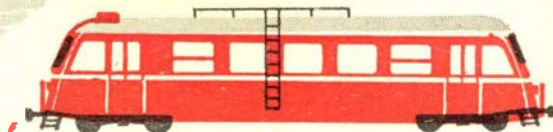
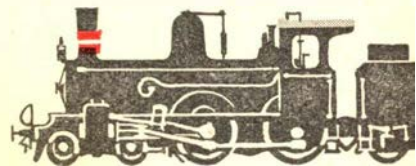


# JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



## HOLGER ANDREASEN

Islands Brygge 41

København S.

ASta 1540

IMPORT EXPORT FABRIKATION REDERI



Imperial Chemical Industries Ltd.  
London, England  
*Kemikalier*



Union Carbide Europa S. A.  
Geneve, Schweiz  
*Plastics*



The Carborundum Company  
Manchester, England  
*Digler - ildfaste materialer*



E. I. du Pont de Nemours & Co. U. S. A.  
*FREON - kølemedier*

JOHN G. STEIN & CO. LTD.  
MANUFACTURERS OF HIGH GRADE REFRACTORIES  
BONNYBRIDGE  
SCOTLAND

John G. Stein & Co. Ltd., Scotland  
*Ildfaste sten og cementer*

# Duros

- det  
robuste  
rørplade-  
batteri

hvor der stilles krav til kvalitet

Det kendte  
LYAC-autobatteri  
monteres i  
alle bustyper.

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



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

**BANKBOG**

DEN DANSKE  
LANDMANDSBANK

BANKBOGAFDELINGEN

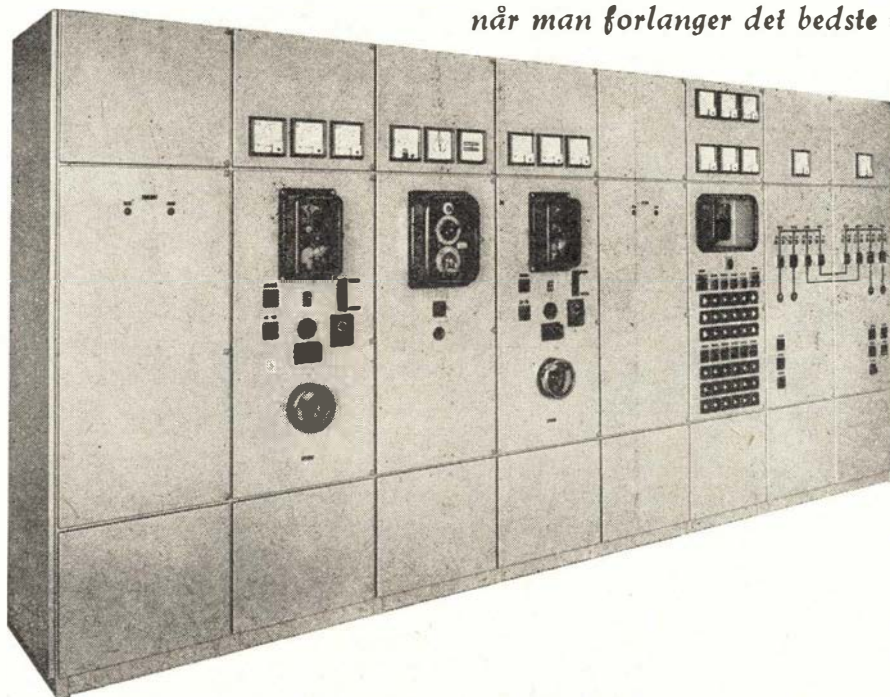
**EN BANKBOG**  
åbner alle muligheder  
- indsæt Deres penge i

**LANDMANDSBANKEN**

## KAPSELEDE TAVLER

Generator- og  
fordelingstavle  
for en af  
loranstationerne  
på Grønland

*når man forlanger det bedste -*



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



## JERNBANE-BLADET

Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, M. D. F. (ansvarhavende)  
Oxford Allé 19 - København S.  
Telefon Sundby 6490

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 S.

Medlem af

Dansk Fagpresseforening

og

International Tidsskriftsfederation

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

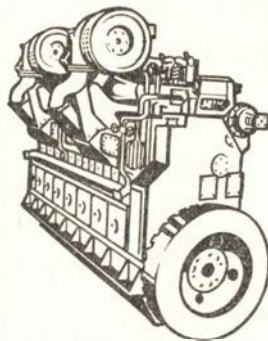
Juni 1962

*Dette nr. indeholder:*

Staten som arbejdsgiver . . . . .	side 147
Månedens emner . . . . .	» 148
Jernbanemandens hobby . . . . .	» 150
Sagt og skrevet . . . . .	» 150
Erindres det . . . . .	» 151
Dansk Jernbane Klub . . . . .	» 152
Knabstrup Teglværksbane . . . . .	» 154
Et farvel til P-maskinerne . . . . .	» 156
En af de stille i landet . . . . .	» 158
Farvel til to baner . . . . .	» 160
Maj dagbogen . . . . .	» 164
Model Jernbane . . . . .	» 165
Foto hobby . . . . .	» 169
Personalia . . . . .	» 171
Boganmeldelser . . . . .	» 175
Hunden på . . . . .	» 176

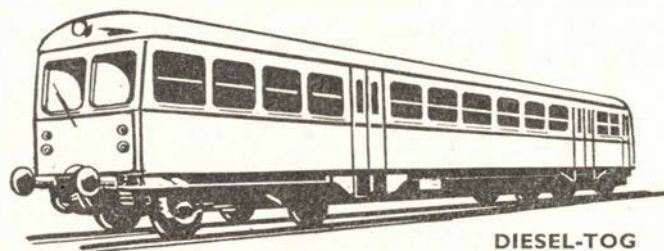
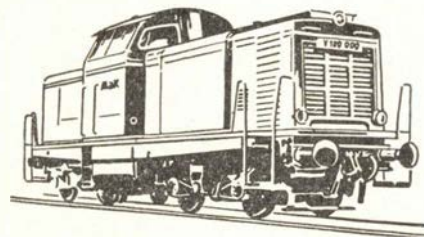


# MaK



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 - cigarer - cigaretter*

*Film og kuglepenne*

*Dag- og ugeblade*

*Rejselektur*

Venlig hilsen

**Bladhandler-Forbundet**

i Danmark

*Vi ønsker Museumsbanen velkommen*

**Maribo**

**DEN GAMLE BY VED DEN NYE VEJ**

. . . har smukke rekreative områder —  
ligger direkte ved Fugleflugtsliniens motorvej —  
har 50.000 m<sup>2</sup> byggemodne industrigrunde

**Aktieselskabet**  
**Diskonto- og Laanebanken i Maribo**  
(MARIBO BANK)  
Byens og oplandets bank i over 100 år

**AKTIESELSKABET**  
**Lollands Handels- og Landbrugsbank**  
Maribo afdeling

**Den lollandske Landbostands Sparekasse**  
Maribo afdeling  
Torvet 7, Maribo, tlf. 53 og 153

**ANDELSELSKABET**  
**Maribo Trælasthandel**  
Leverandør til Lollandsbanen

Vi abonnerer på  
**FALCK**  
Maribo afdeling  
Tlf. Maribo 5 og 705

**O. Holme Hansen**  
Tømremester  
Tømrer- og snedkerarbejde udføres  
Udfører arbejde for Lollandsbanen  
Museumsgade 105, Maribo, tlf. 116



KGL. HOFLEVERANDØR

Aktieselskabet  
**„TRIFOLIUM“**  
MÆLK – FLØDE – SMØR

**Bandholm Hotel**  
„Bandholm Østbanegård“  
Tlf. Bandholm 5

**Lolland-Falsters Papirforsyning**  
Jernbanegade 7, Maribo, tlf. 567 og 711

**Kai Pedersen**  
Glarmester  
Udfører arbejder for Lollandsbanen  
Østergade 38, Maribo, tlf. 202

**Chr. Rasmussen & Søn**  
Ingeniørfirma  
Maribo

De kommer ikke uden om  
**LOLLANDS TIDENDE**  
hvor man ser – hvad der sker . . .

# Staten som arbejdsgiver

## *Staten er aldrig foran*

Uden nogen forbindelse med artiklen i bladet »Fællesrådet«: »Er staten en dårlig arbejdsgiver?« bragte vi i vort maj nr. artiklen: »Staten som arbejdsgiver« bygget på erindringer fra et foredrag af tidligere trafikminister Gunnar Larsen, og mærkeligt nok tangerer de to artiklers indhold på flere måder hinanden.

Det er naturligvis umuligt at forvente, at staten, der har ca. 120.000 mennesker i sit brød på alle områder skal være forud eller blot på højde med personalet i private virksomheders forhold til deres personale hverken med hensyn til løn, advancement eller velfærd. Alene det store antal forskellige arbejdsområder og de dertil knyttede forskellige mennesker må give problemer, der ikke kan sammenlignes med det private arbejdsmarked.

Den kritik, der næsten til stadighed findes i de forskellige etatsfagblade, angående staten som arbejdsgiver, angår som oftest en enkelt eller enkelte grupper utilfredshed med deres advancements muligheder og dermed tilsvarende lønforbedring. Når spørgsmålet om staten som arbejdsgiver skal diskuteres, bør det være helheds betonet.

Problemet om ideelle lønnings-

og arbejdsforhold i statstjenesten skulle ved lidt eftertanke slet ikke være noget problem. Hvem er staten? Normalt lyder svaret herpå: det er os alle. Vel — hvem er det så, der har ledelsen af etaterne, og hvor kommer de fra? For DSB's vedkommende er den højeste chef trafikminister Kaj Lindberg, der har haft sin ungdomstid som arbejder på Helsingør skibsværft, vor generaldirektør P. E. N. Skov er begyndt som trafikelev som de fleste af de, der sidder på ledende poster indenfor generaldirektorat og distrikter. Skulle det derfor ikke kunne forventes, at disse mennesker, der sikkert alle i deres første år på deres arbejdspladser, har været utilfredse med løn- og arbejdsvilkår, at de skulle være de første til at forstå personalets krav og være med til at forbedre disse? Nej, tværtimod. Når disse mennesker kommer tilstrækkeligt op i graderne, føler de fleste af dem, det som en pligt at reducere personalets

arbejdsvilkår så meget som muligt, det være sig ved normering, tjeneste- og turlister. Forhandling om løn og arbejdsvilkår kendes snart ikke mere.

Ved de seneste lønfastsættelser blev al forhandling afvist, hvorimod det blev meddelt, at staten ville give et efter dens mening passende beløb, hvorefter alle havde at rette sig. Organisationernes krav kunne der ikke forhandles om. Hvordan ville det gå om arbejdsgiverne bød LO's repræsentanter sådanne forhandlingsvilkår?

Da det for nogle år siden vedtoges, at loven om arbejds- og fabriksstilsyn også skulle omfatte statens arbejdspladser forventede personalet, at nu måtte der blive en bedring i velfærdsforanstaltninger, vedligeholdelse af arbejdslokaler m. m. Er der nogen der har set en fabriksinspektør på eftersyn ved DSB?

Staten er en arbejdsplads som enhver anden, og det er af afgørende betydning, at tilpasningen mellem ledelsen og de ansatte bliver så god som mulig, og derved sikre arbejdsglæden hos personalet, hvilket er en nødvendighed, dersom man vil forvente fuld arbejdsydelse af det.

-bro

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

# Månedens emner...

## Nordisk Järnvägsmannasällskapet

Omkring 600 jernbanefolk fra de nordiske lande holdt i dagene 28.—30. maj i København generalforsamling i Nordiska Järnvägsmannasällskapet. Det er syvende gang i selskabets 88-årige historie, at »almindeligt møde«, som generalforsamlingen kaldes, fandt sted i København.

Selskabets formål er at bidrage til udviklingen af de nordiske landes jernbaners virksomhed i administrativ, økonomisk og teknisk henseende, og det udgør endvidere et forbindelsesled mellem de nordiske jernbaner og deres tjenestemænd til udvikling af medlemmernes faglige kunnen og samhörighed.

Formand for selskabets nationale afdeling er vedkommende lands statsbane-generaldirektør, og en af de fire landes styrelser fungerer på skift som forretningsfører. For tiden er det den danske styrelse, hvorfor det også var generaldirektør P. E. N. Skov fra DSB, der som selskabets fungerende præsident bød mødedeltagerne velkommen ved åbningsmødet i Tivolis koncertsal. Selskabet arbejder i øvrigt gennem fem fagsektioner, der holder årlige møder, hvor man drøfter aktuelle spørgsmål, ligesom der gennem disse siden 1940 er foregået et omfattende forskningsarbejde.

På generalforsamlingens åbningsmøde gav Norges, Sveriges, Finlands og Danmarks statsbane-generaldirektører en oversigt over de pågældende landes jernbanevæsen siden sidste møde, der fandt sted i Stockholm i 1958, ligesom de debatterede aktuelle jernbaneproblemer i de enkelte lande.

Den svenske generaldirektør Erik Upmark sagde bl. a., at han selv havde stemt ja ved afstemningen om overgang til højretrafik, men at det efter hans mening var forkert at overlade afgørelsen af et sådant spørgsmål til en folkeafstemning. Overgangen til højrekørsel vil ikke spille nogen rolle for jernbanetrafikken. Visse signaler ved overskæringer må laves om, men det må vejvæsenet betale. Derimod vil det blive besværligt at ombygge busserne, og SJ er derfor nu begyndt at bygge busser med døre i begge sider.

Om Øresundsbroen ville hr. Upmark ikke udtale sig. Hvis fugleflugtslinien bevirker en større kontinental trafik via Danmark fra og til Sverige, vil forøgelsen fortrinsvis blive ført over Helsingør—Helsingborg. Det gælder særlig persontrafikken. Godstrafikken via Frihavnen—Malmö kan øges, evt. ved indsættelse af ældre

færger fra Trelleborg. »Frivilligt bygger vi ikke nogen ny færge.«

Fra 1951 til nu har vi haft årlige ny- og reinvesteringer på ca. 325 mill. sv. kr. i dagens pengeværdi, deraf ca. 20 mill. kr. til udskiftning af skinner. Vi har overvundet vognmangelen, er færdige med elektrificeringsprogrammet og praktisk talt færdig med anskaffelse af dieselloko, og vi har fået en kraftig modernisering af vore godsvogne. Nu er vi i gang med at ændre personvognsparken. Dobbeltspor er udbygget i ret stort omfang, og vi arbejder med indførelse af fjernblokering.

Fra 1949 til 1959 mistede vi 30 pct. af vore passagerer og 20 pct. af vore passager-kilometer. Samtidig steg antallet af biler med 150.000 om året, så vi nu har én for hver seks indbyggere. Nu er vort passagertal ved at stabilisere sig, og der er sket det glædelige, at bilerne befrier os for sommerens spidsbelastning. Folk kører gerne med toget om efteråret, vinteren og foråret. Flyvningen har vi ikke regnet med tidligere, men nu begynder vi at kunne mærke konkurrencen på de lange strækninger. Selv i vore dårligste år har vi haft voksende trafik på rejser over 700 km. Nu ligger vore bedste afstande fra 200 til 500 km. På kortere afstande foretrækker folk bilen og på længere afstande flyvemaskinen. Vor chance ligger på mellemafstanden og i sovevognstogene.

Generaldirektør H. E. Stokke, Norges statsbaner, oplyste, at der i Norge fra befrielsen og frem til 1960 er anvendt ca. 550 mill. kr. til fornyelser i driften og ca. 450 mill. kr. til kapitalbudgettet. I 1960 vedtoges en tiårsplan til 2,3 milliarder kr. årlig. 70 pct. af nettet er nu elektrificeret, og kun 10 pct. benytter endnu damp, resten diesel. Investeringerne fordeler sig ellers hovedsagelig mellem det rullende materiel og tilvejebringelsen af »telfrie« strækninger, d.v.s. strækninger, som ikke skades ved opfrysninger om foråret. En af de vigtigste opgaver er dog indretningen af en centralstation i Oslo. For fjorten dage siden hejste stortinget »klar« signal for denne opgave. Den nye hovedbanegård skal ligge omtrent, hvor den nuværende Østbanestasjon ligger, og skal forbindes med Vestbanestasjonen ved en »boulevardbane«.

I Finland ligger de årlige jernbaneinvesteringer på ca. 20 milliarder Finmark (ca. 400 mill. kr.), sagde generaldirektør E. Aalto, — deraf hovedparten til trækraft: — Vi har endnu 600 damploko i

gang, men halvdelen af trafikken og tre fjerdedele af persontrafikken går med dieselloko. Järnvägsstyrelsen har projekteret elektrificering af ca. 2000 km, mens resten af vore baner skal have dieselmotorkraft. Vore hovedbaner vil snart være udbygget til 160 km fart, og for nogle uger siden tog vi vort første fjernblokeringsanlæg i brug, så at én mand kan styre trafikken på 70 km bane. Vi eksperimenterer med radiotelefon mellem tog og stationer og er absolut optimistiske.

Generaldirektør P. E. N. Skov kunne ikke give noget tal for Danmarks investeringer i disse år, men de ligger meget højt, bl. a. på grund af fugleflugtslinjens bygning. Om Storebæltsbroen sagde generaldirektøren, at man nok kunne nå at slide et nyt parti lyntog op, inden den bro kommer, og til videre orientering fortaltes, at det normalt tager 40 år at slide DSB's materiale op.

## Rutebilstrækningen i Herning

Fra d. 21. maj strejkede DSB rutebilchaufførerne ved rutebilerne i Herning på grund af uoverensstemmelser med værkstedsleder Søren Hansen. Efter hvad »Herning Avis« oplyser skyldes striden, at chaufførerne for ca. 1½ år siden havde forlangt servicestyling (hjelpestyring) indført i bybusserne, hvilket også var blevet bevilliget og leveret, men på grund af værkstedslederens ukendskab til systemet, havde de nu ligget i værkstedet i de sidste to måneder. Endvidere beskyldtes værkstedslederen for ikke at ordne de vogne, som chaufførerne havde rapporteret fejl på, således at det havde været nødvendigt at køre vogne til den motorsagkyndige, der ikke var tilfreds med vognens tilstand og bremses. Der var tale om at udvide strejken til hele landet, men ved trafikminister Kaj Lindbergs mellemkomst blev strejken afblæst.

Der er nu rejst erstatningskrav overfor de strejkende chauffører, og det synes som, at denne strejke bliver den første til de nye takster, som et dommerkollegium i den faste voldgiftsret har drøftet. Der nævnes tal på mellem 18.000 og 30.000 kr. ialt til de 47, der strejkede.

## Vi har modtaget . . .

### En dårlig service

Som bekendt opfordres man til at sende rejsegods og cykler dagen i forvejen for at være sikker på, at sagerne er fremme, når man selv anommer.

Således forsøgte jeg en aften kl. 20 at få min cykle ekspederet på Sønderborg H.,

idet jeg dagen efter skulle bruge den i Nyborg. Det kunne imidlertid ikke lade sig gøre, da sidste tog, 424, ikke tager cykler med, idet disse altid sendes over Fredericia.

Jeg måtte så have cyklen med som rejsegods til Mommark Færge, derefter selv sørge for transporten med færgen og endelig atter have den med som rejsegods fra Faaborg til Nyborg, hvortil den ankom i god behold med tog 141 sammen med mig.

Jeg måtte således betale fragt af min cykle ikke mindre end 3 gange, eller ialt 9,50 kr., hvilket altså er mere end de 7 kr., det vel ville koste at sende cyklen over Fredericia, men forøvrigt synes jeg, det er mærkeligt, at cyklen sendes over Fredericia, når afstanden over Mommark-Faaborg, 129 km, kun berettiger til en takst af 4 kr.

Man undrer sig tit over den service, der bliver publikum til del, og forbavses derfor ikke over, at banerne svigtes. Når man er jernbaneven, spiller det ingen rolle, om man skal betale lidt ekstra for en befording, men de fleste mennesker er vel lige glad med banernes ve og vel, og ovennævnte tilfælde animerer just ikke til at lade sig befordre med DSB, hvis andre rejsemuligheder foreligger, hvilket jo ofte er tilfældet.

O. Bøye.

## Til og fra læserne

### Svar til Bent Clausen

Til Deres spørgsmål i bladets maj-nummer kan fra redaktionens side gives nogle få oplysninger, resten må det overlades til læserne at besvare. Det er dog muligt at bringe et billede af Haderslev Amtsbaners Haganslok nr. 9 (fabr. nr. 382) fra 1899.

Som sagt, oplysninger er det småt med, her er det, der umiddelbart kan udfindes:

### Åbenrå

Dansk Jernbaneblad nr. 1457 (17/2

1926) fortæller, at banerne udbyder deres materiel, bl. a. 10 lok, 15 personv., 4 bogievogne og 94 godsvogne.

Samme blads nr. 1490 (6/10 26) oplyser, at restspormateriel, værkstedsmaskiner og alt rullende materiel er solgt til Berlin for 237.000 kr.

I hvert fald damplok nr. 15, 28 og 31 låntes hos Haderslev-banerne.

### ALS

De 3 store Vulcan lok blev solgt til privatbane ved Berlin, og disse 3 lok figurerer stadig på DR's fortegnelse over damplok (jfr. »Vor Stand« den 31/3 1962).

### Haderslev

Herfra kendes kun det, der tid efter

anden er oplyst her i bladet om salg af motormateriel, skinner o.s.v., men der bliver muligt lejlighed til — gennem fodture — at stifte nærmere bekendtskab med de enkelte strækninger, og der vil i den forbindelse forventelig dukke et og andet op. Det kan oplyses, at såvel Åbenråsom Alsbanernes og mulig Haderslevbanernes arkivalier findes på Landsarkivet i Åbenrå, men opgaven er jo voksen!

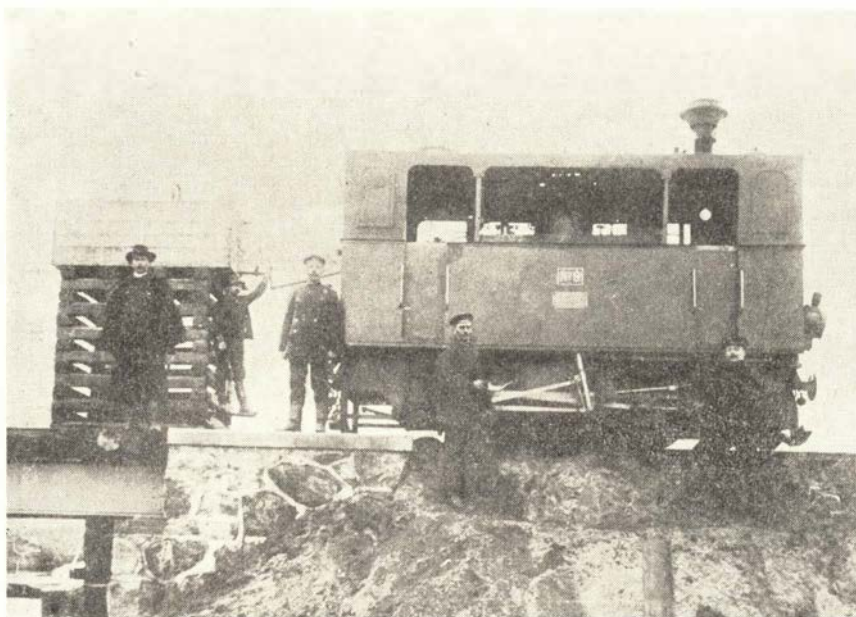
Red.

### Rettelse

Sidesporet vi bragte under månedens foto i maj nr. er ikke på Ålborg-Hvalpsund strækningen, men på Ålborg-Hadsund (mellem Gudumholm og Louisedal).

Red.

# Månedens foto



Haderslev Amtsbaners Haganslok nr. 9 fra 1899

Foto: K. Knutzen

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens  
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltøft



Nyt fra hele verden

Journaler  
Kulturfilm  
Musikfilm  
Tegnefilm

— vi har cinemascopé

Central 13540

## GRINDSTED RADIO

Fr. Flø Sørensen  
Vesterbrogade 2 – Telf. 375

### IKAST

**Hammerum Herreds  
Spare- og Laanekasse**  
Ikast afdeling – 5 15 57

### Sydjysk Damkultur A/S VEJEN

Telf. 115 – Telgr.: Damkultur  
EKSPORT  
Egne jernbanevogne

### Rekreativshjem

i rolige og smukke omgivelser,  
for kortere eller længere tid.  
Nancy Madsen, sygeplejerske  
Skolevangsallé 23, Risskov  
tlf. 7 72 92



### JERNE FORSAMLINGSHUS Restauration Jerne

Fredensgade 28, Esbjerg  
tlf. 2 82 83

### HUSK



når det gælder  
første klasses rensning  
Århus C, Stadion Allé 20  
tlf. 3 02 02



Moderne  
kvalitetsbriller

**Viggo Christensen**

Kongensgade 64 - Esbjerg - Telefon 2 08 29

# JERNBANEMANDENS hobby

## Fuldmægtig Fr. Nabe-Nielsen SNNB

Han kan ikke rigtigt huske, hvornår han kom til Nykøbing fra Silkeborg. Vist nok i 1946. Han kan heller ikke huske, hvornår han blev formand for det lille fine museum i »Zarens Hus«. Vist nok i 47 eller 48?

Men går man tilbage til 1700-tallet, så kan han de utroligste årstal på fingrene. Endda med datoer.

Nabe-Nielsen har gjort Nykøbing museum til noget levende. Der er skolestue i museet.

Det er da en nærliggende tanke at flytte de store elever herover, hvor vi har det hele, siger han. Tag for eksempel et så vigtigt tidsafsnit som bondereformerne. Først får eleverne et kort før udstykningen og så et kort efter, og så har vi ...

Nabe-Nielsen viser rundt. Der er bondestuen, hvor der faktisk kun mangler madden. Her har vi oldermændens stok, hvor fællesskabets bønder fik »et skår« — lig med en bøde — for at møde for sent. Og her ligger »et kridthus« — en lille beholder til opbevaring af en stump kridt, eftersom man ikke havde blyanter. Her i den anden ende anbragte man en lok af den elskedes hår — deraf udtrykket: »at være i kridthuset« ...

Nå — nu er skolestuen midlertidig nedlagt. Nabe-Nielsen og hans ulønnede medarbejdere har nemlig reddet en af byens gamle guldsmedeforretninger fra nedrivning og er nu ved at genopføre hele butikken i museet. Så der er ombygning.

Det begyndte altsammen med, at Nabe-Nielsen »ville vide lidt om den by, han var kommet til«. Et år efter var han formand for museet »Falsters Minder«. — »Fordi ingen andre ville være det«.

Så startede han en studiekreds under aftenskolen. Den fortsatte senere på rent privat basis — og arbejder endnu. Studiekredsen gennemgår samtlige aviser på centralbiblioteket helt tilbage til 1803. Alle lokal- og personalehistoriske data skrives ud på kartotekskort.

Nabe-Nielsen fik også — takket være en vågen præst i Jylland — fremskaffet de skrivelser, som en ydmyg gæstgiver i »Zarens Hus« sendte til den russiske stat for at få penge til afstivning af huset.

— Vi kan ikke sælge det hus uden Krustjevs tilladelse. Det står tinglyst på skodet ...

Nabe-Nielsen er sprudlende i sin fortælle måde. Han korresponderer med Nationalmuseet — han laver udstillinger i »Landbostandens Sparekasse«, og han er i livlig kontakt med skolernes historielærere. Han skriver pjecer og foredrag og artikler.

— Sådan set gør jeg jo ikke noget selv, understreger han. Men mine medarbejdere — de gør ...

## Sagt og skrevet

### Et farvel fra Englerup

— Det er riv rav ruskende galt, siger frk. Maja Nielsen, Englerup Møllens bageri — selv ikke de voldsomste protester nytter noget. Så snart jeg fik nys om statsbanernes uretfærdige indgreb, skrev jeg til generaldirektor P. E. N. Skov for at høre, hvad meningen var og få ændret tingenes tilstand. Jeg skrev, som jeg mener, at statsbanernes forretningsførelse efterhånden bliver mere og mere oldnordisk.

Hvad nytter det, at man opfordrer folk til at benytte 65-billetter og familiebilletter, når de skal vandre 7 km til Ringsted for at komme med toget. Skov svarede, at statsbanernes økonomi udelukkende skulle baseres på langture, og at det virkede irriterende på rejsende, at toget skulle stoppe ved de mindre stationer. Vi er nogle stykker, der er irriteede af den modsatte årsag, men det nytter som sagt ikke noget.

### Esbjerg og Omegns Sparekasse

Kongensgade 58 — Esbjerg

## FOLKEBANKEN

Godthaabs afdeling

Enhver bankforretning udføres

Falkoner alle 55

København F.



## Pakmester S. C. Gregersen, Ålborg

I dette blads maj nr. var der et citat af mig fra Aalborg byråd ang Aalborg teater. Der stod at jeg skulle have sagt: Repertoiret i vinter har været helt uden mening — og at jeg foreslog at tildele fru Karen Marie Löwert en misbilligelse, som dog blev nedstemt af byrådet.

De faktiske forhold er at jeg udtalte flg. jfr. mit manuskript, »Der har været dele af repertoiret i vinter som jeg synes har været uden mening« — det er jo en væsentlig forskel og så forøvrigt er der ikke tale om noget »forslag« der blev nedstemt i byrådet, ovenstående udtalelser blev fremsat i en debat om teatret, og der blev ikke foretaget afstemning i denne sag.

Nu ved jeg ikke noget om hvor meget interesse der er i »Jernbane-Bladet« for den slags »stof«, jeg har ikke spor imod at man bringer det — kun synes jeg det var rimeligt at man sikrede sig, at *det* man bragte var rigtigt, for eks. ved at skrive eller ringe til mig først — at de rigtige udtalelser så måske ikke var »interessante« som de forkerte, er jo så en anden historie.

Med venlig hilsen og tak for optagelsen

S. C. Gregersen, pakm.,  
medlem af Aalborg byråd.

## Kære Gregersen

Med tak for korrigeringen som giver et helt andet udtryk for dit indlæg i den debat. Jeg har også set »Gidslet« på Allé-scenen, og jeg er da også en af de, der ikke kan se nødvendigheden af at opføre sådanne stykker, hvor tilskuerne bag efter siger til sig selv: hvad fik du ud af det — intet, og til hvad nytte: ingen; men det er som bekendt et af de stykker, der lokker husarerne ind som man siger, og jeg ser i dag, at den reklame i skaffede stykket har givet Karen Marie 200.000 kr. i

kassen, hvilket var 180.000 kr. mere end budgeteret, så behøver kommunen ikke at give så stort tilskud næste år.

Med venlig hilsen  
Rybro.

*Erindres det....*

## For 50 år siden, juni 1912

På Klampenborg st. kørte et lokaltog til Kbhvn. i nat, på grund af et forkert sporskifte, over i sporet til remisen og videre gennem muren. Ingen mennesker kom noget til.

17/6 Natiltoget fra Malmø til Stockholm kører på Malmslätt st. ind i ekspres-toget til Malmø, hvorved 20 rejsende blev dræbt og mange sårede. Uheldet skyldtes forkert sporskifte.

Ved værtsskifte vil jernbanerestauratørernes forpagtningsafgift blive betydeligt forhøjet, hvilket fremgår af værtsskiftet i Vejle, hvor forpagtningsafgiften for var 400 kr. nu bliver 5000 kr.

## For 25 år siden, juni 1937

Hjulfærgen »Thyra« på Masnedø-overfarten ramt af maskinuheld, hvilket bevirker at gennemgående vogne Masnedø—Orehoved ikke kan overføres.

*Ved De, at*

**LEGO-børn**

**leger bedst!**

*Museumsbanen*

**ønskes velkommen**

## Jernbanehotellet

Jernbanegade 25, Maribo  
Telf. 287

## Edv. Sidor

Glarimester  
Østergade 28 – Maribo – Tlf. 219

## BEKLÆDNINGSMAGASINET

H. P. Olsen  
Østergade 14 – Maribo – Tlf. 102

Aktieselskabet

## Richard Beck

Vestergade 18 – Maribo

## HOTEL DANA

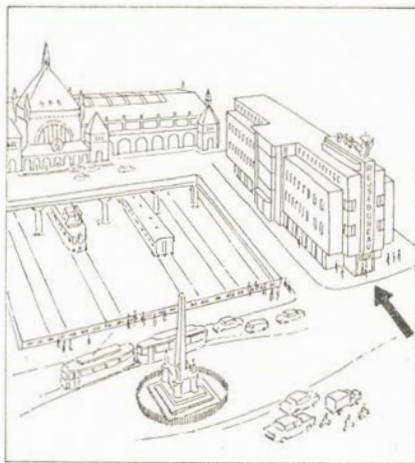
Maribo  
Telefon 115 og 117

## MØBELHALLEN

Østergade 3 – Maribo  
Telefon 222

## TURISTFORENINGEN

for  
MARIBO OG OMEGN



*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

## Ferie- og udflugtssteder

### 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 krostemning  
Telf. Thurø 4

### Hotel „Fugleflugten“

Rødby  
Byder Dem velkommen —  
Tlf. 90 50 48

Vi mødes på

### HANSEN'S HOTEL

J. Storgaard  
Borgergade 22 - Grindsted  
Telefon 3

### SAMSØ

„Færgetroen“ 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 —*

### på Den Gamle Kro

#### Bylderup-Bov

Telefon 6 22 05

Tag bort fra byens larm —  
kør til —

### Hasselager Kro

9,2 km fra Århus centrum og nyd  
Deres frokost eller middag i hyg-  
gelige omgivelser.

Telefon 8 31 16  
Solveig Hagen

### Mogenstrup Kro

— det moderne udflugtssted  
Ved særtogsarrangement kører  
toget lige til kroen  
Telf. Lov 130 - 113 - 25

# Dansk Jernbane Klub

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

## Museumsbanens festlige indvielse

Pinselørdag d. 9. juni fandt den officielle indvielse af banen sted på Bandholmsbanen under megen opmærksomhed fra Maribonitternes side og med næsten lige så megen officiel repræsentation som ved gamle dages baneindvielser, ja, mere end da, for her var fjernsynet også mødt op for at forevige begivenheden.

Faxe 3 var smukt pyntet med grønt og guirlander og på førerpladsen stod Sv. Jørgensen, for hvem det må have været en stor dag, hvor han så sin tanke og sit mål gennem mange år være en kendsgerning. Kl. 17,55 lød fløjten til afgang fra togføreren, men hvad er nu det? skal vi køre baglæns til Bandholm? nej, det er en nødvendig bevægelse for at komme ret på sporet til Bandholm.

Da vi var på ret spor, varede det ikke længe før man følte sig hensat til sine drengear med vognens rysten og duven, rudernes raslen og tjæreduften fra maskinens røg, og man følte som var det Disneylandbanen, der snoede sig gennem de skønne Knuthenborgskove. Ved vejoverskæringerne var bilerne stoppet pænt op for at lade attraktionen passere. Efter et par fotostop kørte toget ind på Bandholm station, hvorefter der fortsattes til »Bandholm østbanegård« ved havnen og Bandholm hotel.

Der er al god grund til at lykønske Dansk Jernbane Klub med dette første resultat i bestræbelserne for at bevare noget af danske privatbaners gamle materiel for efterverdenen. Kun 2½ år efter klubbens start fik man det første museumstog klar til indvielse. Museumstoget må være det rette navn, for det er jo virkelige

museumsgenstande, man har erhvervet til denne banec.

Selvfølgelig har hele klubbens bestyrelse deres andel i resultatet, efter de mange forhandlinger med myndighederne, først det negative resultat i Sorø og nu med Lollandsbanen. Når man allerede nu har koreklart materiel så skyldes dette klubbens primus motor Sv. Jørgensen og hans hjælpere, der ved et uegennyttigt arbejde har ofret masser af deres fritid for at få materiellet i orden. Skulle disse arbejdstimer være betalt, havde det sikkert haft lange udsigter før banen var blevet en kendsgerning.

Der er også al grund til at takke Lollandsbanens banebestyrelse og direktør S. D. Brandt, der hos myndighederne har indhentet en meget udstrakt velvilje, hvorved det har været klubben muligt at opnå tilladelse til at køre på Bandholmsbanen.

Det er givet at banen bliver en turistattraktion for Maribo og omegn, der vel hidtil har ligget lidt af sides for den store turisme. Allerede i denne sommer er der sikkert mange, der vil kombinere et besøg ved Rødby Færges med en tur med museumsbanen. Men når Fugleflugtslinien til næste år bliver en kendsgerning, vil en strøm af tyske turister finde vej til Maribo og Museumsbanen. *-bro.*

## Fællesrejser til Museumsbanen

Jernbane-Bladets læsere inviteres herved til — på lige fod med vore medlemmer — at deltage i to fællesrejser til Bandholm, der arrangeres søndagene den 8. og den 29. juli med toget fra København H. kl. 7,30 (ankomst Bandholm 10,55), hjemrejse

*Ligeså uundværlig*

JERNBANEN er  
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN  
for LIVSFORSIKRING

fra Bandholm kl. 16,50, ankomst København H. kl. 20,25.

Tilmelding sker ved indbetaling af billetprisen kr. 34,— (børn under 12 år halv pris) på girokonto 117380 til vor kasserer: Mogens Bruun, Lindehøjen 10, Vanløse, senest tirsdagen før rejsedagen. (Det bemærkes, at den almindelige billetpris for denne strækning er kr. 42,10).

I toget reserveres plads og her ombyttes postgirokvitteringen med en kontrolbillet som KUN gælder til de nævnte tog.

Sekretariatet besvarer *ikke* henvendelser angående disse arrangementer.

**Odense-afdelingen** vil i sommerens løb arrangere en rejse Odense—Rudkøbing—Bandholm retur. Henvendelse om deltagelse til: Hans Gerner Christiansen, Bernstorffsvej 17, Odense. Iøvrigt holder afdelingen møde hver måned.

**Aarhus-afdelingen** er nu under etablering. Foruden studiebesøg og udflugter, ventes medlemsmøder afholdt 10—12 gange årligt. Ved et orienterende møde i Aarhus den 4. juni — hvor godt 25 medlemmer var tilstede — kom man ind på spørgsmålet om at henlægge en del af møderne til andre byer — f. eks. Fredericia, Kolding eller Vejle — men der er endnu ikke taget stilling hertil.

Efter drøftelserne vist en række lysbilleder, samt en film om Aarhus-Hammel-Thorsø Jernbane med fine dampogsoplysninger.

Af hensyn til Langelandsturen til efter sommeren kan Bandholm-rejse vanskeligt arrangeres, men er der interesse, vil man prøve.

Korrespondance sendes til: A. Berggren, Trepkagade 24, Aarhus.

I Horsens vil afdelingen i sommerens løb istandsætte vor nyerhvervede bænkevogn H.V. Q.161 (fra Juelsmindebanen). Henvendelse om deltagelse i denne interessante og morsomme opgave til: Lars Andersen, Niels Skousvej 5, Mølholm, Vejle.

#### Referat af generalforsamlingen

Til generalforsamlingen den 30/4 var mødt 63 medlemmer. Ingeniør Lindstrøm valgtes til dirigent. Efter at formanden

havde aflagt detaljeret beretning, fortalte Sv. Jørgensen om restaureringsarbejdet i Østerport og Klampenborg. Maskinmester Guntofte, der var mødt op i anledning af museumsbanens forestående åbning, fortalte fornøjeligt om arbejdet i Maribo. Så forelagde kassereren regnskabet, hvorefter der blev givet decharge. Til bestyrelsen valgtes afdelingsingeniør ved DSB H. O. Thorkil-Jensen og den ene af vore hidtidige revisorer Poul Skebye Rasmussen, da Erik B. Jonsen og trafikkontrollør A. L. Parbøl ikke ønskede genvalg. Erik B. Jonsen fortsætter dog som bestyrelses-suppleant, ligesom A. L. Parbøl har indvilget i at fortsætte som klubbens konsulent i museumsspørgsmål. Som revisor valgtes N. Bonnesen og som revisor-suppleant Vagn Lindstrøm. De øvrige bestyrelsesmedlemmer fortsætter som hidtil.

Til punktet »eventuelt« på dagsordenen var der overhovedet ikke indkommet forslag. Ud over den tilbagevendende diskussion for og imod listevalg fremkom ingen kritik, og generalforsamlingen blev afviklet i ro og orden, ikke mindst det gode forhold, vi nu har til Dansk Model Jernbane Klub var bidragende hertil. Et enkelt medlem stemte mod bestyrelsen, uden dog at give nogen begrundelse herfor. Der blev besvaret nogle spørgsmål fra medlemmerne, og til slut viste Chorfitzen sin film fra GDS-turen. Den vakte almindeligt bifald.

#### Museumsbanen i Bandholm

Foreløbig køreplan: Søndage:  
Afg. Maribo 10,30 afg. Bandholm 11,05  
Afg. Maribo 13,30 afg. Bandholm 14,40  
Afg. Maribo 16,20 afg. Bandholm 16,50  
Billetpriser: Enkelt kr. 2,00, dobbelt kr. 3,00, tillæg for 1. kl. (NFJ A 7!) kr. 1,00 hver vej. Børn halv pris.

Trækraftproblemet er foreløbigt blevet løst ved, at vi lejer SNNB 3 i sommer, da vi af driftshensyn er nødt til at have en reservemaskine. Hverken »Faxes søster« eller GDS 11 kan nå at blive i forskriftsmæssig stand.

Til tog- og stationstjeneste på museumsbanen søges nogle medlemmer, der vil »ofre« nogle søndage på at være bremsepasser, togfører eller stationsmester. Hen-

## Sjælland

Vulkanisør

**Joach. Olsen**

VULKANO, Algade 65, Holbæk

Udfører arbejder for O H J

Tlf. Holbæk 280

## Anton Hansens eftf.



DEPOT

Algade 47 – Nykøbing Sj.

Udfører arbejder for O H J

Tlf. Nykøbing S \*250

## Haarlev

### Installationsforretning

Tlf. 25

Alle el-reparationer og

installationer udføres

## HOLSTED ANDELSMEJERI

1. kl.s mejeriprodukter

Telf. Næstved 72 03 82

## Fyn

### A. C. HANSEN JUN.

Middelfart - tlf. 10 og 11

Kulimport

Brændselolie - Bygningsartikler

### „LEGA“

Legetøjs- og galanteriforretning

Poul Christensen

Gerritsgade 14, Svendborg - Tlf. 2359

### Uden ANNONCERING

ingen forretning —

intet trives i hemmelighed . . .

*Ud i sommerlandet -*

## »PARNAS« — Hotel og Restaurant

Eksklusive møde- og selskabslokaler



I sæsonen dinér koncert fra kl. 19,00

Sorø 636 - Frede Lerche Madsen

— er sommerstedet

## 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  
Danmarks 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

Rønde på Mols. - Tlf. Rønde 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. 18/8

Kostskolen **SOLHVERV** (ved Høbro)

**J. Graae Rasmussen, Vebbestrup pr. Doense.**

### Ryomgaard Realskole

Skolebestyrer E. Basse Kristensen

Oplysninger og plan

for året udleveres

Telf. Ryomgaard 2 - Privat 55

vendelse herom bedes rettet skriftligt til:  
Poul Skebye Rasmussen, Ny Ordrup Side-  
allé 1, Charlottenlund.

### Driftsmateriellet

Desværre lykkes det ikke at få KSB  
C 20 færdig, så den kan være med ved åb-  
ningen af MBJ, men vi håber, den kan  
blive færdig i sommerens løb. I stedet har  
det lille arbejdshold koncentreret sig om  
GDS C 40, der gerne skulle nå at være  
med til åbningen. Der er navnlig meget  
snedkerarbejde tilbage bl. a. med monter-  
ing af bænke m. v. KSB C 20 er under  
opmaling, og når C 40 er færdig, skal der  
monteres bænke og inventar i den. For at  
de, der har lyst til at arbejde, ikke skal  
have direkte udgifter heraf, refunderes bil-  
letprisen Bybanen-Kl. (kr. 2,30). Der ar-  
bejdes i Klampenborg lørdag eftermiddag  
og søndag formiddag.

I Maribo har arbejdsholdet under ma-  
skinstmester Guntoftes ledelse fået et par  
meget fine vogne ud af de to NPMB-  
vogne. NFJ A 7 og HHJ D 32 pudses op  
udvendig, og så er de 4 vogne driftsklare.  
Blåkildevognen stod i nymalet stand i  
Hobro i påsken og kan snart ventes til  
Maribo.

Bænkevognen fra Horsens Vestbaner,  
Q 161 (tidl. Horsens-Juelsminde Jernbane  
S 131), får vi til sommer. Den først til-  
budte pris var absolut rimelig, men hande-  
len kunne ikke gå i orden, før der havde  
været møde i likvidationsudvalget. Ved  
velvilje fra dette og indsats fra Horsens  
Privatbaners direktør, fik vi vognen end-  
nu billigere - og tilmed drejeskiven i  
Tørring i tilgift! - Deltagerne i HV-turen  
i januar vil huske den, den blev i 1929  
ombygget fra smal- til normalspor, da  
Tørringbanen blev ombygget og forlænget  
til Thyregod. Der er god brug for en  
drejeskive, dels er det en ekstra attraktion,  
og »Faxen« ser nu bedst ud, når den kører  
forlæns.

### Vi bringer en efterlysning

Til anbringelse i KSB C 20 søges 2  
gamle gaslygter. De er ca. 50 cm lange og  
forsynet med en stor glaskuppel. Vognen

har oprindeligt været udstyret med 3 så-  
danne anbragt i tagrytteren. Medlemmer,  
der evt. måtte vide, hvor sådanne lygter  
findes, bedes give meddelelse herom til:  
Svend Jørgensen, Blichersvej 5, 1., Hel-  
singør.

På given foranledning skal det meddeles,  
at alle medlemmer har adgang til vore  
vogne på Klampenborg station. Medlems-  
kort skal medbringes og på forlangende  
forevises for DSB-personalet. Som regel  
træffes eet eller flere bestyrelsesmedlem-  
mer på arbejdsholdet.

Samtidig skal det meddeles, at med-  
lemskortet *ikke* giver adgang til at færdes  
overalt på Klampenborg station, men kun  
til det spor, DSB ind til videre har over-  
ladt os.

### Sekretæren meddeler.

at sekretariatet vil være lukket i juli må-  
ned, men at korrespondance lejligheds-  
vis vil blive besvaret ligesom bøger m. v.  
ekspederes.

### Tuborg-vognen

Det viste sig, at den Tuborgvogn, DJK  
købte til muscumsbanens åbning, var den  
ældste, som Tuborg havde tilbage, og ikke  
den først byggede. Den er kommet vel  
til Maribo og kørte i indvielsestogene.  
Den er bygget hos Scandia i 1895, og har  
nr. 99571. Havde oprindelig bremsstærn,  
som blev fjernet i 40'erne, og den har nu  
bremseplatform.

Det lykkedes os ved velvilje fra HFHJ  
at erhverve pakvognen HFHJ 74. Den har  
særlig interesse for os at bevare, da det er  
den eneste eksisterende vogn fra Nærum-  
banens første tid, LVJ C 1. Den var byg-  
get som en slags skovvogn med skyde-  
vinduer og havde glastruer i begge ender.  
Den blev dog allerede i 1905 ombygget  
til »lukket personvogn«.

### Museumsbanen

havde over 200 rejsende den første dag,  
lidt mindre den næste. På indvielsesdagen  
blev tog 3 og 4 fremført af SNNB 5, da  
et leje på »Faxen« var mede.

## Knabstrup Teglværksbane

Mangfoldige steder på vort jernbanenet  
fandtes forhen - og findes endnu, private  
sidespor, en del tidligere med eget loko,  
i dag kun enkelte. Mange af disse sidespor  
er nu forsvundet, således også det knap  
3 km lange spor fra Knabstrup st. til  
Knabstrup teglværk.

Hvornår nævnte sidespor er anlagt vides  
ikke bestemt, men i 1924 anskaffede Knab-

strup teglværk et OBO-tenderloko fra  
Hanomag, byggenr. 9267 til transport af  
vogne fra og til Knabstrup st. Lokoet vej-  
ede ca. 20 t og adskilte sig ikke væsentlig  
fra lignende loko af denne størrelse. I  
mange år gjorde dette loko god tjeneste  
og slæbte mangfoldige vogne op til tegl-  
værket ad den meget stejle og primitivt  
anlagte bane samt forrettede den nødven-

dige rangering med læsede og tomme vogne på Knabstrup st.

Da der imidlertid ikke til stadighed var arbejde nok til at det kunne betale sig at holde det opfyret daglig og da man endvidere i 30-erne stod overfor at måtte foretage ret omfattende reparationer på kedlen, valgte man i stedet at ombygge det til benzinloko!

Ombygningen blev foretaget af en lokal smed, vist nok i Jyderup, og foregik på følgende måde: kedel og cylindre fjernedes og ca. midt på kedlens plads anbragtes nu en lastbilmotor med gear og træk til en af hjulakslerne, der iøvrigt stadig var sammenkoblede med maskinens kobbelstænger. Over motoren og hen til den resterende del af førerhuset og de bibeholdte vandkasser byggedes nu en kasse — og lokoet var atter køreklar! Nogen »skønhed« blev det ikke, og ej heller fik det sin gamle trækraft tilbage; det kunne lige klare en enkelt vogn, måske 2 tomme, på den stejle stigning; men det var billigere og kunne i modsætning til damploko startes med kort varsel.

En tur på dette stive monstrum, grundet sin betydelig reducerede vægt, og i det nu så rummelige førerhus, ad denne yderst private banes lange markskel og skovbryn

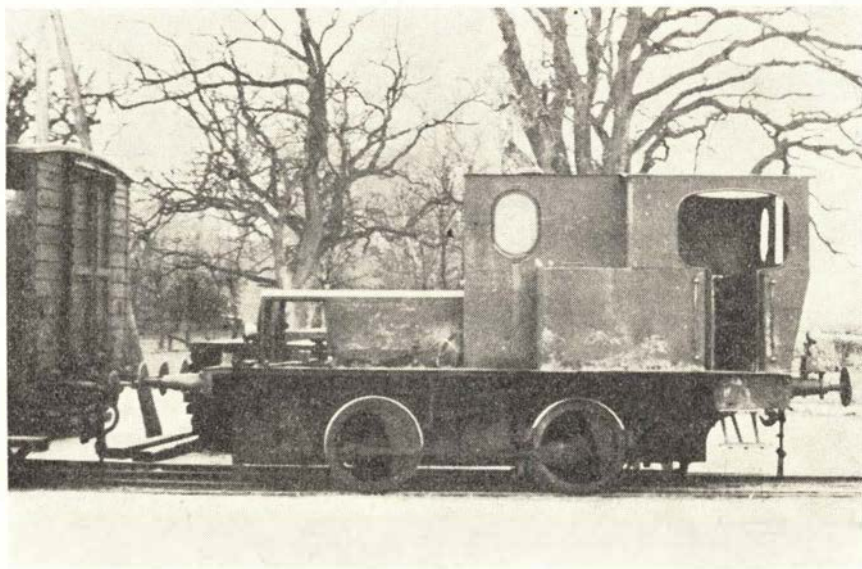
er en af de oplevelser, der desværre allerede hører fortiden til, thi i 1960 blev side-sporet pillet op og »traktorlokoet« endte sine dage hos ophuggeren.

Bortset fra en og anden jernbaneentusiast er de husmødre fra teglværket, der jævnlig benyttede »lokomotivet« til en indkøbstur til Knabstrup nok de eneste, der vil savne denne lille sidebane og dens lokomotiv, der kom i stilhed og forsvandt i stilhed.

NB. Skulle nogen af læserne være i besiddelse af foto af lokoet inden ombygningen er undertegnede meget interesseret.

Svend Jørgensen, Blichersvej 5, Helsingør.

**Husk**  
**Solgteindsamlingen**  
**til de blinde**  
**Giro nr. 337**



Knabstrup Teglværks ombyggede Hanomag loko

Foto: Sv. Jørgensen

## 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



Ny og moderne.  
3 mdr.s kursus fra 15. apr. & 3. aug.  
m. praktiskekonomisk huseførelse,  
barnepleje og syning.  
Underst. kan søges. Skolepl. send.  
Henvend. til O. HØJSTRUP JENSEN.

### REALEKSAMEN

2-årigt aftenkursus for voksne  
Hovedgaard Realskole - Tlf. 47  
(mellem Horsens og Århus)  
Skolen er gerne eleverne behjælpelig  
med at få værelse og hel- eller halv-  
dagsbeskæftigelse.  
Henvendelse til skolebest. Skærbæk.

### HÅNDVÆRKERSKOLEN

Sønderborg. Tlf. (044) \*2 47 44  
Undervisning for håndværkere.  
Kursus for mellemteknikere.  
Centralskole for: radio-, maler-,  
frisør- og skorstensfejerlærlinge.  
Alle oplysn. v. henv. til skolen.

### 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.

### Kundskab

er magt . . . !



**„De Danske Østersølærger“**

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN



Werner Schwartzlose

## Vest-Jylland

### Banegårdskiosken Holstebro

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

### Martin N. Bonde & Co.



aut. el-installatør

Udf. arbejde for DSB

Tlf. Skjern 82

### Andelsmejeriet Skjern

1. kl.s mejeriprodukter

Skjern - Tlf. 30

### Peder Mikkelsen

#### Bageri & Konditori

Lige ved banen  
Storegade 5 - Tarm - telf. 32

### F. MELBALLE

Urmager og guldsmed

Telf. 103 - Tarm

### Ølgod og Omegns Spare- og Laanekasse

ØLGOD

Storegade 11. Tlf. 108 - 38

### H. Pedersen

Bageri og Conditori

Søndergade 4 - Varde - Tlf. 2 00 49

### Dan Ballesgaard

Handelsgartner

Vesterport - Varde

Tlf. 618

### Konfektforretningen

Kaja Rasmussen. Olga Nissens efft.

Sønderportgade 13, Ribe

Hjemmelavet chokolade og konfekt.

Gaveæsker

Tlf. Ribe 536

Havde Deres annonce stået her -  
var den blevet læst!

# Et farvel til ltr. P - »Den højbenede«

I løbet af de næste par år forsvinder de sidste af DSB's stolte og hurtige P-maskiner, der siden 1907 har været DSB's hurtigste og smukkeste lok. I over 40 år har den kørt de hurtige tog; i dag er den næsten ikke til at finde i DSB's rækker. Der er kun 5 ltr P tilbage, af ialt 33 stk. Det skal dog nævnes at 3 stk. ltr P endnu er i drift. De 5 P maskiner er alle på Sjælland. 2 maskiner er i reserve i henholdsvis Næstved og Korsør og en i København. De to resterende er hensat i København, hvor skæbnen sikkert når dem. Der er i dag ikke en P-maskine i fast tur. Vi skal dog ikke længere tilbage end til 1957, da togene 9, 23, 232, 3001, 2001, mm. fl. blev kørt af ltr P. Efter min mening er det sorgeligt, at man kun sjældent ser en P mask. med tog.

Lad os dvæle lidt ved P-maskinens tilblivelse. Omkring århundredskiftet blev der bygget tre typer persontogslok, nemlig ltr A, C og K. Disse maskiner viste sig at være fortrinlige, men fælles for dem alle var, at de ikke egnede sig for hastigheder over 100 km t. Dette passede også godt til forholdene, da højst tilladte hastighed netop var 100 km t. Der var dog udsigt til at grænsen blev sat op inden for de nærmeste år. Dette, foruden at togene blev større, gav anledning til at maskinchef Otto Busse konstruerede P-maskinen (Atlantic). Her kom Busses skønhedssans samt hans tekniske kunnen til at spille en afgørende rolle. Det er vist ikke uden

grund P-maskinen i de fleste kredse regnes for den smukkeste maskine DSB har haft. Den første serie P-maskiner blev bygget i 1907-1909 af Hannoversche Maschinenbau A/G Linden vor Hannover (Hannomag) og fik Nr. 901-919. Maskinen er en 2-B-1 kobl. compoundmaskine, og har for første series vedkommende følgende data: drivhjul cyl. htr 340×600 mm. lavtr. 570×600 mm kedeltryk 15 ato, adhæsionsvægt 33 tons, senere forøget ved at ændre vægtfordelingen. Lokoets tjenstfærdige vægt 69 tons, tender 50,4 tons. Maksimalhastighed 120 km t.

Højtrykcyl. er anbragt imellem hoveddragerne, og driver forreste drivhjulssæt. Lavtrykcyl. er anbragt udvendig og driver bageste drivhjulssæt.

Styringen, som er en Heusinger-styring, er anbragt imellem hoveddragerne. Da maskinerne af den første serie viste sig for svage til de store stigninger i Jylland, ændrede man den sidste serie, 920-933, så maskinerne fik følgende data: Drivhjul 1994, htr.cyl. 360×600 mm, lavtr. cyl. 600×640 mm, kedeltryk 15 ato, adhæsionsvægt 38 tons. Lokoets tjenstfærdige vægt 70 tons, tender 50,4 tons. Alle maskinerne her senere fået overheder system Schmidt.

P-maskinen kan på nogenlunde flad bane fremføre 450 t i persontog, og 600 t i godstog. Dette gælder maskiner af begge serier. P-maskiner af den sidste serie har dog bedre igangsætningsevne end maskiner af den første serie. Der er sikkert

**BORDEAUX**  
**VINE**  
i udsøgte  
**Aargange**

**J.C. Rasmussen**  
**VINIMPORTEN**  
VIN EN GROS  
GRUNDLAGT 1878  
S. STATIONSVEJ 42-44.  
ODENSE.  
TLF. 118181

mange der har lagt mærke til at P-maskinens kedel er konisk bagtil: Den koniske del af kedlen skyldes ønsket om at gøre fyrkassen så stor som mulig — eller rettere så bred som mulig, for at få en særdeles ydedygtig kedel. Man mente tillige det gav kedlen øget styrke, men iøvrigt var det moderne dengang især på »Atlantic« maskinerne, hvor man netop ville bort fra de lange smalle fyrkasser. Udviklingen gik efterhånden derhen at mange af de senere foretrukne »Pacific«-maskiner »arvede« de brede fyrkasser, men nu havde man lært at lave kedlerne større uden konisk bagkedel, og endvidere var man med de større kedler nødt til at lave eet stort fyrhul til kastefyr imod P'ernes 2 til stikfyr. Også på dette område står P'erne lige på overgangen fra de gamle og »de små« loko til det moderne og nye. Under 2. verdenskrig, da manglen på kraftige loko med lavt akseltryk var stor, ombyggede man i 1942—43 et ltr P til Pr. Som det fremgår af litrabetegnelsen, var det en »mixture« mellem P og R maskinerne, dog med en kraftig slagside mod P-maskinen. Ved denne ombygning udvekslede man de oprindelige drivhjul med nye, mindre 1730 mm mod 1994 mm. Desuden blev rammen forlænget, hvilket muliggjorde anbringelsen af et tredje sæt drivhjul. Maskinen blev således koblet 2 - C - 1. De originale cylindre blev benyttet. Maskinen har følgende data: Drivhjul 1730, kedeltryk 13 ato. overheder system Schmidt, adhæsionsvægt 48 tons, tjenstfærdig vægt 78 tons, tender tjenstfærdig vægt 52 tons. Maksimalhastighed 100 km t. Trækkevne i persontog 550 tons, og i godstog 800 tons. Der er ialt ombygget 550 tons, og i godstog 800 tons. Der er ialt ombygget 7 stk. ltr P til Pr. De har dog ikke eksisteret på samme tid, da Pr 904 blev udrangeret efter Brørup ulykken i 1951, hvorefter man ombyggede P 921.Pr. maskinerne benyttes kun i Jylland, og specielt på baner med spinkel overbygning, da de har et ret lavt akseltryk. Det siges at den lille efterløber kan afmonteres, efter som ba-

nerne får sværere overbygning. Dette har dog ingen betydning i dag, da Pr-maskinerne sikkert ikke har ret lang levetid tilbage. Det var meningen at alle P-maskinerne skulle have været ombygget til Pr-maskiner.

Af de 7 ltr Pr, der blev bygget kører kun tre: 905, 908, 921. De øvrige 926, 930, 901 og 904 er udrangeret. De i drift værende maskiner er hjemmehørende i Esbjerg.

P-maskinerne, datidens My, var kendt ud over landets grænser for sine smukke linier og sin tekniske fuldendthed. P 924 var bl. a. på verdensudstillingen i Bryssel i 1910. Maskinen har som de fleste loko forandret sig gennem tiderne. Den lille dome er erstattet med en aflang med indbygget sandkasse, beregnet for trykluft sanding. Alle maskinerne har fået udveks-

let olielygterne med gaslygter, ja nogle har fået elektrisk belysning.

Efter første verdenskrig forsøgte man sig med forskellige typer blandingsforvarmere for fødevandet. De anbragtes der, hvor trykluftpumpen nu sidder, men virkede meget klodsede. Efter nogle års forløb blev de iøvrigt fjernet, idet vedligeholdelsesudgifterne oversteg de besparelser man opnåede. I 1943, da DSB indførte tryklufbestemmelser, blev der igen anbragt noget på kedlen, nemlig trykluftpumpen. Desuden anbragtes der over hjulkasserne en trykluftbeholder. Dette skæmmer ikke så meget som de forskellige forvarmere, men pynter gør det absolut ikke. Desuden er maskinen blevet forsynet med snenæser, opbygning for kul på tender m. m. DSB har efterhånden degraderet P-maskinen fra at være den hurtigste il-



Pr 908 ved Bramminge

Foto: E. J. Helleisen



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

togsmaskine til at være en ubetydelig, ja nærmest overkomplet reserve maskine. Dette er udviklingen, der ikke kan stoppes, men det er sikkert med vemod, at alle dampfolk tager afsked med den sidste P-maskine. Som en lille opmuntring til alle dampvenner kan nævnes, at P 917 indgik til S rep. i efteråret 1961, hvor den bl. a.

fik nye cylindre, dette betyder sikkert, at DSB endnu nogle år frem i tiden vil have en P-maskine i drift.

**Sidste melding:** P 913 er nu taget ud af drift og hensat i Næstved. P 916 og P 919 er hensat på Sorø st. for senere ophugning i Odense.

E. J. Helleesen.

omtalt i Jernbane-Bladet — motorloko nr. 1, men mon ikke man tør spå dets undergang når Va GJ M 3 snart får en ny motor og skal være fælles reserve for de 2 Varde-baner.

En anden ting er, at de 3 luftflasker, der på M 1 har været en integrerende faktor ved adskillige starter, ikke mere som tilforn i en snæver vending kan fyldes op på Ansager el-værk, idet dette værk er faldet som følge af højspændings-samarbejde. Denne bagatel var ved at være hostråden for M 1.

## En af de stille i landet — *hvad privatbaner angaar*



Va GJ MC 651 og Va GJ G 86 i Mølby

Va GJ — eller VGJ, som den nu hedder, er en af dem. Derfor opstod tanken om en »godstur« med netop denne bane.

Slår De op i køreplanen, kan tiderne for banens godstog aflæses direkte, idet disse tog er medtaget som personbefordrende. Derved øges rejsemulighederne, idet køretiden på ca. 2 timer hver vej selv i vor forjagede tid er acceptabel befordring for kunderne.

Tidligt op må man, men er det først overstået, så er sæder, belysning og varme i Va GJMC 651 o.k. Man kan absolut i Vestjylland være tjent med denne befordring.

Med sine 160 Leyland-hk er der mulighed for at hænge 70 tons på kroge, og dette dækker, hvad banen har brug for. Sort set.

Godsvognsparken har vi tidligere i dette blad hørt om, men ikke om den sidste nyanskaffelse Q 109, der er identisk med RØHJ H 22. Med skydedøre og bremsekupé er den ideel som stykgodsvogn, hvilket også er den påregnede anvendelse. De 1350 kr. vognen kostede er vel anvendt.

Damp, ja det findes desværre ikke.

Banens sidste damplok (nr. 5) er ud-rangeret og ophugget i 1960.

Der er derimod tilbage — som tidligere

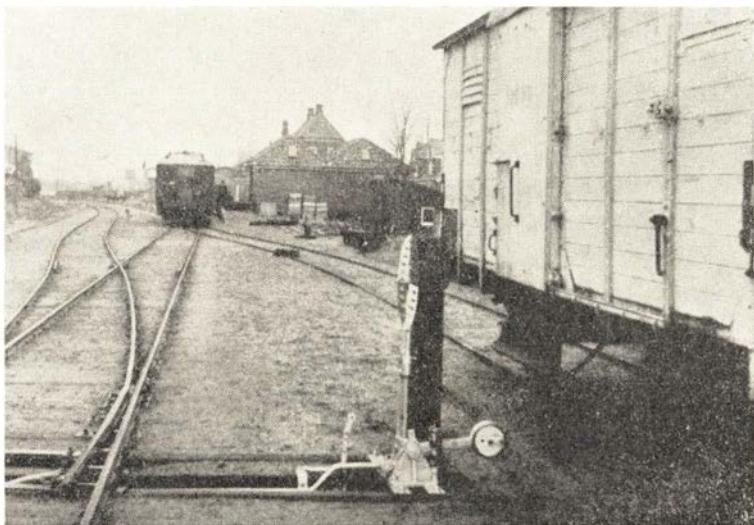
Motorvognene samt et flinkt og arbejdsvilligt personale er de aktiver, der klarer banens godstrafik.

Morsomt nok har anlæg (forår 1960) af Oehlenschlägers private sidespor 1 km vest for Grindsted bevirket, at der også må køres et eftermiddagstogpar med motorvogn, idet vognudveksling ved sidesporet ofte sker 2 gang: daglig.

Godsudvekslingen, hvori hele personalet deltager — motorfører og togfører, ialt 2 mand — er ikke overvældende, men kræver dog nærmest hele den afmålte tid på stationerne. Disse, der i dag alle har dagslyssignaler og i forhold til tidligere et noget forenklet spornet, har overvejende ekspeditricebetjening.

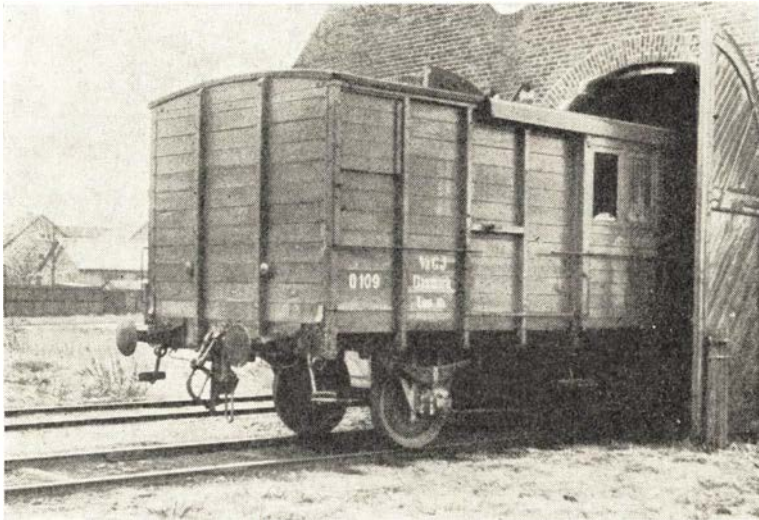
En station som Gravlunde er rykket ned fra stor landstation, hvor der tidligere var traktor-»remise« og sidespor til teglværk ca. 1½ km borte, til i dag at være trinbræt med et enkelt sporskifte med tilhørende sporstykke, samt hovedbygningen udlejet til privat beboelse. Ca. 1941 blev teglværksporet taget op og traktoren afhændet til andet formål — alias brug på Esbjerg flyveplads.

I den forbindelse kan også nævnes trin-



Stykgodslæsning i Ansager — Va GJ IB 110 i forgrunden





Nyerhvervelsen — stykgodsvogn Q 109 — er tidligere RØHJ H 22

bræt Øse, der til i hvert fald midten af 30'erne havde såvel offentligt sidespor som spor på ca. 1 km til teglværk. I dag kun trinbræt.

Der dukker mange morsomme småting op på en sådan tur; der er tid til at meditere.

I Ansager er forlængst fjernet den rampe, der i 40'erne i stationens østende førte tipvogne op til det holdende loko, der her fik krigstidens sparsomme kulbeholdning blandet op med tørv.

Længere tilbage var denne bane i det hele taget en første klasses tørvebane, og mange vognladninger er i årenes løb sendt ud herfra.

Ind kom i stedet i stort tal mergelvogne, og aflæsning på fri bane (hvem kan hjælpe med fotografier til låns om dette emne?) var en ganske dagligdags foreteelse.

Uden at kunne byde på de store attraktive turistoplevelser er den vestjydske natur kombineret med østjydske lune, to komponenter, der gør deres til, at en godstogstur med denne bane også er en oplevelse.

En godstogstur, der her mere blev en rodet præsentation af banen, men som nævnt, det er en af de stille i landet og en af de baner, der godt kan fortjene at trækkes frem i rampelyset.

## Intermezzo

### Promillesen

— De har jo dom for at skulle være afholdsmand, — og nu lugter De af koge-sprit!

— Ja, herr politikommissær, det er min ulykke. — Den stank er nedarvet, — for begge mine forældre var meget forfaldne!

### Ærlig tilståelse

— Jeg var så forelsket, at jeg altid gik og drømte om hende — endda ved fornavn!

Så er det sagt

— Ih, hvor var De glimrende som Kameliadamen!

— Nej, for den rolle kræver ungdom og skønhed!

— Vist ej — den overtro har De jo netop manet i jorden!

Det er da logisk!

— Hvorfor skriver dog alle forfattere så uanstændigt!?

— For selv at kunne leve anstændigt!!

## Stenbrud og Skærvefabrik Nørre Smedeby ¼

Vilsbæk pr. Kliplev — Tlf. 8 77 16



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)



## Annoncerne

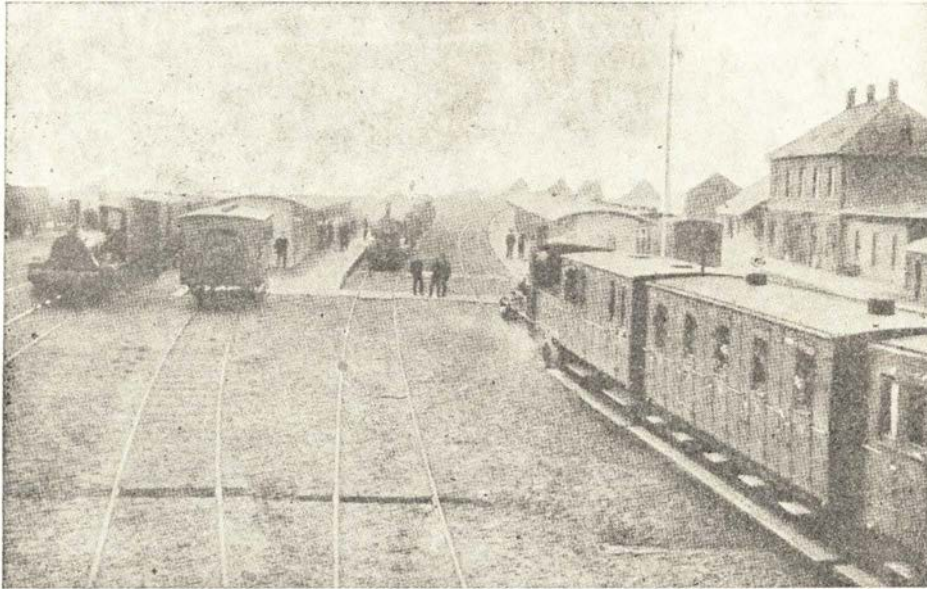
læses af flest i et blad med  
læseværdigt indhold.

Aktieselskabet

## Margarinefabrikken »Alfa«

VEJEN

# Farvel til Nyborg- Ringe- Faaborgbanen og Mommarkbanen



Første tog fra Nyborg kører ind på Ringe st. i juni 1897

Det er et banemæssig set nedslående forår. Der tåles ikke mange af den slags, hvis vi skal bevare et blot nogenlunde repræsentativt baneudvalg i dette land.

Ydermere er det 2 lokalt prægede baner, der her forsvinder, og netop det personlige, det hyggelige lokale, er snart en mangelvare blandt statsbaner. Hvad mener De om juleeventyret om et Fåborgtog, der en juleaften udeblev fra Nyborg. En telefonfaterlysning gav til resultat, at der var nogle lange stationsophold grundet udveksling af juleønsker m. m. Hvad siger passagererne, spurgte man i Nyborg. Ja, der er kun en, og han går med ind, lød svaret. Den er fra SFJ-tiden og fra folketingets behandling af nedlæggelsesloven. Men alligevel! Hvad mener De om Alsbanen, hvor — uden på nogen måde at skyde personalet noget i skoene — en forsinket passager lagde sin cykel i grøften og steg på ved markvejen, hvor man kunne nå at købe ost i mejeriet under opholdet, hvor købmanden gladelig lånte de 4 ølflasker ud til toget kom tilbage.

Nå, Alsbanen var nu også blandt statsbaner et unikum, de gennemgående passagerer havde jo rutebilerne, og alene lokale opgaver giver altid bedre grobund for individualisme.

Den var til stede her i fuldt mål.

## Den fynske historie

Dette var vist, hvad man kalder en pro-

log og bør følges af lidt belærende om disse 2 baner — Nyborg—Fåborg og Mommark Færge—Sønderborg. Den forbindende færgeoverfart bød iøvrigt i maj på den sensation, at dampfærgerne »Glyngør« udførte turene med masser af rigtig røg fra dampkedlerne til følge. Dette lader vil være nok om sejturen, der først omkring 1965 kan forventes erstattet af den kortere rute Bøjden—Fynshav, idet byg-

ning af nye havne og ditto færge ikke er noget der følger umiddelbart efter et lovforslag.

Nyborg—Ringe—Fåborg deler sig naturligt i 2 dele, selv om hele den 55,8 km lange bane i sin tid blev anlagt som statsbane og bortforpagtet til SFJ. Første del var den den 17/4 1882 åbnede delstrækning Ringe—Fåborg, resten den pr. 1/9 1897 åbnede Nyborg-Ringbane. Forud for banen ligger altid diskussion om linieføring m. m. Den gang skulle alle gerne have kort afstand til stationen, og i hvert fald ikke over hestevogns-rækkevidde. Første møde her var 7/12 1872, og det lyder fremsynet i dag at erfare, at der var tale om bane Nyborg—Bøjden med sideruter til Odense, Svendborg og Fåborg, altså en landsdelsforbindelse, der »af konkurrencehensyn burde være statsbane«. Kun koncession til Odense—Svendborg blev dog resultatet i første omgang. Næste akt var landstingsforslag 1877/78 om bl. a. Nyborg—Fåborg med tilføjelse, at SFJ var villig til at forpagte mod en fast årlig afgift pr. banemil. Vedtagelse skete 16/6 1879 og banen åbnet med 3 daglige togpar, hvilket dog hurtigt udviklede sig til 4.

Denne bandedel var herefter i fuldt sving med sine 3 loko, 7 person- og 32 godsvogne.

Delstrækningen Nyborg—Ringe fandt



Fjellerup station

Foto: P. Thomassen

sin hjemmel i lov af 8/5 1894, og SFJ måtte her forpligte sig til at forpagte mod 2 % i årlig forpagtningsafgift, dog indtil 3 %, hvis der var driftsoverskud. Forpagtningen var bindende i 25 år, medmindre DSB ønskede at udnytte en i lov nr. 72 af 23/5 1873 nedfældet ret til at overtage Odense—Svendborg. Spørgsmålet blev som bekendt først aktuelt den 1/4 1949, hvor hele SFJ blev »nationaliseret«.

Mere materiel måtte selvsagt til, og resultatet blev da også tilgang af 2 loko, 7 person- og postvogne samt 20 godsvogne. Dette dannede basis for 5 daglige togpar.

## Den fynske dagligdag

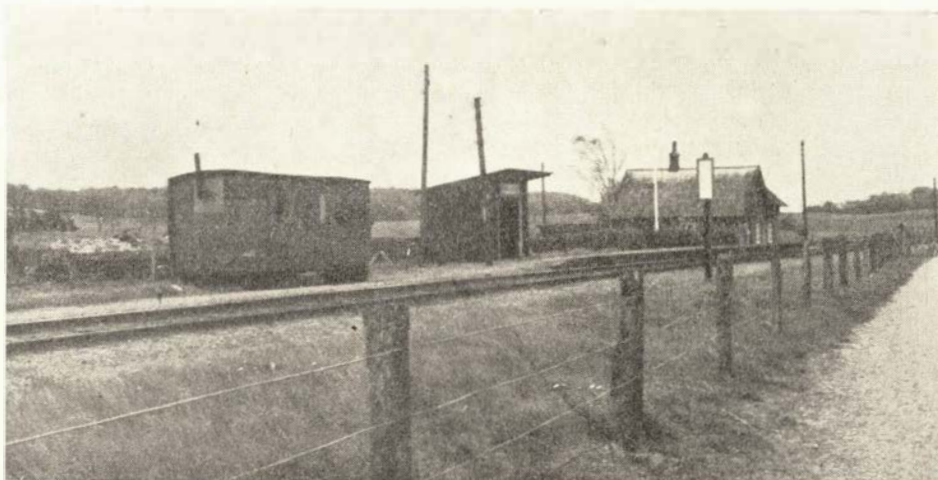
er for største delens vedkommende en SFJ-dagligdag, idet som nævnt bortforpagtning til dette baneselskab fandt sted straks fra åbningstidspunktet. Strækningen blev som følge deraf delagtiggjort i de ulemper og goder, som dette selskab nu kunne byde på. Til de sidste hørte for eksempel, at man allerede fra 1893 gik fra kupé til sidegangsmateriel, og at godsvogne nu blev anskaffet med 10 eller 12,5 t lasteevne mod tidligere 6 eller 7,5 t. — 1887/88 ændredes personvognenes opvarmning fra varmtvandsflasker til fyring med tørvebrætter og i 1892/93 til dampopvarmning. Almindelig vakuumbremse blev indført 1894/95 efter forsøg startet allerede i 1880. 1896 blev systemet omdannet til automatbremse. Dette store baneselskab havde eget gasværk fra 1905, hvor acetonacetylen-lamper erstattede de tidligere olie-lygter.

En udstrakt værkstedskapacitet var også noget af det, der var til rådighed, og resultatet var meget — iøvrigt udmærket — hjemmegjort arbejde spændende fra vogne til DF-loko.

Motorepokan på SFJ begyndte i 1926, i hvilket år der blev anskaffet 4 stk. 4-akslede midtgangs benzinmotorvogne, der f. eks. i driftsåret 1931/32 kørte ialt 480.000 km. Gode erfaringer lagde grunden for næste anskaffelse, der bestod i 8 stk. dieselmotorvogne (330 hk B&W motor) i efteråret 1932. Også en slags motorisering var overtagelsen af rutebilkørslen Nyborg—Ringe den 1/10 1933, og især dette sidste bevirkede, at en toggang, der efterhånden var nået op på 15-17 daglige tog, atter blev indskrænket, nemlig til 10-13 tog fra 1/10 1933. Dog lå man altså stadig langt over de 4 daglige togpar, der var det overenskomstmæssige minimum.

Gennem fortsatte rentabilitetsundersøgelser, likviditetsvanskeligheder og en krigstids stærke trafik og slid når vi frem til DSB's overtagelse den 1/4 1949.

Lokale bestemmelser i rigt mål og på mange felter formidlede disse private ba-



Grønderup trinbræt

Foto: P. Thomassen

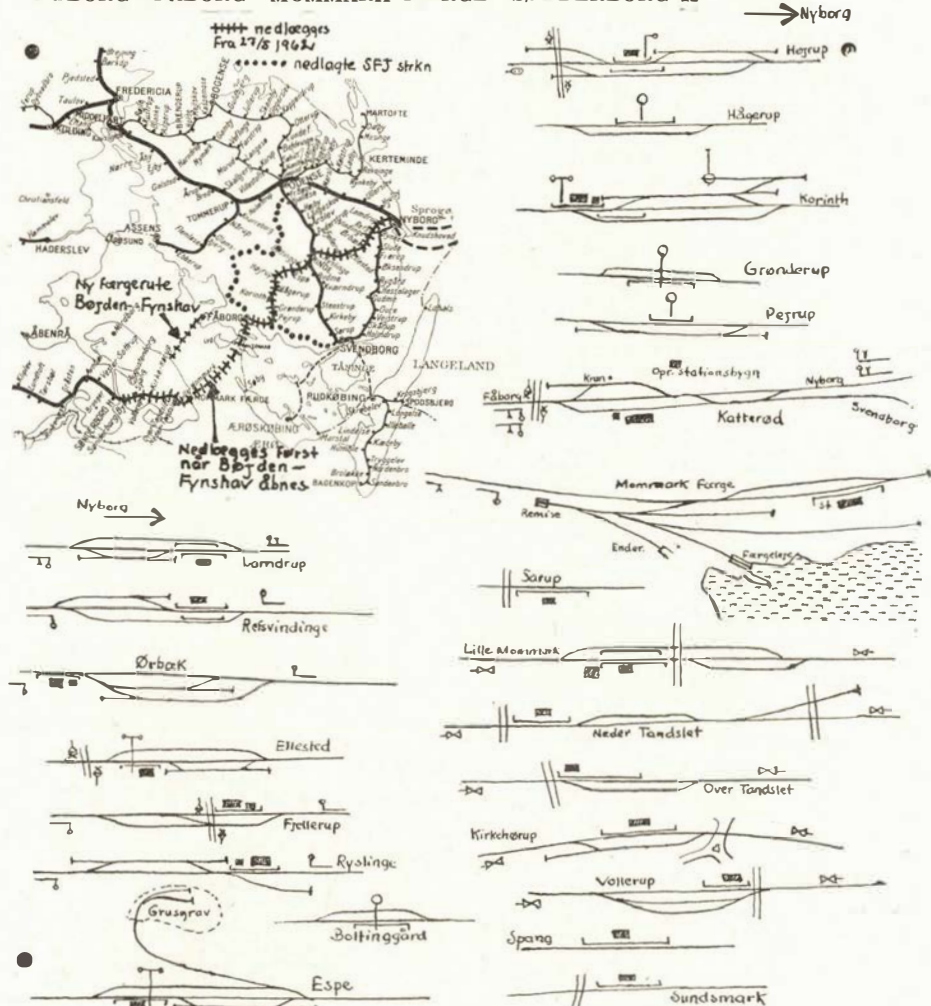
ners indlemmelse i den højere enhed, og selv om en årrække er forløbet, og selv om mangt og meget er ændret siden da, kunne man endnu i 1962 med et vågent blik møde SFJ-kuriositeter.

En køretur da det lakkede mod enden viste en bane, som var moderniseret i så

stor udstrækning, at det rent umiddelbart syntes sørgeligt, at alt dette nu skal fjernes — sten for sten.

Stop fra signalerne foran en del stationer forvandlede som det eneste sted i landet via skinnekontakt til kor eller kor igennem. Nyborg—Lamdrup skærveballa-

## NYBORG—FÅBORG—MOMMARK FÆRGE—SØNDERBORG H



SFJ-planerne er fra ca 1918 og delvis »hukommelsesarbejde«, hvorfor fejl er sandsynlige.



BENYTT

**HANDELSBANKEN  
I PADBORG**

Filial af  
A/S Kjøbenhavns Handelsbank  
Padborg – Tlf. 7 33 55 og 7 35 35

**R. M. Nielsen**

„Tobakshuset“  
Nørregade 18 – Padborg – Tlf. 7 31 14

**Padborg  
Tapet- & Farvehandel**

H. List-Jensen  
Nørregade 14 – Padborg – Tlf. 7 32 43

**W. Kückelhahn**

Blikkenslagermester  
Varme- og sanitæranlæg  
Kosangas depot  
Oksevej – Padborg – Tlf. 7 33 13

Vi anbefaler

**Hotel Padborghus**

Chr. Lauritsen  
Padborg – Tlf. 7 32 38

**JACOB THIMSEN**

Kød og pålæg  
Valdemarsgade 4  
Padborg – Tlf. 7 31 74

**H. C. Hansen**

Slagterforretning  
Pølsemageri – røgeri  
Bredebro – Tlf. 4 13 43

**Laust Jepsen**

Blikkenslagermester  
Sanitær- og varmeanlæg  
Bredebro - telf. 4 13 47

**Auto-Service**

H. Lorenzen  
Bredebro – Tlf. 4 12 24

**Tinglev Rekord Vask**

J. Chr. Hansen  
Stationsvej 6 – Tinglev  
Tlf. 4 45 40

**TATOL**

Eigild Nielsen  
Kolonial – kosmetik – strømper  
Tlf. Tinglev 4 45 25

steret fra 1943 og mange af de 164 niveau-overkørsler blinklyssikret, ja der kunne nævnes meget mere, der alt er berigtiget af det folketingsudvalg, der den 26/4 1962 erkyndigede sig på åstedet og iøvrigt også af DMJK-medlemmer den 12–13/5 1962.

Nu kan »Jernvirke«, der fra 1/11 lejede Fåborg remisen, sikkert få rådighed over store arealer, idet godskørslen på strækningen Ringe–Fåborg – den eneste, der beholder sit spor – sker ved motorvogn fra Odense.

**Als historien**

er kortere, i hvert fald DSB-historien, og det der går forud herfor – interessant som det er – har bladets læsere da også tidligere erfaret lidt om.

Beskedens af længde (19,9 km) og ung af år (åbnet 15/6 1933) var denne banestump dog forlenet med noget, der måske netop var det udefinerlige »it«.

Var det den sønderjydske folkekarakter, var det forgængerens (amtsbanernes) nære tilknytning til egn og folk, der førtes videre, var det banens anlæg næsten følgende terrænets uden jordarbejder. Ja, hvem kan sige det, og naturligt nok var sikkert mange ingredienser med til at gøre banen til det den var.

Een af disse ingredienser var givet sporvognskørslen i Sønderborg. »Bybane«, som man mange steder kan møde det i USA. En anstødssten i byens trafik, men et markant træk, og noget man skulle se for at vurdere det. De skulle have set krigstidens tog op gennem Jernbanegade, hvor l-maskinerne må have givet vinduespudderne gode dage. Senere MP-vognstogene, blandede tog med vogne af alle arter, det er faktisk ikke muligt på begrænset plads at fortælle nok om denne lille

banc, hvor faldtallene nåede helt op på A 7, hvor »timeglassignalerne« dominerede hvor f. eks. Kirkehørup stadig havde kro og billetsalg under samme tag.

Åk ja, hvad bliver nu tilbage her udover broens havnebane. Vil tanken om et trinbræt i form af et lyntogsopstillingsspor nedenfor kirken blive realiseret, og herved et beskedent stykke bybane bevaret.

Statsbanebusser for 1 million kroner er indkøbt til den fynske del, og Sønderjyllands Flyveselskab har planer om 4-motors maskiner Sønderborg–Kastrup fra foråret 1963.

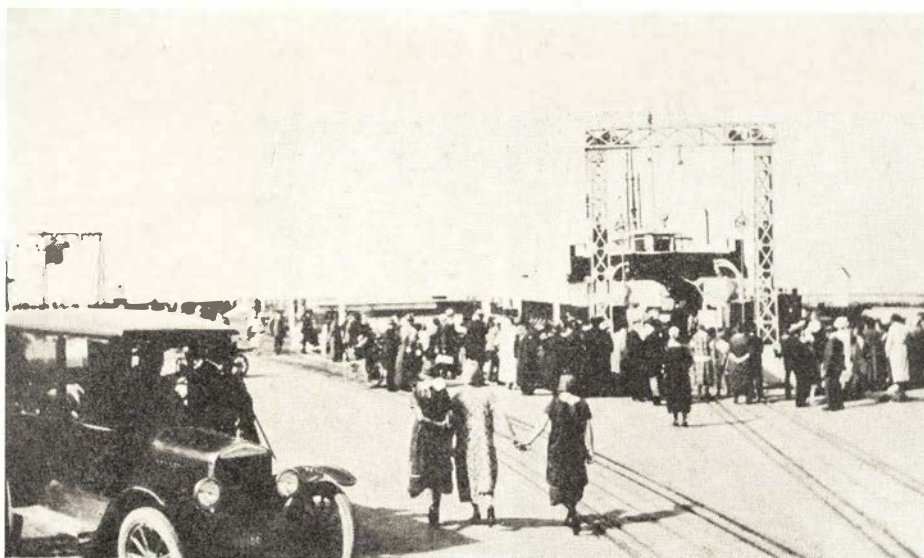
Det er udviklingen på godt og ondt.

**På afskedstur**

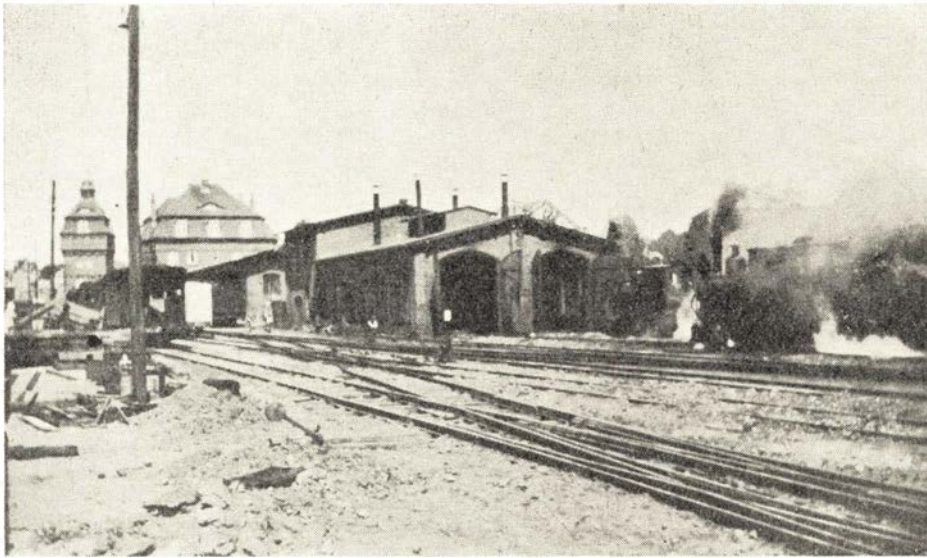
På den gamle køreplans sidste dag, den 26. maj, var jeg ude at rejse med toget på 2 baner, som denne dag kørte for sidste gang, og det vil jeg her fortælle læserne lidt om.

Jeg tog med tog 135 fra Sønderborg H. kl. 6,05 og kørte til Mommark færge, som nåedes efter en god halv times forløb. Med toget var der 3 rejsende foruden mig, nemlig en mand, der skulle på arbejde ved en af de første stationer, og 2 mænd, der tilsyneladende var jernbaneentusiaster, idet de fotograferede ivrigt og straks tog tilbage med tog 130. I Kirke Hørup blev en godsvogn med staver til Køge koblet til toget, ellers forløb rejsen uden særlige begivenheder.

Efter en smuk færgeoverfart til Fåborg steg jeg på tog 141, der bestod af 3 vogne, og som i dagens anledning var smukt pyntet med grønne grene foran og i alle hullerne til slutlygterne. Der var flere rejsende med. På alle stationerne tog togpersonalet



De gode gamle dage med 2 sporvidder ved Mommark færge



Damp og smalspor på Sønderborg Bystation

og stationspersonalet en smuk afsked med hinanden ved kraftige håndtryk, og et enkelt sted fik stationsmesterens kone i overværelse af sin mand et kys på kinden af togføreren. Flere passagerer blev også trykket i hånden. Mange steder var afskeden noget langvarig, så toget uden tvivl blev sendt for sent afsted, men til gengæld blev der kort godt mellem stationerne gennem det smukke lysegrønne fynske forårsland-

skab, og toget var rettidigt i Nyborg.

Tilsyneladende var der en fin stemning og et højt humør over hele linien, men mon ikke det var blandet med vemod, sorg og skuffelse. I korinth blev der ved et hus overfor stationen flaget på halv, men om det var for toget eller i anledning af dødsfald skal jeg lade være usagt.

Til daglig ænser befolkningen vel knap nok toget, idet en stor del af denne har

svigtet dette, så banen nu nedlægges, men jeg skal love for, der blev vist toget opmærksomhed, idet der vinkedes og hilstes overalt fra gårde og huse, så det var en fornøjelse at se, og motorføreren brugte fløjten flittigt, og mange var ude at tage et sidste billede af toget.

I Ringe var der krydsning af 4 tog, men fremtidig bliver der kun 2 tog til at krydse. Tog 142 fra Nyborg havde tulipaner og påskeliljer i 2 flasker foran hos motorføreren.

Nu er disse to baner gået over i historien, og de vil med glæde blive mindet af mange og trods alt sikkert også blive savnet af mange.

O. Bøye.

Har De brug for en —

**ELEKTRIKER**

**A/S EIFA**

Jægergårdsgade 38 - Århus  
Telf. 2 67 66



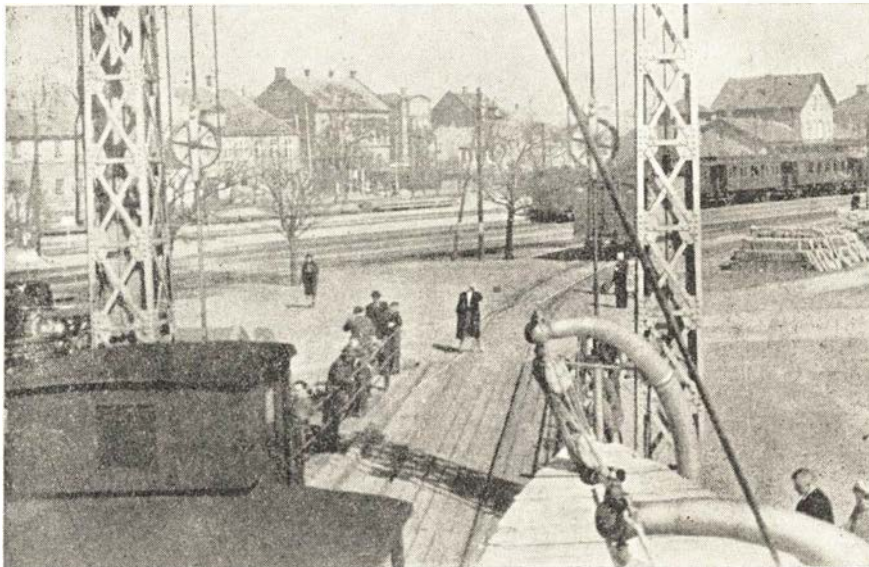
**Ringgaards Konditori**

Vestergade 15 - Silkeborg  
Telf. 264 og 2131

*Den rigtige vin*

**Elm Iversen Vinhandel**

Flensborggade 11  
Telefon Eva 8082 - 8201



Færgelejet i Fåborg

Foto: Chr. Hougaard

**Båndtransportører**

**Stationære transportanlæg**

til alle formål  
Indhent tilbud

**Videbæk Maskinfabrik**

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

*REJS MED*

**Molbotoget til Ebeltoft**

Tog og rutebiler

Ebeltoft-Trustrup-Jernbane

**God instruktion  
betyder forebyggelse af  
mange ulykker**



*Skonhed,* som De ikke aner,  
findes langs

☆ *private baner*

# MAJ

## dagbogen

**Rødebro d. 3. maj.** Under rangering med et godstog afsprede en godsvogn ved 20-tiden i et sporskifte i stationens nordlige ende. Derved blev al forbindelse til og fra nord afbrudt. I løbet af en times tid kom vognen på spor igen.

**Korsør d. 4. maj.** Da lyntoget »Vendsyssel« i formiddag kørte ombord på færgen, afsprede et hjulsæt på en af motorvognene. De rejsende måtte stige ud og fra Nyborg benytte et alm. tog.

**Næstved d. 10. maj.** Da pakmester E. Pedersen, Næstved, ville springe ned fra tog 2188, der ved midnatstid var under indkørsel på stationen, faldt han ned og fik det ene ben kørt over.

**Greve d. 13. maj.** En personbil, hvis fører for sent opdagede en holdende DSB-bus, kørte i aften bag ind i denne. Bilen blev maset ind under bussen, hvorved en af dens passagerer ikke kunne komme ud. Som følge af, at benzinen sprøjtede ud over hende pådrog hun sig så alvorlige brandsår, at hun døde kort efter ulykken.

**Roskilde d. 14. maj.** Da Nordvestekspresen ved 18,30-tidne nåede Roskilde, måtte toget standse ekstraordinært, idet en skibsbesætning på 30 berusede englændere, der skulle til Holland, var kommet i slagsmål. Politiets tilstedekomst beroligede gutterne så meget, at det kun blev nødvendigt at tage en mand med til detentionen. Men det blev senere nødvendigt at overgive endnu to mand til politiet i Næstved. Hvor mange der yderligere blev agterudsejlet, på den videre rejse, vides ikke.

**Skårup d. 15. maj.** En varebil kørte i dag ind i siden på motortoget fra Svendborg. Bilen fik forpartiet trykket ind, men føreren af den slap uskadt.

**Svebølle d. 19. maj.** Stationsforstander Grumløse vågnede ved 5-tiden ved at høre råb om hjælp fra stationspladsen. Da han kom derud fandt han et hårdt kvæstet mand liggende i sporet. Den tilskadekomne var kommet fra Roskilde til Svebølle den foregående dag, så det er uforklarligt, hvordan han er kommet på stationen om natten og er blevet ramt af natekspresen ved 2-tiden.

**Korsør d. 28. maj.** Den 21-årige jernbanearbejder Jørgen Olesen, Korsør, snublede i aften under rangering over en skinne og faldt foran et rangertræk, og dræbtes, da flere vogne kørte over ham.

### I få linier...

— På Nr. Alslevs station skal perronen forlænges til 320 m, i hvilken anledning der er foretaget en række ekspropriationer af jord langs med stationen.

— Det gode skib »Sct. Ibb«, forlader Øresund den dag, det nye skib »Ørnene« afleveres fra Ålborg værft, og skal fremtidig sejle mellem Stockholm og Mariehamn i Finland.

— Den 17. maj åbnedes den nye bilfærgerute mellem Juelsminde og Kalundborg.

— I Brønderslev har man nu påbegyndt opførelsen af 6 nye broer, hvorved et 50 år gammelt ønske om at samle byen bliver opfyldt.

— Fra tysk side har man påbegyndt en ny turistrute mellem Heiligenhafen på Femern og Rødby Havn.

— Det nye godsbaneterræn i Korsør med 11 spor er nu taget i brug, hvorefter de gamle opstillingsspor langs Jernbanevej vil blive fjernet. Ved ibrugtagningen af de nye rangerspor, har man kunnet reducere rangerpersonalet med 5 mand.

— En rejsende med kort til strækningen Holbæk—København, der havde rettet datoen i kortet, så det gjaldt en uge længere, er ved retten idømt fire måneders fængsel ubetinget. Det var dyrt for at forsøge at spare 59 kr. og 20 øre.

— Sporværktojsdepotet i Langå har lige modtaget en ny sporstoppemaskine af østrigsk fabrikat til 400.000 kr. DSB har nu syv stoppemaskiner fordelt over hele landet.



**Morud d. 7. maj.** En 10 tons lastbil kørte ved 15-tiden ud foran motortoget på overskæringen ved Morud st. En rutebil var stoppet op for at lade toget passere, men lastbilen fortsatte uden om rutebilen. Togets motorvogn afsprede og de 50 rejsende kastedes noget rundt mellem hinanden, men ingen kom alvorligt til skade. I løbet af natten lykkedes det at få sporet ryddet.

**Køge d. 18. maj.** Ved middagstid slog et lyn ned i den elektriske installation til bomme og blinklys på Ringstedbanens overskæring på ringvejen i Køge. Politiet overtog bevogtningen af den farlige overskæring, men ved 18-tiden var blinklys og bomme atter i orden.



Velkommen til  
**A A B Y H Ø J**

— en god by at bo i . . . .

**Frederiksværkbanen og Gribskovbanen** har foretaget forsøgskørsel med radiosamtalcanlæg. Proverne er faldet så godt ud, at man snarest vil gå i gang med fast installation. Senere vil man forsøge med fjernstyring af togene over samme anlæg.

**Varde-Nr.Nebel banen** har fra 27. maj åbnet et nyt trinbræt ved amtssygehuset ved Fristadvej. Tidligere havde rejsende, der skulle på sygebesøg, 10—15 min. gang fra Varde vestbanegård.

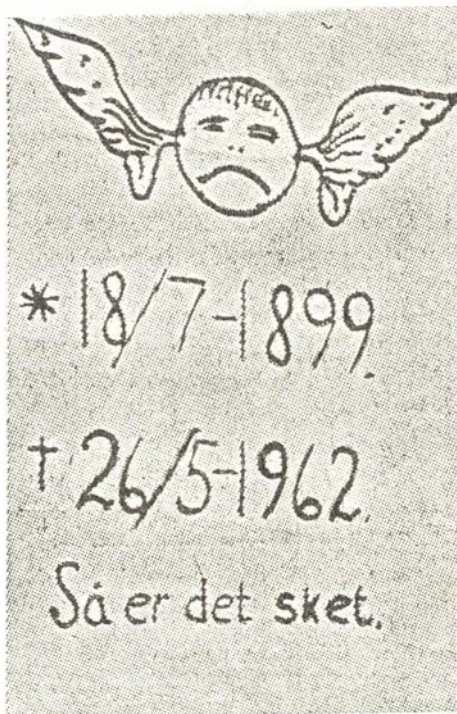
**Østsjællandsske jernbane.** Man er i gang med udskiftning af sporet mellem Rødvig og St. Heddinge. Skinnerne der tages op har kun ligget i 10 år, men det er nogle »bjergskinner« som man købte fra svejtsiske baner, hvor de kun var slidte på den ene side. Skinnerne der nu lægges i sporet, stammer fra Præstobanen.

**Stubbekøbing banen.** Her har man en Herritslev kommune, der nægter at deltage i underskudsdekningen, men indtil nu har Stubbekøbing kommune betalt Herritslev kommunes andel. Banen havde nu forespurgt om Stubbekøbing også ville betale beløbet for treåret 1963—66, hvilket gav anledning til nogen diskussion i Stubbekøbing byråd.

Borgmesteren udtalte, at det ikke var med begejstring, men han ville da foreslå, at man betalte. Et medlem mente at Nykøbing F. kommune betalte for lidt. Ja, sagde et andet medlem, det er da også os, der har funktionærerne, og derved har mest fordel af banen. Hvor stort er beløbet? spurgte et tredje medlem.

800 kr. om året, blev der svaret, og vi får 40.000 kr. om året i skat af banens funktionærer, så det er da en fin forretning. Ja, ja, sagde et fjerde medlem, banen har da trafikmæssig betydning, så vi behøver da ikke at se på pengene.

Efter denne meningsudveksling godkendtes det at forny garantien for Herritslevs andel!



Frederikshavn stations gravmæle til  
Frederikshavn—Sæbybanen

vognens anslag derimod med pufferne.

Inden for disse to grupper er der igen forskellige udførselsformer. Disse former skal vi dog ikke komme ind på her, men blot nøjes med at skildre den mest almindelige form, nemlig en jordvold for enden af sporet i forbindelse med et par lave stoppeklodser.

Af praktiske grunde har vi dog erstattet stoppeklodserne med en dobbelt hemsko.

»Jordvolden« fremstilles af en fyrretræsklods med dimensionerne 15×50×60 mm. Det er bedst at træets årer går i klodsens længderetning, idet klodsen så er nemmere at høvle til.

Fig. 1 viser hvorledes vi tegner de forskellige linier op, efter hvilke klodsen savnes til. Klodsens skrå sider er 45°. Sævearbejdet udføres lettest i en skærekasse, hvorved vi er sikre på, at alle siderne savnes i samme vinkel.

Skal »jordvolden« anvendes ved et anlæg, der hver gang skal samles af enkelte skinnestykker, f. eks. Märklinskiner, før ibrugtagning, er det bedst at jordvolden har en passende vægt for at ligge nogenlunde fast på det anvendte underlag.

For at opnå dette, borer vi efter fig. 2 et hul a på undersiden af træklodsen med et 15 mm centrumsbor. Hullet kan passende være 10 mm dybt og fyldes med smeltet bly.

Skal jordvolden derimod anvendes ved spor der er monteret på fast underlag

### BØRKOP OG OMEGNS SPAREKASSE

Daglig kl. 10—12 og 14—16  
Lørdag kl. 9—12  
Telf. Børkop 67



BRABRAND

Løgstør - Vejen - Odense - Næstved

## MODEL JERNBANE

### Vi bygger en sporstopper

På vort modelbaneanlæg anbringer vi ved spor, der ender blindt, sporstopper for at hindre at vogne eller togstammer kører udover sporet.

Sporstopperne kan være af højst forskellig konstruktion, alt efter de krav, der stilles til dem. Hvilket vil sige, at valget

af typen på sporstopper afhænger af, i hvilket spor på en station man agter at opstille den.

Ved statsbanerne skelner man mellem lave sporstopper og høje sporstopper.

Ved en lav sporstopper sker vognens anslag mod sporstopperen med vognens hjulflanger. Ved en høj sporstopper sker



**VIKING**

Blyanter og farver  
til alle formål



Banegårdsrestaurationsen

**HILLERØD**

TOM VALÈT

## 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

**FLÆSKEBØRSSEN**  
Rich. V. Thomsen – Østergade 40  
Kun 1. kl.s kød og flæsk  
Spec.: Pålæg  
Tlf. Hjørring 1615

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

**Hammerum Herreds Spare-  
og Laanekasse**  
Østergade 6 - Herning - Tlf. \*10

## Randers

**HULTÉN  
SKJORTEFABRIK**  
Leverandør til etaterne  
Kløstervej 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, telf. 6225  
Dag- og ugeblade – Skriverekvitter  
Telegrammer til alle lejligheder.

Forlang altid brød fra  
**BAGERMESTRENE  
RUGBRØDSFABRIK**  
Tlf. Randers 368

**Paul Lai Sørensen**  
Smede- og maskinværksted  
Vand, gas, sanitet, varme, oliefyr  
Markedsgade 20 Randers  
Tlf. 2781

## Skanderborg

Har De el-problemer? – Sa  
El-installations- og ingeniørfirmaet  
**CHR. H. THOMSEN**  
H. Høyers Eftf.  
Adelgade 112, Skanderborg. Tlf. 198  
Gerne demonstration i Deres hjem

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

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

## Skive

**Udlejning af gravemaskiner**  
3½ t. transport. kran på lastvogn.  
Transp. af gravemask. bulldozere  
m. m. indtil 20 t. Indhent tilbud  
**SKIVE MØBELTRANSPORT**  
Tlf. 926

**CITY-SKO**  
Adelgade 4 – Tlf. 193 – Skive  
Herre-, dame- og børnefodtøj

**Bagerforretningen**  
Aage Nielsensvej 2, Skive, tlf. 1629  
og „Nørreport“, Nørregade 33 tlf. 1230  
Altid frisk og lækker brød

**M. Madsen**  
Maskin- og beholderfabrik  
Viborgvej 56 – Skive – Tlf. 1339

**DSB Vognmand**  
Frode Jensen's Enke  
**Al lettere vognmandskørsel**  
Frihedsvej 15, Hobro – Tlf. 622

Jernbanepersonalet benytter  
**SPAREKASSEN FOR AARS  
OG OMEGN**  
Indskudskapital 14,4 mill. kr.  
Telf. Års \*2 17 00

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

Aktieselskabet  
**Privatbanken**  
for Viborg og Omegn  
Telefon 2600

**Hammel**  
**Auto-opretning**  
v/ Niels Mikkelsen  
Nørregade 17 - Hammel - tlf. 495

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



(fast anlæg), fylder vi naturligvis ikke træklodsen med bly, men vi skruer den derimod fast på anlægspladen ved hjælp af en trækrue, der efter fig. 3 stikkes gennem hullet b.

Hvadenten vi bruger den ene eller den anden fremgangsmåde, skal jordvolden tilpasses den anvendte sportype. Det vil på almindelig dansk sige, at træklodsen forsynes med en udskæring c, der svarer til den anvendte sportypes ballast.

Sporstykkets ballast skal nemlig forsænkes i jordvolden, for ellers ser det jo ikke ud som om jordvolden er bygget op på sporenden. Vi anbringer såvel jordvold som skinnestykke på et plant underlag, og med en spids blyant tegner vi konturerne på skinnestykkets ballast af på træklodsen, hvorefter udskæringen savnes og snittes ud.

Men vi er ikke færdige endnu. Vi mangler at bore et hul d, der skal give plads

til samlelasken e på skinnestykket (fig. 4).

Træklodsen slibes af med sandpapir. Males herefter græsgrøn for at virke som en græsbevokset jordvold.

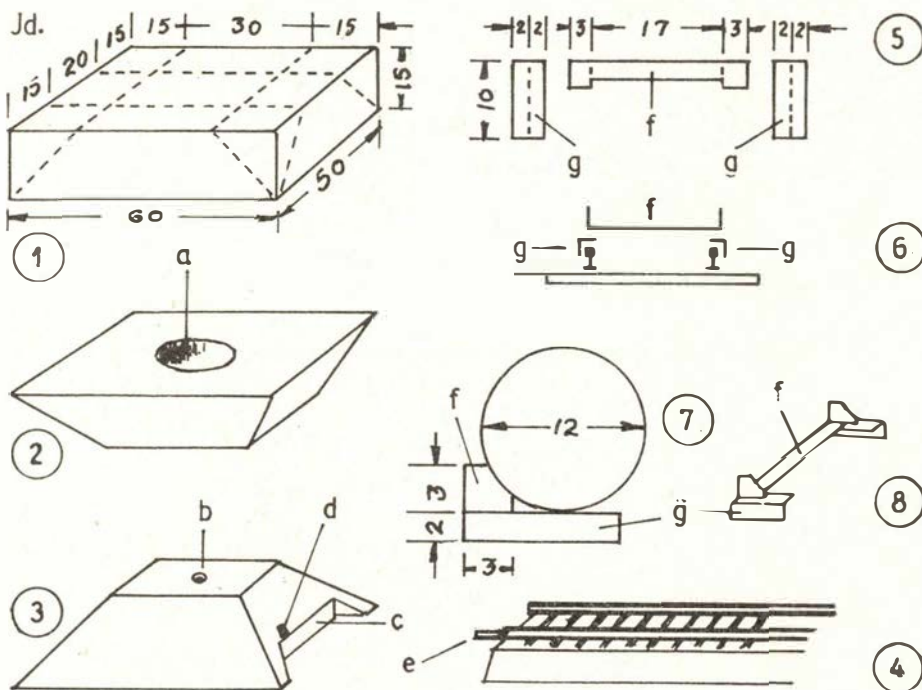
Men volden kan også være bygget op af frisk grus. I dette tilfælde smører vi klodsens overside med lim og drysser fint sand ovenpå.

4—5 cm foran volden anbringer vi en dobbelt hemsko. Denne fremstilles af delene f og g, der udskæres af 0,5 mm messing efter målene på fig. 5. De punkterede linier på figuren er bukkelinier.

Fig. 6 viser i profil de enkelte dele efter bukningen. Vi bemærker, at de ombukkede lasker på hemskoens såler (g) af hensyn til sporvidden anbringes på den udvendige side af skinnerne.

På fig. 7 ser vi hvorledes hemskoens stoppeklodser f files til for at passe til et hjulsæts anlæg.

Den sammenloddede hemsko ser vi på



Arbejdstegning til en stoppebom

## Bramminge

LANDBOSPAREKASSEN

for Ribe og Omegn

Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

Bramminge Boghandel

Bent Schack

Storegade 13 . Bramminge

Telefon 7 30 61

AAGE C. PAHUUS

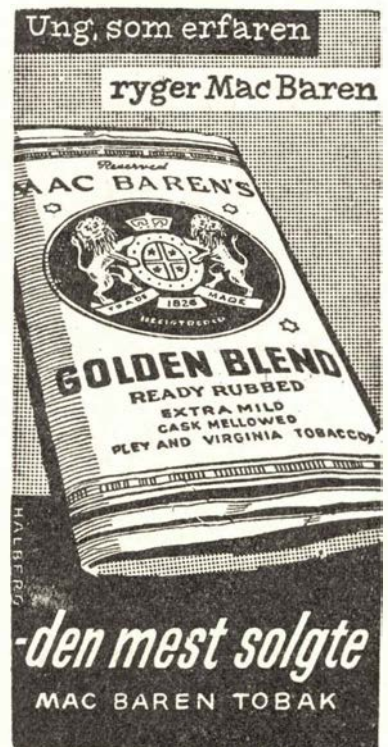
Aut. SMC forhandler

Ribevej 2 . Bramminge

Telefon \* 7 36 22

Ejstrupholm Trælasthandel

Telf. 73



## ALLEN-TRAKO slåmaskinen

engelsk - dansk - anerkendt

Eneforhandling



## Tønder

### Blenners Dampvaskeri

Skibbrogade 2 Tønder  
Tlf. 2 27 68

### TØNDER KIOSK

K. Rasmussen  
Storegade 21 Tønder  
Tlf. 2 12 04

### BRDR. HANSEN I/S

Ure – Optik – Guld- og sølvvarer  
Storegade 23, Tønder  
Tlf. 2 12 32

### J. A. Krogh

Vestergade 65, Tønder, tlf. 2 16 42  
Den eneste rigtige, når det  
det gælder strikkegarn

### M. C. Christiansen

Isenkram  
Vestergade 39 Tønder  
Tlf. \*2 12 13

### V. Riber Jensen

Elektroinstallatør  
Storegade 14 Tønder  
Tlf. 2 13 11

### Hans P. Thygesen

Bageri og Konditori  
Storegade 21 Tønder  
Tlf. 2 13 05

### Chr. Hansen

Blikkenslager  
aut. gas- og vandmester  
Lillegade 5 Tønder  
Tlf. 2 11 66

### P. N. Petersen

Cykler – Radio – Fjernsyn  
Knallerter – Reparationer  
Vojens Tlf. 4 11 52 (045)

### Slagteriudsalget

Østergade 10 Vojens  
Tlf. 4 14 69

### Aage Tjørnelund

Bageri – Konditori  
Bylderup-Bov Tlf. 6 21 47

## Haderslev

### Haderslev Maskinforretning A/S

Jomfrusti 28 Haderslev  
Tlf. \*2 10 27

### Haderslev Bank

Aktieselskab  
Nørregade 30 Haderslev  
Tlf. \*2 35 25

### Peter Ludvigsen

Kolonial – Farver – Fiskeriredskaber  
Mølleplads 2 Haderslev  
Tlf. 2 21 81

### Haderslev Special-Optik

Knud Fischer  
Bispegade 2 Haderslev  
Tlf. 2 24 68

## Aabenraa



Vestergade 9 Åbenrå  
Tlf. 2 34 52

### Sparekassen for Aabenraa By og Amt

Stiftet 1818  
hele familiens pengeinstitut

### Aabenraa Kreditbank AS

Åbenrå Tlf. 2 27 60

Køb godt – køb billigt hos  
**FROST MAGASIN**

Vestergade 4 Åbenrå  
Tlf. 2 28 13

### Simon Petersen

Manufaktur – Konfektion  
Tinglev – Tlf. 4 41 26

### Graasten Andelsslagteri's udsalg

Tinglev - Tlf. 4 40 07

## Røde Kro

### Gæstgivergården

RØDE-KRO  
H. Sommermark Tlf. 6 22 49

### M. P. Branderup

Købmand  
Søndergade Rødekro  
Tlf. 6 22 65

### J. Jansen

Blomster – Frugt – Grøntsager  
Kranse  
Søndergade 1 Rødekro  
Tlf. 6 21 74

### Brugsforeningen Røde-Kro

Tlf. 6 22 23

### Søe Pedersen

Bogtrykkeri – Papir – Foto  
Svinget Rødekro  
Tlf. 6 29 25

### Jacob Christiansen

Kolonial – Isenkram  
Svinget 1 Rødekro  
Tlf. 6 22 06

### JERNBANEHOTELLET

Carl Bødker

Rødekro Tlf. (046) 6 21 42

### Gartneriet „FLORA“

J. Møller  
Søndergade 6 Rødekro  
Tlf. 6 22 15

### G. KIRCHHOFF

Herre-Konfektion  
Manufakturforretning  
Søndergade 5 Rødekro  
Tlf. 6 20 13

### A. Franzen Kirk

Manufakturforretning  
Østergade Rødekro Tlf. 6 22 33

### H. P. Hansen

Herre-ekvipering – Damekonfektion  
Manufaktur – Trikotage  
Åbenråvej 2 Tinglev  
Tlf. 4 41 50

fig. 8. Sålstykkernes sidelasker skal nøje følge ydersiden af skinnerne (fig. 6), hvorfor det kan blive nødvendigt at file lidt af den indvendige kant på sålstykkerne, idet afstanden mellem disse skal følge sporvidden på 16,5 mm.

Endvidere affaser vi sålen, således at et hjulsæt let løber op på den.

Bremsevirkningen på en rigtig hemsko sker ved, at en vogns hjulsæt kører op på sålen, støder mod stoppeklodsen (som fig. 7), slæber hemskoen med sig hen ad skin-

nerne, hvorved gnidningsmodstanden mellem sål og skinne efterhånden standser vognen.

Her, på vort modelanlæg, vejer en vogn ikke så meget, at vi kan udnytte denne gnidningsmodstand.

Vi må derfor gøre noget.

Javel.

Vi klemmer blot hemskoens sidelasker fast mod skinnerne. Så fast, at hemskoen ikke flytter sig nævneværdig ved påkørsel.

J. B. Dyrkilde.

## FOTO hobby

### Affotografering

Som I sikkert alle ved, har vi tit været ude for det tilfælde, hvor vi har stået med et billede eller en anden ting, som kun fandtes i et eksemplar, f. eks. et gammelt familiefoto, og så har man stået der og sagt, at det er nu en skam, at vi ikke har et magen til. Her er en metode hvor I kan lave jeres eget affotograferede billede.

I har måske både kamera og forsatslinse, eller endnu bedre I har måske teleoptik på jeres kamera, nå ja, så er det hele jo ikke så indviklet endda, men hvad nu med os som ikke har alle disse dikke-darer?

Ja, er du interesseret i at lave dine billeder selv, så har du vel et mørkekammer, og du har måske også et forstørrelsesapparat, og så er det godt, for så har du hvad du behøver. Det er nemlig med forstørrelsesapparatet, vi skal forsøge at affotografere. Vi begynder med det samme!

Den ting der ønskes affotograferet lægges på bundplanet og gøres fast f. eks. med klappammen. Har et forstørrelsesapparat, der kan tage 6x6 negativer er det bedst at affotografere i denne størrelse, så får man et større negativ at lave billeder efter bagefter, men har man et apparat der tager 24x36 er det også fint.

Nu skal vi finindstille skarpheden, og sætter negativholderen op på plads i forstørrelsesapparatet, men uden noget negativ. Tænd lyset i apparatet og lad lyset falde ned på det, der skal affotografes.

Lad lyset fylde hele dette ud. Har man skarphedsindikator på apparatet kan det nu nemt finindstille skarpheden, men ellers sættes et testnegativ i apparatet og skarpeindstille efter dette. Husk at tage dette ud igen.

Så skal vi til at sætte film i vores smarte reproduktionskamera.

Negativholderen tages ud, det er deri filmen skal lægges. Hvis man vil, kan man få planfilm i størrelsen 6x9. Disse film er jo nemme at lægge op i negativholderen, idet de som man kan forstå, er plane, men de er også en smule dyrere end almindelige rullefilm, og disse kan udmærket bruges, blot man laver et lille hjælpeværktøj i form af et par stykker pap.

Hvis man klipper et stykke film af rullen på ca. 8 cm, laves et stykke pap i samme størrelse. Dette stykke kan bruges til at klippe filmen af efter når man står i bælgmørke næste gang. Det var det ene stykke pap. Det andet skal være i samme bredde som filmen der bruges, men det skal være ca. 12-13 cm langt. Derpå klippes to strimler pap på 2 cm i bredden og lige så lange som filmen er bred. Du lægger nu din film som du har klippet af, ovenpå det største stykke pap og lige i midten. Så lægger du de to strimler pap for enden af filmen således at strimlerne overlapper filmsenderne med det halve af strimlen, den anden halvdel klæbes fast til det store stykke pap.

Nu har vi et stykke pap, der kan holde

## Kolding

### M. Nielsen & Søn

(A. Robstad)

Gravmonumenter - Stenhuggeri

Jernbanegade 50 - Kolding - tlf. 762

### 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.

## Brande

### Brande Sogns Spare- og Laanekasse

Kontortid: 10-12 og 14-16

Fredag tillige 19-20

Lørdag: 9-12

Telefon 65

### Jernbane-Kiosken

Brande station

K. A. Jakobsen

### Clausen Hansen

Handelsgartner

Storegade 44 - Tlf. 160

BRANDE

## STENVAD kager

— det STORE navn i SMÅkager

Gør Deres indkøb hos vore annoncører

Motorer - Dynamoer - Reparationer - Skibsinstallationer

Fabriksinstallationer og automatiske anlæg

## NORDELEKTRO $\frac{1}{2}$

KØBENHAVN - LANDSKRONAGADE 56 - TELF. RY. +8050

Aalborg:

Hjørring:

Frederikshavn:

Strandvejen 31, tlf. \*2 45 33 Danmarksg. 20, tlf. 1995 Danmarksg. 5, tlf. 21238

Århus:

Absalonsgade 31 - tlf. 3 22 00

Aktieselskabet

## VARDE BANK

Vestjyllands gamle bank

Kontortid: 9,30-12,00 og 14,00-16,00

lørdag 9,30-12,00

VARDE - TLF. \*2 06 00

## Aarhus



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

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

**D. A. Paludan**  
Clemensbro - Aarhus - Tlf. 2 09 44

**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

**F. Robdrup**  
**ISENKRAM**



Silkeborgvej 311  
Aabyhøj  
Telefon 5 86 40

Jernbanepersonalet anbefales

### Slagterforretningen

Frederiksalle 38-40 - Århus  
Telf. 2 28 54

ALMAND

### Jydsk Elektro

H. C. Larsens eftf. - B. Thykier



Elektromekanisk Etabl.

Otto Rudsgade 100 - Århus  
Tlf. 6 94 48

### Havemøbler

direkte fra fabrik  
stole m. plasticsnor, borde, runde og  
firkantede med teak

**Aarhus ny Jernvarefabrik**  
Aage Bergsvej 15, Risskov  
Tlf. 7 85 33, tr. hele søndagen

### Vask & rensning

altid bedst og billigst

### S. B. VASK

Vi henter og bringer  
A. H. Vingesvej 1 Århus N  
Tlf. 6. 76 33

## Horsens

### Landbosparekassen i Horsens

Rædersgade 5 - telf 2 12 22  
Åben: 9,30-12,30 og 14,00-18,30

### HAVNENS STENHUGGERI

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

### HØJGLANS

Provensens 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

### Pecher & Larsen

Ingeniører - Entreprenører -  
Tømremestre  
Jord-, vej- og kloakarbejder  
udføres med gravemaskiner,  
bulldozer og vejtrømler  
Gersdorffsg. 24, Horsens. Tlf. 25 947

TRANBJERG JYLL.

**INGENIØR Svend E. JENSEN**  
AUTORISERET EL-INSTALLATØR

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

Vi bruger produkter fra

### Grenaa Andelsmejeri

Nytorv 3 Grenå Tlf. 2 12 22

RYOMGAARD

### Esso Servicestation

Skovvej 2 - tlf. 145  
Benzin - Olie - Autoreparation  
Smøring

## Vejle

### Th. Weissenborn & søn

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

### Akkumulatordepotet

### W O T A N

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

### Vejle Dampvæveri A/S

VEJLE

### Sønderbros oste og kaffe

Svend Dahl-Hansen  
Ost - Kaffe - Æg  
Sønderbrogade 31 Vejle  
Tlf. 1153

Jernbanepersonalet anbefales

### Manufakturhandelen

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

### Ebeltoft Andels-Svineslagteri

Udsalg: Adelgade, tlf. Ebeltoft 66  
og Femmøller tlf. 22 68

### BOY HOLST

aut. el-installatør for EGO  
Udfører arbejde for DSB  
Thorsø, tlf. 76

### Langaa Dampbageri

C. G. Clausen - Telf. 34

DE har ret -  
vort brød og kager er det lækrestel

filmen på plads, og nu kan vi begynde det egentlige.

I total mørke klippes nu et stykke film af rullen ved hjælp af det lille stykke pap, og man lægger dette stykke film ind i falserne på det store stykke pap med hindsiden udad. Dette stykke pap lægges derpå op i negativbeholderen. Nu skal der eksponeres, og dette kan man gøre med enten en Blitz eller med en lampe. Blitzen eller lampen skal belyse det man affotograferer. Man skal i forvejen have indstillet blænderen på forstørrelsesapparatet. Dette med belysning og blænder skal man prøve sig frem til, men jeg kan fortælle hvorledes jeg bærer mig ad.

Jeg bruger altid Agfa Isopan F film, som er på 17 din. Når jeg eksponerer bruger jeg enten flasch eller en 250 watt fotolampe S.

Jeg stiller blænderen på 16 når jeg bruger flasch og på blænder 11, når jeg bruger lampe. Jeg belyser 1 sekund med lampen. Det er faktisk bedst med lampen, da man kan opstille denne inden eksponeringen og derved se hvorledes lyset falder på det man vil affotografere. Selvfølgelig prøver man dette inden man sætter film i negativholderen.

De rer lige en ting man skal passe godt på. For at der ikke skal komme falsk lys ind ved siden af negativbeholderen, må man på en eller anden måde tildække siderne af denne, jeg gør det ved hjælp af en sort pose der lige passer ned over negativholderens sider.

Nu skal man have filmen ud igen, og det gør man stadig i total mørke. Derefter putter man den i sin fremkaldertank, lukker denne til og tænder lyset i mørkekammeret.

Nu skal man blot have fremkaldt filmen og så er det spændende at se resultatet. Lykkes det ikke rigtigt første gang, så må man prøve igen, det er sjovt i alle tilfælde, og man opdager hurtigt hvilke fejl der er begået ved at se filmen.

Næste gang vil jeg prøve at fortælle om lysbilleder i sort/hvid. Du har måske nogle dejlige sort/hvide negativer som du gerne ville have lavet til lysbilleder. Det kan nemt lade sig gøre. På genhør.

Knud Sidal.

## Ny AGFA CT 18 film

En ny overraskelse! For der var i forvejen stor tilfredshed med den »gamle« CT 18. Den var følsom nok, farverne var brillante, gradationen detaljerig, skarphe- den fuldt ud tilfredsstillende — og så havde den tusinder af begejstrede tilhængere. Ganske vist kunne man nok have ønsket sig et noget større belysningsspillerum, nu da alle og enhver, kyndige og ukyndige, farvefotograferer; men man var jo blevet oplasket med, at et større spillerum for belysningen ville gå ud over farverne.

Så meget større blev overraskelsen, da vi ved »Agfa-dagen« så den nye og den »gamle« CT 18 stillet over for hinanden. Vi indrømmer vor tekniske kortsynethed, — ja, vi er simpelt hen tvunget til det af bevisernes tyngde. I et tilfælde som dette er det dog gerne gjort.

Det store belysningsspillerum på plus/ minus 1 blænder er efter vor mening den vigtigste af de fordele, den ny film byder på netop med henblik på den førnævnte gruppe af fotoamatører, der uden erfaringer inden for farvefotografien har brug for al den hjælp, det fotografiske materiale kan yde af sig selv. Deres erfaringer siger Dem sikkert det samme. Det optimale belysningsspillerum er en sikkerhedsventil for den dygtige farvespecialist, men en kærkommen hjælp, ja ofte en nødvendighed for den hastende ferieamatør, week-end-fotografen og knipseren, der nu også ved over- og underbelysninger redder sig gode farvediapositiver. De nye farvekomponenter, som det er lykkedes Agfa at finde, udmærker sig ved en ganske særlig renhed, der i den ny CT 18-film giver sig udtryk i en øget, fantastisk naturlig farvebrillans uden dog at påvirke filmens følsomhed eller holdbarhed. Lys og skygge står fint gennemtegnede, og den vigtigste af alle farverne — den farve, som alle andre farver sættes i relation til — hudfarven — er helt ideel, også ved blitz. Dertil kommer et mere lysende rødt, kraftigere blåt, et mættet gult og et mere nuanceret grønt.

Navnet CT 18 er bibeholdt. Hvorfor dog også ændre et så velanskrevet og godt indført navn, så meget mere som denne frem-

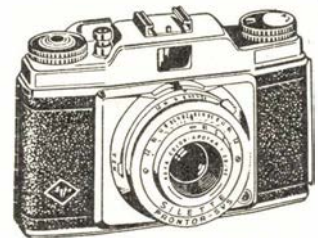
gangsmåde også gør det lettere for Dem at komme gennem overgangstiden, dersom De endnu skulle have nogle patroner liggende af den tidligere type, d.v.s. emulsioner under nr. 5300. Fra og med dette emulsionsnummer er det den ny film — og foreløbig drejer det sig kun om 35 mm-filmen.

Med den ny CT 18-småbilledfilm sikrer De Dem flere og bedre dias og dermed større glæde af farvefotografien.

De Skulle Bruge



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

## Personalia

### Kølkær

Stationsmst. A. J. Skott, Vrangstrup, er efter ansøgning flyttet til Kølkær, hvor stmst. H. F. Andresen e.ans er flyttet til Bolderslev.

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 Frederiksallé

## Hestekød

Fortrinlig til:

Engelsk bøf, hakke bøf, gullasch, benløse fugle, forløren 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

## Aarhus

### Ny Modeforretning

med alt i KJOLER  
bluser og nederdele

*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 2½ tons.

Samsøgade 4 - Århus - Tlf. 2 33 88

### AS 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

Ryesgade 28 - Telf. Århus 2 40 26

#### Betro os Deres møbler

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

AUG. THOMASSEN

Knudriisgade 28, Århus. Tlf. 3 11 85

### Arbejder Spare- og

### Laanekassen

for Aarhus og Omegn

#### MASKINARBEJDE

Dreje- og høvlearbejde, fræsearbejde,  
stansearbejde, 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 kakkellovn og  
centralfyr. Bestil hos Deres brænd-  
selshandler eller direkte fra  
Viby Gasværk - Tlf. Viby 4 13 33

#### „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

#### Osv. S. Thomsen

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



MALERMESTER

#### LEO BUKHOLT

Falstersgade 57 - Århus - Tlf. 2 21 85

Alt malerarbejde udføres  
Indhent tilbud

#### Århus EL-Service

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

#### Al budkørsel

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

Jernbanepersonalet anbefales

#### Mejlgades Isenkram

v/ A. Rasmussen  
Mejlgade 71 - Århus  
Tlf. 3 11 25

#### 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

#### Harry's Motorservice

Alle former for opretning  
Biler - Motorcykler - Scoters  
Autogen- og elektro-svejsning  
Thunøgade 19 Århus C  
Tlf. 2 14 32

#### Langenæs

#### Fod- og Skønhedsklinik

Grete Baltzersen  
Langenæs Allé 30, 5. sal (elevatør)  
Århus C Tlf. 4 28 35

## Flintholm

Stationsmst. A. R. J. G. Rasmussen, Dybbølsbro, er efter ansøgning flyttet til Flintholm, hvor stmst. Rybro har søgt afsked (69 år).

## Glamsbjerg

Trafikekspedient E. B. Sørensen, Orehoved, er forfremmet til stationsmester i Glamsbjerg, hvor stfst. M. Christensen er død (60 år).

## Stevnstrup

Trafikekspedient O. E. Randa, Ulstrup, er forfremmet til stationsmst. i Stevnstrup, hvor stmst. K. K. Erlandsen er død (67 år).

## Dybbølsbro

Stationsmester P. Jensen, Lyngbyvej, er efter ansøgning flyttet til Dybbølsbro, hvor stmst. A. R. G. Rasmussen efter ans. er flyttet til Flintholm.

## Dødsfald

Lokofører A. F. V. Petersen, fh. Struer, 81 år.

Lokofører Soph. Jensen, fh. Fredericia, formand for Dansk Lokomotivmands Forening 1929—47, 79 år.

Lokofører M. F. A. Hansen, fh. Næstved, 79 år.

Stationsforst. T. C. L. Bjerregaard, Grindsted 1941—55, 78 år.

Lokofører H. F. P. Gliim, fh. Helsingør, 76 år.

Overportør M. F. Mikkelsen, fh. Gb., 72 år.

Stationsforst. H. C. Andersen, Knabstrup, 1953—59, 68 år.

Overtrafikkontrollør L. H. Parlev, Nykøbing Fl., 68 år.

Lokofører A. Andersen, fh. Århus, 67 år.

Lokofører K. N. Krogbæk, fh. Ålborg, 66 år.

Overportør H. E. M. Kristensen, Gb., 64 år.

Stationsforst. H. Møller, Hvalso fra 1960, 61 år.

Togfører H. O. Hansen, fh. Næstved, 50 år.

## Privatbankens rejsevink

Er man på rejse i udlandet er det værdifuldt at have de mest elementære oplysninger om valuta, porto, taxapriser o.s.v. intakte. Til det brug har Privatbanken i Kjøbenhavn ladet fremstille en serie foldere, een for hver af de mest populære rejselande. Folderne er fikse og i en be-

kvem størrelse, og er lige velegnede for tog- som for bilturister.

Får De vekslet valuta i en af bankens afdelinger i »Astoria« eller »Magasin«, skulle De spørge efter de nævnte foldere, der benævnes »Privatbankens rejsevink«.

Det er nyttige informationer i et handy format.



NORDELEKTRO's nye udstillingslokale i København

Siden NORDELEKTRO A/S i 1955 oprettede filialer i Ålborg, Hjørring og Frederikshavn har der længe været kunder til en afdeling i Århus. Gennem en årrække har virksomheden haft et snævert samarbejde med firmaet KEMP, Nørreport 20 i Århus, for til enhver tid at kunne betjene kunderne bedst muligt. Dette samarbejde har nu medført at fa. KEMP officielt ledes som filial af NORDELEKTRO fra 1. juni 1962.

Ved samme lejlighed er KEMP flyttet fra Nørreport 20 til NORDELEKTRO, Absalonsgade 31, hvor denne ejendom ombygges efter nutidens krav. Den nye filial vil blive ledet af de tidligere inde-

havere af KEMP, herrerne Soderlund og Hansen, der som hidtil på bedste måde vil varetage kundernes interesser, medens forretningsfører Elvin Hansen, NORDELEKTRO, Ålborg, nu også knyttes til Århus afdelingen som forretningsfører. Århus filialen har telefonnummer (061) 3 22 00, der bedes benyttet ved udførelse af arbejder i Århus.

Som det ses på ovenstående billede er der også sket fremskridt på hovedvirksomheden i Landskronagade 56 i København, hvor en del af værkstedet er ombygget, ny prøvestue og tidssvarende udstillingslokale er indrettet.

## Forenede Danske Motorejere

Skolegade 5 – Aarhus – Telefon 3 13 44

Bliv medlem af F.D.M. – Det betaler sig, så kan også De komme på PRØVESTATIONERNE.

## JORDARBEJDER

Udgravning – Kørsel – Planering m. m. udføres. 2 stk. fabriksnye M-F 65 R hydrauliske grave- og læsemaskiner. – 8 stk. nye entreprenørvogne med 3-vejs tippelad for traktordrift. – 10 stk. 50 hk dieseltraktorer m. v.

Indhent venligst tilbud og oplysninger.

**A/S NAVO-HØST**  
Grenaa. – Telefon (063) 209 69.

# Tyske Forbundsbaners årsberetning

»De Tyske Forbundsbaner« har nu offentliggjort en foreløbig årsberetning for 1961. Af særlig interesse for Skandinavien giver beretningen følgende tal:

Godstrafikken indbragte i 1961 ca. 100 mill. DM mere end i 1960. Stykgodstrafikken alene steg med 14%. Indtægterne fra persontrafikken på jernbanerne var 6% og med banernes busser endog 15% højere end forrige år. I 1961 nåede De Tyske Forbundsbaners samlede indtægter op på 7,9 milliarder DM.

Til investeringer blev der i 1961 anvendt 2,5 milliarder DM. Der blev leveret 11.500 nye godsvogne, heraf var 6.500 specialvogne med indretninger til automatisk losning ved trykluft eller med anordninger til åbning af vognbunden ved tung losning, vogne med skydevægge, storbeholdervogne o.s.v. I alt disponerer »De Tyske Forbundsbaner« nu over 273.000 godsvogne, heraf 40.000 specialvogne.

Skinnelegemet blev yderligere forbedret og ombygget med henblik på forøget sikkerhed og hurtighed. Der blev i 1961 udlagt 1600 km nye spor, oprettet 4600 nye vigespor og på de lange strækninger blev skinnerne sammensvejet, således at 29.000 km spor er svejset på disse strækninger. Til arbejdet på skinnelegemet beskæftigede DB 40.700 arbejdere. Antallet af moderne relaissikringsanlæg andrager nu 440. Gennem rationalisering og modernisering af driften kunne Forbundsbanerne reducere antallet af beskæftigede med 52.000 arbejdere fra foråret 1958 indtil slutningen af 1961.

Bygningen af »Fugleflugtslinjen« skrider godt frem; den 960 m lange bro fra fastlandet til øen Fehmarn bliver færdig i sommeren 1962, når den store brobue bli-

ver sat ind i den 250 m brede midteråbning. Bropillerne er færdige, og brokonstruktionen over de mindre sideåbninger og de store ramper på begge bredder er allerede gjort færdig.

Elektrificeringen af strækningerne langs Rhinen og på nord-sydstrækningen fra Hamburg til Frankfurt skrider godt frem. Der er allerede mere end 4000 km i elektrisk drift, 2500 km er for tiden under bygning.

»De Tyske Forbundsbaner brugte i 1961 »kun« 6,3 millioner tons kul, d.v.s. ½ million mindre end i 1960. Forbruget af dieselolie steg med 15.000 t til 172.000 t. En stor succes var i 1961 »Trans-Europ-Exprestog« til godstrafikken (TEEM), således at antallet af disse også vil blive væsentlig øget i 1962. De etablerer f. eks. særdeles gode og hurtige forbindelser for sydfrugter fra Italien gennem Schweiz og Tyskland til Danmark, Sverige og Norge, da de kører med en maksimumsfart på 100 km/t og kun gør kort ophold ved landegrænserne.

Ligeledes havde man også i 1961 en meget stor succes med begrebet »Tag bilen med i toget«. Den vigtigste strækning fra Hamburg til Basel og Chiasso var hyppig udsolgt ugevis forud. Den nye forbindelse fra Köln og Frankfurt (Main) (Station Neu Isenburg) til Domodossola ved Milano bragte en værdifuld supplerende af forbindelserne til Italien idet den er væsentlig billigere end forbindelsen til Chiasso, hvortil bilerne ikke bliver transporteret i lukkede vogne, men på åben 2-

etagers transportvogne. Neu Isenburg stationen ved Frankfurt ligger noget lignende som Klampenborg ved København, meget smukt i et skovbevokset område, og der er et meget kønt beliggende friluftsbad og flere meget hyggelige kroer og restauranter, hvor man om sommeren kan sidde i det fri.

I 1962 vil der være følgende forbindelser, hvor man kan få bilen med i toget:

- 1) Hamburg—Basel og retur, daglig hele året.
- 2) Hamburg—Chiasso, 4 gange ugentlig.
- 3) Grossenbrode—München, 3 gange ugentlig.
- 4) Hamburg—München, 3 gange ugentlig.
- 5) München—Verona, 1 gang ugentlig.
- 6) Köln—Frankfurt (M)/Neu Isenburg—Domodossola, 1 gang ugentlig.
- 7) Köln—Frankfurt (M)/Neu Isenburg—Milano, 1 gang ugentlig.
- 8) Diüsseldorf—Achen—Avignon, 1 gang ugentlig.
- 9) Köln—Frankfurt (M)/Neu Isenburg—Villach, 1 gang ugentlig.

Allerede nu foreligger der i Hamburg-Altona 900 bestillinger for sommersæsonen, d.v.s. at mange dage både i april, maj og i juni til september allerede nu er udsolgt.

Danske bilister har i mange år domineret biltogstrafikken gennem Tyskland til Schweiz og Italien og er stærkt interesseret i de nye biltog-ruter til Østrig, Italien og Frankrig.



En af DB's moderne selv-tømmende godsvogne

## Brugsforeningen TRYG

RY

TLF. 49

## HOUGAARD JENSEN Bageri

RY

TLF. 48

## Tjørnholm Radio

Radio - Fjernsyn - Grammofonplader

Klostervej 6

RY - TELEFON 105



## BOG-anmeldelser

### Ny billigbogsserie

Forlaget Spektrum har netop lanceret sin serie »Spektrums Pocket Bøger« ved udsendelsen af ikke mindre end 5 bind.

Den første er Knud Sønderbys roman fra besættelsestiden, »Den usynlige Hær«, der ved udgivelsen blev filmatiseret af Johan Jacobsen med Bodil Kjer, Poul Reichardt, Mogens Wiet og Ebbe Rode i hovedrollerne. Knud Sønderby retter heri projektoren mod en lille gruppe vidt forskellige mennesker, der hver på sin vis drages ind i kampen mod besættelsesmagten og moder deres skæbne som tusinde andre. Det var folk af deres støbning, som var skyld i, at Danmark ikke mistede sin ære.

Den amerikanske forfatter og journalist John Hersey har i sin bog »Hiroshima« samlet beregninger om seks af de mennesker, der overlevede atombomben. Det er blevet til en — trods sin nøgternhed — meget stærkt virkende skildring af, hvad atombomben betød for mennesker, der levede i en by domt til undergang.

I en helt anden genre er nummer 3 i serien.

Under den anden verdenskrig arbejdede W. Somerset Maugham for det britiske efterretningstjeneste. Det blev til romanen »Ashenden — den hemmelige Agent«. Maugham var stationeret i Schweiz og havde her til opgave at holde forbindelsen vedlige mellem hovedkvarteret bag den franske front og de allierede agenter i Tyskland. Disse begivenhedsrige år førte ham sammen med en række mærkelige mennesker, der som han selv virkede bag kulisserne: tilknappede diplomater, lyssky spioner fra begge lejre og forførende lokkeduer — skikkelser, som nok kunne inspirere en fantasifuld forfatter.

Også kriminallitteraturen er repræsenteret i Spektrums Pocket Bøger, nemlig med et af de største engelske navne, Edgar Wallace, der i »Værelse nr. 13« fortæller om afsloringen af en falskmøntnerbande. Skont politiet med nogenlunde sikkerhed ved, hvem »Bogtrykkeren« og hans hjælpere er, er det dog hidtil ikke lykkedes at fore noget bevis derfor endstige gribe nogen af dem på fersk gerning. Wallace viser sig også her som en mester i at camouflere sine personers identitet, og han giver derved sin roman det gådefulde forløb, der fængsler til sidste side.

Som femte bind i serien har forlaget valgt at udsende Bertrand Russells populære og menneskekloge bog »Lykkens Erobring«. Det er ikke en bog, der henvender sig til de lærde. Man vil heri hver-

ken finde spisfindig filosofi eller dyb lærdom. Bertrand Russell har blot — for at bruge hans egne ord — »villeet sige et og andet, som forhåbentlig er præget af sund fornuft. Om de metoder, jeg anbefaler læseren, kan jeg kun sige, at deres værdi bekræftes af egne erfaringer og iagttagelser, og at jeg altid selv er blevet et lykkeligere menneske ved at følge dem.« Sikkert er det i hvert fald, at enhver intelligent læser vil have udbytte af at læse »Lykkens Erobring« og samtidig vil blive en uforglemmelig oplevelse rigere.

Det er et heldigt valg af titler, Forlaget Spektrum har truffet at lancere deres serie med. Det lover godt for serien fremover.

Pris kr. 3,75. Dobbeltbind kr. 5,75.

V. J.

### Locomotives of British Railways

P. Haase & Sons boghandel, Lovstræde 8, København K.

Nødvendig for alle der interesserer sig for engelske lokomotiver.

Det er en anbefalelsesværdig bog, der med en klar opbygning af tekst og billeder omfatter alle damplokomotiver, der har været i »British Railways« besiddelse siden nationaliseringen.

Bogen er illustreret med 730 fotografier i format: 11x6 cm og indbundet i lærred.

LOCOMOTIVES OF BRITISH RAILWAYS er en klassiker blandt engelske jernbanebøger, derfor har forlaget kunnet trykke et meget stort oplag, hvilket bevirker den overmåde rimelige pris.

488 sider 1961 kr. 29,75.

### Hans Hvass, Alverdens Fugle.

Politikens Forlag, 216 sider, shirt. 19,75 kr.

Alverdens Fugle er fjerde bind i Politikens højt skattede »Store Naturserie« og er naturligvis fremstillet i samme tiltalende udførelse som sine forgængere.

Den interessante tekst, der omhandler såvel de mere almindelige som sjældnere fugle blandt verdens ca. 8600 arter, krydres med et væld af pragtfulde farvegenivelser.

Tegneren Wilhelm Eigener er mester for de ca. 300 tegninger, der med farveglød levende beskriver næsten 1100 af de i bogen nævnte fugle.

Bogen er foruden at være en pryd for bogreolen et værdifuldt værk i handy form for alle fuglevenner, der afgjort vil værdsætte den.

En fortrinlig gavebog.

### Kunstens Ismer 1—6.

Politikens Forlag, pr. bind 24 plancher, 35 sider tekst, ib. 6,00.

Det er svært for menigmand at forstå den moderne malerkunst, men serien »Kunstens Ismer« prøver på at løfte sløret for de tanker, meninger og udtryks-

former, der ligger til grund for de forskellige kunstretninger. Og serien gør det med held.

### Bind 1. Impressionismen.

Impressionisme betyder indtryk. Impressionisterne søger med farver, toner og plastisk form at fastholde et øjeblikkeligt indtryk. Lys og luft gengives sædvanligvis i lyse spektralfarver.

Blandt kunstretningens kendte talenter kan nævnes navne som Edouard Manet, Edgar Degas, Poul Cézanne, Claude Monet og Auguste Renoir.

### Bind 2. Fauvismen.

Fauvismen har åbnet en ny verden af farver, en verden hvor selv det mørke, selv skyggerne har farve og glød. Ved farvernes hjælp gør man opmærksom på tilværelsens mangfoldighed.

Fauvismen monstret bl. a. så kendte navne som Paul Gauguin, Henri Matisse og Raoul Dufy.

### Bind 3. Expressionismen.

Mit barn tegner. Ja, sådan begynder bogen, og disse tre ord, deres korthed til trods, beskriver rammende Expressionismen.

Expressionisten maler efter hukommelsen, søger spontant at fastholde erindringer. Alt uvæsentligt udelades. Farverne bliver symbolske, de giver udtryk for noget, der skal opfattes sjæleligt.

### Bind 4. Kubismen.

Kubismen har ydet afgørende indflydelse på nutidens æstetiske opfattelse. Vi møder den daglig uden at vide det. Plakaten, der med sine dekorative farver lever op i gadebilledet, den typografiske opsætning i en avis, en rytmisk vinduesudstilling, et moderne gulvtæppe. Alt dette har en refleks af kubisme.

Kubisterne ønsker at give alt et fast omrids med geometriske figurer, også det atmosfæriske, det sanselige.

Bar sporg Picasso.

### Bind 5. Surrealismen.

Surrealismen er en oprørsbevægelse, der med bitter galgenhumor vender sig mod alt, der er af kultur og fornuft. Retningen er opstået som resultat af den depression, der blandt kunstnerne opstod efter første verdenskrig.

Surrealisterne viser med pensel deres glæde ved at fremelske ubehagelige hallucinationer.

### Bind 6. De Abstrakte.

Den abstrakte billedkunst har mange forskellige former og fælles for disse er, at ingen af dem søger at efterligne naturen.

Efter gængs opfattelse er det abstrakte en udpræget dekorativ udtryksform med

## 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

ofte ren geometrisk formgivning, hvor farverne vidner om lyrisk-dramatisk temperament.

Kaldes et abstrakt maleri f. eks. for sommer, er det beskueren frit overladt at forestille sig, om billedet forestiller en sommer, eller blot er malet en sommer.

Men det abstrakte kan også bære præg af poetisk kolorisme, der er en fantasi baseret på en direkte synsoplevelse. Det kan altså være et stemningsmaleri.

### Sigge Holmberg, Rejsen til Rom.

(Samlerens Forlag) 2. oplag, 264 sider, — 32,50 kr. ib.

REJSEN TIL ROM er en usædvanlig rejsebog. Intet under, at den har gjort forfatteren kendt videnom. Thi den er spækket med tusinder af praktiske og fornøjelige oplysninger.

Så velskrevet er bogen, at da den første gang udkom i Sverige, skrev det officielle italienske turistorgan: »Blandt mængden af nye Rom-guider (på alle sprog) er Hommerbergs ubetinget den bedste«.

Bogen rummer alt, hvad turisten har brug for at vide. Alt om hoteller, kortfattet kursus i Italiensk, trafik, mad og forfriskninger, lidt om indkøb, tidsfordriv om aftenen, mange og forskellige seværdigheder, ca. 2000 stikord, mere end 200 illustrationer, fotos og planer, endv. 2 eksemplarer af et femfarvet kort over Rom, det ene fastklæbet, det andet lige til at stikke i lommen.

Og så har bogen noget, som ingen andre rejsebøger har. Den har overflod af charme. Med Hommerberg ved hånden, bliver rejsen en ferie i ordets videste betydning. Rejsen bliver en fornøjelse. Hver dag en fest.

Hommerbergs sprudlende fortællerevne og uhojtidlige indstilling, men alligevel kyndig og kultiveret, gør samtidig bogen til spændende underholdning, der også kan læses med udbytte, selv om man kun rejser til møster i Langebæk.

Vi spør, at andet oplag også snart bliver udsolgt.

### Mary Eden og Richard Carrington, Sengen.

(Samlerens Forlag) 103 sider + 72 helsides tavler, 28,50 kr. hft. 38,50 ib.

I dag, i vor frigjorte litteraturs tidsalder, véd vi vel alt om sengen og dens brug. Næ, såmænd bør vi ej. Men når vi har læst SENGEN, er vi betydeligt klogere.

Bogen fortæller med sin underholdende — til tider sjove tekst, alt om sengens historie, der strækker sig fra primitive lov og stråbunker, går gennem middelalderens pompose himmelsenge, til nutidens mere spartansk udstyrede, men ulige mere komfortable møbel. Dog med en enkelt afart, udstyret med indbygget varmetermostat, dobbeltradio og fjernsyn m. m. Kr. ialt 50.000.

Kort sagt alle former og størrelser på senge iblandet folkeslags mærkelige vaner, underlige skikke, m. m. m.

72 dejlige billedtavler i forbindelse med forfatterens veloplagte tekst gør SENGEN til en rigtig gavebog.

Og den vil mere alle.

J. B. Dyrkilde.



### Næstsidste nyt!

#### Jernbanelægens måneds-oversigt

Måneden begyndte godt, da de sædvanlige tilfælde af Podagra, bulne hoveder og hæse halse er taget af, idet de 500 kr.-jubilæer er ved at blive sjældne.

Pjæk-epidemien forløber stadig mildt og ventes helt at ebbe ud hen imod sommerferien.

Hysterien derimod synes i tiltagen blandt de unge piger efter at Twisten er kommet frem, men man har de bedste håb, idet der i den kommende sæson er så mange andre kampe, som de unge mænd hellere vil — — overvære.

Den ondartede telephonitis er vi — bortset fra de kroniske tilfælde — også ved at få bugt med, idet det nye tællersystem har virket som et serum, der har dannet gavnlige antistoffer hos patienterne.

Det i forrige oversigt omtalte tilfælde af den ret sjældne Delirium tremens viste sig heldigvis at hvile på en fejlidiagnose, idet eleven led af en så hæftig forelskelse, at forvekslingen var forklarlig.

Firmands Delirium, som tidligere var en af vintrenes faste plager, er nu trængt meget tilbage, vistnok af Ludo og fjernsyn.

Men alt i alt en god måned med et stærkt stigende antal konsultationer og fulde venteværelser.

#### Fra matematisk-naturvidenskabeligt studenterkursus.

— Hvis De — mine unge herrer — ikke tager Dem ganske alvorligt sammen og repeterer meget energisk, må man forudse en dumpeprocent på ca. 80!!

— 80!? — mumlede en af dem — — det er det rene vrøvl, — for så mange er vi jo slet ikke!!

#### De gamle stier

I fordums dage rejste folk altid over hals og hoved, — når de skulle over Storebælt.

Og morsomt nok har man også i vore dage omsider fundet frem til den samme rute, nemlig: Hals(skov) og (Knuds)hoved.

#### Hos slagteren

— Nå, hvor meget vejede så Deres sidste nyfødte dreng?

— 3½ kilo — med benene!

#### En Quizz til sommervarmen

Trediveårskrigen, der udbrod i 1618 og udkæmpedes — stort set — mellem protestanter og katolikere, blev en af Europas største, længste og blodigste krige.

1) Hvor længe varede den?

2) Når sluttede den?

#### Helgarderet

— Pas dog på din lille bror, — han var jo ved at blive kørt over, — det havde været forfærdeligt!

— Nåh, — det havde nu ikke gjort så meget, for jeg har maegn til ham hjemmel!

#### Ak, ja, hvor er moralen i dag?

— Det er en god, gammel og grundlæggende moral i al handel, at varen leveres inde nbetalingen!

— Så er automaterne rigtignok umoralske!!

#### Den nye skoleordning

I ottende skoleår lægger undervisningen særlig an på de praktiske fag ude i livet, — tilpasset efter hver enkelt clevs lyst, evner og anlæg, således f. eks. Kryds & Tværs, bookmaking, videnskabelig tipning, skattefradrag, hjemmebrænding, læsemekanik og skærebrænding.

#### Æres den, som æres bør!

— Synes du da ikke, mor, at far ser helt aristokratisk ud med det solvergrå hår!?

— Jo, min dreng, — og det kan du takke mig for!

#### Ikke fortvivle!

— Folk siger, at mit ansigt vidner om ånd og intelligens!

— Ja, lille frøken, De skal ikke tage for tungt på, hvad folk sådan går og siger, — De ser såmænd meget sød og nydelig ud!

#### Og så var der

manden, der syntes at kaffepunchen havde en afsmag, — han havde glemt at hælde snapsen i.

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

## Esbjerg

### AUSTIN

De Forenede Automobilfabriker A/S  
Nyhavnsgade Esbjerg tfl. \*2 52 00

#### Elmers Møbler

Frodesgade 111 – Esbjerg  
Eget polsterværksted  
Tlf. 29613

#### Autoopretning

Frede Holmboe  
Nørregade 95, Esbjerg, tlf. 2 99 10

#### Blikkenslagernes A/S Esbjerg

Kontor og værksted:  
Nygårdsvej 84  
Tlf. 20360 og 25195  
Aut, gas- og vandmester  
Blikkenslagerarb., varme og ven-  
tilation, sanitær anlæg

#### R. SCHULIK

Slagterforretning  
Nørrebrogade 46 . Esbjerg  
Telefon 2 02 14

Der er altid noget nyt i

#### Det nye BOLIGHUS

Storegade 148 . Esbjerg . Tlf. 2 50 17

#### Nyt autoværksted

Erik Sørensen  
Reparation af alle mærker  
Borgergade 15, Esbjerg

#### P. BORNE

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

## Ribe

#### RAADHUSKONDIORIET

Chr. Kvist  
RIBE

#### E. A. S. UDSALG

v. Stockens Plads  
Ribe

## Ribe

#### Aktiselskabet RIBE MASKINFABRIK

Leverandør til DSB  
Telf. Ribe 970

Jernbanepersonalet anbefales

#### WEIS STUE

Olga Henriksen  
Torvet, Ribe, tfl. 700

#### Landbosparekassen for Ribe og Omegn

Torvet — i byens centrum  
Telf. Ribe 40 og 524

#### H. Holm Petersson

Aut. El-installatør  
Dagmarsgade 4 - Ribe  
Telf. 162

#### Asbjerg Lauridsen & Søn

Glarmester  
Nederdammen 31, Ribe, tlf. 317  
Rullegardiner – Persienner  
Blyvinduer – Billeder indrammes

Toiletartikler og Souvenirbod

#### VAREIMPORTEN

E. Hansen  
Sønderportsgade 21 Ribe

#### Sydjydsk Landmandsbank

Storegade 4 Ribe  
Tlf. \*606

#### H. C. Pedersen

Viktualiehandler  
Sønderportsgade 267 Ribe  
Tlf. 50

#### Bent Lassen

Købmand  
Kolonial – Vine – Delikatesser  
Torvet 4, Ribe, tlf. 305

#### Hans Hansens efft.

Henry Nielsen  
Manufaktur – Herreekviperung  
Saltgade 3, Ribe, tlf. 291

#### STRØMPEHUSET

Tangevej 3 Ribe Tlf. 107

## Skærbæk

#### P. Grundahl

Slagteri og pølsemejeri  
Jernbanegade 12 Skærbæk  
Tlf. 5 14 25

#### Møllers Boghandel

Jernbanegade 10, Skærbæk  
Tlf. 5 13 30

#### VULKAN RADIO

M. Jacobsen  
Radio og fjernsyn  
Jernbanegade 4 Skærbæk  
Tlf. 5 11 51

#### DEN NY GARTNER

Alle årstidens grøntsager  
Tøndervej 3, Skærbæk, tlf. 5 15 48

#### SPARE- OG LAANEKASSEN for Skærbæk og Omegn

Byens og omegnens ældste  
pengeinstitut  
Tlf. 5 11 16

#### Skærbæk og Omegns Brugsforening

Storegade Skærbæk  
Tlf. 5 14 43

#### H. Christensen

statsaut. El-installatør  
Lys – Kraft – Varme – Kulde  
Storegade 31 Skærbæk  
Drej rouletten 5 13 13

#### Skærbæk Foto

Chr. Christensen  
Storegade 26 Skærbæk  
Tlf. 5 15 13

#### Niels Winter

Manufaktur – Konfektion  
Skærbæk Tlf. 5 12 34

#### Schous Farvehandel

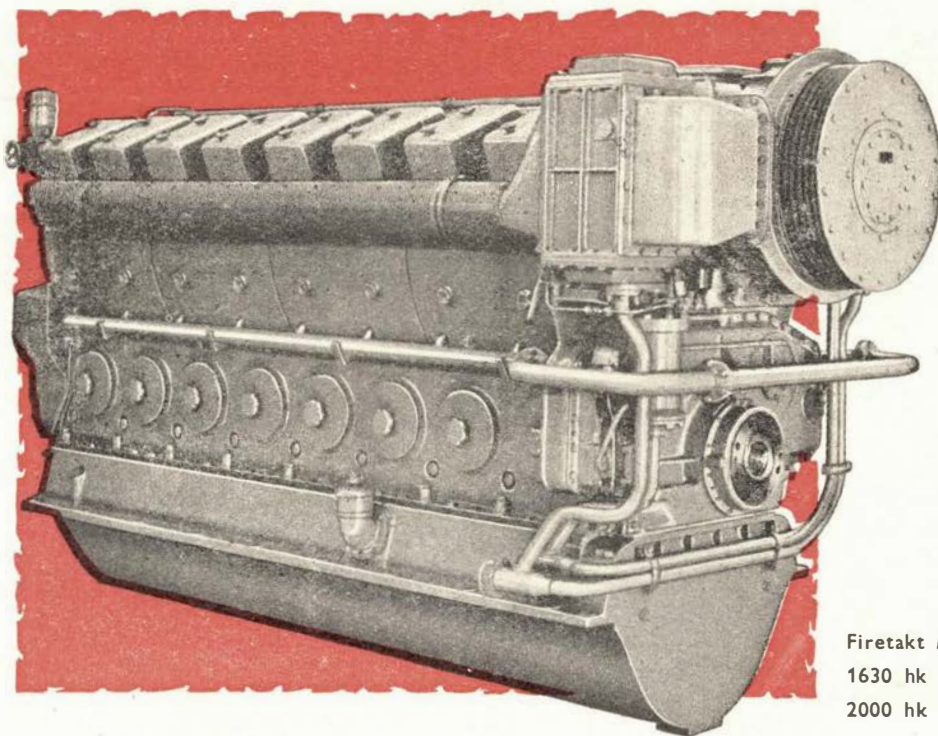
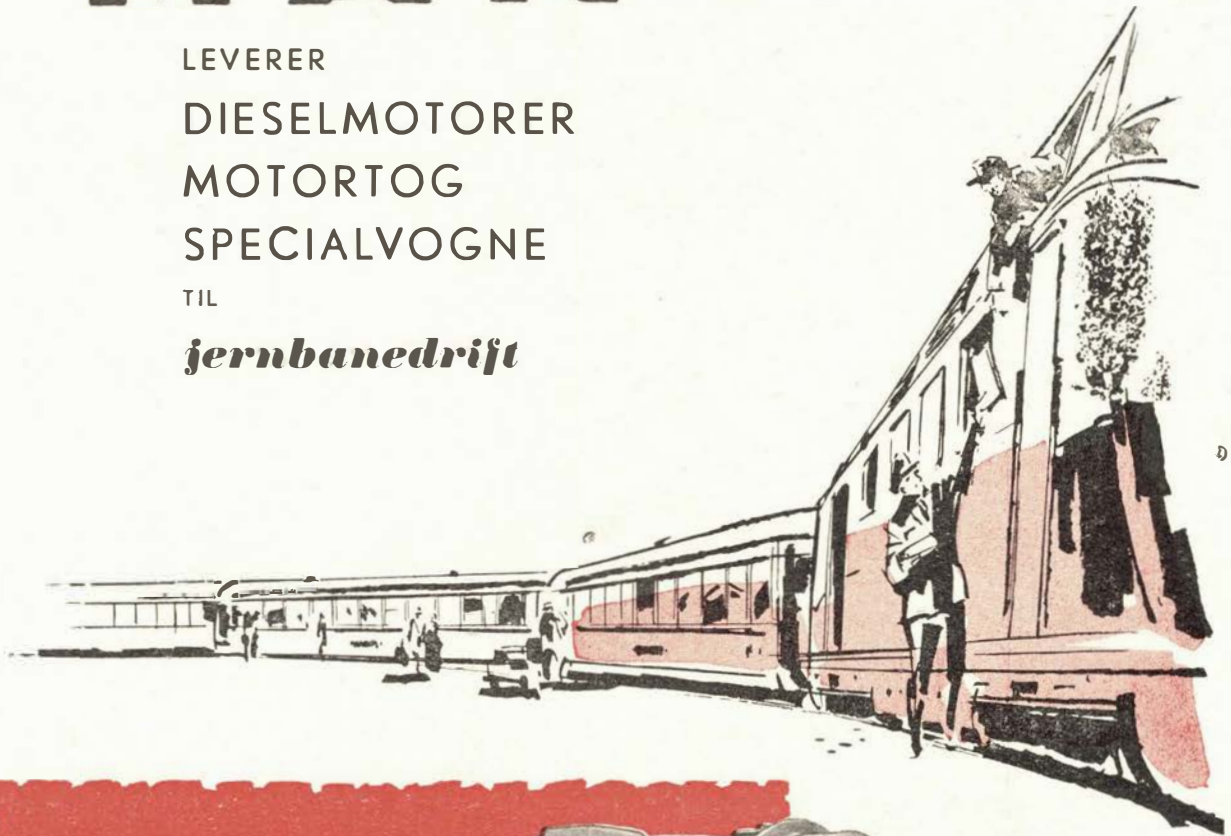
E. Rasmussen  
Skolegade 4 Skærbæk  
Tlf. 5 16 35

#### Slagteriudsalget

Storegade 15 Skærbæk  
Tlf. 5 11 26

# M·A·N

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 · WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark:

**PROTECHNICO** ¼

VESTER FARIMAGSGADE 1 - KØBENHAVN V. - TELEFON MINERVA 2062