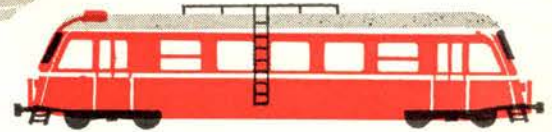
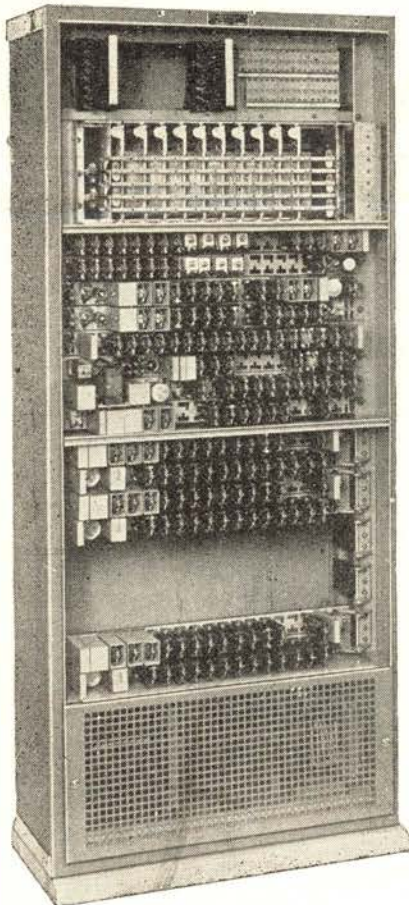


JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



AUTOMATISK LOKALTELEFONCENTRAL

Standard Electric A/S 7016 · PABC er en fuld-automatisk lokalcentral af koordinatvælgertypen indrettet for tilslutning til offentlige telefonnet.

Centralens maximale kapacitet er 16 lokallinier, 5 to-vejs centralledninger og 2 lokalsnorpar. d. v. s., at der samtidigt kan tales fra 9 apparater.

Centralledningskredsens relæer er monteret på plader med multistikkontakter, således at udvidelse let kan foretages uden nævneværdigt montagearbejde.



Standard Electric A/S

RAADMANDSGADE 71 - KØBENHAVN N. - *TAGA 7000

Duros

- det
robuste
rørplade-
batteri

hvor der stilles krav til kvalitet

Det kendte
LYAC-autobatteri
monteres i
alle bustyper.

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



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

BANKBOG

DEN DANSKE
LANDMANDSBANK

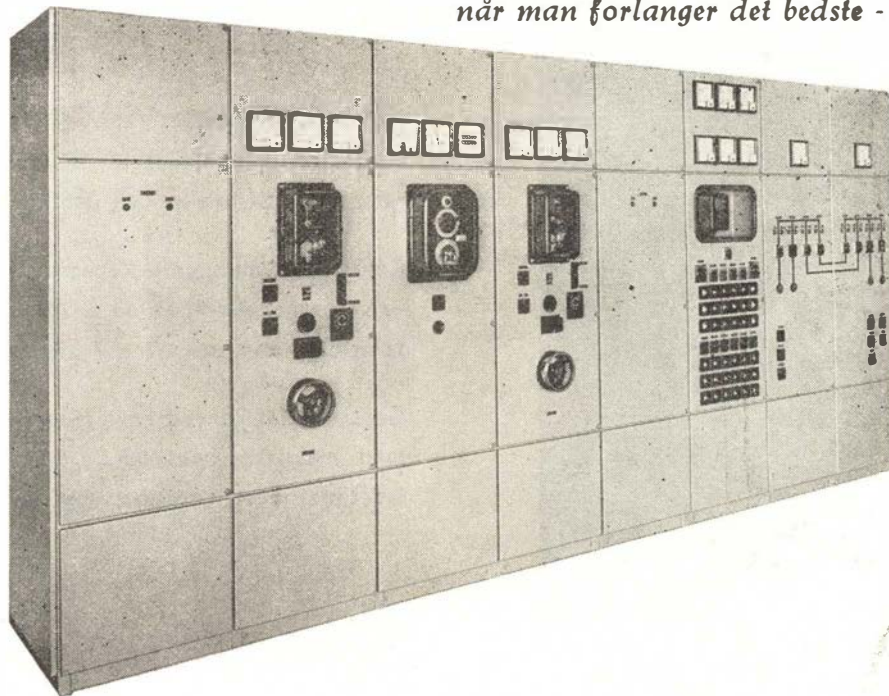
BANKBOGAFDELINGEN

EN BANKBOG
åbner alle muligheder
- indsat Deres penge i

LANDMANDSBANKEN

KAPSLEDE TAVLER

Generator- og
fordelingstavle
for en af
loranstationerne
på Grønland



når man forlanger det bedste -



AKTIESELSKABET
E. RASMUSSEN

FREDERICIA - TLF. (0431) 3511
KONTOR I KØBENHAVN - TLF. PA. 3681



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^{st.} - 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«

Oktober 1962

Dette nr. indeholder:

Nyborg—Svendborg banen ...	side 275
Månedens emner	» 276
Til og fra læsere	» 278
Erindres det	» 279
Københavns fællesafdelings studierejse	» 280
DMKJ's afskedstur på LB.....	» 281
Direktør S. D. Brandt.....	» 283
Rødkærsbro—Kjellerup 50 år..	» 284
September dagbog	» 286
Privatbane nyt	» 287
Model Jernbane	» 288
Foto hobby	» 291
Boganmeldelser	» 295
Hunden på	» 296

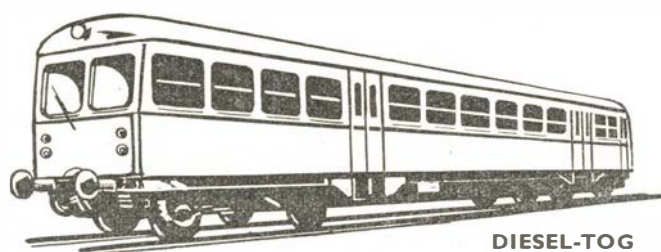
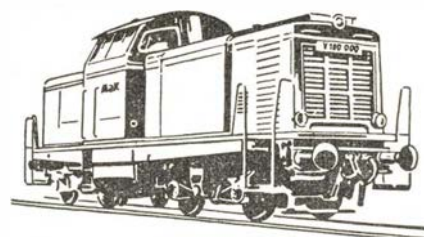


MaK



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

Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

Esbjerg

AUSTIN

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

R. SCHULIK
Slagterforretning
Nørrebrogade 46 . Esbjerg
Telefon 2 02 14

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

Der er altid noget nyt i
Det nye BOLIGHUS
Storegade 148 . Esbjerg . Tlf. 2 50 17

Andreas Christensen
Købmandsforretningen
Strandby Kirkevej 88 . Esbjerg
Telefon 2 84 53

RADIO-HANSEN
Radio og fjernsyn. - Gode be-
talingsvilkår
Hurtig og effektiv service
Storegade 77 Esbjerg 2 56 83

**Esbjerg
Eksportmarked**

Hans J. Frandsen
Kolonial – Isenkram
Foderstoffer
Trolldhede, tlf. 2

Gør Deres indkøb hos vore annoncører

Ribe

Aktieselskabet
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

Konfekturforretningen
Kaja Rasmussen. - Olga Nissens eftf.
Sønderportgade 13 - Ribe
Hjemmelavet chokolade og konfekt
Telf. Ribe 536

Toiletartikler og Souvenirbod
VAREIMPORTEN
E. Hansen
Sønderportsgade 21 Ribe

Vejen

Sydjydsk Damkultur A/S
VEJEN
Telf. 115 – Telgr.: Damkultur
EKSPORT
Egne jernbanevogne

STRØMPEHUSET
Hofteholdere – Busteholdere
Stedet med de bedste strømper
Nørregade 36 . Vejen . Tlf. 204

»Bertha«
M. Bolding Nielsen
Tricotage - uldgarn - smaaing
Søndergade 1 - Vejen - telf. 7

GRINDSTED RADIO
Fr. Flø Sørensen
Vesterbrogade 2 – Telf. 375

Sønder Jylland

Blenner's Dampvaskeri
Skibbrogade 2 Tønder
Telf. 2 22 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

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

Haderslev Bank
Aktieselskab
Nørregade 30 Haderslev
Tlf. *2 35 25

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

P. N. Petersen
Cykler - radio - fjernsyn
knallerter - Reparationer
Vojens - telefon 4 11 52 (045)

N. C. Bocks Boghandel
Folmer Berentzen
Nygade 12 – Graasten – Tlf. 5 12 3'

Haderslev Dampvaskeri A/S
Badstuegade 12
Haderslev – Tlf. 2 22 15

Dan Ballesgaard
Handelsgartner
Vesterport – Varde
Tlf. 618

Nyborg—Svendborg banen

Banen bør drives som privatbane

I jernbaneinteresserede kredse har tanken om at nedlægge jernbanestrækningen Nyborg—Svendborg vakt bestyrtelse, idet det er de flestes opfattelse, at man ved nedlæggelsen af en så vigtig strækning samtidig påbegynder den endelige likvidering af det danske jernbanenet. Lige fra anlægget har banen hørt til de bedst trafikerede sidebanestrækninger og endnu i 1930/31, da der sidste gang offentliggjordes regnskaber for de enkelte sydfynske strækninger, balancerede banens regnskab da også, medens størsteparten af de øvrige privatbaner gav underskud. Under krigen gav banen et betydeligt overskud og da DSB i 1949 i forbindelse med overtagelsen af strækningen Odense—Svendborg forpagtede strækningen, enedes man da også om en forpagtningsafgift på 80.000 kr. om året. Efter at DSB havde overtaget driften, ændredes billedet dog helt og da man i 1954 skulle forny forpagtningsaftalen, måtte selskabet da også indgå på at betale DSB en årlig afgift på 220.000 kr., senere ændret til 225.000 kr., af hvilket beløb statskassen dog i henhold til loven om støtte til privatbanerne refunderer de 60 %, således at kommunernes andel har udgjort 90.000 kr. om året, hvoraf amtskommunerne betaler de 24.000, Svendborg by de 22.000, Nyborg by de 8.000 og 9 landkommuner de resterende 36.000.

Som følge af utilfredshed blandt kommunerne med denne ordning var der ved fornyelse af forpagtningskontrakten i 1959 stærk stemning for lukning af banen i 1961. På et møde den 20/5 1960 viste det sig dog, at 62,12 % af kommunestemmerne gik ind for, at banen holdtes igen til 1964, hvorefter forpagtningskontrakten fornyedes til dette tidspunkt, således at kommunerne dog i maj 1962 kunne opsigte over-

enskomsten til ophør i efteråret 1962, således, at banen standsedes på dette tidspunkt.

Spørgsmålet er nu, om banens interessenter i dag kun har den udvej enten at lukke banen i år eller i 1964, på hvilket tidspunkt en forlængelse af kontrakten med DSB på de gældende vilkår næppe er tænkelig, eller om der foreligger en tredje udvej.

Dette forekommer os at være tilfældet, nemlig at fortsætte driften efter dette tidspunkt som privatbane.

Til brug for den i 1956 afgivne betænkning om privatbanernes fremtid udarbejdede statsbanerne en kalkulatorisk oversigt over banens indtægter og udgifter, der viste indtægter på 1.353.000 kr. og udgifter på 1.901.500 kr., således at driftsunderskuddet altså udgjorde 549.200 kr. Underskuddet er stadig betydeligt, men der er i mellemtiden sket væsentlige ændringer både f.s.v. angår indtægter og udgifter. På indtægtsiden er en del af persontrafikken som følge af køreplansændringer overført til landevej og en del af godstrafikken til strækningen Odense—Svendborg, hvilket er hjemlet i den gældende forpagtningskontrakt. På udgiftssiden er der sket stigninger som følge af højere lønninger og fald som følge af overgang fra delvis dampdrift til ren motordrift.

Som grundlag for regnskabstallene har man opgjort banens persontrafik til 383.000 rejser eller ca. 8,3 mill. personkm svarende til 218.000 personkm pr. banekm, medens gennemsnittet for samtlige privatbaner samme år udgjorde 113.000 og kun 5 af 45 baner havde en større trafik pr. km. Godstrafikken opgjordes til 1,05 mill. tonkm eller ca. 28.000 tonkm pr. banekm, medens gennemsnittet for privatbanerne var 17.000 og kun 6 baner lå højere. Nyborg—Svendborg banen ligger med andre ord mellem de 6 a 7 bedste privatbanestrækninger hvad trafik angår.

Ser man på de beregnede udgifter, kan man gå ud fra, at disse ved privat drift under forenkede former, men endda med en bedre toggang end nu, vil kunne bringes ned på en brøkdel af de udgifter, statsdriften medfører. På stationstjenesten vil der kunne spares væsentlig ved indskrænkning af sydbanegården i Nyborg og særlig ved nedlæggelse af de stationer, hvor postvæsenets refusion af udgifterne ikke dækker den væsentligste del af betjeningsudgifterne, således at 5 a 6 af banens stationer ændres til ubetjente trinbræt med sidespor for vognladningsgods. Både f.s.v. angår udgifterne til personale som til brændselsolie vil udgifterne kunne gå meget væsentligt ned ved overgang til *skinnebusdrift*, således at de første morgentog og sidste aftentog gjordes enmandsbetjente og de øvrige tog tomandsbetjente.

Og så er vi igen fremme til et nyt problem, nemlig spørgsmålet om banens vedligeholdelse. Sporet er nu på ca. halvdelen af strækningen så dårlig, at det med den nuværende driftsform i løbet af meget få år må udskiftes, ligesom svellerne trænger til fornyelse. Går man imidlertid over til

Resturant »På Fortovet«
og baren på Østerport station

anbefales

POUL GUDMANN

drift med lette skinnebustog, vil denne udgift formentlig kunne udskydes noget, eller i hvert fald fordeles over flere år.

Penge til de nødvendige materielanskaffelser og sporfornyelser må delvis kunne fremskaffes gennem de lovhjemlede stats-tilskud til modernisering af privatbaner, hvorved man også må være opmærksom på muligheden af at anskaffe brugt materiel. Persontrafikken vil formentlig kunne gennemføres med fire skinnebusser og tilhørende påhængsvogne. Da flere privatbaner står for fald og brugte skinnebusser i 1961 er solgt for 40-50.000 kr., skulle udgifterne ikke blive uoverkommelige. Det samme gælder udgifterne til anskaffelse af 2 motorvogne eller loko til godstrafikken. Billigt motormateriel vil også i et vist omfang kunne erhverves i Sverige.

Under den nævnte driftsform synes det ikke utænkeligt, at banen, der ikke er be-

byrdet med pensionsbidrag eller med et fra tidligere tid stammende urimeligt stort antal tjenestemænd, vil kunne svare sig, således at selve driften kunne give overskud. Selvom der skulle fremkomme et underskud, vil dette næppe blive uoverkommeligt for kommunerne under den gældende ordning med tilskud fra statskassen på 60 % af dette.

Tager man disse synspunkter i betragtning, synes det urimeligt, om kommunerne uden nærmere undersøgelser opgiver banen på indeværende tidspunkt. Banen er af så stor betydning for lokaltrafikken og for turisttrafikken til Svendborg og det østlige Sydbyn, at dens nedlæggelse vil kunne medføre langt større tab for egnen end denne må betale til dækning af banens underskud, hvis denne opretholdes.

Birger Wilcke.

endnu en færge, således at man kan gennemføre en fartplan med 4-6 dobbeltture i døgnet.

Bybane i Århus

Medens generaldir. Skov mener, at man er langt forud for sin tid med et sådant projekt, der først kan være aktuelt når Århus får 1 mill. indbyggere, har man i Århus det syn på sagen, at der kun behøver at være mellem 200.000 og 400.000 indbyggere for behovet for en bybane.

Professor Humlum har fremsat et forslag til en bybane fra Moesgård til Skåde i syd og til Egå i nord, hvilket bliver en strækning på 23 km, der med el-tog kan gennemkøres på ca. en halv time.

Man kan således få 40 minutters perioder for hvert fulde stræk i nordlig og sydlig retning, så man med 20 minutters kørselsafstand i begge retninger kan holde trafikken i gang med i alt seks tog.

Professor Humlums bybaneforslag rummer flere detaljer, men han fastslår, at den bliver en nødvendighed, og at banen må være tosporet og elektrificeret. Prisen ventes at ville komme til at ligge mellem 100 og 200 millioner kroner.

Østerport broen

For tre år siden forberedte DSB en ombygning af denne bro. Endvidere ønskede Københavns magistrat den vigtige færdselsåre på den 51 år gamle bro udvidet ved at bygge to gangtunneller mellem Østerport st. og Den frie udstilling med trapper op til sporvognshellerne midt på broen.

De to parter enedes om at støbe et nyt solidt brodække, som DSB skulle betale, medens kommunen skulle betale en udvidelse af broen mod vest og gangtunnellerne. Arbejdet blev derefter påbegyndt, og man nåede så langt, at det nye stykke bro blev støbt.

I 1960 blev arbejdet imidlertid indstillet. DSB henviste nemlig til, at projektet var udformet i forventning om Teknisk Museum-storbyggeriets godkendelse. - Hvis komplekset ikke kunne få starttilladelse, måtte tegningerne revideres. Og en afgørelse i den ene eller anden retning er som bekendt stadig ikke truffet.

Situationen er nu så alvorlig, at DSB har anset det for nødvendigt at etablere vagt døgnet rundt for hele tiden at føre tilsyn med, at broen eller pillerne, der bærer den, ikke slår revner, der kan medføre delvis sammenstyrtning af broen, idet den er så nær grænsen af sin bæreevne, at en forstærkning af broen nu ikke kan udskydes længere.

Månedens emner...

Datacentralen i gang

Interessentselskabet Datacentralen af 1959 blev, som navnet angiver, startet for 3 år siden, og deltagerne er den danske stat, Københavns kommune, Frederiksberg kommune, Den danske Købstadsforening, Foreningen Bymæssige Kommuner og De samvirkende Sognerådsforeninger i Danmark. Interessentselskabets formål er etablering og drift af en databehandlingscentral fortrinsvis til udførelse af opgaver henhørende under de enkelte interessenters egne områder samt fællesopgaver henhørende under to eller flere af interessenterne.

To maskiner af typen IBM 1401 er opstillet og den tredje, der bærer typebetegnelsen IBM 7070, var køreklar 1. oktober. 7070 er en decimal maskine med en intern hukommelse på 10.000 ord, hver indeholdende 10 decimale tal eller bogstaver.

Når man i sin tid valgte den nævnte kombination af elektronregnemaskiner, hænger det sammen med, at man var interesseret i en stor input- og outputkapacitet. Dette opnås ved udelukkende at benytte de to 1401 maskiner til indlæsning og udskrivning af datamaterialet. Dette overføres på magnetbånd ved hjælp af 1401, hvorefter 7070 læser alle nødvendige data fra dette magnetbånd. Udskrivningen sker på samme måde, idet 1401 skriver resultaterne ud fra de magnetbånd, som 7070 har fremstillet. En anden fordel ved valget af 7070 var, at den forholdsvis let på et senere tidspunkt kan bygges om til

en 7074, der er en parallelt arbejdende maskine. Herved bliver regnehastigheden sat 8 til 10 gange i vejret. De tre maskiner råder tilsammen over 11 magnetbåndstationer, som efter behov kan fordeles med maksimalt 9 for 7070 og maksimalt 3 for 1401.

Datacentralens opgaver er mangeartede, men som naturligt er, drejer de sig i første række om databehandling i den offentlige administration. Statsbanernes løningsregnskab for månedslønnet personale er allerede køreklar på maskinen, men Datacentralens personale på 65 mand arbejder også for fuld kraft med programmering og indkøring af programmer for statens lønninger som helhed.

Gedser—Travemünde ruten

Et halvt års intensivt arbejde er på trods af faretruende mørke skyer blevet kronet med held. Gedser—Travemünde ruten er en realitet og en ny, moderne bilfærge er i disse dage blevet kontraheret på Orenstein-Koppelværftet i Lübeck til levering 1. juni 1963 eller omtrent samtidig med nedlæggelsen af Gedser—Grosenbrode-ruten og oprettelsen af Fugleflugtslinien.

Sejltiden mellem Gedser og Travemünde bliver godt tre timer, og der disponeres med en fartplan, der omfatter tre dobbeltture i højsæsonen og to resten af året. Opfylder ruten forventningerne, er det rederiets hensigt i løbet af få år at bygge

Atter tyske DSG sovevogne til og fra Danmark

Sovevognstrafikken til og fra Danmark står nu foran en større omlægning og fornyelse, idet DSB har godkendt en overenskomst mellem Wagons-Lits og det tyske DSG sovevognsselskab, hvilket betyder at tyske DSG sovevogne atter kører til og fra København og gennem Jylland til Frederikshavn og retur til Hamborg.

Det bliver splinternye universalvogne med aircondition og udvidede muligheder for servering, og waggonerne skal have *dansk personale*. Samtidig indsætter også Wagons-Lits nye, moderne vogne, og der tænkes ikke blot på den normale trafik, men også på ferietidens ekstraordinære arrangementer.

10.000 kr. fra modelbanen i Århus fordelt

Som bekendt overrakte generaldirektør Skov Århus borgmester 10.000 kr. på DSB jubilæumsdagen, overskudet fra modelbanen på Århus hovedbanegård.

Borgmesteren har nu fordelt pengene til sociale formål til institutioner, der er afskåret fra officielle tilskud. Ungdomsklubben »Mejlen«, der stod for at måtte lukke på grund af økonomiske besværligheder, fik 5000 kr., KFUM's sociale arbejde fik 3500 kr. til udvidelse af den barakbygning, som KFUM har ved Nordhavnen i Århus, hvor ensomme ældre mænd har haft et tilholdssted, og efterhånden kommer der også unge fra havnekvartalerne. De resterende 1500 kr. blev givet til en nyoprettet klub, der vil forsøge at samle unge piger fra byen til spørgsmål, der har med hus og hjem at gøre.

Alt i alt må det siges, at de 40.000 25-ører fra modelbanen her er givet til gode samfundsfornyende formål, som vel næppe en eneste af de, der ofrede en eller flere 25 ører på modelbanen, havde tænkt sig at blive medvirkende til.

Månedens foto



E 988 efter sammenstødet i Hedehusene den 10. septbr.

Foto: tkrl. P. Bang-Jensen

Den nye Chr. IX's bro i Nykøbing F.

Den gamle, nu dødsdømte Chr. IX's bro får sit navn overført til den nye kombinerede jernbane- og vejbro over Guldborgsund i Nykøbing F. Vejbrossen vil blive indviet d. 15. december, medens jernbrossen, der iøvrigt er helt færdig, venter til efter nytår, da sporlægningen dertil først kan påbegyndes, når den gamle jernbanestation er nedrevet. Den nye bro er et imponerende bygningsværk, hvis opførelse kommer op på en halv snes mill. kr.

Når de to gamle broer er fjernet, vil Nykøbing F få en fin havn, uden gener af nogen art, idet der kun bliver få oplukninger af den nye bro, der har en gennemsejlingshøjde på fire m, og da sejldybden syd for broen kun er tre m, er det begrænset, hvor mange skibe, der skal den vej.

Rødby-Puttgarten

Det påregnes nu, at de igangværende arbejder på den nye rute skal være færdige så betids, at indvielsen kan finde sted d. 9. maj, således at færgesejladserne kan overflyttes fra Gedser nogle uger før sommerkøreplanen træder i kraft d. 26. maj. Der vil derved blive lejlighed for personalet til at blive fortrolig med de nye arbejdsforhold.

I samme tidsrum vil der være ændrede køreplaner for strækningen Nykøbing F - Lübeck og omvendt. Sejltiden fra Puttgarten til Rødby bliver 55 min., men fra Rødby til Puttgarten 65 min., idet der på denne tur skal svejdes to gange for at bilerne kan køre retvendt om og fra borde.

For de tog, der fortsætter sydpå ud over Hamburg, vil den fremadskridende elektrificering af tyske hovedstrækninger, som vil være ført frem til Hannover, når Fugle-

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft



Nyt fra hele verden

Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Tegnefilm

— vi har cinemascop

Central 13540

Færge ruter

Göteborg-Frederikshavn-Linjen

M/S „Prinsessan Margaretha“

M/S „Prinsessan Christina“

Daglig

Fra Frederikshavn kl. 12.00 og 18.00
Ankomst Göteborg kl. 15.30 og 21.50
Fra Göteborg kl. 7.10 og 16.40
Ank. Frederikshavn kl. 10.50 og 20.10



GÖTEBORG-FREDERIKSHAVN LINJEN

Nic. Pedersen & Co.
Frederikshavn. Tlf. 2 04 88

Aktieselskabet

DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1898

Vestergade 10 . København K.

Telf. C. 2150



INDREG. VAREMÆRKE

ELEKTRISKE URE



BRABRAND

Løgstør - Vejen - Odense - Næstved



Werner Schwartzlose



GEDSER

„De Danske Østersøfærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

flugtslinjen åbnes, og i de nærmeste år derefter helt til Hamburg, give yderligere tidsmæssig fordel. F. eks. vil »Alpenexpress« der København-München bruger 20 timer 20 minutter fremtidig kunne køre strækningen på ca. 15½ time, en tidsgevinst på ca. 4¾ time.

Vi har modtaget . .

Modelbanerne på stationerne

Rundt omkring i landet på vore store banegårde findes der damploko in miniature og modelbaneanlæg, som ved indkast af en 10-øre eller en 25-øre kan sættes i drift, idet lokomotivet dog kun »spinner« på stedet og uden duft af dejlig rog og damp, medens togene kører rundt på de større eller mindre anlæg.

Beløbene, der indkommer ved dette, anvendes til velgørende formål, og tusinder af kr. er på denne måde i årenes løb fordelt til forskellige institutioner, en glimrende idé, hvis ophavsmand man skylder tak, og det fortjener påskønnelse og yderligere benyttelse og udbredelse.

Mange, såvel børn som voksne, fryder sig over disse anlæg, der ofte er så omsværmet, at man næsten ikke kan komme til at se dem, hvilket jo kun er glædeligt.

Desværre er der en fejl ved disse anlæg ligesom ved alt andet mekanik, og det er, at de kan blive i uorden. Gang på gang ser man, at en mont bliver puttet ind i anlægget, uden at det virker, til stor ærgrelse ikke mindst for de kære børn. Da der ingen opslag er om, hvor man skal henvende sig, i alt fald ikke på Århus H, hvis anlægget ikke fungerer, er det altså en slags falsk reklame, når der står, at toget kører ved indkast af en mont. Hvis det store imponerende anlæg i Århus fungerer, som det skal, kan der køre 4 tog på én gang ved indkast af 4 25-ører, en i hvert verdenshjørne. Forøvrigt har folk som regel ikke tid til at løbe efter en mand, for at få det til at virke, da deres tog som regel kører snart.

Anlæggene burde regelmæssigt efterses, og det burde være sådan, at en eller anden person på banegården hurtigt kunne rette

fejlen, da det som regel kun er en bagatel, der er i vejen, og der bør være et opslag om, hvor man kan henvende sig, hvis anlægget svigter.

I samme forbindelse kan afsløres, at det ville tage sig godt ud, hvis ruderne på montren blev pudset en gang imellem, idet disse som regel er fyldte med mærker af snavsede og fedtede børnefinger. Dette kunne vel lade sig gøre under den almindelige renholdelse af banegården som en slags service overfor anlægget, selvom det vel i og for sig ikke henhører under DSB.

O.B.

Til og fra læserne

Månedens foto

Svar til P.O. i Tårs. Det står alle frit for at sende foto (ikke film) til bladet til evt. optagelse under månedens foto. Det må være aktuelt eller historisk evt. morsomt, men i alle tilfælde må det være noget med jernbane.

Billedunderskrift

På side 201 i juli nr. findes et billede uden stedangivelse, og på flere forespørgsler meddeles det, at billedet viser Sydfynske jernbaners remise og værksted i Odense ca. 1890. Interesserede bedes tilføje dette, da billedet ellers intet siger.

Bortlodning af bøger

Atter i denne måned bortlodder »Jernbane-Bladet« nogle bøger og hæfter blandt læserne.

Alt hvad De behøver at gøre, er at indsende Deres navn og adresse sammen med nummeret på den bog, De er interesseret i. Så deltager De automatisk i lodtrækningen.

1. *Insel Usedom*. 120 sider, illustreret bog om øen Usedom i Østtyskland.
2. *Festniog Railway Guide*. 28 sider, ill. hæfte om smalsporet engelsk veteranjernbane.
3. *Trains Illustrated*. 68 sider, ill. årbog om jernbaner.
4. *Rhodesia Railways*. 20 sider, ill. hæfte i anledning af de rhodesiske jernbaners 60-års jubilæum.

5. *Rhodesia Railways Magazine*. 68 sider, ill.
6. *Rhodesia Railways Magazine*. 92 sider, ill.
7. *A Centenary of Signalling*. 28 sider, ill. hæfte om signaler og signalsystemer.

Erindres det . . .

For 50 år siden . . . September . . . 1912.

Boulevardbanens anlæg er overdraget firmaet Hultborg, Møller og Jensen for et beløb på kr. 1.256.842.

★

Lollandsbanens bestyrelse har vedtaget at købe et nyt materiel for kr. 125.000, samt at benytte kr. 20.000 til elektrisk belysning i banens personvogne.

★

Automobiloverforslen Snoghoj-Middelfart er nu etableret og den hurtigste automobilrute mellem det sydlige udland og Skandinavien er dermed tilvejebragt.

★

Oktober 1912

Den påtænkte forlængelse af Slangerup-banen til Hundested opgivet, idet det nedsatte udvalg mener, at en forbindelse fra Hundested til Grenå slet ikke vil kunne svare sig, hverken med personer eller gods.

★

Aalborg-Hadsundbanens regnskab udviste for afvigte år et overskud på kr. 62.684 og

Fjerritslev - Nørresundby - Frederikshavns-banen havde et overskud på kr. 207.503.

★

Efter langvarige forhandlinger mellem Dansk Jernbaneforbund og Generaldirektoratet angående højere lønninger til bane-

arbejdere og ledvogtere m. fl. har direktoratet tilbudt at forhøje lønningerne med fra 10 til 15 ore pr. dag. Banearbejdere tjener for tiden mellem 2,70 kr. til 3,70 kr. om dagen.

Dansk Jernbaneforbund er ikke tilfreds med det fremsatte tilbud.

★

2 unge mennesker blev d. 6. dræbt ved viadukten i Kovsted, under mærkelige omstændigheder. Efter en fest i Randers, hvor de havde brugt deres rejsepenge, tog de plads på taget af jernbanevognene i toget til Hobro. Da toget passerede viadukten v. Kovsted, blev de fejlet af ved passagen af denne og dræbt.

★

Jernbanebroen over Limfjorden blev d. 9. afbrudt, idet en tysk damper tørnede på under passagen. Skinnerne blev revet op, og svingpartiet kunne ikke fungere.

★

Generalprøve på Storstrømsbroens åbning. Et tog på 14 store personvogne bev d. 20. trukket af et af de nye svenske loko E 972. Det var et betagende syn skriver pressen.

★

Den nye kongevogn blev d. 21. forevist kronprins Frederik i Frederikshavn. Straks efter vognens ankomst til Frederikshavn blev et af Skagenbanens damploko forspændt, og korte den ned på havnepladsen foran kongeskibet, hvorefter kronprinsen foretog en nøje gennemgang af vognen. Den er landets største personvogn.

For 25 år siden . . . September 1937.

Den 23. blev Storstrømsbroen overdraget Statsbanerne. Repræsentanter fra entreprenørselskabet mødtes kl. 12,30 på Orehoved st. med repræsentanter fra banerne. Baneforforsker Flensborg og James Ruck, chefen for firmaets brobygnings afdl. kredsede deres navne på et stykke papir, og Danmark

havde en ny flot kæmpebro. Det hele skete i ventesalen på Orehoved st. . . .

Oktober 1937.

2 banearbejdere dræbes d. 4. under deres arbejde i sporet på Charlottenlund st. - Ingen havde bemærket uheldet, for man fandt en uniformshue ved skinnerne.

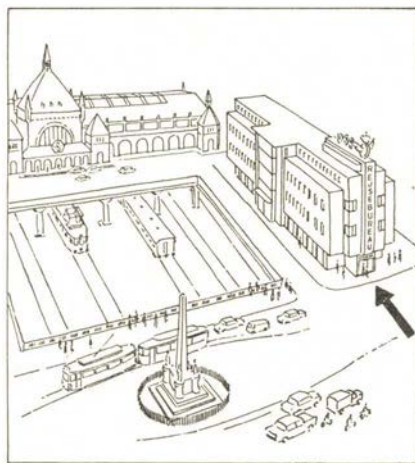
★

Finansudvalget bevilliger 6 mill. kr. til dobbeltspor mellem Aalborg og Randers, samt 1,5 mill. kr. til viadukter ved Frederikssundsbanen.

Statsbanerne bestiller 16 nye 1. kl. vogne, samt 8 nye 1/2 kl. vogne hos »Scandia« i Randers. Vognene skal leveres hurtigst muligt siger generaldirektor Knutzen.

★

En begivenhed enestående i jernbanernes historie i Danmark, indtraf d. 21. på strækningen mellem Fredericia og Lillebæltsbroen, idet lokofører J. O. Sørensen, Nyborg, pludselig faldt død om på førerpladsen. Fyrbøderen standsede toget og fik tilkaldt en ambulance.



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

DYBVAD HOTEL

Hovedvej 10 – Ålborg–Frederikshavn
Gode værelser – God hjemlig mad
Selskaber indtil 150 pers. modtages
Tlf. Dybvad 32
Sigrød og Karl Andersen

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

SAMSØ

„Fægekroen“ 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

Undlad ikke at besøge hotellet
fra 1581 —

HOTEL DAGMAR

Ribe – Tlf. 33, 35 og 36

Gæstgivergården

RØDE-KRO

H. Sommermark Tlf. 6 22 49

Missionshotellet ANSGAR

Drewnsensvej 30

Silkeborg - telefon 3699

Et godt inadsted - nymont. værelser

Spis og bo

GRAND – Hobro

Telf Hobro 36 og 576

Astrid og Villade Knudsen

Hotel „Krogen“ - Hasseris

MISSIONSHOTEL

Overnatning på gode værelser, med
morgencompl., alt incl. 15–16 kr.

Skibstedvej 4 – Aalborg

Tlf. 2 17 05

Kun 1 km fra Vesterbro, fri parkering

Ved De, at

LEGO-børn

leger bedst!

Dansk Jernbane Klub

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

Dampafskedstur med Køge–Ringstedbanen

Søndag den 18. november. København H afg. kl. 8.50 - Køge afg. kl. 10.15 (spisning på Østervang Hotel.) Retur fra Køge kl. 16.12. — Prisen for turen med Ringstedbanen er 12.00 kr. Børn og damer halv pris.

Anmeldelse om deltagelse og evt. spisning til sekretariatet. — Se adresse og telefon ovenstående.

Københavns Fællesafd. studierejse

DFJ Københavns Fællesafd. foretog atter i år en studierejse til Tyskland. Den 2. maj om morgenen startede 30 veloplagte medlemmer med toget til Hamborg, hvor der blev gjort nogle timers ophold. Kendte tyske kolleger havde arrangeret en interessant busrundtur med et kort besøg på Sct. Pauli som afslutning. Kl. 22,30 fortsattes rejsen i liggevoغن til Augsburg.

Også her havde tyske kolleger sørget for, at vi kunne tilbringe et par udbytterige dage. Augsburg er en gammel og interessant by, og vi blev mange gange mindet om, at Augsburg var – om ikke just verdens navle – så dog en by, hvor det romerske kejserrige havde haft sit hovedsæde, hvilket mange ældgamle bygninger endnu var et bevis for. Nogen turistby er Augsburg ikke, idet den mangler alt, søer, skove og natur, det der skal til, for at være turistby.

På vort hotel havde vi om aftenen en kammeratlig aften med nogle tyske kol-

leger, hvor alle deltog på bedste måde med sange, dans og sælsomme historier.

Dagen derpå var helliget besøget på M-A-N fabrikkerne, hvor vi fik forklaret den store virksomheds oprindelse, som maskinfabrik til egnens mange vandmøller, der efterhånden alle blev forsynet med M-A-N motorer. Det var en lang omgang at komme gennem de mange afdelinger, der fik Knud Larsen til at bemærke: »Man sku' tro, det var Vandrelauget, der var på udflugt«. I hallen, hvor man prøvekørte dieselmotorer, fandt vi to lokmotorer til Mh rangermaskiner, der skulle leveres til Frichs, Århus.

Om eftermiddagen fortsattes rejsen til München. Næste formiddag var der rundfart i München. Eftermiddagen gik med at bese det særdeles interessante Deutsche Museum, hvor der bl. a. var opbygget kulgruber, der viste grubearbejdets udvikling gennem tiderne, køretøjers udvikling fra dagvogne til biler, enkelte både gamle og

Ligeså uundværlig

JERNBANEN er for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN for LIVSFORSIKRING

nye loko, flyvemaskiner m. m., alt i alt en interessant samling, som alle, der kommer til München, bør besøge. Aftenen tilbragtes på det så højtbesungne Hofbrauhaus, hvis mange lokaler skal kunne rumme 5000 mennesker, men alt i alt efter vore vaner – et malpropt sted.

Søndag morgen måtte vi tidlig op og med tog til Salzburg, som vi nåede ved 10-tiden. Her modtoges vi af østrigske kolleger med Seigfried i spidsen, hvilket foranledigede vor udmærkede og elskværdige rejseleder herr Roloff, Kh, til at sige: »Seigfried kender Rybro, men vi håber det går!« forstå det, hvem der kan? – Efter at være installeret på vor Gasthof, havde vi resten af dagen den herligste rundfart i Salzburgerland, hvor de fleste af os for første gang gjorde bekendtskab med »Den hvide hest« og den skønne Sct. Wolfgang sø. Ved middagen her fik vi overrakt en lille nål med en skytsengel, der var skænket af borgmesteren i Salzburg og fremstillet specielt til os. Da det blev sent for vi var tilbage i Salzburg, og da vi havde været tidlig oppe, måtte en påtænkt kam-

meratskabsaften udgå af programmet på grund af træthed.

Mandag formiddag tilbragtes i regnvejr på slottet Hellbrun, hvorved vi således fik vand både fra oven og ned. Der er nylig indrettet en lille zoo derude. Eftermiddagen gik med at bese den gamle ærværdige by Salzburg. Den tidligere attraktion med vandsporvognen, der førte op til den gamle fæstning Hohe Salzburg, er nu erstattet med to el-sporvogne. Da dagen var tilende, var turen slut, og den lange rejse tilbage til Danmark begyndte.

Rejsen var et led i DJF Københavns fællesafdelings oplysningsarbejde, og man håber bl. a. at rejsen vil animere til stor tilslutning til denne vinters sprogkursus. Alt i alt en vellykket tur, hvor hvert minut blev udnyttet, for at deltagerne kunne få så stort udbytte af turen som muligt.

En ny tur vinker forude i maj 1963.

Fællesafdelingen bringer hermed en hilsen og tak til alle de mange tyskere og østrigere, der hver på sin måde var med til at gøre turen så oplevelsesrig.

S + K + R.

hvor deltagerne ellers måtte ønske det. Det blev dog navnlig på tilbageturen til Rudkøbing, at der for alvor kom gang i fotograferingen, her var solens stilling gunstigere og bedre for motiverne, hvoraf der var utallige. En af deltagerne gik så meget op i fotograferingen, at toget kørte fra ham, han ankom som selvbestaltet særtog til næste trinbræt, hvor de øvrige deltagere i udflugten i mellemtiden var blevet klar over det lille uheld. Ankomsten til Rudkøbing fandt sted noget senere end forudset, og den påfølgende omrangering måtte derfor finde sted meget hurtigt, da turen til Bagenkop af hensyn til banens plantog skulle følge den forudlagte plan ret nøje.

Med ca. 10 minutters forsinkelse afgik særtoget atter fra Rudkøbing mod Bagenkop standsende ved alle mellemstationer samt en del trinbrætter. Da vi var bagefter, måtte M 3, der fremførte særtoget, for alvor vise, hvad den kunne præstere (selvfølgelig under skyldig hensyn til regler og forskrifter), men det var faktisk en ganske god præstation, der blev ydet, og også på turen til den sydlige del af Langeland var vejret det bedste, udsigterne de skønneste og stemningen blandt de 20 deltagere den bedst mulige.

Opholdet ved Bagenkop varede 20 minutter. Kl. 16,00 afgik vort tog atter nordpå, vi skulle på denne tur krydse et modgående tog i Nordenbro, så vi måtte være præcise. Alligevel fik de fleste vist set såvel stationsanlægene i Bagenkop som byen og dens havn, som ved banens åbning havde en vis betydning for driften, idet der indtil første Verdenskrigs udbrud i 1914 var etableret dampskibsforbindelse herfra og til Kiel.

Efter at krydsningen i Nordenbro var vel overstået, fortsatte vort tog videre nordpå, og der blev ligesom på udturen lejlighed til nogle optagelser på fri bane, bl. a. et sted, hvor en af de berømte langelandske møller kom til at stå som et glimrende baggrundsmotiv. I Skrobelev blev der lejlighed til at bese det derværende signalanlæg, og derefter måtte vi straks fortsætte til Rudkøbing, idet vi nødvendigvis skulle være der præcis kl. 17,00. Dette lykkedes også omtrent, og efter ankomsten til Rudkøbing rangeredes

DMK J's afskedstur på Langelandsbanen

Tekst og foto: Ib V. Andersen

Søndag den 2. september havde klubben arrangeret en udflugt til Langeland i anledning af, at driften på Langelandsbanen indstilles fra og med den 30. september ved koreplansskiftet. Udturen forløb som anført i programmet og uden forsinkelser af nogen art og iøvrigt i helt ideelt rejsevejr, gråt og ikke for varmt, som kort før ankomsten til Lohals gik over i det herligste solskin, man kunne ønske sig. Nordlangeland præsenterede sig herved på den allerbedste måde, overalt var høsten igang og kornet stod gult på markerne, det var en dejlig køretur med Langelandsbanens rutebil.

På rejsen fra København havde derfra kommende deltagere dels modtaget en introduktion om Langelandsbanen, således

at alle kendte målet for rejsen, Langelandsbanen, så nogenlunde godt. De øvrige deltagere i udflugten, der stodte til i Rudkøbing, blev ligeledes forsynet med nævnte tryksager, hvorefter alle var parat til en besigtigelse dels af stationen og stationsterrænet og dels af det rullende materiel, der ved velvilje fra banen var opstillet til fotografering på dertil egnede steder. Alt imedens dette foregik besvarede banens direktør, C. Larsen, et utal af spørgsmål af vidt forskellig art om banen, således at de 35 minutter, der forløb fra bussens ankomst til Rudkøbing og til klubbens særtog afgik mod Spodsbjerg, hurtigt var gået.

Kl. 13,25 afgik særtoget mod Spodsbjerg – standsende ved alle mellemstationer, og

JORDARBEJDER

Udgravning – Kørsel – Planering m. m. udføres. 2 stk. fabriksnye M-F 65 R hydrauliske grave- og læssemaskiner. – 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-HOST

Grenaa. – Telefon (063) 209 69.

Aktieselskabet

Margarinefabriken »Alfa«

VEJEN

vort tog ned på havnen, idet dels sporanlægget skulle beses og dels færgelejerne og Langelandsbroen, der er den direkte årsag til, at banen indstiller driften. Efter et kort ophold kørte toget tilbage til stationen, hvor direktor Larsen endnu besvarede en del spørgsmål inden bussen til Lohals afgik.

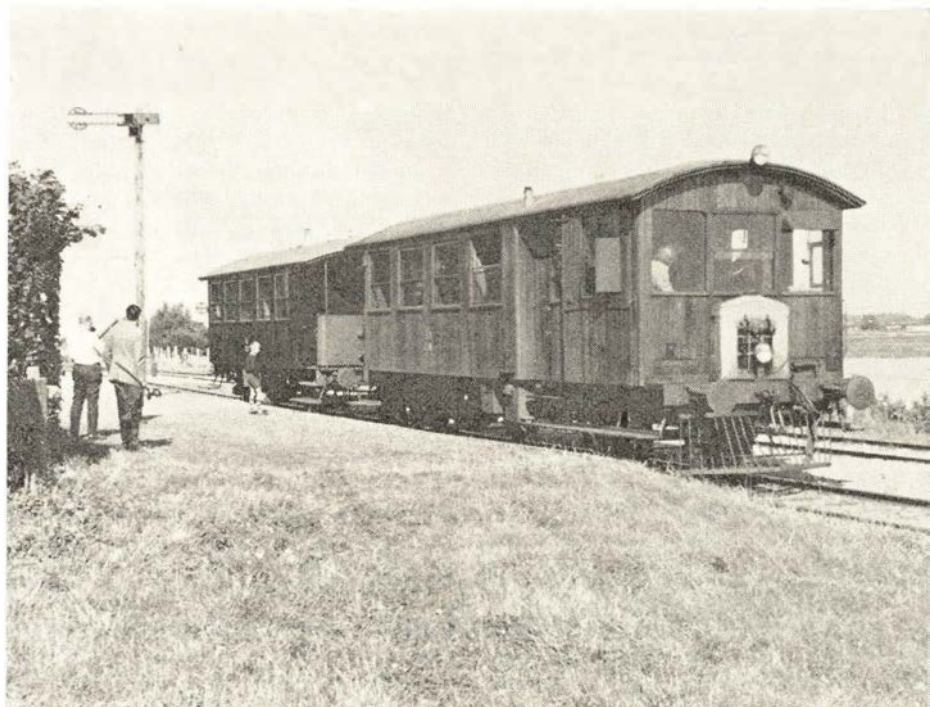
Hjemrejsen forløb ganske planmæssigt – når bortses fra en mindre forsinkelse ved ankomsten til Københavns Hovedbanegård, men da vejret fremdeles artede sig som på en højsommerdag, var det en virkelig dejlig tur ikke alene med Langelandsbanens bus, også Sydfyenske Dampskibsselskabs S/S Mjølner viste sig at være et behageligt bekendtskab, og i det hele taget kan man sige, at en udflugt som den klubben her arrangerede, også må have interesse for andre end jernbaneentusiaster, der er faktisk dejligt på Langeland.

LB's historie

Men nu Langelandsbanen, som var rejsens mål. Som alle ved, åbnedes den for offentlig drift den 5. oktober 1911 efter at en højtidelig indvielse havde fundet sted dagen før. Banen anlagdes i henhold til lov af 5. maj 1908 og byggedes som en let normalsporet bane med en overbygning bestående af 22.45 kg skinner i grusballest. Af driftsmateriel anskaffedes 3 damplokomotiver (1-C-0) LB 1-3 samt den berømte motorvogn, der dog allerede måtte udrangeres efter ganske få års forløb og erstattes af et lille damplokomotiv (1-B-0) LB 4. De 3 oprindelige damplokomotiver leveredes af Henschel, dampmotorvognen af Arlöf, og det lille tokoblede damplokomotiv af Nydquist.

Driften på Langelandsbanen blev hurtigt tilfredsstillende, idet der var meget at kore med selvom den første verdenskrig ikke gik sporløst hen over banen, idet dels de turistrejsende over Kiel-Bagenkop naturligvis straks forsvandt ved krigens udbrud i 1914 og der dels efterhånden måtte foretages indskrænkninger i driften på grund af kulmangel. De vanskeligste år i denne periode oplevede banen imidlertid omkring 1920/21, hvor kulprisen en overgang var oppe i kr. 300,- pr. ton kul.

I midten af tyverne anså man det for ønskeligt af hensyn til banens økonomi, at den blev sat i forbindelse med landets øvrige jernbanenet. Dette skete d. 22. maj 1926, da dampfærgen »Langeland« af Sydfyenske Danmskibsselskab indsattes på ruten mellem Svendborg og Rudkøbing. Indsættelsen af denne jernbanefærge fik stor betydning for Langelandsbanen, idet der i tidens løb er overført et meget stort antal vogne med sukkerroer til sukkerkogeriet i Odense, medens der i modsat



Særtoget på Bagenkop st.

retning er befordret ret store kvanta roeaffald. Disse transporter er nu ved banens lukning nede på et absolut minimum og uden betydning for banen.

I 1926 indsattes de første benzinmotorvogne i driften (LB M 1 og 2), hver udstyret med en 105 hk motor. Yderligere motormateriel kom til i 1929 (LB M3) ved ombygning af personvognen B 11 og i 1931 (LB M 4) ved ombygning af personvogn B 12, henholdsvis udstyret med 112 hk og 145 hk motor. Af dette materiel er M 1, M 3 og M 4 fremdeles i drift,

M 3 og M 4 har dog fået ilagt nye motorer (Leyland 160 hk dieselmotor).

Af vognmateriel anskaffedes oprindeligt 7 personvogne, 2 post- og 2 bagagevogne samt 24 godsvogne. Af dette materiel var 1 personvogn og 29 godsvogne tilbage pr. 1/9. Personvognen benyttedes forøvrigt i DMJK's særtog, hvor den vakte almindelig beundring for sin bekvemme indretning og fortrinlige løb. Af skinnibusser ejede banen pr. nævnte dato 2 motorvogne og 1 bivogn, som i alt overvejende grad har besorget banens persontrafik i de senere år.

I anledning af

Den 15. september var det kun 25 år siden direktor S. Damkjær Brandt begyndte sin lynkarriere ved privatbanerne som trafikelev ved Randers-Hadsund banen. Fem år derefter blev han trafikmedhjælper ved Frederiksværkbanen, og året efter assistent ved samme bane. 1. juli 1945 rykkede Brandt ind på privatbanernes fælleskontor i København som overassistent. Her lærte man hurtigt at værdsætte hans dygtighed, der i 1948 medførte forfremmelse til fuldmægtig og to år efter til kontorchef. I årene her lærte Brandt at se privatbaneproblemerne på første hånd og under større synsvinkel, og da han i

1951 fik en opfordring til at søge pladsen som regnskabschef ved Lollandsbanen, gjorde han det. Da pladsen som direktor ved LJ ved direktor Terp Lassens noget tragiske afsked blev ledig, valgtes Brandt, der dengang kun var 33 år, blandt 19 ansøgere som direktor ved Lollandsbanen.

I et jubilæumsinterview med bladet NY DAG fortæller Brandt noget om banen og dens fremtid:

– Det gamle selskabs koncession var udløbet og der måtte ske noget. Man diskuterede egentlig ikke banens beståen, men

formerne for en fortsættelse. I Nakskov havde man det ønske, at Statsbanerne skulle overtage banen, medens andre mente, det stadig burde være en privatbane. Jeg syntes ikke det ville være nogen ubetinget fordel med statsbane, men naturligvis burde staten være med. Statsbaneovertagelse kunne ikke give en bedre trafik end en privatbane, og det vigtige ved det blev en privatbane var at så havde amt, kommuner og befolkningen en indflydelse, som man ikke kunne have fået ved statsbanedrift. Jeg synes, tiden har givet det standpunkt ret.

- Der blev sagt ja til nyordningen, men blev det så fulgt op?

- Det må i høj grad siges, thi der har fra alle sider været meget positiv indstilling overfor banen, så det har været en fornøjelse at være leder. Det gale er at privatbanerne ikke har fået mulighed for at følge med hvad materialet angår, og så kan man heller ikke stille nogle krav til dem. En privatbane må være tidssvarende med hensyn til sit materiel, hvilket er nødvendigt for en tilfredsstillende økonomi. Det har været nødvendigt at rationalisere, men det har været mit indtryk at alle medarbejderne ved banen har forstået nødvendigheden af dette.

- Hvad skal der så ske i de kommende år?

- Vi skal forsøge at finde frem til en tidssvarende motorvognstype, og et udvalg indenfor privatbanerne, som jeg er medlem af, skal til Tyskland og Sverige for at finde frem til den rigtige driftssikre og hurtigkørende. Vi må skille person- og godsstatikken, så persontogene kan køre hurtigst muligt og kun standse, hvor der er behov, medens godset så i højere grad må gå med særlige tog. Desuden må vi tænke på en fjernstyring fra Maribo af alle mellemstationerne, hvilket vil betyde væsentlige og nødvendige besparelser. Det er dog et stort arbejde, der vil foregå over flere år.

- Der har nu og da været en opfattelse af at privatbanernes tid var forbi?

- Ja, men det er ikke rigtigt, for der er

brug for privatbanerne på de vigtigste linjer og ikke mindst henede, hvor det er en hel landsdel, som skal betjenes. Her er der virkelig brug for banedrift.

- Museumsbanen har De taget Dem af?

- Da vi horte om det, satte vi os i forbindelse med Dansk Jernbaneklub. En sådan bane ville netop passe på den ældste privatbanestrækning i Danmark, og bedre forhold end strækningen mellem Maribo og Bandholm kunne man ikke få. Det viser sig da også, at Museumsbanen har kørt med mange rejsende i sommer, og når folk er kommet i bil til Maribo, så synes de det er en morsom afveksling at køre med det gamle damp tog. Det er klubbens fortjeneste, at man har fået samlet det gamle materiel, og det var netop det rette tidspunkt, for om en halv snes år, så ville det hele have været væk.

- Det har altså egentlig været morsomt at »lege« med tog i 25 år?

- I mindre format så hjælper jeg min søn med hans modeltog, hvis der er særlige problemer med det, men spøg til side. Det har absolut været 25 gode år ved banerne, og jeg har altså haft den lykke at være på de rigtige steder på de rigtige tidspunkter. På en privatbane gælder det om at der er et godt samarbejde mellem hele personalet, og det glæder mig, fordi jeg synes, der er det ved Lollandbanen. Der skal altid være tid til at lytte til de problemer, som folkene kan have. Det er min opfattelse, at personalet virkelig går ind for deres bane, og at den skal passe til den tid, vi lever i. Vilkaerne for privatbanerne er anderledes end før, og det må vi afstemme banedriften efter.

Flere og flere forlanger

**Hatting
Tvebakker**

fordi de er sprøde -
(men tåler ikke stød)



**Nu er der
større fordele
ved en Indexkonto
i Handelsbanken**

De kan i dag sikre Dem, at FLERE af Deres penge bevarer købekraften - på en Indexkonto i Handelsbanken. Enhver mellem 18 og 57 (før kun 52) år kan nu sikre sig 3000 (før kun 2000) pristalsregulerede kroner om året fra det 67. år og 15 år frem ... for et ægtepar bliver det altså en årlig sum, der i købekraft vil svare til 6000 „1956-kroner“ ... de årlige indbetalinger kan FULDT UD trækkes fra på selvangivelsen ... kapitalen forrentes af Handelsbanken med højeste indlånsrente plus en overrente ... formuen og renterne er skattefrie ... og udbetalingerne

vil til sin tid blive normalt indkomstbeskattet ... Kom og tal med Handelsbanken om en Indexkonto; De vil blive forbavset over, hvor lidt De skal yde for at få en *følelig skattelettelse nu* og en værdifuld sikring i de ældre år.

HANDELSBANKEN

HOVEDBANEGÅRD AFDELING,
ANKOMSTHALLEN . MINERVA 6886

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

Lær husholdning på

KALØ Landboskole

Rønede på Mols - tlf. Rønede 286
5 mdrs. kursus begynder 3. maj

Husholdnings- og højskolefag
Statsunderst. kan søges



KOSTSKOLE

Præliminærkursus: 2 årigt.

Elever over 14 år modtages.

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

Ryomgaard Realskole

Skolebestyrer E. Basse Kristensen

Oplysninger og plan
for året udleveres

Telf. Ryomgård 2 - Privat 55



*Midtjyllands
Husholdningsskole
Grindsted*
Ny og moderne.
3 mdrs. kursus fra 15. apr. & 3. aug.,
m. praktisk økonomisk husholdning,
barnepleje og syning.
Underst. kan søges. Skolepl. send.
Henvend. til O. HØJSTRUP JENSEN.

En lille bane fyldte 50 år

Rødkærsbro—Kjellerup 23.-7. 1912 til 23.-7. 1962



Kjellerupbanens »station« i Silkeborg

Foto Ib V. Andersen

Selv om det drejer sig om en lille bane, og selv om det er post festum, er lyknskningen ikke mindre velment.

Lille er banen – kun 9,7 km – men sammen med den yngre forlængelse (Kjellerup–Silkeborg, 25,3 km, åbnet $\frac{2}{8}$ 1924) fremtræder den som skoleeksempel på en privatbane. Både længde, linieføring og de særlige lokale forhold er hver især medvirkende til denne fremtræden, og når her til føjes, at det er en bane, der gennem årene har formået at holde nær kontakt med de byer og egne, den betjener, og herigennem har gjort sig til en fast bestanddel i den daglige trafik, noget uundværligt, har vi fået en – kort ganske vist – karakteristisk af banen.

Den lille bane

fyldte som nævnt 50 år, men kunne have været meget ældre, idet plan om baneanlæg over hele strækningen allerede var fremme omkring 1890, og da så stærkt på tale, at banen var blandt de 29, der optrådte i lov af $\frac{8}{5}$ 1894.

Ordet var så frit for bevillingshaveren, at denne selv kunne bestemme sporvidden, når blot denne ikke var under 1 meter. Dog var sidste frist for bevilling d $\frac{1}{4}$ 1904, og denne frist blev ikke udnyttet. Man må vel indromme, at det var Silkeborg by, der spændte ben for sagen, idet en bane, der passerede Kjellerup, ikke var den fødelinie, man helst så byen tilført fra oplandet, og som følge deraf ikke var positivt indstillet.

Dette grundskud skadede planen, men sænkede den ikke, blot blev det alene *Kjellerup*, der fik sin aktivitet belønnet, idet lov af 27/5 1907 medtog strækningen Rødkærsbro–Kjellerup, der fik eneretsbevilling den 6/6 1910.

For et lille ialtbeløb på 650.000 kr., hvoraf staten tilskod 390.000, blev banen anlagt, og blev som nævnt åbnet den 23/7 1912.

3 loko (OBT-Henschel), 4 person- og

pakvogne samt 12 godsvogne bestred opgaven, der bestod i 5 daglige togpar, og bestred den så vel, at den sydlige bandedels tilkomst kun fordrede nyanskaffelse af 1 motorvogn, 1 loko (OCT Henschel), 5 person- og pakvogne samt 15 godsvogne.

De forløbne 50 år

indledtes med et af festrus og virak ombolget togpar udgående fra Kjellerup med påfølgende trafikministertale på stationspladsen, sidstnævnte sted.

I de følgende 13 år var dampen enerådende, men fra 1925 blev den hårdt trængt af motortrafikken, selv om der i 1953 tilkom yderligere et damplok i form af VNTJ nr. 8. Dette sidste var dog kun beregnet som reserve, idet de oprindelige 4 loko blev udrangeret i årene 1951–54.

Næste epoke – skinnubusepoken – blev indledt efterår 1947, hvor den 11. danskbyggede skinnubus, i øvrigt den første med dansk motor, holdt sit indtog på banen. Den blev her som så mange andre steder den daglige trækraft, og de små handy tog bringer de rejsende på 45–55 min. fra ende til anden. I forbindelse hermed skal nævnes, at endestation også har været Viborg, idet en del af banens tog gennem årene i perioder har været videreført til/fra denne by.

Ses på banens nuværende køreplan, ser



SKRJ nr. 2 1942

man foruden det motorvognsfremførte hverdagsgodstogpar kun skinnebusser, hvoraf endog iltog formeres, og heri sker næppe generelle ændringer i tiden indtil 1966, hvor den nuværende garantiperiode udløber.

Hvordan det vil gå udover dette tidspunkt, er det svært at sige, men kan det ikke gå sådan, at alt for mange biler på alt for få nye veje kan bevirke, at banen slet ikke kan undværes?

Med kendskab til banen skulle det slet ikke undre, om endnu en garantiperiode blev resultatet, og i hvert fald den nordlige ende med Kjellerup som drivfjeder vil givet kæmpe for bevarelse.

Ak ja, nu kæmpes der en hård kamp, men først i 20'erne var tonen anderledes. Der var da planer fremme om – for et beløb af 4,9 mill. kr. – at anlægge en 51,1 km lang bane Hobro-Ørum eller Rødkærbro. Det skønnede driftsresultat for en sådan bane blev imidlertid negativt, nemlig 79.000 kr. pr. år, og kommissionen af 12/5 1923 frarådede da også dette anlæg, der, hvis det var blevet en realitet, formentlig havde fået samdrift og fælles ledelse med SKRJ.

En anden morsom detalje var henvendelse fra Hedeselskabet med henstilling, at der på stationerne installeredes kakkelovne, »hvori kunne brændes danske torv«. Henstillingen blev fulgt.

Uheld har man her som andre steder også modt, bl. a. påkorte tog 3 den 25/1 1935 mellem Hinge og Lemming en løbsk godsvogn, hvorved stor skade opstod.

Et mere kuriøst end egentlig omfattende uheld indtraf den 26/12 1961, hvor en skinnebusvogn rev sig løs ca 1/2 km syd for Rødkærbro i et sydgående tog. Ved den påfølgende opbremsning indfandt bivo- gnen sig atter og så kraftigt, at den blev stærkt indfiltret i hovedvognen så Falck måtte træde til.

En helt tredje form for uheld var en brand i AHTJ's remiseanlæg i Århus i 1956, på hvilken tid en SKRJ-motorvogn var udiånt til den brandlidte bane. Motorvognens understel var det eneste intakte ved tilbageleveringen, men som en fugl Phonix opstod »David« (M4) af asken. Banen udførte selv denne genopbygning, og fik herudaf et alsidigt koretøj med reservegear og en trækkeevne på 40 t i person- og 80 t i godstog, efter særlig til- ladelse dog 100 t.

Stationen i Silkeborg

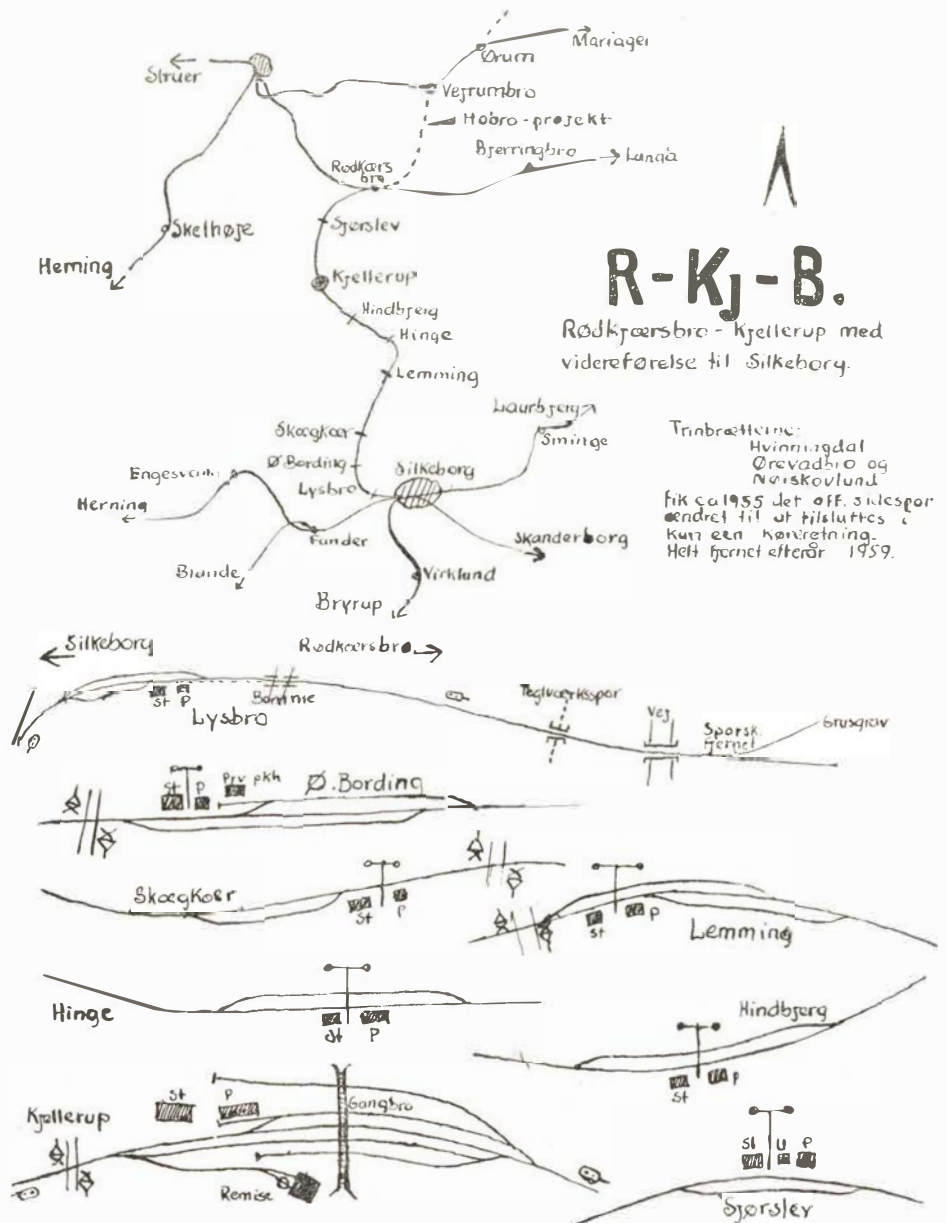
Endelig bør vel lige kortelig beskrives banens tilslutningsforhold i Silkeborg, i Rødkærbro er det normal og fuld op- tagelse på en statsbanestation.

I Silkeborg derimod er det helt syd- landsk at se en skinnebus midt på gaden



Kjellerup station

Foto: Ib V. Andersen



Linieføring og stationsplaner for SKRJ

Jylland

Kjellerup Bank A/S

Banken for land og by

*

Tlf. Kjellerup *555

Johs. Mikkelsen

FABRIKEN „HJERM“ A/S

Fabrikation af trillebøve
og hønseriartikler

Kjellerup - Telefon *49

FR. DALSGAARD

Automobilforretning

Kjellerup - Tlf 144 - 344 og 444

PATENTSTIGER

forskydelige i 18 mm stålrør i forskellige længder. Kvalitetsmæssig udførelse. 21 kr. pr. løb. meter, så længe lager haves.

Brdr. Nielsen

Hornum, tlf. Hornum 182

Tobaksforretningen

Rådhusstorvet 3, Nykøbing Mors,
tlf. 497

Tobak - Cigarer - Cigaretter
Vine og spirituosa

Banegårdskiosken Holstebro

v. Tage Skjød Pedersen
Dagblade - ugeblade - bøger
Holstebro - Telefon 048

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.



VIKING

Blyanter og farver
til alle formål

foran stationen, sådan er det nemlig, idet privatbanen er indført på nordsiden og langs med læssesporene ind i selve forpladsen.

På grund af denne særegne indføringsform har banen sporvagt i værkstedsbygningen, en sporvagt, der efter telefontilladelse fra stationen stiller indkørselssignal for togene og endvidere er en slags lods under togenes »færdsel« det sidste stykke.

Epilog

Foranstående er lidt spredt, og De mangler måske nok nogle konkrete oplysninger om, hvad banen gennem de 50 år har ydet, men på den anden side, hvorfor så ikke være lidt utraditionel og helt undlade dette talmateriale i nærværende tilfælde.

Vi kan jo f. eks. sige, at den jubilerende bane er så kort, at tal bliver for små til virkelig at give et indtryk af banens betydning.

September dagbogen

Slagelse d. 3. sept. Da et godstog kl. 0.32 passerede stationen på vej mod Korsør, blev det bemærket, at der var ild i en akselkasse på en godsvogn. Togets maskine havde da passeret udkørselssignalet, men da toget befandt sig i nærheden af Svendstrup, løb den pågældende vogn af sporet, og standsede efter 300 m kørsel, da luftslangen sprængtes. Vognen kom til at stå på tværs i sporet, så begge spor spærredes. Kl. 3 kunne sporet Slagelse-Korsør atter befares, og kl. 6.30 var begge spor farbare.

Hedehusene d. 10. sept. Ved 23-tiden var et godstog under udkørsel fra spor 3 mod Roskilde, men som følge af brud på trykluftledningen standsede toget på tværs af spor 2 og 1. Medens man var ved at få toget tilbage til spor 3, kørte et persontog fra Gedser ind på stationen og ind i siden på godstoget. Togets

E-maskine væltede, tre godsvogne knustes og syv andre blev næsten ødelagt.

Ingen af togets 100 passagerer kom noget alvorligt til, nogle smårifter fra ituslåede ruder kunne behandles på stedet, med plastre, af ambulancefolkene. Begge spor var spærret, og 27 DSB busser sattes i drift for at opretholde trafikken mellem Tåstrup og Roskilde. Der gik næsten et døgn før der kunne køres i et spor, og først næste dag ved 20-tiden var den svære E-maskine skubbet så meget til side, at begge spor kunne benyttes.

Funder d. 17. sept. En personbil, hvis hjul var kommet i klemme på en overkørsel ved Funderholme, blev ved 23-tiden fuldstændig knust af et godstog fra Herning. Det var forinden lykkedes bilens fører og en passager at komme bort fra bilen.

Løgstør d. 18. sept. En 57-årig lærerinde blev ved 17-tiden i sin bil påkørt og dræbt af toget fra Hobro til Løgstør på overskæringen i Mjallerup. Der er blinklys ved overskæringen, og den forulykkede passerede næsten daglig denne overskæring.

Resenbro d. 20. sept. En varebil blev ved 18-tiden påkørt af et tog på overskæringen i Resenbro. Bilen blev fuldstændig knust. Føreren af den kunne dog kravle ud af vraket, hvorimod hans to-årige søn, der sad ved hans side, var død ved ankomsten til sygehuset.

Helsingør d. 28. sept. Jernbanearbejder E. L. Pedersen, Helsingør, pådrog sig i morges alvorlige kvæstelser, da han under rangering kom i klemme mellem en vogn og en stoppebom.

GAVFLAB

Forleden satte Dich Passer sig i stolen hos en tandlæge, fortæller ugebladet „Hjemmet“. - „Vær venlig at gabe,“ sagde tandlægen rutinemæssigt. Og Dirch efterkom ordren. Og når han gaber, så er der virkelig tale om at gabe!

„Ih, du forbarmende,“ udbrød tandlægen bestyrtet og med en afværgende håndbevægelse. „Jeg agter ellers at blive stående udenfor.“

I få linier...

– det nye spor til havnen fra Nykobing F st. er nu taget i brug. Det benyttes midlertidigt af Lollandsbanens tog, for at give plads til anlægget af den ny brovej.

– i dagene 26. sept. til 2. oktober var 200 repræsentanter for alle europæiske jernbaner samlet til koreplanskongres på Frederiksberg rådhus.

– man har nu påbegyndt forsøg med radiatorangering på Nyborg st.

– det tyske jernbanepersonale i Grossenbrode, der alle bliver flyttet til den ny færgestation i Puttgarten, vil i vinter lære dansk, for bedre at kunne betjene de danske rejsende.



Privatbanernes delegeretmøde

Modet holdtes i år i Nakskov i dagene 6.–8. september, og der deltog omkring 150 delegerede og en række indbudte.

I forbindelse med modet rettede fmd. borgmester Robert Holm, Horsens, en indtrængende appel til myndighederne om, at der blev påbudt fuldt stop ved farlige jernbanoverskæringer. Fmd. ønskede videre, at der blev iværksat en færdselspropaganda, der skulle vække trafikanternes opmærksomhed med henyn til jernbanoverskæringerne.

Direktor E. Olivarius, TKVJ, talte om rationaliseringsmuligheder for privatbanerne vedrørende vedligeholdelserne, der som f. eks. to baner slog sig sammen om køb af materiel til brug ved reparationer m. m.

Fmd. rettede en tak til dir. Brandt, LJ, for dennes indsats ved jernbaneskolens flytning fra Horsens til Maribo.

Om lørdagen blev der foretaget en tur til Rodby Færgestation, hvor afding. S. K. Andersen viste rundt på det store anlægsarbejde.

Til næste års mødested valgtes Ebeltoft.

Middelfart d. 9. sept. En personbil med tre passagerer kørte ved 15-tiden ind i siden på motorvognen i toget fra Røjle på overskæringen i Skovsvinget. Bilen kom ind under motorvognen og slæbtes med et sykke vej. De tre i bilen slap særdeles heldigt fra uheldet, idet et brækket nøgleben var den værste af de legemlige skader.

Hou d. 13. sept. En salgschef blev engang i sommer i bil påkørt af en skinnebus på overskæringen til stranden. Bilen blev slynget mod en elmast, og der skete en del materiel skade. Han er nu ved retten i Århus idømt en bøde på 300 kr. for uagtsomhed ved passage af overskæringen.

Frederiksværk d. 16. sept. Da et træk godsvogne, der ved 22-tiden ank. fra Hille-rød, skulle rangeres bort, afsporede to tomme vogne midt i trækket, hvorved sporet mod Hundested spærredes. Kl. 2.30 var sporet atter farbart.

Amagerbanen. Banens underskud steg i sidste regnskabsår til 486.000 kr. mod 188.000 kr. året før. Togdriften udviste som sædvanlig overskud (83.000 kr.). Kravet om større og bedre busser, stigende lønninger, samt prisstigning på alt hvad der er nødvendigt til opretholdelse og vedligeholdelse af omnibusdriften giver et mørkt billede for fremtiden, sagde banens formand.

Ebeltoft-Trustrup banen har et egentligt driftsunderskud på 49.777 kr. hvortil kommer afdrag på moderniseringslån 10.689 kr., hvilket giver et underskud på 60.466 kr., der er ca. 11.000 kr. mere end året forud.

Horsens-Odder jb. Her er underskudet steget fra 128.700 kr. i fjor til 162.848 kr. i sidste driftsår. Banen har gennemsnitlig transporteret 695 rejsende daglig. Alro busruten havde givet et underskud på 16.000 kr., hvorfor det overvejedes at indføre »tirsdagslukning« på denne rute.

Man havde forventet at kunne købe spormateriel fra Horsens Vestbaner, men privatbaneudvalget havde meddelt banen, at man kun ville yde 75% stats-tilskud hertil på betingelse af, at der blev givet garanti for banens drift til 1972. Da bestyrelsen anså det for umuligt at opnå en sådan garanti, blev dette spørgsmål stillet i bero, og da banen er helt udgået for reserveskiner, havde man nu købt en halv km spor af HV for godt 13.000 kr.

Langelandsbanen har haft et driftsunderskud på 143.666 kr. mod 116.309 året før. På generalforsamlingen udtaltes der mange anerkendende ord til banens bestyrelse, personalet og alle, der gennem så mange år havde kæmpet for, at Langeland nu indenfor en overskuelig fremtid får fast forbindelse med Fyn.



Hurtigtransport med gratis udkørsel på Statsbanernes rutenet



Nyborg—Middelfart—Fredericia—Kolding,

Aarhus—Randers—Hobro,

Herning—Holstebro—Struer—Lemvig—Ringkøbing og Skive—Viborg



Banetransporten BATRA ^{A/S}

SPOR 56-57

Telf. C. 12.544

Alt dette er i sin orden, men når Langelands Folkeblad på grundlag af banens sidste driftsresultater gør banen til den med det mindste driftsunderskud, er der jo det ved den sag, at når man overhovedet intet, eller så godt som intet skal ofre på vedligeholdelse, så kan man ikke drage sammenligning med de øvrige privatbaner, der er tvunget til at vedligeholde både materiel og spor.

Vemb-Lemvig-Thyborøn. Et underskud på 581.105 kr. i sidste driftsår mod 358.233 året før var denne banes resultat. Det oplystes, at den store stigning i underskudet skyldes, at banens lønningsudgift var steget med 240.000 kr. samt udgifter til sporforstærkning på 53.500 kr.

Mariager-Fårup-Viborg. Et underskud på 359.688 kr. blev resultatet af sidste års regnskab, og det er ca. 50.000 mere end året før. Af underskudet beregnes de to trediedele at falde på strækningen Viborg-Fårup. Asfalt- og olietransporterne fra Mariager ventes fordoblet i indeværende regnskabsår, og en nyoprettet skærvefabrik i Truc har også tilført banen øgede godstransporter.

Nyborg-Svendborg banen. Banens underskud beløb sig til 262.720 kr. Man er nu enige om, at banen fortsætter til april 1964. På generalforsamlingen udspandt sig en større debat om en evt. fortsættelse efter den tid. Bestyrelsen havde i sin tid lovet at undersøge betingelserne herfor, men den bad sig nu fritaget for at foretage mere i sagen. DSB havde

krævet sporfornyelser til 3 mill. kr., og det fandt man umuligt at få kommunerne til at gå med til. Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, opfordrede bestyrelsen til at fortsætte arbejdet for at bevare banen.

Odshererdbanen har et underskud på 557.975 kr. mod 219.600 kr. året før. Der havde været fremgang både i person- og godsbeholdningen, men som følge af forsinket levering af det nye motortog fra fabriken i Kiel, havde det været nødvendigt med reparation af banens dieselloko og det store damploko.

Varde-Grindsted-banen. Her er underskudet på 268.695 kr. mod 84.561 kr. året før.



*Skønhed, som De ikke aner,
findes langs
☆ private baner*

Thisted Værktøjsmagasin
v. Knud Mortensen
– et godt sted at handle!
Storegade 10, Thisted. Tlf. 400

FARVEKÆLDEREN
Farver - Lakker - Maling
Tapeter - Linoleum
Vestergade 26, Thisted. Tlf. 804

LEGETØJSHUSET
Stort udvalg i legetøj
til piger og drenge
Adelgade 59, Hobro. Tlf. 2 06 08

DSB Vognmand
Frode Jensen's Enke
Al lettere vognmandskørsel
Frihedsvej 15 - Hobro - tlf. 622

**Esbjerg og Omegns
Sparekasse**
Kongsgade 58 - Esbjerg

MODEL JERNBANE

Vi bygger en godsekspedition (II)

Her er så anden og sidste del af byggevejledningen til modelbanens godsekspedition.

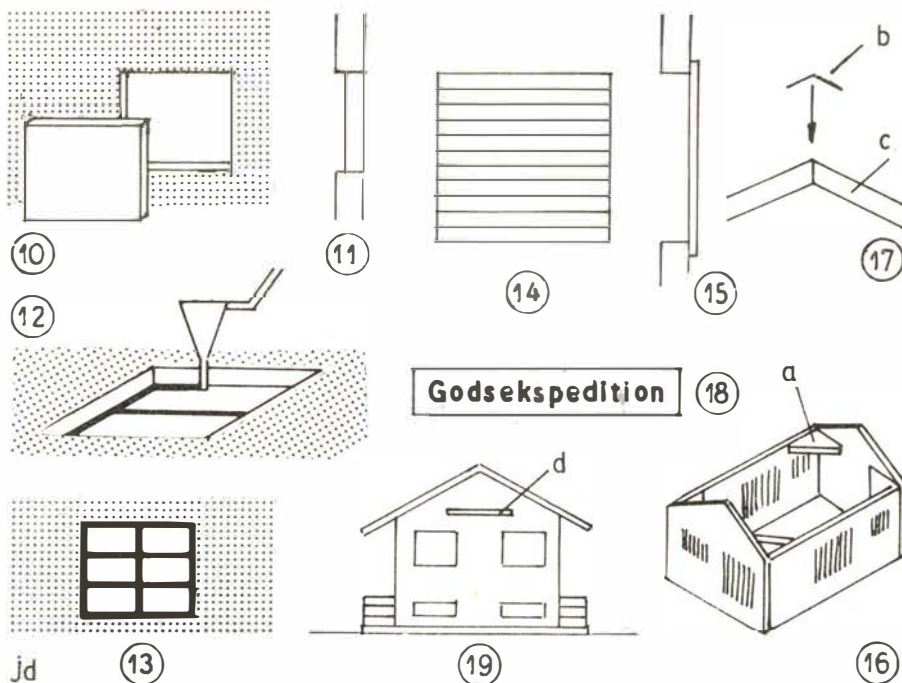
I sidste nummer omtalte vi fremstillingen af de enkelte hoveddele. Denne gang skal vi mere holde os til detaljerne.

Vi begynder med fremstillingen af vinduer. Fig. 10 viser, hvorledes vi som glas indsætter et rektangulært stykke plexiglas af 2–3 mm tykkelse svarende til vindues-

åbningens dimensioner. Vinduesåbningens kanter smøres med et tyndt lag lim. Plexistykket presses i, indtil det flugter med masonitpladens bagside, fig. 11.

Dette arbejde sker nemmest ved at anbringe masonitpladen på et plant underlag, og derefter presse plexiglasstykket på plads, og lade masonitsiden med de indsatte vinduer ligge i ro til limen er tør.

Husk at anvende lim, der binder å plexiglas.



Arbejdstegning II til godsekspedition

Herefter skal vi have udført vinduesrammen. Dette sker blot ved optegning med fortyndet, hvid plakatfarve ved hjælp af en røpen.

Forst tegner vi langs med kanten af vinduet, fig. 12, hvorved vi får selve vinduesrammen. Optegningen af rudeinddelingen sker på samme måde, blot med en linial som støtte.

Fig. 13 viser det færdige vindue.

Så mangler portene.

Disse er blot tynde finérplader, som vi har forsynet med parallelle riller for at opnå virkning af vandrette klædningsbrædder. Rillerne kan f. eks. ridses med en skarpkantet klinge på en skruestrækker.

Afstanden mellem rillerne er 2 mm, fig. 14.

Da portåbningerne er 23 × 23 mm, kan selve portene passende være 27 × 27 mm. Disse males nu grønne, men brug nu ikke for tyk maling, for så forsvinder rillerne bare. Når malingen er tør, limes finérstykkerne fast på bagsiden af de respektive masonitplader, fig. 15.

Nu kan vi så tænke på samlingen af vægstykkerne. Samlingen forklæres lettest ved hjælp af fig. 16, der viser hvorledes de to gavlstykker fastlimes til sidestykkerne endeflader.

For at det hele ikke skal klappe sammen mellem hænderne på os, anbringer vi i hvert hjørne en hjørneforstærkning (a), der blot er en retvinklet masonittrekant, hvis retvinklede sider er ca. 2 cm lange.

Hjørneforstærkningerne fastlimes bedst foroven på side- og gavlstykker. Se fig. 16 igen. Under limningen sørger vi for, at gavlstykkerne ikke rager alt for meget uden for sidestykkerne. Evt. unøjagtigheder fjernes med en fil, når limen er tør.

Herefter kan vi male bygningsværket med murstensfarvet farve.

Vil man være sikker på at få den helt naturlige murstensfarve, det være sig rød eller gul, tager man bare en murstensbrok i den ønskede farve og river den på en gammel fil. Murstenspulveret udrores derefter i fortyndet kunstharpikslim i den ønskede konsistens.

Men prøv nu forst denne hjemmelavede limfarve på et stykke masonit. Og kun såfremt prøveresultatet er tilfredsstillende,

kan det anbefales at gå videre med selve modellen. Er murstenspulveret f. eks. for groft, bliver det færdige resultat grynet, og så står man sig bedre ved at bruge rigtig maling eller plakatfarve.

Klat nu ikke for meget på vinduerne, der jo skal være gennemsigtige.

Ja, så limer vi taget på. Men forinden affases de flader på tagstykkerne, der skal vende mod hinanden, fig. 17c. Affasningen skal naturligvis svare til tagstykkerne hældning.

Ovenpå tagrykningen limes nu en 8 mm bred kartonstrimmel, der er bojet i V-form, fig. 17 b.

Taget males mørkegråt på oversiden, svarende til solbleget tagpap. Det samme gælder tagkanten ved sidevæggene.

Undersiden af taget males hvid.

Tagets kant ved gavl males hvid, såfremt bygningen er murstensrød, og rødbrun, hvis den derimod er murstengul.

For at evt. publikummer kan se hvad det er for en bygning, de har foran sig, forsyner vi den med et lille skilt, mærket godsekspedition, fig. 18.

Vi klipper ganske simpelt fig. 18 ud af bladet og klæber den på gavlen, fig. 19.d.

Tilbage er nu spørgsmålet: »Skal vi lime godsekspeditionens bygning fast på fundamentpladen, eller skal vi lade den være løs?»

Ønsker man at forsyne bygningen med indbygget lys, lader man af hensyn til den elektriske installation og udskiftning af pærer, bygningen stå løs på fundamentpladen. Ønsker man derimod ikke lys i bygningen, kan man selvfølgelig godt lime hus og fundamentplade sammen.

J. B. Dyrkilde.

Hadsten første landstation med modelbane

For 100-års jubilæumsfesten i Hadsten begyndte, fandt en lille højtidelighed sted i venteværelset på Hadsten station, hvor sognerådsformand Laur. Sørensen afslørede det første modeljernbanetog, som statsbanerne har ladet opstille i en stationsby.

Distriktschef S. Haldbo, Århus, sagde i en tale forinden bl. a., at man havde valgt Hadsten som den første station blandt landstationerne ud fra den betragtning, at det var en af dem, der ville blive, i modsætning til så mange andre, også på denne strækning, som måtte forsvinde.

Distriktschefen oplyste desuden, at disse modeljernbanetog, som er opstillet rundt om på stationerne, indtil nu har givet ca. 80.000 kr. til velgørende formål, og man venter ved juletid i år at komme op på i alt 120.000 kr.

Modeljernbanen er desuden den første med lokal-kolorit. Hadsten jernbanestation og Langå jernbanestation er modelleret nøjagtigt og desuden ser man Lilleåen sno sig mellem bakker og enge. Straks efter afsløringen blev modeltogets montre stormet af ungdom, og de første 25-orer raslede i hurtige indkast i maskineriet, som måtte køre uafbrudt den første times tid.



Skjern og Omegns Sparekasse

Kontortid: 9,30—11,30 og 13,30—16,00 - Lørdag 9,30—11,30

Fredag også 19,00—20,00

TELF. 207 - GIRO 15824

Stiftet 1875

Aktieselskabet

ARBEJDERNES LANDSBANK

Filialen i Esbjerg

Sjælland

Bygger De selv sommerhus?

Færdigt snedkerarbejde gør det lettere: døre, vinduer, skabe, køkken-elementer. Vi råder og vejleder. Ring eller skriv efter katalog.

Knud Jørgensen

Bagsværd Torv 12, Bagsværd.
Tlf. (01) 98 54 09 kl. 10-17

Avanti Stigefabrik

Stiger til alle formål

Industrivej 35, Glostrup. Tlf. 96 16 67

KAI NIELSEN

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

J. SMITH & CO.

Bogtryk

Sdr. Banevej 5, Hillerød
Tlf. 249.

RUD. PALLESEN

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

NORMALTRYKKERIET

Siegfred Petersen & Søn
Ø. Farimagsgade 16 B. Tlf. Øbro 6261

P. NORDSTEN A/S

Landbrugsmaskinfabrik
HILLERØD

Modelbanebilleder

Dersom der er nogen, der har bygget modelbane efter anvisningerne her i bladet, ville det glæde os og modelbanefolket, der udgør mange flere end man tror, om man vil sende os billeder deraf, som vi så vil bringe i bladet.

Nyt til modelbanen

Mini Cars.

Spansk fabrikat. Kr. 1,85 – kr. 3,25.

De spanske mini-cars er et nydeligt fabrikat, der vil pynte på ethvert modelanlæg. Bilerne findes i de aller sidste nye modeller såvel som i fine gamle mærker som Rolls Royce, Hispano Suiza og Le

Zebra.

Størrelsen er 1/88, altså lidt for små. Men som dekoration i baggrunden og spejlet i højere terrain (hvor vi jo alle bygger i mindre målestok) er de helt fine og giver det rette perspektiv. Og dog kan de udmærket gå selv i nærheden af huse og tog.

★

Busch-bro.

Tysk fabrikat. Kr. 1,85.

Broen er en lille ting over en å eller lignende. Den er udført i farvet plastic (brunligt) og er med tre-fire limplatter klar, altså uhyre let at samle. Den er dekorativ og uhyre naturtro med planker, der er skæve og revnede, altså helt naturtro.



skurvogne

- huse på hjul
- til alle formål



SOLUS 4-hjulede skurvogne leveres i standardudførelse for 5-12 mands „besætning“ — med eller uden redskabsrum eller formandskontor.

Faas desuden som beboelses- og værkstedsvogn eller kontor — indrettet for ingeniører og arkitekter.

Alle skurvogne er forsynet med garderobeskabe med laager og indv. hylde, borde og taburetter samt gasbord, haandvask m. m.

H. SØNDERBY & CO

Maskinfabrik, TARM

Telf. *333



Banegårdsrestaurasjonen

HILLERØD

TOM VALÈT

Hele familien bliver velklædt hos

H. Schmidt

Stubbekøbing - telf. (03) 84 10 94

Airfix Schammel Scarab.
Engelsk fabrikat. Kr. 3,85.

Denne bil i H0/00 er let at samle, men dog ikke lettere end at den kan byde på det meste af en aftenes interessant puslearbejde. Dertil kommer malingen (hvidt plastic). Bilen kendes fra det københavnske gadebillede, eet hjul i snuden og to bagtil på forvognen, og en bagvogn med to hjul. Som regel ser vi den køre med avispapir.

FOTO hobby

Sidste gang omtalte vi fremkaldelse af omvendefarvefilm og gav opskriften på recepten. Vi har også en recept på fremkaldelse af de forskellige negativfarvefilm, der findes på markedet, men da vi tror, at det vil virke for kedeligt med at komme med opskrifter hver gang, så vil vi gemme denne recept til en anden lejlighed.

Vi vil derfor beskæftige os med noget ganske interessant i dette nummer. Det er måske ikke lige årstiden for det, der fortæller om, men det står frit at klippe artiklen ud af bladet og gemme den til man får brug for den.

Jeg vil fortælle om hvorledes man fotograferer lyn.

Når tordenen om aftenen eller natten ruller ind over byen, så ser man dagen efter de fineste billeder i aviserne af de flotte lyn, der gnitrer hen over tagene. Hvorledes kan man tage sådanne fine billeder? Er pressefotograferne virkelig så lynhurtige, at de kan nå at fotograferer et lyn i samme brøkdelt af et sekund, da det flammer op?

Nej. Intet menneske er så hurtig, at det kan indhente eller fotograferer et lyn. Så hurtigt kan man ikke reagere.

Hvor mærkeligt det end lyder, er det at fotograferer et lyn et spørgsmål om tålmodighed. Det vil sige, at en pressefotograf skal have en langt større tålmodighed end den redaktionssekretær, der sidder og venter på et godt lynbillede til avisen.

Lynbillederne skal af sig selv komme ind i kameraet medens fotografen blot venter.

I denne model findes den med hele to »bivogne«, den ene med tonden, den anden af type som de engelske jernbaners transportvogne.

Atter må det påpeges, at Airfix er både billigt og godt, og med lidt tålmodighed og en lille smule redskaber er det næsten utroligt, hvad man kan få ud af disse byggesæt.

Jas.

Enhver kan fotograferer lyn. Det er måske en af de opgaver, der kræver det enkleste udstyr. Alt hvad man skal have, er et kamera, der kan indstilles på tid, samt et solidt stativ. Og her er så fremgangsmåden.

Til indledning skal blot siges, at det kun kan gores i mørke, når himlen er sort. Hemmeligheden er den, at man lader kameraets lukker stå åben i lang tid, således at lynene tegner sig selv på filmen i det åbne kamera. Kameraet anbringes på et solidt stativ. I forvejen har man naturligvis orienteret sig om, hvilken del af himlen, der er størst chancer for at lynene skal flamme op på. Mod denne del af himlen vender man kameraet, og man skal sørge for at få en kraftig forgrund med i billedfeltet. I byen kan det være tage eller tårne, og på landet måske træer.

På baggrund af de kraftige lyn vil forgrunden tegne sig som en silhouet mod himlen, som oplyses af lynene.

Afstandsindstillingen sættes på uendeligt, og der kan udmærket blændes af til for eks. 11 eller 16. Bruger man for stor blænderåbning, risikerer man, at himlen bliver for lys, i den tid kameraet står åbent, medens man venter på et godt lyn.

Man skal ikke, som nogle tror, bruge en hurtig film. Tværtimod vil en langsom film, der er mere finkornet, give de smukkeste billeder. Især når man skal lave store forstørrelser. Lynene er så stærke, at de nok skal blive registrerede selv på en langsom film.

Lukkeren åbnes – helst med en trådul-

løser – og så sætter man sig blot til at vente, idet man stadig holder øje med himlen, hvor lynene viser sig. Hver gang man har set et godt lyn, drejer man filmen frem til ny optagelse. Det er billedmæssigt ikke nogen fordel at fotograferer det ene lyn oven i det andet, således som man for eksempel det når man fotograferer fyrværkeri.

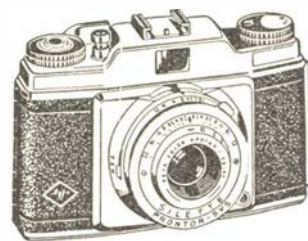
Ikke alle lyn er gode rent fotograferingsmæssigt set. Man vil hurtigt se hvilken stor forskel der er. Nogle lyn danner kun et kraftigt lysskær på himlen, andre tegner et finmasket gitter, og atter andre står som en lysende ildsojle ned gennem himlen. Alt dette vil billederne vise, og det er slet ikke svært at få gode optagelser.

Rent praktisk er det måske værd at understrege, at ligesom man selv gerne vil

De Skulle Bruge



KAMERERA OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

God instruktion
betyder forebyggelse af
mange ulykker



FYENSKE PRIVATBANER

Odense-Kjerteminde-Martofte - Nordvestfyenske Jernbane -
Nordfyenske Jernbane
med tilhørende bilruter kører til SKOV og STRAND
TELEFON ODENSE II 87 II - BOGENSE 89

Måtteproblemet - baade ude og inde -
løses bedst med

Svejbæk-Måtten og Svejbæk-Risten

SVEJBÆK *Lamel*

GUMMIMÅTTEFABRIK

SVEJBÆK - TLF. SILKEBORG 6055 - 6079

Aarhus

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

1/8 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.)
Jærgårdsgade 17-19, Århus

Korset Specialisten

Dagmar Schultz Petersen

KAWO korsetter

Ryesgade 28 - Telf. Århus 2 40 26

DE ser straks - efter første vask:
RENERE, HVIDERE, KLARERE hos

WASCATOR

Finsensgade 63, Århus (fin parkering)
Tlf. 6 73 36. Hentes og bringes

MAL SELV

Slap De skidt fra'et - så lad mig ta'et
Alt malearbejde udføres fagmæssigt,
solidt til rimelige priser

Mm. K. Roesen, Ydre Ringgade 110,
Århus - Tlf. 2 70 23 og 6 20 40

Arbejder Spare- og Laanekassen

for Aarhus og Omegn

HUSK



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

Spar 25 % - kør Mini Taxi
Ta' ud i landet og nyd naturen
la' BYENS BILER gi' tilbud på turen

MINI TAXI

Byens biler

Århus - Telf. 4 50 00

GULDHORNET

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

Århus Brugsforening

Kontor: Åbogade 32
Tlf. 6 75 44

Afdelinger overalt i byen

EL

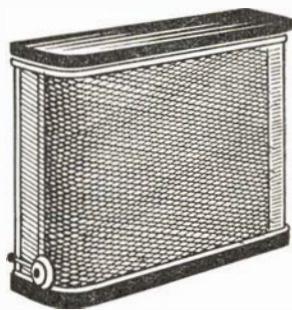


HELGE PAULSEN

Aut. El-installør
Harald Jensens Plads 1 A
Århus - Tlf. 3 04 15

GAS-VARME

med Ribe Gasradiator er god økonomi



Udbet. fra kr. 165,00 (inkl. install.)
pr. md. kr. 86,00

GAS-EKSPERTEN NICO

Helgolandsgade 29 - Århus - 3 48 00

Man køber altid med fordel -
Dame-, herre- og børnefodtøj i

Skøtøjsforretningen FREMTIDEN

E. Schjødt Rasmussen
Nørre Alle 41, Århus
Telf. 2 00 14

Århus EL-Service

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

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

Jernbånepersonalet anbefales

Mejlgades Isenkram

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

„ELGA“

Elektro-galvanisk behandling
mod håraffald og skæl
for damer og herrer
Anna Engel KOSMETIK
Banegårdsplads 20, Århus
Tlf. 2 68 60

Harry's Motorservice

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

Osteriet

Frederiksgade 44, Århus
Tlf. 2 34 23
Største udvalg -
billigste priser

Jydsk Elektro

H. C. Larsens eftf. - B. Thykier
★
Elektromekanisk Etabl.
Otto Rudsgade 100 - Århus
Tlf. 6 94 48

være i ly for regnen under tordenvejret, skal kameraet også være det. Regndråber og stenk må ikke ramme objektivet, der straks vil fortægne billederne.

Et åbent vindue eller en åben altandør vil egne sig glimrende. Man skal blot kunne overbevise ængstelige familiemedlemmer om, at der intet er om den gamle overtro, at åbne vinduer tiltrækker lynet. Derimod kan man ikke, hvis man tilfældigvis er ude på landet, vælge sin egen og kameraets placering under et enligt højt træ.

Man kan udmærket tage lynbilleder i farver. Fremgangsmåden er præcis den samme, og lynene er så kraftige, at valg af blænder ikke ændres. Om man bruger dagslysfilm eller kunstlysfilm er også underordnet. Man vil få udmærkede optagelser i begge tilfælde. Med smalfilm er det straks noget vanskeligere. Teoretisk set kan man blot lade kameraet snurre, indtil man ved, der kommer lyn med på optagelserne. Men lyn er drilagtige, de lader ofte vente på sig, når man har brug for dem, og der kan løbe mange meter film gennem en optager, medens man venter. Chancen for lyn på en smalfilmsoptagelse er kun tilstede under et så kraftigt uvejr, at lynene så at sige flammer over himlen uafbrudt.

For at vende tilbage til den gamle overtro til slut, så er det i hvert fald rigtigt, at – navnlig for en fotograf, der har siddet og ventet på lynoptagelser – der er intet så godt bagefter, som en tår rigtig tordenkaffe. God fornøjelse. *Knud Sidal.*

Mørkekammer teknik

Lyse fingeraftryk på billedet.

1. årsag: Der er blevet taget på emulsionen med fugtige fingre før belysningen.

2. årsag: Man har rørt hindsiden med fikerbadsfingre. Herved har halogensølvet opløst sig mere eller mindre på de pågældende steder og kunne således ikke i fremkalderen reduceres til metallisk solv.

Forebyggelse: Properhed i mørkekammeret. Man kan ikke tit nok gøre fagets unge opmærksom på den store betydning, som pinlig properhed i et mørkekammer har.

3. årsag: Der er kommet fedtstof fra huden eller hudcreme på den fotografiske hinde eller har hindret fremkaldeden i at trænge

ned i emulsionen det pågældende sted, således at der ikke kunne ske nogen sværtning.

Forebyggelse: Man bør vaske hænderne inden arbejdet påbegyndes.

4. årsag: Svedige fingre.

Forebyggelse: Vaske hænderne grundigt og regelmæssigt. Hjælper det ikke, er det bedst at konsultere sin læge.

Mørke fingeraftryk på billedet.

Arsag: Hvis disse ikke skyldes lyse fingeraftryk i negativet, må de føres tilbage til en effekt, der kan optræde, når kvinder og piger i deres kritiske periode rører ved fotopapirets emulsion.

Forebyggelse: I denne tid bør hænderne på grund af hudens afsondringer vaskes oftere, og papirets hindsiden må kun berøres ude i kanterne. *Agfa.*

Personalia

Østerport

Overtrafikkontrollor N. P. A. Jorgensen, Ålborg, er udnævnt til stationsforstander ved Østerport st., hvor stfst. V. C. Rasmussen har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Middelfart

Trafikkontrollor A. Møller Olesen, Hillerød, er udnævnt til stationsforstander ved Middelfart st., hvor stfst. K. M. B. Krogsgaard har søgt afsked på grund af alder (69 år).

Rødby Færge

Overtrafikkontrollor Willi Ahl, Nyborg H, er udnævnt til stationsforstander ved Rodby Færgestation fra 1. januar 1963.

Sæby

Overtrafikassistent O. Rank, Nørresundby Havnestation, er udnævnt til stationsforstander ved Sæby st., hvor stfst. I. L. Vestergaard har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Vejen

Trafikkontrollor Aage Buch, Vejle, er udnævnt til stationsforstander i Vejen, hvor stfst. H. P. Thuesen har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Brabrand

Trafikkontrollor H. R. Thomsen, Bramminge, er udnævnt til stationsforstander i Brabrand, hvor stfst. L. Petersen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Nr. Alslev

Trafikkontrollor A. A. Giese, Roskilde, er udnævnt til stationsforstander ved Nørre Alslev st., hvor stfst. S. K. Andersen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Fakse

Stationsbetjent Frede Nielsen, Fakse, er udnævnt til stationsmester samme sted, hvor stfst. A. P. Andersen har søgt afsked på grund af alder (68 år).

Dødsfald

O.trafikassistent A. Bjerre, fh. cvk. Gb., 80 år.

Portor J. H. Clausen, fh. Nivå, 77 år.

Overportor P. K. Kristensen, fh. Hobro, 76 år.

Stationsforst. A. F. Arum, Sandved 1944 -54, 76 år.

Lokofører E. C. Vidstrup, fh. Korsør, 74 år.
Stationsforst. Johs. P. Hansen, fh. Skagen, 74 år.

Togfører N. K. J. Bruus, fh. Fredericia, 70 år.

Bancarbejder Ferd. Nielsen, fh. Koreledningstils., 70 år.

Lokofører P. W. Jorgensen, fh. mdt., 65 år.
Lokofører G. M. Christensen, Struer, 65 år.

Stationsmester P. Munck, Engesvang 1955 -62, 64 år.

Overkontorbetjent A. S. Petersen, Maskinkt., 64 år.

Bogholder Aage Petersen, HIGJ Helsingør, 61 år.

Remisarbejder H. N. Toftdal, Struer, 49 år.

BRØDRENE LEERVAD



aut. elektricitetsfirma

Udfører arbejder for DSB

Norgesgade 41 - Esbjerg - telf. 2 00 11

Haardfrossen Klaris

lev. i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.

Skagen: **A/S Skagens Isværk . Telf. 4 15 38**

Frederikshavn: **A/S Frederikshavn Isværk . Tlf. 2 04 43**

Thyborøn: **A/S Thyborøn Isværk . Tlf. 3**

Hirtshals: **A/S Hirtshals Isværk . Tlf. 70**

Esbjerg: **A/S Vestjydsk Krystal-Isværk . Tlf. 2 00 66**

Aarhus

Alle slags reparationer udføres

Hartvigsen

RADIO TV SERVICE

Fredensgade 29 – Århus
Tlf. 2 81 21

Nyt Autoværksted

Gotfred Petersen - telf. 2 57 35

Montanagade 27 - Århus

Som spec. Mercedes Benz
DKW - Auto-elektrisk

Hasle Møbelmontering

Alt i nye møbler og tæpper,
tilbud på ombetækning

Minthøjvej 9 . Tlf. Århus 5 76 54

Se udstillingen Sjøallansegade 52, Århus

Vi bygger Deres hus –

til forud fastsat pris. Tal med os om
Deres planer, og lad os se, om de kan
realiseres.

Trods byggestop – byggemulighed
i dag.

Aage Hee, Mandalsvej 30, Århus N
Telefon 6 37 81

F. Roldrup
ISENKRAM



Silkeborgvej 311

Aabyhøj

Telefon 5 86 40



Normand's køreskole

Hillman – Sunbird 62

Søren Frichsvej 81 – Åbyhøj

Tlf. 5 53 48 (efter kl. 16)

Nu kæles der for Deres bil i Brabrand
100 m vest for Vest-Teatret

Smøre- og vaskehal med gennemkør-
sei, omhyggelig smøring med Castrol.

Vi har Molub-Alloy smøre service.

UNO-X Auto-Centret ½

J. P. Larsensvej 1, Brabrand
Tlf. 6 17 73

Aarhus

VIBY KOKS

Bestil hos Deres brændselshandler
eller hos
Viby gasværk
Telf. 4 13 33

M. Jeppesens kem. fabrik

Øster Allé 2, Viby J. – Tlf. 4 02 75

Bonevoks – poler- og rengørings-
midler

Leverandør til DSB

Skanderborg

KØR

med

PEDER NORGES

LILLEBILER

Møllegade 3 – Skanderborg **618**

Jens Mortensen

Tobak – vin – rygeartikler
Vestergade 1 – Skanderborg
Telf. 1008

Jens Bank

Torvet 20, Skanderborg. Tlf. 201
Vor møbel- og tæppebus kommer
overalt
Tæpper – møbler – linoleum –
lædervarer

Alderslyst Foto

Borgergade 6, Silkeborg, tlf. 3772
Alt i foto og kino
Fremkaldelser fra dag til dag

Hammel

Hammel Auto-opretning

v/ Niels Mikkelsen

Nørregade 17 - Hammel - tlf. 495

MAGNUS FRISCH

Dræningsmester og entreprenør
Tilbud altid til tjeneste
Frijsenborgvej 3, Hammel, tlf. 177

Jylland

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

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

Børkop Handelsplads

Tlf. Børkop 1

Landbosparekassen i Horsens

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

Sundvejens Kiosk

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

Th. Weissenborn & søn

Smede- & Maskinværksted
Gas . Vand . Sanitet . Varme
Oliefy
Vejde . Volmersgade 5 . Tlf. 2075

Vi bruger produkter fra

Grenaa Andelsmejeri

Nytorv 3 Grenå Tlf. 2 12 22

LANDBOSPAREKASSEN for Ribe og Omegn

Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

BERTRAM NIELSEN

Slagtermester – Storegade 5
1. kl.s kød og flæsk
Telefon Bramminge 7 32 40

Jernbanepersonalet benytter SPAREKASSEN FOR AARS OG OMEGN

Indskudskapital 14.4 mill. kr.
Telf. Års *2 17 00

Specialforretning i alt i rustfrit stål

Kunstgenstande i teaktræ.
KENNETH: Import – Export
Brunnsgade 47, Århus. Tlf. 2 16 50

BOG-anmeldelser

SPEKTRUM

Sammy går mod syd.

En bog med et emne lidt ud over det sædvanlige. Her møder vi drengen Sammy, der mister sine forældre under Suez-aktionen, og derefter vender sin 10-årige næse mod syd for at finde sin moster, der har et hotel »dernede et sted«. Dette »sted« er Durban på Afrikas sydøstlige hjørne, og da Sammy bor i Port Said oppe ved Middelhavet er det en betragtelig distance, denne kvikke dreng skal tilbagelægge. Når man samtidig tager i betragtning at det afrikanske kontinent er vel-forsynet med slanger, krokodiller og giftige insekter, samt en pæn portion rovdyr, så skulle alle betingelser være til stede for en god del spænding.

Bedst er afsnittet, hvor drengen møder den gamle storvildtjæger Cocky Wainwright. Der opstår øjeblikkeligt et varmt venskab mellem denne gamle safarikonge og vor vandrende ungersvend, og alt ender i fryd og gammen. Sammy bliver gjort til universalarving af Wainwrights opsamlede guld og diamanter, og hyrer selv en taxa det sidste stykke til sin mosters hotel. – Hyggelig læsning for vore teen-agers i juledagene.

Pris kr. 19,75 – indb. kr. 29,50.

Forfatter W. H. Canaway, 200 sider.

Færgemanden.

Stieg Trenter har kastet sig ud i færge-sejlad på de krappe bølger i Djurgården, og det er han sluppet ualmindelig heldigt fra. Hans kriminalroman *Færgemanden* er virkelig spændende og fornøjelig læsning. Vi møder den smukke unge defektrice Kerstin Almark, der på side 6 kæmper sig ned mod Djurgårdsfærgen i en stærk og lunefuld østenvind, så lunefuld, at denne østenvind allerede på side 7 er blevet til en vældig vestenvind, og så begynder sejlad. Der sker mystiske ting på den sene aftenfærge, og den små frøken Almark vågner fortumlet op næste morgen med et forslået knæ, og en svag erindring om mysteriet. Over et glas skummende Carlsberg-øl drofter hun aftenens sælsomme tildragelser med amatør-detektiven Harry Friberg, og så kommer der først rigtig gang i sejlad. *Færgemanden* er et godt bekendtskab, en velskrevet og velkomponeret thriller.

Pris kr. 15,75 – 192 sider.

Eva.

Endnu en roman om jøderne under krigen. En roman om jødinden *Eva*, der med

alle midler vil forsøge at overleve. Meyer Levin lader hende fra Polen rejse til Linz an der Donau, hvor nazisterne bygger kæmpestålværket »Herman Göring Werke«. Sammen med en veninde, begge forestillende ukrainepiger fra det bedre borgerskab, søger, og får de arbejde midt i lovens hule. *Eva* ovenikøbet hos en højtstående SS-officer. Denne polske jødinde må igennem tallose undersøgelser, bliver et sted til grin for sin uskyld, og et andet sted godtaget for arier af reneste vand. Sin uskyld smider hun overbord til en ligegyldig arbejder fra stålværket, og sin arierattest fornægter hun selv ved det forhold hos Gestapo. Derefter er der kun en vej, og den fører direkte til koncentrationslejren Auschwitz-Birkenau.

Eva overlever imidlertid, ikke uden nervepirrende episoder, og kommer via Cypern endelig til Palæstina.

Man lægger *Eva* fra sig med en svag fornemmelse af ligegyldighed. Det er som om hendes historie ikke rigtig fanger, som om den ikke kommer os ved. Dette kan kun tilskrives forfatteren. Emnet er seriøst nok, stadig interessant, når det er skrevet af de rigtige penne. Men lad os ønske at *Eva* får mange hjemlige bekendtskaber. – Det skader aldrig at blive mindet om de 5 rædselsfulde år.

Pris kr. 24,50, indb. kr. 36,50. – 320 sider.
V.J.

FORLAGET FREMAD 50 ÅR

I dette efterår kan *Forlaget Fremad* markere sit 50 års jubilæum, og man tør sige at begivenheden rent bogmæssigt fejres med manér, thi nyhedslisten er både hvad bogantal og kvalitet angår, den betydeligste i dette levende og driftige forlags historie.

Næsten alle Fremads danske forfattere møder med nye bøger. Af *Jul. Bomholt* kommer en højaktuel politisk roman, »M.F.« med en aldrende folketingsmand som midtfigur. *Martha Christensen* debuterer med en lille gribende roman om en åndssvag dreng, »Vær god ved Remond«, *Gerda Eld*, som huskes fra sin succesroman »Kristine«, fortæller i »Rosa« om en kvindeskæbne i skyggen af et legemligt handicap.

Eva Hemmer Hansens nye roman, »Shirleys Eventyr« med undertitlen »Blade af en skønhedsdronnings erindringer« er en uimodståelig satire over skønheds- og fotomodel-industrien. *Henning Ipsen* opruller i »Midt i September« ægteskabsproblemer i et rækkehusmiljø. *Knud Rasmussen* præsenterer i »Kørvel« en samling både lune-rige og mere alvorlige historier om ganske almindelige mennesker, og endelig kan *Poul Ørums* mange læsere glæde sig til »Natten i Ventesalen« – en stærk og in-

Sjælland

Malerfirmaet

C. A. Andersen & Co.

Slangerupvej 20 - Hillerød
Udfører arbejder for privatb.
Telf. Hillerød 1916

PAPIRLAGERET

Hillerød
Telefon 3725

Holsted Andelsmejeri

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

Haarlev

Installationsforretning

Telf. 25
Alle el-reparationer og installationer udføres

Borup Isenkramforretning



Arne Petersen

Borup st. - tlf. 31

PALLE PEDERSEN

Manufaktur
Herreekviperung
Borup st. – Telefon 74

BORUP – KINO

Telf. Borup 4

Poul Møllers Maskinfabrik

Aktieselskab
Borup – Tlf. 27

NORDELEKTRO ^{AS}

MOTORER – DYNAMOER – REPARATIONER

København:	Landskronagade 56	Tlf. Ryvang (01)(68) 80 50
Aalborg:	Strandvejen 31	Tlf. (081) 2 45 33
Aarhus:	Absalonsgade 31	Tlf. (061) 3 22 00
Frederikshavn:	Danmarks-gade 20	Tlf. (084) 2 12 38
Hjørring:	Vendelbogade 6	Tlf. (089) 1 19 95

FABRIKSINSTALLATIONER & AUTOMATISKE ANLÆG

Møbler

i

4 etager

MØBELGAARDEN

v/ M. Schmidt

HUSK! Sønderbro 12, ind i gården,
det betaler sig
10 % kontant rabat
Sønderbro 12 - Haderslev
Telf. 2 41 62

tens trekantroman om nænsom kærlighed og grovkornet jalousi.

Blandt et stort antal oversatte bøger bemærkes russeren *Vasilij Aksjonovs* frimodige skildring af læderjakke-ungdom i Moskva: »Stjernebilletten«, den unge englænderinde *Lynne Reid Banks* charmerende London-roman, »Vinkelværelset« om en pige, der venter et barn. *Pietro di Donatos* temperamentsfulde roman, »Det sjette Bud«, der foregår blandt fattige italienske indvandrere i Amerika. *Julius Horwitz'* gribende »Elendighedens Gader«, om menneskelig fornødelse i New Yorks uhyggelige slumkvarterer, *Ephraim Kishons* humor-knitrende Israel-satire, »Vend Dem om, Fru Lot«, *John F. Leemings* underfulde »krigs«-roman »Det regner altid i Rom«, *Micheline Maurels* beherskede og måske derfor så overordentlig stærkt virkende bog om polske, franske og russiske kvinders rædselstilværelse i en tysk koncentrationslejr: »En ganske almindelig Lejr«. Oversat til ikke færre end tyve sprog og snart filmatiseret kommer nu også på dansk *Edita Morris'* både poetiske og urovækkende roman »Hiroshimas Blomster« om atombombens overlevende ofre.

Førlængst er de kendte billigserier »Fremads Folkebibliotek« og »Fremads Rejsebøger« blevet hvermands eje, spredt ud over landet i millionoplag. Men nu i jubilæumsåret lanceres en ny billigserie, »Fremads Fokusbøger« om aktuelle emner over en bred front. De tre første er *Milovan Djilas'* stærkt omtalte »Samtaler med Stalin« (som kostede sin forfatter ni års fængsel), »Mennesket i Maskinen«, redigeret af *Bent Hansen* og omhandlende klimaet på arbejdspladsen, og *Parker* og *Allertons* opsigtsvækkende »Forbryderens Frihed«, en autentisk selvbiografi af en mand, der har tilbragt 12 af sine 33 år i fængsler.

* 78 bogtitler står der på *Fremads 50. bog-*
* *liste. En virkelig imponerende indsats.*
* *Nu er det op til køberne: der er nok at*
* *vælge imellem!*

Schiene und Strasse.

Verkehrs- und Wirtschafts Verlag, Dortmund.

Denne årbog, hvis tidligere årgange har været omtalt i »Jernbane-Bladet«, bringer et bredt og interessant udvalg af artikler om trafikproblemer i Tyskland i særdeleshed, og til en vis grad Europa i almindelighed.

Af artikler kan fremhæves »12 års tysk trafikpolitik«, »Den kombinerede skinnevej trafik«, »Skinnevejen aflaster landevejene«, »Rationalisering af Tyske Forbundsbaners godstrafik« og meget mere.

Jass.



Næstsidste nyt!

Færgen SPROGØ har lopper

Det er DSB's nyeste færgе, der er ramt af loppeplagen. Færgen – der har tilnavnet Kasket-Karl på grund af en særlig ret karakteristiske kasketskygge over kommandobroen – sejler som automobilfærgе på Halskov-Knudshoved-ruten om dagen og på Korsør-Nyborg-ruten om natten med godsvoге.

– De er ikke nået op på broen endnu, og ingen på broen er begyndt at klø sig på ryggen eller knække dem mellem neglene, men det er en kendsgerning, at lopperne findes i det kvindelige restaurationspersonales beboelsesområde, hvor de så end er kommet fra. De er endnu ikke nået frem hverken til restauration, køkken eller den mandlige besætnings beboelsesområde.

– Jeg indrommer åbent, at det kribler ned af ryggen på mig ved tanken om loppernes tilstedeværelse, siger personalechefen på storebæltsfærgernes restauranter, men det er jo ikke ukendt med utoj i restauranter, også på skibe, hvor der er varm, tør luft. Det sker, at der dukker kakerlakker – og sommetider også lopper – op på færgerne, men DSB har særlige eksperter i den slags ting, og de smører en lugtlos væske ud – en væske, der hverken er skadelig for mennesker eller madvarer. Og så plejer lopper og kakerlakker at være væk med det samme.

Ingen ved, hvorfra lopperne på »Sprogø« er kommet. Det er heller ikke fastslået, om det er menneske- eller hundelopper.

Kommentar mangler

Hans bryllup blev aflyst på grund af svigtende tilslutning. Han blev nemlig borte!

Masser af underholdning

– Når I nu hverken har fjernsyn, radio eller biograf, hvad får I så tiden til at gå med hele aftenen?

– Den går da let nok, for klokken halv ni kommer der en slæber, og når den er kørt, går vi i seng!

På svensk diæt

Min gamle farmor, der var ret svagelig, var blevet indlagt på et sygehjem for ældre, fortæller en læser i ugebladet »ALT for damerne«. Under et besøg spurgte vi hende, hvad hun fik at spise.

„Åh, jeg får sådan noget underlig svensk mad,“ svarede hun.

Da vi ikke rigtig forstod dette, spurgte vi sygeplejersken, hvorefter vi forstod, at den underlige svenske mad var »skånekost«.

TIDEN GÅR...

Filmstjernen Ava Gardner blev i mange år regnet for at være Hollywoods smukkeste kvinde. Men tiden går, og ugebladet »Hjemmet« fortæller, at hun for nylig i største hemmelighed har måttet gennemgå en længere skønheds- og hvilekur på et verdensberømt skønhedskursted i Arizona.

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

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 Frederiksstalle

Finlandsgades Autolakering

— alt indenfor auto- og ovlakering

Harry E. Petersen

Finlandsgade 21

Aarhus - telefon 6 28 30

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

PRESENTA

Rutebilstationen, Aalborg
Stort udvalg i gaveartikler
til alle lejligheder
Tlf. 3 77 99

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

Kiosk LERVANGEN

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

Paul Lai Sørensen

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

Skive

CITY-SKO

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

O. J. LARSEN

Thinggade 21, Skive, tlf. 1574
Vi er altid billigst -
med det bedste -

ESPER ANDERSEN

Adelgade 1, Skive, tlf. 486
Tobakker - Cigarer - Cigaretter
Vin - Spirituosa - Piber

Bagerforretningen

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

Aktieselskabet

Privatbanken for Viborg og Omegn

Telefon 2600

Herning

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Østergade 6
Herning - Tlf. *3733

FR. LORENTZEN

Tobak - Cigarer - Cigaretter
Vin - Spirituosa
Bredgade 38, Herning, tlf. 142

Hammerum Metalvarefabrik

Støbning og forarbejdning af
messing, bronze og aluminium
Hammerum - Telf. (071) 220

IKAST

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Ikast afdeling - 5 15 57

Ringgaards Konditori

Vestergade 15 - Silkeborg
Tlf. 264 og 2131

Sønderborg

P. BORNE

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

HARALD OLSSON

Cyklehandler
Rønhaveplads 9 - Sønderborg
Telefon 2 44 15

ELLA DINSEN

v/ Ellen Knudsen
Alt i hjemmelavet chokolade
St. Rådhusgade 19 . Sønderborg
Telefon 2 28 30

Fa. H. HOLBECK

El-installationsforretning
St. Rådhusgade 12, Sønderborg
Alt i el-artikler og belysning
Alt i el-installationsarbejde udføres
Tlf. 2 23 68

Fyn

A. C. HANSEN JUN.

Middelfart - tlf. 10 og 11
Kulimport
Brændselsolie - Bygningsartikler

„LEGA“

Legetøjs- og galanteriforretning
Poul Christensen
Gerritsgade 14, Svendborg - Tlf. 2359

Damefrisørsalonen CHIC

Blegdamsgade 2 - Nyborg
Moderne frisurer, kold permanent
Inga Rubæk - Tlf. 1616

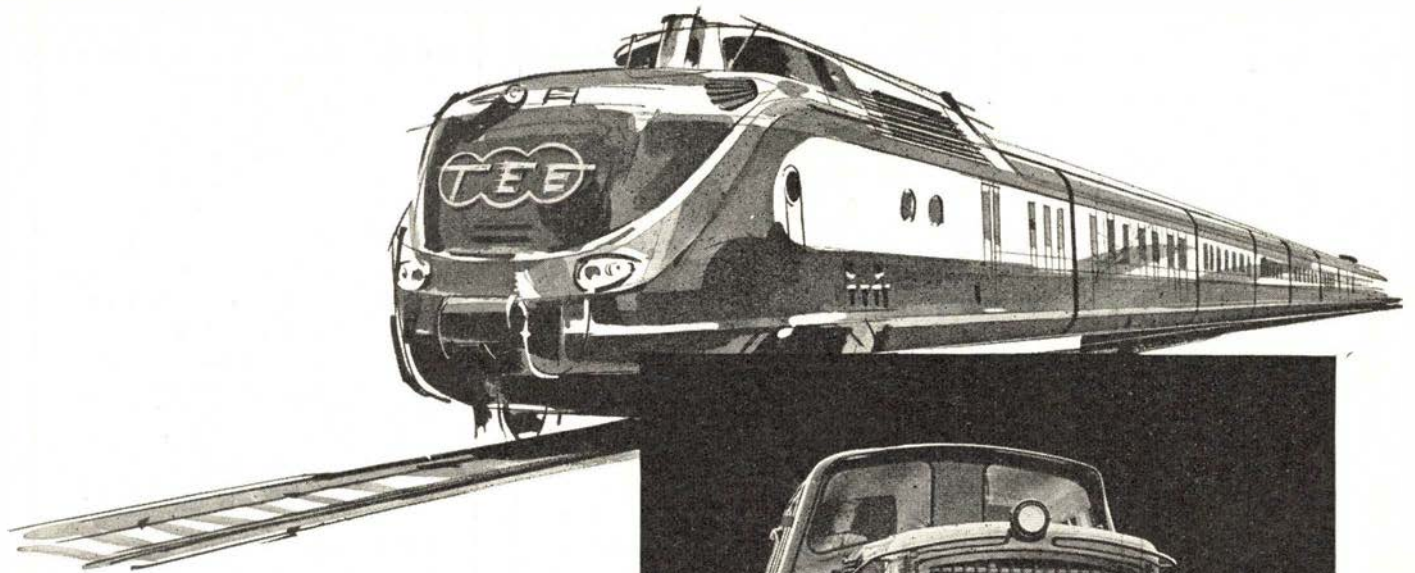
Følg med tiden med uret fra

Ejnar Sørensen

Sydfyns Brilleoptik
Banepladsen, Svendborg - Tlf. 531
Fagmanden med service før og
efter købet

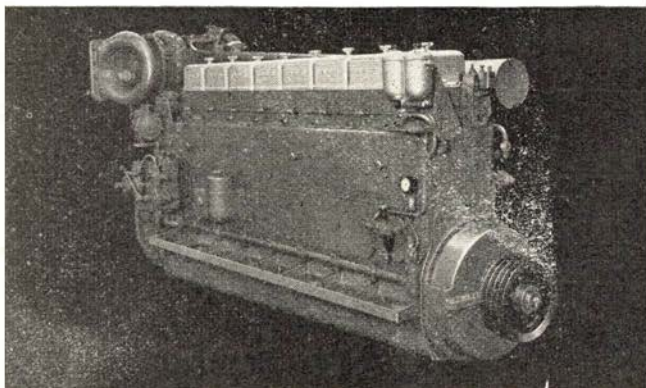
VAGN JACOBSEN

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



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark:

PROTECHNICO $\frac{1}{2}$

VESTER FARIMAGSGADE 1 - KØBENHAVN V. - TELEFON MINERVA (0154) 2062