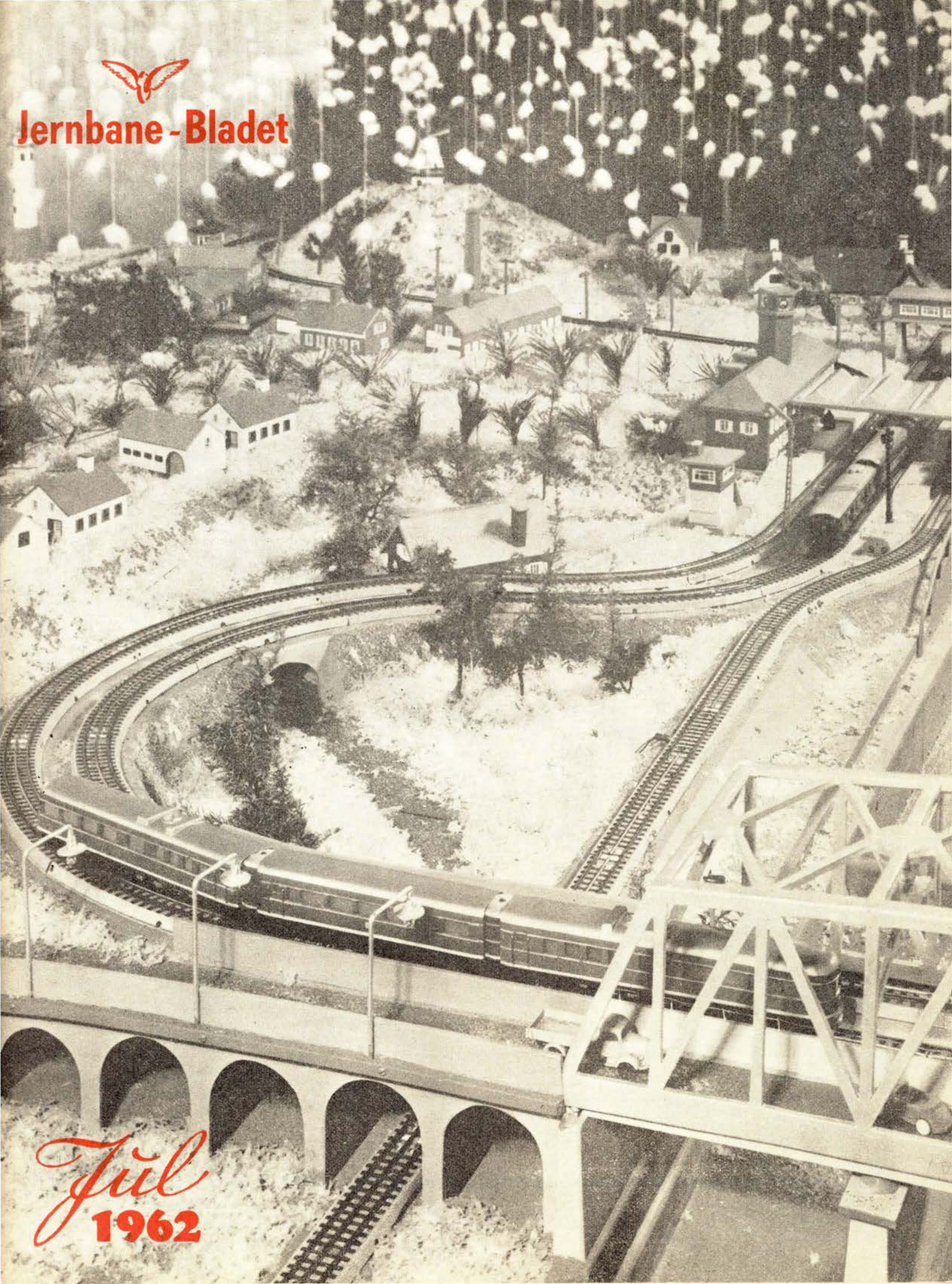




Jernbane-Bladet

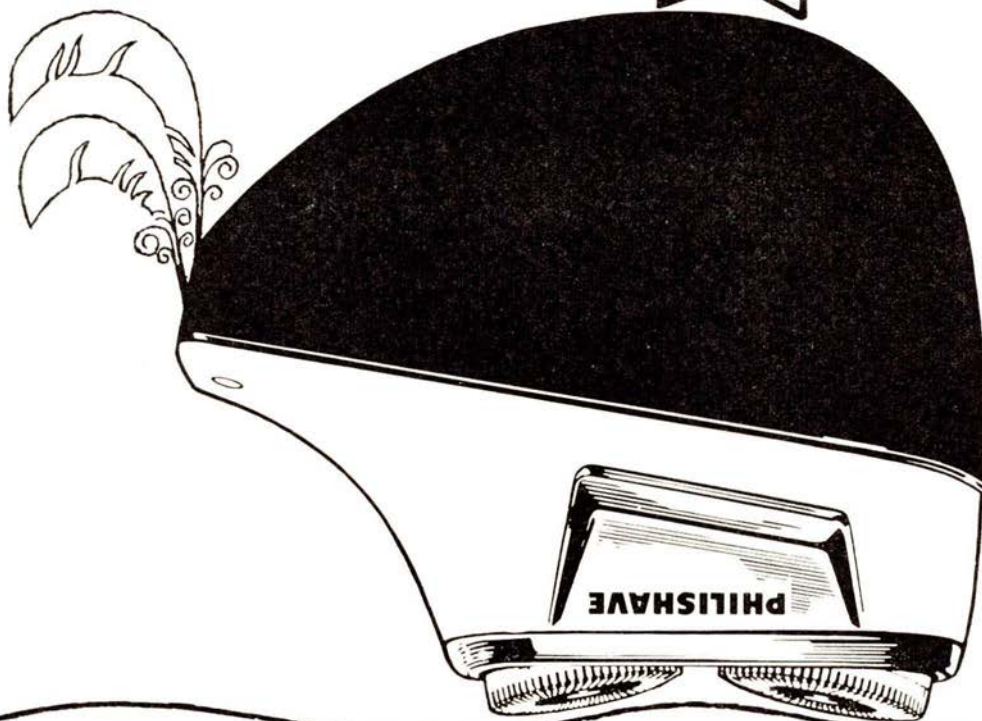
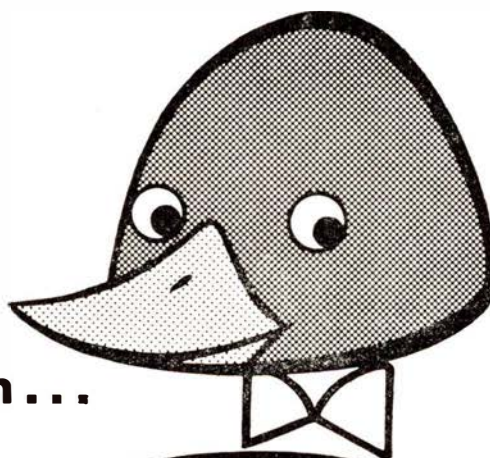


Jul
1962

Barber Dem med

PHILISHAVE **800**

- den har
f-j-e-d-r-e-n-d-e
dobbelt roterende
skæresæt,
der automatisk
indstiller sig
efter ansigtets form...





JERNBANE-BLADET

Redaktion og ekspedition:

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

Redaktionssekretær:
Togbetjent V. Jonvald - Hvidovrevej 25B
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«

December 1962

Dette nr. indeholder:

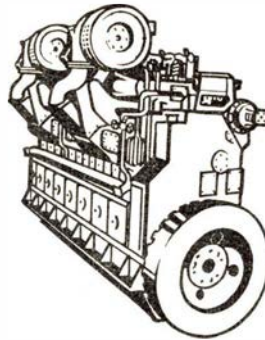
En juleaftens tilfældigheder	side 323
Månedens emner	» 324
Fotografiloven	» 328
Erindres det	» 329
Dansk Jernbane Klub	» 330
I anledning	» 335
Militærtransporter i 1914	» 337
Sagt og skrevet	» 339
Den nye læssehal på Gb	» 341
Jacobines juleindkøb	» 343
Hvad blev der af Ørnhøjbanen	» 347
På vandring efter Kolding Sydbaner	» 348
„Oasen“ Strib	» 357
Rutebil nyt	» 361
November dagbogen	» 361
Privatbane nyt	» 363
Model jernbane	» 364
Foto hobby	» 367
Personalialia	» 369
Moderne gas-opvarmning	» 369
Boganmeldelser	» 371
Juleknas	» 374

Forsidebillede:

Turist-motellens model jernbane
i Ringkøbing. Foto. Erik Christensen.

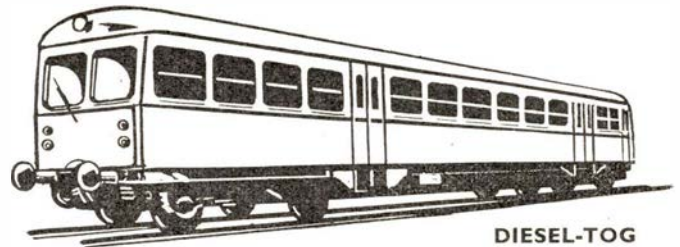


MAK



SKIBS-
DIESEL-MOTORER

DIESEL-HYDRAULISKE
LOKOMOTIVER



DIESEL-TOG

GENERALREPRÆSENTATION: **IVAR BERTELSEN**
CIVILINGENIØR DR. TECHN.

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

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigaretter - cigaretter

Film og kuglepenne

Dag- og ugeblade

Rejselekture

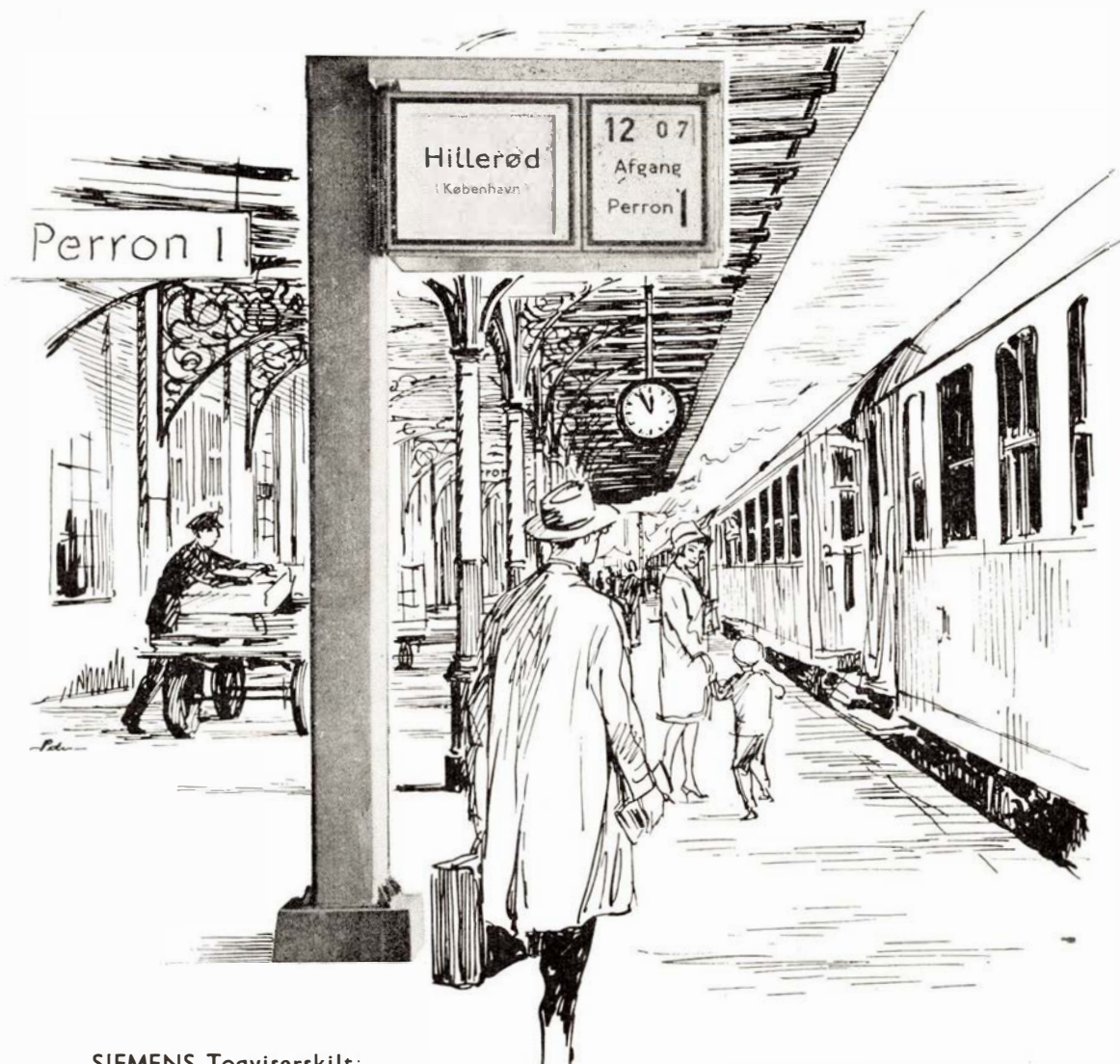
Husk også kioskerens store udvalg i

julehæfter

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark



SIEMENS Togviserskilt:
tydelig information

Nu også på
Helsingør Station

FABRIKAT: SIEMENS & HALSKE AG.
BERLIN-MÜNCHEN

DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB

Blegdamsvej 124 . København Ø . Central 8448 . Telex 2313



EN JULEAFTEN

En aften med tilfældigheder . . .

Ak, ja. Så har vi jul igen. Som tiden dog løber. Man bliver gammel, før man ved af det. Alderen kommer snigende, uden at man aner det, og en skønne dag går det pludselig op for een: Du er gammel nu. Mærker man det ikke på anden måde, kan man skønne det derved, at eens tanker mere og mere dvæler ved svundne tider. Tidligere tænkte man ikke tilbage men frem, da havde man en fremtid at se hen til. Når man først er oppe i halvfjerserne, er der ikke mere nogen fremtid for een. Det er måske derfor tankerne, uden at man vil det, stadig vender tilbage til fortiden og beskæftiger sig med de hændelser og tilfældigheder, der har haft indflydelse på eens tilværelse, sat spor i sindet og været med til at forme livet for og i een.

I morgen er det juleaften, så kommer de hjem, begge børnene og de tre børnebørn. Så bliver der liv og uro i huset, det er nogle urolige unger, som børn er nu til dags. Glade, støjende og helt ugenerte kommer de farende, klynger sig til mig og: »Farfar, vil godt hjælpe mig —« — »Morfar, skal vi to ikke prøve?« Og mit stakkels gamle hjerte skælver af fryd. Børnebørnene, de er jo fremtiden. De gamle forskertse livets bedste glæder. Jeg har aldrig

turdet tiltale mine bedsteforældre, jeg har vist heller aldrig næret noget ønske derom, det lå helt udenfor mulighedernes grænse. Børn var artige den gang. Ja, børnene de er fremtiden, men også deres tilværelse kan ændres og bestemmes af tilfældigheder. Tilfældigheder, ja. At de i det hele taget eksisterer, skyldes bare en tilfældighed, endda en tilfældighed, som indtraf netop en juleaften.

Han var en brøsigt herre, den gamle forstander i T. Han var af dem, der holdt folk tre skridt fra livet, han talte ikke med folk, han talte til dem, og han talte højt og tydeligt, så der var ingen diskussion. Jeg havde været der et par gange på afløsning, jeg vidste, han var enkemand, og at en ung datter styrede hans husholdning. Nogle gange havde jeg set et glimt af hende. Hun så godt ud, men mere end en kort hilsen og antydning af et smil var der aldrig tilovers for nogen på stationen. Hun blev kørt i stramme tøjler. Så var det, jeg juleaften ved ottetiden kom derud for at tage de sidste aftentog samt morgen- og formiddagstogene næste dag. Da 9-toget havde været der, kom datteren ind på kontoret med kaffe og kager til mig. En juleaften, særlig, skal man jo være god mod

alle, og en juleaften bliver man let blød om hjertet, især hvis man følger sig ensom, og det gjorde vi vel sagtens begge to. I et sådant tilfælde er sindet åbent for gensidig forståelse. Hun blev og sludrede med mig, mens jeg drak kaffen. Lige som jeg havde sunket den sidste mundfuld, blev døren håndfast åbnet. Forstanderen marcherede ind og brølte: »Sofie! Heraus!« Hun kom rask ud ad døren, og jeg mere anede end så og hørte, at idet hun løb forbi ham, gav hun ham et lille ryk i det store skæg, smilede til ham og mumlede: »Gamle brumbasse«.

Han brummede, lukkede døren hårdt i efter hende, tog et par omgange med faste skridt frem og tilbage i kontoret, rømmede sig og satte sig på en stol ved skrivebordet overfor mig: »Unge mand!« Det lør, som om han talte til et helt kompagni. »Ja vel, hr. forstander.« — »Hold Dem fra piger! — Ja, Sofie er ellers god nok. Men jeg har forbudt hende at vise sig på kontoret og at tale med personalet. Og så finder jeg hende her. Oven i købet på en højhellig juleaften, og oven i købet siddende midt på mit skrivebord. Der kan De selv se, hvordan piger kan være.

— Ja, ja, jeg har selv været ung

engang og tosset. Rigtig idiot var jeg. Det er sgu skønt, sålænge det varer. Men det varer ikke ved. — Der var dengang to piger. Jeg kunne have fået hvem af dem jeg ville. De var lige kønne og såmænd lige gode i alle retninger. Men den ene var arving til en million, mindst. — Det blev altså den anden. Bare fordi det var hende, jeg mødte, den aften skæbnen var ude med afgørelser. — Nå, Margrethe var mig en

god kone, sålænge hun levede. — Det kunne den anden vel også have været. — Men en million er mange penge at tænke på nu bagefter. — Husk det, unge mand!«

Han sprang op, åbnede døren til privaten og brølte: »Sofie! Vand, kogende, sukker, rom og cigarer.«

Lidt efter kom hun med det forlangte. Hun nejede for ham, da hun satte det på bordet, smilede til ham og spurgte: »Er der mere, herren

ønsker?« — »Du kan tage et eller andet til dig selv og holde os med selskab.« Som sædvanlig i kommandotone.

Vi nød et par toddyer. Forstanderens var meget stærke. Da klokken blev elleve, sagde han: »Godnat«, og gik ind. Sofie blev.

Ja, det var altså disse tilfældigheder, der blev årsag til, at børnene i det hele taget er til.

pens.

Månedens emner...

»Togranden«s juleaften

Klokken er 18, og det er juleaften. Jeg kikker på de nøgne vægge i mit værelse, og konstaterer endnu en gang, at de er grønne. Grønne, som juletræet, der nu er ved at blive tændt i tusinder hjem landet over. Det er nu fem timer siden jeg forlod mit hjem og mit juletræ. Og der er fjorten timer endnu, inden jeg igen er tilbage. Af de 14 timer skal de 9 tilbringes i dette værelse. — Værelset med de nøgne vægge. — Værelset med bord, stol og seng. Formentlig ikke meget ulig en celle i et fængsel. Men i et fængsel er der juleguds-tjeneste, og der er julemiddag til de fængslede. Jeg har ladet mig fortælle, at selv i et fængsel kan der være hyggeligt juleaften.

Tankerne drager på langfart, og man husker juleaften som vagt for Kongen på Amalienborg. Også der var der hyggeligt juleaften, og menuen var tip-top. De vagthavende politibetjente på pladsen skiftedes hurtigt sådan en aften. De skulle hjem på stationen og have gåsesteg, og de blev afløst af kolleger, der endnu havde lidt rødkål i den hule tand.

På hospitaler, på brandstationer, telefonselskaberne, hos redningskorpsene og hos sporvejene, — alle steder, hvor pligten kræver personalets nærværelse, bliver der fra

ledelsen, eventuelt i samarbejde med organisationerne, gjort hvad gøres kan, for at gøre denne aften på vagt så hyggelig som mulig. — Alle steder, *undtagen ved Statsbanerne.*

Tjenestens tarv kræver, at togene skal bemandedes også en juleaften, og det lok- og togpersonale, der må tilbringe deres juleaften på en fremmed station, kender spillets regler, og retter sig derefter. Men det synes urimeligt, at hvor alle andre etater gør en hæderlig anstrengelse for at hygge om det personale, der er på vagt juleaften, så gør Statsbanerne en indsats, der er lig nul.

Nå! — Medens disse tanker beskæftigede mit sind, havde jeg nær glemt den medlidenhed jeg havde med mig selv omkring klokken 18. Et eller andet sted fra, måske fra jernbanerestauranten, kommer bolgende en duft af andesteg, og det minder om min madpakke. I den er der dog lidt trøst at hente. Øverst ligger der et lille stykke papir, hvorpå der står skrevet: »Jeg vil tænke på dig hele aftenen min ven«. Se, det er snak man forstår. Det er godt at vide, at der er nogen der tænker på En. Tankerne vil igen til at flyve ud af det nøgne værelse, men da madpakken er af særlig beskaffenhed en sådan aften, så

går man i gang med de seks halve stykker, smurt med nænsom hånd for snart syv timer siden. Man lukker op for den hvidtøl, der er med som supplement, og kikker et øjeblik fraværende på den nisse, der pryder etiketten. På bordet står en lille juledekoration, givet med kærligt sind af den dame, der gør værelserne rene, og i denne dekoration findes også en lille nisse. Jeg stiller hvidtølflasken således, at de to nisser kan kikke på hinanden. Så er der da nogen, der har selskab i dette golde rum.

En appelsin er dessert, og så tændes julecigaren, og ensomheden sniger sig igen ind mellem de nøgne vægge. Men det er tørvej, og en mundfuld frisk luft vil gøre godt, inden jeg skal sove. Jeg er eneste trafikant i byens gader, men spadsereturen bliver kort. Det er ikke til at bære. Dette, at høre de gamle kendte julesalmer fra næsten hvert et hus, og så blot konstatere sin egen hjemløshed.

Iljem igen på værelset, og så rede seng, vaskes, børste tænder og finde bogen frem fra tasken. Klokken 3 julemorgen ringer uret, og så kræver tjenesten, at man er frisk igen.

Men inden jeg falder i søvn strejfer den tanke igen mit sind:

»KUNNE STATSBANERNE IKKE GØRE LIDT FOR DET PERSONALE, DER, TVUNGET AF TJENESTEN MÅ TILBRINGE JULEAFTEN PÅ EN FREMMED STATION?«

Villy Jonvald.

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltøft



Nyt fra hele verden

Journaler

Kulturfilm

Musikfilm

Tegnefilm

— vi har cinemascopé

Central 13540



*Det nye Continental dæk
med den runde skulder giver Dem*

3 x forøget sikkerhed

1. i sving
2. ved opbremsning
3. i sporvognsskinner

Vil De være tilfreds, så kør

Continental

Statsbaneloven af 1889

Hvormange af banernes personale kender den? og da en havnearbejder på Kolding havn i fjor lagde noget gods fra sig i en arms længde fra havnesporet, overtrådte han derved statsbaneloven af 1889, der foreskriver, at ingen genstand må anbringes sporet nærmere end 2,20 m afstand. Havnearbejderens arm var ikke lang nok, så da et rangertræk skulle passere fik en af banens personale sin fod i klemme og stærkt beskadiget. Kolding byret idømte havnearbejderen en bøde på 100 kr. for overtrædelse af loven af 1889 samt 1560 kr. i erstatning til den tilskadekomne og godt 2600 i erstatning til DSB for vedkommendes sygedage. DSB havde forlangt næsten 4000 kr.

Havnearbejderen havde fulgt den gængse regel med armen, da han anbragte godset, og forsvareren hævdede i sin procedure, at loven af 1889 var ukendt af alle, endog statsbanernes personale. Anklageren på sin side fandt, at det var svært at finde en bestemmelse, hvorefter havnearbejderen kunne tiltales, og indstillede ham til rettens mildeste straf.

DSB takstforhøjelserne

Der var betydelig modstand mod forslaget om at forhøje taksterne med ca. 10 pct., da dette var til første behandling i Folketinget. En enkelt ordfører udtalte, at DSB ikke kunne komme og forlange takstforhøjelser hver gang at pristallet steg. Derimod konstateredes der enighed om, at statsbanerne må rationalisere og modernisere. Specielt krævede flere ordførere, at færgetrafikken skilles ud fra DSB, idet man finder det urimeligt stadig at forhøje taksterne på færgerne, hvis de giver overskud. – Forslaget skulle efter planen gennemføres fra 1. december, men efter oktober-pristallets stigning på 5 points må det ventes, at takstforhøjelserne gemmes til februar, så de ikke kan virke på januar-pristallet.

Transitgård i Rødbyhavn

35 langtursvognmænd med mellem 75 og 100 eksportvogne er enedes om i fællesskab at opføre en transitgård ved Rødbyhavn, der skal rumme dybfrostkældre, smøre- og vaskehaller, transithal, cafeteria, hotel garni og lejligheder. Her er tale om et millionbyggeri og de endelige planer og forhandlingerne med Rødby kommune er så vidt fremskredne, at man forventer at kunne påbegynde byggeriet til 1. marts. Dybfrostkældrene bliver så store, at kølebilerne kan køre direkte ind i anlægget. De udarbejdede tegninger til byggeriet er

holdt i samme stil som DSB's byggeri, så transitgården vil indgå i et arkitektonisk smukt helhedsbillede ved færgestationen.

Hvorfor knager det

En af vore faste rejsende, der samtidig ofte foretager rejser til udlandet over banerne, spørger hvorfra den kraftige støj, der findes i en række nyere vogne stammer fra. Denne støj, der også kendes af togpersonalet, lyder som en tør knagen, og virker meget generende.

Vi har forelagt spørgsmålet for overingeniør *Risbjerg Thomsen*, generaldirektoratets maskinkontor, og overingeniøren svarer elskværdigt på vort spørgsmål.

Den støj under kørsel gennem kurver, der klages over, hidrører uden tvivl fra centrumstykkerne, der danner forbindelse mellem vognkasse og bogier. Det har her vist sig, at der i visse tilfælde, hvis smøringen svigter, kan ske rivninger i de kugleskåle, hvor drejningsbevægelser mellem bogier og vognkasse foregår, og under sådanne forhold vil der fremkomme støj, når bogierne drejer sig i forhold til vognkassen under kørsel i kurver.

For at fjerne årsagen til denne støj er man nu påbegyndt at ombygge vognenes centrumstykker, idet der i kugleskålene indlægges umetalliske friktionsbelægninger med asbestindhold, og denne foranstaltning har vist sig at forhindre rivninger og støj fra centrumstykkerne.

Til de centrumstykker, der endnu ikke er ombygget, har man i nogen tid anvendt et smørefedt, der efter forsøg gennem længere tid har vist sig særligt velegnet til at modvirke rivningerne, og de forhold, der klages over, er derfor allerede under bedring, således at man regner med, at ulemperne efterhånden bliver bragt helt ophor.



Restaurant **»På Fortovet«**
og baren på Østerport station

anbefales

POUL GUDMANN

Vi har modtaget ..



Gak til myren —

Hvis man tager en koreplan for Nordfyenske Jernbane fra f. eks. 1952 og sammenligner den med koreplanen af i dag, vil man se, at der er betydelig flere tog i den nye. Jamen hør, hvordan kan det dog være? Privatbaner er jo noget man nedlægger. Forklaringen er imidlertid den, at man begyndte at tænke forretningsmæssigt på NFJ. Man begyndte at annoncere på stationen med, at indtil videre kørte et særtog på den og den tid, og hvis der viste sig at være behov for det, ville man fortsætte. Og hvad skete? Toget blev fyldt, endda godt, og så blev det naturligvis til et plantog. Det prøvede man flere gange, og med samme resultat, og det sidste, man har hørt i den retning, er det særlige fredagstog, der beforder forretningsfolk og handlende fra Odense fredag aften efter lukketid. Det står ikke i koreplanen endnu, men det kommer sikkert til det. Det er på denne måde, at folk bliver klar over, at banen er til for at betjene dem, og at den gerne vil.

Jamen, hvorfor er det ikke sådan ved alle baner inklusive DSB? Ja, hvorfor? Man stryger bare et tog, hvis det ikke er fyldt, uden at undersøge hvorfor der ikke er nogen, der vil med. Måske går det på et forkert tidspunkt, eller måske standser det ved for mange stationer. Der kan være flere ting, der spiller ind. Hvis folk indsender en liste over, hvad der sommetider sker, hvorpå en masse mennesker har skrevet, at de ønsker et tog på den og den tid, ja, så kan det være de får det, men det er faktisk meget værre, hvis de ikke klager, for så søger de bare anden transport.

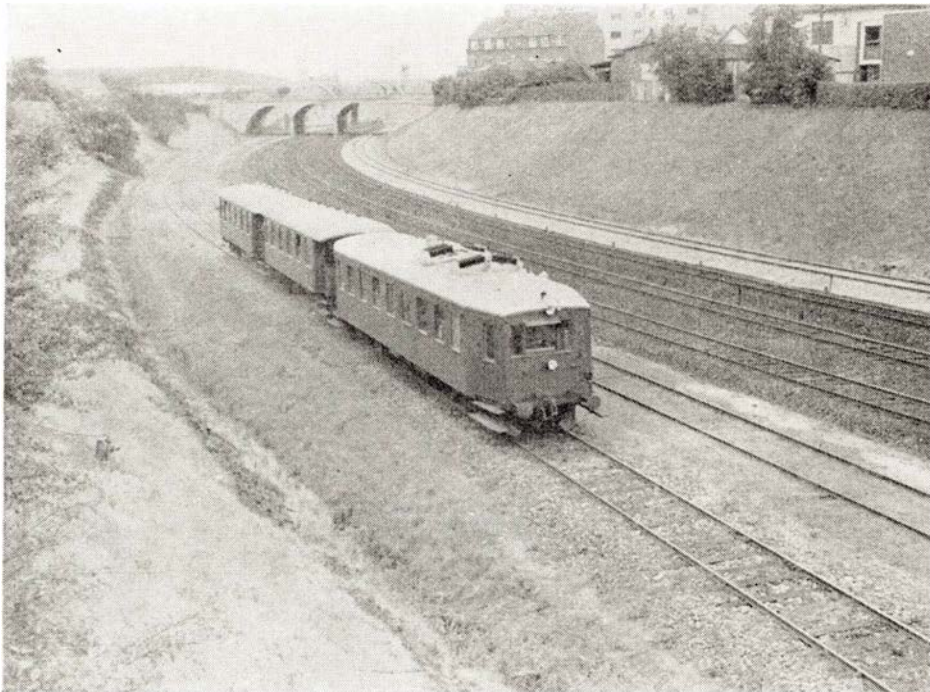
Det må ganske givet være banernes arbejde at undersøge behovet for tog, og ikke bare lade togene køre i en plan, fordi det har de gjort i de sidste 30 år, og så må det stadig være godt. Det duer ikke i dag, for arbejdstider og folks vaner ændres med tiden. Vi har tidlig weekend i dag, og også det har man på NFJ taget i betragtning, for om lørdagen afsender man to tog fra Odense ved 14-tiden. Eet, der ikke standser for Otterup, og et lidt senere, der standser ved alle stationer, og begge er godt belagt. På billedet ses det første tog, iltoget, kort efter at det har forladt Odense banegård. Det består af motorvogn Mh 8 og to toakslede vogne,

Jeg tjener penge to steder...
her - og på min bankbog i

PRIVATBANKEN



**HUSK AT ÅBNE DERES INDESKONTO I
PRIVATBANKEN INDEN ÅRETS UDGANG**



NFJ Mh 8 med lørdagsæertoget

men desværre kan man ikke på billedet se, hvormange der er med, men det er ikke så få.

Nu er det jo ikke kun NFJ, der er vågen. Heldigvis er der andre privatbaner, der er ligeså dygtige til at betjene kunderne, og selv på DSB kan man se noget lignende, men det er nu mest på hoved-

strækningerne, for sidebaner interesserer man sig ikke for, de er til for at nedlægges, men måske dette lille eksempel fra Fyen var værd at prøve. Det kunne jo være det gav resultat også i andre egne af landet, og så vil man kunne sige med rette: Gak til myren og bliv vis.

HGC Odense.

Fotografiloven . . .

En af bladets læsere har forespurgt, hvordan det er med hensyn til at benytte foto man ikke selv har taget. Da dette er et spørgsmål, der angår mange af vore læsere, ja, der har tidligere været strid om billeder, der har været leveret bladet til optagelse, bringer vi herunder Fotografiloven af 31. maj 1961 i populær form.

Selvom man ud fra teoretiske betragtninger meget vel kunne have givet regler om beskyttelse af fotografier indenfor ophavsretslovens rammer, har man af traditionmæssige grunde i alle de nordiske lande valgt at bevare en særlig lov for fotografibeskyttelsen, således at fotografierne holdes helt udenfor ophavsretsloven, medens der i fotografiloven gives beskyttelse af alle fotografier uden hensyn til art og kvalitet. *Amatørbilleder er således også beskyttet.*

Beskyttelsen af fotografiske billeder er udformet efter samme principper som den ophavsretlige beskyttelse, og mange af lo-

vens bestemmelser svarer helt til reglerne i ophavsretsloven. Fotografierne opnår i det væsentlige samme beskyttelse som de egentlige åndsværker. Den vigtigste afvigelse er, at beskyttelsestiden er betydeligt kortere, nemlig 25 år fra det år, da fotografiet fremstilledes.

Beskyttelsen består i en eneret, der overvejende er af økonomisk karakter, samt af visse personligt prægede rettigheder.

Den, der fremstiller et fotografisk billede (fotografen), får eneret til at fremstille eksemplarer af billedet ved fotografi, tryk, tegning eller anden fremgangsmåde (mangfoldiggørelse) samt til at vise det fotografiske billede offentligt.

Som eksempler på offentlig visning kan nævnes udstilling af fotografiet og anvendelse i en fjernsynsudsendelse eller i en filmsforevisning.

Fotografen har ligesom ophavsmanden ret til at blive navngivet i overensstemmelse med god skik både på eksemplarer af fotografiet, og når det vises offentligt.

Han har endvidere krav på, at billedet ikke ændres eller vises offentligt på en måde eller i en sammenhæng, der er krænkende for hans anseelse som fotograf. Droit moral beskyttelsen bortfalder dog her samtidig med enerettens ophor.

Der gøres lignende indskrænkninger i fotografiretten som for ophavsretten i ophavsretsloven.

I kritiske, videnskabelige og alment oplysende fremstillinger er det således tilladt i tilslutning til teksten at gengive offentliggjorte fotografier, når det sker i overensstemmelse med god skik, og kun enkelte billeder af samme fotograf medtages. Sker gengivelsen i en alment oplysende fremstilling, har fotografen altid krav på vederlag.

Endvidere kan fotografier frit anvendes i retsplejens og den offentlige sikkerheds interesse.

Der er ikke i loven givet regler om aftaler om overdragelse af fotografiretten. Loven forudsætter, at parterne træffer den nødvendige aftale om fotografiets anvendelse. Hvis fotografen er ved et dagblad eller i et atelier, vil fotografiretten i kraft af ansættelsesforholdet normalt overgå til arbejdsgiveren i større eller mindre omfang. Hvis der ikke er truffet en aftale, må man falde tilbage på praksis indenfor det pågældende område.

Om retsforholdet mellem fotografen og den, der bestiller et fotografisk billede, er der dog i loven givet visse regler. *Retten til et fotografi tilkommer bestilleren*, med mindre andet er aftalt. En sådan regel stemmer bedst med det praktiske behov, idet bestilleren normalt har hovedinteressen i et bestilt fotografi. Fotografen kan dog på sædvanlig måde udstille billedet i reklameøjemed, såfremt bestilleren ikke direkte forbyder dette.

For bestilte fotografiske portrætter gælder det, at bestilleren, selvom fotografen undtagelsesvis ved aftale har sikret sig fotografiretten, har ret til at lade portrættet gengive i aviser, tidsskrifter eller skrifter med biografisk indhold. Man vil således kunne gå ud fra, at et portræt, der indsendes af den portrætterede, kan gengives i et blad.

Loven gælder umiddelbart kun for fotografier med en vis nærmere tilknytning til Danmark, men kan under forudsætning af gensidighed udvides i forhold til andre lande. Ved den ovenfor under ophavsretslovens angivne anordning er fotografiloven gjort anvendelig på alle fotografiske billeder fra lande, som har tiltrådt Bernerkonventionen eller Verdenskonventionen om ophavsret.

Nordisk Fagpresse.

Månedens foto



Nyt indleveringssted for ilgods og banepakker på Gb

Som regel indgår der altid en gammel vognkasse i foretagendet, når DSB tager noget nyt i brug

Foto: Harald Rasmussen

Erindres det....

For 50 år siden — december 1912

Et større dæmningsskred på Nordvestfynske jernbane volder banen så store vanskeligheder, at Kertemindebanen må træde hjælpende til med ekstra mandskab.

Kolding Sydbaner er ligeledes grundet

det fugtige vejr plaget af dæmningsskred ved Kjær Molle og ved Skamling. Sidstnævnte sted må post og rejsende udveksles fra hver side.

I samarbejde med Falcks Redningskorps afholdt Statsbanerne d. 30/12 en større øvelse med det formål at afprøve det nye redningsmateriel. 22 minutter efter alarmeringen kørte redningstoget fra Godsbanegården mod Roskilde.



... der er mange former for

varme

STØVFRI CINDERS
FAST BRÆNDESEL
OLIEFYR
BRÆNDESELSOLIER,

MONTANA

C. 9246



Peerless HØJTTALERE TIL ETHVERT FORMÅL



Senior
kabinethøjtaler m/ styrkereglator.



Skot
vand- og støvtæt, til brug under de mest ugunstige forhold.



Foldehorns højtaler
til brug for større arealer inden- eller udendørs.

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

Hotel Postgaarden

Sorø

Byens største og førende hotel
Hyggelige selskabslokaler
1. kl. køkken

Telf. 4 og 134

Hotel „Krogen“ - Hasseris MISSIONSHOTEL

Overnatning på gode værelser, med
morgencmpl., alt incl. 15-16 kr.

Skibstvedvej 4 - Aalborg

Tlf. 2 17 05

Kun 1 km fra Vesterbro, fri parkering

Gæstgivergården

RØDE-KRO

H. Sommermark Tlf. 6 22 49

Undlad ikke at besøge hotellet
fra 1581 -

HOTEL DAGMAR

Ribe - Tlf. 33, 35 og 36

HANSENS HOTEL

Vejen - tlf. 825

- altid et besøg værd

For 25 år siden - december 1937

De dyreste personvogne, Statsbanerne har haft, de nye stålpersonvogne, indsættes i trafikken den 9. december.

*

Ved Skørringe på Lolland væltede et roebaneloko fra Maribo Sukkerfabrik d. 8. ds., hvorved 3 mænd, der alle opholdt sig i lokoets førerhus, blev skoldet til døde, idet kedlen eksploderede. Man mener uheldet skyldtes, at en maskindel er faldet af lokoet og ned i sporet.

Ny snestorm d. 10. ds. lammer trafikken i Sydsjælland og på Lolland-Falster. For første gang i 20 år måtte Statsbanerne aflyse trafikken mellem Nykøbing og Gedser.

*

Privatbanerne vil nu forhøje billetpriser og godstakster. Grunden er prisstigning på kul m.v. DSB overvejer endnu, men det ventes, at man også her må forhøje priserne af samme grund.

Dansk Jernbane Klub

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

Foreningens virksomhed

Dansk Jernbane-Klub har nu eksisteret i 1½ år, og vi har nu fået så mange erfaringer med hensyn til vor efterhånden ret forskelligartede virksomhed, at der kan være anledning til at se tilbage på, hvad der er nået i det forløbne år, og hvad der skal nås i den nærmeste fremtid. Da vi startede foreningen forrige år, var hensigten dels at samle alle jernbaneinteresserede i en forening, der kunne have en vis slagkraft overfor omverdenen, dels at skabe mulighed for grundlæggelse af et aktivt museum for de danske privatbaner. På det første punkt har vi nået en del, idet foreningens medlemstal nu er ved at nå op på 400, og vi har haft en god ørenlyd både i pressen og radioen. Imidlertid mener vi at kunne nå et betydelig større medlemstal, hvis alle medlemmerne gjorde alt, hvad der stod i deres magt for at få alle de jernbaneinteresserede, de kender, til at gå med i foreningen og særligt mener vi, at der bør kunne gøres mere for at få aktive jernbanefolk med. Trods alt er det dog i alt jernbanepersonales interesse, at vor forening, der er den eneste betydelige forening af jernbaneinteresserede, får så me-

gen tilslutning, at man vil høre på vore meninger på samme måde, som der altid tages hensyn til motorfolkernes organisationer.

Det er i årets løb lykkedes os, enten ved gave eller køb at skaffe foreningen 3 normalsporede og 2 smalsporede damploks samt 14 person- og godsvogne, ligesom vi har en række forhåndstilbud om køb af motorvogne m. v.

Materiellet er anvendt på Bandholmsbanen i sommer, og driften her har givet så godt resultat, at vi mener at kunne fortsætte næste sommer. For at vedligeholde interessen og evt. udvide virksomheden, vil det være nødvendigt, at der indrettes et jernbanemuseum i forbindelse med banen, og at der skaffes yderligere midler til udvidelser og forbedringer af vort materiel.

Afslutning på Museumsbanens

1. driftsår

Som afslutning på sæsonen holdtes møde og filmaften for vort personale på museumsbanen samt andre, der har været os til hjælp i Maribo. Lørdag den 27/10 samledes ca. 30 af vore mest aktive medlemmer i et lokale i Maribo remise, hvor

Max Jessen Terndrup tlf. 47

(kalde nr. 1 55 II)

Skab hygge med
møbler fra Terndrup

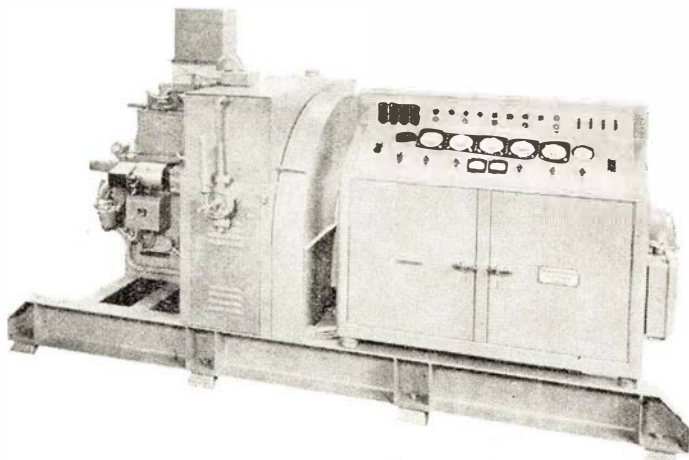
Der kører en stadig strøm af glade kunder til den store møbelforretning i TERNDRUP. Når de kører derfra, er de endnu glædere, for hos MAX JESSEN fandt de deres ønskemøbler og tæpper.

De er altid velkommen til et besøg.



Electric fuldautomatiske NØDSTRØMSAGGREGATER

benzin- og dieseldrevne for jævn- og vekselstrøm indtil
5 kw/kVA



DALE No-Break aggregat med Ruston diesel

DALE

ELECTRIC DIESELGENERATORSÆT

fra 5 til 500 kVA – alle typer:

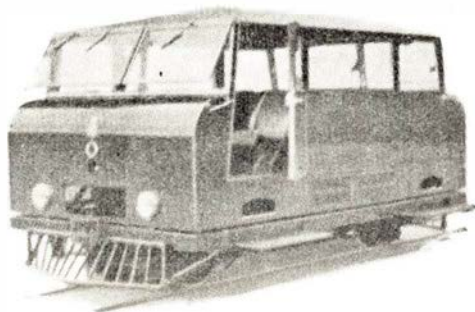
håndstart og elektrisk start:

ved trykknop på selve aggregatet eller ved fjernbetjening
andetsteds

automatisk start ved påført belastning og **fuldautomatisk**
ved strømbortfald

samt **NO BREAK** aggregater i følgende standard stør-
relser: 5 – 10 – 15 – 25 – 40 kVA med RUSTON diesel
og børsteløs vekselstrømsgenerator – i en meget kom-
pakt udformning.

WICKHAM of WARE



Alle typer linie- og mand-
skabsvogne, motorvogne
og skinnebusser samt
specielle sporaggregater
etc.

of/s **Electric**

Vesterbrogade 181 · København V
Tlf. HI 800

ALFRED WISEMAN AND CO. LTD



Specialister i gear
for banedrift: til
elektriske og die-
sel-elektriske tog
samt diesel-loko-
motiver.



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

Rønde på Mols - tlf. Rønde 288
5 mdr.s. kursus begynder 3. maj

Husholdnings- og højskolefag
Statsunderst. kan søges



KOSTSKOLE

Præliminærkursus: 2 årigt.

Elever over 14 år modtages.

Realskole: 3-årig, modt. elever over den
skolepligtige alder og m. de nødv. forkundsk.
Forberedelsesklasser (6. og 7. un-
derkl.) Elever fra 12 år. Skoleåret beg. ca. 16/8
Kostskolen **SOLHVERV** (ved Høbro)
J. Graae Rasmussen, Vebstrup pr. Doense.



*Midtjyllands
Husholdningsskole
Grundsted*

Ny og moderne.
3 mdr.s. kursus fra 15. apr. & 3 aug.
m. praktisk økonomisk husførelse,
barnepleje og syning.

Underst. kan søges. Skolepl. send.
Henvend. til O. HØJSTRUP JENSEN.

UNGE HJEMS HØJSKOLE

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

Kundskab

er magt . . . !

Flere og flere forlanger

**Hatting
Tvebakker**

fordi de er sprøde -
(men tåler ikke stød)

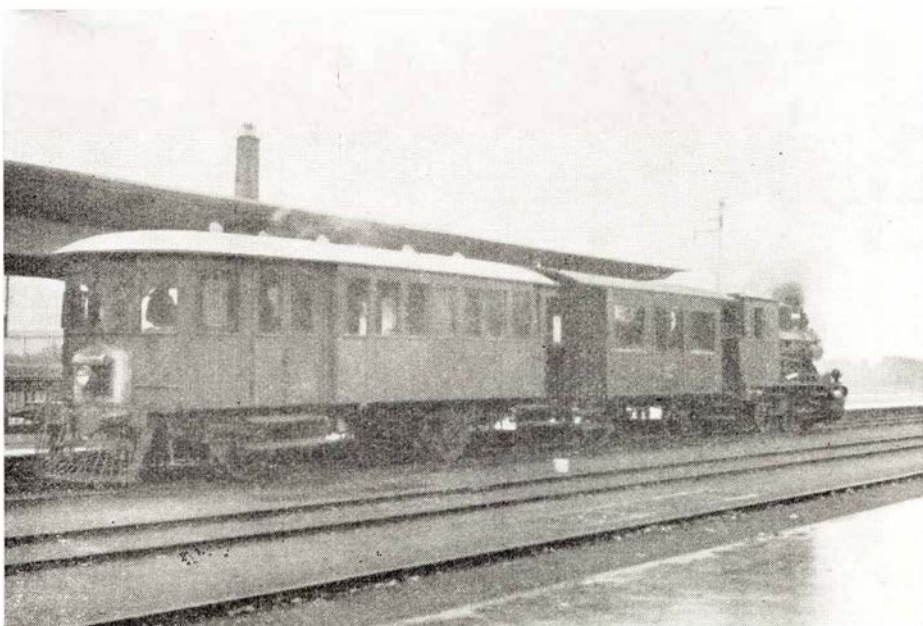


Chorfitzen viste sine film fra Bandholm-
banen og fra DJKs ture.

Da vi skulle aflevere SNNBs lok 5, som
vi havde lejet som reservemaskine på mu-
seumsbanen, benyttede vi lejligheden til at
arrangere en tur for vort personale og
enkelte andre indbudte: trafikinspektør
Jacobsgaard og værkfører Skadborg fra
LJ og værkfører Erik Hansen fra SNNB.
Søndag d. 28/10 afgik et særtog fra Ma-
ribo 8,50. Det bestod af SNNB 5, GDS C
40 og LB M 1. Efter ophold i Nykøbing F.
fortsattes mod Stubbekøbing i fint vejr
med gode fotomuligheder. Efter at lok 5
var klargjort og afleveret i remisen, retur-
nerede vort tog til Nykøbing med værk-
fører Skadborg som motorfører. Vi kunne
mærke, at det var to gamle bekendte, der
forstod hinanden; Skadborg har været
værkmester på LB og kendte derfor M 1

særlig godt. Den spurtede afsted med 60
i timen med GDS C 40 på slæb. Hvis til-
fældige tilskuere syntes, at M 1 lå noget lavt
fortil, skyldtes det ikke nogen fejl ved
vognen, men at næsten alle passagererne
opholdt sig i førerrummet.

Selv om M 1 er fra 1926, er den dog
meget behagelig at køre i, og vi ankom
til tiden i Nf. Her samledes de særligt
indbudte og nogle af deltagerne til frokost
i den ny jernbanerestaurants modelokale.
Efter at DJKs sekretær havde budt vel-
kommen, forsøgte vi at komme igennem
hele den raffinerede og opulente frokost-
anretning, der var arrangeret for os af re-
stauratør Hansen (kendt af utallige rej-
sende og jernbanevenner fra Struer, Skæl-
skor og Hillerød jernbanerestaurant). Kl.
13 havde DSB ikke længere plads til vort
tog, og vi måtte afgå mod Maribo. Der



LJ M1 - GDS C40 - SNNB nr. 5

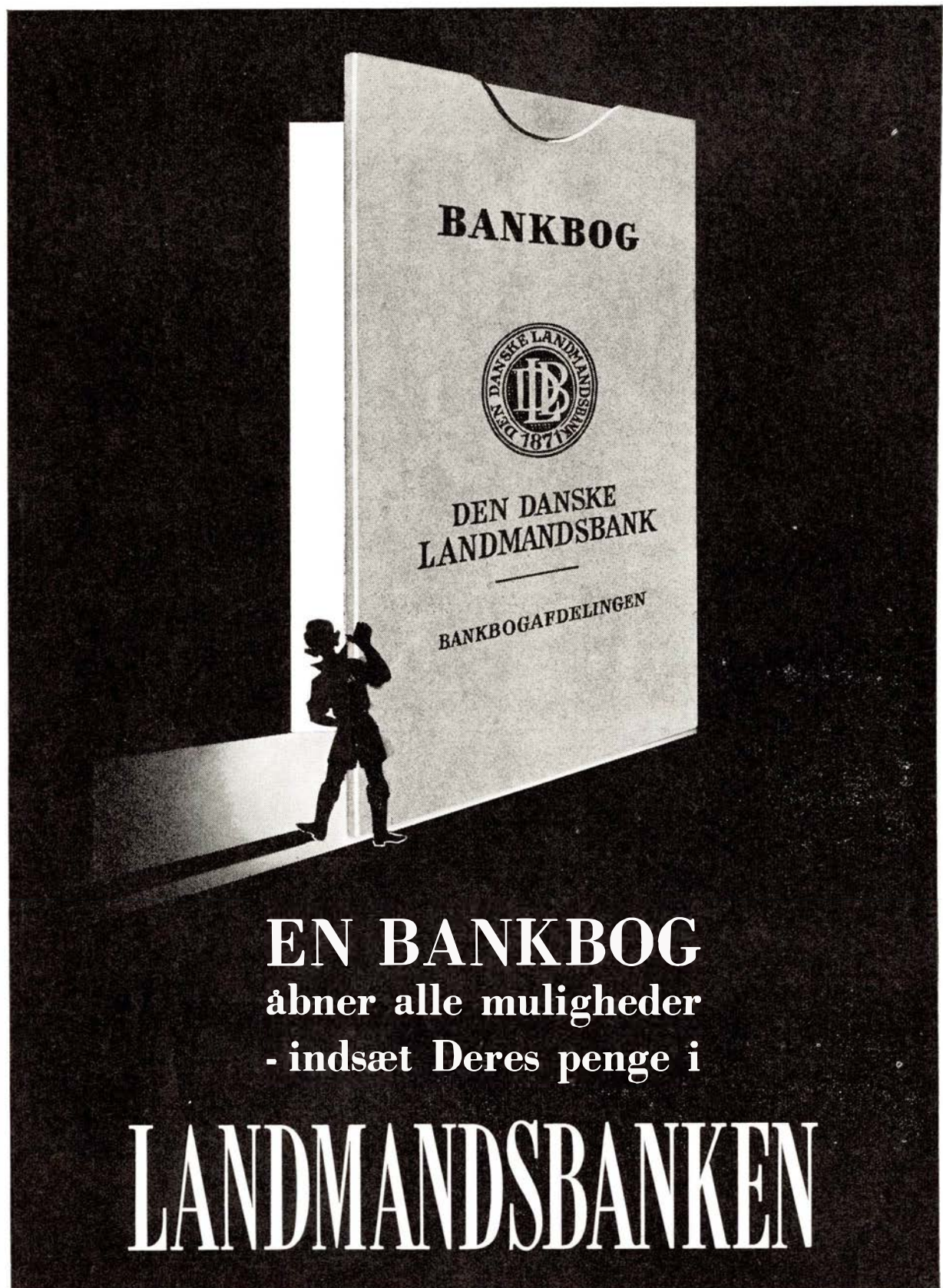
Foto: P. Thomassen

Ligeså uundværlig

JERNBANEN er
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN
for LIVSFORSIKRING



BANKBOG



**DEN DANSKE
LANDMANDSBANK**

BANKBOGAFDELINGEN

EN BANKBOG
åbner alle muligheder
- indsæt Deres penge i

LANDMANDSBANKEN

forøg sikkerheden
om bord...



- RAYTHEON radaranlæg
- RAYTHEON ekkolod
- PLATH gyrokompas
- AEG selvstyreanlæg
- BEAUFORT gummiredningsflåder
- U. S. NAUGAHYDE betræksmaterialer
- STRØMMEN propeller
- STRØMMEN elektrostål

AAGE HEMPEL

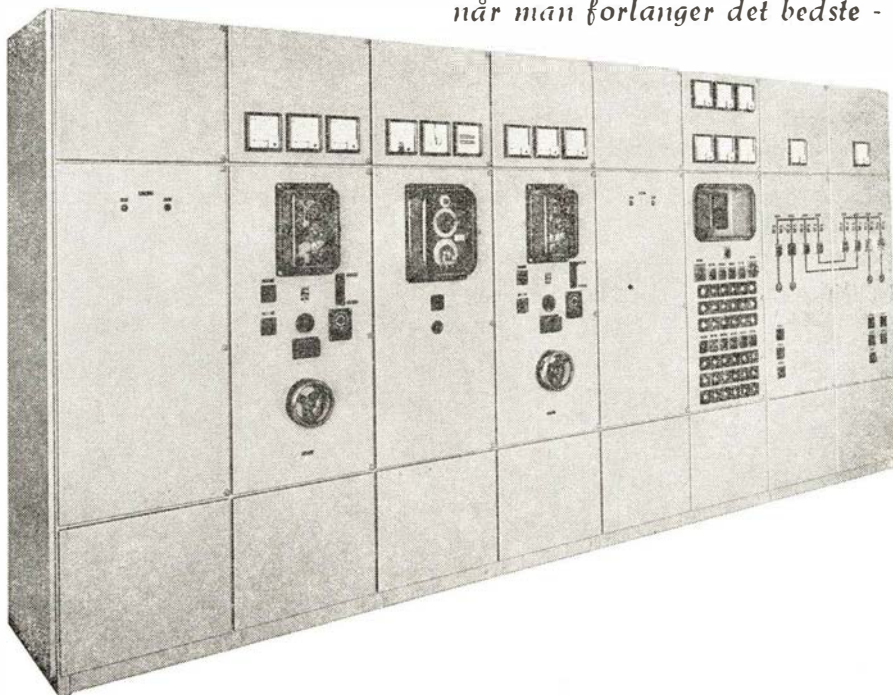
SKIBSUDSTYR

Løngangstræde 16 - København K - Telf. MI 6767

når man forlanger det bedste -

KAPSLEDE TAVLER

Generator- og
fordelingstavle
for en af
loranstationerne
på Grønland



AKTIESELSKABET
E. RASMUSSEN

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

blev derfor ikke tid til mange taler; trafikinspektør Jacobsgaard og Guntofte fremkom med nogle smukke og velmente ord om klubben og om vort gode samarbejde med banerne, som vi håber må fortsætte og udvides i næste sæson på museumsbanen. – 16,30 var vi tilbage i Maribo, og da vi havde fået materiellet bragt på plads, ankom nogle af deltagerne i DMJKs tur til Rødby havn til rundvisning i remisen og blandt vort materiel.

Restaureringsarbejdet i vinter

Sommeren – eller regntiden om man vil – er nu forbi, og der tages fat med fornyet energi på restaureringsarbejdet i Klampenborg. Vi håber til næste sæson på MBJ at have såvel de 2 ØSJS-vogne som KSB C 20 klar til indsættelse i driften.

Til det meget omfattende træarbejde på ØSJS-personvognen mangler vi stærkt en tømrer eller snedker's bistand. Vi håber en sådan vil melde sig. Det betyder dog ikke, at vi ikke har brug for Deres hjælp. *Alle* er velkommen, og der er arbejde for *alles* evner.

Ligesom i foråret godtgør vi billetten Københavns Bybane/Klampenborg for 4 timers arbejde, og i begrænset omfang kan arbejdstøj udlånes.

Arbejdstiden er som hidtil: lørdage ca. 13–18 og søndage ca. 9–...

Vor personvogn HHBJ Λ 1 i Klampenborg, der hidtil har tjent som lager og værkstedsvogn, er det tanken i vinter at ombygge til arkiv-, læsesals- og mødevogn for mindre møder, studiekredse og lign. Det nuværende arbejds hold kan ikke påtage sig denne opgave, hvorfor vi håber nogle medlemmer vil melde sig til denne opgave, ligesom vi opfordrer medlemmerne til at komme med forslag til vognens indretning.

ØSJS nr. 6 i Roskilde arbejder et lille hold regelmæssigt på. Aftale om deltagelse må ske enten med

Robert Jørgensen, Peder Lykkesvej 60, 2., København S. Telf. AM 3281 y eller Svend Jørgensen, Blichersvej 5, 1., Helsingør,

I Maribo skal der i vinterens løb foretages visse reparationer af vort materiel og drejeskiven, der ligger i Bandholm, skal rustbehandles og males. Medlemmer, **der** vil medvirke ved dette arbejde, bedes henvende sig til sekretariatet.

Jyllandsafdelingen vil fortsætte med restaureringen af HJJ/HV-bænkevognen, så snart denne er ankommet til Vejle. Henvendelse om dette arbejde bedes rettet til:

Lars Andersen, Niels Skousvej 5, Møholmsvej, Vejle.

HHBJ har overladt os sin postvogn, D 1, der indtil videre anbringes i Klampenborg som hårdt tiltrængt værkstedsvogn. Den ydre istandsættelse vil ske lejlighedsvis, da arbejdet på ØSJS-vognene er mere presserende – og langt mere omfattende end først antaget. HJÆLP!

S. J.



I anledning af...

Overfartsleder O. Larsen, Helsingør

Med årets udgang går overfartsleder Oscar Larsen, over i pensionisternes rækker, og vi bringer en afskedssamtale, som Larsen har haft med Helsingør Dagblad, hvori der bl. a. siges:

Larsen begyndte sin gerning ved DSB på Masnedøoverfarten i 1920. Kom til Gedser ovft. i 1928 til 1942.

Men han skulle gøre tjeneste ved endnu en overfart, før han havnede i Helsingør. I de næste tre år sejlede han mellem Kalundborg og Århus, men tjenesten blev brat afbrudt.

Da han som styrmand på »Kalundborg« den 2. april 1942 var på vej mod Århus, minesprængte skibet ud for Røsnæs. Der var 450 passagerer ombord, men kun een kom lettere til skade. Ved eksplosionen blev søventilerne slået i stykker og vandet steg hurtigt, men heldigvis lå Svitzers bjergningsbåd »Freja« i nærheden. Den og nogle andre fartøjer tog passagererne ombord og slæbte »Kalundborg« på grund, så den ikke sank.

Da skaderne var intermistisk tætnet, blev skibet sejlet til Helsingør for eftersyn og reparation. Arbejdet varede 18 måneder, og derefter blev »Kalundborg« lagt op.

Da det var for farligt at sejle med jernskibe af hensyn til minefaren, og da DSB

skulle opretholde forbindelsen med Samsø, chartrede man et par skonnerter til at opretholde forbindelsen med, og Larsen sejlede da med en af dem.

Efter endt reparation var »Kalundborg« blevet lagt op ved Ejby i Bramsnæsvig. Tyskerne var ude efter at få fat i skibet, men da besætningen erfarede det, afmonterede man resolut skibets startmaskiner, og fik dem anbragt på et par godsvogne, der derefter kørte landet rundt fra sted til sted lige til krigen sluttede, og det lykkedes aldrig for tyskerne at finde maskinerne.

Larsen kom til Helsingør som styrmand i 1945. Forfremmelsen til skibsfører lod vente længe på sig, da der hver gang en overfart blev nedlagt – Lillebælt, Storstrømmen og Odde Sund – blev der over-tallige skibsførere, der skulle anbringes på de overfarter, der blev tilbage, men i 1951 kom udnævnelsen til skibsfører og fra 1955 overfartsleder.

– Da jeg kom hertil, sejledes der kun med een færge – og kun om dagen. Nu har vi seks færges i fart i døgndrift, og alligevel kan det knibe med at klare overførslerne. Og personalet er selvfølgelig vokset tilsvarende. Den gang var der kun en styrmand og to maskinmestre på hver færge, nu er der henholdsvis to og tre.

I alt udgør besætningerne og bropersonalet – restaurationspersonalet undtaget – 300 mennesker, så kontoret her er også

En glædelig jul og et godt nytår med tak for hjælpsomhed og godt samarbejde i 1962.

1/2 JERNBANEREKLAMEN



BAGAGEVOGN

Lad længde 180 cm
Lad bredde 70 cm
Lad højde 50 cm

GAR=TEK

Roskildevej 349 - Valby
Tlf. 70 09 09

Transportvogne til alle formål

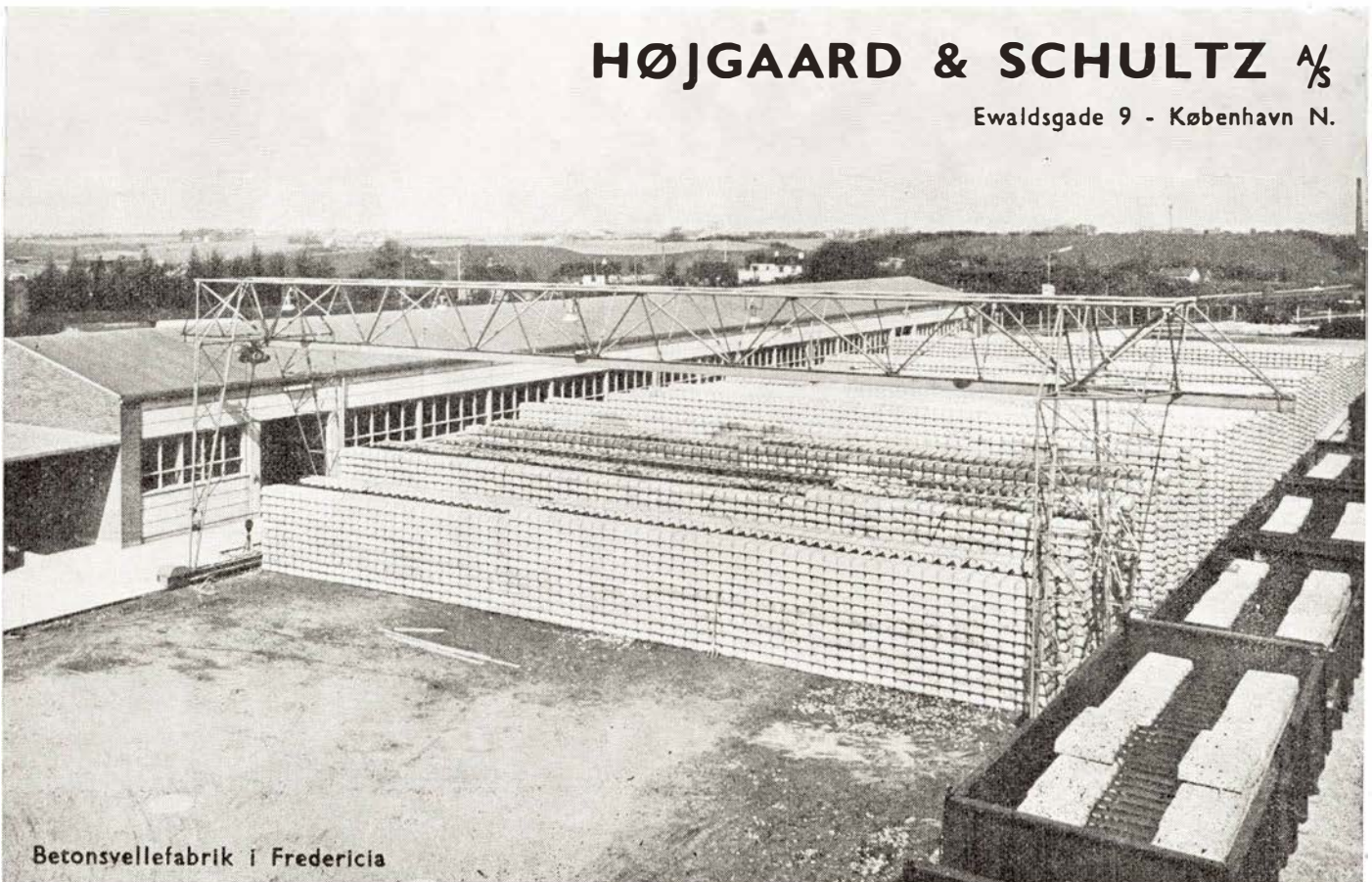


Til ethvert
regnskabs- og
kontrolformål

ENEFORHANDLING FOR DANMARK
EMILIUS MØLLER A/S
VIMMELSKAFTET 38 - KØBENHAVN K
Central 1555

HØJGAARD & SCHULTZ A/S

Ewaldsgade 9 - København N.



Betonsvelfabrik i Fredericia

blevet en stor historie. I begyndelsen var der lokale ved færgelejet, men i 1956 flyttede vi over på stationen. For den tid havde overfartslederen kun med dækspersonalet at gøre, mens en dispositionsmaskinmester ordnede maskinpersonalets forhold. I 1956 blev jeg spurgt, om jeg ville tage mig af det hele. Det sagde jeg ja til, og den ordning har fungeret tilfredsstillende siden.

– DSB som arbejdsgiver?

– Selvfølgelig om jeg måtte gå i 31 år som styrmand, har mit forhold til statsbanerne altid været det bedste. Jeg har kunnet li'

at være i statens tjeneste, og jeg ville gøre det om, hvis jeg var ung igen. Vi har det rart med hinanden. Jeg har et dejligt og dygtigt personale på kontoret, og jeg har altid haft det godt med besætningerne, stationen og restaurationspersonalet. Og i den forbindelse må jeg nævne samarbejdet med Helsingør Skibsværft. Det har betydet uendeligt meget for os at have et værft i byen, og det er altid 100 pct. beredvilligt gået til opgaverne. – Det har sparet os for mange bekymringer, at vi har kunnet få udbedret skader med ekspresfart. Det har været et helt enestående samarbejde.

Det kan ikke nægtes, at arbejdet kan

være anstrengende. Det er ikke fyraften, fordi jeg går her fra kontoret. Meget ofte bliver jeg ringet op derhjemme om natten, fordi der er indtruffet en eller anden ting, der skal tages stilling til. Mens jeg for i tiden ikke kendte til at tage bekymringerne med hjem, så kan jeg nu mærke, at jeg ikke så let kommer over ærgrelserne. Det er tegn på, at man er ved at blive gammel. Desuden glæder jeg mig at lægge op efter 42 år som sømand. Jeg synes, jeg har taget min torn, og nu glæder jeg mig til helt og holdent at kunne hellige mig min kone, mit hus og min have.

Militærtransporter i 1914

Jernbane-Bladet er i tidens løb af flere læsere blevet anmodet om at skrive lidt om banernes indsats ved sikringsstyrkens formering ved den første verdenskrigs udbrud i 1914.

Det er forsøgt at finde frem til oplysninger om særtogskørsel i den anledning, men det har vist sig, at dette var ikke tilfældet, idet indkaldelserne dengang skete over et længere tidsrum, så der var intet om, at togene rullede dag og nat af den grund.

I stedet har vi valgt at skrive lidt om banernes brug ved den største samlede militærovelse, der har været afholdt på Sjælland. – Den store alarmeringsøvelse, der blev afholdt d. 11. september 1913, hvor hæren samlede 20 årgange til en to dages øvelse. Denne øvelses formål var en art provemobilisering for tropperne på Sjælland.

Kl. 0603 blev alarmeringen indledt på Hovedbanegården, hvor daværende overassistent Looft, den senere kendte stationsforstander her, selv klistrede den første alarmeringsplakat op på banegårdsmuren, hvorefter man i ro afventede de første tog med indkaldte.

Her i København skulle møde over 35.000 mand. Med korsortoget kl. 7,17 ventede man en del indkaldte, men man

blev skuffet. Af indkaldte medførte toget kun en soldat. Han var steget i toget på en station mellem Roskilde og Valby. – Toget fra Roskilde kl. 7,32 medførte 12 indkaldte. Jyllandsforbindelsen kl. 8,12 havde også kun ganske få indkaldte. Med næste tog fra Korsør 8,20 var ca. 100 soldater. Masned Sundtoget, der ankom kl. 9,00 medførte godt 300 indkaldte. Korsortoget kl. 9,28 noget over 500 soldater. Fra Frederikssund ankom med toget 9,35 lidt over 400 mand. Og således gik det hele formiddagen, hvert tog medførte nogle hundrede indkaldte.

På Nordbanegården

Her gik det livligt til. Kl. 7,30 kom med Holtetoget 20 indkaldte. Kl. 7,52 dampede Helsingortoget via Hillerød ind med 200 mand. Kl. 8,39 igen et tog fra Holte med 350 soldater. Nordbanens særtog kom kl. 9,14. Det var nordsjællændernes tog med tilslutning fra Frederiksværkbanen i Hillerød – Gribskovbanen havde traditionen tro, været for sent på færde, og forbindelsen var ikke nået i Hillerød. Der var ca. 1000 mand med dette tog. – Medens Nordbanegården sugede de indkaldte fra Nordsjælland til sig i en jævn stærk strøm hele formiddagen, blev der først rigtig

Sjælland

Vulkanisør
Joach. Olsen
VULKANO, Algade 65, Holbæk
Udfører arbejder for O H J
Tlf. Holbæk 280

Anton Hansens efitf.



Algade 47 – Nykøbing Sj.
Udfører arbejder for O H J
Tlf. Nykøbing S *250

Holsted Andelsmejeri

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



OLAF L. KONGSTED & CO.

Hauserplads 32
København K. - Telf. Minerva 3247

MØBLER - GARDINER - TÆPPER



1/2 **LYSBERG, HANSEN & THERP**
KONGELIG HOFLEVERANDØR

CENTRAL 4787

BREDGADE 3



*Signalanlæg
Uranlæg
Telefonanlæg*

L. M. ERICSSON A/S

FINSSENSVEJ 78
KØBENHAVN F.

FASAN
0 1 3 2 **6868**

Vil De på vinterferie?

WAGONS-LITS//COOK har
et væld af gode forslag

VINTER I NORGE

8 dage fra kr. 495,-

FORÅR PÅ DE KANARISKE ØER

15 dage fra kr. 1395,-

SOMMER PÅ MALLORCA

15 dage fra kr. 795,-

Ring Hi 2022

VI SENDER DEM GERNE PROGRAM

VERDENSREJSEBUREAUET

WAGONS-LITS//COOK

Vesterbrogade 1
Mi 2747



Århuskontor:
Ryesgade 20,
Tlf. 30666



KONGELIG HOFLEVERANDØR-GRUNDLAGT 1825

HOLMEGAARD GLAS

travlhed på Hovedbanegården, da togene fra Korsør kl. 11,50 og 11,58 fra Frederikssund og Kalundborg 12,12 ankom til peronen. Vi ved ikke hvor mange, der var med disse tog, men der var tusinder, og de følgende tog fra Masnedsund kl. 12,16 – og 12,30 fra Korsør samt kl. 13,30 fra Frederikssund. Der var så mange med disse tog, at det var umuligt at tælle dem. – Det myldrede af mænd med vadsække og kufferter, der væltede op ad trapperne, fyldte banegårdshallen og i mægtige kolonner vandrede ud i Bernstorffsgade. – Men alt gik godt. – Banegården fyldtes og tomtes for mænd.

Alarmeringens forløb her viser, at banernes præstationsevne vil formå at magte en virkelig mobilisering. Allerede kort efter middag var $\frac{3}{4}$ af styrken i København modt og var klar til afmarch.

Ved Enghave st. var der stille i morgentimerne, men ved middagstid kom store opsamlingsstog med en mængde indkaldte, der steg ud her og begav sig til Frederiksberg Slot, hvor 3., 18., 22., 32. og 42. bataillon skulle møde.

Slangerupbanen befordrede adskillige tusinder til stationen på Nørrebro, hvor sporvejens overtog den videre transport.

I de forskellige garnisonsbyer i provinserne forløb alarmeringsøvelsen for jernbanernes vedkommende helt tilfredsstillende, og det skal anføres, at hverken den civile personvognstrafik eller godstrafikken fik nævneværdige forsinkelser under øvelsen.

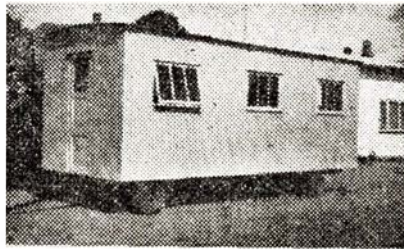
Ved en virkelig mobilisering vil der slet ikke finde nogen civil jernbanetrafik sted, så længe hæren samles.

I Næstved mødte der 4000 mand. Et lignende antal i Vordingborg. I Holbæk 3000 mand. Og i Slagelse godt 3000 mand, samt et lignende antal i Roskilde.

Overassistent Looft, der for tiden var chef på Hovedbanegården oplyste, at Statsbanerne var yderst tilfredse med øvelsens forløb. Der har ikke været forsinkelser af betydning. Til Hovedbanegården var ankommet i alt 11 opsamlingsstog med indkaldte soldater, og der havde været ca. 1000 mand med hvert tog. –

Dette er, hvad rer har kunnet fremskaffes om banernes indsats under den hidtil største samlede militærovelse, selv om det

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

Letmetalvognen „SØNDERJYDEN“ med de mange anvendelsesmuligheder. I. 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

nu snart er 50 år siden. I dag ville det næppe blive anderledes, idet man vel nu må regne både med luftangreb fra en fjendes side, samt med femte kolonne folk. Men det står jo hen i det uvisse.

Verner.

Sagt og skrevet

Generaldir. P. E. N. Skov

»Det er dyrt at eksperimentere, ikke mindst i et lille land, og vi lider også under stor mangel på teknikere. Lad de større lande gøre det grundlæggende arbejde. Den viden, som indhentes andre steder, kommer os til gode, for der er internationalt samarbejde banerne imellem. Det er vi med i, og det betaler vi til. De opgaver, vi selv slås med i øjeblikket, er presserende nok og tager alle vore midler. Det drejer sig om moderniseringen af banenettet, fugleflugtlinjen og hovedstadens U-bane.«

Trafikinsp. H. F. Petersen, fh. Herning

Man kan have lige så meget ud af livet, når man er halvfems, som når man er tres. I sommer har jeg f. eks. været en tur i Norge med min datter. Vi gik lange ture i fjeldene, uden at det generede mig det mindste. Det er dog vemodigt, at alle ens

jævnaldrende falder fra. Vi var 22, da jeg i sin tid tog eksamen i Svendborg. Af disse 22 er kun en levende foruden mig, og han er svagelig.

Folk tror ofte, at man har det godt, når man ingenting har at lave, og de sætter sig hen i en lænestol for at dø. Hvorfor skal man gøre det? Der ligger altid et arbejde, der skal gøres enten det ene eller det andet. Man må huske, at arbejdet er en velsignelse ikke en forbandelse. Det er følelsen af, at man udretter noget, der holder én ung. De evner, åndelige som legemlige, der ikke udnyttes sygner hen og dor. Jeg gør også lidt hjemmegymnastik for at holde mig i form. Og det generer mig ikke det mindste at grave min have – og så sover jeg så glimrende til middag bagefter.

Man ynker så tit de gamle, men i mange tilfælde er det deres egen skyld, hvis de er ensomme. Man må interessere sig for tilværelsen. Tage livet som det er og se at få det bedste ud af det. Man lever jo kun en gang – og jeg synes, livet er dejligt.

Th. Erritzøe

International Spedition
Amaliegade 41, København K.
Tlf. Minerva 2880



VIKING

Blyanter og farver
til alle formål



Banegårdsrestaurasjonen

HILLERØD

TOM VALÈT



AKTIESELSKABET
DE DANSKE SUKKERFABRIKKER

C. F. RIEDEL & LINDEGAARD ^{A/S}

Maskinfabrik og Jernstøberi
KINGOSGADE 11 - KØBENHAVN V. - C. 2648

Centralvarme - Gas - Vand - Sanitetsanlæg - Sporskifter - Strålevarme

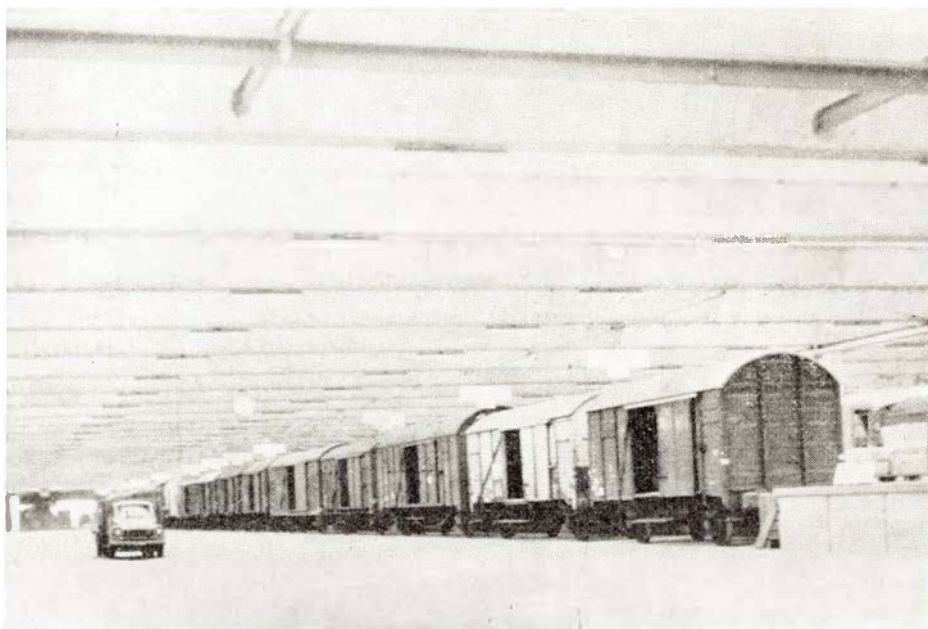
RØDBY FÆRGE



NYBYG



Den nye læssehal på Gb.



Der indlæsses direkte i 30 stykgodsvogne

Den 5. november blev den nye læssehal for afgående gods på Kbhvn. Godsbanegård taget i brug, og hermed er man nået et stort skridt videre med den omfattende modernisering af godsbanegården, der blev påbegyndt for fem år siden. Foreløbig er til dette formål anvendt syv mill. kr., og der tages straks fat på nyt anlæg for indgående gods, der ventes færdig i det kommende år og vil koste tre mill. kr.

Il- og fragtgodts til hele Sjælland og Lolland-Falster samt til Sverige og Norge vil her blive læsset direkte i de pågældende godsvogne, der som det ses på billedet, holder i en række på 30 godsvogne, således at man undgår de lange køer ved pakhuslugerne, medens godset blev kørt rundt på pakhuset til de forskellige læssepladser.

En moderne pakhusal

Overdækningen af pakhusgaden omfatter et areal på ikke mindre end 10.000 kvadratmeter, og man har her for første gang taget en helt ny konstruktion i anvendelse.

Over de bærende, støbte søjler er der lagt præfabrikerede forspændte betonbjælker med specielt trugformet tværsnit, og da hver af tagbjælkerne vejer 40 tons, har det af hensyn til transporten været nødvendigt at fremstille dem i to halvdele. De mange »halve bjælker« er med bil blevet kørt fra *Skandinavisk Spændbeton* i Hedehusene ind til byggepladsen, og her er de spændt sammen til enheder ved hjælp af specielle stålkabler. Ud over at bære taget fungerer de trugformede bjælker desuden som tagrender.

Selve tagbeklædningen er også noget nyt og teknisk opsigtsvækkende. Taget består af hvælvede, glasfiber-armerede plader, som ikke blot tillader dagslyset at trænge igennem, men som også fordeler lyset jævnt og skyggefrit over hele arealet. De anvendte ovenlys-plader er hårde og seje. De er upåvirkelige af luftens kemiske angreb, og de kan tåle temperaturer på helt op til 100 grader celsius.

Den nye godsbane-konstruktion, som i

hovedentreprisen har været overdraget ingeniørfirmaet *Monberg & Thorsen*, er lys og venlig, og den præger hele godsbaneterrænet.

DAG OG NAT

*Charlottenlund-Bernstorff-
Bilen*

Raadhusvej 9 - Charlottenlund

Telefoner:

OR 6500 - 930 - 8801

FORLANG KVALITET — FORLANG

Farre fjerkræ

A/S Farre Fjerkræexport
Farre st. - telefon Farre 13



Glædelig jul og god julerejse!



SKAGENSBANEN



Randers-Hadsund Jernbane A/S

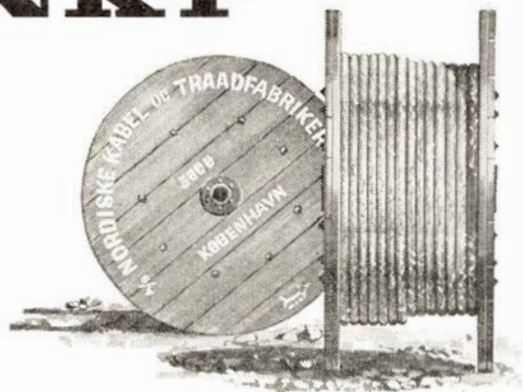
Efterspurgt verden over...



Kores

KONTORARTIKLER

NKT



**LEDNINGER OG
KABLER**

for ethvert formål



AKTIESELSKABET

NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER



VISST KOR MAN SÅKRARE PÅ VINTERDÆCK

HAKA-HAKKAPELIITTA

IMPORTØR: VILH. NELLEMANN A/S - KØBENHAVN - RANDERS

Jacobines jule- indkøb....



Månedens første enerverende dage var overstået. For Jacobine og mig er de så godt som altid enerverende, for da skal der tages bestemmelse om, hvordan formuen, d.v.s. det par skilling, der udgør min månedsløn, skal anvendes, og det kan nok volde hovedbrud, især for Jacobine. Desværre skal jeg altid trækkes med ind i en til tider voldsom og langvarig diskussion om, hvad de par ører, der bliver tilovers, når de faste kreditorer har fået deres, skal bruges til. Det hjælper ikke, at jeg gang på gang søger at slippe uden om vel vidende, at det til syvende og sidst alligevel bliver, som hun vil have det. Jacobine har foruden mange andre fortrin dette, at hun er yderst durkdrøven. Når en ting bliver bestemt efter en sådan længere eller kortere tovtrækning, kan hun nemlig bagefter sige med sandhed, at jeg selv har været med til at bestemme det.

Særlig svært er det naturligvis i »denne søde juletid«. Da har de fleste brug for dobbelt så mange penge, som de får, hvis de skal opfylde blot en brøkdel af de alenlange ønskesedler, der præsenteres.

Jeg foreslog, ligesom jeg for har gjort det, at Jacobine skulle overtage hele kasse- og regnskabsansvaret, men det ville hun som sædvanlig ikke høre tale om. Hun vil nemlig, snu som hun er, bevare et skin af magtens og ansvarets fordeling, skønt enhver, der kender os, udmærket ved, at hun har magten, mens det er mig, der har ansvaret, det tunge ansvar på mine svage skuldre.

Nå, men det var nu overstået for denne gang, og jeg gik som mange andre både børn og voksne og glædede mig til den dejlige juletid i den trygge bevidsthed om, at intet ville forstyrre mine søde juledrome – men ak og ve.

»Jeg har tænkt ..«, indledte Jacobine, da vi sad ved aftensbordet, og hun så ud, som om hun havde udspekuleret et eller andet underfundigt.

»Du må endelig ikke anstrenge dig for meget, husk på det er snart jul,« sagde

jeg, og der var måske nok et lille bitte gran af ironi i tonfaldet.

»Ilforskor skal du altid afbryde mig, når der er noget, jeg gerne vil fortælle dig, du ved meget godt, at så taber jeg tråden.«

Jeg kunne ikke bare mig for at smile lidt, for der sagde hun et sandt ord. Det er nemlig som regel den eneste chance jeg har for at få stoppet en eventuel diskussion om et for mig kedeligt emne. Hvis jeg bare kan se mit snit til at anbringe et eller andet fjollet spørgsmål midt i hendes foredrag, så glemmer hun tit, hvad det var, hun talte om.

Heldigvis var hun så optaget af sine egne tanker, at hun ikke så mig smile. Det kunne ellers let være blevet misforstået. »Hvad har du tænkt, søde Bine,« spurgte jeg virkelig nysgerrig.

Jacobine, der var langt borte i sine egne tanker, vågnede op: »Hvad jeg har tænkt?« Hun sad et øjeblik ligesom over-

L. C. GLAD & CO. $\frac{1}{8}$

Første danske fabrik for mineralske smøreljer

København K. - Grundlagt 1880

Måtteproblemet - baade ude og inde -
løses bedst med

Svejbæk-Måtten og Svejbæk-Risten

SVEJBÆK *Lamel*

GUMMIMÅTTEFABRIK

SVEJBÆK - TLF. SILKEBORG 6055 - 6079

AGA

*svejsning og skæring
til ethvert formål*



1/8 GASACCUMULATOR
KØBENHAVN SU. 9900
ÅRHUS TLF. 58300 AALBORG TLF. 35622 ODENSE TLF. 119316

LUFTARTER · GASSVEJSNING · FLAMMESKÆRING · ARGONSVEJSNING · LYSBUESVEJSNING · UNTONMELTSVEJSNING m. m.

Dellevering af flaskegasdrevne 1 ton HYSTER gaffeltrucks
til Statsbanernes moderne godsekspedition i Aalborg



HYSTER gaffeltrucks fra
LANGREUTERS

Gl. Kongevej 3 - København V. - *Hilda 1090

vejende og sagde så pludselig: »Vi går på juleudstilling imorgen eftermiddag.«

»Juleudstilling?« stammede jeg ihukommende den kendte julesang: »Sikken voldsom trængsel og alarm«. »Kan du ikke få en anden med?« spurgte jeg bonfaldende.

»Vil du være det bekendt? Hvem skulle så bære pakker for mig, om jeg må spørge?« Og så var det spørgsmål afgjort, for Jacobine forbydede sig atter i avisens prangende annoncer om udsalg og juleudstillinger.

Den slags burde forbydes ved lov, de er ligeså stor en fare for færdselssikkerheden som knallerter og motorcykler. De odelægger folks nerver, og små børn bliver borte i trængslen, så de efterlyses i radioen.

At ikke jeg også blev borte for Jacobine skyldes kun dette, at jeg var så belæst med pakker tilsidst, at hun altid let kunne få øje på mig selv i den værste trængsel. Jeg manglede egentlig kun det lange, hvide skæg for at komme til at ligne en veritabel julemand. At sige at jeg havde det forfærdeligt dækker ikke tilnærmelsesvis situationen, men Jacobine morede sig til gengæld dejligt. Hun så på varer, hun vragede, og hun valgte, og engang imellem nedlod hun sig nådigst til at bede om mit samtykke.

Vi styrtede afsted fra den ene juleudstilling til den anden, uden at hun blev træt; hva' jeg blev, var der ingen, der spurgte om.

»Nåh, her skal du bare se,« sagde hun hver gang vi kom til et nyt sted, mens hun albuede sig frem til vinduet. Hvad jeg skulle se, fik jeg aldrig at vide, for jeg så som regel kun ryggen af en hel masse mennesker og så lysene i det overste af vinduet. Et par gange prøvede jeg at komme lidt nærmere, når jeg efter Jacobines begejstrede udbrud anede, at det måtte være noget særligt, men overbelæst, som jeg efterhånden var blevet, stod jeg naturligvis imod andre nysgerrige og fik en hel skylle ned over mit arme hoved – det var absolut ikke juletoner.

Nede på Stroget var der et vældigt oplob foran et vindue. Folk stod langt ud på gaden, men det anfægtede ikke Jacobine; i løbet af forbavsende kort tid havde hun

boret sig så langt frem, at hun kunne se det, der foregik, og det skal siges til hendes ros, at hun gjorde, hvad hun kunne for at holde mig underrettet: »Nåh, her skal du se,« råbte hun over skuldrene til mig.

»Ja, det ville jeg også gerne,« råbte jeg tilbage.

Lidt efter råbte hun igen: »Kan du se noget?«

»Ja, ja,« brolede jeg til hende, »jeg kan se, at din hat sidder skævt« Hun reagerede overhovedet ikke, så jeg var klar over, at det var uhyre spændende.

»Jeg kan se det ligeså tydeligt. Det er en mand, der banker sin kone,« skreg hun begejstret.

»Bare det var mig,« sagde jeg og sukede dybt. De nærmeststående stak i at grine. Hvad de grinede af, ved jeg ikke, for jeg mente naturligvis, bare det var mig, der kunne se det tydeligt. Hvad skulle jeg ellers mene.

»Så, så – nu får manden klø,« hvinede hun.

»Ja, naturligvis,« mumlede jeg nedtrykt i ordets bogstaveligste forstand, for der var en lang fyr, der anbragte sin ene albue oven i min næsten nye hat og trykkede den ned over øjnene på mig, og da jeg jo havde begge hænder fulde, måtte jeg lade den blive siddende. Nå, det var jo også ligemeget, jeg kunne alligevel ikke se noget. Heldigvis opdagede jeg tilfældigt, at der stod en slags bænk foran vinduet ved siden. Jeg satte mig befriet på den, og der fandt Jacobine mig lidt senere.

»Blev du træt af at kigge?« spurgte hun medfølende.

»Ja,« svarede jeg i fuld overensstemmelse med sandheden.

Hvordan vi med alle pakkerne i behold nåede hovedbanegården, begriber jeg ikke, men Jacobine gik foran og banede vej.

På vejen hjem i S-toget underholdt hun hele kupéen med sine oplevelser. Det var ganske vist mig, hun fortalte det til, men det skete så højt og med så mange gebærder, at hele kupéen lyttede.

»Jeg har aldrig været til magen til juleudstilling,« erklærede hun glædestrålende, da vi var på vej ud.

»Nej, jeg heller ikke,« sagde jeg, idet jeg fulgt af medpassagerernes medlidende

blikke traskede bagefter hende ud af kupéen. At det sidste er rigtigt, tør jeg svagt antyde.

Nico.



Aktieselskabet
DANSK NORMAL-TID
Grundlagt 1898
Vestergade 10 . København K.
Telf. C. 2150

INDREG. VAREMÆRKE

ELEKTRISKE URE

NORDELEKTRO $\frac{A}{S}$

MOTORER – DYNAMOER – REPARATIONER

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

FABRIKINSTALLATIONER & AUTOMATISKE ANLÆG



„De Danske Østersøfærger“

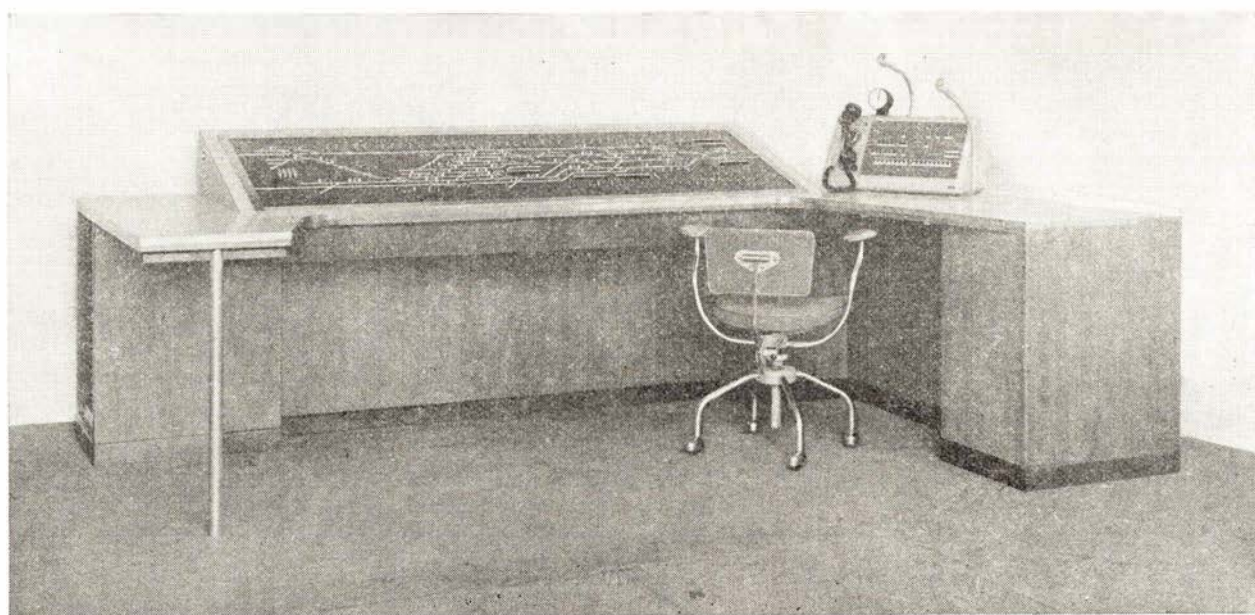
Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

Charles Larsen
murermester & entreprenør

MOESVINGET 98
NV

BELLA 9226 - 9227



DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

FINSENSVEJ 78 - KØBENHAVN F. - FA. 6767

Hvad blev der af Ørnhøjbanen?

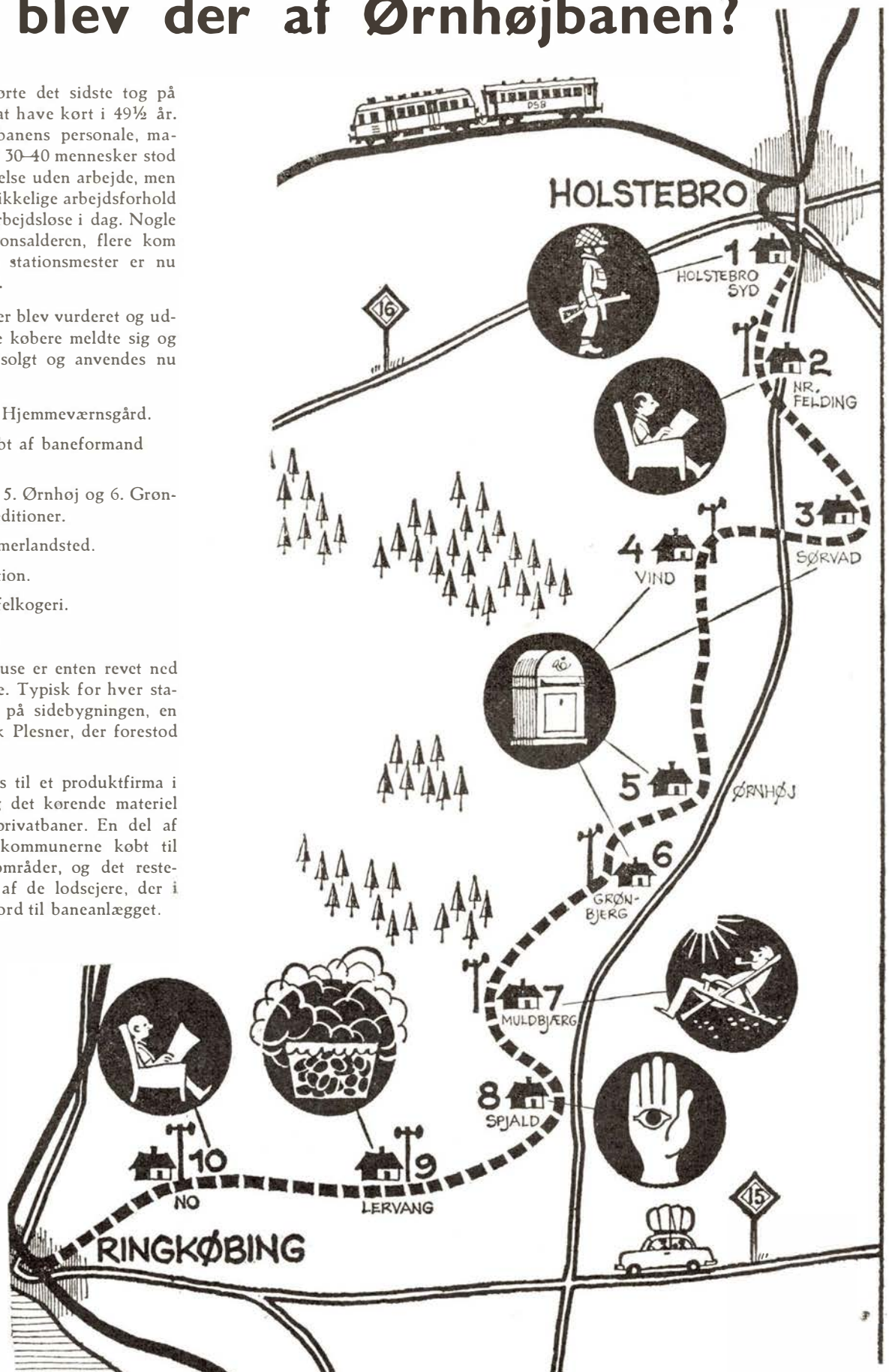
31. marts 1961 kørte det sidste tog på Ørnhøjbanen efter at have kørt i 49½ år. Hvad blev der af banens personale, materiel og bygninger? 30-40 mennesker stod ved banens nedlæggelse uden arbejde, men takket være de øjeblikkelige arbejdsforhold er ikke en af dem arbejdsløse i dag. Nogle af dem var i pensionsalderen, flere kom til andre baner, en stationsmester er nu rutebilchauffør o.s.v.

Banens 10 stationer blev vurderet og tilbudt til salg. Mange købere meldte sig og der blev hurtigt udsolgt og anvendes nu således:

1. Holstebro Syd: Hjemmeværnsgård.
2. Nr. Felding: købt af baneformand Martinsen.
3. Sørvad, 4. Vind, 5. Ørnhøj og 6. Grønbjerg: postekspeditioner.
7. Muldbjerg: sommerlandsted.
8. Spjald: politistation.
9. Lervang: kartoffelkoger.
10. No: privatbolig.

Stationernes pakhuse er enten revet ned eller står ubenyttede. Typisk for hver station er et lille tårn på sidebygningen, en ide af arkitekt Ulrik Plesner, der forestod byggeriet i sin tid.

55 km spor solgtes til et produktfirma i Vejle, og sveller og det kørende materiel er solgt til andre privatbaner. En del af banearalerne har kommunerne købt til vej- og parkeringsområder, og det resterende er overtaget af de lodscjere, der i sin tid måtte afstå jord til baneanlægget.



TEGNING:
ERLING
NEDERLAND

Kolding Sydbaners historie

På vandring efter »spor«

Hvorfor blev Kolding Sydbaner nedlagt?

Svaret i en nøddeskal – fristes man til at sige – er at finde under kortskitsen, nemlig forholdet eller misforholdet mellem vej- hhv. baneafstande.

Som De vil se, grelle eksempler på, at bane til hvermands dør må betales på anden vis.

Dog er dette selvsagt ikke hele løsningen, slet ikke nogen patentløsning, men et fingerpeg.

Der er stof til eftertanke, til refleksioner, i dette kort over de gamle grænseegne. Havde kortet været geografisk set endnu mere omfattende, havde også refleksionsgrundlaget været betydeligt større, idet vi da, foruden den lille bid, der åbenbarer sig af strækningen Kristiansfeld-Haderslev Amts-., også kunne se, at strækningen om Sommersted til Skodborg slynger sig frem i det sydvestlige opland lige hinsides grænsen.

Vi ville da se, at de midtpunktsogende H.A.J. havde sine fangarme strakt ud mod grænseegnene fra Rødding i vest til Christiansfeld i øst. Vi ville da uvilkårligt drage den sammenligning, at også de bugtede K.S. som en af sine opgaver havde den nationale, nemlig at binde grænseegnene til disses danske kobstad.

Er man kendt i området, vil man ganske vist forsværge, at fremmed infiltration af nævneværdigt omfang kunne komme på tale i dette gebet – men alligevel.

Vel var der også den forskel, at KS var normale baner i modsætning til det preussiske kreisbahn-monster. Men som vi bør høre, inden vi i fællesskab tager en tur i efterårslandskabet, hvor trods uhørt dårligt hostvejr efterårsplojningen længst er igang, var landsdelen faktisk på nippet til at få et kredsbanesystem bestående af KS i forbindelse med Egtvedbanen.

Nu skal De bare høre.

Forhistorien

Strækningen Randers-Århus har nys og godt overstået sin 100-årsdag, og kun eet år skal tillægges det herrens år 1862 for at møde det årstal – 1863 – hvor baneplaner for første gang berørte grænseegnene. Det var da en statsbane, der var på tale, altså en videreført østkystbane.

Samme planer opstod i 1880 og 1892, men uden at realiteter blev følgen.

Så oprandt det handlingens år 1904, og nu var det smalsporet, der sad i højsædet. Andragende på koncession på ikke mindre en 3 strækninger blev indleveret. Det drejede sig om Kolding-Hejls, Kolding-Taps-Ødis og Taps-grænsen. Lidt studehandlen blev der også tid til, idet Taps-Ødis blev slettet, senere atter tilfort mod bortfald af grænsebanen. Dog var handlingerne ikke mere kategoriske, end strækningen Taps-grænsen og denne gang videre til Christiansfeld atter spøjte.

Så bestemte man sig, troede man da. Lov af 27/5 1908 indeholdt som løbe-nr. 44-46 smalsporboner:

Kolding-Hejlsminde,

Kolding-Taps og

Vamdrup-Taps.

30/11 1908 blev eneretsbevilling givet, men kun til Hejlsminde. Atter ophævet 15/6 1909.

Dette var det nærmeste vi kommer smalsporet, idet loven den 26/3 1909 gav grønt lys for det, der senere blev til Kolding Sydbaner.

Hvorfor smalspor blev opgivet har vel flere om ikke mange årsager, men medvirkende var i hvert fald advarende alvorsord fra Egtvedbanens driftsbestyrer, hvis smalsporethed (banens altså!) anviste en plads uden for det store bord, en place-

ring der viste sig at være et betydeligt handicap hvad samtrafik angår.

Det blev altså normalspor, der trak sine skinner i Koldings sydland.

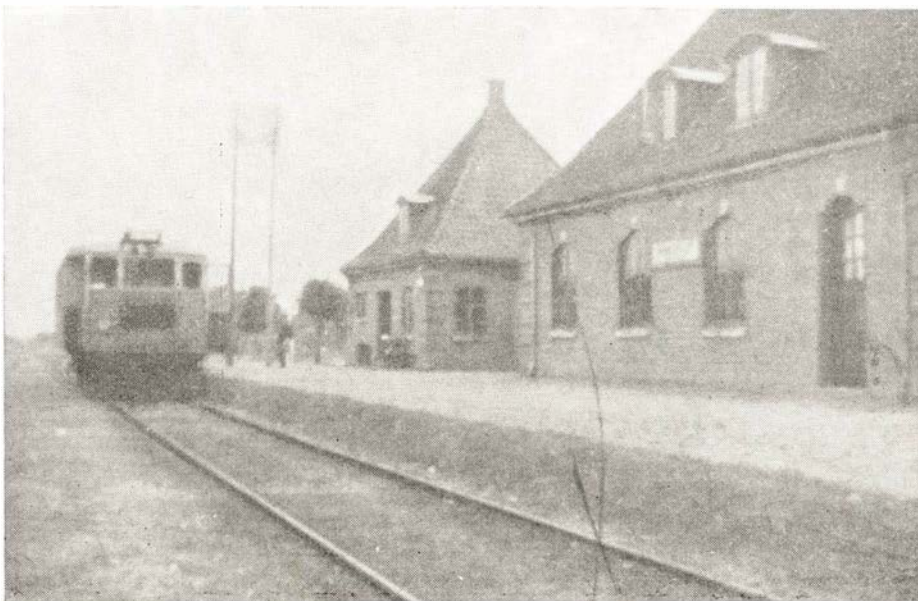
Man spørger så sig selv, om det blot var sporvidden, der blev ændret, om de tidligere smalsportanker havde medført, at også linieføringen blev holdt i de snævre baner.

Der var virkelig tale om – selv efter danske privatbaneforhold – halvcirkler og sving i hobetal, men dels ligger det, der blev til stationsbyerne, relativt tæt på den egn, dels var afstandene pr. luftlinie så beskedne, at det næsten var nødvendigt at forlænge disse for at få respektable baner ud af det.

For den nette sum af 3.830.532 kr., hvoraf staten dog måtte erlægge halvdel, fik kommunerne den 29/11 1911 deres 57,2 km bane med ialt 14 stationer og 16 ubetjente holdepladser.

Der byggedes værksted med remise i Kolding samt remiser i Vamdrup Øst og Hejlsminde med ialt 8 standpladser.

Lad os så med det samme nævne den kedelige, men også fra andre baner kendte klausul, at personalet omkring 30'erne måtte binde sig til at dække en underskudsandel via deres løn, i penge dog begrænset til 60.000 kr. årligt og højst indtil 25 % af underskud.



Vamdrup Østbanegård 1948

Den friske efterårsluft vifter os hastigt dette bitre minde ud af sind, og medvirkende hertil er vel også de personlige anstrengelser, der ligger for. Ca. 60 km klarer på to dage.

Ja tak, det er let nok at sidde i lænestolen og gå turen!

Never mind – vi starter.

Sådan ser Vamdruplinien ud i 1962

Selv om dagen for banernes endeligt kun er solle 14 år tilbage i tiden (30/9 1948), er der i hvert fald i Vamdrup, hvorfra turen starter, rodet kraftigt i den statslige del af tilslutningen, der ganske vist kun bestod af et forholdsvis lidet benyttet kurvet overleveringsspor fra Østbanegården til ladesporene på daværende Vamdrup st. (der siden er blevet emeritus). Østbanegården derimod er, selv om også

den er emeritus, stadig en banegård lig. en beskeden banegård ganske vist, men dog med umiskendeligt KS-præg.

Alle privatbaner har hver sit særpræg bygningsmæssigt set, en ting, der i virkeligheden er velgørende, en tumleplads for d'herrer arkitekters tanker og idéer. Og er ikke alle idéer efter vor smag, så må vi i hvert fald goutere særpræget.

Banernes længde – ca. 2 gange 30 km – er fuldt acceptabelt grundlag for også en deling af fodturen i 2 dele. Således blev det også, og selv om tidens tand bevirker, at der visse steder må tillægges vejafstand i form af omveje, er der her tale om ture, hvor tillægsgevinsterne er relativt små, det viser sig i praksis muligt næsten overalt direkte at overholde linieføringen.

Påtanker De at gøre turen efter, behøver De altså stort set kun at regne med de reelle banelængder. De sædvanlige og

forventelige terrænbesværligheder er De indstillet på – ikke?

Altså morgen i Vamdrup

Forpladsen er rodet op, her er ved at foregå noget. Parkeringsplads vel sagtens.

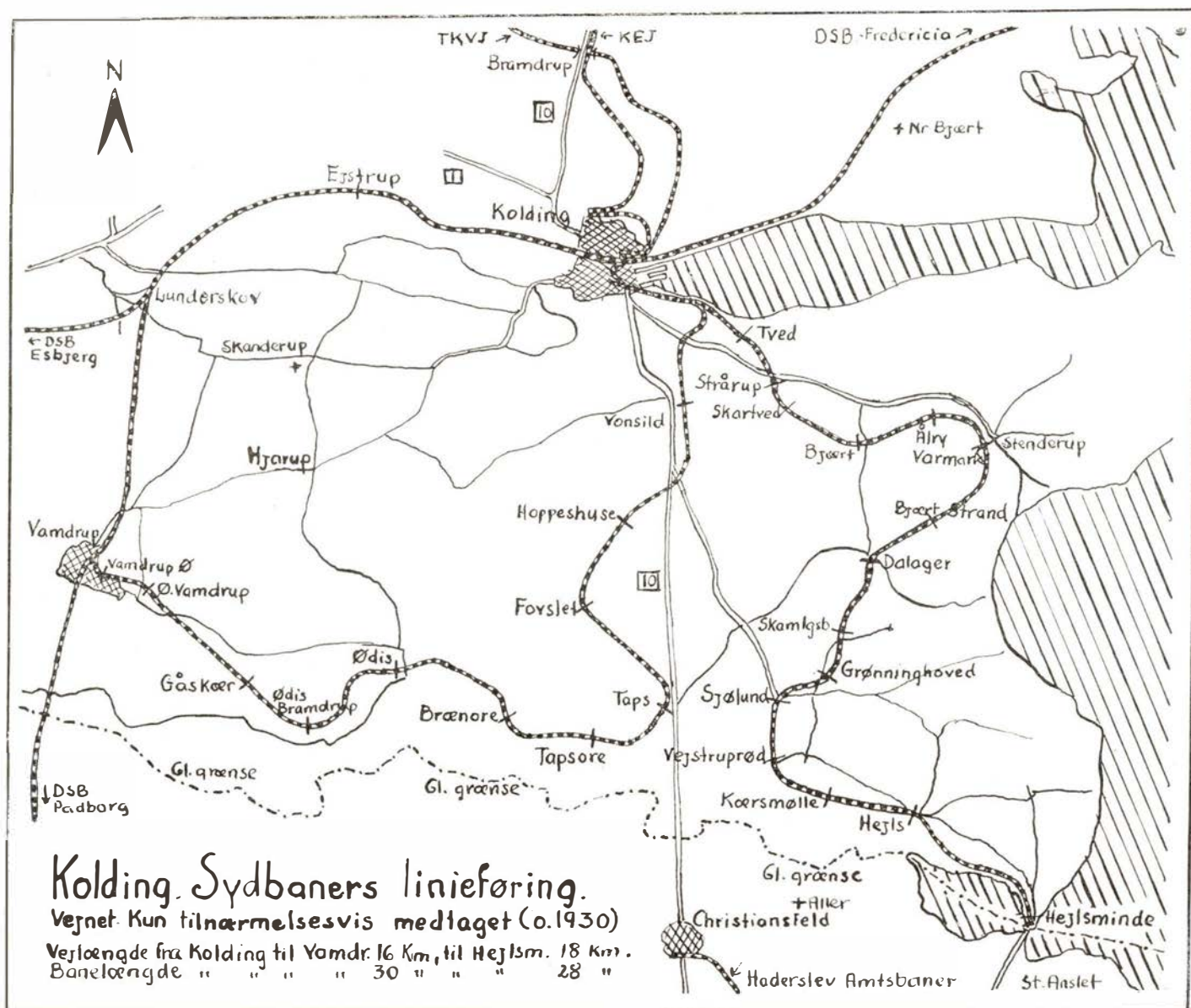
Hovedbygningen er helt urørt, synes det, mens det kurvede forbindelsesspor er udnyttet på anden vis. Varehuset er via en mindre tilbygning gjort egnet til beboelse.

Remisen er nu domicil for et murerfirma. Bygningerne er altså her – også her – udnyttet til samfundsgavnligt formål. Storsteparten af arealet henligger derimod som overdrev.

Bedre er arealerne udnyttet ostover, i hvilken retning vi nu begiver os.

Forbi Øster Vamdrup trinbræt til Gåsekær, dog kræves noget nær lokalkendskab for at holde kursen.

Nu giver hastigheden på slige vandrin-



Den lige vej er bestandig den korteste

MONBERG & THORSEN A/S
INGENIØRER - ENTREPRENØRER

Oslo Plads 12 - København Ø.
Tria 7001

SM-LAMPER

Gennem
25 aar



*-første
førende*
DANSKE

SØREN MADSEN


ODENSE
Dronningensgade 7
Telf. 12 02 20

KØBENHAVN NV
Emdrupvej 54
Telf. Søborg 80 80

AARHUS
Nørreport 6
Telf. 2 30 85



**NYHEDER
UNDERHOLDNING
OPLYSNING**



- LIGEMEGET HVOR DE BEFINDER DEM ...

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



ger som regel god tid til at tage rigtigt beslutning såvel som til de fornødne overvejelser, og man kan derfor, når man kender det, der kan tydes som spor, som regel holde den nøjagtige kurs, selv om det som her er godt gemte kendemærker, der er km-stencene.

En hjertevarmende og forfriskende detalje for udoveren er ubetinget den positive indstilling, der møder næsten enhver stille forespørgsel. Har landmændene end nok så travlt med høsten eller med dyrene, så er travlheden sjældent større, end der er tid til på særdeles fyldestgørende måde at give et besyv med.

Er det tidens jag, svindende kontakt og samhørighed os alle imellem, der er årsagen? I hvert fald er der alle steder hjælp nok at få, tag blot tiden i vare, det kan let blive til langvarige samtaler.

Over marker når vi altså det, der i sin tid var Gåsekær. Der findes her, vest for bivejsskæringen, svag hævnning i terrænet, ligesom strækningen frem til Ødis Bramdrup trods flade marker dog pletvis præsenterer os anelser af smådæmninger, nok i hvert fald til at findebesvær er elimineret.

Ødis Bramdrup præsenteres som en isoleret beliggende bygning på en helt tom stationsplads. Kun en fyldt tørresnor og -selvfølgelig - en bil viser civilisationens indpas.

Rudimenter af samme størrelsesorden som tilforn leder os ubesværet videre i venstre- og senere højrekurve, den sidste på græsmarker, til posthuset i Ødis. Dette - den tidligere banegård - ligger i en hyggelig have, der er trådt i sporarealets sted.

Idyllen, freden og roen er hurtigt brudt i form af en hel stjerne af veje i byens østkant. Herunder hviler også banens rester, men når vides, hvor der skal søges, kan man også lidt længere øst på finde spor nok at gå efter. Lidt lettere bliver det hen mod Brænøre tinbræt, hvor en lav ryg gennem græsmark let kendes. Og er det ikke det tidligere venteskur, der er flyttet 500 m ud i mosen?

Heldigvis tages dog kikkerten til hjælp, forinden fodturen derud indledes. Heldigvis, thi ligheden er der, men det er altså et ordinært arbejdsskur, der illuderer.

En bivej passerer umiddelbart øst for trinbrættet, og en regulær stump dæmning viser sig, fortsættende i dalstrøget hen mod Tapsore. Da der her partielt passerer mosestrækninger, ses grusvolden, der bar togene på sin ryg.

Ved Tapsore først udgravning, så bivejsspassage og dernæst trinbrætareal samt beskeden dæmning.

En grusstribe i markerne, og vi står ved en brat afskåret dæmning nær Taps.

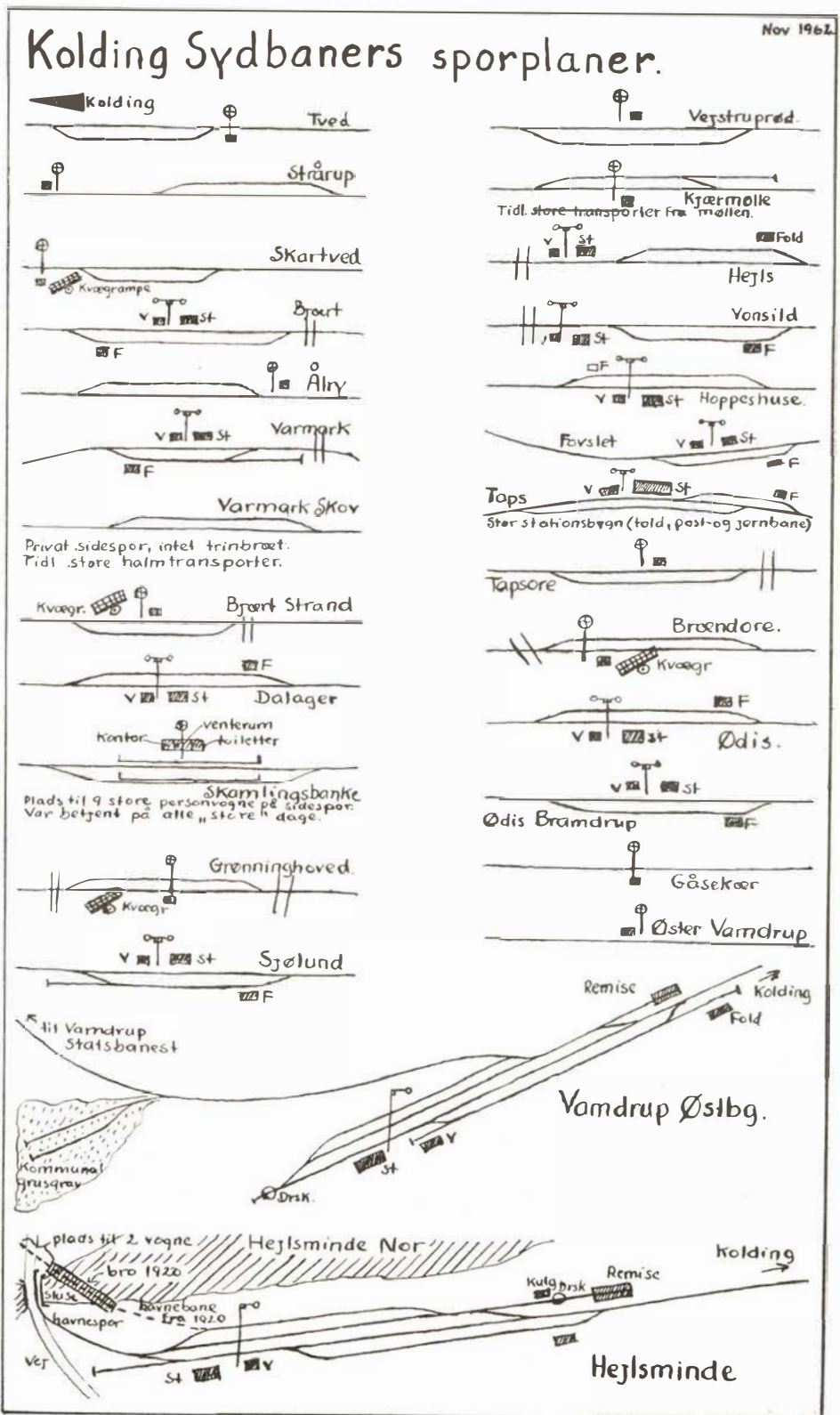
Markens tunge lerjord bærer umiskend-

ligt bevis for, at dæmningens grus er spredt ud der, og vi ser da også blot 200 m borte en tilsvarende dæmningsende, hvor stationspladsen begynder.

Stationen - en imponerende bygning - ligger nu i en frodig køkkenhave, men let kendelig.

Vi bevæger os i dette terræn vel ca. 40 m over havet, og tale om stigning og fald af betydning er der ikke, nogenlunde plant er det.

Gennem en lille udgravning svinger vi skarpt til venstre bort fra A 10 over mod Fovslet. Det første stykke via de sædvan-



Duros

-det
robuste
rørplade-
batteri

hvor der stilles krav til kvalitet

Det kendte
LYAC-autobatteri
monteres i
alle bustyper.

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

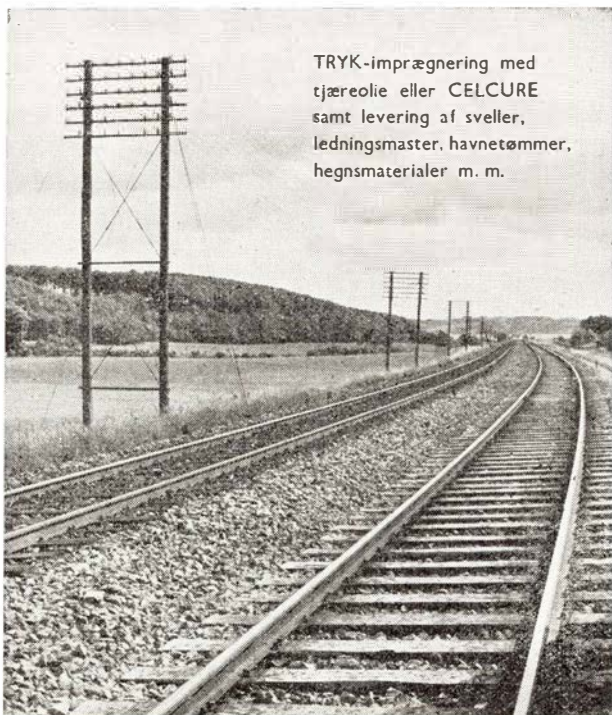


**AKTIESELSKABET ACCUMULATOR-FABRIKEN
KGS. LYNGBY · TLF. 87 16 45**

KIRK



KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER 1/2
HORSENS AARHUS KØBENHAVN N.

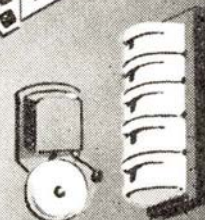
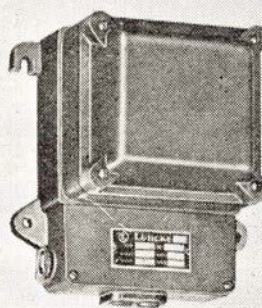


TRYK-imprægnering med
tjæreolie eller CELCURE
samt levering af sveller,
ledningsmaster, havnetømmer,
hegsmaterialer m. m.

R. COLLSTROP A/s

HAUSERGÅRDEN · KØBENHAVN K · TLF. *C 848

transformere
TIL
SIGNALANLÆG

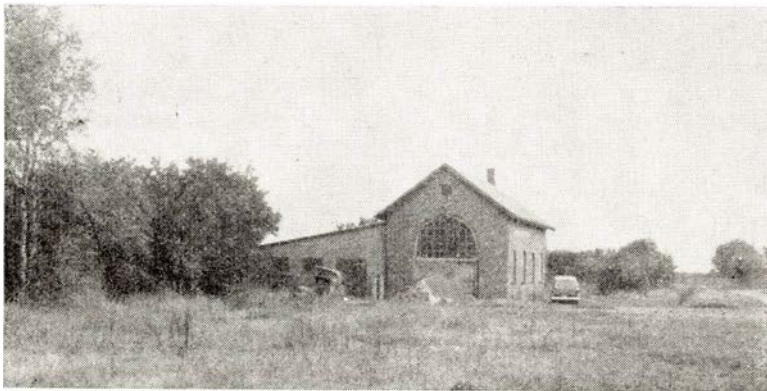


FORLANG KATALOG



H & K. LÜBCKE

JERNBANE ALLE 43 · KØBENHAVN/VANLØSE
Tlf. DAMSØ *5710



Remisen i Vamdrup Ø.

lige særdeles svage spor i marker, dernæst gemt under asfalt. Kun lige for Fovslet station drejer banen atter fra eller omvendt. I hvert fald ses såvel plads som planum videre via 90° højdekurve, hvor en dæmningsrest fører os lige lukket ind under en ny asfaltvej.

Her lades alt håb ude for så vidt angår genfindelse, men lokalt berettes det da også, at vejen er lig banen. Sådan går det via *Hoppeshuse* til vi passerer A 10.

Øst herfor passerer også Hejlsminde-vejen, og en beskeden dæmningsret viser vejen dertil, hvor banen fandt sit leje øst for og parallelt med A 10.

Vonsild stationsplads har ydet grund til ikke mindre end 7 huse opført efter 1948, men postekspeditionen er stadig at finde i den uændrede stationsbygning.

Helt fra A 10 til vi nær Kolding svinger skarpt til højre beskriver vi lettest ved at sige, at det svagt bølgende terræn har givet anledning til righoldig forekomst af såvel dæmninger som udgravninger, ikke af de store formater, men nok til, at de ikke uden videre er indgået i de dyrkede arealer.

Byerne breder sig, og Kolding breder sig. Også på banens bekostning.

Nye huse og haver fremtvinger en omvej, men benyttende *Tvedvej* er alt snart såre let.

En irregulær vej – senere sti – fører via en relativt stor og i hvert fald langstrakt udgravning banen ud på skrænten over Kolding fjord.

Udgravningen erstattes her af åbent terræn, men stien fortsætter ubrudt helt til sydbanegården.

Rent faktisk er turens program forklaret udformet, idet den lange og i sjælden grad (ca. 180°) kurvede udkørsel (eller opkørsel) fra Kolding burde passerer i modsat retning.

Hvor mange tons kul, senere liter benzin er ikke her gået op i røg, men på den anden side har publikum fået noget til gengæld, idet magen til den udsigt, der åbner sig til venstre nedover og udover



En DSB G-maskine i Hejlsminde 1948

Kolding fjord, kun genfindes få steder indenfor landegrænserne.

Vi korte altså ned mod Kolding og ender her Vamdrup-liniens status.

Hejlsminde-linien

begynder naturligst der, hvor Vamdrup sluttede, nemlig i Kolding.

Også her stilles en let farbar sti i udsigt, alt synes såre let og forjættende, men hvor længe var ... o.s.v. Et kig ned fra skrænten aftenen i forvejen havde vist, at omfattende planeringsarbejder havde berørt for ikke at sige ausradiert Hejlsmindebanen. En ny strandvej trækker sin begyndende fure i landskabet helt forbi *Tved* til *Stårup*. Ganske vist kun fremhævende banens linieføring, men i form af pletvis bundløst lerælte, der gør anvendelse af nabomarkerne til en nødvendighed.

Nå, dette er jo ej heller et kontraktbrud. Opkørslen her – følgende et dalstrøg – er ikke nær så brutal som den anden linies, men derimod næsten umærkelig, idet vi helt fremme ved *Ålry* trinbræt stadig kun er 10–15 m over havet.

Udsigtsmæssigt set er ej heller denne første del af banen at kimse ad, men dog ikke af samme karat som naboen.

Fra *Strårup* til *Skartved* er hele vejen bevaret en dæmningsstribe på dalbunden, og fra sidstnævnte trinbræt næsten til *S. Bjært* findes langs den udvidede asfaltvejs nordside en dæmning af ret pæn størrelse, faldende fremefter og endende i mindre udgravning, hvorefter den via plan græsmark atter vokser frem som en udgravning i form af stationsplads i *S. Bjært*.

En naturmæssig set særdeles yndig strækning følger nu, idet vi i kurver via *Ålry* når *Varmark*. Hele vejen stort set plan udnyttelse af dalens bund delvis også i skovbryn, store jordarbejder er der ikke her præsteret, men vel arbejder, der mange år frem vil ligge som minde om KS.

Også noget andet minder de om, og vi



Ødis Bramdrup st. (helt uændret)

DANSK SOJAKAGEFABRIK A/S

(A/S DET ØSTASIATISKE INDUSTRI OG PLANTAGE KOMPAGNI)

ISLANDS BRYGGE 24 . KØBENHAVN S



1/2 N. P. Nicolajsen

TØMMERHANDEL

Røde Mellemvej 1

Tlf. Central 8195

Telegram Adresse:

Timbers,

København



Værktøj for vej- og jernbaneanlæg

- således omfatter vor produktion bl.a. stengrebe og skovle til såvel stats- som privatbanerne.

DANSK STAAL INDUSTRI A/S

af 1933 - Kongens Lyngby

De lettes for tyngende byrder

når De benytter



Hovedbanegårdens Garderobe

K. W. JØRGENSEN

**Dragerforeningen
Hovedbanegården**

besørger alt

Telefon 2162 - 3104



KUL - KOKS



OLIE - OLIEFYR

Minerva 6068

J. Saabye & O. Lerche 1/2

ingeniører & entreprenører

TELEFON MINERVA 2550

Lemvigh-Müller & Munck 1/2

KØBENHAVN



ÅRHUS

AISTRUP & Co. A/s

METALFOLIEINDUSTRI

Dag Hammarskjölds alle 19 - København Ø.

TRIA *3150

EMBALLAGEINDUSTRI

FABRIK: KVISTGAARD



Lige øst for Kolding syd skilles de to stier

sætter os på solsiden af en udgravning med følgen til resultat.

Banebørster

Et nært personligt kendskab til en af et af de store ostjydske dagblades daværende journalister giver mulighed for at fortælle følgende:

Som altid, når der i »gamle dage« var tale om baneanlæg, skaredes en flok faste gæster, flokkedes som fluer om sukkeret, mennesker, hvis eksistens det var at flytte fra det ene baneanlæg til det andet.

Hårdt arbejde var det, da var skovlen ikke ministerielt nødhjælpsarbejde, men bitter virkelighed, der var til gengæld også hårdhudede individer iblandt, mennesker der med daglønnen forlods omsat i alkohol, med jættekrafter kunne arbejde sig hen mod det tidspunkt på dagen, hvor de hostede lønnen for dagens slid.

Egentlig er dette citat, det er summen af den beretning, som vedkommende formentlig har offentliggjort i sit blad, den avis der sendte ham ud på opgaven, og i hvert fald den beretning, der i de mellemtiliggende årtier stod for journalistens born i eventyrets glans.

Det var ikke hele baneanlægget, der her blev oplevet, det var såmænd kun nogle få dage ved eet af Hejlsmindebanens største udgravningsarbejder, hvilket af dem kan være ligegyldigt, hvorfor borttage noget af eventyrglansen.

Hvor megen menneskekundskab lå ikke bag den første spontane hilsen fra sjakket. »Velkommen, student«. En bedømmelse, der kan undre, når man får at vide, at

forklædningen var foretaget med stor omhu og blev anset for at illudere særdeles godt. Forklaringen var imidlertid den, fortalte gutterne senere, at såvel fingre som ansigtshud, øjenbryn o.s.v. straks viste, at det var en bogens mand, der stod foran dem.

Indstillingen overfor det nye individ var straks derefter. Det med at falde til blandt dem var kun et spørgsmål om den rette ånd.

»Du kan gå sammen med Store Claus, så må I selv klare resten.«

Store Claus havde en skovl, der i lobet af forbavsende kort tid kunne fylde en af de hestetrukne tipvogne, og arbejdsfordelingen blev hurtigt den, at »du leverer sprit, og jeg gør arbejdet«.

Og studenten accepterede omgående, der var – sprutten var jo allemands, prisen i hvert fald – i lommen penge til den slags driftsudgifter, og hvad mere var, den lønning gav rig anledning til at udnytte tiden til de for avisarbejdet så velkomne kontakter. Der kunne berettes side efter side om disse mennesker. Stakkels kan man let henfalde til at sige, men dette stakkels mest når det drejer sig om andres vurdering af dem. Selv levede de i nuet, det vi mennesker i dag har så svært ved. Hvorfor bekymre sig om i morgen så længe der var noget i flasken.

Gamle sække, lus sommetider også, tællelys, der mærkeligt nok ikke fængede i træskure og sække, eller i den ene eller anden form for skab eller kasse, der rummede de få personlige ejendele.

Hele denne stemning, der dels er så svær at beskrive kort, dels er ligeså svær at forstå for os pæne nutidsmennesker.

Disse eder – alenlange – dette hårde slid, disse herlige søndage, hvor det var rart at have en god vinkælder, om man evnede at holde hus ugen lang.

Åk ja, lad os atter blive virkelighedsnære.

Vi går videre

og kan snart passere vejen i *Stenderup* (Varmark). 3 nye huse har her banegrund om deres sokler.

Et markhegns højrekurv samt et hjulspor viser retningen, men derfra til lysningsstribe i skov længere fremme atter hjælper os, er alt borte.

Efter passage af skoven atter det samme, kun en kratkant leder os frem til trinbræt Bjært strand, hvor en stærkt ukrudtstilgroet plads og do. sænkning manifesterer sig som en eks-bane.

Atter er vi inde i et relativt plant landskab, eller i hvert fald har banen formået at udnytte de plane partier.

Det gælder stort set fra her til *Grønninghoved* via *Dalager*, hvor nye veje delvis dækker, og *Skamlingsbanken*.

Selv om denne banke er sine 113 m. høj, når KS vel kun 35–40 m op, og ej heller i dette gebet er levnet stort.

Noget ganske vist og i alle fald nok til at holde kursen.

Banernes pompose »ventesal« ved *Skamling* står nu ved landevejen på målet venterum for rutebiler, men stoppet til bristepunktet med frogræs levnes der i hvert fald ikke rutebilpassagererne nogen chance.

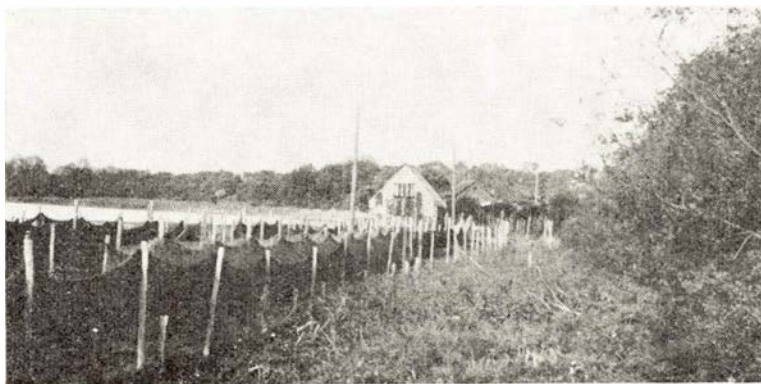
Lige efter en lille skov ligger *Grønninghoved*, hvor arealet kendes, vej passerer, og en ret stor dæmning resterer.

Marker, grusspor, lille dæmning, 2 vejpassager, og vi står på en åben stationsplads i *Sjølund*.

Så er det ligesom landskabets udskjelser tager pusten fra banen, der er anledning til både dit og dat.

Så hurtigt på hinanden følger nu udgravninger, dæmninger og det samme igen, at det er næsten ufatteligt let.

Et enkelt sted i en helt kratlukket udgravning ser det ud, som om svellerne var taget op år 1962.



Hejlsminde stationsplads i træer (t. h.) - I baggrunden remissen

Vejstruprod med bypassage og afsat plads til holdested, *Kjærmølle* det samme.

Sidstnævnte sted synes skuret fra bane-tiden endnu at stå urørt.

Lidt mere ro falder der over landska-bet i form af stubmarker og stærkt be-grænsede rester af jordarbejder. En vej passerer, og vi er i *Hejls*, hvor driftig byggevirkvirksomhed præger stationsplad-sen.

Umiddelbart herefter en kort, men efter KS-forhold stor dæmning med anseeligt vandgennemlob.

Hvor højt står vi her?

Skal vi gætte på 20 m. Når vi i *Hejls-minde* ender vel 3 a 4 m over havet, ved De, at der stuttelig er tale om en faldende strækning.

En jævnt faldende strækning, der har efterladt sine visitkort i form af jævnlig

forekommende mindre jordarbejder, sidst svag digedannelse i engbunden, hvorpå også stationspladsen – nu have – er op-fyldt.

Remisen passerer, forsynet med menne-skevinduer – nu beboelse.

Stationsbygningen er posthus.

Og dette er banens ende.

— — —

Den bane, der f. eks. i 1933 bod på 5 daglige togpar og 3 do. mod Vamdrup (sidste linie havde mange klager over dår-lig betjening). Der i 1920 som foræring fik den gamle jernbro fra saftstationen i Kol-ding, og herved i *Hejlsminde* fik havne-bane til det, der før 1920 var Tyskland. (Vejtrafikken måtte færges over!).

Den banegren, der på afslutningsdagen også lob med broderparten af den virak, der nu kunne falde af, nemlig et stort sid-

ste tog med 2 damploko og 200 rejsende mod Vamdrup's ordinære motortog næsten upåagtet.

Den bane, der havde langt den største trafik af de 2 (sukkerroer f. eks.), og – sagdes der – kun $\frac{1}{3}$ af underskuddet.

Hejlsminde, var det forresten ikke dreje-skiven herfra, der endnu ligger i Rødvig? Kobt af Ø.S.J.S. sammen med loko 1 og 5 samt 3 personvogne.

I øvrigt er også HTJC 24–25, QG 75–77 og PF 134–136 eks – KS-materiel.

Der kunne fortælles meget, meget mere, men De er vel også træt efter 2 dage à 30 km?

Så til slut blot dette: KS B & W diesel-loko M 3 kører endnu i dag som ETJM 4. Lidt ruller der altså stadig fra de baner, der kun i eet eneste år efter 1924 gav overskud – og da 600 kr.!

Turistmotel med modeljernbane . . .

En modeljernbane af et anseeligt om-fang finder man hos motelejer og møbel-fabrikant Curt Jensen, Herningvej, Ring-købing. Motellets mange udenlandske gæs-ter bringer deres beundring og glæde over deres skønne modelbaneanlæg videre til deres hjemland og virker samtidig som god turistpropaganda. I sommer har motellet haft omkring 4400 overnatninger og mindst 15–20 % af disse gæster har været »tog-gale«, og ikke mindst i den regnfulde som-mer vi har haft i år, har modelbanen gjort ærgrelserne over vejret mindre for gæster-ne.

I 1954, da Curt Jensen havde boet i Ringkøbing i nogle år, begyndte han i sin forretning at bygge modelbane. I de første år var der kun adgang til banen ved jule-tid, men efter at turistmotellet er startet, og Curt Jensen er blevet kendt med gæs-ternes interesse for modelbane, er den blevet permanent. Omtrent. I efterårsmå-nerne bliver døren ind til den låst. Curt Jensen »planter« nye træer på terrænet og giver i øvrigt det hele en »ansigtsløftning«. Når julen nærmer sig, åbnes døren atter.

Dette, afpudsningen i de lukkede efter-årsmåneder, har naturligvis intet at gøre med den stadige udbygning af banen.

Bygget op i elementer

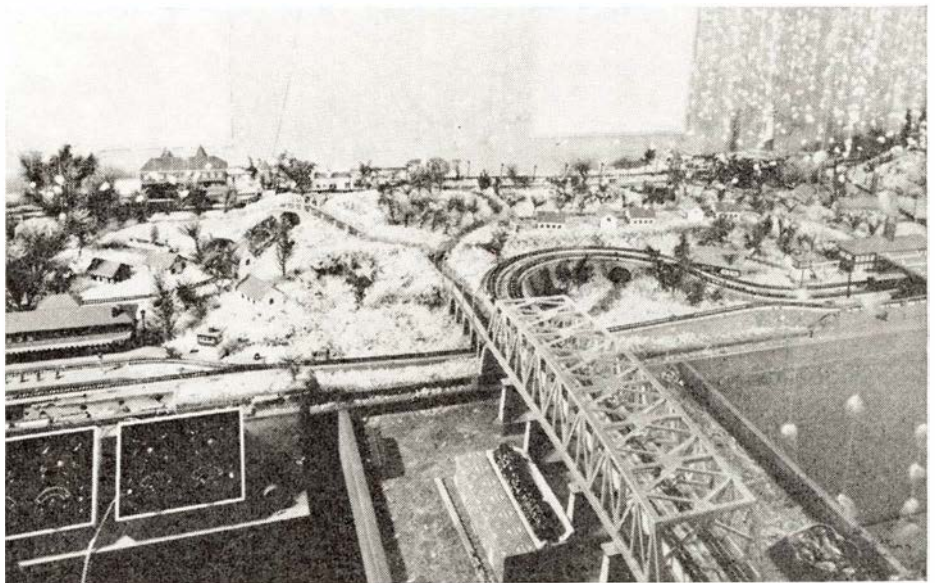
Curt Jensens modelbane er bygget op i elementer i størrelsen 90 gange 160 cm. Installationerne er fastgjort i hvert ele-ment, og elementerne er bagefter forbun-det med hinanden ved hovedledninger, en hovedledning for teknisk strøm og en for lysstrøm.

Der kører 9 tog i 9 sektioner på banen, uafhængigt af hinanden. Af 11 signaler er de 9 hel-automatiske, de 2 er start- og stop-signaler.

Banegårdsbygningerne på terrænet er nøjagtige modeller. Det er en smal sag for en snedker at udføre dem, og det er heller ikke denne side af hobbyen, som er mest interessant for Curt Jensen. For ham er det afgjort det tekniske, der er det spæn-dende, men det betyder ingeniørlunde, at han er mindre omhyggelig i fremstillingen af bygningerne endsiges anvender færdiglavede bygninger af plastic, som, mener han, »trækker det hele ned«.

Der er naturligvis en idé i modelbanen. Fra trafikknudepunktet Fredericia kører togene nordpå og vestpå til Ringkøbing. Passagererne øjner i det fjerne Nr. Lyngvig fyr eller lyset fra det. Fra Ringkøbing kører toget videre ad den enkeltsporede bane sydpå over broerne mellem Skjern og Tarm og passagererne med denne bane får for andre lejlighed til at opleve den afvan-dede Skjern å-dal med nybygningerne.

Passagererne lægger ved ankomsten til Esbjerg mærke til banegårdsbygningen, der er opført i Rosenborg-stil, og så kører man ud fra banegården i samme retning, som man kom ind. Esbjerg har rangerspor.



Turistmotellets modeljernbane i Ringkøbing

Den skal udbygges – der skal anlægges olie- og fiskerihavn, bassin til Englandsbådene o.s.v.

Toget ruller videre tværs over Jylland til Kolding og derfra til Fredericia for over Lillebæltsrboen at forlade hovedlandet. Efter at toget er gledet ud fra Middelfart banegård, ses det sidste glimt af det, for det forsvinder i Kongebroskoven.

Men snart kører et tog den modsatte vej. Det dukker op uden for Kongebroskoven og har kurs mod Middelfart.

Trafikken fortsætter.

Stadig nye ideer

Den rette modelbane-mand bliver aldrig

færdig. Der er altid noget, som han kan udbygge, noget, der kan gøres bedre. Man kan blive ved med at bygge. Det, som man er glad for nu, synes man måske om 3 år, er helt forkert, og så laver man noget nyt. Det er det morsomme ved det, og hobbyen i det er, at man laver så meget som muligt selv, og aldrig lader sig nøje med plasticbygninger.

Trods mange jern i ilden, så har barn- og ungdomsinteressen for modelbane holdt sig. Den gang, i de unge år, havde Curt Jensen selvsagt ikke elektriske tog, næh, han fremstillede damploko, lod statens isbryder sejle ved dampkraft og præsterede i den retning en hel masse andet og meget spændende.

»OASEN« STRIB

Når Strib her præsenteres som en oase, er det dels fordi dens jernbanehistorie spænder fra storhed til fald, dels fordi nogle af bladets læsere har bedt om en nærmere uddybning for så vidt angår netop dette emne, og når ordet oase tages i brug, ja så er det faktisk betegnelsen, der passer i dag, en oase af fred og ro, en pensionistby og et naturmæssigt set begunstiget sted.

Ikke fordi den lille by sover, dertil sker der for meget på havnens virksomheder, men derom senere.

Historie

Den 10. februar 1523 krydsede den tvivlrådige Christian den II henved 20 gange mellem Høneborg (Snoghoj) og Middelfart, og det var vel den første »færgesejlad« i større udstrækning på dette sted,

selv om der langt tilbage foregik en vis tilfældig befordring af rejsende over bæltet heromkring.

Dog var dette en enlig svale.

Først den 19. marts 1872 åbnedes dampfærgesoverfarten Strib-Fredericia, iøvrigt landets første jernbandedampfærgesoverfart.

Åbningen af Korsorbanen i 1856 var det startskud der skulle til for at føde de fynske hovedbaneplaner, og allerede lov af 10/3 1861 gav hjemmel for den pr. 18/3 samme år sluttede overenskomst med Peto, Brassey & Betts om anlæg af bane over Fyn til Middelfart og i tilslutning til skibsoverfart Middelfart-Snoghoj.

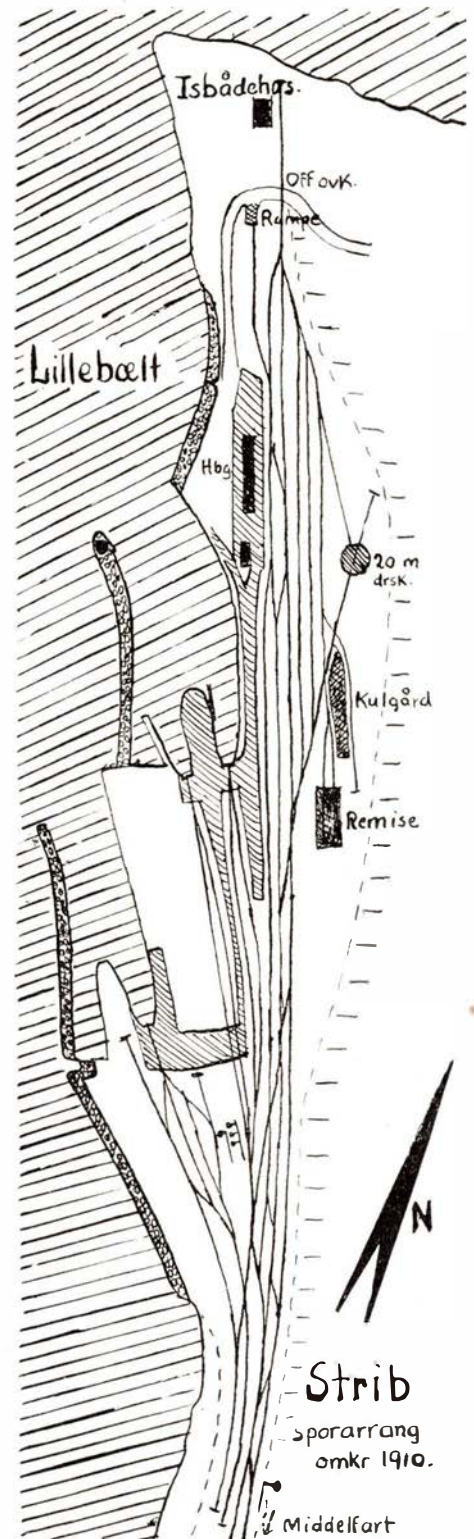
Dette projekt blev dog lovmæssigt ændret (11/2 1863) på den vis, at endestationen blev Strib og at Middelfart som kompensation skulle have hestebane til havnen.

Dette var begyndelsen til den fynske hovedbane, der blev åbnet Nyborg-Mid-

Ved De, at

LEGO-børn

leger bedst!



Strib station og færgeleje år 1920

Foto: P. Thomassen

Esbjerg



SYMASKINER

Strandby Plads 8, Esbjerg - tlf. 2 44 85

C. A. SIGAARD

Kolonial - vin - tobak

Skrænten 4, Esbjerg - tlf. 2 96 18

Renseriet VESTA

Strandby Kirkevej 336, Esbjerg

Tlf. 2 24 66

Wiggo Kongstad A/S

Fiskebrogade, Ny Havn - Esbjerg

Nykøbing Mors

Tobaksforretningen

Rådhusstrædet 3, Nykøbing Mors

Tlf. 497

Tobak - cigaretter - cigarettar
vine og spirituosa

Gaver - så guldsmed

EJLER CORTSEN

Urmager - guldsmed - optik

Algade 6, Nykøbing Mors - tlf. 240

Køb hvor udvalget er størst

JENS CHRISTENSEN

Møbler - Tæpper

Havnegade 6, Nykøbing Mors - tlf. 192

SKANDINAVISK KAFFE

Sønderborg

Taulov Bageri og Brødfabrik

H. Hermansen

Telf. 28

Vort brødes gode renommé skyldes
kvaliteten

TAULOV BRUGSFORENING

Taulov. Telefon 16

PATENTSTIGER

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

Brdr. Nielsen

Hornum, tlf. Hornum 182

delfart 8/9 1865 og Middelfart-Strib 1/11 1866.

Allerede 2/2 1914 var hele strækningen dobbeltsporet, og indtil 15/5 1935, hvor Lillebæltsbroen overtog opgaverne fra Middelfart-Strib strækningen, var det en første classes hovedbane, der til sidst var udstyret med 45 kg skinner og som tillod maks. hast. 90 km i t. Alle daværende loko og motorvogne måtte befære strækningen, der i Middelfart havde en indkørsels-hastighed i vigespor på 30 km i t. og i Strib en do. på 15 km i t.

Som læserne kan se af skitsen, var der i Strib tale om et udstrakt spornet, og vil man fordybe sig i slige ting, vil f. eks. en tjenestekoreplan fra årene op mod 1935 vise en færgesejls af formidabelt omfang og en toggang, der nærmer sig nutidens hvad kvantitet angår.

Ikke kan vi slutte det historiske uden at nævne, at der allerede omkring 1882 af D.S.B. blev foretaget opmålinger og undersøgelser med henblik på brobyggeri. En Lillebæltsbro med 2 (to!) spor ville da koste ca. 14 mill. kr.

Resultatet blev et forslag om bro, eller rettere flere forslag, idet sådanne blev fremsat i 1884, 1886 og 1899. Således indeholdt lov om dobbeltspor over Fyn januar 1899 forslag om, at der bevilgedes et beløb til afholdelse af en konkurrence om broprojekt. Dobbeltsporet blev lov - vedtaget 1908, men uden at forannævnte broprojekt kom med, og det samme gjorde sig gældende i 1918-loven.

Forst finanslov 1923-24 indeholdt 50.000 kr. til undersøgelser og forarbejder f. s. v. angår broen, og så begynder realiteterne, selvom endnu 11-12 år skulle gå for broens

åbning. Meget kunne her nævnes, hvad mener De om 1923-forslag om dobbeltsporet bro, krydningsstation lidt øst for Taulov og hængefærger under broen til vejtrafik.

Stetsår og alder

næde strækningen altså ved Lillebæltsbroens åbning.

Stovets år burde det måske nærmere kaldes.

Med et slag indsenkedes strækningen i dybeste mørke, hylledes i glemselens slør så godt, at mange næppe kender skæbnen i den siden da henrundne tid, og den er egentlig slet ikke uinteressant. Forøvrigt er det at opleve denne bane en sag så enkel og ligetil, at det ikke noksom kan anbefales bladets læsere selv at gøre eksperimentet.

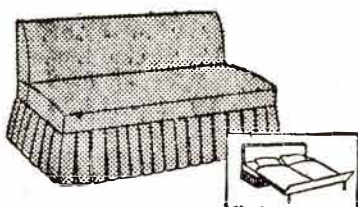
Såre enkel derved, at det ene af sporene plus lidt mere blev asfalteret, og således giver os en spadseretur, der - kun 6 km lang - formentlig kan tiltale selv inkarnerede bilister.

Yndige udsigter over bæltet, hvori broen indgår særdeles harmonisk, støder vi på hele vejen, og rutebilen (også DSB) kan fore os tilbage.

Endnu en befordring eksisterer, nemlig Middelfart stations rangertraktor - MH - men der køres på det tidspunkt, hvor dette skrives, kun ca. hveranden dag, hvorfor denne befordring selvsagt er noget »utilregnelig«.

Turen fra Middelfart til Strib bringer os - langs OMB's spor - først dertil, hvor havnebanen i en stor halvcirkel viger ud til venstre, dernæst til det gamle bane-gårdsterræn, hvor nu et gasfirma med eget sidespor residerer. Dog kan den gamle

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 opredt om dagen. Begge de viste **DANTOS**-modeller er stilpræget og glider let ind i et moderne interiør. Søger De noget lidt anderledes, vil der altid være en **DANTOS**-model, der passer. Begge modeller bliver fremstillet med sengelejet udført i springmadras eller løs krøldmadras, fuldstændig efter Deres ønske og stof og træsort selvfølgelig frit.

- også på **KONTO** (og uden vekslar)

- 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.

OMB remise tydelig kendes som sådan tilbygning til trods. At der hist og her på fri bane er hensat en vogn understreger kun, at det hele faktisk er et stort sidespor.

Vi møder »Skovsvinget«, og hvad er så det? Det er noget af det, der for de fleste er ukendt, nemlig rester fra banens faste personbefordring i tiden fra 15/1 1944 og 2 år frem.

Der fandtes da foruden Skovsvinget trinbræt i km 80,0 også Rubæk Banke i 81,9 samt selve Strib trinbræt med omløbsspor og læssespor.

Mere interessant er det måske at vide, at det da var en slags privatbane, thi selv om det var manglet på DSB rutebiler, der gav stødet til jernbanebefordringen, så var det OMB der førte denne ud i praksis.

En af banens store 33 tons motorvogne (incl. motorfører) med 76 sidde- og 10 ståpladser og med påmonteret gasgenerator (evt. billeder herfra har i øvrigt bladet interesse) kunne trække 22 tons foruden egenvægten. Maksimal hast. var 50 km i t. 4 togpar var starten, og det bød køreplanen

på den længste tid, kun mod slutningen blev de beskåret til 2 daglige togpar.

Da rutebilerne i 1946 atter var i stand til at løse opgaven, sank den lille bane tilbage til sin ubemærkede tilværelse, og som sådan lever den stadig.

Mange er de vogne med jernaffald, der mellem år og dag ruller til Strib, og kendte De denne station fra tiden før 1935, vil De have svært ved at nikke genkendende nu. Dels har firmaerne skaltet og valtet med pladsen og de forfaldne færgeløjer, der endnu forefindes, og dels er de fra da stammende bygninger nedrevet eller ændret til næsten ukendelighed, men der er stadig liv på stedet, der sker noget, og banen har endnu sin store mission i det lille samfund.

Pensionistbyen Strib, et område, der omkring 1873 var sat i 11⁵/₈ tdr. hartkorn, der havde postholderi og færggård (genopbygget efter at preusserne den 8/5 1848 havde afbrændt den), og hvis befolkning »fortrinsvis ernærede sig ved ålefiskeri samt landbrug, dyrkning af hør og tobak«,

som det siges i datidige beskrivelser.

Pensionistbyen Strib, som faktisk er en oase, et naturskønt og roligt sted, som De ikke vil fortryde at have ofret nogle timer på.

STENVAD *kager*

— det store navn i SMÅkager

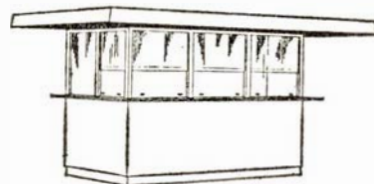


BRABRAND

Løgstør - Vejen - Odense - Næstved

TÆNKER DE PÅA

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



Strib 1962 - Jernlosseplads

MANDSKABSVOGNE

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

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 Frederiksalé

Fredericia

Banegårdskiosken Fredericia

Is - frugt - chokolade
Børge Jensen

Trikotage og børnekonfektion

KAREN E. BUHL

Danmarksgade 29. Tlf. 2010
Fredericia

CALTEX SERVICE

Niels Andersen
Vesterbrogade 54, Fredericia
Tlf. 2541

Lækkert brød og friske kager

Calvi

Telf. Fredericia 1006

Danmarksgades Kiosk

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

FREDERICIA DAGBLAD

ERIK ANDERSEN I/S

Isenkram - Værktøj - Beslag
Danmarksgade 13, Fredericia
Tlf. 1825

Køb kaffen direkte i -

KAFFERISTERIET

Prinsessegade 51, Fredericia
Tlf. 911

UGAARD & JENSEN

Danmarksgade 21 A, Fredericia
Telefon 332
Alt i herre- og drengetøj

Man spiser altid godt i -

K. F. U. M.s restauration

Gothersgade 30, Fredericia - tlf. 466

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

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

Rådhus Conditoret

H. H. Mau
Jyllandsgade 10, Fredericia - tlf. 634

SYMASKINE CENTRALEN

v/ M. Johansen
Jyllandsgade 43, Fredericia - tlf. 1288

Brande

Brande Sogns Spare- og Laanekasse

Kontortid: 10-12 og 14-16
Fredag tillige 19-20
Lørdag: 9-12 - Tlf. 65

Clausen Hansen

Handelsgartner
Storegade 44 - Tlf. 160
BRANDE

Heines Viktualier

Torvet, Brande - tlf. 546

JERNBANE-KIOSKEN

Brande station
K. A. Jakobsen

OLAF POVLSEN

Trikotagefabrik
Brande Jersey -

Den personlige gave vækker glæde -

PARFUMERIET

Torvet, Brande - tlf. 501

TORVETS KONDITORI

Lauge Jørgensen
Telf. Brande 38

En ost, De vil nyde som et kunstværk

»Castella«

... ER EN KULINARISK OPLEVELSE

Castello fås hos ostehandlerne

Prøv den i dag for Deres egen mund!

THOLSTRUPS OSTERIER - Telefon Taulov 148

Fredericia Byes og Omegns
Spare- og Laanekasse

V. Petersen

JYLLANDSGADE 22 • FREDERICIA • TELEFON 1033



Alt i
MANUFAKTUR

FREDERICIA
TLF. 1242

Gadefejning i Hjørring

Der er et sted i staden Hjørring, hvorom der hersker bitter strid, et stykke fortov, som har ligget for vejr og vind i nogen tid, for det bli'r nemlig ikke fejtet og hverken passet eller plejet. Man strides om, hvem der har pligt til fejning just i det distrikt.

At DSB har en garage på dette sted står alle klart. Kommunen siger derfor myndigt, at det er ganske åbenbart, at den, der har garagen, fejter. Det rager banen dog en bajer, ja, DSB si'r indædt nej, de rører ikke denne vej.

Således står de hårde hjerter da stædigt fast, og intet tegn er spiret frem i vintermulmet, som varsler fred i denne egn. Og politiets chef, hr. Høybye, må se sit Hjørring bli' en møjby, hvis ikke han med lovens kloka' bøje en af disse to.

Sylvia
(Berl. Aftenavis).

RUTEBIL *nyt* ★

DSB blev dømt

Som kort meddelt i november nr. havde en 57-årig murersvend krævet DSB dømt til at betale sig en erstatning på 33.000 kr., fordi han d. 10. maj 1960 blev ramt af en DSB lastbil med påhængsvogn på Budinge Hovedgade, hvor han kørte på knallert med en spirituspromille på 1,38. Han kom så alvorligt til skade, at han ikke senere har kunnet passe sit arbejde. Han hævdede, at lastbilen havde kørt for tæt på ham, og at påhængsvognen på grund af slør i forbindelse til hovedvognen havde

Hirtshals Bank

Telf. 44

slingret og ramt ham. DSB påstod sig frifundet, da manglerne ved lastbilen var uden betydning for ulykken, og at den tilskadekomne som følge af sin spirituspromille ikke havde været opmærksom nok og formentlig slået et sving ind mod lastbilen. I præmisserne siger retten, at det må antages, lastbilens fører ikke har udvist den fornødne iagtpågivenhed og hensynsfuldhed, bl. a. under hensyn til hans forklaring under sagen om, at han overhovedet ikke havde bemærket knallertkøreren. Statsbanerne måtte herefter som chaufførens arbejdsgiver være ansvarlig for ulykken, og da der ikke fandtes grund til at nedsætte den erstatning, knallertkøreren havde ønsket, dømtes DSB til at betale de 33.349 kr. samt sagens omkostninger, herunder 1.157 kr. til den beskikkede advokat.

November dagbogen

Herning d. 31. oktober. Ved 13-tiden blev en DSB rutebil, der holdt ved fortovet, hvor Vildbjergvej går ud til hovedvej 18, påkørt af en lastbil, der næsten flæde den ene side af rutebilen. Ingen af bussens passagerer kom noget til, men skaden på rutebilen er anslået til ca. 10.000 kr.

Nørrebro d. 1. november. Da et rangertræk ved 20-tiden var på vej fra Hareskovbanestationen til Lersøen, kørte to godsvogne af sporet og spærrede begge S-togsspor på Frederiksberglinien. I løbet af en halv time var sporene atter farbare.

København H d. 31. oktober. Da pakhusmester Robert E. Andersen, depotet for fundne sager Kh, efter endt tjeneste ville med S-toget til Enghave, snublede han, da toget satte i gang og blev ramt af et trinbrædt. Han blev kørt på hospitalet, men forlangte at tage hjem. Et par dage senere blev han syg og døde kort efter.

København d. 16. november. En lastbil, der i november sidste år var kørt om bord på den svenske Malmøfærge i Frihavnen for at læsse gods, blev derved påkørt af godsvogne, der blev kørt om bord på færgen. Den skete skade på lastbilen androg 1868 kr., som blev krævet hos DSB. Domstolene var ikke enige om, hvorvidt jernbaneloven kunne bringes i anvendelse, når uheldet var sket på en svensk færge. Byretten frifandt DSB. Landsretten dømte DSB til at betale, og det samme gjorde Højesteret plus 1000 kr. i sagsomkostninger.

Langeskov d. 23. november. Da et godstog fra Odense ved 19.30-tiden passerede Langeskov st. væltede den sidste vogn i toget som følge af en knækket aksel. Uheldet medførte store forsinkelser for den øvrige toggang, da der måtte køres på enkelt spor til kl. tre om morgenen.



BORDEAUX
VINE
i udsøgte
Aargange

N.C. Rasmussen
VINIMPORTEN
VIN EN GROS
GRUNDLAET 1878
6. STATIONSVEJ 42-44.
ODENSE.
TLF. 118181

Vejle

M. ANDREASEN & SØN

Glarimesterfirmaet
Glarimester- og bygningsarbejde
indramning og blyindfatning
Vardevej 14, Vejle - tlf. 1830

ARCHIBALD JENSEN

snedkermester
Stort lager af ligkister
Fredericiagade 3, Vejle - tlf. 2115

Aktieselskabet

Bertel Nielsen & Haahr

Dæmningen 68, Vejle
Kulimport - Brændselolie
Tlf. Vejle 3468

O. P. CLAUSEN

Bageri og conditori
Sønderbrogade 44, Vejle - tlf. 258

Vi leverer alt i fyringsolier



Esso Depotet - K. E. Jensen

Vardevej 113, Vejle - tlf. 870 og 399

KURT VIND NIELSEN

Lækkert brød og kager
Kun 1. kl. råvarer anvendes
Havnegade 13, Vejle - tlf. 2158

P. LUNDGAARD

Kød - flæsk - pålæg
spec. hjemmel. leverpostej og
medister
Tønnesgade 1, Vejle - tlf. 3795

NIELS RODDING

Kolonial - vin og tobak
Her giver 3 % på alle varer
Byens ekstrafine kaffe
Ørstedsgade 26, Vejle - tlf. 1056

Fotoarbejde og kortbillede

POLYFOTO

Aa. Essemann
Torvegade 22, Vejle - tlf. 1004

Thisted & Warrer

Kulimport - Brændselolie
Havnegad 16 - Vejle
Tlf. 45

Vejle

Kør godt - kør med
UNO - X
benzinen i særklasse
Vester Engvej 5, Vejle - tlf. 2744

VAGN HOLM

Kolonial - vin og tobak
- vor kaffe i kanden
er bedre end nogen anden!
Langelinie 53, Vejle - tlf. 1209

Lad JERNBANE-BLADET indbinde hos

Viggo Lauritsens Eftf.

Egon Pedersen
Tønnesgade 9, Vejle - tlf. 1003

Hedensted

Hedensted Købmandshandel

Jensen & Østergaard
Kirkegade 29, Hedensted - tlf. 24

Hedensted

Tapet- og Farvehandel

Vestergade 8 - tlf. 270

Børkop Handelsplads

Tlf. Børkop 1

Salgteriudsalget Jelling

v. Sv. Pedersen
Tlf. Jelling 46

Kolding

Dansk Haveforsyning

Udsalg: Søndergade 11
tlf. 1655 - 2683
Kontor og lager: Helligkorsgade 6,
Kolding
- vi har alt til Deres have.

Kolding Elektromotor Reparation

Søndergade 30, Kolding - tlf. 2151

Flere og flere går til -

STILMAN

Klostergade 16, Kolding - tlf. 355

Horsens

Banegaardsrestaurationen Horsens

v/ fru E. Petersen
1. kl. køkken - tlf. 2 52 13

Dansk Landbrugs Andels Maskinindkøb

Havetraktorer - trillebøre
foderanlæg - renseanlæg
HORSENS - tlf. 2 46 22 og 2 21 01

Havnens Stenhuggeri

H. Guldbergsgade 6, Horsens
Gravminder og natursten
Tlf. Horsens 2 47 71

Landbosparekassen i Horsens

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

HØJGLANS

Provensens største
og Danmarks mest moderne
AUTOLAKERERI
Sct. Helenevej 18-20 - Horsens
Telefon *2 17 00

K. Lykke Sørensen's Eftf.

Henry Holm
1. kl. kød, flæsk og pålæg
Beringsgade 1, Horsens - tlf. 2 58 97

Pecher & Larsen

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

SVEND ANDERSEN

Moderne og stilfulde møbler
Søndergade 15, Horsens - tlf. 2 52 08



- kontakt med

BORDING Installationsforretning

Sven Zink. Tlf. Bording 27

I få linier...

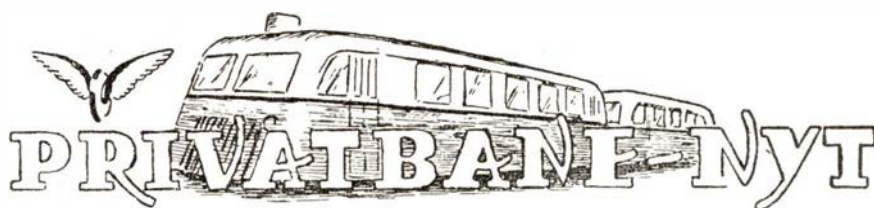
- fra 1. december er betjeningsafgiften på storebæltsfærgerne indregnet i varernes pris.
- fra 9. december er en række nye bestemmelser i DSB's sikkerheds- og signalreglement sat i kraft bl. a. vedr. signalgivning ved kørsel ad venstre spor, ændring af de nugældende alt for rigoristiske regler vedrørende sporspærring.
- Skive byråd har bevilget 110.000 til udvidelse af sporene ved Skive havn som følge af flere nye virksomheders oprettelse ved havnen.
- fra udvidelsen af Københavns nye grøntorv er der kørt 8.000 billæs jord til ramper og jordvolde ved den nærliggende nye Køge Bugt S-bane.
- på strækningen Padborg-Lunderskov er overkorslen for vejen Alslev-Møllerup ved Hjordkær erstattet af en viadukt og overkorslen Jegerup-Magstrup af en underføring.
- Tikob sogneråd, hvis underskudsandel til Hornbækbanens underskud på 468.492 kr. udgjorde 68.896 kr., ønskede enten Hellebæk eller Ålsgårde station nedlagt.
- det menes nu, at banegårdsflytningen i Frederikshavn vil blive påbegyndt i det kommende forår, men det bliver kun med nogle mindre jordarbejder, og der regnes med, at arbejdet vil strække sig over seks år.
- fire af de belgiske lok ltr. N, som DSB købte i 1951, og som hidtil har været holdt i beredskab i Fredericia, er nu grundet pladmangel flyttet til Thisted.

Noget »nedværdigende« blev de samlet trukket derop af en My. Da de skal holdes køreklare vil de en gang om måneden få en lille køretur, men uden damp.

- man venter i år at nå op på et samlet antal af ny indregistrerede personbiler på 95.000 mod 74.000 i 1961.
- Dejbjerg st. nedlægges med udgangen af december. Postekspeditionen er henlagt under Skjern.
- Allehelgensdag d. 3. november, der er helligdag i Sverige, gav en vældig trafik på Helsingøroverfarten, der på enkelt-

ture befordrede ialt 25.165 rejsende og 1287 biler.

- DSB har nu meddelt Københavns kommune, at man er villig til at afgive arealerne over de tre banegrave mellem Hovedbanegården og Jarmers Plads til overdækning.
- Den 30. november blev kølen til den nye tre-dækker færge til Halsskovoverfarten strakt på Helsingør Skibsværft, og den skal gerne være færdig til maj næste år.
- indvielsen af fugleflugtslinien er nu fastlagt til tirsdag d. 14. maj i overværelse af kong Frederik og forbundspræsident Heinrich Lübcke.



Varde d. 5. november. Den 18. februar 1959 opstod der en brand på en gård i nærheden af Nordenskov st. Samtidig kom VGJ's motorvogn forbi. Motorfører H. Schütt, Varde, standsede motorvognen og tog dens kulsyreslukker og løb med ekstraarb. Jessen hen til gården og kom tids nok til at hindre, at ilden udviklede sig til en storbrand. Brandforsikrings-selskabet overrakte forleden hver af de resolute brandslukkere et ur som tak for den udviste konduite.

Thisted d. 3. november. Ved 17-tiden kørte et rangertræk ind i siden på en skinnibus, der fik den ene side revet op og afsporede med begge hjulsæt og spærrede stationens hovedspor. Ved 22-tiden var skinnibussen på sporet igen. Den var dog ikke værre medtaget, end at den

selv kunne køre til Ålborg, hvor den horte hjemme.

Odense d. 6. november. En 59-årig knallertkører kørte ved 14-tiden mod skinnibussen fra Kerteminde på overskæringsen mod Påskeløkken. Han var død ved ankomsten til sygehuset. Der er både blinklys og klokker ved overskæringsen.

Saxkøbing d. 12. november. Ved 6-tiden en varebil med fuld fart mod de sænkede bomme på overskæringsen i Våbensted. Der skete kun materiel skade. Næsten utallige gange er bommene på denne overskæring kort ned, men banen er nu nået så vidt, at standerne til blinklys og automatiske bomme er rejst. Derefter har Lollandsbanen kun en bombetjent overskæring tilbage ved Sæbyholm ved Nakskov, der snarest erstattes af blinklys.



Hurtigtransport med gratis udkørsel på Statsbanernes rutenet



Nyborg—Middelfart—Fredericia—Kolding,
Aarhus—Randers—Hobro,
Herning—Holstebro—Struer—Lemvig—Ringkøbing og Skive—Viborg



Banetransporten BATRA ^{A/S}

SPOR 56-57

Telf. C. 12.544

Grindsted

Lad

VARDE BANK GRINDSTED AFD.

vejlede Dem i økonomiske spørgsmål
– det betaler sig!

Grindsted-Grene og Omegns Spare- og Laanekasse

Telf. 74 – 75



HANDELSBANKEN I GRINDSTED

Finial af Aktieselskabet
Kjøbenhavns Handelsbank
Tlf. *115

Grindsted Radio

Fr. Flø Sørensen
Vesterbrogade 2 – Grindsted
Telf. 375

P. JØRGENSEN & SØN

Jernbanevognmand og bybud
Telefon Grindsted 118

Give

GIVE BANK

Filial af Herning Handels-
og Landbrugsbank A/S
Tlf. Give 77 og 181

GIVE BRUGSFORENING

Tlf. 328

Gørding

Gørding og Omegns Sparekasse

E. TINGGAARD LARSEN

Møbelforretning
Gørding. Telf. 100

Nykøbing Fl. d. 21. november. Da Lollandsbanens godstog ved 15-tiden var under udkørsel fra Nykøbing Fl. løb en godsvogn af sporet og trak, efter at have kørt 100 m ved siden af skinnen, togets pakvogn af sporet, så den væltede om på siden. Et par persontog måtte aflyses mellem Nykøbing og Grænge og de rejssende befordredes med rutebiler, men i løbet af et par timer var sporet atter farbart.

Frøstrup d. 20. november. En 23-årig motorcyklist kørte ved 18-tiden mod toget fra Fjerritslev og blev alvorligt kvæstet på overskæringen ved Kærup tbrt. Han lå på den øde vej ca. en halv time, før der kom nogen og fandt ham.

Thisted—Fjerritslev Jb.s underskud blev på 503.835 kr. eller blot ca. 13.000 mere året før. Det var nu lykkedes banen at erhverve Horsens Vestbaners dieselloko for 225.000 kr.

Hjørring Privatbaner har et underskud på 573.176 kr. mod 385.898 kr. i fjor. Der har været nedgang i såvel antal passagerer som i godsbefordringen. Rutebildriften havde givet et overskud på 63.442 kr.

Banens formand udtalte en varm tak til direktør P. Hansen, der tog sin afsked d. 1. september efter at have været med fra banens start i 1913. Banens nye di-

rektør Aage Velling blev budt velkommen, idet formanden udtrykte håbet om, at den nye direktørs store erfaring i privatbanedrift måtte blive til gavn for Hjørring Privatbaner.

Fjerritslev—Frederikshavn Jb.s underskud androg 1.701.825 kr. mod 1.173.665 kr. året før. Banerne er pantsat til DSB for en kvart mill. kr. Antallet af fast personale er steget fra 94 til 106. Der har ikke været kørt med damp i det sidste år. År efter år stiger antallet af kommuner, der nægter at deltage i underskudsbetalingen, og man er nu oppe på 12 af de 33 »garantikommuner«. Da 21 kommuner, der andrager 80 % af aktiekapitalen, er villige til at garantere banen for yderligere fem år, vil de resterende 12 kommuner ikke kunne unddrage sig at betale.



Skonhed, som De ikke aner,
findes langs

☆ *private baner*

MODEL JERNBANE

Vi bygger en HS-t vogn

Denne gang bringer vi så andet og sidste afsnit af konstruktionsbeskrivelsen til Statsbanernes HS-t vogn.

Vi begynder med taget, fig. 7. Det nemmeste er at købe et færdigt tagprofil af træ, der afskæres i den ønskede længde, 98 mm.

Kan vi imidlertid ikke finde en forretning, der handler med det rette tagprofil, hvis tværsnit er tegnet i naturlig H⁰-størrelse på fig. 11, må vi selv fremstille taget. Hertil bruger vi en fyrreklods, 9×30×98 mm, der afrundes med stemmejern, rasp og sandpapir til den ønskede form er opstået.

Dernæst udskærer vi af 2,5 mm finér et rektangulært stykke med dimensionerne 31×96 mm (fig. 8). Dette stykke skal senere anbringes under taget og udgør »overfaldet« over de forskydelige sidevægge.

Vognbunden, fig. 9, fremstilles af 0,5 mm metalplade. Materialets art er af mindre betydning, men vi kan jo f. eks. bruge

zink eller aluminium, der udskæres i formatet 35×96 mm, hvorefter vi 2,5 mm inden for langsidernes kant tegner en bukkelinie. Denne er vist punkteret på figuren.

Med bukkelinien som grundlag fremstiller vi ved hjælp af skruestikken to nedadbukkede kanter, der hver er 2,5 mm. Efter bukningen skal bundpladen have samme bredde som fig. 8, altså 31 mm.

Vognkassen, fig. 10, fremstilles af fyrretræ. Vi skal hertil bruge en klods, der er 19×31×96 mm. Med stemmejern affaser vi siderne i overensstemmelse med det skraverede tværsnit, hvis nøjagtige mål nærmere er vist på fig. 13.

Taget, fig. 11, limes eller stiftes til »overfaldets« ditto.

Dernæst fastgør vi med lim eller stifter, vognkassen fig. 13 til fig. 11 og 12, således at »overfaldets« sider flugter med vognkassens sider.

Herefter skal vognbundens sider bringes i flugt med vognkassen, hvorpå vognbunden fastgøres til denne ved hjælp af små

træskruer, idet vi samtidig fastgør lejeblikkene, fig. 16.

Vi bruger to stk. Long-lejeblik, der hver fastgøres med træskruer, der som netop nævnt samtidig går gennem bundpladen og holder denne til den øvrige vognkasse.

Akselafstanden skal være 6 cm.

Herefter fastlimer vi med Araldit de to gavlstykker, hvis fremstilling vi nærmere omtalte i sidste nummer af bladet.

Dernæst fastlimer vi midterstolperne, hvorved vognkassen ser ud som fig. 17 viser.

I mellemrummene mellem vognkassens affasede sideflader og gavlstykkernes hjørnestolper og midterstolper fylder vi tykflydende Araldit-lim.

Pufferplankerne forsynes nu med cylinderpuffere, der nittes fast. Lad os her tilføje, at pufferne nemmest fastgøres til pufferplankerne, inden vi limer gavlstykkerne til vognkassen.

Når limen efter 24 timer er tør, afpudser vi vognen med fint sandpapir, og evt. limklatter skræbes forsigtigt bort med en lommekniv.

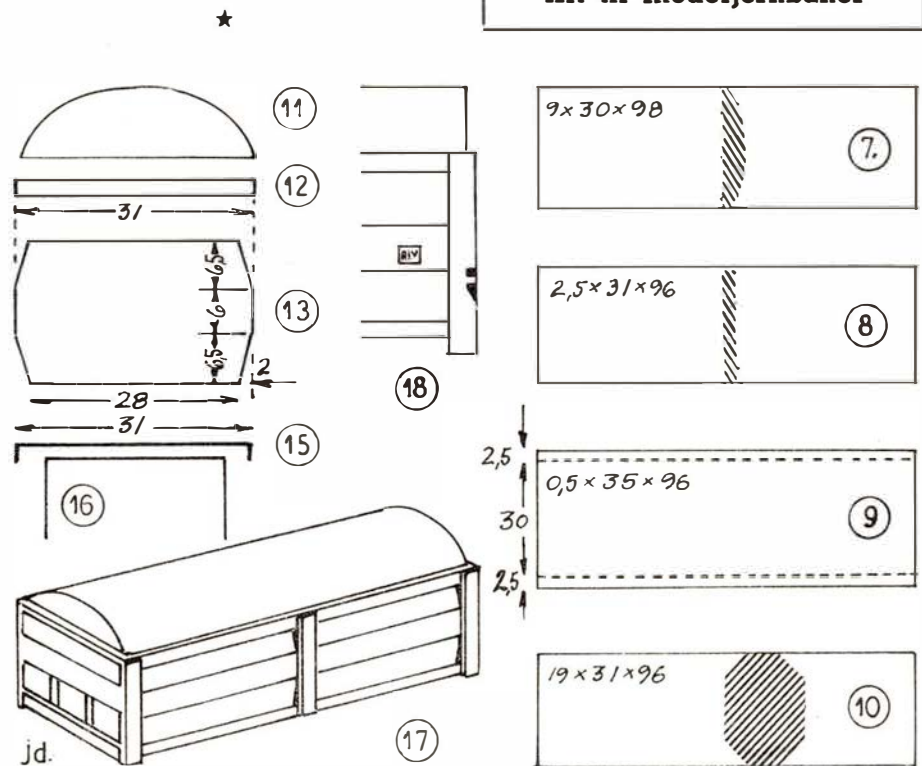
Inden vi maler vognen, skal vi lige have grundet træværket. Vi giver dette en gang shellak, hvorved træets årer rejser sig. Når lakken er tør, sliber vi træet med fint smergellarred, hvorefter vi igen lakker vognen, lader den tørre og en ny afslibning følger.

Hvis træet efter den tredje gang shellak er glat at føle på, er vognen klar til maling. Vi skal her navnlig passe på tagprofilets endeflader. Disse skal nemlig være lige så glatte som vognens øvrige træflader.

Vognen er nu klar til maling.

Selve vognkassen males brun. Pufferhylstrene ligeledes brune. Oversiden af taget er aluminiumsfarvet. Undersiden af vognbunden samt selve pufferne males sorte.

Århus
Hobbyforretning
Frederiksgade 17 - Telf. 2 41 87
Alt til modeljernbaner



Arbejdstegning til en HS-t vogn

SKABENDE HOBBY

– en af de bedste fritidsbeskæftigelser, der findes.

Stort udvalg i materialer, vejledninger, modelark og værktøj til næsten alle former for skabende hobby ...

116 siders katalog 2,85

Panduro HOBBY

Butiksadresser:

Nr. Voldgade 29 – Vesterbros Torv 51

Postadresse: Studiestræde 34, K.

HSV 40

TYPE

DOBBELTREGULERING



NYHED

kr. 92.00

Herning

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Østergade 6
Herning - Tlf. *3733

FR. LORENTZEN

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

E. BLACH HANSEN

SØLV OG GULD
Østergade 3 - Herning - Tlf. 800

AMAZONE

v/ M. Olesen
Alt i tropefugle, fisk
bure, frø og rekvisitter
- en forretning med liv i
Bredgade 61, Herning - tlf. 1464

Det kolde bord

Chr. Pedersen
Østergade 32, Herning - tlf. 918

Indendørsarkitekt

ERIK LARSEN

Møbelforretningen
Paghs Allé 2 A, Herning - tlf. 1812

ESSO service station

v/ Johs. Nøhr
Benzin - olie - vask - smøring
Fonnesbechsgade 16, Herning -
tlf. 407

SVEND MICHAELSEN

Autoopretning
Holstebrovej 41, Herning
Tlf. 2717 og 3417

„NEILA“ Modestrik

Silkeborgvej 22, Herning
tlf. 509 og 609

I/S W. ØSTERGAARD

Optisk etablissement
Bredgade 22, Herning - tlf. 8 og 2008

Trikotagefabriken

„WEKO“

Herning tlf. 3194

Skive

CITY-SKO

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

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

K. I. Andersen & Sønner

Gas - Vand - Sanitet
Thomsensgade 21, Skive
Telf. 595 og 1434

„NORDSTJERNEN“

Nordbanevej 23, Skive
Tlf. 459

Hammerum

AUTORUDER

monteres ekspres
Karetmagerarb. Nye vognlad
Arne Holme Andersen
Søndergade 3. Tlf. Hammerum 55

„FOTO-BØRSEN“

Elmegade 15, Hammerum - tlf. 100
Byens gavebod -

Martin Svinth

Trikotagefabrik
Hammerum tlf. 154

J. C. MOESGAARD

Trikotagefabrik
Hammerum tlf. 227

Skodsborg Boligtekstiler

Hammerum tlf. 311

Ikast

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Ikast afdeling - 5 15 57

Ikast Lædervarefabrik

Per Refshall
Spec. mapper og pengetasker af
læder - Skumnylonhynder
Ikast tlf. 5 16 74

KNUD NIELSEN

Blomsterforretningen REX
Bredgade 26 A, Ikast - tlf. 5 10 42

HENRY PEDERSEN

Jernbaneg. 1, Ikast - tlf. 5 11 42
Kolonial - vine - delikatesser



MAGNUS PETERSEN

Bredgade 9, Ikast - tlf. 5 10 52
Isenkram, udstyr, glas og porcelæn

RADIO CENTRALEN

Bredgade 64, Ikast - tlf. 5 15 54
Radio og fjernsyn
salg og service

Tapet- og Farvehandel

v/ E. Pedersen
Bredgade 32, Ikast - tlf. 5 11 62

Hammel

Hammel

Auto-opretning

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

MAGNUS FRISCH

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

Påskriftstavlen er sort, medens alle angivelser er hvide (hvid plakatfarve eller benzinfortyndet lak).

Placeringen af litra- og nummerangivelser samt cjenomsmærke m.v. fremgår af hovedtegningen, hvorimod RIV-angivelsen og hjørnestolpernes bremsemærker er vist på fig. 18.

Såfremt påskriftterne udføres med benzinfortyndet lak, skal malingen på vognkassen være helt gennemtør for ikke at blive beskadiget af den benzin, lakken er fortyndet med. Denne risiko undgår vi, dersom vi anvender hvid plakatfarve eller hvid vandfast tusch, der for begges vedkommende

nemt kan påføres med en alm. stålpen.

Den sorte påskriftstavle kan udføres af sort tape, der afklippes i det ønskede format.

Og lige en slutbemærkning.

Det anbefales at forsyne vognen med isolerede hjul. Herved kan vognen befare såvel to- som tre-skinneanlæg. I dag går udviklingen hurtigt i retning mod to-skinne drift, der er gennemført af alle firmaer, der ønsker at være i overensstemmelse med internationale normer, og som ønsker at klare sig i den verdensomspændende konkurrence.

J. B. Dyrkilde.

8½ minut, hvis man har sådan et, ellers ser man på sit armbåndsur, *men det skal være nøjagtig tid*. Husk også at fremkalderen skal have en temperatur på 20 grader celsius. Det må man jo have sikret sig, inden den kommer på tanken.

Straks efter, at der er gået 8½ minut, hældes fremkalderen tilbage på flasken, og man foretager nu en skylning af filmen under vandhanen. Denne skal vare i 1 minut. Derefter hældes fixervædsken på, og man drejer igen filmspolen nogle omgange. Fixeringen skal vare i 15 minutter.

Både under fremkaldningen og fixeringen skal man til stadighed have filmsspølen i bevægelse, så husk derfor at dreje spølen rundt ca. hvert andet minut.

Når fixeringen er endt, kan man åbne for tanken, idet filmen nu er gjort ufølsom for lysets påvirkning. Vi hælder fixervædsken tilbage på flasken og foretager derefter en vigtig ting.

Vi hælder en iseddikeopløsning på tanken for at gøre filmhinden ren og klar. På den måde er man dejligt fri for kalkpletter, som uvægerligt vil ses, hvis man undlader dette bad. Iseddikebadet skal være på ca. 28 %. F. eks. 1 liter vand og 20 ccm iseddike.

Så skal filmen tages op af dette bad efter ca. 1 minut og færdigskylles under rindende vand i ½ time. For at filmen kan blive pæn blank og ren, giver man den lige et bad i almindelig sulfvand tilsidst,

FOTO hobby

Kopiering (fortsat)

Kære fotovenner. Vi talte sidste gang om at begynde fra bunden af, og vi fortsætter denne gang med frisk mod.

Vi skulle jo i gang med at fremkalde vore første film, og vi har fået at vide, hvilke materielle ting, der er nødvendige. Det er svært at give en nøjagtig tid, for hvorlænge man skal have filmen i fremkalderbadet, da det afhænger af, hvilken film man fremkalder og hvilken fremkalder, man anvender. Det er også rigtigt, men vi kan give en vejledning ved at give denne tabel, der passer for de fleste fremkaldere:

Fremkaldertid for forskellige filmsfølsomheder:

Hovedregel:

12-14 din	6½ min.
17 din	8½ min.
17-21 din	10 min.
23 din	11-12 min.

Forskellige films fremkaldertid:

Agfa Isopan F (17 din).....	8½ min.
» ISS (21 din).....	10 min.
Illford Pan F (14 din).....	6½ min.
» FP3 (19 din).....	8½ min.
» HP3 (23 din).....	10 min.
» HPS (27 din).....	14 min.
Adox KB17 (17 din).....	8½ min.
» KB21 (21 din).....	10 min.
Kodak Pan	8½ min.
» Pan Vp	10 min.
» Plus X	10 min.
Gewart Pan	10 min.
Forte (din 4523)	10 min.
Selcroma	9 min.
VB Ortocromatisk	10 min.

For at man kan vide, hvilken din en film er ansat til i de tilfælde, hvor intet dintal er anført, kan vi samtidig give følgende omregningstabel. Der er jo det ved det, at filmsfølsomheder regnes efter forskellige betegnelser f. eks. ASA eller Scheiner, men her er tabellen:

/10 Din	Eur. Scheiner	ASA	Weston	G.E.	H&D	BS log. index.
4	14	1,5	1,2	2	60	13
7	17	3	2,5	4	120	16
10	20	6	5	8	250	19
13	23	12	10	16	500	22
16	26	25	20	32	1000	25
19	29	50	40	64	2000	28
22	32	100	80	125	4000	31
25	35	200	160	250	8000	34
28	38	400	320	500	16000	37

Nå, vi starter vor filmsfremkaldning.

Først skal vi så have filmen sat på filmstankens spole, og det skal foregå i total mørke. Man kan jo øve sig først med en gammel film i lyset, så er man bedre til det, når det endelig gælder.

Man slukker altså lyset, efter at have sat de forskellige remedier frem på bordet, så man kan finde det i mørket.

Derefter tager man filmen og spoler på tankspølen og sætter den ned i tanken og lukker låget på. Nu kan resten foregå i lys.

Man hælder fremkalderen på tanken og giver spølen et par omdrejninger, for at få eventuelle luftblærer væk fra filmen, så fremkalderen virker på hele filmshinden.

Lad os antage, at det er en 35 mm 17 din film, der skal fremkaldes. Altså skal man have fremkalderen til at virke i 8½ minut. Straks man har hældt fremkalderen på tanken, stilles vort minutur til at ringe efter

De Skulle Brug



KAMERERA OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Randers

HULTÉN SKJORTEFABRIK

Leverandør til etaterne
Kløstervej 40 - Randers - Tlf. 3725

E. D. Christensens Eftf.

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

Kiosk LERVANGEN

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

Paul Lai Sørensen

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

CALTEX SERVICE

v/ Th. Poulsen
Benzin - olie - vask - smøring
Spec. hjulafbalancering
Viborgvej 46, Randers, tlf. 6475

Chr. Blom & Sønner

Vulkanisering
Randers - tlf. 398

GUNNAR KNUDSEN

Hadsundvejens blomstergartneri
ved Nordre Kirkegaard
Hadsundvej 75, Randers, tlf. 5141

Kør med -

TAXA

Randers - tlf. 3088

Vorup Autoværksted og servicestation

K. Østergaard
Bøsbrovej 92, Randers, tlf. 5938

LEGETØJSHUSET

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

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

JØRGEN WINTHER

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



PRESENTA

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

Aalborg Karosserifabrik

Karetmager K. Andersen
Godthåbsvej 16, Ålborg, tlf. 2 36 70

VIGGO GUNDERSEN

Kolonial - vin - konserves
tobak og vine
Ekstra fin kaffe
Morsøgade 2, Ålborg - tlf. 2 92 10

Vor bager er -

OLAV V. PEDERSEN

Østergade 57, Nørresundby
tlf. 3 49 90

Havde Deres annonce stået her -
var den blevet læst!

Brønderslev

Aktieselskabet Pedershaab Jernstøberi

Brønderslev
Telefon 161 og 162

GAVER -

Guldsmed Børge Hansen
Algade 4, Brønderslev - tlf. 73

HJØRRING RING-BILERNE

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

Viborg

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

V. A. Jørgensens Eftf. A/S

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

FOTORAMA

Mathiasgade
Tlf. Viborg 659

A. L. ANDERSEN

Aut. El-installatør
Fårup - Telf. 40

Aksel Andersen

Købmand - Durup
Stort udvalg i
kolonial - vin - konserves
tobakker -- tlf. 135

Durup Polstermøbelfabrik

Telf. Durup 33

Vi bruger produkter fra

Grenaa Andelsmejeri

Nytorv 3 Grenå Tlf. 2 12 22

og så hænges den op til tørring. Man tager forsigtigt filmen af spolen og uden at berøre den for meget med fingrene. Den skal hænges drivvåd op, så løber vandet bedst af, og man skal helst sejttørre den. Det vil sige ikke bruge nogen form for kunstig tørring med hårtørre eller støvsuger. Det er nemlig om at få filmen fri for støv, derfor hænges den bedst op i et rum, hvor der er så lidt trafik som muligt og så støvfrit som muligt. Når filmen er tør kan der godt forekomme nogle enkelte kalkstriber efter vandet, der er løbet af filmen. Dem fjerner man let ved hjælp af en ren bomuldsklud med ganske få dråber sprit, endelig ikke for meget.

Nu er filmen færdig, og man kan studere om arbejdet er tilfredsstillende, og om negativerne er, som de skal være.

Hvis man var i stand til at undersøge en film, efter at den var eksponeret i kameraet, og inden den var fremkaldt, ville man ikke kunne se noget synligt spor af det billede, man havde taget. Men billedet er der alligevel. Efter eksponeringen og inden fremkaldningen er billedet latent, hvilket vil sige, at det findes i filmens følsomme hinde (emulsion), men er usynligt og ubrugeligt.

Den følsomme hinde er en kemisk forbindelse, hvis hovedbestanddele er en sølvforbindelse. I det øjeblik lukkeren er åben, og billedet bliver taget, sendes lysstråler ind mod filmen – stærke stråler fra de stærkest belyste partier i motivet og mindre stærke fra de mindre belyste partier, og kun ganske svage stråler fra skyggepartierne. Sølvet fra filmen er følsomt overfor lys, men denne følsomhed kan ikke iagttages, før fremkaldelsen har fundet sted. De kemiske stoffer i fremkalderen, sværter sølvpartiklerne i forhold til det lys, der er trængt ind til dem. Emulsionen bliver på den måde mørkest på de stærkest belyste steder, og på de partier, hvor der ikke er trængt noget lys ind, bliver der ingen reaktion, hvorfor disse steder fremtræder klare og gennemsigtige.

Det billede, der fremkommer, når filmen er fremkaldt, er derfor et negativ. Det vil sige, at billedet er komplet, men toneværdierne er vendt om, således, at sort bliver hvidt, og hvidt bliver sort. For at få et forståeligt billede er det derfor nødvendigt at tage et aftryk på fotografisk papir. Dette papir har en løsfølsom hinde (emulsion), som ligner den, der sidder på filmen, og når der passerer lys gennem negativet ned på papiret, får man igen et latent billede. Når dette papir er fremkaldt, fås et rigtigt billede, hvor sort er sort og hvidt er hvidt og med de rigtige mellemtoner fordelt, som de skal. Dette er hovedprincipperne.

Knud Sidal.

Godt at vide — og huske

Et godt råd, der har været vanskeligt at følge i denne sommer: Montér kun helt tørre dias – mellem helt tørre glas – under helt tørre forhold. Det er den sikreste vej til dug-frie dias.

Agepon-badet (1:200) bør ikke stå længere end en uge, da det så ikke virker fuldt effektivt. Også det konserverende middel, der er tilsat Agepon, taber i løbet af denne tid sin kraft. Den lave pris på Agepon tillader i hvert fald en ugentlig udskiftning.

Agfa's reparationsafdeling er vist ved at komme i julestemning. Den har fremført det inderlige ønske, at ethvert kamera, der indsendes til reparation, forsynes med manillamærke med angivelse af afsender, kameratype og fejl. Så vidt vi husker, har den haft det samme ønske en gang før – men alligevel er der stadig 15–20% nittere.

K-rammens brugsanvisning: *Læg diapositivet med hindsiden opad (kantteksten »Agfa-color« vises spejlvendt) i den hvide rammehalvdels pasvinkel.* I modsat fald vendes nemlig ved siderigtig projektion den mørke varmesugende side af K-rammen mod lampen med deraf følgende kraftigere opvarmning af ramme og dia, udskillelse af fugtighed (mørke »skygger«) og evt. smeltning. Den hvide side af rammen skal vende mod lyskilden!

Som tidligere meddelt kan det ske, at Agfa Rodinal ved fortynding til at begynde med får en grønlig tone, hvilket dog ikke ændrer fremkalderens fotografiske egenskaber det allermindste.

Personalialia

Agerbæk

Trafikekspedient G. C. Schou, er udnevnt til stationsmester ved Agerbæk st., hvor stmst. A. V. Hartlev har søgt afsked på grund af alder (69 år).

Dødsfald

Lokfører N. C. Thomsen, fh Randers, 83 år. Lokfører Vilh. Brøgger, fh Slagelse, 82 år. Stationsforst. A. P. Larsen, Tønder 1933–40 og Gedser 1940–54, 78 år.

Lokfører S. Overgaard, fh Århus, 77 år. Overbanemester C. E. Schwartz, fh Esbjerg, 74 år.

Pakhusmester H. M. Daurup, cvk Gb, 74 år.

Baneformand H. I. Olsen, fh Holte, 73 år. Stationsforst. P. Jacobsen, Hjordkær 1940–57, 73 år.

Godsekspeditor K. H. Christensen, fh Sorø G, 73 år.

Togfører F. C. Hansen, fh Esbjerg, 71 år. Lokfører H. P. Klingsten, fh Esbjerg, 72 år. Rangermester V. E. Jørgensen, fh Kh, 69 år. Lokfører C. A. Eisenbichler, fh Århus, 69 år.

Fuldmægtig M. Stausgaard, T F J, Thisted, 58 år.

Pakhusmester R. E. Andersen, dep. for fundne sager Kh, 68 år.

Togfører H. C. C. Hansen, fh Kh, 66 år. Stationsforst. N. K. Hansen, Kavslunde 1956–61, Hong fra 1961, 61 år.

Vognopsynsmand V. H. Orbe, Skjern, 60 år.

Afdelingsing. F. P. Pedersen, overing. Kh, 58 år.

Lokfører B. T. S. Kristensen, Horsens, 47 år.

Moderne gas-opvarmning

Gas er inde i en rivende udvikling, der gør en orientering om gassens praktiske muligheder særdeles aktuel idag.

I mange kakkelvovnsopvarmede lejligheder er brændselsopbæring, askeudbæring og stov en kilde til irritation og ærgrelse og til en masse ekstra besvær for husmoderen.

Mange mennesker, der bebor ældre lejligheder, har lyst til at få ændret disse forhold, men hvordan gøre det med andet end centralvarme?

Det kan lade sig gøre i dag, da man kan købe de moderne, nydelige og pladsbesparende gasradiatorer.

Gasopvarmning er allerede vidt udbredt i udlandet, men er også ved at blive det her. – Alene i København har man i indeværende år taget 7000 gasradiatorer i brug. – Dertil kommer, at mange villaejere er gået bort fra koks-kedlen og har fået installeret gasfyr i stedet.

Normalt regner folk med, at gas er for dyrt til rumopvarmning, når gasprisen er 42 øre pr. kubikmeter, og det er også rig-

Aarhus

Vi danser hos

RIIS . . . naturligvis

Århushallen – Ungdomsgården
Tlf. Århus 7 76 15

Hans Jensen & Co. Eftf.

Guld- og sølvvarer en gros
Molsgade 2, Århus - tlf. 3 36 77

EXPRES SMØRREBRØD

Selskabssmørrebrød
Åboulevarden 46, Århus - tlf. 3 65 15

Modesalon „Helle“

Otto Rudsgade 31, Århus
Tlf. 6 71 70

RENAULT i Århus

v/ Sv. Jensen
Nye og brugte vogne
Salg - service - reservedele
Banegårdsgade 1, Århus - tlf. 3 12 55

Vask & rensning

altid bedst og billigst

S. B. VASK

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

Blikvarefabriken Aabyhøj A/S

Nordrevej 4 - Aabyhøj
Tlf. Århus 5 82 00

F. Roldrup
ISENKRAM



Silkeborgvej 311
Aabyhøj
Telefon 5 86 40

M. Jeppesens kem. fabrik

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

Aarhus opland



Normand's køreskole

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

Åbyhøj mest mod. vaskesalon

WASCATOR, Chr. Winthersvej 55,
Åbyhøj
WASCATOR - våd vask - tør vask
rullevask
WASCATOR henter og bringer overalt
Drej 5 80 59

Ompolstring af møbler

Syning og pålægning af gulvtæpper.
Thomsen Møbler,
Frodesvej 32, Åbyhøj
Tlf. 5 57 15

Nu kæles der for Deres bil i Brabrand

100 m vest for Vest-Teatret
Smøre- og vaskehal med gennemkør-
sei, omhyggelig smøring med Castrol.
Vi har Molub-Alloy smøre service.

UNO-X Auto-Centret ½

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

HERMANN KJÆR

v. Robert Kjær
Brabrand Tlf. 6 00 33

MÆLKEFORSYNINGEN

Erling Sørensen
Brabrand Tlf. 6 00 70

Tjørnholm Radio

Radio - Fjernsyn - Grammofonplader
Klostervej 40
Ry - telefon 105

Brugsforeningen TRYG

RY TLF. 49

BOY HOLST

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

Skanderborg

KØR

med

PEDER NORGES LILLEBILER

Møllegade 3 – Skanderborg **618**

Jens Mortensen

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

Gør det selv - men husk!
Farver - lakker og tapet

Farvehandler Lauerberg

Adelgade 127, Skanderborg, tlf. 275

Fa. OTTO REPIEN

v/ Hugo Mortensen
Guld – Sølv – Ure – Optik
Adelgade 100, Skanderborg. Tlf. 234

Silkeborg

Aktieselskabet

Handels og Landbrugsbanken i Silkeborg

Telefon 1024 (5 lin.)
Filialet i Bryrup og Engesvang

Ringgaards Konditori

Vestergade 15 – Silkeborg
Tlf. 264 og 2131

Alderslyst Foto

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

Bryggeriet Godthaab

Andr. Madsen & Søn
Tlf. Silkeborg 252

Jernbanepersonalet benytter SPAREKASSEN FOR AARS OG OMEGN

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

tigt. Imidlertid har alle moderne gasværker en lav særpris på gas til boligopvarmning og vandopvarmning.

Århus kommune værker leverer gas til disse formål for kun 19 øre pr. kubikmeter, og dermed er gassen blevet konkurrencedygtig med olie, hvor man anvender en moderne gasradiator.

En gasradiator er helt ufarlig, fordi den placeres op mod en ydermur, som regel under et vindue, og forbindes til det fri ved hjælp af et dobbelt rør. Dette rør tjener dels til frisklufttilførsel til forbrændingen og dels til bortledning af gassens forbrændingsprodukter til det fri.

Gasradiatorens opbygning indebærer, at dens brænder ikke har nogen forbindelse til det rum, hvori den er installeret, og dermed er udstømning af gas i stuen helt udelukket.

Hvorfor er gasradiatoren blevet så populær, hvor den er taget i anvendelse?

Fordi en gasradiator er den mest effektive varmekilde, der overhovedet er konstrueret og samtidig den mest regulerbare. En gasradiator kan varme en helt kold stue op på 10-15 minutter, hvorefter gasradiatoren kan nedreguleres og vedligeholde varmen ved et lavt blus. En korrekt benyttet gasradiator er ikke dyrene i brug end f. eks. en olieamin, snarere lidt billigere.

Anskaffelsesprisen ligger på linie med f. eks. et 200 liter køleskab og med installation vil prisen i regelen være noget lavere end prisen på et fjernsyn. Hvis gasradiatorens fortrin skal nævnes, bør man hæfte sig særligt ved følgende:

Hurtig opvarmning, ingen brændsels-transport, ingen askeudbæring, let regulering, lille pladsbehov, den tændes uden tændstik ved betjening af et håndtag, ringe vedligeholdelsesudgifter, lang levetid og ved korrekt brug, en god økonomi. - Ingen risiko for kulilte og eksplosion.

Gas-Vandvarmere

I lejligheder med gasradiatorer, har man fået flere fordele end selv centralvarmen kan byde sin bruger, men en væsentlig bekvemmelighed mangler - det varme vand.

Også varmt vand kan man få med gas. Der findes i handelen flere udmærkede og særdeles økonomiske gasvandvarmere til såvel bygas som flaskegas.

En gasvandvarmer opvarmer det kolde vand, mens det løber gennem apparatet, og man kan med en gasvandvarmer oven i købet selv bestemme vandets temperatur indtil ca. 65 grader celsius.

En gasvandvarmer bruger kun gas, når der tappes varmt vand, og den kan ikke tømmes.

Gasvandvarmere findes i flere størrelser. Den mindste kan levere varmt vand til en køkkenvask, en håndvask og en telefonbruse.

Nummeret større er især egnet til forsyning af en strandbruse eller et lille badekar, men kan naturligvis også benyttes i køkkenet. Den største vandvarmer er beregnet til fyldning af stort badekar.

Varmt vand med en lille gasvandvarmer vil ved den billige gastarif koste 60 kr. - 100 kr. pr. år. Nummeret større vil i brug koste 110 kr. - 200 kr. pr. år, og en stor vandvarmer vil pr. år koste 160 kr. - 250 kr. alt forudsat den teknisk rigtige anbringelse og benyttelse af de rigtige installationsmaterialer.

Når en prisforskel optræder i forbruget pr. år fra lille til stor gasvandvarmer, skyldes det ikke, at den store vandvarmer har en dårligere økonomi end den lille, men simpelt hen, at de fleste mennesker har en tilbøjelighed for at rutte med det varme vand, og en stor gasvandvarmer kan naturligvis yde mere varmt vand end en lille, - der kan derfor også rutes mere med det. Iøvrigt er varmtvandsforbruget størst, hvor man benytter badekar.

Gassen er inde i en rivende udvikling, og det kan nævnes, at man i New York netop har fuldført et kæmpebyggeri med boliger til 20 000 mennesker, hvor alle lejligheder er gasopvarmet. Alle lejligheder er desuden forsynet med et moderne gas-komfur, og selv køleskabene drives ved gas. Bydelen har eget el-værk og som varmekilde ved el-fremstillingen er naturligvis også anvendt gas.

På grund af moderne fremstillingsmetoder og rationalisering, vil gas blive stadig billigere i de kommende år, og der er grund til at antage, at mange fremtidige eenfamiliehuse vil blive opvarmet med gas på grund af forbedret isolering og de væsentligt lavere installationsomkostninger, der knytter sig til anvendelse af gasfyrede centralvarmekedler.

Prisforskellen på et oliefyrr med nedgravet olietank og en gaskedel andrager ca. 3000-4000 kr.

4000 kr. sparet i et byggeri betyder i realiteten en besparelse for bygherren på ca. 5000 kr., fordi der ved hjemtagning af lån må regnes med et kurstab. Regner man med forrentning og afskrivning af merprisen på et oliefyrringsanlæg inklusiv kurstab over en 10-årig periode, vil det fremgå, at man pr. år kan tillade sig at bruge 400 kr. - 500 kr. mere til brændsel end tilfældet ville være med et billigt brændsel, for det bliver uøkonomisk at anvende gas. Desuden opnås en besparelse på gasfyret i form af service og vedligeholdelse.

De her fremførte synspunkter vil sikkert

give anledning til en del overvejelser blandt arkitekter og kommende bygherrer.

Gas-eksperten NICO, Helgolandsgade 29, Århus C, er Dem gerne behjælpelig med alle oplysninger vedrørende gasvarme.

BOG-anmeldelser

Forlaget Spektrum

Anders Lassen -
Sømand og Soldat

Forlaget Spektrum har udsendt en ny udgave af Suzanne Lassens bog om sin søn, »Anders Lassen - Sømand og Soldat«, der i flere år har været savnet på bogmarkedet. Det er glædeligt at se, for det er en bog, som alle de unge bør kende, der ikke selv har oplevet den anden verdenskrig - ja, en bog som *alle* danskere bør læse.

Da krigen kom, var Anders Lassen forhyret med tankbåden »Eleanor Mærsk«. Den befandt sig 9. april 1940 i Den persiske Havbugt, hvorfra den sejlede til en allieret havn, og kort tid efter afmonstrede Anders Lassen for som frivillig at træde ind i den britiske hær. Efter den nødvendige træning i England kom han med et skib til Vestafrika i hemmelig mission. Her begyndte hans strålende karriere. Allerede som 21-årig blev han udnævnt til officer og fik militærkorset. Han vendte tilbage til England, deltog i natlige angreb mod tyskerne på øerne i Det ægæiske Hav, vandt ry som en af den britiske hærs dygtigste og modigste officerer. Han gennemførte de mest eventyrlige og dristige angreb på tyskerne og vandt efterhånden tre militærkors for tapthed. Gang på gang trodsede han døden og udsatte sig for de største farer.

Soldaterne fulgte »Andy« med ubegrænset tillid. De elskede ham, og den fattige græske befolkning tilbad ham som en gud. I Saloniki drev han tyskerne ud og forhindrede de store odelæggelser, de var i færd med. Han optrådte, som om han rå-



A. Honorè & søn



Isenkram - køkkenudstyr
glas og porcelæn

Torvet - LEMVIG - Telf. 408

Aarhus

NIMBUS BUDENE

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

Aarhus Bedemands- og Begravelsesforretning

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

Korset Specialisten

Dagmar Schultz Petersen

KAWO korsetter

Ryøsgade 28 - Telf. Aarhus 2 40 28

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

WASCATOR

Finsensgade 63, Aarhus (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
Ia' 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 børnefodtøj i

Skotøjsforretningen

FREMTIDEN

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

Harry's Motorservice

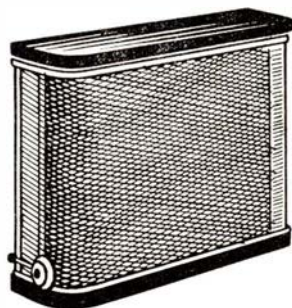
Alle former for opretning
Biler – Motorcykler – Scoters
Autogen- og elektrosvæjsning
Thunøgade 19 Århus C

Osv. S. Thomsen

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

GAS-VARME

med Ribe Gasradiator er god økonomi



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

GAS-EKSPERTEN NICO

Helgolandsgade 29 - Århus - 3 48 00

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 hårraffald 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

Vi kører med

I/S Aarhus Minibiler

Tlf. 2 22 00

KARL PETERSEN & V. CHRISTENSEN

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

Osteriet

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

Jydsk Elektro

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

Clemenstrykkeriet

Kystvej 37
Århus C - Telf 2 06 11

dede over store styrker, medens han i virkeligheden kun havde en lille håndfuld soldater. Bogen slutter med beretningen om felttoget i Italien, hvor Anders Lassen faldt ved Comacchio.

Suzanne Lassen har selv været på de steder, hvor hendes søn udførte sine heltebedrifter. Hun har talt med mennesker, der kendte ham, hans foresatte, hans kammerater og befolkningen på de græske øer. Tilsammen giver disse mange træk billedet af en stor og tapper soldat, en ganske ung mand, som var i besiddelse af et usædvanligt fysisk og moralsk mod, og som allerede, mens han levede, blev en legende. Efter sin død blev han tildelt Victoriakorset, verdens fornemste militære udmærkelse.

283 sider, ill. Pris kr. 19,75, indb. kr. 34,50 og 42,50.

Kaptajnen på San Roque.

Den unge engelske forfatter Gwyn Grefin, der bliver introduceret i Danmark ved romanen »Kaptajnen på San Roque«, har selv levet et liv så spændende og indholdsrigt som nogen roman. Han blev født i Ægypten, men blev sendt til England for at gå i skole. Under den anden verdenskrig gjorde han tjeneste i Afrika som administrativ officer, og derefter blev han politiofficer på Røde Havs-kysten. Nogle år boede han i Australien og senere på De Kanariske Øer, men vendte så tilbage til Europa og slog sig ned i Italien. Han har skrevet tre romaner, men har fået sit gennembrud med »Kaptajnen på San Roque«, der er solgt til udgivelse i en lang række lande.

Et emigrantskib på vej fra Europa til Australien med sin levende last – engelske industriarbejdere og fattige italienske bønder, samt en håndfuld passagerer på 1. klasse.

I centrum står en lille fast skikkelse, en ung mand med et uanseligt ydre med en stædighed så bundløs som selve oceanet. Han har en del at slås med – en sorgløs, charmerende, altfortærende familie hjemme i Napoli, en kæde af uheld om bord i det gode skib San Roque og først og sidst sin egen stridbare natur, som skaffer ham talrige fjender på halsen. Han lider under en ungdommelig usikkerhed men vokser med en næsten umulig opgave, der rummer så forskellige elementer som et sadistisk dreng-trekløver, en elskovshungrende, brutal skolefrøken fra den australske ørken, en russisk grevinde, der har mistet hele sin formue, og en pensioneret britisk officer og hans søster, der stadig lever i deres glørrige fortid, for ikke at tale om selvmord om bord, operationer i rum sø, et farligt mytteri, nær-havari i en orkan og meget mere.

»Kaptajnen på San Roque« er en saga om den moderne folkevandring, et realistisk eventyr med mægtig spændvidde – et tolstojsk portræt af vor tid. Det er der alt sammen: de store linier, den sindsoprivende spænding, de små lune smil over denne verdens dårskab, de beske udfald mod urimelighed og ondskab, den store, befriende latter. Et epos om mennesker på livets hav, som man aldrig bliver træt af at læse og læse igen.

400 sider. Pris kr. 25,50 – indb. kr. 42,50.

Gyldendals Trænebøger

De lange aftener med deres opfordring til hjemmeliv og hygge har for alvor holdt deres indtog, og mange glæder sig til i den kommende tid at gå i gang med nogle af de bøger, de mangler at få læst. Gyldendals Traneserie, der med sit alsidige udvalg henvender sig til mennesker, som er i resistance med deres læsning, forøges i november med seks bind: to danske, et norsk, to svenske og et amerikansk.

Det norske bind, »Aku-Aku«, Thor Heyerdahls beretning om sin ekspedition til Paskøen, markerer noget nyt inden for serien. Bogen er den første Traneborg, der er farveillustreret. Dette er muliggjort ved, at forlaget ud over det danske oplag af farvebillederne har kunnet trykke dem til eksport.

Med de svenske bind bliver der lejlighed til nylæsning eller genlæsning af to af den svenske digter August Strindbergs vigtigste værker. Det ene, »Folkene på Hemsö«, er en handlingsmættet fortælling om den stockholmske skærgårds ejendommelige befolkning, den lyseste bog i Strindbergs forfatterskab. Den anden er forfatterens gennembrudsbog, »Det røde Værelse«, en blændende og bidsk satirisk skildring af kunstner- og samfundsliv i Sverige for tre generationer siden.

Jens Kruuse er repræsenteret med »Min Hat sidder skævt«, 10 historier, »erindringsforskydninger«, hvor læseren føres fra gamle dage i Danmark til vore dage i det store udland. Franz v. Jessen, den anden danske forfatter, skildrede som journalist Dreyfus-affæren og krigene før den første verdenskrig mellem Rusland og Japan og på Balkan. Hovedpersonen i hans bog fra det gamle Rusland, Katja, vækker uimodståeligt mænds kærlighed, men savner selv evnen til at elske nogen. »Katja« er blevet en europæisk succes og indtil nu udkommet i 12 lande.

November-Tranernes amerikanske indslag er »Modets røde Kokarde« af Stephen Crane, der døde i år 1900 og i dag er en af Amerikas mest læste klassikere. Hans roman foregår under den amerikanske borgerkrig og skildrer krigens bestialitet. Dens

hovedperson er en ung uprovet soldat.

Pris kr. 4,25 – dobbeltbind kr. 6,25 – triplebind kr. 8,25.

P. Haase & Søn, Løvstræde 8, København K.

K. E. Maedel: Giganten der Schiene.

Fremtiden er begyndt, diesel og elektriske loko behersker i stedse højere grad jernbanerne. Disse røde, blå, grønne og brune maskiner hører ikke længere fremtiden og fantasien til, de er kommet, og de er kommet for at blive.

Om dette og meget mere fortælles der i: *Giganten der Schiene*. Bogen minder om sin forgænger: *Geliebte Dampflok*, billederne er af samme fine kvalitet, blot er der i denne bog langt flere og mange flere i farver.

Bogen indeholder endvidere en billedfortegnelse over alle Tysklands diesel og elektriske loko samt triebwagen.

174 sider, 125 fotografier heraf 20 i farver, mange tegninger og tabeller. Stuttgart 1962. Kr. 21,00 indbundet.

Lok Magazin.

Die Lektüre für alle Freunde der Eisenbahn.

Lok Magazin er et nyt tysk periodica, som skal udkomme 4 gange årligt. Karl-Ernst Maedel, forfatteren til: *Geliebte Dampflok* og *Giganten der Schiene*, står som udgiver, og har blandt andre disse kendte jernbaneskribenter som medarbejdere: A. Lepage, Egon Stieber, H. Schroeter og E. Born.

Lok Magazin er trykt på fint papir, og billederne er af meget høj kvalitet. Maedel vil i Lok Magazin skrive om historiske og aktuelle ting af jernbanemæssig interesse, om damp-, diesel- og elektriske loko og i øvrigt om, hvad der sker på jernbanerne rundt om i verden.

Bogen indeholder 64 smukke foto heraf flere helsides. Bog I er udkommet. 80 sider. Pris 13 kr. I abonnement (4 nr.) 41 kr.

E. P. Alexander: Iron Horses.

American Locomotives 1829-1900.

Gamle amerikanske loko har altid haft tiltrækning på jernbanefolk. Disse festlige loko med den store skorsten og hvad der ellers var af ejendommelige ting ved dem er der stadig stor interesse for.

Forfatteren har samlet 97 gamle tegninger og litografier af loko, som han fortæller om. Alle illustrationerne er smukt gengivet, og man glæder sig over de mange sjove, mærkelige og interessante loko.

240 sider. Ca. 115 ill. Stort format (22×28,5 cm). Før 60,50 nu 25,50 indb.

Lucius Beebe: Highball.

A pageant of Trains.

Vil man danne sig indtryk af amerikanske damploko af i dag, kan man vist ikke vælge nogen bedre bog end Highball. Man får gennem 190 fotografier og en kvik tekst et all-rounded indtryk og de storslåede fotografier vender man gang på gang tilbage til.

226 sider. 190 fotografier. Stort format (22x28,5 cm). Før 48,25 nu 25,50 indb.

Lucius Beebe: High Iron.

A Book of Trains.

High Iron er en beretning i ord og billeder om en af de mest fængslende af de drastiske amerikanske »sagaer«. Det er ikke blot en historisk beretning, det er lige så vel en håndbog om lok og jernbanernes udvikling. Bogen har 174 fotografier, som Lucius Beebe selv har taget, og han har overgået sig selv. Den er endvidere forsynet med en ordliste over jernbaneslang, -udtryk og -vendinger.

225 sider. 174 ill. Før 48,25 nu 25,50 indb.

Da vor udenlandske leder var i Amerika på forretningsrejse i foråret købte han disse 3 titler meget fordelagtigt, og som det fremgår, er der tale om bøger, selv ikke Amerika-interesserede vil have stor glæde af. Alle tre bind tilsammen sælges for kr. 70,-.

W. Bay: Locomotives of the Danish State Railways.

Så kom denne længe ventede bog, som vi allerede anmeldte i maj nr., men som med alt andet bogtryk og bogbinderarbejde er der intet, der mere leveres blot tilnærmelsesvis til den lovede tid, og sådan er det også sket med denne bog.

W. Bay's fyldige og interessante tekst ledsages af 57 foto af alle lokotyper lige fra de aller første med navne som Roeskilde, H. C. Ørsted, Ydun, Arvak – senere Hs – og mange flere. Som tidligere meddelt indeholder bogen en komplet fortegnelse over DSB damplok med diverse data: Byggeår, DSB nr., fabriks nr., opbygningsår m. m.

Pris 32 kr. 25 øre hos P. Haase & Son, Løvstræde 8, K.



Vi har selv været ude om det!!

Det kunne ikke blive ved med at gå. – Dette, at mennesker og dyr i en relativt fjern fortid praktisk talt kunne blive lige så gamle, som de nu gad. Vi erindrer jo alle, at Methusalems ganske alder blev 969 år og hans søn 777 år osv., osv.

Sådan kunne det ikke fortsætte, thi den regulator, man nu har i fart, færdsel og andre dødsfælder, måtte man dengang helt undvære, ligesom lægemangelen endog var større end nu.

Men bortset fra årsagerne, så var folgerne af de store familier næsten uoverskuelige. Hvorledes holde rede i de mange generationers forfædre og formødre for slet ikke at tale om onkler, tanter, niecer og nevoer og hvad med familiefester som konfirmationer og desl. – Hvor skulle man skaffe kogekøner til så mange, og hvorledes med lokaler til så store kongresser? – Og sidst, men ikke mindst, problemet omkring julegaverne.

Endelig indså Skt. Peder, at der her var noget, der alvorligt knirkede (dog vist aller mest pensionskasserne, der slet ikke kunne holde), og han besluttede da at tillægge alle skabninger en normallevealder, som så – værsgod – skulle overholdes.

Som formand for en kommission tog han selv sagen op og begav sig til selve åstedet, hvor han – selvfølgelig – straks blev omringet af det nysgerrige menneske, som han – let irriteret over dets pågænhed – straks tildelte 20 leveår. Men hvilket ramaskrig opløftedes der ikke, og en protestdeputation gjorde stærke forestillinger, der særlig hæftede sig ved, at et generationsskifte dog tog hele 30 år. – Nå, ja, ja, så fik de tillagt 30 år.

Kommissionen drog videre, – med de utilfredse mennesker i sit kølvand, som måger efter et skib, – og traf kort efter et

overbelæsset pakæsel. Ser man det, sagde formanden, – – – her er dog en virkelig kraftig, tilmed firbenet og tykhudet skabning, – – – som så blev ansat til 40 år. Men mester grå bed efter dem, sparkede bag ud og skrydede værre end noget menneske for at give udtryk for sin misbilligelse, som den dog også motiverede: 40 år!! – – i slid og slæb fra morgen til sen aften, med prygl og sult som eneste belønning, nej!! – Det halve ville være mere end rigeligt! – – – Dette ønske blev opfyldt.

Undervejs fik de tobenede tiltusket sig æslets frabedte år, og så antraf de hunden, som omgående spærrede dem vejen, knurrede fælt, viste tænder og goede en energisk protest: Det kan ikke være alvor, – et hundeliv i 20 år, – lænket og bundet til et hundehus med tørst om sommeren og kulde om vinteren, men altid vagt 24 timer i døgnet, – godt med slagsmål, men meget småt med kodben!! – – – Neiii!! knurrede den.

Kommissionen var nu bleven rutineret, slog straks det halve af og – helt vanemæssigt – tilskrev den mennesket de 10 år, hunden havde forsmået.

Ilidtil havde det været en ret kedsommelig tur, men nu blev det lystigere, for de mødte aben. Den boltrede sig i et træ og hang snart i bagbenene, snart i halen og lavede sådan en kommers, at kommissionen stod og morede sig et øjeblik, inden den fastslog, at her var materiale til mindst 25 leveår.

25 år! – – skreg abekatten og vrængede mund efter dem. – Kom herop, mine herrer, og prøv, inden De dommer. – Tror De, det er morsomt sådan at spille idiot og være til grin i så mange år!? – Nej! – 10 år, det kan man måske udholde!!

Da kommissionen ikke skulle op og prøve noget, så fik den hurtigt sin vilje, og da det umættelige menneske ligefrem lyste af begærlighed og trængte meget på, sagde Skt. Peder gnavent: Ja, ja, det er jo op

JORDARBEJDER

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

Indhent venligst tilbud og oplysninger.

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

WINTHER

navnet på danske kvalitets legecykler og løbehjul. Kendt og skattet af forældre og børn i mange lande.

Støt dansk industri — støt dansk eksport — forlang derfor

WINTHER

mod jul, så giv dem da også den portion, men så er det uigenkaldeligt slut med denne pågående race, -- Farvel!!

Og menneskets tillidsmænd vendte tilbage med en -- efter deres egen mening -- antagelig generel overenskomst, nemlig:

30 år som menneske, derpå 20 som et storskrydende, bidsk og sparkende, men forslæbt pakæsel, -- med ørerne konstant lagt ondskabsfuldt tilbage af lutter utilfredshed. I de næste 10 er han hund for hele familien. Gnaven og knurrende og viser måske også tænder, men bider ikke, da det resterende gebis efterhånden ikke sidder alt for fast.

Og den sidste ration, -- som jo var julegaven, -- i den er han julemand hele året rundt -- og langt ind i fremtiden.

— Dixi —

Utraditionel Synsvinkel

Ved Eksamen trak han spørgsmålet: »Mirakler fra bibelhistorien« og denne var ikke hans stærkeste side -- tværtimod. Om længe fik han dog rigget en beretning sammen om en forsamling på 5 personer, der spiste 5000 fisk.

— Nåda, sagde den tålmodige censor, -- de må da have forspist sig!

— Nej, -- men det er også et mirakel, at de ikke gjorde det!

Juleproklamation

— I år må I ønske jer lige, hvad I vil i julegave!

— Bravo! -- bravo!

— For jeg har lige gjort det op, jeg ejer kun gæld og har mistet alt, -- også krediten!

Brevkassen

Sp.: Kære redaktør! -- Siig mig engang, hvad er det med denne her ægteskabelige trekant, som man hører så meget om i nutiden, og hvad skal de kanter ind i det fotagende for? Forud Tak!

Daglig læserinde.

Sv.: Der må jo altid være en kant, enten over-, under- eller højkant, -- også i et ægteskab. Men da hverken naturen eller geometrien kender en tokant, så har man måttet ty til trekanten. Og det er et gammelt fænomen. Et af de første, som bladet kender, er Adam, Eva og Slangen, men det vakte nu også sådant et røre, at de blev sagt op og måtte flytte. Red.

Ak, ja!!

— Er det nu den gamle sygdom, deres kone skal behandles for?

— Nej, nej, -- det er noget helt andet, som er noget værre skab at komme i lag med. -- Det hedder symptomer!

På skiftehold

— Sidst jeg traf dig, sagde afholdsmanden, -- gjorde Du mig glad, fordi du var så pinlig ædru!

— Åh, ja, -- og idag er det mig, der er -- sådan lidt g - - lad!!

Fra jernbanens barndom



— Tilbage!

— Næ, den ound stejl'mæ wil a fram, om a så ska' kjyrr a hiel jaenbån' synner å sammel!

Bladets læsere, annoncører og medarbejdere samt de mange, der også i år har vist »Jernbane-Bladet« deres interesse, ønskes herved glædelig jul og godt nytår.

Redaktionen.



DET GÅR JO STRYGENDE
NU VI ER KOMMET I GANG;
DE 400 TONS GENERER
OS IKKE!

JEG LOVET AT BERE DIG
PÅ HENDERNE HELE LIVET?
NEJ - ALDRIG!

HAN PÅSTÅR, HAN
HAR EROBRET
HENDE!



ÅH - LA VER OG SKAV DIG,
SÆT JEG HAVDE
SLÅET HÅRDT!



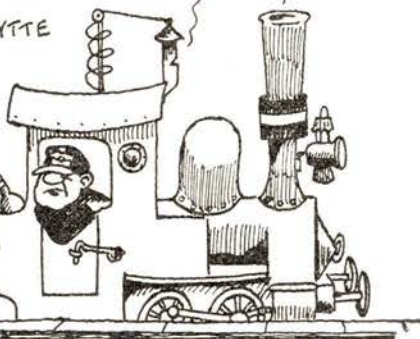
- HØRTE DE IKKE JEG
KALDTE?
- NEJ, IKKE FOR ANDEN GANG



MESTER, HVIS DU BLEV
SKÅRET I TO STYKKER
KUNNE DER BLIVE TO
FLOTTE EKSPEDIENTER
UD AF DIG!

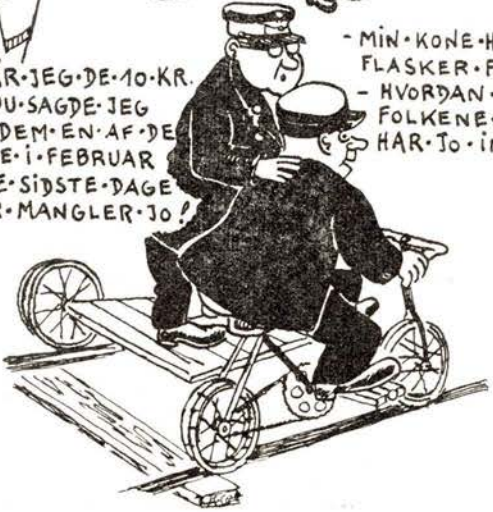


- ER DET TILLADT AT SPYTTE
PÅ LOKOMOTIVET?
- NEJ, BESTEMT IKKE!
- JEG TÆNKTE DET NOK,
MEN HVORFOR ER DER
IKKE OPSLAG OM DET?



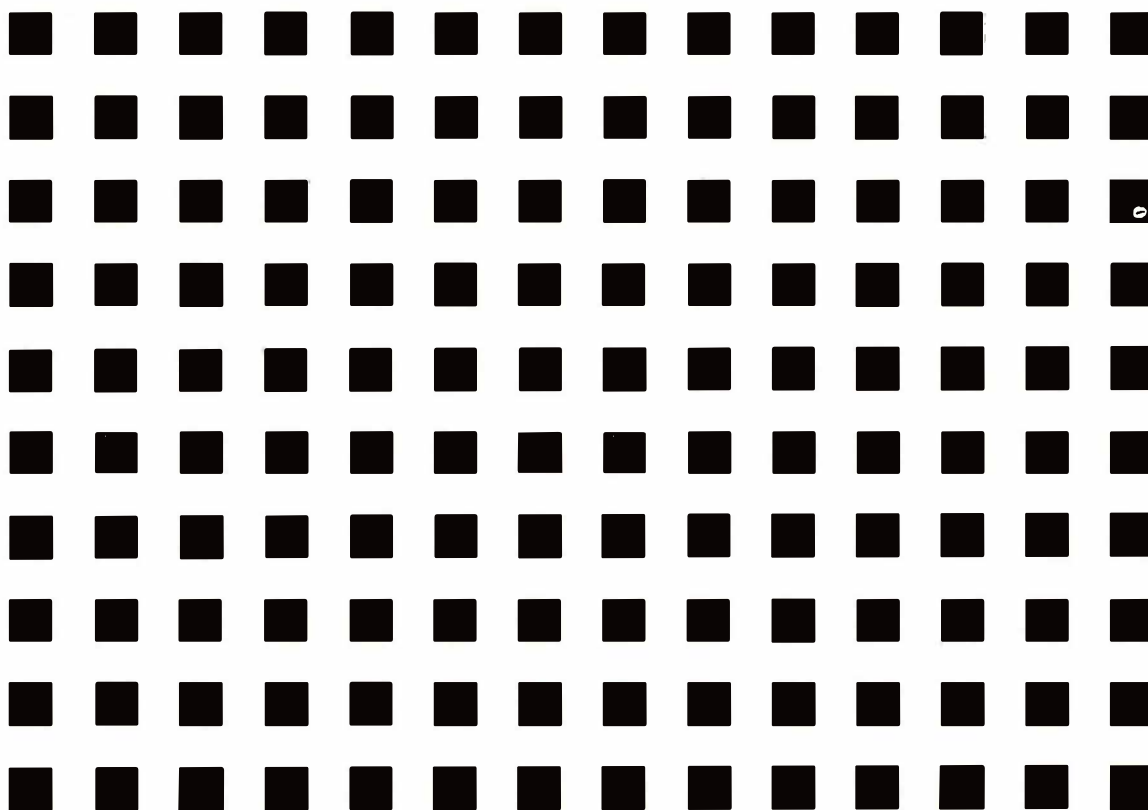
- MIN KONE HAR I DAG SOLGT TOMME
FLASKER FOR 4 KR 50 ØRE!
- HVORDAN MON AFHOLDS-
FOLKENE KLARER SIG - DE
HAR JO INGEN TOMME FLASKER!

- HVORNÅR FÅR JEG DE 10 KR.
DU LÅNTE, - DU SAGDE JEG
SKULDE FÅ DEM EN AF DE
SIDSTE DAGE I FEBRUAR
- JA, MEN DE SIDSTE DAGE
I FEBRUAR MANGLER JO!



HER ER 140 PUNKTER

og der er 140 steder i landet hvor der ydes HANDELSBANK-service



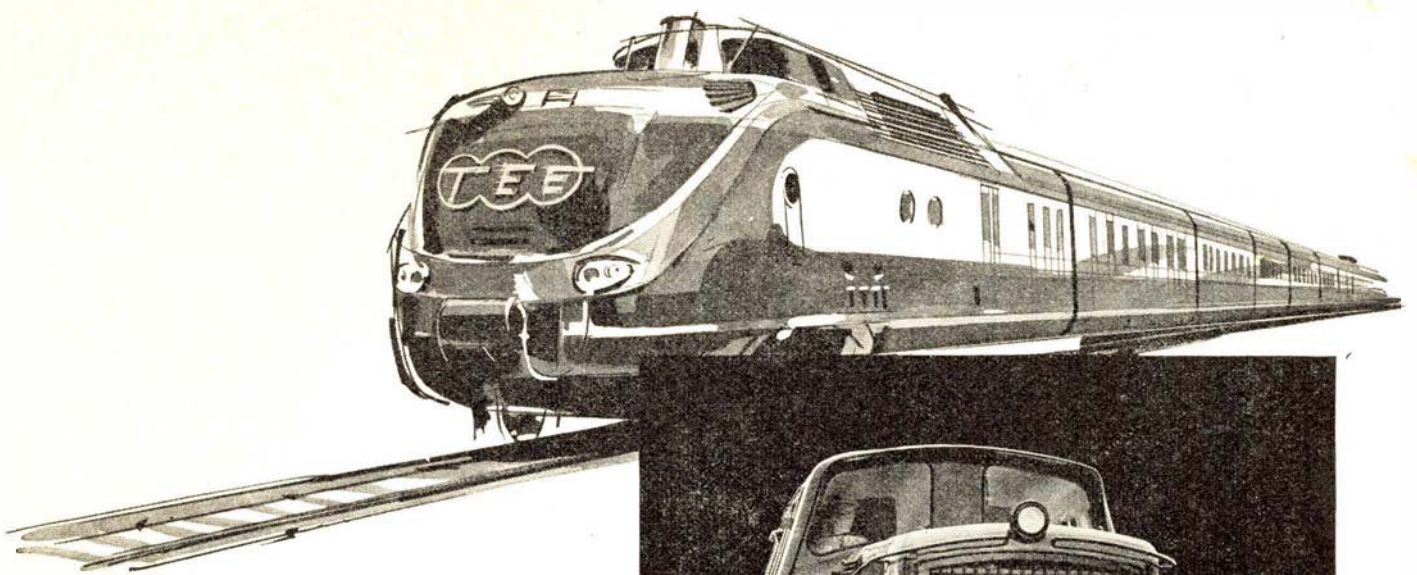
Afdelingen på hovedbanegården har
åbent for

køb og salg af fremmed valuta ud-
over normal banktid

Telefon *MI 6886

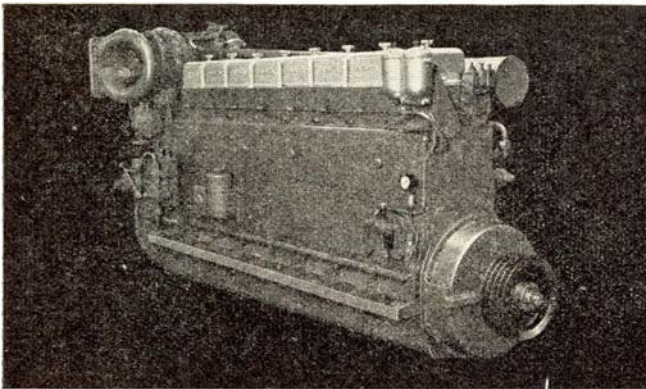
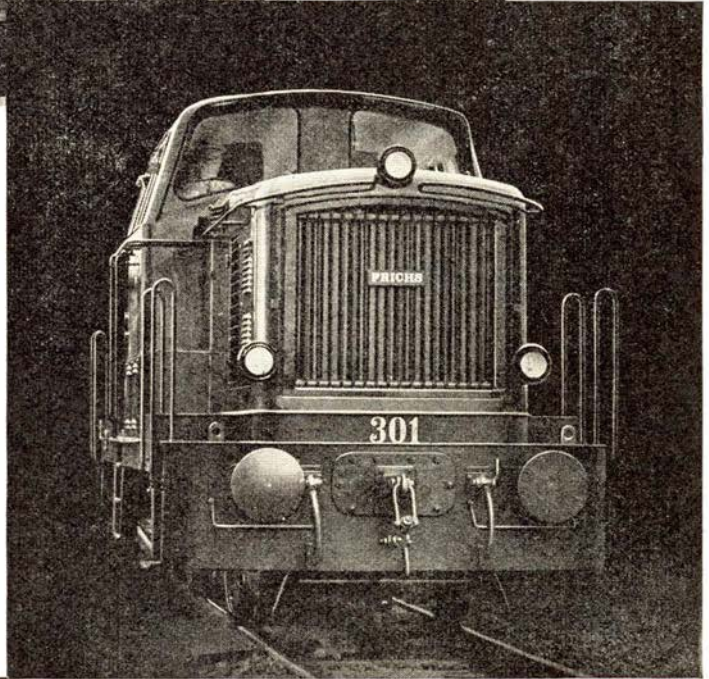
HANDELSBANKEN

-altid med i billedet



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTOROG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark:

PROTECHNICO ½

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