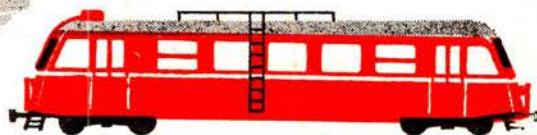
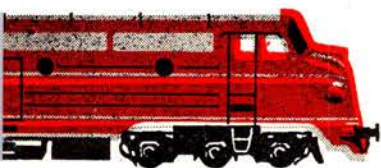


JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

**DEN GODE
FORBINDELSE**

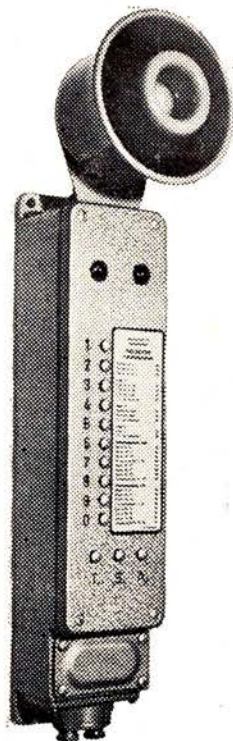
med den nye

FUGLEFLUGTSLINIE

SINUS

har ligesom

til Halsskov og Knudshoved færgehavne leveret samtaleanlæg
til hurtig afvikling af bil-ekspeditionen i Rødby Færge.



SINUS TELEFON A/S

KØBENHAVN
(01) MI 1788



ÅRHUS
(061) 3 17 88

Duros

-det robuste rørladebatteri

hvor der stilles krav til kvalitet

Det kendte LYAC-autobatteri monteres i alle bustyper.

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



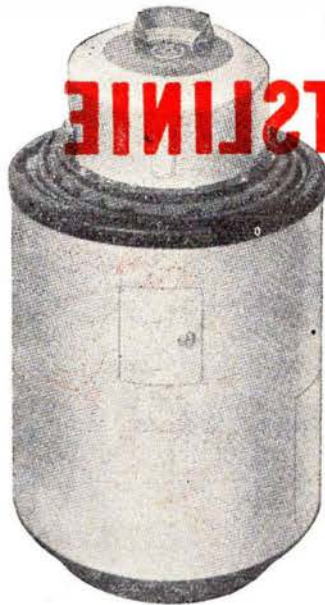
AKTIESELSKABET ACCUMULATOR-FABRIKEN
KGS. LYNGBY · TLF. 87 16 45

KIRK



KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER 1/2
HORSENS AARHUS KØBENHAVN N.

Sikker navigation



ANSCHÜTZ

Først med gyrokompasset — og stadig det førende



ERIK MALLING

Internationale Transporter

Spedition - Klarering

onstøff og Dragør-Limhamnoverfarten

Telf. Dragør 1331

Stykgods og vogladningsgods

Telf. Byen 9686

AMAGERBANKEN

AKTIESELSKAB

Dragør afdeling

Dragørhjørnet 2

— en god bankforbindelse er penge værd!



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

Abonnement
10 kr. årlig.

Kan bestilles på girokonto 600 82
Jernbane-Bladet - København S.

Medlem af
Dansk Fagpresseforening
og
International Tidsskriftsfederation
Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol
Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

JULI 1963

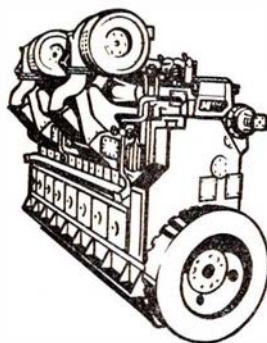
Dette nr. indeholder:

Privatbane vilkår	side 211
Månedens emner	» 212
Månedens foto	» 215
Erindres det	» 215
Dansk Model-Jernbane Klub ...	» 216
»Skovvognene« og deres skæbe	» 219
Dansk Jernbane Klub	» 221
Farvel til loko-type K.....	» 222
Et nyt rejsemål: MÖLLN.....	» 224
Juni dagbogen	» 225
I få linier	» 225
Privatbane nyt	» 227
Model jernbane	» 229
Foto hobby	» 231
Personalia	» 235
Bog anmeldelser	» 235
Hunden på	» 236

Tillægget:

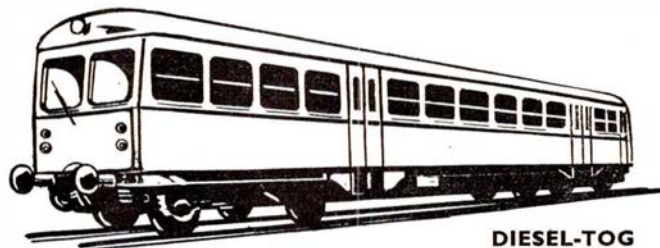
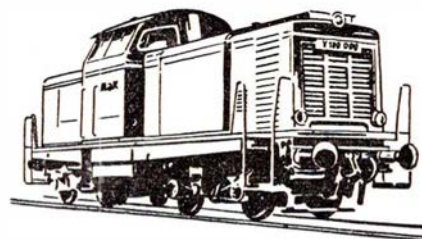
Trafikinspektør E. A. Lynge:
Erindringer fra 53 år ved DSB side 1-16
(fortsættes)

MAK



SKIBS-
DIESEL-MOTORER

DIESEL-HYDRAULISKE
LOKOMOTIVER



DIESEL-TOG

GENERALREPRÆSENTATION: **IVAR BERTELSEN**

CIVILINGENIØR DR. TECHN.

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

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Film og kuglepenne

Dag- og ugeblade

Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

Sjælland

P. NORDSTEN A/S
Landbrugsmaskinfabrik
HILLERØD

J. SMITH & CO.

Bogtryk
Sdr. Banevej 5, Hillerød
Tlf. 249.

Holsted Andelsmejeri

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

Haarlev

Installationsforretning

Telf. 25
Alle el-reparationer og
installationer udføres

PALLE PEDERSEN

Manufaktur – Herreekvipering
Borup st. Tlf. 74

BORUP – KINO

Telf. Borup 4

Povl Møllers Maskinfabrik

Aktieselskab
Borup – Tlf. 27

Legetøjsmagasinet

Grete Hansen
Skt. Hansgade 19 – Ringsted
Telefon 354
Stort udvalg i mekanisk legetøj,
trælegetøj og bijouteri

Animo Auto Lakering

Mogens Andersen
Brogade 2 – Ringsted – Tlf. 2451
1. kl. arbejde
Hurtig og præcis levering

Svendborg

KFUM Pensionat

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

Holdbare frisurer

SALON KI-KI

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

Femina

Alt i tricotage til damer og børn
Gerritsgade 26 – Svendborg
Telefon 165

FODTØJ er en hovedbeklædning

– **DERFOR:** køb skoene i Sydfyns
førende skotøjsforretning
CENTRUM FOR SKO

Svendborg Skotøjsmagasin

Møllergade 3 – Tlf. 348

Vin- og Tobaksforretningen

v. Jutta Kristiansen
Toldbodvej 3 – Svendborg – Tlf. 1262

De bliver beundret –
efter et besøg i

DAMESALON MIGNON

Møllergade 109, Svendborg – tlf. 1633
1. kl. individuel hårpleje
i moderne udførelse

Frederikshavn

SPORTSMAGASINET

Danmarksgade 23 - Frederikshavn
Alt til jagt, sport og fiskeri
J. Thomsen – Tlf. 2 18 47

CALTEX SERVICE

Sæbyvej 58 – Frederikshavn
Tlf. 2 20 77
Benzin – Olie – Vask – Smøring

Lolland-Falster

Vi abonnerer på
FALCK – ZONEN
Maribo afdeling
Tlf. Maribo 5 og 59

Shell Service Station

Østergade 30 – Maribo – Tlf. 1087
Benzin – Olie – Vask – Smøring
Asger Rasmussen

Veedol Service

Vesterbro – Maribo – Tlf. 1129
Benzin – Olie – Vask – Smøring
Mindre reparationer udføres

REKORD-VASK

Grøndsundvej 28 – Nykøbing F.
REKORD-VASK er bedre vask
Arbejdstøj modtages
Tlf. 85 20 90

Tjæreborg

Frands N. Frandsen

Kolonial – Vin – Tobak – Isenkram
Manufaktur
Stationsvej – Tjæreborg – Tlf. 25

Engstrøm's

Bageri & Conditori
Tjæreborg – Tlf. 17
Lev sundt – spis vort rugbrød

Købmand

JEFF HANSEN

Tjæreborg – Tlf. 42

**BRUGSEN
GREDSTEDBRO**

Telefon 7

Svend Aa. Jessen

Slakteri & Pølsemageri
Alt i hjemmelavet pålæg
Gredstedbro – Telefon 33

AUTO-VÆRKSTEDET

Sv. Ove Sørensen
Grønnegade 13 Nykøbing Mors
Tlf. 673
Alle mærker repareres
Bremse- og koblingservice

Privatbane vilkår

Juli causeri

Vi når nu den tid, hvor privatbanernes generalforsamlinger med offentliggørelse af banernes driftsregnskaber i deres sidste driftsår. For så godt som alle vil der blive tale om ny stigning af driftsunderskudet, hvilket i mange tilfælde vil støtte kravet om yderligere lukning af baner.

Privatbanerne er nok aktieselskaber, men kun formelt aktieselskaber, da aktierne ejes af kommunerne og staten, så banerne er i lige så høj grad i offentligt eje som statsbanerne. Det er således uforståeligt, hvorfor man har valgt at kalde dem for privatbaner. Lokalbaner eller amtsbaner som de hed i Sønderjylland ville være mere passende. Forskellen på statsbanerne og privatbanerne er, at staten kun betaler knap tre fjerdedele af underskudet samt opdeling i lokale selskaber. Havde det drejet sig om baner bygget på privat kapital, var de fleste af dem aldrig blevet bygget, eller også var de få år efter deres åbning trådt i likvidation som værende ganske urentable.

Banerne havde deres store tid i årene før den første verdenskrig, hvor man endnu ikke kendte til konkurrencen fra bilerne. Endnu i årene 1925/26, hvor statsbanerne havde en indtægt på 138 mill. kr. og et underskud på 29 mill. kr., havde privatbanerne en samlet indtægt på næsten 31 mil. kr. og et overskud på godt en million kr. Det var vel ikke nok til en rimelig forrentning, men alligevel et ret

pænt resultat. Heldigvis for hele landet havde vi banerne under den anden verdenskrig, hvor al automobilkørsel var standset på grund af benzin- og oliemangel.

Først i årene efter den sidste krig begynder vanskelighederne og den ene banenedlægning efter den anden. I 1929 havde privatbanerne et samlet strækningstal på 2808 km, der indtil april 1963 er reduceret til 1523 km næsten en halvering af spornettet.

Da statens tilskud er bundet til kommunernes tilskud, er lukning af baner ikke foretaget under hensyntagen til de enkelte baners rentabilitet, men mest efter hvor villige de interesserede kommuner er til at deltage i underskudsbetalingen. Det kan således anføres, hvor vilkårligt nedlæggelserne er foregået, at af de tre sidste banelukninger var Langelandsbanen nr. 3 i rækken af de bedst rentable privatbaner, Køge-Ringsted nr. 11 og den dårligst rentable af alle privatbanerne Horsens Vestbaner.

Blandt befolkningen er der stort set ingen, der vil af med deres lokale baner, selv om underskudet vokser. Men der finder ikke nogen folkeafstemning sted om nedlægning eller ej. Nogle privatbaner er driftsmæssigt set blevet betroet

DSB som en slags stedbørn, hvilket i de fleste tilfælde har betydet begyndelsen til enden, da det har vist sig, at DSB har sine egne særlige og ufejlbarlige metoder til i løbet af kort tid at bringe trafikken på disse baner ned på et sultniveau, således at den endelige ombringelse af banen nærmest får karakter af et medlidendhedsdrab.

Det værste ved disse banenedlægninger er imidlertid, at befolkningen i by og på land i banernes opland stilles ringere end andre af landets befolkning i mange retninger som følge af forringelser, fordyrelser og forsinkelser på alle mulige måder. Togenes erstatning med rutebiler er ikke det samme. Jernbanernes bekvemmeligheder, rabatordninger, familiebilletter, gruppebilletter, 65 billetter og soldaterbilletter, er de udelukket fra at få del i.

For personalet ved de pågældende baner, der lukkes, er det i mange tilfælde noget af en katastrofe at skulle omplantes, når man er kommet op i årene. Men sådan ser sagkundskaben ikke på det. Nej, det er tværtimod en velgerning for samfundet. En industriarbejder producerer gennemsnitlig for 50.000 kr. om året, har man regnet ud, og videre opgør man trafikproduktionen pr. person, der er ansat ved de private baner, til kun 10.000 kr. årlig. Da privatbanerne har omkring 3500 ansatte, vil den produktivitetstigning, der kan opnås ved at flytte disse, være meget stor.

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

Det er forstemmende, skrives der videre, at rationaliseringen af vore trafikmidler møder så stor træghed som tilfældet er. Nedlæggelse af banerne forsinkes af lokale hensyn, der ofte synes at være af meget lidt velovervejede karakter. De lokale kræfter holder på banerne, fordi de

betyder så og så mange skatteydere til kommunerne og så og så mange kunder til de lokale købmænd.

Ja, sådan er rationaliseringens hårde krav. Den kender kun tal og atter tal uden at tage hensyn til menneskelige levevilkår.

—bro.

Månedens emner...

Teknisk Museum i Helsingør

Helsingør byråd har vedtaget at afhænde en 20.000 m² stor grund på Ndr. Strandvej i Helsingør til Danmarks tekniske Museum. Det er den såkaldte »Lappestensgrunden«, der mod øst grænser op til »Sommariva« og mod syd til HHGJ, knap to km fra Helsingør st.

Som bekendt nærrede man i flere år det håb, at museet kunne opføres ved Østerport i forbindelse med en ny station, et posthus og et kontor- og forretningsbyggeri; men da myndighederne i begyndelsen af 1962 af æstetiske hensyn besluttede at begrænse byggeriet til 8 etagers højde, var projektet af økonomiske grunde praktisk taget umuligt at gennemføre.

I sommeren 1962 forsøgte man at erhverve en velbeliggende byggegrund et andet sted i København eller nærmeste omegn, men forgæves, og ved det ordinære bestyrelsesmøde i oktober besluttede man derfor at søge museet placeret i en provinsby. Under ledelse af museumsbestyrelsens formand, direktør *Th. Franck*, rettede man henvendelse til Helsingør kommune. Dette gav hurtigt et positivt resultat, dels fordi borgmester *Sigurd Schytz* og stadsingeniør *H. U. Knudsen* med begejstring tilsluttede sig tanken om at flytte Teknisk Museum til Helsingør, og dels fordi der allerede ved det første møde kunne anvises museet en yderst velegnet byggegrund. Adskillige museumskyndige og byggekyn-dige folk har sagt god for planen om at bygge i Helsingør, ud fra den forudsætning, at når museet ikke kan opføres et centralt sted i København, er det bedre at tage skridtet fuldt ud til en provinsby. Helsingør rummer betydelige industrivirksomheder, undervisningsanstalter og ejer i forvejen enestående kulturelle seværdigheder og er derfor en af landets mest besøgte turistbyer — af stor betydning for besøgsantallet på det kommende museum.

Naturligvis er der lang vej igen, inden Teknisk Museum kan modtage de første

besøgende; der skal skitse- og detailprojekteres, udfærdiges anlægs- og driftsbudgetter, indsamlingskomiteen skal i arbejde igen, og byggerestriktionerne må lempes; men en virkelig afgørende vending er indtrådt. For første gang i 51 år har museet nu »fast grund under fødderne«, så man kan gå til myndigheder, industrivirksomheder, fonds m. fl. og sige: Her er stedet, hvor Danmarks tekniske Museum kan opføres.

Flere godsvogne over Rødby—Puttgarten

DSB ønsker flest mulige transiterende godsvogne sendt over Rødby—Puttgarten og omvendt i stedet for over Padborg, for under spidsbelastninger på Storebæltoverfarten at kunne give de interne danske godsvogne en hurtigere transport over Storebælt. DSB er villig til at flytte færgen »Dronning Ingrid« til Rødbyoverfarten i hvert fald for en del af året. Vesttyske forbundsbaner er ikke helt så begejstrede for denne plan, da strækningen Hamborg—Puttgarten endnu ikke er helt udbygget til at kunne tage den ogede trafik. Som et led i denne udbygning af strækningen kan det nævnes, at DB lige har vedtaget at fore banen gennem Oldenburg op over byen, der i øjeblikket har otte niveauever-skæringer med bombevognninger.



Vi har modtaget ..

Snavsede vogne

At det er et stort arbejde at holde DSB's personvogne nogenlunde rene udvendig er ganske vist og at de fleste af de nyere vogne ser hæderlige ud er også rigtigt;

men desto værre er det, når man af og til præsenteres for en mogbeskidt vogn — og det hænder. Især de ældre træbeklædte vogne er tit *meget slemme*.

I Odense sås i juni en Mp-vogn, der vist må have rekorden i snavset udseende. Den havde stafferinger endnu, konstateredes det, så det er *mange* år siden den er blevet malet, og den er næppe blevet ren-gjort siden, idet farven var helt ubestemmelig og skidt og mog sad ligefrem i kager på vognsiden. Selvom vognen måske kun anvendes i godstog til Faaborg, er det helt uforståeligt, at DSB vil lægge navn til en vogn med et så beskidt ud-seende, — mon ikke Odense snarest vil pynte lidt på den Mp — måske viser det sig at være en Mo? F.

Ang. jernbanemuseets loko

For få år siden stod loko C-701 hensat til jernbanemuseet i det fri på Gb., og mærkeligt nok rustede den på det nærmeste op uden at nogen »så« det. Altså, den måtte udskiftes med C-715, der nu står i Næstved.

Da det nu vides, at det af og til kniber med pladsen, tor man måske spørge, hvorfor man ikke vælger en af de resterende, stadig koreklare maskiner (708 — 710 — 712 — 717) til jernbanemuseet og simpelt hen tager den, der lever længst?

Noget lignende gælder P-931, der befinder sig hensat i Jylland og P-917, der er i bedste velgående i Næstved.

Måske er de 2 valgte loko i så god stand, at de, som det er tilfældet med mange museumsloko i England f.eks., vil kunne anvendes lejlighedsvis i mange år fremover?

Da SJ i 1937 solgte os sine 11 stk. F-lok, der var blevet overflodige ved elektrificering og var for store til anvendelse på andre baner, var det med blodende hjerte, idet disse lok, der nok var bygget af Nydqvist og Holm i 1914—15, var Sveriges største og fineste eksprestogsloko.

En fin anerkendelse af lokets værdi må vor efterlavning af ialt 25 stk. E-maskiner i årene 1942—50 siges at være.

Der har gennem et par år været rygter fremme om, at SJ gerne ville købe F-1200 = E-964 tilbage til jernbanemuseet, når dette lok blev udrangeret i Danmark. I juni meddelte så den *svenske jernbane klub*, der tæller 600 medlemmer, at SJ havde givet et stort OEO godstogsloko R-975 i bytte og at overtagelsen af E-964 skulle ske i Helsingborg d. 18/6. Det forlod endvidere, at SJ gerne ville modtage gamle F-1200 under damp og lade den selv køre til Stockholm!

Maybach



MAYBACH MERCEDES - BENZ DIESELMOTORER

er konstrueret på basis af de største og mest omfattende erfaringer for hurtigtløbende dieselmotorer med stor kapacitet. Alene til jernbanebrug i 35 lande er der leveret eller ved at blive bygget 3000 Maybach- og Mercedes-Benz dieselmotorer. De anvendes både i ranger- og lokaltrafiklokomotiver, i hurtige dieseltog, i dieselvognene i nær- og fjerntrafik overalt i hele verden. Også de stærkeste diesellokomotiver med en kapacitet indtil 4000 HK pr. enhed drives af disse motorer.

I Danske Statsbaners nyeste lyntog er der ligeledes indbygget MAYBACH MERCEDES BENZ dieselmotorer MD 650 og Maybach-akseldrev. Med en total kapacitet på 2200 HK giver to motorer disse tog tilstrækkelig kraft til at køre 160 km i timen.



MAYBACH-MOTORENBAU GMBH · FRIEDRICHSHAFEN/GERMANY

Ferie- og udflugtssteder

Afholdshotellet

Fyensgade 26 – Fredericia – Tlf. 148
Hansigne Nielsen
Hyggelige værelser
God mad og kaffe

Vi anbefaler

Thomsens hotel garni

Tilegade 53 – Nakskov – Tlf. 400

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

Jernbanepersonalet anbefales

WEIS STUE

Olga Henriksen
Torvet, Ribe, tfl. 700

Den Gamle By's restaurant

Århus – Tlf. 2 52 05
Selskaber indtil 60 couverte
modtages
Åben hele året

HOTEL WESTEND

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

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



Uvist af hvilken årsag blev E-964 imidlertid afleveret kold, afkoblet og afmonteret luftpumpe og injektorer, – desuden mogbeskidt og uden eet ord i pressen.

Hvor bliver man dog skuffet over DSB. Er det virkelig den tak der bliver en gammel damphest til del; kunne man dog ikke have pudset den i det mindste? Det vides, at en D-maskine trak den over Sjælland; hvorfor lod man den ikke køre selv og afleverede den på værdig vis og med den tak for godt udført arbejde som den fortjener? Forstår DSB slet ikke, at der også her i landet er interesse for jernbaner, såvel det gamle som det nye?

Hatten af for SJ for det friske initiativ, og en forsinket tak samt et tillykke til 964, skal lyde fra danske jernbanevenner, der glæder sig til at se E-964 på SJ's jernbanemuseum, genopbygget til venstrestyret som en rigtig »svensker«. F

Fyenske Privatbaners fremtid

Det var med glæde, jeg læste direktor Pedersens artikel om de Fyenske privatbaner, især da jeg har dennes problemer på nært hold til daglig. Der findes to former for kritik. Der findes den odelæggende og onde kritik, der kun bruges til at genere med, men der findes også den kritik, der gives mellem gode venner og er beregnet til at hjælpe. Næsten al kritik, der kommer til orde i dette blad, må betegnes som værende af sidste kategori, for vi holder jo alle af jernbanerne. Min kritik skal også være af den hjælpende, og samtidig har den den fordel, at den kommer fra en ikke-jernbanemand, der ofte nemmere kan se eventuelle fejl end manden, der arbejder ved banen til daglig.

Hr. direktor Pedersen skriver, at han kunne ønske banerne elektrificeret. Ja, det ville jo også være dejligt, men det er som direktoren selv siger, ønsketankning. Nærtrafik kan man jo også drive uden elektricitet, hvilket Nærrumbanen har bevist, så hvorfor ikke begynde med det samme. Nordfyenske jernbane har en køreplan, der egentlig ikke behøver at rores, for der er hyppig toggang, og den ligger på de rigtige tider. Måske skulle der laves en holdeplads ved Haustrups fabrikk, hvis der kommer arbejdere nordfra, men det skulle jo kun være, hvis der er behov for det. At NFJ ikke er bange for at indsætte nye tog, har man jo set i de senere år, og det bør måske bemærkes, at fredagstoget, som jeg har omtalt tidligere, nu er opført i køreplanen. Godt klaret. På de to andre strækninger til Middelfart og Kerteminde kunne der derimod godt køre betydelig flere tog. Jeg tror, der kunne befordres betydelig flere mennesker, hvis toggangen blev noget hyppigere. Om lørdagen skulle der indsættes tog med afgang

fra Odense ca. kl 13,45, og disse tog skulle kun standse ved de stationer, hvor man af erfaring ved, at der er mange arbejdere at afsætte. De skulle kun køre til henholdsvis Brenderup og Kerteminde. De standsende tog skulle følge umiddelbart efter, for i øjeblikket kører de for sent. Folk får nu tidligt fri om lørdagen. På andre hverdage tror jeg også, at man med fordel kunne ændre lidt på tiderne. Tog 12's afgang fra Odense kl 17,05 og 16,55 til henholdsvis Middelfart og Kerteminde er efter min mening ikke så heldig. Måske skulle man lave to tog. Et der gik ca 16,25 og et senere kl ca 17,25 for på denne måde at kunne transportere folk, der fik fri kl 16 og 17. Tog 14 ligger også lidt sent, for nu til dags kommer forretningsfolk temmelig hurtigt fra forretningerne.

Jeg mener godt, at de kunne køre 20 minutter for.

Der er ingen tvivl om, at de rejsende ville sætte pris på disse tider, for hvem er ikke utålmodig, når de skal hjem til mutter og hjemlig hygge. Om morgenen, hvor folk skal på arbejde, ligger det for begge baner noget bedre, men måske skulle man alligevel følge NFJ's eksempel og indsætte et hurtigkørende skoletog. NFJ skal efter sigende have megen fornøjelse af det. Søndagskøreplanerne er nu ikke så dårlige, men måske skulle der indsættes et hurtigt iltog til Middelfart om formiddagen igen. Det kunne passende returnere mellem tog 113 og 115, hvor der faktisk er et hul.

Badtogene om sommeren til Kerteminde kører glimrende, men måske kunne man indlægge flere, hvis man mener, at der kunne skabes et behov for dem. Korselen til Langeso i logparksæsonen slog vist fejl i sin tid, men man bor nu ikke tabe modet af den grund. Jeg synes, man bør forsøge igen med en motorvogn solo mellem Odense og Langeso. Hvis man pyntede den lidt med nogle tulipaner, som banen sikkert kan få gratis i logparken, og satte lidt annoncer i avisen, tror jeg der kunne oparbejdes en god trafik der. Måske kunne jernbanebilletten også gøres gyldig som billet til logparken, hvilket ville gavne begge parter.

Næste punkt er stationerne. Måske kunne der spares noget ved at gøre nogle af stationerne helt ubetjente, men det er jeg nu en modstander af, fordi den der passer stationen faktisk er banens forbindelse med banens kunder i det område stationen ligger i. Dog mener jeg, at man godt kunne begynde lidt nærtrafik ved at anlægge et par nye holdepladser, der skulle være ubetjente. Ved Påskelykken på Kertemindebanen og ved Højstrup på Middelfartbanen er der vokset mange huse op, og disses beboere har meget langt til nærme-

ste station på de baner, der går lige forbi deres vinduer. Her tror jeg virkelig, det kunne lønne sig at gøre lidt for at få fat i disse kunder, og det kunne gøres for et beskedent beløb, for der behøves ikke en stor stationsbygning, bare et lille skur. NFJ har jo Snapind, som jeg vil tro, banen har meget fornøjelse af, ellers får den det, efterhånden som kvarteret bliver større.

Så er der sporet. Nogle siger, at det på Kertemindebanen kan ligge 30 år endnu, og andre siger, at det hele skal udskiftes i 1966. Jeg har ikke meget forstand på skinner som sådan, så jeg skal ikke udtale mig, men hvis det skulle være nødvendigt med en udskiftning af sporene, kunne det vel gøres som på Lolland med let brugte skinner fra DSB.

I næste nr. ser vi på banernes materiel.

Klassificering og klokken

Medens jeg var barn, fandtes både 1., 2. og 3. klasse på statsbanerne, men i 1934 blev 1. og 2. klasse slået sammen til 1. klasse, og 3. klasse blev kaldt fællesklasse, men ændredes atter i 1956 til 2. klasse.

Det er således 7 år siden, man gik over til 2. klasse, og derfor undres man over, at betegnelsen fællesklasse stadig figurerer på mange billetter, men det skyldes vel dels, at de gamle oplag af fællesklassesbilletter skal bruges, dels at man ikke vil bekoste den lille ændring af billettertrykmaskinerne, og der er såmænd heller ikke ret mange, der lægger mærke til det eller tænker over det.

Ligeledes undres man over i en ventesal at finde et opslag med angivelse af billetpriserne for de mest aktuelle stationer anført som fællesklasse, men det skyldes vel sparegrunde, at man bruger de gamle formularer.

Det er selvfølgelig underordnet, om der står 2. eller fællesklasse på en billet, medens det derimod er værre, når der på en adgangsbillet til en færge er anført fejlagtigt klokkeslet, hvilket var tilfældet med hensyn til »Prinsesse Anne-Marie«, afgang fra Kalundborg den 12/2 1963 kl. 18,40,

idet der på billetterne stod anført kl. 18,45, hvilket jo er nok til, at de rejsende kan komme for sent, hvis færgen afgår rettidig, men forhåbentlig var fejlen blevet opdaget af en eller anden DSB-mand, som havde sørget for, at færgen blev holdt de 5 minutter tilbage.

O.B.

Erindres det

For 50 år siden . . . Juli . . . 1913 . . .

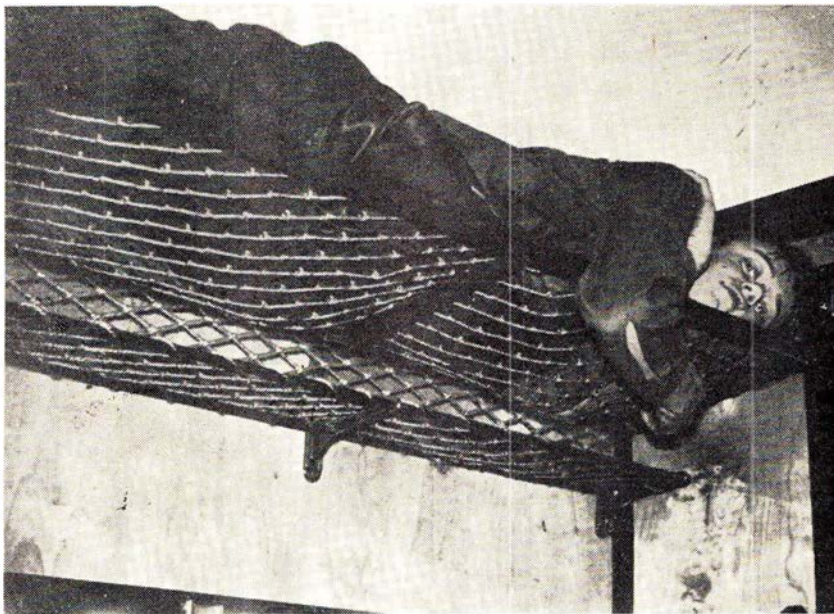
2 godstog på den nye Hjørring-Løkken-Åbybrobane stødte d. 1. sammen ved Ryåtrinbræt. I lokofører og 2 togbetjente blev kvæstede. Uheldet skyldtes, at den nye banes signalsystem ikke var helt i orden.

Hjørring-Åbybrobanen blev indviet d. 4. Kl. 12 afgik et smukt pyntet særtog med 150 særlig indbudte. Efter ankomsten til Hjørring var banen vært ved en festmiddag. Banens længde er 54,6 km.

Klampenborgbanen fyldte 50 år d. 22., men jubilæet blev ikke fejret.

Bramminge ulykken, hvor eksprestotet »Emigranten« d. 26. kl. 16.13 løb af sporet ca. 1 km vest for Bramminge. Toget fremførtes af en K maskine og en A maskine, dengang et meget fint forspand, med en hastighed på 70-80 km/t. Da toget nærmede sig ulykkesstedet, bemærkede lokoføreren, at der var noget i vejen med sporet forude, men i samme øjeblik afsporede K maskinen og trak hele toget bag efter sig ned i banegroften, medens A ma-

Månedens foto



DSB liggevogn

Foto: Ib Christensen

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

Ferie- og udflugtssteder

Lad udflugten gå til
THYREGODKRO
Aa. Kortegaard (ny indehaver)
Tlf. Thyregod 7
Et 1. kl. spisested

HOTEL EBELTOFT
Stedet hvor man spiser
godt og billigt. Ren kaffe
Lis Pedersen - Ebeltoft - Tlf. 90

HOTEL SKANSEN
Ebeltoft . tlf. 10
Et godt mad- og kaffested
Selskaber modtages

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

Jernbanehotellet
Jernbanegade 25, Maribo
Telf. 287

Vi anbefaler et besøg på
HOTEL KRAGELUND
Højbjerg v. Århus - Tlf. 7 09 00
Selskaber modtages

TURISTHOTELLET
Skomagergade 1 - Nibe - Tlf. 185
1. kl. spisested og kaffe
Pensionærer modtages

Grand Hotel
Adelgade 54 - Hobro - telf. * 2 11 99
Selskaber modtages
Prøv cafeteria „LILLE GRAND“

»SEVILLA«
Sct. Laurentiivej 63 - Skagen
Det rigtige spisested
1. kl.s mad og kaffe
Tlf. 4 14 75

skinen med tenderen afspreget sprængtes los fra toget og fortsatte ca. 200 m hen ad banen. 2 Cb og 1 Aa vogn knustes fuldstændig, da de efterfølgende vogne fortsatte ind over dem. Toget medførte 279 rejsende, hvoraf 15 dræbtes og 54 fik større eller lettere læsioner. Blandt de dræbte var folketingsmand Peter Sabroe.

Den sandsynligste årsag til ulykken var den, at sporet på ulykkesstedet var loftet den pågældende meget varme solskinsdag og endnu tildels lå blottet for ballast, på grund af temperaturspænding havde forskudt sig til siden umiddelbart foran toget og havde dannet en såkaldt solkurve, der har afspreget toget. I penge kostede ulykken 1 mill. kr., der i 1913 var et svimlende beløb.

★

For 25 år siden . . . Juli 1938 . . .

Bil med 4 damer påkørte d. 4. i en ubevogtet overskæring ved Hvam st. godstoget fra Viborg til Aalestrup. Bilen blev knust og passagererne kvæstet.

Overpostbud på motorcykel dræbtes d. 8. af toget på en privat overkørsel ved Herlev st. Ulykken skyldtes egen uforsigtighed.

Bil påkørtes af Hong-Tollose toget ved Dianalund st. d. 15. Ved uheldet blev en kvindelig passager dræbt.
Uheldsstedet er blinklyssikret.

Ved Hjallese st. kørte en traktor, der slæbte en vejtrømler, d. 19. ind foran Odense-Svendborg toget. Ved uheldet blev en mand dræbt.

Odsherredtoget påkørte d. 20. ved Asnæs en personbil, der blev splintret af toget. Ved et tilfælde kom ingen mennesker noget til.

11/7. Dobbeltsporet mellem Randers og Lunderskov er nu færdigbygget på det sidste stykke mellem Hadsten og Hinnerup.

Dansk Model-Jernbane Klub Jernbanehistorisk Selskab

Nørrebro station - København N.

Formand: Sekretær F. Hermind - Lejre . telf. 111

Forårsudflugten 1963

Dansk Model-Jernbane Klubs og Jernbanehistorisk Selskabs store forårsudflugt startede lørdag den 8. juni 1963 kl. 12.25, da tog E 7043 afgik fra Københavns Hovedbanegård.

Tog E 7043 gik ret igennem til Korsør, hvortil vi ankom kl. 13.38 (+ 2 min.). Bestyrelsen havde det meste af vinteren tumlet med det næsten uloselige problem, hvordan vore medlemmer skulle kunne få en tur over Storebælt med D/F Christian IX - og det var derfor med særlig glæde, at vor - traditionen tro - fortrinlige turleder, Ole Gramstrup Sondergaard, kunne meddele, at vi ved stor velvilje fra DSB's

overfartsledelse havde fået lov at foretage turen til Nyborg med Christian IX, og det magede sig samtidig så heldigt, at færgen skulle afgå på sin - i hvert fald foreløbig sidste - tur over bæltet kl. 15.16. Det lidt forlængede ophold i Korsør blev brugt til nojere studium af færgeløjer, spor og bygninger.

Da vi kom ombord på Christian IX, blev vi modtaget af kaptajnen, skibsfører J. E. Kolster, der straks begyndte at fortælle om den aldersstegne færge, og vi mærkede gennem hans ord, at han holdt meget af sin skude. Vi bivåned fra kommandobroen de for en færges afgang fornodne manøvrer, og fik forklaring på de

LASTPALLER fremstilles til alle formål

Fiske-, frugt-, øl-, vand-, mælke- og
Coca Cola-kasser



Pakkasser og kasser til maskinfabrikker

Alt efter opgave

Forlang tilbud uden forbindelse.

I/S ALDERSLYST SAVVÆRK & EMBALLAGEFABRIK
TLF. SILKEBORG 121

sikkerhedsmæssige sider ved overfarten. Da vi var kommet ud i åbent farvand, blev vi fort rundt i hele skibet og fik en grundig og detaljeret beretning om alt, hvad vi så. Fra broen og til vogndækket var kaptajnen vor fører, medens maskinchef Leif Jensen overtog ledelsen, da turen kom til fyrpladsen, maskinrummet og de øvrige for færgens fremdrift nødvendige tekniske anlæg. Vi fik bl.a. fortalt, at færgen på en tur med normal marchfart bruger 2 tons kul, men maskineriet er så smidigt, at færgen kan følge med i de moderne færgers fartplan. Dette sker dog kun undtagelsesvis, for de sidste knob sluger 4 tons kul yderligere!

Dampen fortrænges som drivkraft næsten overalt – i vor tidsalders økonomiske heksekedel er det kun pengene, der tælles – og der er ingen plads for romantikken. En sejltur med en næsten lydløs og vibrationsfri dampfærge en strålende forårsdag er en lise for sind og nerver, men nu er også det forbi – kun de larmende og dirrende diesluhyrer er tilbage.

Ved ankomsten til Nyborg (kl. 16.42) blev vi ved fæргеklappen modtaget af bl.a. stationsforstander K. E. Laursen og signalingeniør E. Vibjerg Petersen. Vi fik først demonstreret radiorangeranlægget i brug ved fæргеklappen. Dette anlæg må forøge sikkerheden ved rangerarbejdet enormt, og måske især på en så stor og indviklet station som Nyborg, hvor al godstrafik skal fra færgeljerne tværs igennem stationen og til godssporene i Svanedammen. Samtidig er arbejdet stærkt forceret, da færgerne kommer i grupper – og ikke må vente mere end højst nødvendigt, før de atter skal over bæltet. Også pladsradio-telefonen og den fotoelektriske læsekontrol blev demonstreret, og så gik turen op i signalposten, hvor der var sket store ændringer siden vort forrige besøg. Vi fik sportavlen omhyggeligt forklaret, og den er virkelig imponerende med alle de spor,

lamper og knapper, der er nødvendige for afviklingen af den tætte toggang. Alt er logisk opbygget, hvilket vi i vor klub må have gode forudsætninger for at kunne forstå, for det varede skam ikke længe, før »vor pilfingrede trafikchef selv kunne klare toggangen«!

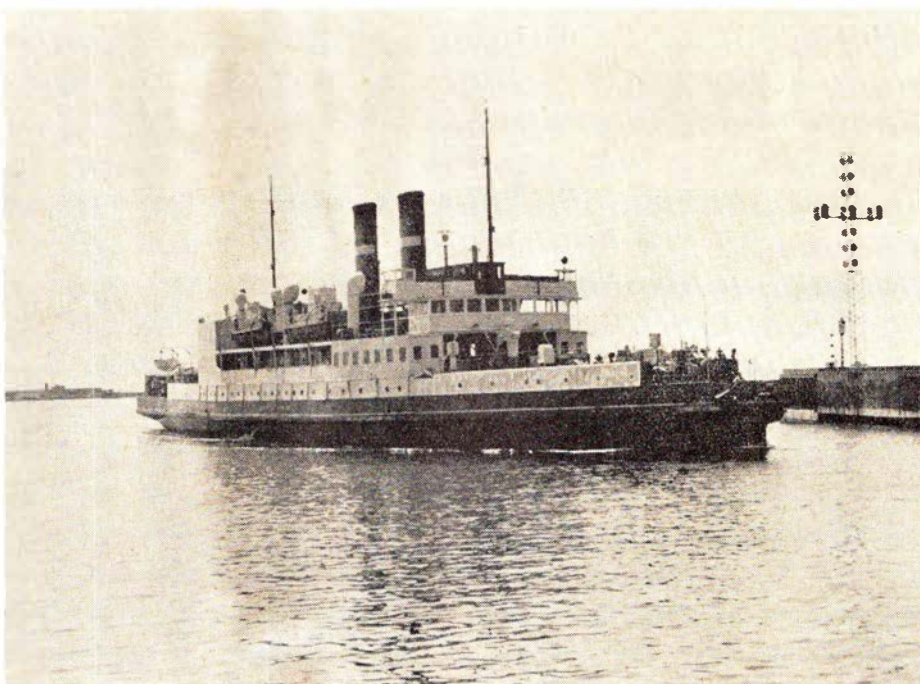
Efter et hastigt blik i relærum og kraftcentral måtte vi tage afsked med vore elskværdige værtsfolk, og vi entrede så tog P 190, der med MT 159 som trækraft holdt klar i spor 1. Noget forsinket i afgang, men rettidigt i ankomsten, nød vi så i fulde drag den skønne tur fra Nyborg til Svendborg. Vel ankommet hertil gik hovedstyrken ud til Vindebyfærgernes lejer, hvor vi så de fire færges i travl aktivitet, og med »sejlernes tusindtal«. Dette skue synger også på sidste vers,

snart begynder broen mellem Fyn og Tåsinge at skyde i vejret, og om ganske få år har disse færges sejlet den sidste tur.

Turen fra Svendborg til Ringe skete i tog P 235, kort med MO. Vi skulle overnatte i Ringe, da alle andre hotelværelser på Fyn var optaget af radiologkongressgæster, men det gjorde nu ikke noget, for Ringe er ingen ringe by (undskyld!).

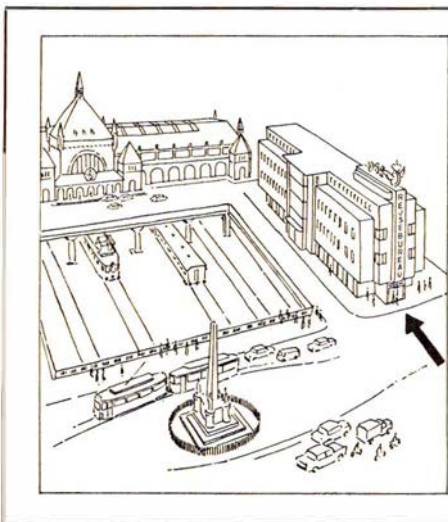
Søndagsturen

Søndag morgen gik turen videre til Odense med tog P 207. Som allerede nævnt blev det nu regnvej, men da vi først skulle bese fjernstyringscentralen (FC) i signalposten, betød det nu ikke noget. På perronen stod en gammel kending, nemlig Vibjerg Petersen, der straks fortsatte lordagens instruktion, og atter blev



Dampfærge Chr. d. IX

Foto Ulf Holtrup



Rejsevaluta ordnes hurtigst i

PRIVATBANKEN

... en god bank at have i ryggen

Privatbankens Banegaards Afdeling i Rejsebureau ASTORIA udfører alle bankforretninger og er aaben ud over almindelig banktid for veksling af valuta



Privatbanken har ogsaa et vekselkontor i Rejsebureau MAGASIN

Skaler og kurser

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

UNGE HJEMS HØJSKOLE

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

Aabenraa

Sparekassen for Aabenraa By og Amt

Stiftet 1818
Hele familiens pengeinstitut

Alt i herre- og drengetøj

TIP-TOP

Herremagasinet
Store Torv 7 - Åbenrå - Tlf. 2 23 77

Køb godt - køb billigt hos

FROST MAGASIN

Vestergade 4 - Åbenrå
Telf. 2 28 13

STENVAD kager

— det store navn i SMÅkager

vi overraskede. Ganske vist syner FC ikke af ret meget, når man betragter sportavlen, men har man først forstået hele det komplicerede system, der ligger bag de forholdsvis få meldelamper i tavlen, kan man ikke andet end beundre de mænd, der har konstrueret anlægget. Hele fjernstyringen over Fyn til komme til at koste omkring 7 millioner kroner - men det er kun en brokdel af, hvad man i udlandet ofrer på tilsvarende anlæg, så det undrer ikke, at man i Odense har haft stort rykind af studiegrupper fra snart sagt hele verden.

De af turdeltagerne, der kunne losrive sig fra FC, besøgte ved en hurtig rundgang remisen og værkstederne - men da vort særtog blev oprangeret, måtte vi jo alle tage afsted med vore ciceroner og bestige særtoget. Lige inden afgang så vi det nye lyntog »flyve lavt gennem stationen«, som det meget betegnende blev sagt.

Vort særtog bestod af: OKMJ nr. 14 (Henschel 1910, nr. 10022), OMB D 31, der på grund af et varmende leje desværre måtte udsættes i Brenderup, OMB C 18, OMB B 5 og NFJ D 31 - og personalet var tofører E. Sleitemose, lokofører Poul Lind og lokofyrboder A. Andreasen. For at orientere deltagerne om banen havde vi overtalte A. Gregersen til at skrive en introduktion til OMB. Denne oversigt var blevet omdelt om morgenen og grundigt studeret inden afgang. Til trost for de af klubbens medlemmer, der ikke var med på turen, kan jeg oplyse, at oversigten over OMB vil blive genoptrykt i et af de kommende numre af Signalposten.

Bortset fra tidsbestemte krydsninger i

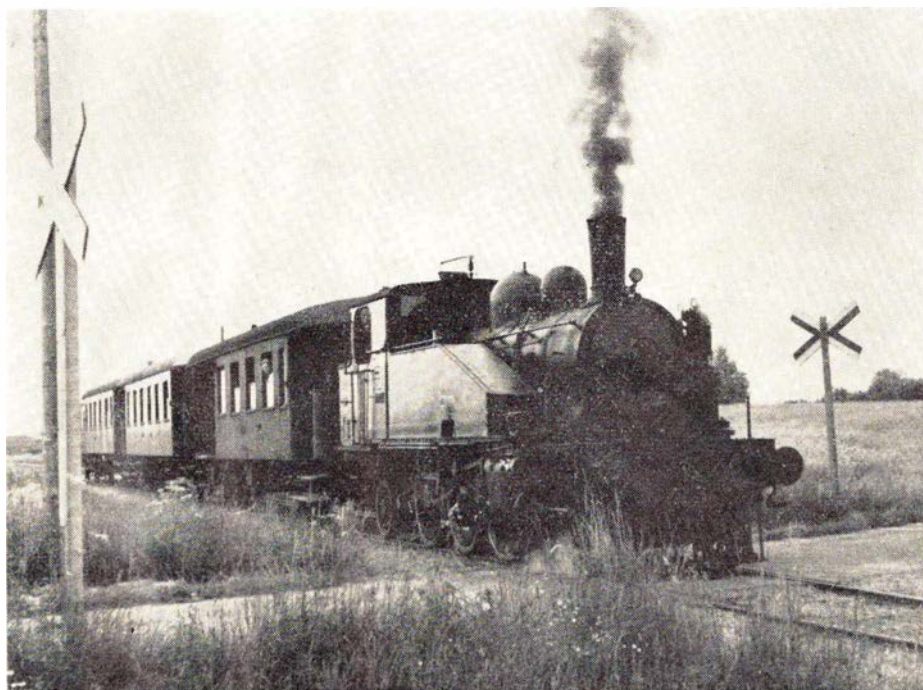
Korup og Røjle samt opholdet i Brenderup havde vi banen for os selv, når bortses fra de mange »lokale«, som rygtet om toget havde kaldt til stationerne. Turlederen havde i forvejen fundet de bedste »Foto-stop«, og jeg tror alle fotografer fik det udbytte af turen de havde påregnet - råfilmlagrene blev da i hvert fald hastigt tomte. De ikke fotograferende nød turen gennem det smukke og karakteristiske danske landskab, og den om morgenen faldne regn havde så afgjort allerede gjort underværker.

I Middelfart gik selskabet en tur ned om havnen og nød udsigten over bæltet og broen, og besøgte på tilbagevejen Middelfart kirke. Kl. 18.05 tiltrådte vi så hjemrejsen. Vort særtog var nu ophøjet til plantog P 113 og havde fået indrangeret den ordinære motorvogn midt i stammen. Derved kunne vi få en åben bagperron og den blev flittigt benyttet på turen til Odense.

Derefter gik det så til København i et væsentlig raskere tempo, og med gennemkørende tog var vi tilbage på Københavns Hovedbanegård kl. 23.10 (+ 2 min.).

Alle godt trætte og ikke så lidt smudsige - men fyldt med indtryk fra en travl udflugt. Vi sender vor bedste tak for den venlige modtagelse vi fik til alle de under DSB og Nordvestfynske Privatbaner ansatte vi havde ulejliget i anledning af foråret.

En indholdsrig week-end var til ende. En week-end af den slags, hvor jernbaneinteressen var sat i højsædet, og hvor man bliver bestyrket i sin opfattelse, at jern-



OKMJ nr. 14 med udflugtstoget

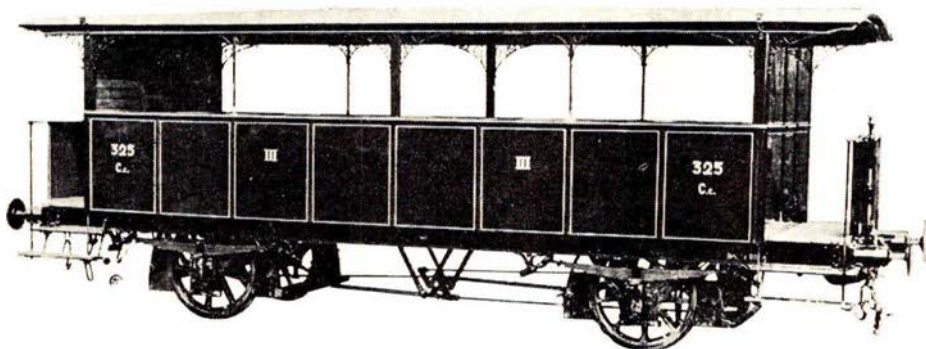
Foto: F. Hermind

banen også i fremtiden vil tage broderparten af den tunge godstrafik og den hurtige persontrafik. Blot synd, at tidstab under tilrettelæggelsen af turen sinkede offentlighedsinteressen så meget, at tidsfristen blev for kort for mange, der kunne have

ønsket at være med – og jeg forstår slet ikke, hvorfor Dansk Jernbane Klubs bestyrelse nægtede DMJK tilladelse til at indbyde DJK medlemmerne til at deltage i denne fortræffelige tur.

Ulf Holtrup.

»SKOVVOGNENE« - litra Ce – og deres skæbne



DSB ltr. Ce 325 uden skydevinduer. Bemærk træbremseklokkerne.
Vognen tilhører Jernbanemuseet

Statsbanernes åbne personvogne, også kaldet »skovvognene« og senere »Klampenborgvognene«, husker den yngre generation næppe i deres oprindelige skikkelse eller i den tilstand, hvori de kørte så sent som 1936. Men samme yngre generation, der interesserer sig levende for rullende jernbanemateriel, har sikkert lagt mærke til en del specialvogne af et noget ejendommeligt udseende, og selv om de sidste CE-vogne udrangeredes som personvogne i 1937, eksisterer ikke så få stadig i ombygget tilstand som specialvogne, hovedsageligt som værkstedsvogne for signalvæsenet med numre i 500.

CE-vognene anskaffedes fra 1880 til den allerede dengang betydelige nærtrafik på Klampenborgbanen samt til Holte – af gode grunde dog kun i sommerhalvåret. På son- og helligdage var de altid »fast inventar« på nævnte strækninger, og togene frembød et både blandet og broget skue, når oprangeringen eksempelvis var således: As (senere O-) maskine, Ea, 2 Ce,

2 Co (de to-etages), Ac (I og II klasse), Be (II og III klasse) og Ck (III klasse boggievogn). For 1903 havde togene alle tre vognklasser; den eneste vogn, der kun sjældent var fyldt – eller overfyldt – var A-vognen!

Kun i det bedste sommervejr har det været en fornøjelse at køre i de åbne vogne. Lyst sommertøj har ikke været nogen passende påklædning til udflugter i CE-vognene, hvor røg- og støvplagen ofte var noget af en prøvelse, og et modgående tog for fuld damp kunne rigtigt sætte kulør på tilværelsen. Det har også været en festlig oplevelse at køre mellem Kh og Kk i boulevardbanens første år; hverken i CE-vognene eller på 1. sal i CO-vognene kunne man se hinanden for røg og damp. De brummende og knurrende kæmpeventilatorer i »suppeterrinerne« på Nørrevold formåede ikke stort andet end at lave lokal gennemtræk på Nørreport stations perroner. Naturligvis var der utallige klager fra publikums side over de luftige kø-

Flere og flere forlanger

Hatting Tvebakker

fordi de er sprøde –
(men tåler ikke stød)



Brdr. Hansen

Fedevarer en gros
Skibsproviantering
Holbergsgade 22 – København K
Tlf. Central 9899
Lev. til Dragør-Limhamn færgerne

John Petersen

aut. el-installatør
Sophus Falcks allé 13 – Dragør
Tlf. Dragør 1035

Barnevognsmagasinet

Englandsgade 23 – Esbjerg
Telefon 2 54 30
Stort udvalg i promenadevogne –
klapvogne – tricykler
Rate som kontant
Udlejning af kravlegårde og legeborde

Vaskemaskiner
Køleskabe – Hjemmefrysere
Komfurer for el og gas

ingeniør
ØSTERGÅRD
SØNDERBORG

Perlegade 75 – Tlf. (044) 2 54 55
Når De vil være sikker på service!



Banegårdsrestaurationen



HILLERØD

TOM VALÈT

»De Danske Østersøfærger«s

Restaurationer

GEDSER

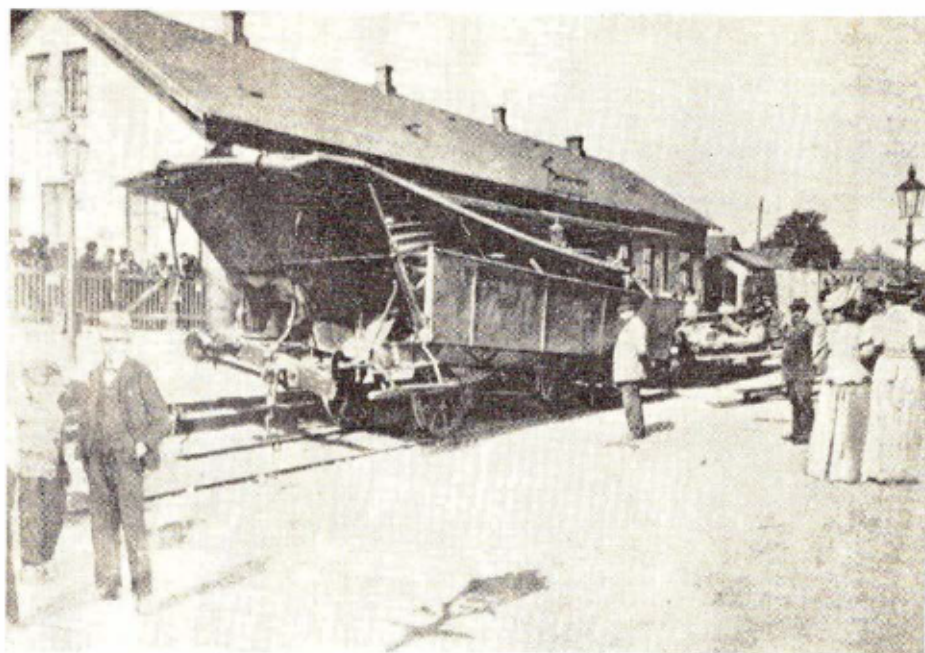
RØDBY FÆRGE

Restaurations »Fægekroen«,
Rødby Færge

retojer, men først i 1908 fandt man på at lave skydevinduer til vognene. Det var en væsentlig forbedring, så længe vinduerne kunne skydes frem i korsretningen, for så kunne halvdelen af de rejsende sidde i nogenlunde læ; men træk, rog og damp var der stadig nok af. Det var dog så som så med »skydningerne«, for de riller, som skydevinduerne lob i, fyldtes let med kul og andet støv, og var der ikke stærke mænd blandt de rejsende, kunne vinduerne gå fast midtvejs, og så var der træk, rog og damp til alle.

CE-vognene fik elektrisk belysning allerede i 1897, men olielamperne bibeholdtes til 1917. I 1916 fik CE-vognene overgangsbroer; billettering var hidtil problematisk, da vognene aldrig havde haft lobebrædder. Man har nok trostet sig med, at hvis vejret var dårligt, var der næppe defraudanter at finde i CE-vognene, og var vejret godt, var de så fulde (vognene), at billettering alligevel var omsonst. Endvidere var billetkontrollen på søn- og helligdage henlagt til stationerne på nævnte strækninger. CE-vognene havde 40 siddepladser (III klasse) og et ukendt antal ståpladser. Om opvarmning stod der i gamle vognfortegnelser »kunne ikke opvarmes«. Men der var mærkværdigvis en varmeledning i samtlige vogne. De havde endvidere alle »simpel vakuumbremse« og skrubremse, men hverken nødbremse eller toilet.

Skont de 44 Ce-vogne leveredes af 4 forskellige fabrikker gennem 28 år, var der ikke nævneværdig forskel på vognene udover vægten. Denne differerede gennem tiden fra 9200 til 10.600 kg, og fra 1928 opgaves den til »ca. 10.100 kg«. Den virkelige vognvægt har dog været noget større, og dette lumskeri skyldtes ønsket om at belaste O-maskinerne »op over skorstenen«, således at de måtte trække mere, end de kunne – eller snarere omvendt. Som bekendt holdt de til det, adskilligt længere end CE-vognene korte.



Ce 1335 efter Gentoftes ulykken 11. juli 1897

Vognene leveredes således:

1302 Atlas, Stockholm 1885, tara 10.300 kg, senere 10.600 kg.

1308-13 Kockum 1881 tara 9900 kg, senere 10.600 kg.

1314-19 Scandia 1880, tara 9900 kg, senere 10.600 kg.

1320-25 Scandia 1893, tara 9900 kg, senere 10.100 kg.

1326-37 Strømmen, Oslo 1896, tara 9900 kg, senere 10.100 kg.

1338-45 Strømmen, Oslo 1897, tara 9900 kg, senere 9800 kg.

1335 Strømmen, Oslo 1898, tara 9900 kg, senere 9800 kg.

De første 24 vogne havde for omlitring 1892/93 nr. 302-325. Det ser mærkeligt ud, at der har været to vogne med nr. 1335, men det har en naturlig og ret uhyggelig forklaring: Gentoftes ulykken

1897. På billedet man se, hvordan! Da den oprindelige 1335 halvvejs var tromlet flad af Helsingortoget, kunne det ikke betale sig at reparere den, og der bestiltes straks en ny vogn, der fik samme nummer.

Om det nu skyldtes, at vognene iøvrigt var godt kram, eller det var fordi de kun korte i sommerhalvåret, så blev kun 4 af dem ophugget uden at have været ombygget til specialvogne. De fleste blev telegrafvogne: bemalingen ændredes i årene 1948-52 til »Værkstedsvogn for Signaltjenesten« med undtagelse af nogle få. Brugsbetegnelsen forsvandt i 1958, da specialvognene omnummereredes.

Enkelte af specialvognene er udrangeret og ophugget efter 1958, bl.a. udrangeredes den sidstnævnte, 516, i 1962. Den den skal ikke ophugges – for Dansk Jernbane-Klub har fornylig købt den!

P. Thomassen.

Jernbanepersonalet anbefales

Odder Mini CAB

Åparken 12, Odder, tlf. 4 13 70



BRABRAND

Løgster - Vejen - Odense - Næstved

Spanskrørsmøbler er mode . . .

Kurvetasker til alle formål — Gaveideer til fornuftige priser



Vestergade 2A . Svendborg . telf. 1962

Mod aflevering af denne annonce ydes 5 %

Dansk Jernbane Klub

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

Loko OHJ nr. 5 i drift på museumsbanen i august?

Som omtalt i Jb-bladets maj nummer har DJK nu overtaget OHJ nr. 5 på rimelige betalingsvilkår og vi håber at få loket i drift på museumsbanen allerede i august. I vinterens løb skal kedlen til lovpligtig eftersyn og samtidig vil loket blive malet op og stafferet.

DJK tillader sig at minde *alle* læsere om, at vi med taknemmelighed modtager ethvert bidrag til nr. 5. Vi håber, at *alle*, der er interesseret i bevarelsen af dette fine gamle *danskyggede* (Vulcan - Maribo 1901) loko, vil bistå os ved dette køb, der selvsagt ikke kan afholdes af DJK's ret beskudne indtægter alene.

Det vil måske her være passende i kort-hed at gøre rede for DJK's formål og arbejde.

DJK, der er stiftet i januar 1961 tæller i dag godt 460 medlemmer. Klubbens formål er at fremme interessen for jernbandedrift, såvel i fortiden som nu og i fremtiden og dette mål søger vi nået ved afholdelse af talrige møder, filmforevisninger, foredrag og desuden ved særtogsture og besøg rundt om i hele landet. Alene siden 1. januar har der været afholdt 4 møder, 1 filmforevisning (i DSB-kino), 1 ekskursion (til lyntogsremisen Helgoland), samt ikke mindre end 4 særtogsture, nemlig til Farum 13/1 med loko C, til ETJ 21/4 med loko D, til Rødby 23/5 med loko P, til HTJ-OHJ 16/6 med nye svenske skinnibusser og OHJ loko.

Endelig skal det nævnes, at vi arbejder med udgivelsen af flere forskellige hefter og bøger vedrørende såvel enkelte baner som rullende materiel m.v. Vi har planer (og materiale) til både bibliotek - arkiv (inclusive mange tegninger) og fotokartotek; men som bekendt blev Rom ikke bygget på een dag.

I provinsen har vi lokalafdelinger i Aarhus og Odense.

Og - foruden alt dette har vi siden starten sat *alt* ind på at skabe et levende museum for privatbanerne, »*Museumstoget*«, som i hvert fald alle læserne har hørt om. Trods en begyndelse i mere end 11'te time er det lykkedes os at redde meget interessant materiel, men meget arbejde mangler endnu før målet er nået. I tilknytning til vort rullende museum søger vi at indrette pakhuset i Bandholm som fast museum og hertil modtager vi med taknemmelighed effekter af enhver art.

Med flere institutioner, bl.a. Jernbanemuseet, har vi et glimrende samarbejde, ligesom vi har forbindelser med lignende foreninger i udlandet.

Kontingentet andrager i øjeblikket kun 15 kr. om året og der udsendes 8 gange årligt et medlemsblad med oplysninger om klubbens arrangementer samt nyheder af jernbanemæssig interesse.

Alle jernbaneinteresserede og alle der vil støtte vort arbejde med bevaringen af historisk materiel, kan på det varmeste anbefales indmeldelse i DJK.

DJK-nyt

Vi har fra Køge-Ringstedbanen modtaget 3 forskellige signaler, der nu opstilles bl.a. ved Maglemer trinbrædt og Bandholm havn.

Fra DSB har vi modtaget 2 gamle meldeklokker, der skal opstilles på Bandholm havn og Bandholm station.

Tag på udflugt med museumstoget!

Særtog kan bestilles *alle* dage på telf. OR 2209 eller *Taga* 5743.

Kombiner evt. turen med et besøg i den skønne Knuthenborg park!

Skal *Deres* forening eller firma på skovtur, anbefal da venligst en *tur med museumstoget*.

Såvel ved selve driften som ved de mange arbejdsopgaver i Maribo og Bandholm, samt i Klampenborg har DJK god brug

for hjælp af alle interesserede. Henvend Dem venligst til sekretariatet eller Svend Jørgensen, Blichersvej 5, 1., Helsingør.

Jydske medlemmer anbefales at give en hånd med ved restaureringen af vor bænkevogn HV-Q161 i Vejle.

NB.: DJK arbejder på at arrangere en *dampsærtogstur* på Hjørring privatbaner inden nedlæggelsen. Nærmere oplysninger i DJK's meddelelsesblad.

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

Vejle

Arthur Davidsen

Radio og fjernsyn
Grejsdalsvej 23, Vejle, tlf. 3980

Glæd med chokolade -

FAVORIT

Torvegade 32 - Vejle - Tlf. 2126
Stort udvalg i gaveæsker

AMAGER BILEN

ring til

50 12 60

og bliv tilfreds

Olesen & Jensen

Aut. el-installatører



Strandbygade 13 - Vesterhavsgade 62-70

Tlf. Esbjerg *2 80 55

TRØJBORGS nyeste møbelforretning

H K-Møbler

... for høj kvalitet

Hj. af Tordenskjoldsgade og Otto Rudsgade
Århus - tlf. 6 92 70

Se vort store udvalg af polster- og teakmøbler til det moderne hjem

Farvel til loko-type K

Af Poul Thiesen - Fredericia

Ensom står den der, og ensom har den stået der i mange år. Rusten griner frem flere steder. Fugle bruger den som bo-plads. Vinden piber i utæthederne på den. Vi står ved siden af den – en af pionererne inden for Danske Statsbaner – en K-maskine. Den står for enden af et langt sidespor, tenderen er kørt op i spærrevolden. Hensat er den. Regnen gør den våd, våd som utallige gange for, våd som hundredevis af andre maskiner er blevet det for som hensatte. Og det er takken for mere end 60 års trofast tjeneste!

Ja, det er takken, men det kan nu engang ikke være anderledes. Ligeledes går det den som vi mennesker, når vi er ud-tjente. Ingen regner med os, vi er kun en overflodighed for samfundet. Regnen trommer ned, det lyder så hult på kedlen. Ellers ånder stilheden her. Hvor var der egentlig stil over K-maskinerne. Man kan helt forestille sig den komme rullende hen imod en. Dampen står til alle sider, rogen står sort og tyk op gennem skorstenen. Vognstammen buldrer bagved. Skinnerne synger under vægten. Og så forsvinder den ud i det ukendte for den. Endnu kan den høres i skinnerne. Nu er alt roligt. Markarbejderne genoptager atter deres arbejde. Det var vore bedstefædres My-maskiner dengang. – Nu regner det endnu stærkere, og vi begiver os ind til stationen. Vi tænker endnu på K-maskinerne. Hvad gik forud for denne maskines anskaffelse?

Litra A

Det gjorde litra A. Den maskine som i det store og hele lignede K'erne, men som viste sig at være for lille, og som derfor forårsagede at Otto Busse i 1893 tegnede litra K. Og året efter blev maskinen på tegningen da levende.

K-maskinerne blev en af statsbanernes kendteste lokotyper, først og fremmest fordi de blev bygget i det imponerende antal af hundrede stk., og desuden fordi det var en ovenud god konstruktion og hertil en alsidig anvendelig maskine, af dette at forstå at K-maskinerne havde en lang levetid. At maskintypen var alsidig anvendelig gjorde sig naturligvis mest gældende de første år, for senere er større typer kommet til, typer der er blevet konstrueret mere specialiserede, og det er bl.a. dette litra K blev offer for.

Litra K er en maskintype der har holdt stand i meget lang tid, således kan det nævnes, at maskinerne, med undtagelse af 6 stk., først er udrangeret i 1950'erne. De 6 stk. er udrangeret i 1930'erne, antagelig på grund af det store antal motorvogne, der viste sig på skinnerne som konkurrenter til damploko og særlig som konkurrenter inden for K-maskinernes virkefelt, der på det tidspunkt var ved at blive et virkefelt på de sekundære baner. Endvidere kan grunden til omtalte 6 maskiners udrangering være, at fyrcasserne var blevet for dårlige, et næsten sikkert bevis på at statsbanernes overbærenhed med pågældende maskiner ikke strækker sig ret meget længere. – Fornylsen af en fyrcasse anslås i dag til en udgift på ca. 70.000 kr. – Af de 6 maskiner sattes iøvrigt 2 stk. i drift igen, idet man på grund af krigen ikke var i stand til at bruge loko med forbrændingsmotor. De 2 maskiner var K583 og 595, og sidstnævnte holdt stangen indtil 24. januar 1962, den dato maskinen for anden gang udrangeredes.

K-maskinerne byggedes første gang i 1894 og sidste gang i 1902. De første leveringer kom fra Glasgow, og resten fulgte

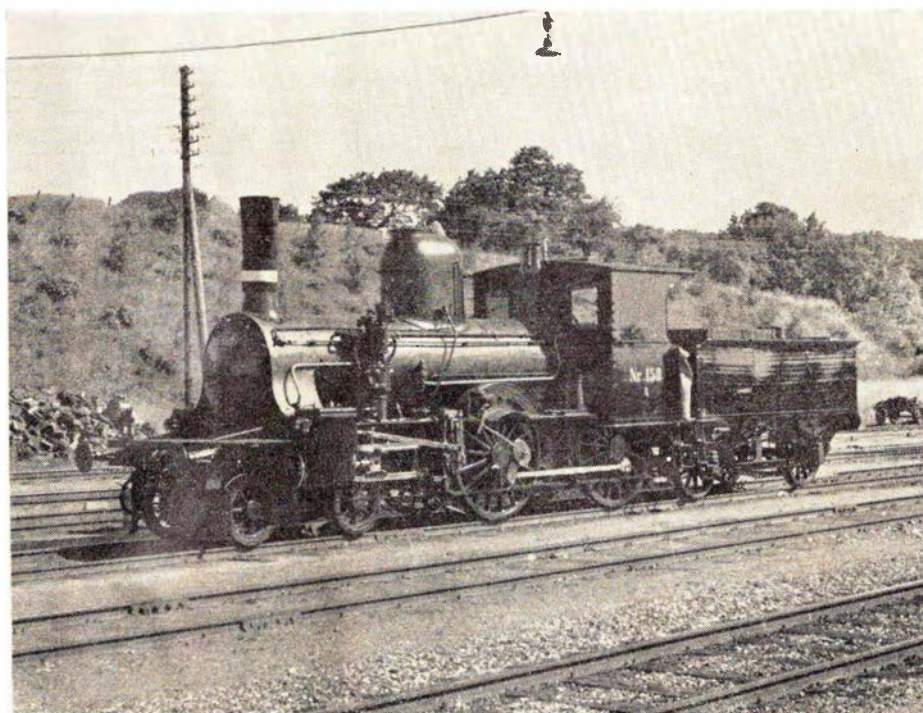
fra Chemnitz, Esslingen, Milano, Hannover og München.

Loko'ene var fra fabrikkerne mættedamploko, men i løbet af 20-30 år blev visse ændringer og forbedringer ønskelige. Man vedtog da at ombygge et antal af disse maskiner, og ialt 51 kom til at ændre udseende efter efterfølgende program: Storre fyrcasse, ændret rogekammer, kedlen hævet, planglidere udvekslet med rundglidere og gangtøj ændret.

Et loko, K 523, fik kun cylindre og gangtøj ombygget.

Forsøgene med overheder, der påbegyndtes med litra D i 1905, gjorde, at litra K også blev forsynet med et sådant apparatur. F.eks. manglede kun 5 maskiner at have overheder.

Som en midlertidig påbygning kan nævnes den fra 1924 til 1927 anbragte Anderberg fodevandsforvarmer på nr. 554 og den fra 1921 til 1926 lignende påbygning på nr. 564. Denne påbygning har i stor udstrækning været benyttet i Sverige, men herhjemme fandt den ikke megen anvendelse. Fodevandsforvarmeren var anbragt som en klods omkring skorstenen og virkede ligefrem skæmmende.



K-maskinens lillebror, litra A nr. 159, der benyttedes indtil 1956
Foto: Jens Gadmar, Hillerød

Jernbaneskolen

Nu fulgte tiden på jernbaneskolen og eksamen. For at give mig tid til læsning benyttede Martin Buch mig ofte til hjælp ved udsendelse af lærebøger til nye elever, og så var jeg fritaget for tjeneste den dag. Jernbaneskolen var primitiv og enkel den gang, den var installeret på ilgodspakhuset ved Trommesalen, og fagene var nogenlunde som i dag. Som lærer i sikkerhedstjeneste traf jeg assistent Tuxen fra min ekstraskrivertid, og Martin Buch var naturligvis lærer i godsekspedition, og man skal vist lede længe efter en lærer, der som Martin Buch formåede at gøre dette lidt tørre fag levende og interessant.

Tiden på jernbaneskolen skabte ganske naturligt bekendtskaber og venskaber for hele livet, selv om vi efter eksamen spredtes over det ganske land, men enkelte var dog heldige nok til at kunne tjenestegøre i hinandens nærmeste opland, eksempelvis V. C. Rasmussen, der endte som stationsforstander på Østerport, og som jeg ikke blot i den egentlige jernbanetjeneste, men på mange områder havde et udmærket samarbejde med, og som jeg havde og stadig har et venskab med.

Eksamen dengang blev ikke holdt på skolen – det var der slet ikke plads til – men rundt om i landet på hoteller, således var jeg til skriftlig eksamen i Nyborg og til mundtlig eksamen i Vejle.

Vi var en lille klike, der – desværre – fandt det morsomt at spille billard efter skoletid, men det var jo ikke noget fag ved eksamensbordet, så karaktererne har jo nok lidt en del derved. Men bestod gjorde jeg da, men Martin Buch udtalte en smule skuffelse over resultatet.

Jeg kom tilbage til Godsbanegården efter endt eksamen, kom atter i ekspeditionen for udgået gods, og blev udnævnt til medhjælper 1. januar 1912. Jeg fik en fin uniform, skyndte mig til fotografen, og jeg har endnu et billede af en lang tynd dreng med en lige opstående flip på et par tommers højde – det var mode dengang.

E. ANGELO LYNGE

ERINDRINGER

fra 53 år ved DSB

1909 – 1963



TILLÆG TIL

JERNBANE-BLADET

1963

Københavns Godsbanegaard

I november 1911 kom jeg til Københavns Godsbanegård og gjorde tjeneste i ekspedition U, hvor godsinspektør Martin Buch regerede. Han var en kendt skikkelse over det ganske land, forstander for jernbaneskolen, og en af de dygtigste og myndigste chefer, jeg har truffet, så det var ikke nogen dårlig forberedelse til eksamen og forudgående jernbaneskole.

Det var en blandet skare, Martin Buch herskede over, nogle unge elever, medhjælpere og assistenter, og en del ældre, hvoraf nogle næppe var i denne ekspedition af egen fri vilje. Men der herskede gode forhold og godt kammeratskab. Alle vi unge havde hver sin strækning at passe med bogføring af udgåede fragtbreve, og tjenesten for os var i tiden 8-12 og 16-20. Tiden 12-16 måtte vi dele med to timers middagsvagt nogle dage i ugen, ligesom vi måtte enes om at tage slutvagt efter kl. 20, da der altid kom vognladningsgods fra havnen eller fra Amagerbanen efter sluttid. Tiden om formiddagen var den roligste og blev anvendt til opsummering, rettelsesblade, indretning af hæfter m.v. Men i tiden 16-20 blev der »tjæret« fragtbreve, og det var stabler. Efterkrav og francoberegning blev foretaget af en ekspedition, medens fragtberegning skete ved de forskellige borde. Nogen rar tjenestetid var det jo ikke, men ingen kunne drømme om samlet tjeneste, ligesom 8-timers arbejdsdag ikke var indført. Om søndagen var der ikke så meget at lave for alle vi unge, men der var naturligvis sørget for, at træerne ikke voksede ind i himmelen, så vi blev skiftevis sendt til station 2 eller 3 for at sælge billetter.

En lille episode herfra kan jeg vist godt fortælle. Jeg var beordret til tjeneste på station 2 i blletkontoret, og tjenesten lød 7-15 og 23-24. Det var første gang for mit vedkommende, men andre, der havde haft denne tur, sagde, at den time om aftenen var kun på papiret – den mødte man ikke til. Følgelig blev jeg også væk med det resultat, at der kom en indberetning fra Hovedbanegården, at assistanceturen 23-24 ikke var mødt. Nu syntes jeg jo nok, at det var lidt lumpent, når vitterligt ingen andre var mødt til denne time. Jeg rådførte mig med en af de ældre erfarne assistenter, der hurtigt kom til det resultat, at der var een ganske bestemt ting, man måtte lægge særlig mærke til ved den indberetning. Jeg har sikkert set spørgende ud, for han fortsatte: »Den er ikke journaliseret. De kan gøre to ting, besvare den, og så tage Deres påtale som et mandfolk, eller De kan lade være med at besvare den, og så se, hvad der sker.« Jeg valgte det sidste – og hørte aldrig mere til sagen. Klog mand er god at gæste.

Renholdsselskab, der dengang sørgede for tomning af byens retirader, havde et »depot« i Måløv, en stor ladebygning med sidespor ind fra stationen. Indvendig var bygningen faktisk som en stor »so«, og heri udtømtes indholdet fra de med særtog ankomne cisternevogne med det lidet lækre indhold, som bønderne købte til godning på markerne. Afregning skete kontant ved køb af »billetter« til så og så mange tonder, og billetterne solgtes på stationen, hvor stationsforstanderen var antaget som regnskabsfører for selskabet. Det hændte altså, at der ind i køen ved billet-salget kom en bondemand, der ikke skulle have billet til København, men derimod billet til afhentning af 8 tonder »l...«, som han så drastisk og uden blusel udtalte sig. Herefter gik turen til depotet, hvor Martin – af det menige folk kaldet »L... Martin« – regerede og sørgede for udlevering af varen. En gang i stærk sommervarme hændte det, at en af tonderne, medens vognen endnu stod på læsseporet, sprang læk, og indholdet flød ud på læssevejen. Så der var en stram odeur over hele Måløv resten af dagen.



Trafikinspektør E. A. Lyngé

Nytårsaften i Maaløv

Men nok om dette ulækre emne og over til en lille solstrålefortælling fra nytårsaften i Måløv.

Stationsforstanderen var bortrejst, og assistent Hansen og jeg var på stationen hele aftenen. Hansen foreslog, at vi skulle lægge et par knaldsignaler ud på sporet for det sidste tog for dog at være lidt med i nytårsskyderiet, men da toget udløste knaldet, skete der det uheldige, at en skærve blev kastet op fra sporet og røg ind gennem vinduet i stationsforstanderens dagligstue, hvor den væltede en stander med en potteplante, så stander og potteplante stroede potteskår, plante og våd jord ud over gulvtæppet. Stationsforstanderen kom først hjem næste dag, og jeg var ikke så lidt spændt på, hvordan modtagelsen da ville blive. Til min forbavselse mødte stationsforstanderen mig med et smil og et glædeligt nytår, hvorefter han udtrykte sin glæde over, at jeg ikke var kommet noget til, for stenen kunne jo have ramt og såret mig. Om den knaldede rude og den væltede potteplante ikke et ord – assistent Hansen havde fremstillet sagen således, at det var et lykkeligt træf, at jeg ikke var blevet ramt. Det var to herlige mennesker.

Barndomsårene

Jeg er født i Murergade 13, 3. sal, den 10. december 1892. Når jeg – hvis jeg selv må få lov at sige det – ikke er blevet milieu-skadet af fødsel og opvækst i dette deciderede Nørrebro »Rabarber«-kvarter, skyldes det naturligvis i første række et godt hjem, men derefter, at mine forældre efterhånden som vi born – vi var tre – voksede op, flyttede til andre kvarterer af byen. Det var i de tider, man uden besvær kunne flytte til en anden lejlighed, når man syntes. Går man i dag gennem Murergade og iøvrigt de omliggende gader med navne som Smedegade og Tomrergade, oplever man snævre gader, hvor enkelte huse er erstattet med nye, lidt tilbagetrukne bygninger, men de fleste af de gamle huse – også Murergade 13 – står endnu, omend de godt kan se ud til at stå for fald. Men en række biler står parkeret i begge gadesider, og levner kun en enkelt kørebane i midten, og man tør vel tvivle på, at alle de parkerede biler ejes af beboerne.

Nogen større erindring om dette kvarter har jeg nu ikke, men jeg ser i min dåbsattest, at jeg er døbt i den nærliggende Hellig Kors Kirke den 12. marts 1893 af sognepræst Ifversen, som jeg husker senere blev beromt – eller berygtet – fordi han nægtede at vie en fraskilt murer, og derfor kom i en skillingsvise, som man dengang købte i kiosker for 2 ore. Hvorfor jeg kun fik navnet Lyng, når min fader og mine to ældre søstre havde efternavnet Jensen Lyng, fortæller sig i det uvisse.

Jeg husker, at jeg kom i skole i den nærliggende Nørre Allé betalings-skole. Betalingen var en krone om måneden i modsætning til de såkaldte fri-skoler, og en sådan lå ellers umiddelbart i nærheden i Sct. Hansgade, og allerede heri lå jo lidt af et bevis for, at min fader dog ønskede at gøre, hvad han formåede, for at opvæksten kunne ske i omgivelser så gode som muligt. Jeg ved ikke, hvad min fader tjente som arbejdsmand ved jernbanen på den tid, men det var vel det, der i dag hedder stationsarbejdere, og 3 kr. om dagen – for vi gik alle 3 i betalings-skole – samt udgift til bøger har jo nok været en lille belastning i de tider.

Jeg gik ikke ret længe i Nørre allé skole, idet vi flyttede til Romersgade 25, lidt nærmere centrum af byen, og jeg kom i Nansensgades skole. Romersgade var en noget pænere sidegade, omend nummer 25 havde en ret skummel gård og baghus. Men snart flyttede vi igen, denne gang til Gyldenløvesgade 14, lige overfor jernbaneterrænet med den gamle Klampenborgbanegård som genbo. Min fader var nu blevet overportør og leder af kedelpasserkorpset med domicil på Hovedbanegården, altså den tidligere, der lå, hvor nu Paladsteatret ligger.

Boligen i Gyldenløvesgade var vist egentlig for dyr, og vi boede da også på kvisten, d.v.s. på 5. sal. Men her begyndte min interesse for jernbanen, idet jeg fra en forhøjning i kvistvinduet havde et strålende overblik over hele toggangen til og fra de tre banegårde: Hovedbanegården, Nordbanegården og Klampenborgbanegården. Jeg begyndte at lære tognumre og togtider, og passede nøje på, om togene var forsinket i afgang eller ankomst. Jeg var også meget interesseret i lokomotiv- og vogntyper, og jeg husker, at det smukkeste lokomotiv efter min mening var litra Ks – en forlængst forsvunden type.

Når min fader havde aftenvagt, var det mit job at bringe ham aftensmaden, og jeg blev snart godt kendt med Hovedbanegårdens forskellige lokaliteter. Min fader havde et kontor på loftet med adgang fra perronen ad en »hønsetrappe«, og med et stort buet vindue ud mod forhallen. Her sad min fader kun om vinteren i opvarmningsperioden og ordnede tjenesteture for kedelpasserne, et korpset på ca. 30–40 mand. Ved varmeperiodens begyndelse og afslutning var der nogle ugers arbejde med anbringelse og indsamling af værktøj, og når dette var endt, kortede min

toldinspektør og ivrige organisationsmand, og vi havde mange små gilder, på vore tjenesteværelser, der som regel endte med Thomás' hjemrejse med første morgentog.

Knudsen blev forlovet og senere gift med en smuk pige, han traf i Vedbæk, han flyttede senere til København, blev trafik-kontrollør på Godsbanegården, men døde i en ret tidlig alder.

Maaløv

En dejlig sommer gik og blev efterfulgt af en forflyttelse til Måløv den 1/10 1910, hvor jeg var et helt år, og havde værelse og kost hos en enke, der havde en villa i byen. Stationsforstanderen hed Lissner, assistenten hed Hansen, og det var to overordentlig flinke foresatte, der gjorde alt for at sætte mig grundigt ind i alle jernbanens mysterier. Hansen læste med mig og overhørte mig, og stationsforstanderen tog mig med sig på sin daglige tur over pladsen og forklarede mig, hvad vi så af sporskifter, sporanlæg m.v., og tiden nærmede sig, da jeg skulle på jernbaneskole og bestå medhjælpereksamen.

Måløv var en rigtig landstation med et vældigt landbrugsland som opland. Hver morgen blev læsset 6–7 vogne med mælk, repræsenterende små hundrede fragtbreve, så det gjaldt om at skynde sig, da mælketoget kørte tidligt ind til Frederiksberg med mælk fra hele strækningen.

Op ad formiddagen kom bonderkarlene igen på stationen denne gang i et noget andet ærinde. Københavns grundejeres



Vogne læsset med latrin fra Kløvermarksvej st. på Amager, sendtes via Gb. bl. a. til Maaløv og Lillerød samt til Amagerbanens stationer. — Billedet er fra Tømmerup st. ca. 1907.

Husted var ikke alene en dygtig jernbanemand, men også en særdeles bestemt mand. En morgen kom jeg et kvarter for sent, og jeg fik en alvorlig formaning af Husted. At komme et kvarter for sent var det rene sjuskeri, noget andet var, at man en enkelt gang kunne komme galt af sted med at komme et par timer for sent, for så måtte der jo være en grund. Jeg sagde ikke noget om, at det var hende sjusken derovre i villaen, der var for sent på glee med morgenkaffen til betjenten og mig, men begreb jo nok logiken – dog fik jeg ingen lejlighed til at prøve, om det gav færre skældud ved en forsinkelse på to timer.

Vedbæk

Den 1. maj 1910 blev jeg forflyttet til Vedbæk, og her var jeg hele sommeren. Vedbæk station var på det nærmeste indrettet som nu med billetkontor i stuen i en lang smal arm, og stationskontoret ovenpå. En anden elev – Lützov Knudsen – og jeg passede underafdelingen, hvor vi foruden billetsalget passede godsekspeditionen, og det var ikke gods som i dag med et par fragtbreve i ny og næ – 2-3 vogne med stykgods daglig. Ovenpå regerede assistenterne, hvoraf den ældste, Berg-Petersen, fungerede for den syge stationsforstander, der havde mistet synet og ikke mere kom til tjeneste. På formiddagsvagten måtte eleven op i hans kontor og læse aviserne højt for ham – vi begyndte med overskrifterne og fik med et nik eller en hovedrysten besked på, om det havde interesse, og i så fald kilede vi på med læsningen, og som tak blev vi holdt med frugt fra hans have. Det skete også, hvis vi mente det varede for længe med de æbler, at vi selv tog for os.

Som afloser på stationen var medhjælper Olsen, senere trafikinspektør i 2. tilsynsområde, og vi tre unge havde sammen en dejlig sommer i Vedbæk, hvor vi bl.a. havde frikort til badeanstalten alle tre. Elev Knudsen var en frisk fyr, og man kunne dengang godt være lidt mere frisk i sine udtalelser til publikum end i dag, og alligevel undgå klage over næsvished. En dag ringede telefonen, og en herrestemme klagede over et eller andet. Det lykkedes ikke Knudsen at stille ham helt tilfreds, og klageren anmodede derfor om at tale med en lidt ældre tjenestemand, da han havde fået at vide, at han talte med en elev, og jeg horte Knudsen i telefonen sige: »De taler med elev Knudsen, nu skal De komme til at tale med medhjælper Olsen, han er et år ældre.«

Vi havde også en tolder med i vor klike i Vedbæk, idet Knudsens søster var forlovet med toldmedhjælper Thomas, den senere

fader som pakmester i togene. Nu kom en ny oplevelse for mig, idet fader – så langt fripassene rakte – tog mig med på ture til Gedser, Nyborg, Kalundborg, og det var en svir for mig at være med at sortere kufferter og cykler.

Da jeg var 11 år, skete igen en forandring i min skolegang. Fader var altid stærkt interesseret i vores boglige oplæring – muligt fordi han selv som bondedreng ikke havde lært altfor meget i landsbyskolen. Han blev bekendt med, at der var noget der hed »Kommunens Belønnings- og betalingskole«, og at der hvert år blev udtaget 25 drenge fra de københavnske kommuneskoler, som efter en aflagt prøve kunne komme i denne skole – stadig formedelst 1 krone om måneden – og gennem 4 klasser kunne tage præliminæreksamen. Jeg fik besked på at strenge mig an, så jeg kunne komme med blandt de 25 udvalgte af de mange hundrede og bestå prøven, og det lykkedes altså. Skolen lå på Marie Kirkeplads ved Istedgade, og er nu forlængst ophævet. Det var en dejlig skole og en herlig tid med glimrende kammerater og aldeles fortrinlige lærere. Sent skal jeg glæmme rektor Kistrup, der lærte os dansk og historie, vores klasselærer Mogensen, der lærte os tysk og gymnastiklærer Liebrau, tidligere underofficer, som altid rog på kridtpibe, lærte os at blive raske drenge, og om sommeren lærte os at svømme og at livredde med toj på.

Vi fik allesammen præliminæreksamen efter de 4 år, og jeg har været med til at holde lidt sammen på kammeratskabet. Enkelte steg højt i tilværelsen – en blev direktør i Ø.K., en blev minister – de er begge døde nu. De fleste af os gik i Statens eller Kommunens tjeneste, andre gik bankvejen, og en endte som direktør i Landmandsbanken, en som bankbestyrer. Tre gik til Statsbanerne, Erik Bonnelycke, hvis fader var lokomotivfører, blev trafikkontrollør, men døde i en tidlig alder. Hans broder Emil kom i samme skole, men en klasse under, han kom også til jernbanen, men nåede kun at blive medhjælper, så forlod han jernbanen for at blive digter. En anden, Kaj Sack, var i en årrække assistent og overassistent i Jyderup, endte som stationsforstander i Ullerslev, men han befandt sig ikke godt efter indførelsen af fjernstyring og tog sin afsked og lever nu som pensionist i København. Og som den tredje af de 25 gik altså også jeg til jernbanen, som det kan forstås ikke efter nogen pludselig indskydelse eller egentlig påvirkning fra faders side, men hele min lyst stod til at blive jernbanemand.

Jernbane-årene begynder

Jeg fik eksamen, da jeg var 15¼ år, og før jeg var 16 kunne jeg ikke blive antaget som elev. Men som den flittige mand, min fader altid havde været, kunne han ikke tænke sig at have mig gående i ¾ år uden beskæftigelse. Han fik mig derfor antaget som ekstraskriver i 5. trafikreds, der dengang havde kontor i bygningen, der lå ved indkørslen til droskepladsen på Hovedbanegårdens ankomstside, stadig altså den gamle Hovedbanegård. Mit arbejde var at ordne dagens tograpporter, føre statistik over forsinkelser og antal rejsende samt foretage afskrifter af særlige bemærkninger på tograpporterne. Jeg sad på kontor med assistent Tuxen på den ene side og assistent Robert Julius Olsen på den anden side. De er begge forlængst døde, og jeg kan vel nok robe, at jeg befandt mig som en vis ting mellem to negle – de to assistenter kunne ikke doje hinanden, og deres ordveksling var til tider af en sådan karakter, at jeg helst var forsvunden i et musehul, om et sådant havde været ved hånden. Kulminationen skete en dag, da Olsen – der samlede på slanger, froer, snoge o.l. i glas med spiritus – havde anbragt et sådant glas på et så yderligt sted, at Tuxen kom til at rive det på gulvet, hvor glassplinter, spiritus og slanger flød over det hele. Om lynet var slået ned, kunne opholdet i kontoret ikke have været værre.

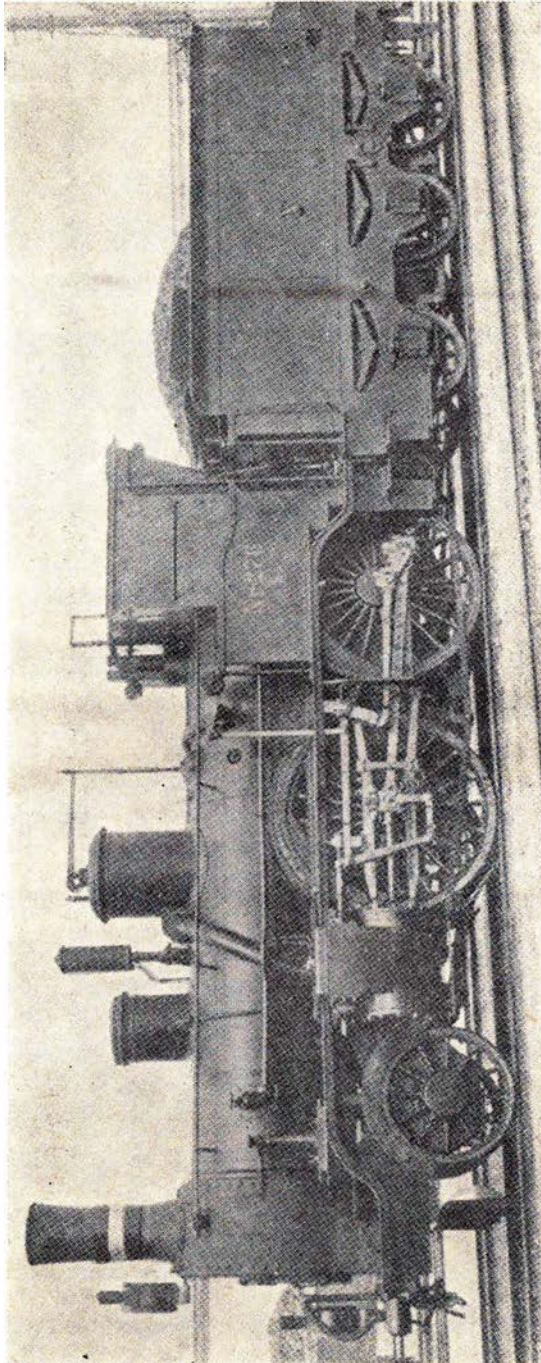
Jeg fik 30 kroner om måneden i løn, fri hver søndag. Men hvordan det nu gik til med aflønning af ekstraskrivere ved DSB dengang, det ved jeg ikke, men det kom mig for ore, at en kvindelig ekstraskriver i Generaldirektoratets trafikafdeling fik to kroner pr. dag, altså ingen løn for søndage, men det var dog ikke så lidt mere end jeg fik. Jeg tror nok, at min fader foretog en lille underhåndsundersøgelse – og en dag befandt jeg mig som ekstraskriver i Generaldirektoratet med ca. 50 kroner pr. måned. Jeg følte mig som en hel krosus og befandt mig udmærket med at udregne og revidere vogndogn for fremmede baners godsvognes ophold på DSB.

Men altså Ringberg – ingen kendte noget til hans privatliv, om han var gift eller ungt, eller hvad han iøvrigt foretog sig, når han ikke var på stationen. Nogle besynderlige, tilsyneladende højt kultiverede personer af begge køn aflagde af og til besøg hos Ringberg på hans vagt, og så blev døren lukket ind til hans kontor. Han kunne pludselig blive væk 2–3 dage uden at nogen anede, hvor han var, og uden at han selv lod høre fra sig – han vidste godt, at de andre passede hans vagter. Og lige så pludselig kom han igen, nogle sagde, han havde været i Hamburg, og nu kunne andre holde fri, for Ringberg blev der flere vagter ud i en køre. Man gisnede om, hvor han havde været, og hvad han havde lavet, selv sagde han ingenting, nogle mente, han havde lyssky ærinder på fremmede legationer, altså var spion, men alt var rygter. Men han kunne naturligvis ikke blive ved jernbanen, og han opgav sin stilling og forsvandt, hans videre skæbne kendes vist ikke – jeg kender den i hvert fald ikke. Wilsbech, der dengang var stationsforstander på Hovedbanegården, altså også station 2 og 3, gætter jeg på havde en del hovedbrud med Ringberg.

Nivaa

Efter 7–8 måneder på Hovedbanegården blev jeg forflyttet til Nivå, hvor jeg kun var i 2½ måned fra 15/2 til 1/5 1910, så sig ikke at man ikke blev jaget rundt. Her var Husted stationsmester – han blev senere stationsforstander samme sted – og han var en særdeles flink og dygtig chef. Han havde været togfører, og hvad han ikke kendte om jernbaner, var næppe værd at vide. Her blev jeg faktisk først rigtig bekendt med alle jernbanens mysterier – sikkerhedsreglement, reglement for togenes gang, som det hed dengang, om vognmateriel, om sporskifter og lokale signaler ude på pladsen. Her blev jeg for første gang præsenteret for postarbejde, og jeg deltog således i alt forefaldende arbejde; om morgenen kl. 6 startedes med at ekspedere et halvt hundrede fragtbreve på mælk, der fyldte to vogne.

Jeg blev indlogeret i et kvistværelse i en villa lige over for stationen, og kom også i kost her. Særlig muntert var dette logi nu ikke – værelset kunne ikke opvarmes, og jeg blev indbudt til at tilbringe mine aftener sammen med familien, der bestod af ejeren, der var politibetjent, og hans kone. Men ægteparret levede nu ikke sammen i den rene idyl, og de syntes ikke det gjorde noget, at jeg blev bekendt hermed. Folgelig tilbragte jeg al min fritid på stationskontoret og kastede mig over mine lærebøger.



Litra Ks. En af vore smukkeste lokotyper

Trafikelev

Og nu nærmede tiden sig, da jeg fyldte 16 år, jeg skrev en ansøgning om at blive elev, fik foretræde for generaldirektor Ambt og kontorchef Harhoff og blev 1. januar 1909 ansat som trafikelev i Hillerød.

Hillerød station set udefra er i dag som for 60 år siden, men det indre er naturligvis helt forandret og moderniseret. Også perronforholdene er ændrede, sporanlæg tildels også – dengang kørte Nordbanetogene igennem fra København til Helsingør og omvendt, idet dog alle tog blev frakoblet vogne på turen mod Helsingør, og atter opformeret på tilbageturen. De rejsende mellem syd og nord for Hillerød undgik ganske vist omstigning, med opholdet i Hillerød på turen mod København blev til gengæld temmelig langt. Ved overgang til nuværende ordning med omstigning glemte man bare een ting – et perrontag over den nordre ende af perronen.

Min entre som nybagt elev på Hillerød station formede sig sikkert som alle andre elevers begyndelse – jeg boede på et tjenesteværelse på stationen formedelst tre kr. om måneden, lønnen var 42.50 kr., altså en nedgang i indtægt fra min skrivertid. Kosten i det nærliggende højskolehjem var 30.00 kr. pr. måned, så meget at slå om sig med var der ikke.

Stationsforstander var Raffenberg – hans søn blev senere stationsforstander i Ringsted. Godsekspeditøren hed Skjøt, og af assistenterne husker jeg Fobian, Stuhlmann, N. P. Nielsen – i al hemmelighed af os drenge kaldet for »Pierre petite« – for han var altså ikke ret stor. Endvidere var der to yngre assistenter, Hedin og Højer, og begge disse måtte forlade tjenesten i en tidlig alder. Ingen af dem gik det særlig godt – Hedin var en underlig »floromvunden« mand, og Højer brugte for mange penge til mad og drikke – mest dog det sidste. Hans fader var præst, og man sagde, at han hver måned sendte sønnen 100 kr. i tilskud. I betragtning af, at den årlige løn var 1470 kr. må et tilskud på 1200 kr. vist siges at være flot, og det førte altså heller ikke til noget godt. Han blev afskediget, og mange år efter så jeg ham en aften på Rådhuspladsen i København, hvor han stod og solgte snørebånd, altså betlede. Men under opholdet i Hillerød førte Højer et flot liv, han boede og spiste på hotel »Kronprinsen«, og en aften, da han i selskab på hotellet var blevet så anløben, at man fandt det rigtigst at lodse ham op i seng, lagde man ham der med kjole, hvid vest og laksko på.

Men nogle spøgefugle blandt selskabet fandt på kort tid efter at gå op og vække ham – klokken var omkring 23 – og fortalte ham, at klokken var 7, og at stationen havde efterlyst ham til morgenvagt kl. 6. De fik ham på benene og lodset ned på stationen, stadig iført kjole og hvid vest, og da han så aftenvagten Hedin stå ved billetsalget, var han sikker på, at hans kammerat var blevet hentet, fordi han selv ikke var modt. Han fik fremstammet, at nu er jeg modt, og du kan godt på hjem, men det lykkedes naturligvis snart at få lodset Højer hjem igen.

Hillerød G.

På godsekspeditionen var to assistenter, Koefoed, som jeg senere traf som fuldmægtig i distriktet, og Skov, der endte som godsekspeditor i Korsør. Godsekspeditor Skjot var en markant skikkelse, han havde nogen lighed med en skuespiller, skæglos men med et flot bolgende hvidt hår. Han passede selv kassen, udleverede fragtbrev og tog mod franco, og når han gik til frokost, måtte vi andre passe skranken, men ikke i hovedkassen, men i en speciel hjælpekasse, som vi så afregnede med Skjot, når han kom igen. Jeg ekspederede fragtbrev og omekspederede alt gods til og fra Gribskovbanen, der dengang ikke havde direkte ekspedition. Det var endog sådan, at der for gods til Gribskovbanen blev skrevet nye fragtbrev med privatbanens stempel, og DSB's fragtbrev blev omhyggeligt lagt indeni. Det lykkedes mig ikke at trænge til bunds i det nødvendige eller nyttige i dette omsvøb, men slog mig tilsidst til tåls med, at Godsekspeditionen i alle fald tjente 10 øre på hvert privatbanefragtbrev.

Assistent Hedin og godsekspeditor Skjot kunne ikke med hinanden – det var så afgjort Hedins skyld, idet han anvendte en tiltaleform overfor Skjot, der i flabethed søgte sin lige, og det måtte jo chokere en nyantaget elev, at Hedin turde anvende en sådan taleform, og at Skjots reaktion som regel kun var den, at han overså og overhørte alt, hvad der kom fra Hedin. En enkelt episode, der viser karakteren af Hedins »morsomheder«, var følgende. Skjot skulle til Aalborg sammen med sin hustru, og han havde i den anledning bestilt sovekupé fra København til Aalborg. Jeg var på stationen, da der indløb telegrafisk svar, at sovevognen var udsolgt. Hedin greb telefonen til godsekspeditionen, fik fat i Skjot og afleverede følgende besked, som jeg husker ordret: »Der er kommet et telegram til godsekspeditionen – det lyder sådan: Sovevognen til Aalborg er kun for folk med skæg.« Senere erfarede jeg, at Skjot havde kastet telefonen med en ed og tilføjet: »Det var den frække laban igen.«

København H.

Men ellers var det et herligt liv at være elev ved banen. Jeg var stolt af min uniformskasket, tilbragte den meste tid på stationen og sugede lærdom til mig, og gik ellers i fritiden mange og lange ture i den herlige omegn. Jeg havde dog kun været 5 måneder i Hillerød, da jeg blev forflyttet til Københavns Hovedbanegård, altså stadig væk den gamle banegård. Man kan vist ikke sige, at der ved denne placering var nogen særlig god plan i en ny elevs uddannelse, for både bystationen Hillerød, men navnlig Københavns Hovedbanegård, var for store til, at en elev kunne få en almen uddannelse.

På Hovedbanegården gjorde jeg tjeneste i rejsegodsekspeditionen, senere i ilgodsekspeditionen og på Station 2, altså Nordbanegården. Arbejdet i rejsegodsekspeditionen var jo ganske specielt, men jeg lærte da at ekspedere rejsegods til Paris, Milano og mange andre steder, og fik navnlig indskærpet at huske overførselsgebyr i Berlin, når ruten gik den vej. Jeg mindes aldrig i min senere jernbanetid at have fået anvendelse for denne viden. På ilgodsekspeditionen ekspederede jeg udgået gods, og her kom jeg til tider ud for det travleste job, jeg har været med til. Det hændte hver uge, at der kom en 3-4 vognladninger sild fra Bergen eller Trondhjem til Laurits Larsens fiskehandel, og alle de mange hundrede kasser sild kom aldrig længere end på ilgodspladsen, for nu kom Laurits Larsens folk med lige så mange mærker og fragtbrev, som der var kasser. Mærkerne kom på kasserne og fragtbrevene afleveret, de fleste med efterkrav, og nu skulle sildekasserne sendes enkeltvis over det ganske land. Der blev skrevet efterkravsattester og fort efterkravsjournal og udgået hæfte, så vi alle tilsidst var blå i hovedet, men liv og lyst var der over feltet, alle var gode kammerater, jeg husker assistent Hougaard, der var den hurtigste arbejder, jeg nogensinde har truffet, og medhjælper Gormsen, der endte som stationsforstander i Snekkersten, hvor han ret pludselig afgik ved døden, og hvor jeg som trafikinspektør deltog ved hans begravelse.

På station 2 passede jeg billetsalget på Holtebanegården, et ret ensformigt og kedeligt job dagen lang at sælge billetter til Lyngby og Holte. Men på denne station var der en helt særpræget person, overassistent Ringberg, om hvem der går et utal af historier, hvoraf dog vist nok er ikke ringe del er anekdoter, der er »hægtet« på denne Ringberg. Men Ringberg var en af dem, som vi kalder originaler, og som, når vi selv kommer op i årene, er tilbojelige til at mene, at dem er der ikke flere af. Og når næste generation kommer til, så er det måske os, der er nogle originaler.

K 539 har fra 1957 været forsynet med et særligt anlæg til togforvarmning. Med henblik på torvefyring har nr. 585 været forsynet med en dobbeltkonisk gnistfangerskorsten.

Uheldige K-loko

Af K-loko der har været impliceret i ulykker og uheld kan nævnes to, nemlig K 505, der i 1913 var bageste maskine på ulykkestoget ved Bramminge, samt K 530, der i 1908 var så uheldig at køre i Orehoved færgehavn. Tenderen forblev dog i land, idet koblingen mellem denne og maskinen sprængtes, således at tenderen og resten af toget, der var personførende, kom til at hænge yderst på færgeklappen. Episoden til det hele fremkom af, at bremsen svigtede, og medens fyrboderen valgte at springe af straks, forblev lokoføreren på maskinen til det sidste, og efter at denne havde lagt sig til rette på bunden af havnen, kom han svømmende op til vandoverfladen.

At han resten af sin jernbanetid blandt kolleger blev kaldt for »Dykkeren« er vel letforståeligt. Som det ofte var den gang, når alt fik en lykkelig udgang, tog man ikke så megen notits af uheldet, og toget indgik da til Københavns banegård med kun tyve minutters forsinkelse.

K-loko på privatbaner

To K-maskiner henhv. har været og er i drift på privatbaner. Det er K 508, der i tidsrummet 1950-57 har kørt på Odsherreds Jernbane, og K 564, der lige fra 1957 har kørt på selvsamme bane. Af andre DSB maskiner, der har skiftet ejere, kan nævnes G 625, der nu kører på Høng-

Tolløse Jernbane (ved DSB kørte den sidst på Sydfyn), samt D 857, der ligesom K'eren kører på Odsherreds Jernbane, og DF 130, der siden 1960 har været i Troldehede-Kolding-Vejen Jernbanes besiddelse.

De sidste K-loko

Op hvor mange maskiner repræsenteres K-typen da af i dag, ialt 4 stk., hvoraf de tre er hensat afmonterede, og en som er koreklar. Denne sidstnævnte er dog forfaldet til revision for et år siden, og da de tre andre er hensat ureparerede, må typen siges at være uddød. De 4 maskiner er nr. 511 og 599, der henstår i Brande, nr. 518, der henstår i Viborg, og nr. 582, der står koreklar i Roskilde remise. De 3 førstnævnte ophugges sikkert ikke de første par år, idet disse maskiner har fået nye fyrcasser ved sidste S-reparation, der for Brande maskinernes vedkommende foregik i 1952. Det vil altså sige, de er i tip-top stand - indvendig. Udvendig frembyder de et grupvækkende syn, men meget at sige ved en evt. istandættelse har det jo ikke. En sandblæsning kan gøre underværker. Jernbanemuseet er også en K'er, nemlig nr. 563 - en gammel knark, der endnu er i sin oprindelige skikkelse - født i Esslingen i 1899 som fabrikkens nybygning nr. 3000. Maskinen står i Skanderborg remise sammen med O 318 og A 159, hvis videre skæbne bliver den samme som K-maskinens.

Disse maskiner kunne vist fortælle mange ting, hvis de kunne tale, men de er jo ikke i besiddelse af slige egenskaber. Der er nu kun meget få førere tilbage, som kørte i K'ernes barndom, så skal man have noget at vide om de svundne tider, er sådanne de helt rigtige at tale med. Jeg traf engang en sådan i Herning, han kom rul-

lende ind med D 812, og efter et par bemærkninger spurgte jeg ham om hans syn på alt det revolutionerende, som i disse år skete inden for DSB. Jeg havde ventet et svar som sådan: »Vi skulle have gået over til diesel for længe siden.« Svaret var lige det modsatte: »Nu forsvinder dampen, desværre.« Det er første gang, jeg har hørt sådanne ord udtalt af en mand, hvis hverdag er fuld af loko.

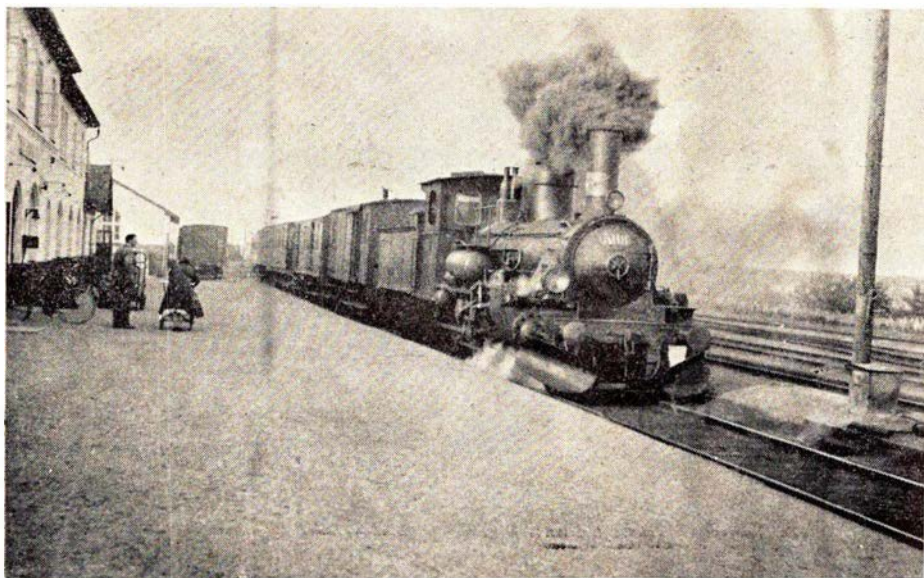
Lokoføreren påstod at have kørt med alle K-maskinerne, og det kan da også være, det passer. Han huskede mange af maskinernes særheder, nogle var stædige som æsler, andre gled som i en smørklump hen ad skinnerne, og andre åd så meget kul, at fyrboderne forbandede dem langt væk. Han påstod endvidere, at nr. 541 havde et besynderligt frontvindue, så den virkede ganske skeløjet. Såfremt dette passer, er det godt husket, for pågældende maskine udrangeredes i 1938.

I hovedtræk udrangeredes K-maskinerne som sagt i 1950'erne, flere husker sikkert de mange, der stod hensat i Mølleengen i Århus. Det var i 1955 lavinen begyndte at rulle, det tidspunkt da leveringen af Mo var i fuld gang, og leveringen af My for alvor begyndte. F.eks. havde Fredericia kun 3 K'ere tilbage, nemlig nr. 518, 523 og 524. Struer havde ialt 4, og det var nr. 511, 514, 595 og 599. Iøvrigt da Fredericia's sidste K-maskine blev arbejdsløs, overgik nr. 518 til Struer.

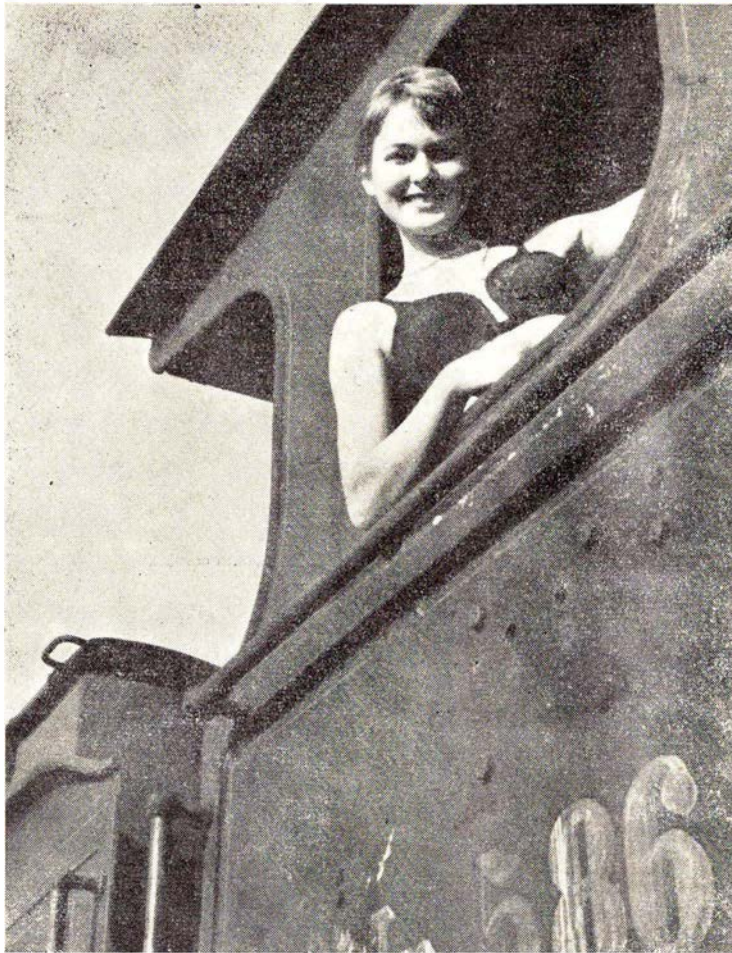
Nr. 524 blev hensat, og nr. 523 overgik til Padborg, hvor den senere blev hensat. Iøvrigt spillede oliestrejken i 1956 også en rolle for de dengang eksisterende maskiner, idet en del af K-maskinerne fik forlænget levetid. Det gælder f.eks. nr. 506, en uombygget, der kørte under strejken i Jylland.

På Sjælland har der været K-maskinekorsel indtil november 1961. Det var nr. 582, hvilken altså med rette kan kaldes DSB's sidste K'er. Endvidere har nr. 539 kørt indtil foråret 1961. - For My'erne holdt indtog på Sjælland, betød K-maskinerne en hel del for forspandskørselen, idet mange af de store tog kørte med E og K.

Medens vi er ved Sjælland, kører K'ernes bror litra C, maskinerne med de indvendige cylindre og indvendigt gangtojs samt med Heusinger styring i modsætning til Tricks styring, endnu. Der er ialt fire af dem i drift, og to af dem har fået en S-reparation i august 1962, et bevis på, at maskinerne har politivedvægtens velsignelse til fortsat kørsel i 7 år. Lillebroderen, litra A, er dog helt udgået, men de byggedes også på et tidspunkt da de jysk-fynske Statsbaner og Det sjællandske Jernbaneselskab netop var blevet sammensluttet til DSB. Den sidste A-



K nr. 508 på Odsherredsbanen



Nyt liv i K 586 — men ikke nok!

Et nyt rejsemål ... MÖLLN i Lauenburg

Med den nye fugleflugtlinie er hertugdømmet Lauenburg, der var dansk til 1864, rykket os nærmere og også et besøg værd.

Mölln, skovenes og soernes by, er perlen i Lauenburg, der nås på få timer fra Puttgarten. Gode værtshuse sørger for mad og drikke til rimelige priser. Den ærværdige kirke St. Nicolai, det gotiske rådhus og mange gamle bindingsværkshuse fortæller om byens historie. Fra løv- og nåleskove skinner som lysende øjne de mange soers spejl som perler på en snor. Altid nye spadsereture, roning, svømning og opdagelse af lune hjørner med smukke motiver byder skovbyen *Mölln* på.

Den gamle gravsten ved Nicolaikirken minder om den store spøg fugl og skalk Eulenspiegel. Han tilbragte her i Heiligen-geisthospital sine sidste dage. Historien

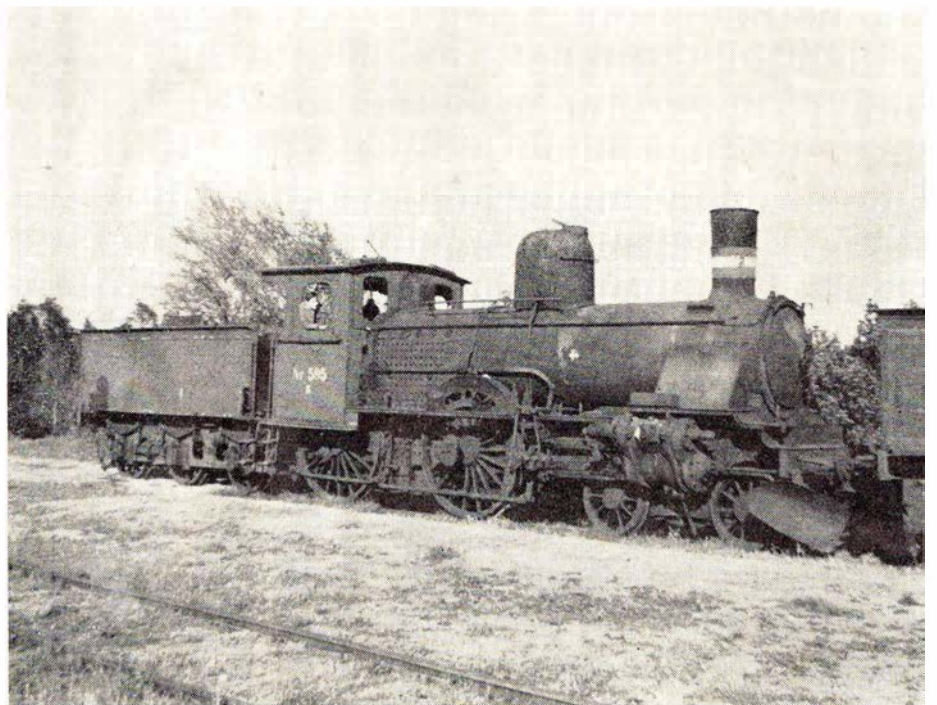
BLICHER's KRO

Et godt madsted — bedste kaffe
Selskaber modtages
Tjæreborg — Tlf. 6

maskindepot i 1956 og korte på Nyborg-maskine var hjemmehørende på Nyborg Svendborg banen, og endvidere har en af dem, nr. 147, været benyttet som forvarmingskedel indtil 1960, forst i Korsør — senere på Københavns Godsbanegård.

Det er en repræsentant for en menneskealder, der her er forsvundet med K-maskinerne, og foler man trods alt et lille stik i hjertet, kan der kun siges, at DSB er en forretning, og en forretning skal helst have så lille et underskud som muligt. Derfor er det jo en fordel, når der viser sig en ny My på skinnerne, for så bærer det jo i retning af, at vi skatteydere kan få råd til at sætte penge i banken, eller hvad der er mere sandsynligt at kobe køleskabe og fjernsyn. Altså er det til vor egen fordel at litra K m.fl. forsvinder for stedse. Men hvad enten De foretrækker fjernsyn eller K-maskiner, så lad os kun være enige om, at litra K nr. 501-600 har gjort sit for vort land. Hvis ikke det var fordi det var stik imod hensigten, kunne de næsten fortjene et leve.

Poul Thiesen.



Fyrkassen på K 595 var for dårlig, den endte sine dage i Horsens i 1963

Foto: Poul Thiesen

Benyt

Banernes selskabsrejser

fortæller, at det, der var dødeligt hos ham døde i 1350, og han blev begravet stående. Hans ånd lever dog endnu den dag i dag. Han plejede at trække de brave borgere rundt ved næsen. Da han døde, efterlod han sine stridende arvinger en kasse med kampesten. Denne rolle har den vittige berliner Eduard Awe overtaget nu, og fortæller på mange forskellige sprog (også dansk) de store skarer turister om Till Ugelspils meriter.

F.C.T.



Eulenspiegel og Thissen

Juni

dagbogen

Skanderborg d. 5. juni. På en privat overskæring ved Birkhede blev en bil, hvis motor gik i stå midt på overskæringen, ved middagstid påkørt af toget fra Silkeborg. Bilens fører forsøgte at skubbe

bilen ud fra banen, men da han så toget komme, sprang han ned ad baneskråningen, hvor resterne af bilvraget ramte ham i ryggen. Han slap med lettere tilskadekomst.

København H d. 7. juni. Da paskontrol- len i Paris-ekspressen meddelte en 30-passager, at han var uønsket i Danmark og måtte rejse tilbage, protesterede han og truede med en springkniv. Ved ankomsten til København skulle politiet tage sig af manden, men også disse blev truet med springkniven. Det var nødvendigt at anvende tåregas for spanieren overgav sig.

Kolding d. 8. juni. Ved 4-tiden afsporede to godsvogne med kreaturer så uheldigt, at begge stationens hovedspor spærredes i fire timer, hvilket bevirkede store forsinkelser for den gennemgående trafik.

Nyborg d. 8.—9. juni. Dansk Jernbane- forening holdt i disse dage delegeret- mode på »Nyborg Strand« med 331 delegerede. Der behandledes bl.a. to lov- forslag fra to af foreningens medlem- mer, gående ud på ved månedlige ydel- ser fra medlemmerne at skabe et fond, hvis midler kunne anvendes i eventu- elle overenskomstsituationer. Da forslag- ene ikke opnåede kvalificeret majori- tet, var de forkastet. Formanden o.tra- fikassistent E. Svendsen genvalgte med akklamation.

Ikast d. 4. juni. En 12-års dreng trak ved 19-tiden sin cykel over overskæringen i Ikast, selv om bommene var sænkede, og toget kom samtidig. Det lykkedes ham at springe til side, medens cyklen knustes uden at anrette skade på toget.

Vester Sottrup d. 11. juni. En 4-årig dreng cyklede i aften ind på overskæringen lige for stationen, skont blinklysene var i gang. Han blev ramt af toget og på- drog sig alvorlige kvæstelser.

København d. 11.—12. juni. Den interna- tionale jernbanunion holdt i disse dage en film-festival, hvor der i 3 Falke Bio vistes jerbanefilm fra 10 lande optaget i 1962.

Rudme d. 18. juni. En stor værkstedsbil nåede, på grund af fedtet føre, ikke at standse op ved en overskæring i nær- heden af stationen. Da føreren af bilen så toget komme, drejede han denne ned i banegroften, hvor den lå næsten fri af toget, men alle vognenes fodtrin ham- rede forbi mod bilens tag.

Varde d. 27. juni. Medens moderen var beskæftiget med storvask, så hendes 2-årige dreng lejlighed til at smutte fra hende og krybe gennem det nærliggen- de banehegn, hvor han satte sig til at lege med ballasten i sporet. Kort efter blev han ramt af et forbigående togs trinbræt og var dræbt på stedet.

Gedser d. 27. juni. En 3-årig dreng var i aften stået op på nettet på en fra Ged- ser station fjernbetjent bom, medens to- get passerede. Da bommene blev hævet fulgte drengen med i vejret, men 3—4 m oppe gav han slip og faldt ned på jor- den, hvor han pådrog sig et kraniebrud.

Helgoland d. 30. juni. I dag ankom de sidste 1½ TEE lyntog fra MAN i Nürn- berg, hvorefter alle lyntogsstrækninger- ne befares med det nye materiel.

I få linier . . .

- i Kalundborg lægges i øjeblikket en to km lang olieledning fra DSB bered- skabslager ved Slagelsevej til færgelejer- ne ved havnen.

- de fire første My-loko nr. 1101-04, der blev leveret DSB i foråret 1954, har nu kørt godt otte mill. km eller jorden rundt

Fredericia Byes og Omegns
Spare- og Laanekasse

Preben Jørgensen & Søn
Skrædermestre
Jernbanegade 6 - København V. - Tlf. PA. 4707
Uniformer

Sønderborg

P. BORNE

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

ELLEN KNUDSEN

Alt i hjemmelavet chokolade
Stort udvalg i gaveæsker
St. Rådhusgade 19 - Sønderborg
Telefon 2 28 30

CALTEX service station

Ringgade 62 - Sønderborg
Telefon 2 21 87
Benzin - olie - vask - smøring

Børge Nielsen

Glarimesterforretning
Rønhaveplads 17-19 - Sønderborg
Telefon 2 22 27
Alt i glarimesterarbejde udføres
Bilruder indsættes

K F U M pensionat

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

Harald Olsson

Cykelhandler
Rønhavegade 9 - Sønderborg
Tlf. 2 44 15
Biler uden fører udlejes

Blomster JACOBSEN

Perlegade 56 - Sønderborg
Telefon 2 22 61

BH'er og korsetter

- så **Anni Bladt**
Jernbanestien 1 - Sønderborg
Telefon 2 13 22

Allerellie's

Gartner- og blomsterforretning
„ALISBO“ - Sønderborg - Tlf. 2 13 55

BP Servicestation

Åbenråvej 1 - Sønderborg
Telefon 2 36 00
Benzin - Olie - Smøring

ALSBO's Trikotage

Anne Marie Eriksen
Ringgade 192 - Sønderborg
Telefon 2 16 75

Sønderborg

PENSIONATET

Æbelgade 3 - Sønderborg
1. kl. madsted
med god og veltillavet mad
Lukket søndage
S. A. Hansen - Tlf. 2 52 12

H. Bleshøj & Søn

Ure - Brillor - Guld - Sølv
St. Rådhusgade 14 - Sønderborg
Telefon 2 36 66

Vor købmand er -

C. DEGN

Dybbølgade 22 - Sønderborg
Telefon 2 24 21
1. kl. kolonial - vin - tobak
Konserver - Specialitet: Kaffe

Jens Knudsen

Herre- og drengebeklædning
Bedste kvalitet udførelse
Rådhusstorvet 2 - Sønderborg
Telefon 2 37 59

Købmand Chr. Petersen

Dybbølgade 11 A - Sønderborg
Telefon 2 17 17
Alt i 1. kl. kolonial
og delikatesser

M. Gregersen

Kolonialforretning
Kastanie Allé 40 - Sønderborg
Telf. 2 34 10
Kolonial - konserver og
delikatesser

Chr. Nissen

Tempus ure - Optik - Reparationer
Perlegade 89 - Sønderborg
Tlf. 2 45 00

J. Riedel

aut. ort. skomagemester
Jernbanestien 3 - Sønderborg
Tlf. 2 29 59

Elektro JAUERNIK

Rønhaveplads - Sønderborg
aut. v. Sønderborg komm. el-værk
og Sønderborg-Åbenrå amters
el-forsyning
Telefon 2 15 27

Over Jerstal og Omegns Brugsforening

Tlf. 4 72 07

Th. Th. Nielsen

Tinglev - Telefon 4 40 05
Korn og foderstoffer
Kul og koks - Brændselolie

Tønder

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

BLADCENTRALEN

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

Renseriet „PIKA“

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

Padborg



HANDELSBANKEN I PADBORG

Filial af
A/S Københavns Handelsbank
Padborg - Tlf. *7 33 55

Peter J. Fleggaard & Søn

Kolonial - Vin - Tobak - Delikatesser
Vis-a vis Padborg station
Tlf. 7 32 23

H. F. Hansen

Urmager - Optiker - Guldsmed
Padborg - Tlf. 7 32 74

Haderslev Knallertcentral

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

EJLER KEHLET

Køb og salg af brugte
motorcykler
Ved Stormklokken 2, Haderslev

ved Ækvator 200 gange, og har dermed bevist deres effektivitet. Senere har NOHAB i Goteborg leveret S5 My og Mx, og da trafikken i øjeblikket ikke kan klares uden brug af damploko, bliver der nu afgivet bestilling på yderligere 15 My.

- det er nu vedtaget, at den kommende Lundtofte S-bane foreløbig skal have endestation i Gl. Holte by.
- fem ejendomme skal nu nedrives i Ballerup for at give plads til udvidelse af banegårdspladsen i Ballerup.
- der har nu været afholdt licitation for en underføring på den ny omkørselsvej i Ringe.
- en ny billetkontrol-bygning er nu taget i brug ved bilfærgehavnen i Halsskov, hvor opmarchområdet nu kan tage over 1600 biler.
- Gentofte kommunes hovedvandleddning ved viadukten ved Bernstorffsvej st. har nu været sprængt tre gange, hvorved viadukten er sat under vand. En finsk ekspert har efter indgående undersøgelser fundet ud af, at det er My- og Mx-erne, der er årsag til sprængningerne. Kommunen har nu bevilget 40.000 kr. til sikring af vandleddningen ved at omgive denne med et blødt isolerende materiale mod togenes rystelser.
- Rodby kommune er misfornøjet med, at direktor Bjørn Jensen, færgerestauranten på »Kong Frederik« har taget fast ophold i Maribo kommune, ligesom indehaveren af kioskerne på samme færge har taget ophold i Rodby nabokommune og havde klaget derover til DSB, men DSB har svaret kommunen, at for dem drejer det sig kun om, at de begge bor i nærheden af deres forretninger, og at man ikke har noget mod deres bopæl.
- da der nu er opnået enighed mellem DSB, statens vejdirektorat og Københavns kommune om fordelingen af udgifterne ved at fore de to projekterede gangtunneller under Østerbrogade foran

Østerport st, videre til S-togs perronerne på samme st, kan ombygningen af den svagelige bro nu komme i gang.

- efter et års gentagne forhandlinger mellem DSB, bygningskommissionen i Ålborg og Statsproveanstalten angående et nyt aluminiumstæg på Ålborg banegårds perron 1 er arbejdet nu kommet igang. Papir, papir!
- modeljernbanen i forhallen på Horsens banegård har i de 9 måneder, den har været stillet op, indkøbt 7200 kr., der nu er fordelt med halvdelen til Horsens kommune, der igen har givet beløbet til institutioner i Horsens, der driver sommerlejr, og DSB får halvdelen til støtte for humanitære forhold som svagforetog o.l.
- den nye hurtigfærge til Århus-Kalundborg ruten tager nu form på Ålborg værft, og ventes klar til søsætning engang i oktober, hvor den skal have navnet »Prinsesse Elisabeth«.

trede og blev påkørt og kastet ned i banegroften. Han slap med et brækket ben.

Maribo d. 21. juni. En personbil kørte ved 14.30-tiden ind i siden på skinnebussen på overskæringen i Ø. Thoreby, trods det at flere vogne var standset op på overskæringens modsatte side. Bilen blev slynget til siden, og føreren af den slyngedes ud, hvorved han pådrog sig et kraniebrud.

Brødeskov d. 27. juni. En 63-årig tunghor mand blev ved 7-tiden påkørt af godstoget fra Hillerød, da han havde været på den anden side af banen for at flytte nogle heste. Han blev så ilde tilredt, at han var død ved ankomsten til sygehuset.

Lyngby-Nærum-banen har atter i år overskud på 5326 kr., der som i fjor henlægges til afskrivningsfonden.

Lollandsbanens underskud er steget fra 963.375 kr. til 1.414.676 kr. som følge af, at banens udgifter steg med en halv mill. kr. Banen beforder ca. 3000 rejsende om dagen, men der har været en nedgang i antal rejsende på 2,3 pct. som næsten udelukkende hidrører fra rutebildriften. Anskaffelsen af 3 tre-vognstog og 1 to-vogns-

Privatbane- nyt...

Tranbjerg d. 6. juni. En DSB rutebil var i morges standset op for at lade skinnebustoget med 150 rejsende til Århus passere, da en mælkebil kørte uden om rutebilen og ind i siden på skinnebussen. Den mellemste vogn i skinnebustoget afsporede og en del ruder knustes af mælkejunger, der væltede ind mod toget, men der skete kun materiel skade.

Svinsbjerg d. 10. juni. Tre unge mennesker på hver sin knallert skulle ved 23-tiden passere en overskæring ved Svinsbjerg st. Medens de to stoppede for at lade skinnebussen passere, fortsatte den

Hilsen fra

VIKING

Turisttrafik

Telf. Ægir *9600



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

Herning

JACK BØJE's Frisørsalon

Gl. Landevej 165, Herning – tlf. 2257

1. kl. moderne hårpleje

Hurtig og nobel betjening

AMAZONE

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

AUTOLAKERING

Ovnlakering og opretning

A. Jonsen – Grenåvej 441 – Risskov

Tlf. (0 21 11) 386

Hørdum Autoopretning

Leif Søgaard – tlf. Hørdum 66

Karosseri-, smede- og pladearbejde
opretning

Ikast

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

Ikast Autolakereri

Egon Knudsen

Eli Christensensvej, Ikast

1. kl. arbejde

Hurtig, præcis levering

Tlf. Ikast 5 17 23

Bagerforretningen

E. Wadt, Østergade 16, Ikast

Byens lækreste brød og kager

Bestillinger modtages

Tlf. Ikast 5 13 18

En duft af renhed fra

REN VASK

Vestergade 30, Ikast

Tøjet hentes og bringes

Vogn i oplandet mandag og fredag

Tlf. Ikast 5 20 46

Skive

SKIVE OG OMEGNS ANDELSVASKERI

Brårupgade 16 – Skive

Tlf. Skive 13 og 424

CITY-SKO

Adelgade 4 – Tlf. 193 – Skive

Herre-, dame- og børnefodtøj

O. J. LARSEN

Thinggade 21, Skivø, tlf. 1574

Vi er altid billigst –

med det bedste –

CENTRALBAGERIET

Rødkjærsgade – Tlf. 135

Altid lækker brød og kager

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

Salon „LILLI“

Sct. Mathiasgade 64 – Viborg

Tlf. 180

Moderne og holdbar hårpleje

1. kl. nobel betjening

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

Bagermester Bundgård

Himmerlandsgade 45, Års

1. kl. lækker brød og kager

Bestillinger modtages – Tlf. 2 11 30

Nibe

Drej altid ind til

ESSO Service Station

Søndergade 1, Nibe – tlf. 13

Benzin – olie – vask – smøring

Jernbanepersonalet anbefales

Parfumeriet

fru E. Mølbak, Torvet 2, Nibe – tlf. 385

Alt i parfumer – kosmetik

skønhedspleje og bijouterie

Jernbanepersonalet anbefales

Bagerforretningen

Søren K. Nielsen, Adelgade 58, Hobro

D E har ret – vort brød er det bedste

Bestillinger modtages – tlf. 2 00 65

EGON HANSEN's MINICAB

Markedsgade 14 – Hobro

Telefon 2 11 30

tog af svensk type er nu godkendt af kommunerne, og der ventes nu kun på statens godkendelse af købet. Anlæg af fjernstyring efter DSB system er færdigprojekteret og er til godkendelse i tilsynet med privatbanerne. Der er anskaffet en svellestoppemaskine, og der er således fra banens side gjort alt for at modernisere banens drift og dermed at få banens udgifter bragt ned. Det ventes, at de nye tog vil kunne leveres i slutningen af 1964, og det skulle, efter at disse er leveret, kun være nødvendigt at bruge dieselloko til godstog.

Nakskov-Kragenæs-banen sluttede regnskabsåret med et underskud på 121.603 kr., hvilket er ca. 13.000 kr. mindre end året før. Med tilfredshed kunne banens formand give udtryk for, at der fra de interesserede kommuner ikke var mærket ønsker om nedlæggelse af banen.

Hjørring — Løkken — Åbybro - banen skæbne er nu beseglet, idet der på en generalforsamling d. 4. juni blev afgivet 47.351 stemmer for at standse banen og 67.025 stemmer var blanke — og det var statens! Selskabet foreslog, at de penge, der kommer ind ved salget af bygninger og jord på de nedlagte baner, skulle tilgå Hjørring—Hirtshals-banens afskrivningsfond, men mod dette måtte statens repræsentant tage forbehold bl.a. af den grund, at der af disse beløb forlods skal tages hensyn til pensionsbyrderne.

MODEL JERNBANE

Lidt KRB-historie

Ved åbningen af Koge-Ringsted banen d. 4/8 1917 råde banen over en park af 17 åbne godsvogne, litra P 70-86, og 5 lukkede Q-vogne nr. 30-33 og 35. Men allerede inden første driftsårs udlob ombyggede man to åbne P-vogne til lukkede vogne af litra Pl 61-62.

Alle Q- og P-vogne var bygget hos Scandia.

Da der stadig viste sig et stort behov for lukkede vogne, anskaffede man igen i 1920 to lukkede vogne. Disse fik litra Gm 40-41.

Behovet for lukkede vogne var imidlertid stadig voksende, hvorfor man allerede i 1921 ombyggede yderligere 4 P-vogne til lukkede Pl nr. 63-66.

Som erstatning for de ombyggede P-vogne købte man fra Christoph & Uumack Aktiengesellschaft, Niemy o/L Pj nr. 91. Pj nr. 92 fik man fra Adolf Euler, Braunschweig 1919. Pj nr. 93-96 kom fra Linke-Hofmann Werke i Breslau 1920.

Pj-vognene var af en lidt kraftigere type end P-vognene.

Ved nummereringen af godsvognene sørgede man for, at numre med endeciffer på 0 og 5 angav vogne med skrubremse, enten til betjening fra bremsehus, bremsekupé eller platform.

Senere har trafikuheld og slid været årsag til udrangeringer af vogne. Ligeledes har bytninger med andre privatbaner (ØSJS og OHJ) medført ændringer i vognbestanden.

Ved banens lukning d. 31/3 1963 råde man over 10 åbne og 12 lukkede godsvogne.

Byggevejledning

Da den ombyggede P-vogn med sit sadeltag var den eneste særprægede vogn hos KRB, har vi valgt denne vogn som forbillede for månedens byggevejledning.

Vognkassen på den virkelige vogn er bygget af træ, hvorfor vi for en gangs skyld gør en undtagelse fra vor sædvanlige metal-byggemåde og denne gang vælger at bygge modellens vognkasse i træ.

Vi kigger lige lidt på fig. 1 og 2 for at se, hvori opgaven denne gang består.

Begge tegninger er tegnet i HO-størrelse.

Vi begynder først med undervognen. Denne består af bundpladen, fig. 3, der fremstilles af 0,5 mm zinkplade efter de angivne mål. De punkterede linier markerer bukkelinier.

Bundpladens vinkelret ombukkede kanter er hhv. længdedragere og pufferplaner.

Forsynes med Long-lejeblik med pinolejer. Disse fastgøres med aluminiumsnitter, eller endnu nemmere med Araldit-lim el. lign.

Koblingerne fastgøres med små messingbolte, og pufferne loddes fast, hvorefter undervognen er færdig.

Vognkassens sider fremstilles af 3 mm krydsfinér efter målene på fig. 4.

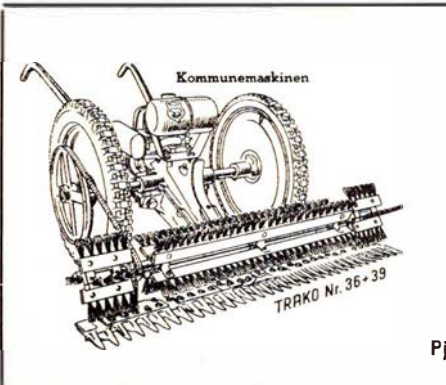
Gavlene er dobbelte. Vi bruger først en indre, ret svær gavl (fig. 5), af 4-5 mm fyrretræ. Når vi her ikke bruger krydsfinér, er grunden den, at dette ville flække, når undervognen fastgøres til vognkassen. Dette sker nemlig ved hjælp af små træskruer, der skrues gennem vognbunden og op i gavlstykkerne.

Den indre gavl, fig. 5, er foroven forsynet med et lodret snit, der svarer til tagstiveren, fig. 7. Denne er 8 mm høj, men skal foroven affases i overensstemmelse med tagets hældning.



Skonhed, som De ikke aner,
findes langs
private baner

Ved De, at
LEGO-børn
leger bedst!



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)



Esbjerg



SYMASKINER

Strandby Plads 3, Esbjerg
Telefon 2 44 85

CALTEX service station

Bjørn Nielsen, Stormg. 206, Esbjerg
Benzin – olie – vask – smøring
Hjulafbalancering – lygteindstilling
Quick service – Tlf. 2 72 20

VESTJYDSK AUTO-OPRETNING

Storegade 8 A – Esbjerg
Tlf. 2 34 56

JENS SELVEJER

Gardiner i stort udvalg
Vi tager mål, syer og hænger op
Strandbygade 29, Esbjerg, 2 74 10

HOLD DEM TIL VOLVO
– den holder til Dem

J. Østergaard Vejvad

aut. VOLVO forhandler
Samsøgade 2 – Esbjerg – Tlf. 2 55 55

Banepersonalet anbefales

Vesterbyens Farvehandel

Frede Alsrud
Strandbygade 56 - Esbjerg
Tlf. 2 19 82
Farver – Lakker – Tapeter

Ribe

Aktiselskabet
RIBE MASKINFABRIK
Leverandør til DSB
Telf. Ribe 970

Landbosparekassen for Ribe og Omegn

Torvet – i byens centrum
Telf. Ribe 40 og 524

Konfekturføretningen

Kaja Rasmussen, Olga Nissens efft.
Sønderportgade 13, Ribe
Hjemmelavet chokolade og konfekt.
Gaveæsker
Telefon Ribe 536

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

OCEKA kvaliteter
– den bedste kaffe –

BH-selvbetjening

Storegade 16 – Bramminge
Telefon 7 30 03

BYENS RADIO

A. Sønder
Alt i radio, fjernsyn, gramfonplader
Storegade 23 – Bramminge
Tlf. 7 31 69

TATOL

Bramminge
Parfumeri – Trikotage – Lædervarer
Isenkram – Legetøj og alle tiders
TATOL-KAFFE

ARNE CHRISTENSEN

Bageri – Konditori
Bramminge – Telf. 7 31 33

REFFINA VASK

– er helt rigtig
Bramminge - tlf. 7 33 96

Taulov Brugsforening

Taulov – Telefon 16

Grindsted Motor Co. A/S

Aut. FORD forhandler
Østerbrogade 7 – Grindsted – Tlf. 622

TATOL

v. Olivia Jensen
Hviding st.

Kolding

Aage Andersen

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

HOLGER LIND

Kolonial- og frugtføretning
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

Damesalon „FIX“

Kongebrogade 46 A – Kolding
Telefon 2746
1. kl. moderne hårpleje
Anni Møller-Nielsen (ny indeh.)

CALTEX Service

Haderslevvej 117 – Kolding
Tlf. 2554 og 2759
Benzin – Olie – Smøring
Aut. DOMI forhandler

SHELL Service Station

Ejnar Hansen
Mazantigade 12 – Kolding – Tlf. 1111
Benzin – Olie – Smøring – Vask

Brande

Rekord Vask

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

Konfekturføretningen

„ULLA“

Storegade 44, Brande – tlf. 236
Vore gaveæsker anbefales

Trikotageføretningen

Daghy Nielsen
Torvegade 5, Brande – tlf. 367
Trikotage – lingeri – garn

HEINES Viktualier

Torvet – Brande – Tlf. 546

Lav tagstiveren først, og udsnittet i gavlen bagefter.

Gavl og sider limes sammen jfr. fig 9 og tagstiveren indsættes.

De ydre gavlstykker, fig. 6, fremstilles af 1 mm finér. Disses opgave er blot at skjule vognkassens ret grove sammenføininger. Limes derfor blot uden på de indre gavlstykker og sidestykkernes endeflader.

Tagets to halvdele, fig. 8, er ligeledes af 1 mm finér (fiber eller kunststof kan også bruges) og limes til den øvrige vognkasse.

Når limen er tør, skal vi til at forsyne vognkassen med bræddeinddeling m.v.

Med en spids, hård blyant tegner vi alle mellemrummene mellem brædderne o.s.v. Blyanten trykkes så hårdt i træet, at den efterlader sorte riller.

Herefter limer vi alle side- og endestolper fast. Disse er 1 mm trælister (købt). Når limen er tør, filer vi ved hjælp af fil og fint sandpapir listerne ned til en tykkelse af 0,5 mm, hvorefter de bedre passer til skalastørrelsen.

Er man fiks på fingrene, udkårer man selv med et barberblad listerne af træet fra en tændstikæske.

Bemærk ved optegningen, at der foroven på hver side er to læsselemme.

Vognkassen borstes ren for træsmuld, og farves med shellak, tilsat rødt farvepulver (vandfarve). Den rette farve er den, som gammeldags rødkalkede bindingsværkshuse har. Vognen er altså ikke godsvognsbrun.

Farven skal være så tynd, at den som bejdse trænger ind i træet, hvorved blyantsoptegningen bevares klart. Prov først på en træpind.

Efter fastlimningen af støtterne må man omhyggeligt skrabe al udflydt lim af, idet limen forhindrer shellakken i at trænge ind i træet.

Påskriftstavlerne og undervogn er sorte. Vognens ejendomsmærke, last- og litraangivelse m.m. udføres med vandfast, hvid tusch, påført med pen.

Lad os til sidst fremføre en mærkværdighed. Overalt på banen blev vognene benævnt P1, men man havde aldrig opnået at få påmalet let, således at vognene uadtil bevarede deres oprindelige P-betegnelse.

J. B. Dyrkilde.

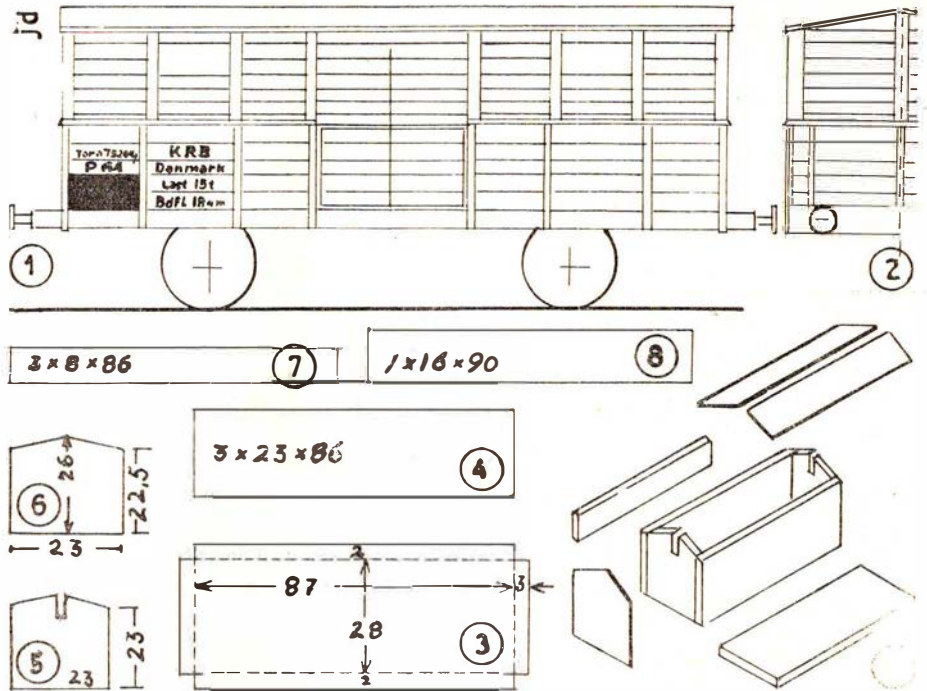


FOTO hobby

Belysningsmålere

Farvefilmens gode resultater afhænger som flere ved, af de rigtige belysningstider og blænderværdier. Farvefilmens ringe belysningsspillerum kræver en omhyggelig måling af lyset, for at finde den rette kombination mellem disse to faktorer. Derfor er belysningsmåleren et vigtigt værktøj for den amatør, der vil have den fulde glæde af sin hobby og valuta for de penge, han har investeret i samme.

Der findes et utal af forskellige belysningsmålere på markedet i dag, men vi vil gerne sige med det samme, at skal man have virkelig fornøjelse af disse målere, så skal man med det samme købe en virkelig god måler, så man er 100% sikker på resultatet af sine optagelser.

I dag er der mulighed for at kunne regne belysningstiderne ud helt op til timer, så kan man naturligvis sige, at det er nok

ikke mange gange man har brug for så lange eksponeringstider, men selve teknikken i disse målere viser, at det drejer sig om så fintfolende instrumenter, så man med fuld ret kan sige, at de virkelig »ved hvad de taler om«.

Vi vil gerne her i bladet fremhæve f.eks. to af de nye belysningsmålere, der kommer fra to af de mest kendte fabrikker indenfor denne kategori af fotografisk tilbehør.

E. & W. Bertram, München:
BEWI SUPER.

I det ydre minder den meget om den lille elegante og populære BEWI-QUICK-måler fra samme fabrik, med samme overskuelige skala og samme bekvemme princip med efterfølgingsviser. BEWI-SUPER arbejder imidlertid efter fotomodstandsprincippet og er overordentlig folsom. Den

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

Esbjerg og Omegns Sparekasse

Kongensgade 58 - Esbjerg

Aarhus opland

Jernbanepersonalets damer anbefales

Parfumeriet „EVA“

Randersvej 23, Århus – tlf. 6 77 09
Alle førende mærker i
parfumer og sæber.
„DIOR“ strømper . Bijouteri

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

Viby Brugsforening

Kongevej 18, Viby J. Tlf. *4 07 00
Østerallé 30, Viby J. Tlf. 4 16 70
Rosenvangsallé 2, Århus. Tlf. 4 05 23

ESSO Service Station

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

Grenaa

UNO-X Service

H. Henriksen, Havnevej 72, Grenå
Benzin – olie – selvvask
Den bedste benzin til billigste pris
Fineste service. Tlf. 2 18 48

Poul Thirsmark

Tandlæge

Blichersvej 42 - Grenå
Tlf. 2 18 12

Esso Service Station

Randersvej - Grenå - tlf. 2 01 39

Benzin - olie - vask
smøring

Aut. FIAT forhandler

Vi bruger produkter fra . . .

Grenaa Andelsmejeri

Nytorv 3, Grenaa, tlf. 2 12 22

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

KAREN's Fodklinik

Luthersvej 16
Exem – Fodspecialist
1. kl.s behandling
Tlf. Fredericia 757

Skal De købe legetøj –
så gå i LEGETØJSBODEN

Vendersdalsvej 13 - Fredericia
Tlf. 513

– det betaler sig

Alt i dukkereparationer udføres

BP Servicestation

Andr. Flensborgsgade – v. banegården
Horsens

Benzin – Olie – Diesel – Vask
Smøring – Hjulafbalancering
Opladning

De ringer – bilen vi henter og bringer
Telefon 2 19 40

Skanderborg

Spare- og Laanekassen

for
Skanderborg og Omegn
Telf. 37

Chic Trikotage

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

SKOMAGER

Svend Aage Andersen
Møllegade 1, Skanderborg – tlf. 886
1. kl. fagmæssig skotøjsreparation
Træsko i alle størrelser
Træsko opbundes

TOBAKSHUSET

Adelgade 43, Skanderborg – tlf. 347
Alle førende mærker i
tobakker – cigarer – cerutter
vine og spirituosa
Friskmalet kaffe hver dag

Silkeborg

Alderslyst Foto

Borgergade 6 – Silkeborg – Tlf. 3772
Alt i foto og kino
Fremkaldelser fra dag til dag

Vi anbefaler et besøg i
**Banegårdsrestaurationsen
Silkeborg**
Telefon 717

KNUDS AUTOVÆRKSTED

Lyngbygade 40, Silkeborg – tlf. 3737
Reparation af alle bilmærker
Hjulafbalancering – lygteindstilling

CALTEX Servicestation

Borgergade – Silkeborg – Tlf. 3616
Benzin – Olie – Vask – Smøring
og reparationer af alle mærker

Kør ind til

ESSO Service Station

Søren Kristensen, Randersvej 8, Ry
Benzin – olie – vask – smøring
Tlf. Ry 288

kan måle helt ned til $\div 2$ lysværdier ved 18 DIN og angiver belysningstider op til en hel time, svarende til det svageste lys, en fotograf i det praktiske kan komme ud for. Alligevel magter den også de kraftigste lyspåvirkninger – op til + 20 lysværdier – alt sammen i eet kontinuerligt måleområde fra rene natoptagelser til blændende strand og sneoptagelser. Til aflæsning af skalaerne medfølger en miniature-lommelampe.

Målevinklen har, på grund af den store cellefølsomhed, kunne begrænses til 35°, hvilket bidrager til de meget præcise måleresultater. Til direkte lysmåling er indbygget et særligt dæksel med asfærisk diffusor-forsats. På denne måde måles præcist styrken af alt det lys, der rammer objektet fra enhver vinkel i rummet, med BEWI-SUPER vendt mod kameraet fra objektets plads.

Fotomodstanden eller Cadiumsulfid – (CdS) – cellen får strøm fra en lille kvik-solcelle, der kan holde i to år.

Filmfølsomheden kan indstilles fra 11 DIN/12 ASA til 36 DIN/3700 ASA.

Blænderrækken går fra 1 til 45, lukkertider fra 1/1000 til 1 time.

5 kinohastigheder fra 8 til 128 bill/sek., lysværdital fra + 20 til $\div 3$.

Prisen er omkring 190 kr. inkl. nylon-cord, miniature-lampe.

Sangamo Weston, England:
WESTON MASTERS 5.

Med den estimerede Weston MASTER belysningsmåler er vi ovre i den professionelle kvalitet. Den nye model 5 er ligesom sin forgænger indfattet i et stålhus, men nu med grå bund der harmonerer smukt med det matte stål. Indstilling af filmfølsomhed omfatter nu foruden ASA også DIN (helt fra 0.1 til 16000 ASA = fra under 1 til 43 DIN).

Viseren er fastlåst og kan kun frigøres til måling ved tryk på en knap.

Enhver risiko for forskydning af måleresultatet er således bortelimineret.

Viserlåsen kan dog frigøres til konstant fri viserbevægelse.

Skalaen har den professionelle inddeling med alle mellemtider og mellemblændere som f.eks. 1/40–1/60–1/80–1/150 sek.

o.s.v., naturligvis foruden de almindelige tal i hele værdier såvel i den gamle som lineariseret lukkerskala: 1/25–1/30–1/50–1/100–1/125 sek. o.s.v. og almindelige internationale blændere som 4–5, 6–8–11 o.s.v. Alligevel er skalaerne let overskuelige gennem forskellig farvede felter og tal i klar, stor typografi, således at den almindelige bruger af måleren straks vil føle sig hjemme.

Denne nye model 5 har også mange andre af de mere kendte fordele: Professionel præcision i måling, fin stødsikkerhed, lysværdital, over- og underbelysningsområder m.m.

Endnu et plus har denne måler: Den uforlignelige WESTON MASTER INVERCRONE forsats til direkte lysmåling følger nu med selve måleren, det samme gør læderetuierne til måler og Invercone. Prisen ligger omkring 200 kr.

K.S.

Forskellige fototips

Det hænder, at man er så travlt med at få monteret sine farvedias, at man glemmer en kritisk gennemgang af disse forinden monteringen påbegyndes. Efter nogle forevisninger i projektoren bliver man klar over disse »nitter«, og er ked af dem.

Har man benyttet dækglass, der er klæbet sammen med strimler af papir, og vil man bruge glassene endnu engang, (man kan jo få løse strimler separat), skæres de fra hinanden med et barberblad. Glassene lægges derefter i et varmt vandbad tilsat lidt soda. Efter nogen tids forløb løsner papiret sig og man skyller derfor glassene rene i vandet og lægger dem over i et bad af eddikesyre (20% iseddikesyre) eller i meget fortyndet saltsyre. Til slut skylles glassene i rent vand og meget omhyggeligt. Man tørrer dem og pudser dem i en ren linnedklud.

Regnvejsfotografering

I lettere regn kan en god modlysblænder give en ganske god beskyttelse af objektivet, men skal man tage situationer i styrtende regnvej, skal man helst have en bedre beskyttelse, da den mindste regndråbe på objektivet giver uskarphed.

Jeg har set en fotoamatør klare dette problem ved at skære et tandglas af plastik midt igennem på langs. Dette havde han så fastgjort på kameraet ved hjælp af tapestrimler, der let lader sig fjerne igen uden at efterlade sig spor. Det er en god og billig løsning, men man må passe på, at plastikbægeret er så stort, at det ikke kommer med på billedet.

I øvrigt er det bedst ved regnvejsfotografering, om man har en bekendt med der kan holde en paraply over, medens man tager billedet. Det gjorde ikke noget, om denne bekendt var af det andet »køn«, det er da det hyggeligste.

Anochrome Experimentalfilm blev brugt af astronauten L. Gordon Cooper. Filmen har en hastighed af 160 ASA og var en speciel 70 mm film for almindelig fotografering fra rummet i rumkapslen Faith 7.

Major Cooper havde også et andet ka-

De Skulle Bruge



KAMERERA OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Deres Bank —

ESBJERG BANK

AKTIESELSKAB

— den lokale bank

... feriebesøg i Hovedstaden
så hyg Dem i gågaden
og kig på fotoudstyr hos

FOTO SPECIAL

Vimmelskiftet 47 - København K. - PA. 5727

Aarhus

OLIEFYR

Service på alle typer oliefyr
Garanti- og serviceabonnement
tægnes for en for Dem fordelagtig pris

HOLMBO & KJÆRULF

Samsøgade 80 . Århus C . Tlf. 2 83 11

FACADEBEHANDLING

af huse, villaer og ejendomme
udføres af fagmand. Tilbud uden forb.
over hele Jylland.

Sv. Fuhlendorff,

Sjællandsgade 29, Århus C.
Telf. (061) 2 35 30

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

Brunsgade 46-48, Århus - tlf. 2 61 99

B. TØNNESEN

Murermester

Grønnegade 85 - Århus
Tilbud på isolerings- og facadearb.
gives uden forbindelse
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

Frederiksbjerg TÆPPEHUS

Frederiks Allé 104 - Århus
Telefon 3 17 47

Største udvalg i tæpper og løbere



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 - rullevask
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

SKOMAGEREN

Rosenvangsallé 202 . Højbjerg
Telefon 7 15 74

1. kl.s arbejde - Rimelige priser

OLIEFYR

RECK's Opvarmnings Co. A/S

Åboulevarden 39 - Århus
Tlf. *2 95 20

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 ¼

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

Tobaksforretningen

Jægergårdsgade 87 - Århus
Tlf. 2 50 68

Cigarer - Tobakker - Vine
og altid en pipe for Dem

Jernbanepersonalet anbefales

KOLONIALFORRETNINGEN

S. N. Kejlstrup

Dannebrogsgade 8, Århus
1. kl. kolonial - vin - tobak
Konserver - Specialitet: Kaffe
Tlf. 2 25 29

Er gulvet grimt og skummel så ring til Hummel

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

REKORD VASK

Rosenvangsallé 216 - Højbjerg
Tlf. 7 10 19

Våd vask - tør vask - rullevask
Færdig skjortevask
Tøjet hentes og bringes

N. C. Andersen

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

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

mera med Anscochrome film ultrahastighed på 200 ASA og 35 mm kassetter til fotografering af svage lysfænomener. Disse nye Anscochrome film er fremkaldt ved den nye 80 F proces.

CASTLE FILMS, der leverer spillefilm i 8 og 16 mm i alle kategorier og smagsretninger f.eks.: tegnefilm - børnefilm - rejsefilm - sportsfilm - Western - Science Fiction - nyhedsparader - reportagefilm o.s.v., der er over 300 forskellige film at vælge imellem, leverer nu det kolde gys til sommervarmen:

Mission: 22 ortits - med U.S.A.'s rummand 22 gange rundt om jorden. Filmen der idag allerede er historie, viser den dramatiske afskydning. Vi ser den enorme kommandocentral med kontrolapparater i funktion både på jorden og i luften, og den aktivitet der er på land og på havet m.m. Vi er på skibet der samler Cooper op og er med ved modtagelsen hos præsident Kennedy, for til slut at deltage i »Ticer-Tape« paradet i New York.

K.S.

Personalia

Rutebilvæsenet

Afdelingsingeniør K. N. Andersen, Rutebilvæsenet, er udnævnt til Sporvejsdirektør ved Københavns Sporveje fra 1. september.

Dødsfald

Stationsforst. H. C. Buchwaldt, fh Jebjerg, 92 år.

Lokofører T. Hansen, fh mdt Gb, 85 år.
Stationsmst. K. J. P. Skott, fh Nørre Kolund, 85 år.

Trafikinsp. J. C. Plesner, fh Fredericia, 84 år.

Håndværker H. Dyhrberg, fh malerværkst. Gb, 83 år.

Lokofører O. H. Christensen, fh Skandeborg, 82 år.

Stationsforst. A. J. Andersen, SNNB Stubbekøbing 1910-46, 83 år.

Rangerformand N. M. Jensen, fh Århus, 79 år.

Lokofører V. Sørensen, fh Skjern, 78 år.

Lokofører J. A. Kjeldsen, fh Århus, 77 år.

Stationsforst. V. Diekmann, fh Birkerød, 70 år.

Stationsforst. R. Meyer, OHJ, Vig st., 1937 -58, 70 år.

Stationsmester J. Gyldenløve, fh Stevnstrup, 76 år.

Lokofører K. Rasmussen, fh Ålborg, 69 år.

Trafikinspektør J. T. Plan, Fredericia, 64 år.

Lokofører E. A. Christensen, Århus, 64 år.

Togfører N. C. V. Olsen, Gedser, 65 år.

O.trafikassistent P. N. Tryg, Borup, 62 år.

Trafikinspektør C. S. T. Munck, Nyborg, 62 år.

BOG-anmeldelser

Fem sommertræner

De moderne billigbøger kan prises for flere ting - blandt dem den, at de muligvis optryk af gode ældre bøger, som er udsolgt i normaludgaver, men som nye læsergenerationer gerne vil lære at kende.

Et optryk af denne art er Jens Giellstrups roman fra 1939, »Kys til højre og venstre«, nu udsendt i Gyldendals Tranebøger som nr. 115. Forfatteren, der mistede livet som RAF-flyver under krigen, var kun 21 år, da han modtog H. C. Andersen-Medaljen for denne oprigtige debutroman om det altid aktuelle problem, unge menneskers forhold til kærlighed og erotik.

Endnu en prisbelønnet forfatter indgår i serien, nemlig Albert Dam, der i efteråret blev tildelt både kritikerprisen og kollegaernes ærespris for sin bog »Syv Skildrier«. Tranebogen er hans roman fra 1956, »Morfars By«, hvor han træfsikkert skildrer dansk landsbyliv for hundrede år siden.

Et hurtigtog på vej fra Ostende til Istan-

bul er rammen om den hektiske og spændende handling i Graham Greenes »Istanbul-Expressen«, oversat af Jens Kruuse og tidligere udsendt på dansk under titlen »Mennesker i Toget«. Det er en af de bøger, Graham Greene selv betegner som entertainments, mens andre ville kalde den en kriminalroman.

Med Sigurd Hoels roman »Arvestålet« forlægges skuepladsen til en lille norsk bygd i begyndelsen af sidste århundrede. Hovedpersonerne er en rationalistisk præst og den unge bonde Håvard, hvis ulykke er den, at han ikke kan tåle at se kvinder græde. Bogen, der udkom i besættelsens første vinter, er i Norge en af Hoels mest læste bøger.

Den største læserskare har dog uden tvivl Sally Salminens »Katrina«, der er oversat til mere end 20 sprog. Skildringen af den ukuelige kvinde fra Ålandsoerne, hendes liv i slid, kærlighed og menneskelig modning, bliver stående i erindringen som en stor og uforglemmelig oplevelse.

Pris kr. 4,25 - dobbeltbind kr. 6,25.

SPEKTRUM:

For første gang: en samlet fremstilling af problemet cigaretter og lungekræft.

»... det er desværre næppe endnu gået helt op for folk, hvilken nøje sammenhæng der er mellem overdreven nydelse af tobak og en lang række sygdomme. Oplysning er i reglen bedre end forbud. Man må være Michael Schröder taknemmelig for, at han har skrevet bogen »Ryg bedre«; der ligger et stort arbejde bagved. Det er ikke propaganda, men saglig oplysning bygget på de omfattende og grundige undersøgelser, der er foretaget i de senere år, for at komme sandheden om tobakens virkninger så nær som muligt. Det er en sober og velskrevet beretning. Læs den og tag selv Deres standpunkter.

Sådan skriver professor Husfelt i sit forord til Michael Schröders »Ryg bedre«, den ny tobaksbog. Michael Schröder er ikke fanatiker. Han siger ikke »Hold op med at ryge«, og heller ikke »Ryg så meget De har lyst«. Han vælger den kloge middelvej, »Ryg bedre«. Det er et slogan, vi alle kan acceptere.

Der er ikke ét ord propaganda i denne

BRØDRENE LEERVAD

aut. elektricitetsfirma



Udfører arbejder for DSB

Norgsgade 41 - Esbjerg - telf. 2 00 11

Haardfrossen Klaris

lev. i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.

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

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

Thyborøn: A/S Thyborøn Isværk . Tlf. 3

Hirtshals: A/S Hirtshals Isværk . Tlf. 70

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

bog, hverken for eller imod tobakken, men derimod alle videnskabens nyeste og mest slående resultater i forholdet mellem tobak og organisme.

Michael Schroder viser bl.a., at cigaretterne først er skadelige, når man kommer op på et dagligt forbrug over 4 à 5 – og mon det ikke vil falde de fleste lettere at nøjes med 4-5 end at holde helt op?

Det er dog muligt, at den, der har læst bogen til ende, lægger tobakken helt på hylden. Forfatteren forudser dette resultat, men han propaganderer ikke for det.

Derfor kan enhver ryger – og for den sags skyld også enhver ikke-ryger – have glæde af at læse bogen. Den er ikke en loftet pegefindex, men en klog ven, der giver et godt råd. Den bog burde oversættes til alle sprog.

117 sider, pris kr. 14,75.

Nye jernbanebøger fra England

Ransome-Wallis: The Last Steam-Locomotives of Western Europa.

Indeholder 321 store sort-hvide fotografier, der alle er forsynede med fyldestgørende, tekniske forklaringer. Endvidere er den inddelt i afsnit efter de forskellige lande, og hvert afsnit bliver indledt med en oversigt over jernbaneudviklingen i det specielle land. Herfra er der henvisninger til de enkelte plancher.

Bogen indeholder 179 sider i formatet 28,5X22 cm trykt på krideret papir og indbundet i sort hellærred.

Kr. 56.50.

Cecil J. Allen: British Pacific Locomotives. Rigt illustreret. 240 sider.

Indbundet: kr. 47.50.

G. Freeman Allen: Modern Railways the World Over. Illustreret med både sort-hvide og farve-fotografier. 144 sider.

Indbundet: kr. 18.00.

H. F. Howson: London's Underground. 3. reviderede og udvidede udgave. 125 sider. Illustr.

Indb.: Kr. 23.75.

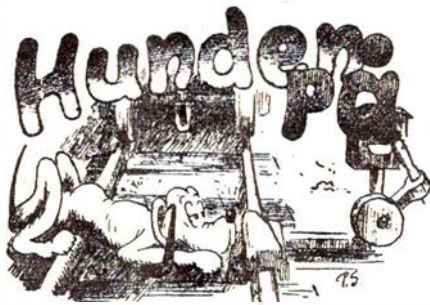
O. S. Nock: Locomotives of the North Eastern Railway. 200 sider. Illustr.

Indbundet: kr. 28.25.

L. T. C. Rolt: Thomas Newcomen. The Pre-History of the Steam Engine. 158 sider. Illustr.

Indbundet: kr. 28.25.

Bøgerne kan bestilles hos P. Haase & Sons boghandel, København K.



Næstsidste nyt!

Lyntog og Stanley

To af vore fortræffelige nye lyntog var ankommet til Langå, hvorfra de samles til et tog til København. Koblingen foregik lidt voldsomt, men snart var man på vej sydpå. Der havde imidlertid været noget besvær med at skabe forbindelse mellem de to tog, så en ingeniør på den ene side og en togbetjent på den anden side arbejdede intenst på at få de lufttætte døre til at åbne. Efter at have bakset en stund dermed i de rejsendes påsyn, åbnede dørene sig pludselig af sig selv, og de to mænd stod ansigt til ansigt, hvorefter den ene skælmagtig med høj rost udbrod:

– Dr. Livingstone, formoder jeg!

Alle tilskuerne morede sig, og jeg synes det er glædeligt, at der i en etat som DSB, med så mange stovede reglementer, findes folk, der virkelig har humoristisk sans. Forøvrigt tror jeg nok, at jernbanefolk er noget af det mest humoristiske, det har jeg da stød på ofte, så jeg vil slutte med et hurra for det gode humor!

H.G.C., Odense.

Den nye båd

– Hvad synes du om min nye båd?

– Ja, den kan jo se meget godt ud, men du kommer altid til at sejle med mindst 3 mands besætning!

– Hvorfor det?

– Jo, en til at ro, en til at ose vand, og en til at råbe om hjælp!

Gamle minder

– Kære mand, kan du huske den dag du friede til mig?

– Ja, ja, det var den dag da jeg havde tabt mine briller!

Rejsen til Paris

Manden skulle på rejse til Paris, men forinden afrejsen betroede hans kone ham, at dersom han var hende utro på rejsen, ville hun springe ud fra altanen!

Da han vendte hjem fra rejsen, stod

hans kone på altanen og vinkede til ham. Han vinkede igen og råbte:

– Hop, kære kone, hop!

Sorte tjenestefolk

Det er ikke til at holde negere som tjenestefolk mere, for enten laver de revolution eller også vil de på universitet og studere!

Læn Dem ikke ud

overskridelse straffes efter tyngdeloven!

Brevkassen

Sp.: Monstro dog ikke, at redaktoren ofte selv har lagt mærke til, at der ved nedgangen til den underjordiske på Amagertorv kun findes trappegelænder ved den højre side. Er dette nu et udslag af rationalisering eller skyldes det teknikernes nok som bekendte, men meget utidige frygt for at overskride anlægsbudgettet?

Ærbodigst

(Af diskretionshensyn er navnet tilbageholdt af red.)

Sv.: Da alt vedrørende undergrunden i vore dage har mere end almindelig interesse, har vi ladet spørgsmålet gå videre til den pågældende overborgmester, der – meget urbant – svarer:

»En vandringsmand ad vor – verdens længste – gågade har undervejs haft rig lejlighed til at forsyne sig med diverse ting og genstande og vil ved heromhandlede historiske steder meget let blive mindet om Hamlets bekendte tvivl: to Beer eller ikke to Beer, idet han selv står overfor dilemmaet: at lade eller lade være.

Beslutter han sig imidlertid til det første, ja, så er gelænderet betragtet som en kommunal service, så han kan holde sig, til han kommer ned. – Den opadgående trafik har jo ikke tilsvarende problemer, – man falder jo dog ikke opad.

Med tak for interessen . . . « o.s.v.

**Nu kan det være nok –
ja eller nej –**

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

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 betjening
og 1. kl.s hårpleje

Jernbanepersonalet anbefales
PENSIONATET
Søndergade 1, Struer – tlf. 5 01 47
Veltillavet mad til rimelige priser
Pensionærer modtages

Holstebro

Banegårdskiosken Holstebro

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

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

PEDER LYNGB
Bageri og Konditori
Sønderlandsgade 25 – Holstebro
Bestillinger til fester modtages
Telefon 592

FIAT 1100 Special
... italiener fra front til halefinne
Bjærner Pedersen
Hostrupsvej 10, Holstebro, tlf. 3033

Chr. Thorsen
Sønderlandsgade 27 – Holstebro
Telefon 646
Cykler og knallerter
Salg og service

FEDDERSEN's
Blikkenslagerforretning
Vester Strandgade 18
Udfører arbejde for DSB
Tlf. Ringkøbing 173

Skjern

BANEGÅRDSKIOSKEN
S. Knudsen
Skjern – Telf. 389

Skjern Cyklelager
Cykler – Cykledele
Gummi en gros
Tværgade 2 – Skjern – Telf. 176

Jernbanepersonalets damer anbefales
SYBODEN
Østergade 12, Skjern – tlf. 616
Alt i broderi og linge

Varde

Deres direkte olieledning –
VARDE 2 12 05
klarer alle fyringsproblemer
BP Varde depot
Jens Ove Hansen, Smedegade 37
Varde

Dan Ballesgaard
Handelsgartner
Vesterport – Varde
Tlf. 618

Vestjysk Hushjælp
Veibelsgade 1 – Lemvig – Tlf. 1165
H. Dahl
Komfurer – køleskabe – røremaskiner
og støvsugere

Thisted Værktøjsmagasin
Knud Mortensen
Storegade 10 – Thisted – Tlf. 400
Stort udvalg i
isenkram – udstyr – værktøj

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

Randers

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

KIOSK „LERVANGEN“
v/ C. H. Pedersen
Lørvangen 56, Randers – tlf. 2 62 25
Dag- og ugeblade
Skriverekvitter
Telegrammer til alle lejligheder

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

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

Aalborg

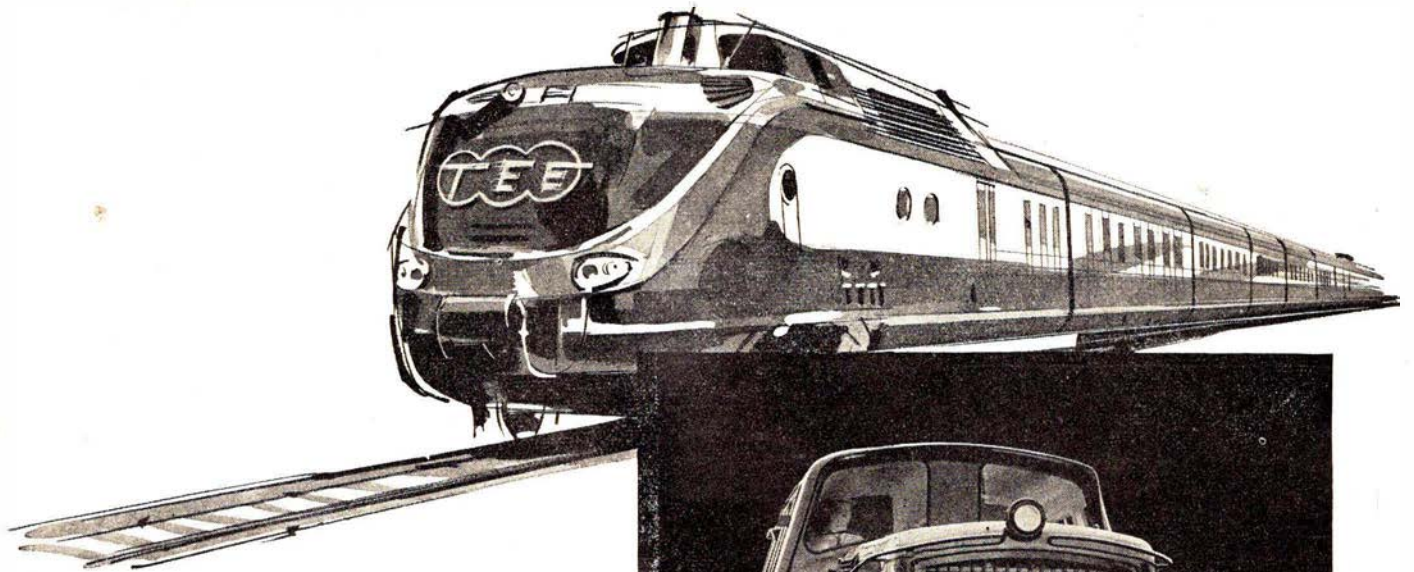
A/S Norvin & Larsen
ingeniør- og
entreprenørforretning
Udfører arbejde for DSB
Jernbanegade 21 – Aalborg
Telefon 2 85 99

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

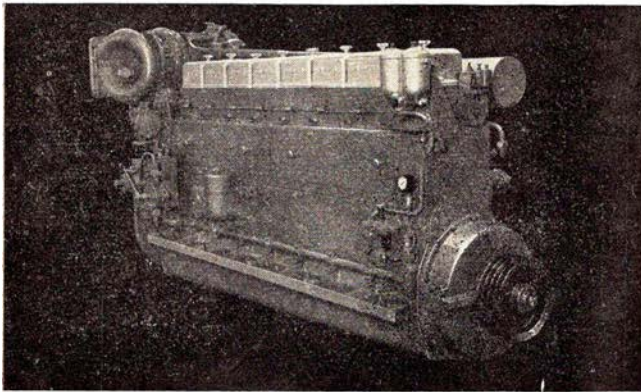
CALTEX SERVICE
Budolfi Plads, Aalborg
Benzin – olie – vask og smøring
Telf. 2 86 22

Brdr. Mortensen
MOTOR- og MASKINFABRIK
Nyhavngade 80 – Aalborg
Tlf. 2 39 30



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE

TIL

jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{1}{2}$

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