad oppe i de såkaldte »kukkassere«, og når vi fik signal fra lokoføreren måtte vi bremse den vogn, vi kørte i. Og togførerne dengang var tit nogle strenge herrer, nogle af dem havde aldrig været portører, men var forhenværende underofficerer, de kom lige fra militæret og gik ind til togtjenesten, og når man tænker på militæret i gamle dage, med den strenge disciplin, kan man tænke sig til resten. Dengang kørte yngste togbetjente altid i »Sydbaneholdet« — det blev kaldt drengeholdet, så rykkede man op i »Kalundborgholdet« — det blev kaldt teglværksholdet, fordi Nordbanen hørte med til dette hold, og de ældste togbetjente kørte i »Vestbaneholdet« — og det blev selvfølgelig kaldt svendeholdet. Denne rækkefølge blev meget strengt fulgt af »Turlistens«.

Fik du ikke et legat til England engang?

Jo, det er ganske rigtig. Der var i slutningen af tyverne en international køreplanskonference på Christiansborg slot, der varede i 10 dage, og der var ca. 250 delegerede fra hele Europa. Da jeg kunne klare det engelske sprog, blev jeg taget ud af min tur og skulle assistere. Som vederlag for det arbejde fik jeg et legat på 400 kr. og 3 ugers ekstra ferie, samt en skrivelse, der gav mig adgang til at se alt, hvad jeg ønskede indenfor engelske jernbaner. Det var en interessant rejse, hvor jeg bl. a. var med den »Flyvende Skotte« fra London til Edinburgh, jeg tog turen på maskinen, og så bl. a., at der blev taget vand under kørslen. Jeg skrev to artikler til »Jernbanetidende« om denne tur.

De internationale tog fik senere din interesse?

Ja, det må jeg sige. For kan man lidt tysk og engelsk, og man har øjne og øren åbne, så opleves der næsten altid noget på hver tur, og mange kendte — og også mange mærkelige mennesker har man jo haft lejlighed til at se og tale med.

For talte du om England, var der ikke også noget med Paris?

Jo, det var forresten en tur, jeg kan takke vores daværende kontrollør Knudsen for, jeg kom med på en af de mærkeligste ture, der nogensinde er arrangeret. Redaktøren af Ekstrabladet havde fået den idé at lade Danmark blive repræsenteret af folk fra alle stænder ved grundstensnedlæggelsen af det danske hus i Paris. Det er jo ellers de høje hatte og hvide slips, der er »Danmark« ved så højtidelige lejligheder, men her var det togtføreren og skorstensfejeren, brandmanden og ølmanden, politimanden og fiskerkonen Karla fra Gl. Strand, 32 ialt, og alle klædt i deres daglige arbejdstøj, og det blev naturligvis den helt store tur. Carlsberg — Tuborg og Nordisk Fjerfabrik havde finansieret turen, så der manglede ikke noget i nogen retning. Tivoligården var også med, og jeg skal love for, at de gjorde lykke hos pariserne, både med de fine uniformer og deres gode musik.

Når du nu holder op, hvad vil du så foretage dig?

Jeg har — takket være den store fordel vi jernbanemænd har — rejst en del i udlandet, men såfremt mit helbred tillader det, vil jeg forsøge at se det Danmark jeg ikke har set, og se det København jeg heller ikke har set — og det er meget, og når vejret tillader det, vil jeg tage min cykel — så først nogle små ture og senere lange ture. Om vinteren skulle jeg jo gerne have en lhombre — engang imellem — og så har vi to jo vores fælles barn, »Gamle Østerbroere«, det skal jo også passes, så den kan leve nogle år endnu.

Harald.



Karolines spekulationer . . .

Hvor er stregen?

Karoline havde serveret morgenkaffe for os på sengen. Det var min fridag, og jeg havde ikke til hensigt at stå op før nødvendigt. Det vil sige, ikke før hun tydeligt tilkendegav, at nu gik den ikke længere. Jeg lå og havde det godt, lukkede øjnene, blundede og var så herlig ligeglad med alt. Karoline halvvejs sad op i sengen og læste i et eller andet blad. Jeg har altid syntes, det var idiotisk at læse i sengen. Lad gå endda om aftenen, men om morgenen, når man ellers kunne ligge og have det rart, det er tosset. Nå, det må hun selv om. Jeg har mange gange forklaret hende, at man kan have det ganske anderledes dejligt ved bare at ligge stille og nyde hvilen og tilværelsen, men hun har en svaghed for at gøre lige det modsatte af, hvad jeg anbefaler.

»Sover du?«

»Ja.«

»Du må lige forklare mig en ting.«

»Um.«

»Hvad er egentlig utroskab?«

»Utroskab?« (Mon hun skulle være tankeføler? Jeg lå lige og tænkte på, at frk. Hansen, der lige er kommet på kontoret, var eminent godt skabt.) »Det ved jeg ikke. Jeg har aldrig tænkt nærmere over det.«

»Så tænk over det og sig mig, hvad du anser for at være utroskab.«

»Det skal jeg gøre, så kan jeg sige dig det, når jeg står op.« Jeg kunne jo lige

så godt ligge og tænke på det som på noget andet.

»Nej, så falder du bare i søvn. Du må da vide, hvad det er at være utro.«

»Nå ja. Jeg vil mene, at man er utro, hvis man svigter den tillid, der er vist een.«

»Tak. Det er ikke sådan en generel forklaring, jeg ønsker. Det er specielt angående ægteskabelig utroskab. Det ved du vel hvad er?«

»Ja, mon ikke.«

»Sådan troede jeg også, men det er slet ikke så ligetil.«

»Ikke det?«

»Nej, hør nu her. Her er en, som spørger i bladet.« — Jeg kunne næsten tænke det. Det var et af de blade, hvor forrykte menneske stiller forrykte spørgsmål, som bladet påtager sig at besvare. Pip. Men den slags læser Karoline. Hun fortsatte læsende op af bladet:

»Hvor langt kan jeg gå med mit ven-skab med en anden mand, uden at det kan kaldes utroskab mod min mand? Vi har været venner i mange år, han kommer hos os jævnligt, både når min mand er hjemme og når han ikke er det, vi går ud sammen og går ofte med hinanden under armen, vi har kysset hinanden i ny og næ, som f. eks. nytårsaften, da vi ønskede godt nytår, og min mand var til stede. Vi tager om sommeren ud at bade sammen, og han overnatter undertiden hos os, når min mand er hjemme, også når han ikke er det. Jeg vil selvfølgelig

ikke være min mand utro, men jeg vil gerne vide: Hvor er grænsen?«

»Hvad mener du? Hvor er grænsen? Det kunne være interessant at vide.«

»Ja. Men jeg ved det ikke. Og jeg vil ikke blandes ind i andres familieforhold.«

»Du kan da sige, hvad du synes?«

»Nej, for jeg synes ikke noget.«

»Tænk dig nu, at det var mig, der havde en så intim ven.«

»Virkelige venner er en sjælden vare, som man bør skønne på.«

»Det er rigtigt. Men hvis nu jeg havde det, som hende i bladet. Ville du så mene, jeg var dig utro?«

»Ne'ej. Det tror jeg ikke. Hvis det ellers ikke gik over stregen.« Karoline har flere gange været, om ikke netop forelsket så dog charmeret i en og anden. Det kvikker hver gang svært op på hende, hun bliver yngre, kønnere og rarere af det, så den fornøjelse under jeg hende, og jeg ved, hun går ikke over stregen.

»Det er nemlig det, jeg vil have fastslået: Hvor er stregen?«

»Det er ikke til at sige bestemt. Den er vel ikke tydeligt optrukket, og muligvis er den endda flydende.«

»Der må dog være et punkt, hvor man kan sige: Nu er det utroskab.«

»Ja, det er der. Men det er ikke sikkert, at dette punkt altid ligger fast på samme sted. Når vi kommer til den yderste grænse, ved vi jo allesammen, hvad utroskab er.«

»Ja. Men alt det, der ligger indenfor denne yderste grænse, er det ikke utroskab?«

»Det behøver i hvert fald ikke at være det.«

»Vil det sige, jeg kan gøre det samme, som damen i bladet, uden at være dig utro?« Nu ville hun have sagen sat på spidsen, mærkede jeg.

»Ja, formodentlig, men du kan jo se, hvad bladet svarer.«

»Det svarer kun: Det er ikke sandsynligt, at en dommer i en skilsmisssag ville betegne det skete som utroskab. Men De bør sikkert ikke gå længere i forholdet med Deres ven.«

»Det tror jeg heller ikke.«

»Så er vi lige kloge.«

»Nemlig.«

lady.



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft



„De Danske Østersølærger“

Restaurationen

GEDSER

K. BJØRN JENSEN

Det er ikke alle, der ved...

- at København, Havnegade (Øresunds-bådene til Malmø) nu har fået fjern-telefon (KH 370) beregnet til brug ved reservering (foreløbig gratis) af plads til biler (undtagen store lastbiler og busser) på Havnegade-Malmø overfarten.
- at antallet af overførte biler på Havnegade-Malmø overfarten i 1959 forventes at ville overstige 25.000 mod godt 22.000 året forud. I 1957 overførtes godt 18.000, i 1956 knapt 11.000 og i 1955 godt 2.000 biler på den nævnte overfart.
- at det nye pakhus og den nye signalbygning på Nykøbing F. station nu skyder godt i vejret. Den nye godsekspedition ventes at kunne tages i brug 1. december 1960, ligesom hele den nye nordlige del af stationsområdet ventes fuldt færdigt inden dette års udgang.
- at DSB har holdt licitation over den nye ekspeditionsbygning ved hurtigfærgelejet i Århus havn. Selve færgelejet er under bygning, og færgen, der bygges på Ålborg værft, er nu så langt fremme, at der ventes stabelaflobning i begyndelsen af april i år. Hurtigruten med 3 dobbeltture i døgnet åbnes oktober 1961.
- at centralværkstedet i Århus har fået sin hidtil største vognbygningsopgave, idet de bedste af Q vognene, ca. 600 stk., skal ombygges til Hj vogne — moderne lukkede godsvogne med skydedøre. Der vil i gennemsnit blive færdigbygget een vogn om dagen.
- at bommene i Durup og Jebjerg nu er erstattet med blinklys.
- at den tidligere lok remise i Tønder nu er omdannet til fabriksdal for A/S Bartig Maskinfabrik og Kedelsmedie, med fuldt moderne maskiner og med fuld beskæftigelse.
- at der ventes ca. 250 tjenestemænd fra de forskellige etater til Rodbyhavn, hvorfor Jernbane-Tidende efterlyser opførelse af boliger til disse mennesker.
- at de nye walkie-talkies samtaleanlæg på DSB færgerne er benyttet med tilfredshed på overfarterne under tågeforhold og ved tilkaldelse af færger til hjælp.
- at den tidligere stationsforstander i Glyngøre er blevet postekspeditor på Danfoss fabrikerne.
- at Gladsaxe kommune nu har udarbejdet et forslag til el-drift på Hareskovbanen efter det hurtigsporvognssystem som Jernbane-Bladet omtalte i november nr. 1958. Banen skulle efter dette føres til Jarmers Plads.

at der er planlagt at anlægge o-perron på Sorø station.
at de to nye ombyggede buffet spisevogne ikke blev nogen succes, og de vil nu blive bygget om.
at DSB med den store stigning i bilernes antal mener det nødvendigt at der for-

uden den dobbeltdækker færge, der leveres i 1961, bestilles en tredje dobbeltdækker færge til levering i 1963.
at den privat færgeoverfart på Sallingsund har overført 43.700 biler flere i 1959 end året før.

Bergensbanens 50 års jubilæum

Nogle rettelser til artiklen i november 1959

Herr Redaktor.

Kolleger i DSB

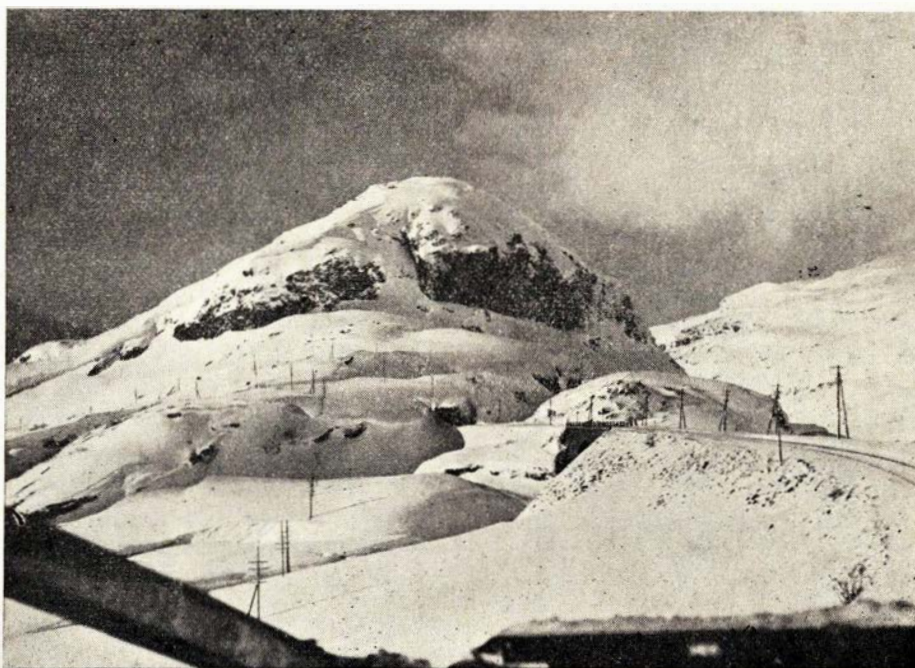
I 1947 kom der til Bergen en gruppe på ca. 70 danske jernbanemenn på en kombineret ferie og studietur. Jeg var den gang i Distriktsorganisasjonens styre i Bergen, og fikk derfor anledning til å bli kjent med flere av de danske jernbanemenn, og har siden holdt forbindelsen vedlike med tre av dem. Den ene er nå død. Denne forbindelse har gitt meg mange gode minner — og når jeg har været i Danmark, er jeg så blitt kjent med mine venners venner. Alltid vennligt og hyggelig mottatt.

En av disse mine danske venner har sendt meg »Jernbane-Bladet« for november, for at jeg skulle få lese om »Bergensbanen 50 år«. Det er nærmest denne artikkel i Deres medlemsblad som gir grunnen til dette brevet. Deres artikkelforfatter J.

Gram har gjort seg skyldig i flere feil, likesom to av bilderne har feil tekst. Jeg har selv vært stasjonert på Bergensbanens høyfjell i ti vintersonger i snorydningen, og skulle således kjenne fjellet godt, ligesom jeg også har vært reservefyrbøter på strekningen Bergen—Hønefoss.

La oss så se hva som er feil. Jeg skal først ta bilde på side 264, der står det at bilde er Reigubod tunnelen. Det navnet har jeg aldrig hørt for, mens det derimot er Reinunga tunnel, som ligger nærmere Myrdal, på strekningen Myrdal—Hallingskeid, og i ca. 900 m.o.h.

Vannet som vi ser på venstre side er Reingungavannet, som gir vann til de store turbiner som igjen gir kraft til Flåmsbanen som går mellom Myrdal og Flåm. Dette bilde av Reinunga tunnelen er tatt i den rederste ende mens det andre bilde ikke er av Gravehalstunnelen, som angitt, men



Fjeldet Klevenosi mellom Hallingskeid og Myrdal

vert i mot av Reinungatunnellens øvre ende, altså nærmere Hallingskeid, bildet er tatt fra Kleven banevokterbolig. Under dette bilde står det at Gravehalstunnellen ligger mellom Myrdal og Vatnehalsen. Desværre må jeg si at, — der kan den umulig ligge, da Vatnehalsen er en stasjon på strekningen Myrdal—Flåm, altså på Flåmsbanen. Gravehalstunnellen ligger mellom Upsete stasjon og Myrdal, på Bergensbanen, og ligger i en høyde av vell 800 m.o.h. Vatnehalsen er bare en holdeplass for det store hotell som ligger like nedenfor Myrdal. Ja, dette var en liten rettelse angående billedene.

Skal vi så se litt på teksten? Jeg vil ikke si noe om annet enn det jeg kjenner til fra høyfjellet. Taugevannstoppen, som vi sier, ligger 1301 m.o.h. Når jeg nå skriver dette, regner jeg strekningen Bergen—Oslo. Jeg har allerede sagt at Gravehalsen ikke ligger mellom Myrdal og Vatnehalsen, men mellom Upsete og Myrdal. Lengden af tunnellen er riktig, 5,5 km. Men så kommer vi til en meget stor feil, i Deres artikkel står det at Bergensbanens største stigning er 1:50. For å kunne klare en slik stigning måtte man ha spesialbyggende damplok. (Like til for noen år siden gikk all trafikk på Bergensbanen med damplok.) Største stigning på Bergensbanen er 1:22 eller 24. Mens Flåmsbanen har Nordens største stigning med 1:50. På sine ca. 30 km. faller Flåmsbanen over 800 meter.

Herr Gram sier at banen faller hele veien fra Taugevann til Hønefoss for så å stige igjen. Dette er ikke helt rett. Banen faller til Gol, for så å variere litt opp og ned i ca. 60 km. til Gulsvik, hvorfra den så igjen stiger opp til Ørgenvika i vell 200 meters høyde. Denne strekningen er noe av det vakreste på hele Bergensbanen, fra Ørgenvika går vi inn i en av de lengste, for ikke å si den nest lengste tunnellen på Bergensbanen, Havardsting tunnellen, og kommet ut av den faller man så ned til Hønefoss, bare med litt kupert terreng i mellom.

Så bare en liten bemerkning til bilde fra Finse. De snokledde fjelle i bakgrunnen er Hardangerjøkulen. Finse ligger på 1222 m. o.h. mens Hardangerjøkulen med sin evige sne og is har et høydepunkt som er mange hundre meter høyere, jeg tror ca. 1600 m.

Man vil kanskje si at jeg har vært »pirket«, men jeg mener at man skal få de riktige opplysninger. Selv ville jeg ikke like å få vite de forkjerte ting om de danske baners historie.

Så sender jeg mine beste hilsener til alle DSB menn, og særlig til mine venner i Jylland og Fyn.

På grunn av sykdom er jeg nå invalidepensjonist, men følger likevel med i alt som vedrører NSB og mine kolleger lok. stallbetjeningen, som særlig på Bergensbanen har hatt en veldig innskrenkning på grunn av rasjonaliseringen og overgangen til elektrisk og dieseldrift.

La meg så få bli deres alles

Od. AM.

Herr stnst. Rybro.

Hermed vil jeg gerne sige Dem mange tak for den udmærkede artikel om Bergensbanen, som De bragte i bladets november nr.

Det har glædet mig meget, at jubilæet blev husket, for det er en meget interessant og enestående jernbane, og jeg har

selv flere gange haft den store oplevelse at rejse med banen.

Der er dog et par misforståelser i artiklen, som jeg vil gøre opmærksom på. Den på side 264 viste tunnel hedder Reinunga tunnel og soen nede til venstre er Reinungavandet, og længere bagude skimtes Selluftvandet.

På side 265 er banens længste tunnel Gravehalstunnellen omtalt, men den forbinder Myrdal station og Upsete st. og ikke Vatnahalsen. Fra Myrdal st. går tunnellen bl. a. under fjeldet Urdshoved. Vatnahalsen er første holdeplads på Flåmsbanen, den elektriske sidebane fra Myrdal til Flåm ved Aurlandsfjorden. Nederste bilde på samme side er ikke Gravehalstunnellen, men viser fjeldet Klevanosi og broen før tunnelindgangen hedder Klevabrua, der ligger ca. 6 km før Myrdal st. i retning fra Hallingskeid station.

W. E. Dancker Jensen.

Bladet takker for rettelserne og bringer påny billederne med de rigtige tekster.

Red.



Tog 602 ved Bromma.

Foto: Dancker

**Dansk
Maskinpakning 1/2**

Amaliegade 41 - København K.



Henri Petersen

GULDSMED

Stort udvalg i gaver og præmier

AARHUS

Immervad 9 - Telf. 2 14 36

En beskrivelse af M ◊ A ◊ N loko - dieselmotorer

W8V17, 5/22A med udstødsturbolader

Af Dipl. Ing. G. Steinberger, M. A. N., Ausburg.

Danske Statsbaner har afgivet ordre til A/S Frichs, Århus, på 80 dieslrangerlokomotiver, litra Mt, der skal drives af en M.A.N.-dieselmotor af typen W8V17, 5/22A m.A.

M.A.N.-motorer blev foreskrevet, da nogle lokos, med samme motor, allerede gennem længere tid havde været i drift hos Danske Statsbaner og vist, at de opfyldte de stillede krav.

Motoren W8V17, 5/22A m. A. er en stående 8 cyl. 4-takt-dieselmotor med udstødsturboladning, med en boring på 175 mm og en slaglængde på 220 mm. Motorens normalydelse andrager 440 hk ved et effektivt middeltryk på 8,5 kg/cm² og et omdrejningstal på 1100 omdr./min., som svarer til en middelhastighed for stemplet på 8,1 m/sek. Derved garanteres, ved normal belastning, et specifikt brændstofforbrug på 170 g/lehkt, med en tolerance på 10 %.

Motorstativet er fremstillet af støbejern og har på begge sider store åbninger, der muliggør, at krumtaprummet er let tilgængeligt. Det svejste oliekar er boltet til stativet. Hver cylinder er forsynet med hvert

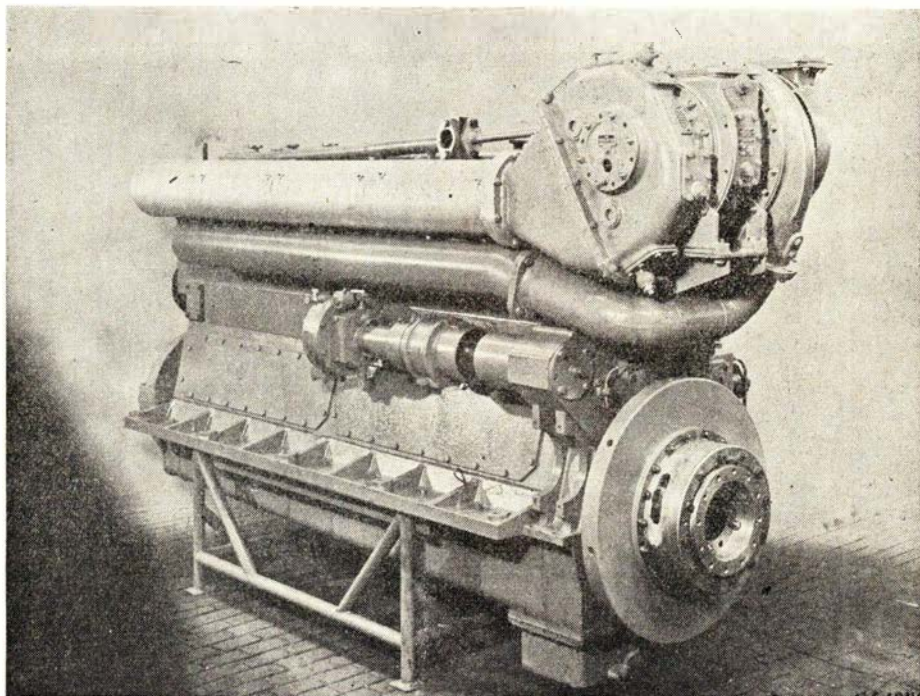
sit cylinderdæksel, der er fastgjort med 4 stiftskrueer til cylinderblokken, og hvert cylinderdæksel er forsynet med en ind-sugnings-, udstøds-, trykluft- og dekompressionsventil, og forkammer med brændstoffdyse samt glødekerter til forvarmning. På det sidste cylinderdæksel modsat koblingen findes yderligere en udpumpningsventil, der tjener til efterfyldning af startluftbeholderen. I denne beholder opbevares den til start af motoren nødvendige luft, under et tryk på indtil 30 ato.

De af kolevand omskyllede cylinderforinger er fremstillet af slidfast centrifugalstøbegods og hviler med bunden på den øverste del af cylinderblokken og bliver holdt af cylinderdækslerne over en kobberpakning. Tætningen af kolevandsrum-

met mod krumtaprummet bliver sikret af gummipakninger, der er indlagt i riller i cylinderforingen, og som ikke hindrer foringens frie udvidelse.

Letmetalstemplerne er forsynet med 4 støbejernringe. En olieskrabering, med 2 skrabeanter, findes under den på alle sider bearbejdede stempelpind. Plejstænger med dobbelt-T-tværsnit er sænksmedede, og skafterne er, for at undgå farlige kervirkninger, slebet blanke. Smørelin til stempelpindlejerne bliver tilført fra krumtapakslen gennem en boring i skaftet. Efter fjernelse af cylinderdækslet, og efter at man har løsnet plejstangsboltene, kan stemplet med plejstang demonteres oppefra.

Den sænksmedede og på alle sider be-



M.A.N. dieselmotor W8V17, 5/22A m. A. udstødside.

D. A.

LEM PUMPEFABRIK

Fabrikationsprogram:

aut. maskinpumper - håndpumper

i mange udførelser.

Vi leverer den fikse håndpumpe til sommerhuset

Forlang vore fabrikater gennem Deres leverandør

GRUNDLAGT 1922

LEM ST. - TLF. 5

Hvilehjemmet »Eliselund«

Hasserisvej 143 - Aalborg - tlf. 3 68 04

modtager ældre pensionærer — såvel enlige som ægtepar. God pleje og moderate priser.

LIS og SØREN NIELSEN

arbejdede krumtapaksel har kontravægte til udligning af de roterende masser. De hærdede aksel- og plejstangstappe løber i udskiftelige stålskåle istøbt blybrønse. For at undgå svingninger er der modsat kølingsiden indbygget en svingningsdæmper. På denne motorside bliver kompressoren drevet ved hjælp af en kileremskive.

Styremekanismen befinder sig ved motorens svinghjuls side og er lejret i et særken. Knastakslen driver rulleløfterne, stødstængerne, vippearmerne og ventilerne og ligeledes over rulleløfterne brændstofpumpen, der er monteret som enkeltpumpe mellem ventilerens stødstænger, på cylinderblokken.

Regulatoren arbejder som fyldningsslutregulator, d. v. s. at den kun træder i funktion ved maks. omdrejninger samt ved de laveste omdrejninger i tomgang. Intervallet bliver reguleret fra tørerstanden gennem forskydning af regulatorstangen ved hjælp af trykluft.

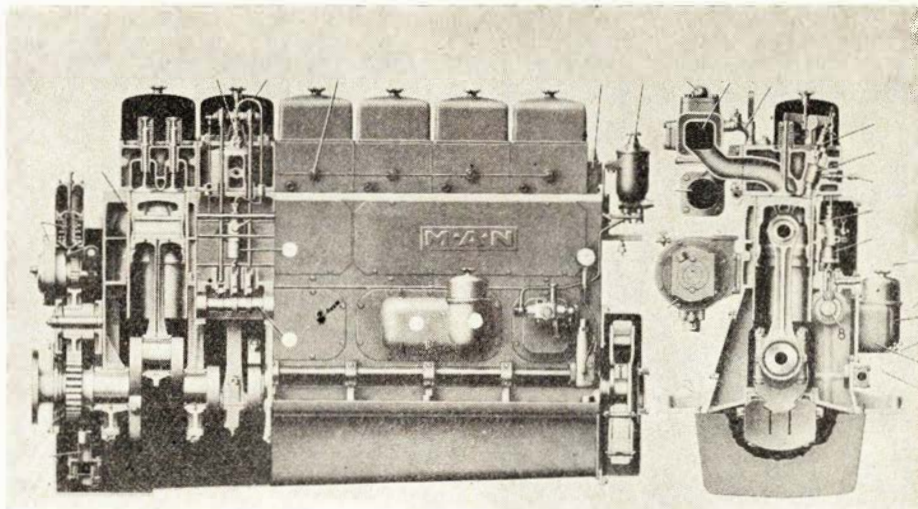
Brændstoffet bliver ved hjælp af en pumpe ledet over et omskifteligt dobbeltfilter til brændstofpumperne og herfra under tryk til dyserne for at blive forstøvet af disse.

I udstødningsturboladeren bliver den energi, der er i udstødsluften, anvendt til gennem en turbine at drive en dertil koblet radial-kompressor.

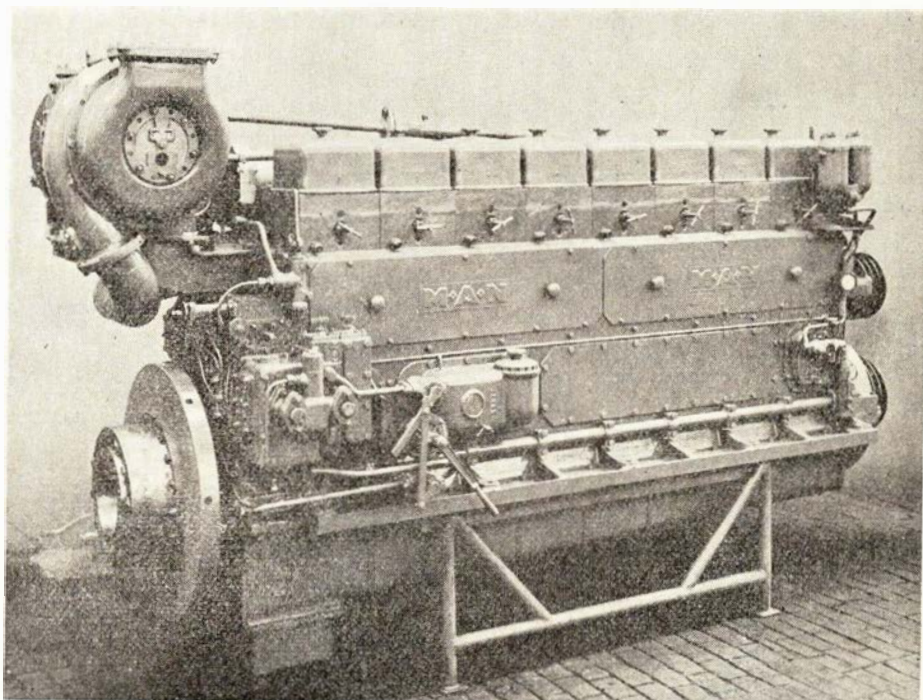
Den større mængde ilt man derved har opnået i motoren tillader en forbrænding af en større mængde brændstof, og man opnår derfor en højere motorydelse. Forbrændingsluften bliver rensat i et oliebadfilter for at holde sliddet i cylinderforingen så ringe som muligt.

Motorernes prøveløbsløb bliver gennemført i de samme haller, i hvilke den første dieselmotor blev udviklet. Siden den tid har M.A.N. på en fremtrædende plads deltaget i videreudviklingen af denne økonomiske kraftmaskine.

I dag bliver der fremstillet M.A.N.-dieselmotorer med indtil de største ydelser på ca. 20.000 hk pr. enhed. Gennem et omfangsrigt typeprogram er der draget omsorg for, at der findes en motor for ethvert behov, der også imødekommer de vanskeligste driftbetingelser.



Længde og tværsnit af motortypen WV 17,5/22 A



M.A.N.-dieselmotor W8V17,5 22 A m. A. m. BBC-blæser. Styrsiden.

SAAB
93B



Den
lynhurtige
svensker

Peders Radio

HEDENSTED - TELEFON 29

Autoriseret SAAB-forhandler

Forretningen med de gode, små vogne

Gode betalingsbetingelser

Flere gode ibyttetagne vogne på lager

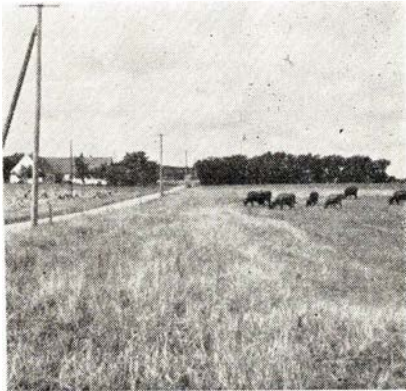
Vandring i naturen

På opdagelse efter

Åbenrå amtsbaner

8. maj 1901 til 31. marts 1926 . .

(Fortsat fra december nr. 1959.)



Et eksempel paa fællesskab vej bane.
Banelegeme skimtes t. h. i vejsiden.

Den lille by Nr. Hostrup ejer en overflodighed af stationer, og begge baner har faktisk skåret hinanden i byens midte, hvor en købmands- og kornforretning har været amtsbanens stationsandel. Det videre forløb herfra til Hovslund er, takket være tyndt befolkede egne og tildels lavt liggende moseterræn let at følge, omend visse brudstykker er udraderet gennem opdyrkningen. En anseelig dæmningsrække viser vej fra til Rovbjerg. Man stilles her som flere andre steder over for det problem, at stationen (kroen) ikke kan findes, og først når man ved lokale kræfters medvirken får stadfæstet beliggenheden, kan man opnå overensstemmelse med de gamle kort. I flere tilfælde viser det sig da, at krovirksomheden har været en bibeskæftigelse på gård eller lignende, og at denne beskæftigelse er faldet bort samtidig med banens lukning.

Ved og i selve Hovslund har dels parkeringsplads dels bybyggeri dækket banearealet. (DSB overtog overleveringssporene for 3250 kr.). I de senere år er også de store dæmningsrester og brohoveder stammende fra amtsbanernes overføring syd for statsbanestationen fjernet på den måde, at de har dannet grundstenen i en bred vejbro samme sted. Banebroen bestod af 2 13,75 m lange pladejernsdragere m. m. af samlet vægt 8 t.

Allerede sidst i tyverne havde gammelt jern salgsværdi, og firmaet Petersen & Albeck i Vejle var stærkt interesseret i overbygningens nedtagelse og borttransport. Handelen blev afsluttet, men blev forsinket derved, at hedeselskabet i maj 1930 anmodede om, at broen måtte blive

holdt intakt endnu et år af hensyn til påtænkt udvidelse af merglingen øst for Hovslund, således at denne mergling også skulle omfatte arealer vest derfor.

Har vi hidtil bevæget os i det -- hvad bakker angår -- ret moderate vestjyske landskab, må vi østover indstille os på mere bakket terræn, og derfor også mere brudstykkevis genfindelse af baneresterne. Mange af disse østlige dæmningsrester -- trods banernes ret bratte stigninger og fald -- så vel som udgravningerne store selv etter nutidens forhold. Der berettes da også om flere store dæmningskred især i banens første år, og i 2 tilfælde skal der ligefrem være tale om veritable styrt i afgrunden.

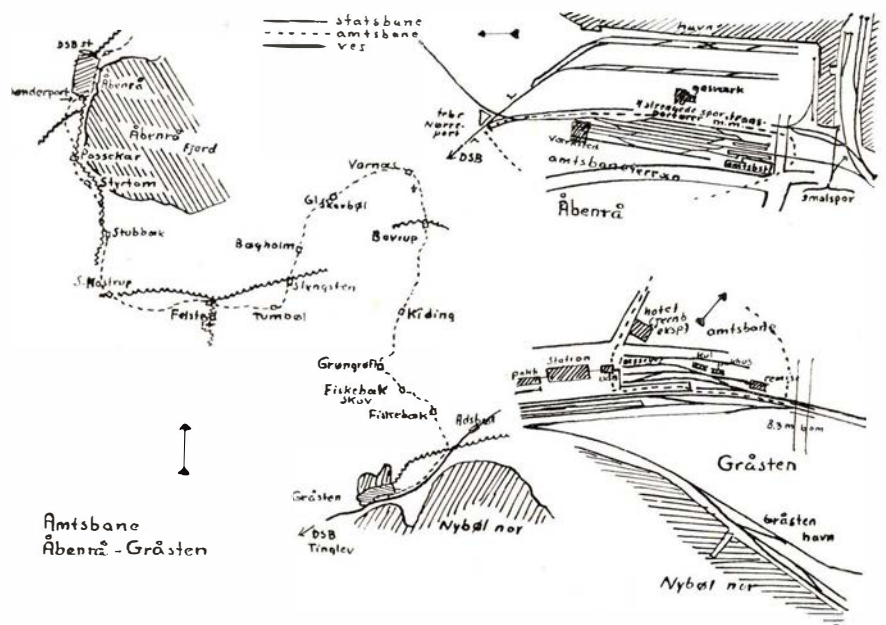
Hvor vi øst for Hovslund slipper asfalten, overtager kornmarker den tilslørende rolle, og stort set kan man med sikkerhed først genfinde banens planum i en udgravning vest for Øster Løgum. Strækningen herfra til Østermark og videre til Genner følger en sækning tildels gennem moseterræn, og er -- bortset fra talrige afbrydelser -- let at følge.

I Genner by og ved station Knivsbjerg (kro) har byudvidelser delvis skjult resterne, og der skal ses nøje efter for stadig at holde retningen. Ikke alene her men flere andre steder er det uomgængelig nødvendigt at konsultere de gamle kort for ikke



Åbenrå rutebilstation hedder det nu, men bygningerne er uændrede

at tabe sporet. Trods rivende udvikling i vejtrafikken i nord-syd færdselsåren ((hovedvej 10), kan man fra Knivsbjerg st. til vi atter forlader vejsiden for at søge mod Nørby trbr. og Løjt Kirkeby let fastslå banens forløb langs vejsiden. Også strækningen frem til Løjt Kirkeby er -- stedvis i alt fald -- let genkendelig, idet bl. a. 2 store dæmninger er helt intakte. De sidste 600 m for Løjt Kirkeby er alt borte, og i selve byen gælder det samme, ja helt frem til Barsmark, hvor en nu nedlagt beværtning var station. I Løjt Kirkeby var den daværende tyske kro



Plan over Åbenrå-Gråsten amtsbane

station, nu er denne forsamlingsbygning og leder ingen tanker hen på jernbanetog.

En dæmningsrest ved Barsmark viser, at opgaven stadig er mulig at løse, men atter må vi indtil Løjt Skovby bruge kort og fantasi. Ankommet til denne by ses atter banens forløb og endda i ret uberørt stand. Dette fortsætter praktisk taget frem gennem Stollig til Åbenrå. Når man først frem til Stollig mejeri er det muligt selv pr. knallert at følge forløbet af banen helt til Åbenrå. En yndet — og meget brugt sti — vil her i lang tid fremover vidne om den bane, der engang gik her. Det er et meget smukt og meget bakket landskab, der her har dannet ramme om skinnertrafikken, og man aner, at de mange og ret stærke stigninger i hvert fald for tog i nordgående retning har levnet passagererne god tid til at nyde udsigten.

Banens spinkle 15,5 kg skinner danner flere steder her fundament for spærrebommene. Fra Egebæksvej via Langvad, der begge følger banens linieføring, nås stationspladsen i Åbenrå, men bortset fra, at kortet viser trinbræt ved Nørreport, og at amtsbanestationens hovedbygning er helt uændret, ses ikke her bevarede spor. Vi må frem over havnepladsen til skæringerne med gaderne ved Sønderbro trinbræt, hvor huller i husrækkerne samt et par småbroer tydeligt viser forløbet. Er vi først nået så vidt gentager historien sig således at forstå, at spadseresti og cyklesti atter her er banens arvtager. Næsten helt til Possekær trbr. er opgaven let, men pludselig forsvinder sporet blindt i uvej-somt moseterræn. Dog kun for en kort strækning, idet mange — og store — dæmninger brudstykkevis giver os banens forløb helt til denne ved station Stubbæk krydser hovedvej 10 for derefter at følge vejens østlige side til S. Hostrup.

Såvel som nord for Åbenrå findes på den sydlige del naturidyller, som stigningsforholdene også her har givet rig anledning til at delagtiggøre de rejsende i.

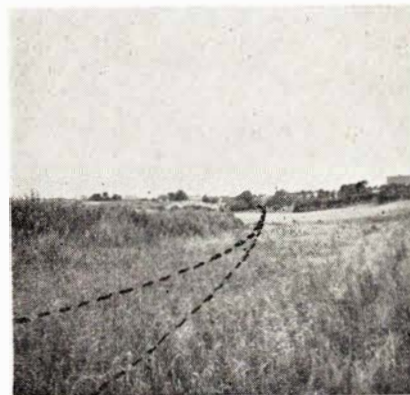
Undertiden danner manglende genfindelsesmuligheder basis for samtaler med ældre beboere de pågældende steder, og forbavsende mange erindrer banerne og episoder fra disses dagligliv. Gerne taler de om »æ lillebahn« eller »æ kleinbahn«. Hvordan f. eks. visse gårde havde »egne« trinbrætter, hvorfra mælken blev jernbanebefordret til nærmeste mejeri og retur.

S. Hostrup by, skæringspunktet her ses tydeligt foran kroen, og også frem gennem svinget mod øst er der tydelige spor. Da en del af linien til Felsted passerer grusgrave og nåleskov er heller ikke her nogen vanskeligheder. Dette kan derimod ikke siges om næste akt, der omfatter strækningen til Slynngsten trbr. Der er her, både i Tumbøl (kro) og på markstræk-

ningerne, så godt som intet tilbage. Hvor vejen ved Slynngsten passerer peger en mindre træbevokset udgravning i den rigtige retning, og dette støttes straks kraftigt af en dæmning helt til Bøgholm trbr. Også det videre forløb frem til Gl. Skovbøl kan fastslås, delvis let, hvorimod der i denne by og i Varnæs by foruden over den mellemliggende strækning intet genfindes. Hvad mellemstrækningen angår har det sin årsag i, at banelegemet er udbygget til en direkte vej mellem byerne, hvor vejudvidelser bærer ansvaret for maskeringen. Nævnes skal det, at stationspladsen i Varnæs tydelig skelnes når man — efter kortstudium — finder stedet. Vi skal forbi kirken i Varnæs før asfalten atter slipper banen løs, og så er der til gengæld intet besvær med genfindelsen frem til og ind i Bovrup by.

Fodturen herfra et let f.s.v. som den foregår på asfalt. Når bortses fra et lille lokalt udsving nær Kiding trbr., er det først ved banens afstikker til højre (Grøngroft st.) at der atter er mulighed for at anvende sporsansen. Til gengæld er st. her umulig at finde, og lokale oplysninger udpeger da også den ene af 2 gårde som datidigt udskækningssted. Vi fortsætter omend med besvær mod syd til vejen krydses ved Fiskebæk skov. Atter en lille »sporløs« strækning indtil vi ved Fiskebæk trbr. finder banen og fastholder derfra denne helt til vi når Gråsten st. En del af sidste etape foregår i vejrabatten, en del over markerne, og endelig — til sidst — ca. 1500 meter på spadseresti fra det punkt vest for Adsbøl, hvor vi støder til statsbanen Tinglev-Sønderborg H.

Dette sidste stykke gav i sin tid anledning til en del tovtrækkeri, idet Gråsten



Uden punktering er det svært at se, at banen — efter kortstudium — finder stedet. Vi skal forbi kirken i Varnæs før asfalten atter slipper banen løs, og så er der til gengæld intet besvær med genfindelsen frem til og ind i Bovrup by.

kommune ønskede at overtage strækningen med anlæg af spadseresti som formål. En løsning blev fundet, og arealet bevaret urørt.

Amtsbanestationspladsen i Gråsten, hvor DSB i øvrigt betalte 1500 for overlevingsarealet, er i dag grønt område. Roser og nåletræer dækker minderne.

Som kuriosum kan oplyses, at gadeskæringen i Gråstens centrum var forsynet med bomme f.s.v. angår statsbanesporet, hvorimod amtsbanetogene passerede uden for disse bomme og uden sikkerhedsforanstaltninger.

Turen er endt.

Anstrengelserne, der var betragtelige, har forhåbentlig kastet lidt drys over et særpræget banesystem.

Amtsbanereglement

Amtsbanerne havde selvfølgelig også et tjenestereglement. Her bringes et par uddrag fra nævnte reglement fra 1920.



Sidste plantog afgaar fra Aabenraa til Graasten

Odense

STENCO A/S

BETONCO A/S

Odense - telf. 12 99 32

Aktieselskabet

Odense Kvægtorv

Bolbro Materialhandel

Middelfartvej 81 . tlf. 11 45 12

Materialer, parfumer, sygepleje
Tobak og vine

Camillus Nyrop's etabl. Nyrop & Maag A/S

Klaregade 7 . Odense . tlf. 12 29 33

Sygeplejeartikler . instrumenter
bandager

Frisørsalonen

Vester Stationsvej 16 B - Odense

Moderne hårpleje

1. kl.s nobel betjening

Gurli Schmidt - Telf. 11 72 30

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

Erling Madsen
Pantheonsgade 22

1. kl.s kolonial - vin - tobak
konserves. — Ekstrafin kaffe

Tlf. Odense 12 13 91

Faaborg

HYGGE - BO

moderne boligmontering

Helge Nielsen - Mellemgade 9

Telf. Faaborg 37

Østerhed Bageri

E. Buch - Svendborggade 92
1. kl.s lækker brød og kager

Bestillinger modtages

Tlf. Faaborg 225

Om lokopersonalets tobaksrygning hedder det:

Tobaksrygning, hvorved opmærksomheden spredes er på det strengeste forbudt såvel fører som fyrbøder, sålænge de befinder sig på rejsen og stationen.

I remisen:

Efter endt dagværk må lokoføreren føre lokeot til den for samme bestemte plads, efter at fyrbøderen har dæmpet ilden og tømt askekassen over den dertil indrettede grav. Han må våge over, at regulatoren er vel lukket, bremsen skruet fast, hjulene hæmmet og kedlen fyldt med vand.

Lukning af led og bomme:

Leddene skal lukkes, når et tog kan ses eller høres nærmere sig, under alle omstændigheder 5 minutter før dets ankomst. Bomme, hvor klokker er anbragte, skal lukkes således, at øer, efter at klokken har slået nogle slag, gøres et ophold i lukningen af $\frac{1}{2}$ à 1 minut for at give vejfarende der måtte være på banen, tid til at komme ud. Derefter fuldføres lukningen. Når leddene er lukkede, må der såvidt muligt drages omsorg for at køretøjer og kreaturer ikke nærmer sig dem i kortere afstand end 60 meter. Overkørslen må holdes fudkommen fri for hindringer.

Baneformændene og faste banearbejdere er pligtig at tage bopæl så nær som muligt ved den strækning af banen, ved hvilken de er ansat til tjeneste.

Verner.

Sagt og skrevet

Lokofører F. Wilhelmsen, Rønne

— Hvad synes De så, der har været det bedste at køre med?

— Skinnebuserne. Det er et hurtigt køretøj det er bekvemmere vogne for passagererne, og de går godt. — Selvtalende er det noget helt andet end de gamle dampmaskiner. Men der er meget nemmere. Der kræves ikke nær den forberedelse som med de gamle maskiner.

Direktør Bartig, Tønder

DSB har mange venlige og blide ord, men knaldhårde forretningsprincipper.

Torvebageriet

v/ P. Petersen

Østergade 10 . Tlf. Assens 321

Altid 1. kl.s brød og kager

Bestillinger modtages

Erindres det....

For 50 år siden, januar 1910

De nye centralværksteder i København modtog i onsdags besøg af hertugen af Cumberland, som i over halvtredie time opholdt sig i værkstederne. Maskindirektøren ledsagede hertugen rundt i de udstrakte værkstedsanlæg.

Juletrafikken i år har ikke været større end i fjor, men den har været langt besværligere på grund af de mange uregelmæssigheder og forsinkelser.

Udvekslingen af gods ved Sneumbroen samt vejforholdene både her og i Jylland har i forbindelse med den store trafik vanskeliggjort arbejdet og påført en del af personalet, navnlig på København og Århus stationer, en meget lang ekstratjeneste.

Den i politireglementet foretagne forandring, hvorefter indergangsvogne kan benyttes forrest i togene, når en del af vognen afspærres, vil medføre, at der i sidegangene på vogne af denne type anbringes en afspærringskæde, der når vognen løber som stødvogn, kan aflåses med kupenogle.

For 25 år siden, januar 1935

Moderniseringen af materiellet gælder også damptøgerne »Odin« og »Christian IX« ved Storebæltsoverfarten. Når »Christian IX« skal til eftersyn til foråret, er det hensigten at bygge nye saloner på promenadedækket i dækkets fulde bredde på samme måde, som det allerede er sket på »Odin«. Den tidligere rygesalon for 1. og 2. kl. rejsende indrettes som tællesklasse-salon for rygere, og nye saloner indrettes for 1. kl. rygere og for ikke-rygere.

For søfartsvesenets personale har 65-års aldersgrænsen hidtil ikke været bragt

Kauslunde-Gamborg Brugsforening

Telefon Kauslunde 5

i anvendelse, fordi eventuel afgang måtte erstattes ved antagelse af ekstrapersonale. Ved Lillebæltsoverfartens nedlæggelse bliver der imidlertid overtalligt søfartspersonale, og statsbanerne har derfor nu meddelt de 65-årige ved overfarterne, ialt 31, at de skal fratræde deres stillinger.

*

Det første sæt vogne til lyntogene er nu ført fra »Scandia« i Randers til »Frichs« i Århus, hvor monteringen af maskinanlæggene finder sted. Det første af de bestilte 4 lyntog ventes at kunne køre prøvetur om 3 uger.

Lokaliteterne på Kalundborg station har for nylig været genstand for en større istandsættelse, og ventesaal og restauration er blevet moderniseret. En del af lokaliteterne er blevet udlejet til et mæglerfirma, der derved har fået direkte kontorer ved havn og jernbane.

*

På Silkeborg-Kjellerup Jb. skete den 25. mellem Hinge og Lemming st. et sammenstød mellem en godsvogn, der var gået i drift fra Hinge st., og motortoget fra Silkeborg. Føreren af motortoget blev alvorligt kvæstet, da motorvognen delvis knustes.

*

Den 5. skete på Gribskovbanen et alvorligt toguheld, der kun ved et enestående tilfælde ikke krævede menneskeliv. Toget fra Hillerød skulle på Mårum st. krydse toget fra Gilleleje. Dette glemte motorføreren på toget fra Hillerød, idet han fortsatte kørslen mod Gilleleje og mod det krydsende tog. I en kurve ca. 300 m fra Mårum st. tørnede de to tog mod hinanden med så stor kraft at begge motorvognene blev meget svært beskadiget. Ud over småskrammer hos flere af de rejsende, skete der ikke alvorlige personskader.

*

Udvalget til sikring af farlige kryds mellem vej og jernbaner har nu meddelt, at man har fået bevilliget 4 millioner til sikring af jernbane-overskæringerne. Man meddeler endvidere, at det drejer sig om sikring af ca. 1000 overskæringer, og man regner med en udgift på 4000 kr. pr. overskæring.



Helsingør d. 1. decemb. Den nye kommandopost med det nye centralapparat blev taget i brug i dag. Det betød en personalebesparelse på ni mand.

Svendborg d. 2. decemb. Da persontoget fra Nyborg ved 14-tiden var under indkørsel på stationen, afsporede togets to bageste vogne som følge af et skinnebrud.

Tinglev d. 8. decemb. Under aflæsning fra en banevogn ramtes jernbanearbejder K. Chr. Petersen ved middagstid i hovedet af en jernstang, hvorefter han faldt ned fra vognen og pådrog sig en hjernerystelse.

Lunderskov d. 8. decemb. Ved 3-tiden blev en 58-årig mand, P. Lauritzen, der var antaget til snerydning på stationen, påkørt og dræbt af et tog.

Østerport d. 12. decemb. En 43-årig kommunalarbejder, N. W. Nielsen, blev, under sit arbejde med at kontrollere en gennemløbskloak på stationen, påkørt og dræbt af et kystbanetog.

Næstved d. 12. decemb. Ved 16-tiden kørte en rangertræk ved en fejl ind på et spor, hvor der holdt et godstog. Sammenstødet var så voldsomt, at 6 godsvogne blev løftet af sporet. Kun materiel skade.

Bolderslev d. 18. decemb. Efter at et godstog nordfra var ankommet til stationen, blev et krydsende persontog afsendt, uden at det var konstateret, at godstoget holdt sporfrit. Persontogets motorvogn kørte ind i to godsvogne, der blev væltet af sporet. Føreren af motorvognen pådrog sig lettere skrammer, medens der iøvrigt kun skete materiel skade.

Padborg d. 20. decemb. Under rangering på stationen faldt jernbanearbejder J. P. Thygesen ned mellem to godsvogne og fik det ene ben kørt over.

DSB d. 24. decemb. I 1956 købte DSB 300.000 tons kul i Amerika til en pris af ca. 42 mill. kr. Umiddelbart efter annullerede sælgeren kontrakten. DSB anlagde derefter sag mod sælgeren, og ved retten i New York er DSB nu tilkendt en erstatning på 280.000 dollars — ca. 2 mill. kr.

Vollerup d. 22. decemb. En personbil kørte ved 19-tiden ind på overskæringsvejen fra Høruphav og blev påkørt af Mommark-toget. Bilen blev slynget ned i banegrøften, men der skete kun materiel skade.

Ålborg d. 23. decemb. I 1956 påsejlede den engelske damper »Astralytis« Limfjordsbroen og forårsagede en skade på 1,3 mill. kr. Dersom engelske erstatningsregler skulle anvendes, ville DSB kunne få en erstatning på 483.000 kr., mens de danske regler kun gav mulighed for at kræve 463.000 kr. Sø- og Handelsretten har nu fastslået, at erstatningen skulle fastsættes efter de danske regler, men domte samtidig det engelske rederi til at betale sagens omkostninger med 20.000 kr.

Horsens d. 28. decemb. Under rangeringsarbejde fik portør Erik Jensen ved 19-tiden sin ene fod i klemme i et hjertestykke. Inden det lykkedes ham at få foden fri, kørte et hjul på en godsvogn over benet.

Holstebro d. 30. decemb. En DSB rutebil kørte tidlig i morges i grøften på den ny ringvej i Holstebro. En brunkulsbil med påhængsvogn havde blokeret vejen, og føreren af rutebilen fik først i sidste øjeblik set brunkulsbilen, men kom under forsøget på at redde situationen for langt ud mod grøften. Kun materiel skade.

Annoncerne

læses af flest i et blad med læseværdigt indhold.

Indkøbskupon

Mod aflevering af denne kupon ydes 20 % rabat på alle varer over 50 kr.

BAGGER URE OG OPTIK

Smedegade 60 - Horsens - telf. 2 47 66
faguddannet urmager og optiker

Briller - kikkertøjer - barometre - læseglas - tegnebestik

TRYKLUFTANLÆG - TRYKLUFTVÆRKTØJ

Atlas Copco A/S

KØBENHAVN

ÅRHUS AFD.

Viborg

Fotorama

Mathiasgade
Telefon Viborg 659

Bagerforretningen

Hugo Berg
Klostervænget - Viborg
Altid 1. kl.s brød og kager
Bestillinger modtages - Tlf. 3040

Knallert-service

Halvor Jæger
Gothersgade 4 - Viborg - tlf. 2822
1. kl.s knallert service

Tandlæge Søren Glavind

Vestergade 1 - Viborg
(Andelsbankens bygning)
Telf. Viborg 3070

Herning

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Østergade 6 - Herning - Telf. 10

Vagn Trillingsgaard

Tømmerhandel
Ved Tingvej - Herning - tlf. 35
Tilbud gives paa alt i trælast
bygge- og isoleringsmaterialer

Bjerregaard Adamsen Isenkram

v/ A. Rohde Christensen
Isenkram - porcelæn - cykler
Østergade 28 - Herning - tlf. 741

Jernbanepersonalet anbefales

Tobaksforretningen

v/ P. Dam
Holstebrovej 35 . Skive . tlf. 826
Tobak . vin . spirituosa
Ugeblade.

Ikast

Jernbanepersonalet anbefales

FISKEHALLEN

v/ J. S. Jacobsen - Brogade 13
Alt i årstidens fiskesorter
Telf. IKAST 68
Ivan Jensens eftf.,

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Ikast afdeling - telf. 557



Ikast Vulkanise- ringsanstalt

v/ Einer Madsen
Udf. arb. for DSB
Ikast - Østerg. 26
Telf. 140

Holstebro

B P service station

Joh. Veilby
Vesterbrogade . Holstebro
Telf. 2276
BENZIN - OLIE VASK

Banegårdskiosken Holstebro

v. Tage Skjød Pedersen
Dagblade - ugeblade - bøger
Holstebro - Telefon 948

Elite Lingeri

Grethe Jessen (ny indehaver)
Søndergade 9 . Struer . tlf. 572
Stort udvalg i bluser, kraver
og småting

Ulfborg Maskinfabrik

Telf. Ulfborg 19

Uden ANNONCERING

ingen forretning —
intet trives i hemmelighed . . .

Durup



Durup Polstermøbelfabrik

Telf. Durup 33

Aksel Andersen

Købmand - Durup
Stort udvalg i
kolonial - vin - konserver
tobakker

Durup Cementstøberi

Alt i betonvarer
Telf. Durup 29

Lemvig

Jernbanepersonalet anbefales

Tobak- og vinhandelen

M. P. Andersensen
Østergade 17 - Lemvig
Tobakker - vine og
spirituosa
Telefon 761

B. L. Knudsen

Vasen 2 - Lemvig
OST - FRUGT - KONSERVERS
Telefon Lemvig 446

A. V. Vejgaard

aut. V W forhandler

Telf. Ringkøbing 495 - 621

Bagerforretningen

S. O. Schousbøll - Hedensted - tlf. 19
Altid fint og lækkert brød
og kager
Bestillinger til fester modtages

Nyt flademål.

-- men da hun så endelig blev afsløret, blev hun både bleg og gusten og så flad så flad, at hun nærmest lignede en af Sonnes friser på Thorvaldsens museum!

Nyborg d. 30. decemb. Jernbanearbejder G. V. Kruse var ved 10-tiden beskæftiget med at smøre stød-bufferne i 5. færgelje. Under arbejdet gled han på en bolværksplanke og faldt i vandet. Som i andre havne er bolværket her forsynet med »druknekæder«, og det lykkedes Kruse at få tag i en sådan. Da der på det tidspunkt ikke befandt sig andre ved færgeljet, var det tvivlsomt om nogen kunne høre hans råb om hjælp. Men på perron 6 holdt en spisevogn, der havde et vindue på klem, og køkkenmedhjælper Poul Jensen hørte råbene og fik slået alarm. Der blev stukket en redningsstige ned i vandet, og trods det lange ophold i det iskolde vand kunne Kruse selv bjerger sig op ad stigen. Falck var modt både med redskabsvogn og ambulance. Men Kruse erklærede, at det var da synd at grise den pæne ambulance til, og så blev han kørt hjem på kranvognen!

Tølløse d. 31. decemb. En 53-årig mand gik ved 14-tiden over sporene på stationen og blev påkørt af et motorsærtog og dræbtes på stedet.

DRAGØR-LIMHAMN OVERFARTEN har fået en lille notits i publikumskøreplanen, hvorefter ruten ventedes åbnet ca. 1. november 1959. Vi har bragt i erfaring, at rutens åbningsdag nu er fastsat til den 1. marts 1960, og at der foreløbig er planlagt sejlads med 4 dobbeltture daglig indtil videre med eet skib, hovedsagelig indrettet til overførsel af såvel person- som lastbiler og busser. Skibet, der er bygget på værft i Bergen, ventes søsat i slutningen af januar måned. Af et foreliggende norsk dagblad fremgår, at byggemetoden har været så ualmindelig, at en nærmere omtale formentlig vil interessere en stor del af vore læsere. Vi skal derfor ved en senere lejlighed fortælle nærmere herom samt iøvrigt bringe de foreliggende nærmere oplysninger om sejladsen m. v. på den nye overfart.

Det forventes, at den nye overfart rent administrativt skal henhøre under stationen i Havnegade, hvis dygtige og populære leder dermed får endnu et skib i den i forvejen anselige flåde. V.J.

Vester Hassing d. 5. decemb. Ved 18-tiden kørte et motortog ind i en flok kreaturer, der gik på banen. Motorvognen



afsporede og kørte ca. 50 m ved siden af spores, så de 25 passagerer fik sig en rystetur, men ingen af dem kom noget til. To af kreaturerne var dræbt.

Ålborg d. 22. decemb. Fjerritslev-Nørresundby Jb. havde krævet andel i den erstatning som DSB fik for »Astralyti« påsejling af Limfjordsbroen i 1956, under henvisning til, at banen har brugsret over broen. Banen havde opgjort sit tab til 145.000 kr. Sø- og Handelsretten fandt ikke, at banen havde krav på erstatning, da banens tab kun var indirekte, og ikke overstiger DSB's tab i form af materiel skade på broen.

Norup d. 25. decemb. To skinnebustog skulle ved 8-tiden normalt krydse på Norup st. Togføreren for toget fra Randers fløjtede derfor sit tog tilbage på sidesporet. Flojtsignalet må være misforstået af føreren af skinnebussen, der i stedet for at køre tilbage fortsatte mod Hadsund. I en kurve 500—600 m nord for Norup station stødte de to skinnebustog sammen med stor kraft. 8 passagerer måtte til behandling på sygehus. Føreren af skinnebussen fra Hadsund blev fastklemt i det knuste førerhus og fik brud på det ene ben. Den materielle skade er anslået til ca. 100.000 kr.

Horsens d. 1. januar. Horsens Vestbaners rutebil, der kom fra Brande, kørte ved 15-tiden ca. 3,5 km fra Horsens mod et vejtræ i et sving. Bussens højre side blev næsten skrællet af. En ældre dame dræbtes straks, og senere er endnu en dame død af sine kvæstelser. Yderligere blev 3 hårdt og 7 lettere såret.

Hammelbanen har holdt sin sidste generalforsamling. Regnskabet sluttede med et underskud på 498.047 kr. Da man begyndte opgørelsen af banens bo, regnede man med et underskud på va. 1,4 mill. kr., men realisationen af banens materiel har givet betydelig mere, end det turde ventes. Dette havde bl. a. og-

så medført, at banens 33 pensionister havde fået 200—300 kr. kontant udloddet ekstra. Dividenden til banens kreditorer blev på 84,46 pct. I virkeligheden et meget fint resultat.

Hørve-Værsløvbanen

Likvidationen af denne bane har nu været i 3 år, og salget af banens ejendele, der nu er sluttet, har indbragt ca. 1,1 mill. kr. Pensionsbeløbene er stadig blevet betalt af likvidationskassen i stedet for straks at købe livrenter. Det har medført, at man i dag har 2½ pensionsforpligtelse mindre. Der er endnu 9 pensionister tilbage plus nogle fællespensionister med Odsherredsbanen.

Ørnhøjbanen

Med to trediedele flertal har Ringkøbing amtsråd nægtet at yde banen garanti for en ny periode, og da sognekommunerne i forvejen har nægtet garanti, må banen standse fra 1. april 1961. Banen har et personale på 35 personer.

Kalvehavebanen

Banens sidste driftsår gav et underskud på 147.202 kr., hvilket er 10.000 kr. mere end året forud. Banens likvidation ventes at kunne give ca. 52 pct. i dividende til kreditorerne. De tre største af banens kommuner har garanteret banens pensionister fuld reguleringstillæg sammen med staten. 3 af pensionisterne, der ikke var fyldt 50 år, da banen standsede, kan ikke vente fuld dækning. De får i øjeblikket en a conto dækning på 40 pct.

»Varemessen«

Jens Overgaard - Vejlevej 65
1. kls kolonial - vin tobak
konserves. - Spec.: kaffe.
Isenkram
Telefon Fredericia 1078

Glasmagasinet

Vestergade 34 . Thisted
tlf. 536

Største udvalg i glas - porcelæn
køkkenudstyr
og gaveartikler

G. H. MØBLER

Vestergade 34 - Varde
Tlf. 53

Alt i moderne nutidsmøbler
Reparation og ombetrækning

Jyllands Tæppelager

Store Torv 6 - Århus - tlf. 2 55 66

Ledelse: O. Lings

Alle slags gulvtæpper
Konto kan oprettes

Sønderjylland

J. P. Top's eftf. ½

AABENRAA

Telf. 2 13 63

Karl Fr. Schmidt

Blikkenslager og brøndborer

Udfører arbejder for DSB

Jernbanegade 1

Christiansfeld - Telf. 6 11 11

Stenbrud- og Skærvefabrik
Nørre Smedeby ½

Vilbæk pr. Kliplev

Kliplev - tlf. 8 77 16

Brødrene Eegholm

elektromekanisk fabrik

Sønderborg

telf. 2 12 12

Simon Petersen

Manufaktur - konfektion

Tingtev - Tlf. 4 41 26

Silkeborg

Jernbanepersonalet anbefales

Frisør HEINE

Frederiksberggade 1

Silkeborg - Telf. 3157

1. kl.s moderne hårpleje

1. kl.s betjening

SOFT ICE

Østergade 14 - Silkeborg - tlf. 2724

1. kl.s is og konfekurer

Åbent til kl. 22

Spare- og Laanekassen
for Silkeborg og Omegn

Vestergade 3 - Silkeborg

Telf. 410 - 416 - 417

Randers-Hadsundbanen

Direktør Arpe udtaler, at banens drift er garanteret til april 1964, men at banens fremtid til en vis grad står og falder med den nye Hadsundbro, om denne får jernbanespor eller ikke.

Velholdte damplok

Man kan vist godt fastslå — uden at prale — at Odsherreds Jb. og Høng-Tølløse Jb. er mellem de privatbaner her i landet, der har det bedst vedligeholdte materiel, de reneste vogne og lok, såvel diesel som damp. Det er altid en fornøjelse at se de skinnende blanke røde vogne, disse baner benytter. Men for nogle måneder siden fik jeg alligevel en stor overraskelse.

OHJ og HTJ, der har fælles drift, har som en del andre privatbaner nogle damplok i reserve i tilfælde af snevanskeligheder eller en evt. periode med oliemangel, nemlig HTJ nr. 5, en lille OCO-koblet med tender, samt 3 lok fra DSB, K 564, G 625 og D-857. G 625 — også kaldet Gerda — kender jeg fra min drengetid,

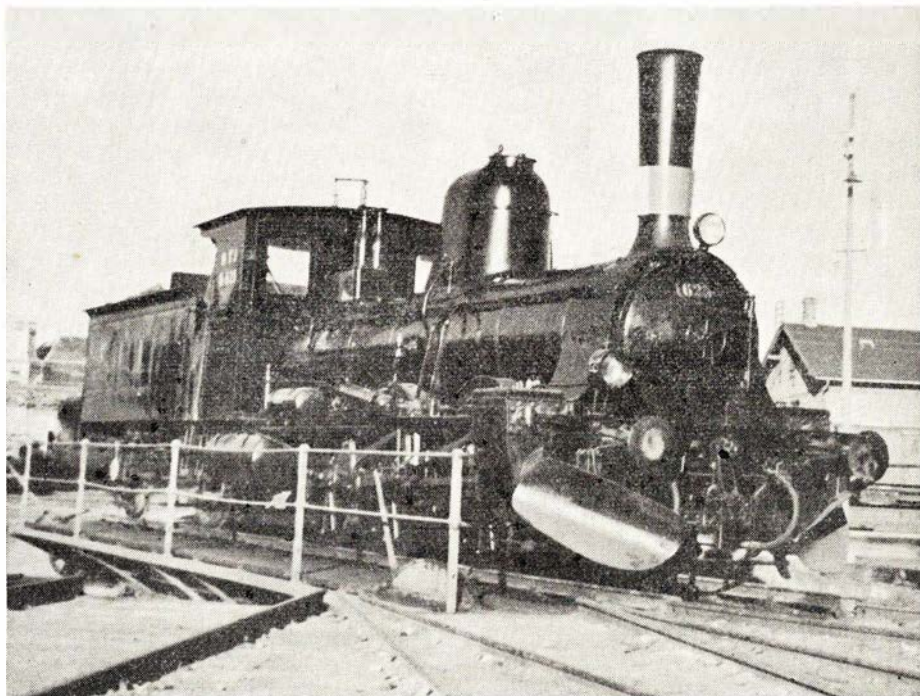
hvor den kørte på de af DSB dengang overtagne Sydfynske Jb. og i 1957 blev købt af HTJ.

Under et ophold i Holbæk ville jeg lige over at se til min gamle ven — måske den stod og rustede som damplok almindeligvis gør i disse tider. Men nej, gamle 625 strålede, som om den lige var rullet ud af fabrikken, og det er dog nu 60 år siden, det skete. Flottere havde den i hvert fald aldrig set ud — den var blevet sprøjtelakeret, og om ikke den var stafferet med fine røde streger! ja, selv kedelbåndene havde hver to røde streger, alt stål, gangtøj o. s. v. var blankpoleret, kort sagt — den var en drøm at skue, og uden tvivl Danmarks i øjeblikket flotteste damplok.

Jeg fik tilladelse til at få den ud i fri luft til fotografering, og her er den. Man fortalte iøvrigt, at både K og D maskinen skulle gøres lige så fint i stand!

OHJ og HTJ fortjener al mulig ære og respekt for dette. Endnu er der altså steder, hvor man bevarer og forstår hvordan et damplok skal se ud. Lad os håbe det må være både privatbaner og DSB et eksempel til efterfølgelse. BRAVO!

S. Jørgensen.



Høng-Tølløse Jb. nr. G 625

Foto: Sv. Jørgensen

Markus
RADIO

Østergade - Grenå - Telefon 1027

RADIO og FJERNSYN

Trikotageforretningen

Ferdinand Kjær - Stilling

Stort udvalg i trikotage
lingeri og smaating

Telf. Stilling 17

MODEL JERNBANE

Vi bygger en biltransportvogn

For at give lidt afveksling i byggeprogrammet har vi denne gang valgt en byggevejledning til en toetagers-biltransportvogn. Modellen er en kopi af den vesttyske litra Offs 55 nr. 631011.

Vognen er ret særpræget, og da den tilmed ikke findes i handelen, vil en kopi af vognen høre til sjældenhederne på modelanlægget. Da vognen er forholdsvis lang, nemlig 25,7 cm, og da totalakselafstanden er 18,3 cm, er den ligesom dens forbillede bygget i led, der kan drejes om en tap over det midterste hjulsæt.

Vognbunden består af to ens stykker 0,5 mm zinkplade a, der som sædvanlig forsynes med ombukkede kanter som længdedragere og pufferplanker. Højden på disse er efter bukningsen 4 mm, og bredden på bundpladen er herefter 26 mm. Pufferplankens længde er dog 28 mm. Sammenlign iøvrigt med vognens længde- og tværsnit. Her skal lige bemærkes, at vi af pladshensyn kun har tegnet godt og

vel vognens ene halvdel. Den anden halvdel er mage til og fremstilles selvfølgelig på samme vis.

Skal vognen kun befære f. eks. en almindelig Märklinkurve på 76 cm i diameter, skal vognens bevægelighed være ret stor, og de sammenstødende ender af vognbunden må derfor tilspidses ifg. illustrationen.

Tilspidsningen foretages således, at bundpladen i længderetningens midte er 122,5 mm incl. pufferplanke og ved siderne er 4 mm kortere, altså 118,5 mm målt på længdedragerne.

Herefter fastlodder man på bundpladen to 5 mm brede messingstrimler b, disse skal nå 2 mm ud over pufferplanken. Placeringen fremgår af tegningen.

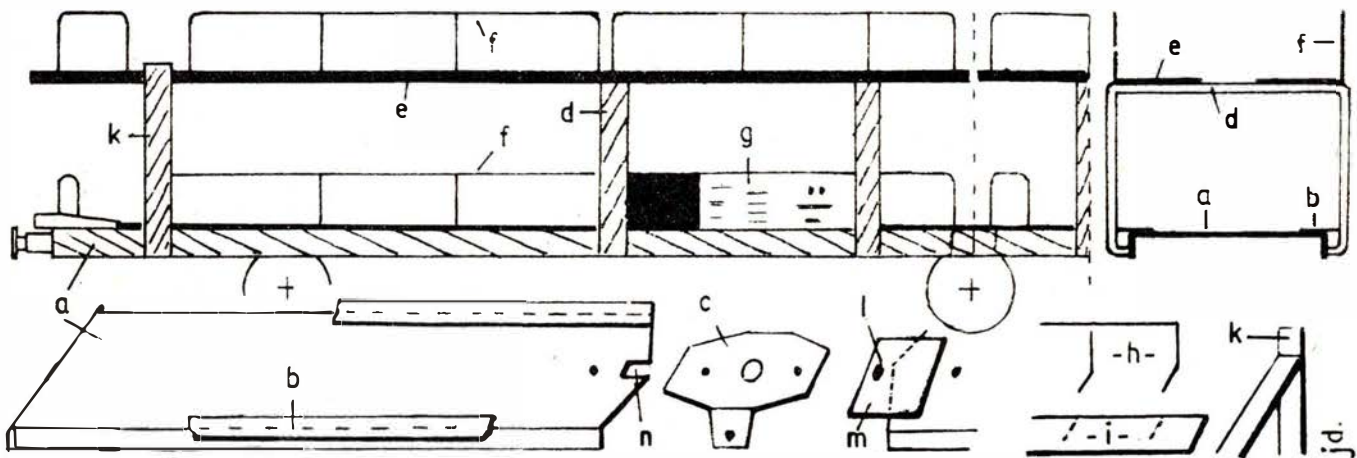
Det næste trin består i fremstillingen af bogien c, der fremstilles af 0,5 mm messing, længden er 4 cm, bredden efter bukning af flige til lejer er 23 mm. Fligene fremstilles efter målene på et »Long«-leje-

blik. Hullerne til akselhalse bores også i overensstemmelse hermed.

Man fastholder nu i en afstand af 15 mm fra vognbundens tilspidsede ende en 4 mm lang rundhovedet messingskrue. Denne skrue er drejetap for vognbunden og føres gennem et tilsvarende hul i bogien. Afstanden mellem centrum for hullerne på bogien er 3 cm.

For at bevare bundstykkernes rette bevægelse i forhold til bogien forsynes den ene halvdel af vognbunden med en styretap 1, der består af 4 mm messing (rundhovedet skrue) fastloddet til overgangsbreen m, der er af 1×10×17 mm messing. Overgangsbreens ene halvdel fastloddes til den ene vognbund, på den anden halvdel af overgangsbreen fastlodder man 2 mm fra den frie kant fornævnte styretap. Denne skal passe til et tilsvarende udsnit n i den anden vognbund. De to bundstykker vil nu bevæge sig som to kamhjul i forhold til hinanden. Bogien c forsynes nu med et aflangt hul, som svarer til styretappens bevægelse.

Herefter fremstilles sidestøtterne d, der udsaves af 1,5 mm messing til en bredde



Arbejdstegning til en biltransportvogn

HSV

kvalitets transformatorer

... til alt ... overalt



Type 1	50 watt.....	65.00
Type 2	30 watt.....	55.00
Type 4	2x40 watt.....	125.00
Type 5	30 watt.....	84.00
Type 6	30 watt.....	48.00

12 måneders garanti for fabrikationsfejl

Forhandles af legetøjs- og hobbyforretninger over hele landet, hvor vort udførlige katalog udleveres gratis?

Frederikssund

B P service station

Brøndum Andersen, Trekanten
Benzin - olie - vask
Smøring - 1. kl. autoværksted
Biler udlejes uden fører
Tlf. Frederikssund 655

Frugt- og grøntforretning

Eva Jespersen, Østergade 2
1. kl. frugt og grøntsager
Varerne bringes
Tlf. Frederikssund 493

Jernbanepersonalet anbefales

Jernbane Hotellet

v/ Marie Ingholt
Tlf. Frederikssund 72

ORA service station

V. Sørensen, Roskildevej 21
Benzin - olie - vask
Smøring - autoreparation
Tlf. Frederikssund 1147

Roskilde

Jernbanepersonalets damer anbefales

Roskilde Dampvaskeri

Skomagergade 38 - Roskilde
tlf. 195

Byens billigste
rullevask - 1 kr. 50 øre pr. kg
med en duft af renhed!

Kolonialforretningen

Bent P. Sørensen (ny indehaver)
Kolonial - vin - tobak
konserves. - Spec. KAFFE
Københavnsvej 87 - Roskilde
Tlf. 933

Køge

Slagterforretningen

Anni og Bent Henriksen
Vi fører kun 1. kl. varer
Kød - flæsk - alt i hjemmelavet pålæg
og dybfrosne varer
Marksvinget 7, Køge, tlf. 2250

Kolonialforretningen

Øster Sandmarksvej 13, Køge
Kolonial - vine - tobak
Konserves og kaffe
M. Jørgensen. Tlf. Køge 394

Sjælland

CASINO BAGERIET

C. Jensen, Jernbanegade 2
Vi har byens lækreste brød og kager
Tlf. Slagelse 993

Mejeriudsalget

E. Rørbæk, Østerbro 18, Slagelse
1. kl. mejeriprodukter
Brød og konfekture
Tlf. Slagelse 482

Jernbanepersonalet anbefales

Pensionatet

Fru S. Eriksen, Løvegade 10
God og veltillavet mad
Tlf. Slagelse 2836

Sorø

Vaskeriet

Fru N. Pedersen, Saxogade 4, Sorø
Rullevask, våd vask og færdig vask
- det dufter af renhed!

3 % rabat på alle varer
Kolonial - vine - tobak

MIKO

Storegade 38 Sorø 626

Frederiksværk

VAGN NIELSEN

statsaut. skibsmægler
Frederiksværk - telefon 185

Kolonialforretningen

C. Blomhøj - Skovbakkevej 9
Kolonial - vin - tobak
Konserves - kaffe
Tlf. Frederiksværk 570

Ostehuset

Nørregade 30 - Frederiksværk
Øst for enhver smag.
Konserves. - Alt i 1. ks. varer
Tlf. 198

HIRSCHSPRUNGS cigarer

BODEGA vine

Stort udvalg i PIBER

Tobaksforretningen

Nørregade 22. Frederiksværk. Tlf. 276

Ringsted

Poul Pedersen's

Blomsterhandel

Tinggade 12 - Ringsted - tlf. 110
Smukke dekorationer og buketter

Salon PIA

Gurli Hansen - Dagmarsgade 80
✳ Speciel klippeteknik
✳ Moderne frisurer
✳ Nyeste permanent
Telf. Ringsted 2086

Legetøjsmagasinet

Grete Hansen
Skt Hansgade 19 - Ringsted
telf. 354
Stort udvalg i mekanisk legetøj
trælegetøj og bijouteri

GARDENIA

Oda Sørensen
Nørregade 47 - tlf. Ringsted 686
Al årstidens frugt - grønt
og blomster

Slagterforretningen

Erik Larsen - Sdr. Banevej 22
Telf. Hillerød 1060
1. kl. s. kød og flæsk
hjemmelavet paalæg

Jernbanepersonalet anbefales

Boulevard Hotellet

Vordingborg
Telefoner 129 - 443

INGE HALLING

Kolonialforretningen

Gåbensevej 42, Nykøbing FI.
Kolonial - vine - tobak - konserves
Spec. KAFFE
Tlf. 852737

af 4 mm. Tværnittegningen viser hvorledes d bukkes i facon, således at man samtidig med begge sidestøtter opnår en bæreflade for brodækket e. Delen d loddes fast til siden af længdedrageren og sikres med lodning ved kanten af b.

Sidestøtterne nærmest pufferplankerne har en lidt anden form. Detailtegningen af k viser hvorledes bærefladsen sammenloddedes med sidestøtten. Fastgøres til vognbund på samme måde som d.

Brodækket e er 11 mm brede metalstrimler, nemmest af 1 mm plant messing, pæneste af 0,5 mm messingplade med 1 mm ombukkede kanter.

Inden man begynder på gelænderet, er det kloget at anbringe hjul på vognen, der forsynes med to stykker »Long«-lejblik og attraplejer. Har vognen svært ved at passere anlæggets kurver, må bundstykkerne tilspidises yderligere og ligeså brodækket, der herved bliver kortere end vist på tegningen. Husk dette ved påsætningen af

gelænderet f, der fremstilles af 0,5 mm pianotråd, der bukkes i facon efter tegningen, sammenlign dog med vognen.

Detailtegningerne h og i viser hvorledes gelænderet påsættes. Man bøjer blot en vandret flig på gelænderstøtterne. Denne vandrette flig føres herefter ind i et tilsvarende smalt savsnit, henholdsvis i brodækket e og i sidedækket b, og fastloddedes, hvorved man opnår en næsten skjult lodning.

Til sidedækkets ydre kant fastlodder man lige over pufferne en lille støtteflig. Se hovedtegningen.

Vognen forsynes med cylinderpuffere. Sidefjælen g fremstilles af 0,5 mm zink og er af samme højde som gelænderet. Den eneste opgave sidefjælen har, er at tjene som baggrund for den sorte påskriftstavle og for den hvidmalede litrabetegnelse m.v. Iøvrigt er vognen malet med brun farve, lejer dog sorte.

J. B. Dyrkilde.

FOTO hobby

Jernbane-Bladet's nye fotokonkurrence

1. præmie til værdi 582 kr.

Flere fotointeresserede har i indsendte breve overfor os bemærket, at vi i vore spalter under FOTO-HOBBY er lidt vel rigeligt »på hat« med AGFA FOTO A/S. Vi giver disse læsere fuldstændig ret. Vi gør det ovenikøbet med glæde. Sagen er jo den, at mange af de spørgsmål, der indsendes til os, kræver en teknisk bistand fra virkelige fagmænd, og da AGFA, med reklamechef, hr. G. Nielsen som medlemmand, altid hjælper os med enestående elskværdighed (og tålmodighed), er det fra vor side kun naturligt, at vi gør gengæld, ved at åbne vore spalter for nyheder fra dette verdenskendte firma.

En anden væsentlig ting ved det nære samarbejde, er AGFAs store rundhåndethed når det gælder præmier ved vore fotokonkurrencer. Også ved konkurrencen i 1960 har AGFA stillet såvel en 1. som en 2. præmie til rådighed. Og vel at mærke en 1. præmie, der siger sparto til alle tidligere præmier, nemlig et AGFA SUPER ISOLETTE camera 6×6 med indbygget koblet afstandsmåler, optiken er AGFA SOLINAR 3,5 med compurlukker, og værdien af denne dejlige 1. præmie er kr.

582,00. Desuden en 2. præmie bestående af en gavecheck fra Agfa på kr. 50,00, der kan indløses ved køb hos en vilkårlig fotohandler over hele Danmark. 3. præmien er et 3-årigt friabonnement på Jernbane-Bladet.

Og så lidt om konkurrencebetingelserne. Alle læsere af Jernbane-Bladet kan deltage. Motivet skal være »Noget exceptionelt i forbindelse med vore tog«. Altså specielle, morsomme, barokke eller på anden måde enestående situationer omkring vor arbejdsplads. F.eks. en lokfører, der står på hovedet i lokskorstenen, en togbetjent, der giver en baby ren ble på i en CD-vogn, eller to signalarbejdere, der ved den stadig hyppigere nedtagning af maste-signaler danner et dobbelt vingesignal med deres arme, kort sagt noget ekstraordinært, der giver sig selv alene ved motivet. Billedet på denne side kan måske også virke inspirerende på konkurrencedeltagerne.

Billederne skal være i formatet 9×12, og på BLANKT papir, og sidste frist for indsendelse er 15. oktober 1960. Resultatet vil blive publiceret i Jernbane-Bladet for november måned, således at vinderne kan

få præmierne overrakt inden jul.

Dommerkomiteen består af formanden for DSB-fotoklub på København H, togb. H. Mikkelsen, reklamechef, hr. G. Nielsen fra AGFA FOTO A/S og en medarbejder fra Jernbane-Bladet.

Sluttelig skal bemærkes, at indsendte billeder IKKE returneres, såfremt der ikke medfølger frankeret kuvert, og hermed GOD FORNØJELSE! V. J.

De Skulle Bruge



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder



En havnebane pige

Aarhus

Blomsterforretningen Bellis



Thorvaldsensg. 30
Tlf. Århus 3 04 16

Buketter

Kranse

Dekorationer

Jernbanepersonalet anbefales

EXPRES smørrebrød

Åboulevarden 46 - Århus
Telf. 3 65 15

Altid bedste varer

Altid frisksmurt
til selskab og hverdag

ATHO kolonial

Harry Gammelgaard

Helge Rodesvej

Telf. Århus 6 66 85

ATHO kolonial - vine - tobak
SPEC.: KAFFE

Murernes coop. Forretning

Gerlachsgade 28 - Århus

Tilbud og overslag gives
Tlf. 2 45 44

Abaco BLOMSTER

E. Aabentoft Jensen - tlf. 2 83 97

Østergade 28 - »Sygekasseborgene«

Anbefaler sig med alt
indenfor branchen

Slagterforretningen

I. P. Spang

Studsgade 12-14 - Århus

1. kl.s kød - flæsk - pålæg

Spec. ekstrafin medisterpølse

Tlf. 2 39 15

Toledo Kaffebar

v. Harry Johansen (ny indehaver)

Moderniseret fra inders til yderst

Spanien 11 - Århus - Tlf. 33378

SKOU's Musikhandel

Nørregade 22 - Århus

telf. 3 54 96

v/ Peter Benjamin

Stort udvalg i gramfonoplader
og musikinstrumenter.

Frederiksbjerg

elektromekaniske værksted

Pauls Plads 12 - Århus - tlf. 3 00 17

Køb, salg og bytte,

reparationer af el.-motorer

Salg og opstilling af oliefyr



Ove B. Sørensen

Sdr. Alle 27 - Århus

Reparationer udføres - 1. kl.s service

Jernbanepersonalet anbefales

Modelsalon LA ROBE

E. M. Hessellund

Åboulevarden 98 - Århus

Tlf. 2 47 32

Gør Dem selv og Deres omgivelser i
godt humør - prøv en frisure hos

SALON LA REINE

Anders Brøndum

Guldsmedgade 20 - Århus

Tlf. 2 68 31. Ny indehaver.

Jernbanens folk anbefales

CITY KIOSKEN

v/ Kr. Madsen . Møjlgade 78B

Tlf. Århus 2 65 61

Kort - uge- og dagblade

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdreiere

Signalvej - Hornarbejde

Århus . Sjællandsgade 43 - Tlf. 28468

Kirsten Herløw

Landsretssagfører

Søndergade 76 - Århus

Telf. 2 50 00

YDUN VASK

Odensegade 12 - Århus - tlf. 2 43 82

Våd vask - rulle vask

færdig vask. Spec.: skjortevask

Cigarforretningen

Kruse Christiansen

Banegårdsgade 12 - tlf. 2 61 50

Cigarer - tobakker

vine - spirituosa

S. Brandstrup Kolonialforretning

Sdr. Ringgade 47 - Århus - Telf. 43244

Kolonial - vin - konserves - tobak

1. kl.s kaffe

Salon Grønningen

Else Neimann - Grønningen 3

1. kl.s hårpleje

1. kl.s betjening

Telf. 34 680

Robert Christensen Møbler

Møjlgade 25 - Århus - tlf. 22 335

Brød - Konfekturer

N. Glud

I. Huitsfeldtsgade 63

Brød - chokolade - konfekturer

Telf. 6 81 79

A. SKOU

Instrumentforretning og
musikhandel

Fr. Alle 119 - Århus - tlf. 2 50 46

Aarhus opland

KØBMAND

GUNNAR SABROE

Bernstorfsvej 46 - Viby Jyll.

Kolonial - vine - tobakker

spirituosa - konserves

Prøv vor specialitet i kaffe

Telf. Århus 4 14 61

Budcentralen VIBY

V. Kongevej 83 - tlf. 4 13 16

Vi ordner alt

Jernbanepersonalet mødes

hos »ELKA«

Silkeborgvej 225 - Åbyhøj

Selskaber indtil 300 kuverter

Telf 5 79 99. (Ny vært.

Åbyhøj farve- & tapethande

Silkeborgvej 230 - tlf. 5 71 23

Tapet - farver - lakker

Rullegardiner - persiennier

STENVAD kager

— det STORE navn

i SMÅ kager

Thyregod

Thyregod Radioforretning

E. Bjerre Jørgensen
Tlf. Thyregod 148

J. Chr. Madsen

Thyregod - Tlf. 16
Leverandør af cyklerne
»Landposten« og »Vesterholm«
Forlang brochure

Thyregod Mølle

Foderstof- og gødningsforretning
Tlf. Thyregod 41

Et godt nyt foto-år

Til at begynde med vil jeg gerne ønske alle »Foto-Hobby«s læsere et rigtigt glædeligt nytår. Jeg håber, at der er mange, der er blevet klar over, at fotografien er hvermands eje, og ikke blot for dem som går meget stærkt op i fotografiens teoretiske grundlag. Der er et motto, der siger: »Fotografer, og De får mere ud af tilværelsen«, dette bør mange flere tænke på, — i dag er det så nemt at fotografere, at såvel børn som voksne kan benytte sig af denne sport. De samler minderne, fastholder de skønneste øjeblikke, milepælene i tilværelsen, og bevarer nutiden for fremtiden.

Derfor burde alle fotografer. Og alle kan fotografere, det er blevet så nemt, at man kun behøver at trykke på udløseren for at få et smukt billede. Hvis man vil drive fotografien noget mere målbevidst, er det naturligt, at man lærer at forstå nogle fototekniske begreber og ved, hvad der egentlig sker under optagelsen, f.eks. hvad et gulfilter er godt for, og hvorfor f.eks. Agfa leverer så mange forskellige slags film og papir, og det er netop dette, vi har forsøgt her i »Foto-Hobby« at forklare vore læsere og give dem et lille indblik i, hvad det er, der foregår, fra det øjeblik

man står med apparatet i hånden, og til man står med det færdige billede i hånden. Og så behøver man jo slet ikke at være i besiddelse af et kostbart apparat, mange af de gamle boxkameraer tager fuldt ud lige så gode billeder som de nyere modeller.

Jeg ved godt, at det ser smart ud at holde kameraet op til øjet og så trykke af, mange generer sig — omtrent — for at stille sig op og finde motivet i spejlreflekssoberen, men lad endelig være med dette og brug det kamera, De har.

Der er så mange finesser og så megen indstilling på de dyre apparater, at selv drevne amatørfotografer kan tage fejl. Men nu ser det jo ellers ud til, at AGFA har fundet det helt rigtige, et apparat, hvor man bare venter, til der bliver grønt lys, så trykker man af, og billedet bliver godt. Apparatet sørger selv for både blænde og hastighed, det helt rigtige apparat for den, der ikke vil sætte sig ind i apparatets mysterier.

Nå, men *Jernbane-Bladet* ønsker alle amatørfotografer et rigtigt glædeligt foto-nytår og håber på gensyn i det nye år, få bare apparatet frem og begynd, der kan komme dage, hvor man tænker: Nu skulle du have haft apparatet med. Det er godt at være vel forberedt, når sæsonen begynder. *Harald.*



Nakskov

Trafikkontrollør L. Mittelstrass, Nakskov, er udnævnt til stationsforstander samme sted, hvor stfst. R. M. Larsen har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Svejbæk

Trafikekspedient K. R. W. Andersen, Skive Nord, er udnævnt til stationsmester i Svejbæk, hvor stmst. H. C. V. Nielsen har søgt afsked på grund af svagelighed (65 år).

Dødsfald

Jernbaneforeningens sekretær gennem mange år, overtrafikassistent C. A. Larsen, er død efter længere tids svagelighed, 57 år gammel. Han var fra sine unge år stærkt optaget af organisationsarbejdet, kom ind i københavnskredsens ledelse i 1926 og blev fra 1933 knyttet til jernbaneforeningen, de sidste 15 år som sekretær.

Blandt de tusinder af jernbanefolk var han kendt som C. A., populær og afholdt — han ejede en sjælden ildhu for sin organisation, kunne være meget impulsiv, men altid besjælet af arbejder for sine kollegers tarv. I de sidste år blev sygdomsperioder stadig hyppigere, men C. A. Larsen ville ikke give op. Han var med overalt, hvor foreningens interesser drøftedes. Hans djærve meninger og virkelyst vil blive savnet i jernbaneforeningen.

Lokmester F. Eriksen, fh Fredericia, 91 år.

Lokfører E. S. J. Aagaard, fh mdt Gb, 88 år.

Stationsforst. J. P. O. Kjelfred, fh Troldehede, 87 år.

Overportør G. V. O. Brocher, fh Københ. Gb, 83 år.

Stationsforst. R. Rasmussen, Hammerum, 1928—43, 83 år.

Togfører P. B. Jørgensen, fh Kh, 83 år.

Rangerformand H. P. Clausen, fh Østerport, 80 år.

Rangermester J. Viggo Hansen, fh Frederiksberg, 77 år.

Overportør F. F. Pedersen, fh Nørrebro, 76 år.

Rangermester Holger B. Hansen, fh Københ. Gb, 70 år.

Motorfører S. Therkelsen, fh Horsens Privatbaner, 67 år.

Stationsmester J. Saur Jensen, fh Jægersborg, 68 år.

Togfører Søren Jensen, Kh, 69 år.

Togfører C. Christensen, Fredericia, 67 år.

Lokfører A. H. P. Hansen, mdt Gb, 62 år.

Assens Tandteknik

Folmer Rossell - Korsgade 10

Kunstige tænder fremstilles og indsættes

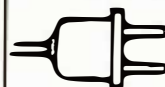
Telf. Assens 546 - Privat 758

SNEHVIDE vaskeriet

S. Carstensen - Rådhusgade 11

1. kl. nobel og skånsøn vask

Telf. Løgstør 180



kontakt med

P. MØLLER

aut. elektroinstallatør
Udfører arbejder for DSB
THORSØ - TELF. 76

En 60-års dag

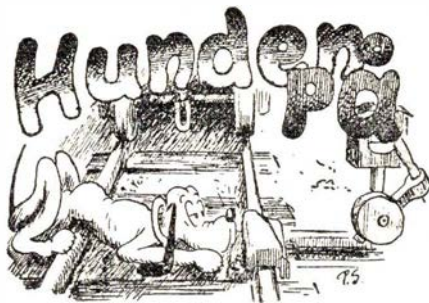


Afdelingsingeniør Kai Hansen

En kendt og agtet personlighed indenfor statsbanernes tekniske administration, og af venner kendt som en barsk, men ærlig mand med et umådeligt gæstfrit sind, afdelingsingeniør Kai Hansen, signalvæsenet, fyldte den 26. december 60 år. Kai Hansens markante skikkelse er kendt i begge distrikter på steder hvor nyskabelser indenfor radio-, telefoni og teleteknik har været på tale. Han er kendt af trafikens personale bl. a. for sin uerstattelige medvirken til, at »De blå Tog« i starten fik al den good-will, som disse tog den dag i dag må leve højt på. Kai Hansen er desuden som privatmand kendt som en virkelig sand elsker af naturen. Dette manifesterer sig især i 2 ting: Et umådeligt kendskab til Danmarks smukke og idylliske steder, samt som ejer af en enestående have i Gedser, en have hvor sjældne planter gror side om side med Danmarks mest almindelige flora.

Fødselsdagen, der blev fejret med åbent hus om dagen, og middag for en snæver familie- og vennekreds om aftenen, bragte et anseligt antal gæster til huse. Mellem 80 og 100 mennesker, venner, familie og forretningsforbindelser, fandt vej til villaen i Charlottenlund, og blev af hr. og fru Hansen kongeligt beværtet i det altid gæstfrie hjem. V.J.

Gør Deres indkøb
hos vore annoncører



Fra livets skole.

— Skal du dog ikke snart klædes om? spurgte hun.

— Joh, — — jeg begynder, når du siger, at du er færdig, — for ellers skal jeg stå og vente alt for længe!

Grundig tilrettelægning.

— Nå, hvad vil du så tage dig til? spurgte man konfirmanden.

— Jeg vil lære bankfaget, — — dygtig-gøre mig og se at blive kasserer — — for så senere at stikke til udlandet.

Tantes fødselsdag

— Oh, ja, det var ligefrem en stor fest. Der blev sunget sange og udbragt et »leve« for hende!

— Hvem motiverede det?

— Det gjorde lægen.

— Nåh, ja, hvem skulle være nærmere til det!

Moralsk oprustning

— — — det er dog for tarveligt — sikken en forretningsmoral! Nu må det være slut, nu får han valget, enten at blive min kompagnon, eller jeg melder ham til politiet!

Moderne ridderlighed.

Hun faldt af S-toget — — men flere herrer sprang hurtigt til og nappede galant hver en farvefilm af situationens enkeltheder.

Ude i sommerpensionen

— Er det kaffe eller the — det vi får om morgenen?

— Gud — hvad mener De dog med det, herr?

— Ikke andet, end at jeg gerne vil bede om det modsatte!

Husk

banegårdsrestaurant

Silkeborg

R. E. Madsen - Tlf. 717

Vi mødte Methusalem

— Nå, — hvad mener De så om denne moderne rumforskning? spurgte vi.

— Jeg synes, det er en god og forstandig tanke, mimrede gubben, og jeg ville egentlig meget gerne deltage, — men det lader sig desværre ikke gøre, nærenstid bare ½ flaske tarvelig Jamaica koster 14 —15 kroner!

Vanen er jo også en magt

— Du må da synes vældig godt om ham?

— Tja, det må jeg vel!

— Jeg mener — — siden du nu har forlovet dig med ham for femte gang!

Orden i almanakken.

— De idømmes 2 års fængsel!! — forkyndte retsformanden, — — modtager De dommen?

— Ikke gerne, hr. dommer, — — jeg havde jo helst set 2½ år, for ellers kommer jeg ud på den kolde og sure årstid!!

Endelig en fornuftig forklaring

— Hvad er egentlig en skyskraber? spurgte konen.

— Hva', ved du ikke det? — Jo, ser du, det er et amerikansk hus, der er så højt, at hønsene formentlig kan ligge på ryggen og skrabe i skyerne!

Hver sin medicin

— Deres mand skal have absolut ro, ordinerede lægen, — og nu skriver jeg en recept på nogle afslappende piller!

— Hvornår skal han så have dem?

— Dem må han sgu ikke få en eneste af, — de er til Dem, — —han skal kun ha' roen!!

Så'en er der så meget — — —

— Nu er fængslerne da moderne og gode — — ikke? spurgte socialhjælperen.

— Jo, desværre — for nu er de næsten ikke til at komme ind i, — man skal jo ligefrem have gode fortalere og forbindelser for ikke at få en betinget dom!!

LIND HANSEN
KULTORVET 14 C. 6200
LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILLED MATERIALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KO-
BENHAVN OG PROVINSEN

Nørrevold Apotek

Nyborg . Telf. 470

Randers

Slagterforretningen

v/ Erhard Rasmussen - (ny indehaver)
Nyvangsvej 14 - Randers - tlf. 812
Alt i 1. kl.s kød og flæsk
hjemmel. pålæg - smørrebrød
og små varme retter

Kolonialforretningen

L. Overgaard
Glentevej 1 - Randers - tlf. 755
Kvalitetsvarer til den rigtige
pris . . .
Kolonial - vin - tobak
konserves - kaffe

KIOSKEN

v/ C. H. Pedersen - Lervangen 56
Randers - tlf. 6225
Dag- og ugeblade
Skriverekvitter
Telegrammer til alle lejligheder

Vorup Cementvarefabrik

Mariendalsvej 16 - Randers - tlf. 3666
Betonrør for kloak og afvanding
Fortovs og havelliser.
Kantsten

Kolonialforretningen

Købmand Sv. Aage Kristensen
Kolonial . vine . tobak
spirituosa. SPEC.: KAFFE
Kristrupvej 83 . Randers . tlf. 1630

Niels Ebbesens Bar

Storegade 12 - Randers - tlf. 1744
Her får De maden uden
ventetid til billige priser

TANDLÆGE

Thomas Rud Rasmussen

Erik Menveds Plads 2 - Randers
Konsultation: 9—12 og 13,30—17,00
Lørdag 9—12
Telefon 5155

Hobro

Jernbanepersonalets damer anbefales

SALON MINNA

v/ Minna Skarvad (ny indehaver)
Vor specielle klippeteknik
og permanentbehandling sikrer Dem
en smuk og holdbar frisure
Adelgade 74 - Hobro - telefon 1148

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

Adelgade 5 - Hobro - tlf. 41
1. kl.s kolonial - vin - konserves
G. Albertsen

Aalborg

Jernbanepersonalet anbefales

B P service-station

Gugvej 41 - Ålborg - tlf. 23873
Benzin - olie - vask
og smøring

Slagterforretningen

Kastetvej 61 - Aalborg
Tlf. 26282
1. kl.s kød - flæsk
hjemmelavet lækker pålæg
Holger Sørensen (ny indehaver)

Til daglig og selskab —

K. K. smørrebrød

til rimelige priser
og altid frisksmurt
Erna Bech Sørensen,
Slotsgade 9 - tlf. Aalborg 24464

Jernbanepersonalet anbefales

Tobakshandelen

A. M. Nielsen
Vesterbro 24 - Aalborg
Tobak - vine - spirituosa
Telf. 2 27 13

Torbjørn Haagensen

slagterforretning
Hobrovej 64 - Aalborg
Tlf. 3 44 59
Kun 1. kl.s kød og flæsk samt
fineste pålæg

Kolonialforretningen

Per Larsen
Poul Paghsgade 16 - Aalborg
Kolonial - vine - tobakker
konserves. — Spec.: kaffe
Telf. Aalborg 2 25 08

A. C. Johansens efft.

Boulevarden 2 - Aalborg - tlf. 2 56 88
Alt i isenkram - glas - porcelæn
og udstyr

Bageriet

Jens Houen
Fynsgade 18. Ålborg . tlf. 28482
Vi har byens lækreste brød
og kager

Viktualieforretningen

HASSERIS

A. Nielsen - Hasserisvej 97
Pålæg - viktualier - salater
små varme retter
Telf. 3 04 90

Brønderslev

Traktor- og autoværksted

Mejlstedgade 4 - Brønderslev
Vi anbefaler os med smøring
og reparationer
Telf. 314 — Vagn Larsen

Hjørring

Jernbanepersonalet anbefales

HOTEL HAFNIA

Jernbanegade 24 - Hjørring
Noble værelser - 1. kl.s køkken
Prima betjening
Telefon 1850

Ruds Bageri

Bent Pedersen - Løkkensvej 3
1. kl.s brød og kager
Bestillinger modtages
Telf. Hjørring 983

Frederikshavn

Jernbanepersonalet anbefales

Guldsmedeforretningen

Knut Ramm - Danmarksgade 31
Guld- og sølvsmiede
Stort udvalg i gaver
Telf. Frederikshavn 2 13 10

Jernbanepersonalet anbefales

Tobakshandelen

N. Hansen - Havnegade 11
Cigarer - tobak - vin
spirituosa - piber m. m.
Telf. Frederikshavn 2075

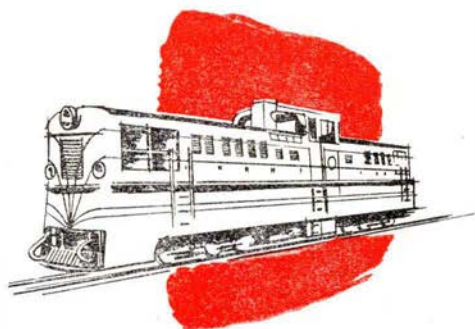
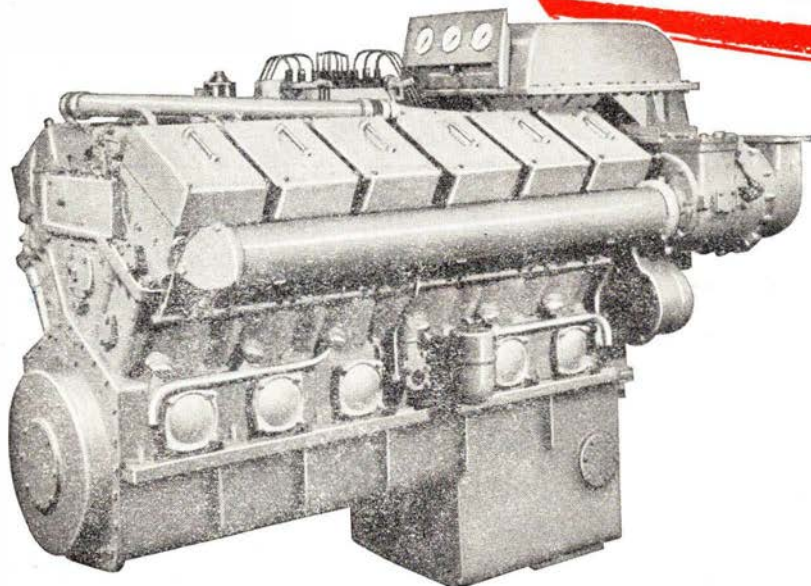
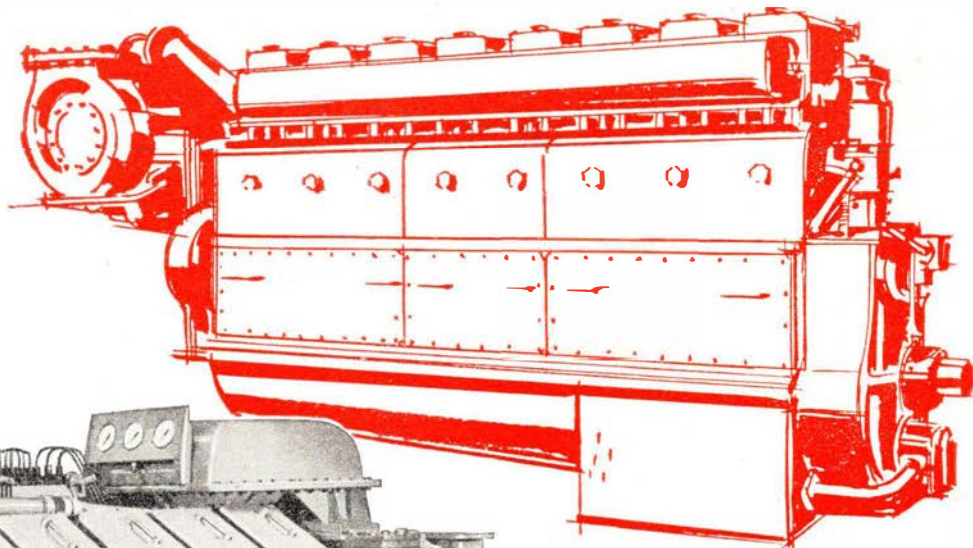
Løgstør Andels Svineslagteri

Telf. Løgstør 9

Allingaabro Hotel

Et 1. kl.s madsted
Storegade 2 - Telefon 7

M·A·N



DIESEL TIL LOKOMOTIVER

Rangertjeneste, let strækningstjeneste, svær godstogsdrift og motorvognskørsel forlanger helt forskellige, fast begrænsede ydelser. Træktydelser, tilladeligt akseltryk, strækningforhold og klimatiske betingelser er afgørende faktorer for valget af driftsmidlet. Over alle disse tekniske krav står imidlertid driftssikkerhed, udnyttelsesfaktorer, og dermed total økonomi. M. A. N. har til disse formål udviklet en række motortyper, der er afstemt efter de krav, der kan fremsættes. For ydelser fra 100 til 2000 ch_k, med cylindre på linie eller i v-form, med eller uden trykladning, kan der leveres M. A. N.-indbygningsdieselmotorer til alle former for kraftoverføring.

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NURNBERG AG · WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{1}{2}$

VESTER FARIMAGSGADE 1 - KØBENHAVN V. - TELEFON MINERVA 2062