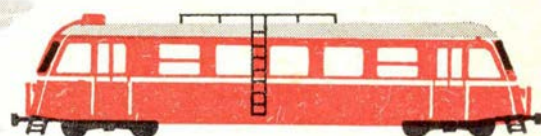
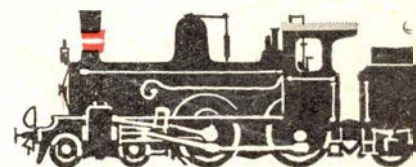


# JERNBANE-BLADET

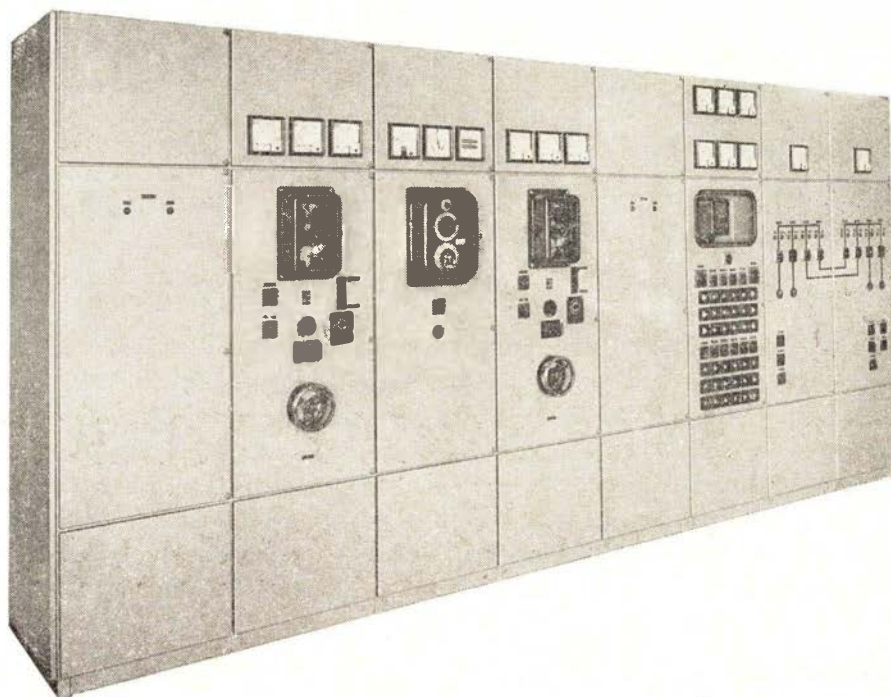


TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

*når man forlanger det bedste —*

## KAPSELEDE TAVLER

Generator- og  
fordelingstavle  
for en af  
loranstationerne  
på Grønland



AKTIESELSKABET  
**E. RASMUSSEN**  
FREDERICIA . TLF. 1404  
KONTOR I KØBENHAVN . TLF. MI 2062

*- der er den igen ...*



Færdselslære, der spiller en stadig større rolle i både skole og hjem, har givet moderne børn sans for trafik og forstand på biler. Især kender de deres favoritter. Ikke én af poderne her var et sekund i tvivl om, at nu kom der en ANGLIA – den med den smarte bagrude. Men indrøm blot, at også De hvert øjeblik nikker genkendende til Anglia – ikke blot, fordi der kører mange af dem, men fordi den har personlighed og særpræg. Bag sit fascinerende ydre har Anglia en række dejlige „indre” egenskaber: en vidt berømt, kvik og sprælsk overkvadratisk motor, der holder til det utrolige – et uhyre bekvemt gearskifte – god plads til passagerer og bagage – et ideelt udsyn og et sobert, indbydende udstyr. Med Anglia holdt moderne formgivning, teknik og komfort for alvor sit indtog blandt de mindre vogne.



**ANGLIA**  
**ANGLIA**

Kom ind og glæd Dem over alt det en Anglia har at byde på for kun

... den med den smarte bagrude

**FORD FOR FREMTIDEN**



## 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<sup>st.</sup> - Vejle - Telf. 4506

Udkommer een gang om måneden.

### Abonnement

10 kr. årlig.

Kan bestilles på girokonto 600 82

Jernbane-Bladet - København F.

Medlem af

Dansk Fagpresseforening

og

International Tidsskriftsfederation

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

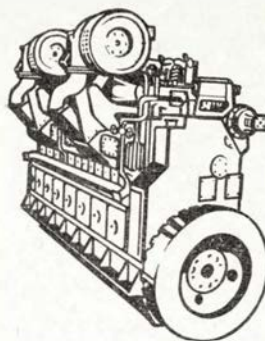
April 1962

*Dette nr. indeholder:*

Jernbanemuseet og Teknisk museum .....	side	87
Månedens emner .....	»	88
Jacobines mand .....	»	93
Dansk Jernbane Klub .....	»	94
»Sølvpilen« .....	»	97
Farvel til Horsens Privatbaner .	»	98
Grindsted - »Hedens Dronning«	«	100
Marts dagbogen .....	«	105
Privatbane nyt .....	»	106
Model Jernbane .....	»	107
Foto hobby .....	»	109
Dødsfald .....	«	111
Boganmeldelser .....	»	112
Hunden på .....	»	112

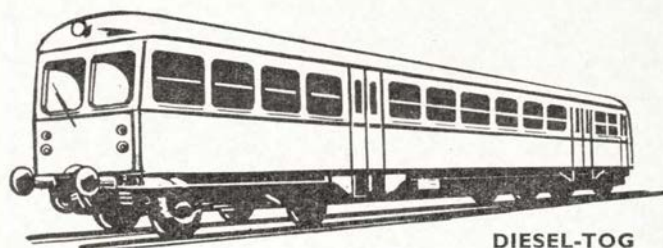


# MaK



SKIBS-  
DIESEL-MOTORER

DIESEL-HYDRAULISKE  
LOKOMOTIVER



DIESEL-TOG

GENERALREPRÆSENTATION: **IVAR BERTELSEN**

CIVILINGENIØR DR. TECHN.

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

## Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

*Tobak - cigaretter - cigaretter*

*Film og kuglepenne*

*Dag- og ugeblade*

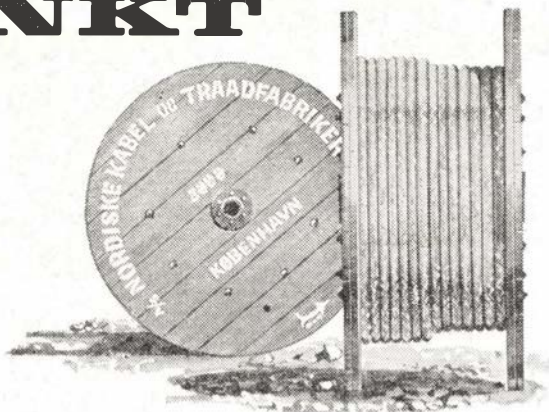
*Rejselekture*

*Venlig hilsen*

**Bladhandler-Forbundet**

i Danmark

# NKT



## LEDNINGER OG KABLER for ethvert formål



AKTIESELSKABET  
NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER

# Atlas Copco

## TRYKLUFTANLÆG

stationære og transportable  
i alle størrelser

## TRYKLUFTVÆRKTØJER

til alle formål

# Atlas Copco A/s

København - Vanløse

Valhøjs Alle 160 - Telf. (01) 70 55 11

Århus afdeling

Helsingforsgade 23 - Telf. (061) 6 23 44



NYHEDER  
UNDERHOLDNING  
OPLYSNING



### - LIGEMEGET HVOR DE BEFINDER DEM ...

En transistorradio forkorter rejsetiden. den bringer Dem de sidste, vigtige nyheder, den giver Dem musik og underholdning, som De ellers måtte gå glip af, fordi De ikke var hjemme. HELLESENS transistorbatterier er en kraftkilde, som giver fuldendt gengivelse og driftssikkerhed. HelleSENS transistorbatterier er kendt for deres høje og ensartede kvalitet, der giver det store antal brugstimer.



# Jernbanemuseet og Teknisk museum

## Bliver der mon plads nok?

I forbindelse med Teknisk museums 50 års jubilæum i november 1961 har der været talt og skrevet meget derom i dagspressen, og det ser nu endelig ud til at ønskemålet — et helt nyt museum til såvel Teknisk museums omfattende samling af alt indenfor teknik, sporvejenes mange fine museumsvogn og Jernbanemuseets omfattende samling af effekter, modeller og ikke mindst de mange gamle loko og vogne, vil blive muligt.

Det er virkelig en meget længe ventet ønskedrøm, der nu endelig lader til at blive virkeliggjort. Længe, alt for længe, har vi i Danmark savnet et sådant museum, på dette område er vi langt bagefter de fleste lande. I de senere år har Teknisk museum overhovedet ikke været tilgængeligt grundet pladsmangel, og man har før i tiden i det hele taget kun kunne fremvise en meget lille del af de uhyre mange interessante ting, der opbevares i den villa i Hellerup, hvor museet har til huse.

En lignende hengemt tilværelse har Jernbanemuseet ført i årtier på loftet i generaldirektoratet i Sølvgade — ganske vist er der åbent om onsdagen i sommerhalvåret; men let er det ikke for almindelige mennesker at finde derop, og det er jo kun småting, der kan opbevares her. Hvor mange er egentlig klar over,

at Jernbanemuseet råder over ikke mindre end 16 damploko fra årene 1868 til 1910 — en ganske enestående samling, hertil kommer 11 gamle vogne repræsenterende klenodier som bl. a. 2 kongevogne, den gamle 2-etagers klampenborgvogn, samt 2 vogne helt fra 1856! Hvor stor interesse der er for dette gamle materiel, der er ganske ukendt for de allerfleste, fik man et levende udtryk for i 1959, da en lille del af de omtalte loko og vogne var udstillet i forbindelse med en modelbanekongres, og som i løbet af ca. 14 dage besøgte af henved 40.000 mennesker!

Nu hvor det ser ud til at en løsning også af Jernbanemuseets pladsforhold er nært forestående — det skal jo ske i forbindelse med Teknisk museum — kan det sikkert interessere dette blads læsere at høre lidt om, hvor stor en del af pladsen i det kommende museum Jernbanemuseets samling vil kunne disponere over, og hvordan DSB's repræsentanter har tænkt sig at udnytte denne plads?

Det må være klart for enhver, at der ikke på een gang kan skaffes plads i museumsbygningen til alle disse loko og vogne, desværre, — de vil tilsammen fylde et spor på henved 325 meters længde; men det må ligeledes være klart for alle, ikke mindst DSB's repræsentanter, at der bør være så megen plads til rådighed, at der til enhver tid kan vises et repræsentativt udvalg af DSB's enestående samling.

Vort nu 115 år gamle jernbanelæsesen har i disse mange år betydet så meget for hele vort lands opbygning og for vor nuværende levestandard, at et virkeligt udvalg af tidernes skiftende materiel og dettes udvikling bør vises, ikke mindst når så meget af dette gamle materiel lykkeligtvis stadig eksisterer.

En anden ting er at jernbanen, ikke mindst damploko, altid har været yderst populær hos både unge og gamle, hvorfor en opstilling af flest mulig af museets veteraner uden tvivl vil blive højt skattet af publikum!

Det er mit, og vel alle jernbanevenners håb, at Jernbanemuseet i nær fremtid sammen med Teknisk museum må blive en realitet, og det er vort håb, at det må få tildelt den hædersplads det virkelig tilkommer.

S. J.

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

# Månedens emner . .

## Generaldir. P. E. N. Skov

har holdt et foredrag i foreningen Norden's Rødby afdeling.

Indledningsvis blev der givet en skildring af tidligere rejseforbindelser mellem Danmark—Norden og det sydlige udland, hvorpå omtales den i 1908 oprettede rute Gedser—Warnemünde, der efter den anden verdenskrigs afslutning blev delvis slået i stykker ved Tysklands deling.

Efter adskillige forhandlinger oprettedes i 1951 forbindelsen mellem Danmark og Vesttyskland over Gedser-Grossenbrode, en rute, der i løbet af ganske få år blev den helt store succes.

I 1955 overførtes ad denne rute 18.000 biler, men allerede i fjor var man oppe på en overførsel af ikke færre end 40.000 biler, og denne stigning ville naturligvis blive endnu større i de kommende år.

På denne baggrund dukkede tanken op om at gennemføre den hurtigste rute mellem Danmark og Vesttyskland, nemlig over Rødby—Fehmarn, og generaldirektoren gav en indgående begrundelse for, at det såvel økonomisk som trafikmæssigt var forsvarligt at bygge fugleflugtslinjen, at det simpelthen var en nødvendighed under hensyntagen til den stigende trafik.

Når vi kalder den nye station for »Rødby Færge«, er det ikke for at drille egnens befolkning, men ganske enkelt for at skabe klarhed over noget, der ellers kunne blive et problem for rejsende, der kommer langvejs fra, nemlig dette, at man i Rødby har to stationer i forvejen.

Mellem Rødby og Nykøbing F. bliver der tre stationer, men ikke stationer for de rejsende. Stationerne får ikke navne efter de byer, de kommer til at ligge i nærheden af, men får helt enkelt Lolland Nord, Lolland Midt og Lolland Syd, og der bliver intet personale på stationerne, da de fjernstyres fra Nykøbing F.

Fra statsbanernes side er vi glade for den venlighed og forståelse, vi har fundet i Rødby kommune over for de af vore tjenestemænd, der fremover skal have deres virke hernede. Jeg har godt hørt, at nogle tjenestemænd har ytret sig om, at de ikke gerne vil til Rødby; men en sådan tale forstår jeg faktisk ikke. Personligt har jeg altid gerne villet virke, hvor der sker noget, og hvor der var noget nyt at arbejde i og med, og det tør man dog sige er tilfældet ved Rødby Færge. Der bygges her en helt ny station efter de mest moderne principper; nye færger har vi reelt også,

og interessant må det da også være at deltage i tjenesten på en helt ny rute.

I den efterfølgende »spørgetime« blev der bl. a. spurgt om prisen over Rødby—Fehmarn blev den samme som over Storebælt, da afstanden og sejltiden er ens begge steder.

P. E. N. Skov svarede hertil, at prisen bliver den samme som over Gedser-Grossenbrode, hvilket er et krav fra tysk side, da man ønsker de større udgifter, man har haft på sit afsnit af Fugleflugtslinjen dækket. Det drejer sig specielt om de betydelige udgifter til Fehmarnsund broen. Havde man ikke bojet sig for det tyske krav, var ruten formentlig slet ikke blevet til noget.

## Nedlæggelse af baner

Forslagene om nedlæggelse af banestrækningerne fra Nyborg til Fåborg og fra Mommark til Sønderborg samt flytning af færgeruten Fåborg—Mommark til Bøjden—Fynshav fik en velvillig modtagelse ved 1. behandling i folketinget.

*J. Bladt* betegnede det som et spil om skæbnen, at han var blevet ordfører for et lovforslag, der havde så nær tilknytning til hans fødestavn.

— Mens jeg var en lille dreng og var med min far i marken, pegede han ofte ud over Lillebælt og pegede mod Fyn. Han talte om Danmark som det forjættede land, idet han altid udtalte tvivl om en genforening.

Bladt kunne give tilslutning til begge forslag. Udviklingen er gået i den retning, at de sidelinjer, som har tjent befolkningen igennem et par generationer er blevet udkonkurreret af landevejstrafikken. Han håbede, at der blev gjort, hvad der var muligt for at nedlægningen bliver så skånsom som muligt for det personale, der har haft deres virke ved disse baner. Flytningen af færgeruten vil blive en stor fordel i trafikmæssig henseende, og den hurtigere rute peger direkte mod grænsen, når Egernsund-broen er bygget.

## Højrekørsel i Sverige 1966

At Sverige vil gå over til højrekørsel må nu anses for næsten sikkert. Samtlige adspurgte instanser med undtagelse af »Föreningen för Vänstertrafik« er gået ind for overgangen, som er beregnet at ville koste omkring 340 mill. sv. kr., svarende til ca. 450 mill. d. kr.

Den største udgift falder på bustrafikken, hvor omkostningerne er udregnet til 174,3 mill. sv. kr., medens der for sporvejenes vedkommende bliver tale om en udgift på 55,1 mill. sv. kr. og for veje, gader og jernbaner 82,9 mill. sv. kr. De øvrige udgifter i forbindelse med overgangen er anslået til 27,7 mill. sv. kr., hvori er medregnet 8 mill. svenske kr. til oplysning og propaganda. Derimod har man ikke medtaget udgifter som følge af en eventuel stigning i ulykkesantallet.

Man regner med, at overgangen skal ske i forsommeren eller efteråret 1966, og at udgifterne kan dækkes ved hjælp af en tillægsafgift på 20 øre pr. liter benzin eller olie i perioden 1962—67, fortæller det svenske *Teknisk Tidsskrift*.

## Flere overskæringer sikres med skilte

Et cirkulære fra justitsministeriet til politi og privatbaner meddeler nu, at der skal opstilles mange nye skilte ved jernbaneoverskæringerne.

Hidtil har det været sådan, at DSB har afmærket alle overskæringer enten det var private eller offentlige. Privatbanerne havde kun pligt til at afmærke offentlige og stærkt trafikerede private overkorsler, men nu kræves der som anført afmærkning af alle overskæringer. De eneste, der undtages, er forbindelsesveje mellem to marker på samme gård. Øvrige markveje skal derimod afmærkes med advarselstavlen med et loko.

Der er henved 2000 km privatbanestrækninger (endnu) i Danmark, og heraf har Ålborg Privatbaner hidtil haft 800 ubevogtede og ikke afmærkede overskæringer på sine strækninger. Langt de fleste af dem får nu skilte.

## Helsingør-Helsingborg overfarten 70 år

Den 10. marts havde DSB besejlet ruten i 70 år. Dette er DSB's officielle dato for overtagelsen af denne rute, men efter at ruten siden Erik af Pommerns dage (1414) har været drevet af private redere — senest af DFDS med dampskibene »Thunberg« og »John Schwartz — overtog DSB ruten 1. juni 1888. Som flagskib indsattes damperen Masnedsund«, bygget i 1880 med en 56 hestes maskine, og på særlig stærkt trafikerede dage supplerede man med hjuldampere »Hermod«, bygget i 1864.

En af grundene til, at DSB har valgt 1892 som det officielle indvielses-år kan være, at man i dette år indledte samarbej-

de med Skåne—Hallands Järnvägs-Aktiebolig og samtidig pyntede ruten med »Kronprinsesse Louise«, den første damper fra Helsingør Skibsværft. »Kronprinsessen« købte man af en reder, der havde indsat den på Masnedsund.

Ruten oplevede en blomstringstid under første verdenskrig. Alene i 1914 fragtedes levende kvæg for 60.000 kroner.

Nogle år efter at SJ overtog de skånskhallandske jernbaner oprettedes, i 1931, den såkaldt midtsunds-overenskomst, som fastslog, at DSB skulle besørge overfarten, mens de to landes jernbaner deler udgifterne.

»Kronprinsesse Louise« måtte i tredive-erne give op på grund af alderdom. Samtidig indsattes den første »Hälsingborg« og senere »Svea« (bygget i 1920, ombygget fra dampskruefærge til diesel-elektrisk i 1957-58) og »Kärnan«, der er fra 1916. »Glygore« overtoges i 1946 og assisterer i en del af året på HH-overfarten. Senere kom motorskruefærgen »Dan«, bygget i 1921, og »Kronborg« fra 1935.

I 1955 indsattes den diesel-elektriske »Helsingør« og nogle år senere søsterfærgen »Hälsingborg«.

Statsbanerne har haft en stot fremgang, kun afbrudt af den seneste sæsons dalende tal, som for en stor del skyldtes restriktioner og indførselsforbud. I 1892—93 overførtes 148.731 passagerer, i 1960—61 var tallet 4.072.062. Første gang passagerantallet oversteg en million, var i 1948—49.

### Tredækkeren til Storebælt

DSB's tredækkede færge skal bygges på Helsingør Skibsværft. Den bliver på 4500 bruttoregister-ton og vil koste ca. 31 millioner kroner. Kollægningen sker til efteråret, og byggetiden er omkring 9 måneder.

Den store færge vil blive en af de største, der hidtil overhovedet er bygget. Foruden tre vogndæk, hvoraf det mellemste kan forskydes, så der bliver plads til 400 personbiler, får den ny færge større saloner og forsynes som den første danske færge med et sprinkleranlæg i stedet for som hidtil skumslukningsanlæg. Færgen får to ni-cylindrede hoveddieselmotorer

på 11.200 hestekræfter hver. Færgen kan skyde en fart på 19 knob, den får dobbeltskrue og forude en tværpropel med indstillelige blade, hvorved færgen får en meget stor manøvreringsevne, som navnlig får betydning under manøvrer i havnene. På grund af færgens højde har det været nødvendigt at stabilisere færgen på særlig måde. Det sker ved at bygge skibets øverste del i aluminium og forsyne det med ballasttanke, der kan rumme 200 tons ferskvand. Porten til færgens mellemdæk findes i skibssiden.

### To nye lovforslag

Trafikministeren har i folketinget fremsat forslag om at toggangen Nyborg—Fåborg indstilles fra sommerkøreplanens ikrafttræden. Endvidere forslag om at oprette en ny færgerute fra Bøjden på Fyn til Fynshav på Als til erstatning for ruten Fåborg—Mommarmark. Det vil koste to mill.

kr. at modernisere Mommarmark-færgen, og så vil den endda ikke være velegnet, så det foreslås derfor at bygge en ny færge til den nye rute. I planen indgår endvidere, at jernbanetrafikken Sønderborg—Mommarmark ophører.

Det oplyses, at banen mellem Nyborg og Fåborg giver et underskud på 18.500 kr. pr. km, og DSB regner med at kunne spare en mill. kr. om året.

## Vi har modtaget . . .

### Damp kontra diesel

Ja, det er et emne, der i de senere år, omtrent til trivialitet, er drøftet overalt i pressen og vi er vel snart alle mere eller mindre overbevist om dieselloko's »fantastiske« fordele frem for de gamle damp-

# Månedens foto



En »afhopper« i Damhus identificeres

Foto: Ib Christensen, Sønderborg

## To oaser på Københavns Hovedbanegård



**Hovedbanegårdens  
Restaurant**

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft



**Nyt fra hele verden**

Journaler  
Kulturfilm  
Musikfilm  
Tegnefilm

— vi har cinemascop

Central 13540

# Duros

- det  
robuste  
rørplade-  
batteri

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**

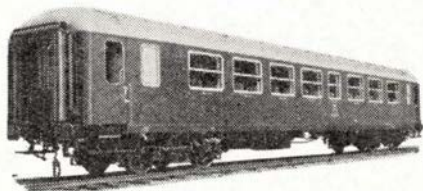


**AKTIESELSKABET ACCUMULATOR-FABRIKEN  
KGS. LYNGBY · TLF. 87 16 45**

KIRK



**KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER**  $\frac{1}{2}$   
HORSENS                      AARHUS                      KØBENHAVN N.



VOGNFABRIKKEN

# SCANDIA

AKTIESELSKAB

**RANDERS**

GRUNDLAGT 1861

**BANKBOG**

DEN DANSKE  
LANDMANDSBANK

BANKBOGAFDELINGEN

**EN BANKBOG**  
åbner alle muligheder  
- indsæt Deres penge i

# LANDMANDSBANKEN



heste. Men, og det er et men, vi stadig savner fuldgyltigt svar på fra kompetent side — hvad nu hvis olien af en eller anden grund svigtede? — Ja, vi ved alle, at der er noget, der hedder beredskabslagre; men når de er brugt op?

Vi er i disse år gang på gang vidne til at gode, brugbare damploko, både større og mindre udrangeres og ophugges. Vi ser også, at overflødige loko hensættes i det fri, uden ringeste tilsyn, og vil i løbet af få år være ødelagt af rust.

Det siges, at bl. a. militæret kræver en vis reservebeholdning af damploko, men spørgsmålet er hvor mange og hvilke typer og endelig: på hvad måde opbevares de? Man må vel gå ud fra, at en sådan reservebeholdning må repræsentere et ret anseligt antal loko af forskellige typer, og er dette tilfældet forekommer det mærkeligt at se R-, H- og S-maskiner leveret i tyverne blive ophugget. At disse loko efter 35—40 års tjeneste trænger til visse større reparationer er vel forståeligt; men dette til trods må de dog være for gode til denne skæbne, i hvert fald for gode til flere års henstand i det fri med deraf følgende svære rusttæring. — I Sverige for eks. har man også hensatte overflødige damploko, hvoraf enkelte i det fri, men her rigtignok under et vist periodisk eftersyn.

DSB kan ikke være den behandling af samfundsværdier bekendt, som vi nu i flere år har været vidne til forskellige steder, især ikke når vi ved, at der virkelig er tomme remisepladser rundt om i landet.

Q.

### Ind- og udstigning

På mine mange togrejser har jeg lagt mærke til, at de rejsende ofte har svært ved at åbne vogndørene såvel ved indstigning som ved udstigning. Som regel sker der ikke noget ved det, idet der for

det meste er flere døre at vælge imellem, eller også er der togpersonale i nærheden, som altid beredvilligt træder hjælpende til.

Det sker dog også, at de rejsende kommer ud for lidt uheldige situationer, og jeg var selv impliceret i en sådan for nogen tid siden. Min kone og en anden dame samt jeg selv rejste med tog 5 fra Århus til Hinnerup, og vi sad i den bageste kupé i den sidste personvogn, og vi var parat til udstigning, så snart toget holdt, men vi kunne ikke få døren op, skønt vi lirkede nok så meget med håndtagene og endog gav døren et par spark. Da toget imidlertid kun holder et minut, turde vi ikke løbe an på at kunne nå at komme ud af døren i den anden vognende, hvorfor vi valgte at stige ud til den modsatte side, hvor døren uden mindste besvær lod sig åbne.

Udstigningsforholdene er blot ikke så gode til denne side, idet der ikke er nogen rigtig perron, men sten og grus og meget højt fra trinbræt til jorden, og hvad der er endnu værre, der er også et jerngælder, og det er anbragt så tæt op ad toget, at man er lige ved at komme i klemme.

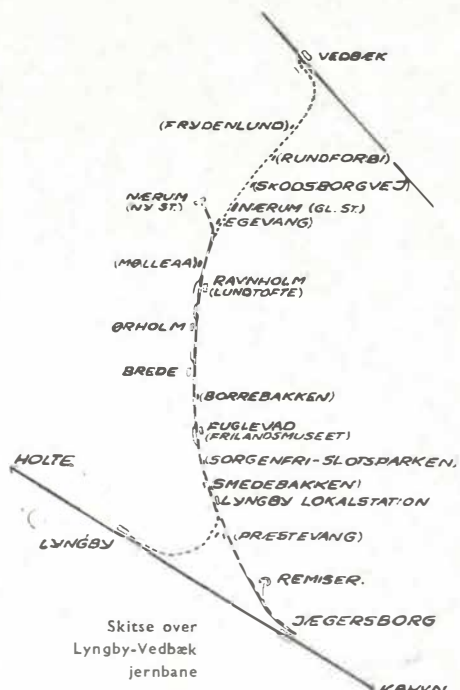
Umiddelbart efter at vi alle tre var kommet godt ud af toget, satte dette sig i bevægelse, og hermed er bevist, at vi var nødsaget til at tage med til Hadsten, hvis vi havde gjort forsøg på at komme ud af toget i den anden ende af vognen.

En sådan situation er jo lidt nervepirrende, ikke mindst for damer, og bør undgås, hvad enten det så skyldes, at der er et eller andet i vejen med vogndøren, eller denne ved en fejltagelse er blevet aflåst.

O. B.

## Til og fra læserne

I »Jernbane-Bladet« nr. 3, marts 1962, side 70, er der optrykt et udmærket og



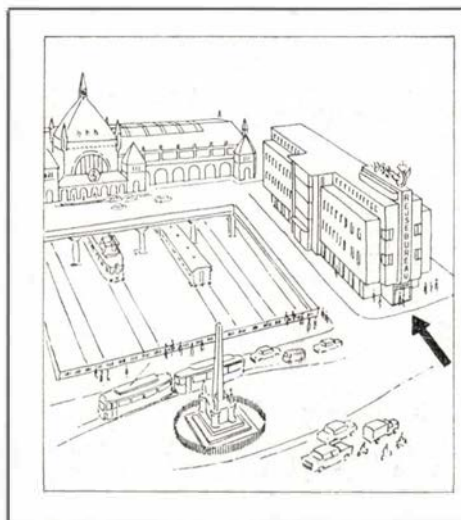
meget interessant kort, som jeg har studeret med lup for at mindes dengang, der var jernbaner i Danmark.

Men teksten »med samtlige jernbanelinier Danmark har haft, den tvivler jeg lidt på.

Mon et sådant kort overhovedet eksisterer? Nærum—Vedbæk var nedlagt, før de sidste baner åbnedes.



**BRABRAND**  
Løgstør - Vejen - Odense - Næstved



Rejsevaluta ordnes hurtigst i

# PRIVATBANKEN

... en god bank at have i ryggen

Privatbankens Banegaards Afdeling i Rejsebureau ASTORIA udfører alle bankforretninger og er aaben ud over almindelig banktid for veksling af valuta



Privatbanken har ogsaa et vekselkontor i Rejsebureau MAGASIN

## Sjælland

### P. Nordsten $\frac{1}{2}$

Landbrugsmaskinfabrik  
HILLERØD

Malerfirmaet

### C. A. Andersen & Co.

Slangerupvej 20, Hillerød  
Udfører arbejder for privatbanerne.  
Telefon Hillerød 1916

### RUD. PALLESEN

Bogtrykkeri – Papir en gros  
Gutenberghus – Hillerød – Tlf. \*44

Opstilling af automater for  
varme drikke

### GEORG HANSEN

Kongshvilebakken 49 – Kgs. Lyngby  
Telf. 87 26 40

### HOLSTED ANDELSMEJERI

1. kl.s mejeriprodukter  
Telf. Næstved 72 03 82

### KAI NIELSEN

Blikkenslager – aut. gas- og vandm.  
Amtsvej 13. – Tlf. Allerød 46  
Skiferarbejde . Sanitet . Centralvarme  
Udfører arbejder for DSB

### H. JESSEN A/S

Køgevej 56 – Tåstrup  
Brændsel – Olie – Trælast  
og bygningsartikler  
Tlf. \*9900 26

### Borup Bank

Filial af Banken for Ringsted  
og Omegn

Alle bankforretninger udføres

Tlf. Borup 28

Og så mangler der på dette kort også Åbenrå Amtsbaner.

Mærkværdigt nok er den lille blindtarm fra Holsted til Holsted by ikke påført dette kort med vedtegning »ikke åbnet for drift«. Den fandtes ellers i mange år.

Ellers tak for kortet og bladet. Beklageligvis bliver der jo flere og flere baner, der standser, og »jernbanekortene« bliver efterhånden til et blindkort over Danmark.

Det er ikke kritik, men kun en »oplysning«.

Med venlig hilsen

Deres K. Knudsen.

Tak ikke alene for ovenstående, men også for det tidligere tilsendte. På forhånd var jeg næsten klar over, at det var tvivlsomt, om nu også alle banerne var med på kortet, men det er vist ikke muligt at få et mere fyldestgørende kort.

Allerede i 1923 fik Lyngby—Vedbæk banen amputeret strækningen Nærum—Vedbæk, så den kan ikke være med på 1929-kortet.

Da en læser har bedt om at få skitsen over denne bane, benytter vi lejligheden til at bringe den her. (Har tidligere været bragt i december-nr. 1958).

Åbenrå Amtsbaner blev nedlagt 31. marts 1926, så de kan heller ikke findes på kortet. Vedrørende Holsted—Holsted by skal vi forsøge at finde noget frem om denne bane.

Med venlig hilsen. Red.

### Danmarks jernbanenet i 1929 i marts-nr.

Ja, underskriften om »samtlige jernbaner Danmark har haft« lovede mere end den kunne holde.

Flere læsere har været så venlige at gøre opmærksom herpå. Bl. a. nævnes Åbenrå Amtsbanners strækninger Løgumkloster—

Hovslund—Åbenrå—Varnæs—Gråsten, selv om disse strækninger delvis blev erstattet af statsbanen Løgumkloster—Rødekro, der er anført på kortet.

Selvsagt kan ikke alle disse strækninger ses på samme kort, idet den ene afløser den anden. Statsbanen Sønderborg Mommark erstattede eksempelvis også amtsbaner.

Når derimod en læser efterlyser Holsted—Holsted by-banen som var anlagt i flere år, så må vi melde hus forbi.

Ganske vist var der i lov af 27. maj 1908 som nr. 48 opført en sådan bane og i lov af 20. marts 1918 som nr. 28 en bane Holsted by—Donslund, og ganske viste blev der på den første af disse anvendt 3.500 kr., men dette gav sig dog ikke udslag i marken.

Den d. 12. maj 1923 nedsatte kommission til bedømmelse af de da mange resterende baneanlæg sagde i sin betænkning i juni 1926, at anlæg af begge heromhandlede baner måtte frarådes, idet der med en anlægsudgift på 400.000 hhv. 1.600.000 kr. og en skønnet samlet driftsindtægt hhv. -udgift på 51.000 og 141.000 kr. måtte påregnes et direkte årligt underskud på ca. 90.000 kr.

Red.

### Bøger bortloddes

Atter i denne måned har vi nogle bøger til bortlodning blandt læserne. Der er ingen betingelser knyttet til bortlodningen. De skal blot indsende Deres navn og adresse på et åbent brevkort til redaktionen.

1. Office Buildings. 208 sider, ill. Forlagets indbinding.
2. Overseas Railways 1961, 216 sider, illustreret.
3. The Railway Observer. 48 siders engelsk blad, illustreret.

# Ligeså uundværlig

## JERNBANEN er for TRAFIKEN



## er STATSANSTALTEN for LIVSFORSIKRING

# Jacobines mand . . .

## Husmedhjælper

Kvinder er nu nogle mærkelige skabninger. De har en overudviklet evne til at misforstå selv de simpleste ting, og desværre er Jacobine absolut ikke nogen undtagelse fra denne regel, snarere tværtimod. Hun har en underlig måde at få tingene sagt på og fortolker dem ofte på en måde, som jeg slet ikke kan fatte. Hvor mange gange har jeg ikke direkte, men sådan ad omveje fået at vide, at Hansen ovenover altid hjælper sin kone med opvasken, når han er hjemme, mens Jensen i stuen er så flink til at gå byrinder for fru Jensen. At fru Petersen på den anden side af gaden næsten aldrig får lov til at lave deres middagsmad, fordi hr. Petersen gerne vil gøre det for hende, meddeles med en tydelig understregning af ordet gerne, mens det naturligvis ikke så meget som antydes, at samme hr. Petersen oprindelig er uddannet kok og har sejlet som sådan i flere år. Heraf ville i hvert fald jeg slutte, at den gode Petersen måske er mere ferm til de dele end hans ægtemage.

Den slags kan virke meget deprimerende for en stakkels ægtemand, der anser det for både rigtigst og heldigst ikke at blande sig i de såkaldte huslige sysler for ikke at risikere at gøre noget galt. Hvis man først begynder at spekulere over tingenes tilstand som de er, og som de efter ens bedre halvdels mening burde være, så kan det ske, at samvittigheden begynder at røre på sig og giver sig til at gnave som en anden lille orm.

Det skete for mig forleden aften, da vi sad og havde det hyggeligt og fredeligt. Jeg med en bog, og Jacobine, den flittige bi, med en strikkestrømpe. Pludselig påkom der mig en voldsom og ustyrlig kaffe-

trøst. Jeg rømmede mig et par gange og hostede hult, imens jeg demonstrativt så på mit urværk, men det var som at smide vand på den bekendte gås; Jacobine så og hørte intet. Så var det altså, at den fjollede idé slog ned i mig. Jeg rejste mig og slog nonchalant ud med hånden og bekendtgjorde for min ensomme tilhører, at i aften var det vist min tur til at sørge for aftenkaffen, og at hun bare skulle strikke videre og gøre sig det behageligt, mens jeg ordnede paragrafferne ude i køkkenet.

Jeg skyndte mig ud uden af afvente eventuelle protester eller formaninger og satte straks en kedel med vand over gassen. På min vej gennem entreen fik jeg øje på et brev, som Jacobine havde lagt på kommoden, vel sagtens for at jeg skulle tage det med ved første lejlighed. Her var der altså en mulighed for at slå to fluer med eet smæk, og da det alligevel ville være en stund, før vandet kom i kog, kunne jeg nemt nå at smutte ned til postkassen med brevet først, og jeg lod det ikke blive ved tanken.

Det var en ualmindelig skøn og dejlig forårsaften, som jeg gik og frydede mig over på vej til postkassen henne på hjørnet. Nu ville skæbnen, at min gode ven og nabo, Andersen, havde fået den samme tanke som jeg, og naturligvis udvekslede vi nogle bemærkninger om det dejlige vejr og om udsigterne til at komme ud i kolonihaven og rode i jorden igen efter den lange og kedsommelige vinter.

Til trods for at der ikke var gået mange øjeblikke, før jeg nåede hjem igen efter min lille udflugt, så var kaffen til min store overraskelse allerede lavet og bordet dækket, da jeg kom ind i stuen. Den dumme kedel må da have kogt, lige så snart jeg vendte den ryggen. Når man står og

venter på, at den skal komme i kog, varer det ellers altid mindst fem minutter. Jeg henkastede en ligegyldig bemærkning herom til Jacobine, der stadig strikkede løs med sine flittige fingre: »Ja, det er ganske typisk for mænd, sagde hun let ironisk. »Det har jeg ofte tænkt på, når jeg har læst i avisen, at ingeniør den eller den har fuldført bygningen af en jernbanebro, der er den hidtil længste i verden, eller arkitekt dit eller dat har bygget en kirke, der er helt enestående i sin art. Det er jo det rene vrøvl og pral. Ingen af dem har gjort andet end, ligesom du, at sætte tændstikken til, og så har de ladet de andre om resten. Men har man nogensinde læst det mindste om de tusinder af husmødre, der skulle stoppe strømperne eller sy bukseknapper i, så bukserne ikke faldt ned om hælene på dem, der skulle udføre det virkelige arbejde, for at disse bygningsværker kunne blive færdige?«

Jeg havde ikke noget egentlig svar, og derfor tav jeg stille; men det har man altså for sin villighed, når ens gode hjerte løber af med en, fordi man pludselig bli-trængende til en tår kaffe. Ak, ja!

Nicho.

*Det stykke en kvindes fødder er kortere, bliver hendes tunge længere.*

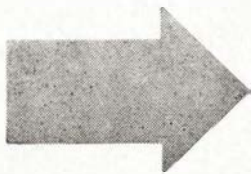
*Jeg ved ikke rigtig hvad jeg skal gøre. Han er ikke lige hvad jeg havde tænkt mig, men på den anden side er han for god til at falde i en anden kvindes arme.*

## Langaa Dampbageri

C. G. Clausen - Telf. 34

DE har ret -  
vort brød og kager er det lækreste!

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 hånd-skrædderi 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 rentetillæg.

**I. B. SCHILDER**

Nørregade 7 - København K - Central 2058



## Skoler og kurser

### LEVRING EFTERSKOLE

Kjellerup - tlf. Kjellerup 435  
Nyopført skole.

5 mdr.s skole for unge piger  
fra 3. maj.

Skoleplan og skema  
til understøt. sendes

**Herm. Poulsen**

### Bjerre Herreds Ungdomsskole

pr. Hornsyld. - Tlf. Bjerre 22

6 mdr.s skole for unge 14-18 år.

Piger fra 3. maj. Drengene fra 3. nov.

### UNGE HJEMS HØJSKOLE

Skaade pr. Højbjerg, 7 km sydf. Århus  
Et vidunderligt højskoleophold på  
Danimark mest moderne højskole  
med levende undervisning for vor tids  
unge. Kursus beg. novbr. og jan. Pro-  
gram sendes. Understøtt. kan søges.



Kauslunde st. - Tlf. Nr. Åby 112

5 mdr. skole for unge mænd novem-  
ber-april. 5 mdr. skole for unge  
piger maj-oktober. Alm. skolefag, li-  
niefag, husholdning, vævning, sløjd  
og sprog. Oplysn., skoleplan og ske-  
maer til ansøgn. om underst. sendes.

**Ruth og Harald Andersen**

Lær husholdning på

### KALØ Landboskole

Rønede på Mols. - Tlf. Rønede 286

5 mdr.s kursus beg. 3. maj.

Husholdnings- og højskolefag.  
Statsunderstøttelse kan søges.



### KOSTSKOLE

**Præliminærkursus:** 2 årigt.

Elever over 14 år modtages.

**Realskole:** 3-årig, modt. elever over den  
skolepligtige alder og m. de nødv. forkundsk.  
**Forberedelsesklasser** (6. og 7. un-  
derkl.) Elever fra 12 år. Skoleåret beg. ca. 10/9  
Kostskolen **SOLHVERV** (ved Hobro)  
**J. Graae Rasmussen, Vebbestrup pr. Doense.**

### Ryomgaard Realskole

Skolebestyrer E. Basse Kristensen

Oplysninger og plan  
for året udleveres

Telf. Ryomgård 2 - Privat 55

# Dansk Jernbane Klub

Sekretariatet: Telf. HEIrup 794 v - tirsdag-fredag kl. 10-14

## Referat af DJK's dampetur på GDS/HHGB 25. marts 1962

Trods skrap konkurrence fra konfirma-  
tioner, U-landsshow og influenza deltog  
ca. 150 i turen med GDS nr. 11. For en  
gangs skyld var vejrguderne os ikke så  
nådige som hidtil, selv om solen af og til  
viste sig, når vi havde brug for den.

Det var vort hidtil besværligste arrange-  
ment, og vi havde da også fornøjelsen af  
at høre »venlige« bemærkninger om dårlig  
organisation m. v. En stor del af skylden  
må lægges på influenzaen, der satte nogle  
af DJK's bestyrelse ud af spillet, og det  
gjorde det ikke nemmere for os, at der  
denne gang var usædvanlig mange for  
sene tilmeldelser, og bedre blev det ikke,  
da man i den svenske forening, der svarer  
til DJK, glemte (?) at meddele, at der  
skulle indbetales til DJK i god tid; der var  
intet nævnt derom i deres blad. Vi havde  
den glæde at se 13 deltagere fra Sverige,  
hvoraf nogle havde rejst 300 km for at  
komme med vort tog. Vi håber, at de har  
været tilfredse med turen trods de dårlige  
pladsforhold fra Hillerød til Gilleleje.

En anden ting, der skaffede os en del  
bryderier, var GDS's betingelse for at køre  
damp: Dieselloko bagpå. Det var meget  
vanskeligt - og tidsspildende - at for-  
søge at gøre nogle deltagere forståeligt,  
at loko 11, der ikke havde kørt et år, ikke  
kunne regnes for fuldt tjenestedygtigt trods  
eftersyn. Det viste sig senere, at det holdt  
til adskilligt mere, end man skulle forvente  
af et gammelt veltjent loko.

DJK's arbejds hold fik nok at bestille om  
morgen. Nr. 11 blev pudset, opfyring  
begyndt, og en længde af det enestående  
»grydespor« (Livescy's pottespor, som det  
oprindeligt hed) skulle adskilles og bæres  
fra et loft til godspladsen. GDS's direktør  
havde velvilligt overladt os det til muse-  
umsbrug! - Da nr. 11 rullede ud af re-

misen til kulpladsen, var allerede ankom-  
met den trofaste skare medlemmer - og  
forresten tillige nogle ikke-medlemmer -  
der altid møder en times tid før afgang  
for at nyde forberedelserne. Vognstammen  
ventede os velopvarmet. Der var 4 C-vog-  
ne (den ene tidl. MTJ!) og en D-vogn.  
Det var desværre ikke en bureauvogn, men  
en sort godsvogn uden inventar.

Da vort tog var kørt til perron, gik det  
stærkt med at komme ind i det; det sør-  
gede lidt slut for. Det glædede DJK's be-  
styrelse at se GDS's direktør Hafstrøm,  
otass. Scheibye og Nielsen som gæster på  
turen og til frokosten i Gilleleje, alle med-  
bringende deres fruer. En særlig indbydel-  
se var sendt til dansk privatbanevæsenes  
»grand old man«, civilingeniør G. Thage,  
som var direktør Hafstrøms forgænger i  
embedet. Trods vejret mødte hr. Thage op,  
og vi havde fornøjelsen af hans selskab  
og lune. DJK har uhyre meget at takke  
hr. Thage og GDS's nuværende personale  
for, men derom skal berettes en anden  
gang. Trafikinspektør Andersen var des-  
værre forhindret i at deltage på grund af  
tjeneste.

Så dampede vort godt fyldte tog afsted  
mod Gribskov. Vort første stop var ved  
Gribso, et udmærket sted for fotografe-  
ring, og der blev adskillige fine fotos der-  
fra. Fjernsynets fotograf, der var mødt op  
for »Aktuelt« i TV, havde nogle fortræf-  
felige optagelser herfra.

Næste stop var i Kagerup, hvor stfst.  
Kristensen havde nok at gøre med at holde  
styr på os. Vi kunne have brugt lidt mere  
tid her, da stationen er interessant. - I  
nærheden af Kallehavevej var der godt fo-  
toterræn, og her udfoldedes en vældig ak-  
tivitet. Halvdelen af deltagerne var ude  
med kameraet, op ad frosne skrænter,  
endnu hurtigere ned, toget bakkede og så  
fremad med vældig damp. Da manøvren

## Advarsel

til

**annoncører og  
forretningsfolk!**

I mere end et år har en bedrager rejst landet rundt  
og tegnet annoncer i Jernbane-Bladets navn,  
og mod aflevering af en dags dato kvittering  
indkasseret annoncebeløbet. Han underskriver sig:

**HENRY WISMANN,**

**Sct. Nicolajvej 5 B - København F**

Bladet har indgivet anmeldelse til kriminalpolitiet på  
Frederiksberg, og de fleste af de bedragne har  
anmeldt det til det lokale politi,  
alligevel får han uforstyrret lov at fortsætte.

skulle gentages, var det ligesom L 2 og nr. 11 helst ville hver sin vej — til udelte fryd for vore gæster» Lokopersonalet arbejdede som rasende, men fløjtesignaler kunne sikkert ikke høres af føreren for L 2. Og derfor blev vi stående på stedet, hvor vi stod! Ikke et ondt ord om L 2 og dens fører; det var absolut ikke noget let hverv, han havde som »skyder». De besindige i DJK's bestyrelsen glædede sig over, at mange af deltagerne havde lige så stor interesse for motormateriel som for damp. Da DJK påtænker at leje (evt. købe) nr. 11, var vor egen maskinmand Guntofte lokf. på det meste af turen. Hvis han ikke kan få et loko til at køre, så er det fordi det ingen hjul har.

Ved det lille hyggelige trinbræt Storkevad, hvor sidesporet henligger med grydespor, var der atter fotostop. Ligeså i Mårum, hvor terrænet er fint. Her foretoges nogle af- og tilkoblingsmanøvrer, som ikke rigtig gik op for de 50, der var styrtet nogle meter i forvejen. Vi blev nu ikke snydt med de fotos, vi fik der! I Saltrup skulle vi optage nogle deltagere, der havde meldt sig der, men de glimrede ved deres fravær. Til gengæld hævnedes vi os ved at køre forbi Græsted, hvor de troede, de kunne komme med. Vi var blevet lidt for-

sinkede af diverse manøvrer med den forskelligartede trækraft, og vi beklagede at måtte køre igennem Græsted, hvor vi ellers gerne ville have beset remiser og grydespor. Det var jo oprindeligt GDS's endestation. Vi standsede ikke før Gilleleje, hvortil vi ankom planmæssigt, præcis kl. 13.

### Opholdet i Gilleleje

Halvdelen af deltagerne begav sig til Gilleleje kro. Vi var godt 80 til spisning der; som sædvanlig kom der flere, end der var tilmeldt, men denne gang skete der intet derved, for det var kroen en smal sag at servere 80 tournedos næsten på een-gang, lækre og saftige. DJK's formand takkede GDS for sin velvilje med arrangementet, og dir. Hafstrøm kom med mange pæne ord om vor interesse for jernbaner i almindelighed og for GDS i særdeleshed og tilrådede de interesserede at tage en anden tur på GDS for at se de berømte grydespor, som vi gik glip af i Græsted. Og det er DJK enig med ham i, for nok er GDS en interessant bane, men Grib-skov er sandelig også en dejlig skov at vandre i. Med nogen rødme må nævnes, at Guntofte rejste sig og roste DJK's bestyrelse for dens initiativ og foretagsom-

hed; han skulle tale om nogen! Gad vist, hvor vi havde været henne med vore planer i Banddolm uden hans medvirken.

### Skoler og kurser

#### Fagskolen for Kvinder - Sønderborg -

Kursus i tilskæring og syning.  
Helårskursus med afslut. eksamen.  
6 og 3 mdr.s kursus  
Oplysning ved henvendelse til  
forstanderinden - tlf. 2 26 39



#### Ringe Efterskole Fyn

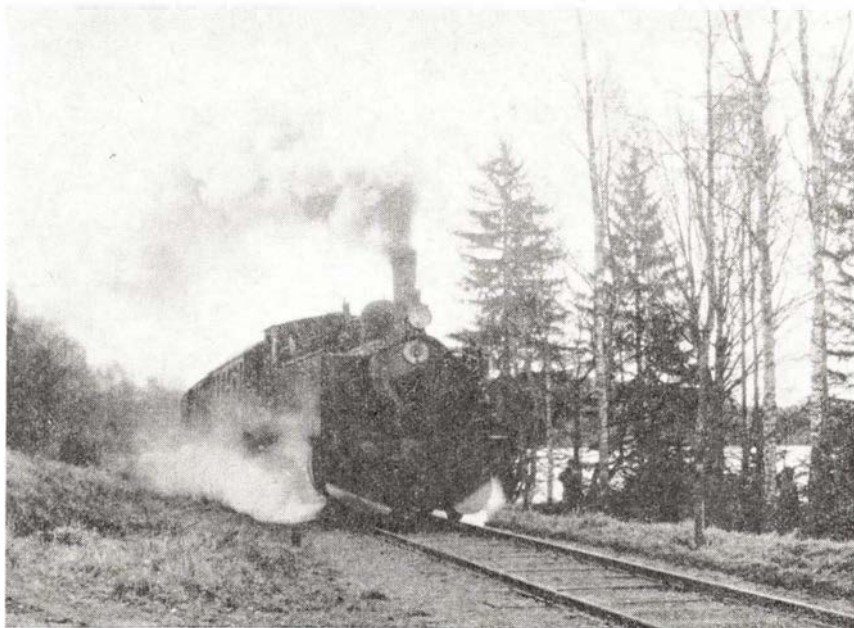
5 mdr. fra 3 maj for unge piger  
Alm. fag, skolekøkken, svømning  
Understøt. kan søges. Nærm. opl. ved  
Karl Hedemann

#### Eriksminde Efterskole

pr. Boulstrup, tlf. 142 (syd for Århus).  
Nybygget moderne skole.  
5 og 8 mdr.s kursus for piger og drenge  
(14-18 år)  
fra 3. nov. - 30. marts og 30. juni.  
Alm. skolefag + erhvervsbeton. liniefag.  
Skoleplan og skemaer til understøttelse  
sendes.  
Kis og Thjelle Raunkjær.

#### 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.



Udflugtstoget ved Gribso


Foto: P. Thommassen



**„De Danske Østersølærger“**

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN



*Werner Schwartzlose*

## Færge ruter

### Hals-Egense færgeren

6 morgen til 24 nat.

Overfart ca. 5 min.  
Afg. Egense hv. hele time.  
Afg. Hals 10 min. senere.

*"Færgeren sejler uafbrudt i overfarts-tiden, naar der er ventende biler. Fri højde u. broen 4 m  
Tlf. Mou 91 (10411)*



**HALS-EGENSE**

## Ferie- og udflugtssteder

Jernbanepersonalet anbefales

### Afholdshotellet

Hansigne Nielsen - Fyensgade 26

God mad og kaffe  
Hyggelige værelser  
Telf. Fredericia 148

### St. Magleby Kro

Hovedgaden 22, St. Magleby

- et 1. kl.s madsted -  
Tlf. Dragør 314

### THURØ KRO og badepensionat

Kendt for sin gode mad og  
rimelige priser.  
Her er den rigtige krøstømning  
Telf. Thurø 4

### SAMSØ

„Færgekroen“ i Kolby Kaas  
anbefaler sine nymonterede værelser  
ved havn og havet

Pension for kortere eller længere  
ophold

Tlf. Tranebjerg (0601) 590  
Gylling Olsen, Kolby Kaas, Samsø

Spis og bo

### GRAND - Hobro

Telf. Hobro 36 og 576  
Astrid og Villade Knudsen

Jernbanepersonalet anbefales

### HOTEL HAFNIA

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

Kl. 15,30 skulle vi til at bestille noget igen. Auktion i remisen i Gilleleje og beskuelse af materiel og terræn. Vor næstformand tog ihærdigt fat på auktionen, og de gode effekter blev alle afsat. Men det måtte ske i 2 omgang, for pludselig skete der noget, som selv den dygtigste auktionarius ikke kunne hamle op med: Nr. 11 gik på gulvet! På sekunder stod en lille skare tilbage omkring auktionarius, medens de allerfleste styrtede afsted som skudte ud af kanoner.

Forbindelsessporet mellem GDS og HHGB bruges højst et par gange årligt og opretholdes mest af militære hensyn (sic!), hvorfor det ikke efterseres ret ofte. Vort tog passerede det uden besværligheder ved ankomsten, og loko 11 havde også været over det for at tage vand og kul. Men da det 3. gang skulle over for at trække loko 5 og 9 ud af remisen, henlå forbindelsessporet med 1500 mm sporvidde, og så var det ned i gruset. Nr. 11 er ret stiv ved baglæns kørsel, og selv om skinnerne var gode nok, fälte svellerne ikke trykket, da flere af dem havde samme konsistens som ost. Guntofte var dog ikke forknytt - den skulle han nok få op igen, hvad ikke mange troede på. Maskinen var gået af sporet med bageste drivhjulpar og bageste løbehjulpar. Der blev klodset op, kørt en halv meter, klodserne masede, på'en igen et par gange, og så hoppede »baghjulene« op på skinnerne igen. Værre var det med løbehjulparret; det ville tage mere tid. I mellemtiden afsluttedes auktionen inde i remisen. Falck var forlængst alarmeret, og de ankom nu efter en rum tid og stillede med et par redskaber. Guntofte hersede med lokf. og fyrbøder, klodsede op med alt, hvad der var indenfor rækkevidde, bl. a. med et par store jernplader fra hjertestykker, men løbehjulparret smuttede hver gang. Endelig lykkedes det ved hjælp af Falcks 3 donkrafte og Guntoftes dømmekraft at få nr. 11 på sporet. Men da var klokken også over 17. Banekolonnen var pludselig kommet til og fik repareret sporet til normal sporvidde. Vi havde set i øjnene, at vi skulle fortsætte til Helsingør med L 2 alene, men nr. 11 kom sandelig foran toget igen trods megen skepsis og murren fra nogle paragrafryttere, der troede, at den var slemt medtaget efter afsporingen. Ja, var det sket på DSB på en strækning med 60 kg skinner i skærveballast og med betonsveller, så gik den selvfølgelig ikke, men på »føjelige« 27 kg skinner og blød, frugtbar grusballast var risikoen for molest så minimal, at ingen kompetente personer ville gøre indvending. Stfst. Frederiksen havde beredvilligt forberedt krydsningsforlægning fra Hornbæk til Dronningemølle, men skinnebussen var forlængst kommet til Gilleleje, så vi

kørte på fribaneordre til Dronningemølle og straks derefter til Hornbæk, hvor vi havde nogle minutters ophold.

Der var faldet adskillige fra i Gilleleje, så der var meget bedre plads i toget mod Helsingør. Nogle var blevet betænkelige over afsporingen, som kunne forsinke os så meget, at Jyllandsforbindelsen ikke kunne nås (der var 16 deltagere, der skulle over Storebælt). Det viste sig da, at alle kunne komme hjem med højst 2 timers forsinkelse, selv om de tog med til Helsingør. Vi havde en del fotostop mellem Hornbæk og Grønnehave, da vi skulle have fribaneordre på hver station. I Grønnehave havde man trukket både M 1 og M 2 ud til beskuelse; nu var det blevet lovligt mørkt til fotografering.

På grund af trafikforholdene i Helsingør havn måtte toget ikke køre længere end til Grønnehave, og deltagerne måtte derfor gå til Helsingør. Efter et kvarters ophold kørte vort tog - denne gang med kun 10 passagerer - til Gilleleje i eet stræk. I 2 forrest, nr. 11 baglæns bagpå. Der var en times ophold; toget rangeredes over forbindelsessporet til GDS (det holdt!), og 20,32 kørte vi uden stop til Hillerød.

Om turen var en succes? Det lader vi medlemmerne dømme om. Pressen har været meget velvillig. Afsporingen og hur-lumhejet i Gilleleje synes at have været en reklame for os, hvor utroligt det end lyder. Det kom dog ikke i fjernsynet ...

## Besøget i centralværkstederne 25. februar

Trods snestorm blev cvk. besøgt af 95 medlemmer. Værkstedschef Andersen bør de besøgende velkommen; de deltes i 6 hold, og 6 flinke værk mestre viste hver sit hold rundt. Det var så vel tilrettelagt, at ingen af holdene mødtes undervejs! Tak til DSB for den interessante og udbytterige tur.

## Veteranbanen

To gange har vort materiel været i brug på Bandholmbanen fornylig. Den 13/3 havde »Nordisk Film« lejet vort tog til filmoptagelse, og den 28/3 var der udflugt med 40 skolebørn. Både børn og lærere var begejstrede, og der blev råbt hurra for DJK.

Fra 15. maj får

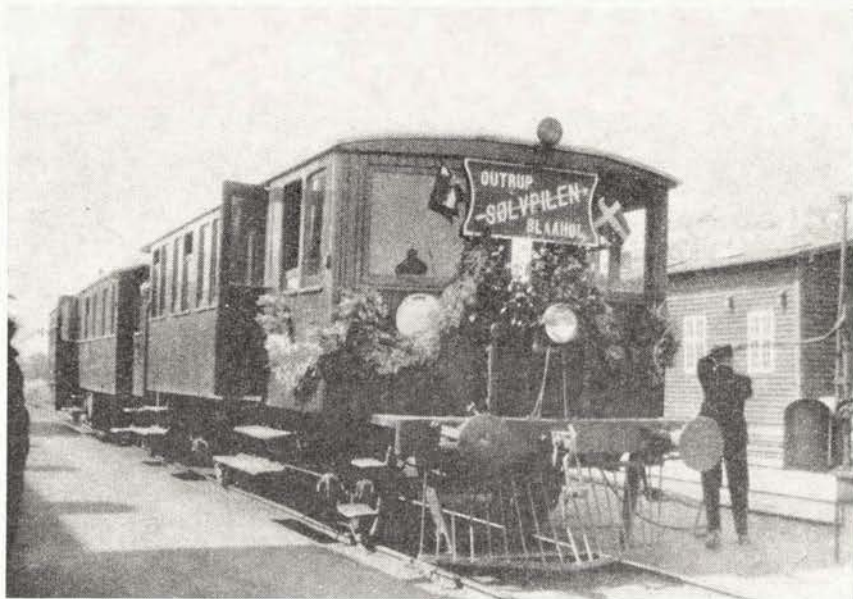
**JERNBANE-BLADET**

ny adresse:

**OXFORD ALLE 19**

**København S. tlf. SU. 6490**

# »SØLVPILEN«



Der tankes på Varde vest

Vi kender røde lyn og højtidernes sorte lyn. Dette er et brunt lyn.

Billedet er i og for sig ikke mere historisk end så mange andre, men kunne måske give anledning til at gøre opmærksom på, at der indenfor den talstærke DJK og også andre steder er stor interesse for alle arter af jernbanefotos og endvidere, at disse fotos i givet fald let lader sig affotografere.

Betänk det mens tid er, bladets redaktion vil sikkert gerne formidle eventuelle udlån.

## Historien

Den 12/5 1947 skulle beføres ca. 100 rejsende fra Outrup til sølvbryllup i Blåhøj.

Ideen med jernbanebefordring blev udkastet og straks realiseret. VNJ's M 3 med C 19 og 20 udførte turen, afgang kl. 12,00 og hjemkomst kl. 5,30 (følgende morgen!)

M 2 var udset men var på værksted, og bortset fra lidt høj kølevandstemperatur på udturen gik det glat. En sen vinter sinkede dog i form af opfrysninger på VaGJ.

Såvel i Varde som i Grindsted måtte der drejes, og endvidere var M 3 en tur i Brande af samme årsag.

Non-stop turene Outrup—Varde, Varde—Grindsted hhv. Grindsted—Blåhøj berettigede til den fine navngivning »Sølv-pilen«.

På billedet tankes benzin i Varde Vest på udturen.

Ved De, at

## LEGO-børn

leger bedst!



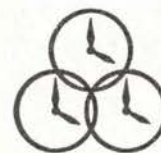
Aktieselskabet

## DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1898

Vestergade 10 . København K.

Telf. C. 2150



INDREG. VAREMÆRKE

## ELEKTRISKE URE

Flere og flere forlanger

## Hatting Tvebakker

fordi de er sprøde –  
(men tåler ikke stød)



ÅBEN FOR KØB OG SALG AF FREMMED VALUTA  
FRA KL. 7,00 – 23,00

## HANDELSBANKEN



HOVEDBANEGÅRD AFDELING  
KØBENHAVN V.  
TELEFON: MI. 6886

— den moderne bank med de gode traditioner

# Farvel TIL HORSENS VESTBANER

## Sidste tog . . .

Den 31. marts kl. 16,28 ankom til Horsens med 90 minutters forsinkelse HV's sidste ordinære tog.

Det var ikke det i dagspressen så meget omtalte skinnebustog, hvormed banens bestyrelse og enkelte inviterede gæster for sidste gang besøgte strækningen, men derimod det ordinære godstog Thyregod—Horsens, der ganske vist i Rask Mølle måtte overtage også det ordinære Ejstrupholm-godstog, der på grund af for lille trækraft ikke kunne klare at køre ind forud som planen foreskriver.

Det sidste tog blev — fordi alt materiel skulle hjem — et virkeligt tog, idet det be-

stod af DL 100 med 18 vogne, 230 tons på krogen. Hertil kom endda fra Lund til Horsens 2 motorvogne og 1 godsvogn, så det samlede antal vogne dér nåede op på 21. Det sidst tilkoblede var Ejstrupholm-delens trækraft, der efter en udskejlse i form af en særtogstur til Uldum først nåede det ordinære tog i Lund.

Som nævnt 90 min. forsinket, men hvad betyder selv 1½ time, når der intet er efter dette, når der skal rangeres og tømmes pakhuse, når der skal siges farvel til stationernes personale og til beboerne, når der skal fotograferes, afleveres blomster, æbler, vin, drikkes sodavand m. m. m.

Ej heller een af de efterhånden 20 rejssende — hvoraf en del jernbaneentusiaster — mælede et utilfreds ord, men smittedes efterhånden af de tårer, der sted efter sted glimtede i øjenkrogene.

Det var, som amtmanden sagde, en ligbegængelse med manér, banerne faldt med flaget vajende. Det sidste var i hvert fald en kendsgerning, med en undtagelse var der alle steder flag på hel stang.

Bestyrelsestoget var afslutningen på ikke alene banernes persontrafik, men også på en kort skinnebus-æra, idet der i løbet af månedens sidste 10 dage var etableret personforende skinnebustog 2 dage à 2 dobbeltture til hver af endestationerne, for at give aktionærerne — befolkningen — lejlighed til en sidste køretur.

Tanken, initiativet rettere sagt, blev desværre ikke værdsat efter fortjeneste, der var god plads i skinnebusserne. Lad os give landboernes travlhed skylden!

## Likvidationen

Så mangler den triste afslutning, arbejdet med likvidationen, anbringelse af personale og alt, hvad der hører ind herunder, dog er det at sælge en bane i dag

ikke det det har været. Meget sælger sig selv, og HV er i forvejen godt stillet økonomisk, altså er der al mulig grund til at vente parikurs!

På afslutningstidspunktet er allerede solgt 12 af de 14 stationer, kun Vesterborg og Klovborg resterer. Der er solgt til vidt forskellige lidbhavere, gårdejer, ostehandler, fængselspræst og til kommuner. Størstedelen skal dog anvendes til post- eller rutebils ekspedition.

4 motorvogne deles mellem de 2 resterende Horsensbaner, men det øvrige materielle skæbne er endnu ukendt.

Skinnerne, ja, der er 67 km spor, og sliddet angives at være kun 2,5 mm, altså alt for gode til at gå i ovnen. Endnu er de ikke solgt; vil landets tilslutning til en markedsdannelse give højere pris?

## Tilbageblik

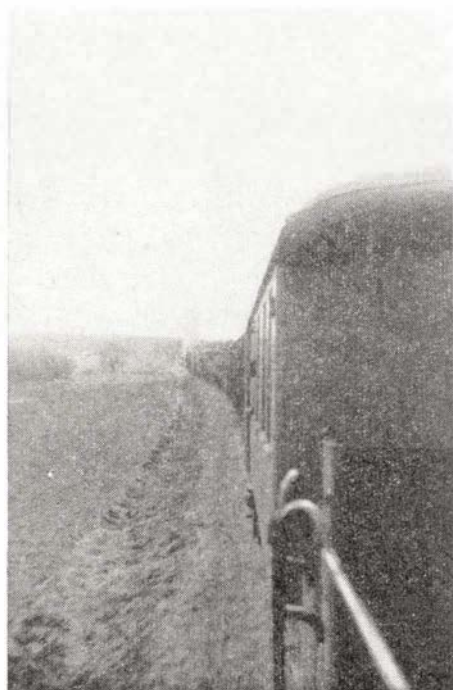
De har nu hørt lidt om den sidste dag og om de dage, der kommer, og vi vil så til slut vende ryggen mod fremtiden og se os tilbage.

Hvad ser vi så?

Ja, vi ser en så interessant banchistorie, at det er fristende at lade nogle indtryk passere revy for læserne, blot som en art jernbane-kalejdoskop.

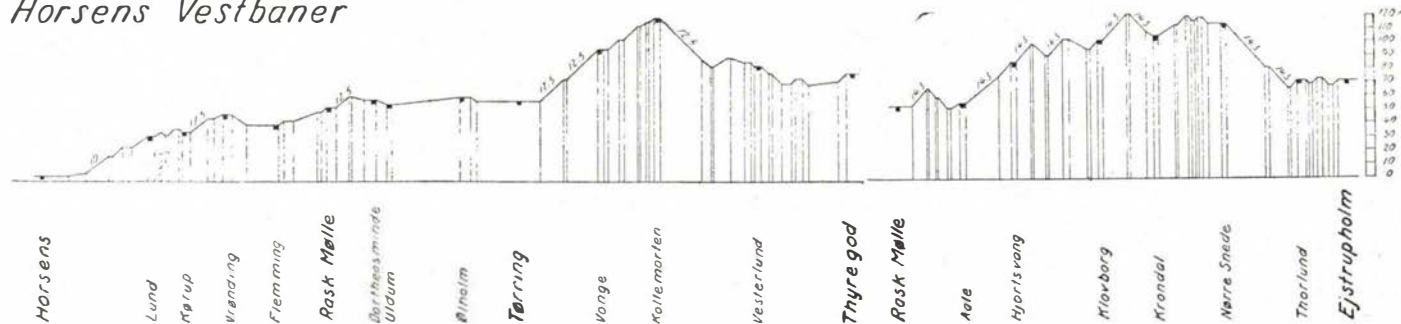
Den 1. december 1891 åbnedes Horsens—Tørringbanen, og dannede sammen med Horsens—Bryrupbanen (åbnet 23. april 1899) smalsporbanerne fra Horsens. En særlig lokalstation lå i Horsens vest for den daværende statsbanestation og ca. dér, hvor Beringparken findes i dag. Som smalsporbaner var opgaven bundet til alene lokaltrafik, det var jo før man kendte turisme og rejselev, den store oplevelse var handelsturen til egnens hovedstad eller markedet samme sted.

Den oprindelige bane var 27,17 km lang,



Sidste tog — 18 vogne med 230 tons

## Horsens Vestbaner



Stigninger og fald på Horsens Vestbaner



uhegnet og med en mindste kurveradius på 314 m. Skinnerne vejede kun omkring 12,5 kg pr. m og største stigning på fri bane var 1:80. Normalspor var projekteret, men ville koste 200.000 kr. mere, og det var den gang mange penge. Altså fik vesterregnen sin smalsporbane, og dennes økonomiske resultater var snart så fine, at formodne materielanskaffelser kunne foretages via driftsbudgettet.

Starten foregik med 2 tenderloko, 5 person, 2 kombinerede, 6 lukkede gods og 10 åbne godsvogne. Kunne De blot på farvefoto se de personvogne Scandia leverede, nederste del af vognkassen var stærkt blå,

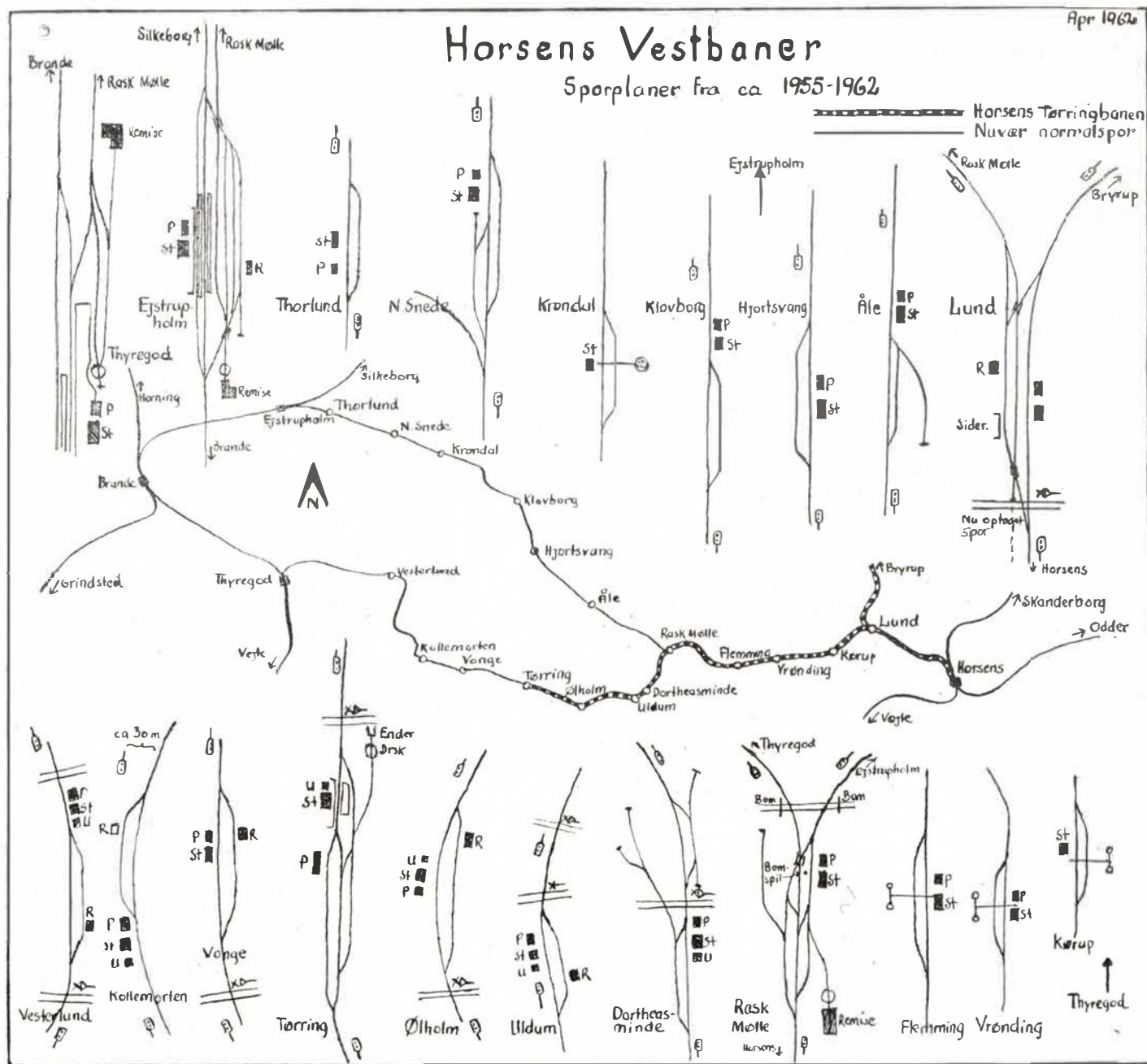
og øverste del var gul. Var det ikke en idé for DSB? Indretningen var næsten revolutionerende, der var kun 2. og 3. klasse, og så var der dampopvarmning i kupeerne.

Ikke skal vi her trætte med lange talrækker, men kun høre, hvad der i juni 1917 blev skrevet. »Et togs fremførelse uden kul er et af tidens ideale værker. Problemet er løst. Forleden ankom til Horsens et tog fra Tørring med ikkun brug af brunkul til maskinen. Fremførte 1 personvogn og 5 lastede godsvogne. Trods de mange stigninger på denne bane fremførtes toget efter planen.«

### Overgang til normalspor

Den 16. maj 1929 ibrugtoges normalspor samtidig med, at banen forlængedes og fik sin endelige linieføring. 8 år varede denne ændring ialt, og foregik på smalsporstrækningen på den måde, at samtlige sveller udveksledes, hvorefter der uden for smalsporets skinnestrengte fæstnedes normalsporets skinner.

Intet afbræk i driften forvoldte denne transaktion, og selve omkoblingen skete i nattens mulm og mørke, idet man efter sidste udkørende smalsportog sendte et med mandskab, materialer og projektører udrustet arbejdstog, der tilsluttede alle de nye sporskifter.



Horsens Vestbaners sporplaner 1955—1962

## Esbjerg

### AUSTIN

De Forenede Automobilfabriker A/S  
Nyhavnsgade - Esbjerg  
Tlf. \*5200

#### Elmers Møbler

Frodesgade 111 - Esbjerg  
**Eget polstrerværksted**  
Telf. 3613

#### Autoopretning

Frede Holmboe  
Nørregade 95 - Esbjerg - tlf. 5910

### Blikkenslagernes A/S Esbjerg

Kontor og værksted:  
Nygaardsvej 84 - Tlf. 360  
**Aut, gas- og vandmester**  
Blikkenslagerarb., varme og ventilation, sanitær anlæg

## Janson

### LÆDERVARER

Kongensgade 98 - tlf. Esbjerg 2 35 35

## Kolding

### M. Nielsen & Søn

(Å. Robstad)

Gravmonumenter - Stenhuggeri  
Jernbanegade 50 - Kolding - tlf. 782

### VAGN JACOBSEN

Autoværksted - Servicestation  
Aut. VOLVO forhandler  
Vejlevej 114 - Kolding  
Telf. \*2157

Send vognen til -

### CALTEX SERVICE

Sdr. Havnegade 2, Kolding. Tlf. 17  
1. kl.s behandling.  
Quick-Service.

### Akseltorv Boghandel

I. C. Mortensen  
Kolding - telf. 1717

For HV's vedkommende samledes alt smalspormaterialet på en vognkirkegård i Tørring, og her fandt så salg hhv. ophugning sted. 2 loko fik dog en kort tid lov at tjene Egtvedbanen.

Et nyt materiel stod klar, og det var atter noget af en revolution; hvor så man damploko med trykluffbremse, det havde disse baner nu. Også vognmateriellets udstyr svarede hertil, og selv om der var gået mere end en menneskealder siden, da er der stadig godt køb at gøre. Desværre er rullende materiel - bortset fra skinnebusserne - ikke nogen efterspurgt vare i dag, man kunne ellers godt have undt vognene endnu en årrækkes tjeneste.

Et særligt kapitel for banerne har mergelbanesporene været, det gælder iøvrigt allerede fra smalsportiden, hvor omlæsning dog lagde en dæmper herpå. Senere, da de normalsporede vogne rullede, kom tusinder af laster fra Rindum og senere fra Søvind. For få år tilbage ophørte disse transporter helt, hvilket ikke bedrede økonomien.

Den 31. december 1957 var sidste dag med persontrafik, og da det nye år - 1958 - oprandt, stod banernes rutebiler til beboernes tjeneste, og disse bilruter har på fortrinlig vis tjent egnen i de mellem-liggende år.

En ret stor godstrafik blev stadig skinne-afviklet, men selv med den billigst mulige driftsform har billedet stadig slagside, en slagside der altså også her endte med skibbrud.

### Epilog

Mange forsøg har været gjort på at redde banen, men som amtmanden sagde, den døde af benzinforgiftning - bilernes fremtrængen skabte den for pauvre vilkår at eksistere under. Nu er der stille derude på linien. 134 kilometer skinner venter på

at blive brækket op og solgt for 400 kr. pr. tons. Jordarealer skal også afhændes.

Direktør Damgaard Andersen sagde, at da han for 13 år siden rejste til Horsens Privatbaner, sagde hans chef: »Er De klar over, at De rejser over til et underskud på 600.000?« Jo, jeg var godt forberedt, men selvom det er gået, som det er med tobaners nedlæggelse, har jeg ikke fortrudt, for det har været et interessant arbejde, og vi har da stadig Danmarks smukkeste bane Bryrup-banen og Odder-banen.

Som et kuriosum nævnte direktøren, at en funktionær havde forladt Horsens Privat baner så langt tilbage som 1922 - »på grund af banernes usikre fremtid! Direktøren nævnte fire epoker: 1949-50: Overtagelsen af mange bilruter. 1952: Anskaffelse af dieselloko. 1958: Overgang til udelukkende rutebildrift til personbefordring.

Og nogle tal: Da Damgaard Andersen tiltrådte 1. april 1949, var lønnen til en trafikassistent 8892 kr., i dag 17.770 kr., til en portør 7044 kr., i dag 16.423 kr. Men mens en dobbeltbillet Horsens-Tørring kostede 4,50 kr., er prisen i dag kun 6 kr. Endelig: For 13 år siden var der 100.000 privatbiler, i dag er der en halv million. Det er udviklingen i en nøddeskal.

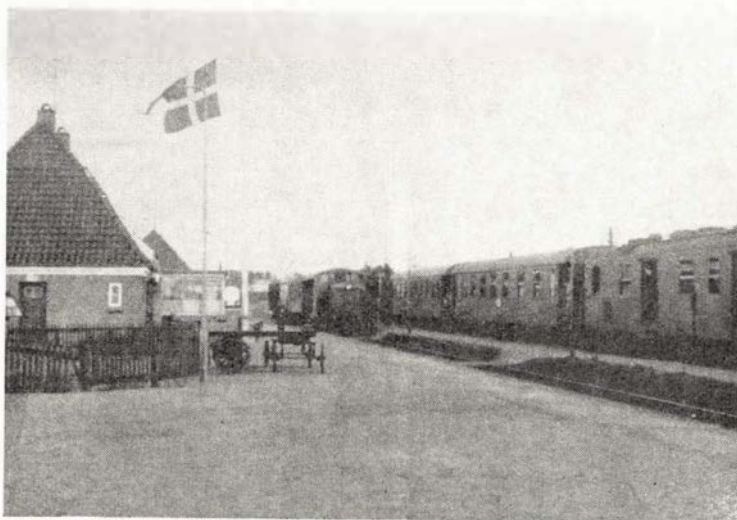
Horsens Vestbaner er velhavende. Der er en fondsbeholdning på 800.000 kr. De afleveres ubeskåret til likvidationsudvalget.

### Ejstrupholm Trælasthandel

Telf. 73

### Annoncerne

læses af flest i et blad med læseværdigt indhold.



Alle stationer flagrede, kun Thyregod på halv

# GRINDSTED

## »Hedens Dronning«

Spørger man i dag på Grindsteds gader hr. middelmand om vej, er det ikke om vej til jernbanestationen, nej, det er om vej til en parkeringsplads eller måske til den nye Esbjerg—Århus diagonalvej, der i øjeblikket er nået frem til byens sydlige og østlige forstæder — den kommer i øvrigt ikke byen nærmere — hvor store over- og underføringsanlæg markerer vejens retning. Mange anlæg derved, at såvel veje som baner passerer ude af niveau. Havde VVGJ eksisteret i dag, var vel nok endnu en underføring blevet følgen.

Sådan ser det ud i dag.

Grindsteds fortid er imidlertid mere jernbanepreget, og når lidt af jernbanehistorien drages frem her, er det hovedsagelig af to grunde, dels at et stort jernbaneknudepunkt i en tyndt befolket egn har medført en bydannelse, der stærkt nærmer sig kobstadsstandard, dels at banernes anlæg faldt i en tid, hvor netop disses ansyns at skulle være trafikken endelige revolution, det som man i fremtiden alene måtte bygge et lands trafik op om.

I dag kan man sige: Ak, hvor forandret.

Muligt har De på brevpost set byens slogan »Hedens dronning« stemplet, og De har så i samme stempel set byens var-tegn de 3 punkter, der på lang afstand giver byen dens skyline nemlig kirken, byens vandtårn og banernes ditto.

### Historie i en nøddeskal

Nøddeskallen af hensyn til de mange læsere der, når de ser ordet historie — De husker resten!

Nødvendigtvis må vi nævne årstallet 1886, hvilket år Grindsted illegalt fik sin første bane, der ganske vist var Grindsted—Grene mergelbane. Bladet har tidligere berettet herom, og vi skal derfor alene slå fast, at der fra denne »faste« mergelbane var fort et ligeså fast sidespor ind i Grindsted by.

Med denne bane måtte byen nøjes til omkring begyndelsen af første verdenskrig, da der blev taget fat på planering af et selv efter nutidige forhold enormt areal, der skulle blive en stationsplads værdig en stor kobstad.

Som en hund i et spil kegler kom alle-

rede den 21. maj 1914 Vejle—Vandelbanens forlængelse til Grindsted med sit første persontog. At dagen var en festdag, der krævede alle flags og alle indbygges tilstedeværelse siger sig selv, og der var da også — som det fremgår af hosstående billede — opført en speciel hovedbygning på perron III alene til VVGJ's brug.

Mens alt dette foregik havde professor Wenck tegnet den monumentale og imponerende bygning, der skulle blive de store baneanlægs ansigt i Grindsted, og som i øvrigt har perrontunnel mellem de 3 perroner. Opførelsen fandt sted i 1916, og det bør også her nævnes, at der i forbindelse med anlæggene ialt blev opført

### Alfred Gunderlund

aut. el-installatør  
Udfører arbejder for DSB  
Lunderskov — Telf. 162

### A. Dam Nielsen

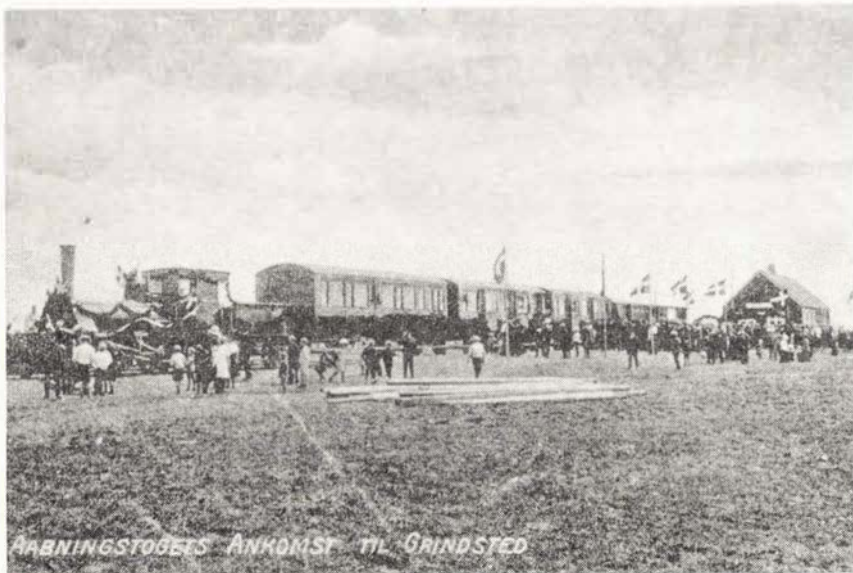
Papir- og tobakshandel  
Lunderskov — Telf. 25

### THYREGOD MØLLE

Foderstof- og gødningsforretning  
Tlf. Thyregod 41

### Hatting Møbelfabrik

A. M. Madsen & Søn — Telf. 70



SKRÆDDERFIRMA

*Hansen & Søn*

ÅRHUS 4%

ALT I HERRE- OG  
DAMESKRÆDERI

MÅLKONFEKTION I FINESTE UDFØRELSE  
PROVINSENS STØRSTE UNIFORMSSKRÆDERI  
Konto oprettes gerne

Søndergade 44 - Tlf. 3 15 33

Åben 8—17 - lørdag 8—13



Banegårdsrestaurasjonen

HILLERØD

TOM VALÈT

Båndtransportører

Stationære transportanlæg

til alle formål  
Indhent tilbud

Videbæk Maskinfabrik

CHR. HANSEN & SØN - Nørregade 25 - Telf. 143

9 broer og viadukter, hvoraf mergelbanen dog gav anledning til de 3.

I forbindelse med de store byggerier var byens indbyggertal vokset fra 460 i 1911 til 1794 i 1925 — næsten 300 %.

En godsbane Grindsted—Trolldhede toges i brug november 1916 og en do. til Gesten—Vejen i juni 1917. Hele dette baneanlæg, der blev til TKVJ, blev den 25. august 1917 åbnet for persontrafik.

Hurtigt derefter fulgte Bramminge—Funder strækningen nemlig den 1. november 1917. Endelig kom som lillebror VaGJ den 13. april 1919. Om man ikke havde råd til mere, eller man gjorde for lidt ud af lillebror er ikke let at sige, men men det var i hvert fald den eneste af de 6 baner, der ikke ved sin indkørsel til Grindsted passerede mindst ét af fornævnte 9 bro- og viaduktanlæg.



Grindsted station 1932

### Hverdagen

Så var festrusen ovre, og hverdagene stod for.

En hverdag der f. eks. midt i 30'erne bragte 38 tog daglig til Grindsted. Af disse var for de 16's vedkommende stationen mellemstation og for de 22's vedkommende endestation.

Det var endnu de tider, hvor man kunne tillade sig at befordre publikum i blandede tog, og især statsbanen drog rig nytte heraf, idet togenes D-maskiner meget ofte var belastet til nær trækkeevnen,

og utallige vogne — kødvogne især — rullede denne vej for store dele af Jylland til Esbjerg.

Også TKVJ havde sit læs at trække, og omend en del af læsset var lette torv, så var banens Wintherthur loko med de karakteristiske hæse flojt og banens efter privatbaneforhold enorme godsvegnspark i travl aktivitet. Ikke hermed meningen at glemme, at motoriseringen havde sat sit stærke præg på især privatbanernes træk-

kraft også i denne landsdel, og ej heller må vi glemme at nævne VVGJ's små loko med den lange skorsten, især »Jakob fra 1868 (tidligere DSB nr. H 40), bygget af Stephenson & Co. Denne lille slider, der i 1946 solgtes til DDPa og i 1947 foræredes til Jernbanemuseet, nåede at køre 550.000 km på VVGJ fra 1914, hvilket år den købtes. Ialt blev antallet af korte km ca. 2 millioner!

Som det fremgår af hosstående skitse

Hilsen fra

**GRINDSTED**

»Hedens Dronning«

### Struer Andelssvineslagteri

Pølser — Fedevarer — Konserves af prima kvalitet  
Statskontrol 38

Telefon Struer 5 07 00

### P. JØRGENSEN & SØN

Jernbanevognmand og bybud  
Telefon Grindsted 118

### VARDE BANK A/S

Ølgod afdeling  
Telefon Ølgod 23

### Handelsbanken i Grindsted

Filial af Aktieselskabet Københavns Handelsbank  
Telefon 115

Gør som DSB —

lad de elektriske installationer udføre af  
**K. JOCHUMSEN**

H. Grønnes eftf.  
Østergade 23, Struer — Telefon 5 11 44

Sæt gagen på **checkkonto** —  
det er den letteste vej til orden i hjemmets økonomi

### VARDE BANK A/S Grindsted afd.

De har alle fordele over en bank!

Aktieselskabet

### Margarinefabrikken »Alfa«

VEJEN

## København

### AABAL

Det danske Vindueskompagni  
Udfører arbejder for DSB  
Vinduespolering overalt  
P. Bangsvej 233 . Valby . Tlf. 71 49 81

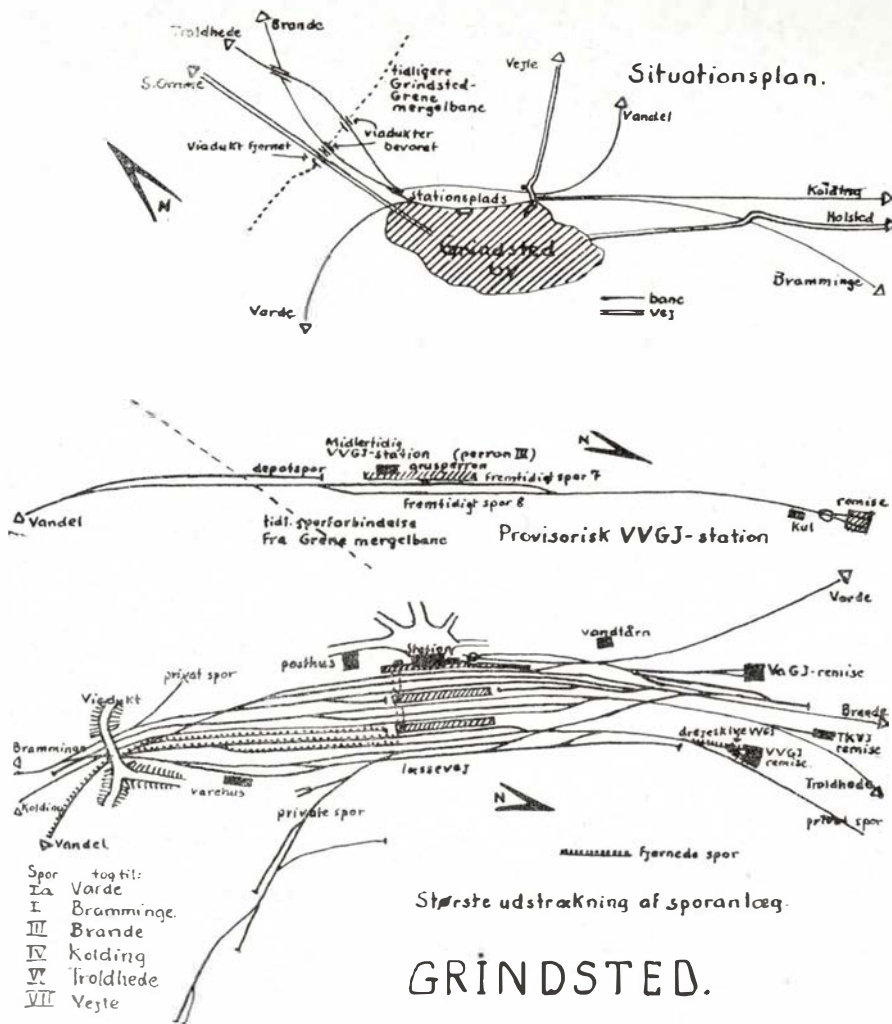
### PREBEN SCHULTZ

Blikkenslager – aut. gas og vandm.  
Howitsvej 18 – Tlf. Gothåb 6206  
Privat: Fasan 4520  
Udfører arbejder for DSB

### GLARMESTER

### A. HANSEN & SØN

(Dansk Glasmaleri)  
Udfører arbejder for DSB  
Valby Langg. 30 . Tlf. Valby 1 og 353



er der tale om en stationsplads af meget stort omfang, og det at se stationens chef bruge kikkert til togvejseftersyn var i hvert fald for i tiden en daglig foreteelse. Der har på det udstrakte sporareal stået et typisk udsnit af jernbanemateriel spændende fra VVGJ's rundtagede og grøn-lakerede personvogne B 10-12 over alle de mere eller mindre almindelige typer til TKVJ's tyske højsidede rødlig, åbne jerngodsvogne litra PE.

Også VaGJ, der i dag er næsten slettet blandt de baner, der har egen godsvognspark, gav sit indslag, omend togene oftest bestod af solo motorvogn.

### I dag

Endnu er Grindsted et jernbaneknudepunkt af rang, men glansen falmer. Ikke dermed være sagt noget nedværdigende om byen eller dens jernbaner, men De kender alle det indtryk, man i dag får, når man passerer en privatbanes tilslutningsstation, 1 eller 2 skinnibusser — ikke mere — og det sætter i forstærket grad sit præg på et centrum som Grindsted, hvor — for VVGJ den 31. marts 1956 lukkede — 4 af 6 linier var private. Også i sporettet har Vandelbanens lukning slået skår, idet — som det vil ses af skitsen — enkelte spor er optaget.

Motorer - Dynamoer - Reparationer - Skibsinstallationer

Fabriksinstallationer og automatiske anlæg

**NORDELEKTRO** A/S

KØBENHAVN - LANDSKRONAGADE 56 - TELF. RY. \*8050

Aalborg: Strandvejen 31, tlf. \*245 33 Hjørring: Danmarksg. 20, tlf. 1995 Frederikshavn: Danmarksg. 5, tlf. 21238



**VIKING**

Blyanter og farver  
til alle formål

## Skjern

### Martin N. Bonde & Co.

aut. el-installatør



Udf. arbejde for DSB

Tlf. Skjern 82

### C. Jensens Enke

Kolonialhandel

Bredgade 19 – Skjern – Tlf. 158

### Skjern Materialhandel

Egon Andsbjerg Larsen

Jernbanegade 7 – Skjern – Tlf. 74

### A/S VARDE BANK

Skjern afdeling

Skjern – Tlf. 17

### E. FEDERAU

Glas – Billeder – Rammer  
Østergade 11 – Skjern – Tlf. 298

### Hotel Skjern

K. Orloff Lauridsen  
Bredgade 48 – Skjern – Tlf. \*39

Aktieselskabet

### RINGKJØBING BANK

Skjern afdeling

Telefon \*600

### Laurids Larsen

Guld – Sølv – Ure – Optik  
Bredgade 63 – Tlf. Skjern 210

### Chr. C. Grene A/S

Skjern

### Johs. Holm

Strømpehuset  
Herre- og damelingeri  
Bredgade – Skjern – Tlf. 229

### Hartvig Gravesen A/S

Manufakturforretning

Storegade 15 – Tarm – Tlf. 37 – 247

## Grindsted

### H. Winther

aut. EL-installatør  
Udfører arbejde for DSB  
Jernbanegade 7 – Grindsted  
Telf. 448

### Slaugs Herreds Kartoffelsektion

Kolstrupvej 4 – Grindsted  
Telefon Grindsted 520

### E. Møller Nielsen

Skotøjsmagasin  
Nørregade 3 – Grindsted – Telf. 259

### Grindsted Radio

Fr. Flø Sørensen  
Vesterbrogade 2 – Grindsted  
Telf. 375

### Herluf Madsen

Cykler – Knallerter  
Husqvarna symaskiner  
Borgergade 20 – Grindsted  
Telf. 302

## Holsted

### HARALD NIELSEN

Kolonial – Isenkram  
Holsted st. – Telf. 9

### Carl Chr. Thomsen

Slagterforretning  
Holsted st. – Telf. 100

### L. P. Sørensen

Slagtermester  
Storegade – Holsted st. – Telf. 13

### Tage Johansen

Ure – Guld – Sølv – Brilller  
Holsted st. – Telf. 47

### A. Honoré & søn



Isenkram - køkkenudstyr  
glas og porcelæn

Torvet - LEMVIG - Telf. 408

## Brande

### Brande Sogns Spare- og Laanekasse

Kontortid: 10-12 og 14-16  
Fredag tillige 19-20  
Lørdag: 9-12

### Leopold Thaarup

Manufaktur  
Torvet – Brande – Telf. 7

### Th. Willemsen

Isenkram – Glas – Porcelæn  
Brande – Telf. 41

### VEJLE SLAGTERIUDSALG

Telf. Brande 9

### Nehrkorns Blomster

Torvet – Brande – Telf. 575

## Brørup

### Brørup Sparekasse

Telefon 159

### Martin Jensens Eftf.

Sv. Bjerg  
Træhandel  
Søndergade 10 – Brørup – Tlf. 167

## Aulum

### Aulum Handels- og Landbrugsbank

Aktieselskab  
Tlf. Aulum 81

### K. E. Hjelmager Nielsen

Manufakturhandler  
Kirkegade 1 – Aulum – Tlf. 85

## VARDE

### Dan Ballesgaard

Handelsgartner  
Vesterport – Varde  
Tlf. 618

Trafikken ruller hurtigere, og »Hedens dronning« har nu sin »Lyngpil« på statsbanen og sine hurtiggående skinnebustog på de 2 privatbaner, og lad os håbe for byen, at disse trafikmidler må magte at lade jernbanestationen beholde i hvert fald noget af den centrale placering i trafikken, som var den tiltænkt.

Derfor kan man godt ønske, at jernbaneinteresserede læsere havde stået på viadukten i byens sydlige del for 25 år siden på et tidspunkt på dagen, hvor en af de store toggrupper blev ekspederet!

## MARTS

### dagbogen

- når toggangen Nyborg—Fåborg indstilles, bliver der 10 daglige rutebilforbindelser fra Nyborg og 9 forbindelser fra Fåborg til Nyborg.
- fra 10. april indførtes automatisk blok på strækningen Slagelse Korsør og omvendt, og Forlev station er dermed udslettet i køreplanerne.
- der er grænse for hvor længe automatiske bomme kan være sænkede, højst 5—6 minutter.
- den 22. marts rykkede den fjernstyrede strækning på Fyn længere mod vest, idet stationerne Årup, Gelsted og Ejby nu også er fjernstyrede fra Odense.
- DSB har bestilt yderligere 20 Mh rangerloko med MAN-motorer hos Frichs. Den første bestilling var på 80 stk., hvoraf halvdelen indtil nu er leveret.

Hedehusene 8. marts. Ved 16,30-tiden skulle et godstog udsætte en vogn med

varmløbet akselleje. Ved passagen af et sporskifte brød akselkassen sammen, og vognen afsporede. Derefter måtte der køres på enkelt spor mellem Roskilde og Tåstrup i fire timer.

Gedser 11. marts. En falsk telefonmelding, hvori det meddeltes, at en bombe var anbragt om bord, var årsag til at kaptajnen på færgen »Deutschland« ikke turde medtage biler og rejsende på en dobbelttur. Meldingen blev afgivet på tysk.

Thureby 12. marts. En personbil kørte i eftermiddag ind på en markvejsoverskæring og blev påkørt af et motortog. Bilen blev slået fuldstændig til vrage, men føreren af den slap med lettere kvæstelser.

Randers 13. marts. Ved 16-tiden afsporede et Mt rangerloko i et sporskifte, da det var på vej til Strømmen med fire godsvogne. Hovedlinien til Ryomgård blev derved spærret til næste dags middag.

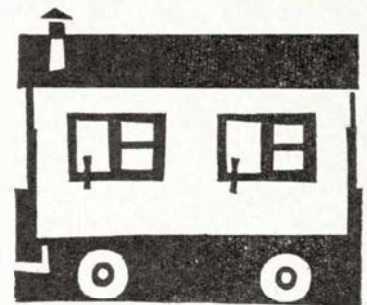
Skærbæk 14. marts. En rutebil uden passagerer kørte ved 16-tiden mod et tog fra Ribe. Bilen blev slået fuldstændig til vrage, og føreren af den var dræbt på stedet.

Gedser 22. marts. Ved 11,30-tiden, i tæt tåge, sejlede færgen »Deutschland« sin stævn fire meter ind i færgelæjts træværk. Færgen medførte lyntoget fra Hamborg og 16 biler, der alle blev på plads, således at uheldet kun medførte en større bule i færgen og det ødelagte bolværk.

Kolding 23. marts. Ved 22,30-tiden påkørtes en motorcyklist af et rangertræk på havneterrænet. Et par cyklister var stoppet op for at lade rangertrækket passere, men motorcyklisten skulle over

først. Han rantes af pufferne og blev væltet af cyklen. Han slap med lettere skrammer.

# SKUR- VOGNE



## BYGGEPLADS . KONTOR TEGNESTUE . BEBOELSE KIOSK . VÆRKSTED

Forlang brochure og tilbud på såvel standard- som specielt indrettede vogne, - også udlejning.



GRENAAVEJ 315  
TELEFON 78555



## ALLEN-TRAKO slåmaskinen

engelsk - dansk - anerkendt

Eneforhandling



## Silkeborg

**Ringgaards Konditori**  
Vestergade 15 – Silkeborg  
Tlf. 264 og 2131

**Arbejdsmandenes  
cooperative  
Entreprenørforretning**  
SILKEBORG  
Lysåvej 19 – Tlf. 2057

**K F U M pensionat**  
Nygade 25 – Silkeborg  
God og rigelig mad  
Telf. Silkeborg 821

## Skanderborg

**Spare- og Laanekassen**  
for  
**Skanderborg og Omegn**  
Telf. 37

**Jens Mortensen**  
Tobak – vin – rygeartikler  
Vestergade 1 – Skanderborg  
Telf. 1008

## Horsens

### Landbosparekassen i Horsens

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

### HAVNENS STENHUGGERI

H. Guldbergsgade 4 – Horsens  
Gravminder og natursten.  
Altid i største udvalg.  
Tlf. Horsens 2 47 71

### H Ø J G L A N S

Provinsens største  
og Danmarks mest moderne  
**AUTOLAKERERI**  
Sct. Helenevej 18–20 – Horsens  
Telefon \*2 17 00

### Sundvejens Kiosk

Højgaard-Rasmussen  
Telefon Horsens 2 43 16  
Dag- og ugeblade  
bringes overalt  
Tipsforhandler

**Holsted 29. marts.** I eftermiddag afsporede 3 godsvogne i et sporskifte i hovedsporet. To vogne afsporede og en tredje læsset vogn med 20 t cement væltede om på siden. Lyntogene blev ført over Skjern—Herning, og andre tog udvekslede rejsende på begge sider af stationen. I løbet af natten var sporet atter farbart. Ved senere undersøgelser er det fastslået, at det var sporet, der var årsag til uheldet, idet det havde givet efter for Mx-lokoets tryk.

**Padborg 29. marts.** Som følge af at to rangertræk i aften kørte ind i hinanden, væltede to godsvogne og et lokofsporede.

**Laurbjerg 29. marts.** Da et fisketog fra Hirtshals passerede Bidstrupvej-overskæringen syd for Laurbjerg station, afsporede to vogne som følge af en knækket vognaksel. Strækningen Randers—Århus måtte derefter i længere tid befares som enkeltsporet.

**Padborg 31. marts.** Jernbanearbejder E. Schmidtke blev ved 8-tiden dræbt under rangerarbejde. Han kom under en godsvogn og var dræbt på stedet.

## Privatbane-

*nyt...*

### Dødsfald

Århus-Hammel-Thorsø Jernbanes fhv. direktør H. Buttenschön er død 78 år gammel. Han forlod banen efter sit 50-års jubilæum 1. oktober 1954. Hammelbanen var hans liv, og han havde mange drøje år i kamp med banens voksende under-skud. Han var en af de første, der oprettede bilruter — hele 9 personruter og 4 lastbilruter, hvilket hjalp meget på banens økonomi. Derved var det også naturligt, at han i en lang årrække var medlem af bestyrelserne for rutebilstationerne i Århus og Silkeborg.

Buttenschön var afholdt af alle, han havde forbindelse med, de kunne lide deres direktør, der tog sig af deres problemer.

**Havrebjerg 1. marts.** HTJ's skinnebustog påkørte ved 8-tiden en lastbil på overskæringen ved Havrebjerg. Der er nogen uklarhed om hvorvidt blinklyset var i gang. Kun materiel skade.

**Stenlille 3. marts.** En 88-årig mand ville ved 8,30-tiden skyde genvej over sporene på stationen. Han stod ved siden af sporet, da skinnebussen satte i gang, men pludselig gik han ind i sporet og blev revet omkuld. Han kom ind under skinnebussen, der måtte løftes med donkraft for at få ham fri. Han førtes til sygehuset alvorligt kvæstet.

**Skagen 6. marts.** Ved 17,30-tiden kørte en lastbil ind foran motortoget fra Frederikshavn på Trindelvejoverskæringen. Bilen blev kastet langt ind på marken. To mænd i den blev alvorligt kvæstet, medens tre mindre børn, der var med i bilen, fik overfladiske skrammer.

**Gilleleje 14. marts.** En 8-årig dreng kørte i formiddag, trods blinklys og advarselssklokker, på cykel ind på overskæringen for Rostgårdsvej. Motorvognens banerommer fik fat i cyklens baghjul, hvorved drengen slæbtes et stykke fastklemt mellem cyklen og motorvognen. Han var alligevel sluppet uden kvæstelser.

**Lønstrup 26. marts.** Da motortoget fra Åbybro ved 8-tiden nåede Lønstrup, fik motorvognen maskinskade, hvorfor der rekvireredes hjælpemaskine fra Hjørring. Da denne kørte ind på stationen opdagede lokoføreren, at maskinen ikke lod sig bremse. Han gav signaler med maskinens fløjte og sprang af, da maskinen nærmede sig det holdende tog, der rammes med stor kraft. Togets 100 passagerer kastedes noget rundt mellem hinanden, men ingen kom noget alvorligt til. Passagererne viderebefordredes i busser.

### Skinnebus på prøvetur

Nordvestfynske Jernbane og Kertemindebanen har i fællesskab købt et skinnebustog fra Ørnhøjbanen. Efter reparation står toget banerne i ca. 85.000 kr.. Banernes bestyrelser og repræsentantskab har været inviteret på præsentationstur til henholdsvis Kerteminde og Brenderup.

Aktiselskabet  
**RIBE MASKINFABRIK**  
Leverandør til DSB  
Telf. Ribe 970

**Hammerum Herreds Spare-  
og Laanekasse**

Østergade 6 - Herning - Tlf. \*10



# MODEL JERNBANE

## Vi bygger en styrevogn (2)

(Fortsat)

Nu er vi nået til andet afsnit af byggevejledningen til styrevognen, ligetra CPS, og vi går straks i gang med udkæringen af gavlstykket, fig. 4.

Materiale: Som sædvanlig, altså 0,5 mm zinkplade.

Fig. 4 er tegnet i H0. Men til støtte for optegningen på pladematerialet har vi desuden anført alle nødvendige mål, eller næsten alle. Vinduernes højde er 10 mm, og underkanten af vinduerne er 15 mm fra underkanten af pufferplanken.

Vinduerne dels bores, dels files i facon. Bemærk lige at alle hjørnerne er vinkelrette.

Herefter borer vi huller til pufferne. Hullernes diameter retter sig efter de anvendte puffer.

Den originale vogn er udstyret med

kurvepuffere. Om fremstilling af disse, se nr. 12 årg. 1961.

Når vi er færdige med alt bore- og filearbejde, bukker vi gavlstykket efter de to lodrette bukkelinier, hvorved gavlstykket tager form efter fig. 5. De anførte mål-angivelser over og under fig. 5 er gavlstykkets indvendige mål.

Nu skal vi have fremstillet to eksemplarer af fig. 8, der såmænd bare forestiller den yderste synlige ende af længdedragerne. Fremstilles af 0,5 mm zink efter de angivne mål, og loddes derefter fast til den indvendige side af gavlstykkets sideflige efter den punkterede markering nederst på fig. 4.

Den punkterede ramme omkring gavlvinduerne angiver placeringen af harmonika.

Den vandrette punktering over pufferplanken angiver placeringen af vognens bundplade.

Fig. 6 viser vognens frontstykke, der udkæres efter de opgivne mål. Den vandrette puktering angiver vognbund.

Bemærk lige at her har vinduerne afrundede hjørner foroven.

Overgangsbroen tegnes direkte af efter tegningen. Iøvrigt er nærmere mål for overgangsbroen anført i nr. 12 årg. 1961.

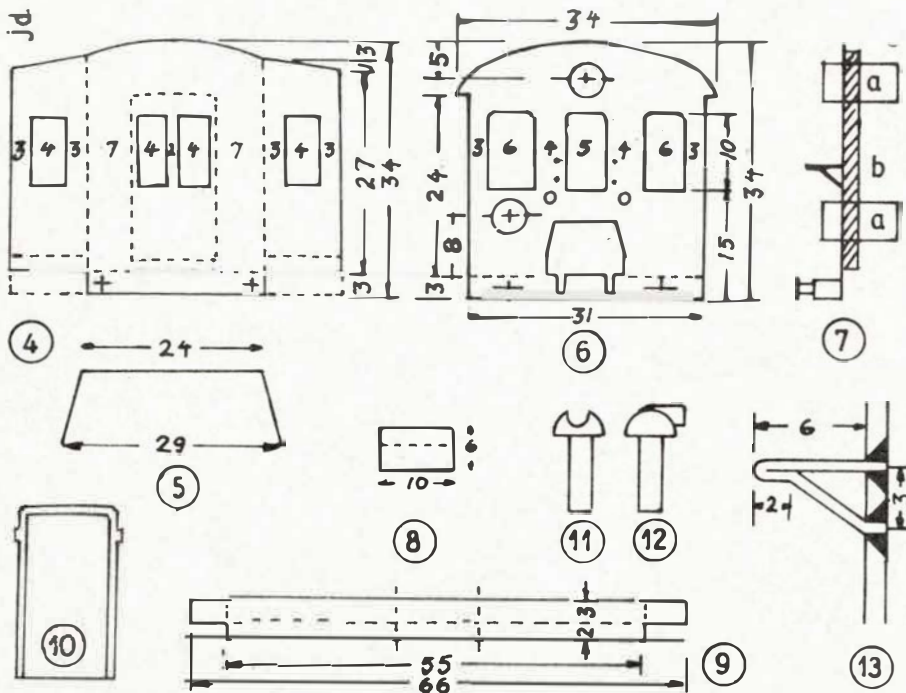
Hullerne til frontlanterne bores med et 5 mm bor.

Hullerne, der er anbragt ved hver side af det midterste vindue, er 1/2 mm og tjener til senere fastgøring af gelænder.

De to sidste huller er anbragt 1 mm nedenfor underkanten af vinduerne. Disse huller er 1 mm i diameter og tjener til fastgøring af stikdåser til styreledningerne.

Nu skal vi godt nok ikke have styreledninger på vognen, men så bruger vi stikdåserne med tilhørende skruer til fastspænding af glas til vinduerne. Dette glas er vist skraveret på fig. 7, der iøvrigt viser frontstykket fra siden, således at vi kan se monteringen af lanterneør (a), gelænder (b) og puffer.

Lanternerørene er 10 mm lange messingrør med en ydre diameter på 5 mm. For at få plads til en Märklinpære udborer vi rørene bagtil med et 4,5 mm bor. Sokke-



Arbejdstegning 2 til styrevogn

### Chr. Bering's Kulimport A/S

Fast og flydende brændsel  
Kræmmergade 10 - Varde  
Telf. \*2 12 00

### Hammel Auto-opretning

v/ Niels Mikkelsen  
Nørregade 17 - Hammel - tlf. 495

### P. BORNE

Aut. VW-forhandler  
Gråsten - Tlf. 5 15 13  
Sønderborg - Tlf. \*2 11 60

### Hestekød

Fortrinlig til:  
Engelsk bøf, hakke bøf, gullasch, benløse fugle,  
forloren hare samt til steg -  
og så er det billigere end andet kød!  
**Eneste specialforretning i Århus**  
Carl Christensen - Frederiks Allé 105  
Århus - Tlf. 3 59 94

CAFETERIA - FRISK SMØRREBRØD  
lige til kl. 22. De drejer blot 2 31 41

- SMURT SPECIELT FOR DEM

- og fordi vi fremstiller hver enkelt ordre særskilt kan vi opfylde alle Deres ønsker om indbydende smørrebrød - til en hyggelig aften, til festen eller til de uventede gæster. De risikerer aldrig at få „lager-smørrebrød“, men De er sikker på helt friske varer hver gang.

*Flamenco-express*

Hj. af Banegaardsgade og Frederiksalles

## Aarhus

### Ny Modeforretning

med alt i KJOLER  
bluser og nederdøle

*Ruth Allen*

Banegårdsgade 1 - Århus - tlf. 2 16 63

### HAKA VASKEMASKINER FRA KR. 590.-

### Vaskemaskinehuset

Studsgade 12-14 - Århus  
TLF. (061) 3 07 09

### NIMBUS BUDENE

Stort som småt -  
Biler, motorcykler, vogne  
indtil 2 1/2 tons.

Samsøgade 4 - Århus - Tlf. 2 33 88

### 1/3 COORDINA

### Budcentralen SPAR ES

Kroghsgade 8, Århus, tlf. 2 83 34  
Samvittighedsfuld og reel behandling  
Eigil Sørensen

### Aarhus Bedemands- og Begravelsesforretning

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

### Korset Specialisten

Dagmar Schultz Petersen

### KAWO korsetter

Ryøsgade 28 - Telf. Århus 2 40 26

### Betro os Deres møbler

Gamle møbler bliver som nye.

Vi har de rigtige møbelægte møbelstoffer  
og ommonterer også med Deres eget stof  
- Prisen bliver vi nemt enige om.

**AUG. THOMASSEN**

Knudriisgade 28, Århus. Tlf. 3 11 85

### Arbejder Spare- og Laanekassen

for Aarhus og Omegn

### Schweizer bageriet

Bruunsgade 56 - Århus  
HUSK vore lækre fødselsdagskringler  
Tlf. 2 34 47

### I. P. Lunds Eftf. A/S

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

### „Lenes Blomster“

Ny Munkegade 18 - Aarhus  
Telefon 30435  
Blomster - Kranse  
Dekorationer

### MASKINARBEJDE

Dreje- og høvlearbejde, fræsearbejde,  
stansarbejde, plade- og beholderarb.,  
maskinflammeskæring, autogen- og  
el-svejsning. - Seriearbejde.  
Skibs- og motorreparation.

*Genfoss*

Hjortholmsvej, Nordhavnen, Århus  
Telefon 3 21 55

### THOMAS NIELSEN

Murermester, Mejlgade 90, Århus  
Murer-, kedel- og tagarbejde,  
kalkning, fliseopsætning  
udføres korrekt og billigt.  
Telefon 2 59 46

### VIBY KOKS

Tunge koks, velegnet til kakkelovn og  
centralfyr. Bestil hos Deres brænd-  
selshandler eller direkte fra  
Viby Gasværk - Tlf. Viby 4 13 33

### VIBY BLOMSTER



Kongevej 20  
Telf. Århus 4 39 08  
Buketter  
Kranse  
Dekorationer  
leveres overalt



### Tandlæge

### Preben Ring

Tandlæge Holger Baks eftf.  
Vesterbrogade 31, Århus  
Tlf. 2 24 98

### Århus EL-Service

Nordborggade 30, Århus  
Aut. elektro-installatør  
Tlf. 4 41 60

### Nyt Autoværksted

Gotfred Petersen - tlf. 2 57 35  
Montanagade 27, Århus  
Som spec. Mercedes Benz  
DKW - Auto-elektrisk

### MALERMESTER

### LEO BUKHOLT

Falstersgade 57 - Århus - Tlf. 2 21 85

Alt malerarbejde udføres  
Indhent tilbud

### Fortegården - Risskov

Kollektivhus for ældre - modtager  
pensionærer - også plejepatienter  
Prospekt sendes  
Tlf. Århus 7 81 44

### „DELIKATESSEN“

ved fru V. Høgh, St. Billes Torv 18  
Alt i kød og flæsk  
Små varme retter - smørrebrød  
Sild - salater - pålæg  
Telf. Århus 6 86 27

### GULDHORNET

1. kl.s restaurant  
Banegårdsplads 10, Århus  
Telefon 2 02 62

### KARL PETERSEN & V. CHRISTENSEN

Aut. gas- og vandmestre  
Blikkenslageri  
Marstrandsgade 7, Århus  
Telefon 2 85 50 og 6 47 59

len på en sådan pære er nemlig 4,5 mm i diameter.

Rørene loddes fast.

Fig. 8 har vi tidligere omtalt.

Fig. 9 viser det udklippede materiale til harmonikaen, der også fremstilles af 0,5 mm zink. De nødvendige mål fremgår af tegningen, hvor de punkterede linier angiver bukkelinier.

Vi bukker først pladestykket på langs, således at vi får en 2 mm bred vinkelret kant eller krave. Derefter bukker vi stykket efter de fire tværgående linier, hvorved vi har et rektangulært emne med en krave på de tre sider, fig. 10. Denne krave files nu ned til en bredde af 1 mm med undtagelse af to fremspring, som gør det ud for styre- og ophængningsbeslag.

Formen fremgår tydeligt af fig. 10.

Fig. 11 viser hvorledes vi, ved hjælp af en 5 mm lang, rundhovedet maskinskrue, fremstiller en stikdåse til et styrekabel. Hovedet på skruen må have en diameter på 2—2,5 mm. Kærven filer vi nu ud med en rund nålefil.

Fig. 12 viser videre, hvorledes vi i kærvens plads fastlodder en stump 1,5 mm messing- eller kobbertråd.

Herefter filer vi »stikdåsen« ren for overflødig tin. Det hele må ikke så gerne være en stor tinklat.

Det kan være en smagssag, om vi ønsker vognens front udstyret med gelænder. Men mener man, at resultatet kan stå mål med anstrengelserne, gøres det efter fig. 13.

På bagsiden af frontstykket borer vi med f. eks. et 2 mm bor en tragtformet forsænkning i hvert af hullerne til fastgøring af gelænderet.

Selve gelænderet bukket af 1,5 mm blød kobbertråd, der gives den rette form og stikkes gennem hullerne. Gelænderets frie ender må på nuværende tidspunkt godt være så lange, at de rager et par mm uden for pladen.

Herefter smører vi med en varm loddekolbe forsigtigt lidt tin omkring kobbertråden i den tragtformede forsænkning. Gelænderets frie ender klippes af, og med fil og sandpapir sliber man pladen glat bagpå, fig. 13, hvor de sorte trekanten angiver loddetin.

(Fortsættes).

J. B. Dyrkilde.

krævede også en stor teknisk indsats at finde frem til en sikker, automatisk forarbejdning af dette meget sensible materiale, som stiller langt større krav til akkuratess og påpasselighed end negativpositiv metoden. Ved omvendeprocessen fremkommer jo både det negative og det positive farvebillede på et og samme underlag. Det giver meget snævre tolerancer for forarbejdningen, tolerancer, der i praksis kun kan overholdes ad maskinel vej, automatisk styret og nøje kontrolleret. Det hertil nødvendige og forøvrigt meget kostbare omvendeanlæg er konstrueret af Agfa's egne folk og fremstilles på Agfa Camera-Werk i München.

Alt er således fra Agfa's side lagt op til et kvalitetsarbejde, der kan danne grundlag for en 100% succes. CT 18-kopierne skal jo ikke blot være en omsætningsvare i sig selv, men en vigtig tilskyndelse til at bruge Agfacolor-omvendefilm, når det gælder farvedias.

## FOTO hobby

### CT 18-kopier på Agfacolor-omvendepapir

Agfacolor-omvendefilm og Agfacolor-negativfilm står meget højt i publikums gunst og har hver sine svorne tilhængere, der kan føres endeløse diskussioner, ofte af meget teoretisk art, om farver, gradation, anvendelsesmuligheder, fremtidsudsigter o.s.v.

CT 18-filmens tilhængere har i disse dage fået en mægtig trumf på hånden, og den vil sikkert blive flittigt brugt i den kommende tids indlæg for omvendefilm. Det er de nye CT 18-kopier, farvepapirbillederne på Agfacolor-omvendepapir. Der er jo da heller ikke tvivl om, at muligheden for gode farvebilleder efter CT 18-dias vil stimulere forbruget af netop denne omvendefilm.

CT 18-kopier fremstilles i standardformaterne 9×13 cm resp. 9×9 cm efter Agfacolor-dias 24×36 mm indtil 6×6 cm.

### Agfacolor-omvendepapir

Baggrunden for denne glædelige udvikling er naturligvis fremkomsten af det nye Agfacolor-omvendepapir, som CT 18-billederne fremstilles på over omvendeprocessen. Man undgår herved ikke blot det skarphedstab, som mellemnegativer medfører, men man opnår også — takket være den fabriktionsbetingede tilpasning mellem disse to Agfa-produkter — den bedst mulige farvegengivelse og gradation.

### Forarbejdningen

Vel er Agfacolor-omvendepapiret forudsætningen for CT 18-kopierne, men det

De Skulle Bruge



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Møbler

i

4 etager

MØBELGAARDEN

v/ M. Schmidt

HUSK! Sønderbro 12, ind i gården, det betaler sig

10 % kontant rabat

Sønderbro 12 - Haderslev

Telf. 2 41 62



Det er ikke alle, der ved

— at gode forbindelser med hurtige tog i Grindsted eller Troldhede, gør rejsen mellem Kolding og Brande, Silkeborg, Randers, Herning, Viborg, Holstebro og flere jyske stationer billigst og hurtigst over

TROLDHEDEBANEN

## Aarhus



**HELGE PAULSEN**  
Aut. El-installatør  
Harald Jensens Plads 1 A  
Århus - Tlf. 3 04 15

Se her!  
Gælder det møbler eller tæpper - så  
**Trøjborg**  
**Møbelmontering**  
Dr. Margrethesvej 1-3 - Århus  
Telf. 6 44 50

Jernbanepersonalet anbefales  
**Mejlgades Isenkram**  
v/ A. Rasmussen  
Mejlgade 71 - Århus  
Tlf. 3 11 25

Har De brug for en -

**ELEKTRIKER**  
**A/S EIFA**



Jærgergårdsgade 38 - Århus  
Telf. 2 67 66



*Domus Optica*

**Cornelius Knudsen**  
Briller - kikkertør

Søndergade 4 - Århus - telf. 2 44 70

**Århus Brugsforening**

Kontor: Åbogade 32

Tlf. 6 75 44

Afdelinger overalt i byen

**Vang's Budcentral**

og vognmandsforretning  
v. H. Nielsen, Vilh. Becksvej 65

Al kørsel og flytning udføres

Tlf. Århus 4 58 23

*F. Rødrup*  
**ISENKRAM**



Silkeborgvej 311  
Aabyhøj  
Telefon 5 86 40

**HASLE**



**Ejendomskontor**

v. statsexam. ejendomsmægler  
**P. ROEST-NIELSEN**  
Viborgvej 117, Århus - Tlf. 5 57 57

Niveller, instrumenter og tilbehør  
Stokke - Stadier og båndmål af stål  
eller lærred - Bedste kvaliteter

**D. A. Paludan**

Clemensbro - Aarhus - Tlf. 2 09 44

**Jydsk Metallisator**

Åbogade 11 - Århus - Tlf. 6 95 60

Sandblæsning, metallisering  
ophugning af beton udføres.  
Udlejn. af luftkompressor,  
sandblæsningsanlæg og værktøj

**M. Jeppesens kem. fabrik**

Øster Allé 2, Viby J. - Tlf. 4 02 75  
Bonevoks - poler- og rengørings-  
midler

Leverandør til DSB

**H. P. Ottosen & Søn**

Pakdækkermestre

Udfører alt arbejde med garanti  
V. Strandallé - Risskov - Tlf. 7 77 09  
Otto Rudsg. 96 - Århus - Tlf. 6 82 63

**HANS LARSEN**

Malermester  
Lundingsgade 12 - Århus  
telf. 3 31 45

Alt malerarbejde udføres  
Forlang tilbud.

**Charlottehøj**

**Rengøring**

Hammershusvej 66 - Århus - 6 39 70  
Facadevask - vinduespolering  
boning af gulve og trappøvask  
Propert og omhyggeligt arbejde

**MØBEPOLSTRING**

Såvel enkelte møbler som hele stuer  
Tilbud u. forbindende  
Aage Laursen,  
Havnegade 2 B, mellemb.  
Tlf. Århus 2 98 51

**Osv. S. Thomsen**

Murermester  
Solhøjvej 21, Hasle, Århus  
Alt vedr. murerarbejde,  
såvel nyt som reparationer,  
udføres  
Tlf. Århus 5 86 25

**KNUD TYCHSEN**

Blikkenslagerfirma - Galvaniserings-  
anstalt  
Kathrinebjergvej 56 - Århus  
Gas, vand, varme, sanitet og fjern-  
varme  
Tlf. \*6 85 00  
Speciale: Fabrikation i Rustfrit stål  
Kobber . Aluminium

**„HEBROAH“**

Hvile- og rekreativshjem  
Hasle v. Århus. Tlf. 5 61 81  
Ryvej 34 E. Søe-Thomsen

Jernbanepersonalet anbefales

**Slagterforretningen**

Frederiksalles 38-40 - Århus  
Telf. 2 26 54

ALMAND

**Viby Brugsforening**

Kongevej 18, Viby J. Tlf. \*4 07 00  
Østerallé 30, Viby J. Tlf. 4 16 70  
Rosenvangsallé 2, Århus. Tlf. 4 05 23

**Al budkørsel**

Store lukkede varevogne  
Autoudlejning uden fører  
Billige aftenture  
Mogens & Walther Pedersen  
Frodesvej 26, Åbyhøj - Tlf. 5 52 74

Vi henter og bringer,  
om fra Skagen De ringer!

**True Autoopretning og  
Lakering v. Brdr. Lang**

True pr. Brabrand  
Telefon (9 04 11) 184

**STENVAD kager**

— det **STORE** navn i **SMÅ**kager

TRANBJERG JYLL.

*Svend E. JENSEN*  
INGENIØR  
AUTORISERET EL-INSTALLATØR

Telf. 68 (061 - 8 11 11)  
Alle EL-installationer udføres

## CT 18-originalerne

Der fremstilles kun CT 18-kopier efter Agfacolor-dias CT 18, CK og UT 16, men der må her skelnes mellem velegnede og uegnede originaler, da det er en absolut betingelse for en fin CT 18-kopi, at originalen er veleksponeret, skarp og med god balance mellem lys og skygge. Denne udskillelse skulle amatørfotografen gerne selv foretage, og det gør han bedst ved at holde diapositivet ned imod en kraftigt belyst hvid flade f. eks. et stykke hvidt papir. Det indtryk, man får herved, vil stort set svare til den færdige CT 18-kopi. Nu vil det jo ikke kunne undgås, at der er nogen, der selv vil tage ansvaret for en kopi efter et mindre godt dia, men et sådant ønske kan desværre ikke efterkommes, og grunden er stadig den samme: CT 18-kopiernes gode navn og rygte må ikke skades — end ikke af et enkelt dårligt billede.

Dette gælder i særlig grad hårde og overbelyste dia-originaler, hvorimod optagelser med et lettere farvestik eller uden større kontrast ofte kan give et forbedret resultat, hvis kvalitet er fuldt forsvarligt.

Og endnu et! De til kopiering indsendte Agfacolor-diapositiver skal være monterede. Dette fremhæves ganske specielt, da der beregnes kr. 1,30 resp. 1,75 for hver eftermontering, et beløb, der nogle gange fordoblet nemt kan virke irriterende, når der ikke forud er gjort opmærksom på dette. Vi benytter naturligvis de diabeskyttende, selvklæbende K-rammer til 5×5. Det indrammede dia bør desuden være støv- og pletfrit og ligge siderigtigt, d.v.s. således at den lyse side af rammen ved projektionen vender imod lampen, da kopien ellers kommer til at fremtræde sidevendt.

Agfacolor-dias, der skal kopieres sendes til:

Agfa Omvendeservice,  
Vibeholms Allé 11—13,  
Glostrup.

Leveringstiden skulle efterhånden kunne tilpasses til ca. 14 dage.

## Dødsfald

Lokofører I. V. A. Nielsen, fh. Esbjerg, 87 år.  
Overportør N. P. Vardam, fh. Odense, 86 år.  
Togfører R. Jørgensen, fh. Nyborg, 83 år.  
Togfører C. J. Hansen, fh. Kh, 82 år.  
Baneformand A. P. Andersen, fh. VVGJ Vejle, 82 år.  
Lokofører I. C. S. Jørgensen, fh. Esbjerg, 80 år.  
Lokofører P. Pedersen, fh. Kolding, 80 år.  
Banevogter H. P. Harfort, fh. Vedbæk, 77 år.  
Overportør M. Knudsen, fh. Røde-Kro, 72 år.  
Togfører H. C. Søgård-Hansen, fh. Kh, 70 år.  
Stationsbetj. J. H. Mortensen, fh. Springforbi, 69 år.  
Stationsmst. M. B. H. Olsen, Vesterport 1942—61, 68 år.  
Stationsmst. K. K. Erlandsen, Stevnstrup 1955—61, 67 år.  
O.baneformand J. J. Dilling, Odense, 66 år.  
Togfører S. V. A. Pedersen, Kh, 66 år.  
Kontorassistent J. P. Jonsson, Lønningskontoret, 67 år.  
Godsekspeditor E. T. Jensen, Østerport fra 1954, 66 år.  
Togfører P. H. Larsen, Kh, 66 år.  
Overportør M. Christiansen, Ålborg, 64 år.  
Trafikekspedient E. T. Petersen, fh. Bernstorffsvej, 61 år.

## Forenings-nyt

### Nyt jernbaneorkester

Der er nu stiftet et nyt jernbaneorkester i Randers, der har holdt stiftende generalforsamling. Der var indhentet tilbud på instrumenter fra 3 firmaer, og disse varierede fra 5292 kr. til 5318 kr. Som formand valgtes remisearbejder Børge Pedersen, Randers.

## Sommerkurser i Storbritannien

Det britiske selskab for kulturel udveksling, The Association for Cultural Exchange, har udsendt sine brochurer for sommersæsonen. I sin sjette kursusrække byder selskabet på undervisning i engelsk sprog og litteratur på alle kundskabsstadier. Desuden arrangeres der et specielt Shakespeare-kursus og en studietur »Keltere, Saxere og Vikinger«, som dækker store dele af Storbritannien. Da kurserne ikke er arrangeret med fortjeneste for øje, er gebyrerne sat lavest muligt og inkluderer rejsen København-England og retur med fly eller tog.

\*

Kurset i sprog og litteratur for unge mennesker (14. juli—9. august) er koncentreret på St. David's College i Wales. Ligesom i den øvrige undervisning er lederne kvalificerede lærere, og deltagerne rejser med ledsagelse til og fra England. Turen slutter med et ophold i London, efter at deltagerne har set et tværnsnit af England.

\*

Sprog- og litteraturkurset for voksne deltagere (30. juni—22. juli) foregår ligeledes i Wales og desuden på Lincoln College i Oxford og i London. Et gennemgående træk i kurserne er de fornøjelige sammenkomster og udflugter fra kursuscenterne. Indkvarteringen sker på universitets-kollegier, i de fleste tilfælde i eneværelse.

\*

Shakespeare-kurset finder sted i Oxford og London (30. juni—22. juli) og med teaterbesøg i Stratford-on-Avon. Hovedvægten lægges på studier af Shakespeares skuespil og den elizabetanske tidsalder.

\*

Studieturen »Keltere, Saxere og Vikinger« (14. juli—5. august), som er en udvidelse af sidste års tur, har til hensigt at vise deltagerne et udsnit af de fortidsminder, som Storbritannien er så rig på. Rejsen foregår i bus og dækker store dele

## Finlandsgades Autolakering

— alt indenfor auto- og ovnlakering

**Harry E. Petersen**

Finlandsgade 21

**Aarhus - telefon 6 28 30**

## Knallert- og Cykleforretning

Anbefaler sig til gamle og nye kunder

Reserve dele og tilbehør

Eget moderne værksted

**OVERGAARDS EFTF. - A. Skovmand**

Randersvej 37 - Århus - tlf. 6 71 44

af England, Wales, Skotland og Irland. Der undervises ikke i engelsk, men de kontinentale deltagere vil, som på de andre kurser, få rig lejlighed til at tale sproget, idet holdet bliver internationalt sammensat.

\*

Brochure med fuldstændig omtale af alle kurserne fås fra Association's kontor i Skandinavien, Hegnsvej 3, Birkerød, Danmark. Telefon (01) 81 15 53.

## BOG-anmeldelser

### New Developments in Railway Modelling.

236 sider, ill. Ca. 25,00. A. & C. Black Ltd., London W. 1.

Denne bog er vel nærmest en fortsættelse af »Modelling the Old-Time Railways«, som tidligere har været omtalt her i »Jernbane-Bladet«.

Den giver en masse fine tips for modelbyggere, specielt inden for TT og H0 (00), og såvel skitser som fotos og tekst er førsteklases.

### Secretarial and Office Work.

120 sider, ill.

### Electronics as a Career.

136 sider, ill. Ca. kr. 13,00 hver. B. T. Batsford Ltd., London.

To glimrende bøger i serien om karriere. Der er gode råd såvel til den vordende ideelle sekretær som til den, der vil gøre elektronvidenskaben til sit fremtidige arbejdsfelt. I det hele taget må forlagets »karriere«-bøger anbefales.

The Great Eastern Claud Hamilton Class.  
Ca. kr. 6,00.

The Great Eastern 0-6-0 T's.

Ca. kr. 3,00.

The Locomotives of the GWR.

Ca. kr. 10,00.

The Last Main Line.

Ca. kr. 8,00.

The Railway Travel & Correspondance Society, 19, Dene Court Road, Olton, Solihull.

Fire fortræffelige bøger fra det engelske selskab for jernbane-interesserede. De tre første er udelukkende »Loko-bøger«, medens den sidste i billeder og ganske lidt tekst fortæller om konstruktionen af den sidste bane på langs gennem hele England.

jas.

Der Thüringer Wald und sein Handwerk.  
160 sider, ill. Ca. kr. 32,00. Verlag der Nation, Berlin N4.

En glimrende rejsebog fra de dejlige Thüringer-skove, som det desværre i dag er ret vanskeligt for os at besøge. Men måske — minder for nogle og fremtidsperspektiv i kommende ferierejser for andre — måske hvis tiden læger det stadigt åbne sår.

jas.



## Næstsidste nyt!

### Fra Mols og omegn

For mange år siden var en molbo ude at rejse med toget. Det var dengang, man brugte de gamle to-akslede små kupévogne med døre i begge sider og løbebrædder langs siderne, idet billetteringen foregik ved, at togbetjenten åbnede døren under kørslen og klippede billetterne, medens det blæste koldt ind på de rejsende, som jo mange af vi andre også har prøvet. Dog foregik billetteringen om sommeren undertiden også gennem de åbne vinduer.

Toget, som kørte på en sidebane, var nået til overgangsstationen på hovedlinjen og skulle ikke videre, og togbetjenten åbnede alle dørene i togets ene side og råbte som sædvanlig, »alle skifter«.

Molboen ville imidlertid stige ud ved den modsatte side og sagde til togbetjenten: »Du kunne ligeså godt have lukket døren op ved den anden side, for der stillede jeg mine trasko, da jeg steg på toget.«  
O. B.

### En havn for 2 kr.

Mommark havn på Als er nemlig til salg og kommer ikke til at koste mere end én krone — måske to siger generaldirektør P. E. N. Skov, for vi skal jo regne med prisstigningen siden 1920, da DSB købte både færge og havn af ØK for det symbolske beløb af én krone.

Trods den lave pris regner man med, at det bliver svært at finde en køber, for der følger nemlig vedligeholdelsespligt med i købet, og den kan let komme til at koste 5000 kr. om året.

### Optimisme.

— Tænk, — hun fik ham jo ligefrem i julegave!

— Naah, — jamen så kan han jo byt-tes, — hvis det skulle være!

### Han så den daglig

— Var du ude i Falkonercentret og se dragen?

— Nej, — helt unødvendigt!

### Endelig bekendte han.

— Kender De denne kniv!!! — busede politiadvokaten bost frem mod den sigtede, som han næsten ramte med den rustne klinge.

— Nu vil jeg ikke nægte det mere, — ja, — den kender jeg!

— Så! — Hørte dommeren det? — Nu faldt endelig tilståelsen!

— Jeg kan jo ikke stadig nægte, — — for den kniv har politiet nu vist mig dagligt i en månedstid!

En fordægtig.

Sådan er der så meget — —

— Min mand er afloser, så jeg ser ham nærmest kun i hans ferie!

— Åh, det var dog trist!!

— Ja, for så vidt, — — men de 3 uger går såmænd temmelig hurtigt!!

Åh, — den tankeløshed — —

— Vær venlig at passere gaden! — sagde betjenten strengt, De må sprede Dem!

— Har man da hørt mage til letsindig tale, — ytrede en kyndig dame i opløbet, — — for hvis hende derhenne virkelig fulgte opfordringen, så havde han straks en morderlig trafikprop!

### En efterlysning.

En frue anmeldte på politistationen at hendes mand havde været forsvundet i ca. fem måneder.

— Hvorfor anmelder De det først nu?

— Jeg har ikke savnet ham for nu!

### De børn, de børn

— Er du ikke meget gammel, mormor?

— Nåh, lille Peter, det er jeg måske nok.

— Dør du så ikke snart, mormor?

— Det ved man jo aldrig. Men vil du gerne ønske det?

— Ja, mormor, for jeg vil så gerne kende en, der er oppe hos Vorherre og englene!

### — og så var der . . .

Adam og Eva, der må have været de første russere — de var nøgne, de ejede intet at svøbe sig i — og troede de levede i Paradis!

**LIND HANSEN**  
KULTORVET 14 · C. 6288  
LEVERANDØR AF CLICHEER  
OG BILLEMATERIALE  
TIL DE MEST BETYDENDE  
DAG- OG UGEBLADE I KØ-  
BENHAVN OG PROVINSEN

## Aalborg

**A/S Norvin & Larsen**  
ingeniør- og  
entreprenørforretning  
Udfører arbejder for DSB  
Jernbanegade 21 - Aalborg  
Telefon 2 85 99

**Det danske  
Gødnings-Kompagni A/S**  
Aalborg afdeling  
Tlf. \*2 00 22



Aalborg - tlf. 2 46 26

## A. W. MILLING A/S

Byggematerialer  
Østerbro 37 - Aalborg - Tlf. 2 00 88

## Kaj Jacobsen

aut. el-installatør  
Nørregade 1 - Aalborg - Tlf. 2 03 36  
Alle installationer udføres

## HJØRRING

### P. BARSLUND

Glarmester  
Østergade 34, Hjørring. Tlf. 1773  
Alt glarmesterarbejde udføres.  
Tilbud og overslag gives

## FREDERIKSHAVN

### BOLETTE

Danmarksgade 45 - tlf. 2 20 25  
Hele familien velklædt paa konto

### Rimeligt nok!

- Hvad gør De ved den slemme hoste? spurgte doktoren.
- Ikke spor!
- Na, - jamen, måske jeg så alligevel har et middel, der er bedre!

## Randers

### HULTÉN SKJORTEFABRIK

Leverandør til etaterne  
Klostervej 40 - Randers - Tlf. 3725

### E. D. Christensens Eftf.

Mogens Hjort Larsen  
aut. el-installatør  
LI Voldgade 12-14, Randers. Tlf. 2579  
- en sikker forbindelse  
til alt elektrisk

### Købmand EJLERTSEN

Hj. af Mariagervej og Nr. Boulevard  
Telefon Randers 586  
Kolonial - Kaffe - Konserves  
Vine og tobakker

### Kiosk LERVANGEN

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

## Skive

### Udlejning af gravemaskiner

3 1/2 t. transport. kran på lastvogn.  
Transp. af gravemask. bulldozere  
m. m. indtil 20 t. Indhent tilbud  
**SKIVE MØBELTRANSPORT**  
Tlf. 926

Jernbanepersonalet anbefaler

### FRISØRSALONEN

Adelgade 1 - Skive - Tlf. 193  
1. kl. betjening  
1. kl. hårpleje

### Bagerforretningen

Aage Niensensvej 2, Skive, tlf. 1629  
og „Nørreport“, Nørregade 33 tlf. 1230  
Altid frisk og lækkert brød

### Jernbanepersonalet benytter SPAREKASSEN FOR AARS OG OMEGN

Indlånskapital 11,2 mill. kr.  
Tlf. Års 25 og 251

### Ikast Slidbanefabrik

Ejnar Madsen  
Østergade 26 - Ikast - tlf. 5 11 40

## 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

## Børkop

Jernbanepersonalet anbefales

### Børkop Slagterforretning

F. HOLLESEN (ny indeh.)  
Telf. Børkop 24

### BØRKOP HANDELSPLADS

Telf. Børkop 1  
Jernbanegade 57 - Esbjerg

## Vejle

### Th. Weissenborn & søn

Smede- & Maskinværksted  
Gas . Vand . Sanitet . Varme  
Oliefyr  
Vejle . Volmersgade 5 . Tlf. 2075

### Akkumulatordepot WOTAN

Leverandør til DSB  
Sønderbrogade 28 - Vejle - Tlf. 1468

## Rowill

### Robert J. Willumsen

Grønnegade 18-20 - Vejle  
Manufaktur - trikotage  
sportsbeklædning en gros  
Telf. Vejle 1600 - 3372

## IKAST

### Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse Ikast afdeling - 5 15 57

Gør Deres indkøb hos vore annoncører

# MAN

LEVERER

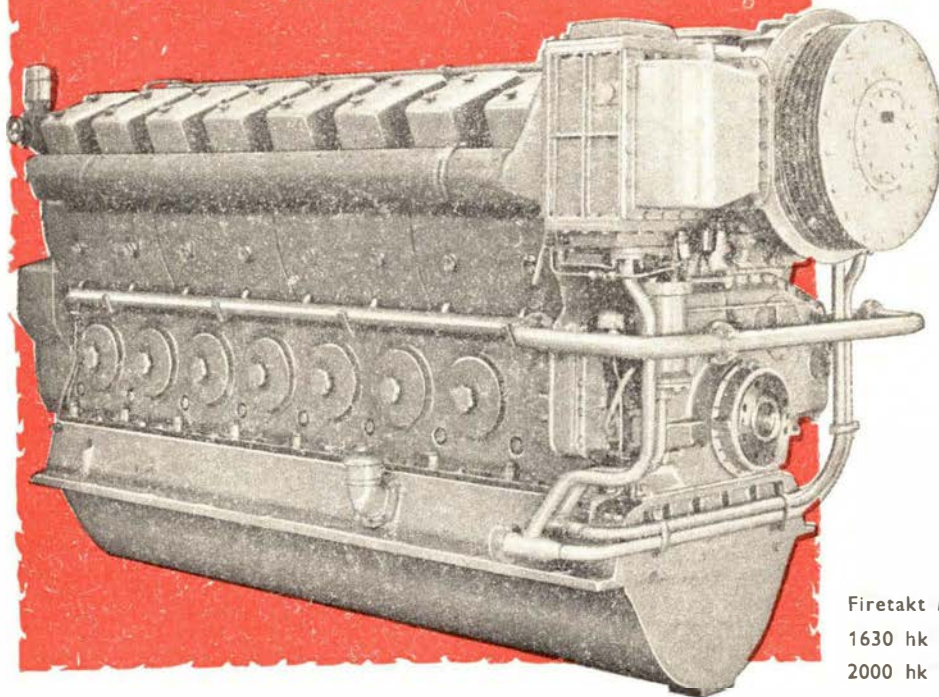
DIESELMOTORER

MOTORTOG

SPECIALVOGNE

TIL

*jernbanedrift*



Firetakt MAN-dieselmotor type V 8 V 22/30  
1630 hk ved 750 o/m eller  
2000 hk ved 950 o/m.

MASCHINENFABRIK AUGSBURG · NÜRNBERG AG · WERKAUGSBURG

Repræsentant i Danmark:

**PROTECHNICO** ¼

VESTER FARIMAGSGADE 1 · KØBENHAVN V. · TELEFON MINERVA 2062