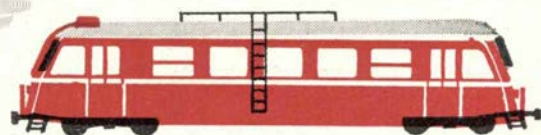


JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS-OG

PRIVATBANEPERSONALET

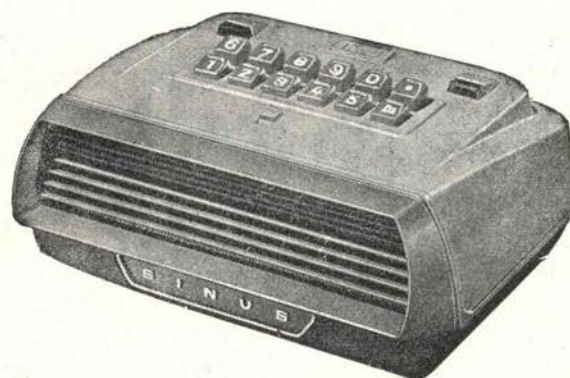
SINUS

SAMTALEANLÆG

NYHED

Hasler

TRÅDLØS
PERSONSØGER



SINUS TELEFON A/S

DATTERSELSKAB AF KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER A/S

KØBENHAVN
*MI. 1788



ÅRHUS
3 17 88

18. ÅRGANG NR. 3 MARTS 1961

Duros

- det robuste rørpladebatteri

hvor der stilles krav til kvalitet

Det kendte LYAC-autobatteri monteres i alle bustyper.

PERRONKÆRRER
GAFFELTRUCKS
TOGBELYSNINGS-
BATTERIER
SIGNALBATTERIER O. A.
STATIONÆRE ANLÆG
DIESELLOKOMOTIVER
SKINNEBUSSE
SKIBSBATTERIER



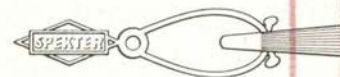
AKTIESELSKABET ACCUMULATOR-FABRIKEN
KGS. LYNGBY · TLF. 87 16 45

SPEKTER

pensler

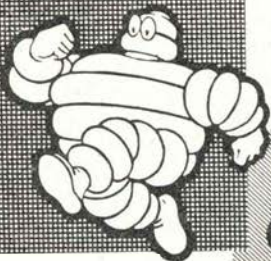


ER GODT
VÆRKTØJ

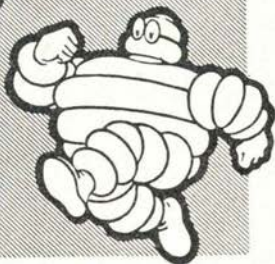


Se efter
garantiplomben

BAY & VISSING A/S
KØBENHAVN NV



KØR SIKKERT



PÅ

MICHELIN GUMMI COMPAGNI A/S
Indertoften 7 - KØBENHAVN - Vanløse



MICHELIN X

med stabiliseret slidbane til personvogne

- Dobbelt så mange kilometre
- Sikkert greb i vejbanen
- Forøget smidighed



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

Jylland-Fyn's kontor:

Egevang 6^{te} - Vejle - Telf. 4506

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement

9 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

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

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

MARTS 1961

Dette nr. indeholder:

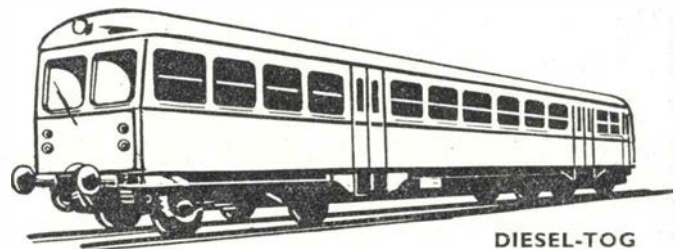
Administrationsbetragtninger .. side	55
Månedens emner .. »	56
Sagt og skrevet .. »	57
Erindres det .. »	58
Til og fra læserne .. »	61
Det er ikke alle der ved .. »	61
Før de forsvinder .. »	62
Rutebil nyt .. »	63
Dansk Jernbane Klub .. »	64
Farvel til Ringkøbing-Ørnvej .. »	65
Afsked med Næstved-Præstø- Mern banen .. »	67
Månedsmagasinet .. »	71
Privatbane nyt .. »	73
Model jernbane .. »	73
Foto hobby .. »	75
Forenings nyt .. »	77
Boganmeldelser .. »	79
Hunden .. »	80



SKIBS-
DIESEL-MOTORER

MaK

DIESEL-HYDRAULISKE
LOKOMOTIVER



DIESEL-TOG

GENERALREPRESENTATION:

IVAR BERTELSEN

CIVILINGENIØR DR. TECHN.

H. C. Andersens Boulevard 20 . Kbhvn. V . Tlf. Byen 60 45 - 60 85 - Telex 5746

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Dag- og ugeblade

Rejselekture

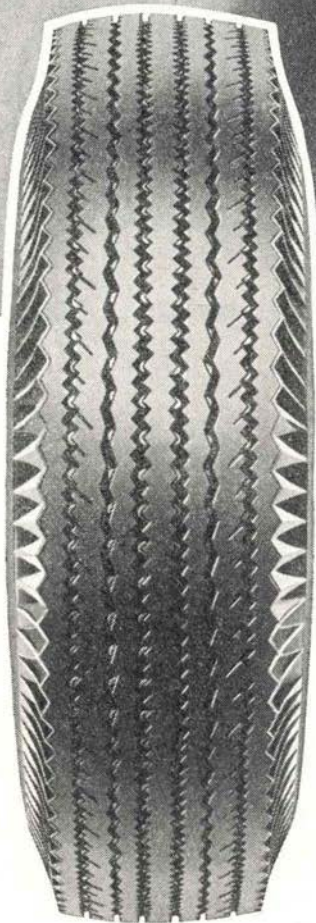
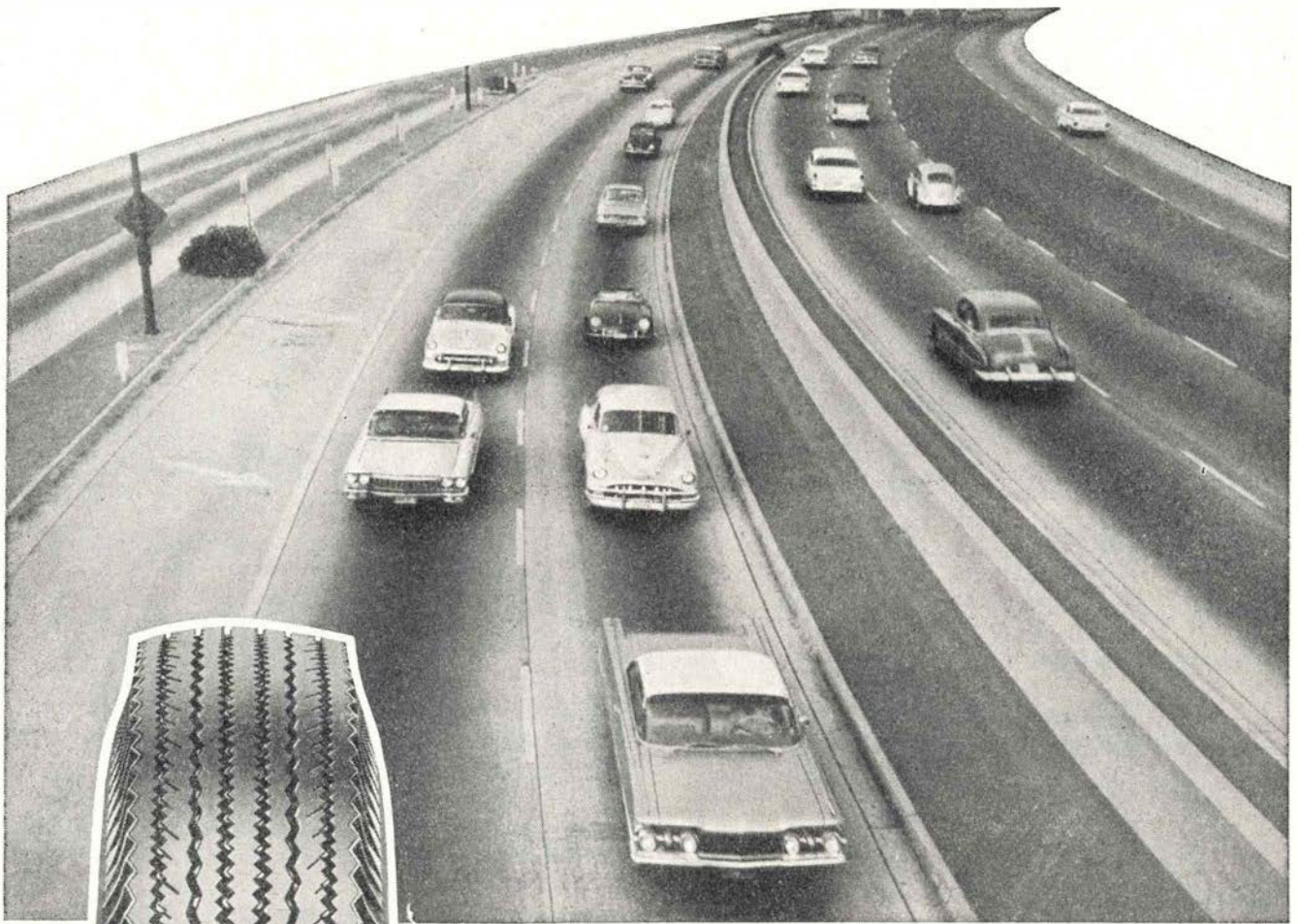
Til konfirmationerne

anbefales kioskerens store udvalg i
telegrammer fra de førende kunstforlag

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark



FLERE OG FLERE

kører på Continental-dæk på grund af den behagelige, bløde kørsel, dækkenes store bremseevne, den gode kvalitet og ikke mindst på grund af den store kilometerydelse.

Vil De være tilfreds, så kør på

Continental

Administrationsbetragtninger

Kejserens nye klæder

Der er vel næppe noget barn over ti år og heller ingen voksne her i landet, som ikke kender historien om kejserens nye klæ'er. Men ikke desto mindre ser det ud til, at historien er fortalt os forgæves. Den mentalitet, der latterliggøres i eventyret, og som vi alle i sin tid har moret os over, eksisterer jo endnu og blomstrer så frodig som nogensinde. Hvad enten det nu skyldes, at man kun har forstået eventyret som en morsom historie fortalt for børn, bare til at le ad, eller som noget, der var engang i den menneskelige natur og vil give sig udslag til enhver tid og på ethvert sted, hvor mennesker er rubricerede i klasser over hinanden, og den ene har noget at sige over den anden, indtil al magt og myndighed er samlet i en topfigur, kejseren, der således også antages at sidde inde med den højeste visdom og forstand. Og da en sådan topfigur naturligvis ikke personlig kan være alle steder og overvåge alt indenfor et stort foretagende, det være sig en stat, en kommune eller en større offentlig eller privat virksomhed, udstykses magten, myndigheden, visdommen og forstanden til en række under- og overordnede, over, under eller ved siden af hinanden, hver med sit specielle område, mest iøjnefaldende præciseret inden for militærvæsen. Det kan muligvis ikke laves anderledes. Men alle disse mindre topfigurer søger efter evne at udbrede og vedligeholde den »rigtige« mentalitet ved ganske frimodigt at sige og mene, at den, der ikke finder kejserens tøj smukt og godt, er

dum eller uduelig eller nærmest begge dele. Oversat: Den, der ikke finder det godt og rosværdigt, hvad netop denne lille topfigur siger og gør eller forsømmer at gøre, er uegnet til sin stilling. Tillader han sig oven i købet at sige om noget, at det ikke er godt, er han en kværlant, man ikke kan tage hensyn til, som aldrig nogensinde selv skal blive topfigur, og som man ved første lejlighed vil søge fjernet.

Mentaliteten er så fastgroet og så inderlig rodfæstet, at det ikke, som i historien om kejseren, er nok at en enkelt eller nogle enkelte småfyrer siger: Han har ingenting på. Det ramler ikke af den grund. Man lader, som om man ikke hører dem, og alt går roligt videre i samme gænge. Det sker undertiden, at der hænder noget, som har offentlighedens interesse. Og ved sådanne lejligheder kan det træffe, at en emsig journalist får en af de små, der ikke er topfigur og ikke har chance for at blive det, til at udtale sig, og at denne siger noget om kejserens klæ'er, der ikke måtte siges. (Alene dette, at der er noget, der ikke må siges offentligt, viser, at der er noget galt). Man ser da også altid, at sådanne ubeføjede udtalelser straks bliver gjort betydningsløse af udtalelser fra rigtige topfigurer, der ved langt

bedre besked, fordi de ved lejlighed har kastet et blik på det, sagen drejer sig om, eller forsømt at gøre det, og derfor ved langt mere om det, end den der har arbejdet med det en menneskealder. Kan man ikke blank afvise, at der har været noget forkert, klarer man sagen ved at sige f. eks.: Hvis noget sådant skulle være tilfældet, havde det været vedkommendes pligt at gøre opmærksom derpå. Altså er det den lille mand, som har udtalt sig, der har fejlen, skønt han selvfølgelig mange gange har sagt det til både større og mindre topfigurer. Men i det daglige fornægter man uden at blinke alt, hvad der, når man har viljen dertil, kan smage af kritik fra neden af. Og de største topfigurer tror — tilsyneladende tror de virkelig — at alt er og går som foreskrevet. Dette fortæller de mindre topfigurer dem jo daglig. Dertil kommer, at alle er høflige og dannede mennesker, der ikke drømmer om at sige til nogen, at de ikke passer deres arbejde. Det kunne jo være uklogt, hvis man ikke selv er ulastelig. Enhver topfigur er først og fremmest beskæftiget med at fremhæve det store og betydningsfulde arbejde, som han selv udfører så godt, så godt, og med at skjule for kejseren, hvad der kan være ubehageligt. Og kejseren og alle de større og mindre topfigurer tror, at de alle har fint tøj på. De tror det så længe og så sikkert, at de tilsidst tydeligt kan se det. Derfor er der så meget, der ikke er så godt, som det burde være, og som man tror, det er.

A r o s.

Resturant **»På Fortovet«**

og baren på Østerport station

anbefales

POUL GUDMANN

Månedens emner ...

Der må være en margen

En af jernbanernes store fordele er, at togene kan køre nogenlunde uhæmmet af tåge og anden usigtbarhed, der lammer andre trafikmidler. Dette skyldes i første række et vel udbygget og temmelig kompliceret sikringsssystem med signaler, som i betimelig tid fortæller de kørende tog, når det kan være farligt at fortsætte. Men hvis sigtbarheden er meget ringe, er dette ikke nok til at hindre meget betydelige forsinkelser. Der må være en margen. Noget at løbe på. Det vil være lettest at illustrere det ved at fortælle, hvad og hvorledes en lokofører tænker, når han under usigtbart vejr med sit tog har passeret et signal, der viser, at det efterfølgende signal viser stop.

Han har kunnet se det passerede signal på en afstand af 50 meter og ved af erfaring, at det følgende signal kan have en langt svagere lysstyrke, så det formodentlig ikke kan ses mere end 20 meter. Han ved, hvor langt der er til signalet, som kan vise stop, og midtvejs vil der endda være nogle afstandstavler, som han regner med at kunne få øje på, idet han passerer dem. Så ved han igen, hvor langt der er. Men et øjeblik efter ved han det ikke mere. Hvis han kunne fortsætte med samme fart, ville han temmelig nøjagtigt vide, hvornår han ville være ved signalet. Men det kan han ikke. Han må begynde at bremse op. Og den aftagende hastighed sammen med usigtbarheden, der umuliggør enhver »landkending«, og tiden, der synes at stå stille, når man står i spænding og venter at få øje på noget, gør, at han snart ikke er sikker på, om der er 200, 100, 50 eller færre meter igen. Under sådant forhold ved han ikke nøjagtigt, hvor hurtigt han kører. Han kan jo ikke slippe sin stirren efter signalet for at se på måleapparater. Så tænker han ved sig selv: Ja, hvis der skulle være stop endnu, så ryger jeg måske en vognlængde eller to forbi, men det kan der heller ikke ske noget ved, udover at jeg så vil være nødt til at gå til telefonen og ringe til stationen. Det kan hverken bringe os selv eller andre i nogen som helst fare. Det eneste, som kan ske, er, at jeg personlig får en del vrøvl og ubehageligheder ud af det. Men den risiko må jeg løbe, ellers går det helt istå. Sådant tænker lokoføreren. Han ved jo, at der ikke kan være nogen hindring umiddelbart ved selve signalet. Da man i sin tid opsatte stationsgrænsmærker og stillede dem et godt

stykke inden for signalerne, har man vel også tænkt på tilsvarende måde, selv om det ikke direkte blev sagt. Der blev skabt et stykke at løbe på, og dette stykke, denne margen, er egentlig en betingelse for, at togene ikke skal blive alt for meget forsinkede under usigtbart vejr. Dermed være ikke sagt, at denne margen ofte bliver benyttet i realiteten, selv om det hændes. Men bevidstheden om, at margenen er der, er af langt større betydning, end man tror.

Det må og skal være sådan, at der ikke kan ske nogen ulykke af nogen art ved, at et tog kører nogle meter forbi et stopsignal ude på linien eller ind til en station. Sådant har det altid været, og det er nødvendigt for at togene kan køre nogenlunde planmæssigt under usigtbarhed. Hvis det nogen steder ikke er sådan, så er der noget galt. *lkf.*

Etagen på Lillebæltsbroen

Planen om at lægge en etage oven på Lillebæltsbroen har vakt megen interesse og diskussion. Først drejede det sig om bropillerne kunne bære det større tryk, og det synes der ikke at være tvivl om, at de kan.

Derimod påstås det, at det i flere henseender bliver meningsløst dyrt.

Linieføringen bliver ca. 3 km længere end den direkte vejbro over bælten — den udvej, som teknikerudvalget har anbefalet og som ifølge undersøgelserne er teknisk mulig. Den længere vej vil forøge både anlægs- og driftsudgifterne for trafikken. Vejlinierne danner en S-kurve, der måske vil være forsvarlig i et bjergland, men her kun vil være en demonstration af den nuværende broes forkerte beliggenhed. Kurveradierne kommer ned på eller under et minimum. Kurver med en drejning på over 90 grader vil virke overordentlig uheldigt, navnlig i betragtning af, at vejen på denne strækning kommer til at ligge med stor stigning og fald.

Både ud fra hensynet til udseende, bekvemmelighed og ikke mindst færdselssikkerheden må der næres de største betænkeligheder ved dette forslag. Dertil kommer endelig, at vejens hævnings til overkanten af den nuværende bro vil medføre dyre og uskønne konstruktioner i stor udstrækning. Når motororganisationerne har udtrykt sympati for forslaget, kan det vist kun skyldes gammelt nag til statsbanerne. En så klodset løsning, som der her

er tale om, kan slet ikke være i de motor-kørendes interesse.

Regner man med en gennemsnitlig daglig færdsel på 20.000 biler, vil det svare til omkring 7 mill. køretøjer årligt, og hvis hvert af disse køretøjer skal køre 3 km ekstra, kan man regne det ud til 21 mill. km. Koster hver km 30 øre, vil det resultere i en årlig merudgift på 6,3 mill. kr. for trafikanterne. Hvis besparelsen, man vil opnå ved at bygge en etage på den nuværende bro, sættes til 40 mill. kr., har man på 6—7 år indtjent disse penge.

Turisthandel

Det ser nu ud til, at der vil blive gennemført et svagt tilløb til en bedre service for turister her i landet. Det er naturligvis ikke store sager, at nogle kiosker på Københavns hovedbanegård og i Kastrup lufthavn får lov til at sælge visse varer uden for den almindelige lukketid, men det er da altid en begyndelse. Skal vi fortsat drive det til noget som turistland, må lukkelovsbestemmelserne lempes i langt mere betydelig grad. Nu må man bare håbe, der bliver ført skarp kontrol med disse udsalg, så de ikke, som følge af deres privilegerede stilling falder for fristelsen til i ny og næ at give priserne et ekstra stod opad. Det er jo en såre udbredt trafik, at man, når lejlighed gives, vil skære sig en ekstra øjeblikkelig fortjeneste, og den slags ting skader i det lange løb turistlivet. Det ligger så snublende nær for alle, der handler med turister eller yder dem tjenester, at tage lidt mere, end de med rette tilkommer, men det betaler sig ikke i det lange løb. Når et land som Schweiz gennem så lange tider har kunnet hævde sig som førende turistland, skyldes det ikke mindst, at man på et tidligt tidspunkt afskaffede fup overfor turister. Altså: Der må føres kontrol med disse udsalg.

Postvæsenets overskud

Hvor ofte har man ikke hørt postvæsenet fremhævet og rost for dets fine driftsresultater, som regel i sammenligning med Statsbanerne, der jo ikke altid har været så godt kørende. Men nu møder postvæsenet med et netto driftsoverskud for sidste år på 50 millioner. Nu er det galt. Aviserne hylér op. Taksterne bør sættes ned, overskud på statens foretagender er skat, det er meningsløst, at staten skal tjene på folks breve o.s.v. Og selvfølgelig er der noget om det. Men der hylér jo ligeså meget, hvis der er underskud, som så skatteyderne må betale. Det er ikke nemt. Man må vel nok mene, at 50 mill. er i overkanten af, hvad der kan godtages for postvæsenets vedkommende, men at få det til nøjagtigt at gå lige op, kan man

ikke forlange. Hvis vi betaler lovligt meget i porto for vore breve, kører vi til gengæld lidt for billigt med Statsbanerne, så må det vel kunne gå lige op. Det gør det også, stort set, det er bare regnskaberne, der ophidser folket.

●●●●●●●●
Vi har modtaget . .
 ●●●●●●●●

Hvad man sådan læser

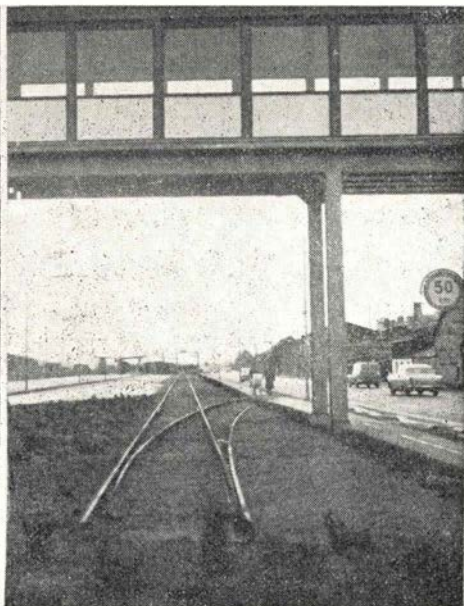
Man bør aldrig ukritisk sluge alt hvad man læser i blade og aviser, selv om det ser fuldstændig autentisk ud. Der kan indløbe fejl, som gør det hele meningsløst og komplet forkert, og der gør det. Det hænder desværre også for JERNBANE-BLADET. Ofte kan det være en bagatel som f. eks. et enkelt bogstav eller et tal, der ødelægger noget ellers rigtigt og godt. Således læser man i Politiken for 26/2 i en redegørelse fra distriktschef A. Kristensen angående uheldet i Hedehusene:

— Det kan ikke tænkes, at et tog, uden at nogen fejl begås, kan komme til at mangle rygdækning, idet anlægget er udformet således, at indkørselssignalet automatisk går på »stop«, så snart et for signal indkørende togs lokomotiv eller motorvogn med forreste hjulsæt berører skinnerne ca. 20 km bag indkørselssignalet.

Her er hele forklaringen ødelagt ved, at der er smuttet et lille k ind i forkortningen km. Der skulle (kun selvfølgelig for fagfolk) stå 20 m. Og det er det ulykkelige, at selv om der kommer rettelse til den slags, så er det læst og fordøjet, og rettelsen bliver kun bemærket af et fåtal.

Motorkørsel på perroner

Retten i Skanderborg har dømt Statsbanerne og postvæsenet til at betale erstatning til en repræsentant, der var kommet til skade ved en aften på Skanderborg station at måtte springe til side for en af postvæsenets motorkøretøjer. At Statsba-



Nye illustrationer til SIR

§ 106: farlig station
 (indskrænket fritrumsprofil)

§ 17 d: afkortet togvej

Foto: P. Thomassen

nerne blev dømt, skyldtes, at belysningen på perronen var for dårlig.

Der følger som regel altid ulemper med modernisering og rationalisering. Det er naturligvis et fremskridt med de motorbevægede vogne ved togene, i stedet for de gammeldags håndtrukne, men de er til gengæld, på visse steder og til visse tider, en grusom gene for de rejsende, der opholder sig på perronerne. Særlig når de er bemandede med en yngre og noget hensynsløs fører, og det er de ofte. Det kan være godt nok at skynde sig, men man bør nu tage det nogt med ro, når man kommer svingende med et sådant køretøj eller et helt vogntog henad en perron, hvor der er mennesker, selv om det kan

være uhyre grinagtigt at se dem fare til alle sider i vild panik. Ikke så meget for at undgå erstatningssager, men for at vise almindelig menneskelig hensynsfuldhed.

Sagt og skrevet

Generaldir. E. Terkelsen

— Vi tjenestemænd formodes at blive senile på klokkeslæt, og derfor ser aldersproblemet måske lidt anderledes ud for os end for folk i almindelighed. En mand i et privat erhverv kan ofte trække

To oaser på Københavns Hovedbanegård



**Hovedbanegårdens
 Restaurant**

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltøft



Nyt fra hele verden

Journaler
 Kulturfilm
 Musikfilm
 Tegnefilm

— vi har cinemascope
 Central 13540

sig ud af sit arbejde lidt efter lidt. Stats-tjenestemanden må sige farvel på dato. Og hvis han har været så heldig at stige til en af de store stillinger, har han mest travlt og mest kvalificeret arbejde i den sidste ende. De sidste meter skal der spurttes hårdt til, og så ved aldersgrænsen smutter man over stregen — resten er tavshed.

Og det er jo vanskeligt at forberede sig på sin alderdom. Blandt andet fordi man ikke rigtig kan forestille sig, hvordan den bliver, før man oplever den. Samtidig ændrer vilkårene sig også. Tænk blot hvor fjernsynet har revolutioneret tilværelsen for mange gamle.

Men selvfølgelig kan man prøve — som den grimme ælling i eventyret — at »holde vandet åbent omkring sig«, så det ikke fryser til.

Eller sagt på en anden måde: man må forsøge at holde sig i fysisk form og åndeligt vågen, så man i alderdommen kan udnytte de muligheder, som byder sig.

Det vil sige, at man i den arbejdsdygtige alder ikke må lade sig opsluge helt af sin gerning, selv om man føler, den er det vigtigste. Men det er lettere sagt end gjort, for arbejdet er en elskerinde, hvis tiltrækningskraft øges med årene.

Alt dette må selvfølgelig være individuelt. Nogle er jo født gamle, medens andre aldrig bliver det ...

Generaldirektør Skov

Generaldirektøren fortæller, at folk sommetider tager fejl, og det er jo menneskeligt. Nogen skælder ud over, at DSB ikke er en så god forretning, som virksomheden efter deres mening kunne være — det er jo sommetider sådan, at folk, der ikke har noget med banerne at gøre, synes at have mere forstand på det end vi andre. Det værner man sig til!

Generaldirektøren har også været udsat for fejltagelser på anden måde. En dame antog ham engang for at være statsminister Hans Hedtoft, og da generaldirektøren nægtede, hævdede hun, at det var bare fordi han ikke ville snakke med hende. Dengang gik generaldirektøren med blød hat, og han kunne faktisk godt minde om Hedtoft. For at der ikke skulle ske flere fejltagelser af denne art, afskaffede han derfor den bløde hat og anskaffede en baskerhue, der som bekendt holder ved endnu.

Kørekortet —

også til ERHVERV

AXELSEN

Frødensgade 18 - Århus - tlf. 3 23 31

Assistance ved kørekortfornyelse

Erindres det . . .

For 50 år siden, marts 1911

P-maskinerne og sporet. Efter at P-maskinerne er gået i fart på Sjælland, hvor sporet kun er lagt med 37 kg skinner, har man fået betænkeligheder ved at lade disse maskiner køre igennem de sjællandske stationer med maksimalhastighed, da man mener, at maskinerne er lidt rigelig tunge for denne type af sporskifter og hjertestykker. En nedsættelse af gennemkørselshastigheden vil imidlertid medføre tab af tid, og for at undgå denne ulempe agter man at sætte de letteste maskiner af denne type i drift på Sjælland, ligesom man ved en forandret vægtfordeling vil mindske drivhjultrykket lidt.

På Fyn samt i Jylland på strækningen Fredericia—Vamdrup haves 45 kg skinner, og denne skinnetype vil også blive nedlagt mellem Fredericia og Randers, hvor sporforstærkningen allerede i længere tid har været i gang.

Nye loko. På næste års finanslov venttes bevilget 12 iltogsmaskiner, 5 godstogs- og 6 rangermaskiner. Rangermaskinerne vil muligt blive byggede her i landet som et forsøg.

Ministeriet har bestemt, at de nye loko skal udbydes til licitation, i hvilken anledning der er sket henvendelse til Burmeister & Wain og til Helsingør Skibsværft; begge disse fabrikker har imidlertid svaret, at man ikke for tiden vil give sig af med lokobygning.

Herefter bliver de eneste danske deltagere i licitationen firmaerne Smith, Mygind & Hüttemeier og S. Frich's Eftf.

Det er muligt, at de nye iltogsmaskiner vil blive bygget af en noget anden konstruktion end P-maskinerne, hvis antal nu er 33 stk.

Nyt vognmateriel. »Scandia« i Randers har i disse dage sluttet kontrakt med Statsbanerne om en vognleverance til et beløb af ca. 2¼ mill. kr. Leverancen omfatter følgende antal vogne: 48 sidegangsvogne, 20 indergangsvogne for lokaltog, 14 post- og rejsegodsvogne og 450 godsvogne.

Den nordvestfynske jernbanes bevilningshaver har nu truffet overenskomst om opførelsen af de 16 almindelige landstationer for en samlet sum af 172.000 kr. Opførelsen af Brenderup banegård vil blive påbegyndt samtidig og koste ca. 18.500 kroner.

Portørerne A. Truelsen og C. Hansen, Charlottenlund, der sidste efterår blev dekorerede med Dannebrogsmændenes Hæderstegn for udvist conduitte ved overkørslen ved Charlottenlund station, fik i den anledning af Ordrup og Skovshoved socialdemokratiske vælgerforeninger det ultimatum enten at sende dekorationerne tilbage eller at blive ekskluderede af vælgerforeningen.

Den eksklusion, som derefter fandt sted, indankede de to portører for Nordre Birks ret, og retten har nu skønnet, at de to portører ikke har forbrudt deres adkomst til at være medlemmer af vælgerforeningen.

For 25 år siden, marts 1936

Under en snestorm løb en godsvogn fra Fogstrup station på Horsens—Bryrup—Silkeborgbanen ud på den frie bane imod Vrads, hvor motortoget, der afgår fra Silkeborg kl. 21.50, indhentede den. Ved sammenstødet blev motorvognen stærkt beskadiget og motorforeren en del kvæstet. De to passagerer i toget fik tilige mindre kvæstelser.

Et modgående tog, der optog de kvæstede for at køre dem til Silkeborg, kørte fast ved Them by st., og et fra Horsens udsendt hjælpetog kørte fast mellem Vinding og Slagballe.

Et godt tilbud fra DERNÄ

PHILIPS

PANORAMA 23" TV kr. 1595.-

- leveres på vore kendte
kontobetingelser

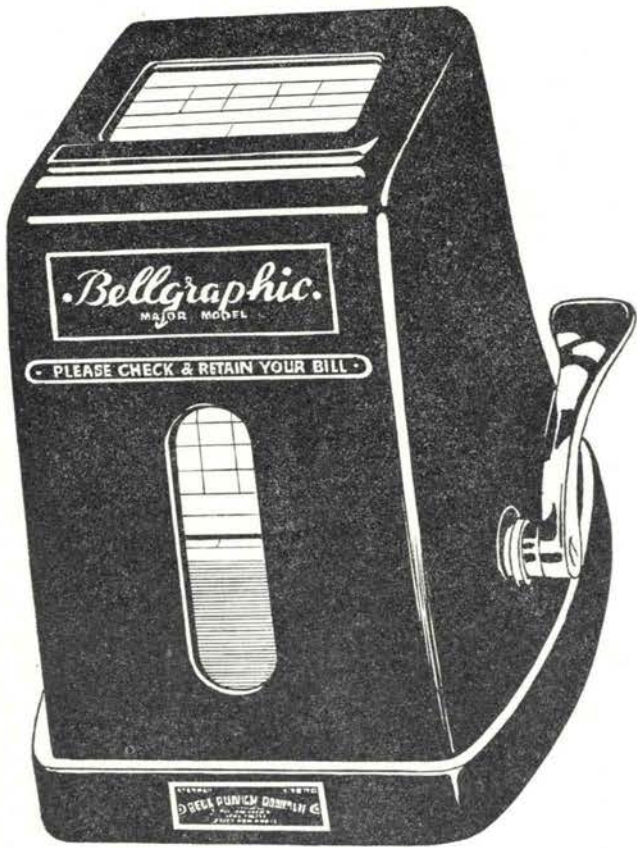
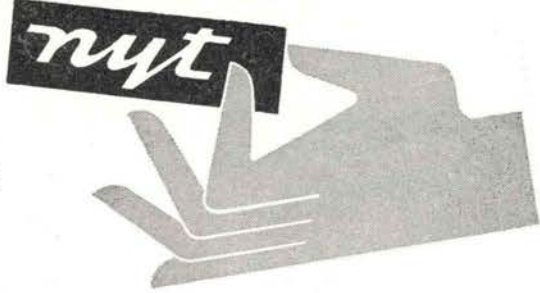
DERNÄ

RADIO & TV A/s

RYESGADE 24 - ÅRHUS - TLF. 2 00 99



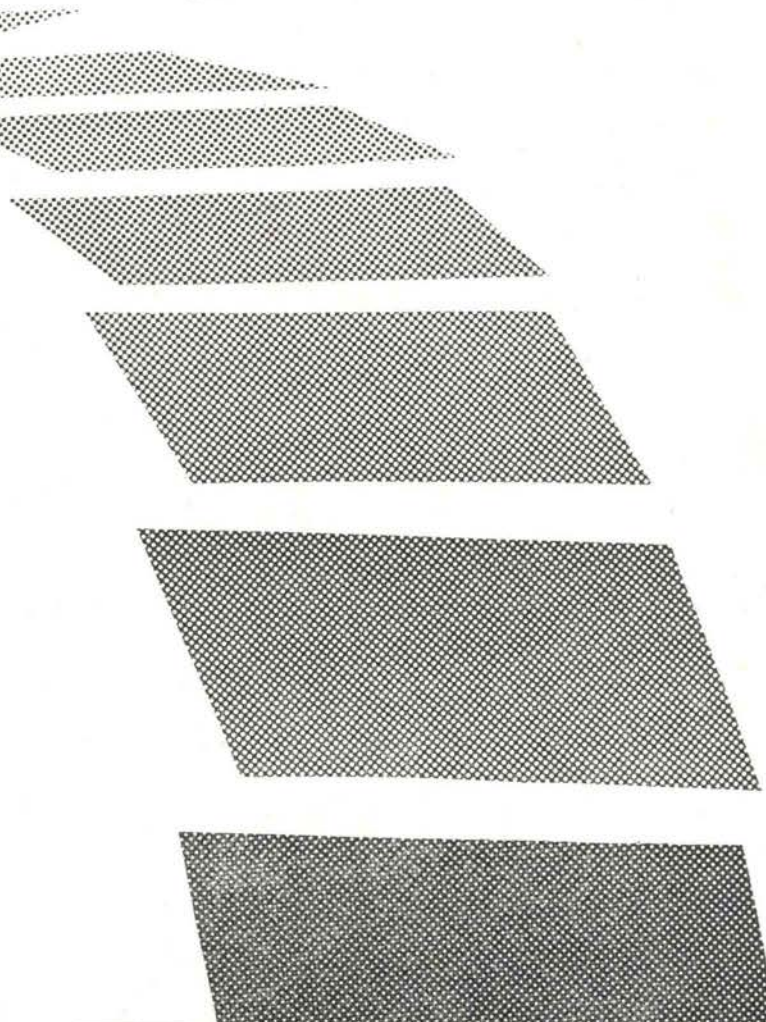
SYSTEMEX



BILLETMASKINEN BELLGRAPHIC MAJOR MED STOR BILLET

BELLGRAPHIC MAJOR –
Billetten i ét eller to eksemplarer udstedes gennem maskinen, mens kontrolstrimmelen, som giver et nøjagtigt billede af alle ekspeditioner og den rækkefølge, hvori de er udført, automatisk ledes ned i det aflåsede magasin.

BELLGRAPHIC MAJOR –
Billetten bekræfter, at der ikke findes bedre sikkerhed end det skrevne bilag, der klart identificerer og fastholder ydelsen, pengene og personen ...
... som et fingeraftryk ingen kan slippe.



A/S SYSTEMEX KØBENHAVN

TUBORG HAVN-LANDSKRONA	SKANDINAVISK LINIETRAFIK		TUBORG HAVN-LANDSKRONA
	DATE:	VÆGT:	
	AUTO NR.:		
	ENKELT	RETUR	
	HAYNEAFG.		
	BILLETPRIS		
IALT			
HENREJSE		RETURREJSE	

000123

DERES FIRMAMÆRKE
indkopieres i Bellgraphic Major
billettens kularte undergrunds-
mønster.



A/S **SYSTEMEX** - BORGERGADE 15 - K - PALÆ 2

Sjælland

Restauration

Bakkely

J. Aa. Mattsson - Køgevej 56
Telf. Roskilde 669 - 2983

Beier's Farver

Algade 47, Roskilde
Farver - Tapeter - Lakker
Tlf. Rosa 5485

Jernbanepersonalet anbefales

METRO Vask

E. Kamp Jensen
Jernbanegade 58 - Roskilde
En l. kl.s vask
TELEFON ROSA 5800

Vi anbefaler

Restaurant KONGSGAARDEN

(hjørnet ved rådhuset)
Selskaber modtages
Tlf. Roskilde 181 og 182

Ringsted

Legetøjsmagasinet

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

Jernbanepersonalet anbefales

SHELL SERVICE

Køgevej, Ringsted, tlf. 2051
Benzin - olie - vask
Mullgradde olie

SMITH & CO.

bogtryk

Sdr. Banevej 5, Hillerød
tlf. 249

Sjælland

Jernbanepersonalet anbefales
Manufakturhandelen
Else Andersen, Nørregade 13
Telf. Frederiksværk 107
Uldgarn - metervarer
TRIKOTAGE

Malermester

William Nielsen

Labæk 24, Holbæk, tlf. 1594

Købmand H. E. Frøslev

Blegstræde 4, Holbæk, tlf. 332
Alt i 1. kl.s kolonial

Glamsbjerg

KØNG SOGNS SPAREKASSE

Byens pengeinstitut
Tlf. Glamsbjerg 208

GLAMSBJERG BANK

udfører alle bankforretninger
på billigste måde
Tlf. 40

M. THØGERSEN

Skotøjshandel

Nørregade 13, Glamsbjerg, tlf. 255

CHR. PEDERSEN

Slagtermester

Kun 1. kl.s kød og flæsk
Nørregade 28, Glamsbjerg, tlf. 65

I ungdommens vår

Moderen til en attenårs datter, spurgte hende en dag, hvorfor hun stadig sagde nej til at gå ud med naboen Søren, for hun syntes da, at han var sådan en pæn ung mand?

— Ja, mor, det er han også, men han er af den slags, der først spanderer en femmer på bio og konditori, men som siden prøver om han kan klemme femmeren ud af en!

Fredericia

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

Autolakereriet

S. Christensen - Calvinsvej 41
Fredericia - tlf. 1329

Al sprøjtelakering samt under-
vognsbehandling udføres

Vejle

Trekantens

Andelsvaskeri

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

UNO - X

Vester Engvej 5, Vejle, tlf. 2744
Benzin - Olie - Service
Biler uden fører - tlf. Vejle 2463



SYMASKINER

Børge Nielsen - Vissingsgade 6 - Vejle
Alt i reparationer - Telf. 1988

Vi anbefaler

Banegårds- Restaurationen

Vejle - telf. 440

Philipsen & Hall ¼

aut. elektroinstallatører



Elanlæg udføres overalt i
landet. — Radio - køle-
anlæg. - Lys - kraft

Udfører arbejder for DSB
Viborg. Sct. Mathiasgade 58. Tlf. 173-174

Annoncerne

læses af flest i et blad med
læseværdigt indhold.

På *Vemb—Lemvigbanen* kørte under den samme snestorm et motortog fast ved Bonnet st. Et damploko blev sendt ud for at trække toget løs, men kørte imidlertid imod det fastkørte tog, hvorved motorvognen blev stærkt beskadiget og 3 mand på damplokoet en del forslået.

Midtbanens skæbne er nu beseglet. Trafikminister Fisker har i samråd med landstingets finansudvalg meddelt, at staten under ingen omstændigheder vil bygge midtbanen færdig fra Frederikssund til Hillerød. Den sidste udvej for banens videreførelse var, at driften blev overtaget af Fredriksværkbanen, men forudsætningerne herfor var, at banen blev færdigbygget.

*

En yderst dramatisk ulykke indtraf i dag på Gribskovbanen ved Saltrup st., idet motorvognsfører Jørgensen fra Hillerød, der førte motortogt mod Gilleleje, pludselig faldt af motorvognen og ned på banelægemet. I faldet slog han hovedet så kraftigt, at han afgik ved døden kort efter indlæggelsen på sygehuset i Hillerød.

*

Til maj indstilles togtrafikken til Dragør, når den tabsgivende togtrafik indstilles, bliver rutebiltaksterne betydelig billigere på Amager.

betingelsesløst i lodtrækningen blandt nedennævnte bøger. Anfør hvilke numre De er interesseret i.

1. H. Wöltjen: Weichenhandbuch. 600 sider i lille format. Strengt teknisk bog om sporskifter.
2. DER Reisetführer: Tunesien. 86 sider i lommeformat. Nyttig rejsefører for den, der agter sig til Tunis.
3. DER Reisetführer: Rhodos. 98 sider i lommeformat. Rejsefører over Rhodos.
4. DER Reisetführer: London. 100 sider i lommeformat. Rejsefører over London.
5. The Tralee & Dingle Light Railway. 78 sider, stift bind. Historiske facts om en engelsk smalsporet bane. En enkelt side lettere beskadiget.
6. Working Model Railways. 68 sider om modelbaner.
7. The Cambrian Railways. 48 sider med stift bind. Historien om en lille engelsk bane.
8. The Model Railway. 64 sider om modelbaner.
9. The Swansea & Mumbles Railway. 52 sider med papbind.
10. A. Rawai: Seit 75 Jahren Fabrik für Eisenbahnbedarf. Jubiläumsskrift fra en stor tysk fabrik. 72 sider.

tigruten har aldrig under 300 rejsende og 500 på lørdage.

at man nu skal igang med detailprojektering til ny jernbanestation i Holbæk, hvor station og ny viadukt vil koste 8—10 mill. kr.

at en ung svensker på 18 år, der skulle til Frederikshavn, sprang på et sydgående tog i Ålborg, og da han ikke kunne få kupédøren op, stod han udenfor i bidende kulde de 50 km til Hobro.



BRABRAND

Løgstør - Vejen - Næstved



Trafikmedhjælper

— assistent eller en portør, der er kendt med arbejdet på banernes postekspeditioner, antages straks eller senere.

Vi har varig beskæftigelse til pågældende, men vi er også interesseret i at komme i forbindelse med folk, der alene kunne tænke sig et sommerjob hos os.

Henvend Dem så vidt muligt snarest til:

De bornholmske jernbaner,
hovedkontoret,
Rønne.
L. Mabler,
kontorchef.

Til og fra læserne

Bøger bortloddes

Så har vi atter nogle bøger til bortlodning blandt Jernbane-Bladet's læsere. Skriv til os på et brevkort eller i et brev, og De vil deltage i lodtrækningen.

Har De et eller andet, De synes skal roses ved bladet, vil vi gerne høre om det, og er der et eller andet, De gerne vil have anderledes, så lad os også det vide.

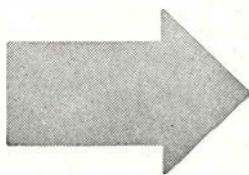
Under alle omstændigheder deltager De



Det er ikke alle, der ved ...

at interessen for den ny hurtigrute Århus—Kalundborg stadig er overraskende stor, og de gamle rutebåde nyder også godt heraf. Normalt har disse på denne årstid 100—150 rejsende, men nu har man 200 rejsende. Aftenforbindelsen fra Kalundborg på hur-

UNIFORMER I MERE END 100 ÅR



Når De lægger uniformen

Til Deres daglige arbejde går De i en uniform fra J. B. Schilder, firmaet som i mere end 100 år har specialiseret sig i uniform-skrædderi. Den erfaring vi har høstet, stiller vi til Deres disposition når det drejer sig om civilt tøj. De kan vælge forarbejdningen i håndskrædderi eller fineste målkonfektion — snit og pasform er det ypperste i hver prisklasse. Såfremt en kontobetaling passer Dem bedst træffer vi aftale herom — og naturligvis uden rentetilæg.

I. B. SCHILDER

Nørregade 7 - København K - Central 2058



Ferie- og udflugtssieder

Lad udflugten gå til —



Nymonterede værelser
Opdækning til 500 personer
Telefon Galten 18

Restauration

Dronningholm

Svend Larsen

God mad — God kaffe

Telf. Frederiksværk 229

Hotel

Frederiksminde

beliggende i Præstøs blomsterrige
og naturskønne anlæg,
med udsigt til den smukke fjord
med de mange svaner.

Værelser med varmt og koldt vand
til weekend og ferie.

Frit fjord-fiskeri.

Ja, lad udflugten gå til

Gøngernes by — PRÆSTØ

Tlf. Præstø 42 og 79

NY MISSIONSHOTEL

Jørn Rasmussen, Smedegade 68

Nymonterede værelser

Byens bedste mad og kaffe

Tlf. Horsens 2 51 50

Landbosparekassen

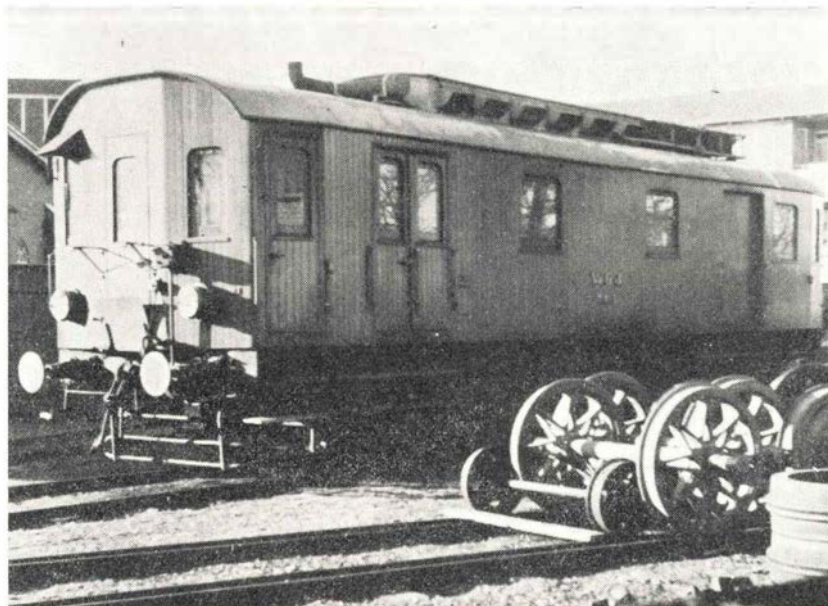
i Horsens

Rædersgade 5 - telf 2 12 22

Åben: 9,30—12,30 og 14,00—16,30

Før de forsvinder . . .

Foto: SAG



Va GJM nr. 1 opstaldet på Varde Vestbanegård

Still going strong

er »Va G J M Nr. 1«, som der med mes-
singbogstaver står på vognsiderne.

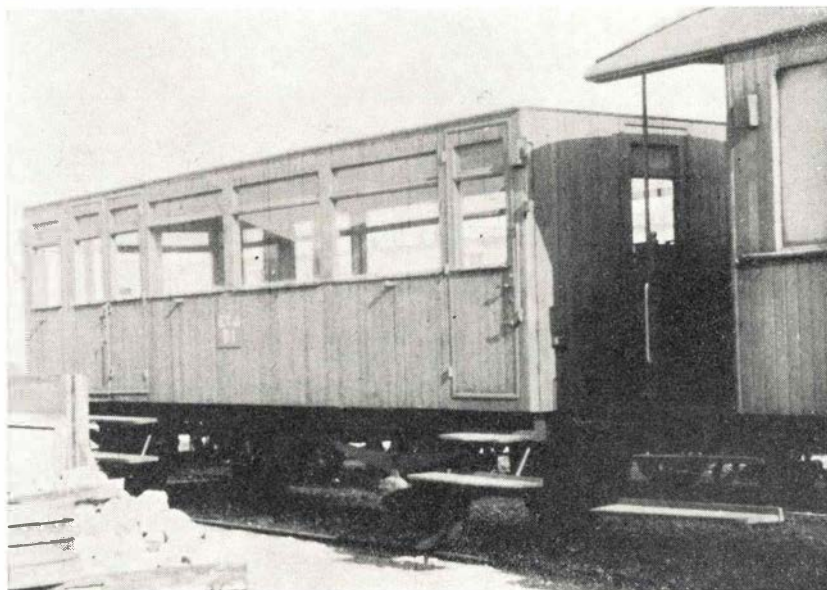
Helt tilbage til 1926 skal vi for at finde
vognens dåbsattest. Der blev dette år fra
Nakskov Skibsværft leveret ialt 6 diesel-
køretøjer (samt 2 i 1924). Af disse 6 var
3 ens, nemlig 2 til NRJ og heromtalt.

De 3 sidstnævnte loko havde lænkeaks-
ler, rejsegodsrum, postrum, vejede 38 t
og var forsynet med 6 cyl. 150 hk Holeby
motor.

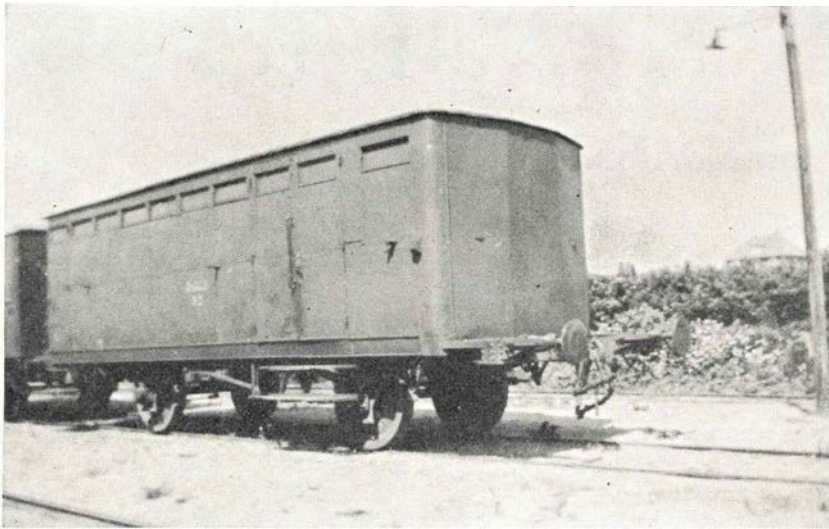
Endnu i dag kører altså dette loko, dog
oftest kun som erstatning for VNJ's 1932
Frichs-dieselloko M 11.

Trækkeevnen er nu 75 hhv. 100 t i
krogen alt eftersom hvilken bane (stig-
ningsforhold), der er tale om. Det skal
samtidig oplyses, at der er et vist drifts-
fællesskab mellem de 2 Varde-privatbaner.

I øvrigt sker der — efter nedlæggelse
af VVGJ — lejlighedsvis ændring i Va
G J's initialer, idet disse fremtidig bliver
VGJ, og man kan i dag på banen se beg-
ge benævnelser i brug.



ETJDI som reserve i Ebeltoft



RGGJ B 2 (ophugget 1956)

To ETJ motorvognes endeligt

Mange af disse de første rigtige motorvogne er borte, men den ene af de 2 her afbildede kan endnu bese, idet ETJ D 1, der står på Ebeltoft station, er identisk med ETJ M 1, 100 hk, anskaffet 1924 fra D.f.A., Odense. Udrangeret i 1952 og motor udtaget 1957. Derefter indrettet til kombineret gods- og personvogn, i hvilken udførelse den i dag — men hvor længe — står som reserve i Ebeltoft.

Det andet foto viser RGGJ B 2 (tidl. M 1, 72 hk, 1923 fra D.f.A., Odense). Denne vogn udrangeredes allerede i 1942, men blev ombygget til godsvogn og tjente især i stykgodstrafikken banen helt til nedlæggelsen i 1956, hvor vognen ophugedes. Som det fremgår af billedet er vinduerne skoddet, medens dørene er bevarret. Endvidere ses forendens lange pufferparti, hvor motorhjelmen er fjernet. — Var til det sidste rodlakeret.

Benyt Advokater

i alle livets retsforhold

ÅRHUS

Poul Jürgensen

Advokat
Kannikegade 12, 2. tv., Århus
Tlf. 2 01 31

Sv. O. Pontoppidans Eftf.

Erik Lauritzen

landsretssagfører,
Banegårdsplads 16, Aarhus
Tlf. 2 21 55

Landsretssagfører

E. Lund-Sørensen

Søndergade 4-6, Århus.
Tlf. 2 56 00

Jørgen Willumsen

advokat

Store Torv 3 . Århus . Tlf. *2 37 33

LØGSTØR

J. R. TAMS

Sagfører, cand. jur.
TLF. 100

Advokaterne yder:

Sikkerhed for sagkundskab

Sikkerhed for betroede midler

Rutebil *nyt*



DSB rutebilerne

I Skelskør er man nu igang med en større udvidelse af rutebilgaragerne. Under afdelingen i Skelskør hører nu 34 store vogne, af hvilke de 13 udgår fra Skelskør og derfor må have garageplads her.

Slagelse. I det glatte føre den 11. februar skred en DSB rutebil mod stationsbygningen på Slagelse station. Murværket faldt ned, men rutebilens forparti, der

bestod af det nyt plastic-karosserimateriale, holdt så fint, at der kun viste sig nogle småskrammer.

Skive. Det har gentagne gange vist sig, at DSB rutebilerne i forbindelse med midnatslyntoget har været så fyldt, at mange af passagererne måtte stå op hele vejen fra Skive til Glyngøre. Der bliver nu sat ekstra vogn ind på ruten, når det skønnes nødvendigt.

Ringkøbing

Det uheldige forhold med, at rutebilerne ved Ringkøbing station må bakke ud på vejen til gene for den gennemgående trafik, har medført, at man snarest vil optage drøftelse om flytning af rutebilernes holdeplads.

Aarhus Husmoderskole

vis-a-vis Rådhuset - Park Alle 5
Tlf. 2 72 30

Kursus for unge piger. 3-5 mdr.s fra jan. og aug. - Madl. Husg. Barnepl. Syning. — Skolepl. sendes. — Statstilsk. kan søges.

E. ASTRUP

KLANK Efterskole

Galten st. (ved Århus). Tlf. Galten 59

Unge piger 5 mdr. fra 3. maj

Unge mænd 5 mdr. fra 3. nov.

Kun 48 elever.

Skolepl. og skema til underst. sendes

VELKLÆDTHED
BEGYNDER INDEFRA!



Spirella
CORSETIERE
RUTH KUNOV
BORGEDIGET 18 TLF. 1063

DANSK JERNBANE KLUB

Sorø Dampjernbane Selskab

Den 26. februar var Dansk Jernbane Klub's bestyrelse samlet til møde i Sorø med den derværende turistforening for at drøfte planer om oprettelse af en veteranjernbane mellem Sorø landstation og Sorø bystation.

Sekretær, cand. jur. Birger Wilcke mødte med vedtægter for »Driftsselskabet Sorø lokalbane« og en stiftelsesoverenskomst, der blev tiltrådt af turistforeningens bestyrelse. Efter ønske fra turistforeningen blev banens navn ændret. Man fandt ikke, at »lokalbane« lød tilstrækkeligt af attraktion og inspireret af Lumbyes »Jernbane damp galop« fandt man frem til navnet »Sorø Damp Jernbane«.

Det blev vedtaget at nedsætte et fælles udvalg på syv medlemmer til at arbejde videre med sagen. Jernbaneklubben udpegede sekretær Wilcke, frimærkehandler Peer Thomassen og cykelhandler Børge Corfitzen til fællesudvalget. Turistforeningen vælger senere sine medlemmer.

Formanden, Svend Jørgensen, Helsingør, oplyste, at der skal bruges 20.000 kr. til starten af Sorø Damp Jernbane selskab.

Klubben har allerede købt to gode gamle vogne, E 41 og C 31 fra Præstø-banen, der nedlægges den 31. marts. De to vogne har som tidligere fortalt kostet 2.500 kr.

Desuden har klubben fået tilsagn om at måtte leje et af de gamle loko fra 1879, der kører som rangerloko på Nykøbing F. sukkerfabrik. Klubben har fået lov til at benytte lokoet hele sommeren uden for

rockkampagnen, dvs. indtil september. Til næste år kan man antagelig købe det gamle loko og muligvis ét til, idet sukkerfabrikken tænker på at udskifte dem.

Endelig har man kig på en veltjent vogn fra en fynsk privatbane.

Dette og andet materiel, som klubben eller dens medlemmer erhverver, indskydes i driftsselskabet og vil repræsentere en værdi af ca. 10.000 kr. Desuden skal der rejses 10.000 kr. til driftskapital, og man vil indbyde interesserede til at tegne indskud à 100 kr.

Toggang hver time lørdag og søndag

DJK vil stile efter at åbne veteranbanen allerede til sommer. Man vil gerne have pinsedagene med, og det vil sige, at det gamle loko skal holde med dampen oppe og vente på grønt flag lørdag den 20. maj.

Veteranjernbanen skal køre fra den gamle Vedde banes perron på Sorø jernbanestation til bystationen. Toget må kun køre 15 km i timen, men så bliver der til gengæld tid til at nyde den smukke tur gennem skoven og over Flommen. Man tænker på at sætte gamle signaler op langs strækningen. Ved Filosofgangen, hvor der i forvejen er et trinbræt, bliver der holdeplads.

Det er meningen, at toget skal gå en tur frem og tilbage hver time. Billetpriisen er foreløbig sat til 2 kr. for voksne og 1 kr. for børn.

Trafikkontrollør E. L. Parbøl har lovet at finde gamle klokker frem og udstyre personalet med historisk korrekte uniformer.

Toget skal naturligvis køres af professionelle jernbanefolk, men inden for klubben er der en del, som har stillet sig til rådighed, bl. a. en lokofører fra Helsingør, som i gamle dage har kørt på Veddebanen. Der skal ansættes en direktør til at varetage den daglige drift, og man har prøvet at overtale den populære stationsforstander Koksbang, der tager sin afsked med udgangen af maj, men da han flytter til København, kan han næppe påtage sig hvervet, skønt han ville egne sig fortræffeligt.

Sorø turistforening skal have en mindre procent af billetsalget som tilskud til turistpropaganda. Ifølge selskabets vedtæg-

ter skal en del af overskuddet tilfælde kulturelle eller filantropiske formål i Sorø og en anden del til trafikhistoriske undersøgelser og jernbanehistoriske muscer.

Arveprins Knud har lovet at åbne banen, og Walt Disney, der som bekendt selv driver en lille veteranbane i Disneyland, og som kommer til Rebildfesten, vil få indbydelse til at køre en tur med Sorø Damp Jernbane.

Foreningens ledelse

Formand: lokofører Svend Jørgensen, næstformand: fuldmægtig, cand. jur. Birger Wilcke, sekretær: frimærkehdl. Peer Thomassen, kasserer: assistent Mogens Bruun, øvrige: cykelhandler Børge Corfitzen, sekretær Erik B. Jonsen og trafikkontrollør E. L. Parbøl. Suppleanter: baneingeniør H. Thorkil-Jensen og smed T. T. Vind. Revisorer: revisor Erik Wilhelmssen og assistent Poul Skelbye-Rasmussen. Revisorsuppleant: fuldmægtig, cand. jur. N. Bonnesen.

Korrespondance til foreningen bedes adresseret således: Dansk Jernbane Klub, sekretariatet, Strandvej 201, Hellerup. — Der kan dog også skrives direkte til formanden: lokofyrbøder Svend Jørgensen, Blichersvej 5, I., Helsingør.

Telefoniske forespørgsler m. v. kan ske til sekretariatet (medlemsregistret, kassesa-ger, turbestilling o. lign.) tirsdage til fredage kl. 10—14 på Hellerup 794v. Næstformanden vil i almindelighed være at træffe på ORdrup 2209 kl. 19—21.



Fortidens åben tagbremse — kaldet »jordmoderbremse«



Der fyldes på personvognens olielamper på taget af vognen

Farvel til Ringkøbing-Ørnhøj-Holstebro jernbane

15.-11.-1911—31.-3.-1961

Tekst og foto: SAG

Det ville være ulige morsommere at bi-våne åbning af en ny privatbane end stadig at måtte tage afsked.

De, der ønsker banelegemet omdannet til knallersti og de, der gerne ser banen indgå i vejvidelser eller — nyanlæg, ser vel gerne nedlæggelsen fremmet, men de, der gennem en længere eller kortere år-række har levet sig sammen med banen og betragter denne som et blivende led i egnshelheden såvel som et fast punkt i den daglige trummerum — ja, de konstaterer vel med vemod, at så er det altså slut, hvordan det så end skal gå, når nu rute- og lastbiler bliver enerådende.

Vemoden deles af en stedse større skare jernbanevenner — entusiaster kaldet —, men heller ikke dette kan rokke ved den kendsgerning, at een af Vestjyllands trafikårer og — det bør stærkt fremhæves — en af de i naturmæssig henseende stærkt særprægede baner forsvinder den 31/3 1961 — nemlig R.Ø.H.J.

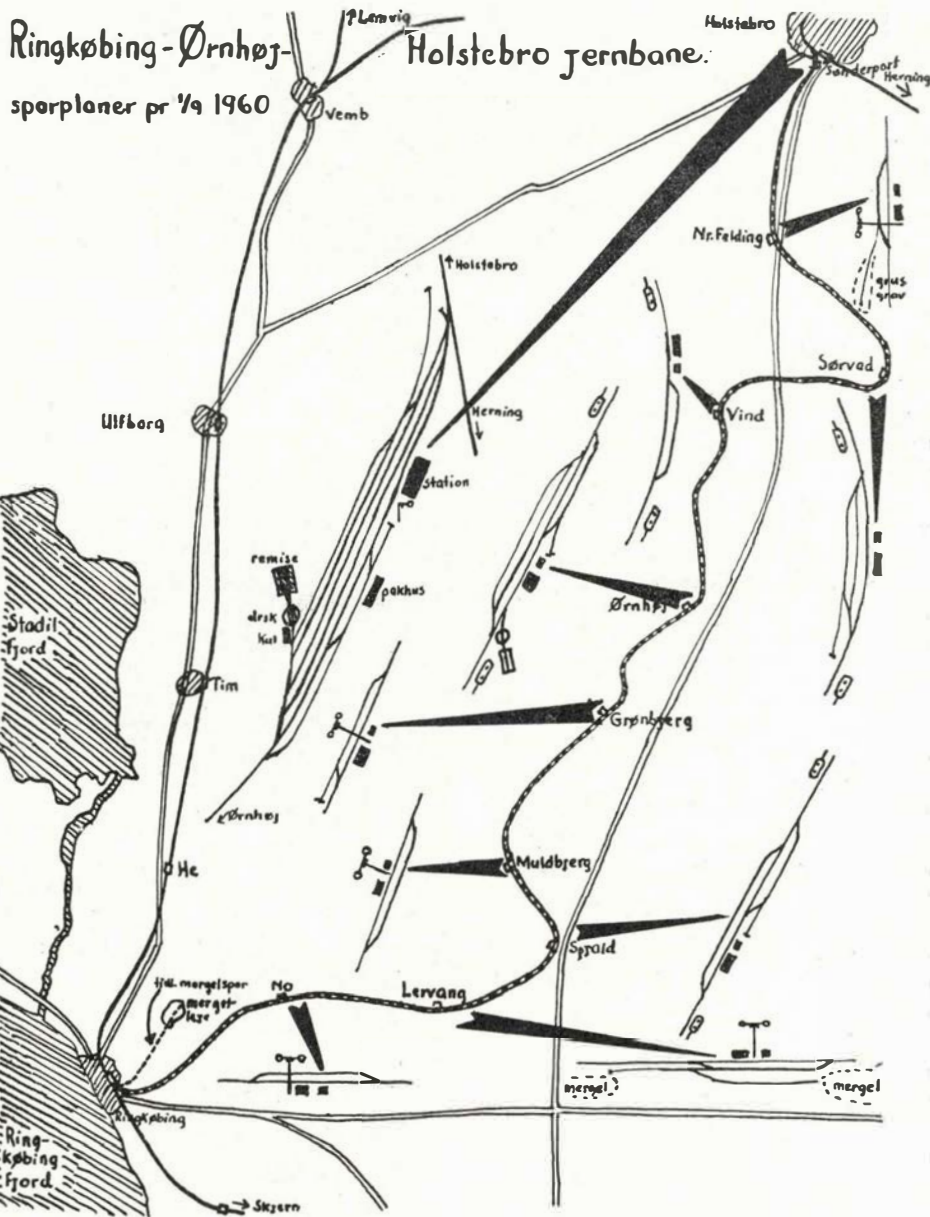
Banens åbning

Banen, der egentlig er 2 baner, ikke alene på grund af stykkevis åbning, men i realiteten 2 baneselskaber med fælles administration og fælles drift, startede sit levnedsløb den 15/11 1911, på hvilken dato Ringkøbing—Nørre Omme jernbane blev åbnet for alm. trafik.

Planer om videreførelse af denne bane var fremme i flere udgaver, bl. a. Videbæk—Ørnhøj—Holstebro og N. Omme—Aulum, men slutresultatet blev lov af 20/3 1918 om anlæg af en jernbane Ørnhøj—Holstebro.

Denne sidste strækning har en længde på 23,1 km mod den først åbnede banes 30,7 km.

I forbindelse med disse planer approberede ministeriet den 14/10 1920 nye vedtægter for Ringkøbing—Nr. Omme jernbaneselskab, og herved ændredes bl. a. navnet til Ringkøbing—Ørnhøj jernbaneselskab.



Ringkøbing-Ørnhøj-Holstebro j.b. sporplaner



Werner Schwartzlose

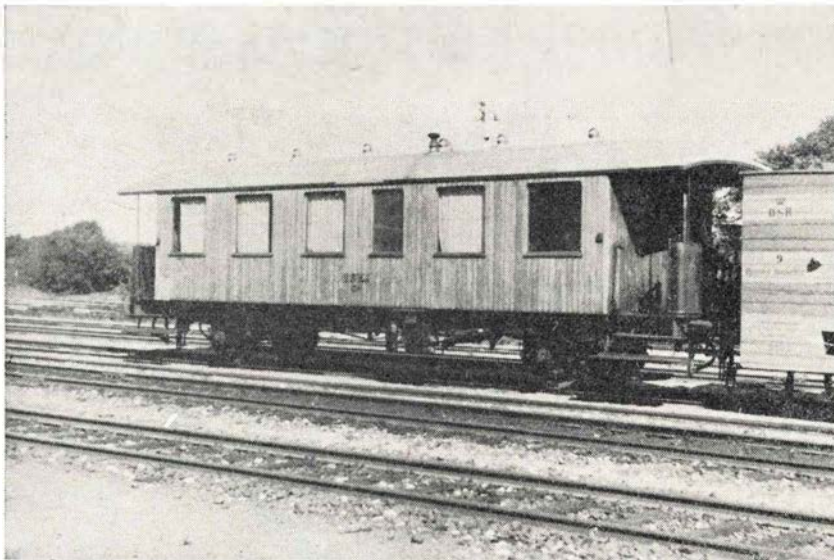


GEDSER

„De Danske Østersølærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN



RØHJ c4. Forrest 2 II-klasses kupeer, derefter følger toilet og 3 III-klasses kupeer (sidegangsvogn fra Scandia 1926)

Banernes tilslutningsudgifter udgjorde i Ringkøbing 5000 kr. og i Sønderport ca. 3000 kr. pr. år.

Banens materiel

Ved åbningen i 1911 startede man med 3 tenderloko nr. 1—3 samt 35 vogne (heraf 28 godsvogne). Lokoerne blev leveret af Borsig (byggenr. 7716—18) og havde en tjenestevægt på 28,8 t, drivhjulsdiameter 1100 mm. Nr. 3 blev i øvrigt solgt til AHTJ i 1912 og udrangeret her i 1922, nr. 1—2 aftjente hele deres værnepligt på RØHJ, hvor de udrangeredes i 1952 hhv. 1956.

Af dieselloko har banerne haft 3 i drift, nemlig nr. 1—2 med 210 hk Frichs motor leveret fra Scandia i 1926 og nr. 3 med 300 hk motor fra de samme firmaer leveret i 1931. De 2 førstnævnte havde såvel post- som rejsegodsrum, M 3 derimod kun rejsegodsrum.

Vognmateriellet blev i årenes løb stærkt udvidet — bl. a. var store mergeltransporter i mellemkrigsårene medvirkende hertil — og udgjorde i midten af 30'erne 5 personvogne, 1 kombineret post- og rejsegodsvogn, 5 rejsegodsvogne, 20 lukkede, 62 åbne godsvogne samt 4 ballastvogne. En del af de åbne vogne var hojsidede jernvogne grå- eller rødbrunmalede litra L, og disse er for størstedelen gået op i den kronede helhed, der hedder DSB, hvor de nu stort set er udrangeret. Omkring midten af 50'erne var godsvogntallet dalet til 8 lukkede og 4 åbne.

Mergeltransporter, der var af stort omfang, og især fandt sted fra Lervang, gled ud i 1930'erne, men brunkulsintermezzoet under verdenskrig II bevirkede dog også for denne bane en stærkt øget trafik, idet

et så højt tal som 220.000 t pr. år blev nået. Disse sidstnævnte transporter blev dog overvejende afviklet med DSB-vogne.

Skinnemæssig set var de 2 baner understyret med 22,45 kg for RØJ's vedkommende og 24,39 på ØHJ. Dette spor, der gennem de senere år for persontrafikkens vedkommende næsten udelukkende befarede med skinnestog, var forudset at kunne holde til ca. 1965 hhv. ca. 1980, hvilket altså vil sige, at det må forudses, at sidstnævnte banes skinner vil kunne indbringe et betragteligt beløb som tilskud til likvidationsboets store udgifter til bl. a. pension.

Kendte navne omkring banen

Hver bane har haft sine forkæmpere, sine »store« mænd, og det har denne bane også, idet I. C. Christensen i sin tid var formand for bestyrelsen for banen, der passerede Ringkøbing amts første valgkreds, hvor I. C. var valgt. Han omtalte da også altid banen som »min egen bane«.

Også til Kaj Munk var banen knyttet, hovedsagelig derigennem, at digterpræsten havde sommerhus tæt op ad sporet, og derved jævnlig benyttede togene. Personalet fortæller endnu, at man — når sommerhuset var beboet — sjældent passerede, uden at der blev udvekslet hilsener.

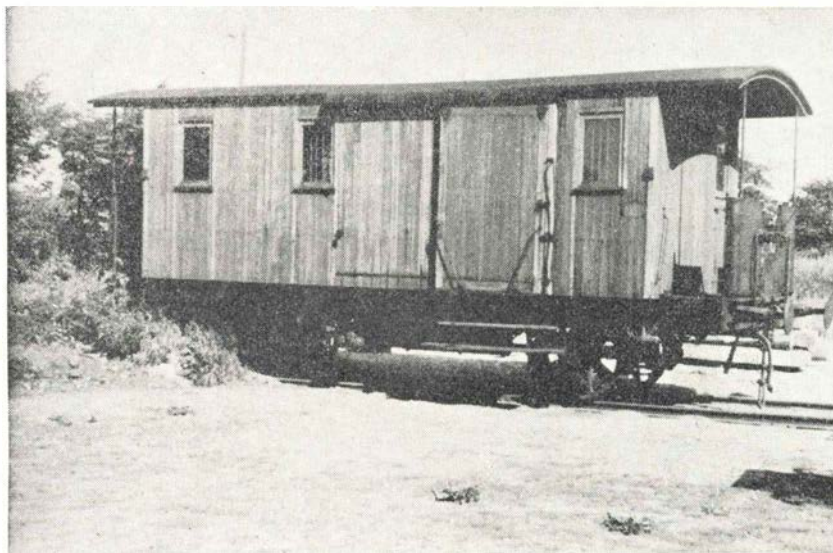


RØHJ værksteder og remise i Ringkøbing — Forrest står »oplagt« M2 samt M4

Banens rutebildrift

Banen startede allerede tidligt rutebildrift i oplandet, og bl. a. mistede remisen i Ørnhoj sin sporforbindelse for at huse 2 rutebiler, rutebildriften blev i øvrigt allerede pr. 1/4 1960 afhændet som led i den forestående likvidation.

A propos Ørnhoj, så blev drejeskiven foran remisen her bevaret, idet der under-



RØHJ E17 — (Scandia 1912) står på Ringkøbing station og afventer sin skæbne

tiden kortes særgodstog hertil, og i tilfælde af at 2-akslet motorvogn var trækraft, måtte denne drejes i Ørnhøj. En sådan manipulation var minutøst arbejde, da der i så fald kun var et spillerum på ialt 5 cm at løbe på. Skinnebusserne kunne formedelst større længde ikke drejes her.

I december 1959 afgik — læsset på åben godsvogn — en skinnebuspånghængsvogn til

ØSJS, på hvilken bane den skulle anvendes under juletrafik og fremover. Det øvrige skinnebusmateriel måtte nødvendigvis anvendes til at bestride Ørnhøjbanens egen trafik, men er i modsætning til resten af det rullende materiel heldigvis endnu en salgsvare.

Epilog

Dette var nogle spredte småglimt fra en

privatbane, som De nu ikke kan nå at berejse. Desværre må man sige, ikke alene på grund af den tidligere omtalte særprægede natur, hvorigennem banen løb, men ligeså meget fordi endnu en privatbane går den tunge vej til skaffotet, og så meget mere, som den ydermere slår følge med NPMB, hvorom De læser andet steds i bladet.

Afsked med Næstved-Præstø-Mern Jb.

20.-3.-1900—31.-3.1961

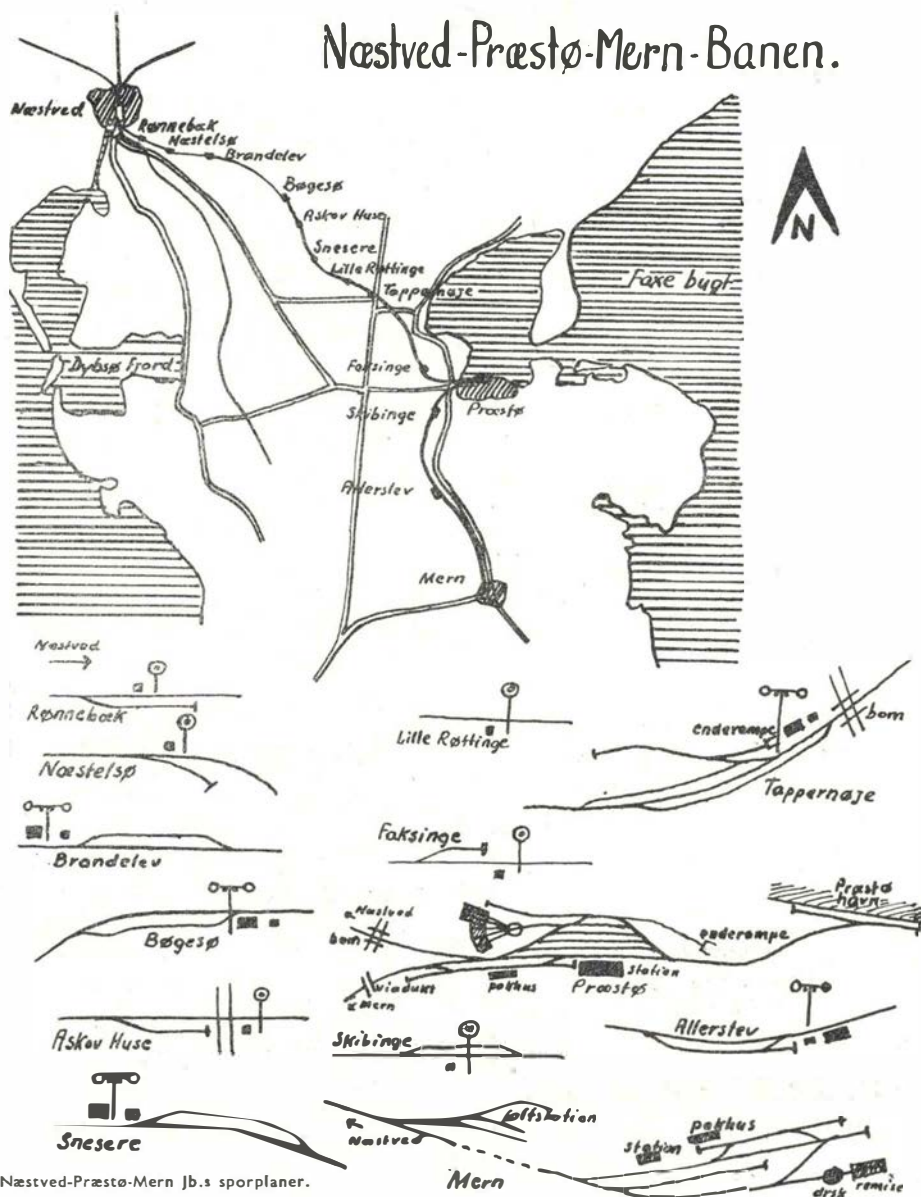
Tekst: IB V. ANDERSEN — Sporplan: SAG

Forhistorie

Forste gang Præsto kom på tale i forbindelse med nogle af de mange jernbaneplaner, der fremkom i midten af forrige århundrede, var i 1867, da den påtænkte sydbane var projekteret med linieføringen Roskilde—Køge—Vordingborg. — altså udenom Næstved, men passerende Præsto. Projektet blev imidlertid forladt, og den sjællandske sydbane fik den linieføring, vi kender i dag.

At Præstø ikke fik jernbaneforbindelse ved den lejlighed, kom til at betyde, at der skulle gå 33 år før det første tog kunne rulle fra byen. Ikke fordi der ikke var nok af projekter og planer om jernbaner, tværtimod, det kunne se ud som om, at netop mængden gjorde, at det ikke blev muligt at opnå enighed om noget projekt. I 1875 var der således igen røre om jernbaneprojekter, dette i forbindelse med bygningen af en østsjællandsk jernbane, og atter i 1886 rejstes sagen, men stadig med negativt resultat for Præstø og byens opland.

Initiativtageren til jernbaneprojektet i 1886 lod sig imidlertid ikke slå ud af de hidtidige forgæves bestræbelser på at skaffe egnen en jernbane. Ingeniør P. V. P. Berg, således hed han, kom igen i 1890, denne gang med et projekt indeholdende forslag om en bane fra Fakse til Præstø og videre sydpå til Kalvehave, hvorfra banen via en bro over Ulvsund fortsatte forbi Stege til Moens Klint. Lidt syd for Mern skulle en sidebane til Masnedsund gå fra, men også denne gang led planerne skibbrud — dette til trods for, at de fremsattes i et lille skrift udstyret med billeder fra klinten udfor hvilken soheste og havfruer tumlede sig. — Nej, det var ikke let



Næstved-Præstø-Mern Jb.s sporplaner.



Ringkøbing by

1/5 Niels Hansens Motorkompagni

Aut.  Forhandler

Udstilling: Torvet, Ringkøbing
Værksted: Enghavevej - telefoner 170 - 171 - 172
Efter lukketid omst. til værkføreren gennem 170a

Møllers Turistbusser

Moderne 12-35 personers busser til kørsel i
ind- og udlandet

N. N. MØLLER & SØN

Ringkøbing, telefon 95 og 595

M. Olesen



HOLSTEBRO

Aut. Ford-forhandler og
reparatør — Salg og service

Telefon 1700
(fl. linier)

JACOB ANDERSEN

Urmager og optiker
Nygade 12, Ringkøbing
Tlf. 221

Gør indtryk
med bogtryk

JACOBSENS BOGTRYKKERI

Tlf. 417 — Ringkøbing

ERIK CHRISTENSEN

Alt i foto
Nygade 31 — Ringkøbing
Tlf. 664

Alt i møbler

Orla Albæk Pedersen

Møbelforretning og snedkeri
Østergade 12-14 — Ringkøbing
Tlf. 97

KIOSKEN

Torvet, Ringkøbing
Tlf. *367

BOLLERUPS BOGHANDEL

Nygade 12, Ringkøbing, tlf. 84

RINGKØBING CEMENTVAREFABRIK

N. Skytte A/S, tlf. *601
Skyttes hulbloksten
Godkendt til statsstøttet boligbyggeri

L. LAUGESSEN

Chr. Hustedsvej 10
Ringkøbing, tlf. 75
Lillebiler: Ø 7 og Ø 17

Metervarer — konfektion — kjoler
møbler
HERTZ

Tlf. 6 — Ringkøbing
Største salg, derfor største udvalg

Besøg

HØJSKOLEHOTELLET

Bredgade 13, Ringkøbing
Tlf. 74

FEDDERSENS

Blikkenslagerforretning

ved Stranden 18
Udfører arbejder for DSB
Tlf. Ringkøbing 173

DAMPVASKERIET

Grønnegade 14 — Ringkøbing
1. kl. skånsom vask
med en duft af renhed
Tlf. Ringkøbing 622

HOTEL RINGKJØBING

Tlf. 3 — 11 og 750

RINGKJØBING RUTEBILSTATION

Tlf. 597

Blomster og krans
A. JOSEFSEN

Nygade 23, Ringkøbing, tlf. 29

RINGKJØBING ANDELSMEJERI

1. kl.s mejeriprodukter
Tlf. 243

På højde med moden —
en hvile for foden!

NYGAARD SKO

Bredgade 12, Ringkøbing, tlf. 176

Gælder det sko eller støvler?
— da er det hos

M. SØNDERGAARD

Fodtøjet, der holder
Nygade 5, Ringkøbing, tlf. 324

at tilvejebringe den fornødne interesse og enighed.

Anlægget af Kalvehavebanen skulle blive den anledning, der omsider tilvejebragte grundlaget for bygningen af en bane fra Præstø til Næstved. Thi ved anlæg af en bane fra Kalvehave til Vordingborg frygtede man i Præstø, at en stor del af byens sydlige opland ville gå tabt, hvilket iøvrigt også skete efter Kalvehavebanens åbning få år efter.

I februar 1896 afholdtes i Præstø et borgermøde med 146 deltagere, hvilket efter de datidige forhold var mange mennesker i den lille by. Forhandlingsemnet var bygning af en bane fra Præstø til et punkt på den sjællandske sydbane mellem Lundby og Haslev, men tilslutningsstationen på sydbanen ændredes dog senere til at være Næstved. Det endelige projekt var udarbejdet af ingeniør Vald. Hvidt, der ledede arbejdet med bygningen af Kalvehavebanen.

Overslagssummen lød på kr. 888.400,—, som tilvejebragtes ved aktietegning af amt og kommuner samt enkelte private, ialt 50 % og statskassen 50 %. For denne efter vore dages målestok beskedne sum mente ingeniør Hvidt, at det nævnte jernbaneanlæg kunne tilvejebringes, men kun under forudsætning af, at der benyttedes de svagest mulige skinner, byggedes de mindst mulige stationsanlæg og kun anskaffedes det mest nødvendige driftsmateriel.

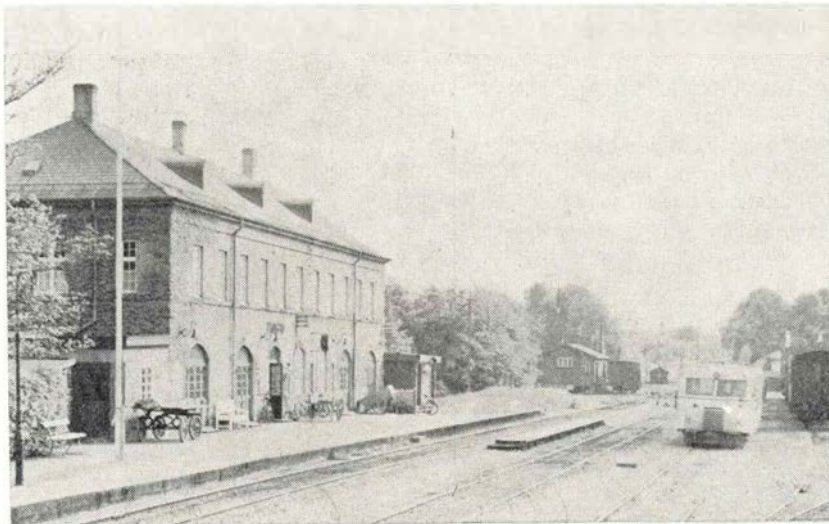
En så skrabet udførelse af jernbaneanlægget kunne ikke være tilfredsstillende og ville i givet fald have påført banen store udgifter til nyanlæg og materialeanskaffelser. Ingeniør Hvidts tanke var imidlertid den, at man nu måtte se at komme i gang med arbejdet, idet det så senere under anlægget måske ville vise sig muligt at anlægge banen med et udstyr, der var mere vel dimensioneret.

Ingeniør Hvidt omkom ved et ulykkestilfælde på den endnu uåbnede Kalvehavebane den 13. september 1897, men arbejdet med Præstø—Næstvedbanen var nu i god gænge, efter at eneretsbevilling var meddelt den 4/6 1897. Jordarbejdet m. v. blev efter afholdt licitation overdraget firmaet Glud, Madsen, Werner & Winkel for kr. 290.000,—.

Banens indvielse den 20. marts 1900

Og så var man i gang med at bygge banen under ledelse af ingeniør Hammerich, og arbejdet skred raskt fremad, således at banen kunne have været færdigbygget i løbet af året 1899. Dette blev imidlertid ikke tilfældet, da den store lock-out kom i maj 1899 og forsinkede færdigbygningen af banen. Den højtidelige indvielse kunne således først finde sted den 20. marts 1900.

Torsdag den 20. marts 1900 var en fest-



Øverst: Præstø station 1958. - Nederst: Mern station

Foto: Ib V. Andersen

dag for Præstø, byen havde fået sin egen jernbane. Og det hele fejredes som skik og brug dengang fordrede, festtog, taler og endelig til slut middag på byens førende hotel og ige ntaler. Og så begyndte hverdagen. —

Banen begyndte med 3 damploko fra det belgiske firma Cockerill. De kostede med reservedele ialt kr. 77.500, 7 personvogne, som Scandia i Randers leverede, kr. 44.530, og endelig 9 godsvogne fra »Vulcan« i Maribo kr. 23.300. Det var prisen på jernbanemateriel dengang. Præstø—Næstvedbanen byggedes iøvrigt som en let, normalsporet bane, uindhegnet og med en overbygning bestående af 22,45 kg skinner. 16,7 km af sporet mellem Præstø og Næstved er i 1951—52 udvekslet med nye 27,55 kg skinner.

Driften gik godt, der var god brug for den nye bane, og dertil kom, at det også viste sig, at der var behov for en bane

videre sydpå til Mern, hvor der var bygget en saftstation. Forlængelsen af banen hertil kunne tages i brug den 15/11 1913 og samtidig tog banen navneforandring fra Præstø—Næstvedbanen til Næstved—Præstø—Mernbanen.

Banens 25 års jubilæum

Ved banens jubilæum i 1925 kulminerede de gode år. Driftsmateriellet bestod nu af 5 damploko og 6 personvogne foruden et ret stort antal godsvogne, og økonomien var god. Men de gode tider var allerede forbi, vanskelighederne meldte sig.

Da driftsresultaterne blev ringere og interessen for billigere driftsformer derved øgedes, meldte NPMJ sig som en af de første baner her i landet, der ville anskaffe motorvogne. Fra Nakskov skibsværft leveredes i 1927 et dieselloko, der havde hydraulisk kraftoverføring, men desværre viste det sig snart, at det var ganske upå-

Skoler og kurser

Hadsten Husholdningsskole

nær Aarhus

5 mdr.s kursus beg. maj og novbr.

3 mdr.s fra januar, maj og august.

Statstilskud kan søges.

Rigmor Pedersen

Marie Herping.



Struer Husholdningsskole

Nyopført, moderne skole.

3 el. 5 mdr.s kursus begynder

4. maj - 3. nov. - 5. jan. - 10. aug.

Statstilskud kan søges. Program tilsendes

Viborgegnens Ungdomsskole

Volden 7 . VIBORG . Tlf. 2510

Kostskole for 14-18-årige piger.

5 mdr.s kursus beg. 3. maj og 3. novbr.

Skolekøkken, Kjølesyning, Barnepleje og

Skolefag m. m. Plan og Understøttelses-skema sendes gerne.

Karen Banke-Larsen.

VINDING husholdningsskole Vejle

3 og 5 mdr.s husholdningskursus

m. praktisk husførelse

barnepleje, syning, vævning

3 mdr.s sy- og tilskærekursus

beg. 3. maj.

Skema til underst. og plan sendes

Aase og A. Andreasen, tlf. Vinding 12.

Østjysk Ungdomsskole

Odder - Tlf. 40193

Sommerskole for unge piger (14-18 år)

i 5 mdr. fra maj. Alm. undervisn., hus-

holdning, kjølesyning, vævning. 8 timers

ugentlig engelsk efter ønske. Plan og op-

lysning om understøttelse sendes.

Agnes og J. Slotsbo-Nielsen.

Aarhusegnens husholdnings- skole

Risskov st. - Tlf. Aarhus 7 84 46

5 mdr.s kursus fra maj og novbr.

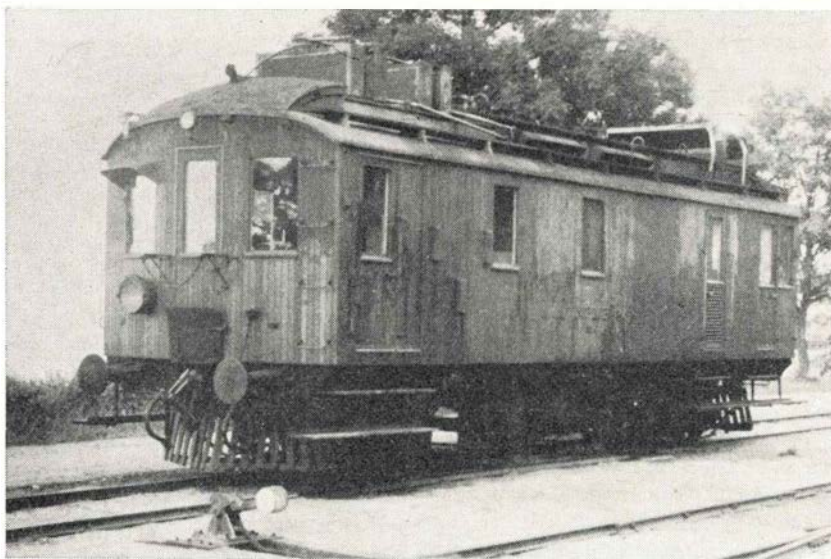
3 mdr.s kursus fra maj og august

Moderne skole, smukt beliggende.

Statstilskud kan søges. Program og opl-

sendes.

Anna Hansen.



Allerede i 1960 måtte M6 rykke ud fordi »stalden« blev lejet ud

Foto: SAG

lideligt, og skibsværftet måtte tage det tilbage endnu inden banen fik overtaget det.

Mere held havde man med et 230 hk dieselloko fra Scandia i Randers, som banen anskaffede i 1928. Lokot har vist sig tilstrækkeligt driftssikkert, og endnu ved banens lukning er det stadig i drift.

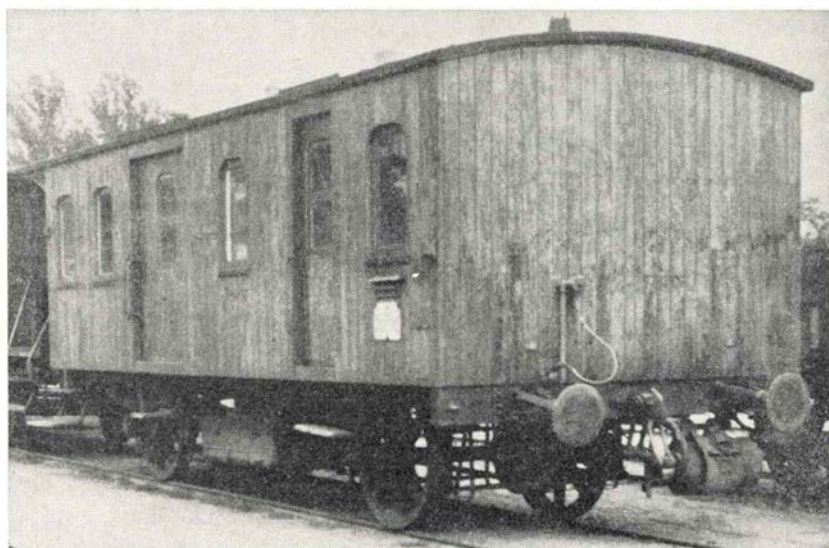
I 1932 anskaffedes en motorvogn fra De Forenede Automobilfabrikker i Odense. Vognen var udstyret med en 145 hk motor, og har gjort god fyldest i mange år. Yderligere motorisering af driften skete under krigen ved anskaffelse af en 3-akslet motorvogn, som dog hurtigt viste sig uegnet til banen og derfor videresolgtes.

Krigstiden og de nærmest følgende år medførte stor trafik på banen. Der manglede trækraft, og da muligheden for nyanskaffelser atter kunne ses, fik banens

direktor af bestyrelsen tilladelse til at undersøge mulighederne for anskaffelse af en svenskbygget skinnebus, et køretøj, som ikke fandtes magen til herhjemme. Det videre forløb er vel bekendt, skinnebussen kom, så og sejrde, ikke alene på NPMJ men på så godt som alle landets privatbaner. Skinnebuserne har formentlig betydet mere for privatbanerne end de små motorvogne gjorde det omkring 1930.

31. marts 1961 standse banen

Men trods skinnebuserne lod udviklingen sig ikke standse. Den stadig større udbredelse af motorkøretøjerne, der bevirkede en voldsom konkurrence såvel mod banens gods- som persontrafik, medførte dårligere og dårligere driftsresultater, og nu skal banen altså standse driften og



NPMJ nr. E41 stammer også fra 1899 (Scandia) Vognen, der har postrum (nærmest) og godsrum, er nu købt af Sorø Dampjernbane Selskab. — Foto: SAG

nedlægges. Medvirkende til beslutningen om banens nedlægning er formentlig også den omstændighed, at man nu sparer bygningen af en ny bro for hovedvej 2 ved Tappernøje med tilhørende sporforlægning.

Beslutningen om banens nedlægning blev truffet af generalforsamlingen den 20. juli 1960, efter at banens trafiktal i de sidste år har vist en stærk nedadgående tendens såvel for persontrafikkens som for godsbeholdningens vedkommende. Persontrafikken er siden driftsåret 1954—55, hvor der befordredes 147.428 rejsende, faldet til 130.675 i driftsåret 1959—60, medens godstrafikken i de samme driftsår faldt fra 15.427 tons til 10.078 tons. Nedgangen i godstrafikken skyldes væsentligst, at banen i 1958 mistede sukkerroetransporterne til Mern saftstation.

Efter således gennem over 60 år (Mern-

banen dog kun 47 år) at have været en betydende faktor i trafikken på egnen, må Næstved—Præstø—Mernbanen nu indstille driften tvunget hertil af udviklingens ubarmhjertige lov. Tilbage er der derfor kun at håbe, at de trafikmidler, der nu erstatter banen, må vise sig denne opgave voksen og blive til samme gavn for egnen, som banen har været.



Fra dagbogen



Signalbillede i vestenden af Præstø st.

Odense den 1. februar. En 7-års dreng blev i fjor påkørt og dræbt af et rangertræk på Grønlandsgade-overskæringen i Odense. I den anledning var overportøren, der ledede rangeringen, sat under tiltale for uagtsomt manddrab og overtrædelse af færdselsloven. Ved sagens behandling ved retten i Odense, blev forholdene ved ulykken gennemgået, og efter at det her blev fastslået, at rangerlederen på alle punkter nøje havde fulgt den givne instruks, og at der heller ikke færdselsmæssigt kunne bebrejdes ham noget, lød dommen på pure frifindelse.

Struer den 6. februar. Kort før at iltoget til Skive skulle afgå fra Struer kl. 21,21, opdagede ledvogtersken mellem Struer og Hanbjerg, at et stort træ af stormen var væltet ind over sporet. Hun nåede at få underrettet stationen, der holdt toget tilbage til træet var fjernet af bane-tjenesten.

København Gb. den 10. februar. Tidligt i morges skete et alvorligt og meget kostbart rangeruheld, hvor et rangertræk

kørte ind i siden på et indkørende ilgodstog.

København den 15. februar. Fra i dag indføres der fælles abonnementskort mellem Statsbanernes nærtrafik og Københavns Sporveje samt nogle rutebil-linier.

Korsør den 15. februar. Da færgen »Chr. IX« ved 8,30-tiden i tyk tåge og midt under solformørkelsen var under indsejling i Korsør, ramte færgen molehovedet mellem 2. og 3. færgeløje, hvorved konsollen i færgens stævn blev ødelagt, således at de 17 godsvogne færgen havde med ikke kunne tages på land.

Efter en nødtørftig reparation af færgen, lykkedes det to dage senere at få vognene i land, men da der skulle køres et par kulvogne om bord til forsyning af færgen, svigtede den reparerede konsol, således at færgen slap forbindelse med færgeklappen, der brød ned med en kulvogn og rangermaskinen.

Ålborg den 15. febr. En lillebil var standset op for at lade et rangertræk passere Bornholmegade, og da forener af den var af den formening, at rangertrækket var passeret, kørte han frem og ramte rangermaskinen. To passagerer i bilen kørtes på hospitalet, men kunne straks efter udskrives.



Skonhed, som De ikke aner,
findes langs



private baner



VIKING

Blyanter og farver
til alle formål



Viggo Christensen

KONGENSGADE 64

TELEFON 829

Moderne kvalitets-**BRILLER**

Spjald-Holstebro

SPJALD MOTOR CO.

Aut. forhandler
Telefon Spjald 105
1. kl.s reparationsværksted
Benzin, olie, gummi, reservedele
og tilbehør

ØL, SODAVAND og VINE

P. CHRISTENSEN

Tatol - Spjald - Tlf. 44

RADIO-PEDERSEN

Salg og reparation af radio
og fjernsyn

Over for rutebilstationen

Tlf. Holstebro 1158

VESTERGADES BAGERI

K. E. Jensen

Vestergade 16, Holstebro. Tlf. 279

FOLKVANGS EFTF.

*Per B.
Pedersen*

Holstebro

AAGE BIRKØ

Barnevogne - cykler - dukkevogne
symaskiner

Nørregade 43 - Holstebro - Tlf. 17

BANEGÅRDSKIOSKEN

Holstebro

v. Tage Skjød Pedersen

Dagblade - ugeblade - bøger

Holstebro - Telefon 948

Holstebro

Fjerkræslagteri

Lemvigvej 38 - Tlf. Holstebro 1157

Kun 1. kl. varer

Skjern

RECORD VASK

Marie Andersen
Bredgade 81
Skjern - Tlf. 737

Skjern Cykellager

Cykler - Cykledele

Gummi en gros

Tværgade 2 - Skjern - Tlf. 176

Martin N. Bonde & Co.

Aut. el-installatør



Udfører arbejde for DSB

Tlf. Skjern 82

Det kolde Bord

Østergade 22 - Skjern - Tlf. 255
Alt i pålæg - salater -
hjemmel. leverpostej - konserves
Små varme retter

A. Honoré & søn



Isenkram - køkkenudstyr
glas og porcelæn

Torvet - Lemvig - telf. 408

Ribe

Ribe og Omegns

BRUGSFORENING

Tlf. 76 - Ribe

LANDBOSPAREKASSEN

for Ribe og Omegn

Torvet - i byens centrum

Tlf. Ribe 40

H. Holm Petersson

Aut. El-Installatør
Dagmarsgade 4 - Ribe
Tlf. 162

Rekord Vask

Herman Bangsgade - Sønderborg
Vask med komfort -
hos REKORD

Telf. Sønderborg - 2 11 22

Kolding

JENS JUHLS SAVVÆRK

Kolding - Tlf. 492

FODPLEJE

Fru S. Beck - Tlf. Kolding 2160

Åben kl. 9-17 (lørdag lukket)

Markdannersgade 7, Kolding

BENYT

VIFDAM LILLEBIL

Telefon Kolding 5125

Kemisk tøjrensning

fra formiddag til eftermiddag.

PINGVIN Renseri

Industrigården, Kolding. Tlf. 4133

Eigil Friesholm

Malermester

Alt malerarbejde udføres.

Værkst.: Jernbanegade 23, Kolding

Privat: Kastanieallé 6, tlf. 3856

C. A. Stæchmann & Søn

BMW cykle- og våbenforretning

Søndergade 27 - Kolding

Tlf. 867

Vejen

E. Bjørnkilde

Bageri og Conditori

Nørregade 44 - Vejen

Tlf. 54

Parfumeri Guldborg

Nørregade 90 - Vejen

Tlf. 336

Stort udvalg i toiletartikler, bijouterie
og gaveartikler

Rekord Vask

Nørregade 90 - Vejen - Tlf. 646

en ren fornøjelse

Odense den 15. febr. DSB lader i disse dage optage en reklamefilm i Odense, der viser godsets behandling på et pakhus m. m. Filmen skal bruges til forfilm i landets biografteatre.

Næstved den 16. febr. ved 17,30-tiden standsede en personbil op på havnebanesporet for at tage syn over trafikken på havnegaden. Et rangertræk til papirfabrikken nærmede sig, og da rangerpersonalet begge opholdt sig på den side, der følger gaden, så de ikke den holdende bil på sporet. Bilen blev slæbt 13 m hen ad sporet, før toget standsede. De to damer i bilen kunne dog trækkes uskadt ud fra bilvraget.

Hedehusene den 17. febr. Kl. 23,55 skete der et alvorligt togheld, hvor lyntog Vesterhavet kørte bag ind i iltoget fra Kalundborg, der lige havde sat sig i gang på stationen. Den tætte tåge vanskeliggjorde i første omgang redningsarbejdet. 4 blev ført til sygehuset i Roskilde og 14 blev indlagt på amtssygehuset i Glostrup.

Skanderborg den 17. febr. En repræsentant fra Horsens havde anlagt sag mod DSB og post- og telegrafvæsenet, fordi han en aften i oktober 1958 var blevet påkørt af en perroncar på Skanderborg st. Repræsentanten var gået mellem perroncaren og dens påhængsvogn, hvorved han faldt over forbindelsesstangen og beskadigede sit ene knæ. Han hævdede, at der ikke var tændt lys på perronen, men fire vidner forklarede, at der var tændt lys på den perron, hvor uheldet fandt sted. Repræsentanten fik ved retten i Skanderborg tilkendt en erstatning på 2650 kr.

Hurup den 18. febr. I tæt tåge kørte en 33-årig knallertkører ved middagstid ind foran toget på overskæringen i Etrup. Han ramtes af motorvognens trinbræt og blev slynget ned i en vandfyldt grøft. Han havde pådraget sig flere alvorlige kvæstelser.

Roskilde den 19. febr. Da lyntoget Vendssyssel ved 8,15-tiden kørte ind på stationen, var der udbrudt ild i den ene motorvogn. Roskilde brandvæsen blev tilkaldt og fik hurtigt slukket ilden, men vognen havde taget så megen skade, at toget ikke kunne føres videre. De rejsende videreførtes med det efterfølgende eksprestog.

Privatbane-

nytt...

Lysbro den 6. febr. I den stærke storm, der i aften rasede over det meste af Jylland, var et stort træ væltet ind over Kjellerupbanens spor. Skinnebussen kørte mod træet, hvorved en del ruder blev knust, men ingen kom noget til. Falck kom og savede træet i stykker, så det kunne fjernes fra banen.

Næstved den 12. febr. En skinnebus på vej mod Næstved påkørte i eftermiddag en personbil på overskæringen mellem Næstelsø og Bonderup. Bilen rullede nogle gange rundt, men føreren af den slap uskadt.

Skovsgård den 14. febr. Da en traktor med påhængsvogn ved 18-tiden skulle passere en markoverskæring mellem Skovsgård og Bonderup, gik traktoren i stå midt i sporet. Føreren nåede dog at komme fri af traktoren. På påhængsvognen sad hans kone og tre børn, de blev alle væltet af vognen, da toget påkørte traktoren, men ingen af dem kom noget til. Togets forreste vogn afsporede, men i løbet af et par timer havde Falck den på sporet igen.

Sæby den 18. febr. Da en personbil i formiddag var standset op foran de sænkede bomme på Knæverhede overskæringen, blev den påkørt bag fra af en rutebil og blev presset gennem bommen, men standsede 1 m foran sporet, hvor toget passerede i det samme. Kun materiel skade.

Kjellerup den 19. febr. En 15-årig dreng kørte ved 14,30-tiden ind i siden på skinnebussen på Ågade overskæringen. Han var dræbt på stedet.

*

Frederiksværkb. og Gribskovb. enige

De to banebestyrelser er enige om i første omgang at oprette et fælles kontor, der skal placeres på førstesalen i Frederiksværkbanens bygning på Sdr. Banevej. Her rykker håndværkerne ind om kort tid for i de kommende måneder at gennemføre en tiltrængt udvidelse af lokalerne. Gribskovbanens bygning på Ndr. Banevej forbliver denne banes ejendom.

Det er endvidere bestemt, at de to banebestyrelser skal fortsætte som hidtil og stadigvæk fungere efter deres egne hidtidige vedtægter, ligesom de to baner også i fremtiden skal holde deres egne generalforsamlinger.

MODEL JERNBANE

Vi bygger en kævlevogn

Denne gang holder vi en lille pause i den sædvanlige artikelserie omhandler bygningen af modelbanen. I stedet bringer vi en konstruktionsbeskrivelse til bygningen af en tysk fireakslet godsvogn med sidestøtter, nemlig af typen litra Sslm, der hovedsagelig er beregnet til transport af kævler.

Grunden til, at vi har valgt en tysk vogn i stedet for en dansk, er, at den tyske, der er uden sidefjælle, er meget nemmere at udføre end f. eks. en Tga eller Tgc. Vi kan dog berolige læserne med, at der senere kommer en tegning her i bladet til én af disse typer.

Konstruktionsbeskrivelse

På grund af pladsmangel har vi ikke

tegnet hele vognen, men kun et udsnit. Da vognen er symmetrisk, og midterlinien er angivet med punkteret streg, skulle den side af sagen imidlertid ikke volde nogen vanskeligheder.

Vognens rygrad er som sædvanlig bundpladen, hvortil alle øvrige dele fastgøres.

På en 0,5 mm zinkplade tegner vi bundpladen op. Størrelsen er 31×144 mm, her til kommer et tillæg på 4 mm for hver længdedrager og 5 mm for hver pufferplanke. Pufferplankens længde er 33 mm.

Både pufferplanker og længdedragere er således blot vinkelret ombukkede kanter på bundpladen, fig. a. Bemærk at bundpladen skal holde de ydre mål 31×

Frimærker og tilbehør

Mankoliste-service
Skandinavien—Holland—Frankrig—Schweiz o. a.

Verner Østergaard

Skolegade 24 - Århus - tlf. 2 76 02

Østerhed Bageri

E. Buch · Svendborggade 92

1. kl. s lækker brød og kager

Bestillinger modtages

Tlf. Fåborg 225

Den rigtige vin

Elm Iversen Vinhande

Flensborggade 11

Telefon Eva 8082 - 8201

Horsens

Landbosparekassen i Horsens

Rædersgade 5 - telf. 2 12 22
Åben: 9,30—12,30 og 14,00—16,30

Ny Missionshotel

Jørn Rasmussen - Smedegade 68
Nymonterede værelser
Byens bedste mad og kaffe
Telf. Horsens 2 51 50

Silkeborg

Jernbanepersonalet anbefales
FRISØR HEINE
Frederiksberggade 1 - Silkeborg
1. kl.s moderne hårpleje
Idérige medarbejdere
Telf. 3157

H. Reimar Nielsen A/S

Trælast - Bygningsartikler
Tlf. Silkeborg *90

LØVBJERG

Torvet 3, Silkeborg, tlf. 3138
Kolonial - Vin - Delikatesser
Eneforh. af Jago kaffe

Stedet, hvor vi mødes -

Restaurant

Sønderport

Silkeborg - Telf. 1390

Hobro

Hvilehjemmet HOBRO

Jens Bøje
Banegårdsplads - Hobro
1. kl.s pleje til moderate priser
Telf. Hobro 107

Sv. Mejlstrup

Autolakereri
Brogade 52 . Hobro . Tlf. 1083
Sprøjtelakering og
undervognsbehandling.

Aalborg

9 fods kyststænger

Fineste hærdeede splitcane —
2-delt rustfri linerings med
korkhåndtag. 1 års garanti.
Pris 55 kr. Returret.

Fiskestangsfabriken

Hadsundvej 177 - Aalborg - tlf. 2 49 00

Det danske Gødningskompagni A/S

Tlf. *2 00 22
Ålborg afdeling

Vogn uden fører - så

NØRHOLM

Vesterbro 99, Ålborg, tlf. 2 09 40
Taurus - Anglia
Saab 93 og 96
Gode og driftssikre vogne

Randers

Ankerstjerne & Eriksen

Bogbinderi
Jens Schriver (ny indehaver)
Kun 1. kl.s arbejde
Storegade 10 - Randers - tlf. 1853

Gørup Christensen



Installationsforretning
Lamper og lysekroner
Energivej 53 - tlf. 2115
Randers

Niels Ebbesens Bar

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

KIOSK „LERVANGEN“

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

AMAZONE

Bredgade 61 - Herning - telf. 1464
Midtjyllands største udvalg
i tropefugle og -fisk
Fuglebure - akvarier - tilbehør

Skagen

Skagens Farvehandel

Martin Støtt
Farver - Lakker - Tapeter
Trindelvej 5 - Skagen - tlf. 4 13 35

A/S Skagen Kul- og Trælastforretning

Chr. d. X's vej 16 Skagen
*4 12 77

Jernbanepersonalet hentytter

Sparekassen for Aars og Omegn

Indlånskapital 8,8 mill. kr.
Telf. Års 25 og 251

De unges hjem

Hedensted - telefon 52
1. kl.s spisested

BØRGE HANSEN Guldsmed

Stort udvalg i gaver
Algade 4, Brønderslev, tlf. 73

VRAA APOTEK

Telf. Vraa 61

Skive

SKIVE RUTEBILSTATION

Telf. 10 - 30

CITY-SKO

Adelgade 4, tlf. 193, Skive
Herre-, dame og børnefodtøj

Pension „BJERREHAVE“, Gjern

Nyt hvile- og rekreativshjem
med alle moderne bekvemmeligheder
i skønne omgivelser.
Gæster modtages for kortere og
længere tid.
Sygeplejerske **Bodil Ellerup**.
Telf. Gjern 2.

144 mm også efter bukningen, der bedst udføres i en skruestik.

Fig. b viser bundpladens armering, hvis ene halvdel er vist i fuld H0-størrelse til højre på tegningen. Materialet er hertil også 0,5 mm zinkplade. Udskæringerne i armeringens gitterkonstruktion dels bores, dels files ud.

Når dette arbejde er gjort, bukker vi gitterdragerne vinkelret om efter de to punkterede, parallelle linier. Herefter lodder vi armeringen fast til undersiden af vognbunden.

Vognbunden skal nu forsynes med 6 tværstrøer, fig. c. Fremstilles af 1,5 mm messingplade. Udsaves i 3 mm brede og 31 mm lange strimler.

Efter målene på hovedtegningen afsætter man nu mærker for anbringelsen af tværstrøerne, hvorefter disse loddes fast.

Af 0,5 mm messingblik udsklipper vi to påskriftstavler d, 5×10 mm. Loddes fast. Placeringen vist på hovedtegningen. Altså i begge tilfælde på venstre ende af længdedragerne.

Sidestøtterne e, hvoraf vi skal bruge otte stykker, fremstilles af messingskinner i H0, hvis hoved man bortsavr. Herved får vi et T-formet profil, der gør udmærket fyldest som sidestøtter.

Files rent og fri for spor af savtænder. Loddes så direkte fast på siden af længdedragerne.

Vi bruger cylinderpuffere, der stikkes ind i tilsvarende huller i puffer-plankerne. Loddes derefter fast til den indvendige side af disse. Afstanden fra centrum til centrum i pufferne er 20 mm.

Vi mangler nu kun at forsyne vognen med bogcier. Vi vælger Märklin-godsvogsboggier. Anbringes ved hjælp af en fladhovedet messingskrue, der loddes fast til undersiden af vognbunden.

Vognen skal nu afpudsnes grundigt og files helt ren for grater. Overflødig loddetin skræbes af med et stemmejern eller med en lommekniv. Slibes efter med smergellærred.

Da der skal en del loddearbejde til, er der også chancer for en del afpudsningsarbejde. Selv om man er dygtig til lodning, kan det alligevel ikke undgås, at tinnet breder sig udover de dertil bestemte områder.

Husk her på det gamle råd, at afpudsningen skal foretages til bunds, og inden vi maler vognen.

Dette sker forøvrigt med mat sort farve.

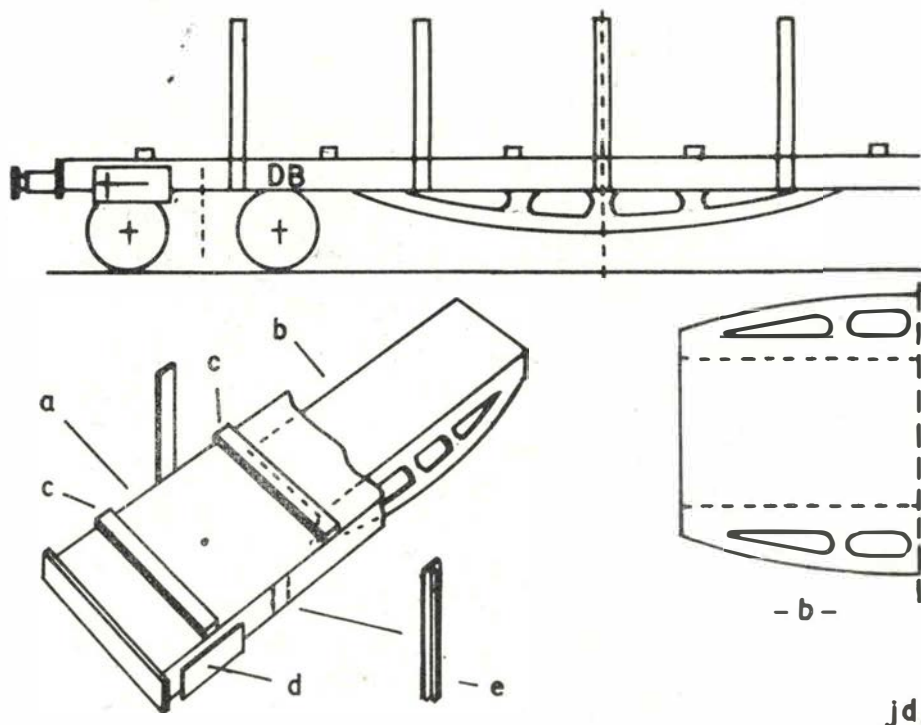
Den hvide påskrift udføres med hvid tusch ved hjælp af en røpæn.

Vognen er særdeles hurtig at udføre. Det kan klares på nogle få timer, blot kan

det anbefales at være yderst omhyggelig med at få alle sidestøtter lodrette og med samme indbyrdes afstand.

Det samme kan siges om tværstrøerne, der naturligvis alle skal være vinkelrette på vognens længderetning.

J. B. Dyrkilde.



Arbejdstegning til en DB Itr. Sslm

FOTO hobby

Alt taler for 4x4

Det er jo ikke fordi, det er noget nyt format! De ved selv — for 20 år siden var det såre almindeligt, uden dog at være på mode. Men så forsvandt det stille og ubemærket.

For få år siden dukkede det så op igen. Først i USA, hvor i dag 25 pct. af alle amatører siges at arbejde med 4×4 kame-

ras. I 1958 kom så Rollicflex 4×4 på markedet, og på photokina 1960 blev Agfa's Isoly-trillinger holdt over dåben.

Alt taler for 4×4 — ikke mindst inden for farvefotografien, såvel med henblik på omvendefilmens super-dias som for det større udgangsformat for farvenegativfilmens vedkommende; i begge tilfælde må

BRØDRENE LEERVAD



aut. elektricitetsfirma

Udfører arbejder for DSB

Norgesgade 41 - Esbjerg - telf. 9 og 10

KUNSTIGE LEMMER

i lette og stærke plastic-materialer. - Korsetter, underlivsbælter og brokbandager m. m. - Ortopædiske støvler og fodindlæg. — Leverandør til invalideforsikringsretten, hospitaler, statsbanerne, socialkontorer og sygekasser.

Sydvestjyllands eneste bandagist.

Konsultation dagl kl. 9-12 og 13-17 samt fred. til kl. 19 Klinik og værkst. lukket lørd. Bemærk - ny adresse

V. RYTLER - Smedegade 21 - tlf. 6086 - Esbjerg

Aarhus

Hasle Møbelmontering

Alt i nye møbler og tæpper,
tilbud på ombetrækning
Minthøjvej 9 . Tlf. Århus 5 76 54
Se udstillingen Sjællandsgade 52, Århus

„Lenes Blomster“

Ny Munkegade 18 – Aarhus
Telefon 30435
Blomster – Kranse
Dekorationer

DEN NYE KIOSK

Kommunehospitalet

Aarhus – Telf. 20932
Alle dagblade og ugeblade
Konfekturer – Is – Frugt
Tobak – Sodavand

Knallerter – cykler – radio og fjernsyn
køber De fordelagtigst hos

AXEL LAURSEN

Sønder Allé 29 – Skovvejen 24
Århus – Telf. 3 31 64

TROPE

automatisk oliefyr

Tilsluttes alm. lysnet

Salg – Installation – Service

HAKON CHRISTENSEN

Chr. X's vej 193, Århus, tlf. 4 34 64

JUL. MADSEN & SØN

1. kl.s herre- og dameskrædderi,

Mejlgade 74, Århus

Habitter til kr. 138,00

Damedragter fra kr. 128,00

af Deres eget stof.

Vi garanterer for fineste snit og pasform.

Vi reparerer, omsyr og renser.

Stort udvalg i gode stoffer.

Henne om hjørnet

Tæpper syes, løbere kantes,
alt tæppearbejde billigt

Århus Tæppe Service

Nørre alle 54 - Århus

Tlf. 3 01 30

HOBBY HOUSE

Paradisgade 12

Århus – Telf. 2 00 62

Et hus fyldt med hobbyartikler

Uden ANNONCERING

ingen forretning –

intet trives i hemmelighed . . .



EXAM. TANDTEKNIKER

Vestergade 4 - Århus - tlf. 3 43 43

Kl. 9–18 - Fredag kl. 9–20



det bedste der er fremme
I ALLE MÆRKER



INGHARDT
MADSEN

REGINAKRYDSET

TELEFON 2 60 68 AARHUS

Arbejder Spare- og
Laanekassen
for Aarhus og Omegn

Har De brug for en –

ELEKTRIKER

A/S EIFA



Jægersborggade 38 - Århus

Telf. 2 67 66

Rullegardiner – Papir – Plastic

afhentes og lev. samme dag

HANNIBALS EFTF.

Fr. Allé 101 – Århus – Telf. 2 12 16

AARHUS TAXA

2 65 00

Søger De varme ting

i undertøj – strømper – sokker –
natkjoler – mavebælter – knævarmere
m. m. – Vi har det i

„CIF“ – Munkegade 5 – Århus
forretningen m. de store størrelser

H. H. MADSEN & SØN

Kød – flæsk – pålæg

Fr. Allé 129 – Århus – Telf. 2 41 77

MEJERIUDSALGET

Ringkøbingvej 15, Århus, tlf. 26415

1. kl.s mejeriprodukter

Ø1 – sodavand

Brød og kager

HARTVIGSEN RADIO

Alt i radio og fjernsyn

Fredensgade 29, Århus, tlf. 2 81 21

Sjællandsgade 62, Århus

Tømrer- og snedkermester RICH. HOLST

Alt maskinsnedkeri udføres
Vinduer – døre – lister og inventar

Tlf. Århus 2 18 59

Aarhus opland



TLF. 58490

Hvilehjemmet »TOFTEN«

Rolige, syggelige omgivelser og
god forplejning

Anna Bønnerup,

sygeplejerske

Toltevej 2 - Brabrand

Telf. Aarhus 6 03 60.

E-S Beton

Elementer og betonvarer

til alle formål

E. STAVENSØ

Ingeniør – M. a. l.

Sletvej – Højbjerg – Tlf. Århus 7 11 39

ILSES KOLONIAL

Tulipanvej 22, Risskov. Tlf. 6 78 67

ALT I KOLONIAL

til billigste priser.

Rekord Vask

Østergade - Bjerringbro

1. kl.s skånsom vask

man huske, at 4×4 næsten er dobbelt så stort som det almindelige småbilledformat — en forskel, der på forskellig måde kan gøre sig bemærket i kvaliteten.

Så er der én ting til! Filmsalget har efterhånden fået slagside. 35 mm-filmen har taget overhånd. Det er ikke få inden for fotobranchen, som har udtrykt ønsket om en eller anden indsats på rullefilmsområdet, der kunne bringe lidt ligevægt i filmsalget — og man understregede desuden, at rullefilmen under alle omstændigheder må og skal bibeholdes, ikke mindst af hensyn til de mange penge, der er investeret med fremkaldelse og kopiering af denne for øje.

Og endnu ét! Det er med Isoly lykkedes Agfa at konstruere og fremstille et rullefilmkamera i tre modeller, der i form, mål og udseende ligner småbilledkamas, og som er beregnet til den almindelige B2-film 6×9, som den fås overalt, selv i automater. Den har også en anden fordel fremfor A8 4×6,5-filmen, idet man får 16 billeder pr. film — altså 4 billeder eller 1/3 mere end på A8-filmen, der både som farvenegativ og farveomvendefilm koster det samme.

Dertil kommer, at det større filmformat giver et særlig plant billedfelt og dermed skarpere og mere detaljerige negativer — en væsentlig fordel. Og dem er der flere af — men lad os nu præsentere kameraerne for Dem:

Isoly I Akromat 8,0 blænder 8 og 11, B, 1/30 og 1/100 sekund kr. 64,50.

Isoly II Agfa Agnar 6,3/55 mm, blænder 6,3 og 11, B, 1/30 og 1/100 sekund kr. 80,00. B-taske, plastic, til I og II kr. 19,00.

Isoly III Agfa Color-Apotar 3,9/60 mm, Pronto-lukker, selvudl. kr. 120,00. B-taske, læder kr. 36,50.

Alle tre er lagervare, og nye forsyninger er undervejs.

Naturligvis skal 4×4-sektoren have sin specielle blitzer. Det er Isoly-blitzeren, konstrueret til kameraet, med kontaktfod, uden ledning og til 22,5 V-batteri. Prisen er kr. 19,00, og etuiet er det samme som til Clibo-blitzeren og koster kr. 7,75.

Tænk på helbredet . . .

Slap af. Tag til Silkeborg Bad. Åben hele året. Fredfyldt stor naturpark. Kur med fuldstændig medicinsk undersøgelse eller almindelig hvileferie. Afmagring.

KURLÆGE P. GRAM-HANSEN

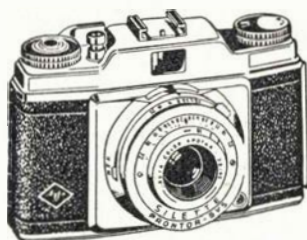
SILKEBORG BAD

Tlf. Silkeborg *1013. — Forlang brochure.

De Skulle Bruge



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Lige så naturligt er det, at Agfa kommer med en projektor i det nye format. Som tidligere nævnt foreligger den i 2 udførelser: CP 44, 150 Watt, til kr. 195,00 og CP 44 V, 300 Watt, med ventilator, til kr. 280,00. Den vil vi senere vende tilbage til. Der vil komme en mængde fotoarbejde efter 4×4 negativerne. Det er der også tænkt på — med Varioscop 35/44, et djligt forstørrelsesapparat til sorthvid og farve.

Dødsfald

Lokofører H. P. V. Ronne, fh. Kalundborg, 92 år.

Trafikkontrollør A. G. Kjellerup, fh. Nyborg, 79 år.

Overportør M. W. Christensen, fh. Masnedsund, 78 år.

Stationsforst. V. Hansen, fh. Lund, 1929 —52, 77 år.

Trafikkontrollør O. P. Falkenberg, fh. 1. distr. S, 77 år.

Lokofører K. Kristensen, fh. Langå, 76 år.

Overportør M. Rasmussen (Handrup) Gb, 69 år.

Oversignalfmd. E. E. Hansen, Nyborg, 63 år.

Rangerformand A. K. Knudsen, Struer, 63 år.

Togfører M. N. Kragelund, fh. Kh., 65 år.

Lokofører C. M. Jørgensen, Odense, 58 år.

Forenings-nyt

Nyt jernbaneorkester

Nu har også Ålborg fået sit jernbaneorkester. Der meldte sig straks 30 mand, men af hensyn til økonomien, nøjes man med 20 mands orkester i første omgang. Orkestret har øvelseslokale på den nye godsbanegård, og det ledes af musiker H. Ringgaard.

Korsør jernbaneorkester

På foreningens generalforsamling kunne formanden med tilfredshed meddele, at orkestret efter to års intens øvelse har opnået en tilfredsstillende musikalsk standard. I løbet af de samme to år var der anskaffet instrumenter og noder til et beløb på 16—17.000 kr., og alt er vel at mærke betalt. Orkestret tæller nu 50 medlemmer mod 43 året før.

Man havde måttet sige nej til Jernbaneorkesterforbundet til at afholde landsstævnet i Korsør i 1962, hvilket skyldes, at byen for tiden ikke har de nødvendige lokaler. Man håbede derimod, at det skulle være muligt at tage landsstævnet i 1964. Orkestret deltager i Dansk Amatørorkesterforenings landsstævne i Sønderborg i st. bededags-ferien 1961.

Amatør se her!

Alle størrelser film fremkaldes, kopieres og forstørres. 6x9 40 øre - 7x10 50 øre - 9x9 og 9x12 55 øre - 13x18 2 kr.

Kvalitetsarbejde - hurtig levering - send Deres film til NØR^s FOTO Bülowsvej 2¹ - Eva 1686 - Kbhv. V.

Aarhus

W. BANZHAF A/S

Adda

regne- og bogholderimaskiner
Søndergade 8 - Århus - tlf. 2 25 33



Symaskiner - stadig et sting foran
Reparationer udføres
Bruunsgade 51 - Århus
Telf. 3 31 21



— ny energi
til dansk industri

Århus
* 3 69 22

MADSEN - Service

Radio - Fjernsyn
S.A.-Huset - Østergade 42 - Århus
Tlf. 2 82 18

A/S COORDINA

Aktieselskabet

Brødrene Dahl
Århus



MAJA GAMMELGAARD

Bog- og papirhandel
Ny Munkegade 4, Århus - Tlf. 2 17 37

Aarhus Bedemands- og Begravelsesforretning

H. J. Madsen
Ring til 2 28 66
(også søn- og helligdage form.)
Jægergårdsgade 17-19, Århus

AARHUUS PRIVATBANK

Langenæs afdeling
Skanderborgvej 20, Århus
Tlf. 4 45 22



symaskiner fra kr. 550,-

G. Jochens

Jægergårdsgade 56, Århus. Tlf. 2 20 04
Ring - vi kommer overalt og demonstrerer

Aarhus Kul-Kompagni

Havnegade 6, telf. *20133
Kul - Koks - Cinders
Brændselsolier

Jernbanepersonalets damer anbefales Damefrisørsalon „LADY“

v/ fru Ida Vinderskov
Max Møllersgade 2 B - Århus
1. kl. nobel betjening
Telf. 2 59 39

I. P. Lunds Eftf. A/S

Gørtler - Metalstøber
Metalvarefabrik
Armaturfabrik
Klostergade 18 . Aarhus
Telefon 2 00 48

TH. PEDERSENS EFTF.

Ove Ebbesen
Nørre Allé 81-83, tlf. 2 84 47
Herre-, dame- og stueure
samt optik
1. kl.s reparationsværksted

Jernbanepersonalet handler i

E. B. M.

Østergade 1, Århus - Tlf. * 2 17 77

Har De brug for en vogn?

VW - Rekord - Caravan - Kap-
tajn - VW-bus
udlejes uden fører

Skandinavisk Autoudlejning A/S

Kystvej 23, 1. sal - Århus
åbøn dag og nat - tlf. 3 07 35

Brabrand-Århus

Rutebil

Telefon 6 01 93

Malerfirma

H. Chr. Secher & Co.

Indehaver: E. Hansen
Mejlgade 24 - Århus
Telf. 25675

Få plads til en hobby-kælder, tal med
SOS om installation af nyt oliefyr.

Skandinavisk Oliefyr Selskab

Kystvejen 33 - Århus - telf. *2 86 11

Betro os Deres møbler

Gamle møbler bliver som nye.
Vi har de rigtige mølægte møbelstoffer
og ommonterer også med Deres eget stof
- Prisen bliver vi nemt enige om.

AUG. THOMASSEN
Knudriisgade 28, Århus. Tlf. 3 11 85

Korset Specialisten

Dagmar Schultz Petersen

KAWO korsetter

Ryesgade 28 - Telf Århus 2 40 28

Sv. Aa. Brandstrup Kolonialforretning

Sdr. Ringgade 47 - Århus - tlf. 4 32 44
Kolonial - vin - konserver - tobak

1. kl.s kaffe

K. Søndergaard

Auto værksted
v. N. Zaremba - Tordenskjoldsgade 73-75
Stort reservedelslager
Tlf. *6 86 88

BOG-anmeldelser

På Hans Reitzels Forlag

findes den eneste udgave af H. C. Andersens Samlede Eventyr og Historier med de gamle illustrationer i original størrelse. Et forestående nyt oplag af dette trebindsværk vil man fejre med en »billigudgave« til kr. 49,75. Det vil sige tre indbundne, illustrerede bøger på hver små 400 sider til godt seksten kroner pr. bind! Forlaget vover endda at love en pæn indbinding.

En gammel dames erindringer

Den snart 80-årige Karen Stampe Bendix, der i sin første erindringsbog. »Fra mit livs tjørnekrat«, fortalte om sin barndom og ungdom i en kreds af kendte personligheder herhjemme, udsender nu sin anden bog. I begyndelsen af denne er scenen henlagt til Berlin, hvor hun og datteren, Lillian Ellis, færdes i film- og teaterkredse. Man hører om Max Reinhardt, Elisabeth Bregner, Marlene Dietrich og mange andre. Et stort kapitel er helliget forfatterindens venskab med Elbert Einstein.



Chr. Christensen

En proletardreng fortæller

I 1960 døde den gamle syndikalist Chr. Christensen efter et langt kampfyldt liv. Han nåede at fuldende sine barndoms- og ungdomserindringer. Første bind, »En rabarberdreng vokser op«, udkommer i dette forår. I krast realistiske skildringer males en barndom i firsernes københavnske ra-

barberland — Nørrebro. Fattigdom, drukenskab, sult, ufattelig råhed fra datidens politi, men også et enestående sammenhold og en kærlig hjælpsomhed blandt lejekasernens pjaltede proletarer beskrives med et glimrende fortællertalent, og bogen må gøre et dybt indtryk på enhver borger i nutidens velfærdsstat. En af Chr. Christensens nære venner, forfatteren Halfdan Rasmussen, indleder bogen med et stærkt personligt forord.



Jeppe i træet

Jeppe paa Bierget.

Grafikeren Povl Christensen har illustreret Holbergs komedie med henvend tredive træsnit, som trykkes på stokken. Det vil sige, at bogens illustrationer alle er originale træsnit. Udgaven trykkes i et begrænset oplag, og optryk vil ikke finde sted. Det er en illustrationsopgave, som Povl Christensens tanker har kredset om i mange år, og fortrykkene viser, at han her udfolder sin fulde kunstneriske storhed. Johan Borgen har skrevet et inspireret forord. Forlaget har god grund til at vente, at boghandlerne har forudbetalt hele oplaget inden udgivelsesdagen.

Hans Reitzels serie af billigbøger

I denne serie, der efterhånden har delt sig i tre afgrænsede grupper: en skønlitterær, en faglig og en »grafisk orientering«, vil der i dette forår udkomme sytten bind.

Cars of the Connoisseur.

B. T. Batsford Ltd, London. Ca. kr. 30,00.

Endnu en dejlig bog i serien om gamle

dages biler, dog denne gang noget helt specielt, virkelig for kenderen.

Nogle af de fineste firmaer er omtalt, bl. a. Rollis-Royce, Hispano-Suizas, Mercedes, Benz og Bugatti.

Vi får en kort oversigt over firmaernes tilblivelse og historie, og deres berømte modeller omtales indgående.

Der er virkelig interessante oplysninger at hente i bogen. Således har vel de fleste hidtil ment, at Ford's T-model, der blev fremstillet i 18 år, var den model, der har holdt længst. Det er imidlertid Rolls-Royce's 1910-Silver-Ghost, der blev fremstillet i ikke mindre end 19 år.

Kunstraub.

Droste Verlag, Düsseldorf. Ca. kr. 26,50.

I tidernes løb har kendte kunstværker haft en omtumlet tilværelse, efterhånden som forskellige ikke altid lige reelle regeringer har skaltet og valtet med dem til egen fordel, og ligeledes krige har været bestemmende for kunstværkernes flytten.

Denn bog tager dette emne op, og specielt interessant er det vel at høre om tyskernes små påfund i de mange år, de var ved magten.

Meyers Rechenduden.

Bibliographisches Institut, Mannheim.

Ca. kr. 21,50.

Dette er en uundværlig håndbog for enhver ingeniør og beregner, der i det daglige har med tal at gøre.

Alle matematiske formler og geometriske læresætninger findes, logaritmer o. m. m. samt anvisning i deres brug.

Bogen — der er i praktisk håndbogsformat — vil sikkert fremover findes på mangt et værksted såvel hos den professionelle som hos den alvorligt arbejdende hobbymand.

Programming for Digital Computers.

Business Publications Ltd., London.

178 sider, ca. kr. 35,00.

Det er — det skal indrømmes — en ganske speciel bog. Den drejer sig nemlig i al sin enkelthed om programmering for elektronhjerne.

Men mon den ikke skulle interessere mange, nu hvor disse »regne- og skrivemaskiner« begynder at vinde i indpas herhjemme, og nu hvor DSB indgår samarbejde med kommunerne og brugen af en elektronhjerne.

Bogen er skrevet af en fagmand, men fremtræder — til forskel for de fleste af dens forgængere — populært anlagt, så lægmanden forstår den, kan høste udbytte af den og eventuelt bruge den som arbejdsgrundlag.

Bühnenfotografie.

Fotokino Verlag, Halle/Saale.

Ca. kr. 25,00.

En dejlig fotobog fra Østtyskland om



OLIEFYR

halvautomatisk med termostat
komplet monteret

kr. 1370,00

KERTEMINDE STØBEGODS

Frederiksgade 42, Århus. Tlf. 2 12 77.

Første hjælp er største hjælp

Udenlandstjenesten - S.O.S. tjenesten

Entrepreneurarbejde udføres med

3-akslet GMC og 20 tons blokvogn

ZONEN - Ringsted - tlf. 550

fotografiens vanskelige kunst i forbindelse med teater. Bogen giver nogle dejlige optagelser og nyttige anvisninger, bl. a. om blænder, film o.s.v.

Bøger om jernbaner

The Last of Steam.

Howell-North, Berkeley, Calif.

272 sider, ca. kr. 70,00.

En dejlig bog om amerikanske jernbaner, først og fremmest loko. Dampen synger jo i USA — som de fleste andre steder i verden — på sit sidste vers, og det er til ære for de gamle dampkæmper, denne bog er blevet til.

Her er en lang, lang række dejlige fotos, taget med kunstnerisk snit, der giver dampdriften som den er på sit højeste.

Det er for øvrigt at bemærke forskellen på englænderen og amerikaneren, når han skal fotografere et loko. Hvor englænderen er nøgtern og — gennem sit billede — bogstavligt et giver de nøgne fakta, giver amerikaneren »arbejde«, masser af damp, dejlige naturbaggrunde, en som regel repræsentativ togstamme, der kun kan pynte på det egentlige: Lokomotivet.

Railway Locomotives.

Frederick Muller Ltd., London EC 4.

Ca. kr. 10,00. 146 sider.

Også en bog om loko, denne i en serie, der kaldes »Den mekaniske alder«.

Alle arter af lokos bliver omtalt, deres ydre og indre bliver »dissekeret« i nogle få billeder og masser af facts. Bogen kan måske virke tør, men er en værdifuld kilde for den, der virkelig ønsker nogle oplysninger om, hvad det er, vi ser rulle rundt på skinnerne. Lad mig blot nævne enkelte kapitler som: diesellokoet, mekanisk og hydraulisk transmission, dieselelektriske loko, loko til jævn- og vekselstrøm.

The Locomotives of the Great Western Railway.

The Railway Correspondance and Travel Society, Sutton, Surrey.

Ca. kr. 9,00. 40 sider.

En lille men ganske tiltalende bog om et af Englands private jernbaneselskaber, der indgår i British Railways som dennes Western Region.

Bogen er ganske interessant, men helt bygget op på »nøgne fotos« og tørre tal. Og bogen omtales da også mere for at henlede opmærksomheden på den gilmrende institution, der står bag dens udgivelse.

British Locomotives.

Allied Manufacturers Association of Great Britain, London. Ingen pris.

Et fornemt katalog over de former for lokos, de fabrikker — der er sammensluttet under organisationen — i tidernes løb har leveret til alverdens jernbaner. Bogen, der er på 90 sider med stift bind, fremtræder ualmindelig smukt, og der skulle være gode chancer for at få den tilsendt.

jas.



Næstsidste nyt

Jernbanebilletens tilblivelse skyldtes »fodaftryk«

En regnfuld junaften for et hundrede og tyve år siden godt og vel, nemlig i 1840, sluttede billetsælgeren Thomas Edmonson sit arbejde for dagen på den lille jernbanestation Hyde på linien Liverpool — Manchester (indviet 1830 og dengang Englands længste banestrækning). Han var egentlig led og ked af sit ensformige arbejde:

Hvor skal De rejse hen? Hvornår kommer De tilbage? Navn, alder og erhverv?

Alt dette måtte noteres, inden den vordende passager fik tilladelse til at rejse. Nej, at være billetskriver var så sandelig ingen sinecurestilling — og sådan et vejr, det var. Vejene var jo helt opblødte og næsten bundløse. Hans fødder sank ned for hvert skridt, »stemplede« tydelige fodspor i det engelske ler.

Pludselig blev Edmonson stående bomstille. En tanke slog ned i hans hjerne: Hvis hans fødder kunne sætte sådanne spor — hvorfor skulle man så ikke kunne hitte på en slags maskine, som kunne lave spor eller mønstre på billetterne eller blot huller i rejsbeviset, så man slap for alt det skrivi.

Således fødtes vor tids jernbanebillet en junaften 1840.

Edmonson forelagde en urmager sin idé, og denne konstruerede en slags billetstemplingsmaskine, som kunne forsyne billetterne med både oplysninger om pris og bestemmelsessted, og som kun ubetydeligt afviger fra vore moderne maskiner.

Brevkassen

Spørgsmål: Hvorfor bringer bladet aldrig nyheder om forholdene i Congo?

Jens Jyde.

Svar: Vi håber da rigtignok, at alle læsere forstår, at bladet ikke kan stå sig ved at lægge sig ud hverken med FN eller med Tshombe!
Red.

Det gælder for alle os!

— Ka' du komme væk fra sporet! —

brølede vognstyrreren til en svajer, der ikke var helt sporfri.

— Ja, bessefar, det ka' jeg — men det ka' du ikke.

Bare svindel

— Ved De hvad, fru Hansen, er det da ikke forfærdeligt som alting bliver forfal-sket nu om dage! — Se blot til mælken, den er jo så tynd, så tynd —!

— Ja, det er rigtigt, men er det så mærkeligt, når man nu ser alt det vand, som bønderne pøser i køerne — det er jo hele trugfulde.

For egen regning

Den lille bad aftenbøn, og da hun nåede til dagligt brød, tilføjede hun: — og lidt karameller og chokolade!

Mentalhygiejne

— Det er dog en skrækkelig pris — sagde finansudvalget om de nye automatiske bomme.

— Det er nødvendigt, at det koster en del, svarede ministeren — ellers tror folk ikke, at det dur!

Menneskeåndens sejr

Vognopsynsformand Klunze Knorr har i Jernbanens Forslagsbrevkasse indkastet et udkast til en sindrig fidusmåler. Da banerne imidlertid ikke har brug for opfindelsen, er den overgivet til travselskabet, der er meget interesseret, men dog mest i, om apparatet kan holde til belastningen.

Nye senge

Togbetjentens Per fortalte en dag i skolen, at de skulle have nye soveværelsesmøbler hjemme, og der havde været en mægtig diskussion mellem hans far og mor, om de skulle have eller to senge. Hans mor ville have to senge, men hans far ville kun have en, for han sagde, at han havde nok af at skifte i tjenesten om dagen, at han ikke også skulle skifte om natten!

Privatbane neu-ruppin

For privatbanerne vil det ej skride ret, og en del af dem bliver nu likvideret.

LIND HANSEN
KULTORVET 14 · C. 6200

LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILDEmateriale
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN

Esbjerg

Park Hotel

Hotelejer Zander Larsen
God mad –
gør sindet glad!
Torvegade 31, Esbjerg, tlf. 868

QUICK
SPISERESTAURANT
Jernbanegade 66
Pensionærer modtages

JASON LÆDERVARER

Kongensgade 98
Tlf. Esbjerg 3534

Drik SIGGERS KAFFE

E. Christensen
Østergade 53 – Esbjerg – Tlf. 370
Rindby Strand – Fanø – Tlf. 155

Andreas Christensen

Kølmandsforretningen
Strandby Kirkevej 88 – Esbjerg
Tlf. 453

J. Villemoes Kulforretning A/S

Havnegade 10 – Tlf. 5300
ESBJERG

TV HUSET

Banegårdsplads – Esbjerg
Tlf. 7225 – 6244

P. THOMSEN

Murermester
Frihedsvej 35 – Esbjerg – Tlf. 4437
Alt murerarbejde udføres
Reparation, flisearbejde o. s. v.

CHR. THERKILDSSEN

Skotøjsfabrik

Rolfsgade 13, Esbjerg, tlf. 1160



P. Skramsgd. 23. Tlf. 5068. Esbjerg

Elmers Møbler

Frodesgade 111 – Esbjerg
Eget polstrerværksted
Telf. 3613

Arbejdernes Landsbank

Kongensgade 13 – Esbjerg
Telefon 1250

ESKE PETERSEN

Gas – Vand – Sanitet
Havnegade 148
Esbjerg – Tlf. 4685

„OSTEBODEN“

A. Madsen
Torvegade 50 – Esbjerg
Tlf. 2802

Vi anbefaler

Restaurant CENTRUM

Kongensgade 74 – Esbjerg
Tlf. 1550

KJOLEHUSET

Jernbanegade 57 – Esbjerg
Byens største udvalg i kjoler
Tlf. 5655. Nær rutebil og baneg.

Alfred Krabbenhøft A/S

Murerarbejde – Jernbeton – Kloak-
arbejde – Letbeton
ROCKWOOL-hulrumsfyld
Esbjerg – Telefon 1054
Aut. indblæsningsfirma

Blikkenslagernes A/S Esbjerg

Kontor og værksted:
Nygaardsvej 84 – Tlf. 360
Aut, gas- og vandmester
Blikkenslagerarb., varme og ven-
tilation, sanitær anlæg

Frem Optik

Skolegade 40 – Esbjerg – Tlf. 5772

Vaskeriet »Norden«

modtager våd vask og almin-
delig personvask samt ø-vask.

Alvilda Petersen

Skjoldsgade 1 – Esbjerg
telefon 1152

JENS SELVEJER

Gardiner i stort udvalg

Vi tager mål, syer og hænger op
Strandbygade 29, Esbjerg, tlf. 7410

Bramminge

AAGE C. PAHUUS

Aut. SMC forhandler
Ribevej 2 – Bramminge
Tlf. 107 – 307

BERTRAM NIELSEN

Slagtermester – Storegade 8
1. kl.s kød og flæsk
Telf. Bramminge 240

Bramminge Bog- og Papirhandel

Bent Schack
Telf. 61

Grindsted

Vi mødes på
HANSEN'S HOTEL
J. Storgaard
Borgergade 22 . Grindsted
Telf. 3

TRIKO

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

Vi anbefaler JERNBANE KIOSKEN

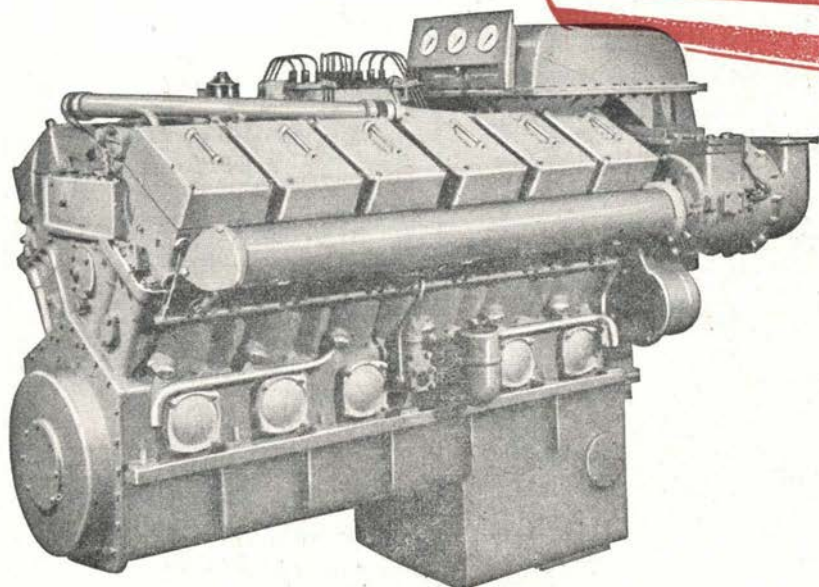
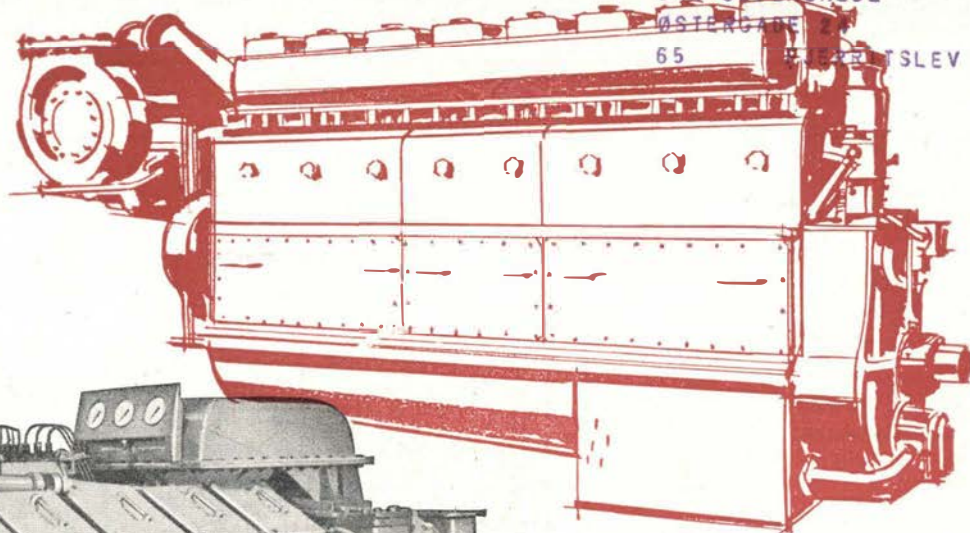
K. Skov
Grindsted . Telf. 111

Glasmagasinet

Vestergade 34 - Thisted
tlf. 536
Største udvalg i glas - porcelæn
køkkenudstyr og gaveartikler

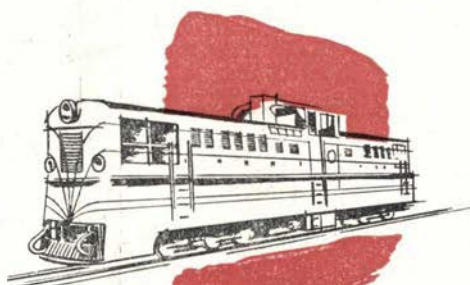
HR TRAFIKMEDHJÆLPER
CHR ODDERSHEDE
ØSTERGÅDE 2
65
F. BERTSLEV

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 chk, 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-NÜRNBERG AG · WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{1}{2}$

VESTER FARIMAGSGADE 1 - KØBENHAVN V. - TELEFON MINERVA 2062