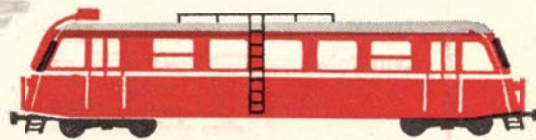


JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



HOLGER ANDREASEN

Islands Brygge 41

København S.

AStA 1540

IMPORT EXPORT FABRIKATION REDERI



Imperial Chemical Industries Ltd.
London, England
Kemikalier



Burroughs Welcome & Co., London
(The Welcome Foundation Limited)
Medicinalvarer



The Carborundum Company
Manchester, England
Digler - ildfaste materialer

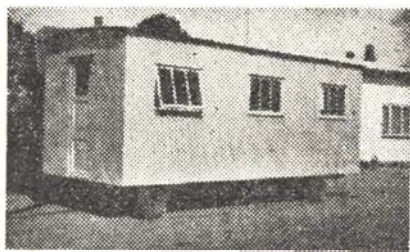


E. I. du Pont de Nemours & Co. U.S.A
FREON - kølemedier

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

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

Den ny LETMETAL MANDSKABSVOGN:



„SØNDERJYDEN“

- De rigtige maal
- Beklædt med letmetal, som er uforgængeligt og saltvandsbestandigt
- Lille egenvægt trods svær konstruktion
- Ringe vedligeholdelse
- Leveres i forsk. størrelser

Letmetallvognen „SØNDERJYDEN“ med de mange anvendelsesmuligheder. 1. kl.s udførelse til billigste fabrikspris.

Se den foran Aarhus-Hallen (udstillingen Huset 62) eller skriv efter brochure og prislister.

H. P. JØRGENSEN . RØDEKRO . Tlf. (046) 6 22 58

Max Jessen Terndrup tlf. 47

(kalde nr. 155 II)

Skab hygge med møbler fra Terndrup

Der kører en stadig strøm af glade kunder til den store møbelforretning i TERNDRUP. Når de kører derfra, er de endnu glattere, for hos MAX JESSEN fandt de deres ønskemøbler og tæpper.

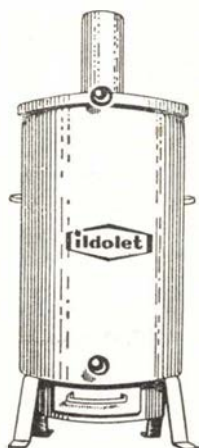
De er altid velkommen til et besøg.



ILDOLET AFFALDS- & PAPIRBRÆNDEREN

PAT. ANM.

Tilintetgør Deres papir og brændbare affald paa en nem og billig maade.



ILDOLET er fremstillet af 2 mm jernplade og forsynet med røgaftræk med gnistfanger samt rysteriste og askeskuffe

ILDOLET er let at antænde, brugsanvisning følger med hver brænder.

Kræver ingen pasning.

Minimal røgudvikling

ILDOLET leveres i standardudførelse for anbringelse i fri luft, men kan uden merpris leveres for tilslutning til skorsten

ILDOLET er solgt til talrige offentlige institutioner, sygehuse, læger, banker og private m. fl.

ILDOLET føres som lagervare i nedennævnte 3 størrelser, men fremstilles i øvrigt i enhver størrelse efter ønske.

Model O., indhold 300 l., pris kr. 325,00

Model I., - 190 l., - kr. 190,00

Model II., - 160 l., - kr. 170,00

Priserne er gældende franko leveret nærmeste station.

Fabrikation og salg

Fa. Willv Schmidt

Askov pr. Vejen - tlf. 727

Ung, som erfaren

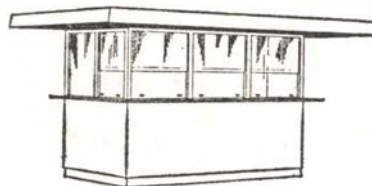
ryger Mac Baren



-den mest solgte

MAC BAREN TOBAK

TÆNKER DE PAA PØLSEVOGN



skulle De faa et særdeles konkurrencedygtigt tilbud fra os.

Vi har specialiceret os i en helt ny og elegant model i mange farver, der ikke kræver nogen form for udvendig vedligeholdelse.

Leveres baade stationær samt m/u motor og endvidere med koblingsaggregat - køleskab - lysreklame m. m.

Kan specialbygges til andre formaal.

Faa nærmere oplysninger og uforbunden tilbud.

SÆDDING MASKINSNEDKERI
Tlf. 051 - 2 47 85.

Esbjerg



JERNBANE-BLADET

Redaktion og ekspedition:

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

Redaktionssekretær:

Togbetjent V. Jonvald - Hvidovrevej 258
Tlf. 78 36 42

Jylland-Fyn's kontor:

Egevang 6^{te}. - Vejle - Telf. 4506
Udkommer een gang om måneden.

Abonnement

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«

November 1962

Dette nr. indeholder:

Jernbanerne i konkurrencens	
modvind	side 299
Månedens emner	» 300
Erindres det	» 302
Maribo Sukkerfabriks sidste	
kampagne	» 303
Dansk Jernbane Klub	» 304
I få linier	» 305
Stationsforstander J. H. Aamand	
Brenderup	» 305
»Teenager DSB love«	» 306
»Dampelefanten« 1862	» 308
En re-nationalisering ved HHJ	» 309
Oktober dagbogen	» 310
Rutebil nyt	» 310
Privatbane nyt	» 311
Model Jernbane	» 312
Foto hobby	» 314
Personalia	» 315
Turistorganisationens	
vinterrejser	» 317
Bog anmeldelser	» 319
Hunden på	» 320

MaK



SKIBS-
DIESEL-MOTORER

DIESEL-HYDRAULISKE
LOKOMOTIVER



DIESEL-TOG

GENERALREPRESENTATION: **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

Rejselektüre

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



P. Skramsgd. 23. Tlf. 5068. Esbjerg

VESTJYDSK AUTO-OPRETNING

Storegade 8 A - Esbjerg
Tlf. 3456

JENS SELVEJER

Gardiner i stort udvalg

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

Bramminge

LANDBOSPAREKASSEN for Ribe og Omegn

Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

Bramminge Boghandel

Bent Schack
Storegade 13 . Bramminge
Telefon 7 30 61

FICH RASMUSSEN

Glarimesterforretning
Nørregade 8 . Bramminge
Telefon 7 30 49

AAGE C. PAHUUS

Aut. SMC forhandler
Ribevej 2 - Bramminge
Telf. *7 36 22

Ribe

Aktiselskabet
RIBE MASKINFABRIK
Leverandør til DSB
Telf. Ribe 970

Jernbanepersonalet anbefales

WEIS STUE

Olga Henriksen
Torvet, Ribe, tfl. 700

Landbosparekassen for Ribe og Omegn

Torvet - i byens centrum
Telf. Ribe 40 og 524

BANEGÅRDSKIOSKEN RIBE

G. BERG TLF. 314

Vejen

Sydjydsk Damkultur A/S VEJEN

Telf. 115 - Telgr.: Damkultur
EKSPORT

Egne jernbanevogne

»Bertha«

M. Bolding Nielsen
Tricotage - uldgarn - smaaing
Søndergade 1 - Vejen - telf. 73

Tricotage-Magasinet

Agnete Dokkedahl
først med det nye -
Søndergade 1 . Brørup . Tlf. 109

Brørup Boghandel

Papir - foto - lædervarer
Nørregade 2 - Brørup - tlf. 196

VAGN JACOBSEN

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

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

Tønder

Blenners Dampvaskeri

Skibbrogade 2 Tønder
Telf. 2 22 68



SYMASKINER

JENS PEDERSEN
Vestergade 68 . Tønder . Tlf. 2 16 07

Tønder Andels-Slagteri

Udsalget Vestergade 72, Tønder
Telefon 2 17 30

SVEND KIRCHHEINER

Højspændingsinstallatør
Vestergade 7 . Tønder
Telefon (047) * 2 20 45

J. C. LAUSTSEN

Aut. el-installatør
Tinglev, tlf. 4 48 12

J. WUTH

Slagterforretning
Tjæreborg . Telefon 47

Gør Deres indkøb hos vore annoncører

Jernbanerne i konkurrencens modvind

Et 100 års tilbageblik

Sidste fjerdedel af forrige århundrede var jernbanernes opblomstringstid. Da byggedes der såvel her i landet som i udlandene jernbaner, stats- og privatbaner så hurtigt, som det kunne lade sig gøre. Jernbanen var dengang det nye fremtidens trafikmiddel, der afløste de hestetrukne og langsomme deligencer. Samkvæmmet mellem landsdelenes byer og bopladser blev ved jernbanernes anlæggelse både hurtigere og billigere. Hvor jernbanerne trængte frem og dermed jernbanestationerne, selv tilsyneladende midt på heden, voksede der straks byer op omkring stationerne. Nogle af byerne her i landet har endog vokset sig så store, at de har opnået købstadsrettigheder.

For erhvervs- og industrilivet fik jernbanerne en stor betydning, ved deres gode og hurtige samfærdselsmidler, der gjorde det muligt for industrivirksomhederne at sprede sig ind over landet, og ikke som hidtil næsten udelukkende at klumpe sig sammen i og i havnebyernes nærhed. Med jernbanerne fulgte jernbanepersonalet til stationsbyerne, skønt fra begyndelsen usselt aflønnede, var det mænd, der på en egen måde følte samhørighed og loyalitet over for deres nye virkefelt. De følte, at jernbanerne var *en virkelig værdiskabende og samfundsopbyggende faktor*. Ved transport med banerne kunne man til enhver tid udligne beholdningen af varer i et lands forskellige egne, ja, selv indenfor en verdensdel. Derved blev priserne mere ensartede og afsætningsområderne betydelig forøgede. Har meget end ændret sig i de forløbne godt 100 år siden anlægget af de første jernbaner, har banerne stadig den samme betydning for transporterne. I langvejstrafikken kan de overhovedet slet ikke undværes.

Udviklingen står som bekendt aldrig stille – heldigvis – og tromler ubønhørligt alt ned, der ikke står på højde med den, og den tager ikke hensyn til idyl, roman-

tik o.l., der er ukendte begreber for udviklingen, der kræver balance i økonomien. Bilismens konkurrence med banerne satte ind straks efter, første verdenskrigs afslutning i 1918, hvor motoriseringen i krigsmæssig øjemed havde fået sit første opsving. De tekniske erfaringer overførtes derefter til fredelige formål, der i årene fremover udviklede sig til banernes store konkurrent.

Først i tyverne begyndte det i Sønderjylland, hvor man i årene før genforeningen havde anlagt en række smalsporede private såkaldte amtsbaner, langt ud over, hvad trafikbehovet krævede, og derfor fra starten dømt til at give underskud. Disse amtsbaner blev nedlagt en efter en og erstattedes af rutebiler. Men det var ikke alene privatbaner, der lukkedes. I årene siden da, har også DSB i flere tilfælde fulgt eksemplet og har oprettet eller overtaget en lang række bilruter.

Ser man på hele denne udvikling, der med ord betegnes: *motoriseringen*, er der dog et og andet, der må falde den uvildige betragter i øjnene. Da mange rutebillinier oprettedes på amtskoncessioner, var det en underforstået forudsætning, at de skulle gå vinkelret på eksisterende privat- og sidebanelinier, og derved virke som fødelinier for opsamling af gods og passagerer til banerne. Men senere udvidedes amtsrådenes koncessioner også til rutebillinier, der går *parallelt* med jernbanerne. Men derved blev banerne stillet alt for ulige i konkurrencen. Når så både amts- og kommunalrådene nægtede at støtte banerne økono-

misk, var der ingen anden udvej end at standse banen og – som det så lakonisk hedder i dagspressen – at gå over til rutebildrift.

Sydjyske Jernbaner er et slående bevis herpå. Siden DSB i 1949 overtog SFJ, er der nu nedlagt tre af disse strækninger, og tilbage er nu kun to strækninger, hvoraf man på forhånd næsten har dødsdømt Nyborg-Svendborg-banen. Også de nordjyske baner er i farezonen. (Læs iøvrigt den meget interessante artikel i Jernbane-Bladet nr.6). Fremtiden kan godt give mangan loyaltfølelse jernbanemand kuldegysninger.

Historien gentager sig som bekendt, og en ulykke kommer sjældent alene, som man siger. Heller ikke her. Og gentagelsen blev paradoksalt nok også et barn af krigen 1939-45 og dens tekniske udvikling på flyvetrafikkens område, der under og efter krigen har nået et højt stade af sikkerhed og præcision, således at den i langdistancetrafikken på de kontinentale ruter er bleven en ikke mindre farlig konkurrent, end som motoriseringen hidtil har været.

Men udviklingen er umættelig. Dens øjeblikkelige krav er: udbygning af fuld automatisering og fjernstyring, og flere broer først og fremmest en Store Bæltsbro, ingen sinkende færgeoverfarter, hvor motororganisationerne fører an. Speederen i bund og frem, ingen stop ved jernbaneoverskæringer, sunde eller bæltter. For kun 25 år siden fik vi Lille Bæltsbroen, og allerede nu skal der bygges en Lille Bæltsbro mere, for at motortrafikken kan komme hurtigt nok frem. Gerne havde man taget det ene jernbanespor væk på broen, for at gøre kørebanen for vejtrafikken bredere, og derved handicappe jernbanetrafikken over broen, men den gik altså ikke.

Jernbanerne er så sandelig kommet i strid modvind. Er det derfor mærkeligt, at jernbanernes personale ligesom føler et stik i hjertet på statens vegne? V. G.

Resturant »På Fortovet«
og baren på Østerport station

anbefales

POUL GUDMANN

Månedens emner...

Automatiske S-tog

I Stockholms undergrundsbane eksperimenterer man nu med tog uden fører. Det første automatiske T-tog kørte den 8. oktober på strækningen mellem Bagarmossen og Hammarbyhöjden syd for Söder i Stockholm, og skønt det hele endnu er på det eksperimentelle stadium, håber man at få systemet gennemført i praksis i løbet af halvandet års tid. Det skulle være forholdsvis let, da det stockholmske tunnelbane-net er ret nyt.

Auto-piloten, der styrede det svenske tog, er konstrueret af ASEA, som nu har 500 mennesker beskæftiget i den nye afdeling for elektronik, og den arbejder ifølge direktør Curt Nicolin efter principper, som hidtil kun har været anvendt i databehandlingsmaskiner. Det betyder en effektivisering af T-banerne. Den automatiske togfører kan nemlig køre efter to køreplaner, som begge er udarbejdet af en større databehandlingsmaskine.

Den første køreplan betyder flere tog i myldretiden. Med mennesker ved maskinen har man kun turdet indsætte 30 tog i timen, men da de automatiske togførere skulle være hævet over menneskelige fejl, vil det være muligt at ekspedere 36 tog. Den anden køreplan betyder mindre strømforbrug, toget får lov at spare mest muligt på kræfterne, uden at gennemsnitsfarten, derfor bliver væsentligt mindre.

Et lille eksempel illustrerer forholdet: Sporvejsfolkene fortæller, at der på strækningen Slussen-Gamla Stan må bruges 50 pct. mere kraft, hvis rejsetiden skal forkortes med 50-58 sekunder. Også på andre måder vil systemet bringe besparelser. 160 stillinger kan nedlægges. Ingen af de ansatte behøver dog at frygte afskedigelser. Problemet løses gennem naturlig afgang og mindsket rekruttering. Alt i alt regner man med, at 3-4 mill. kr. vil blive sparet hvert år.

Systemet vil give Stockholm en forende plads blandt verdens byer med undergrundsbane. Oslo kommer muligvis også med i toppen. Danmark har ikke U-baner, men automatisering kunne også indføres her, både på S-banerne og på længere strækninger. Men foreløbig er der ikke planer i den retning.

Juelsminde-Kalundborg linien

Ruten, der blev åbnet d. 17. maj i år, har indtil nu overført 50.000 biler og 100.000 passagerer. Den 1. december kommer den nye færge »Kalle«, der fra d. 4.

december sammen med »Julle« vil udføre seks dobbeltture daglig.

Kong Frederik IX's bro

over Guldborgsund er afleveret færdig af ingeniørfirmaet, der har bygget den for DSB, der ved indvielsen d. 15. december overleverer den til Maribo amt, der bliver broen egentlige ejer.

Arbejdet på broen begyndte i april 1959 og har kostet 8,5 mill. kr. Broen er 295 m lang. Jernbanebroen er 5,6 m bred og har kun et spor, skal der evt. være to spor, må der bygges endnu en jernbanebro ved siden af.

Nordisk statsbane reklame møde

På et to-dages møde i Århus har statsbane-reklamefolk fra nordiske lande drøftet nationale trafikønsker og problemer vedrørende passagerer og gods. Statsbanereklamefolkene har som opgave at klarlægge for offentligheden, hvordan man rejser i Norden, at sørge for, at der kommer passagerer og gods med tog og færger. Seværdighederne er det turistfolkernes opgave at fortælle publikum om.

Der er problemer nok at arbejde med. Der er konkurrencen med luftfarten, med de private skibsruter i de nordiske farvande, og ikke mindst landevejstrafikken der tager til efterhånden som vejnettet udbygges og forbedres. Man må derfor søge at tilrettelægge en propaganda for de fordele, statsbanerne kan byde. Man må sørge for bedre og hurtigere togforbindelser. Det sker for Danmarks vedkommende bl. a. ved de nye lyntog og ved bedre færgeforbindelser og fugleflugtslinjen.

Første tog Nykøbing-Rødby F

Den 24. oktober kørte det første tog over strækningen Nykøbing F-Rødby Færge. Det var D 805 med 25 godsvogne læsset med skærver til strækningen. 805 var pyntet med efterårsløv og rønnebær, og indkørselen på Rødby Færge st. foregik under uafbrudt fløjten. Når turen kunne gennemføres allerede nu, skyldtes det, at man på det sidste stykke brugte arbejds-sporet, hvorpå det nye spor køres ud.

Nykøbing F nye banegård indviet

Under megen festivitas blev den nye banegård i Nykøbing F taget i brug ved middagstid d. 25. oktober. Der var 270 indbudte, hvoraf de fleste kom med særtog fra København. Samtidig med indvielsen

af stationen blev nyt posthus og ny rutebilstation taget i brug. Det var besluttet, at den første rejsende fra den nye station skulle have billetten gratis, og det blev en retur til Tingsted (det var næsten for meget).

Vi har modtaget ..

En flov historie

Med interesse har jeg læst artiklen i september-nummeret angående en engelsk redaktørs rejse og om hans syn på DSB's materiel. Der nævnes bl. a. i artiklen, at her kan vi selv gøre en masse med hensyn til rengøringen, og jeg formoder, at det vil interessere »Jernbane-Bladets« læsere at høre hvor meget en station som Nyborg gør ud af både den ind- og udvendige rengøring af togstammen.

Her er daglig udsat et »oliehold« bestående af fire mand, der olierer og pudser 5-6 eller 7 vogne hver dag, alt efter som disse er snavsede til. Disse fire mand har gået ved dette arbejde gennem flere år, og det siger sig selv, at de har opnået en vis rutine i dette arbejde, og at vognene har et smukt udseende, når de kører herfra i vore eksprestog. Samtlige vogne, der gennemgår denne behandling, bliver nøje indført i et kartotek, så der er en vis kontrol med dem, så behandlingen dækker så mange vogne som mulig, og at der ikke bliver nogen »forbiere«.

Endvidere går der 2 mand hver dag og pudser vinduer udvendig i et specielt pudsemiddel, og alle de vogne, der ikke denne dag får sådan behandling på vinduerne får i stedet disse vaskede, inden de afgår i togene.

Forinden hvert eksprestogs afgang går der en mand langs toget og aftørre løbestænger, dørhåndtag og skilte og desuden fejrer trinbrætter af. Desuden består det daglige rengøringspersonale til den indvendige rengøring af ca. 20 kvindelige rengøringsassistenter.

Inden hvert tog afgang bliver viduerne pudset indvendig, spejle pudset, toiletter desinficeret, sæderne bliver trukket ud og aftørret, og der bliver fejret bag alle rørene, der ligger under sæderne, desuden bliver der tørret støv af og tomt affaldskurve og askebægere, og gulvene i alle vogne bliver vaskede, og de hvide stykker i I. kl. vogne bliver udskiftet. Man forstår således, at et tog, der har gennemgået denne proces, virkelig er indbydende at sætte sig ind i, så jeg forstår ikke rigtig denne englænders syn på vort materiel.

Vi har her i Nyborg ret jævnlige haft

tyske personvogne til rengøring, og disse er middelst talt nogle forfærdelige kasser, og mager til svineri af knuste flasker og gamle madrester under sæderne skal man lede længe efter.

Jeg kunne også godt tænke mig, at englænderen så hvordan de rejsende behandler vore vogne. Vi havde her i sommer vogne, der havde været brugt til transport af spejdere til spejderlejren ved Margrethenlund ved Viborg. Det vil være særdeles svært for udenforstående at forestille sig i hvor høj grad disse vogne var mishandlede, spejle og lyspærer var slået i stykker og lå spredt ud over gulvet. Desuden var der spredt madpakker, kasserede klædningsstykker, papir og lignende over hele gulvet. Det var tydeligt, at de rejsende havde gået oppe på sæderne med støvler og sko fyldt med ler og jord; tro så, kære englænder, at en rengøringsassistent, selv en af de med 25 års erfaring, virkelig kommer på arbejde her.

Angående vedligeholdelse af de gamle trævogne vil jeg give indsenderen ret i, at det er de bevillende myndigheder, der bærer skylden. Det er ikke længe siden, at der i »Vingehjulet« stod, at det var DSB's stærkeste ønske, at man inden for en meget nær fremtid kunne få hele vognparken fornyet med nye stålvogne og dermed få kasseret de gamle næsten udslidte trævogne, og det er selvfølgelig også personalets ønske, for vi ved hver især, at konkurrencen på det trafikmæssige område er stor, og at vi alle må passe på at DSB, så vidt det er muligt, følger med i takt med udviklingen. Med tak for indlægget og venlig hilsen

Børge Riis Hansen,
rangerformand. Nyborg H.

DSB kontra privatbaner

Jeg har med megen interesse læst indlægget »En flov historie«, og hvor må jeg dog give H. G. S. C. ret i hans betragtninger, men jeg har noget at tilføje: Det er en mærkelig måde DSB behandler de damploko på, der skal hensættes i reserve til en krisesituation; hvorfor bliver disse

loko ikke hensat ordentligt og indendørs, det påstås, at der ikke er remiseplads nok, da man skal bruge remiserne til dieselloko og motorvogne; det er helt i orden, men så skulle DSB ikke nedlægge så mange af de mindre maskindepoter rundt omkring, dem havde man da netop brug for. Der er ikke ret mange af privatbanerne, der lader deres damploko stå udenfor og ruste op på den måde, selv om de ikke bruger disse i daglig drift.

Lad os se engang på OHJ og HTJ, det er vel nok de 2 baner, der behandler deres rullende materiel bedst, det være sig såvel loko som vogne, selv om mange andre er helt godt med også i den retning. Jeg var i august en tur i Holbæk, og fik der værkmeesterens tilladelse til at få OHJ's K- og D-maskine trukket ud af remisen til foto-grafering, og de var jo værd at se på, sådan bør damploko hensættes, det var en fryd for øjet, de var ikke alle sprøjtelake-

Månedens foto



»Tankerne krydser«

Foto: J. L. Sørensen, Horsens

Far tænker på mor —
og mor tænker på en »halvfårlig« arbejdsplads

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft



Nyt fra hele verden

Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Tegnefilm

— vi har cinemascope
Central 13540

ret, men også staferet med rødt som i gamle dage, og gangtøjet var selvfølgelig smurt ind i olie, og jeg kan fortælle, at G-maskinen på HTJ er i samme fine stand. Jeg fik at vide, at man havde da virkelig ikke råd til at lade dem stå og ruste op; mon DSB har det? Jeg tror det næppe.

Lad os se lidt på den dampreserve, DSB råder over, den er vist meget ufuldstændig, især for de loko man skal bruge på sidebanerne. Af D-maskinerne er der vist hugget alt for mange op. Denne maskintype ville i en krisesituation kunne klare såvel person- som godstog på en sidebane, og man kunne også godt have bevaret nogle af de bedste af K-maskinerne, dem der var ombygget, til samme brug; men også de store maskintyper er det svundet uhyggeligt af. P, H, R, og S er der gjort stort indhug af, især de førstnævnte, nej, vi bliver meget skidt kørende med DSB under en krisesituation, det var allerede galt nok i 1956-57, da vi havde oliestrejke og senere Suez-krisen, for jeg tror ikke, det vil blive nemt at skaffe olie til alle de dieselloko og motorvogne DSB har. Der er mange af privatbanerne bedre stillet, de baner der har mindre motorkøretøjer kan sætte en gasgenerator på. Hvis en Mo-vogn fik en sådan påmonteret, tror jeg næppe, den ville bevæge sig særligt hurtigt, men for at gå over til noget helt andet:

Det har undret mig meget, at man nu har indstillet driften på Nyborg-Ringe-Fåborg, det hedder sig, at denne bane giver stort underskud, hvorfor har man så moderniseret banen? Der er lagt 45 kg skinner i mellem Ringe og Fåborg af DSB, og SFJ lagde 37 kg skinner i under krigen mellem Nyborg og Ringe, og endvidere har DSB moderniseret alle landstationerne af betydning med elektriske sporskifter og dagslyssignaler, det er jo en noget beko-stelig affære, når man så nedlægger banen nogle få år efter. Hvorfor har man ikke gjort Folketinget opmærksom på dette forhold? Det er ikke sikkert, at det var vedtaget at nedlægge banen. Der er meget, der tyder på, at den venstre hånd ikke ved, hvad den højre hånd gør inden for DSB.

Så er der også noget andet, hvorfor har man ikke nogle lettere motorvognstyper lig de nye svenske skinnebusser eller OHJ's nye motorvogne? Man kører stadig

rundt med disse oliedryppende motorvogne, der kaldes for Mo-vogne. Det er et kedeligt køretøj, man der har valgt som standard vogn. Jeg er lige ved at tro, at de store svenske skinnebusser vil være noget nær det ideelle til sidebanetrafik, og så kan de være enmandsbetjente, nå! det er sandt, det kan man ikke ved DSB. Ja, men på privatbanerne går det da ganske udmærket med den ordening, hvorfor så ikke også ved DSB-sidebaner. Der er lige så mange mand til at betjene et lille lokal-tog, som der er på et stort eksprestog, der må de være noget galt? Ikke så sært at DSB ikke kan drive sidebanetrafik, men det er selvfølgelig også nemmere med en rutebil. DSB kan også tydes som Danske Stats Busser. Nu forlyder det jo ellers, at LJ vil til at elektrificere driften under en ny form med batteritog, var det ikke noget for DSB? En sådan motorvogn vil nemt kunne gøre turen Odense-Svendborg 5 gange hver vej, men selvfølgelig lad dem nu lige blive afprøvet først, men det beviser, at privatbanerne ikke er bange for at prøve noget nyt, man kan kun hilse dette initiativ fra privatbane velkommen. Der er ingen tvivl om, at vil banerne overleve, så må de modernisere driften, og det er det nogle af vore største privatbaner gør. En smule ros skal DSB dog have, de nyere personvogne ltr. Ac, Av og Cc samt lokal-togsvognen Cl, men ikke de nye Bl, der er altfor megen støj i disse, hvilket skyldes, at folk kan stille op og ned på sofaernes ryglæn. Da er OHJ's 2 Bl-vogne meget bedre, og så har vi jo fået My og Mx, hvilke har forøget rejsehastigheden meget, og nu lægger man betonsveller ned i hovedsporene med lange sammensvejsede skinner, det er en forbedring, der kan mærkes på kørselen.

Hvis man så ville holde materialet lidt mere rent, som HGSC skriver, og vi efterhånden må slippe for at se på disse gamle veteranvogne, der hedder Af og Cm i det mindste i ekspresserne, så vil meget være vundet.

A. K.

Erindres det . . .

For 50 år siden . . . novbr. 1912

Privatbanefunktionærerne har på et mø-

de i Fredericia vedtaget at søge optagelse i De samvirkende Fagforbund.

★

Jernbanetyven, Rasmus Julius Hansen, der har foretaget ialt 21 indbrud og tyverier på sjællandske og fynske privatbanestationer, er idømt 4 års forbedringshusarbejde for sin jernbaneinteresse.

★

For 25 år siden . . . novbr. 1937

Det er nu besluttet, at de *kvindelige trafikassistenter*, der har perrontjeneste skal uniformeres, med uniformsjakke, hue og mørkeblå nederdel.

★

Den persiske regering har her i landet rettet henvendelse om at låne et antal yngre danske lokoførere til at virke som instruktører ved de nye jernbanelinier i Persien.

★

På *Slangerupbanen* stødte et godstog og et persontog d. 22. sammen på Vangede st. Uheldet skyldtes den tætte tåge. Der skete stor materiel skade på begge togs maskiner og en enkelt rejsende blev lettere kvæstet.

★

På *Haderslev Amtsbaner* afsporede d. 27. en motorvogn med 20 rejsende. Uheldet skyldtes, at to tipvogne var anbragt på tværs over skinnerne. I det mørke vejr så motorvognsføreren ikke tipvognene før uheldet skete. Politiet mener, at der er tale om drengestregere.

★

Planer om at omdanne den *nedlagte midtbane* til stor turistvej for automobiler. Roskilde amtsvejvæsen synes godt om planen, men ministeriet siger nej.

Ved De, at

LEGO-børn

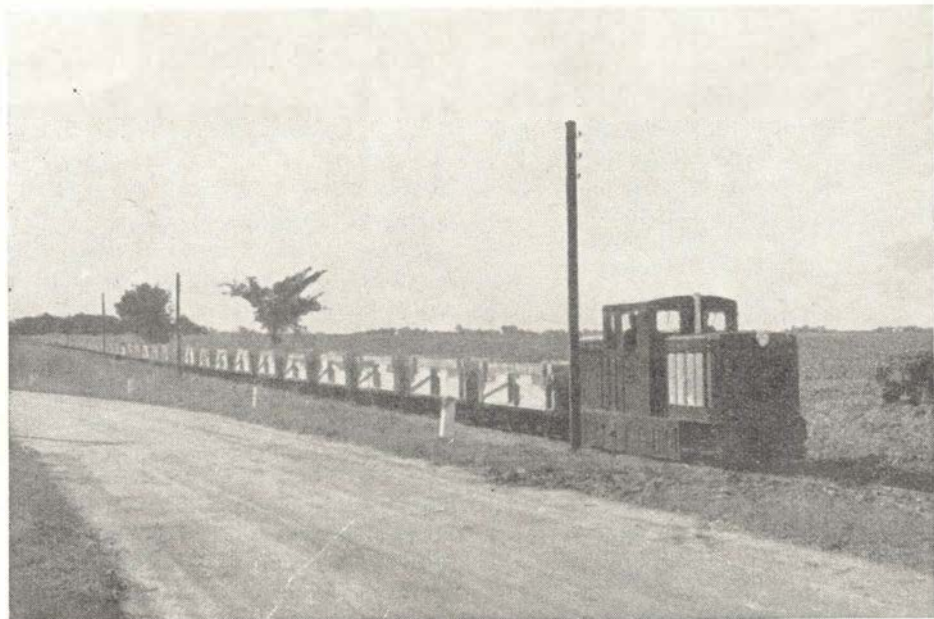
leger bedst!

— også Deres plads står åben i

JERNBANE-HJEMMEVÆRNET

Alle oplysninger hos HJEMMEVÆRNET - Sorgenfri Slot - Lyngby - tlf. 87 59 81

Maribo Sukkerfabrik's sidste kampagne



Fra Maribo's opland. Der er 48 tomme roevogne på krogen.

Foto: O. G. Søndergård

Dette skal ikke være nogen omfattende beskrivelse af Maribo sukkerfabrik, men mere et memento mori, en meddelelse om, at omhandlede fabrik må påregne at virke efter sit oprindelige formål sidste gang i dette års roekampagne.

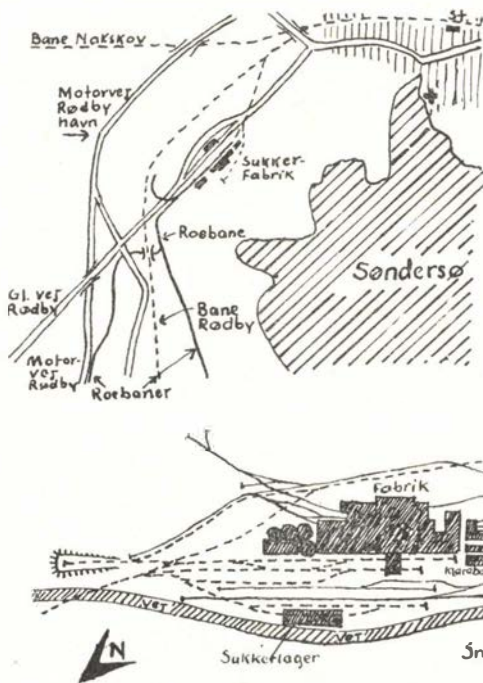
Ifølge dagsbladsomtale er fabrikken solgt, og vil - efter i 65 år at have tjent sukkerroerne - gå over i andet erhverv.

Bygget 1896-97 af A/S Maribo Sukkerfabrik med 1.000.000 kr. i aktiekapital, blev den allerede i 1898 overtaget af De danske Sukkerfabrikker.

Herunder hører Stokkemark saftstation, hvortil en 11,8 km ledning førte. Endvidere hørte - og det er vel især det, der interesserer bladets læsere - et omfattende sporanlæg med tilhørende rullende materiel herunder. Således for at nævne et tal, i 1922 59,3 km fabriksspor og 25,9 km dykerspor. Af lokomotiver 5 stk. à 13 tons hhv. 2 stk. à 6,8 tons og af vogne 345 hhv. 61.

Sporanlægget på selve fabriksområdet (De ser det meste på hosstående skitse) forsvinder, hvorimod oplandssporanettet utvivlsomt kørselsmæssigt set henføres under Sækkøbing og altså bevares.

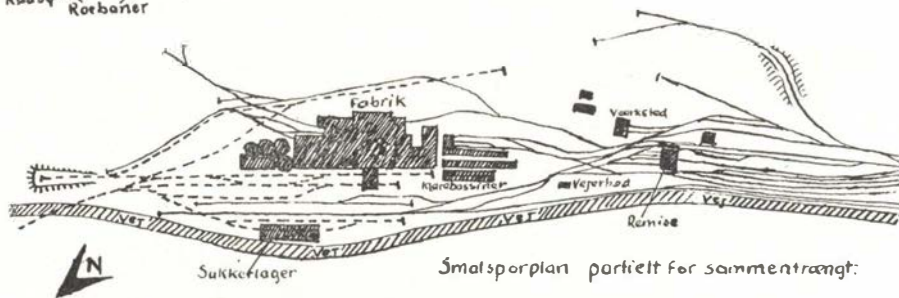
Nu ved De det, der er for »liebhaberene« endnu en stakket frist!



Maribo sukkerfabrik.

Beliggenhedsplan.
ca 1961

Roebaner - fuldt optrukken streg.
Jernbaner - stiplede streg.



Werner Schwartzlose



GEDSER

„De Danske Østersølærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

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. for kundsk.
Forberedelsesklasser (6. og 7. un-
derkl.) Elever fra 12 år. Skoleåret beg. ca. 18/8
Kostskolen **SOLHVERV** (ved Hobro)
J. Graae Rasmussen, Vebbestrup pr. Doense.

Hoven Ungdomsskole pr. Farm

(nyoprettet)

Fem mdr's FÆLLESSKOLE
for 14-18 årige piger og drenge fra maj og nov.

Almindelig undervisning, - lærfag:
Engelsk, amatørteater. Oplysning om un-
dervisning og understøttelse sendes.

EVA OG ÅGE JENSEN
tlf. Hove 64u

Birgitte Berg Nielsens husholdningsskole

statsanerkendt

1. jan. 3 md. formid. 1. jan. 4 md. af-
tenkursus. Beg. og viderek. 1. februar
5 md. formiddag. 1. marts 3 md. af-
tenkursus. 1. april 3 md. formiddag.

Til dagkursus kan søges statstilskud.
Program sendes, kontortid kl. 10-14
Til dagkursus kan søges statstilskud

Kundskab

er magt . . . !

Dansk Jernbane Klub

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

Sommeren 1962 på museumsbanen Maribo-Bandholm

Søndag den 30/9 kørte vi det sidste plan-
tog på MBJ for i år. Heldigvis fik de pessi-
mister, der ikke mente vi kunne finde rej-
sende til toget på Lolland ikke ret. Der er
ialt med plantogene om søndagen foreta-
get 3616 enkeltrejser og desuden er der
om hverdagen med særtog foretaget 679
enkeltrejser, altså ialt 4295.

Der har på 18 søndage i sommer været
kørt ialt 54 plantog, hvoraf loko nr. 3
»Faxe« har fremført de 50 og SNB 5 de 4.
Desuden er der kørt 7 særtog, alle fremført
af »Faxe«. De fleste vogne og »Faxe« var
i weekenden den 18.-19/8 udlejet til byfes-
ten i Nakskov, hvortil og fra toget som
særtog også fremførtes af »Faxe«. Planto-
gene den 19/8 fremførtes derfor af SNNB
5 med NFJ A7, LJ Cc 58 og NPMB E 41.

Personvogn A7 er den vogn, der har
»bestilt mest« i sommer, idet den har væ-
ret i Bandholm med samtlige plan- og sær-
tog, men det er dog den lille GDS C 40, der
er mest populær blandt de rejsende.

Materiellet er i sommerens løb blevet
suppleret med en personvogn fra Lange-
landsbanen, C 21, et hårdt tiltrængt sup-
plement, idet det i visse tog til tider knob
med plads til alle.

I vinterens løb skal vort nye loko ØSJS
1 »Store Heddinge«, »Faxe«s søster tryk-
prøves, og det af de to loko, der er i dår-

ligst stand skal til reparation hos Lollands-
banen, så vi til næste sommer har 2 køre-
klare museumsloko.

Den nye motorvogn, LBM 1, er af Lol-
landsbanen godkendt til kørsel, og hvis den
får et nyt batteri, er den køreklar.

Det problem, der inden museumsbanens
start synes at være det største, var at skaffe
mandskab til togenes betjening, men også
dette er lykkedes over al forventning; også
lokoførerproblemet er løst på bedste måde.

Nyt materiel til DJK

Af Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen
har vi fået post- og rejsegodsvogn nr. D 1
som gave. D 1 blev bygget i 1906 hos Vul-
can i Maribo. Den vil snarest blive kørt til
Klampenborg, hvor den skal indrettes til
værksted og lager for restaureringsholdet.

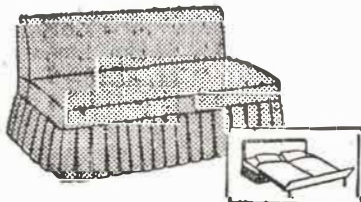
Af Hads-Ning Herreders Jernbane har
vi som gave fået en lukket godsvogn, F 43.
Vognen er af Breslau-typen fra 1884 og
henstår f.t. i Odder. Oprindeligt nr. G 91
(Scandia 1893), ombygget 1921.

Fra cementfabrikken »Dania« i Mari-
ager, har DJK som gave modtaget et smal-
sporet damploko, der er blevet overflødig
ved fabrikkens fuldstændige overgang til
dieseldrift på sit 785 mm sporet.

Medlemsmøde

Mandag den 3/12 1962 kl. 20,00 i »Tra-

Endelig kom **Dantos** til AARHUS



Søger De noget særpræget, så tal med
VEDEL MØBLER om en DANTOS-model

Disse to DANTOS-modeller er med det amerik.
system, d. v. s. at De ikke sover på betrækket
og at sengen altid er oprøbt om dagen. Begge
de viste DANTOS-modeller er stilpræget og gli-
der let ind i et moderne interiør. Søger De noget
lidt »anderledes«, vil der altid være en DANTOS-
model, der passer. Begge modeller bliver frem-
stillet med sengelejet udført i springmadras eller
lås kræuldsmedras, fuldstændig efter Deres ønske
og stof og træsort selvfølgelig frit.

- også på KONTO (og uden vekslere)
- Deres brugte møbler tages i bytte.

Specialforretningen

VEDEL møbler

v/ snedkermester V. VEDEL SØRENSEN

VESTERGADE 32-34 - AARHUS - 2 33 03

Der er over 50 forskellige modeller.

fiketaterne«, Trommesalen 2, 5. sal, Kh. V.
 – Der holdes auktion, vises lysbilleder fra forskellige lande, og til slut er der som sædvanlig lejlighed til at få en kop kaffe eller te.



- statsbanernes svejsecentral i Fredericia vil efter nytår tage et nyt fuldautomatisk skinnesvejseanlæg i brug, hvorved det bliver muligt at svejse skinner sammen i længder på 120 m mod nu kun 60 m.
- i forbindelse med de forestående takstforhøjelser på DSB vil 8 og 15 dages kort blive erstattet af 10 dages kort til 140 kr. for II kl., samtidig er disse også gyldige til DSB-rutebiler.
- fra 6. december fjernstyres hele strækningen mellem Odense og Middelfart. Det er meningen at fortsætte helt til Fredericia, men svellerne på Lillebæltsbroen skal først udskiftes.

– havnesporet i Middelfart skal flyttes for at skabe bedre trafikforhold på havnen. DSB havde forlangt 270.000 kr. for at flytte sporet, hvilket Middelfart kommune syntes var for meget, og DSB gav et nedslag på 60.000 kr.

- en murersvend med en spritpromille på 1,38 kolliderede d. 10. maj med en DSB lastbil med påhængsvogn på Buddinge Hovedgade, har krævet DSB for en erstatning på 33.000 kr.
- elektrificeringen af DB nærmer sig nu Hamborg, hvor den første el-mast er blevet rejst.
- trafikministeren har søgt finansudvalget om en bevilling på 600.000 kr. til uomgængeligt nødvendige projekterings- og forundersøgelsesarbejder til den ny Lillebæltsbro.
- DSB har fået ca. 22.000 kvm jord ved Halsskov belagt med servitut for at kunne skaffe yderligere plads til parke-ring, billetsalg m. m. ved den hastigt voksende overfart.
- d. 5. november blev den nye læssehal på Kh Godsbanegård taget i brug.

Aktieselskabet
**Banken for Sorø
 og omegn**

Tlf. Sorø 500



SKRÆDDERFIRMA

Aarskov

ÅRHUS ¼

ALTIHERRE-OG
 DAMESKRÆDERI

MÅLKONFEKTION I FINESTE UDFØRELSE
 PROVINSENS STØRSTE UNIFORMSSKRÆDERI
 Konto oprettes gerne



I anledning af...

Stationsforst. J. H. Aamand,
 Brenderup

Da stfst. for nogen tid siden fejrede 50 års jubilæum ved Nordvest-fynske jb., blev han i den anledning interviewet fra flere sider, og vi bringer her noget af det, som B.T. skrev:

– Vore strækninger går gennem noget af det smukkeste, vort land har at opvise. Den opfattelse er vor simple ret. Man kalder Nordvestfynske for paradysbanen. Min kone plejer at tilføje: med undtagelse af dig har den paradysbane et personale af engle. Sine egne må man jo aldrig rose for stærkt.

Da jeg i sin tid meldte mig hos togfører Jensen, sagde han: Du katte blive til no-

get, hvis du ka' gå med ti bajere på dig, uden det ses... Det kan jeg nu. De gamle togførere var nogle gutter, de fleste med fuldskæg. Jeg hjalp Jensen med at billettere på anden klasse. Der sad en forpagter fra Langesø, og der lugtede vidunderligt af whisky og rødvin inde hos ham. Han kunne ikke finde sin billet. Jeg kommer igen, sagde jeg, og kom, og han havde fundet sin rejsehjemmel, som det hedder. Jeg fik fire cigarer. Da jeg kom hen til Jensen, sagde han: Hvor mange cigarer fik du af forpagteren. Fire, sagde jeg. Jensen tog de tre. Siden sagde jeg aldrig noget om de cigarer, forpagteren gav mig, når hans billet var blevet væk. Man bliver klogere, som man lever.

Men Jensen var en meget dygtig tog-

Deres Bank —

ESBJERG BANK

AKTIESELSKAB

— den lokale bank

- * 12 mdr.s garanti på radio og TV
- * 24 mdr.s garanti på billedrør
- * 10 % ved kontant
- * 12 mdr.s rentefri konto
- * Kæmpepris i byttehandel på Siemens, Gratz og Blaupunkt

DE OPNÅR FLEST FORDELE hos

**COMBI
 RADIO & TV**

HAVNEGADE 93 ESBJERG
 Telef. 2 76 76 - 2 86 86

Ferie- og udflugtssteder

DYBVAD HOTEL

Hovedvej 10 – Ålborg-Frederikshavn
Gode værelser – God hjemlig mad
Selskaber indtil 150 pers. modtages
Tlf. Dybvad 32
Sigrid 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

Missionshotellet ANSGAR

Drewsensvej 30
Silkeborg - telefon 3699
Et godt madsted - nymont. værelser

Besøg Runestuen
Felling Kro
Tlf. Felling 6

Hotel Sorø

Selskabslokaler fra 10-200 kuverter.
Hyggelige værelser.
God mad og kaffe.
Tlf. Sorø 64

Flere og flere forlanger

Hatting Tvebakker

fordi de er sprøde –
(men tåler ikke stød)



Record

UNDERTØJ

FOR MÆND OG DRENGE

fører. Han kunne rangere »med stød« ad flere krydsende spor på samme tid. Somme tider var der kun ti centimeter mellem vognene, når de røg forbi hinanden i krydsningspunktet. Det er en kunst. – Nervepirrende, men ikke for Jensen. Vi skal nødig have nogen vogn på gulvet. Selvfølgelig sker det, men når man så bare med det samme får en forklaring på hvorfor, er det mindre slemt. Svævende svar kan jeg ikke døje. Uærlighed er mig i alle henseender en pestilens, det og så at bære falsk vidnesbyrd mod næsten. Jeg anser det for den største synd.

Man skal stå ved, hvad man har gjort. Jeg har selv gjort en hel del og tit for sjov. »Middelfart Venstreblad« skrev i en jubilæumsartikel om mig, at der »i de dage var et skær af renaissance over Brendepur«. Det var, da jeg var yngre. Da var der en kreds i byen, som fik noget ud af det. Min gamle chef, den daværende stationsforstander, var med. Han var ungarl og betragtede mig nærmest som sin søn. Jeg har hans guldur. Det havde han fået efter sin far, som havde fået det, da han førte et kejsertog for zaren af Rusland. De kan se det her. Det er tungt. Der har været brillanter og den slags på. De må være roget af i årenes løb.

Når chefen gav middag, skulle jeg skænke op. Der kom også en forpagter. Han var i diplomat med hvidt kravebryst. Da spildte han, og én siger til mig. Du må tørre det af. Jeg tog en serviet og tegnede i stedet en mand med et muntert smil på kravebrystet. Dagen efter sagde chefen, at man ikke holder sjov med sine gæster, men jeg var jo ung.

Sognet her var meget velhavende, men måske ikke så åndeligt. Da vi fik en ny præst, talte en gammel sognefoged og sagde: Ethvert sogn får den præst, det fortjener. I Asperup-Roerslev... det er herovre ved siden af... har de altid haft sådan nogle gode præster... pastoren kunne nu godt tage den.

Til de artige har jeg aldrig hørt. Hvis folk er enige, er man nødt til at sige imod. Folketingsmand Vagn Bros far og jeg var

altid uenige, men han blev så durkdreven, at han holdt på det modsatte af, hvad han mente, og så måtte jeg holde på det, han virkelig mente. Det ærgrede mig.

Da han var pensioneret overlærer, havde han en halv snes høns. De fik lus, og fra Bogense indforskrev han noget lusetinktur. Da jeg kom derover, var han ved at give hanen en behandling. Først den ene vinge, og så den anden. Da han satte dyret ned, sank det om. Hanen var død på stedet. Det var et kosteligt syn, da han gav den kunstigt åndedræt. Man skal aldrig le af ulykker, men de kan være så morsomme, at man ikke kan lade være.

Der er meget sjovt. Man skulle være 18 igen, men så måske man alligevel skulle lægge om på en anden bov og få lidt lagt op. På den anden side fik jeg en livsforsikring udbetalt. Da var hver krone kun en tiendedel af værdien den gang, og så kunne man lige så godt have soldet også den krone op. Da fik man en snaps for ti øre. Siden steg den til 15 øre, og da svor flere, at nu havde de drukket den sidste. Det var godt, de ikke gjorde det. En enkelt eller to er sundt.

Jeg har ikke holdt ferie de sidste 30 år, men jeg har et hus ved stranden. Der tager jeg op om sommeren, og så holder jeg mig i form ved at cykle, men altid i medvind.

Som elev sad jeg en gang på afsloning i Nymark. En kone kom spadserende ind til stationen med vasketøj til sønnen i et snehvidt pudevær. Hun gik midt ad skinnerne. Toget måtte fløjte og bremse, for hun flyttede sig. Loko-føreren var rasende og pålagde mig at opkræve en bøde. Taksten var to kroner. Da toget var kørt, dukkede konen op. Hun afleverede sin vasketøjskasse – og jeg gjorde hende opmærksom på hendes forseelse og bødestraffens omfang.

» Du får aller en rød øre, lille ven«, sagde hun. »Der er vel plads til os alle sammen«. Hvis du er interesseret i at se, hvordan jeg kommer hjem, skal du bare følge bagefter. Jeg går nemlig samme vej, som jeg kom!«

„Teenager DSB love“

Blandt årets nyantagne trafikalever har vi Ib Christensen, Måløv, og lad det være sagt med det samme, at selv om han ikke er den »fødte« jernbanemand, da hans fader ikke er jernbanemand, så har han alligevel valgt jernbanen som levevej fra sine første barneår, og det må i sandhed siges, at han i årene indtil nu har udvist vist en enestående interesse og et jern-

bane-initiativ, der går langt ud over det normale. Ib er opvokset i hjemmet på Sdr. Landevej i Sønderborg, hvor han for mange år siden startede sin egen private modeljernbane, og vel at mærke for egen sammensparet kapital.

Siden Ib var ni år, var han oppe kl. 6 om morgenen for at give mælkemanden et nap med at få bragt morgenmælken ud,

og om eftermiddagen efter skoletid, var det aviserne, der skulle bringes omkring. Fortjenesten var ikke overvældende, men måned efter måned blev der til en ny vogn eller en anden del til modelbaneanlægget.

Men det var ikke nok med banen derhjemme i stuen. Nej, Ib havde vidtrækkende jernbanemål. Han begyndte at korrespondere med alverdens jernbaneselskaber og bad om disses brochurer, emblemer og plakater, og som det ses på billedet, er det med stort udbytte, at denne korrespondance er ført.

Højtstående embedsmænd i England, Frankrig, Indien, Sovjet m. fl. begyndte allerede for år siden at sende jule- og nytårshilsener til Ib, der til gengæld afsatte hele juleferien til at besvare og takke for de mange hilsener. Alt samledes sirligt rubriceret i samlermapper.

Når Ib kom til København i ferierne, gjaldt det om at få forbindelse med jernbanevesenet her, og siden han var 11 år styrede han sin gang direkte til chefen for DSB, generaldirektør Skov, der altid havde tid at høre på den videbegærlige Ib, der som regel altid gik derfra med jernbanelitteratur, ordresamlinger o.s.v. En gang havde Ib skrevet til generaldirektør Skov om at få oplyst, hvad russiske og japanske jernbaner hed på originalsproget, hvorpå han modtog følgende svar:

Kære Ib!

Måske kunne jeg nok skaffe oplyst, hvad de russiske og japanske jernbaner hedder på originalsproget, men hvad hjælper det? Det er jo med bogstaver, som hverken du eller jeg kan skrive.

Skov.

I et andet står der:

Det du har skrevet her, forstår jeg ikke rigtigt, men det snakker vi om, når du kommer herind - ellers et rigtig godt nytår.

Din Skov.

Er dette ikke virkeligt hyggeligt i vor ellers så forjagede tid?

Efter besøget hos generaldirektør Skov gik turen gerne til Flintholm st, som Ib havde lært at kende gennem »Jernbane-Bladet«, og der fungerer sportavle og hele anlægget næsten som et modelbaneanlæg i hel størrelse. så her var mangt og meget,

som Ib kunne overføre til sit eget anlæg.

Her er således en trafikelev, der i mod-sætning til så mange andre, ved hvad han er gået ind til, og vi ønsker både Ib og DSB til lykke med det samarbejde, der her er begyndt, og som vi ønsker må blive til lykke for begge parter.

-bro.



Ib Christensens hobby stue



VIKING
Blyanter og farver
til alle formål

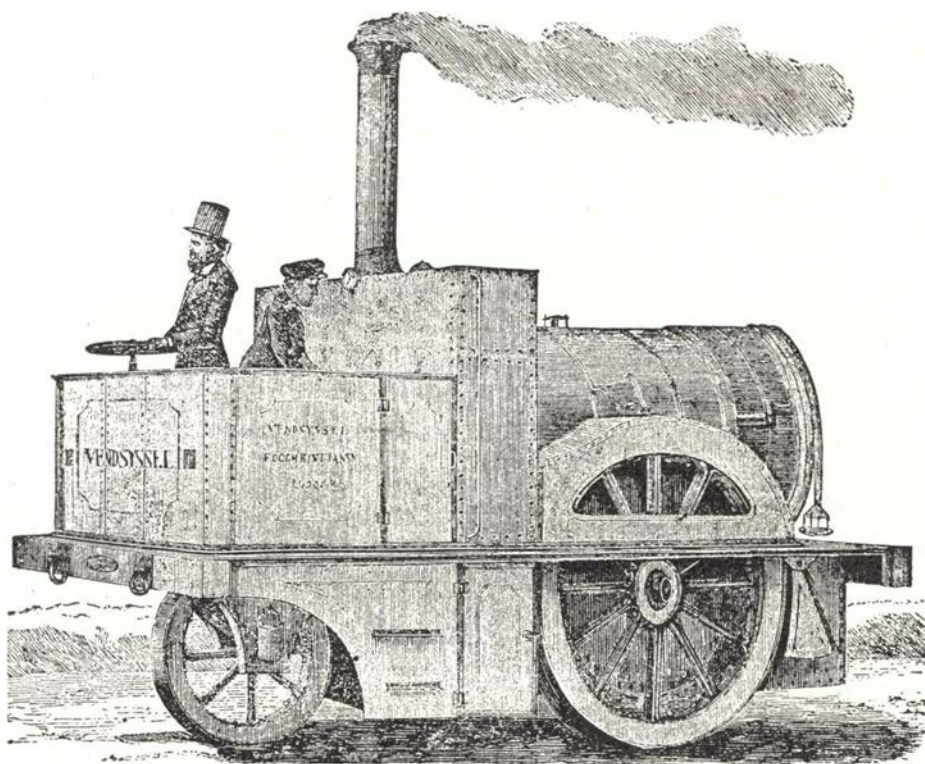


Banegårdsrestaurasjonen
HILLERØD

TOM VALÈT

Et 100 års minde

Da man kørte med damp på landevejene



»Dampfelefant« 1862

For godt 100 år siden var der en meget stor interesse for anlæg af jernbaner her i landet. Allerede i 1852 var der fremsat udkast til at anlægge en jysk længdebane med endestation i Frederikshavn. Det blev derfor en stor skuffelse for vendelboerne, at den jyske længdebane ved lov af 10/3 1861 afsluttedes ved Alborg.

Da der var ren ret god landevej mellem Nørresundby og Frederikshavn, besluttede købmand Christiansen fra sidstnævnte by, sig til at vise, at selv om man ikke fik en jernbane, kunne man dog alligevel komme til at køre med damp i Vendsyssel. Han rejste til England og købte i Buckingham af en mr. Rickett et vejloko, der kunne trække 15 tons på veje, hvis stigning højst var 1 i 14. Maskinen vejede 12 tons. Bærehjulenes fælge var 12 tommer brede.

Forinden havde købmanden ved andragende til kongen fået eneret på kørsel med loko på landevejene mellem Frederikshavn-Sæby og Skagen. Samt mellem Alborg-Hjørring og Løkken til befordring af gods og passagerer for et tidsrum af 5 år, men med den klausul, at farten ikke måtte overstige to mil i timen.

Maskinen, der bar navnet »Vendsyssel« ankom med damper til København i september 1862. Den vakte straks megen opmærksomhed ved sit klodsede ydre og sine 3 hjul, hvoraf det forreste var styrehjul og de to bageste drivhjul.

Prøveturen forløb godt

Den 3. oktober om morgenen startede lokoet med 3 vogne efter sig på en prøvetur, der gik fra Toldboden over Langelinie og Østerbro videre ad Strandvejen, Jagtvejen – op og ned ad Frederiksberg Bakke ad Roskilde landevej og ud til Damhuskroen, hvor toget vendte på en forbavsende lille plads.

Turen var gået over al forventning godt, navnlig kørselen ad Frederiksberg Bakke forbløffede de mange tilskuere.

Ulemperne ved landevejslokoet var den megen kulrog og maskinens forfærdelige spektakel, navnlig ved kørsel ned ad bakke. Ligeledes må opholdet på selve maskinen have været meget ubehageligt både for forer og fyrbøder, idet maskinen rystede og dirrede enormt.

»Dampfelefant«, som straks blev dens

kælenavn, blev godkendt og koncession udstedt. Den skulle derefter sejles til Frederikshavn, men efter at den var brudt gennem dækket på en af marinens dampere, blev den med besvær trukket på land igen og anbragt i en solid pram, i hvilken den blev bugseret til Frederikshavn.

I Vendsyssel blev det nye befordringsmiddel imødeset med stærkt blandede følelser. Vognmændene følte sig truet i deres næring, og bonderne frygtede dette uhyre, der uden heste skulle befære landevejene. Og når det yderligere fortælles, at ild og røg stod i en hale efter »Elefanten«, så alle hestekoretøjer ville blive jaget i vejgroften, var det ikke underligt, at mangen bondemand rystede på hovedet af frygt for de ulykker, der kunne ske. Handelsstanden knyttede store forventninger til foretagendet, og navnlig gjaldt dette de næringsdrivende i en ikke havneby som Hjørring.

Koreplanen var tiltalende og lod på daglig fart mellem Frederikshavn og Nørresundby med mellemstationer ved Hørnsted – Fjeldsted – Hjørring – Vrejlev – Brønderslev – Tylstrup og Vestbjerg.

Efter afstivning af landevejsbroer og udbedring af visse vejstrækninger, var man klar til at modtage »Elefanten«.

Med stor interesse modtog borgerne i Frederikshavn »Elefanten«, men det tog næsten 2 dage, bare at få den halet i land.

Til forer af den var antaget en dygtig mekanikus, Mentz fra Hjørring. Få dage efter ankomsten foretog man den første prøvetur med over 100 deltagere, der opholdt sig i 3 vogne spændt efter lokoet. Under jubel og hurraråb dampede toget ud af byen sydpå. Alt gik såre godt, til man kom til Nybro Bakke. Her kørte maskinen fast i en ujævnhed. Man kom dog hurtigt fri igen, og toget vendte atter kursen mod Frederikshavn. – Under turen havde man mødt adskillige hestekoretøjer, hvis kuske enten kørte ind over markerne eller fraspændte hestene og flygtede på denne måde. Til trods for disse vanskeligheder nåedes dog ingen tvivl om, at foretagendet nok skulle kunne svare sig, idet man mente, at det kun drejede sig om tilvænnning til det nye fænomen, der nok skulle blive til glæde for Vendsyssel.

Ved næste forsøg nogle dage efter nåede toget til Hørnsted, men her gik der noget itu i maskinen, hvorved dampen trængte

ind i fyret og slukkede det. Videre kørsel måtte opgives, og passagererne måtte selv sørge for hjemtransporten. Det var som »Elefanten« var blevet stædig og modsatte sig regelmæssig levevis. Folk var ikke dristige – hvor den passerede. Stadig spredte den skræk og rædsel om sig.

Den sidste tur

Først i december kørte toget atter fra Frederikshavn med en fragt af kul og salt til Hjørring, men det blev dens sidste tur her i landet. En halv mil fra Frederikshavn kørte den atter fast, og her blev den i flere dage, thi for at komme fri skulle vognene tømmes, og vognmændene var ikke særligt interesserede i at komme deres konkurrent til hjælp, og da de endelig gav sig, tjente de godt på dette arbejde.

»Elefanten«s ejer, købmand Christensen, lod nu tilkalde fagmænd fra England til at tage syn over maskinen, og det viste sig, at rør og kedel var opbrændte og ikke kunne istandsættes her. Lokoet blev derefter sendt tilbage til England, men da havde købmanden sat adskillige tusind kroner til på foretagendet.

Men købmandens mod på dette nye satte dog snart fart i andre driftige mænd, – postekspeditør Christensen fra Køge søgte at oprette en rute med landevejsloko, der skulle køre mellem Tåstrup og Vordingborg. På egnen omkring Vejle var der stor interesse for at få oprettet ruter med sådanne køretøjer, og i Roskilde ønskede man en rute fra denne by til Kalundborg.

Disse ruter kom aldrig til udførelse, hvilket bevirkede, at der kun har været een »Dampelefant« her i landet.

Landbefolkningen var i det store og hele ikke glade for disse planer om landevejstog. På et offentligt møde i Århus, blev der vedtaget en resolution mod dette uvæsen.

Indenrigsministeriet udsendte kort efter dette møde en instruktion for kørsel med landevejslokomotiver omfattende 27 §. – Om hastigheden heri hedder det bl. a., at den ikke må overstige 2 mil i timen på landevej og i byer højst 1 mil, samt at ingen landevej under 14 alens bredde må befares af landevejslokomotiver.

Skønt »Elefanten« kun var en kort tid her i landet, gav den dog stof til adskillige viser, i en af disse fra Nordsjælland lyder et vers:

*Stakkels klumpfod, du stedse har
skrantet,*

blev du forslugt i stenkul og vand?

*Var vor jordbund for tung eller sandet,
eller stod vort klima dig ej an!*

Verner Johansen.

En re-nationalisering

kan man vel kalde det, når DSB-materiel overgår til en privatbanevognpark.

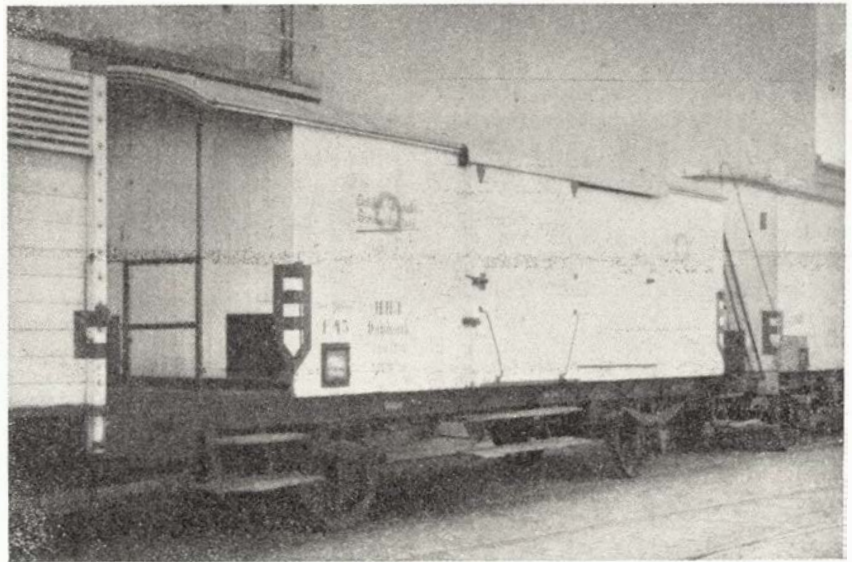
3 vogne litra ZM nr. 99401, 99403 og 99404 tilhørende FDB, Viby J., har nylig oplevet dette, idet påmalingen nu lyder på HHJ og med numrene 401, 403 hhv. 404.

Påmalingen af disse vogne er iøvrigt karakteristisk, hvilket jo kun gælder et fåtal af dette lands banevogne.

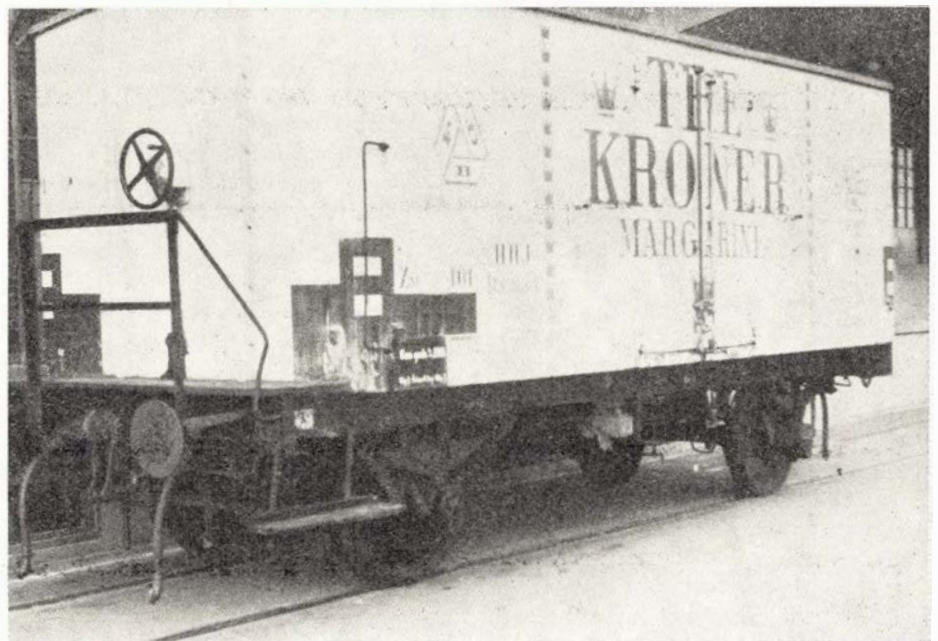
Lokale transporter mellem Viby J og Århus bliver nu disse vognes opgaver, og de kan også der gøre god fyldest, idet

denne strækning har en for privatbaner meget høj trafikintensitet.

Samtidig med at HHJ's nyerhvervelse præsenteres, kan vi ikke lade være med at vise samme banes E 45, der gennem en årrække også har optrådt som privatvogn, nemlig bærende – i 2 blå farver – Odder Andels Svineslagteri's insignier. – Laster 12,5 tons og med bdf 18,5 m². Ydermere bærer banens Q 196 (12,5 tons 20,2 m²) slagteriets bomærke, og HHJ er således særdeles velforsynet hvad private vogne angår.



HHJ E 45 er både »privat« og særpræget



HHJ Z m 401 i Viby J.

Oktober

dagbogen

Trustrup d. 2. oktober. Ved 22-tiden skulle en personbil passere overskæringen ved Nødager trinbræt, og da føreren af den så et tog nærme sig standsede han bilen og sprang sammen med sin hustru ud af den. Den holdt så nær sporet, at toget ramte den og knuste dens forparti.

Gråsten d. 2. oktober. En knallertkører kørte ved 20-tiden mod den bageste vogn i toget fra Sønderborg. Han pådrog sig derved kraniebrud.

Sindal d. 3. oktober. Da en flok køer var ved at blive drevet over en overskæring 1 km før stationen, blev en ko stående og blev kørt ned af eftermd. lyntoget fra Fr.havn. Lyntogets bremsledning blev ødelagt, således at det blev nødvendigt at rekvirere et MY-loko fra Fr.havn til at føre toget videre.

Tølløse d. 4. oktober. Kort efter at første morgentog var sat i gang, fandt den fungerende en 63-årig mand liggende bevidstløs på perronen. Ingen havde set hvordan uheldet var sket.

Ålborg d. 10. oktober. Den 47-årige jernbanearb. Børge Overgaard, Ålborg, blev ved 16.30-tiden påkørt af et rangertræk, efter at han havde tændt lyset i en sporskiftelygte. Fire godsvogne kørte over ham, og han blev så hårdt kvæstet, at begge ben måtte amputeres.

Brørup d. 10. oktober. Under privat rangering på kartoffelsektionens læssespor kom en 56-årig mand i klemme mellem pufferne på to godsvogne. Han døde kort efter ankomsten til sygehuset. Der skulle flyttes en læsset vogn, hvilket sker ved, at man skubber en tom godsvogn mod den læssede.

Tølløse d. 11. oktober. En 72-årig billist skulle i dag bremse op for halvboomene på overskæringen i Tølløse, men trådte i stedet på speederen. Det lykkedes at få fjernet bilen, før toget afgik fra stationen, men manden erklærede, at nu ville han ikke føre bil mere.

Ålestrup d. 19. oktober. En personbil, der skulle passere overskæringen i Østerbølle, opdagede for sent, at et tog nær-

mede sig, men ved at dreje bilen ned i vejgroften, undgik han at blive påkørt af toget.

Fårhus d. 25. oktober. En lastbil med påhængsvogn kørte i aften gennem den sænkede bom i Vesterbæk på hovedvej 8. Ledvogter Verner Pedersen løb ud mod det ventede tog, men faldt herved over nogle sveller, så han måtte under lægebehandling. Lastbilens fører sprang ud før toget kom og knuste bilen totalt. Der skete mindre materiel skade på togets motorvogn, men ingen af de 150 rejsende kom noget til.

Høng d. 28. oktober. En lastbil læsset med sukkerroer blev ved 8-tiden påkørt af toget på Møllegårdsvej overskæringen. Føreren af den blev slynget ud gennem forruden og ud i banegroften, men slap med overfladiske skrammer. Bilen knustes totalt, og togets bremsledning beskadigedes.

RUTEBIL nyt ★

Rutebilchaufførkonflikten i Herning

De 48 buschauffører i Midt- og Vestjylland, der i maj nedlagde arbejdet i fire dage, er forleden af den faste voldgiftsret blevet idømt en bod på 120 kr. hver. Hermed er konflikten bilagt.

Konflikten tog, som før omtalt, sin begyndelse, da chaufførerne på Statsbanernes Rutebilafdeling i Herning klagede over de forhold, som en værkstedsleder efter deres synspunkt skabte. Imidlertid havde 47 af chaufførerne tidligere dannet deres egen fagforening, som stod uden for Dansk Arbejdsmands Forbund, hvorfor statsbanerne nægtede at forhandle med dem. Strejken blev derefter iværksat.

Fra statsbanernes side var der nedlagt påstand om en ersatning på ca. 20.000 kr., som den tabte fortjeneste i de fire dage

var beregnet til, samt bod. Chaufførerne indvilgede i bod, men ikke erstatning, og voldgiftsrettens kendelse gik statsbanerne imod.

Ved at rejse kravene som sager mod 47 enkeltpersoner, idet den 48. implicerede chauffør fortsat stod i Dansk Arbejdsmands-Forbund, undveg DSB problemet om den nye fagforenings forhandlingsret.

Dette vil dog snart blive bragt på bane igen, idet trafikminister Kaj Lindberg i en brevveksling med chaufførernes advokat, Mrs. E. Ninn Hansen, har erklæret, at man ikke vil forhandle med en fagforening, så længe de nugældende overenskomster løber. De bliver som bekendt opsagt til foråret.

DSB godstransport på Horsens Vestbaner

Trafikudvalget for Skanderborg amt har nu givet DSB koncession på fragtkørsel i det område, som Horsens Vestbaner tidligere dækkede.

Da banerne standsede d. 1. april, søgte DSB om koncessionen, men fik afslag uden at der er givet nogen forklaring på hvorfor. Da erhvervslivet fandt, at der blev pålagt det urimelige udgifter ved at skulle hente godset på nærmeste statsbanestation, fik man kommunerne til at forlange sagen genoptaget, hvorefter koncessionen nu er givet.

Blandt gentlemen

- De har vist tidligere stiftet bekendtskab med politiet? sagde dommeren.

- Sand at sige, for jeg vælger nemlig min omgang med megen omhu, og politiet er der vel ikke noget særlig ufordelagtigt at sige på!

Den rigtige vin

Elm Iversen Vinhandel

Flensborggade 11

Telefon Eva 8082 - 8201

MANDSKABSGOGNE

udført i henhold til Socialministeriets regulativ. Alle størrelser fra 4 til 15 personer. — Forlang tilbud og brochurer.



Hurtig levering — lempelige betalingsvilkår — evt. leje med forkøbsret

Arnold Jensen

Specialfabrik for mandskabsvogne
Vestre Skalborggaard, Skalborg,
tlf. 2 64 02 - 3 77 82



PRIVATBANENYTT

Nye privatbanetog

Direktør S. D. Brandt er medlem af et firemandsudvalg fra danske privatbaner, der i den sidste tid har været på studiebesøg i Tyskland og Sverige for at kikke på jernbanemateriel, som i givet fald kan anvendes på danske privatbanestrækninger.

– Det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi havde stillet forventninger med hensyn til vort besøg i Tyskland og Sverige, men i Tyskland blev vi skuffet over at se det materiel, man anvender på sidestrækningerne. Ganske vist var der begge steder mange interessante detaljer, men når man i Tyskland anvender to-akslet materiel, er det efter vor opfattelse et tilbageskridt.

– Så De ikke også på elektriske tog i Tyskland?

– Jo, og jeg må erkende, at det var behagelige tog. Der er som bekendt tale om batteri-tog, der kører en vis strækning på en opladning, og vi var på forhånd interesseret i at se disse tog. Men de har alligevel ikke nogen fremtid på de danske privatbanestrækninger.

For det første er drifts-opladningen af batterierne meget dyr, og vognene bliver alt for tunge for vore forhold. Alene batteriet vejer 20 tons, og motorvognens samlede vægt ikke mindre end 50 tons – altså en kolossal død vægt.

Derimod var vi meget interesserede i de svenske »papripa-tog«, der bl. a. kører på strækningerne mellem Göteborg og Stockholm og Stockholm og Dalarne. Det er motorvognsenheder, der kan køre med henholdsvis to og tre-fire vogne og i begge

ender er forsynet med motorkraft. Så vidt vi forstår, er der to typer af disse tog – større og en mindre, og dem vil jeg tro, har en fremtid også på danske jernbanestrækninger.

Vognene er koblet sammen, så passage-rerne kan gå fra den ene ende af toget til den anden, og togene kan rumme fra 90 til 200 passagerer. Paprika-togene er hurtigtog, enmandsbetjente og kan køre indtil 120 kilometer i timen.

– Hvad sker der nu?

– Udvalget vil nu udarbejde en rapport, der antagelig vil foreligge efter nytår, og på grundlag af den vil de enkelte privatbaners ledelser have en rettesnor at gå efter. Når vi har foretaget disse studiebesøg, er det særlig med henblik på en udskiftning af det ældre materiel på privatbanerne – bl. a. skinnebustogene, der har tjent os trofast, men nu er udtjente. For privatbaner, der skal nedlægges inden for et vist tidspunkt, bliver der selvsagt ikke tale om investering i nyt materiel, men de levedygtige privatbaner skal til gengæld have mulighed for at rationalisere – også med henblik på materiellet.

Hvis alt går efter beregning, skulle anskaffelsen af eventuelt nyt kørende materiel kunne komme i betragtning ved bevilninger i finansåret 1963–64, og de første af de nye tog skulle derefter tages i drift engang i 1964.

Gug d. 4. oktober. Ved 14-tiden kørte en lastbil mod skinnebustoget på overskæringen i Gug. 4 af skinnebussens passagerer måtte på sygehus for behandling af snitsår og chok. Skinnebussen afspo-

redes, og lastbilen væltede. Ved 19-tiden var trafikken atter normal. Blinklysene fungerede normalt, og den bekendte blændende sol var gemt bag skyerne; alligevel kørte lastbilen, med en fart på 70 km, ind i siden på skinnebussen.

Den 5. juli i år skete der også en påkørselsulykke på denne overskæring, men dengang blev ingen såret af glassplinter, da den pågældende Randers-Hadsundbane skinnebus var blevet forsynet med splintfrit glas overalt. Rutebiler skal være forsynet med splintfrit glas, så det var vel rimeligt om denne bestemmelse også kom til at gælde for skinnebusser.

Balle d. 5. oktober. En personbil kørte ved 13-tiden ind mod motorvognen for et godstog på overskæringen i Ny Balle. Bilen slyngedes tilbage, og føreren faldt ud og kvæstede det ene knæ. Toget fik revet et trinbræt af, men kunne kort efter fortsætte til Ebeltoft.

Hillerød d. 10. oktober. En personbil kørte i eftermiddag ind på overskæringen ved Kildeport trinbræt og blev påkørt af Gribskovbanens dieselloko. Bilen blev slynget ind i skoven, men damen, der førte den, slap med lettere kvæstelser.

Balle d. 12. oktober. En lastbil med påhængsvogn opdagede i dag for sent, at blinklyset var i gang på overskæringen ved hovedvejen. Lastbilen nåede over, men påhængsvognen blev påkørt af godstoget til Ebeltoft.

Balling d. 14. oktober. Med fuld fart nærmede en personbil sig overskæringen i Balling, hvor toget kom samtidig. Toget nåede næsten over, før bilen ramte det, og der skete kun ringe materiel skade på bilen.

STENVAD *kager*

— det store navn i SMÅkager



Hurtigtransport med gratis udkørsel

på Statsbanernes rutenet samt på følgende privatbanestrækninger:

Lollandsbanen—Sakskøbing—Maribo—Nakskov

Hillerød—Frederiksværk—Hundested,

Haarlev—Store Heddinge—Rødvig—Faxe—Faxe Ladeplads

Århus—Odder—Hou og Randers—Hadsund

Kristoffersens belæssede vogne

Telf. BY. 5467

SPOR 56-57

Telf. C. 12.544

Sjælland

MONOPOL Herremagasin

Slotsgade 43 - Hillerød
tlf. 326

De er altid velkommen —

Frederiksborg Amts Sparekasse

— afdelinger over hele amtet
Tlf. Hillerød *3811

HANS TOFTE'S BOGHANDEL

Slotsgade 22 - Hillerød - tlf. 132

O. Echert

Statsaut. el-installatør
Køleskabe — El-komfurer
samt alt i elektrisk
Munkegårdsvej 20 — Kvistgård
Tlf. 51

C. Steinmetz & Søn

Blikkenslageri
Sanitet — skiffer — bygningsarbejde
Udfører arbejder for DSB
Lindegårdsvej 37, Charlottenlund
Tlf. Ordrup 704

Holsted Andelsmejeri

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

Borup-Kimerslev kommune

Velbeliggende grunde til bolig og
industri
fordelagtige vilkaar.
Alle oplysninger paa tlf. Borup 110



BRABRAND

Løgstør - Vejen - Odense - Næstved

Ålborg d. 17. oktober. Føreren af den lastbil der d. 5. juli i år påkørte et skinnestog på overskæringen ved Gug st. blev i dag idømt en bøde på 400 kr. ved en domsmandsret, for ved den lejlighed at have kørt med for stærk fart og for manglende agtpågivenhed ved at have overset det røde blinklys.

Odder d. 22. oktober. På overskæringen ved Sander Enggård blev en traktor ved 7.30-tiden påkørt af toget, der ramte den midt på, og delte den i to stykker. Føreren af den blev slynget op gennem lærredstaget og havnede ved siden af sporet, men han slap med lettere kvæstelser. Toget tog kun ringe skade og kunne fortsætte mod Århus.

Fjerritslev d. 22. oktober. Ved middagstid skulle bommene ved overskæringen på Aggersundvej sænkes. En lastbil kørte ind mod bommen og knuste den. Det lykkedes at få standset toget, for det næde overskæringen.

Revninge d. 29. oktober. En motorcyklist kørte i aften mod den bageste godsvogn på overskæringen ved stationen. Han blev alvorligt kvæstet i underlivet.

Rødkjærbro—Kjellerup—Silkeborg banen havde sidst et underskud på 348.549 kr., en stigning på 85.000 kr. mod året før. Banen har garanti til 1966, men landkommunerne synes, at man allerede nu skulle forberede banens likvidation.

Nordvestfynske Jb. Her var underskudet steget med ca. 236.000 kr. til 781.478 kr.. Efter at der nu var fællesdrift for de nordfynske baner, var banens hovedkontor flyttet fra Bogense til Odense.

Skagensbanen har et underskud på 184.912 kr. mod 161.356 kr. året før. Her er en bane, hvor man ikke benytter generalforsamlingen til at jamre over underskud og snarest at få standset banen. Nej, her drøftes resultater af rationalisering og

modernisering af materiel og spor, som man vil fortsætte med i øget tempo.

Troldhedebanen's underskud var steget med ca. 83.000 kr. til 416.172 kr. Da banen har statsbanetilslutning på tre stationer, betød den forhøjede afgift til DSB fra 53.000 kr. til 101.000 kr. meget for denne bane. Banen har 66 pensionister og 33 ansatte. I årets løb er lyssignalerne ved overskæringerne i stor udstrækning blevet suppleret med lyssignaler også i venstre vejside samt med klokker.

Horsens Vestbaner i likv. Banens sidste driftsår havde givet et underskud på 262.000 kr. mod 222.354 kr. året forud. Banen har indtil nu solgt materiel m. m. for 2.375.000 kr. Af større aktiver mangler endnu at afhænde to dieselloko, der ventes solgt til andre privatbaner. Banens pensionsforpligtelser var endnu ikke opgjort på grund af nye beregningsregler i forbindelse med folkepensionen.

Vestsalling-banen. Underskudet var steget med ca. 20.000 kr. til 156.907 kr. Den største begivenhed i det forløbne driftsår var banens flytning til den nye DSB banegård i Skive og Skive Nord. Tidligere stod næsten alle rejsende af ved Skive Nord, men nu var der en jævn fordeling mellem de to stationer.

Stubbekøbing-banen. Der havde sidste regnskabsår været fremgang i antal rejsende, hvorimod der havde været nedgang i godsmængden som følge af, at roetransporterne helt er ophørt. Årets underskud blev 306.447 kr. mod 252.000 kr. året før. Banens fmd. borgmester Reinh. Jørgensen, Nf, bragte direktør M. Lund en tak for mere end 50 års arbejde i banens tjeneste. Banens hovedkontor er nu flyttet til den nye banegård i Nykøbing F.

Langlandsbanen. Likvidationsudvalget har nu solgt spor og sveller til et Odensefirma for godt en halv mill. kr. samt det gamle loko for 37.000 kr.

MODEL JERNBANE

Vi bygger en HS-t vogn

Det vesttyske firma Rheinstahl Siegerner Eisenbahnbedarf leverede i april 1960 10 stk. lukkede godsvogne med forskydelige sidevægge til Danske Statsbaner. Konstruktionen er opstået ud fra ønsket om at skabe en vogntype med mulighed for fuldt ud, at udnytte de moderne læsemidler, man i dag råder over. Vognene er særdeles velgennede til læsning ved hjælp af gaffel-

trucks, håndløftevogne, transportbånd og transportbeholdere.

Disse vogne fik litrabetegnelsen HS-t.

Efter international litrering af godsvogne er litrabetegnelsen HS-t en betegnelse for en lukket godsvogn af speciel art, idet det første bogstav »H« netop fortæller, at det drejer sig om en lukket godsvogn af speciel type. Det andet bogstav »S« fortæller, at vognen er S-mærket, og endelig

angiver det sidste bogstav »t« det nationale litra for vogne med forskydelige sidevægge.

Konstruktionsbeskrivelse.

Fig. 1 og 2 viser vognen i H0-størrelse, henholdsvis fra side og gavl. På grund af pladmangel er sidebilledet, fig. 1, dog ikke i fuld længde, men da midterlinjen er markeret med punkteret streg og begge halvdele er symmetriske, skulle der ikke opstå noget savn herved.

Vognens forbillede er fremstillet helt af metal, men da en tilsvarende udførelse i model er ret krævende, vælger vi en behagelig kombination af metal og træ. Af metal fremstiller vi gavl og undervogn. Af træ selve vognkassen. Og af metal kan vi enten bruge zink eller aluminium. Ligeledes for at prøve noget nyt, erstatter vi loddematerialet med lim.

Vi benytter til formålet en såkaldt 2-komponent klæber, der lyder navnet ARALDIT. At limen består af to komponenter, vil sige, at den består af to dele, der opbevares i hver sin tube. Den ene tube er blå og indeholder binder. Den anden tube er sort og indeholder hærder.

Almindelig lim tørrer ved luftens påvirkning, eller ved fordampning af visse opløsningsmidler. ARALDIT derimod hærder ved en kemisk reaktion, der fremkommer ved sammenblanding af binder og hærder, der altså, som lige nævnt, leveres i hver sin tube.

Limen blandes ved at man trykker lige dele ud af begge tuber. Binder og hærder røres nu godt sammen. Sammenblandingen kan foretages ved hjælp af en tændstik i bunden af et æskelåg eller lignende. Limen hærder efter 2 timers forløb, hvorfor man ikke skal røre mere sammen, end man kan bruge inden for dette tidsrum.

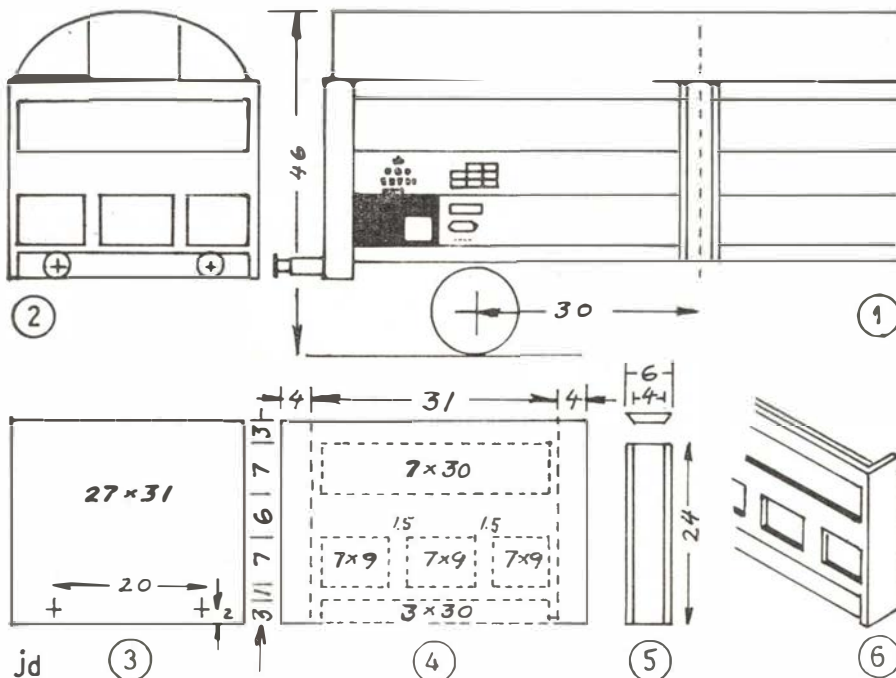
Da Limen ydermere er smadder dyr, har

vi en grund mere til at spare lidt på materialerne.

Limen påføres rene og tørre limflader. Er der fedtstof eller olie på limfladerne, renses disse med acetone eller fortynder. Et tyndt lag lim på den ene limflade er tilstrækkeligt, hvorefter fladerne presses sammen. Det er klogt at sætte en strimmel

tape omkring delene, medens hærden finder sted.

Hærdetiden er ved almindelig stuetemperatur ca. 12 timer. Maximumstyrken nås dog først efter ca. 3 dages forløb. Forhøjer man temperaturen, afkortes hærdetiden tilsvarende. Ved ca. 150°C er hærdetiden nede på 30 min. Men alt dette kan man



Arbejdstegning til en H0-vogn



Johann Blaas

Legetøj - Gaveartikler - Porcelæn
NIEBÜLL

HSV 40

TYPE

DOBBELTREGULERING



NYHED
kr. 92.00

Nykøbing F.

Age Johansen

Matthiasens eftf.
Guld- og sølvmedie
Nykøbing Falster - tlf. 85 02 14

DEN DANSKE LANDMANDS- BANK

Aktieselskab
Nykøbing F. afdeling

LANDBOSTANDENS SPAREKASSE

Nykøbing F.

LOLLAND-FALSTERS INDUSTRI- OG LANDBRUGS- BANK

Aktieselskab
Nykøbing Falster

SPAREKASSEN

i
Nykøbing på Falster

Fyn

Eneste specialforretning i garn

Gaveboden

Østre Stationsvej 44, Odense
v. Kongensgade - tlf. 11 72 12

A. C. HANSEN JUN.

Middelfart - tlf. 10 og 11
Kulimport
Brændselolie - 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

Baneplassen, Svendborg - Tlf. 531
Fagmanden med service før og
efter købet

læse mere om i den ved limen vedlagte brugsanvisning, der nøje må følges for at opnå et tilfredsstillende resultat.

Ved selve fremstillingen af vognen går vi først i gang med gavlen. Denne fremstilles af to stykker, fig. 3 og 4.

Fig. 3 forestiller selve gavlen, der går i et med pufferplanken. Fig. 4 er gavlens armering, der skal afstive selve gavlfladen. Begge dele fremstilles af 1 mm plade. Målene fremgår af illustrationen.

Yderst på hver side af armeringen, fig. 4, ser vi en lodret punkteret linie. Denne linie er en bukkelinie, efter hvilken man vinkelret ombukker den udenfor linien værende 4 mm brede flig. Efter bukningen af fligene, skal armeringsstykket have en total bredde på 33 mm. Målet gælder med andre ord afstanden mellem fligenes udvendige sider.

På fig. 4 ser vi endvidere fem rektangulære felter, der er indrammet med punkteret streg. Disse felter udskæres i overensstemmelse med målene, men først efter at sidefligene er ombukket.

Udskæringen af felterne er ganske vist nemmere at foretage inden bukningen af

fligene, men gør vi dette, risikerer vi til gengæld at materialet strækker sig i uhyggelig grad ved bukningen, og så er hele arbejdet spildt, og vi må begynde forfra.

Sidestøtten, fig. 5, fremstilles af samme materiale som gavlstykkerne, altså 1 mm plade. Støttens sider affases efter tegningen.

Nu er vi færdige med metalarbejdet for denne gang, og så skal vi prøve at lime efter den foregående opskrift.

Bagsiden af armeringsstykket indsmøres med et tyndt lag lim, hvorefter gavlstykket presses mod armeringen, fig. 6. Forinden har vi vel husket omhyggeligt at rense limfladerne for fedtstof?

For at holde delene sammen, omvikler vi dem med et enkelt lag tape, hvorefter vi anbringer gavlene på en varm radiator til hærkning. Lad hellere limen hærde lidt for længe end for kort, men ca. 12 timer er i hvert fald tilstrækkeligt.

Og en varm radiator er heller ikke umulig at finde på denne årstid.

J. B. Dyrkilde

(fortsættes)

FOTO hobby

Kopiering

Selv om den professionelle fremkaldelse og kopiering af vore film er både fremragende og nogenlunde hurtig, kommer man ikke uden om, at selvgjort er velgjort, og den sport der ligger i selv at lave sine billeder er nu engang så morsom, at der ikke er noget at spille om.

Da det ikke altid er de mere erfarne amatører, der læser disse spalter om foto, vil jeg gerne her fra dette nummer prøve på, at få alle disse nybegyndere med, der gerne vil lave billeder selv. Så kan vi arbejde os igennem stoffet lidt efter lidt, og dygtiggøre os, så vi til sidst kommer op på siden af de dygtige amatører. Vi vil altså udforske mørkekammerets mysterier og gå i gang med fremstilling af billeder helt fra bunden. Man behøver ikke at gå i detaljer for at beskrive, hvad der er nødvendigt af udstyr til et mørkekammer, for

så kan det blive endda overordentlig dyrt, men jeg vil prøve at gengive hvilke ting, der er en nødvendighed at have for at lave fotoarbejde. Derfor:

Mørkekammerbelysning

Man skal ikke spare på mørkekammerbelysningen. Det bekvemteste er lamper med udskiftelige farvefilterglas. Også mørkekammerpærer af farvet glas kan anbefales, men da skal glasset i pæren helst være indfarvet og altså ikke være malet med lak. Hele rummet skal være oplyst, derfor bør det i forvejen være holdt i lyse toner, så man arbejder i indrikkede lys. Foruden hvidt lys kan man have brug for følgende belysninger:

DYBRØD til fremkaldelse af ortokromatiske film (ikke pankromatiske).

LYSERØD eller ORANGE til behandling af bromsølvpapir (forstørrelsespapir).

GUL til fremstilling af kunstlyskopier (klorbromsølvpapir).

MØRKEGRØN til fremkaldelse af pankromatiske film.

Jeg vil gerne pointere, at har man en orangerød lampe kan denne bruges til alt papirarbejde, og skal man arbejde med film, enten pankromatisk eller ortokromatisk kan man faktisk ligeså godt slukke lyset helt, medens man sætter film i tank

RADIO-PEDERSEN

Salg og reparation af radio og fjernsyn.

Over for Rutebilstationen.

Tlf. Holstebro 1158

til fremkaldelse, da man alligevel ikke kan se ret meget i f. eks. mørkegrønt lys.

Man må blot være klar over, at røde og orangerøde lamper forgøgler kontrasterne i et sort/hvidt billede. Man tror, at billedet er alt for overfremkaldt, det virker meget mørkt i tonerne. Men dette er en tilvending som man hurtigt lærer.

Redskaber i mørkekammeret

I et mørkekammer, hvor der virkelig skal arbejdes, må findes følgende: Flasker (brune), helst af plastik, til opbevaring af fremkaldervædske. Flasker til opbevaring af fikserbade og surbade.

2-3 plastikskåle til fremkaldelser og 1 lidt større til fikserbadet.

Et godt termometer til at måle temperaturen i fremkalderbadet. Her er ingen vej uden om, her skal temperaturen være den angivne for vedkommende fremkalder. Et måleglas til opmåling af den nødvendige vædske man skal bruge i hvert enkelt tilfælde.

En plastiktragt.

2 rustfri papirtænger, een til fremkalderbadet og een til fikserbadet. Begge skal være tydeligt mærket, da blot een dråbe fikservædske, der kommer ned i fremkalderen, er nok til at ødelægge denne.

Endvidere skal vi have en kopiramme til kopiering af negativer. Endnu bedre er en kopieringskasse, men den er lidt dyrere, hvis man da ikke selv kan lave den. Det skal vi forøvrigt komme tilbage til, da det er ganske let at lave sådan en kasse, og det letter arbejdet væsentligt. Til fremkaldning af film er det nødvendigt at have en filmtank; disse fås i mange udførelser og til mange priser. Skal vi lave forstørrelsesarbejde er det naturligvis nødvendigt med et forstørrelsesapparat. Dette arbejde er iøvrigt mørkekammerets morsomste og mest interessante.

Vi skal også have klemmer til ophængning af film, når disse skal tørre. Har man mulighed for det, er det dejligt, hvis der er rindende vand i kammeret, men det er ikke ubetinget nødvendigt, men det giver noget mere besvær med at udskifte vand hele tiden.

(Fortsættes næste nr.)

Godt at vide — og huske

Som afbrudebad til fotopapir anbefales som oftest 4 % kaliummetabisulfid og 2 % iseddike. Det sidste er at foretrække, da kaliummetabisulfid i visse tilfælde kan give skjolder.

☆

Agfa Isopan-filmens følsomhed er i praksis den samme ved kunstlys som ved dagslys (fotolamper), da belysningskontrasten almindeligvis er lidt lavere ved kunstlysoptagelser.

☆

Filmklemmer af rustfrit stål renses i ca. 10-20 % salpetersyrefortynding. Behandlingens varighed ca. ½ time. Derefter yderst grundig skylling i varmt vand, da fremkalderen ellers bliver ødelagt.

☆

Isopan FF, den fin-finkornede småbilledfilm, kan uden videre fremkaldes i Deres almindelige tankfremkalder sammen med andet filmmateriale, f. eks. IF, hvis ikke netop motivet i sig selv er meget kontrastrigt.

☆

Den superhurtige specialfilm Agfa Isopan Record (32 DIN) er forsynet med dobbeltemulsion og beskyttelsehinde. Den kræver derfor ca. dobbelt så lang fiksertid som Isopan F.

P.S. Fremkaldelsen skal ske i mørke!

☆

Når en rullefilm er belyst, pakkes den igen ind i sølvpapiret, der dog nu skal ligge med den blanke side udad — så ved man nemlig med det samme, at den er eksponeret.

☆

Hvis en småbilledfilm trækkes skævt ud af patronen, sker det nemt, at allongens indskæring støder mod patronlågets kant og rives i stykker. Fejlen undgår man med sikkerhed ved at lade filmen glide langs den modsatte side af patronmunden.

Personalia

Aulum

Trafikekspeditent J. P. I. Petersen, Roslev, er udnævnt til stationsmester i Auning, hvor stfst. S. C. H. Christensen har søgt afsked på grund af alder (69 år).

Ilskov

Trafikekspeditent A. Møller, Kolind, er udnævnt til stationsmester i Ilskov, hvor stfst. K. M. Thorsen, har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Vekso

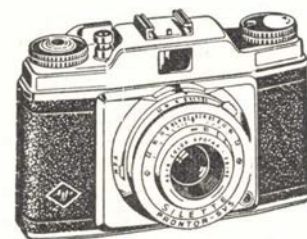
Trafikekspeditent K. W. Jensen, Fuglebakken, er udnævnt til stationsmester i

☆

De Skulle Bruge



KAMERERA OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

H. DAUGBJERG

SIMMS Generalagentur & Service

Hovedvejen 75 - Glostrup - Telf. *96 15 45

ANDELSBANKEN

A. m. b. a.

Nykøbing F afdeling

Jernbanegade 43

Nordre afd. Hospitalsvej

Aarhus

NIMBUS BUDENE

Stort som småt –
Biler, motorcykler, vogne
indtil 2½ tons.
Samsøgade 4 – Århus – Tlf. 2 33 88

Aarhus Bedemands- og Begravelsesforretning

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

Korset Specialisten

Dagmar Schultz Petersen

KAWO korsetter

Rymsgade 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

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

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

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



HELGE PAULSEN

Aut. El-installatør

Harald Jensens Plads 1 A
Århus – Tlf. 3 04 15

Man køber altid med fordel –
Dame-, herre- og børnefødtøj i

Skotøjsforretningen

FREMTIDEN

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

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



Varmt vand ved

GAS

GEYSER

gasvandvarmer
udbet. fra
kr. 60,00

inkl. install.
pr. md. kr. 31.50

Gas-eksperten NICO

Helgolandsgade 29 - Århus - 3 48 00

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

„ELGA“

Elektro-galvanisk behandling
mod håraffald og skæl
for damer og herrer

Anna Engel KOSMETIK

Banegårdsplads 20, Århus
Tlf. 2 68 60

Specialforretning i alt i rustfrit stål

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

Nyt Autoværksted

Gottred Petersen - telf. 2 57 35

Montanagade 27 - Århus

Som spec. Mercedes Benz
DKW - Auto-elektrisk

JOHAN OVE JENSEN

Marselisborgallé 12, Århus
Alt i moderne hårpleje
for herrer og drenge.
Barbering – klipning – fænbølgning

AAGE ERIKSEN

Murer- og entreprenørforetning
Kirkedammen 3 – Århus
Telefon 4 53 55



Normand's køreskole

Hillman – Sunbird 62
Søren Frichsvej 81 – Åbyhøj
Telf. 5 53 48 (efter kl. 16)

AABYHØJ TAXA

Holdeplads: Torvet
anbefales
Ring 5 79 41
når De har brug for Taxa
På gensyn – Egon Ernst

Skovgårdsparkens Kiosk

Edithsvej 62 – Åbyhøj – Telf. 6 06 95
Håndkøbsudsalg fra Åbyhøj apotek
Sv. E. Andersen

Vekso, hvor stmst. J. P. Jensen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Buddinge

Trafikkontrollør E. J. Håkansson, Nørrebro er udnævnt til stationsforstander ved Buddinge st, hvor stfst. A. A. Lauritzen er afskediget på grund af svagelighed (65 år).

Dødsfald

Togfører C. A. Okstoft, fh Kh, 87 år.
Stationsmst. K. H. Christensen, Videbæk 1942-45, 84 år.
Overportør C. A. Hansen (Vikso) fh Frederiksberg, 84 år.
Overportør P. K. Villumsen, fh Godsbgd., 84 år.
Lokofører K. A. A. Jensen, fh Brande, 77 år.
Togfører F. C. Hansen, fh Kh, 71 år.
Lokofører J. A. Jensen, fh Roskilde, 70 år.
Skibsmaskinmester V. M. Tietze, Havnegade, 69 år.
Godsekspeditør V. Groth-Nielsen, Kolding, 68 år.
Kontorchef C. V. Jensen, Sygekassen, 66 år.
Togfører M. T. Andersen, Helsingør, 66 år.
Lokofører H. B. Jensen, Viborg, 56 år.
Overbaneformand J. A. Sørensen, Pjedsted, 53 år.
Værkmester E. G. P. Fischer, cvk Kh, 52 år.
Magasinpasser O. F. Mathiesen, Ålborg, 45 år.
Overmatros B. F. Jensen, Gedser, 41 år.

Turistorganisationernes vinterrejser

Prøv en vinterferie

Danske Jernbanemænds Turistorganisation kan atter i år i samarbejde med vore broderorganisationer i Norge og Sverige tilbyde vinterophold i det fineste højfjeldsterræn til meget fordelagtige priser. Da deltagerantallet af hensyn til vore værtsfolk er begrænset til nedenstående højeste

antal deltagere på hvert hold, tilrådes det at indsende anmeldelse i god tid før anmeldelsesfristens udløb. Det bedes samtidig anført, om sovevognspladser ønskes, da disse må bestilles lang tid forud for afrejsedagen.

Skiture i Norge

Vi har i den kommende vintersæson fået lov til at disponere over en del pladser på NJT's feriehjem i Holu ved Ål station på Bergensbanen. Feriehjemmet ligger i udpræget højfjeldsterræn, dog beskyttet af granskove i de omkringliggende dalstrøg, så det selv under blæsende vejrforhold er muligt at være ude.

Under opholdet vil De få lejlighed til at være sammen med kolleger fra Norge og Sverige, og disse mere skivante kolleger vil være os behjælpelige med råd og dåd.

Afrejse: Lørdage fra København H kl. 21,15, hjemkomst: Mandage kl. 8,50.

Hold 101 ugen 10/2-17/2 antal pladser: 10.

Hold 102 ugen 17/2-24/2 antal pladser: 10.

Hold 103 ugen 24/2- 3/3 antal pladser: 10.

Pris 155 kr., heri inkluderet busbefordring til og fra Ål station. (Børn indtil 12 år halv pris).

Undervejs er deltagerne på egen kost.

Billetpris for pårørende med rabatkort ca. 140 kr. - Anmeldelse udbedes senest 15. januar 1963.

Hövringen pr. Sel station i Gudbrandsdalen

For at kunne byde de deltagere, som har været flere gange på Holu, et nyt terræn, har vi arrangeret vintersportsophold på Laurgårdseter, 1000 m. o. h., i et af Norges fineste højfjeldsterræner ved Sel station i Gudbrandsdalen.

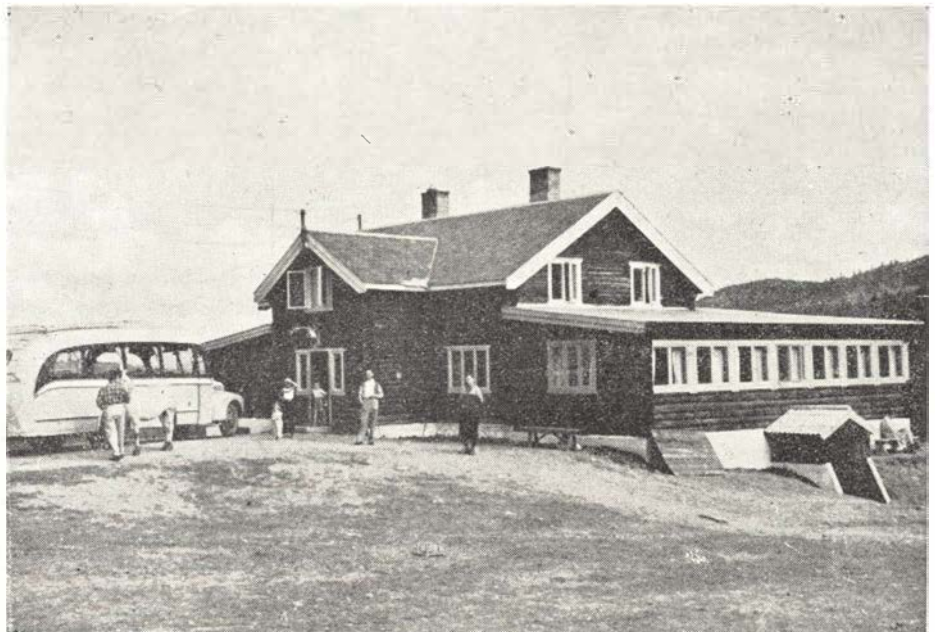
Der arrangeres fortløbende ophold med en uges varighed i tiden fra 24/2 til 10/3 med afrejse fra København hver lørdag kl. 21,15 og hjemrejse den følgende søndag med ankomst til København mandag morgen kl. 8,50.

Hold 104 ugen 24/2- 3/3 antal pladser: 15.
Hold 105 ugen 3/3-10/3 antal pladser: 25.

Prisen for transport til og fra hotellet samt en uges fuld pension:

Hovedbygningen 205 kr. (tillæg for enkeltværelse 10 kr. i den udstrækning, det kan leveres). (Børn indtil 12 år halv pris).

Billetpris for pårørende med rabatkort ca. 152 kr.



NJT's feriehjem i Holu ved Ål st. på Bergensbanen

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 Frederiksballe

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.

Aarhus opland



Ejendomshandel

EGON HANSEN

statseksam. ejendomsmægler
St. St. Blichersvej 87 - Åbyhøj
Giro: 1095 61
Telf.: 5 79 57 - 5 75 55 (061)

VIBY BLOMSTER



Kongevej 20
Telf. Århus 4 39 08

Buketter
Kranse
Dekorationer
leveres overalt

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

Møbler og tæpper
i nye omgivelser

Axel Sørensen & Søn

Banegårdsvej 17-19, Skanderborg
Tlf. 192

Randers

HULTÉN SKJORTEFABRIK

Leverandør til etaterne
Klostervej 40 - Randers - Tlf. 3725

E. D. Christensens Eftf.

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

Kiosk LERVANGEN

v/ C. H. PEDERSEN
Lervangen 56, Randers, tlf. 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

Osteforretningen

Alt i fine lagrede oste
bedst og billigst -
Vestergade 35 - Randers - telf. 1635

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

Alderslyst Foto

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

Robert Jørgensen

Bagermester
Altid frisk og lækkert brød
Bestillinger modtages
Aarhusvej 39 - Silkeborg - tlf. 2510

Herning

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Østergade 6
Herning - Tlf. *3733

FR. LORENTZEN

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

Banegårdsrestaurationen HERNING

anbefales

A/S Jydsk Aluminium Industri

Enhver opgave i ALUMINIUM
udføres i større og mindre serier
Vor mangeårige erfaring står
til Deres rådighed
Mørupvej 9, Herning (0711) 1521

E. BLACH HANSEN

SØLV OG GULD
Østergade 3 - Herning - Tlf. 800

Ikast

ind til



midt i byen
god og hurtig service
Ikast - Telf. 5 11 08 - K. Jepsen

Ikast sogns Spare- og Laanekasse

V. A. Jørgensens Eftf. A/S

Sygeplejeartikler og parfumeri
St. Sct. Mikkelsgade 23, Viborg
Tlf. 836

BOY HOLST

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

Jernbanepersonalet benytter SPAREKASSEN FOR AARS OG OMEGN

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

Anmeldelse for rejserne til Hövringen udbedes gerne snarest, *men senest 15. jan. 1963.*

Hold 106. Kampester Høifjellshotel pr. Vinstra (Gudbrandsdalen)

Høifjellshotellet er beliggende i smukt høifjeldsterræn ca. 900 m o.h. og er i 1. klasse.

Hvis De søger nyt terræn og ønsker at se nye steder og i øvrigt er indstillet på lidt mere luksusbetonet ophold, kan dette sted trykt anbefales. Vi havde i fjor en del danske, som var yderst tilfredse med opholdet på Kampeseter.

I tiden 17/2-10/3 er arrangeret ugentlig ophold regnet fra søndag til søndag for kolleger fra de skandinaviske lande.

Betaling for en uges ophold inklusive busbefordring til og fra hotellet:

kr. 265.

Udrejse og hjemrejse foretages som anført under Hövringen.

I anmeldelsen bedes anført, i hvilken uge De ønsker ophold.

Anmeldelse udbedes *senest en måned før afrejsen*. Evt. sovevognspladser bedes bestilt samtidig.

Skiture i Sverige

Vi kan ligeledes tilbyde danske kolleger ophold på SJT's feriehjem i Björkliden (ved Narvik).

Feriehjemmet er meget moderne indret-

tet med varmt og koldt vand og dush.

Det er velkendt for smuk beliggenhed med ypperlig skiterræn lige uden for døren og som regel på denne tid af året begunstiget af strålende sol. Der kan endvidere blive lejlighed til at foretage en udflugt ad den berømte malmbane til havnebyen Narvik (Norge).

Afrejse bliver fra København H således: Fredage fra København H kl. 21,07 til Stockholm.

Lørdage ank. Stockholm kl. 8,40, vidererejse kl. 17.

Søndage ank. Björkliden kl. 16,00, afrejse søndage kl. 7,43 via Mjölby-Hässelholm.

Mandage København H ank. kl. 17,50. Hold 109 1/3 aften-11/3 aften pris: 180 kr. (5 pladser).

Hold 110 8/3 aften-18/3 aften pris: 190 kr. (4 pladser).

Billetpris for pårørende med rabatkort ca. 152 kr.

I prisen er beregnet fuld pension *fra ankomst* og til *afrejse* fra feriehjemmet.

Undervejs og under opholdet i Stockholm er deltagerne på egen kost. Vore kolleger i SJT, Stockholm, vil være behjælpelig med at anviser billige spisesteder.

Anmeldelse udbedes *senest 1 måned* før de pågældendes afrejsedage.

Anmeldelse bedes sendt til *Danske Jernbanemænds Turistorganisation, Bernstorffsgade 18, København V*, hvorefter nærmere om afrejse m. m. vil blive tilsendt.

og yderst velinformerede skribent sætter her projektøren på nogle af de mest betydningfulde hændelser i vor tid: dem der blev sat i skred af den gådefulde hersker i Kreml. Prisen for forfatteren for at sige sandheden blev ni års fængsel. Alle frihedsselskende mennesker må beundre ham for hans mod. Pris kr. 9,75.

Tony Parker og Rob. Allerton: Forbryderens Frihed

»Bob« Allerton er 33 år, hvoraf han har tilbragt 12½ år i fængsel for snart sagt alle lovovertrædelser. Det mærkelige er, at denne mand har høje moralske principper, at han er intelligent og belæst. Og måske er det alligevel ikke så mærkeligt, at han er og bliver forbryder. Bogen fortæller hvorfor. Pris kr. 9,75.

Bent Hansen: Mennesket i Maskinen

I denne bog fortæller mennesker om deres arbejde. De skildrer yderst åbenhjertet de problemer, den stigende rationalisering på de industrielle arbejdspladser, i butikken, på kontoret, har skabt for funktionærer og arbejdere. Det er i væsentlig grad de spændinger, der kan opstå mellem de ansatte og virksomhedens leder, der er taget under debat. Spørgsmålet som forfatteren stiller, kunne udmærket samles under et: Hvad er arbejdsglæden? Svarene belyser et bredt register af problemer, lige fra så konkrete som ulykkesrisiko og lave lønninger til de mere abstrakte som psykologiske trivselsforhold. Pris kr. 7,75.

Med så lave priser og så spændende og interessante emner tør man spå første runde af Fremads Fokusbøger en god modtagelse.

Bøgerne kan fås hos alle boghandlere samt desuden hos FFB's bogombud på arbejdspladserne.

Meisterwerke Aussereuropäische Malerei. 390 sider, 76 farve- og 116 sort-hvide reproduktioner. 25 3/4 cm. Deutsche Buchgemeinschaft, Darmstadt.

En dejlig læderryg-forsynet bog om malerkunst i verden udenfor Europa fra de gamle dage og op til nutiden. Ægypten, Persien, Kina, Japan, Peru bl. a. er repræsenteret.

I en velskrevet og interessant tekst fores vi ind til »historien« bag de mange dejlige gengivelser, der gør bogen til noget ganske specielt. Alene emnet – hvor tit nører vi noget om andre verdensdele? – er lovende og yderst interessant.

Bogforlaget FREMAD

Jernbaneminder af stfst.

Holger Hansen

En længe savnet beskrivelse af forholdene på og omkring Københavns banegårdsforhold i årene 1864 til 1920 foreligger nu i bogform, og successen var så stor, at første oplag blev udsolgt omgående. Men bogen er jo også en lækkerbidsken for de mange jernbane entusiaster, der stadig bliver flere og flere, nu da damp-togene er ved at forsvinde.

For en jernbanemand er bogens første halvdel med det historiske og de mange dejlige billeder fra de gamle københavnske banegårde, der næsten alle er forsvundet, det bedste. Hvorledes livet går på en jernbanestation, kender vi jo alle. Bogen savner et kort, der kan illustrere, hvor datidens jernbaner kørte, men som en, der udtalte sin begejstring til os over bogen, svarede, da vi bemærkede om det manglende kort: Jamen, der er da sådan et kort i »Jernbane-Bladet«s maj nr. i år, det har jeg klippet ud og sat ind i bogen!

-bro.

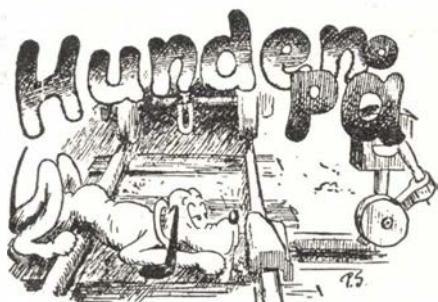
Forlaget Fremad's Fokusbøger

En ny bogserie, der tegner lidt (eller meget) ud over det sædvanlige, er Fremads Fokusbøger, hvis tre første bind nu foreligger. Meningen er tydeligt nok at vække diskussion og give læserne saltvandsindsprøjtninger med en række bøger, der sætter tingene på spidsen.

TV har betydet en glædelig vækst i interessen for både populærvidenskab, samfundsproblemer og udenrigspolitik. Mere end nogensinde er den vide verden og dens problemer rykket ind i dagligstuerne, og dette må siges at være et betydeligt plus på TV-regnskabet. Fremads Fokusbøger sigter på at være bogreolens »Aktuelt«, »Horisont« og »Fokus«, for også de bringer problemerne helt ind på livet af os.

Milovan Djilas: Samtaler med Stalin

I den nyere politiske litteratur må denne bog betegnes som et enestående dokument. Partisanhelten, den uforfærdede politiker



Næstsidste nyt!

Privat hækklipning ved Hørning st.

Et statsbanebuskads generede fodgængerne på en vej i Hørning. Beboerne klagede forgæves. Så tog de saksen i egen hånd og ryddede passagen.

Hr. D.S.B.P.E.N. Skov i Hørning har en samling buske, som han til borgerskabets sorg at klippe pænt ka' aldrig huske. De vokser vildt, så det er slemt, at gå forbi og ikke nemt, for vejen spærres mer' og mere, så ingen djævel ka' passere.

I Hørning synes man, hr. Skov sku' ta' og passe sine sager. Nu må de ha' det ene ben i rendestenen, hvad der nager. Men han ka' li at se det gro, la'r folk sig gennem junglen sno. Han klipper masser af billetter, men klippe hæk ham nærmest trætter.

Så greb da Hørnings mænd en dag med vildskab deres egne våben, med havesaks og økse, sav de skaffed' sig passagen åben. Og nu får krattet ikke lov at vokse op og bli' en skov. I Hørning synes man at mene, at man ka' nøjes med den ene.

Sylvia i Berl. Tid.

Alvorligt militært problem løst

Alvorlige og langvarige forhandlinger har fundet sted mellem hækkommandoen og DSB om et vitalt problem for det danske forsvar.

En strid var opstået mellem de to institutioner. DSB fandt det urimeligt, at forsvaret ofte rekvirerede 1. kl. personvogne i militære særtog, selv om der kun skulle transporteres en enkelt 1. kl.s passager. Man ville til nød gå med til, at større antal, f. eks. 5-6 personer, fik tildelt en 1. kl. vogn.

Heri var forsvarets forhandlere ikke enige. Man ønskede, at helt ned til 4 officerer kunne rekvirere 1. kl.s befordring.

Efter lange forhandlinger på top-plan er man nået frem til et kompromis, hvorefter der »bør stilles personvognsmateriel med 1. kl. til rådighed, når transporterne foregår i særlige for forsvaret tillyste tog, og der af forsvaret anmeldes mindst 5 personer til befordring på denne vognklasse.«

I ganske særlige tilfælde vil det være muligt på indstilling fra forsvarsministeriet at rekvirere 1. kl. togmateriel til 4 eller færre officerer, men så skal der også være tale om meget vigtige personer.

Et af forsvarets helt store og afgørende problemer er hermed løst.

Odense bivogne

Her i landet findes der som bekendt kun sporvogne i København og Århus, og de er begge steder gule.

Der har imidlertid også kørt sporvogne i Odense i mange år, og de var grønne og røde og pyntede og lavede op i gadebilledet, men de blev nedlagt i 1951 og ersattet med busser.

En mand fra Odense opland, der havde biavl som bierhverv, var en dag steget på en sporvogn ved banegården i Odense, og han havde en stor pakke i den ene hånd. Vognstyrelsen spurgte ham, hvad der var i pakken, og manden svarede, at der var honning.

– Så er De gået forkert, min gode herre, svarede vognstyrelsen omgående og henviste ham til bivoggen. O. B.

Mørke udsigter

til en ordentlig skovtur, for både himlen og kontoen er stærkt overtrukket.

Ingen fup her!

– Hvornår kom oldenborgerne på troenen i Danmark?
– Øhh -- ?
– 1448!
– Niiii! – for det er politigårdens nummer!

Vor agent i Argentina

beretter om tingenes tilstand efter revolutionen og giver et eksempel på gode og ordnede velfærdsforhold:

Borgerne i en lille flække klagede til monopoltilsynet over, at byens slagter altid havde for lidt kød, hvilket skruede priserne i vejret.

Slagteren klarlagde for tilsynet, at han hver uge slagtede een ko, og at to køer ville være alt for meget. Hvorhos monopoltilsynet (det var altså det derværende) dekreterede, at han fremtidig – værsgod – måtte slagte mindst halvanden ko.

Enten — eller!

Han var friluftsmenneske – hel egenem – og så konsekvent, at han sov med fødderne udenfor dynen.

Slet ikke mistænkt

– De rykker bort fra mig! sagde spriterten, der satte sig på bænken. – Er De bange for, at jeg skal tage noget fra Dem?
– Absolut ikke – – tværtimod!

Alt for gæsterne

– Sikke mange I var ude på terrassen forleden aften!
– Ja, vi så på satelitter. Noget må man jo byde sine gæster!

Latterligt!!

– at en hane har en kam, da den jo helt mangler hår!

Han var fra Suserup

Under konfirmationsforberedelsen har præsten lige læst om, at intet er umuligt for Herren, da en betænksom dreng spørger:

– Så kunne han altså flytte kirken her – – over til Suserup, hvor de trænger hårdt?

Præsten er ved at samle sig om et svar, da en anden dreng løser denne opgave:

– Jah, det kunne han jo sagtens, men han er da ikke så pjanket, at han gør det!

Mellem veninder

– Og så de glugger hun har – – de minder mest om skibsvinduer!

Ægte moral

– Har De fanget pointen, frøken? spurgte han underfundigt.

– Nej, ikke hvis det er det, jeg tror, for så er den jo uartig!

Alt iberegnet

– Og så har De vel også talent?
– Ja, det kan ikke fejle – – for jeg købte malerkassen – med alt tilbehør!

Og så var der . . .

ham med erindringsmedaljen, der ikke kunne huske, hvorfor han havde fået den.

LIND HANSEN
KULTORVET 14 · C. 6268
LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILLED MATERIALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN

Aalborg

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

Det danske Gødnings-Kompagni A/S

Aalborg afdeling
Tlf. *2 00 22



Aalborg - tlf. 2 46 26

JØRGEN WINTHER

Blikkenslager
aut. vand- og gasmester
Vand - Gas - Sanitet - Varme
Rosenlundsg. 12 / Schleppegrellsg. 77
Aalborg - Tlf. 3 37 11

A. W. Milling ½

Byggematerialer
Østerbro 37 - Aalborg - tlf. 2 00 88

Kaj Jacobsen

aut. EL-installatør
Nørregade 1 - Aalborg - tlf. 2 03 36
Alle installationer udføres

Viktualieforretningen

D. Thorsen & L. Christensen
Alt i hjemmel. pålæg
Smørrebrød og små varme retter.
Niels Ebbesensgade 6, Aalborg
Tlf. 2 18 43

Chokoladeforretn. STOP OP

Borgergade 34, Aalborg. Tlf. 2 31 40
Chokolade - Konfekturner
Spec.: Gaveæsker

Hjørring

HJØRRING RING-BILERNE

Moderne radiovogne: tlf. 770
Mini-cab: tlf. 748

SHELL SERVICE

Aalborgvej . Hjørring . telf. 2515
Benzin . olie . vask . smøring
Vendsyssel diesel elektro

TOBAKSFORRETNINGEN

J. B. Christensen
Blade - vin - tobak - aut. tipstjeneste
Bispensgade 79, Hjørring, tlf. 2128

Fredericia

Lækkert brød og friske kager

Calvi

Telf. Fredericia 1006

Danmarksgades Kiosk

Dag- og ugeblade
Lommeromaner - Papirvarer
Aut. tipstjeneste
Danmarksg. 68, Fredericia. Tlf. 82

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

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

Skal De købe legetøj -
så gå i LEGETØJSBODEN

Vendersdade 13 - Fredericia
Telf. 513

- det betaler sig
Alt i dukkereparationer udføres

Oxbøl og omegns Brugsforening

Oxbøl st. - tlf. 35

Hans J. Frandsen

Kolonial - Isenkram
Foderstoffer
Troldhede, tlf. 2

Haderslev

Haderslev Dampvaskeri A/S

Badstuegade 12
Haderslev . telefon 2 22 15

Haderslev Knallertcentral

Eneforh. af Velo-Solex
Gåskærgade 38 - Haderslev
Telefon 2 41 14

Restaurant ESPRESSO

Torvet 10 - Haderslev
Telefon 2 11 70

EJLER KEHLET

Køb og salg af brugte
motorcykler
Ved Stormklokken 2, Haderslev

Th. Weissenborn & søn

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

Landbosparekassen i Horsens

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

Skjern Cyklelager

Cykler - Cykledede
Gummi en gros
værgade 2 - Skjern - tlf 176 og 650

TRIKOTAGE-Magasinet

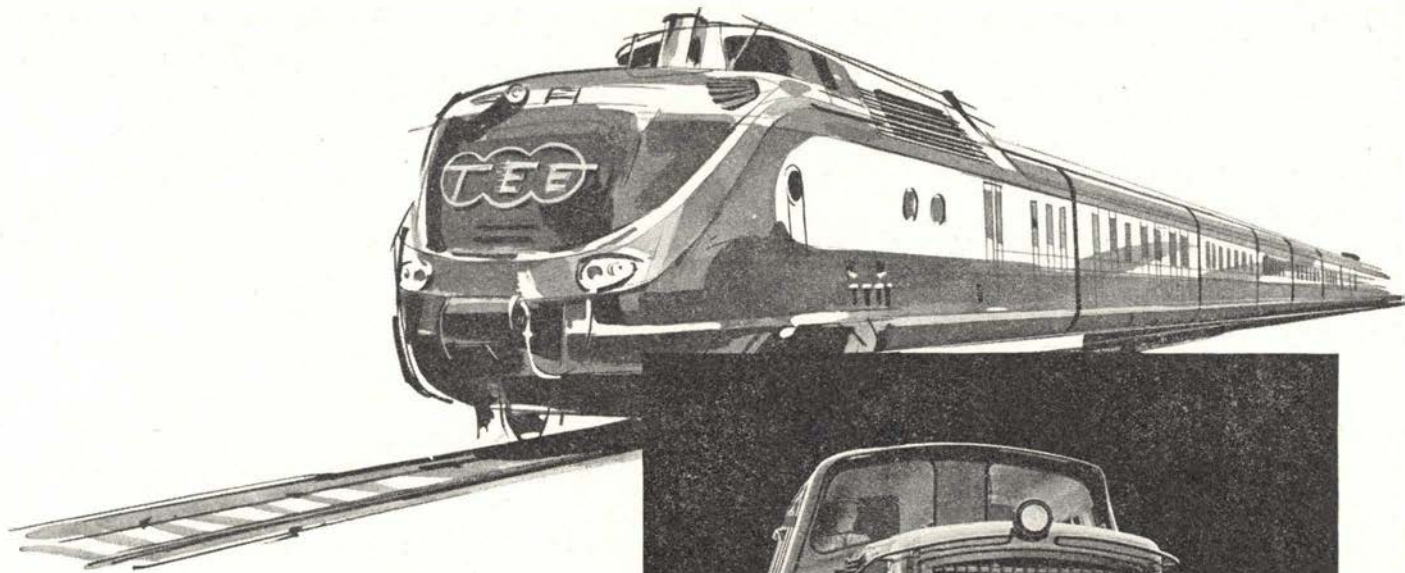
Kr. Abildhaage Therkildsen
Østergade 1 . Skjern . Tlf. 247

LEGETØJSHUSET

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

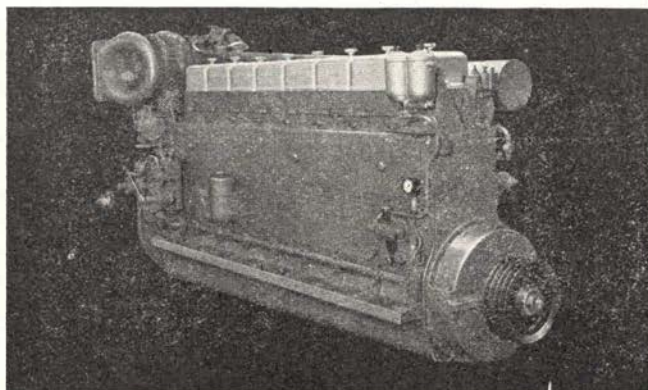
Tobaksforretningen

Rådhusstorvet 3, Nykøbing Mors,
tlf. 497
Tobak - Cigarer - Cigaretter
Vine og spirituosa



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE

TIL

jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark:

PROTECHNICO 1/2

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