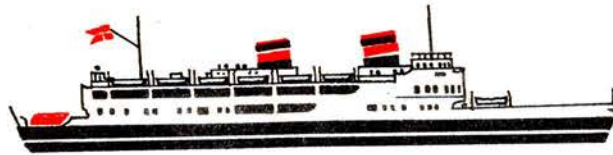
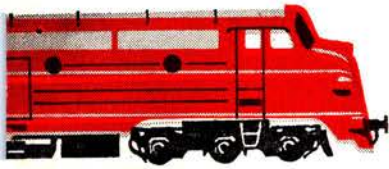


JERNBANE-BLADET

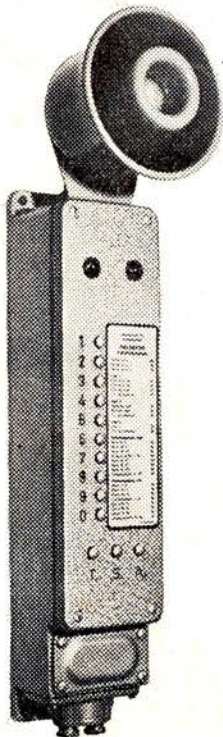


TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

Vi lykønsker
D.S.B.

med den nye

FUGLEFLUGTSLINIE



SINUS

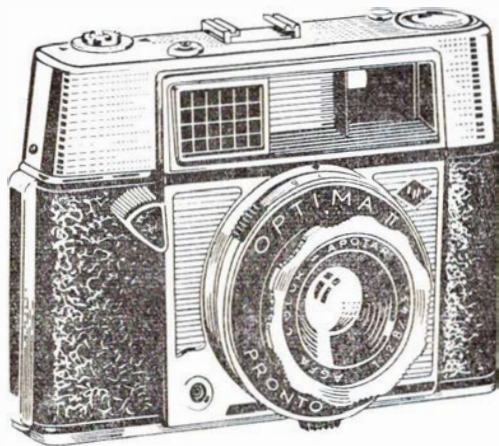
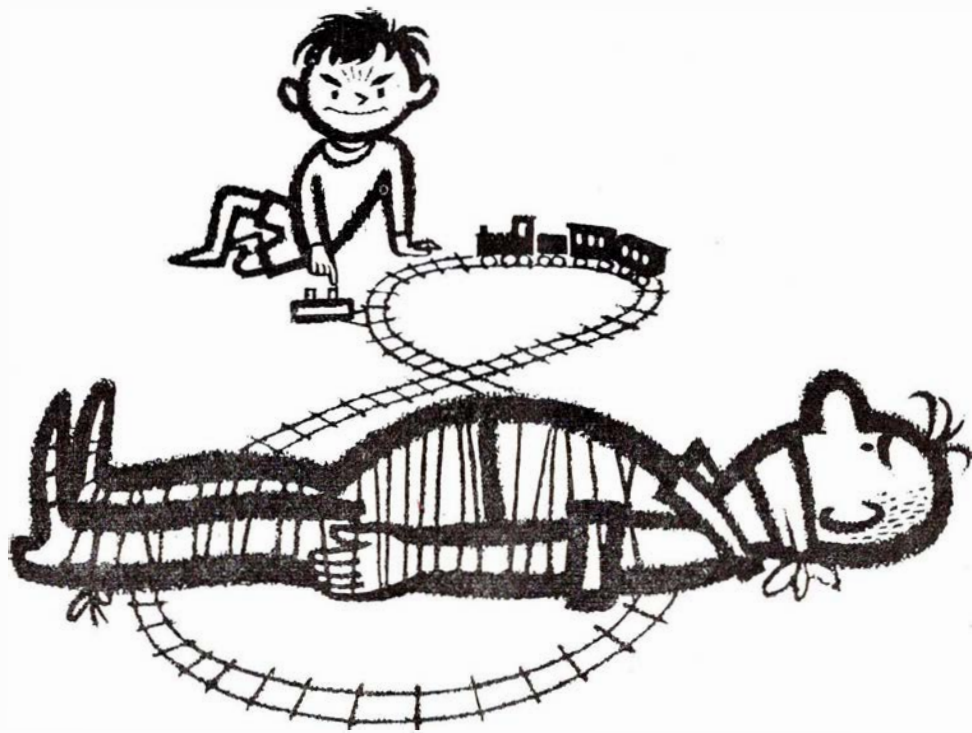
har ligesom
til Halskov og Knudshoved færgehavne leveret samtaleanlæg
til hurtig afvikling af bil-ekspeditionen i Rødbyhavn.

SINUS TELEFON A/S

KØBENHAVN
(01) MI 1788



ÅRHUS
(061) 3 17 88



Dette kræver en Agfa Optima

... for Agfa Optima er lynhurtig i enhver situation.

Her skal ikke gættes, regnes eller foretages indviklede greb. Vælg Deres motiv - se efter det grønne signal i søgeren - tryk på den magiske knap.

Så let er det. Og resultatet bliver - helautomatisk - billeder af professionel kvalitet. Se Optima-serien hos Deres fotohandler.



OPTIMA - AGFACOLOR

- giver det fuldendte resultat





JERNBANE-BLADET

Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, M. D. F. (ansvarhavende)
Oxford Allé 19 - København S.
Telefon 55 64 90

Redaktionssekretær:

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

Jylland-Fyn's kontor:

Egevang 6st. - 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«

MAJ 1963

Dette nr. indeholder:

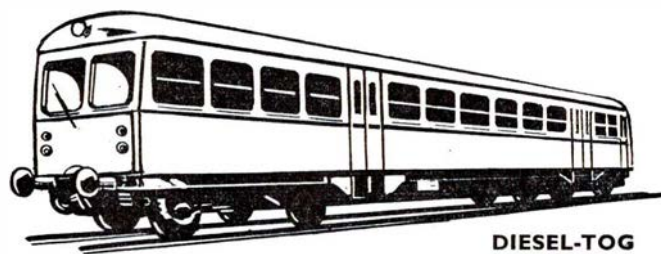
Fugleflugtslinien	side 107
Månedens emner	» 108
Erindres det	» 111
I anledning af	» 112
Dansk Jernbane Klub	» 113
Fugleflugtsliniens tilblivelse ...	» 115
Fugleflugtsliniens elektrotekniske anlæg	» 135
Stfst. W. AHL, Rødby færge — beretter	« 149
S-togs linien Glostrup-Tåstrup's åbning	» 153
Den nye lillebæltsbro	» 157
April dagbogen	» 159
I få linier	» 160
Privatbane nyt	» 160
Model jernbane	» 161
Dansk Model-Jernbane Klub ...	» 165
Foto hobby	» 165
Personalia	» 171
Hunden på	» 172

MAK



SKIBS-
DIESEL-MOTORER

DIESEL-HYDRAULISKE
LOKOMOTIVER



DIESEL-TOG

GENERALREPRÆSENTATION: **IVAR BERTELSEN**

CIVILINGENIØR DR. TECHN.

H. C. Andersens Boulevard 20 . Kbhvn. V . Tlf. Byen 60 45 - 60 85 - Telex 5746

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Film og kuglepenne

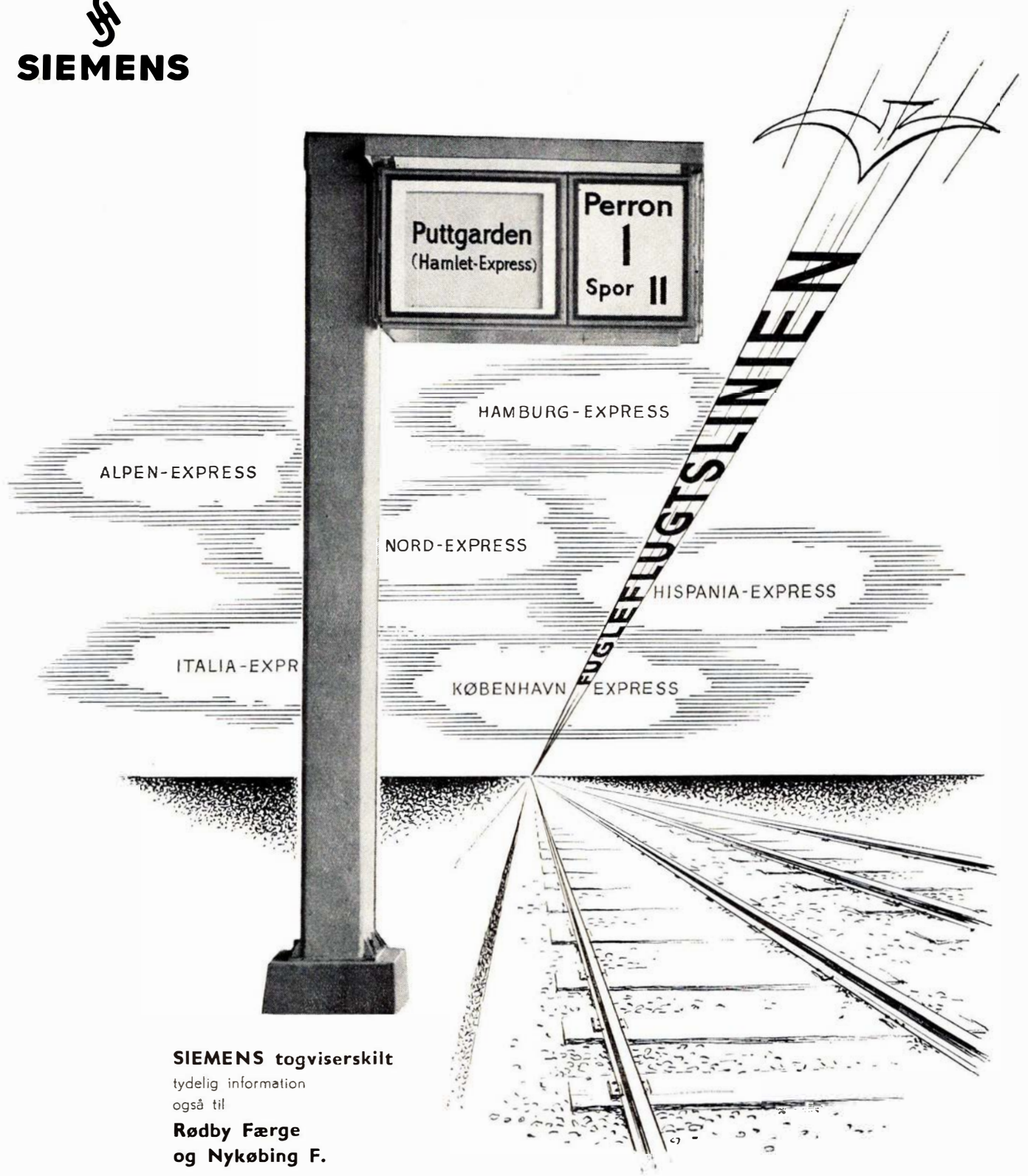
Dag- og ugeblade

Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark



SIEMENS togviserskilt

tydelig information
også til

**Rødby Færge
og Nykøbing F.**

FABRIKAT: SIEMENS & HALSKE AG
BERLIN - MÜNCHEN

DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB

BLEGDAMSVEJ 124 . KØBENHAVN Ø . (01 76) TRIA 6464 . TELEX 2313



Fugleflugten starter

Fugleflugtslinien

**Rødbyhavn rejser sig
som en fugl Føniks...**

Så er den gennem mange år, næsten symbolsk, svævende fugleflugtslinie en kendsgerning, og der kan ikke være tvivl om, at de store forventninger, der på mange måder og fra mange sider er stillet til den nye europaforbindelse, vil blive opfyldt.

Rødby kommune er måske den, der har størst grund til at frydes, da det er Rødbyhavns drømme fra 1912 og 1919, der nu bliver til virkelighed. Den gamle fiskeri- og trafikhavn, der blev åbnet i juni 1912, har fået en ansigtsløftning og udvidelse af de helt store dimensioner. Da Rødbyhavn i sin tid blev bygget, kostede den 460.000 kr., og den blev i 1919 udvidet for tre mill. kr. Det var samtidig med anlægget af det store skibsværft med tre byggebeddinge og en flydedok, og man regnede dengang med at få en by med 40.000 indbyggere, idet skibsværftet og udvidelsen af havnen ville blive det store knudepunkt i Østersø-trafikken. Men i løbet af kun tre år styrtede forhåbningerne sammen med et brag. Skibsværftet krakkede, og i de følgende år var Rødbyhavn et økonomisk kaos, hvor bølgerne gik højt både inden- og udenfor molerne. De mange arbejderboliger, der var opført af træ, blev pillet ned

og solgt til København, hvor de står den dag i dag. Firefamiliehuse på Grøndalsvej og boligblokkene i Ragnhildsgade og gaderne der omkring. I løbet af de 40 år, der gik siden den gang, forfaldt hele havnen. Molerne gav efter for presset for Østersøen, og det var til slut næsten livsfarligt at passere havneområdet.

Fra denne stiltfærdige og noget afsides tilværelse bliver Rødbyhavn med sine 925 indbyggere et travlt trafikknudepunkt, der vil smitte på Rødbys idyl med dens 1200 beboere, og ca. 500 mennesker og indirekte måske lige så mange til er nu flyttet dertil. Der er bygget 114 lejligheder i Rødbyhavn og 36 i Rødby, og kommunen har købt en gård, der er udstykket i 82 vilagrunde. Med sin specielle beliggenhed agiterer kommunen nu for sine industrigrunde vest for havnen. Også turisterne har man tænkt på, idet kommunen og FDM har indrettet to campingpladser, ved den fine badestrand øst for stationen, med plads til 750 telte.

Fehmarn-boerne bliver nu et internationalt folkefærd, og ikke som hidtil nogle stædige lokalpatrioter boende i et utrafikeret hjørne af deres land. Det er dog ikke første gang, der drives færgefart mellem Fehmarn og Danmark, for allerede år 1233 var der færgeforbindelse mellem Dragesminde på Lolland og Fehmarn oprettet en færgerute som en pilgrimsvej, hvor sære optog drog over øen og forsvandt mod begrebernes yderpunkter. Øen bærer tydeligt spor af sit naboskab med Danmark, og hørte sammen med Slesvig-Holsten under den danske krone indtil 1864. I øens ca. 40 landsbyer ser man af disses arkitektur tydeligt slægtskabet med det lollandske almuebyggeri.

Medens færgestationen Puttgår ikke har tilknytning til nogen by endnu, vil vi derfor anbefale de mange danskere, der i sommer skal prøve den nye færgerute, til at tage rutebilen det lille stykke vej til øens hovedstad *Burg*, der med sine 3500 indbyggere er den skønneste romantiske by, der hidtil har været blottet for turisme og bevaret sit historiske indtryk. Byen minder meget om Tønder. Kun en høj cementsilo skæmmer forfærdeligt i landskabet, men byen Burg har en egen stemning, der er langt fra den

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

anbefales
POUL GUDMANN

tyisk folkelige, og bybilledet er let overskueligt med smukke huse og forretninger langs toppede brosten med legende børn. En overraskelse er byens torv, der vel nærmest er af amfiteatralisk karakter, altså skrånende ned mod den scene, hvori byens dagligliv foregår. Ud til dette mægtige torv ligger husene net arrangeret, en del med gavlene mod torvecentret. Her findes byens råd-

hus og nogle restaurationer. Denne oplevelse bør ingen snyde sig for, inden alt det nye uvægerligt vil sætte sit præg på øen og omdanne dens struktur. Den fart, fugleflugtslinien betyder, står i skarp modsætning til den ro, der gennem århundreder har præget Fehmarn. Øen opsluges af fastlandet og bliver en travl station.

-bro.

Sv. J.

Månedens emner...

Jernbanemuseum, Veteranbane og Teknisk Museum

Nu lysner det endelig for de længe nærrede ønsker om et teknisk museum og hermed vel også for planerne for et dansk jernbanemuseum. Det er sikkert læserne bekendt, at Danmarks tekniske Museum fornylig har købt et stor grund i udkanten af Helsingør, mellem Nordre Strandvej og Hornbækbanen, lige ved siden af det kendte, nu kommunale, forlystelsessted »Sommariva«.

Det for et par år siden fremsatte projekt om et bygningskompleks, hvor Østerport station ligger og indeholdende såvel jernbanestation, museumshaller – med plads til jernbanemuseum – og i etagerne ovenover kontorer og beboelseslejligheder, måtte af flere grunde opgives. Et for nylig fremsat forslag om bygning af et nyt Nationalmuseum tæt ved Frilandsmuseet i Sorgenfri rummede også forslag om placering af Danmarks tekniske Museum og Jernbanemuseum her, tæt ved den nuværende Lyngby-Nærum jernbane, og på en skitse, offentliggjort i dagbladet Politiken, var foreslået en del af denne bane (der forudsattes vedtaget) anvendt som veteran- eller museumsjernbane i forbindelse med Jernbanemuseet og Teknisk Museum.

Også denne plan måtte opgives; men nu ser det altså endelig ud til, at de to i mange år hjemløse museer, kan finde et blivende sted i ideelle omgivelser.

Grunden i Helsingør er på flere måder ideel – ikke mindst med let adgang til skinnetransport af såvel Jernbanemuseets rullende materiel som Teknisk Museums mange store og tunge maskiner af forskellig art – og også i dette projekt er fremsat muligheden for, og interessen for, at etablere drift af en veteranbane på

HHGB's spor fra Grønnehave til en genanlagt Sommariva station.

Som bekendt fik Danmark allerede sidste år sin første museumsbane, og idéen, som af mange i starten ansås for mere eller mindre hasarderet, må vel, med disse to forslag og museumsbanens første vellykkede sæson in mente, have bestået sin prøve.

Nu bliver det så spændende at se, hvorledes Jernbanemuseet skal repræsenteres på det nye tekniske museum, og hvordan man vil drive den påtænkte veterantogskørsel.

Alle jernbaneinteresserede – og det er mange – må være interesseret i, at bl. a. Jernbanemuseets ialt 16 damploko og 11 vogne præsenteres på bedst mulige måde. At skaffe plads til samtlige køretøjer i de egentlige udstillingshaller må vel på forhånd opgives; men netop på den erhvervede grund og i de særdeles smukke omgivelser har man mulighed for i det fri at præsentere alle de loko og vogne, der ikke kan rummes i hallerne eller eventuelt anvendes i veterantogskørslen. Det siger sig selv, at loko og vogne normalt er opbevaret i en vognremise; men de kan, som det bl. a. praktiseres mange steder i USA på lignende museer, rangeres ud i det fri, så ofte det ønskes.

Ved den her opnåede placering og den foreslåede retablering af Sommariva-stationen har man endvidere mulighed for, som bl. a. Norske Statsbaner har gjort det, at rejse en typisk gammel stationsbygning med dertil hørende anlæg, signaler m. m., kort sagt skabe den helt rigtige stemning omkring de gamle loko og vogne.

Lad os håbe DSB's og Jernbanemuseets folk vil vide at benytte de store muligheder for en virkelig fin placering af Jernbanemuseets materiel, der nu forelig-

ger. Vi er ikke i tvivl om, at en virkelig indsats her fra DSB's side absolut vil lønne sig, og at en fordelagtig placering af Jernbanemuseets materiel, med evt. dertil knyttet veteranbanekørsel, der også vil have en vis betydning for Teknisk Museum.

Vi er mange, der med spænding ser frem til disse store planer, der får mulighed for at kunne give os et teknisk museum, der kan komme på højde med lignende museer i udlandet.

Nyt svellesystem på Lillebæltsbroen

DSB og firmaet Monberg & Thorsen, der i sin tid byggede broen, er nu i gang med udveksling af skinner og sveller på Lillebæltsbroen.

Man tager først fat på at reparere venstre spor. Næste år i april kommer turen til højre spor. Det bliver et langsommeligt arbejde. Dels fordi reparationen må udføres som natarbejde i tiden mellem kl. 2 og kl. 8-9, dels fordi arbejdet i sig selv er særdeles vanskeligt.

Teknikerne regner med at skulle bruge mellem 2 og 2,5 mill. kr. til arbejdet, svarende til 1700-2000 kr. pr. meter.

Nogen stor reparationsstyrke bliver der ikke tale om. Højest 20-25 mand ad gangen. Men Lillebæltsbroen vil give et ejendommeligt billede, når skæreflammer og svejsebuer lyser op i forårs- og sommer-natten.

I stedet for træsvellerne, der har ligget urørt, siden broen blev bygget for 28 år siden, vil der nu blive svejset jerndragere fast til broen. Oven på dem lægges skinnerne. En jernskinne på en jernsvelle vil både være hård at køre på, men også hindre det fornyligt indrettede fjernstyringsanlæg Nyborg-Fredericia i at fungere gennem automatiske blokposter. Styrestrommen vil forsvinde i bronkonstruktionen.

Derfor kommer skinnerne til at hvile på en slags gummipude, som både isolerer mod strømovergang og passagererne mod at blive rystet under bropassagen.

Der stilles store forventninger til den ny svelletype, der aldrig før er brugt herhjemme, men som man har gode erfaringer med fra udlandet.

I forbindelse med arbejdet har statsbanerne anskaffet en ny kran, der er i stand til at løfte 15 tons. Kranen, der er bygget af et tysk firma, vejer 9,4 tons og er næsten 4 meter lang. Den står på en vogn, som bæres af 10 hjul.

Wagons-Lits flytter til Århus

Wagons-Lits – en virksomhed af internationalt format – flytter i løbet af som-

Månedens foto

meren sin afdeling fra Nyborg til Århus. Officielt sker flytningen i forbindelse med køreplansskiftet den 26. maj, men reelt vil den strække sig over en længere periode, idet det ikke er muligt med ét slag at bryde op et sted og etablere sig et andet. Det er altid et tab for en by, når en virksomhed, som beskæftiger mange mennesker, forlader den. Sådan må man også se på det i Nyborg, men man kan samtidig glæde sig over, at personalet trods flytningen kan blive boende, og at selskabet fremdeles vil gøre en del af sine indkøb i Nyborg.

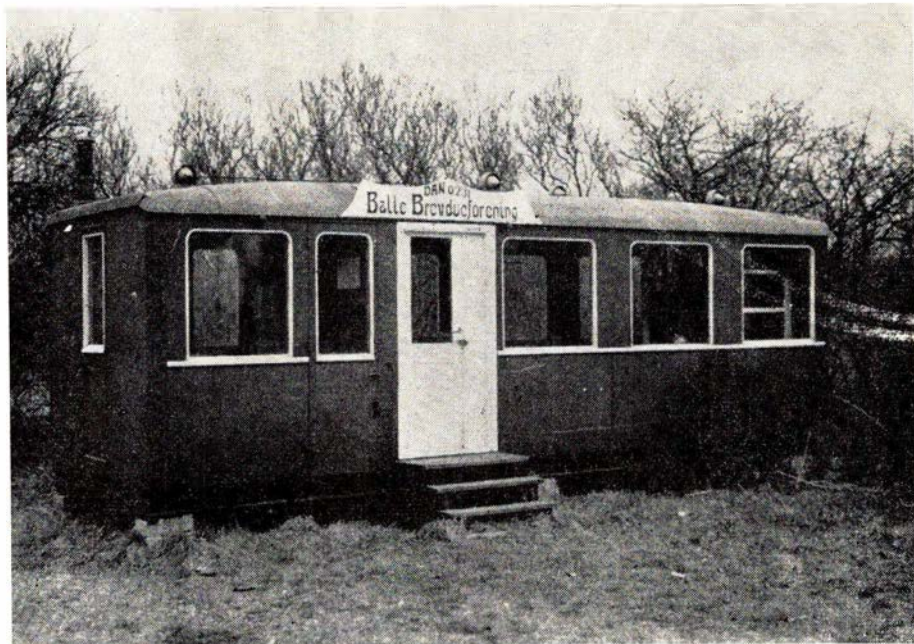
Det europæiske hovedsæde ligger i Paris, og herfra dirigeres 400 rejsebureauer, masser og hoteller og moteller, lufthavs-restauranter, tog-restauranter, fly-proviantering for internationale luftfartsselskaber og en mængde andre ting. Wagons-Lits beskæftiger i Europa ca. 35.000 mennesker.

Målt med den alen er afdelingen i Nyborg, der er underlagt det danske hovedkontor i København, kun en bagatel, men den er et af de hjul, der er uundværlige for at få det hele til at virke. Herfra ledes restauranterne i de internationale tog, der kører gennem Danmark og desuden spisevognene i de indenlandske eksprestog.

I Århus får man til huse i en ny bygning i forbindelse med banegården.

I Nyborg beskæftiges normalt ca. 70 mand – tjenere, kokke og køkkenmedhjælpere – men i sommersæsonen stiger tallet til ca. 100. Dette sæsonpræg har ikke gjort det lettere at høre til i en forholdsvis lille by. Det er meget svært at få ekstrapersonale, og forbavsende nok er det sværest at skaffe unge ufaglærte til køkenerne. De får 1200-1300 kr. om måneden plus kosten og 12 månedlige fridage – men alligevel kan man ikke få tilstrækkeligt mange.

På indenrigsruterne sker nu den forbedring, at de varme retter nu skal tilberedes »i land«, således at de blot skal færdigbehandles i togene. Det vil give mulighed for at tage endnu flere ting med og der-



En gammel E T J vogn er stadig i de vingedes tjeneste

Foto: Poul Skebye Rasmussen

ved gøre spisesedlen mere varieret. Det har det skortet på hidtil.

Samtidig er alle restaurant-vognene blevet moderniseret, så det halvvejs skumle præg, der tidligere hvilede over dem, er blevet afløst af en tiltalende venlig og moderne indretning. Det kan mærkes på omsætningen, at restauranterne nu søges af langt flere mennesker end tidligere.

Reglameskiltene i Halskov og Knudshoved

Naturfredningsrådet har over for statsministeriet gjort opmærksom på, at DSB's opsætning af skilte dér er ulovlig, idet de er sat op på et område, hvor der ikke er bymæssig bebyggelse. Da DSB har en årlig indtægt på ca. 100.000 kr., ser man derfor gerne skiltene bevarede.

Nu har amtsfredningsnævnet beset for-

holdene ved Halsskov og har derefter afgivet en kendelse til statsministeriet, hvori skiltene foreslås »fredede«! I kendelsen hedder det:

Amtsfredningsnævnet beslutter over for ministeriet, at man i højeste grad værdsætter og støtter bestræbelserne for at friholde det åbne land for skæmmende reklameskilte. Man finder imidlertid ikke de foreliggende lave, velordnede reklameskilte skæmmende for landskabelige omgivelser, men tværtimod oplivende i den grå beton-orke. Et trafik anlæg i den foreliggende størrelsesorden med tilsluttet kiosk, serviceanlæg m. v. antager efter nævnets opfattelse nærmest en bymæssig karakter, og fredningsnævnet finder ikke tilstrækkelig anledning til at tage initiativ i medfør af paragraf 30 for at få skiltene fjernet.

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft



Nyt fra hele verden

Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Tegnefilm

— vi har cinemascope
Central 13540

Annonceagent anholdt

Vi har tidligere her i bladet henledt annoncørernes opmærksomhed på en annoncesvindler – Henry Wismann – der ustandselig gennem mere end to år har kunnet rejse landet rund og tegne annoncer og opkræve beløbene for samme i Jernbane-Bladets navn. Manden har aldrig haft nogen tilknytning til Jernbane-Bladet, og han var til sidst efterlyst i 10 af landets politikredse. Onsdag før skærtorsdag henvendte han sig hos en af vore annoncører i Bramminge, men da denne lige havde fornyet sin annonce hos os, ringede han til vort kontor i Vejle og spurgte, hvorledes det forholdt sig. Og så gik fælden i.

Vi har modtaget . .

Trafikjournalister før og nu

Gode jernbanevenner!

Det har glædet mig meget at læse lederen i marts-nummeret af *-bro*. Hjertelig tak fordi du har taget Politiken's ukyndige medarbejder så eftertrykkelig ved vingebenet vedrørende hans usaglige betragtninger om København H. – Man må sige, at det er gået sorgeligt tilbage med vore store københavnske blades trafikmedarbejders sagkyndighed og kendskab til det, de breder sig om. – Og så netop Politiken, der i sin tid havde en virkelig jernbanejournalist; jeg tænker her på C. C. Clausen »Tres«, der vidste, hvad han skrev om, og næsten daglig havde artikler på om jernbanelivets mangfoldige praktiske gøremål, som det formede sig i dagligdagen.

»Tres! og »Leif« ved daværende Social-Demokraten var de eneste, og fremdeles – selv om »Tres« er død – der vidste og kendte, at der var forskel på en togfører og en lokofører. – I deres blade så man aldrig f. eks. »Overså togføreren stopsignalet?« eller »Togføreren på det modgående tog slog alle bremsen i (plidderpladder!).

Nå, men det var København H. Lad da en fhv. daglig rejsende fra Roskilde – en af de mange tusinde – lovsynge den gamle og smukke bygnings pris. Jeg har set den på alle døgnets tider, og altid har den taget venligt imod mig; alene det, at »manden« ved trappen til perron et eller to har nikket venligt og smilende til mig, var altid for mig den første velkomst til dagens arbejde, og kiggede jeg op, var det altid for mig et skønhedsindtryk, at se disse flotte buer, og jeg sendte arkitekten, der havde tegnet og udført dette smukke arbejde en venlig tanke.

Og endelig turistkioskerne, ja, men også de var helt efter min smag! – Hvis jeg havde glemt madkassen, kunne jeg så dejlig bekvemt ringe herfra – inden jeg gik over til hyggesporvognen (linie 13), og fortælle »vor mor«, at det ingeniør var med vilje, jeg var rendt uden de 4 stykker, der var smurt af en nænsom og kærlig hånd – ingeniør – næh. Hovedbanegården var skøn, enten det var den ene eller anden tid på året; men vel nok skønnest en sommereftermiddag – efter en dags hjernevask på kontoret. Det var som at komme til en oase i orkenen, at sætte sig stille i »Krogen« ved et glas øl en halv times tid, og samtidig se alverdens mennesker haste forbi og endelig inde i afgangshallen høre alle tungemål, og »manden ved perron 3« – der i sine unge år, havde været i ublid beroring med de rullende hjul – kunne ofte huske, hvornår vi daglige abonnementskortrejsendes hjemmel udlob, blev hilst med:

»Ja, den er god nok til den 16.« eller en anden dato. – Jeg bringer dem alle hermed min sene tak og hyldest.

At Kh skulle være beskidt, nej, efter min ringe mening er det vidst den rene banegård i Europa, regnet efter storbyforhold. Ikke fordi jeg er konservativt indstillet, næh, aldeles ikke; jeg glædede mig ved hvert fremskridt, der skete, og der er jo sket utroligt meget.

Jeg henstiller at Politiken's unge medarbejder kigger Kh nærmere efter i sommene, og når han er færdig indvendig, kan det jo ske, han får lov en vintermorgen at se den fra lokoets frontrude, at se dette vidunderlige signalbillede, der toner

frem, f. eks. bare fra Valby og ind til Kh. Dette billede er så smukt – ihvert fald for mig – at det efter flere års forløb endnu står så lysende klart for mig.

Ja, Kh, jeg beundrer dig. Du tog os venligt i din favn.

På kolde vinterdage gav du os et øjeblikslunhed og varme, og på hede sommerdage gav du os et par minutters skygge, inden vi atter drog videre til vort virke i byen.

N. P. N.

Isvinteren

Mange af vore havne har i den forløbne strenge vinter været lukket på grund af is i omkring ved 3 måneder, således også Kolding havn, hvorfra der som bekendt soværts eksporteres en del levende kreaturer.

Da denne eksport imidlertid af hensyn til landbruget, valutaindtjening, bevaring af oparbejdede markeder og af flere andre årsager nodig skal indstilles, er det godt, der er noget, der hedder jernbaner, og i de nævnte 3 måneder er der ifølge dagspressen fra Kolding eksportmarked, der er Danmarks største, sendt ikke mindre end 28.741 dyr med banen til en række europæiske lande, fordelt i 1966 lukkede jernbanevogne.

Her har vi igen et bevis på, at banerne er et samfundsgode, der er godt nok, når det slæber på, for at bruge generaldirektør P. E. N. Skov's udtryk, men det burde være sådan, at vore baner også under normale forhold benyttes noget mere og ikke mindst til godstransport, da de jo har en enorm kapacitet, som slet ikke udnyttes. Der ville herved bl. a. kunne spares en mængde valuta til indkøb af kostbare lastbiler og benzin og olie til drift af disse, ligesom mange chauffører i en tid med mangel på arbejdskraft kunne beskæftiges på anden måde, og vore veje ville blive aflastet, så der ikke skete så mange ulykker.

I vinterens løb har man gang på gang hørt og læst, at der holdt flere tusinde godsvogne på begge sider af Storebælt og ventede på at blive overført, fordi isen forhindrede dette, og enkelte dage er der blevet udsendt meddelelse om, at der ikke



VIKING

Blyanter og farver
til alle formål



Banegårdsrestaurationsen

HILLERØD

TOM VALÈT

kunne modtages fragtgods til befording over bæltet. Det er glædeligt at høre, at der er så meget gods at køre med, men det er et skår i glæden, at transporten hindres og må indskrænkes på grund af naturkræfterne.

Nu er alle disse genvordigheder et overstået stadium, efter at foråret har sejret, og såvel DSB's færger og skibe som andre fartøjer kan atter uhindret sejle vandene tynde, men ved at tænke tilbage på vinterens genvordigheder kan man som jernbaneven kun fryde sig over den enorme indsats, der blev gjort af DSB for at holde transporterne i gang, og det skete på en så tilfredsstillende måde, at enhver, selv om han er nok så jernbanefjendtlig, må tage hatten af derfor.

Man kan også kun fryde sig over de store indtægter, den øgede godstransport har medført, men de mange besværligheder har desværre også medført store ekstraudgifter, bl. a. til reparationer af skibe og færger efter skader fra kampen med ismasserne.

O. B.

Erindres det . . .

For 50 år siden . . . maj 1913

Statsbanerne er dømt for at have forringet værdien af to beboelsesejendomme i Nyborg, idet de 2 remiser, der er opført 1909-11, udsender så megen os og røg fra 15 aftræksskorstene, at lejlighederne i de to nævnte ejendomme ikke kan udlejes. Erstatningsbeløbet er 4.800 kr.

☆

Da tog 73, Gedserekspressen, den 23. maj kl. 11,00 skulle passere Valby st kørte toget ind på Frederikssundsbanens spor og fortsatte ca. 100 m. Toget kørte straks tilbage, men en større undersøgelse blev indledt, idet man mente, at det elektriske signalsystem havde svigtet. Hele stationens sikringsanlæg blev aflyst og alle sporskifter forsynet med hængelåse. Da man i løbet af et år ikke havde kunnet finde fejl ved anlægget, blev dette atter

tillyst. Vittige hoveder fandt ud af, at en tabt metallknap havde dannet kontakt i sporskiftemotoren, således at sporskiftet skiftede foran ekspressen, idet både stationsbestyreren, lokofører og fyrbøder fastholdt, at signalet viste gennemkørsel til Vigerslev.

☆

For 25 år siden . . . maj 1938

De rejsende i Nordpilen fra Frederikshavn fik sig den 2. maj en meget nervepirrende og uhyggelig oplevelse. Da toget med ca. 100 km kørte ved Tolne, mærkede passagererne pludselig, at togets 3 boggievogne begyndte at hælde, og i løbet af et øjeblik stod således på højkant, at de rejsende satte sig over ende og ventede, at toget ville vælte. Men et øjeblik efter rettede vognene sig atter op, hvorefter toget standsede. Det viste sig, at der på stedet foretoges en hævnning af sporet, men at man havde glemt at underrette lokopersonalet om at køre med nedsat hastighed her.

☆

Den 5. maj blev Oddesund-Broen indviet af kongen. Begivenheden fejredes som en stor folkefest.

☆

I sidste øjeblik blev en alvorlig ulykke den 19. maj afværget foran Klampenborg st. Foran st signal holdt Rungstedtoget for stop, da hurtigtoget til Helsingør bagfra kører frem og først standses 2 m fra det holdende tog, takket være et årvågent personale på Helsingørtogets loko. Uheldet skyldtes en uorden i det automatiske blokapparat.

Ved De, at
LEGO-børn
leger bedst!

BIREKA ^A/_S

- TOGBILLETTER
- RUTEBILBILLETTER
- SKIBS- OG FÆRGEBILLETTER
- PLADSRESERVATIONSBILLETTER
- RABATKORT
- FRAGTMÆRKER
- GARDEROBEMÆRKER
- VENTEMÆRKER
- KØ-SYSTEMER
- SYSTEMEX-BILLETMASKINER
- BILLETAPPARATER
- BILLETSKABE
- KLIPPETÆNGER
- MØNTVEKSLERE

CE 701



**Esbjerg og Omegns
Sparekasse**

Kongensgade 58 - Esbjerg

**Fredericia Byes og Omegns
Spare- og Laanekasse**



På vestkysten
bor man
i Varde
på

HOTEL VARDE
HOTELLET VED EVENTYRLANDETS PORT

RESTAURANT
SELSKABSLOKALER
UDSTILLINGER
JÆGER- og KLAPPERSTUE
PATRONHUSET
- nyt og helt anderledes

Direktion: Gunnar Nielsen
TELF. (052) 2 05 00

Hotel Sorø

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

Besøg Runestuen

Felling Kro
Tlf. Felling 6

Spis og bo
GRAND - Hobro
Telf Hobro 36 og 576
Astrid og Villade Knudsen

Hotel Kikkenborg
Bramminge - Tlf. 7 31 00

MISSIONSHOTELLET
Storegade 9 - Tønder
Tlf. 2 21 08

at der klages over, at der mangler dragere ved overfarterne:

- Drager, siger den elskelige 64-årige overportør Emil Nielsen, Kalundborg, i en samtale med Politiken om dette problem, medens han overvåger, at alle kommer vel om bord, drager? Nej, sådan en har vi ikke, men hvis det er noget, jeg kan klare, giver jeg gerne et nap med. I øvrigt har De ret i, at der burde være en drager, men jeg er bange for, at han ikke kunne leve af det. Men kan De forstå, at der ikke er et par pensionister, som har svært ved at slå tiden ihjel, der går op og taler med stationsforstanderen om det. Jeg er sikker på, at han ville give dem et eller andet tegn på autorisation, og så var der da altid mulighed for at tjene en lille ekstraskilling ... et øjeblik ... jo, frue, det er skibet der til højre, mens hvis De skal til Samsø, så er det »Jylland«, der ligger til venstre, ja, det var så lidt, frue ... Hvad det var, jeg kom fra, ja, det var det med bagagen. Der er for resten også et andet spørgsmål, der trænger sig på her, og det er, at man ikke kan indskrive rejsegods til »Prinsessen«, men kun til skibet, der sejler lige bagefter, men lægger til ved Samsø og derfor kommer betydeligt senere til Århus. Jeg har haft lejlighed til

at gøre opmærksom på det over for en af mine høje overordnede, der kom på inspektion, flink mand, sådan som man jo er det inden for statsbanerne nu om dage, og han gav mig ret. Nu får vi se, om der sker noget. Motiveringen for den hidtidige ordning var den, at »Prinsessen« først og fremmest er tænkt som bilfærge, men De kan jo selv se, hvor mange togrejsende der benytter lejligheden til at komme hurtigere til Århus. 100 biler kan hun tage. Da jeg begyndte her for 20 år siden, havde vi kun »Freja« og »Niels Holst«, der kunne tage hver fire biler. Det er andre tider, men jeg nyder jobbet. Jeg har såmænd haft chance for at blive »kørende«, men jeg foretrak at tjene de 200 mindre og blive i Kalundborg. Dels er der det, at jeg kan li' at hjælpe folk til rette, og så er der jo det med maleriet ...

Jo, jeg er en ivrig amatør-maler. Akvarel. Jeg har skam kunder i alle samfundsklasser. En læge her i byen har sit venteværelse fyldt med mine akvareller, så snart arbejdsdagen er slut, tager jeg ud på Refsnæs. Jeg kan li' linjerne og lyset derude ... Nå, nu må De vist hellere se at hoppe om bord, for vi skal til at tage landgangen. Tak for en hyggelig samtale!

DSB-personalets private Hjælpe- og begravelseskasse »Vejlekassen«

fyldte 90 år den 1. april

Samtidig var det 25 år siden, at personaleorganisationerne overtog ledelsen af kassen. Foreningen har i dag 29.000 medlemmer.

Reihold Jensen var stationsinspektør, som det dengang hed, i Vejle fra 1868 til sin død 1888, og han var den drivende kraft bag stiftelsen af »Vejlekassen«.

I 1870'erne klarede jernbanefolkene sig i tilfælde af sygdom og dødsfald ved ganske enkelt at lave en indsamling. Lønningerne var dog ikke store, indsamlingernes resultater ofte svingende, og Rein-

hold Jensen blev stærkt optaget af tanken om en forsikringsordning. Han drøftede sagen med sin personlige ven, driftsinspektør R. T. Hansen, Fredericia, og resultatet blev stiftelsen af »Statsbanernes Hjælpekasse« på et møde i Vejle den 1. april 1873.

Hjælpekassen blev populært kaldt »Vejlekassen«, og Reinhold Jensen blev dens første formand fra 1873 til 1881.

Kassens formål var ved hvert medlems død at udbetale en pengesum til de efterladte. Begyndelsen var beskedent, idet man

— også Deres plads står åben i

JERNBANE-HJEMMEVÆRNET

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

opkrævede 20 øre fra hvert medlem, når man manglede penge. Der var ikke noget fast kontingent.

Da kassen i 1898 havde bestået i 25 år, havde man nået et medlemstal på 8559. Fra 1. april 1938 overtog personaleorganisationerne ledelsen af »Vejlekassen«, og siden da har kassens udvikling været solid og rolig.

»Vejlekassen er i dag en begravelseskasse, hvor man for et kontingent af 2 kr. pr. måned kan sikre de efterladte en pengesum til dækning af begravelsesudgifter.

Enhver ved DSB fast ansat mand eller kvinde og disses ægtefælle kan optages

som medlem uden formaliteter af nogen art. Den eneste betingelse, der stilles er, at de ikke er fyldt 40 år. Hvis et ægte-skab indgås efter det fyldte 40. år, kan ægtefællen dog optages indtil det fyldte 50. år, når begæring fremsættes senest et halvt år efter ægteskabets indgåelse. Udmeldelse kan ske ved skriftlig henvendelse til forretningsføreren. Indbetalte medlemsbidrag tilbagebetales ikke. I de nye vedtægter, der trådte i kraft 1. januar 1962 er et medlem, der udmelder sig efter mere end 20 års medlemsskab dog sikret en reduceret begravelseshjælp. Heller ikke i disse tilfælde kan efterbetaling finde sted.

Dansk Jernbane Klub

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

Loko OHJ nr. 5 til DJK?

Blandt en af de ting det længe har ligget DJK stærkt på sinde at bevare, er OHJ's damploko nr. 5 - OCO T2 - bygget på »Vulcan« i Maribo i 1901 som byggenummer 10.

Nr. 5 har i en del år stået hensat i remisen i Høng, - vi så den på HTJ-turen i 1961; men lokoet er i god stand, idet det ved hovedreparation i 1949 fik helt ny fyrkasse. Siden 1949 har det kun kørt 16-17.000 km.

Det kan uden overdrivelse siges, at nr. 5 er det absolut fineste og ældste danske privatbaneloko, der endnu eksisterer, bortset fra eksisterende større typer (1CO med tender), der alle bliver for store for DJK, det eneste »rigtige« loko med tender det endnu er muligt at bevare.

DJK havde håbet at kunne vente nogle år med at sikre sig dette loko, men da HTJ står foran anskaffelsen af flere skin-

nebusser af den svenske type, har vi fra direktør Johansen, OHJ, fået tilbudt dette nu! Prisen er ca. 8000 kr.

Vi ved, at mange er interesseret i nr. 5 - vi ved også, at vor økonomi er hårdt spændt for. 8000 kr. er mange penge, især for en klub med en så beskeden økonomisk baggrund som vor; men det er mere end beklageligt, dersom vi må lade dette gode og brugbare loko - endog et særdeles fint museumsstykke - gå til ophugning for kun 8000 kr.!

DJK håber med disse linier at formå alle interesserede til på den ene eller anden måde, med store eller små beløb, at hjælpe os at redde dette særprægede og fine loko for efterverdenen - og husk det er et danskbygget loko, det eneste tilbageværende togloko fra den gamle fabrik »Vulcan« i Maribo!

NB.! Penge til køb af nr. 5 kan indbetales til vor kasserer: Mogens Bruun,

Spanskrørmøbler er mode . . .

Kurvtasker til alle formål - Gaveideer til fornuftige priser



Vestergade 2A . Svendborg . telf. 1962

Mod aflevering af denne annonce ydes 5 0/0

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 hyggelige omgivelser.

Telefon 8 31 16

Solveig Hagen

Brønderslev Kro

Ålborgvej 80, Brønderslev, tlf. 369
et 1. kl. madsted

Afholdshotellet

Gravene 18-20 . Viborg
Anbefales . Fineste kaffe
Tlf. Viborg 2325

Nørre Aaby Hotel

stedet hvor man kommer igen.
Foreninger og selskaber modtages
1. kl. køkken - tlf. Nørre Åby 8

Cafeteria „LIDO“

Havneplads, Grenaa - tlf. 2 01 57
Et 1. kl. spisested.
Noble værelser udlejes
og alt til rimelige priser

KJÆRS HOTEL

Nørre Nebel - telf. 10
Et hyggeligt og godt madsted
Selskaber modtages

AGGERHOLM

REKREATION- OG FERIEPENSION
... Det ideelle kursted for ferie, hvile og
rekreation, 1. kl. køkken, diætensyn

Lægeanbefalet
Forl. prospekt

SILKEBORG

TELEFON

117

Bitten og Carl Christensen



Ferie- og udflugtssteder

Lad udflugten gå til

THYREGODKRO

Aa. Kortegaard (ny indehaver)
Tlf. Thyregod 7
Et 1. kl. spisestød

LA TOUR MOTEL

Randersvej v. Vandtårnet, Århus
Selskaber modtages
Tlf. 6 78 88

Lad udflugten gå til

SKOVPAVILLONEN

Mariager - Tlf. 93
1. kl. spisning og kaffe

HOTEL WESTEND

Randers Tlf. (064) *2 53 88
Værelser m. moderne komfort,
nogle med toilet og bad
til moderate priser
L. Stendorf Hansen

Thisted Missionshotel

Frederiksgade 16 - Thisted - Tlf. 233
Hyggelige værelser
god mad og kaffe
til rimelige priser

Flere og flere forlanger

Hatting Tvebakker

fordi de er sprøde -
(men tåler ikke stød)



Et forslag til overvejelse

Når vi tænker på, hvor meget DJK indtil nu har kunnet klare økonomisk for i den elvte time at sikre privatbanemateriel til bevarelse for kommende tider og slægter, må alle jernbaneentusiaster være med at sikre HTJ nr. 5 for museumsbanen.

»Jernbane-Bladet« foreslår herved, at DJK udbyder 160 obligationer à 50 kr., der efter nærmere af bestyrelsen fastsatte regler, indløses ved udtrækning af et vist antal hvert år. Det må kunne lade sig gøre.

Rybro.

Museumsbanen

Museumsbanen køreplan, der i år er optaget i den officielle køreplan, er således:
Maribo afg kl 10,00 - 12,00 - 14,00 og 16,20.

Bandholm afg kl 13,00 - 14,50 og 17,20.

Billetpriserne er som i fjor: Enkelt tur 2 kr., returbillet 3 kr. Tillæg for 1 kl. 1 kr.

Toget fra MaMribo kl 12,00 fremføres af DJKLB M 1 (benzinmotorvogn fra 1926!).

Personale søges

De af klubbens medlemmer, der vil være behjælpelige med museumsbanens drift bedes snarest melde sig således:

Lokofyrbøder og motorvognsfører til Sv. Jørgensen, Blichersvej 5, 1., Helsingør.

Togfører og bremsere: B. Chorfitzen, Havsgårdsvej 12, Hellerup.

Meddel venligst hvilke dage man kan deltage. Skriv - evt. med telefon-nr. - og der følger derefter meddelelse i god tid om hvilke dage, der skal gøres tjeneste.

Særtogsture

DJK beder alle agitere for bestillinger på særtogskørsel, der kan leveres alle dage i tiden indtil 1. oktober.

Restaureringsarbejdet

I Klampenborg har der været arbejdet hele vinteren, selv i den værste kulde, på den gamle kupévogn ØSJS fra 1879. Vognen var ved overtagelsen meget medtaget og naturligvis uden »indmad«, men også dørhåndtag, låse og enkelte trinbrætter

manglede. Det er i det hele taget et kæmpearbejde, der her er præsteret.

Der arbejdes fremdeles hver lørdag og søndag i Klampenborg. Pakvognen ØSJS E 61 og den gamle Scandia dræsine fra Ålborg privatbaner skulle gerne i drift i juni måned. Derefter kommer turen til HHGB D 1, og så tager vi fat på skovvognen. Der er nok at tage fat på. Vel mødt i Klampenborg!

Museumsbanens vognpark

Det ventes, at der vil blive 12 vogne køreklare i år, og der etableres et særligt vognløb, der tager sigte på at kunne præsentere flest muligt af vognene på Bandholm st. Her vil i løbet af sommeren blive opstillet to trinbrætter og signaler fra KRB.

Tag en tur med museumsbanen, der kører gennem den skønne Knuthenborg park til Bandholm med den skønne udsigt over hele Smålandshavet. Et rigtigt mål for en sommerudflugt.

Gamle uniformer

DJK efterlyser gamle jernbaneuniformer og jernbanehuer af forskellig størrelse og art, til brug for personalet på museumsbanen.

Henvendelse bedes rettet til DJK.s sekretariat, tlf. HEIrup 794v



Skonhed, som De ikke aner,
findes langs

☆ private baner

AUTOLAKERING

Sv. Mejlstrup
Brogade 52 - Hobro - Tlf. 2 10 83

Skjern og Omegns Sparekasse

Kontortid: 9,30-11,30 og 13,30-16,00 - Lørdag 9,30-11,30
Fredag også 19,00-20,00

TELF. 207 - GIRO 15824

Stiftet 1875

Deres Bank -

ESBJERG BANK

AKTIESELSKAB

- den lokale bank



Afdelingsingeniør S. K. Andersen

Fugleflugtsliniens tilblivelse . . .



Af afdelingsingeniør
S. K. Andersen

Dagen den 14. maj 1963 indgik i dansk trafikhistorie som en skelsættende dato. Denne dag blev Fugleflugtslinien taget i brug, og dermed gik manges ønsker om en hurtig og bekvem forbindelse mellem de mordiske lande og Vestturopa i opfyldelse.

Vi har bedt afdelingsingeniør S. K. Andersen, DSB 2. anlægsområde, der gennem de sidste 5 år har været statsbanernes tilsynsførende ingeniør på arbejdspladserne på Lolland og Falster, om at fortælle lidt om det store trafik anlægs historie og tilblivelse.

Loven om »Tilvejebringelse af en Jernbane- og Automobilfærgesfart over Femern Bælt« eller for at bruge den almindeligt benyttede betegnelse: Loven om anlæg af fugleflugtslinien blev vedtaget i den danske rigsdag i januar måned 1941, men i og for sig er tanken om bygning af en sådan forbindelse af betydeligt ældre dato. Allerede omkring 1870, da overfarten Gedser-Warnemünde blev etableret i forbindelse med anlæg af jernbanen til Gedser, var man inde på den tanke, at en mere hensigtsmæssig placering af overfarten ville være Rødby-Fehmarn, hvor man kunne komme ned på en væsentlig kortere sejlafstand end ved Gedser-Warnemünde - jfr. fig. I.

Stærke kræfter såvel i Tyskland som i Danmark og både inden for handel, industri og trafikvæsen arbejdede på at få etab-

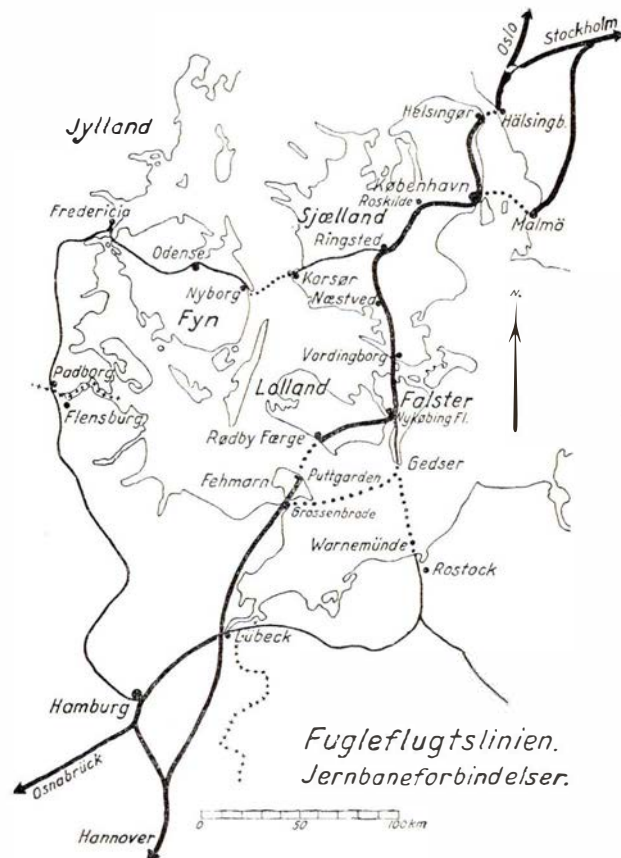


Fig. 1. De viste stationer - med undtagelse af Vordingborg, Nykøbing F., Gedser og Rødby (overgangsstationer) - betjenes fra fjernstyringscentralen i Nykøbing F.

veje - kloaker - industribygninger - parcelhuse - startbaner - motorveje - dræn-
 arbejder - grundforbedring - murerarbejde - tømrer - jernbetonarbejder - broer -
 macadamveje - veje - kloaker - industribygninger - parcelhuse - startbaner - mo-
 torveje - drænarbejder - grundforbedring - murerarbejde - tømrer - jernbetonar-
 bejder - broer - macadamveje - veje - kloaker - industribygninger - parcelhuse -
 startbaner - motorveje - drænarbejder - grundforbedring - murerarbejde - tømrer
 - jernbetonarbejder - broer - macadamveje - veje - kloaker - industribygninger -
 parcelhuse - startbaner - motorveje - drænarbejder - grundforbedring - murerar-
 bejde - tømrer - jernbetonarbejder - broer - macadamveje - veje - kloaker - indu-
 stribygninger - parcelhuse - startbaner - motorveje - drænarbejder - grundfor-
 bedring - murerarbejde - tømrer - jernbetonarbejder - broer - macadamveje - veje
 - kloaker - industribygninger - parcelhuse - startbaner - motorveje - drænarbej-
 der - grundforbedring - murerarbejde - tømrer - jernbetonarbejder - broer - ma-
 cadamveje - veje - kloaker - industribygninger - parcelhuse - startbaner - motor-
 veje - drænarbejder - grundforbedring - murerarbejde - tømrer - jernbetonarbej-
 der - broer - macadamveje - veje - kloaker - industribygninger - parcelhuse -
 startbaner - motorveje - drænarbejder - grundforbedring - murerarbejde - tømrer
 - jernbetonarbejder - broer - macadamveje - veje - kloaker - industribygninger -
 parcelhuse - startbaner - motorveje - drænarbejder - grundforbedring - murerar-
 bejde - tømrer - jernbetonarbejder - macadam-
 broer - macadamveje - veje - kloaker veje -
 - industribygninger - parcelhuse - kloaker -
 startbaner - motorveje - drænarbej- industri-
 der - grundforbedring - murerarbejde bygninger
 - tømrer - jernbetonarbejder - broer - parcel-
 - macadamveje - veje - kloaker - in- huse -
 dustribygninger - parcelhuse - start- startbaner
 baner - motorveje - drænarbejder - motor-
 grundforbedring - murerarbejde - tom- veje -
 rer - jernbetonarbejder - broer - dræn-
 arbejder - grundforbedring - murerarbejde - tømrer - jernbetonarbejder - broer -
 macadamveje - veje - kloaker - industribygninger - parcelhuse - startbaner - veje

H. OTZEN

entreprenør

leret en forbindelse mellem Lolland og Fehmarn, og resultatet blev vedtagelsen i 1941 af loven om bygning af Fugleflugtslinien – fig. II.

Anlægget omfatter på dansk side følgende arbejder:

- 1) Bygning af en ny bro over Guldborgsund ved Nykøbing Fl.
- 2) Anlæg af en enkeltsporet jernbane fra Nykøbing Fl til Rødbyhavn.
- 3) Bygning af en færgestation og en færgehavn i Rødbyhavn.

Arbejdet påbegyndt 1941 og standset igen i 1945

Arbejdet blev påbegyndt umiddelbart efter lovens vedtagelse, og under krigen nåede man at udføre jord- og broarbejdet på ca. 1/3 af den 33 km lange jernbane over Lolland. Ved krigen afslutning i 1945 stod man imidlertid helt ukendt overfor, hvorledes forholdene ville udvikle sig i Vesteuropa, og man besluttede derfor at indstille arbejdet.

De følgende års forøgede internationale samkvem og den som følge deraf stærkt stigende trafik gjorde det imidlertid klart, at

der måtte oprettes en dansk-vesttysk Østersøforbindelse med mulighed for overførsel af både jernbanevogne og automobiler.

Gedser—Grossenbrode

I 1951 blev da den hurtigst gennemførte forbindelse, Gedser—Grossenbrode, åbnet, men fra såvel dansk som tysk side var der enighed om, at ruten kun var en rent foreløbig løsning, og at det endelige mål måtte være at få arbejderne på Fugleflugtslinien genoptaget.

Forbindelsen Gedser—Grossenbrode blev i første omgang betjent alene af Danske Statsbaners d/f »Danmark«, der samtidig måtte besejle forbindelsen Gedser—Warnemünde. Senere tilkom færgerne m/f »Deutschland«, m/f »Kong Frederik den IX« og m/f »Theodor Heuss«, og dermed var grænsen for kapaciteten af de eksisterende færgelejer i Gedser og i Grossenbrode nået.

En fortsat afvikling af den stigende trafik via Gedser—Grossenbrode ville nødvendiggøre en bekostelig ændring af Gedserhavn for at skaffe plads til yderligere et færgeleje. Endvidere måtte stationens spor-net i givet fald ombygges, og endelig måtte en ny dansk færge indsættes.

Da spaden knækkede



Trafikminister G. Larsen
Generaldirektør Knutzen

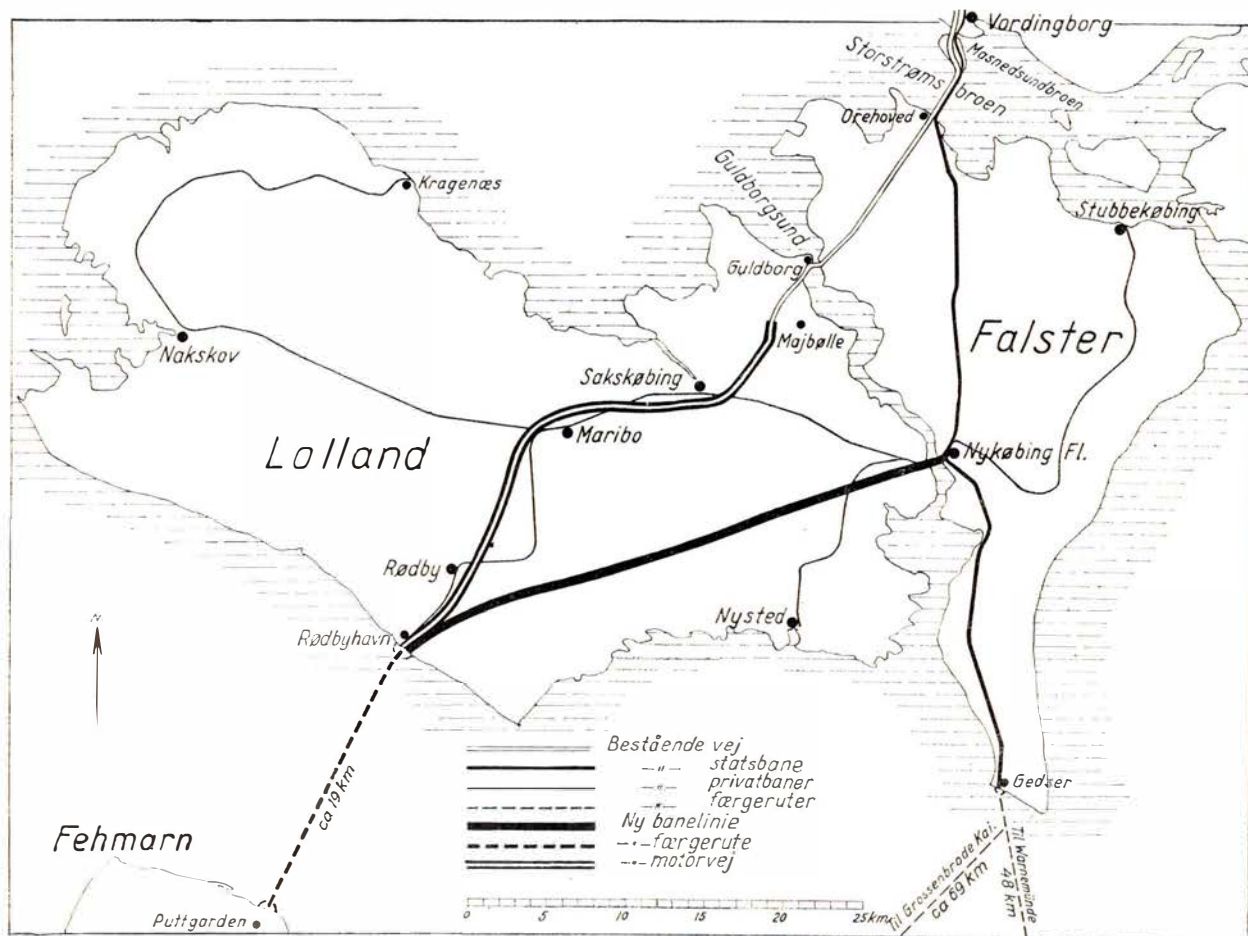


Fig. II. De nye bane- og motorvejsanlægs linieføring til Rødbyhavn.

Fugleflugtslinien

Følgende arbejder udført for Danske Statsbaner:

- I. Nykøbing F.s stationsombygning, jord- og vejarbejde.
- II. Underføring m. v. for Nykøbing F.-Rødbyhavnbanen og brovej.
- III. Kombineret vej- og jernbanedæmning i Guldborgsund.
- IV. Nykøbing F.-Rødbyhavnbanen, jordarbejder ca. $\frac{1}{2}$ million m³ og 14 stk. jernbetonbroer.
- V. Underbygning for Rødbyhavn færgestation, jordarbejde ca. 1 million m³.
- VI. Beton- og hot-mix kørebaner og ventepladser, Rødby færgestation.
- VII. Pilotering og fundamentsentreprise for bygninger, Rødby færgestation.
- VIII. Diverse bygninger (hovedbygning, annektsbygning, opholds- og overnatningsbygning, pas- og toldkontrolbygning, maskindepot og billetkontrolbygning, Rødby færgestation.

NYBYG *civilingeniør- og entreprenørfirma*

ISLANDS BRYGGE 41 - KØBENHAVN S - TELEFON ASTA (0127) 3242

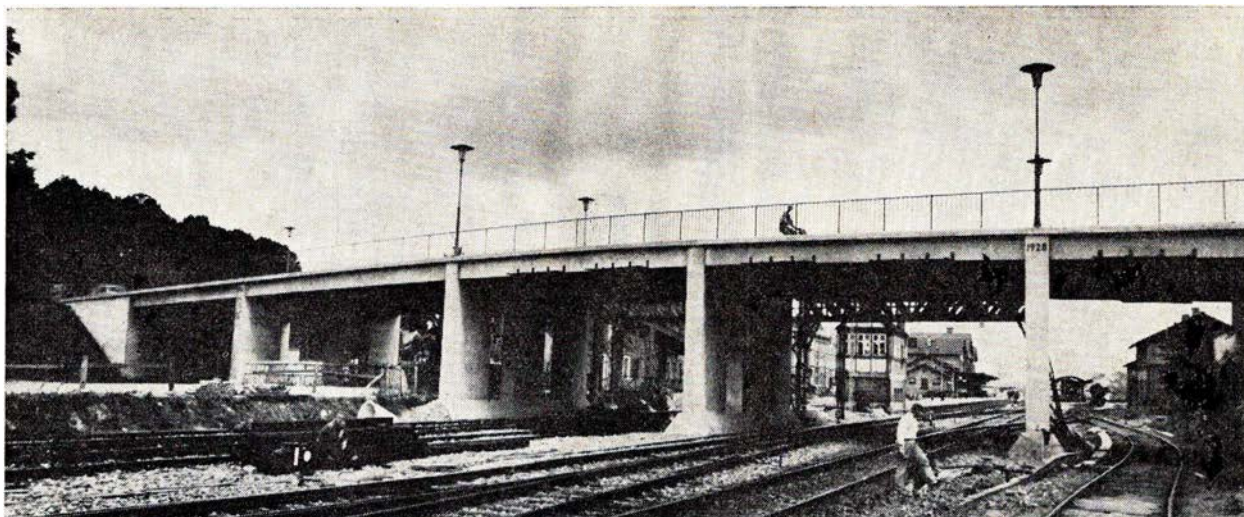


Fig. III. Underføringsanlæg for hovedvej A 2, Nykøbing Fl. station

I erkendelse af dette forhold enedes Deutsche Bundesbahn og Danske Statsbaner om at nedsætte et udvalg, der skulle undersøge mulighederne for at få arbejderne på Fugleflugtslinien genoptaget.

Dette udvalg afgav betænkning i 1955, og de derefter følgende drøftelser resulterede i, at man i det danske folketing d. 24. marts 1958 kunne vedtage en lov om, at de i fyrerne påbegyndte arbejder på Fugleflugtslinien skulle genoptages og fremmes således, at anlægget kunne være fuldført ved udgangen af finansåret 1962/63. Samtidig blev der mellem det tyske og danske

trafikministerium afsluttet overenskomst, hvorefter arbejderne på tysk side også skulle være færdige i foråret 1963.

Arbejdet genoptaget i 1958

Arbejdet blev genoptaget omgående, men forinden de enkelte anlæg nærmere omtales, må her indskydes, at vejmyndighederne i Maribo amt og Nykøbing F kommune i halvtredserne havde drøftet mulighederne for at få den daværende ca. 100 år gamle vejbro over Guldborgsund, Christian d. IX's

Bro, erstattet med en ny og tidssvarende bro. Resultatet blev, at man enedes om at bygge en ny vejbro i umiddelbar tilslutning til den bestemte jernbanebro over Guldborgsund, og anlæg af nye veje på Falstersiden af broen og omlægning af eksisterende gader og veje i Nykøbing F kommune medførte, at såvel stationens hovedbygning som pakhus måtte flyttes mod nord. Perronanlæg og læssespor måtte følge med, og hermed var et betydeligt indgreb i hele stationens spornet uundgåeligt.

Da sporene nærmest var udslidte og utidsvarende, besluttede man sig til at foretage

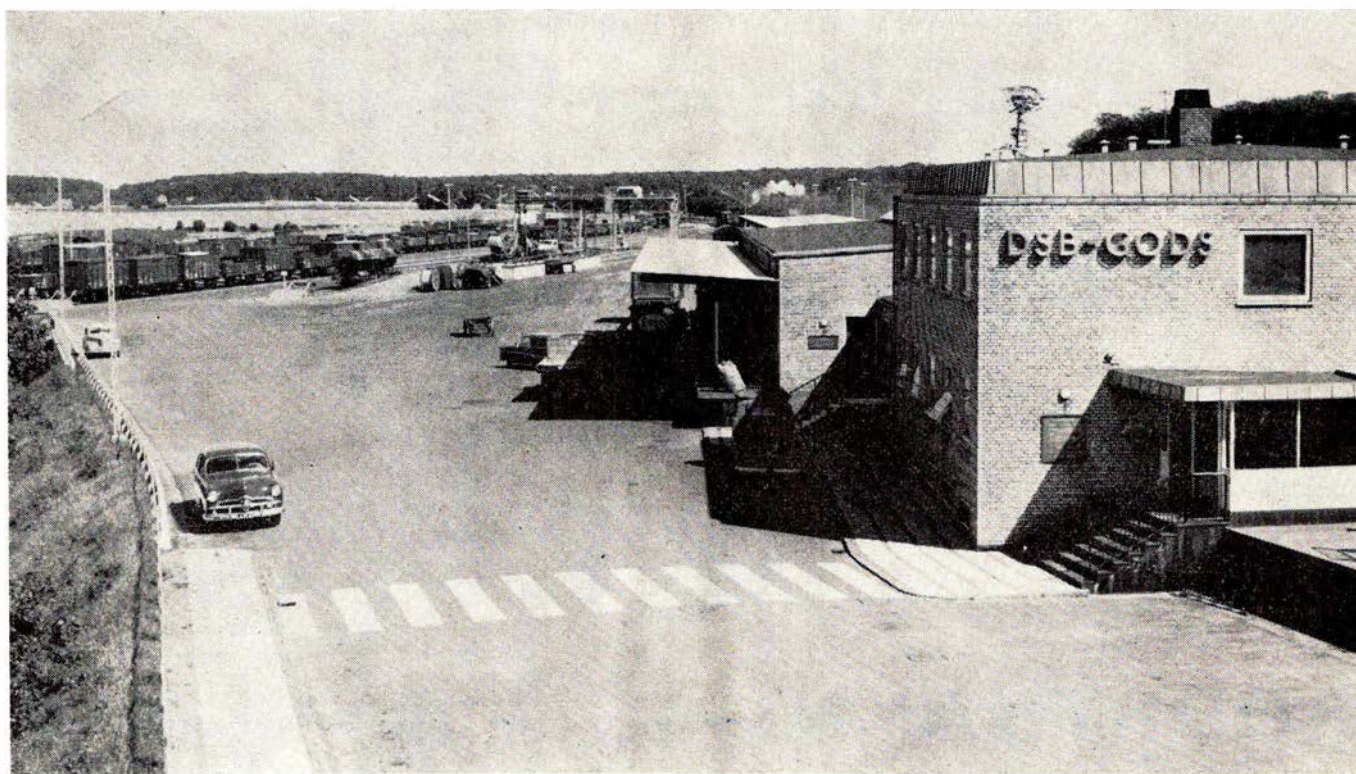
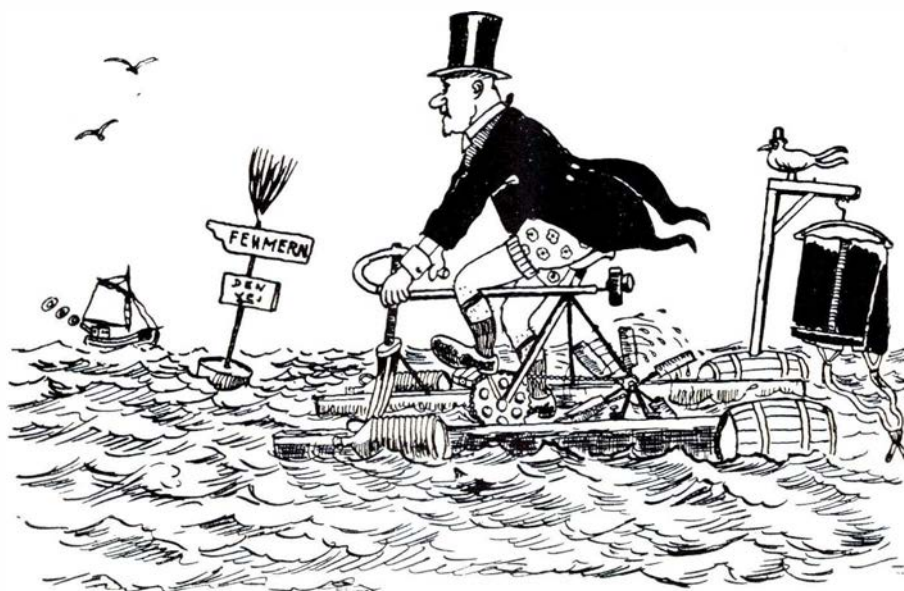


Fig. IV. Nykøbing Fl. nye godsbanegård.



Borgmester Michelsen, Rødby, træner til Fehmarturen

JERNBANE-BLADET AUGUST 1955

I dag er træningen afsluttet
RØDBY byder færgerne velkommen

RØDBY — fremtidens by



RØDBYHAVN — porten til kontinentet

en fuldstændig ombygning af stationsanlægene og til at lade denne ombygning indgå som et led i udførelsen af Fugleflugtslinien. Det vil derfor være naturligt at bruge et par ord i det følgende til at beskrive de udførte arbejder på stationen.

Arbejderne på Nykøbing F station

Ved arbejderne genoptagelse i 1958 gik man i gang med udførelsen af jord- og kystsikringsarbejderne for vej- og jernbanelæmningen for den kombinerede vej- og jernbanebro over Guldborgsund samt med udførelse af et underforingsanlæg under banegårdsterrænet i Nykøbing F1 omtrent på det sted, hvor gaderne Sødr. Boulevard og Vesterskovvej grænse op mod banearialet.

Broarbejdet, der var et led i Nykøbing F kommunes projekt til en gennemfartsvej for hovedvej A 2, blev udført for kommunens regning, og ved anlæggets gennemførelse opnåede kommunen, ud over at få den gennemgående trafik ført bort fra byens smalle og stærkt befærdede gader, at få en længe ønsket ny forbindelse mellem bydelene henholdsvis øst og vest for banegården.

Af fig. III fremgår, at gennemfartsvejen tillige er ført under den øst for banegården liggende parallelgade, Sovej.

Den ved udførelsen af underforingsanlægget indvundne fyld blev anvendt til opfyldning af arealet for den nye godsbanegård vest for stationens hovedspor og nord for Tingsted å. Her var opfyldningen i 1959 så langt fremme, at sporarbejderne kunne påbegyndes. I alt er for godstrafikken anlagt ca. 6.000 m spor, hvoraf ca. 1.000 m langs 3 læsseveje. For godsforsenderne er udført et fuldt moderne pakhusanlæg samt dels en 30 t portalkran, der er indrettet som korekran med en korelængde på 50 m.

dels en kombineret side- og enderampe.

Anlæggene for godstrafikken blev taget i brug i maj måned 1960.

For persontrafikken er anlagt 5 perronspor. Perronerne ved tre af sporene er udført i en længde af ca. 330 m svarende til de længste forekommende persontog.

Den nye hovedbygning og det nye posthus samt de nye perronanlæg blev taget i brug sidst i oktober måned 1962.

I sydenden af stationen er den derværende overføring. Højbroen, forlænget mod vest. Sporene under broen er sænket, således at der eventuelt vil kunne foretages en elektrificering af banen mod den nye Rødby Færge station.

De tidligere to signalposter på stationen er erstattet af et nyt signalhus og i tilslutning til dette hus er – se fig. V – opført nye lokaler for personalet under stationens enkelte tjenestegrene.

I alt er der for person- og godstrafikken på den nye station anlagt ca. 9 km hovedspor og 11 km sidespor samt bygget 97 sporskifter.

Den maximale hastighed ad stationens gennemgående hovedspor er 120 km/t.

Frederik d. IX's bro

Den nye bro over Guldborgsund er som tidligere nævnt en kombineret vej- og jernbanebro. Da Lollandsbanen føres over broen ad samme spor som banen mod Rødby, vil ud over den gamle vejbro, Christian d. IX's Bro, også den gamle privatbanebro kunne nedrives, således at der i fremtiden kun er en bro over Guldborgsund ved Nykøbing F1. Mulighederne for udvidelse af byens havneanlæg er herved øget betydeligt.

Den nye bro er ca. 310 m lang og består mellem Falster og klappaget af 5 faste

brofag med spændvidde ca. 20,0 m. Mellem klappaget og Lolland findes 8 tilsvarende fag. Klappartiets fri gennemsejlingsåbning er 20 m.

Broen er bygget for en enkeltsporet jernbane samt for en 4-sporet vej. Til anlægget er medgået ca. 11.000 m³ beton og ca. 900 tons armeringsstål. Til klapparten og klappkælderoverdækningerne er medgået ca. 390 tons stål.

Den maximale hastighed ad sporet over broen er 100 km/t.

Nykøbing F—Rødby Færge st.

Jernbanen over Lolland er bygget enkeltsporet med 3 krydsningsstationer, der er udført omtrent i banens fjerdedelspunkter. Disse stationer kan ikke benyttes af publikum, men er anlagt alene af hensyn til udvikling af driften. Krydsningsstationernes sporskifter fjernstyres fra Nykøbing F1 station, og stationerne har et sådant signal- og sikringsmæssigt udstyr, at krydsende tog af maximal længde 835 m kan køre ind samtidig på stationen, således at stop udenfor for modgående tog undgås.

Sporet er bygget til en hastighed på 120 km/t, der dog kan øges til 160 km/t ved blot at ændre kurvernes overhøjde. Der er anvendt skinner af vægt 60 kg/m på betonsveller, der svarer til den franske RS-svelle. Skinnerne er sammensvejest fra Guldborgsund til Rødby Færge station på nær over enkelte kortere mosestrækninger, hvor planum ikke var helt i ro, da sporelægnings fandt sted, samt ved krydsningsstationerne, hvor der af hensyn til sikringsanlægget må udføres isolerede skinnestod.

Skinner og sveller blev på en stærkt mekaniseret arbejdsplads, der var indrettet på

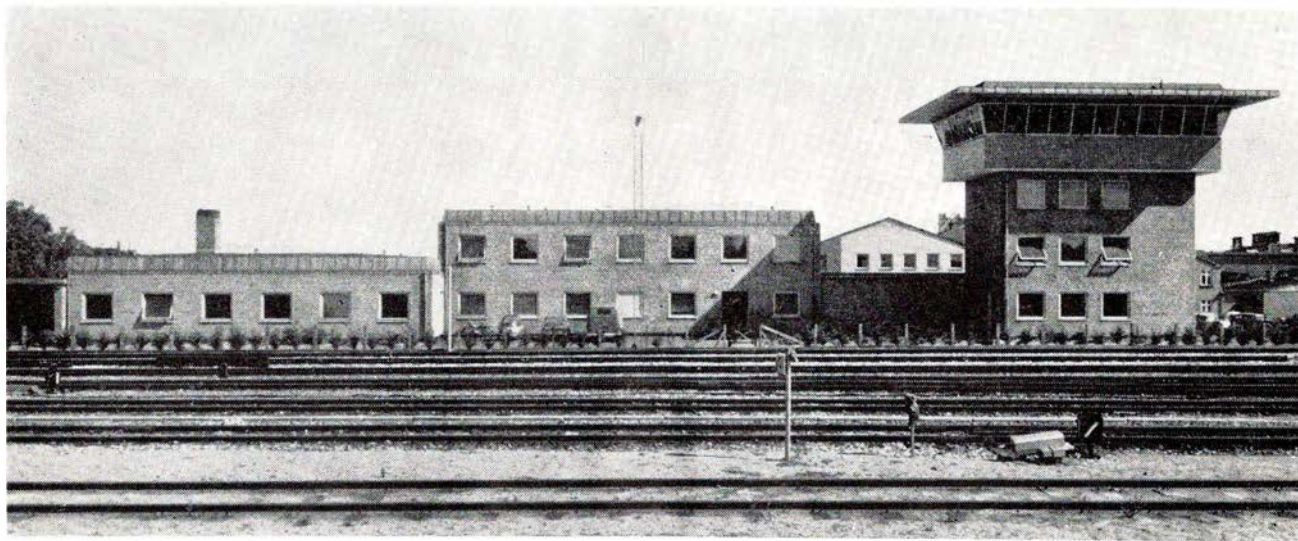


Fig. V. Signalhus med velliggende opholdsbygning m. v. Nykøbing F1 station.



Banegårdspladsen, Nykøbing F.

I NYKØBING FALSTER

møder DANSKE STATS BANERS fugleflugtslinie andre jernbanelinier og et veludbygget vejnet.

Et effektivt transportsystem og velbeliggende grunde står parat til nye INDUSTRI VIRKSOMHEDER.

Arealer til boligbyggeri er sikret, og som handels- og turistby vil Nykøbing Falster altid være en skibslængde foran.



NYKØBING FALSTER

... den gamle by med det moderne livssyn

dæmningen for Kong Frederik d. IX's Bro, samlet i rammer af længde 60 m. Fra byggepladsen blev sporrammerne ved hjælp af motortroljer og diplory'er transporteret til nedlægningsstedet, hvor rammerne blev placeret på endelig plads ved hjælp af 5 portalkørekraner – se fig. VII.

Sporlægningen udførtes af statsbanernes egen anlægskolonne, der bestod af 60 arbejdere og 4 arbejdsledere. Udførelsen af sporanlægget over Lolland tog ca. 2 år.

Jord- og broarbejderne for banen over Lolland er alle udført af entreprenører. Op imod 2 mill. m³ jord er flyttet, og 45 broer er bygget. Fig. VIII.

På enkelte steder er jernbanen ført over mosearealer, hvor man, forinden sporlægningen kunne udføres, har måttet udskifte tørvejord i 9–10 m's dybde med grusfyld.

Rødby Færge station

Til færgestationen ved Rødbyhavn og til færgehavnen er beslaglagt et ca. 400.000 m² stort areal. Dette areal lå ved arbejdets påbegyndelse i det væsentlige hen som eng-

og mosearealer omtrent i højde med daglig vande. Ud mod Østersøen var arealet beskyttet af et digeanlæg.

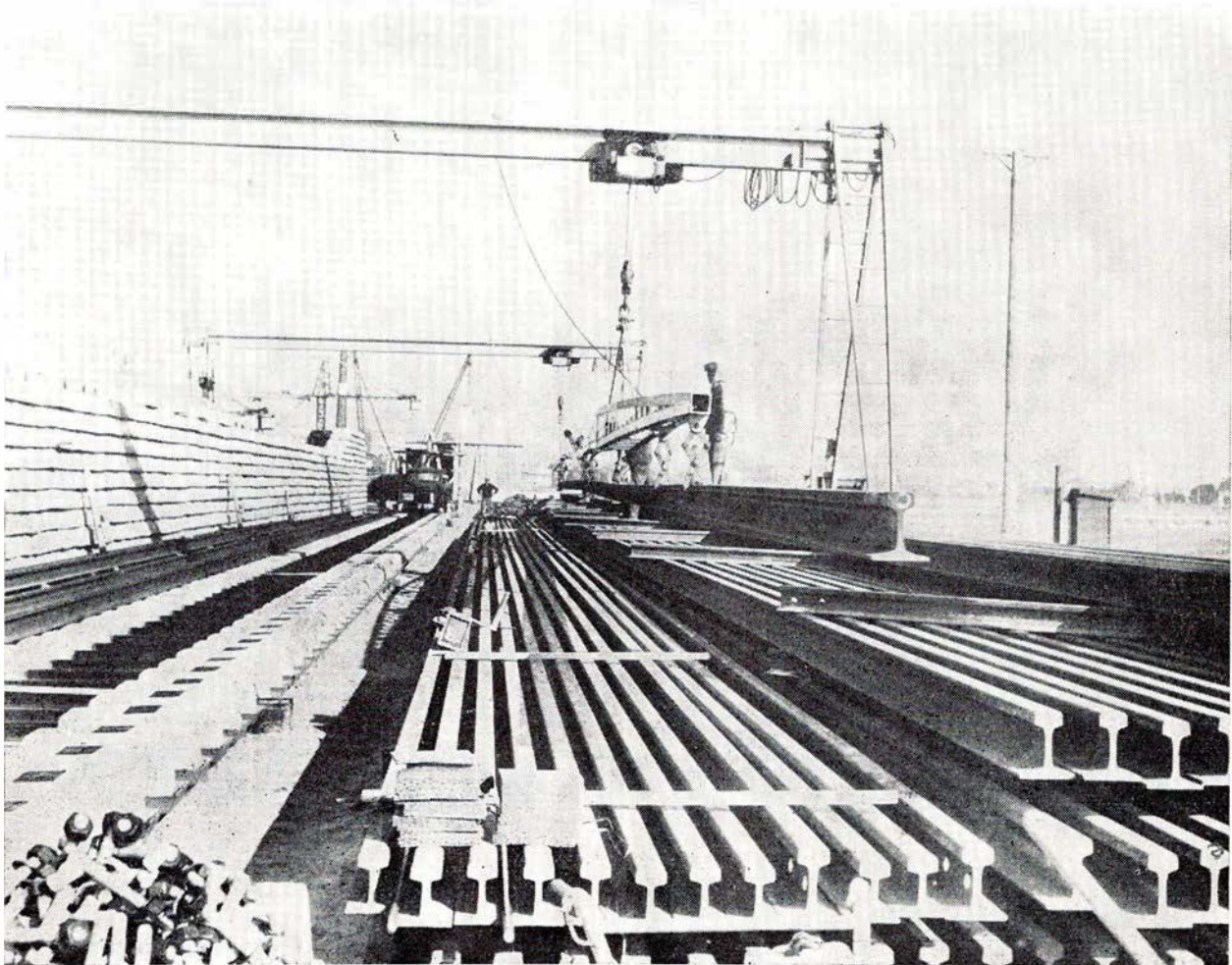
For at få arealet op i den nødvendige højde måtte tilføres ca. 850.000 m³ fyld, hvoraf de 600.000 m³ er taget i sideudgravninger øst og vest for stationen, medens resten, 250.000 m³, er indpumpet fra Østersøen. Fyldtransporten fra sideudgravningerne skete i stort omfang med det største jordflytningsmateriel, der kunne skaffes her i landet – d.v.s. med scrapers, der kunne transportere op imod 15 m³ jord ad gangen – se fig. IX.

For jerubanetraffikken er på stationen anlagt 2 perroner med 4 perronspor, der hver er af sådan længde, at 330 m lange tog kan betjenes. Et personvognsdepot er anlagt mellem perronerne og har en sporenlængde på 750 m. For godstrafikken er i stationens ordende udført et hovedspor for ankommende og et hovedspor for afgående godstog begge af længde svarende til et 835 m langt tog. Herudover er der for sydgående godstog bygget ca. 1200 m de-

potspor og for nordgående godstog ca. 1100 m depotspor, og endelig er der i sydenden af stationen i nær tilslutning til færgelejerne tilvejebragt 2 »straksdepoter«, der påregnes anvendt til hensætning af godsvogne, der hurtigt skal om bord på færgerne eller fra borde. Hvert depot består af 2 spor af længde ca. 300 m svarende til et færgetræk.

Stationens længde fra indgangsspor skiftet til færgelejerne er ca. 2,5 km. I alt er på stationen udført 17 km spor og 77 sporskifter.

Stationens hovedbygning er placeret for enden af perronerne umiddelbart nord for færgelejerne. Nord for perronerne er opført et mindre maskindepot samt et kolonnehus. Vest for perronerne ligger opholds- og overnatningsbygningen samt pakhuset, og endelig er helt vest for stationen i tilknytning til bebyggelsen i Rødbyhavn opført 3 tjenesteboliger for henholdsvis stationsforstander, lokomester og overfartsleder. Det øvrige personale har selv måttet skaffe sig bolig i Rødbyhavn eller nærliggende byer.



Byggeplads for sporrammer

NUTIDENS JERNBANER

kræver større hastighed, tungere tog, forbedret driftøkonomi og højere komfort — d. v. s. kørsel med mindre rystelser og nedsat støj. Grundlaget herfor er spor med sammensvejste skinner i store længder, fast understøttet på betonsveller.



HØJGAARD & SCHULTZ ^{A/s}

Levering af RS-jernbetonsveller

For biltrafikken anlægges mellem billet-salgsbygningen og bygningen for pas- og toldkontrol en venteplads for bilister, der ikke i forvejen har bestilt plads, medens bilister, der har reserveret plads, kører direkte til pas- og toldkontrolbygningen og videre frem til den store parkeringsplads for sydgående vogne.

Færgelejerne

Når færgen er klar til at modtage bilerne, kører disse frem enten til underste dæk eller ad rampen til øverste dæk. I første omgang indrettes kun det vestlige leje til dobbelt-dæksfærger, men hovedbygningen er udført således, at rampen til sin tid kan fortsættes over bygningens tag til en fremtidig øvre klap for lejet mod øst.

Af det foregående fremgår, at der i første omgang kun er udført 2 færgelejer. Det vil imidlertid være muligt at udføre i hvert fald endnu 2 lejer. Vanddybden i lejerne er 8,5 m og i sejlrenden 8,0 m. For at opnå sådanne dybder har man måttet udgrave op imod 600.000 m³ fyld. Uddybningsarbejdet er udført med maskiner lejet dels af statens

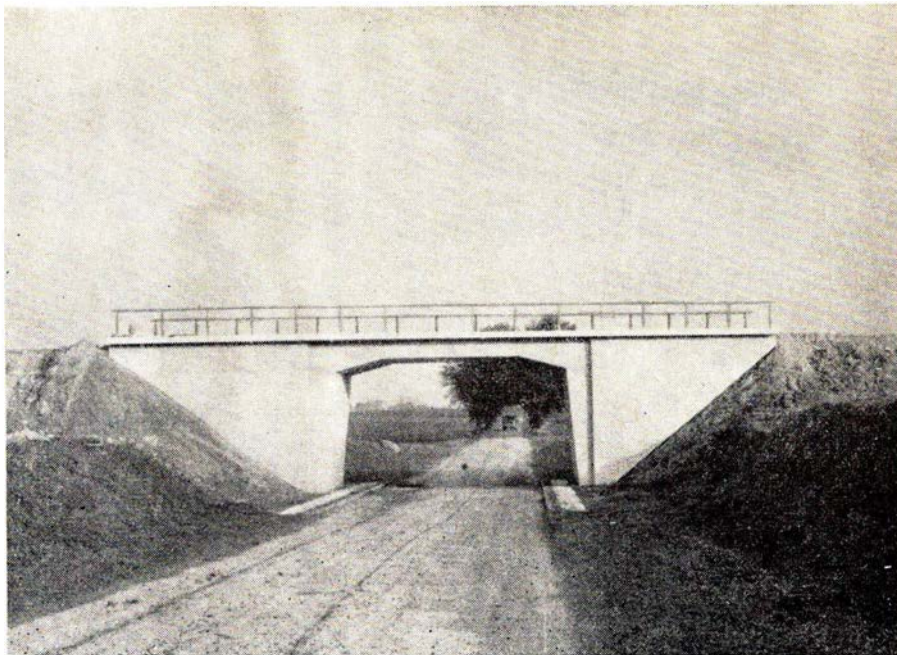


Fig. VIII. Typisk vejrydsbro på den nye bane over Lolland.

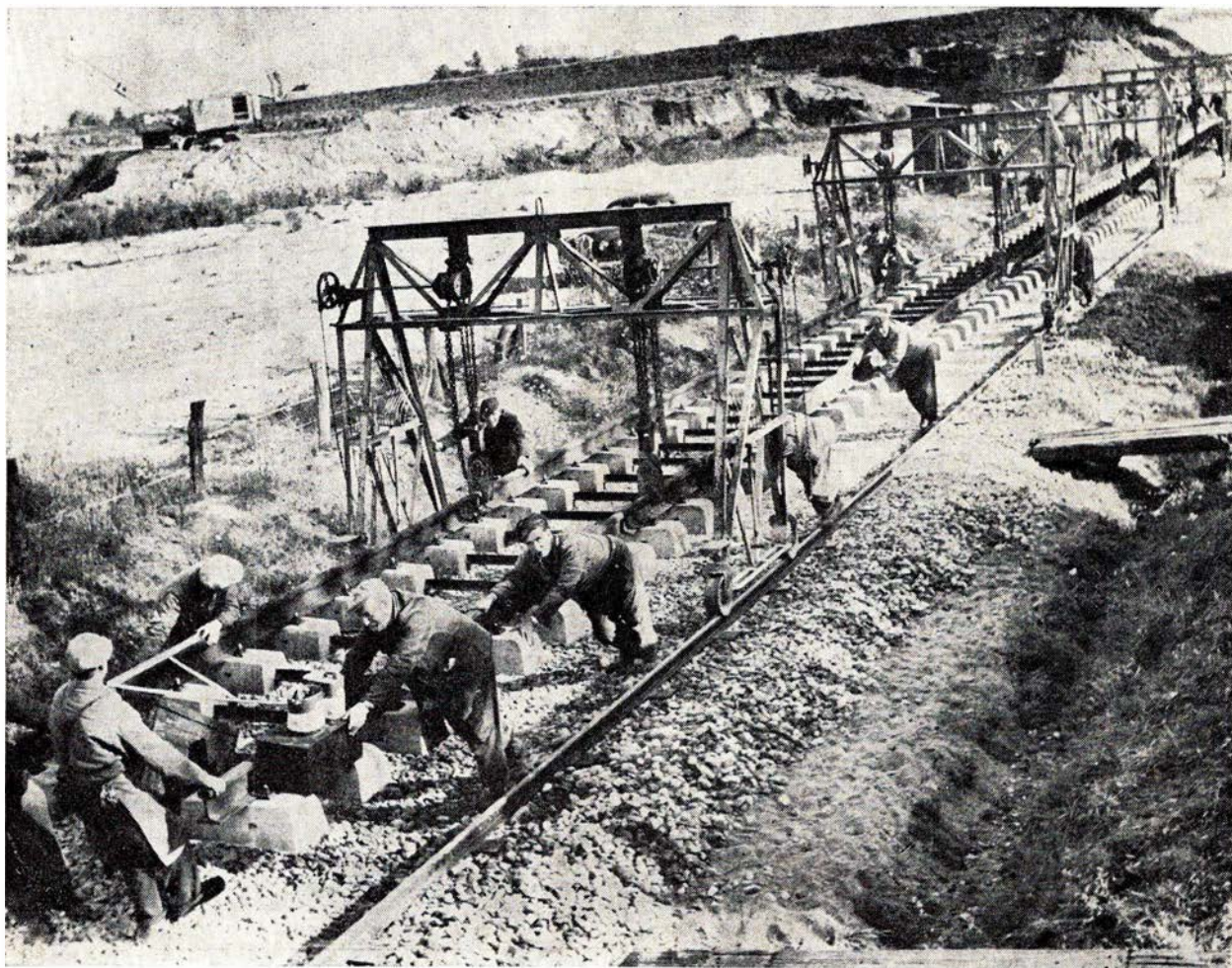


Fig. VII. Nedlægning af 60 m sporrammer.

Esso forrest, hvor god motorservice ydes

**nu
også**

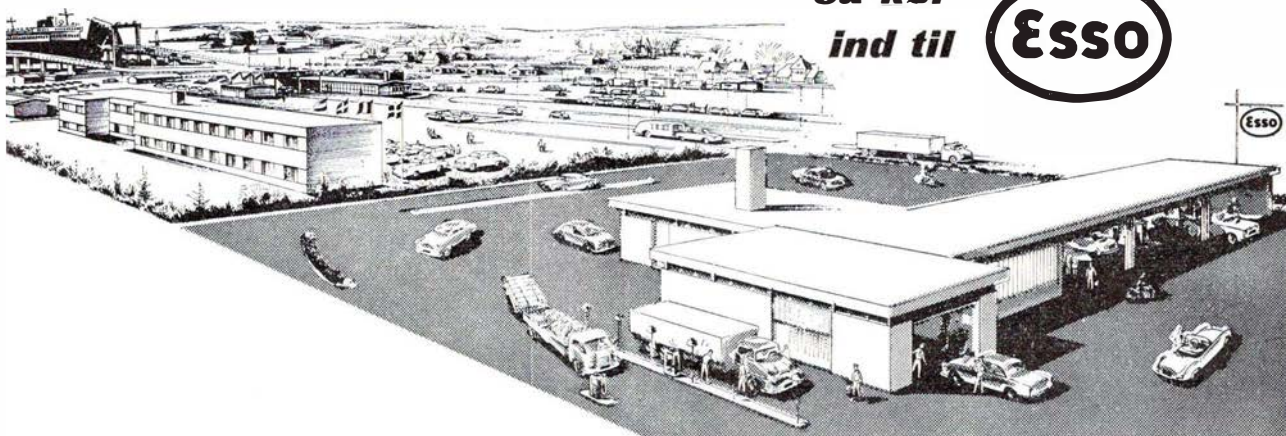


**service
i Rødbyhavn**

Som perler på en snor ligger der ESSO SERVICE STATIONER langs med Danmarks landeveje - og naturligvis også i trafikknudepunkterne Kruså, Helsingør, Knudshoved og nu ved Rødbyhavn.

Stationen ved Rødbyhavn har med sine moderne udbygninger og hjælpemidler alle muligheder for at give den gode motorservice, der kendetegner ESSO. Fra hovedcentralen betjener 4 rullende tankvogne de ventende biler på færgepladsen, hvor ESSO tillige har et salgskontor, der står til tjeneste med kortmateriale og al slags auto-tilbehør.

**Vil De være sikker,
så kør
ind til**



Esso Service Station - Rødbyhavn - Telf.: (03) 90 51 46

vandbygningsvæsen, dels i Tyskland. Fylden er sejlet ud i Østersøen og losset på dybt vand. Havneindmundingen er 85 m bred, og afstanden fra indsejlingen til færgelejets klappartier er 600 m. Selve færgelejerne er i øvrigt udført således, at færgerne i Rodby må lægge til med forenden, medens de i Puttgarden må lægge til med agterenden. På sejlturen Danmark-Tyskland må færgerne derfor svaje 2 gange, men man opnår, at bilerne kan køre forlæns om bord og fra borde. Til gengæld varer sejlturen på grund af denne ordning ca. 10 minutter længere fra Danmark til Tyskland end den modsatte vej.

Færgelejerne er bygget i torlagt byggegrube, idet hele arbejdspladsen under byggeperioden har været beskyttet af en spærredæmning ud mod Østersøen. På fig. X ses færgelejerne under udgravningen. Kajmurene er i øvrigt bygget sammen med kystdiget og virker på havneområdet som dige.

I alt er i de ca. 1.000 m moler udlagt omkring 85.000 m³ sten, hvoraf langt den største del er tilført af stenfiskere.



Fig. IX. Scrapers, der samler jorden som i en vom efterfulgt af bulldozer.

Grossenbrode Kaj st. nedlagt

Samtidig med åbningen den 14. maj af Fugleflugtslinien nedlagdes den i 1951 etablerede forbindelse mellem Gedser og Grossenbrode, idet denne routes tre store færger, »Deutschland«, »Theodor Heuss« og »Kong

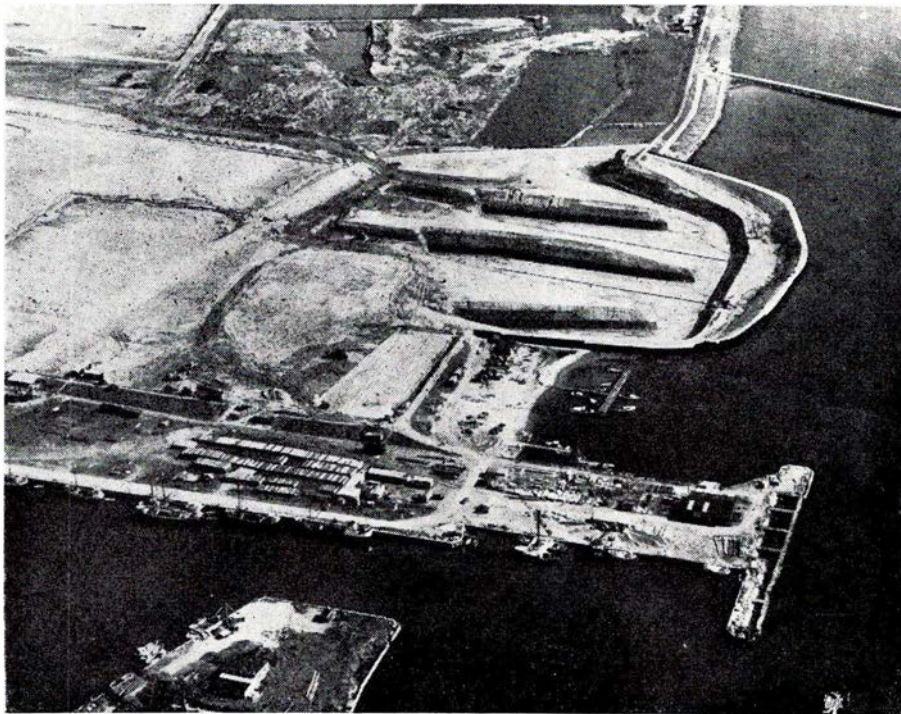


Fig. X. Færgelejerne under udgravning.

CHRISTIANI & NIELSEN



Fergeleje i Puttgarten under udførelse.

Bygget af

CHRISTIANI & NIELSEN INGENIEURBAU A. G.

Hamburg

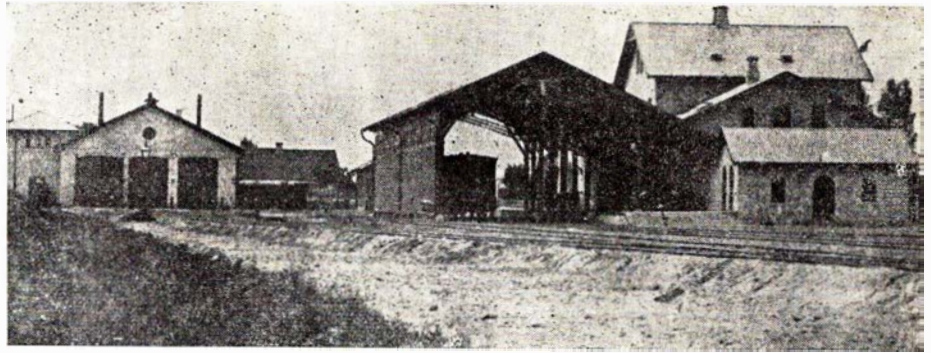
i samarbejde med andre firmaer

Frederik den IX« overflyttes til den nye overfart mellem Rydbyhavn og Puttgarden.

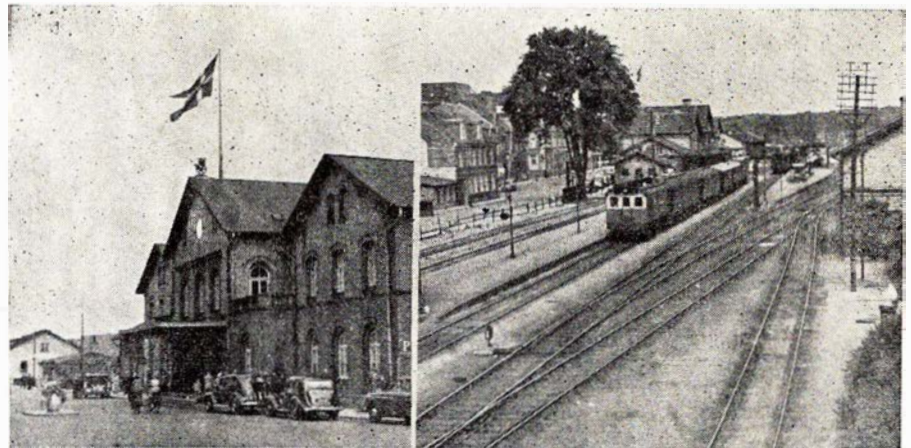
Ved overflytningen til Fugleflugtlinien opnåede man som følge af den korte sejl-distance, 19 km mod tidligere 69 km, en overfartstid på kun ca. 1 time, hvilket er ensbetydende med, at færgerne her vil kunne sejle dobbelt så mange ture pr. døgn, eller sagt på anden måde, at man med det forhåndenværende færgemateriel får fordoblet overførselskapaciteten.

Dette betyder igen, at der bydes publikum på forøgede overfartsmuligheder, samt at der i forhold til overfarten via Gedser-Grossenbrode opnås en direkte tidsgevinst på ca. 1½ time for en rejse over Østersøen mellem Danmark og Vest-tyskland. Som eksempel på hurtige forbindelser kan nævnes, at man med tog med afgang fra København kl. 7,00 vil kunne være i Hamburg H kl. ca. 12,00, og derfra i Paris med ankomst kl. ca. 23,30, Zürich med ankomst kl. ca. 23,00, München med ankomst kl. ca. 23,00.

Udgifterne ved gennemførelse af jernbaneanlæggene regnes at komme op imod ca. 125 mill. kr.



Nykøbing F banegård 1872



Nykøbing F banegård 1952



DSB-restaurant „Balkonen“

Banegårdsrestaurationen Nykøbing F1

Når man kommer til den nye station i Nykøbing F1, er der adskillige attraktioner i denne. Alt gør et lyst og indbydende indtryk. Hvad der fortjener særlig omtale er »DSB-restaurant Balkonen«.

Hvem husker ikke den gamle banegårdsrestaurant i Nykøbing F1? Med den forsvandt et ejendommeligt stykke kulturhistorie, idet den i en menneskealder var opholdssted for en fast klike af byens beboere af en særlig kategori. På den lange bänk blev der talt mere polsk end dansk! Egentlig hyggeligt var der ikke – trods energisk indsats fra restauratørens og hans personales side. Man blev altid behandlet godt.

Hvem der åndede mest lettet op, da den gamle banegårdsrestaurant i stationsbygningen fra 1872 den 25. maj 1962 blev nedlagt og erstattet af »Balkonen«, var nok restauratør Hansen, som utallige rejsende kender fra Struer, »Postgården« i Skelskør og banegårdsrestauranten i Hil-

lerød. Efter at han i et par år har måttet doje de elendige arbejdsforhold i den gamle restaurations køkken, hvor man knap kunne stå oprejst, må det næsten være at komme i paradisi i de nye lokaler. Alt lyst og venligt, gode pladsforhold, hensigtsmæssigt indrettet. Ved første øjekast kunne det synes overdimensioneret, men det viste sig straks ved åbningen af banegården, at der absolut ikke var for megen plads nogen af stederne!

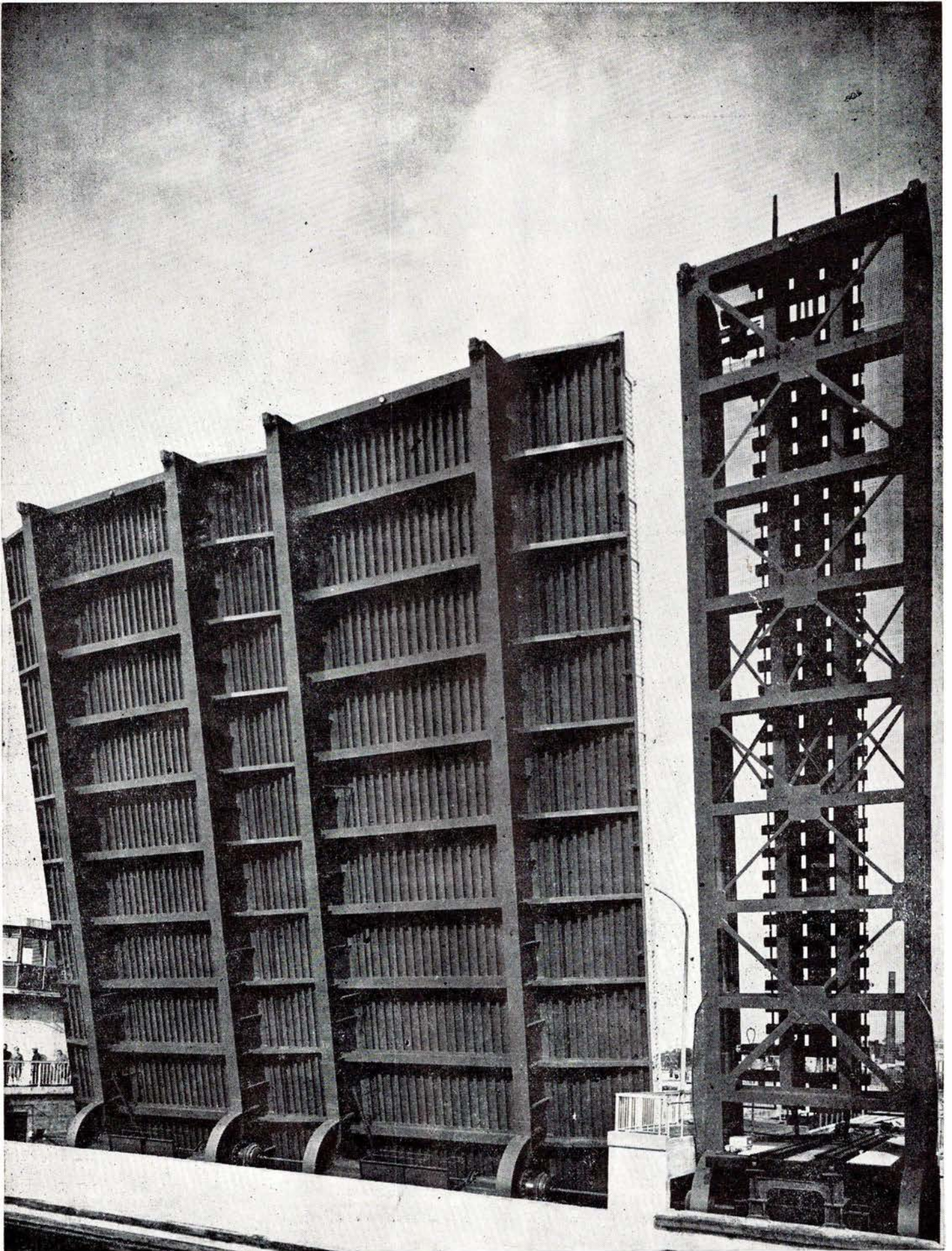
Et par tal fra »Balkonen«: Pladser i den daglige restaurant 65, cafeteria 65, et særskilt lokale til 45, et mindre mødelokale til 20. – Dagligt personale: 25. – Hele herligheden har kostet 200.000 kr. at indrette.

Vi ønsker både DSB og restauratør Hansen til lykke med »Balkonen«. Og vi kan trygt anbefale jernbaneinteresserede at besøge den, for der er dejlig udsigt til baneterrænet og remisen, og nu da den gamle station er revet ned, er der fri udsigt til fugleflugtlinien.

P. Th.



Den sammenstyrtede havnekaj i Rødbyhavn 1950



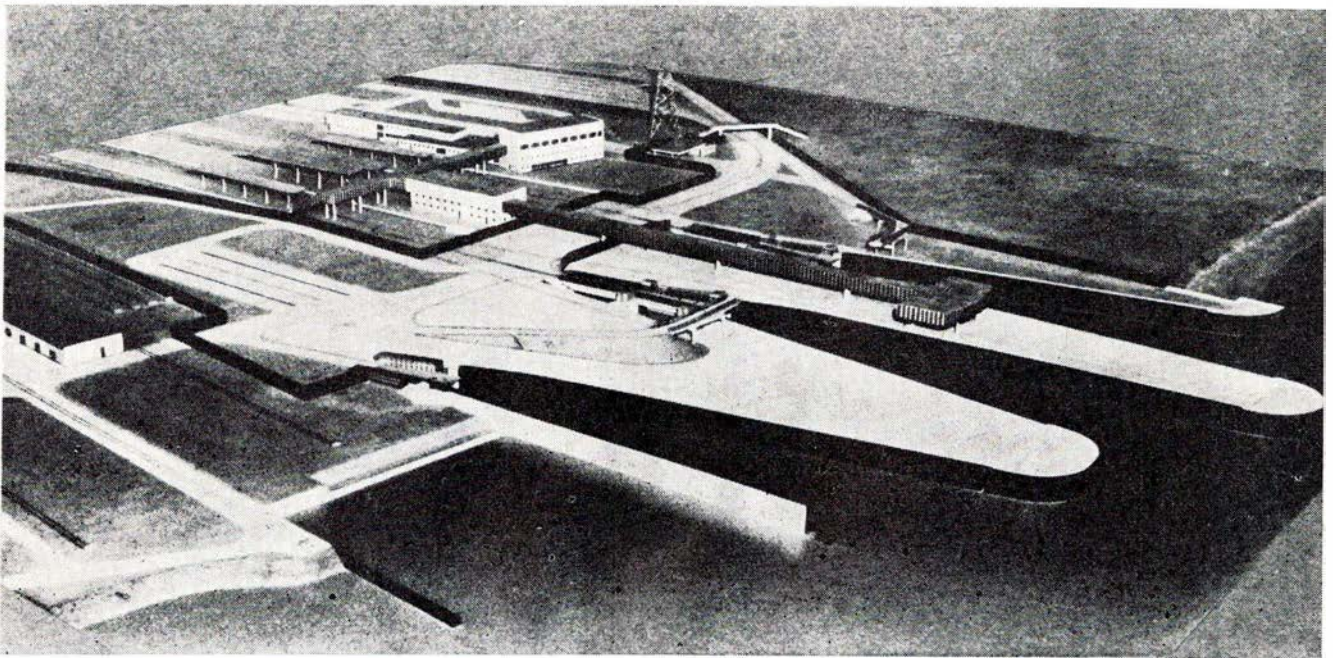
DOBB. KLAPBRO OVER GULDBORGSUND
Frederik d. IX Bro, leveret til De Danske Statsbaner

**THOMAS B. THRIGE OG
AARHUS MASKINFABRIK**

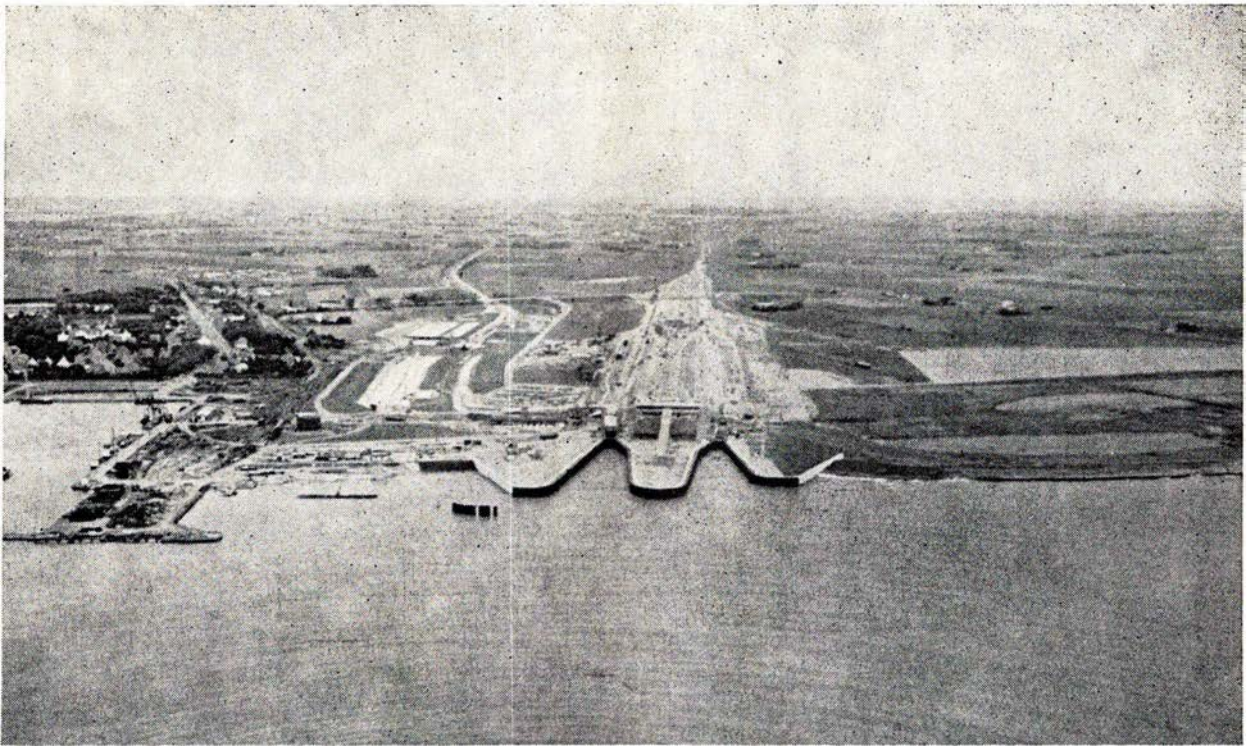
Færgehavnen i Puttgarten



Færgehavnen i Puttgarten under opbygningen.



Model af færgelejer og bygninger i Puttgarten. Kun de to øverste færgelejer i billedet tages i brug. Her er lige så langt at gå til og fra perronerne som i Grossenbrode.



Færgelejer i Rødbyhavn

MELCHIOR & VOLTELEN $\frac{1}{2}$

INGENIØRER & ENTREPRENØRER
TRONDHJEMSGADE 7 - KØBENHAVN Ø - TELEFON TRIA 4108*



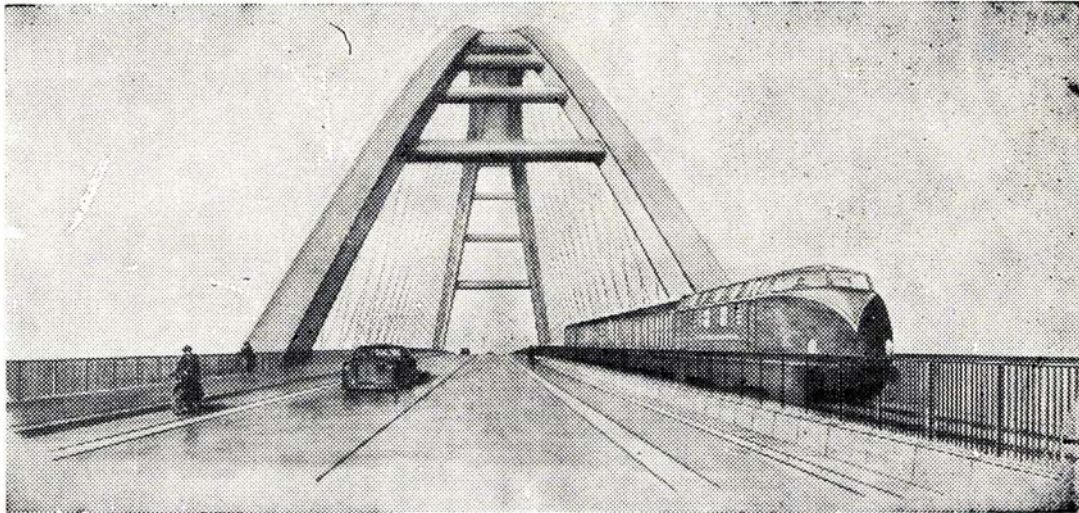
GRUS- OG STENMATERIALER

H+H-STENINDUSTRIER A/S
Codanhus Gl. Kongevej 60 CE. 9575

HENRIKSEN + HENRIKSEN
Mogenstrup Stenindustri . Tlf. Lov 89

Fra anlægningen af
Fugleflugtslinien
Strækningen på Lolland

Fehmarnsund broens indvielse



Den kombinerede vej- og jernbanebro, der forbinder Fehmarn med fastlandet.

Den 30. april indviedes broen over Fehmarnsund, hvorved øen Fehmarn blev en del af det europæiske fastland. Kl. 10 samledes tusinder af tilskuere på broens fastlandside for at overvære den officielle åbning. Præsidenten for banedirektionen i Hamborg, dr. Hellberg, meldte brobygningsarbejdet for afsluttet, og efter flere talere havde haft ordet, kunne man skride til åbningen af broen.

På slaget 10,45 klippede en yndig lille pige den hvide snor over, som »spærrede« broen, og med politiorkester og 700 festklædte skolebørn i spidsen marcherede de mange gæster over den nye, dristigt svungne bro til Fehmarn.

På Fehmarn-siden blev gæsterne budt velkommen af amtmanden fra Avendorf-Landkirchen, der udtalte fehmaranernes glæde og taknemmelighed over, at den ældgamle drøm om en bro over sundet nu endelig var blevet til virkelighed.

Et blåt-hvidt-rødt bånd blev klippet

over for at markere vejen fri til Fehmarn, medens kraftige leve- og hurraråb lød fra de mange gæster og den titusindtallige skare tilskuere, der var mødt frem for at overvære det historiske øjeblik.

Overalt på øen blev dagen markeret med enstående pomp og pragt; ikke mindst var øens hovedby, Burg, trukket i festskrud. – Bannere og flagalléer kransede alle gader; guirlander var hængt tværs over gaderne fra hus til hus; alle bygninger var udsmykkede, og da det var fredag i byen, var alle draget af hus for at være med i festlighederne.

Til middag samledes de 1000 indbudte gæster til en spisning i et kæmpetelt, der var rejst på Ringridderpladsen i Burg, og her blev der holdt en lang række taler.

Trafikminister Christoph Seebohm sagde i sin tale, at man ved at bygge broen havde løst et af Vesttysklands største trafikproblemer i efterkrigstiden. Sneebohm

tilføjede, at man samtidig kunne frigive 33 km af vejen fra færgehavnen Puttgarden til autobanen ved Lybæk, og udbygningen af strækningen til Lybæk vil ske i hurtigt tempo.

Om den politiske betydning af Fugleflugtslingen sagde trafikministeren, at Vesttyskland måtte vise befolkningen i de nordiske nabolande, at der i dag i Vesttyskland findes en anden indstilling over for befolkningen i de nordiske lande end i den periode, der nu ligger bag os. Fugleflugtslinjen er også et af beviserne på de store mål, der skal nås i Europa.

Borgmester A. Michelsen, Rødby, udtalte: – På denne festdag for Fehmarn og Nordtyskland – ja, for hele Fugleflugtslinjen, vil jeg gerne fra den danske fugleflugtsby Rødby bringe de bedste hilsener og gode ønsker for fremtiden.

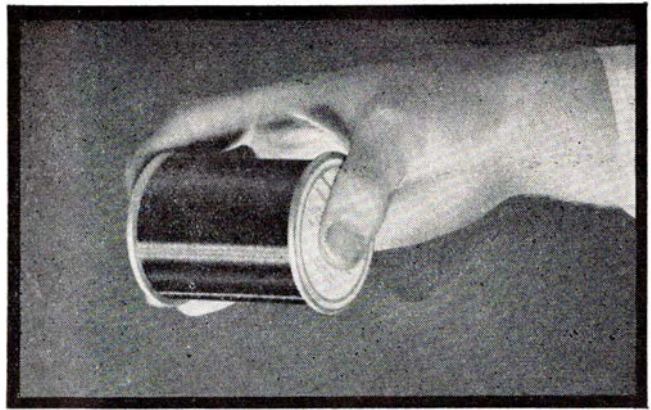
Det har kostet godt 94 millioner kroner at bygge broen.

Dekorationerne udfører

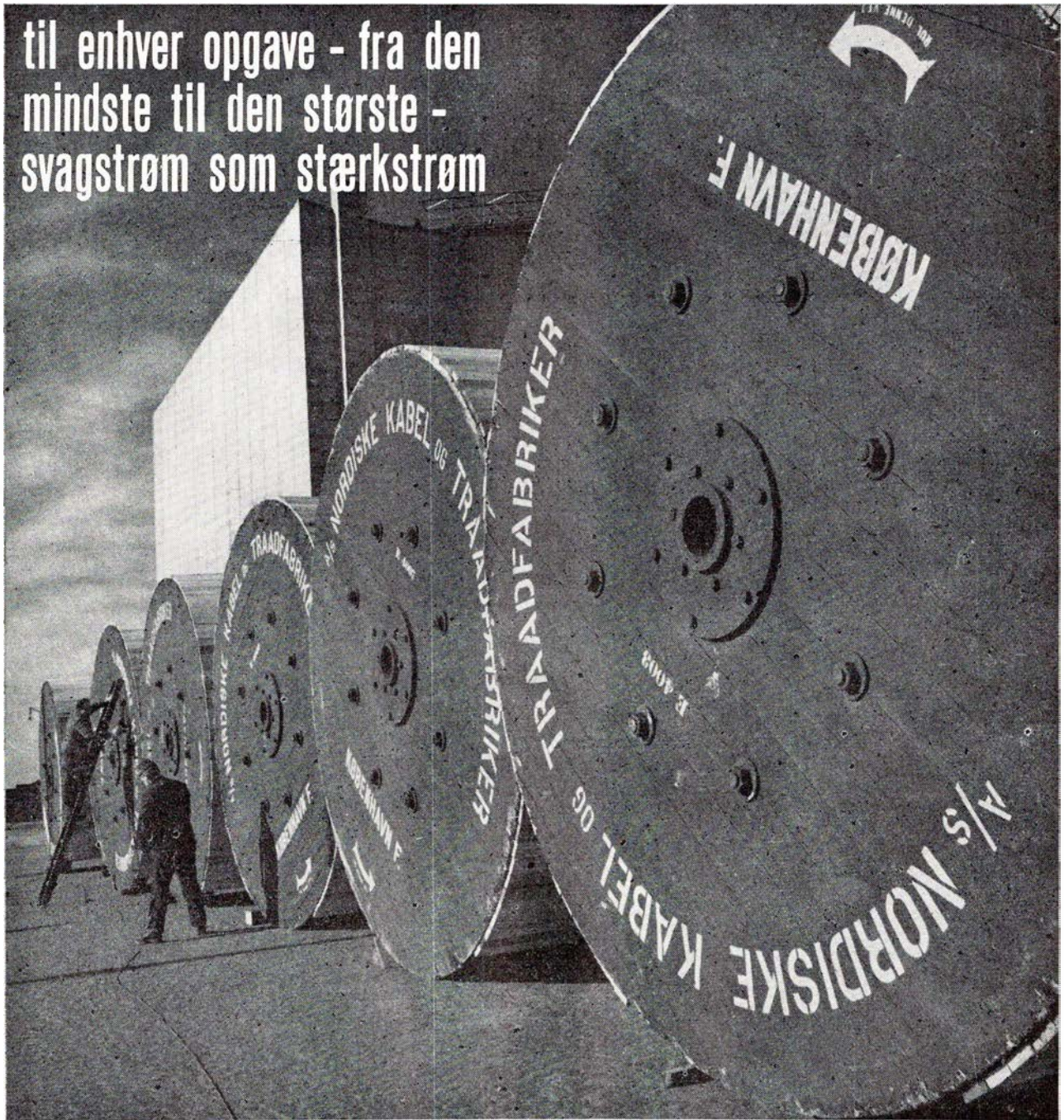
I. A. STAUNING

H. C. ØRSTEDSVEJ 30 · KØBENHAVN · HI. 2725*

NKT LEDNINGER OG KABLER



til enhver opgave - fra den
mindste til den største -
svagstrøm som stærkstrøm



AKTIESELSKABET NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER
KØBENHAVN F.FASAN (0132) 7000.ÅRHUS (061) 3 5111.ODENSE (09) 12 06 43

Fugleflugtsliniens elektrotekniske anlæg

Af *overingeniør* W. WESSEL HANSEN

De tele- og sikringstekniske arbejder i forbindelse med fugleflugtsliniens etablering har i realiteten strakt sig fra Vordingborg til Puttgarden, fordi man dels har benyttet lejligheden til at få udvekslet den nordlige stræknings forældede anlæg, dels har gennemført fjernstyringen af de til Nykøbing F tilstødende strækninger, fig. 1.

De elektrotekniske anlæg har omfattet følgende hovedanlæg:

Teletekniske kabelanlæg mellem Orehoved og Puttgarden.

Teleanlæg i Nykøbing F og Rødby F.

Sikringsanlægget i Rødby F.

Sikringsanlægget i Nykøbing F.

Fjernstyringen af en række landstationer.

Elektriske anlæg for broen over Guldborgsund.

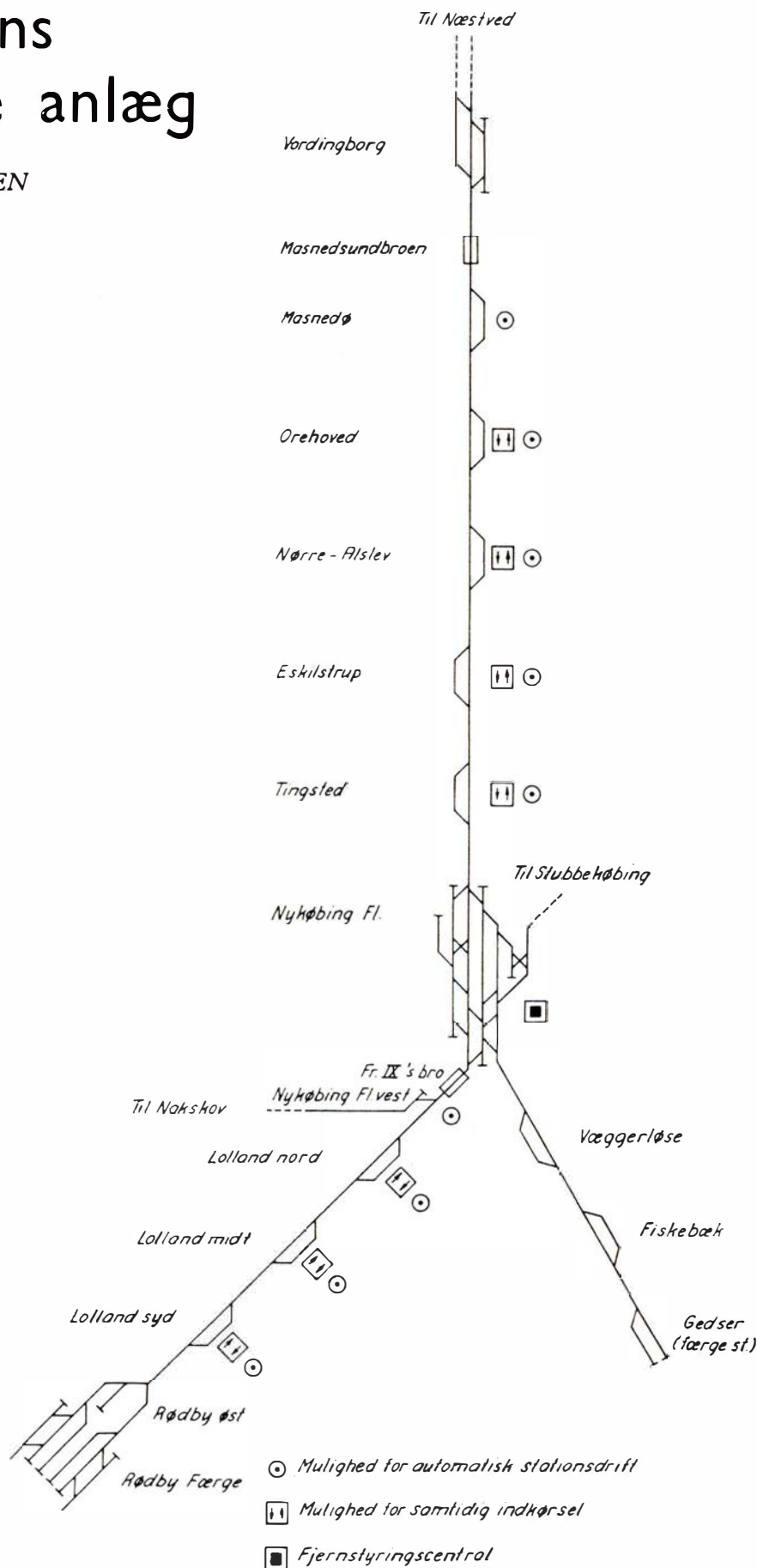
Stærkstrømanlæg i Rødby F.

Radioanlæg for færgesejladsen.

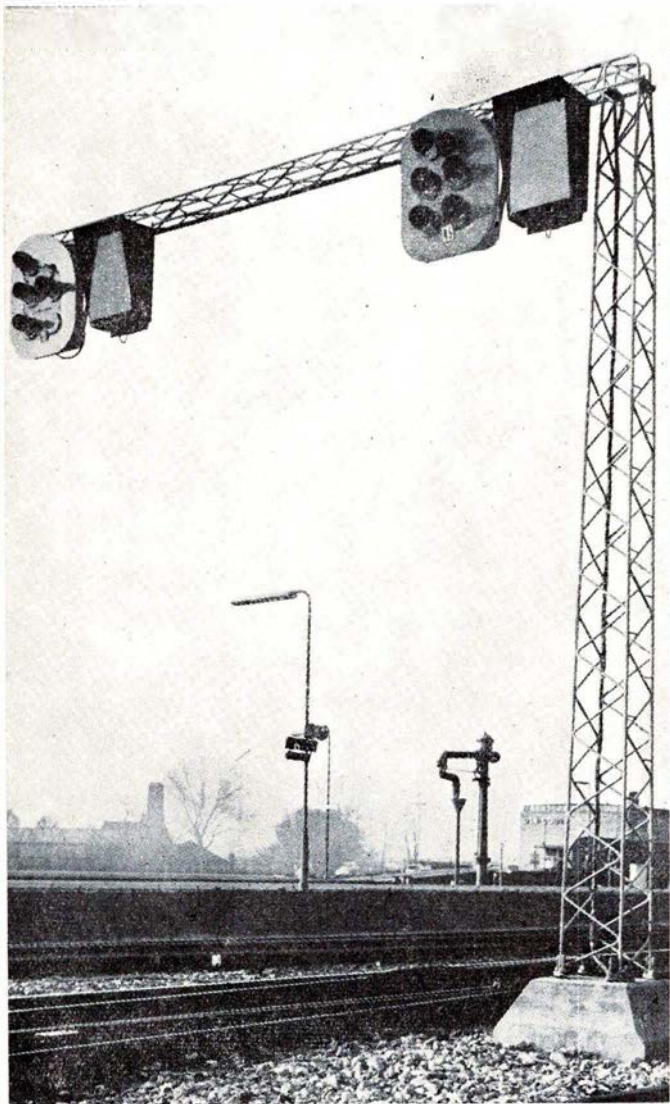
Teletekniske kabelanlæg mellem Orehoved—Puttgarden.

På strækningen mellem Orehoved og Nykøbing F fandtes en telefon- og telegrafstangrække, hvor udgifterne til vedligeholdelse var ret betydelige; da denne stræknings nye sikringsanlæg krævede et liniekabel, kunne man praktisk talt få nedlagt et telekabel uden udgift. Det besluttedes derfor, at alle tele-forbindelser mellem Orehoved og Nykøbing F skulle kablelægges, samt at kabelanlægget skulle videreføres til Rødby F. Sidstnævnte kabelafsnit blev i hovedsagen nedpløjet, og her har DSB med fordel anvendt denne nye arbejds metode for første gang, fig. 2. For såvel DB som DSB var det ønskeligt, at ikke alene den lokale tele-trafik, men også jernbanernes internationale telefon- og fjernskriverkredsløb skulle føres over Rødby—Fehmarn, idet det da ville være muligt at fremføre alle forbindelser mellem København og Hamburg i kabel, i stedet for som hidtil for en stor del i luftledning — over Flensburg.

Der kunne være tale om — i fællesskab — enten at oprette en ny mikroølge-radioforbindelse eller at lægge et søkabel; den sidstnævnte løsning viste sig både at være den billigste og den mest driftsikre.



Signaler



Gittermast med udligger på Nykøbing F station
med perronudkørselssignaler og talvisere

Leverandør til DSB af bl. a.:

Relæer

Signaler

Master

Sportavler

DANSK SIGNAL INDUSTRI 

FINSENSVEJ 78 - KØBENHAVN F - FASAN 6767

CUPROX ELECTRIC



Transistorreguleret
afprøvningsensretter
220 V /18 - 50 V-, 10A

SPÆNDINGS- STABILISEREDE ENSRETTERE

for afprøvning
og drift af

Sikringsanlæg

Telefonanlæg

m. v.

CUPROX ELECTRIC 

Nikolaj Plads 25 - København K - Tlf. MI.* 7401

De to jernbaneadministrationer enedes derfor om at udarbejde fælles udbudsbetingelser for et papirluftisoleret sokabel, idet man besluttede at indhente tilbud fra såvel tyske som danske kabelfabriker.

Leverancen af det ca. 22 km lange, fælles sokabel - fig. 3 - blev efter aftale med DB overdraget *Nordiske Kabel- og Trådfabriker*, København, og af praktiske grunde overlod man arbejdets ledelse til DSB. Selve kabeludlægningen blev udført af det danske Post- og Telegrafvæsen, idet kabelskibet »Peter Faber« blev stillet til rådighed. Kablet blev udlagt i august og blev taget i brug i december 1962. Desværre blev kablet - under de store isvanskeligheder i Østersøen - beskadiget af et skibsanker, men uheldet viste, at kablets konstruktion var rigtig valgt. På grund af det isolerende papirs udbulning blev vandets indtrængen i kablet standset på nogle få hundrede meter, og en reparation blev afsluttet i god tid inden liniens ibrugtagning.

Teleanlæggene i Nykøbing F og Rødby F

Knudepunktcentralerne, fig. 4, som er opstillet på begge stationer, er fremstillet af telefonfabrik *Automatic*, København, og over disse centraler ekspederes ikke alene forbindelserne mellem de lokale abonnenter, men også transittrafik; således formidles samtalerne over fjerntelefonnettet til og fra den nye overfartsfærger via knudepunktcentralen i Rødby.

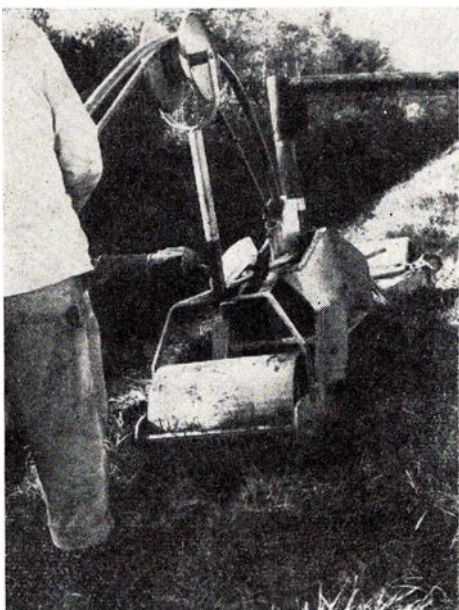


Fig. 2. Kabelploven i arbejde. Ploven trækkes via en 200 m stålwire af et 5-10 r's spil. Den styres ved en hydraulisk bevægelse af forrammen.

Ledningsvælgeranlæggene, der er leveret af *A/S Automatic* og *A/S Amplidan*, omfatter på de to stationer sikkerheds- og pladstelefoner, højtafoner (højtalende telefoner, fig. 5, samt plads- og publikums-højtalere.

Ved sammenlægning af teleopgaverne er der opnået såvel pladsbesparelse i centralrummet som stor flexibilitet bl. a. med hensyn til f. eks. kabelanlæggets anvendelse.

Højtafonerne benytter almindeligt telekabel, hvilket er muliggjort ved i hver højtafon at indbygge to transistorforstærkere - én for hver taleretning, hvis strømfor- syning er etableret over de samme ledere, der benyttes til talen.

Stationsradioanlæggene, der er leveret af *A/S Storno*, omfatter ranger- og færgerangerradio samt bremseprobe-signalanlæg.

Rangerradio består dels af mobile sendere og modtagere på loko (type MH), dels af et »fast« radioanlæg, der kan betjenes såvel fra kommandoposten som af rangermesteren. Der anvendes skiftetale, og opkald og samtaler foregår på én radiofrekvens (samme kanal). Rangerradio benyttes kun i Rødby.

Færgerangeradioen, fig. 6, anvender også de for omtalte mobile anlæg i loko, men ved hver færgeklap er der desuden opstillet et skab med en fast radiostation, med et betjeningsapparat og en mikro-telefon. Et supplerende betjeningssted er anbragt på modsat side af færgeklappen. Disse anlæg er beregnet for samtaler mellem et rangerloko og rangerlederen under ombordsætning af vogne på færgen. Hvert færgeleje har sin radiofrekvens (kanal), og der kan derfor udføres rangerarbejde ved begge færgelejer samtidigt.

Anvendelsen af færgerangerradio muliggør - i modsætning til førhen - at ombordsætningen kan foregå med så »lange« rangertræk, at de svarer til sporlængden på en færge.

Bremseprovesignalanlæggene benytter radio til styring af bremseprovesignaler, idet sidstnævnte indgår som en del af stationens sikringsanlæg, ligesom de i givet fald kan betjenes direkte fra centralapparatet.

Normalt betjenes signalerne: »Bremse med trykluftbremse«, »Løs trykluftbremse« og »Bremseproven afsluttet« dog fra en bærbar radiosender, fig. 7, med 6 trykknapper. Ved samtidig nedtrykning af to knapper udsendes to toneimpulser, der - efter kontrol af tidsintervallet mellem to- nerne - påvirker bremseprovesignalets re-



Fig. 3. Fotografi af tele-kablet mellem Rødby F og Pittsgården. 1,6 km landkabel; 3,0 km kystkabel og 16,8 km sokabel.

læudstyr, således at det ønskede signal stilles. Ved at benytte en række tonekombinationer kan samme radiofrekvens anvendes til omstilling af indtil tre bremseprovesignaler.

Den bærbare sender er sammenbygget med en modtager, således at der kan tales med en anden bærbar radio. Der kan lige-

ledes etableres taleforbindelse med kommandoposten, hvorved denne bliver i stand til hurtigt at tilkalde assistance, hvis der ved en bremseprøve opdages fejl eller mangler.

Specielle teletekniske anlæg

I Rødby F er der i lighed med Halsskov og Knudshoved installeret samtaleanlæg for kontakten mellem personalet på bilopmarchpladsen, i billetkontrollen samt ved fæргеlejerne. Anlægget, der er leveret af *Sinus Telefon A/S*, København, arbejder uafhængigt af stationens teletekniske anlæg, og det består i princippet af en central tilsluttet højtaltende telefonapparater med særlig mikrofon og højtaler. Sidstnævnte er en nykonstruktion,

der er udført på basis af erfaringerne fra andre færgelavne, hvor det har vist sig, at der i mange måder hersker vanskelige klimatiske forhold.

Centralen, der benytter en koordinatvælger, har plads til 30 abonnenter og 4 samtidige samtalemuligheder, og der findes et antal forstærkere for de højtaltende telefonapparater.

Anlægget er opbygget efter systemet »alle kan kalde alle«, og betjeningen er meget enkel, idet man ved et opkald blot indtrykker den ønskede abonnents 2-cifrede nummer cifrer for cifrer ved et trykknapp-tastatur. Der anvendes skiftetale, idet den kaldende under samtalen betjener en taleknapp. Efter endt samtale benytter den kaldende en annulleringsknapp.

Bilers højdeprofil kontrolleres ved foto-

celleanlæg, inden ombordsætningen på fæрге.

Sikringsanlæg for Rødby Fæрге station

Den forventede store trafik via Rødby Fæрге har medført, at alle denne stations praktiske muligheder for ind- og udkørselstogveje er blevet gennemført. På grund af spornettets store længde – over 2,5 km – området delt i to stationer: Rødby Fæрге og Rødby Øst, idet sidstnævnte omfatter »den yderste ende«. Begge stationsområder betjenes fra et centralapparat i stationskontoret.

Indgangssporskiftet til Rødby Øst fører til to enkeltspor på hver sin side af godsstationen, og alle tog kan valgfrit – uden forudgående underretning – tages ad det ene eller det andet spor.

Da der regnes med et stort antal regelmæssigt tilbagevendende rangerbevægelser dels til og fra maskindepotet, dels fra godspladsen til »fæргеlejerne« og omvendt, er der tilvejebragt et ret stort antal rangertogveje, hvorved behovet for rangerledsagere indskrænkes, ligesom rangeruhelddenes antal mindskes.

Oprangeringen af afgående tog i sporene 41–47 samt 101 sker dog som fri rangering, idet dværgsignalerne her stilles på »signalet annulleret«, og sporskifterne stedbetjenes.

Dette arbejde lettes iøvrigt ved, at de mest benyttede sporskifter (delt i to grupper) kan omstilles fra et i det fri opstillet betjeningsapparat, hvorfra den betjende let kan overse pågældende sporområde.

Stationen har 8 togvejsspor, hvortil der kan stilles 41 hovedtogveje; herudover findes 108 rangertogveje. I alt benyttes der til signalgivning ca. 80 signaler, hastighedsvisere m. v.

Antallet af centralsikrede sporskifter er 74, hvoraf 57 er forsynet med gas-smeltninganlæg. Kontrollen med sporbetættelser sker ved 110 sporisolationer.

Betjeningstavlen, fig. 9, som er fremstillet af *A/S Dansk Signal Industri*, er 2,4 m², og den indeholder 480 tableauer og 350 betjeningsknapper.

Til tele- og sikringsanlæg er medgået ca. 130 m kabel; til sikringsanlægget ca. 2000 relæer, der i hovedsagen er leveret af *Dansk Signal Industri*.

Der er til underretning for de rejsende etableret togviserskilte, der angiver togenes og færgernes benyttelse.

Sikrings- og teleanlæggene kan nødstrømforsynes fra et dieselaggregat med et stort svinghjul, der normalt er holdt i rotation af en elektromotor tilsluttet bynettet. Dieselaggregatet, der er leveret af *V. H. Langebæk og Søn*, København, er

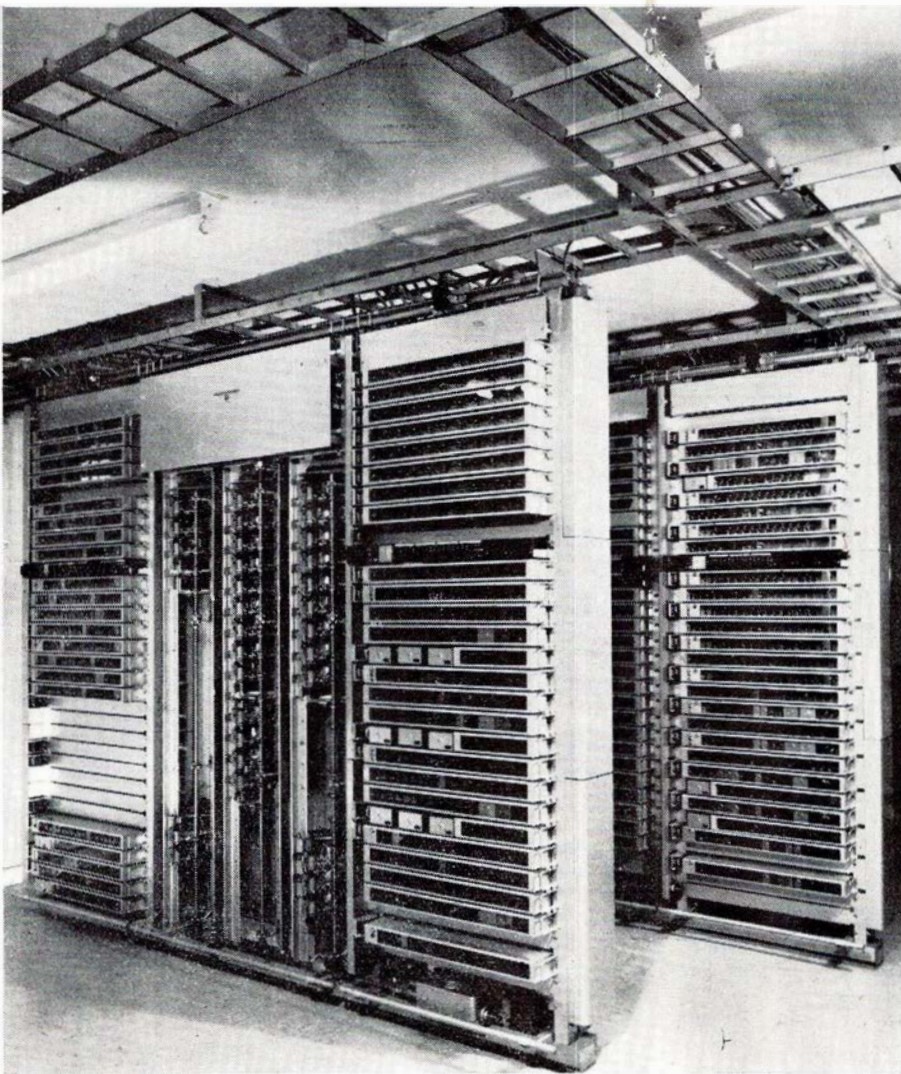


Fig. 4. Knudepunktcentral, Nykøbing F. Venstre stativrække er centralens lokalpart, der formidler telefontrafikken hørende til stationens lokale net samt forbindelsen med det offentlige net. Højre stativrække er fjernparten, der dels forbinder lokalparten med DSB's eget automatiske fjerntelefonnet, dels fungerer som transitcentral i dette net. Tilsvarende knudepunktcentral findes bl. a. på Rødby Fæрге station, hvor der bl. a. er direkte forbindelse med Bundesbahns central i Puttgarden.

normalt i stå, men ved et netsvigt omkobles de før nævnte anlægs forbrug straks til en nødgenerator, der er mekanisk forbundet med svinghjulet, hvorved dettes bevægelsesenergi omsættes til elektrisk energi, der er tilstrækkelig stort til at fuldende omstillingen af et antal sporskifter. Når dieselmotoren er startet, tilkobles generatoren ved hjælp af en centrifugal-kobling.

Fjernstyring af landstationer

Sikringsanlæggene på Orehoved, Norre Alslev, Eskilstrup, Tingsted, Lolland

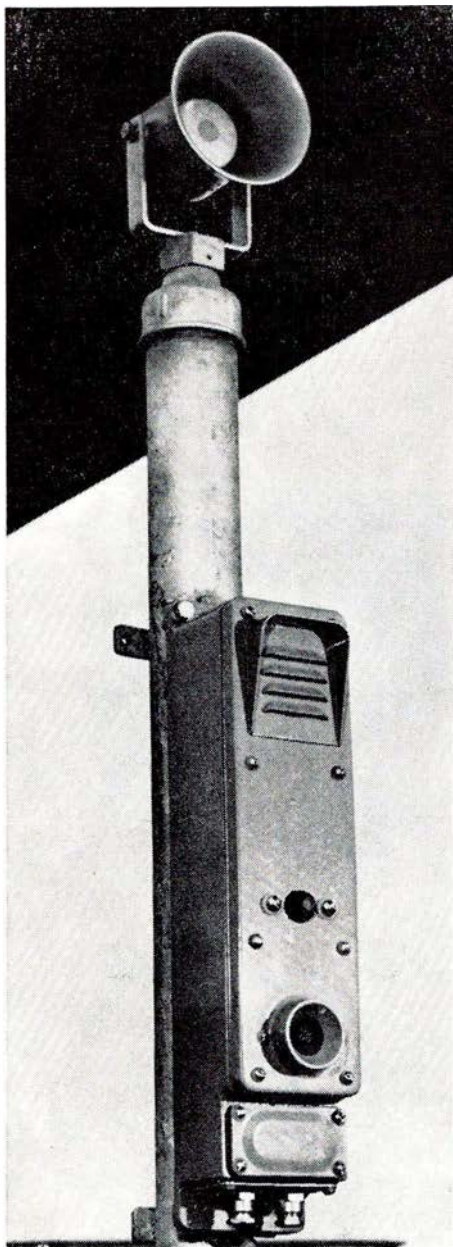


Fig. 5. Højtåfon, d.v.s. højtalende telefon. Øverst kaldehøjtaleren; nederst apparatenhed indeholdende forstærkere, mikrofoner, højtalere og kaldeknop.

Nord, Lolland Midt og Lolland Syd er i princippet ens, idet spor- og signalplaner er opbygget som vist på fig. 11. Det ses, at der er taget vidtgående hensyn til kørslen med lange godstog, ligesom stationernes store længde har muliggjort anvendelsen af »samtidig indkørsel«.

Også Masnedø station har i hovedsagen samme opbygning, men stationsspor og signalanlæg tillader kun krydsning mellem tog, der højst er 680 m lange, og sikringsanlægget er ikke indrettet for »samtidig indkørsel«.

Anlæggene kan dels betjenes fra pågældende »stationskontor«, der kan være indrettet f. eks. i forlængelse af pågældende anlægs relæhus, dels fra fjernstyringscentralen (FC) i Nykøbing F. Fra denne central fjernstyres også de to stationer Fiskebæk og Væggerløse på strækningen til Gedser. Ud for hvert stationskontor findes en telefon samt et højtaleranlæg, og herigennem kan FC sætte sig i forbindelse med togpersonalet m. fl. I skabet for nævnte telefon findes endvidere en »stopknop«, der skal benyttes af togpersonalet og andre, dersom man ved at stille signaler på »stop« kan afværge en faresituation. Stopknappen er tilgængelig ved at benytte en togforenøgle eller ved at slå en dækrude i stykker.

I samme skab findes en betjenings- og



Fig. 7. Transportabelt radioanlæg.



Fig. 6. Færgevængerradio ved en færgeklap.

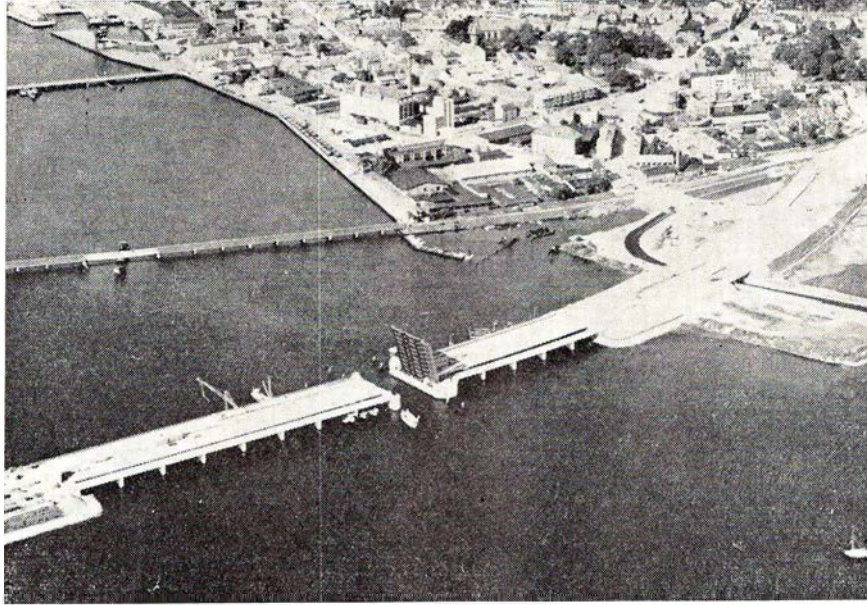
tableautavle for stationens sporskifter; forinden betjening kan ske fra skabet, skal FC give tilladelse hertil.

Samtidig indkørsel

Alle sikringsanlæg – med undtagelse af Nykøbing F Vest, Masnedø, Fiskebæk og Væggerløse – er indrettet for »samtidig indkørsel«, d.v.s., at der ud over de normale indkørselstogveje med forløb i strækningssporet findes indkørselstogveje, hvor sporskiftet i togvejens udkørselsende er stillet »forkert«, således at der samtidig kan stilles indkørselstogvej for modsat køreretning. Ved »samtidig indkørsel« sker der kun en fastlægning af indgangssporskiftet, medens signalgivningen først udføres (automatisk) ca. 10 sek., efter at pågældende tog har passeret det frem-skudte signal.

Ved indkørsel med forløb i strækningssporet fastholdes sporskiftet i udkørselsenden i 1 à 2 min., efter at togets forreste del er kommet til indgangssporskiftet; herved hindres for tidlig stilling af indkørsel for tog i modsat køreretning.

Alle fjernstyrede sikringsanlæg er understyret med 4 KVA-diesellaggregat for nød-



Guldborgsundbroen, Nyk. F.

C. G. JENSEN $\frac{A/S}{}$

**TRANSFORMERE
ELEKTRONIK**
TOMSGÅRDSVEJ 15
KØBENHAVN NV
TELF. ÆGIR (0193) 4201

Projekt 03-2766
Amplidan

AMPLIDAN

strømforsyning, fig. 11. Ved de centralbetjente sporskifter findes elektriske snemeltningsskifter, der indkobles fra FC.

Installationerne i relæhusene er udført på signalvæsenets værksted i Vanløse, og inden afsendelsen pr. jernbanevogn er alle tele- og sikringstekniske og fjernstyringsanlæg gennemprøvede, således at de lokale arbejder i hovedsagen har indskrænket sig til opstilling af signaler, tilkobling af sporskifter, indføjeelse af sporisolationer samt kabeltekniske anlæg.

Sikringsanlæggene mellem Vordingborg og Nykøbing F henholdsvis Nykøbing F og Rødby er udført således, at fjernstyringen normalt er koblet sammen med et anlæg for fuldstændig automatisk togvejsindstilling og signalgivning: *automatisk stationsdrift*.

I fjernstyringscentralen, fig. 12, er der i den anledning etableret et særligt betjeningsapparat, der har trykknapper og tableaulamper, ordnet logisk i forhold til signaturer for strækningens og stationernes spor.

For hver understation findes for hvert togvejsspor bl. a. én afgangsknap og én ankomstknap.

De enkelte togvejsspor er kendetegnet med et to-cifret »adressenummer«. Inden et tog kan afgå for signal fra Vordingborg, Nykøbing F eller Rødby F, skal apparatet for *automatisk stationsdrift* benyttes, idet pågældende knap for togets afgangsspor og knappen for sporet på den påregnede ankomststation samtidig indtrykkes. Herved bliver togets adresse optaget i fjernstyringsanlæggets automatiske apparatur, der derefter sørger for, at »udkørsel« fra afgangsstationen bliver mulig samt indstilling af »kør igennem« på alle

stationer, der ikke har pågældende adressenummer. På den station, hvor et togvejsspor har det for toget gældende nummer stilles »kør« til dette spor.

Så snart et adressenummer er indsat, stiller nummeret sig lysende i det tableau, der svarer til sporet, hvorfra toget skal afgå, og nummeret »følger nu med toget«, idet det hele tiden vises i et tableau, der svarer til togets på strækningen. Herved holdes FC-personalet orienteret om toggangen.

Den beskrevne automatiske signalgivning er tilvejebragt ved, at der i fjernstyringscentralens relærum for hver understation og endestation findes et »automatisk manøvreorgan« (en koordinatvælger), der dels er huskeorgan for, hvor et adresseret tog befinder sig, dels tilvejebringer de elektriske forbindelser mellem det automatiske anlæg og selve fjernstyringsanlægget, således at ordreudsendinger vedrørende togvejsindstilling og signalgivning udsendes rettidigt til de enkelte understationer.

På de enkelte understationer »magasineres« de modtagne ordrer, idet tidspunktet for udførelsen er afhængig af, om toget skal have: Gennemkørsel, indkørsel til gennemkørselssporet, indkørsel til krydsningssporet eller »samtidig indkørsel«. I sidstnævnte tilfælde vil persontog ofte kunne krydse hinanden ved langsom kørsel, men uden standsning. Alle relæapparaturer for fjernstyring og *automatisk stationsdrift* er leveret af L. M. Ericsson, Signalbolaget, Stockholm.

Apparater, signaler m. v. for understationerne er i hovedsagen leveret af A/S Dansk Signal Industri.

Elektriske anlæg for broen over Guldborgsund

Frederik den IX's Bro er en klappbro med 3 klapper: én for jernbanedrift og to for vejtrafik. Alle klapper manøvreres på én gang af et fra *Århus Maskinfabrik* leveret klappmaskineri, der styres fra et centralapparat, fig. 13, leveret af *Dansk Signal Industri*. Der anvendes trykknappstyring af alle de funktioner, som er nødvendige for klappernes normale op- eller nedlukning samt forrigling, idet det elektriske udstyr hertil er leveret af *Thomas B. Thrige*, Odense.

Af hensyn til togtrafiken er broen sikkerhedsmæssigt underlagt fjernstyringscentralen i Nykøbing F, og den holdes normalt lukket og aflåst; men på anmodning fra broen kan FC ad elektrisk vej hæve aflåsningen.

Følgende funktioner er indeholdt i anlægget:

Elektriske sporskiftedrev anvendes til bevægelse af låsning af klappens sportunger.

Advarselssignaler og bomanlæg sikrer vejfærdslen.

Elektrisk manøvrerede ventiler styrer det hydrauliske system, der bevæger de rigler, som aflåser klapperne i vandret stilling.

En elmotor i hver ende af klappagets gennemgående hovedaksel manøvrerer broklapperne.

Til imødegåelse af svigtende elforsyning findes et dieselaggregat, der leverer strøm til alle elektriske funktioner med undtagelse af broklappens fornævnte to elmotorer.

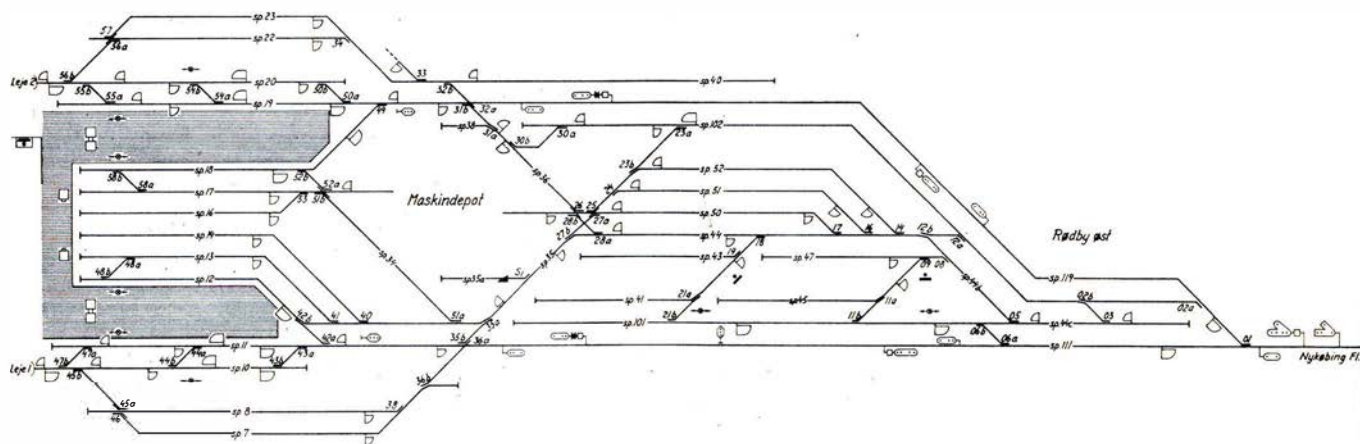
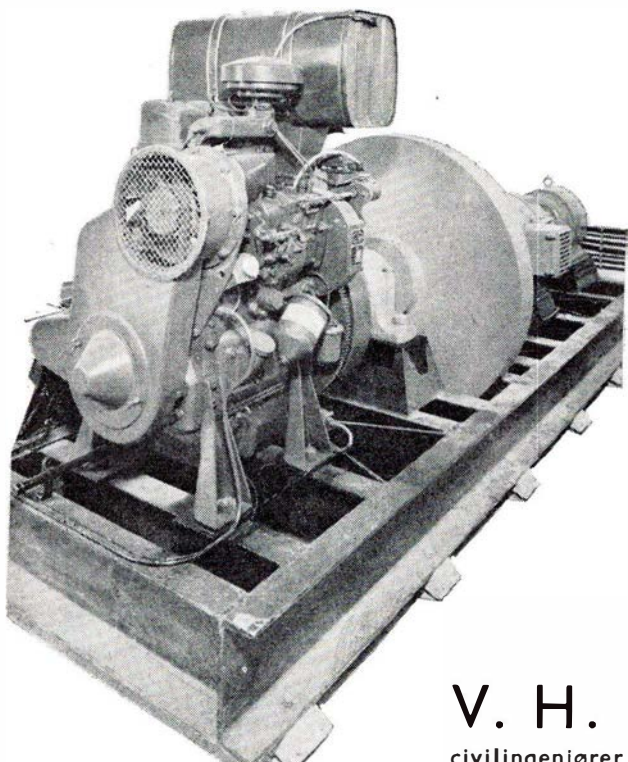


Fig. 8. Spor- og signalplan for Rødby F. Anlægget omfatter 8 togvejsspor, 74 centralsikrede sporskifter, 80 signaler, 110 sporisolationer, 41 togveje og 108 rangertogveje.



Leverandør af nødstrøms-
forsyningsanlæg til
statsbanerne

RUSTON dieselmotorer

V. H. LANGEBÆK & SØN

civilingeniører

Ballerup Byvej 222 - Ballerup - telf. 97 33 33



**Leverandør af
gummifendere
til de nye færge-
lejer i Rødby.**

GOOD  YEAR

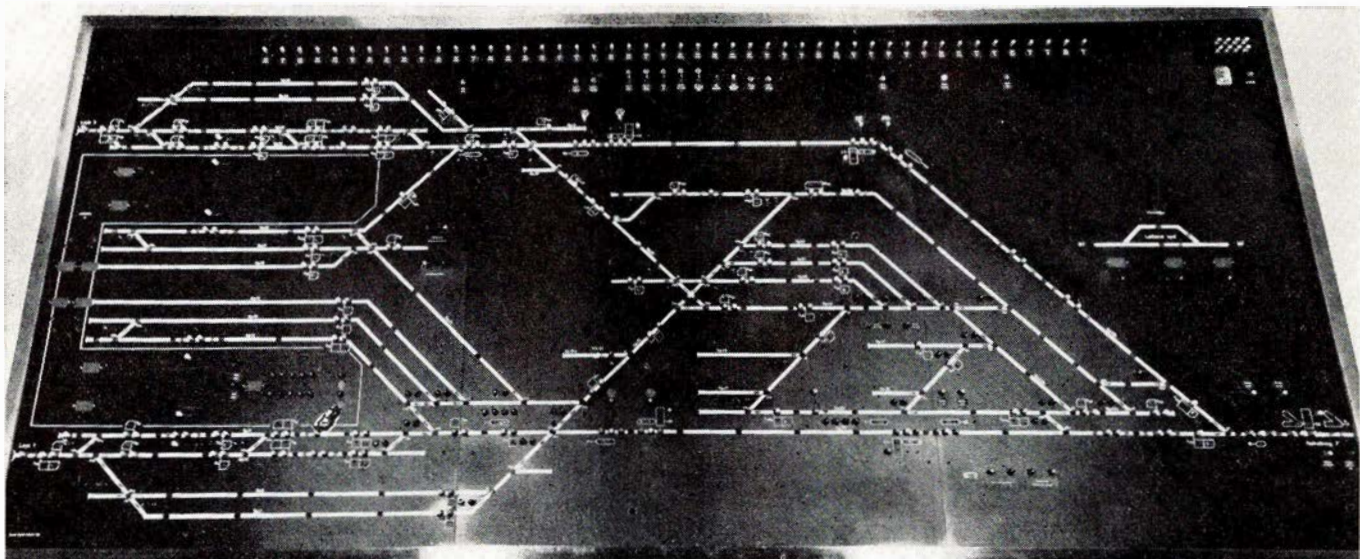


Fig. 9. Sportavle for Rødby F.

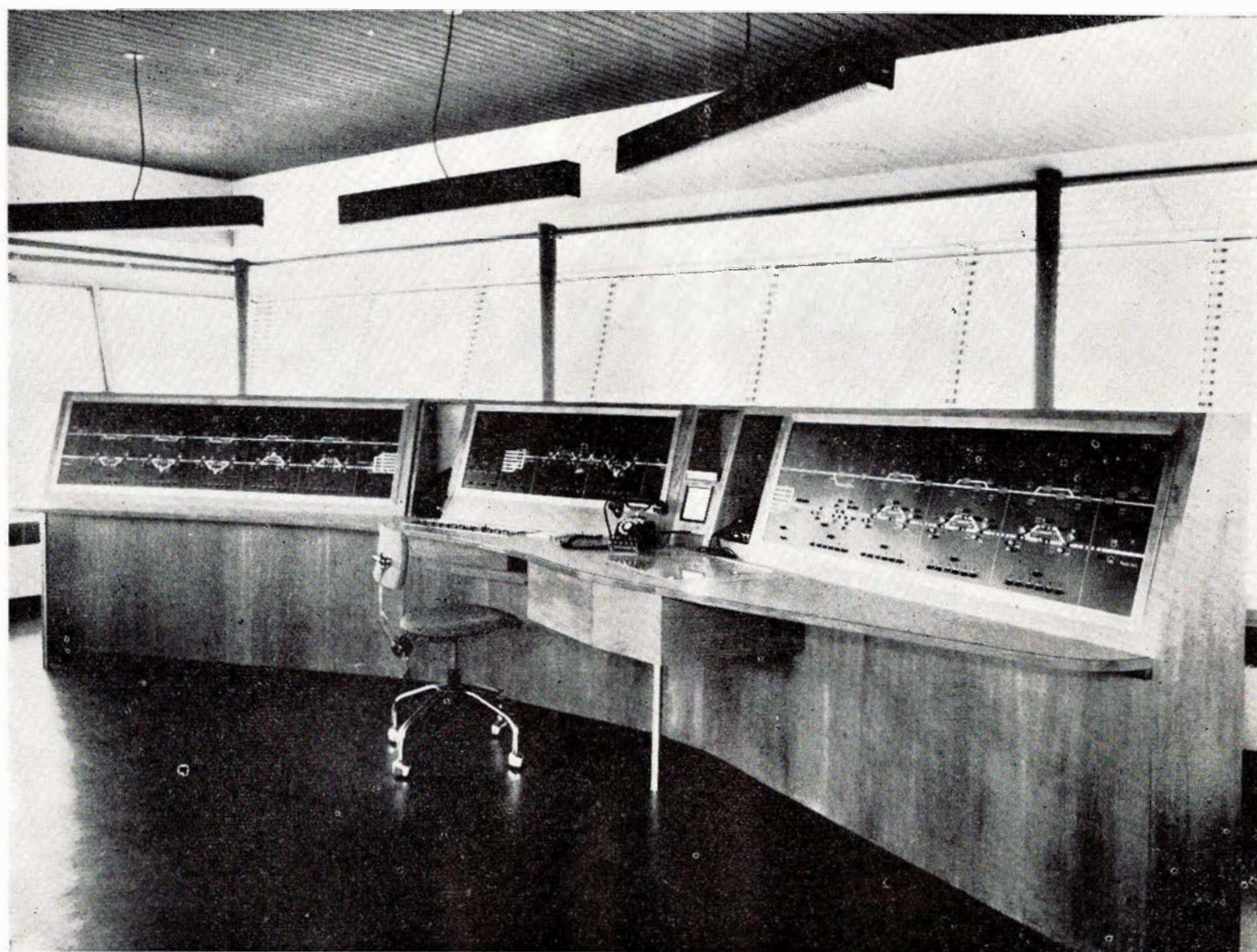


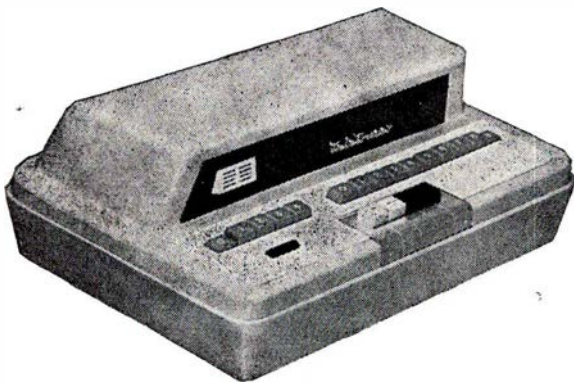
Fig. 12. Centralapparat for fjernstyringsanlæggene Vordingborg-Rødby F og Nykøbing F-Gedser. I bordfladen til venstre for telefonen ses betjeningsapparat for den „automatiske stationsdrift“. Til højre herfor ses togtidsskriveren, der automatisk trykker den grafiske køreplan, der svarer til togenes kørsel.

MAX MANUS præsenterer:



Centrum samtaleanlæg er kendt over hele verden for uovertruffen kvalitet. Fremstillet på erfaringens sikre grund af Europas største og ældste specialfabrik for samtaleanlæg.

Centrum



Mere end 1000 effektivt arbejdende institutioner og virksomheder i Nordeuropa benytter NIRA trådløs person-søgning. NIRA anlæg leveres i størrelser fra ganske få, op til flere hundrede modtagere. Søg effektivt søg med

NIRA

Bl. a. leveret til:

Burmeister & Wain A/S – Dansk Kugleleje Aktieselskab S.K.F. – Fona Radio – F.D.B.storlagrene – Peter F. Heering – Hans Lystrup A/S – Landbrugets Afsætningsråd – Bispebjerg Hospital – Lersø Parkhospital – Amts og Bys Sygehuset, Kalundborg – Vejle Amts og Bys Sygehus – Søren T. Lyngsø og DSB, Rødby Havn.

Eneforhandler:

MAX MANUS A/S

København: Vestergade 27, K. MI *25 75
Århus: Åboulevarden 70 – (061) *2 82 55



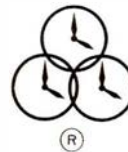
Aktieselskabet

DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1898

Vestergade 10 . København K.

Telf. C. 2150



ELEKTRISKE URE



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S . Amaliegade 7 . Kbhvn. K.

Et andet dieslaggregat, som tilkøbes ved en hydraulisk virkende gearstang og koblingspedal, kan manøvrere broklapperne.

Stærkstrømsanlæg i Rødby F

De ret omfattende elinstallationer på færgestationen strømforsynes fra en transformerstation i annektsbygningen, hvortil der er ført to 10.000 volt højspændingsledninger fra Rødby by, hvor de er tilsluttet 50.000 volt nettet. Herved har man sikret sig reservestromforsyning i tilfælde

af lynnedslag eller anden skade på 10.000 volt nettet. De to højspændingsledninger er gennem et fordelingsanlæg tilsluttet to 400 kva transformere, idet dog kun den ene transformer normalt er i drift; den anden er reserve.

I transformerstationens lavspændingsrum findes et fordelingsanlæg med målere m. v. til strømforsyning af statsbanernes anlæg samt anlæggene for toldvæsen, politi, restauratør m. fl.

På hvert molehoved, fig. 15, findes et molefyr med hurtigblinkende dobbeltlatterner med røde og grønne lysvinkler

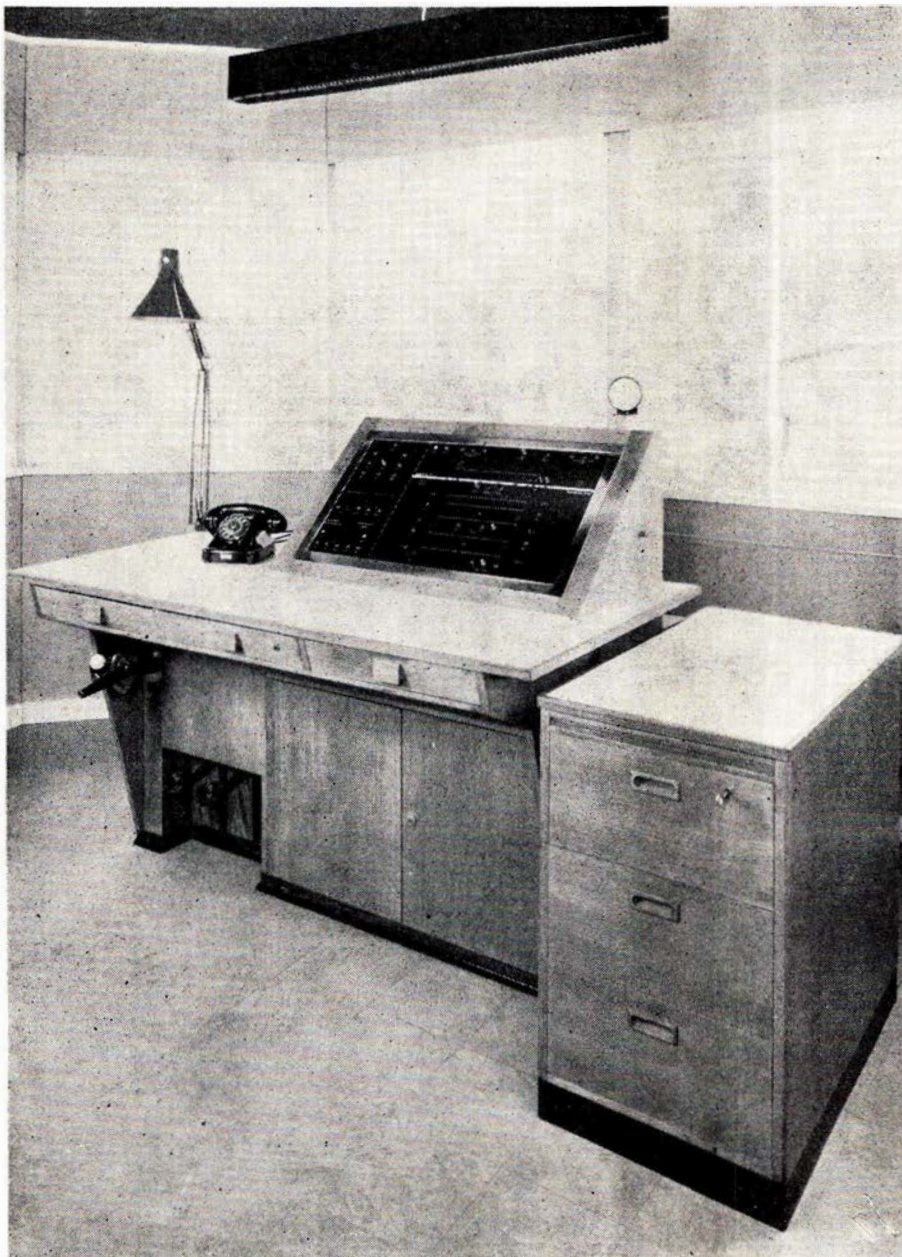


Fig. 13. Centralapparat for Frederik d. 9.'s bro. Fra apparatet manøvreres broklapperne; endvidere sker betjeningen af signaler, bomme m.v. herfra. Nederst til venstre ses betjeningshåndtag for broklappernes nødmanøvrering ved hjælp af en dieselmotor.

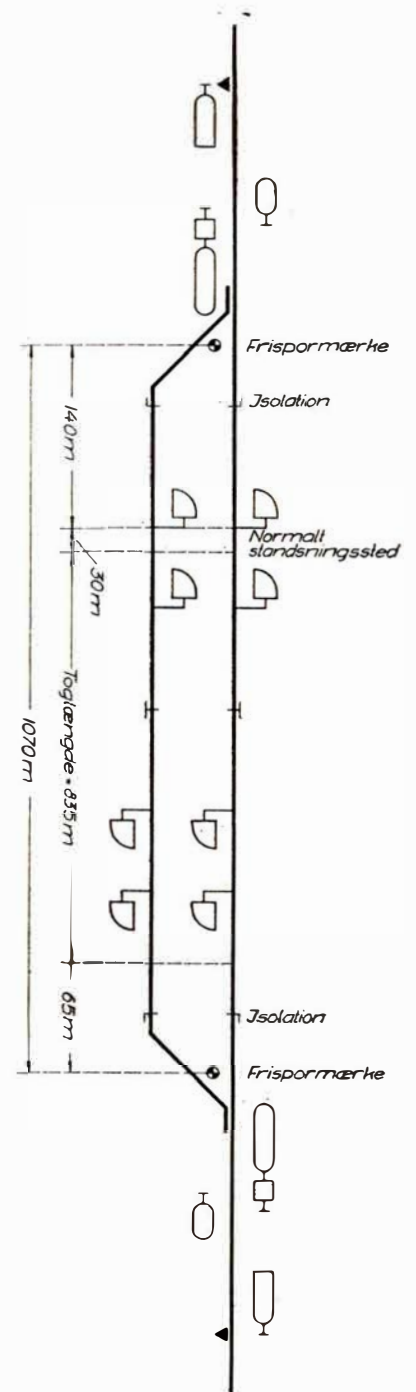


Fig. 10.

Spor- og signalplan for en fjernstyret station.

Stationens store længde muliggør anvendelse af „samtidig indkørsel“

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**



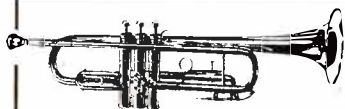
**AKTIESELSKABET ACCUMULATOR-FABRIKEN
KGS. LYNGBY · TLF. 87 16 45**



*Signalanlæg
Uranlæg
Telefonanlæg*

L. M. ERICSSON A/S

FINSENSVEJ 78 FASAN 6868
KØBENHAVN F 0 1 3 2



**TOUCH
FOR MING TUSCH**



hvormed FUGLEFLUGTS-
projektets tusinder og
atter tusinder af planer
og arbejdstegninger er
udført

Kores

Dansk kvalitet i verdensklasse

*transformere
TIL
SIGNALANLÆG*



FORLANG KATALOG



H & K. LÜBCKE

AKTIESELSKAB
JERNBANE ALLE 43 · KØBENHAVN/VANLØSE
Tlf. (01) 74 33 22

samt tredobbelte kombinerede tågelanterner og lejebesejlingssignaler.

På østre molehoved i en rund betonbygning er der installeret to trykluftanlæg og tegngivere m. v. for tågesignal bestående af en »tyfon« med to horn.

For indsejling til havnen er der etableret en ledefyrlinie med et 13 m højt forfyr på pieren mellem de to lejer og et 25 m højt bagfyr mellem sporene et stykke bag hovedbygningen. De to fyr har trekantede topmærker og dobbelte lanterner med rødt fast lys.

På grund af den høje galge for dobbeltklapperne er færgelejerne ikke udstyret med ledefyrlinier, men de er i stedet for indrammet af en kraftig gul natriumbelysning, som adskiller sig stærkt fra færgestationens øvrige lysrørsbelysning.

Piernes hjørner er afmærket med røde og grønne dobbelte lanterner, og på midterpieren findes kombinerede tågelanterner og lejebesejlingssignaler, som også har bagudrettede lys af hensyn til repetition af signalerne.

Den udvendige belysning sker – med undtagelse af selve færgelejerne med lysrør.

På rangerpladsen og opmarchpladsen benyttes 3×65 watt armaturer anbragt

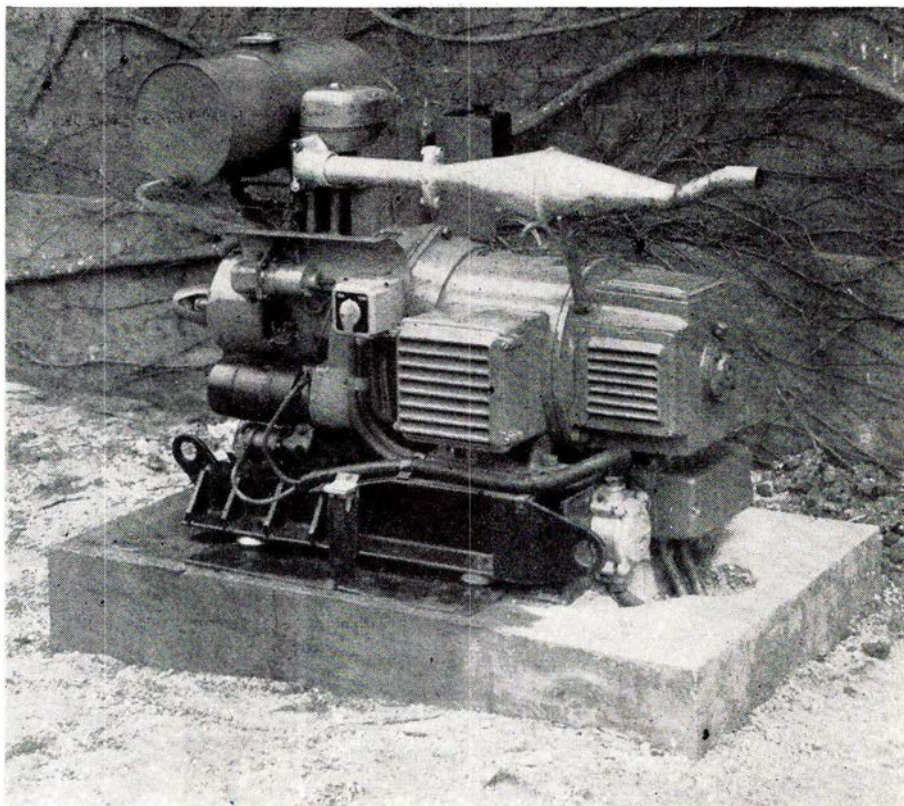


Fig. 11. Nodstrømsforsyning for en landstation.

Jeg glæder mig til at se Dem i restaurant

»FÆRGEKROEN«

RØDBY FÆRGE

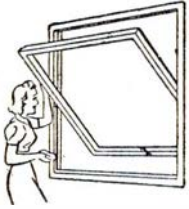
SELSKABSLOKALERNE står til Deres disposition
med plads til 30—60 personer

Restauranterne på

»DE DANSKE ØSTERSØFÆRGER«

er indstillet på at betjene Dem på alle områder
selv om overfartstiden kun er på ca. 1 time . .

K. Bjørn Jensen



Panorama
Fremtids-vinduet

**Vinduer &
vindues-
elementer
leveret af:**

Panorama

v/ Jørgen Olsen
Horreby, Karleby, Falster

Telefon Horreby (03) 846
— nr. 20 og 28

**Stålkonstruktioner
overdækninger
og perrontage ved**

Rødby Færge

udført af

**CHRISTENSEN & WESTBERG
MASKINFABRIK**

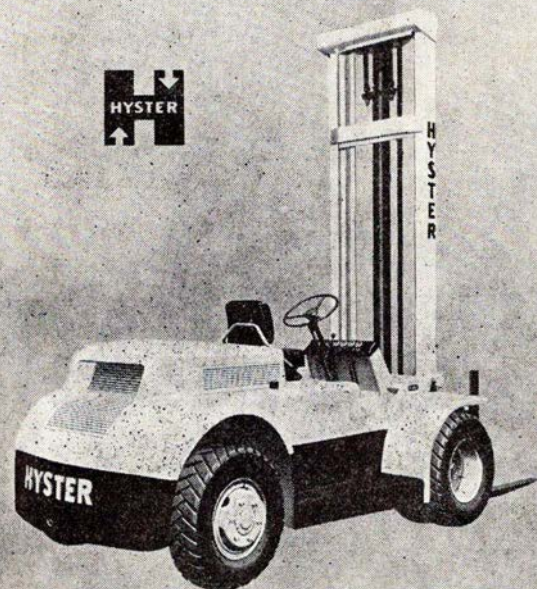
KALUNDBORG - TLF. 954

**Dansk Dammann
Asfalt ^A/s**

KØBENHAVN

HYSTER

— holder hvad den løfter



LANGREUTERS

GL. KONGEVEJ 3 - KBHVN. V. - *HILDA 1090

i 10 m høje stigemaster, der er udført af rundjern således, at vedligeholdelsespersonalet nem kan komme op til armaturerne. På udgangsveje benyttes derimod 2×65 watt armaturer anbragt på 9 m høje rørmaster af almindelig type. Forplads og de øvrige arealer om hovedbygningen belyses med 6 m høje parklygter med 6×20 watt armaturer.

Perroner og opkørselsramper m. v. belyses med 5 m høje rørmaster med 2×40 watt armaturer, idet dog perronerne under tagene belyses med 1×40 watt og 2×40 watt armaturer.

Radioanlæg for færgesejladsen

Radioanlæggene i de færger, der skal sejle på Rydby-Fehmarn-overfarten, omfatter foruden de lovbefalede mellembølgeanlæg for telefoni og telegrafi et særligt VHF-radiotelefonanlæg, fabrikat *Storno*, der danner forbindelse mellem færgernes telefoncentraler og statsbanernes fjerntelefonnet.

Forbindelse til knudepunktcentralen i Rødby Færge sker via en fast VHF-radiostation i Rødby. Ved hjælp af radioanlæggene og knudepunktcentralen kan der etableres direkte forbindelse til alle danske færger ved denne overfart. Et lignende arrangement er etableret på tysk side og på de tyske færger, og via DB's og DSB's automatcentraler henholdsvis i Puttgarden og Rødby Færge kan der derfor opnås telefonforbindelse fra dansk side til tyske færger, fra tysk side til danske færger samt mellem færgerne indbyrdes.

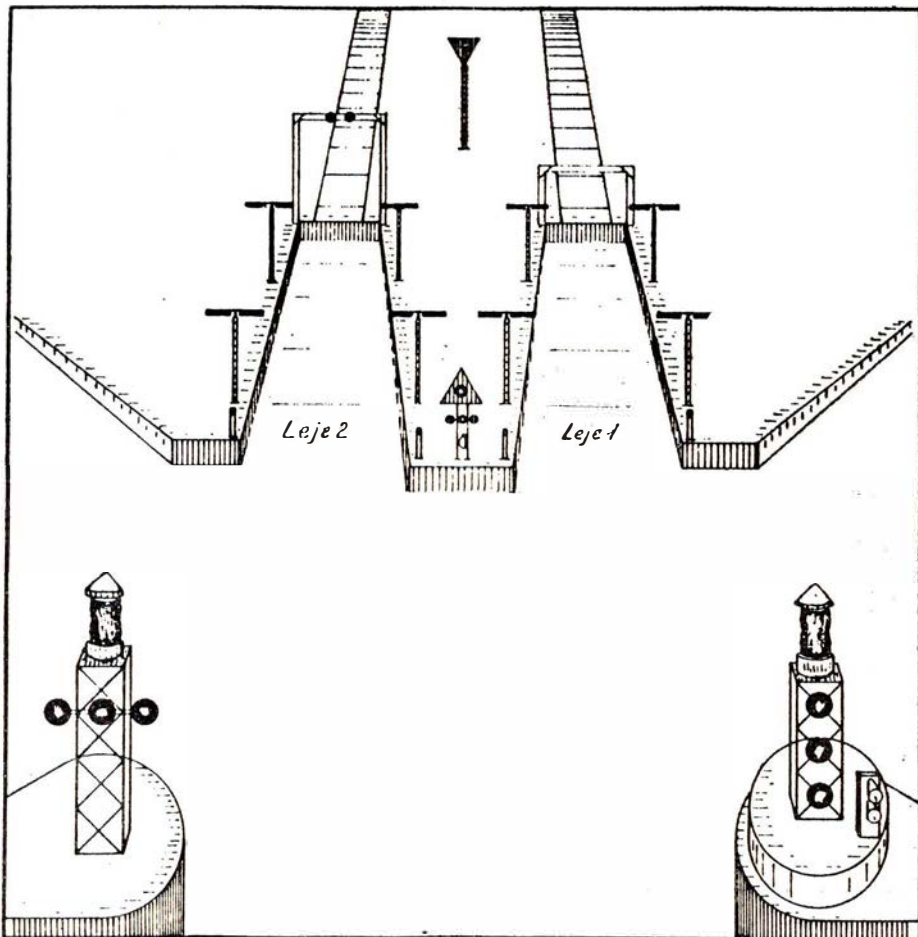


Fig. 14. Besejlings signaler for færgehavn og lejer. Fyr linien markeres af et for- og et bagfyr med topmærker og røde lanterner. I usigtbart vejr lyder tågesirenen på østre molehoved. På molerne og forfyret findes tredobbelte tågelanterner, som også angiver, hvilket leje der skal benyttes. Når leje 1 skal benyttes, blinker lanterne på østre molehoved, og når leje 2 skal benyttes, blinker lanterne på vestre molehoved. Lejerne markeres og oplyses i mørke, tåge o. lign. af lanterner på piernes hjørner samt ved en indramning af hvert leje med fire sæt natriumlamper anbragt på gittermaster.

Hvorledes formes en station som Rødby Færge inden åbningen rent personale- og uddannelsesmæssigt?

Af stationsforstander W. AHL

Vi forstår til fulde bladets spørgsmål, der efter sagens natur også for os har givet anledning til svære overvejelser m. h. t. hvorledes sagen skulle gribes bedst an. For det første for at personalet, der skal beskæftiges herved kunne bibringes de nødvendige kvalifikationer og være godt rustede til arbejdet, så det hele kunne klappe, da stationen åbnedes, og linien toges i brug. Og for det andet for at give personalet den nødvendige instruktion på den for de pågældende mest hensigtsmæssige og for vedkommendes normale tjeneste og privatliv mindst generende måde.

Noget af det første, vi måtte have klarlagt, var selvsagt at få oversigt over og

fastlagt, hvad stationen virkelig skulle præstere af arbejder, såsom færgerangeringer, oprangeringer af godstog, biloverførsel, billettering af disse m. m. samt hvorledes dette skulle gribes an på den for banernes kunder og banerne selv mest hensigtsmæssige og rationelle facon.

Vi ville jo meget gerne på denne nye og moderne indrettede station finde frem til en bekvem og tidssvarende forretningsgang, også på de områder, der ikke er rent teknisk betonet.

Ja, moderne station. Helt rigtig. Rødby Færge er for en trafikmand en ønskestation, med lange snorlige spor og tip-top moderne sikringsanlæg. Nå, undskyld,

det var vist ikke lige det, jeg skulle skrive om, men nu er det altså sagt. - »Never mind« - tilbage til emnet - personalets instruktion.

Vi blev herved hurtigt klar over, at den første del af instruktionen - den teoretiske - måtte foregå uden for stationens område, og på en igangværende station, og det for såvel plads- som for kontorpersonalets vedkommende.

At trække personalet herved forinden vi havde noget at køre med, tjente intet formål.

Vi valgte derfor at finde frem til 2 »udenbys« instruktører, der var villige til at gå i gang med opgaven, nemlig en til

ERIK FREDERIKSEN

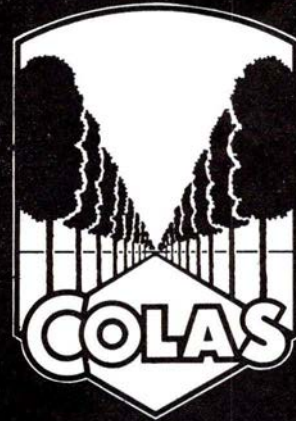
TØMRER-
OG SNEDKERMESTER

NYKØBING F.

NIELS NIELSENSGADE 4

TELEFON

85 08 29



ASFALTEREDE
STENMATERIALER

Entreprenørarbejde
Alt jord-, vej- og kloakarbejde
udføres



GRUS og STEN leveres

Roland Piszczek

Maribovej

Sakskøbing

Tlf. 89 42 94

F. C. SCHULTZ & CO.

CIVILINGENIØR & ENTREPRENØR

KØBENHAVN



MIDDELFART

Udført på fugleflugtslinien:

En parcel af
jernbanen Nykøbing F.—Rødbyhavn
samt jord- og afvandingsarbejdet for
motorvejen Sakskøbing—Majbølle

pladspersonalet og en til assistent-personalet, der for sidstnævntes vedkommende hovedsagelig kom til at omfatte instruktion i og betjening af det moderne sikringsanlæg (betjeningspulten).

Den videre instruktion var derefter (og da navnlig for pladspersonalets vedkommende) foregået efter det efterhånden traditionelle viftesystem, hvor hovedinstruktørerne uddannede hjælpeinstruktører, der så videreuddanner resten af styrken.

Instruktion af pladspersonalet er nærmere beskrevet foregået i hold på 7 mand til uddannelse i henholdsvis København, Nykøbing F1 og Gedser, hvor særlige forhold på den nye station blev gennemgået ved hjælp af oversigtskort og planer over sporbenyttelse m. v. af en af stationens rangermestre, der igennem nogen tid har været stationeret i Rødby Færge og iøvrigt selv har deltaget i tilrettelæggningen af uddannelsesprogrammet.

Pladspersonalet blev derefter udstationeret til Rødby Færge i 3 dage (i hold à 12 mand) og fik så en yderligere teoretisk gennemgang af stationen, hele anlægget og arbejdsgangen gennemgået i praksis.

For kontorpersonalets vedkommende foregik instruktionen i store træk således:

1) Alle havde først i marts måned fået tilsendt en skematisk sporplan over Rødby Færge med anmodning om at lære alle spor og sporskifter beliggenhed.



Stationsforstander W. Ahl,
Rødby Færge

2) Teoretisk instruktion af 2 forud uddannede instruktører i tiden 1/4-10/4 i henholdsvis Gedser og København (under hensyn til de pågældendes bopæl).

Instruktionen omfattede følgende:

1) Gennemgang af stationens indretning og arbejdsgang.

2) Gennemgang af bestemmelsen i sikrings- og signalreglement, sikringsanlæggene og deres betjening, for så vidt hvad vedrører Rødby Færge.

3) Gennemgang af stationens sikringsanlæg.

4) Hovedtogvejene blev gennemgået og lært.

5) Rangertogvejene gennemgået.

6) Betjening og brug af rangerradio (herunder færgerangerradio).

7) Betjening og praktisk brug af selector-, lokal- og sikkerhedstelefoner og disses placeringer på pladsen og i bygningerne.

Fra 1. maj var hele personalet forflyttet til stationen og fra 3. maj kom rangermaskinerne.

Der blev nu for alvor lejlighed til at udbygge og udnytte den teoretiske uddannelse i praksis på stedet, med øvelser i rangering, betjening af apparater m. m., således at ingen stod uforberedt, da de »rigtige« tog begyndte at indfinde sig.

Vi havde ved tilrettelæggningen af hele uddannelsesprogrammet søgt at give personalet den bedst mulige forhåndsorientering, og efter den interesse for sagen, som vi glædeligvis sporede hos samtlige medarbejdere, havde vi de bedste forhåbninger om et godt resultat, til gavn for jernbanen og til ære for de pågældende ansatte.

1. kl.s snedkerarbejde og inventar

KLEMMENSEN & NIELSEN A/S

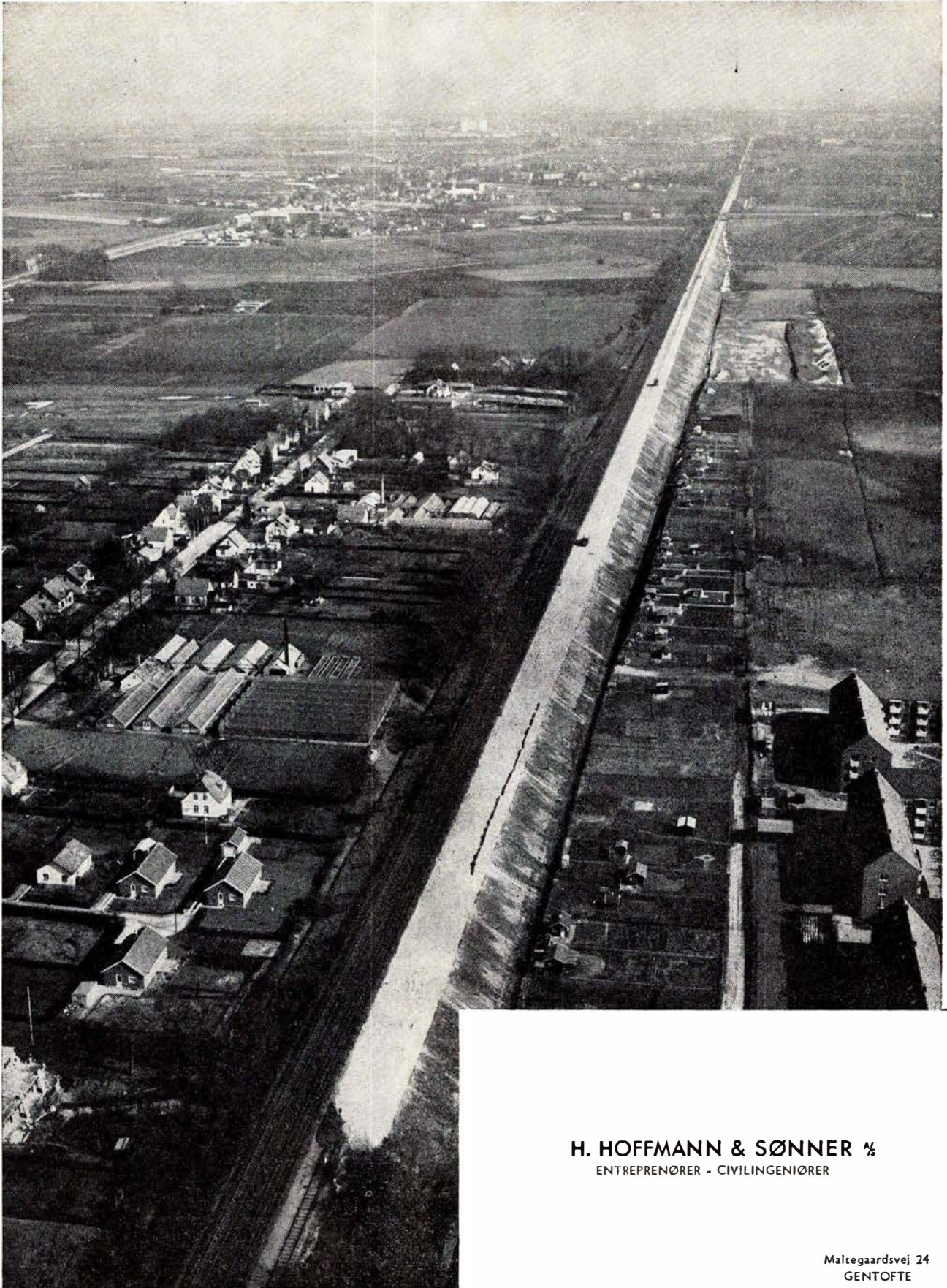
Toftevej 4 - Sundby - Nykøbing F. - Telefon 85 17 99

Alt i bygningsmaterialer

Sydllands Cementvarefabrik og Bygningsmaterialeforretning

RØDBY HAVN

TLF. (03) 90 50 31 - 90 50 59



Jord- og broarbejder m. v.
ved S-banen Glostrup-Taastrup

H. HOFFMANN & SØNNER ½
ENTREPRENØRER - CIVILINGENIØRER

Maltegaardsvej 24
GENTOFTE
Telf. Gentofte 5601

S-togs linien Glostrup-Tåstrup's åbning

Af afdelingsingeniør K. SØNDERBERG

Da statsbanerne den 25. maj i år tog den nye S-bane fra Glostrup-Tåstrup i brug må dette ses som et led i hovedstadsområdet stærke udvikling mod vest.

I en årrække søgte byens udvikling navnlig mod nord. Medvirkende hertil var naturligvis, at nordsjællands skønne natur med bakker og dale, skove og søer virkede tiltrækkende på udflytterne. Imidlertid er efterhånden væsentlige dele af nordsjælland udbygget, og der er i dag stærke bestræbelser i gang for at bevare så store dele af nordsjælland som muligt som rekreative naturområder, for at aflaste byggepresset på denne attraktive landsdel retter byplanlæggerne derfor blikket mod syd og navnlig mod vest i håb om her at kunne tilfredsstille hovedstadens grådige appetit på byggemodne arealer.

På hele strækningen Glostrup, Albertslund, Tåstrup, Hedehusene regnes der med i de kommende år at skulle skaffes plads til op imod en halv million mennesker, og da udviklingen således går ad Hedehusene til, er det naturligt, at statsbanerne følger efter, hvilket i første omgang har resulteret i at S-banen bygges til Tåstrup.

Planlægning og projektering af dette ret betydelige baneanlæg, har stået på i nogle år. Da det er meningen, at der skal køres med 10 minutters drift til Tåstrup, var det nødvendigt straks fra starten at anlægge S-banen Glostrup-Tåstrup som dobbeltsporet, ligesom det var nødvendigt at ombygge den enkeltsporede banestrækning Hvidovre-Glostrup til dobbeltspor.

På strækningen Hvidovre-Glostrup ligger det bestående S-banepor nord for fjernsporene. Det gav derfor den billigste løsning at lægge det nye S-togsspor nord for det nuværende. I ca. km 7,4 spiller de to spor så meget fra hinanden, at der mellem sporene bliver plads til peronen for den kommende Rødovre station. Anlægget af denne station vil blive hilst med glæde af de gæve rødovreborgere, der hidtil har måttet snige sig over kommunegrænserne for at bestige S-toget i henholdsvis Hvidovre og Brøndbyøster; men i fremtiden ranke og selvbevidste kan tage toget fra deres egen station. Rødovre kommune understreger denne betydningsfulde begivenhed i Rødovres historie ved nord for banen at bygge et flot og moderne butikscener og syd for ba-

nen at rejse en række store boligblokke.

En dråbe malurt i Rødovres festbæger er det ganske vist, at stationen på grund af teknikermangel først kan blive færdig nogen tid efter det øvrige anlæg, men også forventningerne har jo sine glæder.

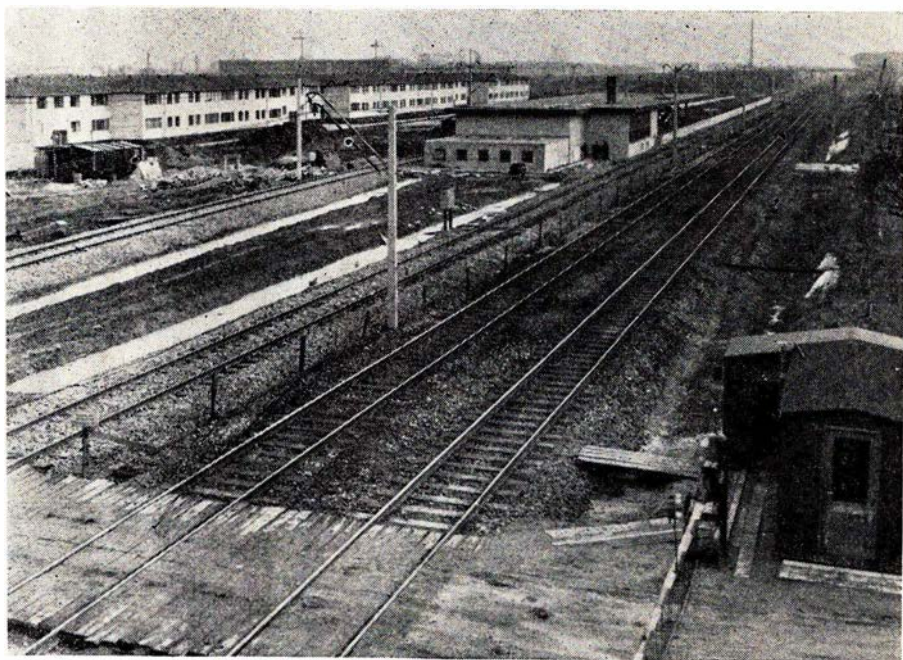
Albertslund station og by

På strækningen Glostrup-Tåstrup er arealerne nord for banen i nogen grad bebygget, medens arealerne syd for banen henligger i uberørt landleg uskyld. Her hviler der endnu en »ædel fred over gulerodderne«, og da gulerodder trods alt er billigere end huse, har dette været medvirkende til, at man på denne strækning har udvidet banelegemet mod syd. På det nye banelegeme er lagt to nye spor for fjerntrafikken, og de gamle fjernspor overtages af S-banen. I ca. km 14,1 spiles sporene fra hinanden for at give plads for den nye Albertslund station. På dette sted sker et efter danske forhold enestående byplanmæssigt eksperiment, idet man så at sige på bar mark agter at bygge en hel ny by til ca. 30.000 mennesker. Syd for stationen skal bygges et storstilet bycenter med forsænket butikstov og forsænket gågængergade. Nord for banen sker adgangen til stationen fra en impone-

rende forsænket rotunde. Skaberne af denne synes at have fået visse impulser fra antikens lybyrint på Kreta. Skal man fra antikens labyrint på Kreta. Skal man således med at gå til højre, hvilket forhåbentlig efterhånden vil føles naturligt. Rotunden rummer for den indviede store arkitektoniske skønheder, og vil i hvert fald virke inciterende på den menneskelige orienteringsevne. Meget i idealbyen Albertslund er naturligvis fremtidsmusik; men man er dog allerede påbegyndt bygningen af 1000 næsten ens huse, så indbyrdes misundelse over at den ene bor finere end den anden synes i denne fagre ny verden lykkeligt undgået.

Anlægget af den nye strækning

Efter dette lille sprælske sidespring, vil jeg derefter vende tilbage til mit egentlige emne, nemlig banearbejdernes praktiske udførelse. Det er jo ofte således ved store baneanlæg, at man snakker om det i årevis uden at det rigtigt bliver til noget, men da i 1958 det store entreprenørfirma *H. Hoffmann & Sønner* stak fingrene og syv gravemaskiner i jorden og gravede løs, begyndte man at lugte, hvor det bar henad. Det var adskillige hundrede tusind m³ jord, der skulle afgraves, flyttes og op-



Albertslund S-togs station

S. A. NIELSEN

Entreprenør - Civilingeniør

Telf. (01) *73 03 28

BRØNDBY STRAND

RADIOANLÆG

til ethvert formål

Leverandør af radioanlæg i Danske Statsbaners færger

Ingeniørfirmaet

M. P. PEDERSEN

Lille Strandstræde 14 - København K. - C. 9513

CHARLES LARSEN

murermester & entreprenør

MOESVINGET 98 - NV

BELLA 9226 - 9227

ERNST NIELSEN

MURERARBEJDE

TØMRERARBEJDE

SNEDKERARBEJDE

TAASTRUP

99 01 29

JORDARBEJDER
FUNDERINGSARBEJDER
VEJARBEJDER - FLYVEPLADSER

ASFALTBELÆGNINGER
BETONBELÆGNINGER

BROARBEJDER
JERNBANEARBEJDER
JERNBETON

HUSBYGNING
INDUSTRIANLÆG
BIOGRAFER
KRAFTVÆRKER

RENSEANLÆG

WRIGHT - THOMSEN & KIER

CIVILINGENIØRER OG ENTREPRENØRER

ÅLBORG

KØBENHAVN

ÅRHUS

lægges i dæmninger; men i dag er jordarbejde noget af det mest mekaniserede af alle ingeniørarbejder og kræver kun en håndfuld folk til mindre supplerende reguleringsarbejder. Resten tager maskinerne sig af. Der findes nu om stunder en række forskellige gravemaskiner. Mest omtalt er vel buldozernerne, der skubber jorden foran sig med et skjold. Når denne type maskiner særlig har publikums tæske, så skyldes det vel ikke mindst, at de kan vælte og udtvære hele huse, såfremt disse ligger i vejen for dem. Buldozere bruger man derfor til at rydde terrænet og til flytning af jord over kortere afstande på ca. 100 m. Skal jorden flyttes op til 500 m bruges schræbere. Vældige maskiner, der kan æde indtil 20 m³ ad gangen, der skubbes op i en art hængemave, når maskinen kører hen over terrænet, assisteret af en buldozer, der skubber bag på. Skal jorden transporteres over længere afstande bruges som regel skemaskiner, der lægger jorden på lastbiler. Til rendegraving for kloaker bruges en lille smal skemaskine, som folkeviddet har døbt en »theske«.

Ved større jordarbejder søger man gerne at skaffe udligning, d.v.s. at man afgraver inden for banelegemet netop så meget jord, som man andet steds skal oplægge i banedæmning. Undertiden kan det dog blive nødvendigt at tilføre grusholdigt fyld af bedre kvalitet end den jord, der findes på stedet. Ved jordarbejdet på strækningen Glostrup Tåstrup er således i bytideligt omfang anvendt grus fra grusgrave i Tune, der har vist sig særlig velegnet, idet dette materiale ved tromling danner et fast bæredygtigt underlag for sporene, hvilket i fagsproget hedder, at det har gode stabiliserende egenskaber.

Overbygningen

Når det egentlige jordarbejde er færdigt, udlægges underballast af grus og derefter stenballast. Udlægning og komprimering af ballastlaget er i vore dage også stærkt mekaniseret. Der anvendes vejhøvlere, der afretter stenlaget, så det får en jævn glat overflade, hvorefter stenballasten komprimeres med en vibrations-tromle, d.v.s. en tromle der ryster samtidig med at den tromler.

Så kommer vi til den egentlige sporlægning og her er det banernes egne folk, der kommer i ilden. Også dette arbejde er i nogen grad mekaniseret. Til at fastskrue de mange tusind svelleskruer har man særlige svelleskruemaskiner, der skruer skinnerne fast til svellerne på en brøkdæl af den tid, som man tidligere brugte ved håndskriving. Til at stoppe stenballasten fast sammen under svellerne har man en

meget dyr og kompliceret stoppemaskine, der på veloplagne dage kan udføre indtil 30 mands arbejde.

Sporlægning er stadig et krævende mandfolkejob

Men trods alt er der stadig meget sporarbejde, der må udføres med håndkraft, og det er hårdt arbejde, der kræver stærke muskler, barkedede næver, blod, sved og bajere. Og det skal være vågne folk, for ofte foregår sporarbejdet klods op ad spor i drift. Og en banearbejder må ikke foretage alt for mange ureglementerede sidespring, for så risikerer han at blive kildet i nakken af en lidt for kælen MY'er, der stryger forbi på nabosporet. Særlig hektisk går det til, når man skal koble et nyt sporstykke ind i driften. Det foregår som regel om natten, hvor der ikke er så mange persontog. Sporholdet får så tildelt en sporspærring f. eks. fra kl. 1 til 5, og på denne korte tid skal holdet f. eks. fjerne et gammelt sporskifte og 50 m gammelt spor og indlægge et nyt sporskifte.

En sådan nat er der nerver på, og det er et malerisk syn, at se folkene kaste sig over arbejdet som travle myrer i skæret fra de elektriske projektører. Ved sådanne arbejder er det af uhyre betydning, at holdet er godt samarbejdet, og at hver mand ved, hvad han skal lave.

Hvis vort lunefulde klima sådan en nat som en særlig opmærksomhed lader regnen sile ned over folkene, så de bliver

våde til skindet, kan man forstå, at det ikke er noget for tøsedrenge. For er først det gamle spor brudt op, så skal det nye spor lægges om så himmel og hav står i eet. Det nye spor skal være færdigt til klokkeslet, ellers kommer der togforsinkelser med efterfølgende rapport og kritik af holdet og dets ledere, og det er ikke noget et garvet sporelæggerhold bryder sig om at få revet i næsen.

Mange nye broanlæg

Anlægget af S-banen til Tåstrup betyder, at de kommuner som banen løber igennem kommer med i en meget stærk byplanmæssig udvikling, og der bliver derfor brug for flere broanlæg for veje, der skal forbinde bydelene på begge sider af banen.

I km 7,6 udføres der således et underføringsanlæg for Avedøre Havnevej. Dette arbejde udføres af Chr. Jensens Sønner, Næstved.

I ca. km 11,8 lige øst for Glostrup station er bygget en ny bro over banen. Denne bro spænder tillige over den langs banen løbende Gerdasvej. Arbejdet er udført af entreprenør Charles Larsen.

I km 12,7 vest for Glostrup er en af entreprenør Børge Rugård udført bro, af hvilket et godsspor føres over hovedsporene fra det bestående godsanlæg på banens sydside til FDS's store nyanlagte sidesporanlæg på nordsiden af banen, ved Herstederne samt til det fremtidige læssesporanlæg, Glostrup nord.



Skinneudveksling ved nattetid

Sikkerhed
og komfort
til hele
familien
med.....



Uden DIENE
Med DIENE
efter samme antal kilometers kørsel på samme vogn

DIENE-GUMMI giver flere kilometer pr. krone

Det nyeste syntetiske gummi fra Firestone-laboratorierne kaldes DIENE. Firestone dæk med DIENE har en enestående **holdbarhed, trækkevne og slidstyrke**, der giver Dem en kørselsøkonomi og komfort helt uden sidestykke. — De her viste Firestone dæk har begge kørt samme antal kilometer på samme vogn samtidig, men det dæk, hvis slidbane står tydeligt og klart markeret er med DIENE GUMMI.

Tænk på det, når De skal skifte dæk.

'ENGLISH ELECTRIC'

leverer de elektriske
kontroludrustninger til S-togene



Repræsentanter i Danmark:

SOPHUS BERENDSEN A/S

AMALIEGADE 10 . KØBENHAVN K.

TELF.: CE 85 00 . TELEX: 25 85 . TLGR.: BERENDSEN

I km 13,5 er af entreprenør *S. A. Nielsen* udført en bro over banen for Vallensbæk Torvevej. I ca. km 14,3 umiddelbart vest for den nye Albertslund station er der af entreprenørfirmaet *Nybyg* udført en bro over banen. Ved denne bro, der er projekteret af ingeniørerne *Rambøll & Hannemann*, er anvendt det man kalder forspændt beton. Det vil sige, at betonen er underkastet en kunstig trykspænding ved hjælp af kabler af særlig stærkt stål, der spænder betonen sammen efter støbningen. Ved denne metode, kan betontykkelsen gøres væsentlig tyndere end ved »gammeldags« jernbeton, og broen får derved et let og elegant ydre.

I km 15,4 er af entreprenørfirmaet *Monberg & Thorsen* udført et underføringsanlæg for Vallensbækvej. Beslutningen om bygning af denne bro blev faktisk truffet i den 11'te time, så entreprenøren fik kniven på struben. Der måtte kun bruges 6 måneder til hele dette store arbejde. Det skal siges, at firmaet klarede opgaven med glans.

Tåstrup er et stort garageanlæg for statsbanernes rutebiler udført af Tåstrupfirmaet *Ernst Nielsen*. Diverse pladsbelægnings- og perronarbejder udførtes af entreprenørfirmaet *Wright, Thomsen & Kier*.

Endnu ligner det hele en vældig slag-

mark, men den sidste hektiske slutspurt for arbejdernes fuldførelse er indledt, og alle implicerede har givet hinanden hånden på, at på indvielsesdagen den 25. maj mangler der ikke så meget som en svelleskrue.

Den nye Lillebæltsbro

I februar nr. 1962 redegjorde vi for projektet til den nye Lillebæltsbro. Teknikerne, der arbejder med projekteringen, har nu ændret lidt ved udseendet, hvorved første virkelige store hængebro bliver endnu smukkere. Det var meningen, at kablerne fra de 120 m høje bropiller skulle forankres i to store betonkolosser på hver side af kysterne.

De pågældende beton-arrangementer var i den oprindelige plan placeret ved den yderste ende af broramperne, ca. 180 m ude fra kysten.

Broens byggeudvalg er gået ind for, at man flytter kablernes forankringspunkt ind på land med henblik på vandretliggende forankringspladser, som graves ned. Der er her tale om et dristigt eksperiment med store æstetiske fordele.

Tillige rummer ændringen væsentlige praktiske fordele.

Men mest iøjnefaldende bliver det, at man nu slipper for de store betonklodser, der ville have raget 30-40 meter i vejret.

Så snart frosten er gået af jorden, vil man iøvrigt tage fat på opførelsen af et 30 meter højt tårn til vindmålinger. Undersøgelserne fra dette tårn vil især blive koncentreret om, hvilke vindpåvirkninger de to 120 meter høje bropiller vil komme ud for. Tårnet placeres på Lyngs Odde, der bliver det jyske udgangspunkt for den ny Lillebæltsbro.

Selve brobyggeriet vil næppe kunne begynde før om et års tid. Udgifterne bliver omkring 130 millioner kr., og man regner med, at ca. 400-600 helårsarbejdere skal beskæftiges i byggeperioden...



Kørelednings natarbejde

JØRGEN ROLANDSEN

Tapet - Farve - Materiel

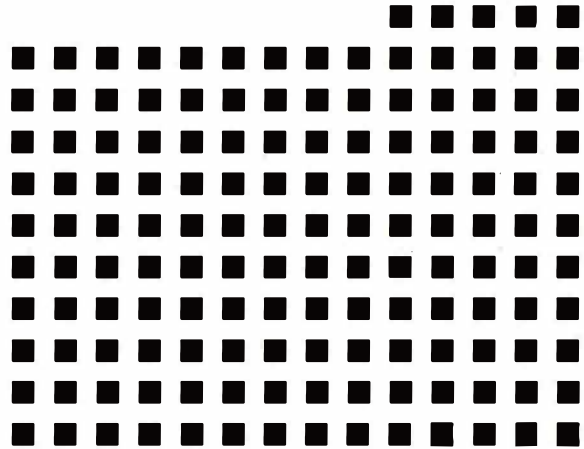
Storegade 24, Bramminge. Tlf. 7 30 13



Fra syd til nord
-over hele jorden
kommer strømmen af
HELLESENS BATTERIER

HER ER 145 PUNKTER

og der er 145 steder i landet hvor der ydes HANDELSBANK-service



altid
med i
billedet

HANDELSBANKEN

Ung, som erfaren

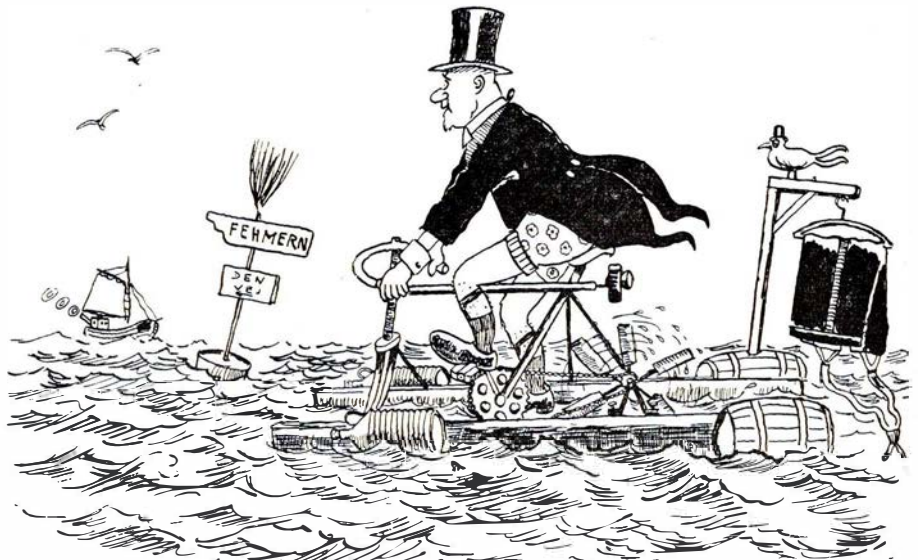
ryger Mac Baren



-den mest solgte

MAC BAREN TOBAK

Konkurrencen afløst . . .



Borgmester Michelsen, Rødby, udtalte i 1955 i spøg til nogle journalister, at han ville starte på vandcykel fra Rødbyhavn, samtidig med at færgen sejlede fra Gedser til Grossenbrode for at se hvem, der først nåede Tyskland, og dersom jeg vinder må det være naturligt, at man går i gang ved bygningen af fugleflugtslinien.

Vor tegner, togbetjent E. H. Pedersen, Fa, tegnede i den anledning ovenstående tegning.

Borgmesteren har for nylig udtalt, at det nu er længe siden, at han har spekuleret på det med vandcyklen, og nu må jernbanepersonalet vide, at turen er opgivet!

Husk Jernbane-Bladets ny telefon-nr.:

55 64 90

April

dagbogen

Forårstravlhed i Kalundborg

Hvert år i forårs månederne er der hektisk travlhed på Svovlsyrefabrikken i Kalundborg med at levere kunstgødning til sjællandske og fynske landmænd, for forårsarbejdet i markerne begynder. Det er meget store kvanta, der transporteres bort pr. bane, og dette giver selvsagt stor travlhed til DSB.

Mange gange om dagen er Kalundborg stations rangermaskine, F 469 eller Hs 388 (der i denne tid rangerer daglig) på fabrikkens og sætte tomme vogne og hente læssede - når det rigtig går los, læsse der 120 vogne i døgnet! En del af disse går over Roskilde i den daglige slæber 2272, men en stor del sendes over Slagelse, hvorfra de fordeles mod syd og vest.

Strækningen Værsløv-Slagelse kan ikke befares af tungere loko end P - (Pr) og Mx, hvorfor der normalt til disse særtog benyttes D-maskiner, og såfremt togvægten overskrider 600 tons medgives et loko C eller D i forspand. Lejlighedsvis har Korsørs P-maskine 909 (nu 917) hentet vogne direkte i Kalundborg til færgesoverførsel.

I år er der siden først i januar blevet kørt således: 8806 - 8807 afg Kb 10.45 - ank Kb 13.53 og 8832-8833 afg Kb 15.23 - ank Kb 19.01 og desuden et togpar om natten med Mx = 1000 tons.

Damptogene har i en del af tiden jævnlig haft forspand. - Nu sidste i marts er travlheden ved at ebbe ud - kun 8832-8833 loper endnu og sjældent med forspand.

Til rådighed for denne trafik har i år være: følgende loko: C 712 og 717 (re serveiloko for nordvest og Slagelse-banen), D 830 - fra 1. marts tillige D 850 fra II. distrikt samt F 469 og Hs 388. - NB. 26. marts sendtes C 712 og Hs 388 til Kh, forstnævnte formentlig til udrangering.

Det siger sig selv, at det i Kalundborg stationerede lokopersonale ikke alene kan bestride en sådan mertrafik, og der har da også været udstationeret flere lokofyrbødere til hjælp i den værste tid.

Når hertil kommer vinterens mange besværigheder med isen, hvad der i en del tilfælde har givet anledning til særtog (eksprestog) til København, med forsin-

kede færgepassagerer, fremført loko C, vil man forstå, at dampdriften i Kalundborg i årets første 3 måneder har haft en travl tid - og hvor er det egentlig velgørende at konstatere, at »de sorte« sandelig kan gøre gavn endnu!

S. J.

Ringe d. 1. april. Som følge af et skinnerud på den nedlagte Nyborg-Fåborg bane afsporede personvognen i et godstog, der var under indkørsel på Ringe st, hvorved hovedlinien til Odense spærredes, og der måtte et par timers tid køres med rutebiler.

København H d. 2. april. Som følge af et sprængt vandror blev DSB's automatiske pladsreserveringsanlæg sat ud af funktion. 25 damer måtte sættes ind for at overtage maskinens arbejde, men de kunne ikke tænke nær så hurtigt som maskinen og kun otte dage frem i tiden, hvor maskinen kan arbejde med bestillinger to måneder frem. I lobet af tre dage var skaden udbedret.

Springforbi d. 9. april. En 6-årig dreng blev ved 15-tiden fundet dræbt i nærheden af stationen, hvor han var faldet af toget »Øresundspilen« fra Helsingør. Det opklaredes, at drengen, der rejste sammen med sin morfar, havde bedt om at måtte gå på toilettet. Da dorene til disse er aflåsedede mellem Rungsted og København, har drengen formentlig i stedet forsøgt sig med kupédøren, hvorved han er faldet af toget.

Fjenneslev d. 17. april. I et godstog fra Roskilde til Korsør afsporede ved 19-tiden en godsvogn som følge af en knækket aksel. Indtil midnat måtte der køres på et spor mellem Soro og Ringsted.

8. april. Efter at lyntogene på grund af isforholdene på Storebælt ikke har kørt siden d. 3. februar, kom de atter i drift i dag.

Knudshoved d. 18. april. Ved 19-tiden tornede dobbeltdækkerfærgen »Halskov« i tæt tåge mod molen i færgeløjet 1 i Knudshoved, hvorved bilerne på de to dæk blev slynget mod hinanden i et mægtigt harmonikasammenstød. 4 af de ombordværende pådrog sig lettere kvæstelser. Al restaurationens glas og porcelæn knustes, en odelæggelse så stor som aldrig før. 36 af bilerne fik større eller mindre skader. Færgen måtte straks afgå til værft i Svendborg.


Knudshoved d. 19. april. Kl. 21,30 løb færgen »Dronning Ingrid« på grund i tæt tåge i strandkanten nord for færgeløjet i Knudshoved. Ved at fastgøre wirer til molehovedet, lykkedes det at trække færgen fri i lobet af en lille times tid. Skaden på færgen var ubetydelig.

Karup d. 22. april. En personbil kørte kl. 16,45 ind i siden på en tom Mo-vogn fra Viborg til Herning på overskærningen for Hessellundsvejen. Blinklysene var igang, men blev overset af bilens fører. Bilen slæbtes med af motorvognen og kom i klemme mellem denne og blinklysmasten. Foreren slyngedes ud og pådrog sig brud på rygsojlen.

Randers d. 24. april. Under rangering på stationens godsplads skete med få minutters mellemrum et par uheld. Først påkørtes en lastbil og senere løb en godsvogn af sporet i et sporskifte og trak tre andre vogne med på gulvet. Den afsporede vogn ramte en lastbil med påhængsvogn, der holdt ved pakhusrampen.

Munkebjerg d. 26. april. En læsset tankvogn i et godstog fra Fredericia afsporede ved 18-tiden som følge af akselbrud ved Munkebjerg. Vognen fortsatte 2-3 km ved siden af sporet og odelagde skinne- og svellebolte.

Tim d. 29. april. En 50-årig mand, der i tæt tåge havde forvildet sig ind på banelinien i nærheden af stationen, blev påkørt af et motortog og dræbt på stedet.

Ribe	
Brdr. E. & S. Rasmussen A/S	
Aut.	 forhandler
Telefon 331 - Ribe	
STRØMPEHUSET	
Tangevej 3 - Ribe - Tlf. 107	

Benyt

Banernes Selskabsrejser

*****~*~*~*****

Skoler og kurser

Østvendssyssel
Ny og moderne skole
5 mdr. kursus for unge
Piger: Maj-oktober.
Mænd: November-april.

UNGDOMSSKOLE
DRONNINGLUND



NÆRMERE OPLYSNINGER VED:
H.M.HANSEN DRONNINGLUND 545 TLF. (081-45911)

Aarhusegnens

Husholdningsskole

Risskov st. - tlf. Århus 7 84 46
5 mdr. kursus fra maj og novbr.
3 mdr. kursus fra maj og august
Moderne skole - smukt beliggende

TØMMERUP

FRI- OG EFTERSKOLE

pr. Kalundborg - tlf. Spangsbro 59
Fællesskole - 8 mdr. fra 1. sept.
til 30. april - Skema og skoleplan
sendes
Ingrid og Kaj Christoffersen

SILKEBORG

HUSHOLDNINGSSKOLE

Åhavevej 46-48 - Silkeborg
Tlf. 67

JØRGEN MØLLER

Optiker
Jernbanegade 16, Sønderborg
Tlf. 2 25 54

I få linier...

- Privatbanernes jernbaneskole sluttede i marts sit semester i Maribo, hvori deltog 23. Heraf bestod de 22, 7 trafikmedhjælpere, 10 i stationsmesterklasse og 6 i togbetjentklassen.

- DSB har nu modtaget de første 20 Ea rejsegodsvogne fra Scandia.

- når de nye TEE lyntog kommer i drift, får de gamle lyntog nye navne: »Aros«, »Østjyden«, »Storebælt« og »Lillebælt«.

- brevskriveriet herhjemme er fordoblet gennem 50 år (1915 60 breve pr. indbygger mod 1962 120 breve pr. indbygger), men det har ikke været tilstrækkeligt. Nu vil et 30 ores frimærke komme til at koste 35 ore!

Privatbane-

nyt...

Bogense d. 9. april. En chauffør der den 12. januar påkørte NFJ's motortog på overskæringen ved Nymark st, blev ved en domsmandsret idømt en bøde på 300 kr. samt tab af kørekort i et halvt år. Han appellerede omgående til landsretten. Der er både blinklys og kløkker ved denne overskæring.

Sdr. Felding d. 22. april. Under et tordenvejr, der ved 18-tiden trak over egnen slog lynet ned i en transformator, hvorved strømmen til blinklysene blev afbrudt. En installatør blev tilkaldt, men da denne i sin varebil ville passere

overskæringen ved stationen, blev hans vogn ramt af skinnebussen. Foreren af denne havde set, at blinklysene ikke virkede, men i det fugtige vejr var det ham ikke muligt at standse skinnebussen for overskæringen. Bilen slæbtes med et stykke hen ad banelegemet, og foreren af den slyngedes ud og pådrog sig en hjernerystelse.

Hyllerslev d. 22. april. Tirstrup-Fuglslev kommune har protesteret mod at deltage i at betale Ebeltoftbanens under-skud.

Hillerød d. 27. april. En renovationsbil blev ved 5,30-tiden påkørt af Gribskovbanens skinnebus på overskæringen ved Pottemagervej i Hillerød. Renovationsbilens benzintank blev revet af og var årsag til, at der gik ild i skinnebussen. Motorforeren fik dog dæmpet ilden indtil brandvæsenet kunne fuldføre slukningsarbejdet. Renovationsbilen blev skubbet ned i en grøft, men foreren af den pådrog sig kun nogle ufarlige skrammer.

Hyllerslev d. 30. april. Fra 1. maj omdannes stationen til trinbræt og postekspe-ditionen henlægges under Janderup.

Løkken-Åbybro Jb. Hjørring amtsråd har nu vedtaget, at banestrækningen Løkken-Åbybro nedlægges fra den 29. september, og under en afstemning, hvor kun to stemte for, besluttede man ikke at forlænge garantien for strækningen Løkken-Hjørring, hvilket betyder at denne bane lukkes helt fra efteråret 1966. Tilbage af Hjørring Privatbaner bliver derefter kun den 15 km lange strækning Hjørring-Hirtshals, og den så man helst, at DSB overtog.



Hurtigtransport med gratis udkørel

på Statsbanernes rutenet samt på følgende privatbanestrækninger:



Lollandsbanen—Sakskøbing—Maribo—Nakskov
Hillerød—Frederiksværk—Hundested,
Haarlev—Store Heddinge—Rødvig—Faxe—Faxe Ladeplads
Århus—Odder—Hou og Randers—Hadsund



Kristoffersens belæssede vogne

Telf. BY. 5467

SPOR 56-57

Telf. C. 12.544

MODEL JERNBANE



KRB Nyvang

Vi genopbygger Nyvang trinbræt

Da der i tidens løb gentagne gange overfor »Jernbane-Bladet« har været fremstillet læserensker om ting og sager fra landets privatbaner, vil vi i tiden fremover gøre forsøg på at imødekomme disse ønsker.

Som en begyndelse går vi i gang ved ventesalsbygningen til Nyvang trinbræt på den pr. 31. marts 1963 nedlagte Køge-Ringsted banec.

Køge-Ringsted banen blev åbnet for drift den 4. april 1917. Længden af banen var kun 33,2 km med 7 mellemstationer, nemlig Lellinge, Bjæverskov, Gummersmark, Østervang, Ørlev, Farendløse og Sneslev, samt de 3 trinbrætter Yderholm, Nyvang og Haugbyrd. Senere rykkede Gummersmark ned til trinbræt, og i 1934 fik KRB sin egen stationsbygning i Køge, hvor DSB indtil da havde klaret de løbende forretninger.

»Jernbane-Bladet« har sikret sig kopier af tegninger af de fleste af KRB's stationsbygninger, og denne gang lægger vi som før nævnt ud med ventesalsbygningen til Nyvang trinbræt, der i parentes bemærket også er identisk med ventesalsbygningen i Yderholm og Haugbyrd.

Bygningen er ret beskedet af størrelse og vil derfor passe glimrende til de fleste modelanlæg.

På fotografiet ser man, hvorledes den virkelige bygning tog sig ud, og ved at kaste et blik på fig. 1 ser man, hvordan modellen opbygges. Grundpladen a fremstilles af 2 mm finér med dimensionerne 50×70 mm, hvorpå man limer en retvinklet træklods b. Denne er 25×30×50 mm.

På træklodsens limer vi igen en 2 mm finérplade c, men denne er kun 50×50 mm. Og vi limer nok en 2 mm plade på (d). Den sidste plade her fastlimes således, at den på alle fire sider rager 3 mm ud over pladen c. Målene på d er da 56×56 mm.

I grundpladen a og i loftspladerne c og d borer vi nu huller til fastgøring af tre træsojler c, der skal afstive tagudhænget. Sojlerne er 2 mm i diameter og 31 mm lange.

Man kan naturligvis undvære hullerne til sojlerne, såfremt disse blot er 25 mm lange og kun med endefladerne limes til henholdsvis lofts- og grundplade.

Hjørnesojlerne skal for at være i overensstemmelse med originaltegningen anbringes helt ude i hjørnerne af c. Borer man huller til sojlerne, må disse dykkes 1 mm fra yderkanterne af c. I modsat fald flækker man træet.

Så skal vi i gang med tagkonstruktionen. Fig. 2 viser hvordan vi samler bygningens spær af de to trekantede krydsfinérstykker fig. 3 og 4.

Tagkonstruktionen limes diagonalt på d, hvorefter man med fil og sandpapir affaser kanten på spærerne, svarende til sidefladerne på en pyramide, d.v.s. de affasede flader skal være vinkelrette, da de skal danne grundlag for de fastlimes tagflader, fig. 5.

Gørding

E. Nygaard Hansen

Skotøjsforretning
1. kl. reparationsværksted
Gørding – Tlf. 66

C. A. Paulsen

Automobiler . Traktorer . Motorcykler
Kompl. reparationsværksted
Gørding – Tlf. 18

L. Grunnet Jensen

Møbelforretning
Gørding – Tlf. 100

CHR. ASKOV & SØNNER

Inventar – Møbler
Bygningsarbejde
Nørregade 9 – Brørup – Tlf. 256

Clausen Hansen

Handelsgartner
Storegade 44 – Tlf. 160
BRANDE

Harald Nielsen

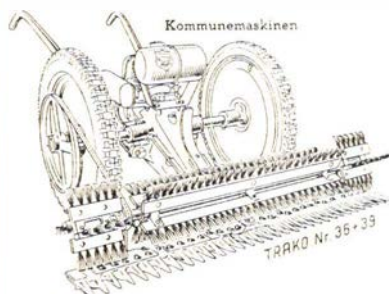
Kolonial – Isenkram
Holsted st. – Tlf. 9

H. Hartvigsen

Manufakturforretning
Jernbanegade 6 – Kibæk – Tlf. 70

N. Dam Nielsen

Papir- og tobakshandel
Lunderskov – Tlf. 25



Den originale **ALLEN-TRAKO**

førende græsslåmaskine

AMTSMASKINEN for grovslåning

KOMMUNEMASKINEN

for både grovslåning og finslåning

SPECIALFABRIK

FRIMODT KONNING TRAKO

Pjedsted st. - Telf. Bredstrup 160 (forlang Fredericia)



Fredericia

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

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

REKORD VASK

en bedre vask -

6. Julivej 86, Fredericia, tlf. 3645
Vådvaske - tørvaske - rullevaske
De ringer - vi henter og bringer

Salon „LEILA“

Ny indeh. Etta Storm Petterson
Dalegade 83, Fredericia, tlf. 2861
1. kl. individuel hårpleje
og nobel betjening

FODPLEJE

Fodplejespecialist
fru Jytte Hansen, Riddergade 22 A
Tlf. Fredericia 1424

WELLA-salonen

Karen Nielsen (ny indehaver)
Gothersgade 6 - Fredericia - Tlf. 1135
1. kl. moderne hårpleje
Nobel og hurtig betjening

Vejle

Arthur Davidsen

Radio og fjernsyn
Grejsdalsvej 23, Vejle, tlf. 3980

Sønderbro Hjemmebageri

Sønderbrogade 23 - Vejle - Tlf. 3729
Per Andersen (ny indehaver)
Vort 1. kl. brød og kager gør
hverdag til festdag

CENTRALBAGERIET

Rødkjærsgade - Tlf. 135
Aldrig lækker brød og kager

Gør Deres indkøb
hos vore annoncører

Horsens

HORSENS BANK

Aktieselskab
Søndergade 18-20, Horsens
Telf. *2 12 00

BOSCH DEPOT

Fabriksvej 11 - Horsens
Telf. *2 12 44

Caltex Service Station

Spedalsø 35 - Horsens - Tlf. 2 57 39
Benzin - olie - smøring
Brændsel og brændselolie

H. C. KOLONIAL

Sønderbrogade 13 - Horsens
Telf. 2 24 33
Kolonial - vin - tobak
1. kl. kaffe

OSTEKLOKKEN

Smedegade 83, Horsens. Tlf. 2 54 96
Ost - sild - salater
for enhver smag

LABORN

Søndergade 34, Horsens. Tlf. 2 21 55
Stort udvalg i paraplyer,
stokke og piber

Ikast

Ind til



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

Ikast sogns Spare- og Laanekasse

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Ikast afdeling - 5 15 57

Jernbanepersonalets damer anbefales

AMORSALONEN

Bruno Nøddesbo
Bredgade 54, Ikast - tlf. 5 15 41
1. kl. moderne hårpleje
Hurtig og nobel betjening

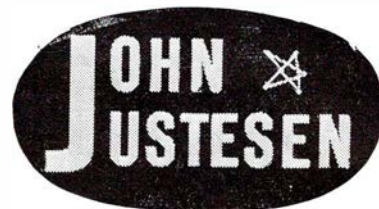
Nykøbing Mors

AUTO-VÆRKSTEDET

Sv. Ove Sørensen
Grønnegade 13 Nykøbing Mors
Tlf. 673

Alle mærker repareres
Bremse- og koblingservice

Flere og flere går til -



Grønnegade 14 . Nykøbing M . Tlf. 114
- for her bor den billige urmager

Jernbanepersonalet anbefales -
FODKLINIKEN

v. fru Gudrund Jensen . Højbro 12
Nykøbing Mors - Tlf. 1050
Damerne anbefales skønhedspleje
og hudbehandling

Vi har det hele

ESSO depotet

Lindevej 16 - Nykøbing M. - Tlf. 936
Fyringsolie - petroleum
benzin og smørelie
leveres lige til Deres dør

Bjerringbro

Også DE vil blive beundret
efter behandling i . . .

Damefrisørsalonen

Nørregade 10, Bjerringbro - tlf. 377

PENSIONATET

Markedsgade 10, Bjerringbro
Tlf. 270

God og veltillavet mad
til rimelige priser

Thisted

Spar på kræfterne - gå til

REKORD VASK

Storegade 14 - Thisted - Tlf. 1650
REKORD vask - er RIGTIG vask!

Thisted Værktøjsmagasin

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

De fire tagflader fremstilles af $\frac{1}{2}$ mm karton, hvorpå vi med sort tusch tegner de enkelte tegl efter fig. 5, der er gengivet i naturlig HO-størrelse.

Når tuschtegningen er hærdet, d.v.s. tør, farver vi med tynd murstensfarvet vandfarve tagstykkerne. (Prøv farven på en kartonstrimmel først). Tilsidst giver vi tagstykkerne en gang klar lak, for at de ikke senere skal slå sig ved at suge fugtighed.

Da man naturligvis ikke kan udføre et modelarbejde med 100 %'s nøjagtighed, må de anførte højde- og længdemål gives en tilsvarende margin.

Vi kan gøre det, at vi først af almindeligt tegnepapir udklipper tagsiderne (fig. 5). Ser hvordan de passer på tagkonstruktionen. Lægger til og trækker fra, og fremstiller så efter de nye skræddermål de endelige tagstykker efter den nævnte opskrift og limer dem fast.

Ventesalens udvendige sider beklædes

med $\frac{1}{2}$ mm kartonstykker, hvorpå vi ligeledes med sort tusch markerer den henholdsvis lodrette og vandrette bræddebeklædning. Dør og vinduer markeres på tilsvarende måde.

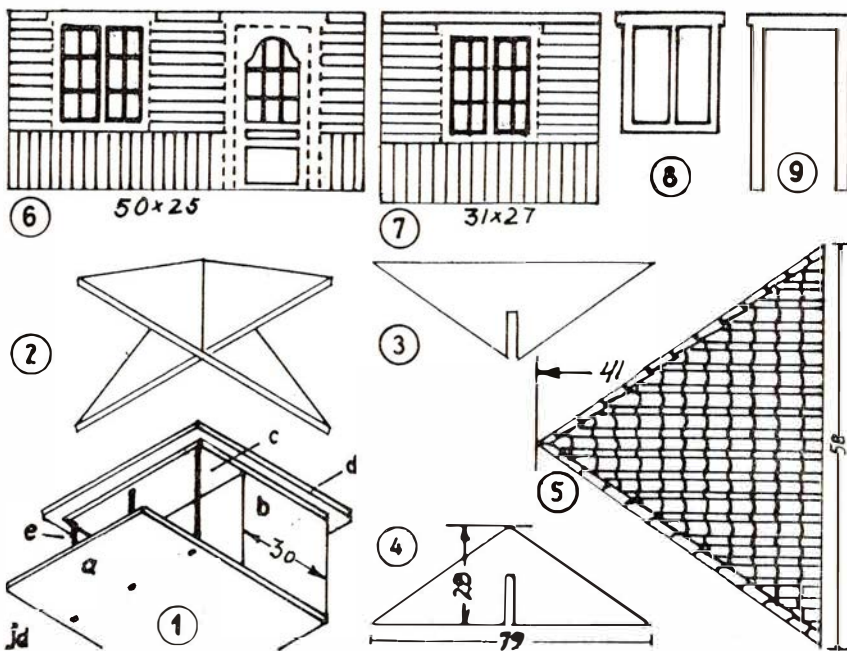
Vi må her lige nævne, at fig. 6 forestiller bræddevæg mod perron og fig. 7 gavl.

Bygningens rygside er som fig. 5, men uden vindue og dør, og samtidig af samme højde (27 mm) som fig. 7.

Kartonsiderne limes fast, hvorpå vi efter fig. 8 og 9 af $\frac{1}{2}$ mm karton udskærer dør og vinduesrammer. Disse er ligesom fig. 6 og 7 tegnet i naturlig HO-størrelse.

Limes fast til de respektive vægge, hvorefter vi maler bygningen efter følgende skema: bræddevægge som rød træmaling. Tagskæg, søjler og rammer om dør og vinduer samt selve døren er grønne. Vinduerne er hvide, medens ruderne males sorte.

J. B. Dyrkilde.



Arbejdstegning til en trinbræt st.

Fyn

C. A. HANSEN JUN.

Middelfart - telf. 10 og 11
Kulimport . Brændselsolie
Bygningsartikler

KFUM Pensionat

Sct. Nicolaigade 6, Svendborg
tlf. 1095
God mad til rimelige priser
Pensionærer modtages

Slagtermester

K. Andersen, Skovvang 23, Svendborg
1. kl. kød og flæsk
pålæg og salater - tlf. 3026

Holdbare frisurer

SALON KI-KI

Vestergade 180, Svendborg - tlf. 2250
1. kl. moderne hårpleje
omhyggelig, nobel betjening

Esbjerg

J. Villemoes

Kulforretning A/S

Havnegade 10 - Tlf. 2 53 00
ESBJERG

Brdr. M. & O. Larsen

Vognmandsforretning
Jernbanens vognmand
Tlf. Esbjerg 2 11 88

I-MOLLER THORGAARD
UHRMAGER & GULDSMED KONGENSGADE 75

Esbjerg - tlf. *2 94 77

Jason

Lædervarer
Kongensgade 98 - Esbjerg
Tlf. 2 35 34

Aktieselskabet

Arbejdernes Landsbank

Filialen i Esbjerg

Den Danske Landmandsbank

Esbjerg afdeling

Holstebro

Banegårdskiosken Holstebro

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

Vestjydsk Plissé

Skolegade, Holstebro - tlf. 1478
Birthe Svangren (ny indeh.)
Plissé - hulsøm - knapper

PEDER LYNG

Bageri og Konditori
Sønderlandsgade 25 - Holstebro
Bestillinger til fester modtages
Telefon 592

Andelsmejeriet

FUGLSANG

Holstebro - Tlf. 177
Kun 1. kl.s mejeriprodukter

Jernbanepersonalet anbefales

REKORD VASK

Kirkestræde 4 - Holstebro
- nem og skånsom vask
Tlf. Holstebro 2166

CALTEX-service

Normann Pedersen
Østerbrogade 57, Holstebro. Tlf. 1250
Benzin - olie - vask - smøring

Struer

Jernbanepersonalet anbefales

ESSO-servicestation

Holstebrovej 56 - Struer - Tlf. 5 08 75
Benzin - olie - vask - smøring

STRUER BRYGHUS

Vestergade 47 - Struer - Tlf. 5 10 15
Depot for STJERNENS produkter
Prøv vor herlige -
OLYMPIA most og sodavand

SALON CHANEL

Søndergade 63 - Struer - Tlf. 5 00 81
Den moderne salon
mod den noble betjenign
og 1. kl.s hårpleje

Vestjydsk Hushjælp

Veibelsgade 1 - Lemvig - Tlf. 1165
H. Dahl
Komfurer - køleskabe - røremaskiner
og støvsugere

Skanderborg

Spare- og Laanekassen
for
Skanderborg og Omegn
Tlf. 37

Chic Trikotage

Adelgade 116, Skanderborg - tlf. 897
Stort udvalg i børnetøj

Møbler og tæpper
i nye omgivelser

Axel Sørensen & Søn

Banegårdsvej 17-19, Skanderborg
Tlf. 192

Hobro

AUTOLAKERING

Sv. Svejstrup - Brogade 52 - Hobro
Telf. 2 10 83

CALTEX SERVICE

Brogade - Hobro - Telf. 2 11 20
Benzin - olie - vask
Smøring - Quick service

DSB Vognmand

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

Nibe

Drej altid ind til

ESSO Service Station

Søndergade 1, Nibe - tlf. 13
Benzin - olie - vask - smøring



Kiosken
Hedelundsvej 12 - Lemvig
Telf. 326
Is til enhver lejlighed

Hørdum Autoopretning

Leif Søgaard - tlf. Hørdum 66
Karosseri-, smede- og pladearbejde
opretning

Sønderborg

P. BORNE

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

HARALD OLSSON

Cyklehandler
Rønhaveplads 9 - Sønderborg
Telefon 2 44 15

ELLA DINSEN

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

Fa. H. Holbeck

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

Specialfor. i hjemmelavet chokolade

JOHANNE BORCH

v. Karin Albretsen
Jernbanegade 19 - Sønderborg
Tlf. 2 41 07

Duponts Møbelmagasin

St. Rådhusstræde 2 - Sønderborg
Telefon 2 39 33
- stedet hvor gode møbler er billige!

EHLERS KAFFE

Perlegade 70 - Sønderborg
Telf. 2 11 57

HELMER & JØRGENSEN

Manufaktur - Konfektion - Udstyr
Perlegade 28 - Sønderborg
Telefon 2 14 43

K F U M pensionat

- God mad gør sindet glad
Løkken 28 - Sønderborg - Tlf. 2 29 12

EJLER KEHLET

Køb og salg af brugte
motorcykler
Ved Stormklokken 2, Haderslev

Dansk Model-Jernbane Klub Jernbanehistorisk Selskab

Nørrebro station - København N.
Formand: Sekretær F. Hermind - Lejre . telf. 111

Dampsærtogstur søndag d. 9. juni 1963 Odense - Brenderup - Middelfart

Interesserede kan rekvirere program og nærmere oplysninger om ovennævnte forårstur hos turlederen, ingeniør Ole Gramstrup Søndergaard, Drosselvej 6, Roskilde. Telefon Rosa 4830.
NB.! Kun på forhånd tilmeldte personer vil få adgang til at deltage i turen.

FOTO hobby

Udendørs fotografering om aftenen

Mange mennesker opgiver sikkert på forhånd at fotografere udendørs om aftenen, fordi de tror, at den slags optagelser ikke er umagen værd. Dette er imidlertid forkert. For det første er der ingen vanskeligheder forbundet med at tage den slags billeder, de fleste kan tages med sort-hvid film og med næsten ethvert kamera. For det andet ejer disse billeder en særlig charme og tiltrækning, skønt motivet måske ikke rummer noget nyt. Nærer De tvivl om disse påstandes rigtighed, så prøv engang at tage to billeder af det samme motiv - et om dagen og et om aftenen. Der er store chancer for, at De vil foretrække aftenbilledet, og det er bevis nok for, at selve aftenbelysningen giver en charme mere.

Bortset fra denne påstand, er der naturligvis visse motiver, som man kun kan tage i aftenbelysning, eller rettere sagt i mørke: Festlige illuminationer, lejrball, lyn, måneskin og fyrværkeri. Se lidt på billedet fra 4. maj-aftenen, det er da et festligt billede at få med ind i fotoalbummet.

De fleste af de følgende oplysninger, bygger på anvendelsen af sort-hvide film.

Et enkelt udstyr er nok

Til de fleste aftenoptagelser kan De bruge et hvilket som helst kamera, der kan indstilles på tid. De må naturligvis ved den slags optagelser anbringe kameraet på stativ eller et andet fast holdpunkt. Nogle billeder kræver et hurtigt objektiv, og andre igen kan med fordel tages med de små billige photoflux lamper. Denne artikel omfatter eksempler på begge former.

Man kan tage udmærkede aftenbilleder med de almindelige 17 til 21 DIN film, men hvis man bruger de hurtigere superfilm, kan De eksponere meget kortere. Disse film er forsynet med en speciel hindebagside, der formindsker den overstråling, der opstår omkring de stærkere lys på billederne. F. eks. omkring en galdelygte. Med de almindelige 17-21 DIN film bruger man en blenderåbning større end ved superfilmene, eller også fordobler man eksponeringstiden for disse film.

Billeder af oplyste gader og pladser

De skulle prøve - enten De opholder Dem i Deres egen by eller er på rejse -

V. Riber Jensen

Elektroinstallatør
Storegade 14 - Tønder - Tlf. 2 13 11

Rensriet „PIKA“

P. J. Schmidt
Østergade 49 - Tønder - Tlf. 2 16 82

Sønder Jylland

Johannes Eilersen

Ure - Guld - Optik
Nørregade - Rødekro - Tlf. 6 22 31

M. P. Branderup

Købmand
Søndergade - Rødekro - Tlf. 6 22 65

Brugsforeningen Røde-Kro

Telefon 6 22 23

Jacob Christiansen

Kolonial - Isenkram
Svinget 1 - Rødekro - Tlf. 6 22 06

H. P. Hansen

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

Fa. F. C. Andersen

v. Georg Andresen
Bageri - Konditori
Skærbæk - Tlf. 5 11 15

IVER BOLDT

Manufaktur
Skærbæk - Tlf. 5 11 11

Spare og Laanekassen for Skærbæk og Omegn

Byens og omegnens ældste
pengeinstitut
Tlf. 5 11 16

P. C. Ludwigsen

Tricotageforretning
Storegade 7 - Skærbæk - Tlf. 5 12 75

Skærbæk og Omegns Brugsforening

Storegade - Skærbæk - Tlf. 5 14 43

P. Grundahl

Slagteri og pølsemageri
Spec.: Sønderjydske spegepølser
Jernbanegade 12 - Skærbæk
Tlf. 5 14 25

BLADCENTRALEN

Alt i papirvarer og gaveartikler
Dag- og ugeblade
Vestergade 19 - Tønder - Tlf. 2 12 68

Aarhus opland

N. C. Andersen

Aut. gas- og vandmester
Chr. Winthersvej 27 - Åbyhøj
telf. 5 58 04
Oliefyр - centralvarme
vand - gas - sanitet



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

VIBY BRUGSFORENING

Kongevej 18, Viby. Tlf. 4 07 00
Øster Allé 30, Viby. Tlf. 4-16 70
Rosenvangsallé 2, Århus. Tlf. 4 05 23

Skovgårdsparkens Kiosk

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

Hasle Farvehandel

Viborgvej 133, Århus - tlf. 5 80 70
Farver - lakker - maling
tapeter - linoleum - persiener

Kør ind til . . .

CALTEX SERVICE STATION

Kongevej 73, Viby Jyl. - tlf. 4 08 53
Benzin - olie - vask og smøring

Jernbanepersonalet anbefales

Odder Mini CAB

Åparken 12, Odder, tlf. 4 13 70

Randers

HULTÉN SKJORTEFABRIK

Leverandør til etaterne
Klostervej 40 - Randers - Tlf. 2 37 25

KIOSK „LERVANGEN“

v/ C. H. Pedersen
Lervangen 56, Randers - tlf. 2 62 25
Dag- og ugeblade
Skriverekvisitter
Telegrammer til alle lejligheder

Paul Lai Sørensen

Smede- og maskinværksted
Vand - gas - sanitet - varme - oliefyр
Markedsgade 20, Randers
Tlf. 2 27 81

„DELIKATEN“

Danmarksgade 21, Randers
Tlf. 2 17 71
fineste hjemml. pålæg -
viktualier og delikatesser

Osteforretningen

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

SKANSE-SALONEN

Ny indh. Lis Freidahl
Strømmen 30, Randers - tlf. 2 91 56
1. kl. moderne frisering
1. kl. betjening

Poul Thirsmark

Tandlæge
Blichersvej 42, Grenå - tlf. 2 18 12

TOBAKSFORRETNINGEN

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

HJØRRING RING-BILERNE

Moderne rad øvogne: tlf. 770
Mini-cab: tlf. 748

ESSO Service Station

AUTOREPARATION
Rønde - tlf. Rønde 260
Benzin - olie - vask - smøring

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

Kaj Jacobsen

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

CALTEX SERVICE

Budolfi Plads, Aalborg
Benzin - olie - vask og smøring
Telf. 2 86 22

Viktualieforretningen

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

Antikvitetsforretningen

Herdís Overgaard
Bleggårdsgade 1, Aalborg
Vi har altid noget, der passer
Deres smag
Telf. Aalborg 2 78 73

Cykelforretningen

v/ Holger Christensen
Ørstedesvej 2, Aalborg, telf. 2 11 02
Cykler og knallerter
1. kl. reparationsværksted

at tage nogle udendørsbilleder om aftenen. Et forretnings- eller teaterkvarter eller storbyens konturer i lysreklamernes skær er altid gode motiver, men hovedgade eller jernbaneperronen i en lille by kan blive til ligeså gode billeder.

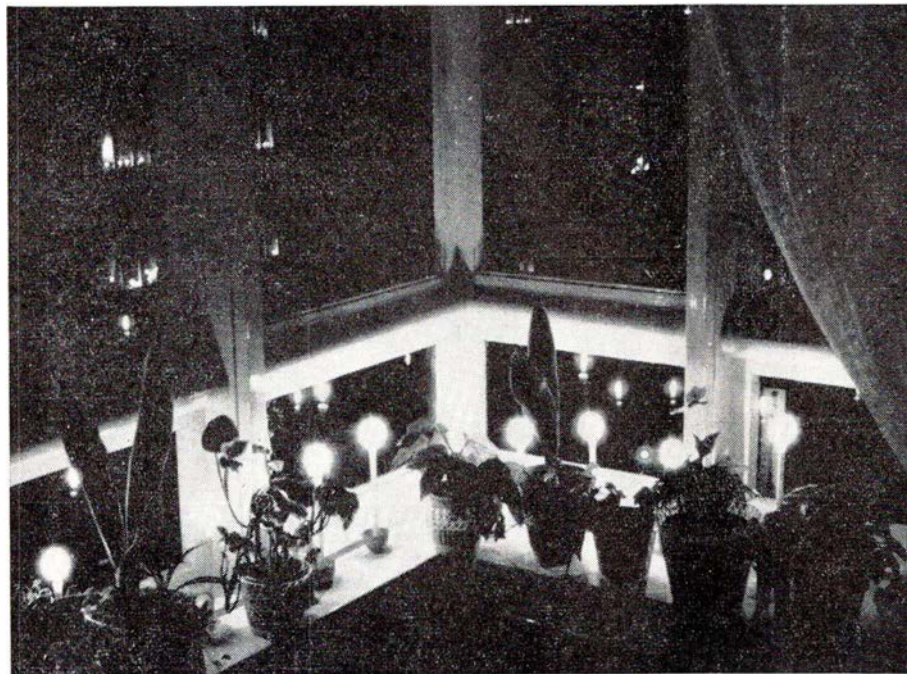
Desuden vil De sikkert også have lyst til at fotografere Deres eget hus og Deres egen gade. Lad ikke regnen standse Dem. Et stykke vådt fortov med dets forskellige reflekser vil kunne gøre Deres billeder mere interessant.

Med en film, der har antihalleret bagside, behøver De ikke vige tilbage for at medtage stærkt stationært lys, netop som f. eks. gadelygter, da dette ofte vil bidrage til at forhøje virkningen i billedet. Husk imidlertid, at eksponeringstiden ikke skal bestemmes efter denne enkelte lyskilde, men efter lysstyrken i sin helhed.

Når De anvender en temmelig lang eksponeringstid, vil en tilfældig passerende fodgænger eller et køretøj uden lygter ikke komme med på billedet. Hvis en bil

med stærke lygter eller en oplyst sporvogn nærmer sig, må De holde en hånd eller en hat op foran objektivet, da alle stærke lys i bevægelse vil vise sig som streger i negativet. Eksponeringstiden for aftenoptagelser vil være afhængig af hvor meget og hvor stærkt lys, der findes på gaden, og af den blendeåbning De bruger. Med blende f:8 eller f:11 vil en eksponeringstid fra 1/4 til 30 sek. for et godt oplyst motiv give tilfredsstillende resultater, forudsat at De bruger de hurtige film. Med et boxkamera eller et andet kamera med et enkelt eller dobbelt objektif skal den største blendeåbning bruges.

Kameraer med meget store blendeåbninger, kan tage udendørs-øjebliksbilleder om aftenen med de hurtige film. Under sådanne forhold kan man f. eks. fotografere udstillingsvinduer, lysreklamer, mennesker foran teatre og biografer og ligeledes forestillinger fra friluftsscener med en blendeåbning på f:3,5 og en lukkerhastighed på 1/25 sek.



4. maj aften foto.

Foto: K. Sidal

MANDSKABSVOGNE

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



Hurtig levering — Iempelige betalingsvilkår — evt. leje med forkøbsret

Arnold Jensen

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

Sønder Jylland



Handelsbanken i Graasten

Filial af Aktieselskabet
KJØBENHAVNS HANDELSBANK
Telefon *5 12 65

N. C. Bocks Boghandel

Folmer Berentzen
Nygade 12 — Gråsten — Tlf. 5 12 34

JØRGEN IPLAND

Isenkram
Slotsgade 7 — Gråsten — Tlf. *5 16 60

BOLIG MONTERING

Slotsgade 20 — Gråsten
Tlf. 5 16 06

Mejeriudsalget

Slotsgade 9 — Gråsten — Tlf. 5 13 69
Kun een slags varer — de bedste!

A. Neidhardt

Kolonial & Skibshandel
Nygade 26 — Gråsten — Tlf. 5 15 71

TEXTIL køber man i TEXTILHUSET

Padborg — Telefon 7 34 67

Graasten Andelsslagteri

Udsalget i Padborg — Tlf. 7 33 03

Padborg Tapet- & Farvehandel

... mal og bevar — det De har
H. List-Jensen
Nørregade 14 — Padborg — Tlf. 7 32 43

JACOB THIMSEN

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

Enforh. af Velo-Solex Haderslev Knallertcentral

Gåskærsgade 38 — Haderslev
Tlf. 2 41 14

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



Handelsbanken i Viborg
- en god bankforbindelse
Sct. Mathiasgade 52 - Viborg
Telefon *1500

NIELS CHRISTENSEN
Bogtrykkeri - Papirhandel
Nytorv 5 - Viborg - Tlf. 92

WINDSOR BAR
er altid et besøg værd ...
Gravene 25 - Viborg - Tlf. 1814

POLYFOTO
- det personlige portræt
Kompagnistræde - Viborg
Telefon 3210

Robert Jørgensen
Bagermester
Altid frisk og lækker brød
Bestillinger modtages
Aarhusvej 39 . Silkeborg . tlf. 2510

Alderslyst Foto
Borgergade 6 - Silkeborg - Tlf. 3772
Alt i foto og kino
Fremkaldelser fra dag til dag

AUTORUDER
monteres ekspres
Karetmagerarbejde. Nye vognlad
Arne Holme
Søndergade 3 - Tlf. Hammerum 55

**OXBØL OG OMEGNS
BRUGSFORENING**
Oxbøl st. - Telf. 35

Skive

**SKIVE OG OMEGNS
ANDEL SVASKERI**
Brårupgade 16 - Skive
Tlf. Skive 13 og 424

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 -

Jernbanepersonalet anbefales
Jernbanerestauranten
Banegården i Skive - Tlf. 684
God mad og frisklavet kaffe

Holms Bogtrykkeri I/S
Frederiksgade 7 - Skive - Tlf. 772
Sven Balling - Tlf. 972
Alt bogtrykarbejde udføres
hurtigt og billigt

STILMANN
Posthustorvet - Skive
Tlf. 364

SKIVE MINI-CAB
Vestervang 7 - Skive - Tlf. 1222
Hurtig befordring til billigste priser

CARSTEN's Autoopretning
Reservevej 62 A - Skive - Tlf. 2303
Det betaler sig altid at gå
til FAGMANDEN

AUTOHALLEN I/S
Holstebrovej - Skive - Tlf. 2386

Aut.  Forh.

Jernbanepersonalet anbefales
NEM VASK
Søndergade 17 - Skive - Tlf. 1353
- men en skånsom vask

Herning

A M A Z O N E
Bredgade 61, Herning, tlf. 1464
Alt i fugle, frø, fisk, rekvisitter
- en forretning med liv i

Jernbanepersonalet anbefales
CALTEX SERVICE
Sjællandsgade 125, Herning, tlf. 1113
Benzin - olie - vask - smøring

Brdr. Truelsen
Blikkenslagermestre
Gl. Kirkevej 52, Herning, tlf. 4660
Gas - vand - sanitet - varme

**Herning Traktor
& Maskinforretning**
Rønnebærvej - Herning
tlf. 288 og 2843

**Hammerum Herreds Spare-
og Laanekasse**
Østergade 6
Herning - Tlf. *3733

E. BLACH HANSEN
SØLV OG GULD
Østergade 3 - Herning - Tlf. 800

Auto-værkstedet
Tjørring pr. Herning
Reparation af alle mærker
biler og traktorer
Telf. Herning 4678

„KOLONIALHJØRNET“
Bent Lilleør Nielsen (ny indeh.)
Gasværksvej 1, Herning - telf. 558
Kolonial - vine - tobak
Spec.: byens bedste kaffe

JACK BØJE's Frisørsalon
Gl. Landevej 165, Herning - tlf. 2257
1. kl. moderne hårpleje
Hurtig og nobel betjening

N. C. Jensen's eftf.
J. Øst-Jacobsen
Bredgade 7 - Herning - Tlf. 507
Guldsmed og urmager
Jubilæums- og festgaver

**Banegårdsrestaureringen
HERNING**
anbefales

Projektorbelyste motiver

Under normale forhold er mange offentlige bygninger om aftenen belyste af projektorer. Denne stærke og dog bløde belysning understreger bygningens skønhed, og gør det muligt at tage fortræffelige billeder. Til sådanne optagelser skal De bruge en hurtig film, f. eks. Agfa's ISS eller Isopan Record eller Kodak's Super-XX. De skal anvende blende f:16 og en eksponeringstid på 1-2 min. Disse eksponeringstider gælder for hvidt lys. Brug et stativ eller et andet fast underlag og pas på, der ikke er for megen trafik eller andre hindringer omkring Dem og objektivet. For at gøre billedet rigtig godt, bør der ikke være gadelygter umiddelbart i forgrunden.

Iøvrigt kan jeg her give et lille smart fototip angående en sådan generende gadelygte. Det gælder dog kun for dem, som er i besiddelse af et enøjet spejlflekskamera.

Det er jo altid svært at få detaljer i lygten, når der eksponeres i den fulde eksponeringstid, idet lygten da vil komme til at stå i et stråleskin af lys uden, at man kan se, at det er en lygte, det drejer sig om. Dette problem kan man klare på følgende måde:

Et meget tyndt stykke metaltråd fastgøres foran kameraet på stativet og i den yderste ende af denne metaltråd fastgøres en lille vatkugle på størrelse med en haselnød. Ved at kontrollere billedet på mat-skiven, bøjer man nu metaltråden i stilling, således at vatkuglen kommer til at dække nøjagtigt over lygtens billede. Kuglens afstand foran kameraet skal være ca. 15-20 cm. Den vil da afskærme det direkte lys fra lygten og bevirke, at lygten ikke overeksponeres.

Som altid ved sådanne optagelser må der eksperimenteres lidt. Det er vanskeligt nøjagtigt at angive eksponeringstiden med en sådan skærm foran, men hvis vi f. eks. bruger 12 sek. til den fulde eksponering, vil det sikkert passe med, at de 10 sek. skal være med skærmen foran. Systemet kan også bruges i de tilfælde, hvor månen indgår som et led af motivet. Skærmen kan da dække månen for at hindre dens overeksponering.

På toøjede spejlflekskameraer er det på grund af parallelaksen ikke muligt at anvende denne metode.

Lejrbål-optagelser

Et bål er altid en oplevelse, enten det nu finder sted i en spejderlejr eller Sct. Hansaften. Tag et billede af dette bål og menneskene udenom det og få et minde med hjem.

Photofluxlamper - der giver et enkelt stærkt lysglimt - er særdeles velegnet til dette formål. Hvis De har et moderne kamera med indbygget synkronisator, skal De blot bruge den rigtige lampe og lampeholder for at kunne tage billedet. Har De et ældre kamera, behøver De blot et synkronudstyr. I begge tilfælde vil photofluxlampen brænde af i det øjeblik, De trykker på udløseren, og selvfølgelig kan De holde kameraet i hånden og tage billedet som et øjebliksbillede, i stedet for at sætte kameraet på stativ.

En anden udmærket metode er at anbringe photofluxlampen i en særskilt reflektor, der er udstyret med batteri. I så fald tages billedet på følgende måde: Stil lukkeren på T og anbring kameraet på stativ eller andet fast underlag. Lampen holdes lidt til højre eller venstre for kameraet, en lille smule bag dette og ca. 1½ meter fra jorden. Når De er klar til at tage billedet, skal De åbne lukkeren, brænde lampen af og lukke for lukkeren igen.

Uanset hvilken fremgangsmåde De anvender, er der et par småting, De skal iagttage: få en medhjælper til at holde en brændende tændstik eller en lommelygte både til højre og til venstre for gruppen ved bålet, mens De selv følger ham i søgeren. Derved vil De se grænserne for billedfeltet.

Der er forskellige størrelser i photofluxlamper. Hvis billedfeltet skal dække et større område, er det tilrådeligt, at anvende en pf 100 eller anskaffe et reflektorudstyr til flere af de mindre lamper. Før De brænder Deres photofluxlamper af, må De sikre Dem, at ingen af de tilstedeværende personer kikker hen på kameraet, da dette vil tage noget af billedets personlighed.

Sjælland

MONOPOL Hørremagasin

Slotsgade 43 - Hillerød
telf. 326

HANS TOFTE'S BOGHANDEL

Slotsgade 22 - Hillerød - tlf. 132

Holsted Andelsmejeri

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

ISLEGAARD PLANTESKOLE

Gran og fyr 1,00 kr.
Roser, rhododendron, azalier, frugttræer, buske og stedsegrønt.
Islebrovej 82, Kbhvn. Brh.
Tlf. 94 61 51 (søndag åbent til kl. 12).



BRABRAND

Løgstør - Vejen - Odense - Næstved

STENVAD kager

— det store navn i SMÅkager

God instruktion
betyder forebyggelse af
mange ulykker



FYENSKE PRIVATBANER

Odense-Kjerteminde-Martofte - Nordvestfyenske Jernbane -
Nordfyenske Jernbane
med tilhørende bilruter kører til SKOV og STRAND
TELEFON ODENSE 11 87 11 - BOGENSE 89

... week-endbesøg i Hovedstaden
så hyg Dem i gågaden
og se på fotoudstyr hos

FOTO SPECIAL

Vimmelskiftet 47 - København K. - PA. 5727

Aarhus

OLIEFYR

Service på alle typer oliefyre
Garanti- og serviceabonnement
tegnes for en for Dem fordelagtig pris

HOLMBO & KJÆRULF

Samsøgade 80 . Århus C . Tlf. 2 83 11

AUSTIN MINI-CAB

3 kr. inden for bygrænsen
45 øre pr. km på landture
(fem pers. Austin Cambridge vogne)
AUSTIN MINI-CAB, Århus. Tlf. 3 65 14
hele døgnet

KOLONIALFORRETNINGEN

v/ Käte Metzdorff
Carl Bertelsensg. 1, Århus, tlf. 4 34 05
Vin – konserver – tobakker
Husk vor ekstrafine kaffel

Urmager G. HOLST's Efff.

Svend Nielsen . Frederiksgade 48
Århus
Fineste reparationsværksted
Telefon 2 94 14

MEJERIUDSALGET

v/ Grethe Nielsen
Nordborggade 20 – Århus
Kun 1. kl.s mejeriprodukter
Telefon 4 24 13

Spis på K F U M

Klostergade – Århus – Tlf. 2 14 16
God og rigelig mad til rimelige priser.
Pensionærer modtages.
SELSKABSLOKALER

Det største udvalg i isenkram og
køkkenudstyr



G. V. Schive

Bruunsgade 46-48, Århus - tlf. 2 61 99

B. TØNNESEN

Murermester
Grønnegade 85 – Århus
Tilbud på isolerings- og facadearb.
gives uden forbindende
Telefon (061) 2 57 18 og 4 43 18

Carita

Viby Kjøleatelier v/ Amtoft Nielsen
Byvangs Allé 7 – Viby J.
Telefon 4 39 45

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

Spørg i øst – spørg i vest
C. A. Jensens KAFFE
er bedst
Stadion Allé 1, Århus. Tlf. 3 58 21
Altid stort udvalg i konserver

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

Vi mødes i
E - B - M
Østergade 1, Århus, tlf. 2 17 77

Drejer det sig om legetøj –
GIRAFFEN
Borgergade 11, Århus, tlf. 3 27 16
Stort udvalg i legetøj til piger
og drenge
Se på kvaliteten – det gør vi!

REFFINA VASK
– en kvalitetsvask
Jægergårdsgade 71 – Århus,
tlf. 3 29 89
Våd vask – tør vask – rulle vask
De ringer – vi henter og bringer

Jørgen Balles efft.

Henning Jensen
Frederiksgade 48, Århus
Alt bødkerarbejde udføres
Smør- og slagteridritler
Tlf. Århus 2 02 69


RADIO-TV SERVICE
Fredensgade 29 - Tlf. 2 81 21

OLIEFYR
RECK's Opvarmnings Co. A/S
Åboulevarden 39 – Århus
Tlf. *2 95 20

„ **ELGA** “
Elektro-galvanisk behandling
mod håraffald og skæl
for damer og herrer

Anna Engel KOSMETIK
Banegårdsplads 20, Århus
Tlf. 2 68 60

Er gulvet grimt og skummel så ring til Hummel

Læssøesgade 51, Århus, tlf. 3 69 36
Gulvafslibning – plasticlakering
støvfri maskiner

SKOMAGEREN

Rosenvangsalldé 202 . Højbjerg
Telefon 7 15 74
1. kl.s arbejde – Rimelige priser

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



EGON HANSEN

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

AABYHØJ TAXA

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

1. classes
Cyklereparationsværksted
Alt i tilbehør føres. Ovnlakering udf.
Forhandl. af Odder Barnevognen
VIBY CYKLEFORRETNING
Buhl . Viby . Telefon 4 10 21

En Agfa ISS eller en Kodak verichrome film giver gode resultater ved sådanne optagelser. Brug blende f:11 eller den største blende på et boxkamera og eksponer som før omtalt 1/25 sek. eller T, alt efter som De har et synkroniseringsudstyr eller ikke. Hvis De bruger hurtigere film, kan De blænde ned til f:16 for at få større dybdeskarphed – en vigtig faktor, når det drejer sig om fotografering af mange mennesker.

Ildebrande om natten

Ligeså opsigtsvækkende billeder af en ildebrand om dagen kan virke, er dog optagelser af en natlig ildsvåde i besiddelse af en ganske særlig malerisk virkning.

Både himlen og områderne omkring illden, vil være ret mørke, og De vil ikke kunne fotografere ret meget af røgen imod denne baggrund. Men De kan få virkningsfulde silhuetter af flammerne og den brændende bygning. Hvis flammerne står skarpt mod den mørke baggrund, kan De eksponere 2-3 sek. med blende f:8 eller største blende på et boxkamera. Da det drejer sig om tidseksponering, bør man ikke holde kameraet i hånden, men anbringe det på et fast underlag.

De dominerende farver i flammerne vil være rød og orange. Men bortset herfra vil det altid være fordelagtigt at bruge en pankromatisk film som er følsom overfor alle farver. Har Deres kamera et meget hurtigt optik (f:2,8 eller f:3,5), og De bruger en hurtig film, kan sådanne ildebrandsbilleder tages som øjebliksoptagelser.

Fyrværkeri

Fyrværkeri kan med sine vældige lysformationer og yndefulde mønstre frembyde mange muligheder for ejendommelige og kønne aftenbilleder.

Hvis De kun vil fotografere raketter eller sole oppe i luften, skal De sætte lukkeren på T, holde kameraet i hånden og rette det mod det sted på himlen, hvor fyrværkeriet foregår. Da filmen ikke påvirkes af den sorte himmel, kan De lade lukkeren stå åben og få flere eksplosioner med på samme billede.

Lyn

Som fotografisk motiv hører lynene til samme gruppe som fyrværkeri og er ofte lige så maleriske, idet de viser sig som lysende bånd hen over himlens mørke baggrund.

Kædelynenes zig-zag-linier giver ofte dramatiske resultater. Fladlyn, der blot lyser himlen op, giver derimod ikke i sig selv nogen særlig billedvirkning. Med denne type lyn, er det derimod ofte muligt at tage interessante silhuetter af træer og bygninger. Skal De fotografere kædelyn, bør De bruge kameraets største blende og sætte lukkeren på T. Anbring kameraet i en vindueskarm på et stativ eller andet fast underlag. Hvis De fotograferer fra et vindue må dette være åbent. Ret kameraet mod den del af himlen, hvor det sidste lyn viste sig og luk op for lukkeren. De kan enten lukke det allerede efter det første lyn eller lade flere lyn eksponere på filmen.

Knud Sidal.

Personalia

Kliplev

Trafikekspedient L. Jessen, Over-Jerstal er udnævnt til stationsmester ved Kliplev st, hvor stmst. N. S. N. Poulsen er død, 67 år.

Albertslund

Trafikeksped. J. O. L. Hansen, Brøndbyøster, er udnævnt til stationsmester ved den nye S-togs station Albertslund.

Dødsfald

Telegrafformand J. P. S. Qvist, fh Fredericia, 91 år.

Overbaneformand O. Gustavsen, fh Esbjerg, 88 år.

Lokofører J. P. Christensen, fh. Skanderborg, 87 år.

Pakhusformand K. E. Kristiansen, fh Frederiksberg, 81 år.

Baneformand Hans Nielsen, fh Vejle, 81 år.

Lokofører B. P. Kirk, fh mdt Gb, 80 år.

Kontorchef A. Dureston, fh sygekassen, 80 år.

Vognopsynsmand L. A. Andersen, fh Nørrebro, 78 år.

Banebetjent I. P. Jensen, fh Love, 76 år.

Pakhusformand H. Chr. Petersen, fh LJ Nakskov, 73 år.

Togfører H. M. Jensen, fh Nyborg, 72 år.

Togfører N. P. Jacobsen, fh Kh, 71 år.

Togfører H. J. K. Zabel, fh Kh, 70 år.

Togfører E. H. Enemærke, fh Kh, 70 år.

Billetkasserer O. M. Jensen, fh Østerport, 69 år.

Billetkasserer H. E. A. Mogensen, fh Kh, 67 år.

Pakhusmester P. Rasmussen, fh Godsbgd, 67 år.

Pakmester V. P. Hansen, fh Kh, 67 år.

Lokofører K. E. Hansen, Århus, 66 år.

Billetkasserer N. V. Eriksen, Horsens, 61 år.

Lokofører Verner Nielsen, Korsør, 48 år.

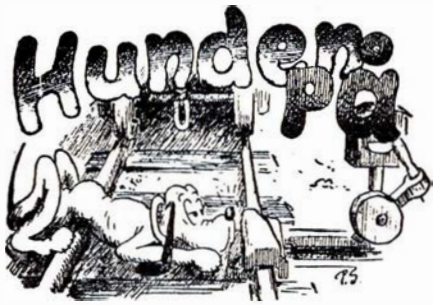
Lokofører A. P. Bang, Struer, 44 år.

Chr. Jensens Sønner

Næstved

Tømrermester

Entreprenør



Næstsidste nyt!

Arbejdsglæde

Undertegnede, der har den tit lidet misundelsesværdige stilling at sidde på forskellige S-stationer og sælge billetter m. v., var for et par aftener siden ude for to af de kære små, som man kalder dem. De havde været en lille tur i Frederikssund med toget, men havde uheldigvis kastet deres billetter bort i S-toget det sidste lille stykke, fortalte de.

Man prøvede på at se lidt alvorlig ud og forklarede dem, at de måtte passe bedre på en anden gang.

Dagen derpå samme steds. Her kom nu de samme to børn med for det første billetterne, »som vi altså fandt på bunden af søsters taske«, for det andet med en present samt tak for hjælpen.

Man forsøgte, om de ikke nok ville tage bemeldte pakke med hjem til mor igen, men det kunne der ikke være tale om.

Jo, jo, der er endnu noget ved at komme på arbejde.

Jernbaneslave T. O. Sørensen.

Sådan var det før

Købstaden Rødby så den rejsende ikke meget til, da banen er ført uden om byen, der betragtes som et hul i jorden. Det fortælles, at man engang i en turistkonkurrence satte førstepremien til en uges ophold i Rødby og anden premien til en måneds ophold!

I kupéen

- Må jeg byde fru en bolche?
- Mange tak.
- Det er så godt for brystet.
- Tak, så ta'r jeg et til!

Fra Italiens-turen

- I forrige måned var jeg på tur i Italien.
- Var De også i Pompeji?
- Ja, det var jeg da.
- Hvad synes De om den by?
- Tja, den trænger til en gennemgribende grundig reparation!

100 pct. ungarl

- Den eneste kontakt jeg har med kvinder, er når jeg ringer til frk. klokken!

Nå, på den måde

- To ungdomsvenner traf hinanden efter mange års forløb:
- Nå, er din kone stadig lige skøn?
- Absolut ja, det tager bare længere tid nu!

Swigerfar rationaliseres

- Hvorledes er De stillet, unge mand, sådan rent pekuniært? spurgte faderen til hans udkårne.
- Jeg ville gerne gøre rede derfor, men anser det for unødigt spild af tid, såsom visse sandsynligheder meget mere peger mod Dem end mod mig, - - hvorfor det måtte synes opportunt, om jeg modtog en pekuniær orientering!

Ikke ufarligt

- Kan den tale, den Poppe dér?
- Ja, absolut - men den er for tiden i færd med at forny sit repertoire - søger efter andre replikker, da de gamle efterhånden for forslidte og helt uden pop, - så pas på med, hvad De siger!

Altså ikke noget problem

- På museet blev børnene forevist en statue af en kentaur - halvt menneske og halvt en hest.
- Hvor sover sådan een egentlig, spurgte den lille tænksomme Lise, er det i en seng eller i en stald?
- Ja, svarede læreren - - i en seng i en stald!

Obs.! - Det er vigtigt! - Obs.!

Nu er det alvor med at sætte positivt ind mod cigaret-manien. Et af våbnene er skråtobakken. Dette af blege og stovede pedanter meget foragtede middel til en

bedre livsførelse har særdeles mange fordele. Hør blot, hvad forskerne har fundet ud af:

Foruden den udsøgte nydelse, stimulerer den hjernen, fremmer tænkningen, bevarer tænderne, desinficerer mundhulen, slukker tørsten, beforderer fordøjelsen og giver alle indvendige organer en blod og behagelig glans.

Har sandsynligheden for sig.

- Er det virkelig en næringsvej at være folketingsmand?
- Jah, mon ikke? - Han kan sikkert leve af de frikadeller, han går og laver - og kan ydermere garnere med al den spinnat, han går og træder i!

To-tal-i-satoren

- Hvad er egentlig en Odd-Fellow?
- Det er sådan en fyr, der spiller på traverbanen!

Større Færdssikkerhed

Indskærper: Hvis man ser en grå kat, er det tilrådeligt straks at tænde frontlysene,

da den mulighed foreligger, at det er blevet mørkt.

Indlysende

Hun havde ikke megen tid til overs, thi først måtte hun læse aviserne for sin mand - og derefter for sig selv.

De har hørt godt efter

I en skolestil i 2G: »Fortæl om nutidens samfund!« - argumentere en af stilerne: - Og så er det nødvendigt at opretholde fuld beskæftigelse, for ellers kan der jo ikke strejkes, - - og det er jo en ret!

Og så var der . . .

drengen, der kom til at hedde Hahaharald, fordi hans far var så lattermild!



NORDELEKTRO $\frac{1}{2}$

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

FABRIKSINSTALLATIONER & AUTOMATISKE ANLÆG

Kvalitets skurvogne

4-5-8 pers. til absolut konkurrencedygtige priser. - Bygges også efter opgave og tilbud.

Bjerregrav Vognbyggeri

Møldrup - telf. Skringstrup 63

Esbjerg

VESTJYDSK AUTO-OPRETNING

Storegade 8 A – Esbjerg
Tlf. 2 34 56

Der er altid noget nyt i

Det nye BOLIGHUS

Storegade 148 . Esbjerg . Tlf. 2 50 17

JENS SELVEJER

Gardiner i stort udvalg

Vi tager mål, syer og hænger op
Strandbygade 29, Esbjerg, 2 74 10

Eriksen & Christensen

Aktieselskab
ESBJERG

K. Petersen

Urmager og guldsmed
Kongensgade 39 – Esbjerg
Tlf. 2 06 52

Ribe

Aktieselskabet RIBE MASKINFABRIK

Leverandør til DSB
Telf. Ribe 970

Jernbanepersonalet anbefales

WEIS STUE

Olga Henriksen
Torvet, Ribe, tfl. 700

Landbosparekassen for Ribe og Omegn

Torvet – i byens centrum
Telf. Ribe 40 og 524

Vojens Sparekasse

Telf. 4 11 44

Deres pengeinstitut

Dan Ballesgaard

Handelsgartner
Vesterport – Varde
Tlf. 618

Bramminge

LANDBOSPAREKASSEN for Ribe og Omegn

Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

Bramminge Boghandel

Bent Schack
Storegade 13 . Bramminge
Telefon 7 30 61

AAGE C. PAHUUS

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

Brande

Rekord Vask

leverer en BEDRE vask
Torvegade 26, Brande – tlf. 298

Konfekturforretningen
„ULLA“
Storegade 44, Brande – tlf. 236
Vore gaveæsker anbefales

Trikotageforretningen

Dagny Nielsen
Torvegade 5, Brande – tlf. 367
Trikotage – lingeeri – garn

De er velkommen hos SHELL Service Station

Bent Madsen
Vejlevej – Brande – Tlf. 390
Benzin – olie – vask – smøring

Års

Brødsalget

Kiss Bøgh, Himmerlandsgade 100, Års
Friskbagt brød flere gange daglig
Bestillinger modtages – Tlf. 2 14 14

Jernbanepersonalet benytter SPAREKASSEN FOR AARS OG OMEGN

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

Kolding

Aage Andersen

Bagermester
Haderslevvej 89 – Kolding
Altid friskbagt brød og kager
Bestillinger modtages, tlf. 1470

HOLGER LIND

Kolonial- og frugtforretning
Låsbygade 79 – Kolding – Tlf. 2051
Kolonial – Vin – Tobak – Spec. kaffe
Frugt og grønt

Ove F. Schmidt

Bagermester
Kongebrogade 39, Kolding, tlf. 2028
1. kl. lækker brød og kager
Prøv vor lækre fødselsdagskringle

Tønder

Blenners Dampvaskeri

Skibbrogade 2 Tønder
Telf. 2 22 68

Tønder Andels-Slagteri

Udsalget Vestergade 72, Tønder
Telefon 2 17 30

SVEND KIRCHHEINER

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

Peter Jacobsen FARVEHANDEL

Farver – lakker – tapet . .
Storegade 16 – Tønder – Tlf. 2 23 68

Møbler fra Vestergade
til Allégade –

HANS OUTZEN

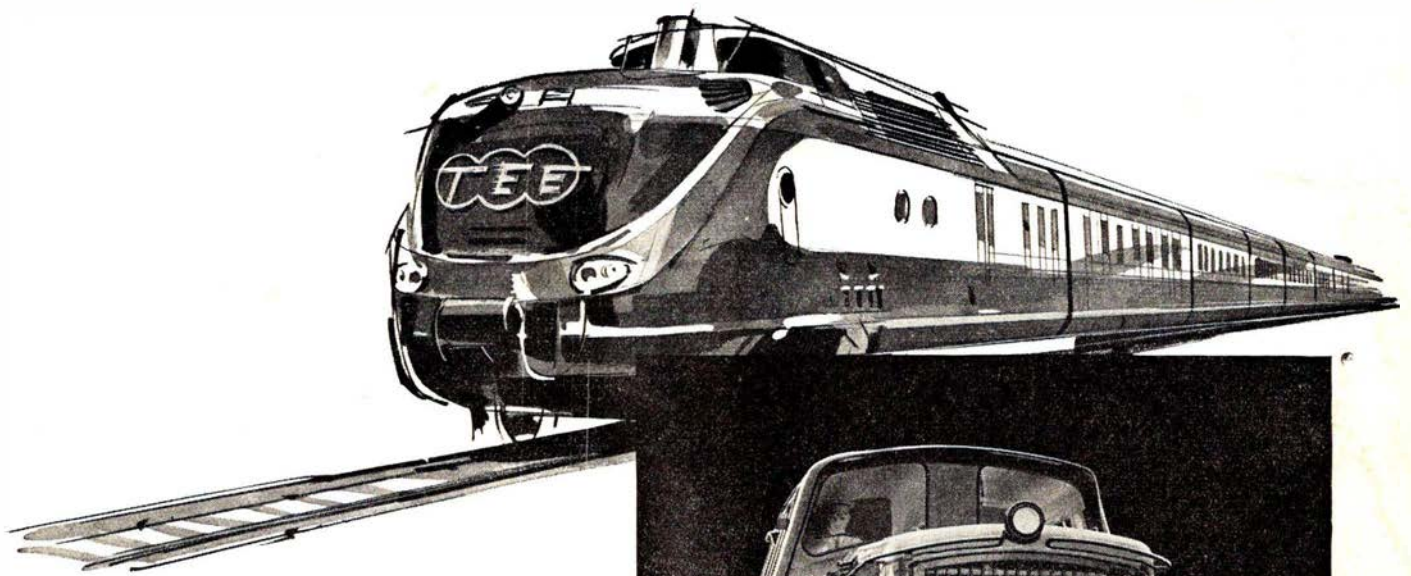
Vestergade 27 – Tønder – Tlf. 2 20 81

Carsten Lorenzen j.

Købmand
Vestergade – Tønder – Tlf. 2 18 32
Kolonial – Vin – Tobak
Konserver – Fineste kaffe

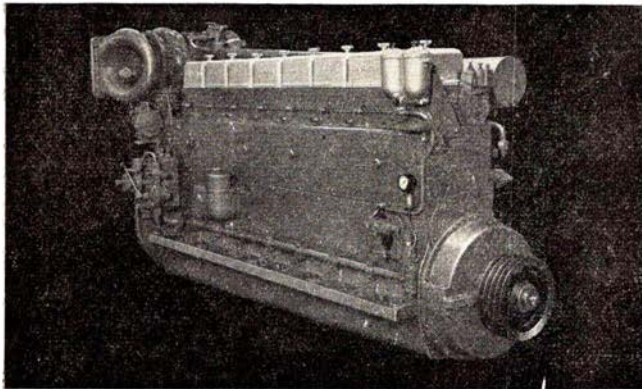
J. C. LAUSTSEN

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



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTOROG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{A/S}{\text{A/S}}$

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