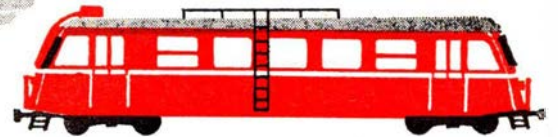
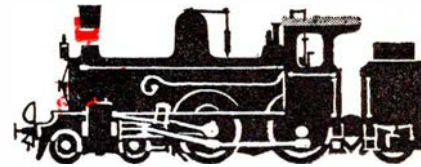
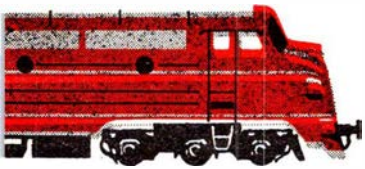


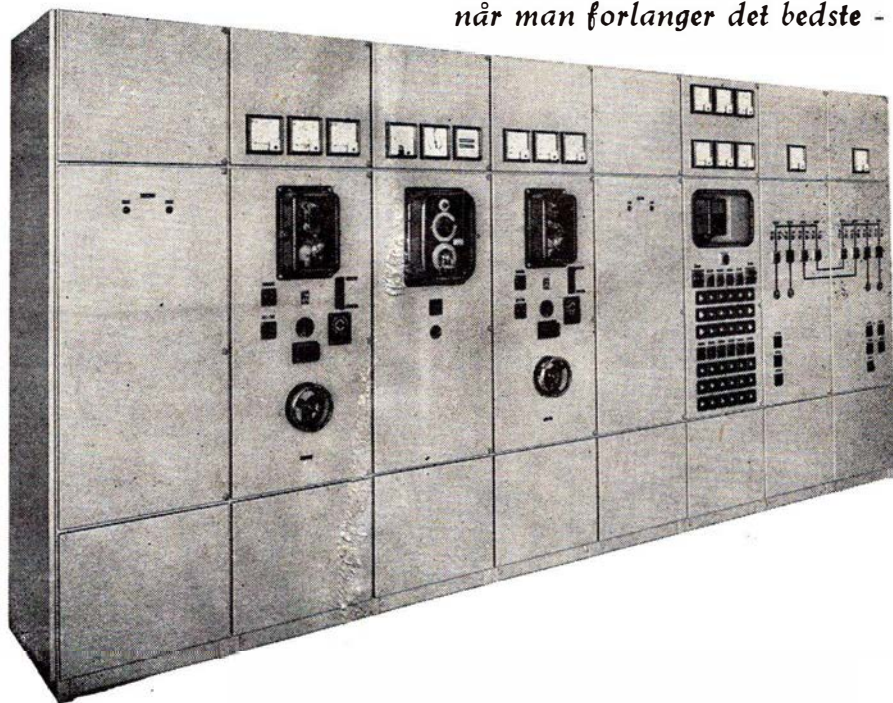
# JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

## KAPSELEDE TAVLER

Generator- og  
fordelingstavle  
for en af  
loranstationerne  
på Grønland



*når man forlanger det bedste -*



AKTIESELSKABET  
**E. RASMUSSEN**

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

# Duros

- det robuste rørpladebatteri

hvor der stilles krav til kvalitet

Det kendte LYAC-autobatteri monteres i alle bustyper.

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



AKTIESELSKABET ACCUMULATOR-FABRIKEN  
KGS. LYNGBY · TLF. 87.16 45

BANKBOG

DEN DANSKE LANDMANDSBANK

BANKBOGAFDELINGEN

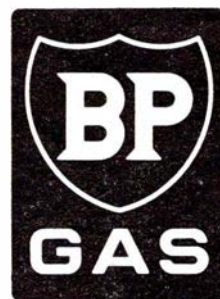
EN BANKBOG  
åbner alle muligheder  
- indsæt Deres penge i

LANDMANDSBANKEN



JEG  
ER  
GLAD  
FOR  
BP GAS

DET  
BLIVER  
DE  
OGSÅ



AARHUS (061) 3 69 33  
FREDERICIA (0431) 2770  
KØGE (03655) 1700



Redaktion og ekspedition:

## JERNBANE-BLADET

H. E. Rybro, M. D. F. (ansvarhavende)  
Valby Langgade 223 t.v. - København Valby  
Telefon 30 87 71

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

Jylland-Fyn's kontor:  
Egevang 6st. - Vejle - Telf. 4506  
Udkommer een gang om måneden.

**Abonnement**  
**10 kr. årlig.**

Kan bestilles på girokonto 600 82  
Jernbane-Bladet - København Valby

Medlem af  
Dansk Fagpresseforening  
og  
International Tidsskriftsfederation  
Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

AUGUST 1963

*Dette nr. indeholder:*

Det går bedre og bedre . . . . .	side 239
Månedens emner . . . . .	» 240
Erindres det . . . . .	« 242
Månedens foto . . . . .	» 243
En tur til Hvalpsund . . . . .	» 244
Svensk rapsodi . . . . .	» 245
Dansk Jernbane Klub . . . . .	» 246
Odsherreds Jernbanes MaK tog . . . . .	» 247
Langå—Viborgbanen 100 år . . . . .	« 250
Dansk Model-Jernbane Klub . . . . .	» 253
I få linier . . . . .	» 255
Juli dagbogen . . . . .	» 255
Privatbane nyt . . . . .	» 255
Model jernbane . . . . .	» 257
Foto hobby . . . . .	» 259
Personalia . . . . .	» 261
Bog anmeldelser . . . . .	» 263
Hunden på . . . . .	» 264

### Tillægget:

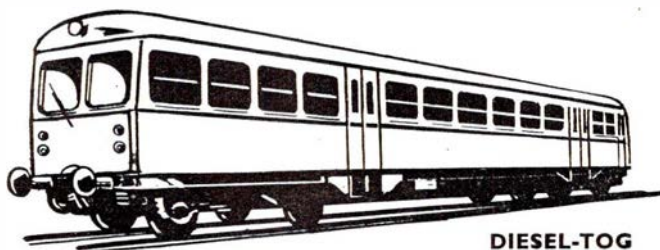
Trafikinspektør E. A. Lynges  
Erindringer fra 53 år ved DSB side 17-32  
(fortsættes)

# 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*

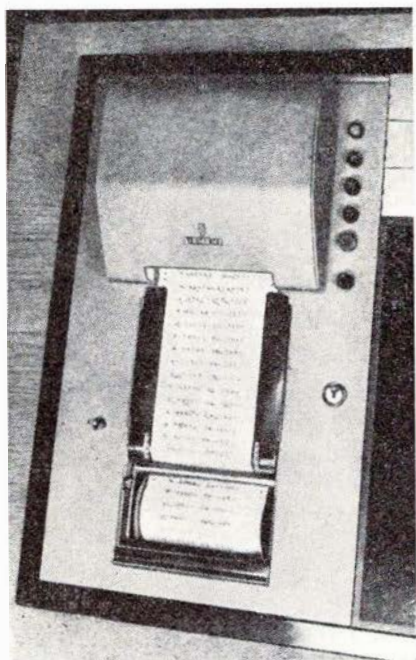
*Rejselekture*

Venlig hilsen

**Bladhandler-Forbundet**

i Danmark

  
**SIEMENS**



**SIEMENS Togviserskilt**

**SIEMENS Tognummertrykker**

**klar og tydelig information**

FABRIKAT: SIEMENS & HALSKE AG. - BERLIN-MÜNCHEN

**DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB**

Blegdamsvej 124 · København Ø · (01 76) Tria 6464 · Telex 2313

# Det går bedre og bedre —

## *August causeri*

Ferietrafikken er nu gået ind i sin sidste måned, og efter alt at domme er den gennemgående blevet afviklet på tilfredsstillende måde. På enkelte dage har der været nogen ventetid for bilister uden pladsreservation ved Storebælt og Rødby Færges overfarterne. Fugleflugtslinien har fået en start over alle forventninger, der i nogen grad skyldes ophævelsen af pastvangen fra tysk side.

Men det er ikke alle, der er tilfredse med fugleflugtsliniens start. Den Rødby borgmester er først og fremmest utilfreds med, at restauratoren og kioskeforpagteren på færgen »Fr. d. IX« har taget fast bopæl i Rødbys nabokommuner, og nu senest da det forlød, at de to tyske færger skulle være ene om at klare færgefarten i vinterhalvåret. Det sidste var vel noget forhastet, da man netop stod for at skulle forhandle om, at flest mulige godsvogne til det østlige Danmark og transiterende vogne til Sverige og Norge skal sendes over Rødby færges i stedet for over Padborg, hvilket antagelig vil kræve tre færges i fart hele året, og til næste sommer endnu en dansk færges.

Også på Fyn er man utilfreds med fugleflugtslinien, da det nu kun er få bilister, der tager vejen over Fyn, når de skal til og fra det sydlige udland. Men sådan har det altid været, 100 pct. tilfredshed kan aldrig skaffes.

På Jernbaneskolen i Roskilde lærte godsejeren Martin Buck os, at de af banernes kunder, der havde sat sig godt ind i banernes godsreglement og takster, kunne blive nogle kostbare kunder! I denne forbindelse kan det siges, at mange af banernes personale snyder sig selv, ved ikke at være tilstrækkelig kendt med bl.a. lønningsloven og ordresamling A's bestemmelser. Vi er således lige blevet bekendt med to tilfælde, hvor vedkommende ikke vidste, at den der ved afsked, eller enken ved mandens død, skal fraflytte en tjenestebolig, har krav på flyttegodtgørelse.

En pakhusmester på en stor københavnsk banegård blev, ved sin afsked på grund af alder, afkrævet sit frikort af stationen, trods det, at bestemmelserne giver ret til at beholde kortet i et år efter afskeden. Han har senere, på vor tilskyndelse til klage derover, fået et nyt frikort.

Det er nu engang sådan, at dersom ikke hver især sørger for at kræve det, der tilkommer dem, må de undvære, da der som regel ikke er nogen, der gør opmærksom på, at man har snydt sig selv — tværtimod!

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

Levealderen blandt menneskene i den højt civiliserede del af landene er vokset betydeligt og vokser stadig. Det er udregnet, at i USA var i år 1900 kun 6,4 pct. af befolkningen mere end 60 år, medens der i 1960 var 12,8 pct. der havde nået denne alder, altså dobbelt så mange, der i antal mennesker udgør 23 millioner. Man har ligeledes udregnet, at tallene i 1980 vil være vokset til 34,5 millioner mennesker (13,3 pct.) og en tilsvarende udvikling i andre lande. I almindelighed er man tilbøjelig til at mene, at årsagerne til den stigende levealder ligger i maskinernes overtagelse af det hårde legemlige arbejde, forkortet arbejdstid og naturligvis lægevidenskabens store udvikling, bedre hygiejniske forhold og meget andet. En ret ny gren af videnskaben gerontologien, hvis forskere søger at finde frem til, hvorfor vi ældes, hvilke ændringer der sker i organismen med alderen, hvad der forårsager disse ændringer, og hvorledes man kan have mulighed for at modvirke disse ændringer.

En amerikansk gerontolog, professor Nathan Scock, har opstillet en oversigt over de forskellige organers gennemsnitlige tilstand hos en 75-årig set i relation til en 30-årig. Han finder, at hjertets pumpekraft er nedsat til 65 pct., blodtilførselen til hjernen er sunket til 80 pct. og til nyrerne til 42 pct. Nervernes ledningshastighed er sunket

til 90 pct., antallet af smagsnerver på tungen nedsat til 36 pct., medens den kropslige arbejdsevne set generelt er reduceret til 70 pct., håndens muskelkraft til 55 pct., den maximale iltoptagelse under kropsarbejdet til 40 pct., og stofskiftet i det hele faldet til 84 pct. af værdien hos den 30-årige.

Det er meget lidt lægevidenskab ved om årsagerne til at menne-

sket ældes, og gerontologerne vil fortsat studere dette spørgsmål.

Så har omsen fejret sit et års jubilæum d. 1. august, julipristallet faldt, obligationerne stiger, valuta-beholdningen stiger, og der blev ikke vedtaget lukning af nogen banestrækning i denne måned, ja, det er helt utroligt så godt det går!

—bro.

## Vi har modtaget . . .

### Fyenske Privatbaners fremtid II

Et næsten ommere punkt er materiellet. Nordfyensbanen råder over en del skinnebusser, som langt de fleste tog kores med. Disse burde måske med tiden udskiftes med de lidt større svenske, som HTJ og OHJ køber brugt. Et nyt dieselloko trænger banen til, for de to Frichs loko er næsten slidt op. Måske kunne det betale sig at sætte ny indmad i dem, for det er jo ligegyldigt, om et godstogsloko ser lidt gammeldags ud, når bare det er godt indvendigt. OKMJ og OMB har to motorvognstyper. Den kraftigste dieselelektriske, og den mindre dieselmekaniske. Den store elektriske type må vist betegnes som slidt op, blandt andet fordi de har været brugt til godstog i mangel af dieselloko. Den lille type skulle derimod være god nok, især da man er ved at udstyre dem med Leyland-motorer. Imidlertid skulle man måske have sat nyt gear i dem samtidig med, evt. Wilsogear som HTJ's svenske skinnebusser. Leyland-motoren går noget hurtigere end den gamle motor, så det kniber med at trække i det høje gear med den gamle gearkasse. Motorvognene er behagelige at køre i, og hvis de fik en frisk farve, for eksempel rød og gul med solvbrønceret tag, ville de se 20 år yngre ud. Til supplerings af dem kunne man måske købe et par motorvogne fra HLA, som nu lukker. Et par skinnebusser af den store svenske type kunne også bruges, men de er faktisk ikke store nok til nogle af togene, og da mange af togene skal have ilgodsvogne med fisk eller frugt med til Odense, er de jo ikke så anvendelige. De kunne måske bruges til badetog og særtog, men det kræver, at man har flere, der kan kobles sammen. Dieselloko mangler hårdt på de fyenske privatbaner. MaK typen har jo vist sig at være god på flere privatbaner, men General Motors laver nogle meget smarte små dieselloko med hydraulisk træk og på bogier, der også ville være velegnede. De er på 800 hk og de kunne bruges både i godstog og svære persontog, som f.eks. badetog og week-end-tog. Banerne råder jo over nogle fine damploko, der til glæde for entusiastene, men til sorg for pengekasen, bruges en del i øjeblikket. Denne dampkørsel i utide er for dyr, men det er et spørgsmål, om det kan betale sig at købe flere dieselloko end til den daglige drift, for roetogene kan udmærket kores med damp, da det kun er nogle måneder det drejer sig om. Om ikke andet, ville det glæde dampentusiastene.

## Månedens emner . . .

### Beholdertransport i overstørrelse

Et samarbejde mellem Aalborg værft og DSB har i den seneste tid sat DSB ikke så lidt hovedbrud. Værftet har påbegyndt en ny valutaskabende produktion i beholderne i overstørrelse til flydende gas, der skal leveres til Dansk Shell. Da beholderne rager langt uden for læsseprofilet, må togenes fart nedsættes til maksimalt fem km/t.

Men DSB skal klare transporten, for statsbanerne har været rådgivende, da beholderne blev konstrueret på værftets kedelafdeling. DSB fik simpelt hen stillet opgaven: Hvor stor en beholder – målt med millimeters nøjagtighed – kan transporteres med banerne? Og herefter blev beholderne »skræddersyet«.

Beholder nummer et blev leveret til Viborg. Det var en forholdsvis smal sag. Værre var det med en beholder til Dansk Shell Gas i Ringsted, da kedlen var et par centimeter for høj.

Kedlen, der er 27,4 meter lang, 3,5 meter bred, og vejer 35 tons, er anbragt på tre sammenkoblede godsvogne. I to af vognene har DSB simpelthen fjernet bundbrædderne for at få sænket beholderen tilstrækkeligt. På Storebælt er det kun bestemte færger, der kan klare overførslen, og så kun på midtersporet og hvis vandstanden er gunstig.

Og hvad koster det så? 2-3000 kroner, hvilket må anses for at være forholdsvis billigt for en beholder til et sekscifret beløb.

### DSB færger holder flyttedag

Tredækkeren »Arveprins Knud«, der skulle være leveret i juni i år, ventes færdig i midten af september. Helsingørskibsværft hævder, at det er forsinkelser fra værftets underleverandører, der er skyld i den forsinkede levering.

Storebælts-overfarten skal inden længe afgive færgen »Freja« og senere »Broen« til Kalundborg-Samsø-Århus overfarten.

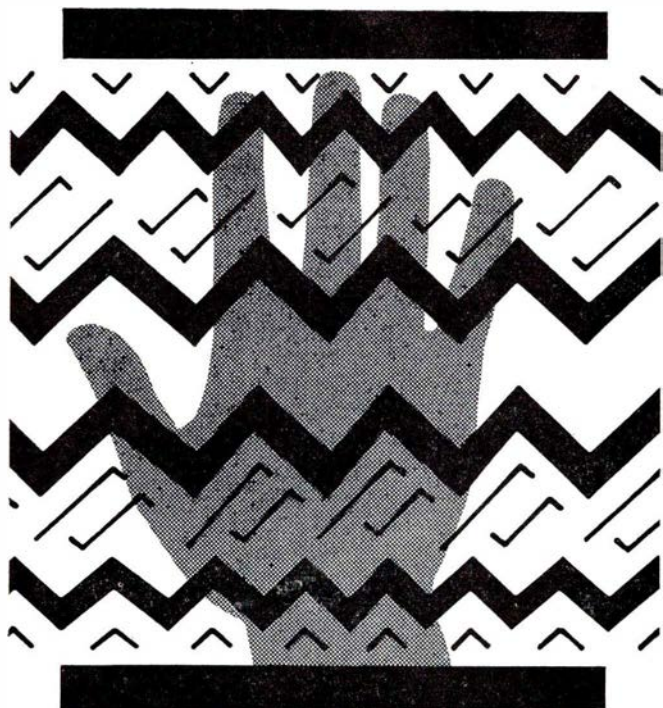
De to færger holder flyttedag i 1964, fordi de to nuværende færger på denne rute, »Kalundborg« og »Jylland«, er for gamle. Når »Freja« – Samsø-rutens reserve-skib i øjeblikket – indsættes, oplægges den ene af de gamle færger som reserve-skib. Det andet fartøj fortsætter på ruten til »Broen« kommer.

Indsættelsen af »Broen« på Samsø-ruten betyder, at der skal bygges tre nye færgelejer, et i Kalundborg, et i Århus og et i Kolby Kås på Samsø. »Broen« kan ikke – i modsætning til »Freja« – tage biler ind fra siden.

DSB får leveret en ny færge til hurtigruten Kalundborg-Århus fra Ålborg Værft i maj næste år. Denne ny prinsessefærge skal indsættes permanent på hurtigruten sammen med »Prinsesse Anne-Marie« – og »Prinsesse Benedikte«, udlånt til hurtigruten i år fra Storebælts-overfarten, vender så tilbage til Korsør-Nyborg-ruten, hvor den indsættes i stedet for gods- og passagerfærgen »Dronning Ingrid«. Denne færge skal nemlig fra sommerkoreplanens ikrafttræden næste år indsættes på Rodby-Femern-ruten, Fugleflugtslinien.

Endelig har DSB's søfartsafdeling i disse dage afleveret projektet til en ny firesporet, særpræget godsfærge til Storebælts-overfarten. På denne færge vil der ikke kunne overføres en eneste passager, kun godsvogne.

Ved at afstå fra at sikre skibet til passagersejladts har DSB kunnet projektere den ny færge som lastskib, og dermed meget billigere. Færgen tager 40 godsvogne mod de nuværende godsfærgers 25. Den bliver DSB's længste færge, 135 m – og helt anderledes end de andre færger, fordi der ikke bliver overbygning på den – faktisk bliver der kun maskine, dæk og bro.



**IKKE MEGET  
STØRRE  
END  
DERES HÅND**

er et dæks vejberøringsflade. Dette sted er afgørende for dets ydeevne. Continental med den „gribende“ profil og den „klæbende“ bane garanterer den bedst mulige vejbanekontakt. I praksis betyder dette: God vejbeliøgenhed – stor sikkerhed i kurver – lynhurtig acceleration og større bremseeffekt.

Med andre ord: Først når De bruger Continental, får De den fulde udnyttelse af Deres vogns gode køreegenskaber. Derfor bør De også køre på

# Continental



## Skoler 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.

## STENVAD *kager*

— det store navn i SMÅkager

Ved De, at

## LEGO-børn

leger bedst!

### Husk Jernbane-Bladets

nye telefon nr.:

**30 87 71**

Banerne råder over 4 bogievogne, der efter min mening bruges for lidt. NFJ behøver for så vidt ingen (hvad den forøvrigt heller ikke har) for trafikken afvikles mest med skinnebusser. Hvis der kobes dieselloko, bliver der brug for personvogne, og der er det jo bedst med bogievogne. De to gamle Be-vogne med pakrum er meget behagelige vogne at køre i, og med lidt opfriskning i form af maling (rode og blå?) udvendig og måske også indvendig ville de også blive 20 år yngre. De to andre bogievogne, hvoraf den ene er en næsten ny stålvogn, trænger blot til udvendig opfriskning, så er de aldeles fine. De toakslede personvogne bør ikke bruges i daglig drift, ej heller badevogn, da folk i disse kan være meget solstegte og derfor omme bagi. En billig mulighed var det at ombygge de store motorvogne til personvogne. Med nyt interiør og friske farver var der ikke et menneske, der kunne kende dem igen. Tænk blot på HFHJ's fhv motorvogne, der er blevet til de mest raffinerede personvogne. Hvis det skulle knibe, kan bogievogne sikkert fås billigt hos OIJ eller evt i udlandet.

Se det var mine planer for bevarelse af de fyenske privatbaner, som det efter min ringe mening ville være det rene pip at nedlægge. Når RHJ, der uden at fornærme denne udmærkede bane, ikke kommer på højde med nogen af de fyenske baner i trafik, kan få garanti og lån til fin ny bro m.m., så bør de fyenske baner også have en saltvandsindsprojtning. Desværre kan jeg ikke komme med en patentløsning til at få kommunerne til at garantere i 10 år, men efter at have læst hr. direktor Pedersens udtalelser, tror jeg nu nok, han er mand for at klare det. Jeg tror, nogle trafikale og nogle tal med udgifter til veje (og hospitaler) kan få de interesserede kommuner til at synes, at banen er det eneste rigtige. Der skal ydes en del penge nu, men jeg tror, de kommer tilbage igen, for der er ingen tvivl om, at får banerne nyt materiel, vil underskudet også gå ned. Det er jo vanskeligt at arbejde godt med gammelt og slidt værktøj, og det gælder også jernbanedrift, men giver man håndværkeren nyt og moderne værktøj, vil han kunne gøre arbejdet både hurtigere og billigere. Personalet på de fyenske privatba-

ner er noget af det flinkeste og dygtigste på denne jord, det ved vi jernbaneentusiaster, som kender dem, og derfor har vi også lyst til at hjælpe dem med at bevare deres baner.

HGC Odense.

### Privatbaneidyl

Når man rejser meget omkring og besøger vore små privatbaner og deres stationer, kommer man ud for mange morsomme og interessante små oplevelser, hvis man forstår at bruge sine øjne.

For nogen tid siden var jeg således inde i ventesalen på en lille station, hvor der på en hylde ovenover en dør findes en række smukke udstoppede fugle og dyr, ialt 9, bl.a. en skovskade, en lappedykker, en hare og en lækat. Man fristes til at tro, at vi lever i Frode Fredegods dage, når en sådan række dejlige skabninger kan få lov til at stå uden at friste letsindige sjæle til at stikke af med en af dem.

På en anden station i nærheden stod en lille vogn med aviser ude på perronen, og der er anført priser beregnet på selvbetjening, og en lille aflåst pengekasse var fastgjort til vognen. Her ville nemt kunne fjernes en avis uden betaling, og uden at vedkommende uhæderlige person ville kunne findes og drages til ansvar, men hvem vil være bekendt at gøre sig til tyv for en sådan bagatel, når der udvises en sådan tillid mod en?

Flere ventesale prydes smukt af blomster, nogle steder af potteplanter, andre steder af afskårne buketter, enkelte steder endog begge dele.

Flere steder finder man pakker og aviser til afhentning liggende i ventesalen, igen et bevis på den dejlige tillid og hæderlighed, der præger livet på landet.

Flere steder hænger der overtojs og andre beklædningsgenstande i ventesalen, tilhørende stationens indvånere, atter et bevis på tilstande, som burde herske overalt, men således er det desværre ikke, idet tyveri jo hører med til dagens »orden« i det moderne civiliserede samfund.

Når man færdes på en såda station, hvor der er længe mellem togene, synes man næsten, tiden står stille, og det den faktisk også mange steder, idet man ikke kan

— også Deres plads står åben i

# JERNBANE-HJEMMEVÆRNET

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



undgå at lægge mærke til, at mange af urene i privatbanernes ventesale netop står stille, hvad enten det så skyldes, at de er i uorden, eller de blot er blevet glemt at blive trukket op.

Man kan ikke komme udenom, at det har sin egen charme at befære vore privatbaner, og skønt de følger godt med tiden med hensyn til køretempo og på anden måde, bærer de alligevel præg af fred og idyl, og gid de vil blive ved med det, og gid folk vil være med til at bevare disse baner ved at benytte dem noget mere.

O.B.

## Erindres det....

### For 50 år siden ... August 1913 ...

Horsens-Tørring-Banens overskud udgør i år kr. 46.622 kr.

★

Vejle-Givebanens overskud udgør for afgivte år kr. 90.177. Banens driftsbestyrer fik i tantieme kr. 4508 og 3700 kr. fordeltes blandt personalet.

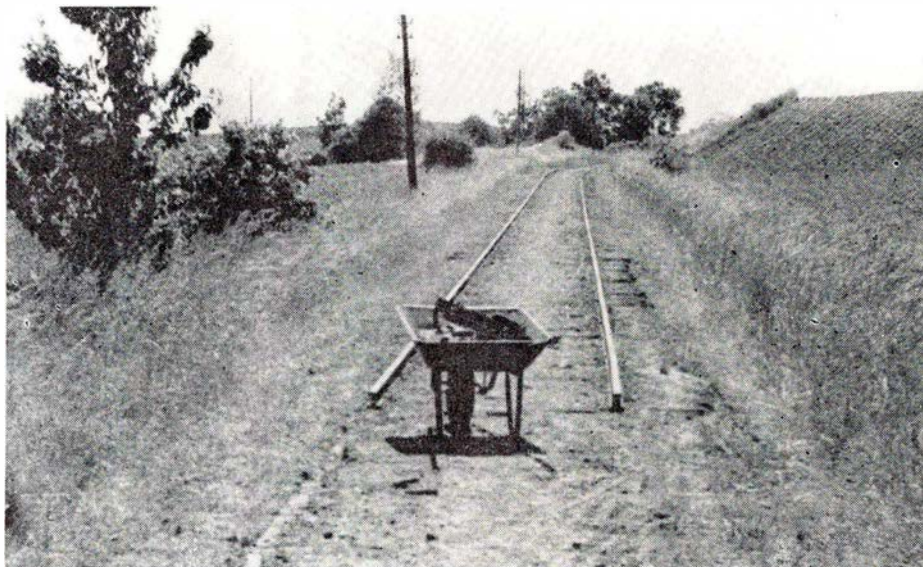
★

Gribskovbanens overskud er på kr. 62.422, men banen kritiseres stærkt af kommunernes repræsentanter. Banens driftsbestyrer svarede på kritikken og undskyldte sig med, at banens loko var for svage, et dårligt spor og banelegeme. Der skulle bruges mindst kr. 300.000 for at bringe banen i moderne stand.

★

En tysk montør, der havde været beskæftiget ved statsbanernes nye store elektriske luftbane, der fører kul fra skibe i Gasværkshavnen til banernes kulgårde, har forøvet hærverk mod kulbanen i harme over, at banerne ikke kunne beskæftige ham, da arbejdet var forbi.

# Månedens foto



Sidste køretur på Kalvehavebanen maj 1959

Foto: J. Bruun-Petersen

### For 25 år siden ... August 1938 ...

En voldsom brand hærgede d. 9. depotbygningen ved lokoremisen i Fredericia. Man måtte skyndsomt tømme remisen, idet denne en overgang var stærkt truet af branden.

Skaden andrager ca. 100.000 kr.

★

Rigsdagen vil i den kommende samling søge at få statsbanernes takster forhöjet.

★

Det nu nedlagte 3. distrikts kontorbygninger i Struer er d. 15. blevet indviet til gymnasium.

★

På Næstved st. skete d. 22. et mindre ran-

geruheld, hvorved 3 vogne blev afspolet. Under uheldet fik den 46-årige portor L. Jørgensen begge sine ben knust, men trods dette lykkedes det ham at få fløjtet stop til lokoføreren, så større materiel skade blev afværget.

## Jernbane-Bladet

har fået ny adresse:

**Valby Langgade 223** l.tv.

**København Valby**

og nyt telefon nr.: **30 87 71**

To oaser på Københavns Hovedbanegård



**Hovedbanegårdens  
Restaurant**

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltøft



**Nyt fra hele verden**

Journaler  
Kulturfilm  
Musikfilm  
Tegnefilm

— vi har cinemascope

Central 13540

## 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 couverter  
modtages  
Åben hele året

## Hotel Sorø

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

## AGGERHOLM

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

Lægeanbefalet  
Forl. prospekt

**SILKEBORG**  
TELEFON

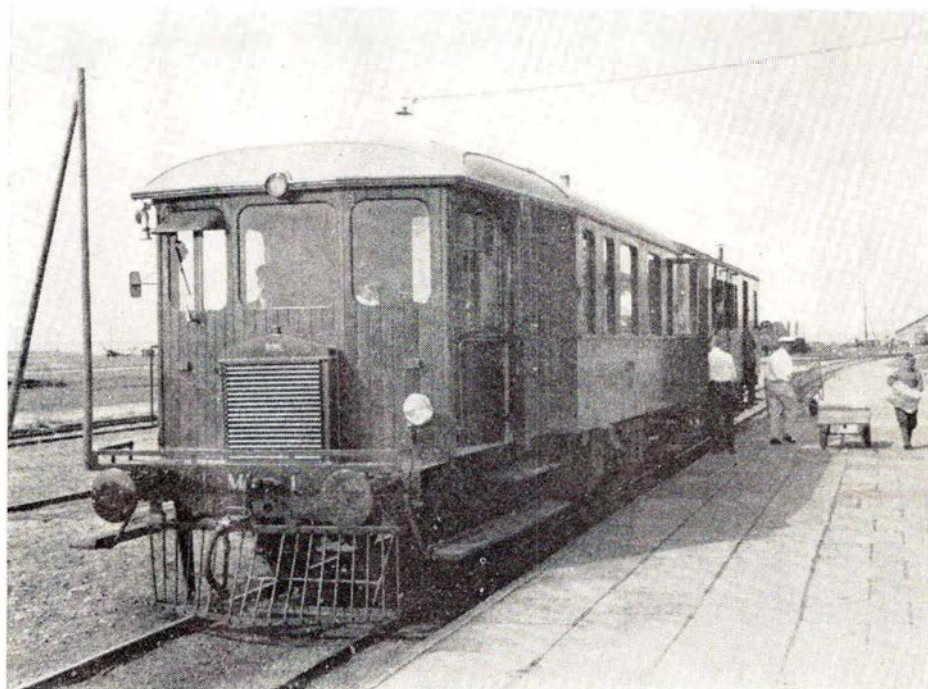
**117**

Bitten og Carl Christensen



# En tur til Hvalpsund

– mere privatbane idyl



Aalborg privatbaner M 1

En dag i min sommerferie i 1962 besluttede jeg at tage en tur fra Ålborg til Hvalpsund, for der havde jeg aldrig været før. Jeg havde noget tidligere været en tur på Sæbybanen og fundet, at Ålborg privatbaner var noget virkelig interessant, og at ikke alle tog bestod af skinnebusser. I køreplanen fandt jeg et tog med et andet nummer end flertallet, så jeg regnede med,

at det ikke var skinnebustog, og jeg blev ikke skuffet. Toget bestod af APB M 1, der er en lille nydelig treakslet motorvogn af dem med to tætsiddende aksler under forenden, og efter os havde vi en postvogn, der ikke var helt almindelig. Den hed Dae nr 21 og tilhørte FFJ, og foruden postrum og rejsegodsrum havde den også et par kupeer midt i det hele.

*Ligeså uundværlig*

JERNBANEN er  
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN  
for LIVSFORSIKRING

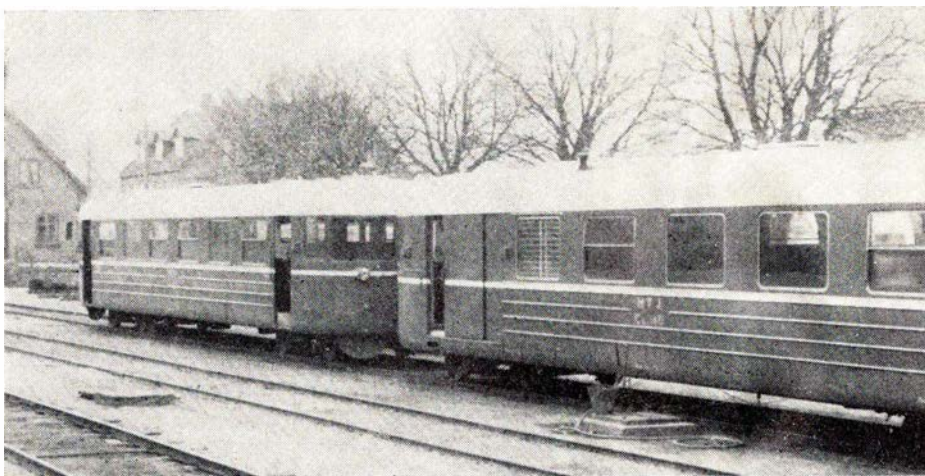
Med dette fine lille tog rullede jeg fra Ålborg. Jeg fik lov at stå i førerrummet, som var noget for sig. Under loftet hang en masse forskellige ting, såsom spader, særtogsplader, bære o.s.v., men det var ikke så meget tingene, som den måde de hang på, som var bemærkelsesværdig. Alt havde sin rette plads og var omhyggeligt spændt op, så man til enhver tid kunne få fat i det. I det hele taget var det indre af førerhuset meget velholdt med maling og lak. Også udvendig var motorvognen nydelig, hvilket også fremgår af billedet, og vognens kørsel i sporet var også meget fin. Om det skyldes sporet eller motorvognen, eller måske begge dele, skal jeg ikke kunne sige.

Banen går meget smukt langs fjorde og bakker, meget smukkere end jeg havde regnet med, så jeg blev ikke skuffet i mit valg af udflugt. Billedet er taget i Nibe, som også ligger smukt ved fjorden. På motorvognen bør man især bemærke de fine frontvinduer, som de fleste af Ålborg privatbaners motorvogne forøvrigt har. I

Hvalpsund var der også masser af landskabelig skønhed, og her så jeg også Danmarks eneste private jernbanefærge. Personalet på banen må også roses for venlighed og interesse for banen. Togføreren på det lille tog var så venlig at fortælle mig lidt om banens trafik på vejen hjem, og det var mange interessante ting, jeg fik at vide. Der var meget gods at køre med, for der er adskillige industrier langs banen. Således fik vi i Nibe en hel vogn stykgods med til Ålborg, og også fra andre stationer på banen kunne man levere betydelige godsmængder. Det der imponerede mig mest var, at Ålborg Privatbaner har transporten af cement fra Ålborg til et cementstøberi i Nr. Sundby. Det er virkelig glædeligt, at banerne kan konkurrere med lastbilerne på så korte strækninger.

Det var med en dejlig oplevelse rigere, at jeg satte mig i nattoget sydpå til Odense, og det skyldtes ikke mindst det flinke personale på banen, men det skal nu siges til de fleste privatbaners ros, at de tager altid godt mod os jernbaneentusiaster.

## Svensk rapsodi . . .



HTJ skinnebustog Gs 40

Ikke alene var Holbæk privatbaner de her i landet første privatbaner, der introducerede svært MÅK - motormateriel, men det samme gælder skinnebussen i sværere udgave.

Gennem diverse aviser, fagblade o. l. har De muligt erfaret om denne sidste nyanskaffelse, derfor kun i korte træk nogle kendsgerninger om det, der i fremtiden kan vise sig at være the missing

# BIREKA <sup>AS</sup>

- TOGBILLETTER
- RUTEBILBILLETTER
- SKIBS- OG FÆRGE BILLETTER
- PLADSRESERVATIONS BILLETTER
- RABATKORT
- FRAGTMÆRKER
- GARDEROBEMÆRKER
- VENTEMÆRKER
- KØ-SYSTEMER
- SYSTEMEX-BILLET MASKINER
- BILLET APPARATER
- BILLET SKABE
- KLIPPETÆNGER
- MØNTVEKSLERE

# CE 701

link - den friftsform, der er den rigtige for de privatbaner der overlever.

Et påkørselsuheld med påfølgende brand i SM 117 ved St. Merløse den 18/7 1962 samt salg af SP 37 til Ålborg privatbaner skabte den materiemangel, der var basis for nyanskaffelsen. Den svenske bane TGOJ blev sælger.

Handelsobjektet blev YBos 53 og UBfos 110, og disse 2 køretøjer hedder idag S 27 og hhv CS 40.

Samme akselafstand - 9,80 + 2,00 m-, med taravægt 14.700 hhv 12.140 kg, og S 27 med 180 hhv Scania-Vabis motor samt 65 siddepladser.

CS 40 har 46 siddepladser, og sammenlagt har toget således en betydelig kapacitet, og - uden at tale af erfaring, men dog med andres oplysninger som kilde - en behagelig kapacitet for såvel rejsende som personale.

Bivognen har styrerum og et 13 m<sup>2</sup> rejsegodsrum, som HTJ dog ændrer til postkupé.

### »De Danske Østersøfærger«s

Restaurationer

GEDSER

RØDBY FÆRGE

Restauration »Færgekroen«,

Rødby Færge

### Gælder det rejser . . . så

VERDENSREJSEBUREAUET

WAGONS-LITS// COOK

VESTERBROGADE 1 - V. - TLF. Mi 2747\*

ikke dyrere . . . men bedre

## Ferie- og udflugtssteder

Lad udflugten gå til  
**THYREGOD KRO**  
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

Undlad ikke at besøge hotellet  
fra 1581 -

**HOTEL DAGMAR**  
Ribe - Tlf. 33, 35 og 36

**Hotel „Krogen“ - Hasseris**  
MISSIONSHOTEL  
Overnatning på gode værelser, med  
morgencompl., alt incl. 15-16 kr.  
**Skibstedvej 4 - Aalborg**  
Tlf. 2 17 05  
Kun 1 km fra Vesterbro, fri parkering

**Gæstgivergården**  
**Røde-Kro**

H. Sommermark **Røde-Kro st.**  
Tlf. 6 22 49

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

# Dansk Jernbane Klub

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

## UDFLUGT

til smalsporb. **Bad Doberan-Külungsborn**  
(Øst-zonen)

**Søndag den 1. september 1963**

København H: mødetid kl. 7.25.

Gedser afg. 9.50.

Warnemünde ank. 12.20.

Warnemünde afg. 18.55.

Gedser ank. 21.15. København H ank. 23.52.

Gyldigt pas nødvendigt. Tagespassierschein 2 kr. løses på færgen.

Pris for deltagelse fra København 54 kr. og fra Gedser 30 kr.  
Beløbet indbetales på girokonto 673 94, P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup, senest den 22. august eller hos Thomassen senest den 24. august.

Bestyrelsen

## DJK årsberetning

*Maribo-Bandholm Jærnbane (Museumsbanen) haver nyeligen udsendt sin aarlige Beretning om Driften, og det ere interessant og fornøjelig Læsning. Den liden Bane, hvis Kjørsel indskrænkes til Søndage, saae Dagens lys i 1962 og oprettedes paa Initiativ af Dansk Jærnbane-Klub, der har til Formaal at udbrede Kjendskabet til og Interessen for Jærnbanedrift af enhver Art samt at fremme den rette Forstaaelse af Banernes Problemer. Endvidere seer Klubben en Opgave af stor kulturhistorisk*

*Værdi i Bevarelsen af ældre Jærnbane-Materiel, og det ere lykkedes deels ved Gaver, deels for beskjedne Pengebeløb, at sikkre saavel Damp-Locomotiver som Vogne fra baade Statsbane og Privatbaner.*

I 1962 indledtes en ny æra for banen, idet det ved stor velvilje og imødekomenhed fra Lollandsbanen blev muligt for Dansk Jærnbane-Klub at benytte NiBJ som Museumsbane. På søn- og helligdage, da ingen varetog løber fra Lollandsbanen, kunne Dansk Jærnbane-Klubs materiel

## Spanskrørsmøbler er mode . . .

Kurvetasker til alle formål — Gaveideer til fornuftige priser



Vestergade 2A . Svendborg . telf. 1962

Mod aflevering af denne annonce ydes 5 %

køre regelmæssige persontog på banen, og Museumsbanen har alt i det første driftsår fastslået sin succes.

Der haves følgende stoppesteder: Mari-bo station, Maglemer stoppeplads, Labro-en i Merritskov (særlig yndet af fotografer), Bandholm station og Bandholm havn, hvortil alle tog kører.

I året 1962 har driften været regelmæssig. Gennemsnitlængden af den trafikerede banestrækning har været ca. 1 mil. Det befordrede antal rejsende andrager i ordinære tog 3616, det befordrede antal rejsende andrager i ekstrapog 679, tilsammen 4295. På 1 klasse befordredes 216 personer i ordinære tog.

Koreplanen, der omfattede tre ordinære togpar på alle driftsdage, undergik ingen forandringer i driftsåret, ligesom billet-taksterne holdtes uændrede: Enkelttur 2 kr., returbillet 3 kr. og tilkøbsbillet til 1. klasse 1 kr. Børn under 12 år kører for halv takst.

I driftsåret er ingen uheld af større betydning indtruffet. To gange har varmløbne lejer på loco »Fax« forvoldt mindre forsinkelser; således måtte allerede den første driftsdag det af Stubbekøbing-banen lejede loko nr. 5 fremføre togene 3 og 4 til fryd for fotograferne, men til skade for kulbeholdningen. Snælg har ikke forstyrret den ordinære toggang.

## Odsherreds Jernbanes MaK tog

Af civilingeniør Finn Carstensen

I sommeren 1961 blev der til Odsherreds-banen fra den tyske motor- og jernbanemateriefabrik MaK Maschinenbau Kiel GmbH i Kiel leveret et hurtigtgående firevogns motortog. Kontrakten blev formidlet af MaK's danske generalrepræsentant, civilingeniør, dr. techn. Ivar Bertelsen.

Da dette tog i mangt og meget adskiller sig fra, hvad man hidtil har set på danske baner, og da det repræsenterer den nyeste teknik inden for dette felt, vil det sikkert være af interesse for dette blads læsere at høre lidt om det.

MaK har tidligere til flere tyske og udenlandske baner bygget motorvogne og dieseltog, men da der fra OHJ blev stillet så mange fordringer til toget, at de ikke kunne tilfredsstilles af hidtidige standardtyper, er der tale om *nykonstruktion*.

Den konstruktive udformning af en række enkeltheder hidrører i mange tilfælde fra ideer, der er kommet fra banen. Direktør Johansen fra OHJ har ved hyppige rejser til Kiel under togets projektering i høj grad bidraget til dets udformning.

### Krav til toget

Der blev for tilbudsgivningen stillet en

række fordringer, af hvilke her skal nævnes de vigtigste:

- a) Toget skulle bestå af fire vogne, to motorvogne og to personvogne, ialt med ca. 300 siddepladser. Disse fire vogne skulle kunne indsættes i alle tænkelige kombinationer, og begge motorvogne skulle, når de kørtes i samme tog, kunne manøvreres fuldt ud fra een plads (multiple-styring). Et overblik over nogle af de forskellige kombinationsmuligheder giver fig. 1.

- b) I modsætning til hvad der er almindeligt i motorvogne herhjemme og i Tyskland, ønskedes der passagerovergang i alle vognender. Overgangene skulle afdækkes med gummivulster. Af æstetiske grunde skulle disse vulster på motorvognsenderne kunne slås ind og dækkes af klapper, når den pågældende vognende var forreste ende af toget. Denne indklapning blev udformet med fjernbetjening fra vognens indre. Fig. 2, der viser det samlede tog, giver samtidig et indtryk af, hvorledes en vognende tager sig ud med indklappede vulster. Derudover bemærker man de gode udsigtsforhold fra førerpladsen. Der er krumme frontruder og tillige ruder i

### Ferie- og udflygtssteder

På vestkysten  
bor man  
i Varde  
på

**HOTEL VARDE**

HOTELLET VED EVENTYRLANDETS PORT

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

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

### Hviding Kro

Hovedvej 11 - 6 km syd for Ribe  
Tlf. (047) 6 61 11

### Hotel „PHØNIX“

Thisted - v. rutebil og bane  
Hygge - og dejlig mad  
Tlf. 863 eller 1083

### Svendborg

#### KFUM Pensionat

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

Holdbare frisurer

#### SALON KI-KI

Vestergade 118 - Svendborg  
Telf. 2250

1. kl. moderne hårpleje  
omhyggelig, nobel betjening



Werner Schwartzlose



Banegårdsrestaurationsen

HILLERØD

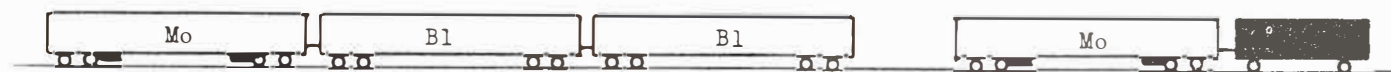
TOM VALÈT



3 enheder: 2 enkelte motorvogne og personvognene trukket af et lokomotiv



2 enheder, hver bestående af 1 motorvogn + 1 personvogn



2 enheder: 1 motorvogn + 2 personvogne og 1 motorvogn med anden last



1 enhed: 4-vognstog bestående af 2 motorvogne + 2 personvogne

Fig. 1. Togets forskellige kombinationsmuligheder

sidevæggene på overgangsrummene mellem vulsterne. De »døde« vinkler er indskrænket til det mindst mulige.

- c) Toget skulle kunne fremføres med en hastighed på 120 km i timen, og det skulle derudover have gode accelerationsegenskaber i hastighedsområdet 0-70 km i timen.
- d) Endelig skulle toget naturligvis i enhver henseende være i overensstemmelse med de danske normer for brandsikring, signaltjeneste o.s.v.

### Beskrivelse

Motorvogne og personvogne er i så vid udstrækning som muligt udformet ens og opbygget af de samme elementer. For begge vogntyper gælder, at de er udført som en let stålkonstruktion af sammenvejste profiler og forbindelsesplader. Hver vogn bæres af to to-akslede Minden-Deutz-boggier. Denne bogietype er meget let. Den er svejst op af stålrør, og der er som fjederelementer overalt anvendt skruefjedre og hydrauliske stoddæmpere. Disse bogier giver en meget sikker og behagelig kørsel i sporet, bl.a. på grund af de skråtstillede stoddæmpere, der meget effektivt dæmper både lodrette og sideværts bevægelser, se fig. 3. Hver motorvogn har to maskinanlæg, der er fuldstændig uafhængige af hinanden. En vogn kan således efter ønske fremføres af eet eller to maskinanlæg. Dette giver en stor sikkerhed i tilfælde af et havari på et af disse. Maskinanlæggets indretning vil senere blive nærmere beskrevet.

Førerpladsen findes bag højre forrude i begge ender af motorvognen. Herfra kan

foreren kontrollere og betjene alle funktioner i samtlige fire maskinanlæg. Kontrollen er automatiseret i meget høj grad. Når motorerne er startet, har foreren udover bremsen og »dodmanden« kun tre knapper at betjene. Den ene bærer betegnelsen »hurtigere«. Ved tryk på den går motorerne op i omdrejningstal, og hastigheden forøges. Den anden bærer tilsvarende betegnelsen »langsommere«. Endelig hedder den tredje »tomgang«. Ved tryk på den går motorerne øjeblikkeligt ned på tomgangshastighed, og forbindelsen mellem motorer og drivhjul afbrydes (frigear).

Der er derudover en række automatiske sikkerhedsforanstaltninger, der ved forstyrrelser, som f.eks. for høje olietemperaturer, for lave olietryk o.l., giver advarselssignal, stopper motorerne og bremser toget.

Vognenes indre er meget lyst og behageligt med store vinduer, gode sæder, livlige farver og – sammenlignet med tilsvarende DSB-vogne – masser af benplads. Hele toget er faktisk udrustet i en standard svarende til 1. klasse. Fotografierne fig. 4 og 5 giver et indtryk af førerplads og passagerrum. Toget fremtræder i en iøjnefaldende rød farve med en bred hvid langsgående stribe og solvbroncerede tage, og det har en samlet længde på ca. 105 m. En motorvogn set fra siden vises på fig. 6. Man bemærker den enkle og smukke linieføring.

### Maskinanlæg

Som for nævnt, har hver motorvogn to maskinanlæg, der hver for sig er en uafhængig enhed, der alene kan drive vognen. Hvert maskinanlæg er opbygget på

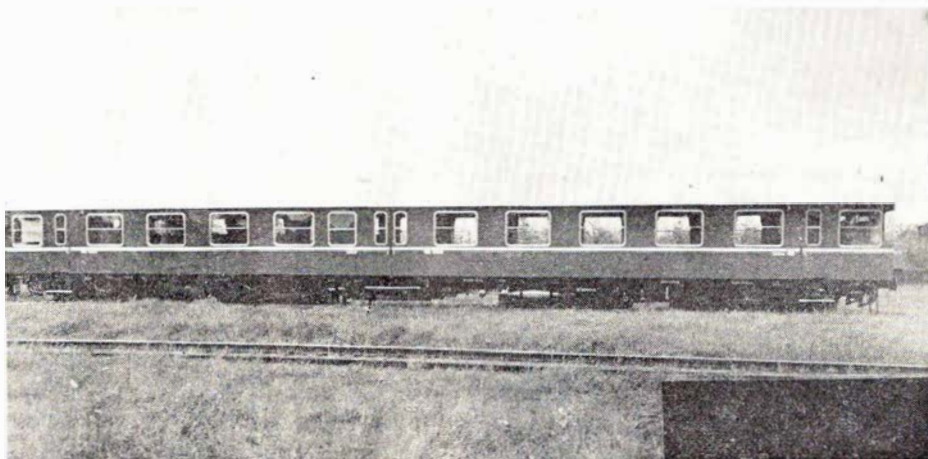


Fig. 6. En motorvogn

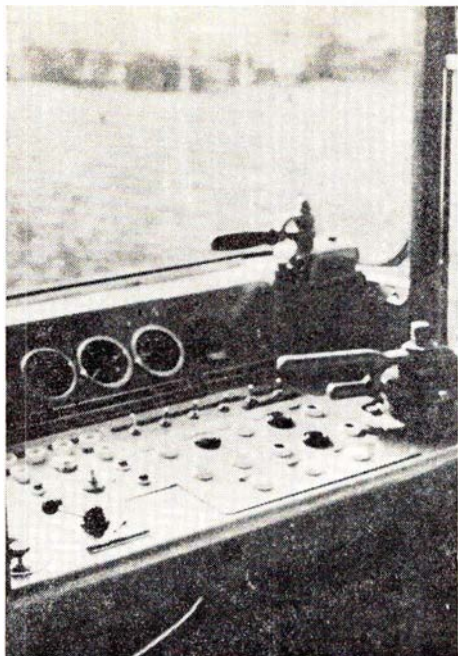


Fig. 4. Førerpladsen

en ramme, der ligger under vognens gulv og således overheadet ikke optager plads i passagerummene. For eftersyn o.l. har man gennem store klapper i gulvet let adgang til maskineriet.

Som drivkraft anvendes i hver vogn to luftkølede Deutz-motorer, der hver yder 230 HK. Togets samlede effekt er således 920 HK. Motorerne har hver 12 cylindre, der er anordnet i V-form. I hvert maskin-anlæg trækker motoren gennem en elastisk kobling et kombineret mekanisk-hydraulisk 4-trins gear af fabrikat EMG. Det vil føre for vidt i detaljer at komme ind på dette gears virkemåde. Det skal blot nævnes, at det indeholder en hydraulisk momentforvandler, et maskinelement, der, uden at der er mekanisk forbindelse mellem de drivende og de drevne dele, formidler kraftoverføringen. Denne foregår ved hjælp af massekræfterne i et olie-kredslob, idet en pumpe, der drives af motoren, slynger olie ind i en turbine, der igen trækker gearhjulene og dermed den drivende boggieaksel. Denne momentforvandler er i funktion i forbindelse med 1., 2. og 3. gear og sikrer en blød igangsætning og jævne gearskift. I 4. gear er der direkte mekanisk forbindelse mellem de drivende og de drevne dele. Alle tandhjul løber i konstant indgreb. De enkelte gear indkobles v.h.a. hydraulisk betjente lamelkoblinger, og gearskiftningen foregår fuldautomatisk i afhængighed af hastigheden og motorernes belastning. Føreren har, som før nævnt, kun at trykke på en knap, når han ønsker hastigheden forøget eller formindsket.

Fra gearets udgangsaksel drives den til-

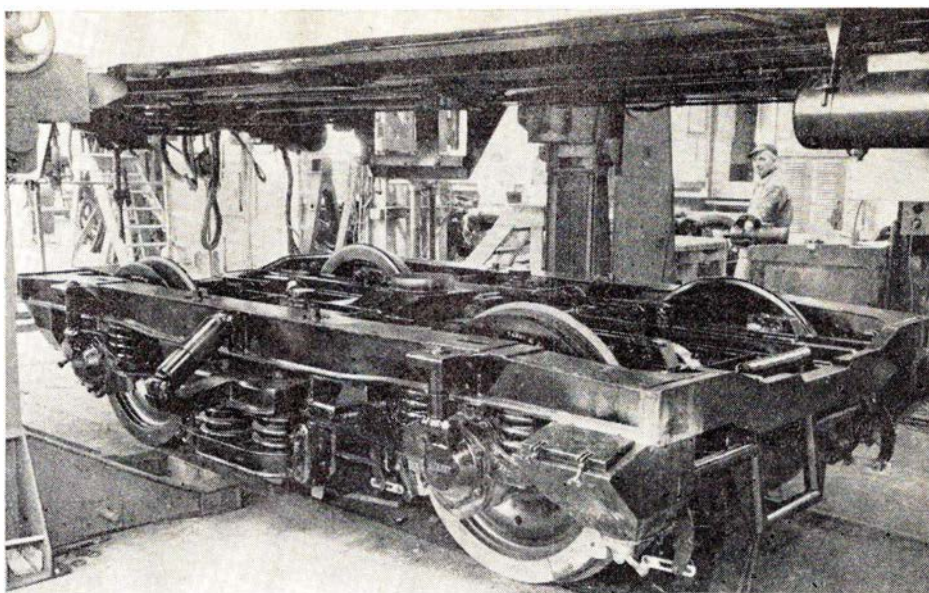


Fig. 3. En af togets bogier

hørende ene bogieaksel gennem en kardanaksel.

Til slut en oversigt over de vigtigste data:

**Motorvogne:**

Samlet længde .....	26.400 mm
Afstand mel. bogie-drejetappe	19.000 mm
Akselafstand i bogierne .....	2.500 mm
Hjuldiameter .....	950 mm
Antal førerpladser .....	2
Antal siddepladser .....	66
Antal ståpladser (4 pers./m <sup>2</sup> ) ..	66
Vognens egenvægt, tom .....	37 t
Samlet driftvægt fuldt lastet..	50 t

Akseltryk .....	12,5 t
Mindste farbare kurveradius..	100 m

**Personvogne:**

Dimensioner nøjagtigt som ved motorvogne	
Antal siddepladser .....	80
Vognens egenvægt, tom .....	27,2 t
Driftvægt, fuldt lastet .....	40,5 t
Akseltryk .....	10 t
Mindste farbare kurveradius..	100 m

**Det samlede 4-vognstog:**

Længde .....	105,6 m
Antal siddepladser .....	292
Motoreffekt .....	920 HK

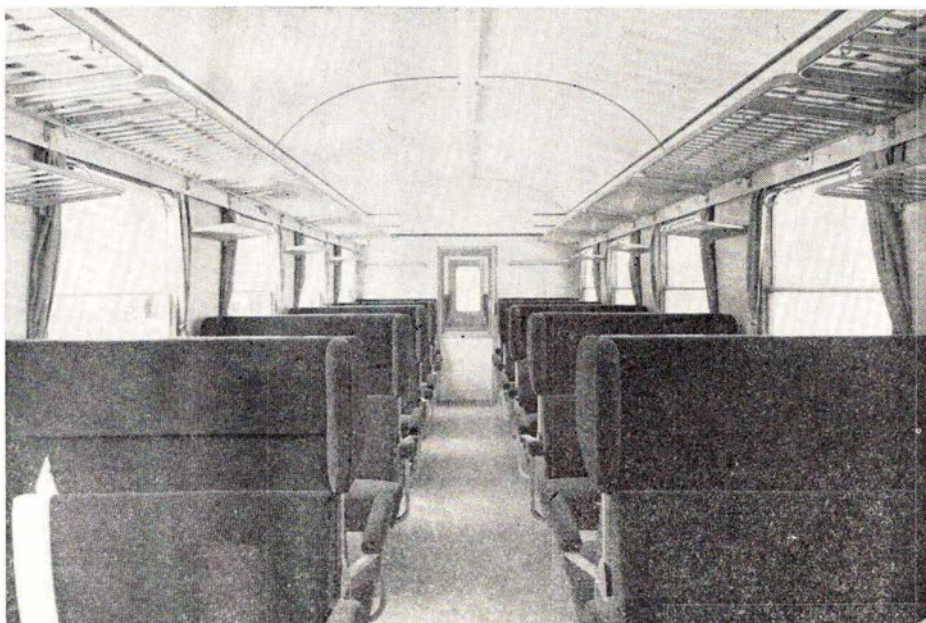


Fig. 5. Passagerafdeling

Max. hastighed ..... 120km/h  
Acceleration fra 0 til 60 km/h 105 sek.

De nye vogne er blevet meget stærkt påskønnet af banens publikum, og de har på mærkbar måde stimuleret rejselysten på de strækninger, hvor de indsættes. Det store initiativ, som banen ved anskaffelsen af dette moderne materiel har vist, vil uden tvivl vise sig lønnende i det lange løb.

Det må jo heldigvis også konstateres, at mange af vore initiativrige privatbaner, så vidt det indenfor de snævre bevillingers rammer er muligt, i høj grad lever op til dette princip.

De baner, for hvilke det i de senere år er lykkedes at få tildelt midler til tidsvarende materiel, har alle kunnet glæde sig over enklere vedligeholdelse og bedre rentabilitet, og dette vil jo være kendsgerninger, der kommer dem alle til gode i

den sidste ende.

Efterhånden som publikum forvænes med bedre og bedre komfort på alle områder, må det for privatbanernes beståen være nødvendigt at kunne leve op til denne standard. Det kræver stor indsats fra banernes ledelser at få gennemført deres ønsker i den henseende, og så meget mere må man prise disses initiativ, når det lykkes dem at få gennemført sådanne projekter til gavn for publikum.

# Langå–Viborg banen 100 år

20. juli 1963

Atter står vi ved en jydsk milepæl. Atter, fordi Århus–Randers den 3/9 1962 undergik samme skæbne, nemlig den at fylde 100 år.

Langå–Viborg er altså denne gang jubilæren.

Nu vil De måske sige, at nærværende blads jubilæumsomtale af Århus–Randers også dækker Langå–Viborg strækningen. Delvis er dette rigtigt.

Det var for begge baner, og i øvrigt også for flere af de senere åbnede strækningers vedkommende, et fælles – et stort fælles – arbejde, der gik forud.

Helt at springe det historiske over er dog ikke forsvarligt, men en forkortet udgave kan accepteres.

I staccato form følgende:

København–Roskilde åbnedes 27/6 1847.  
Roskilde–Rørsør åbnedes den 27/4 1856.  
Århus–Randers åbnedes 3/9 1862.

Hermed var 77,4 mil bane i drift.

Langå–Viborg lagde hertil sine 5,3 mil, og den 17/10 1864 Viborg–Skive yderligere 4,2 mil.

(København–Klampenborg åbnedes i mellemtiden – 22/7 1863).

Når der i dag tales om jydsk trafik, er man straks midt i diskussionen om midt- eller ost-motorvej.

Sådan var det også da – ikke om motorvej, men om bane.

Også da var handelscentret Hamborg med i billedet.

Jernbanekongen Sir Morton Peto skal vi have med i mosaikken og nævne hans plan om sønderjydske baner, videre via øst eller vest, subsidiært via højderyggen.

Også bør vi nævne et privat forslag i december 1855 om videreførelse af en stambane via Give eller Givskud, Vrads, vest om Ry mod Åns og via Viborg–Hobro til Ålborg.

Dette sidste blev dog kun folketingets første behandling til del.

21/10 1859 fik Peto, Brassey & Betts koncession på eneret til anlæg og drift af

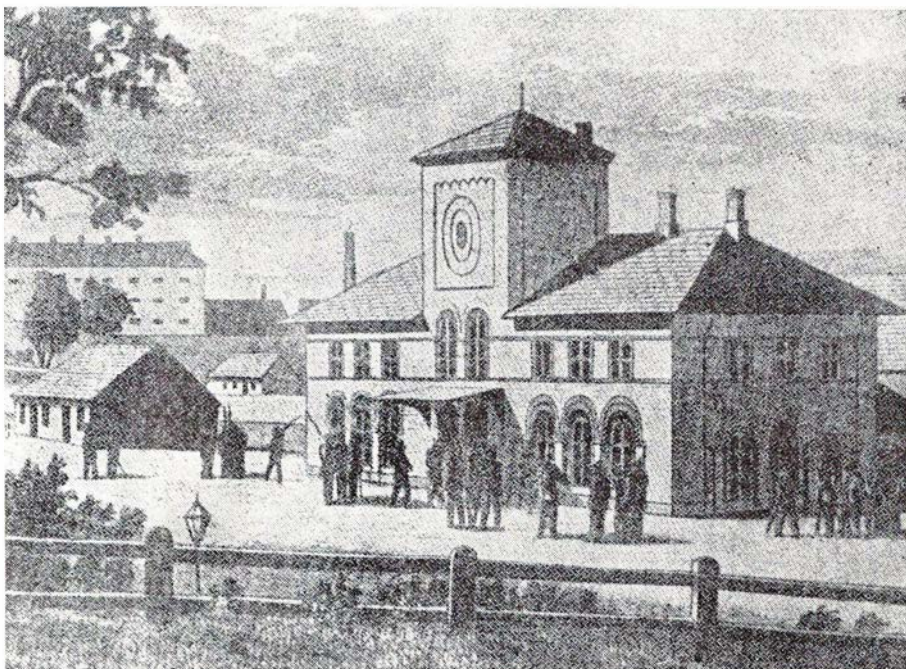
den i lov af 4/3 1857 omhandlede jydsk længdebane at anlægge under eet eller i 3 sektioner, nemlig:

- 1) Århus–Langå, evt. til Randers,
- 2) Langå–Viborg og
- 3) Viborg–Struer.

Kongerigets finantser garanterede en årligen rente af 4% af anlægskapitalen (8 mill. rigsdaler).

Nyt ministerium forelagde 11/1 1860 forslag om ophævelse af koncessionen.

Nu skulle det være en rigtig længdebane i stedet for en blanding, og der skulle være tilknytning til Fyn. Heldigvis – kan man sige – blev der atter regeringsskifte, hvorfor ændringsforslaget kun nåede 2. behandling. Diverse diskussioner og be-



Viborg første station 1863

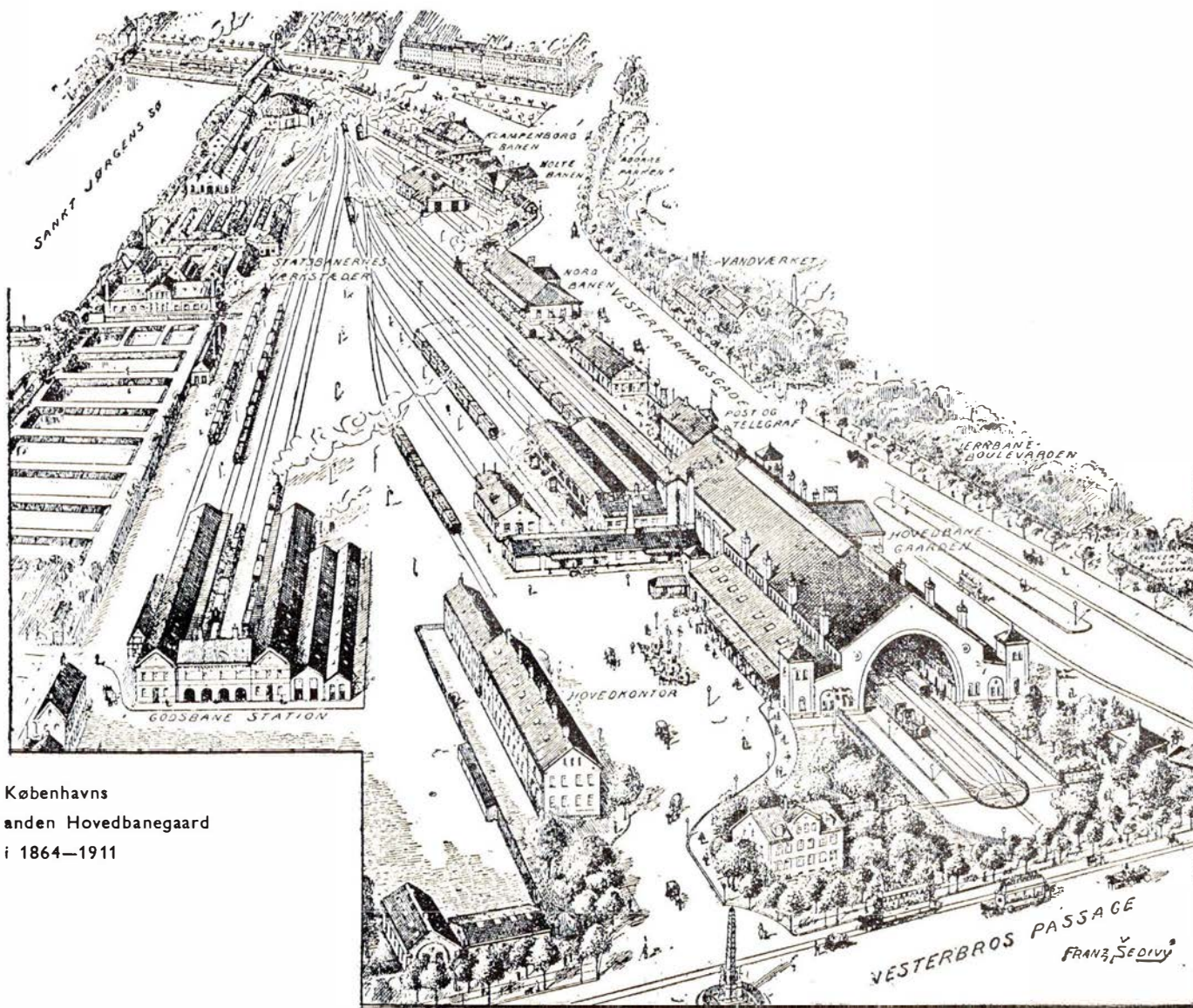
## ELLEN KNUDSEN

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

## CAL TEX service station

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





Københavns  
anden Hovedbanegaard  
i 1864—1911

et kvistkammer i en af Vesterbros sidegader, han anerkendte og var villig til at betale – når han igen kom til penge, for i øjeblikket ejede han ikke fem flade orer.

Der gik lang tid, men en skønne dag kom atter en sending cirkusheste til Bech-Olsen, og jeg satte mig ved udleveringsruden, for det fragtbrev skulle jeg udlevere. Jeg så Bech-Olsen komme kørende i karet ned ad rampen til godsekspeditionen, og flot var han i tojet, da han trådte hen til ruden og indløste sit fragtbrev. Og nu rakte jeg min lille beskedne regning frem og mindede ham om gælden. »Dod og pine,« sagde han, »det var da godt De huskede mig på det, selvfølgelig skal De have Deres penge,« og ud fra en nu velspækket tegnebog kom 3 ti-kronesedler. Selvfølgelig kunne jeg ikke afholde mig fra at fortælle godsekspeditionen, at nu var det endelig lykkedes for mig at få mine 30 kr. hos Bech-Olsen. Han så ganske uforstående ud, lod i hvert fald som om han aldeles ikke huskede den historie. Men det gør altså jeg, og jeg husker også godsekspeditionen, og når jeg senere hen i min tilværelse oplever, hvordan tjenestemænd får godtgjort ethvert tab ved billetsalg eller godsudlevering, så kan jeg ikke lade være at tænke på mit besvær med de 30 kr., og jeg sender samtidig godsekspeditionen en ikke venlig tanke.

## Igen i Hillerød

Efter to års tjeneste blev jeg forflyttet til Hillerød, hvor jeg som yngste mand blev stationsafloser. Atter befandt jeg mig godt på denne station, hvor jeg startede min jernbanetid, fik gode venner også uden for jernbanekredse, og hyggede mig ved en L'Hombre med en jævnaldrende fra Gribskovbanen, der endnu er stationsforstander i Kagerup, samt en assistent fra Frederiksværkbanen, der for nylig er gået af som kontorchef ved denne bane.

## Nørrebro

1. januar 1918 blev jeg udnævnt til assistent med en årsløn på 1470 kr., det havde altså været 9 år at komme så vidt. Jeg var imidlertid blevet forlovet med den pige, der i dag er min hustru. Hun havde sit hjem i København, hvorfor jeg gerne ville derind, søgte til Nørrebro 1/8 1918, og fik også her tjeneste på godsekspeditionen.

Her tjenestegjorde jeg som en slags sekretær, havde reklama-

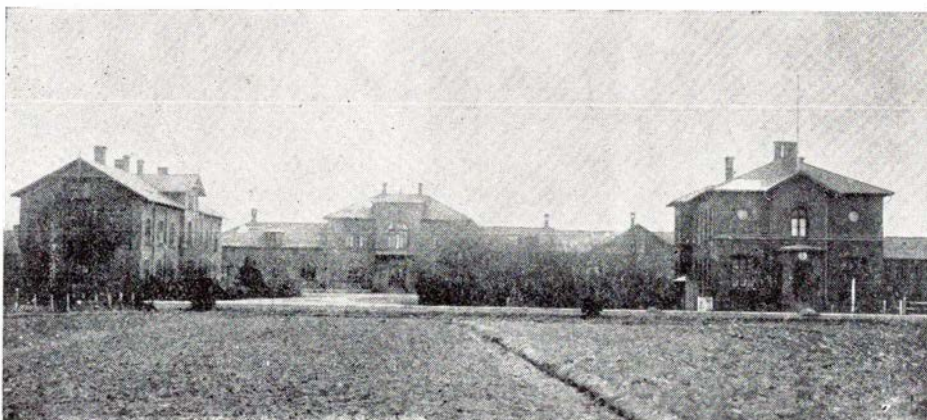
## Juleaften 1915

Juleaften kom – jeg spiste gæskesteg og æblekage hos »Anders Peter« på Egebæk kro, hvor jeg boede og spiste, og kl. 20 vandrede jeg på stationen, så også assistenten kunne få lidt ud af juleaften. Toggangen var slut, og man kunne bare sidde og kigge og læse julehæfter. Men pludselig træder stationsforstander Ehlers fra den tyske side ind ad døren og spørger, om jeg ikke mener at kunne komme over og drikke et juleglas med dem. Portøren kunne telegrafere, og jeg spurgte nu ham, om han ville være alene lidt og straks kalde på mig, hvis der skete noget. Og så gik jeg med Ehlers og fejrede en time jul sammen med tyske kolleger, toldere og pasbetjente, og naturligvis også de tyske soldater, der alle var ældre landstorksfolk, der aldrig havde så meget som lugtet krudt. Der var pyntet og tændt juletræ, de havde fået sendt gaver og julegodter, og vi sang julesange som hjemme. En time efter var jeg atter på min station efter en hel ny oplevelse.

## Cirkus Bech-Olsen

Krigen fortsatte, jeg vendte tilbage til Østerbro, hvor eksporten af »Gullash« ikke var mindsket, men en dag kom der også en vognladning cirkusheste fra Stockholm til Bech-Olsen, der den gang havde cirkus. Bech-Olsen pressede på for at komme af sted med sine heste, og jeg opkrævede den beregnede fragt. Ca. 3 måneder efter kom der en antegnelse – der var opkrævet 30 kr. for lidt, vognen havde en større bundflade, eller noget i den retning, men altså 30 kr. skulle tilsvares. Jeg anede ikke, hvor Bech-Olsen befandt sig nu, ingen andre vidste det, og i min nød gik jeg til godsekspeditionen og beklagede, at jeg ikke var i stand til at skaffe de 30 kr. Og hvad svarede så godsekspeditionen den unge medhjælper med 60 kr. om måneden i løn? At det kunne han skam ikke gøre noget ved – jeg havde bare at betale, når det var min fejl. Det gjorde jeg så, stiftede lidt gæld, kom dog ud af det, men gemte omhyggeligt min regning til Bech-Olsen.

En skønne dag var han igen i Danmark med sit cirkus, men ved billetsalget udenfor stod skattevæsenet og Kongens Foged og tomte kassen hver aften, og jeg fik kun en kold skulder og afslag fra disse høje herrer, da jeg kom frem med min beskedne regning på 30 kr. Jeg opsøgte Bech-Olsen på hans bopæl,



Vedsted station (i midten)  
t. v. toldfunktionærbølig - t. h. toldkammer

om der var sket noget. I mine to måneders vagt lod meldingen altid: »Intet passeret«, men bortset fra det, så skete der en hel del, som det vil føre for vidt at komme ind på. Det var jo krigstid, tyske soldater gik vagt på den tyske ende af perronen, men iført uniform kunne vi passere, og en nat om ugen gik jeg over på den tyske station og afkonfererede min liste over overtagne og tilbageleverede godsvogne med den tyske kollegas notat – det var så rart, for så kom der ingen bemærkninger fra vognafregningskontoret.

Det kneb også på den korte tid at komme ind i de forskellige små »julelege«, der blev opført, som f.eks. da den tyske stationsforstander en aften kom ind på kontoret efter en tur til Ribe, og under en masse venlig snak lagde en pakke på kanten af skrivebordet. Han sagde pænt farvel og vandrede af uden at tage sin pakke med, og hvis ikke vor portør havde sparket mig mildt over skinnebenet og rystet på hovedet, så havde jeg sikkert sagt noget om den efterladte pakke. Lidt efter kom en tysk portør – brav sønderjyde med ægte vestjysk dialekt – han snakkede op om de godsvogne, han skulle notere op, sagde pludselig farvel, og min tro om han ikke uden at vi havde set nærmere til det havde fået pakken op under sin slængkappe, som tyskerne brugte den gang. Herregud, vi havde jo mad nok, det havde de andre ikke, og det par kilo margarine, sukker m.m. var dem vel undt, men altså tolderne kunne ikke lide det.

tionssager og tjenestefordelingssager, og det sidste gav mig en del hovedbrud, da ugentlig fridag og 8 timers arbejdsdag blev lovfæstet på den tid. Godsekspeditoren hed Starcke, en gammel gnavpotte til ungkarl, men vi kom ret godt ud af det med hinanden. Han var altid morgengnaven, og vi kunne mærke graden af hans humor, når han kom om morgenen og knaldede med doren og larmede med skrivebordsskufferne. Han forstod ikke ret meget af alt det nye med den megen frihed, ville ikke selv have fridag en gang om ugen. En dag kom hans husbestyrerinde, frk. Crone, og bad mig komme ind på Starckes kontor, hun ville gerne spørge mig om noget. Hun ville vide lidt om disse nye regler, om det dog ikke også gjaldt for godsekspeditoren dette her med ugentlig fridag. Starckes skulende blik sagde mig tydeligt, hvad *han* ønskede jeg skulle svare, men naturligvis sagde jeg sandheden, at reglerne selvfølgelig også gjaldt godsekspeditoren. Hun gav mig et stort smil og tilføjede, idet hun så hen på Starcke:

»Ja, men det var da dejligt, så kan vi da godt komme ud og se tjornene blomstre på Eremitagesletten.«

Jeg anså min audiens for endt og skyndte mig ind til mig selv, og jeg mærkede ikke nogen surhed fra Starcke udover det almindelige.

Nørrebro station i 1918 var både hyggelig og mindre hyggelig. Der var et udmærket forhold personalet imellem på kontoret, for så vidt også på pakhus, men det hændte dog, at der blandt de nyantagne ekstraarbejdere slap et par »rodde« imellem. Pakhusmesteren havde dog sin særlige facon – lidt håndfast – at ordne problemerne på, og så forsvandt rodderne til anden arbejdsplads.

## Gamle klude og lopper

Blandt ekspeditionens kunder var et særligt klientel, kludesamlerne. Der var vældig hause i gamle klude den gang efter krigen, for der kom daglig fra provinsen mange sække med klude, uldne, der var dyre, og linnede, der ikke var i så høj pris. Forsvandt en sæk undervejs, og der kom erstatningskrav, var det *altid* uldne klude til højeste pris, og det kunne naturligvis være rigtigt, selv om man kunne have sin tvivl. Der skulle også ved udleveringen passes nøje på, at modtageren ikke fik lejlighed til at snuppe en forkert sæk, og da altid en med uldne klude. Iøvrigt var alle disse kludesække fyldt med lopper, der sprang livligt omkring, så vi på kontoret kom kun på pakhuset, når det var strengt påkrævet, og det var en stående vittighed, når en sæk manglede, at den havde lopperne taget.

## I. distrikt 1919

Efter disse mine 10 år ved jernbanen skulle min almene uddannelse være endt, og jeg så mig lidt om efter et sted, hvor jeg kunne slå mig ned for længere tid. At det skulle være i København var jeg ikke i tvivl om. Af min ven Olsen fik jeg et præj om administrationstjeneste, altså i Distriktet, og jeg så en chance i at komme dertil med fast tjenestetid og interessant arbejde. Jeg søgte og kom den 10/12 1919 – altså på min 27-årige fødselsdag – til 1. Distrikts Trafiktjeneste, hvor jeg begyndte hos fuldmægtig Hansted i Koreplan- og Togforstærkningskontoret.

Hvormange vi var om det den gang? Ja, køreplanen var M. E. Jensen, senere overtrafikinspektør, og undertegnede, togforstærkningen var Hugo Nielsen, og chef var altså Hansted, så det blev 4 – fire – mand i alt. Hansted havde kontor der, hvor nu »Dorte« sidder, vi andre 3 sad i samme kontor i kvistetagen, der senere blev bibliotek, nu atter kontorer. Trafikbestyreren og Togkontoret var i de nuværende lokaler – det var Ziemann, der var trafikbestyrer. Togkontoret sorterede under 1. og 2. trafiksektion, 1. sektion med kontor i nuværende oplysningskontor, 2. trafiksektion havde kontor i kvistetagen. Der var en 3. trafiksektion med kontor i Roskilde. De 3 trafikinspektører var dengang Arn. Jensen, Langkilde Larsen og Goelé.

Her arbejdede jeg nu i 10 år – lærte at lave køreplaner, særtogsplaner, juleplaner, sommerferieplaner, togplaner o.s.v. Den eneste afbrydelse var 30 dages soldatertjeneste, der var af så særpræget art, at jeg nok må fortælle lidt herom.

## Genindkaldelse 1929

Som før nævnt blev jeg i 1915 hjemsendt efter 6 måneders soldatertid, medens mine soldaterkammerater under hele krigen blev indkaldt i sikringsstyrken i flere perioder. Jeg må beundre den orden, militæret havde i sine sager, for en eller anden må have opdaget, at her var en enkelt mand, der manglede 30 dage i at have aftjent sin lovmæssige værnepligt. Jeg blev indkaldt til møde på Solvgades kaserne en bestemt dag, iøvrigt en søndag, kl. 12. Præcis på slaget 12 var jeg i gården, hvor alt åndede fred og ro, ikke et menneske at se. Klokkeren blev 12.15 – der skete intet. Nu mente jeg, at tiden var inde, til at jeg måtte foretage mig et eller andet, men hvad? Jeg kom i tanker om, at vores stabssergent i 1915 havde haft bolig på kasernen, og jeg besluttede at gøre et forsøg på at finde ham. Det lykkedes virkelig

## Soldatertiden 1915

1. juni 1915 blev jeg indkaldt som soldat ved infanteriets 17. bataillon, der nok horte hjemme i København, men jeg kom på rekrutskole i Århus, og efter afslutningen blev jeg overført til mit kompagni i København på – Solvgades kaserne, hvor jeg altså har boet for den blev kontor for DSB. I november blev vi indkvarteret hos landmænd på Amager, vi gravede skyttegrave, aflæssede grus fra jernbanevogne på Tommerup station, og til sidst fik jeg »tjans« som telegrafvagt på Kongelundsfortet, der den gang var under bygning. Fra telegrafhytten »morsede« vi med en kanonbåd, der hver aften kom og lagde sig ude i renden, og vi rapporterede besked til sydfrontkommandoen. Når jeg ikke havde vagt, opholdt jeg mig på Kongelundskroen, hvor værten, der også var indkaldt som husar, havde maget det så, at han var indkvarteret på kroen hos sig selv. Jeg så ham aldrig i anden mundering og ved andet arbejde end i husarbukser og gymnastiksko med en bakke bajere i hånden.

Den 30. november blev der telefoneret fra sydfrontkommandoen til kroen efter mig – de vidste nok, hvor jeg var at finde – og jeg fik besked på at møde straks, da jeg skulle hjemsendes. Alle de andre måtte ligge inde i 1-1½ år i sikringsstyrken, medens jeg slap med 6 måneder, men det kostede mig en omgang ol til alle i kroen inden jeg slap.

## Vedsted

Dagen efter meldte jeg mig på Østerbro, hvor jeg fik ordre til at melde mig i 2. trafikreds i Fredericia, hvor jeg fik ordre til at gøre tjeneste i Vedsted, der dengang var grænsestation, og jeg var der i to måneder, for derefter at vende tilbage til Østerbro. Denne eskapade til 2. kreds er ikke noteret i mine personalakter, der er det mystiske ved det, at jeg ved en fejltagelse fik diæter for de to måneder, medens jeg i virkeligheden var fast stationeret i Vedsted efter endt militærtjeneste. Stationsforstanderen var Hogdahl, senere i Haderslev og Frederikssund, og en assistent og jeg delte dognvagten med Hogdahl. Jeg tog nattevagten hver nat i de to måneder fra 10 aften til 7 morgen, hvad jeg fandt helt i sin orden, da jeg var ungkarl og assistenten var nygift. Det var iøvrigt en let nattevagt – jeg sendte sidste tog afsted til Ribe lidt over kl. 22, og næste tog kom kl. 6 morgen fra Bramminge. Der var også en portør på nattevagt, og vi skulle altså bare vagte på grund af krigen og melde hver morgen,

fra kredsen i en skrivelse, hvori det bebrejdedes mig, at jeg ikke i min ordre til portor Nicolajsen om indrangering udtrykkeligt havde instrueret ham om at efterse sporskiftetungernes stilling, inden han foretog rangeringen, og i tilgift var der altså en bøde på en krone. Nicolajsen fik en lignende bøde, fordi han ikke havde set efter af sig selv, stationsarbejderen fik ingenting. Vi syntes allesammen at afgørelsen var retfærdig, og i min senere gerning som trafikinspektør med masser af afhøringer i uheldsager har jeg altid indskærpet, at stationsbestyreren har det første ansvar. Stationsarbejderen, der nu er død, endte iøvrigt som mange-årig togfører i Helsingør, og vi har senere haft lejlighed til at opfriske episoden med lygten i Kvistgård.

## Østerbro station 1914

Da jeg havde været to år i Kvistgård, syntes jeg det var nok, søgte og fik forflyttelse til Østerbro – det hed stationen dengang. Jeg kom dertil 1/8 1914, samme dag som Verdenskrig nr. 1 brød ud. Jeg kom igen på godsekspedition, i første omgang til 1. juni 1915, da jeg blev soldat, og senere igen efter militærtjenesten. Krigen satte hurtigt sit præg på arbejdet på godsekspeditionen – en voldsom export satte ind, det var lige fra gullasch til drejebænke og fedt, og det meste gik til Finland via Haparanda, også en del til Tyskland. Godsekspeditoren hed Bentzen, souschefen hed også Bentzen, og blev kaldt »Sokrates«, og et par unge, Olsen, som jeg havde truffet i Vedbæk, og Germundsson, der sluttede som trafikinspektør ved rutebilerne i Odense, blev mine gode venner, vi startede en l'hombreklub, der foruden os bestod af 3 andre, Jeppesen, der endte som trafikinspektør i transportagenturet Sylvest, der endte som stationsforstander i Vanløse, og endelig Neergaard, kaldet »Jonas«, der gik af som overtrafikkontrollør i Generaldirektoratet. Klubben eksisterer endnu med to oprindelige medlemmer, »Jonas« og undertegnede, og vi har sidst suppleret med Holm, der sluttede som stationsforstander på Frederiksberg.

også efter mange og lange vandringer ad skumle gange at finde en dor med skiltet: Hansen, Stabssergent, og da jeg bankede på med de reglementerede 3 slag på doren, lød en kommandostemme: »Kom ind,« og jeg trådte lige ind i en dagligstue, hvor »Staben« sad i sofaen med lang pibe og i hjemmejakke. Jeg foretrak at lade ham spille ud, hvad han også straks gjorde med ordene: »Nå, er det Lyngø, ja, jeg tænkte s'gu nok, De fandt på at komme herop.«

Jeg fik nu, siddende i sofaen, og efter med tilladelse at have tændt min slagpibe, underretning om min 30 dages løbebane. Mit kompagni havde ingen soldater inde dette år, der var jo fred og kun rekrutter hver andet år. Der havde været stor diskussion om, hvad man skulle stille op med denne ene mand, nogle ville have mig overført til et andet kompagni, der havde rekrutter, men obersten, der åbenbart var en fornuftig mand, afgjorde sagen derhen, at jeg skulle blive med mit kompagni og forrette tjeneste på kontoret, hvor der måtte være nok at lave for en kontormand. Det lykkedes mig dog ikke i løbet af de 30 dage at trænge til bunds i, hvori dette arbejde bestod.

Vi snakkede hyggeligt sammen, Hansen og jeg, og der opnåedes fuld enighed om folgelig ordning:

Forst kunne jeg gå hjem – det var jo søndag – og komme igen om mandagen. Jeg kunne bo hjemme, hvis jeg ønskede det, og det gjorde jeg, uden dog at opnå nogen godtgørelse for den kost, som jeg altså ikke fik. Det ordnedes på den måde, at jeg af »Staben« fik nattegn hver aften på ubestemt tid, og så kunne jeg jo møde på kontoret hver dag, dog ikke for klokken 9–10. Lukketiden for kontoret var ikke tidsbestemt, men såsnart bataillonsbefalingen kom – den stod der aldrig noget i, som vedkom os – gik vi hjem omkring kl. 12–13.

Jeg havde ikke siddet mange dage på kontoret og kedet mig, da jeg fandt på at kigge i et arkivskab, hvor alting flød i et rædsomt rod. Blandt mange sjove ting fandt jeg 4 eksemplarer af »Jernbanetransportreglement for hæren«, og i en pæn bunke fandt jeg efterhånden frem til 4 eksemplarer af en halv snes tillæg og rettelser, der igennem årene var udsendt. Med iver kastede jeg mig over rettelse af de 4 reglementer, og det gik der flere dage med, og da jeg var færdig, måtte Hansen indromme, at nu havde 17. bataillon, 4. kompagni, det fineste og bedst rettede »Jernbanetransportreglement for hæren« i hele den danske hær.

## Generaldirektoratet 1932

Jeg vendte tilbage til 1. distrikts trafiktjeneste, men i 1932 blev jeg uansøgt forflyttet til generaldirektoratets trafikkontor. Generaldirektor var Knutzen, og han var startet med en plan om overtagelse af bilruter, og jeg blev sat til at registrere alle bestående bilruter og deres koncessioner og særlig udpege de ruter, der konkurrerede med DSB. Det var et helt nyt felt at arbejde med, men allerede i 1933 kom generaldirektørens dekret om afskedigelse af de 65-årige, og det gav jo unægteligt luft for en del advancementer. Pladsen som leder i mit tidligere kontor i distriktet blev ledig, da Hansted blev stationsforstander i Tåstrup, men samtidig blev en trafikkontorllørplads normeret som leder i rutebilkontoret i generaldirektoratet, altså det arbejde, som jeg sad med. Jeg søgte begge stillinger, og da jeg under mit besøg hos trafikchefen blev spurgt, hvad jeg helst ville, var jeg dristig nok til at sige, at jeg helst ville tilbage til distriktet – og det kom jeg altså ved min første kongelige udnævnelse til trafikkontrollør i mit gamle kontor.

## Trafikkontrollør 1933

Det første jeg kastede mig over var køreplanen, og ved et godt og intimt samarbejde med trafikinspektør M. E. Jensen og maskiningenior Sorensen – kaldet »Spejderen« – fik vi udarbejdet en ny køreplan med stærkt fremskyndede tider for så godt som alle tog. Motoriseringen var just i sin vorden, og jeg var meget spændt på, om den nye hurtige plan kunne holde – og det kunne den. Og så blev den første S-bane åbnet i 1934 med strækningen København–Klampenborg, Frederiksberg–Hellerup og København–Valby, og i 1936 kom strækningen København–Holte.

I 1937 blev lederen i togkontoret, trafikkontrollør Roosen udnævnt til overtrafikkontrollør på Østerport, senere stationsforstander i Holte, og distriktschefen ønskede, at jeg skulle overtage stillingen som leder i togkontoret, og jeg flyttede altså dertil den 1/3 1937. Her skulle jeg komme til at arbejde i 8 år, atter med nye problemer, men mit intime kendskab til køreplanen gjorde det let for mig at komme ind i arbejdet i togkontoret.

## Trafikinspektør af 2. grad 1938

Allerede i 1938 blev stillingen i togkontoret opnormeret til trafikinspektør af 2. grad, og jeg fungerede også som stedfor-

arbejderen for første gang mod nord. Første tog fra nord meldte fra Snekkersten, jeg efterså togvejen, de to sporskiftelygter mod nord viste ret spor. Begge sporskifter aflåstes ved samme håndtag, det ene var indgangssporskiftet, det andet forte til et blindspor, der endte i en drejeskive, der aldrig havde været brugt. Da jeg kom ind i signalhuset, kunne jeg imidlertid ikke aflåse, og følgelig heller ikke sætte signal. Toget holdt imidlertid uden for, og Nicolajsen og jeg drøftede, hvad grunden mulig kunne være, når sporene stod ret, og vi blev enige om, at det måtte være sncen, der havde låst trådtrækket et eller andet sted. Efter at vi begge endnu en gang fra perronen havde set lygterne vise ret togvej, fik Nicolajsen besked på at rangere toget ind. Jeg stod på perronen og iagttog togets indrangering og ser pludselig, at toget drejer af til venstre ad det blinde spor med drejeskiven. Jeg løb som en gal derned og konstaterede, at lokomotivet var standset på drejeskiven umiddelbart for stationsforstanderens have. Men jeg løb videre for at se på den famøse sporskiftelygte, der havde vist ret togvej, og til min forbavselse gjorde den det stadig, trods sporets stilling til vigespor. Nu kom lokomotivføreren gående, han var ikke spor venlig, hvad jeg dog ikke bebrejder ham, og sammen med ham konstaterede vi nu årsagen til misvisningen. Som bekendt anbringes disse lygter ved hjælp af to »ben«, der stikkes ned i to huller i opstanderen, og det viste sig nu, at kun det ene »ben« var gået på plads i sit hul, det andet var gået ved siden af og stak nu uden for. At stationsarbejderen også havde skiftet sporskiftet skyldtes hans ukendskab, det var første gang, han var i denne tur. I syd, hvor han havde været en morgen for at skifte der, var der to sporskifter at omstille, og så troede han også, at det var sådan i nord. Og det var ravende mørkt, så han kunne ikke se, at det var et spor til drejeskiven. Lokomotivføreren blev lidt mere rar, vi rangerede tilbage og fik toget sendt videre med få minutters forsinkelse. Men nu kom jo rapporteringen og forklaringen, og der var nogenlunde enighed om, at det kunne være lidt vanskeligt at forklare skriftligt, og stationstorstanderen mente, at jeg hellere måtte tage ind og forklare sagen mundtligt. Jeg stillede i Kredsen, som det hed, med bange anelser, talte først med assistent Rafenberg, der fulgte med mig ind til trafikbestyrer Skovsted. Begge så lidt tvivlende på mig efter min forklaring om lygten, men jeg havde jo sikret mig vidner. Resultatet blev en undersøgelse og prøve på stedet, og et par dage efter kom trafikinspektøren – det var så vidt jeg husker Harboe – for at se på sagen. Vi hængte lygten op med det ene ben i hullet, det andet udenfor, foretog en omstilling af sporskiftet – og konstaterede en svingning af lygten på en halv cirkel, og misvisningen var fastslået. Jeg forholdt mig ganske rolig, sagde ikke et ord, men tog en dyb indånding. Sagen forløb nu ganske traditionelt med en afgørelse

næste gang. Når vi kom med et godstog sydfra over Frederiksberg til Godsbanen, sagde Villert efter afgang fra Roskilde: »Ja, vi sætter altså 12 vogne plus en medhjælper på Frederiksberg.« Han kendte min bopæl i nærheden af stationen.

## Overkammerherren

Jeg vendte tilbage til Kvistgård, hvor livet gik sin stille og rolige gang. Blandt de faste beboere i oplandet var en meget fornem familie, overkammerherre Oxholm, der ikke desto mindre boede i en villa, der hed »Tellet«. Overkammerherren rejste meget, kom altid ind på kontoret og talte muntert og venligt med os allesammen. Han fejrede en eller anden stor fest, en rund fødselsdag eller lignende, og der kom dynger af telegrammer, så postkontoret i Helsingør hurtigt opgav at telegrafere, men sendte dynger med hvert tog. Oxholm havde bedt os samle dem til næste dag, dog ville han gerne have telegrammer fra kongelige personer telefoneret op, så han kunne takke telegrafisk med det samme. Og der kom mange kongelige hilsner på mange sprog, bl.a. fra London, Berlin og Sct. Petersborg, og om aftenen åndede vi lettet op efter en meget travl dag.

Samme overkammerherre havde en gammel tjener, der hver aften kl. 19 kom og hentede post, og da der samtidig var togkrydsning og stor mælkeindlæsning, var alle – også portorerne – travlt optaget. Men tjeneren var fra gammel tid vant til at få en kasket på og fungere som kontrolbetjent – der var stationskontrol overalt på Nord- og Kystbanen dengang. Kom overkammerherren selv hjem med dette tog, afleverede han ærbødigt og smilende sin billet til tjeneren. Var tjeneren en enkelt gang ikke efter post ved dette tog, var billetkontrollen så som så.

## Sporskiftelygten i Kvistgaard

Forinden jeg forlader erindringer fra Kvistgård, må jeg fortælle om et uheld – man kan måske sige opræk til ulykke – som jeg var impliceret i, og som indbragte mig min første – og eneste – påtale i min jernbanetid – en bøde på en krone. Det var en vintermorgen, det havde sneet stærkt om natten, da jeg mødte til morgenvagt mellem 5 og 6. Sammen med mig mødte gamle portør Nicolajsen og en nyantaget stationsarbejder som erstatning for en portør. Der skulle skiftes spor og tændes lygter i begge ender af stationen, Nicolajsen gik mod syd og stations-

træder for trafikbestyreren, det var Haarlov. Jeg fik et udmærket forhold til pressen, som var glad for i togkontoret at kunne få ærlig og redelig besked om særlige forhold, som de ønskede at kommentere. Men 5 af de 8 år i togkontoret faldt i krigs- og besættelsestid, så det blev den mest hektiske tid af min jernbanegering. Men besættelsestiden – ja, hvis jeg skulle fortælle om den tid, så tror jeg nok, at det blev til en særlig roman, så jeg vil undlade at komme dybere ind på dette afsnit.

## Besættelsestiden

Men lad mig lige nævne, at jeg den 9. april 1940, da jeg mødte omkring klokken 4–5 morgen, straks lod togkontoret indrette en bog, hvori skulle indføres alle meldinger og ordrer, som vedrørte de særlige forhold, og ved krigens slutning var det blevet til 7 tykke bind, der naturligvis beror i togkontorets arkiv til nærmere studium. Endvidere førte jeg en »krigsdagbog« fra 5/9 39 til 9/4 40, der væsentlig handler om den meget strenge vinter med isfyldt Storebælt og Kattegat, og lange perioder med trafikaflysning. Dagbogen slutter med dagen 9. april 1940 med ordene: »I dag til morgen blev Danmark besat af tyske tropper. Hermed slutter dagbogen«.

Men om disse år blot dette. Det var en daglig omlægning af trafiken, miner i Storebælt, så ingen overførsel fandt sted, det samme i Kattegat, så Kalundborg-overfarten måtte indstille, aflysning af tog, tillysning af andre tog, tyske militærtransporter, et utal af henvendelser fra tysk side, og dertil endelig mørklægning, flyvervarsling, luftalarm, standsning af tog og rangering, kort sagt, intet var mere hvad man kalder blot nogenlunde regelmæssigt. Senere under besættelsen kom sabotagen med afbrydelse af jernbanestrækninger og omdirigering ad andre ruter. Et enkelt lyspunkt var, at der snart efter besættelsen blev sendt tyske jernbanemænd herop – »Verkehrsinspektorer«, som dannede et transportkommandantur, og det var fornuftige jernbanemænd, der godt kunne forstå en besked fra os, at et eller andet ikke kunne lade sig gøre. Og alle henvendelser fra værnemagten skulle gå igennem dette organ, og aldrig til os direkte.

## Trafikinspektør 1945

Jeg er nået til 1/2 1945, hvor trafikinspektør Gether i I. tilsynsområde blev tvunget til at tage afsked på grund af generaldirektør Knutzens fastsatte lave aldersgrænse. Som det kendes,

forte det til retssag, der dog ikke medførte nogen ændring for Gethers vedkommende, og jeg søgte og fik hans stilling. På et tidligere tidspunkt, da stillingen som trafikbestyrer var ledig, søgte jeg naturligvis også den, og da jeg under mit besøg i generaldirektoratet i den anledning blev modt med en bemærkning fra generaldirektøren som:

»Vi troede ellers, at det var trafikinspektør Gethers plads, De gerne ville have,« så svarede jeg blot: »Ja tak« og var glad til, for det var just det, jeg mest ønskede.

## Tilsynsførende trafikinspektør 1945–1962

Det var altså fra begyndelsen af 1945 til udgangen af 1962 jeg var chef for 1. tilsynsområde, en årrække på 18 år. Krigen og besættelsen var endnu i gang, da jeg begyndte, men for alle stod det klart, at det snart var forbi. Men om een lille oplevelse ude i marken – min første – må jeg berette. Jeg blev ringet op en nat fra togkontoret med melding om, at et tysk militærtog med lufttorpedoer på vej mod Måløv var saboteret i Herlev, vognene var væltede og torpedoerne, der dog ikke var ladet, lå spredt i terrænet, sporet var spærret og al trafik på strækningen indstillet. Jeg tog afsted derover, og det så farligt ud. Den eneste vogn, der stod på sporet, var mandskabsvognen, en godsvogn med et kakkellovnsrør stukket ud gennem en lem fra ovnen inde i vognen. I den åbne dør sad transportlederen med benene dinglende ud fra vognen og med en cigaret i munden, tilsyneladende temmelig upåvirket. Jeg sagde hvem jeg var, og vi talte derefter om planen for rydningen af strækningen og opsamling af torpedoerne, og jeg tilføjede, at det ville jo nok tage en dags tid. Det rorte ham ikke spor – han tilføjede, at han kom fra Graz, og at det var femte gang han var blevet saboteret – også han var sikkert klar over, at det gik mod afslutningen. Det eneste han forlangte var, at de rejsende, der skulle udveksles, ikke måtte passere for tæt på, men spadsere over marken i en stor bue uden om afspøringsstedet. I løbet af dagen var sporet ryddet og toget på plads igen, og jeg tog hjem – nu var der jo blot tilbage at få toget kort til Måløv.

Omkring ved midnat blev jeg ringet op igen, denne gang af stationsforstander Bennick i Herlev, der fortalte, at ved afgang fra Herlev var toget afsporet. Transportlederen syntes åbenbart, at nu gik spøgen for vidt, for Bennick sagde, at han blev truet med en revolver, og at han ville blive skudt, hvis toget nu ikke kom til Måløv, og hvad han nu ville gøre. Jeg spurgte ham, om tyskeren stod hos ham på kontoret, eller om han var låset inde, men ingen af delene var tilfældet. Så sagde jeg:

## Kvistgaard 1912

Nu var der imidlertid sket det, at min fader på grund af sygdom måtte tage sin afsked – han døde i slutningen af 1912 – og jeg måtte klare mig selv økonomisk, og så var København jo ikke den billigste by at leve i. Jeg fik en bytning i stand og kom til Kvistgård den 1. september 1912, hvor lønnen ganske vist var den samme, men der var billigere at leve, ikke så mange fristelser og endelig fik assistenten og jeg som vederlag for postarbejde lov til at dele sportelkassen, hvori indgik beløbene for salg af koreplaner og fragtbreve. Mange gange sidst på måneden måtte assistenten og jeg – han var gift og lige så fattig som jeg – ty til denne kasses magre indhold.

Stationsforstanderen var Th. Christensen – kaldet »Theobald« – og assistenten var J. P. Jensen – kaldet »Røgmanden« – sidstnævnte traf jeg senere i Togkontoret. Stationsforstanderen havde fast morgenvagt, vi andre to delte resten af vagten fra 10 til slut, et par dage om ugen til klokken 2, ellers til klokken 23. Jeg boede på et tjenesteværelse på pakhuset – stadig for 3 kroner om måneden – og kom i kost på den nærliggende Kvistgård Hovedgård – og jeg husker endnu den faste søndagsmiddag bestående af hestehakkeboffer. Men nu var jeg stationsbestyrer, og jeg var stolt, når jeg i min nye uniform og med rødt bånd om huen tog imod og afsendte tog.

Straks efter min tiltrædelse i Kvistgård blev jeg beordret til indøvelse i togtjeneste – lidt sent, syntes jeg jo nok, da jeg havde eksamen og var udnævnt til medhjælper – og jeg kom i lære hos togfører Villert, tidligere oversergent – rolig og myndig, og der stod respekt om ham blandt det kørende personale, mere end det normalt er tilfældet i dag. Vi kørte på Nord- og Sydbanen, og jeg husker en dag vi holdt på Masnedø og skulle have en større forsamling polske landarbejdere med nordpå. Det tog en evig tid for de hundrede af mænd og kvinder med store bylter at komme fra borde og komme på plads i toget, og det blev langt over afgangstid. På de tider var det togføreren, der skulle give forslag til krydsningsforlægning, og medens jeg havde travlt med at få polakkerne ind i toget og dørene lukket, kom Villert og sagde alvorligt:

»Ja, medhjælper Lyng, jeg går ud fra, at De har givet forslag til forlægningen af krydsning med tog X.« Det havde jeg selvfølgelig ikke ofret en tanke, men nu sagde Villert: »Jeg har gjort det.« Og så smilte han venligt, og det er den slags og den måde at gøre det på der bevirker, at man ikke glemmer det



sværligheder endte med lov af 10/3 1861, hvori også Langå-Viborg.

Den 18/3 1861 sluttedes ny kontrakt med Peto, Brassey & Bets, hvor d'herrer slog en streg over tidligere kontrakt mod at blive entreprenører for de nye baner.

Langå-Viborg skulle være færdig 1/7 1863.

5,2 miil à ca. 192.000 rdl.

Sporvidde 4' 8½".

Længdebanen 68 pd. pr. løb yard (3') til Randers. Randers-Ålborg og Langå vest 58 pd. pr. yard.

Hestebaner til havn skulle etableres flere steder.

---

Skal vi så ikke lade denne åndelige ballast være os nok og besøge den jydsk stænderby Viborg i hine dage og fordybe os lidt i de lokale forhold.

Interessante var de faktisk.

Hosstående kort skitserer – på fattig vis ganske vist – lidt af byplanen, men nok til at vise os, at et banegårdsflytte har fundet sted.

Viborg var da en stor, en betydende by, alle dens ting-, torve- og andre dage, alle dens mere eller mindre officielle bygninger, og – ikke at forglemme – al dens tradition fra fortiden.

Hvor mange konger har ikke bivånet Viborg ting.

Byen, der i 1860'erne voksede kolossalt på grund af garnison, baner og hedeopdyrking, fik sin banegård i den sydlige bydel med den i 1743 oprettede straffeanstalt som nabo. (»Tugt- og Manufakturhuset i Viborg« var mange tateres og kærlingfolks skræk!). Denne blev i øvrigt i 1876-77 omdannet til sindssygehospital.

Foruden Viborg-Skive o.s.v. banen tilkom den 15/9 1893 Viborg-Ålestrup. Trange forhold og besværligt rebroussements- trafik var følgen.

Derfor tegnede arkitekt Th. Arboe en ny banegård, der blev opført og indviet den 4/12 1896, dog ikke større af omfang, end at den i 1906 måtte udvides i anledning af Herningbanens tilkomst (26/6 06).

Forsteudgaven – 1863 bygningen – fik det otium at blive overtaget af sindssygehospital, statshospitalet hedder det nu.

Arealerne gik samme vej og blev pavillonbygget 1905-06 og senere.

Det er klart, at hver station ikke kan få samme spalteplass som Viborg, selv om det måske var rimeligt, men lad os i stedet drage frem et par rariteter.

Den første er Middelhedegård mergelspor ved vogterhus 16 mellem Rindsholm og Rodkørsbro.

Anlagt 1908-09, optaget for stedse 1938. Udgiften til arealerhvervelse påhvilede mergelselskabet, ligeså udgift til jordarbej-

de, hegn samt anlæg og vedligeholdelse af tilkørselsvej.

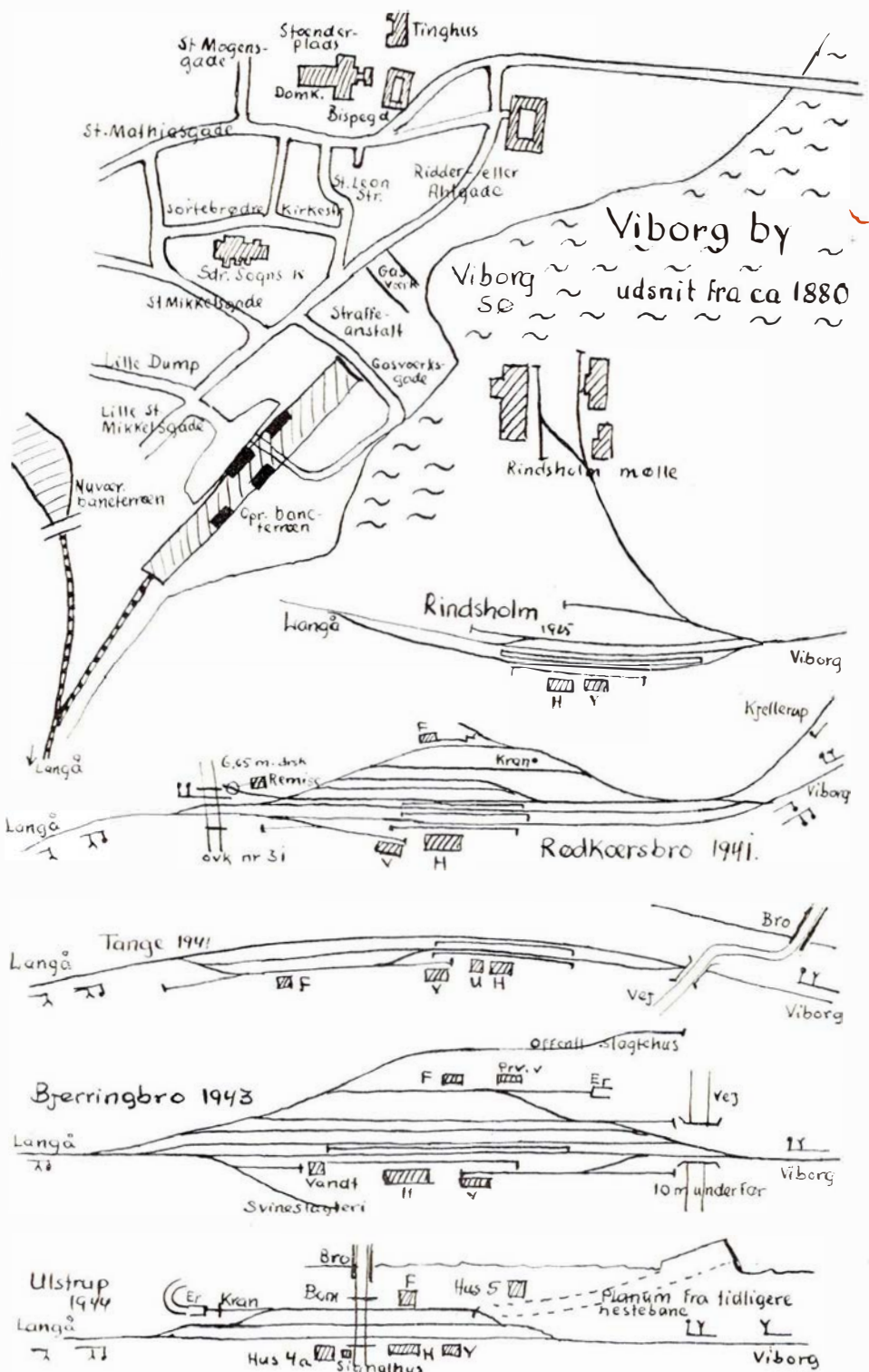
Sporanlæg påhvilede banerne mod en årlig afgift fra mergelselskabets side på 6% af den samlede udgift (5% rente, 1% afdrag).

Læseperioden skulle være kortest mu-

lig, og sporskifterne uden for denne periode optages og lagres på stedet.

Alle enkeltheder var »bogført«, således også at selskabet ejede den 10 m høje signalmast, og måtte holde den velrepareret og malet.

Bjerringbro med stort byjubelæum, jern-



Mellemstationernes beliggenhed og udstyr.

Strækningen Viborg—Langå

7-63

baneorkester, vinduesudsmykning o.s.v. – Banevogn CP 2910 udrustet som udstillingsvogn besøger samtlige stationer. Stiftsmuseet i Viborg arrangerer stor historisk udstilling.

Der sker noget omkring den 21/7 1963. Det gjorde der også i Ulstrup i gamle dage ,hvor der i 90'erne eksisterede havnebane. Hvor længe denne var i funktion er ikke udfundet, men den var i hvert fald

væk i 1907, og var i øvrigt til slut i så mismodig stand, at vognene højst måtte læsses med 6 tons.

## **Lyhne** *Damernes store specialforretning midt på strøget i Århus*

SØNDERGADE 66-68 - ÅRHUS C  
TELF. 3 14 44

FRAKKER - DRAGTER - KJOLER - NEDERDELE - BLUSER - RUSKINDSJAKKER - COTTON COATS M. M.

**VIGGO ØSTERGAARD**  $\frac{A/S}{A}$   
AARHUS

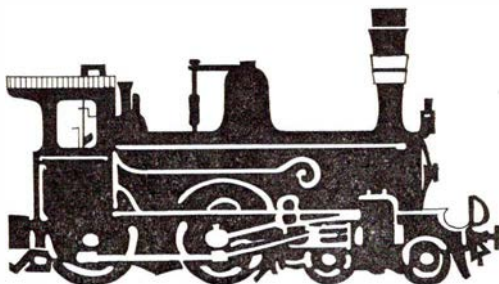
Aktieselskabet  
**AARHUS DISCONTOBANK**

## DEN DANSKE LANDMANDSBANK

ÅRHUS

Aktieselskabet  
**KORN- OG FODERSTOF KOMPAGNIET**  
ÅRHUS

## HUMØR OG HORISONT



Det er dejligt at rejse - det giver bedre humør og en bredere horisont. Og rejsevalutaen er nemt ordnet. - Den taler man med Handelsbanken om.



**HANDELSBANKEN**

*-altid med i billedet*



# Dansk Model-Jernbane Klub Jernbanehistorisk Selskab

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

## Udflugt til Ålborg og Åbybro

28. og 29. september 1963

I week-end'en 28.-29.9. sætter Dansk Modeljernbane Union alle danske modeljernbanebyggere stævne i Nordjylland, hvor man foruden at besøge et af landets største modeljernbaneanlæg får lejlighed til at køre ad såvel stats- som privatbanestrækninger, således at »diposen« skulle være fuld, når der skal øses af den i den kommende byggesæson.

Turen udgår fra Århus H, idet vi - når deltagerne fra Sjælland og Fyn er ankommet - derfra tager nordpå kl. 13.03.

I Randers skifter vi til en af RHJ's Kielvogne, som fører os til Hadsund, hvortil vi ankommer kl. 15.50. Herfra går det videre med AHJ's godstog, som i dagens anledning medgives en eller flere personvogne, afhængigt af deltagerantallet.

Efter ankomsten til Ålborg, som finder sted kl. 18.35, spiser vi til aften og er derefter gæster hos AMJK's medlemmer, der vil vise os andre deres store modelanlæg.

Næste morgen går turen videre med skinnebus til Åbybro, hvorfra vi kører til Hjørring ad den aftenen i forvejen nedlagte bane! Denne del af turen har kunnet tilrettelægges med den allerstørste velvilje fra Hjørring Privatbaners side og vil kun kunne gennemføres, såfremt visse formaliteter kan bringes i orden.

Fra Hjørring tager vi sydpå med Nordpilen, som vi dog allerede forlader i Ålborg for igen at tage turen til Randers over Hadsund. Der vil i Hadsund blive lejlighed til at spadsere en times tid i den meget smukt beliggende by, idet vi i ste-

det for at tage skinnebusen videre med det samme kører med særtog (igen Kielvogn) til Randers, hvorfra vi fortsætter til Langå.

Ved at gennemføre en sådan tur håber vi fra DMJU's side at imødekomme det - navnlig fra Odense Modeljernbane Klubs side - fremsatte ønske om udvidet kontakt mellem landets modeljernbanebyggere. Vi håber derfor på stort fremmøde til vor Nordjyllandstur blandt de tilsluttede klubbers medlemmer. Modelbyggere og andre jernbaneinteresserede, der ikke er tilsluttet DMJU, vil i et vist omfang kunne deltage i turen; eventuelt interesserede bedes henvende sig direkte til DMJU's formand E. Falk-Sørensen, Lykkesholmsallé 44, Viby J. (tlf. (061)45329). Prisen for befordringen nord for Århus vil beløbe sig til ca. 30 kr., hvortil kommer rejsen til og fra Århus, indkvartering og forætning. Nærmere meddelelse om anmeldelse m.v. vil blive udsendt direkte til alle medlemmer af de i DMJU tilsluttede klubber.  
*E. Falk-Sørensen.*

### Meddelelse fra DMJK

Da efterårets arrangementer endnu ikke er fastlagte, henvises interesserede til klubbens blad »Signalposten«, ligesom nærmere oplysninger kan indhentes hos formanden.

#### R. MADSEN

Kolonialforretning  
Ny Banegårdsgade 51 - Århus - Tlf. 3 03 12

#### Kjoler og frakker - så husk: KONFEKTIONSHUSET

Hjørnet af Immervad og Åboulevarden, Århus  
Hjørnet med de gode tilbud

#### AARHUS KORSETFABRIK

Petra Bendixen  
Korsetter syes efter mål  
færdige korsetter i stort udvalg  
Clemensstræde 7 - Århus - Tlf. 3 02 06

#### Undertøj for jernbanefolk

#### Carl Marcussen's Eftf.

Frederiksgade 34-36 Århus Tlf. 2 51 75

#### Købmands- og Haandværkerbanken

Aktieselskabet  
Søndre afdeling  
Århus hovedbanegård, tlf. 2 40 88  
Vekselkontor i banegårdshallen

#### DET DANSKE TRÆLASTKOMPAGNI

Aktieselskab  
Århus

#### DANSK ANDELS KULFORRETNING

A.m.b.A.  
A A R H U S

#### 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

## 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

### TANDTEKNIK

Kirstine Jensen

Storegade 2 – Bjerringbro – Tlf. 247  
Såvel nyt som reparationer udføres

Spar på kræterne...

### REKORD VASK

Østergade – Bjerringbro – Tlf. 120  
Ordner Deres vask skånsomt,  
hurtigt og billigt

### FODKLINIK

aut. af Den alm. danske Lægeforening  
v. Gudrun Dyhr Nielsen  
Vestergade 17 – Bjerringbro  
Lørdag lukket – Tlf. 266

### A/S Bjerringbro Savværk Møbelfabrik

**Bjerringbro RADIO – TV**  
Sv. Aa. Larsen – Tlf. 455

### J. F. Rasmussen

Guld – sølv – ure – optik  
Grundlagt 1875 Bjerringbro  
Telefon 70

## Barslund

Trikotageforretning  
Storegade 14 – Bjerringbro – Tlf. 76

### Carl E's kaffe er bedre

Søndergade 37, Bjerringbro – Tlf. 127

### MARCUS HANSEN

Manufaktur – Konfektion  
Storegade 1 – Bjerringbro – Tlf. 1

## Bjerringbro

### Aage H. Frandsen

Isenkram

Storegade 10 – Bjerringbro – Tlf. 170

### Trikotagemagasinet

E. Jensen

Søndergade 40, Bjerringbro – Tlf. 252

### „FLORA“

Holger Mikkelsen

Søndergade 26 – Bjerringbro  
Tlf. 26 og 261

### TATOL

K. Kristensen

Sønderbro – Bjerringbro

## Viborg

Aktieselskabet

### Privatbanken for Viborg og Omegn

Telefon 2600

### V. A. Jørgensens Eftf. A/S

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



### Handelsbanken i Viborg

– en god bankforbindelse  
Sct. Mathiasgade 52 – Viborg  
Telefon \*1500

### NIELS CHRISTENSEN

Bogtrykkeri – Papirhandel  
Nytorv 5 – Viborg – Tlf. 92

### WINDSOR BAR

er altid et besøg værd...  
Gravene 25 – Viborg – Tlf. 1814

### POLYFOTO

– det personlige portræt  
Kompagnistræde – Viborg  
Telefon 3210

## Skive

### SKIVE OG OMEGNS ANDELSVASKERI

Brårupgade 16 – Skive  
Tlf. Skive 13 og 424

### CITY-SKO

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

### O. J. LARSEN

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

Jernbanepersonalet anbefales  
**Jernbanerestauranten**  
banegården i skive – Tlf. 684  
God mad og frisklavet kaffe

### Holms Bogtrykkeri I/S

Frederiksgade 7 – Skive – Tlf. 772  
Sven Balling – Tlf. 972  
Alt bogtrykkearbejde udføres  
hurtigt og billigt

### STILMANN

Posthustorvet – Skive  
Tlf. 364

### SKIVE MINI-CAB

Vestervang 7 – Skive – Tlf. 1222  
Hurtig befordring til billigste priser

### CARSTEN's Autoopretning

Reservevej 62 A – Skive – Tlf. 2303  
Det betaler sig altid at gå  
til FAGMANDEN

### AUTOHALLEN I/S

Holstebrovej – Skive – Tlf. 2386



Jernbanepersonalet anbefales  
**NEM VASK**

Søndergade 17 – Skive – Tlf. 1353  
– men en skånsom vask

## I få linier...

- Med et tempo, der forekommer helt utroligt, er arbejdet med den nye højbro mellem Svendborg og Tåsinge forlængst i gang. Det er som med de to andre broer til Langeland Monberg & Thorsen, der fik arbejdet overdraget for 15 mill. kr.
- Stillingen som forpagter af jernbane-restaurationen på Århus H, der årligt omsætter for 1,2 mill. kr., har været opslået ledig, og ved fristens udlob var kun indkommet et begrænset antal ansøgere.
- indtil d. 13. maj i år udgjorde politistyrken i Rødby een mand, men siden er den vokset til 61 mand - i indeværende ferietid endog til 78 mand. Den nye politistation er, næst efter Helsingør politistation, den største øst for Storebælt.

## Juli

## dagbogen

- Vejle d. 4. juli.** I et godstog mod Fredericia afsporede i aften en godsvogn, da toget befandt sig i nærheden af Munkebjerg. Det viste sig, at godsvognens ene hjulsæt havde kørt på svellerne på en længere strækning.
- Esbjerg d. 8. juli.** En Mx og en rangertraktor kørte i aften sammen under Frodesgadebroen. Begge maskiner afsporede, men der forårsagedes kun mindre forsinkelser.

**Vejle d. 9. juli.** En 25-årig elektriker fra et privat firma blev ved middagstid ramt af Nordpilen, da han arbejdede ved Havnegadebroen. Der blev råbt advarende til ham, men han blev formentlig chokeret, da han så toget komme. Han var dræbt på stedet.

**Rejsby d. 11. juli.** En 43-årig mand kørte i aften ind på overskæringen i Rejsby og blev ramt af eksprestoget fra Hamborg. Det er muligt, at togets forsinkelse på 25 min. var årsag til ulykken, da motorcyklisten for sent opdagede det røde blinklys. Han var dræbt på stedet.

**Humble d. 16. juli.** En DSB rutebil kom i dag for nær grøftkanten et stykke uden for Humble, og i det fedtede fore skred bilen ned i grøften. De fire passagerer kom intet til, og blev afhentet af en anden rutebil.

**København H d. 19. juli.** En 28-årig chauffør, der var kommet i pengeforlegenhed, stillede ved 0.50-tiden ved billetsalget på Kh og forlangte en billet til Hamborg. Medens trafikmedhjælper Arne Lind var ved at udfærdige billetten, åbnede chaufføren døren til billetkontoret og slog Lind i baghovedet med en oversavet riffel. Da Lind råbte om hjælp, blev voldsmanden bange og flygtede uden at medtage noget bytte. Lind kom på hospitalet og fik syet en flænge i baghovedet sammen, og kunne derefter tage til sit hjem.

**Vanløse d. 23. juli.** En svigtende strømtilførsel til et sporskifte i Vanløse forårsagede ved 21.50-tiden forsinkelse på A og C linierne på indtil 40 minutter.

**Helsingør d. 27. juli.** Ved en kollision mellem en svensk tankbåd og DSB færgen Helsingør ved udsejling fra Helsingør havn, hvorved hvert af skibene blev beskadiget for ca. 100.000 kr., blev svenskeren ved So- og Handelsretten kendt skyldig i kollisionen, da han havde vigepligt og i stedet for at slå bak

satte fuld fart frem. DSB blev tilkendt 26.000 kr. — solovens begrænsede erstatning — og svenskeren betaler sagens omkostninger med 3000 kr.

## Privatbane-

## nyt...

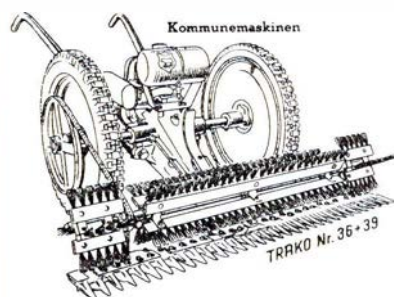
**Ebeltoft d. 2. juli.** Ved 13-tiden kørte en personbil ud foran toget på overskæringen ved campingpladsen. Bilen slyngedes rundt og ned i grøften. Bilisten slap med forskellige mindre kvæstelser.

**Brovst d. 7. juli.** En personbil kørte ved 16-tiden ind i siden på motorvognen på overskæringen mellem Skovsgård og Brovst. Chaufføren hævdede, at han var blevet blændet af solen og ikke havde set blinklyset. Han var ikke kommet noget til, så der skete kun materiel skade.

**Kirke Eskildstrup d. 12. juli.** HTJ's skinnibus blev ved 18-tiden påkørt af en personbil, der hverken så blinklys eller hørte alarmklokker. Da skinnebussen kun havde ringe fart på, skete der kun materiel skade.

**Vibæk d. 16. juli.** Det er ikke nok, at knallertkørere spurter mellem skinnerne på Ebeltoftbanen. I dag havde en bilfamilie stillet bord og stole op i sporet og spiste frokost uden at forestille sig nogen fare. Da motortoget kom, sprang de alle for livet og nåede at komme væk, før toget knuste bord, stole og opdækning.

**Strandby d. 20. juli.** En lastbil kørte i dag ind i siden på toget kort før Strandby st. Lastbilen slæbtes med et stykke og dens fører dræbtes på stedet. Toget



Den originale **ALLEN-TRAKO**  
førende græsslåmaskine

**AMTSMASKINEN** for grovslåning

**KOMMUNEMASKINEN**

for både grovslåning og finslåning

**SPECIALFABRIK**  
**FRIMODT KONNING TRAKO**

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



## Fredericia

Jernbanepersonalet anbefales

### Manufakturhandelen

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

### REKORD VASK

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

### 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

## Vejle

### Arthur Davidsen

Radio og fjernsyn  
Grejsdalsvej 23, Vejle, tlf. 3980

### Sønderbro Hjemmebageri

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

### BØRKOP HANDELSPLADS

Tlf. Børkop 1

### Ikast sogns Spare- og Laanekasse

## Horsens

### HORSENS BANK

Aktieselskab  
Søndergade 18-20 - Horsens  
Tlf. \*2 12 00

### BOSCH DEPOT

Fabriksvej 11 - Tlf. 2 12 44  
Horsens

### Caltex Service Station

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

### H. C. KOLONIAL

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

### OSTEKLOKKEN

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

## 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

## 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

## Herning

### JACK BØJE's Frisørsalon

Gl. Landevej 165, Herning - tlf. 2257  
1. kl. moderne hårpleje  
Hurtig og nobel betjening

### 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  
Tlf. Herning 4678

### „KOLONIALHJØRNET“

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

N. C. Jensen's eftf.

### J. Øst-Jacobsen

Bredgade 7 - Herning - Tlf. 507  
Guldsmed og urmager  
Jubilæums- og festgaver

Jernbanepersonalet anbefales

### FRISØRSALONEN

Børge R. Sørensen  
Søndergade 29, Herning. Tlf. 1855  
1. kl.s moderne hårpleje  
Nobel og samvittighedsfuld betjening

var på 10 vogne, hvoraf de fire afspo-  
redes. Trafiken måtte i lang tid afvikles  
med rutebiler.

**Ebeltoft d. 22. juli.** Atter i dag kørte en  
personbil ind foran toget på overskær-  
ringen ved campingpladsen. Damen, der  
førte bilen, hvori også befandt sig hen-  
des 13-årige datter, standsede pludselig  
op på overskæringen, da hun så toget  
komme. Både mor og datter pådrog sig  
meget alvorlige kvæstelser.

**Østsjællandske Jernbaneselskab.** Banens  
underskud steg fra 71.000 kr. i fjor til  
335.000 kr. sidste regnskabsår, idet ind-  
tægterne faldt med godt 50.000 kr. og

udgifterne steg ca. 212.000 kr. Som følge  
af banenedlæggelserne på Sydfyn og på  
Als var befordringen af gødningskalk  
til disse egne faldet med ca. 7000 t. Ba-  
nen har nået grænsen på, hvad der kan  
spares på personale, der for 10 år siden  
var 52, nu er nede på 31. Banens pen-  
sionsudgifter er på 490.982 kr.

**Silkeborg—Rødkjærsbro-banen** fik tem-  
melig overraskende otte ansøgninger til  
stillingen som direktør for banen, der er  
opslået i statens 26. lkl. Direktør M. K.  
Jensen, der har passeret 70-års grænsen,  
fungere indtil videre som direktør. Fo-  
reløbig løber kommunernes garanti kun  
til 1966.

## MODEL JERNBANE

### Vi bygger en vognkasse

Rundt omkring på vore banegårde og  
langs med banestrækningerne finder vi  
hensatte vognkasser fra gamle godsvogne,  
der er udrangerede, fordi tiden er løbet  
fra dem. Dette enten fordi vognens laste-  
evne er blevet for lille til de voksende  
krav, eller fordi vognens akselafstand ikke  
svarer til godstogenes voksende hastighe-  
der. Men da vognkasserne i gamle dage  
blev fremstillet af solidt kram, af massivt  
egetræ, har selve vognkasserne overlevet  
de skiftende tider, idet de har trukket sig  
tilbage til passiv tjeneste og nu eksemp-  
lvis finder anvendelse som redskabsskure,  
lagerlokaler, frokoststuer ude på stræk-  
ningen for banetjenestens folk.

Da en sådan vognkasse er med til at  
give modelanlægget et naturo præg, har  
vi ment det passende at bringe tegningen  
til en sådan vognkasse.

Forbilledet, vi har valgt, er en gammel  
statsbanevogn, litra Hb nr. 2397. Den ori-  
ginale vogn er bygget i 1875 hos Eisen-  
bahn-Wagengebau-Anstalt, Hamburg. —  
Vognen blev udrangeret i 1927 og vogn-  
kassen henstår i dag på godspladsen på  
Ringsted station, hvor den bruges til op-  
bevaring af presenninger.

Vi bringer nogle originaldata:

Længde over pufferne . . . 7450 mm  
Akselafstand . . . . . 3660 mm  
Tara . . . . . 6500 kg  
Last . . . . . 6000 kg  
Bundflade . . . . . 11,4 m<sup>2</sup>  
Kreaturbindinge i sidevægge og den  
ene endevæg.


Ved militærtransport, plads til 40 mand  
eller 8 heste.

Bremsekupe med skrubremse og ud-  
sigtskasser.

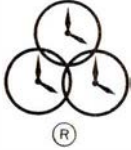
### Byggevejledning

Fig. 1 og 2 viser vognkassen i naturlig  
HO-størrelse fra side og henholdsvis fra  
gavl.

Vognkassen fremstilles af en massiv  
fyrrenålstræklods med dimensionerne  
24,5×27×70 mm, fig. 3. Træklodsens af-



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



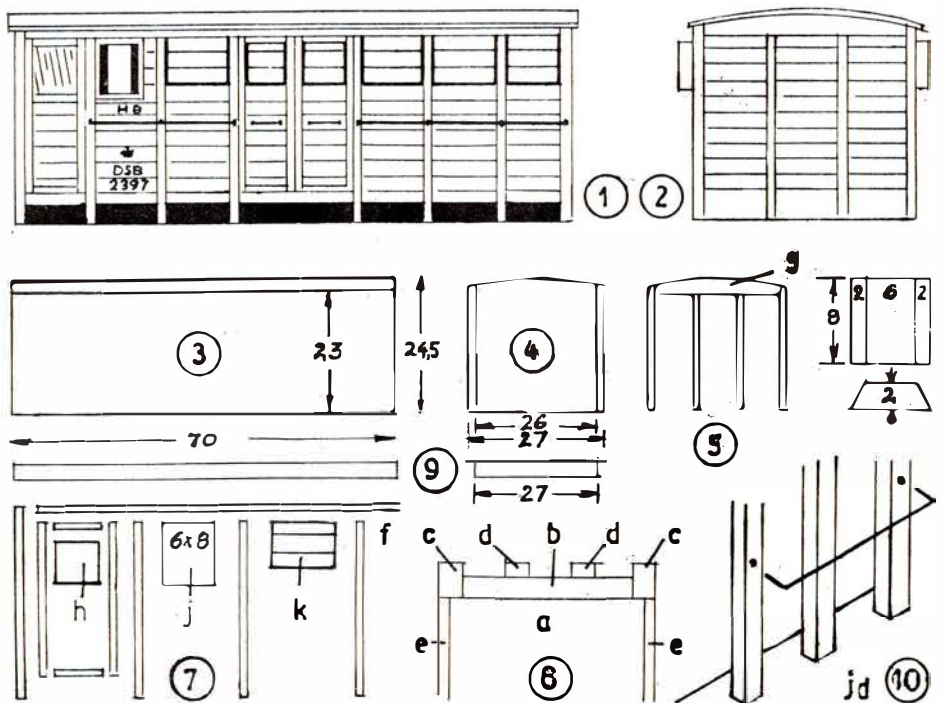
**ELEKTRISKE URE**

rundes foroven efter tagets form på fig. 2.  
Siden på vognkassen skal være 23 mm  
høj.

Vognkassen har nu det på fig. 4 viste  
profil. På denne figur ser vi endvidere to  
lodrette punkterede linier, der markerer  
placeringen af hjørnestolperne.

Stolpearrangementet er nærmere vist på  
fig. 5. Længden af diverse stolper fremgår  
af hovedtegningerne, fig. 1 og 2.

Hjørnestolperne er 1,5×1,5 mm, medens



Arbejdstegning til en vognkasse

## Thisted

Spar på kræfterne – gå til

### REKORD VASK

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

### Thisted Værktøjsmagasin

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

Først af alt –

#### en rigtig god kop kaffe!

Drik den hos os,  
og forsød det hyggelige frikvarter  
med vore dejlige kager

### KRABBES KONDITORI

Storegade 4 – Thisted  
Tlf. 146 og 1586

### B. Bjerre Christensen

statsaut. elektroinstallatør  
Brogade 2 – Thisted – Tlf. 248 og 949

### JERNBANEKIOSKEN

v. Daniel Jeppesen  
Thisted

### Thisted Arbejderforening

Danmarks første brugs  
Tjørvegade 2 – Tlf. 106

Husk

### Thisted Cykelbørs

A. Grønkjær  
Nytov 3 – Thisted – Tlf. 323

### Rosenbergs Farvehandel

Richard Mønster  
Brogade 1 Thisted Tlf. 211  
Tapeter – farver – persienner  
linoleum

### Vestjysk Hushjælp

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



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

## Struer

Jernbanepersonalet anbefales

### ESSO-servicestation

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

### STRUER BRYGHUS

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

### SALON CHANEL

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

## 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

... italienerer fra front til halefinne  
Bjarnar Pedersen  
Hostrupsvej 10, Holstebro, tlf. 3033

### Begravelses-Forretningen

Skolegade 8 – Holstebro – Tlf. 1440  
er Dem gerne behjælpelig med  
alt vedr. begravelse

### Aage Birkø

Cykler – Symaskiner – Barnevogne  
Nørregade 43 – Holstebro – Tlf. 17

### FOLKVANG's eftf.

Per B. Pedersen  
TV – Radio – Foto – Grammofon  
Nørregade 20 – Holstebro – Tlf. 618

## Holstebro

Andelsmejeriet

### FUGLSANG

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

Jernbanepersonalet anbefales

### REKORD VASK

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

### CALTEX-service

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

### Lædermagasinet

Sv. Erik Hansen  
Nørregade 29 – Holstebro  
Telefon 417

### FEDDERSEN's Blikkenslagerforretning

Vester Strandgade 18  
Udfører arbejde for DSB  
Tlf. Ringkøbing 173

## Varde

Deres direkte olieledning –

### VARDE 2 12 05

klarer alle fyringsproblemer  
BP Varde depot

Jens Ove Hansen, Smedegade 37  
Varde

### FARVEMESSEN

Storegade 22 – Varde  
Tlf. 2 05 45

### Hørdum Autoopretning

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

### CENTRALBAGERIET

Rødkjærbrø – Tlf. 135  
Altid lækkert brød og kager



de øvrige stolper kun er 1×1 mm. (Kobes i en Hobby-forretning).

Fig. 6 illustrerer nærmere, hvorledes fastgørelsen af de enkelte lister foretages; a betegner selve vognkassen, b er en 0,5 mm finérplade, der limes udenpå vognkassens endeflader, der jo består af endetræ. (Fig. 6 er tegnet skematisk og de enkelte dele er tegnet i overdreven størrelse for nemmere at anskueliggøre delenes placering).

Finérpladen kan udskæres af hylsteret fra en tom tændstikæske. Finérpladen er i hver side ½ mm smallere end selve klodsen til vognkassen, men har i øvrigt samme mål som denne.

I den fals, der opstår mellem kanten på finérpladen og vognkassens hjørner, fastlimes hjørnestolperne c. De øvrige endestolper d fastlimes i overensstemmelse med hovedtegningen.

Langs med vognkassens øverste kant ligger der en ramme, der består dels af listen f (fig. 7), dels af det buede stykke g (fig. 5). G fremstilles af 1 mm finér.

Fig. 7 viser nærmere hvorledes vognsiderne beklædes med trælister, der dels udgør sidestøtterne, dels dørene. Alle de her anvendte lister er 1×1 mm, længden af dem fremgår af fig. 1.

Vinduet h i døren i bremsekupéen er blot et firkantet stykke sort tape, der limes på den færdige vognkasse, når denne er afpudset og malet.

J er en 1×6×8 mm finérplade. Udgør rammen til udsigtskassen. Limes fast.

Selve udsigtskassen fremstilles efter målene på fig. 7. Limes fast.

Lemmen k, samt sidelemmene i dørene udklippes af karton. Limes fast.

Ved limningen bruger man bedst langsomtørrende lim, idet lim, der tørrer hurtigt, ikke tillader, at man kan rette alt for meget på de enkelte dele under monteringen.

Når limen er tør, afpudses vognkassen med fint sandpapir. Pas nu på, at kanterne på stolperne ikke afrundes, idet kanterne skal være skarpe.

Vognkassens længdedragere og pufferplanker er blot et 2,5 mm tykt træstykke, fig. 9, der i form udsaves således, at det har samme længde som vognkassen og til lige samme bredde som denne. Med andre ord netop kan anbringes mellem den nederste del af side- og endestøtterne.

Træpladen limes nu fast til undersiden af vognkassen.

Den originale vogn har været forsynet med lobestænger til greb for togpersonalet, der i gamle dage gik på løbebrætter uden på vognene. Disse stænger fremstilles af 0,5 mm kobber- eller messingtråd, hvis ender ombukkes vinkelret og indsættes i fine huller gennem sidestøtterne, fig. 10.

Disse huller prikkes med spidsen af en glødende nål. Gløder man ikke nålen, risikerer man at stolperne flækker.

Lobestængerne sikres desuden med en klat lim.

Taget udskæres af 0,5 mm finér eller fiberplade, således at det rager ½ mm ud over ydersiderne på vognkassens stolper. Limes fast.

Vognkassen males nu. Farven er almindelig rød træmaling. Taget er sort eller mørkegråt.

Og Vognen er færdig.

J. B. Dyrkilde.

som sagt rystelser og man kan desuden efter at have foretaget de forskellige indstillinger på kameraet fuldstændig hellige sig motivet, det være sig et portræt eller et landskab. Til såvel foto som kinobrug findes der i dag mange dejlige ting i stativer. Man skal vælge sig et stativ, der er mest velegnet til det, man selv skal bruge det til. Det kan være svært at sige på forhånd, hvilket der er bedst, fordi der er så mange at vælge imellem. Spørgsmålet er hvormeget man vil ofre, og om man har brug for det til specielle formål.

Vi kan vælge et fabrikat ud, forresten et af de fabrikater, der har et udmærket udvalg til mange formål. Jeg tænker på BILORA-stativerne. Disse stativer ligger i en prisklasse på 40-80 kr. og er blevet mere robuste og kunnere med såkaldt platal-overtræk på rørene, og for kinostati-

De Skulle Bruge



KAMERERA OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

## FOTO hobby

### Fotostativ eller ikke:

Mange synes, at det er alt for besværligt med et fotostativ. Det fylder for meget, synes man, og hvor tit er der egentlig brug for det o.s.v. Vi her i bladet vil gerne sige en gang for alle: Skal man have det helt rigtige resultat uden rystelser og

med en pæn regemæssig panorering, så er et stativ fuldstændig uundværligt. Man skal da også være bare en lille smule kræsen med sit arbejde. Det er da også en meget god ting at ønske sig ved de forskellige højtider.

Med apparatet på et stativ undgår man

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

**FOTO SPECIAL**

Vimmelskiftet 47 - København K. - PA. 5727

Fredericia Byes og Omegns  
Spare- og Laanekasse

## 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

Tal gardiner med  
GARDINSPECIALISTEN

### LODBERG MANUFAKTUR

Strandbygade 92, Esbjerg  
Telefon 2 32 03

## Fabriks - UDSALGET

Storegade 65 . Esbjerg . Telf. 2 74 87

### Andreas Christensen

Købmandsforretningen  
Strandby Kirkevej 88 – Esbjerg  
Telf. 2 89 33

## Esbjerg Eksportmarked

### Wiggo Kongstad A/S

Fiskebrogade, Ny Havn, Esbjerg

## Ribe

### Landbosparekassen for Ribe og Omegn

Torvet – i byens centrum  
Telf. Ribe 40 og 524

### Holger Enevoldsen

Trikotage  
v. Støchens Plads – Ribe

## Fanø

### Den Danske Landmandsbank

Aktieselskab  
Nordby afdeling Fanø

### C. J. ALBER

Slagtermester  
Hovedgaden – Nordby Fanø  
Tlf. 6 20 01

### EWALD HANSEN

A. Bildsøe Hansen  
Manufakturforretning  
Hovedgaden – Nordby Fanø  
Tlf. 6 20 30

### K. N. Sørensen & Søn

Slagterforretning  
Nordby Fanø – Tlf. 6 21 29  
Rindby Fanø – Tlf. 6 23 28  
Alt i 1. kl. varer

### NORDBY TØMMERHANDEL

Tlf. Fanø 6 20 15

### Blæhr's Konditori

Olsens eftf.  
Nordby Fanø – Tlf. 6 20 32

## Kolding

### Aage Andersen

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

### HOLGER LIND

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

### Ove F. Schmidt

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

### Damesalon „FIX“

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

## Brande

### Rekord Vask

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

Konfekturforretningen

### „ULLA“

Storegade 44, Brande – tlf. 236  
Vore gaveæsker anbefales

### Trikotageforretningen

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

Kør altid ind hos

### BP Service Station

Herningvej – Brande – Tlf 73  
Benzin – Smøring – Vask  
Autoreparationer  
af enhver art udføres

### Grindsted Motor Co. A/S

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

### EGSTRØM

Bageri og Conditori  
Tjæreborg – Tlf. 17

## Skærbæk



Radio og fjernsyn  
Jernbanegade 4, Skærbæk, tlf. 5 1151

### Chr. Wolfsberg

Skotøjsforretning  
Skærbæk – Tlf. 5 13 31

### N. C. Bocks Boghandel

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

vernes vedkommende er panoramahovederne blevet pænere end før, samtidig med at det føles som at skære i smør, når man panorerer. Dette skyldes en magnetpåvirkning.

Et nyt middelsvært stativ har fået navnet ROTAX II. Ligesom det allerede eksisterende stativ ROTAX er ROTAX II 3-delt og forsynet med Rotafixlåse, som giver usædvanlig og hurtig indstilling af højden. ROTAX II fås med og uden panoramahoved, og for den der både fotograferer og filmer, er det jo praktisk at kunne veksle mellem brugen af panoramahoved og kuglehoved. Bilora laver således et solidt kuglehoved til ca. 20 kr. og det fornævnte panoramahoved med magnetvirkning fås separat til godt 45 kr.

Af lette stativer til kinobrug har der hidtil ikke været så mange at vælge imellem. Bilora har her fået to nye stativer på markedet, nemlig Coja c og super Biloret. Førstnævnte fylder så lidt, at man næsten kan betegne det som et lommestativ, men ifølge sagens natur er det heller ikke særlig solidt, og prisen ligger derfor også omkring 85 kr.

Super Biloet er derimod et særdeles lækkert stativ, som nok skal gøre sig. Trods den beskedne længde sammenklappet (ca. 35 cm) har det nemlig udtrukket den rette højde (ca. 140 cm) og stabilitet. De ca. 35 kr., som Super Biloet er dyrere end Coja C, er givet godt ud.

Ønsker man sig et endnu kraftigere stativ, uden derfor at slæbe sig en pukkel til, er der det nye Biloras »Cineret«, der også har en nem højdeindstilling, idet andet led fastlåses med det såkaldte ekspander-system. Cineret koster ca. 115 kr.

Til den fotoamatør, der kun ønsker sig en vis støtte ved fotograferingen, har man lavet et sjovt stativ, der kun er et-benet. Det hedder »Monopied«. Det har kuglehoved og håndtag med udløser. Da det som nævnt er et-benet, er det, selv om det har kuglehoved, lige velegnet til foto-som kinobrug. Et et-benet stativ kan selvfølgelig ikke helt erstatte et trebenet stativ, men det er nemt at transportere og for nogle menneskers vedkommende er det jo ikke så svært at komme udenom?????

Dette stativ koster ca. 70 kr.

K.S.

## Agfa nyhed — Agfa PARAT kamera

Endnu en photokina-nyhed er dukket op på det danske marked: Agfa Parat I, småbilledapparatet i det nye format 18×24 mm – formatet, der giver det dobbelte antal forstørrelser – formatet, der giver dobbelt så mange farvedias som normalt på en småbilledfilm – og begge dele i en kvalitet, der fuldt og helt beviser 18×24-formatets berettigelse. Det er ikke en anden-hånds-orientering, vi hermed giver Dem, men et glædeligt resultat af egne indgående forsøg, først og fremmest med CT 18.

Agfa Parat I er lille og handy – »lige til lommen« som man siger – netop en kamerastørrelse, man har sukset efter de sidste år, hvor småbilledkameraerne har vist tendens til at vokse sig større og større for at kunne rumme tidens tekniske raffinementer såsom indbygget belysningsmåler, koblet afstandsmåler, automatik m.m.

Enhver vil ganske umiddelbart føle sig tiltalt af dette kamera. Formgivningen ligger i et plan, der frister til at tro, at kameraet er arkitekttegnet. Prøv at tage et Parat I og betragt det lidt nøjere, og De må erkende, at det er et af de smukkeste kameraer, Agfa til dato har fremstillet.

\*\*\*\*\*: \*\*\*\*\*  
\*  
\* GODT AT VIDE - \*  
\* GODT AT HUSKE \*  
\*  
\*\*\*\*\*

Hver dag har sin forespørgsel om årsagen til gule pletter på kopier og forstørrelser. I 99 pct. af tilfældene skyldes fejlen dikroitisk slør, som man sikrest undgår ved at bruge et 2 pct. iseddikebad mellem fremkaldere og fikserbad. Billederne kommes enkeltvis i badet og forbliver der i højst 5 minutter.

☆

Når en småbilledfilm spoles tilbage, bør man standse, når den slipper opsamlespoilen. Patronen tages ud i skygge, og filmen trækkes ud, indtil hele bredden spærres patronmundingen. Filmenden knækkes skarpt om som tegn på, at filmen er belyst.

## Personalia

### Svendborg

Trafikkontrollør P. G. I. Petersen, Fredericia, er udnævnt til stationsforstander i Svendborg, hvor stfst. K. G. Jørring har søgt afsked på grund af alder (69 år).

### Tylstrup

Stationsmester K. E. Mortensen, Tolne, er efter ans. flyttet til Tylstrup, hvor stmst. K. Trinhammer har søgt afsked på grund af alder (67 år).

### Hesselager

Trafikekspedient E. W. Mortensen, Herlev, er udnævnt til stationsmester ved Hesselager st, hvor stmst. V. A. J. Christiansen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

### Glejbjerg

Trafikekspedient J. M. Jørgensen, Vester Sottrup, er udnævnt til stationsmester i Glejbjerg, hvor stmst. R. K. Larsen har søgt afsked på grund af alder (68 år).

### Ravnstrup

Trafikekspedient E. A. Casper, Hovslund, er udnævnt til stationsmester i Ravnstrup, hvor stmst. V. Hansen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

## Dødsfald

Lokofører Th. Hansen, fh mdt Gb, 86 år.

Regnskabschef A. Engberg, fh OHJ, Holbæk, 79 år.

Portør C. E. R. Rasmussen, fh »Hotel Carlo«, Gb, 78 år.

Stationsforst. Nørskov Jensen, VN, Oxbøl 1915-57, 77 år.

Rangerformand P. C. Hansen, fh Gb, 72 år.

Lokofører U. Sørensen, fh Skjern, 78 år.

Togfører Ch. V. Christensen, fh Kh, 66 år.

Portør K. P. Carstensen, fh Nordhavn, 65 år.

Måtteproblemet - både ude og inde -  
løses bedst med

Svejbæk-Måtten og Svejbæk-Risten

SVEJBÆK *Lamel*

GUMMIMÅTTEFABRIK

SVEJBÆK - TLF. SILKEBORG 6055 - 6079

Esbjerg og Omegns  
Sparekasse

Kongensgade 58 - Esbjerg

## Aalborg

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

### Det danske Gødnings-Kompagni A/S

Aalborg afdeling  
Tlf. \*2 00 22

### JØRGEN WINTHER

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

### CALTEX SERVICE

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

### Brdr. Mortensen

MOTOR- og MASKINFABRIK  
Nyhavnsgade 80 - Aalborg  
Tlf. 2 39 30

### Kaj Jacobsen

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

### Cykleforretningen

v. Holger Christensen  
Ørstedesvej 2 . Aalborg . tlf. 3 11 02  
Cykler og knallerter  
1. kl.s reparationsværksted

### Antikvitetsforretningen

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

### CALTEX SERVICE

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

## Randers

### KIOSK „LERVANGEN“

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

### SKANSE-SALONEN

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

### Damesalon „MERCİ“

v/ Birthe Steffensen  
Jyllandsgade 12 - Randers  
Nyeste permanenter  
Tlf. 2 56 80

## Hobro

### AUTOLAKERING

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

### CALTEX SERVICE

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

### EGON HANSEN'S MINICAB

Markedsgade 14 - Hobro  
Telefon 2 11 30

Drej altid ind til

### ESSO Service Station

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

### TOBAKSFORRETNINGEN

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

### HJØRRING RING-BILERNE

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

### Brøudsalget

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

## Nykøbing Mors

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

Vi har det hele

### ESSO depotet

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

### AUTO-VÆRKSTEDET

Sv. Ove Sørensen  
Grønnegade 13 Nykøbing Mors  
Tlf. 673

Alle mærker repareres  
Bremse- og koblingservice

## Grenaa

### UNO-X Service

H. Henriksen, Havnevej 72, Grenå  
Benzin - olie - selvvaske  
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

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

### ODDER APOTEK

Tlf. Odder 4 10 09

## Skanderborg

**Spare- og Laanekassen**  
for  
Skanderborg og Omegn  
Telf. 37

### Chic Trikotage

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

# FREMADS FOLKEBIBLIOTEK

starter sin 12. årgang

Det var arbejderbevægelsens forlag der var først med den moderne billigbog — og takket være kvaliteten holder man stilingen som den største danske bogserie — nu over 4½ mill. bind!

»Dusinet fuldt« melder Fremads Folkebibliotek med berettiget stolthed ved starten af sin 12. serie, der på flotteste vis følger de foregående elleve op. Årets sensation turde være, at FFB lægger ud med en splinterny 2-bind-roman af Tysklands mest succesfulde forfatter, Hans Hellmut Kirst — manden der skrev den verdensberømte »Nul-otte Femten«. Denne gang hudfletter han efterkrigstidens Tyskland i sin skildring af en gruppe frontsoldater, der i 1961 sidder i velbjergede positioner i en sydtyisk by og tror den hellige grav velforvaret . . . men en skønne dag dukker »Skyggen fra Fronten« op, manden de alle troede død og borte, men som nu truer dem på liv og eksistens. Aldrig har Kirst skrevet en så spændende roman — den vil vække diskussion overalt, netop nu hvor den ene »affære« efter den anden rulles op i »wirtschaftswunder-Tyskland«.

## En dråbe negerblod var skæbnesvanger

Et andet trumfkort er nobelpristageren Sinclair Lewis' dramatiske »Af Kongeblood«, som beretter om den unge Neil Kingsblood, der opdager, at han er 1/32-del neger — en omstændighed, der kaster ham ind i en voldsom samvittighedskonflikt og til sidst udløser en formelig racekrig. En besættende bog, der vil gribe enhver læser!

Blandt FFB's øvrige udenlandske titler er der også en kriminalroman, Edgar Lustgartens ulideligt spændende »Endnu et Offer« om en mand, der anklages for mord på en letlevende pige — og dømmes! Men er han skyldig? Et af Sveriges nye store forfatternavne, Per Anders Fogel-

ström, har bidraget med »Sommeren med Monika« om to unge, der oplever en kærlighedens sommer i Skærgården, men en skønne dag må tage konsekvenserne, hvor bitre de end er.

## Spændende danske romaner i FFB

FFB's danske halvdel anføres af Eva Hemmer Hansen med hendes største succes, »Skandale i Troja«, den vittige roman om de stærke kvinder i Hellas, desuden færingen Eilif Mortanssons »Malan« om en varmblodet pige, der får en hel bygd på nakken på grund af sit temperament, samt Hans Jørgen Lembourns roman om en flok forulykkede fly-passagerer, der havner i »Hotel Styx«, hvor deres livs endelige afgørelse må og skal træffes — i byen hvorfra ingen vej synes at gå tilbage — og endelig Gerhard Rasmussens dramatiske »Kaptajnen behøver ingen Orlov«, som i horespilform flere gange har tryllebundet os ved højtalerne. En dansk roman i internationalt tilsnit om to minorers kamp for at demontere en hidtil ukendt mine-type på kanalkysten.

## Sensationelt dyreværk til eventyr-pris

I anledning af »dusin-årgangen« tilbyder FFB sine abonnenter en pragtfuld ekstra-bog: »Fremads store Dyrebog«. Dette enestående værk på over 600 sider er et formeligt leksikon med alverdens dyr fra amøber til storvildt — et strålende billedværk med over 1000 billeder og en værdifuld tekst af dr. phil. Ingvald Lieberkind. Indbundet i lærredsbind kan denne bog af FFB-abbonenterne erhverves 4 kr. billigere end af andre købere, nemlig for kun 24,75. I luksusudgave koster værket 32,75 — et sensationelt fund hvis begrænsede oplag uden tvivl vil forsvinde som dug for solen . . .

## Tønder

Gælder det cykler og knallerter

### JAKOB Christiansen

Salg og service  
Carstengade 1 — Tønder



### TØNDER KIOSK

K. Rasmussen  
Storegade 21 Tønder  
Tlf. 2 12 04

### BRDR. HANSEN I/S

Ure — Optik — Guld- og sølvvarer  
Storegade 23, Tønder  
Tlf. 2 12 32

### Hans Petersen

Indeh. Fr. Petersen  
Østergade 64 — Tønder — Tlf. 2 13 39  
Alt i kød — flæsk — pålægsvarer

### Walter's

Bageri og Konditori  
Strucksallé 30 — Tønder — Tlf. 2 14 72

### PETER Jacobsen

Storegade 16 — Tønder — Tlf. 2 23 68  
Farve — lak — tapeter

### Haderslev Knallertcentral

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

### Haderslev Bank

Aktieselskab  
Nørregade 30 — Haderslev  
Telf. \*2 41 14

## NORDELEKTRO $\frac{A}{S}$

MOTORER — DYNAMOER — REPARATIONER

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

FABRIKSINSTALLATIONER & AUTOMATISKE ANLÆG

\* 12 mdr.s garanti på radio og TV

\* 24 mdr.s garanti på billedrør

\* 10 % ved kontant

\* 12 mdr.s rentefri konto

\* Kæmpepris i byttehandel på Siemens, Gratz og Blaupunkt

DE OPNÅR FLEST FORDELE hos



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

**Light Railay Guide and Timetable.** 40 sider, ill. ca. kr. 3,00. 288 Carterhatch Lane, Forty Hill, Enfield, Middx., Britain.

En ny udgave af køreplanen over mindre jernbaner i England. Tidligere udgave har været anmeldt i »Jernbane-Bladet«, og den nye adskiller sig kun ved at være bedre udstyret.

☆

**Elektronisk Databehandling.** Föreningen för rationel Databehandling, Stockholm. 364 sider.

En fortræffelig bog om databehandling. Systemer og maskiner af så at sige alle fabrikater gennemgås, og det må siges at være en fordel.

Ligeledes en fordel for mange er det svenske sprog, som sikkert er let tilgængeligt fremfor et fagsprog-præget engelsk, fransk eller tysk. Ligeledes er der i bogen behandlet emner, som vel er set mere i relation til nordiske forhold end vi er vant til i denne slags bøger.

☆

**How to Increase the Effective Capacity af IBM Punched Cards.** 182 sider. American Data Processing Inc., Detroit 26.

En bog i A4 format og i ringbind med en hel serie praktiske oplysninger om IBM-maskiner og hulkort. Specielt giver bogen — som titlen antyder det — anvisning på, hvordan man kan få ekstra kapacitet ud af sit materiale.

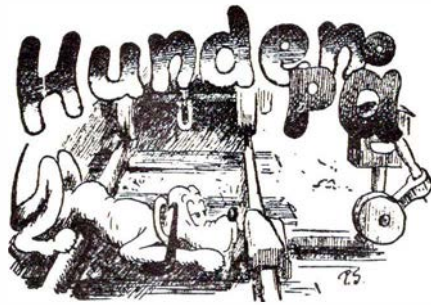
☆

**The Calshot RAF Railay.** 28 sider, ill. The Oakwood Press, Lingfield, Surrey. Ca. kr. 7,00.

Vidste De, at Englands luftvåben RAF i mange år havde sin egen lille jernbane? Den startede som en konstruktionsbane, men efterhånden blev den så stærkt benyttet til transport af passagerer, at man bibeholdt den lille bane helt op til slutningen af sidste verdenskrig.

Det er denne lille og morsomme bane, der gøres rede for i bogen, der er rimeligt velskrevet og underholdende.

Jas.



## Næstsidste nyt!

### I kø til Fanø-færgen

— Det går langsomt dette her, blev der sagt til færgpersonalet. — Jeg hører, I overfører 200 biler i døgnet. Mellem Svendborg og Tåsinge overfører de 250 biler — ikke om dagen, men hver time!

— Ih, du alstyrendes, sagde færgemanden på dejligt vestjysk. Man bliver helt forpustet bare ved tanken. Sådan et rælig kissejav har vi heldigvis ikke her. Folk sku' kom' med deres biler om vinteren, så er der plads nok!

— Der burde være en bro?

— Der ska' it ske nogen verdens ting, for det er staten, der bestemmer. Og det er godt! Da a kom til Fanøfærgen for 30 år siden, grinte de ad mig, og sagde te' a havde fået en usikker stilling, for der sku' bygges en bro. Nu er det mig, der griner!

### »Tag toget«

Da togpersonalet mødte til første morgentog fra Farum d. 22. juni, var der ingen tog. En tyv havde i nattens lob taget det kendte slogan: »Tag toget« bogstaveligt, — og var kort med det. Det er følgerne af, at der snart er selvbetjening alle steder, men endnu har banerne da ikke indført selvbetjening. Toget blev senere fundet mellem Fiskebæk og Værlose. Det var afbremset, men Mo vognens motor var stadig i gang!

### Hvad siger sagskundskaben!?

— Jeg vil gerne se på en fødselsdags-gave!

— Sågerne, — hvad må den koste?

— Tja, — hvad er almindeligt, — når man ikke er inviteret?

### Stigende interesse for Mellemøsten

På historielærernes nylig afholdte kongres faldt følgende udtalelse:

— Selv en historiker ønsker ikke krig over nogen, men skulle det endelig være, så måtte Persien gerne komme i betragtning, desfordelst de gamle perserkrige snart er så ternede og gennembankede, at de godt kunne trænge til afløsning!

### Advarsel til campisterne

Det regnes nu for uhygiejnisk at koge kaffe i en stråhat, — — — siger Husmoderrådet.

### Dystre perspektiver

— Mor, — når jeg nu bliver stor og bliver gift, får jeg så en mand — — ligesom far?

— Javist, mit barn!

— Men hvis jeg nu for alt i verden ikke vil det, bliver jeg så en gammel tante — ligesom faster Clara?

— Det gør du også, ja!

— Du alt forbarmende! — Hvad er det dog for rædsomme udsigter, livet åbner for et lille kvindemenneske?

### Det er netop sagen

— Ved du egentlig, at Kristian er så meget imod, at du bruger make up og kosmetik?

— Herregud, det skrog! — Han har jo aldrig set mig foruden!

### En mystiker

— Hvad døde Jensen i grunden af?

— Det blev aldrig opklaret!

— Og der var heller ingen, der vidste hvad han levede af!

### Kompliceret kompliment

— Hvor er der dog mange idioter til!

— Nemlig! — Og så er der vist endog een mere end Du regner med!

### Fejlagtigt sporskifte

Spritteren fik en dram og da den smagte ham synligt, skulle han også have een til det andet ben, — — men ved en ulykkelig fejltagelse, som han sagde, smuttede de s'gu begge to i det samme ben!

### Ikke noget at stille op!

— Hvorfå gå og tigge — — i stedet for selv at erhverve?

— Ak ja, — — det er sandelig også prøvet, — — men jeg blev sat fast hver gang, — det opmuntrer jo ikke!

### Og så var der . . .

Konen, som mente at der burde være sikkerhedsnet under alle flyvemaskiner!

Flere og flere forlanger

**Hatting  
Tvebakker**

fordi de er sprøde —  
(men tåler ikke stød)



## Aarhus

### OLIEFYR

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

#### HOLMBO & KJÆRULF

Samsøgade 80 . Århus C . Tlf. 2 83 11

### 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 KFUM

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

Det største udvalg i isenkram og  
køkkenudstyr



### G. V. Schive

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

### Carita

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

Kør ind til ...

### CALTEX SERVICE STATION

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

1. classes

### Cyklereparationsværksted

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

### 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 vil

### 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

Rosenvangsalé 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 køles der for Deres bil i Brabrand

100 m vest for Vest-Teatret  
Smøre- og vaskehal med gennemkør-  
sei, omhyggelig smøring med Castrol.  
Vi har Molub-Alloy smøre service.  
**UNO-X Auto-Centret** ½

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

### Tobaksforretningen

Jægergårdsgade 87 - Århus  
Tlf. 2 50 68  
Cigarer - Tobakker - Vine  
og altid en pipe for Dem

### N. C. Andersen

Aut. gas- og vandmester  
Chr. Winthersvej 27 - Åbyhøj  
telf. 5 58 04  
Oliefyre - 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

*F. Roldrup*  
**ISENKRAM**



Silkeborgvej 311

Aabyhøj

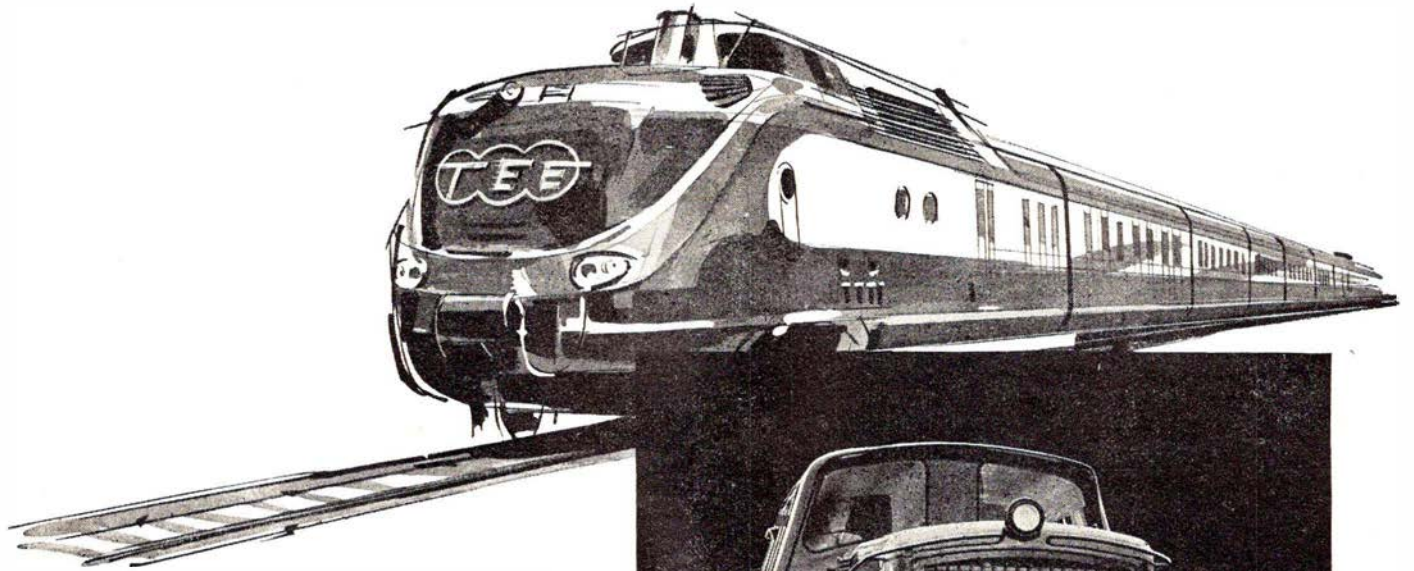
Telefon 5 86 40

### Hasle Farvehandel

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

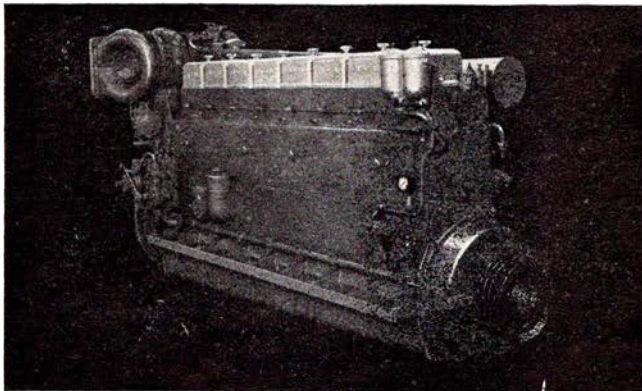
### Viby Brugsforening

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



**M·A·N**

LEVERER



DIESELMOTORER  
MOTORTOG  
SPECIALVOGNE  
TIL  
***jernbanedrift***

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

**PROTECHNICO** ¼

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