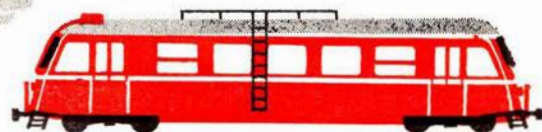


JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

forøg sikkerheden
om bord...



M/F »ARVEPRINS KNUD«

er udrustet med:
RAYTHEON radar model 1602
NAUGAHYDE betræksmaterialer
STRØMMEN rustfri stålpropeller
STRØMMEN for- og agterstævns udstyr
samt rør og rorstammer

AAGE HEMPEL

SKIBSUDSTYR

Løngangstræde 16 - København K - Telf. MI 67 67

ESSO ER FORREST I FORSKNING OG PRODUKTION.
MÆND MED ANSVAR FORETRÆKKER DERFOR ESSO
KVALITETSPRODUKTER TIL KRAFTFORSYNING
OG SMØRING. - VÆR SIKKER..... BRUG ESSO.



63-Fa 39

DET STØRSTE OLIESELSKAB MED EGET OLIERAFFINADERI...

Esso





JERNBANE-BLADET

Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, M. D. F. (ansvarhavende)
Valby Langgade 223 1. tv. - København Valby
Telefon 30 87 71

Redaktionssekretær:

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

Jylland-Fyn's kontor:

Egøvang 6^{st.} - 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«

SEPTEMBER 1963

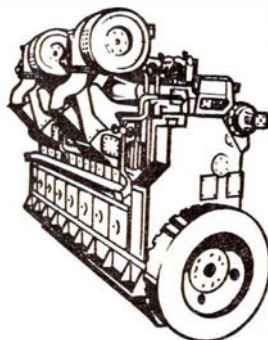
Dette nr. indeholder:

Marken er mejet	side 267
Månedens emner	» 268
Månedens foto	» 269
M/F »Arveprins Knud«	» 271
Erindres det	» 279
DJK's udflugt til Østzonen	» 280
I få linier	» 281
Tillykke og farvel til Hjørring- Lykken-Åbybro Jb.	» 282
Jernbanemuseets årsberetning.	» 286
August dagbogen	» 287
Privatbane nyt	» 288
Model jernbane	» 289
Foto hobby	» 293
Højtrykskompressorer	» 295
Personalia	» 297
Forenings-nyt	» 297
Boganmeldelser	» 297
Hunden på	» 300

Tillægget:

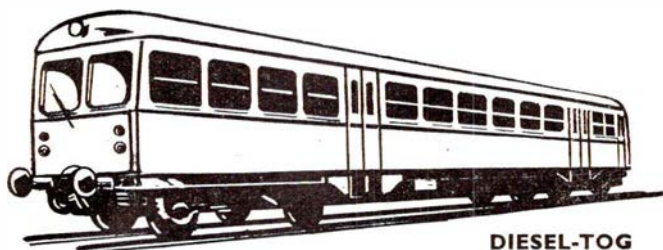
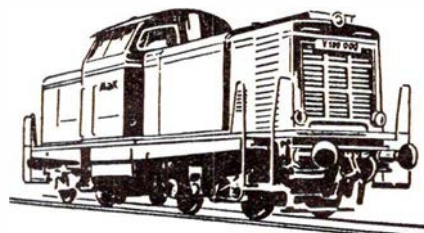
Forsættelsen må desv. vente til næste nr.

MaK



SKIBS-
DIESEL-MOTORER

DIESEL-HYDRAULISKE
LOKOMOTIVER



DIESEL-TOG

GENERALREPRÆSENTATION: **IVAR BERTELSEN**

CIVILINGENIØR DR. TECHN.

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

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigaretter - cigaretter

Film og kuglepenne

Dag- og ugeblade

Rejselekture

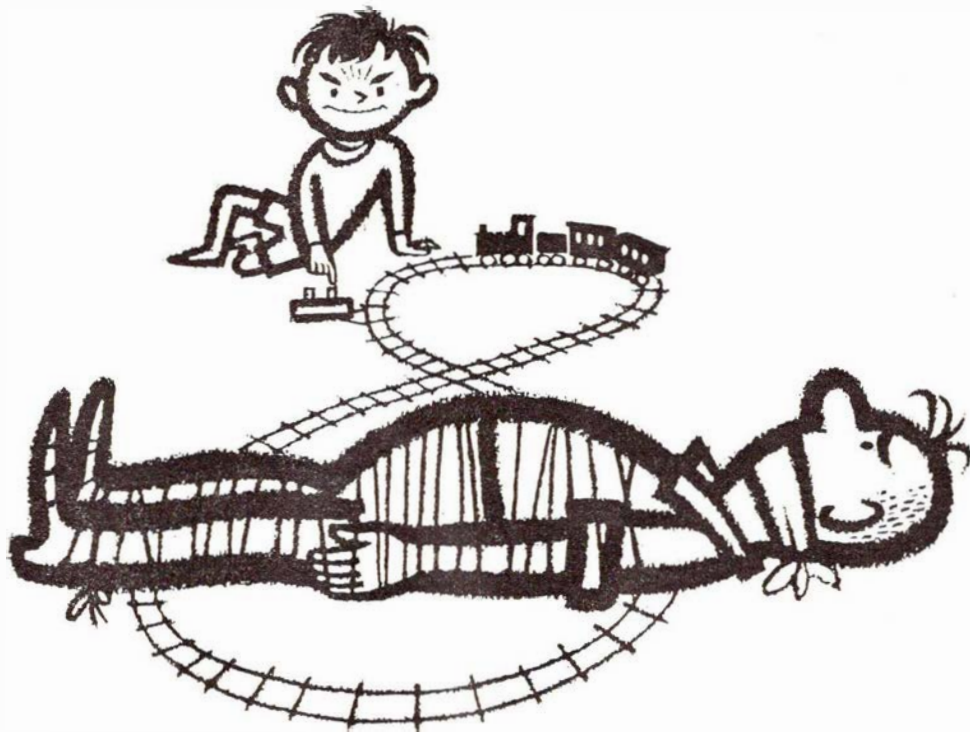
Til konfirmationerne

anbefales kioskerens store udvalg i
telegrammer fra de førende kunstforlag

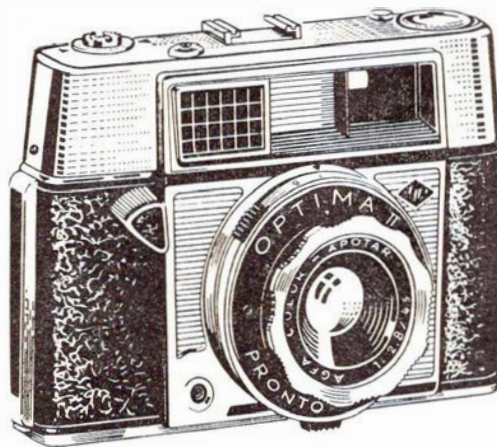
Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark



Dette kræver en Agfa Optima



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

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

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



OPTIMA - AGFACOLOR

- giver det fuldendte resultat



Marken er mejet

September causeri

Så blev det De Bornholmske Jernbaner's, eller rettere den sidste af disse baners tur til likvidation. Nogen egentlig likvidationsdato er endnu ikke vedtaget, men baneselskabet har forlængst indledet forhandling med DSB om oprettelse af et DSB rutebilnet på Bornholm, til afløsning af DBJ's tog- og rutebilsdrift. Årsagen til DBJ's beslutning dertil, er den, at også banernes rutebilsdrift i sidste driftsår for første gang har givet underskud. Året før gav DBJ's busruter et nettooverskud på 251 kr. pr. km, men sidste driftsår har givet et nettounderskud på 56 kr. pr. km. I kørt km har banen haft et underskud på 1 øre hver gang en bus har kørt en km, idet udgiften pr. kørt km har andraget 129 øre, medens indtægten har beløbet sig til 128 øre pr. km.

DSB har allerede givet et tilbud på overtagelse af rutebilsdriften på Bornholm, og DBJ har derefter nedsat et udvalg til at forhandle videre på dette grundlag. Finder man hurtigt frem til en løsning, ventes det, at DSB overtager rutebilsdriften fra 1965.

Det er en trafikalt tilfredsstillende, at de bornholmske kommuner vil være med til at skabe en fornuftig trafikordning for hele landet, og det er i denne forbindelse ufor-

ståeligt, at en konservativ folketingsmand for nylig har rettet henvendelse til trafikministeren om at støtte en ansøgning fra Juelsminde-Kalundborg færgefarten, om tilladelse til rutebilkørsel mellem Kalundborg og København.

»Jyllands-Posten« har det som ræven og rønnebærrerne, idet den betegner Fugleflugtslinien som en upopulær rute, hvor bilisterne har op til 5-6 timers ventetid, fordi de internationale tog optager pladsen for bilerne. Kendsgerningerne er dog, at passager nr. en million passerede først i august måned, og at man har en bilkapacitet på godt 3000 i døgnet – på den store tyske fri- og helligdag »Tag der Einheit«, med det hidtil største bilpres, overførtes endog 3400 biler, tal der viser, at her er tale om en meget populær rute. Såvel DB som DSB har nu kunnet nedsætte billetpriserne på Rødby—Puttgårten overfarten, netop på grund af den store benyttelse af ruten.

Det har vist sig, at mange bilister med pladsreservering vender tidli-

gere hjem end beregnet, og det har ofte givet op til 50 chancebilister lejlighed til at komme med »Theodor Heuss« selv om der var meldt alt udsolgt til pågældende færgetur.

Mange har vel undret sig over, at Jernbane-Bladet allerede efter kun godt et års forløb har skiftet adresse. Det er følgerne af at have boet i tjenestebolig, der skal fraflyttes ved afsked fra tjenesten. Derfor skal der her lyde en alvorlig advarsel til de næste, der står for at skulle fraflytte tjeneste- eller lejlighedsbolig: *Tag aldrig bolig i et to-families hus*, for der yder lejlighedsloven ikke lejeren nogen beskyttelse mod at blive opsagt til fraflytning uden begrundelse. Var det svært at skaffe lejlighed for et år siden, er det endnu vanskeligere i år, og kun ved gode venners hjælp er det lykkedes redaktøren at få anden bolig. Enhver, der ikke har egen ejendom, bør være medlem af en større andelsboligforening – ikke Statsbanepersonalets Andelsboligforening, der har mange hundrede medlemmer, men kun 100 lejligheder, hvoraf Københavns kommune har beslaglagt 12, ikke noget stort resultat, efter at foreningen har bestået i 13 år, – et mangeårigt medlemsskab i en større andelsboligforening vil altid give en lejlighed til en rimelig leje. –bro.

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

Månedens emner...

Nyborg-Svendborg banen

Kortsynet at nedlægge banen

Det synes som om, at flere og flere i banens opland vil gøre en indsats for at banen ikke nedlægges. Således udtaler godsejer U. S. Christensen, Klingstrup, til Svendborg Avis:

– Man må give handelsstandsforeningens formand, konsul A. E. Sørensen, ret i hans modstand mod jernbanens nedlæggelse fra næsten forår. Vi, der hører til banens opland og er med til at betale dens underskud, har ikke på noget tidspunkt med vægt forlangt den fjernet, tværtimod. Det vil være lidet gennemtænkt og meget kortsynet at sløjfe en veltjent banestrækning, som Svendborgs erhvervsliv og oplandets landmænd daglig gør brug af og er glade for. Personbefordring er vel ikke det, banen i øjeblikket tjener mest ved, når DSB på samme tid lader sine rutebiler køre parallelt med jernbanen og på omtrent samme tider. – Ja, forstå det, hvem der kan! – Har man indenfor DSB ganske glemt, at vi på denne strækning har både seminarium, der for tiden udbygges, husholdningsskole, ungdomsskoler samt et rigt turistliv i sommermånederne til de sydfynske kyster, for slet ikke at tale om de mange skoleelever, der daglig drager afsted til henholdsvis Svendborg og Nyborg.

– Tror De ikke, tiden vil løbe fra bane-drift på en sådan strækning?

– Nej, tænk blot ti år frem på trafikken på vore landeveje, til den tid vil jernbanen være den mest fordelagtige måde at komme frem på for den, hvem tiden er knap. – Vi ved, hvad vi har, og vi ønsker at beholde vor bane – jernbanen hører fremtiden til!

Vi har modtaget følgende:

Til Jernbane-Bladet.

I de sidste numre af vort kære Jernbane-Blad har en stor ven af de tre nordfynske privatbaner givet nogle gode råd vedrørende disse baners fremtid. Enhver, der kender lidt til de fynske trafikforhold, må være helt enig i de betragtninger, der fremsættes. Men hvad med den fjerde fynske privatbane? Ja, medens de tre førstnævnte baner nu søger at få en ny 10-årig garantiperiode, er man godt igang med at nedlægge den bedst rentable af samtlige fynske sidebanestrækninger, nemlig Svendborg-Nyborg-banen. Hvis det

vedtages at lade jernbaneselskabet træde i likvidation til næste år, har Sydostfyn underskrevet sin egen trafikale dødsdom. De krogede og smalle veje, der fører til stationerne, egner sig bestemt ikke til rutebil-drift, det kan enhver, der har lyst, selv overbevise sig om. Adskillige af iltogene kan have op til 200 passagerer, hvorledes vil man klare det med rutebiler? Dette er blot et par eksempler, der viser det vanvittige i nedlæggelsen af denne strækning.

DSB vil jo gerne af med strækningen – uforståeligt, da den tilfører statsbanerne stor trafik; trafik der vil gå tabt ved SNB's nedlæggelse. Man undskylder sig med dårligt spor; mon det er så slemt? Sporet er lagt i slutningen af trediveerne, Nordvest-banens spor er fra 1911 (!), og det materiel, der anvendtes, er stort set det samme!

Derfor bør banen, hvis DSB ikke vil drive den mere, genopstå som privatbane, som foreslået af herr Wilcke her i bladet sidste år. En sådan løsning vil uden tvivl være til stor fordel for Sydostfyns befolkning og erhvervsliv.

L. V. Nielsen.

Ny bilfærge til Dragør—Limhamn overfarten

Dampskibsselskabet Øresund har til overfarten Dragør—Limhamn bestilt en ny færge på Aalborg Værft. Prisen for færgen, der skal leveres i juli næste år, er cirka syv millioner kroner.

Der var flere værfter, som var billigere, siger direktøren for rederiaktiebolaget Øresund, Malmö, kaptajn Sandberg, der har fort forhandlingerne, men da det dansk-svenske statsbanerederi tidligere til Havnegade-overfarten mellem København og Malmö har fået bygget fire både på Aalborg Værft, som man har været særdeles tilfredse med, regner man med, at det dyrere kvalitetsarbejde i længden bliver det billigste.

Den nye færge bliver 55 meter lang og får plads til cirka 40 biler og cirka 400 passagerer.

Vi synes, der ved denne bestilling på dansk værft, og når det vides, at de to færger, der startede på denne overfart, begge er svensk/norsk byggede og havde mange begyndervanskeligheder, ligger der heri en smuk anerkendelse til dansk skibsbygning. red.

Nye TEE-tog

På et »topmøde« i generaldirektoratet udtalte gdr. Skov, at de gamle og røde lyntog efterhånden helt skal udskiftes med TEE-tog, og der bliver derved tale om køb af 10 nye tog hos MAN-værkerne i Nürnberg til en samlet pris af ca. 95 mill. kr. Togene koster henved 9½ mill. pr. stk. De 1½ mill. kr. er dog told, så den rene købesum for hvert tog bliver 8 mill. kr.

DSB rationaliseringen

Overtoldinspektør K. Damsgaard Hansen har beskyldt DSB for manglende rationalisering, og at personalet går og »hænger«. Ingen ved DSB er vel i tvivl om, eller ikke har været præsenteret for DSB's rationalisering. Personalet der i 1955 var på ca. 30.000 mand er reduceret til ca. 28.000 mand, hvilket har sparet 40 mill. kr. i løn. Kun sofartsvæsenet har haft en stigning i antal personale, idet der her er beskæftiget 1525 mand i dag mod 587 i 1946-47. Det øgede rutebilnet har medført, at personalet her er steget fra 290 til 1123. Motoriseringen i maskinafdelingen har givet en nedgang i personalet fra 5212 i 1948-49 til 4091 i 1961-62.

Forrentning og afskrivning af den store kapital, der er investeret, kan aldrig klares, men selve driften klares tilfredsstillende godt. I 1960-61 var der et driftsoverskud på 29 mill. kr. Som følge af lønforhøjelser gav 1961-62 et underskud på 23,5 mill. kr. og nu senest for året 1962-63 er underskudet på grund af takstforhøjelser gået ned til 4,5 mill. kr., selv om der også er sket lønforhøjelser i dette regnskabsår. På grund af de seneste takstforhøjelser ser DSB dette års resultat i møde med for-trosthed.



Tag altid toget

Tit og ofte bliver vore jernbaner kritiseret for både det ene og det andet, men heldigvis ser man også gang på gang jernbanerne udføre præstationer, som andre trafikmidler ikke tilnærmelsesvis kan hamle op med hverken med hensyn til storbefordringer, præcision, hurtighed og sikkerhed, og som man må tage hatten af for.

Eksempelvis kan nævnes, at der i slutningen af juli og i begyndelsen af august afholdtes en stor jamboree ved Athen i Grækenland med deltagelse af spejdere fra hele verden. Danmark var repræsenteret af ikke mindre end 650 gule og grønne

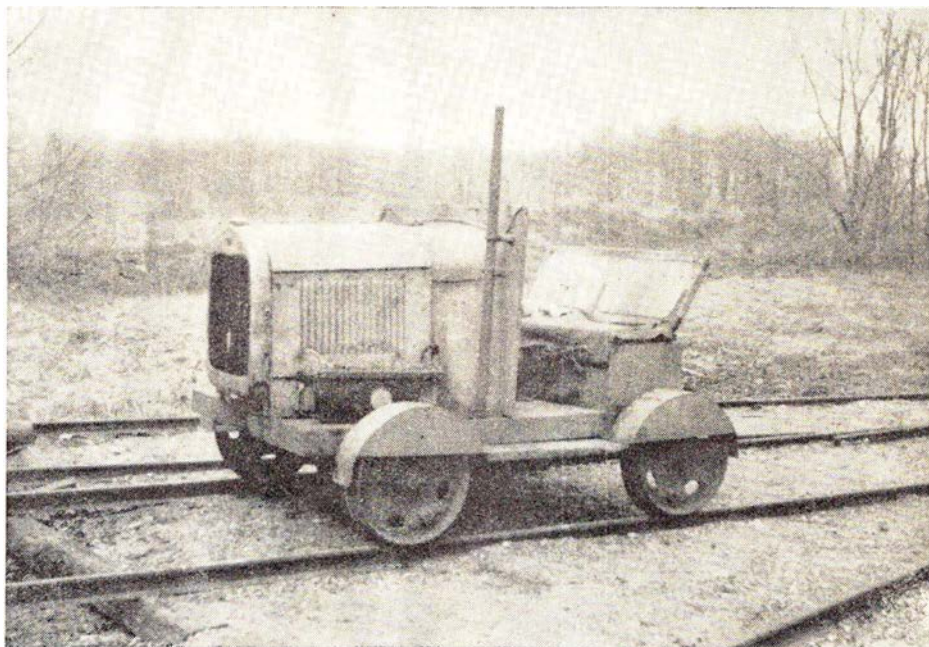
spejdere, der foretog den lange rejse med et af DSB arrangeret særtog, der efter et døgn uafbrudt rejse gennem Danmark og Tyskland nåede Salzburg i Østrig, hvorfra deltagerne viderebefordredes i et jugoslavisk tog, der efter yderligere 2 døgn rejse gennem Østrig, Jugoslavien og Grækenland ankom til den græske hovedstad med deltagerne i god behold.

En rejse med så mange deltagere vil under betryggende forhold kun kunne foretages med tog, hvor de rejsende ikke blot kan sidde, men også stå og gå samt sove og selvfølgelig også spise og drikke af egne produkter, idet der sikkert ikke var spisevogn med toget, da rigtige spejdere ikke rejser under så luksuriøse forhold, men under så primitive forhold som muligt, og derfor var der naturligvis heller ikke sovevogne med toget, da det jo ville fordyre rejsen betydeligt.

Hjemrejsen med toget forløb også uden uheld, og alle deltagerne vendte hjem i god behold, og de fleste af disse vil uden tvivl i tiden fremover ikke alene mindes den store jamboree og de mange oplevelser, den fører med sig, men sikkert også med glæde mindes den store togtrejse til Athen og retur med stor glæde, selvom det naturligvis har været anstrengende at rejse i tog uafbrudt i 3-4 døgn. Var rejsen imidlertid foretaget i rutebil eller i privatbil, ville den uden tvivl have været endnu mere anstrengende, og den ville have været meget længere, idet toget jo ruller dag og nat, medens bilerne kun kører om dagen, da chaufførerne skal have både søvn og hvile.

Når man benytter tog på sine rejser, hvad enten rejsen så er kort eller lang, kan man i almindelighed regne med at være fremme til den fastsatte tid, hvilket derimod ikke altid er tilfældet ved bilkørsel, idet så mange uforudsete ting kan spille ind, og det så man et eksempel på i forbindelse med jamboreen i Athen. Chefen for det danske spejderkorps skulle have deltaget i jamboreen og var på vej dertil i bil, men mellem Zagreb og Beograd blev hans bil tvunget i en groft af en overhalende tysk bil. Begge biler blev

Månedens foto



Banemester Mikkelsens motortrolje, ETJ, Skærsø

stærkt beskadiget, og såvel spejderchefen som hans kone blev lettere kvæstet og indlagt på et hospital, medens deres 2 børn slap fra uheldet med knubs.

Følgen af dette beklagelige uheld blev, at spejderchefen måtte opgive besøget i jamboreen. Havde spejderchefen i stedet for rejst med toget sammen med sine spejdere, var han ikke kommet ud for dette uheld, for det er jo ikke nok, at man selv er en dygtig chauffør, der overholder færdselsreglerne, når andre kører mindre hensynsfuldt.

Force majeure, derunder jordskælv, er menneskene jo ikke herre over, men var jordskælvet i Skopje, som spejderne passerede 10 timer, for katastrofen indtraf, sket, medens de var i byen, er der ingen tvivl om, at toget ville have ydet dem en særdeles god beskyttelse.

Skopje var en smuk og venlig by, da toget passerede på udturen, men på hjemturen lå den i ruiner, og alle spejderne har sikkert været på benene for at se dette triste syn.

Straks efter ulykken blev banelinien gjort farbar igen, således at toget ikke havde nodig at tage en anden vej hjem.

O. B.

HOTEL AUGUSTENBORG

1. kl. hotelophold med
god mad og kaffe – alt til
fornuftige priser
Tlf. Augustenborg 25

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft



Nyt fra hele verden

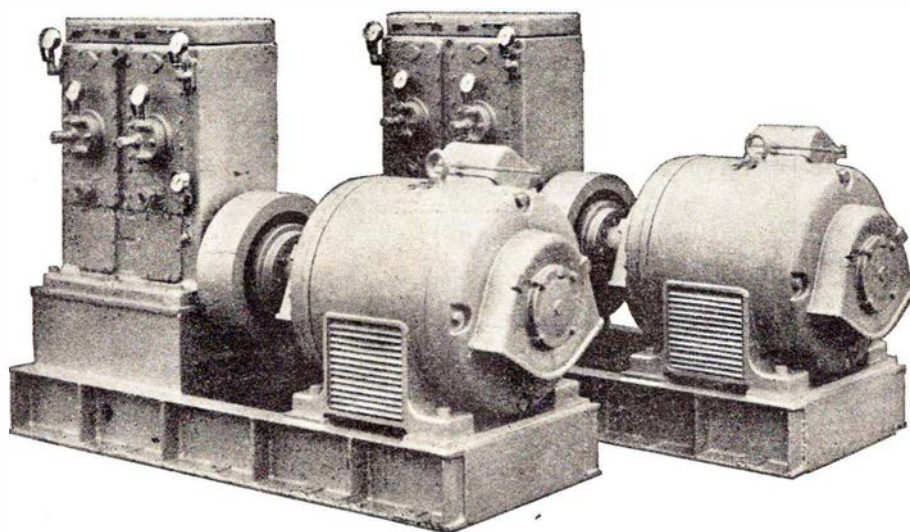
Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Tegnefilm

— vi har cinemascop
Central 13540

JLM
COMPRESSORS

JOS. L. MEYER KOMPRESSORER

Papenburg — Telefon 741 — Telex 02 78 90



JLM Højtryks-kompressorer er også installeret
i DSB's nye tredækkerfærge »Arveprins Knud«

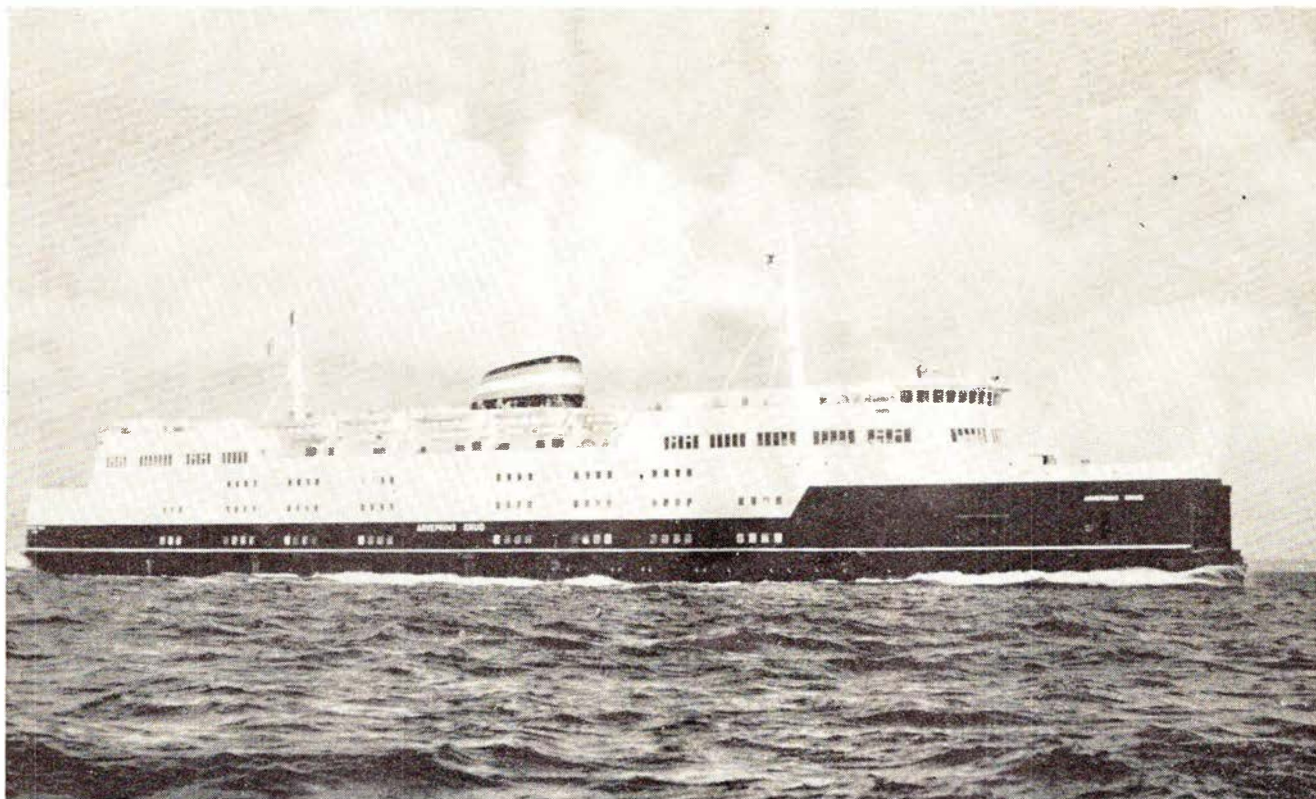
Firma

ERIK JENK

HAUSERGADE 3
KØBENHAVN K. MI. 2802

DAMPMOTORER — PUMPER — GENERATORER

Verdens største automobilfærge »Arveprins Knud«



DSB's nye flagskib »Arveprins Knud«

»Jernbane-Bladet« har anmodet mig om at give nogle oplysninger om statsbanernes sidste færge-nybygning, den 3-dækkede bilfærge »Arveprins Knud«.

I særdeleshed har man ønsket en beskrivelse af et lys-signalanlæg, der er installeret på bildækkene i denne færge til vejledning for de motorkørende med henblik på at reducere mængden af udstøds-gas, der forurener luften på vogndækkene særlig ved bilernes ilandkørsel.

Den fremsatte anmodning imødekommes gerne, dels fordi denne færge virkelig er en interessant nyskabelse, og dels fordi nævnte signal-system for at virke efter hensigten bør kendes og forstås af de motorkørende, der benytter Storebælts-overfarten, og en omtale som nærværende kan da også bidrage til at udbrede en sådan forståelse.

Hvorfor bygger statsbanerne en sådan 3-dækket kæmpefærge til over 30 mill. kr.; er det ikke et vovestykke?, og er dobbelt-dækkertypen med en kapacitet på 200 biler ikke tidssvarende mere?



Søfartschef L. Ø. Bech

Disse og mange andre spørgsmål kan stilles, og selv om man med Storm P. må sige, at »intet er så usikkert at spå om som fremtiden«, er jeg dog overbevist om, at dispositionen er rigtig, og jeg vil gerne ganske kort gøre rede for den udvikling, som ligger forud for beslutningen om at bygge den 3-dækkede færge »Arveprins Knud«, hvis kapacitet er ca. 400 biler eller som to dobbelt-dækkere tilsammen.

Trafikkens udvikling på bilruten

Biloverforflen, som i driftsåret 1957/58 var ca. 770.000 enheder (en personbil = 1 enhed), steg stadigt og stærkt, hvorfor det da også blev nødvendigt at forøge kapaciteten ved bygning af nye færges, nemlig jernbanefærgen »Prinsesse Benedikte«, leveret marts 1959 (anvendtes også som bilfærge) og dobbelt-dækkerne »Knudshoved« (marts 1961) og »Sprogø« (juni 1962).

For om natten og udenfor bil-højsæsonen at kunne være behjælpelige ved afvik-

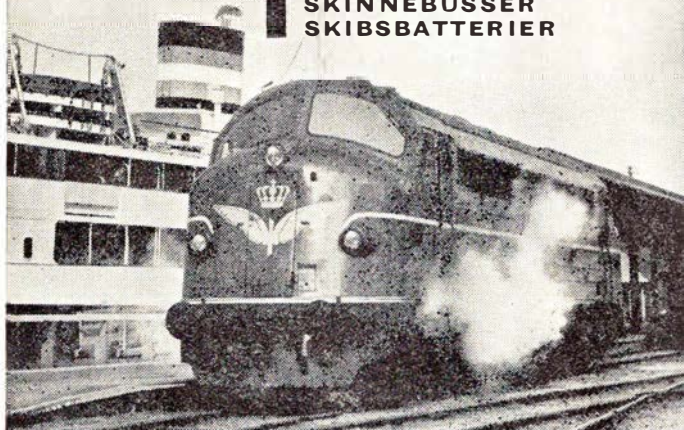
Duros

- det
robuste
rørplade-
batteri

hvor der stilles krav til kvalitet

Det kendte
LYAC-autobatteri
monteres i
alle bustyper.

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



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



**AUTOMATISKE ANLÆG
STÆRKSTRØM
SVAGSTRØM**

SELÉN – SILICIUM – GERMANIUM
ENSRETTERE

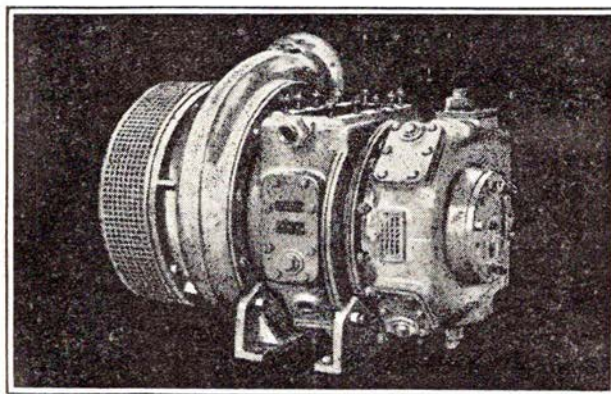
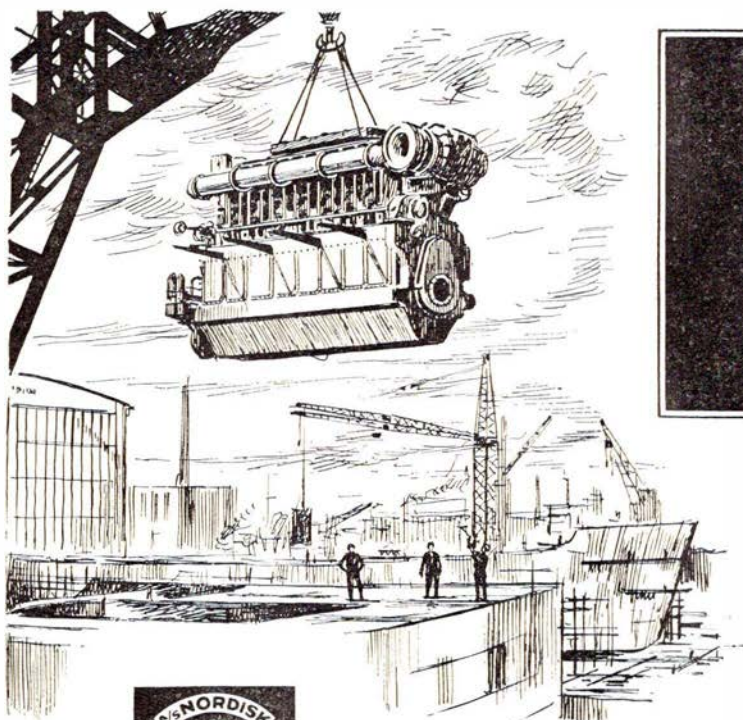
for

- ★ ELEKTROVOGNE OG GAFFELTRUCKS
- ★ PUFFERDRIFT
konstantspænding
konstantstrøm
- ★ HURTIGOPLADNING
- ★ TELEFONANLÆG
- ★ NØDBELYSNINGSANLÆG
- ★ BRANDALARMER
- ★ GALVANISKE BADE

Nordisk Svagstrøms Industri A/S

Hollandsvej 3, Lyngby · Telf. (01) 87 52 00

BROWN BOVERI TURBOTRYKLADERE



*Driftssikkerhed
Kvalitet
Service*



V. FARIMAGSGADE 7 · KØBENHAVN V · TLF. C *6210

ling af godsvognsoverførslen på jernbaneoverfarten Korsør-Nyborg, hvor godsmængden også var i stadig stigning, blev de to sidstnævnte færger forsynede med jernbanespor, hvilket har vist sig at være en udmærket foranstaltning.

Den frie højde på spordækket, der i jernbanefærgerne er ca. 5 m, er dog i nævnte dobbeltdækkere kun 4,35 m (af hensyn til overbygningens højde), hvilket medfører, at de vel kan overføre alle typer af lukkede jernbanevogne, men ikke højt-læssede, åbne vogne. De har altså en, om end ikke særlig generende, begrænsning i anvendeligheden.

For at kunne holde trit med det stadig stigende antal biler til overførsel (over 1,1 mill. i 1960/61) fandt man det nødvendigt at lade bygge endnu en færge til overfarten.

Projekteringen af »Arveprins Knud«

Da behovet for jernbanefærger stort set var dækket på det tidspunkt, var det naturligt at lade bygge en ren bilfærge, og da en sådan færge udelukkende skulle besejle de store færgenhavne Halskov og Knudshoved med stærkt byggede færgelejer, var man ikke, som ved alle hidtidige færger, bundet til en total-længde af 110-115 m, der anses at være den maksimale længde for færger, som skal besejle de snævrere havne Korsør og Nyborg, og man bestemte sig derfor til at lade bygge en færge af 130 m længde, hvilket for en dobbelt-dækker ville give en forøgelse af kapaciteten på ca. 50 bilenheder.

Det har imidlertid altid været ret iøjne-faldende, at rumfanget af det 4-5 m høje, nederste vogndæk jo slet ikke udnyttes totalt, når færgerne særlig i ferietiden lastes fuldt med personbiler, idet der over bilernes tag er et ubenyttet fritrum af 2-3 m højde.

Mange ideer om hylder og ramper blev fremsat og atter forkastet, men endelig vandt en bestemt, men i begyndelsen næsten for dristig plan indpas, nemlig at installere et særligt midterste dæk, som relativt hurtigt kunne hæves og sænkes således, at man efter behag kunne gøre færgen til en dobbelt-dækker eller tredækker.

Det er ikke for meget sagt, at projektering og konstruktion af dette særlige dæk har budt på mange og meget betydelige problemer.

Færgen rummer som 3-dækker knapt 400 bilenheder og som dobbelt-dækker ca. 260 enheder. Hvert ophold i havn er for denne som for de øvrige bilfærger 25 minutter, idet de af hensyn til færgelejernes benyttelse nødvendigvis må gå i samme fartplans-rytme.

Lyssignal systemet

En fuld last biler (ca. 400) skal således i land og ca. lige så mange om bord i ovennævnte knapt tilmålte tid, og ca. 800 bilmotorer udstoder deres forbrændingsgas. Som bekendt - ikke mindst af motor-kørende - indeholder udstødsgassen kulilte, der er farlig at indånde, hvilket man særlig må erindre ved forekomst i lukkede rum.

Som bekendt er bildækkene lukkede rum, endda af meget betragtelig størrelse, og vi har da også, især ved bygning af dobbelt-dækker-færgerne, stadig haft det dermed forbundne problem for øje, og gjort hvad der findes overkommeligt for at forny luften ved mekanisk ventilation.

Ethvert ventilationsanlæg har imidlertid en bestemt kapacitet (luftfornyelse et vist

antal gange pr. time) og dermed en begrænsning, og når man betænker, at et lavt vogndæk (2 m hd.) i 3-dækker-færgen har et rumfang på ca. 3000 kubikmeter, vil man sikkert forstå, at problemet er af betydeligt omfang.

Forureningen af luften opstår særlig ved *ilandkørsel af bilerne* i løbet af få minutter og det er klart, at de skadelige luftarter burde fjernes straks, når de forekommer, altså også i løbet af få minutter, og *det kan ikke lade sig gøre!*

Man må derfor koncentrere sig om at søge udvej for, at luften på vogndækkene forurenes så lidt som muligt derved, at bilernes motorer kun er i gang så længe det er *absolut nødvendigt*.

Dette er ikke noget problem af betydning ved ombordkørsel, idet bilens fører

Anker
KASSEAPPARATER



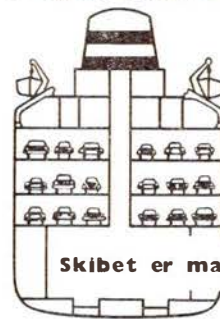
A detailed photograph of an Anker mechanical calculator. The device is a large, boxy metal machine with a keyboard on the right side and a display area at the top showing the number '04257'. The brand name 'Anker' is visible on the front panel.

29 tælleværker, automatisk aflæsning og nulstilling ..
 enkelt- eller dobbeltbon eller begge dele ..
 trykkeri for afstempling på statistikkort ..
 tværsummerværk, der afgiver tællergruppsummer, f. eks. af skattepligtige varer ..
 maksimal sikkerhed, hurtigste og mest enkle arbejdsgang ..
 gør kasseopgørelsen til en fornøjelse ..

A/S ANKER KASSEAPPARATER
 FREDERIKSBERGGADE 28 (foran på strøget)
 KØBENHAVN K. TLF. MI 2677

AABENRAA AALBORG AARHUS ODENSE
 TLF. 6 2377 TLF. 2 26 77 TLF. 2 26 77 TLF. 12 26 77

Anker HAR DESUDEN ALLE DE KENDTE FORDELE...



Skibet er malet med Hempel's

TREDÆKKER TIL DSB

DSB's og verdens største bilfærge m.f. „ARVEPRINS KNUD“, bygget på Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri A/S til Halskov-Knudshoved overfarten, er overalt beskyttet med HEMPEL's SKIBSFARVER. Den store færge kan – lastet med ca. 400 personbiler på 3 dæk og 1500 rejsende – krydse Storebælt på 50 minutter takket være sine 2 diesel-

motorer, der tilsammen yder 11.200 hestekræfter. Færgen er forsynet med to store cafeteriaer, og som noget nyt er den yderligere forsynet med lyskurve til regulering af motorstart. M.f. „ARVEPRINS KNUD“ er endnu en forbedring i rejseforbindelse over Storebælt.



Hempel's Skibsfarver
ER SØSTERKE

18 fabrikker og 96 lagre verden over

naturligt og rutinemæssigt standser sin motor straks, når bilen er anbragt på plads.

Ved ilandkørsel derimod kan bilens fører ikke uden særlig underretning vide, hvornår det bliver hans tur til at køre, og han er derfor for at være »på spring« tilbojelig til at starte og varme op – og det vil vi gerne undgå.

Vi har derfor på alle tre dæk i den nye færge »Arveprins Knud« installeret et lys-signalanlæg, der tjener til at give de motorkørende underretning om, hvornår motoren må startes for ilandkørsel.

Dette signalsystem har været dyrt, og vi håber meget, at de motorkørende vil indrette sig efter det, ikke alene for deres egen og de øvrige rejsendes skyld, men nok så meget af hensyn til færgepersonalet, der bliver tilbage i den forurenede luft, for at gøre klar til den næste bil-last, som straks derefter skal afgå.

Signal-systemet er indrettet på følgende måde:

Over hver vognbane (6 baner på hvert dæk) er der med passende mellemrum parvis anbragt røde og grønne lamper. Disse lamper tændes og slukkes fra kontrolborde anbragt i færgens ender således, at man efter formål kan tænde grønt eller rødt for hver enkelt vognbane.

I de for de rejsende bestemte lokaliteter er der til orientering anbragt opslagstavler, som angiver betydningen af de røde og grønne signaler, nemlig:

Rødt lys = forbud mod at starte motor.
Grønt lys = start motor, kor frem når der er fri bane.

Når de motorkørende ved overfartens slutning går til deres vogn for at være klar til ilandkørsel, vil der være tændt rødt for alle vognbaner, og start af motoren med hurtigt påfølgende ilandkørsel vil efter færgens ankomst til havn blive dirigeret i passende rækkefølge ved slukning af rødt og tænding af grønt for de enkelte vognbaner.

For fuldstændighedens skyld gøres dog opmærksom på, at det ikke har været muligt at fore signal-systemet helt ud i færgedækkets ender på grund af dækkets tilspidsede form, og dirigering med håndbevægelser vil derfor på disse steder fortsat være nødvendig.

Lars Ø. Bech.

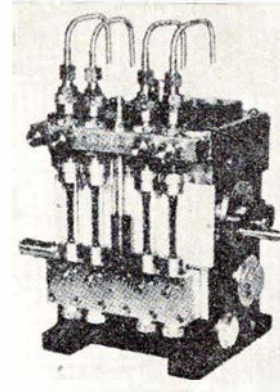
Færdigbygget på knapt 10 måneder

Kolen til den nye færge, der blev til efter en ide fra gdr. P. E. N. Skov, fik kolen strakt på Helsingør Skibsværft d. 29. november 1962. Den blev søsat d. 9. maj i år, og blev af arveprinsesse Caroline-Mathilde døbt »Arveprins Knud«. Færgen var oprindeligt lovet færdig til at kunne

indsættes på Storebæltsoverfarten d. 20. juni, men det skete først d. 14. september i år. Færgen har så stor en kapacitet, at dens indsættelse praktisk talt vil afskaffe al ventetid ved Halsskov-Knudshoved overfarten.

Færgens konstruktion

Den endelige konstruktion af »Arveprins Knud« er først blevet til efter mange og langvarige forsøg. Selv for nogle af verdens mest erfarne færgeskibsbygger, ingeniører og teknikere ved Helsingør Skibsværft og DSB – folk, der har konstrueret færgegiganterne »Halsskov« og »Knudshoved« – var konstruktionen af denne færge meget kompliceret. Det var ikke nok blot at skabe en ny færge og derpå lade to og fem være lige. Fra DSB blev der med det samme stillet en lang række krav. Overforselskapaciteten skulle være større, men færgen måtte alligevel ikke have andre dimensioner end dem, der er gældende ved de nuværende færgelejer.



H. J. kuglekontrolglas giver Dem en effektiv og nem kontrol med Deres cylindersmøring. — Prøv dem på Deres smøreapparater.

HANS JENSENS

Fabrik for Tryksmøreapparater
MESSINAVEJ 2 - KØBENHAVN S
Telefon Amager 4486 - 4430




Kommandobroen på »Arveprins Knud«

transformere

TIL
SIGNALANLÆG



FORLANG KATALOG

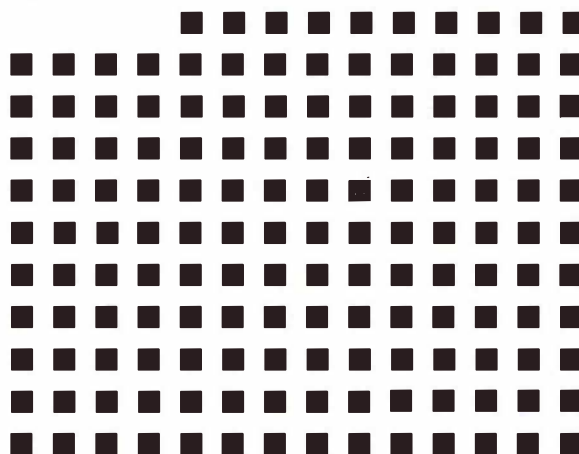


H & K LUBCKE
AKTIESELSKAB
JERNBANE ALLE 43 · KØBENHAVN/VANLØSE
Tlf. (01) 74 33 22

12

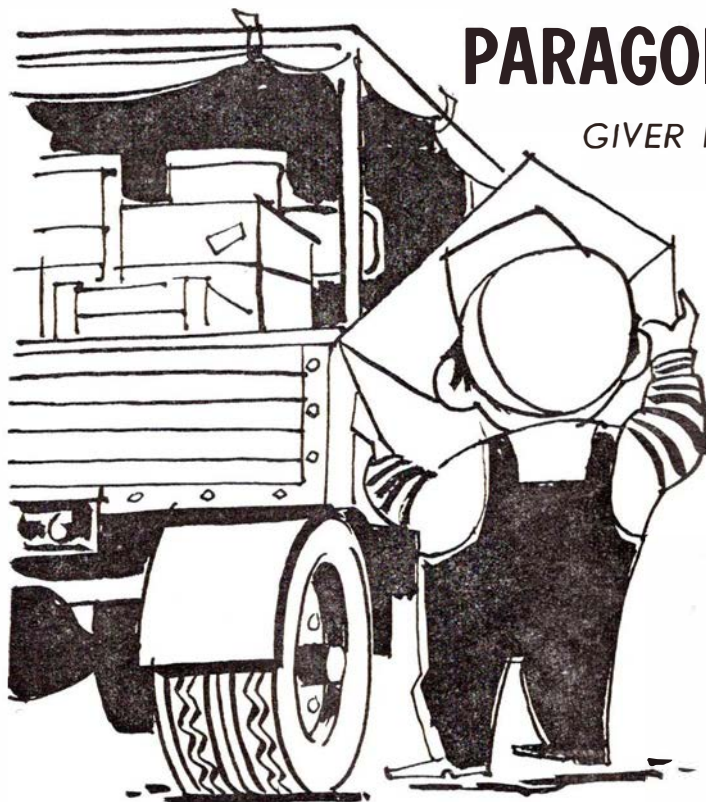
HER ER 150 PUNKTER

og der er 150 steder i landet hvor der ydes HANDELSBANK-service




**altid
med i
billedet**

HANDELSBANKEN



PARAGON'S FRAGTBREVSYSTEM

GIVER HURTIGERE OG ENKLERE EKSPEDITION!

FORDELE VED PARAGON FRAGTBREVE:

- 1) Forenklet udskrivning, idet alle bilag: Fragtbrev, kvittering etc. er samlet i eet sæt med indlagt Carbolet eengangs-carbon – klar til brug.
- 2) Sættet kan udfyldes i een skrivning i hånden eller på skrivemaskine med tydelige og let læselige kopier gennem hele sættet.
- 3) Fortrykt nummerering giver sikkerhed og kontrol. Dette er af særlig betydning ved efterkravs-forsendelser.
- 4) PARAGON FRAGTBREVE kan ved gennemslagstryk forsynes med afsender, mærke og indholdsfortegnelse.

PARAGON
A
S

SPECIALTRYKKERI FOR SYSTEMFORMULARER

KØBENHAVN: NØRREBROGADE 66-68 · KØBENHAVN - · CE 701

AARHUS: ABOLLEVARDEN 70 · AARHUS C · (061) 277 66

Det vil sige, at nybygningen, uden forandringer ved de eksisterende færgelejer på henholdsvis Fyn- og Sjællandssiden, skulle kunne gå direkte ind i driften. Resultatet var, at bredden på forhånd var givet, og ligeledes højden på bildækkene. En forøgelse i længde på nogle meter, ville ikke give nævneværdig forøgelse af den overfartskapacitet, som de nuværende todækere har.

Alligevel skelede konstruktørerne i allerhøjeste grad til de tre nuværende todækere, som man indtil da havde regnet for de største, man teknisk havde mulighed for at kunne bygge til det krævende Storebælt. Løsningen på spørgsmålet var genial. Man skilte på tegnebrættet simpelthen en af todækkerne ad, satte et midterstykke på en længde af 24 meter ind, og fik slutlængden 130 meter, mens bredden blev det samme. Derefter gennemprøvedes det bevægelige dæk, og man havde som resultat en tredækket færge med en kapacitet på 400 biler, en fordobling af de nuværende todækkeres kapacitet.

Plads til 400 biler

Færgen har plads til 400 personbiler. Det er dobbelt så mange som de største færger, der nu sejler på overfarten, kan klare. Den megen plads har man opnået ved fuldstændig at bryde med traditionerne. Det er umuligt at gøre færgerne bredere – færgelejerne sætter en grænse herfor. I stedet er man gået i højden, men det bemærkelsesværdige med »Arveprins Knud« er ikke alene, at den får tre bildæk; men at det mellemste dæk er gjort bevægeligt. Systemet er en fuldstændig nyskabelse på skibsbyggeriets område, og det har vakt så stor opsigt i fagkredse, at skibsbyggere fra hele verden i lang tid har lagt vejen om ad Helsingør for at gå det nærmere efter i sommene.

Det bevægelige dæk vejer 150.000 kg og kan hæves og sænkes hydraulisk. Det er opdelt i 31 sektioner, og ved at trykke på nogle knapper på broen kan færgen i løbet af få timer forvandles fra tre- til todækker eller omvendt. Som tre-dækker kan færgen kun sejle med personbiler, mens der bliver plads til de største lastvognstog og busser som to-dækker.

Tager tre km bilkø

Som nævnt har færgen plads til 400 personbiler. Det er der ingen anden færge

i verden, der kan klare. Det er ikke den eneste gang, at Helsingør Skibsværft har sat verdensrekord med en færge. »Trelleborg«, som for nogle år siden byggedes til de svenske statsbaner, er verdens største togfærge. Den er 133 meter lang, mens »Arveprins Knud« »kun« måler 130 meter.

Man skal ikke være ked af det, hvis man kommer i bil til Storebælt og der holder tre km bilkø foran. I hvert fald ikke, hvis den nye færge kommer ind, for den tager dem allesammen ombord. Og det går stærkt. Bilerne kommer til at køre ombord i en glidende strøm, men desværre går det ikke lige så nemt, når man er blevet landsat på den anden side af bæltet. De tilsluttede motorveje kan nemlig ikke tage tre rækker biler på samme tid, og derfor må man arrangere det sådan, at bilerne fra de forskydelige mellemdæk holdes tilbage, indtil vognene fra de to andre dæk er forsvundet ud af syne. Ventetiden bliver kun nogle få minutter, men den er nødvendig af hensyn til trafiksikkerheden.

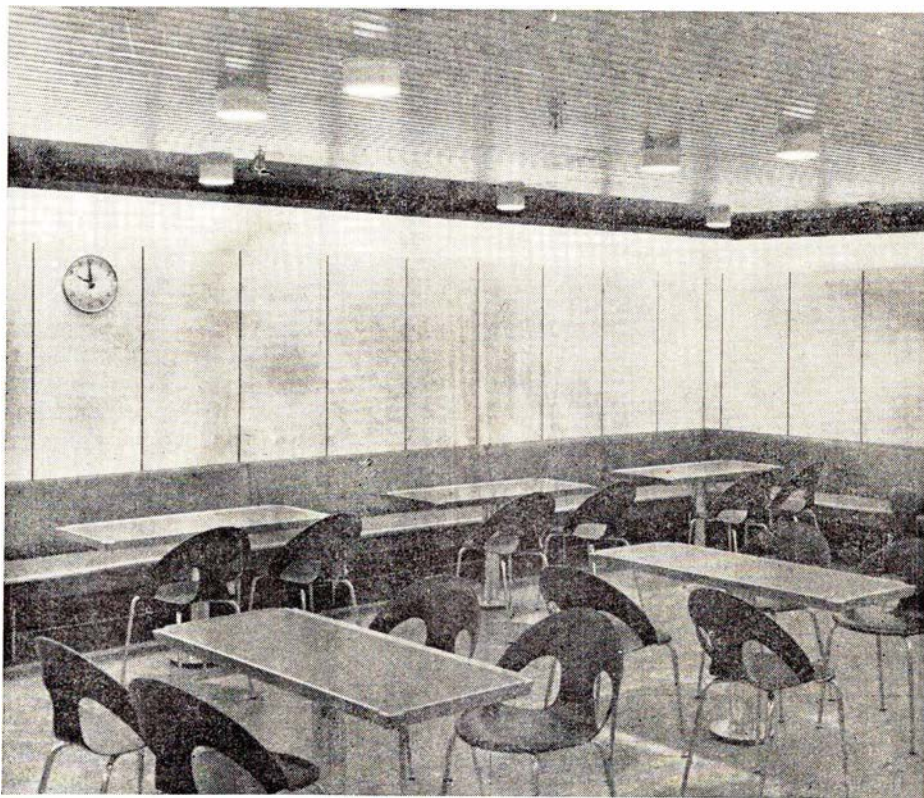
Den store bilkapacitet bevirker i øvrigt,

at færgen får fem minutters længere ophold i havn end de øvrige færger. Det ville have spoleret hele samsejlingsplanen, hvis man ikke havde sørget for at installere et så stort maskineri, at færgen kan klare turen over bæltet fem minutter hurtigere end de andre færger.

Kortere overfartstid

Tredækkeren skal helt op på 19 knob som almindelig marchhastighed, og maskineriet bliver derefter. Der installeres to kraftige dieselmotorer, der tilsammen kan udvikle godt 11.000 hk. Det siger ikke ret meget, hvis man ikke er fagmand, men man får et indtryk af kapaciteten ved at høre, at det er 50 pct mere end motorerne kan præstere i de hidtil største stasbanefærger.

Passagerkapaciteten er på 1500 personer, som til deres rådighed har flere restauranter. Over det øverste bildæk er der to cafe-terier, hver med fire udleveringsdiske, mens der på mellemdækket er en rigtig restaurant og hvilesaloner – bl. a. en for trætte mødre med småbørn. Foruden er



Et af »Arveprins Knud«s cafeterier

»De Danske Østersøfærger«s

Restaurationer

GEDSER

RØDBY FÆRGE

Restaurations »Fægekroen«,
Rødby Færge



Banegårdsrestaurationen

HILLERØD

TOM VALÈT

Ferie- og udflugtssteder

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

Afholdshotellet

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

Vi anbefaler

Thomsens hotel garni

Tilegade 53 – Nakskov – Tlf. 400

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

Ringkøbing Missionshotel

Vestjyllands nyeste og mest
moderne hotel
Telefon Ringkøbing 144 og 844

der brusebade og hvilerum for erhvervschauffører. DSB har denne gang virkelig gjort noget for at hævde sig i konkurrencen med de private ruter mellem Sjælland og hovedlandet. Ja, selv antallet af elevatorer er øget, så dårligt gående hurtigt kan komme fra de indelukkede bildæk til promenadedækket og restauranterne.

Et passagerskib af den størrelse er det selvfølgelig nødvendigt at sikre på alle mulige måder, og det kan ikke gores mere effektivt end det er gjort her. Overalt omkring dækkene er der brandsikre skodder, der kan lukkes samtidig fra broen, men som også kan lukkes manuelt. Der er ligeledes sprinkleranlæg overalt. De kan dirigeres fra broen, men kommer temperaturen et sted op over 70 grader, træder systemet automatisk i funktion og sender skyer af forstøvet vand over brandstedet.

Færgen har desuden dobbeltbund i hele sin længde, og ved hjælp af et stort net af vandtætte skodder kan færgen holdes flydende, selv om en kollision skulle føre til, at to rum ved siden af hinanden bliver fyldt med vand.

Ingen skrammer på bilerne

Det bevægelige dæk hviler i henholdsvis nederste og øverste stilling på drejelige arme. Af samme årsag vil dækket aldrig nogensinde kunne styrte ned. Endvidere er anlægget sikret således, at det ikke kan sættes i bevægelse ved et uheld. I modsætning til de andre todækkede færger på overfarten, er »Arveprins Knud« en ren bilfærg, og der er ingen jernbanespor på det underste dæk. Ydermere er der fortaget en sikring mod skrammer på bilerne under overfarten, idet der i hver side er beregnet god plads til de tre rækker parkerede vogne. Endvidere er hvert dæk forsynet med autoafvisere, der skal forhindre

bilerne i at komme i alt for intim berøring med skibssiden. En halv meter brede fortøve sørger for behagelige passagemuligheder, og fra alle tre bildæk fører brede trapper hurtigt passageren op til de øverste dæk, hvor salonerne findes. På hvert bildæk findes ligeledes en personelevator – og man gør fra DSB gældende, at disse elevatorer gerne må benyttes.

Passagen for bilerne sker ad de vanlige tilkørselsramper i fæргеlejerne, dog med den forskel, at man til det bevægelige midterdæk kører ind gennem en luge i skibssidens agterste og forreste del. Af samme årsag er der både i Halskov og Knudshoved bygget specielle sideramper – trods alt en meget ringe ekstraomkostning i forhold til den forøgede kapacitet.

Saloner, kiosk og telefon

Passagerforholdene er ovenud gode, og byder på en virkelig behagelig overfart. Færgen har med fuld belægning plads til omkring 1500 passagerer i de smukke saloner, og det antal kommer aldrig med på en tur. På øverste dæk findes to saloner – den forreste med plads til 222 og i den agterste 260 passagerer. På mellemdækket findes yderligere tre store saloner samt en mindre, hvor der ikke finder servering sted. I alle de øvrige saloner bliver der servering efter cafeteria-systemet, idet man på denne færg fuldstændigt er gået bort fra det forældede tjenersystem. Endvidere findes på det overdækkede soldæk en polsebar, og som en nyhed i modsætning til todækkerne er der på skibet fælleskiosk med tobak, chokolade og telefon, absolut en fordel for den travle passager. I de nedre regioner er der en speciel chaufførstue med brusebad og hvilerum. Aptereringen vil overalt blive nogenlunde som den, der findes på todækkerne, og overalt



finder der kun én klasse. Færgeren får en besætning på 60 mand – heri inclusive kokken- og tjenerpersonale.

Trods den meget hurtige overfart – overfarten bliver med denne færge på omkring 45 minutter – bliver der rigelig tid for alle til at nyde et øjeblik hvil, inden farten går videre på landevejen. DSB håber med denne færge at kunne tilfredsstille selv den vanskeligste og gore turen over Storebælt til et behageligt afbræk i en lang bilkørsel. Meget tyder da også på, at denne færge vil komme til at danne standard for yderligere en række færger på Storebælt.

Maskineriet

Færgens hovedmaskineri består af 2 B&W-motorer, bygget på Helsingørsværftet. Hver motor med 9 cylindre, totakts, enkeltvirkende med en samlet ydelse på 11.200 ihk ved 200 omdrejninger i minutet.

Hjælpmaskineriet er fem Frichsmotorer, firetakts, enkeltvirkende, 500 bhk ved 750 omdr. pr. minut. Hver motor er koblet til en 420 kva 3×380 volt dynamo.

Bro og maskine er udstyret med alle moderne instrumenthjælpe midler ved navigationen. Der er radar, decca, gyro, ekkolod m. m. Færgeren har sin egen »slæbebåd« med. I forstavn nede i nærheden af kølens forlængelse er skibet gennemskåret af et hul på godt mandshøjde. Deri ligger en svenskbygget »forpropeller«, drevet af en 800 hestekraftmotor. De nye færger bruger denne stævnskruer ved indsejlingen i lejerne. Den manøvrerer forskibet i sideretningen så godt som nogen slæbebåd.

Og med hele det tekniske udstyr vil det være umuligt at glemme, at færgen naturligvis har dobbeltbund (bl. a. til nødvendig vandbalast og i siderne som olietanke) og vandtætte automatisk styrede døre fra for til agter.

Bilfærgernes udvikling

I 1930 blev bilfærgeren »Heimdal« sat ind på Storebælt. Den kunne tage 60 biler pr. tur. Seks år senere kom »Freia«, der havde plads til 50 vogne. Og 22 år efter »Heimdal« kom »Broen« med plads til 70 biler. Men så gik det også stærkt. I 1956 – fire år efter »Broen« – kom todækkeren »Halskov«, i 1961 »Knudshoved«, og i fjor »Sprog«. Hver tager 200 biler.

Erindres det . . .

For 50 år siden . . . September 1913

Slangerupbanens overskud udgjorde kr. 51.668 for afvigte regnskabsår. Bliver banens overskud fortsat på denne måde, påtænker man at forhøje de lavestlønnede funktionærers lønninger ganske betydeligt.

Dansk lokomotivfører- og fyrbøderforening har ved en deputation overrakt trafikministeren et andragende, gående ud på, at ministeren ville drage omsorg for, at fyrbøderne fremtidigt ikke i så høj en grad benyttedes til foretjeneste.

Høng-Tølløse-banen har i driftsåret 1912-13 et overskud på kr. 30.561. Et andragende om lønforhøjelser fra banens funktionærer blev afslået.

Der er alarmeret! Hærens store alarmeringsøvelse indledtes d. 11. sept. 3 min. over kl. 6, da banerne fik telegram om alarmeringsøvelsen. Kl. 7,17 gled det første alarmeringstog til perronen på Kh. Toget kom fra Korsør, og skont hæren samlede 20 årgange værnepligtige på Sjælland, der alle blev befordret med banerne, opstod der ingen forsinkelser for toggangen.

For 25 år siden . . . September 1938

På *Thisted-Fjerritslevbanen* opstod d. 3.

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.

sept. en farlig situation, idet man ved en fejltagelse på strækningen mellem Vust og Frostrup havde to modgående tog på sporet. Først i sidste øjeblik fik begge foret brems, og en ulykke blev undgået.

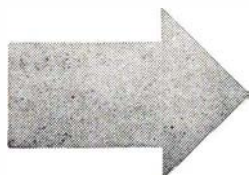
Odesund-broen blev om natten d. 6. sept. beskadiget ved en påsejling af en tysk damper. Skaden anslås til 40.000 kr.

UNIFORMER I MERE END 100 ÅR



Når De lægger uniformen

Til Deres daglige arbejde går De i en uniform fra J. B. Schilder, firmaet som i mere end 100 år har specialiseret sig i uniform-skrædderi. Den erfaring vi har høster, stiller vi til Deres disposition når det drejer sig om civilt toj. De kan vælge forarbejdningen i hånd-skrædderi eller fineste målkonfektion – snit og pasform er det ypperste i hver prisklasse. Såfremt en kontobetaling passer Dem bedst træffer vi aftale herom – og naturligvis uden rentetillæg.



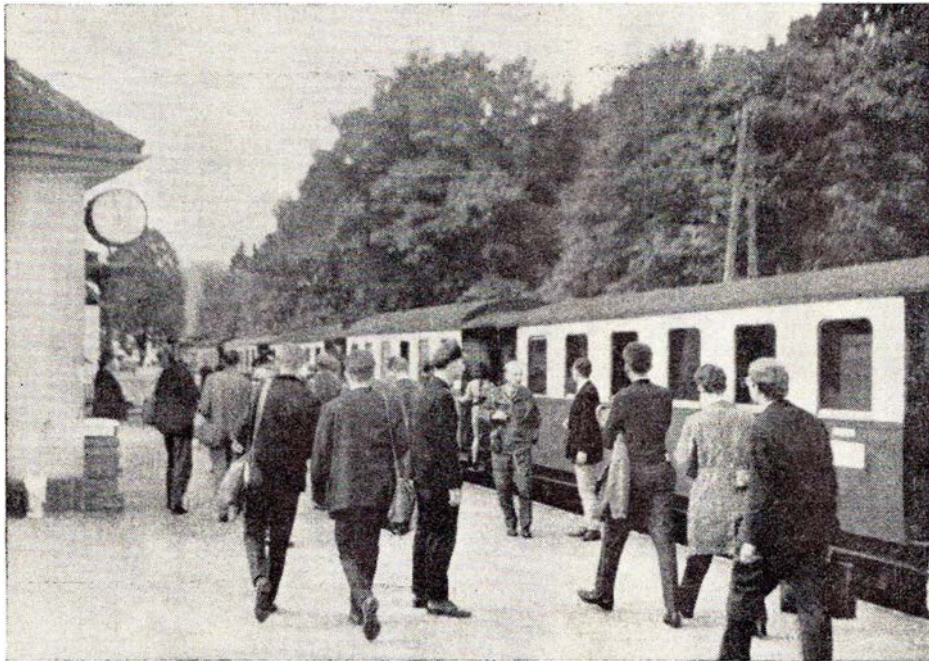
I. B. SCHILDER

Nørregade 7 - København K - Central 2058



DJK's udflugt til Østzonen

Foto: Poul Skebye



Før starten fra Bad Dobran

DJK's udflugt til Bad Dobran i Østtyskland d. 1. sept. var godt tilrettelagt og blev en stor succes med dens 170 deltagere, der alle havde interessante oplevelser på denne tur. 130 deltagere startede i osende regnvej fra Kh kl. 7,40, og endnu 40 del-

tagere sluttede til på vejen til Gedser.

Ved ankomsten til Warnemünde, hvor solen kom frem og skinnede på resten af turen, holdt 5 DR busser, der kørte selskabet til Bad Dobran. Her var man ved at oprangere smalsportoget, der skulle køre os til Bad Kühlungsborn. Som det fremgår af billedet, var lokeet af en anseelig størrelse til en smalsporet bane. Man fyrer

med koks, da toget kører et langt stykke gennem byens gader. På en halv time var toget i Bad Kühlungsborn, men da der kun var 20 min. til toget kørte tilbage, blev der kun tid til en lille forfriskning i stationens Gaststätte.

Efter tilbagekomsten til Bad Dobran kørte busserne os til Rostock, hvor vi havde en times tid til at se på byen. Byen må have været næsten sonderbombet, for vi var så næsten udelukkende store nye bygninger med bredt anlagte færdselsårer.

Kl. 17,15 kørte busserne os til færgen, og kl. 19 var vi igen på vej til Danmark.

Færgen »Warnemünde«

på Ge-Wü overfarten, der tilhører Deutsche Reichsbahn, er ganske ny og blev indsat på overfarten ved sommerkoreplanens begyndelse. Den store færg, der har plads til 800 passagerer, medfører på sine daglige ture kun 20-30 rejsende, så man var slet ikke indstillet på DJK's mange deltagere. Om det var af hensyn til køkkenpersonalet eller hvorfor? Men de tre tjenere var i hvert fald meget uvillige til at modtage bestilling på servering. Trods den rigelige overfartstid fik jeg min mad serveret så sent, at der ikke var tid til at få kaffe. På hjemturen gik det lidt bedre, der deltog færgens hovmester i at bære maden ind.

Salget af tobak og spiritus var også meget langsommelig, og på hjemturen måtte den ene kiosk melde udsolgt længe før vi nåede Gedser. Ih, hvor vi savnede gamle »Danmark«!

Forholdene i Østzonen

Pas- og toldpersonalet var yderst velvil-

Er gulvet grimt og skummel så ring til Hummel

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

SPECIALFORRETNINGEN

Ryesgade 23 - Århus C - Tlf. 2 72 15
Vine - spirituosa
cigarer - cigaretter - tobak
Ransby's Eftf. - V. Hjælland

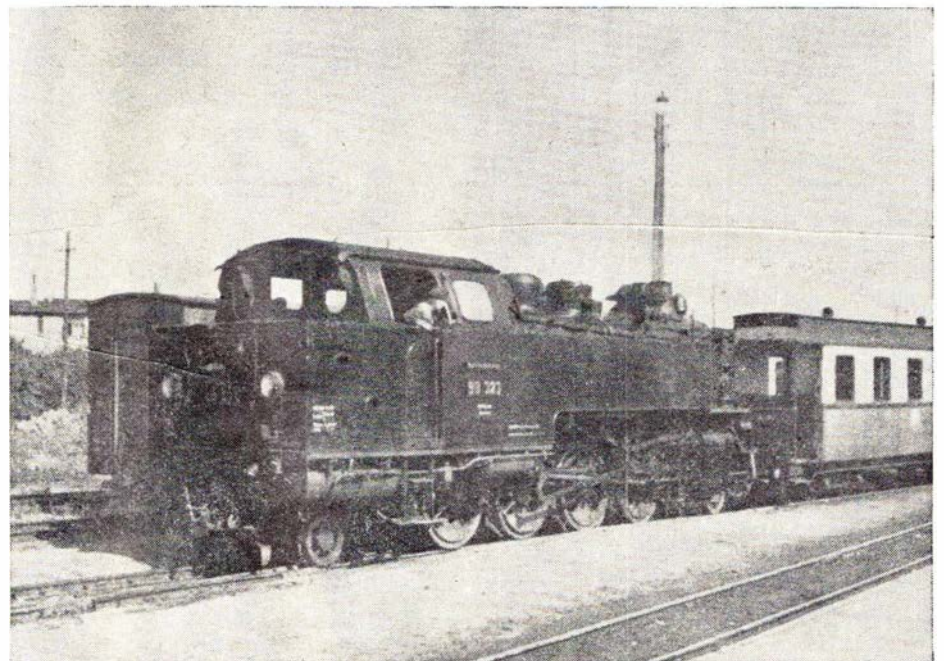
Viby Fuglehandel

Brorsonsvej 8 - Viby Jyll.
tlf. 4 55 67
Fineste udvalg i fugle og fisk
foder og bure
KØB - SALG - BYTTE

Ved De, at

LEGO-børn

leger bedst!



lige og var intet problem for turens deltagere. Mod betaling af 2 kr. kan enhver, enten på færgen eller ved paskontrollen i Warnemünde købe et pas, der gælder i 48 timer.

Det, der var mest mærkbart, var det ringe antal biler, der kører på gader og veje. Forretningerne i Rostock var lige så velassorterede som her i landet, og alle var velklædte som her, men hvor var smilene henne? Alle fåmælte med faste ansigtsudtryk.

På færgen kan man veksle til Østmark

til brug i Østzonen, men hverken tjenere eller kiosker på den tyske færge ville modtage dem. Priserne på kaffe og øl var ganske almindelige: 80 pfennig for et glas øl, 68 pfennig for en kop skænket kaffe.

Hjemturen

I Gedser holdt et rødt lyntog parat til at køre selskabet til Kh, hvortil vi ankom kl. 24. Alle var enige om at have tilbragt en lang, men indholdsrig dag i et godt kammeratligt samvær.

Rybro.

I få linier . . .

- Ombygningsplanerne på Holbæk station kommer ikke igang foreløbig, da der ingen penge er dertil i indeværende finansår. Den nye station i Nykøbing Fl. er model til den nye station i Holbæk.



. . . der er mange former for

varme

STØVFRI CINDERS
FAST BRÆNDESEL
OLIEFYR
BRÆNDELSOLIER

MONTANA

C. 9246

- Atter har en ny færgerute set dagens lys. Den 1. sept. åbnedes ruten Nakskov-Kiel, der foreløbig befares med den gamle Hundested-Grenå færge »Isefjord«.

- Moderniseringen og udvidelsen af DSB's pladsreserveringsanlæg ventes nu færdig i januar næste år, og DSB skulle der efter have en af de mest moderne elektroniske »pladsrobotter« i Europa.

- tilbygningen til Esbjerg st, med overnatningsværelser for togpersonalet, kontor for signaltjenesten m. m. skyder nu godt i vejret.

- fjernstyringen over Lillebæltsbroen kommer i gang et halv år for beregnet, således at det kan tages i brug 1. april 1964, idet den strøm, der ellers ledes gennem sporet, ledes gennem et særligt kabel.

- fra midten af september og til først i december skal der køres ca. 17.000 vgl. sukkerroer fra jydsk og fynske stationer til Vesttyskland.

- det menes allerede nu, at de projekterede broanlæg til Vallensbækbanen har for lille spændvidde, og der skal nu foretages ny besigtigelsesforretning.

- Deutsche Bundesbahn har udsendt en oversigt over hurtige og regelmæssige befordringsmuligheder for vognladningsvise transitforsendelser over DB's strækninger med gyldighed til juni 1964.

LASTPALLER fremstilles til alle formål

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



Pakkasser og kasser til maskinfabrikker

Alt efter opgave
Forlang tilbud uden forbindende.

I/S ALDERSLYST SAVVÆRK & EMBALLAGEFABRIK
TLF. SILKEBORG 121



LEVERER
MÅLEINSTRUMENTER
FOR TRYK OG TEMPERATUR
TIL SKIBE
OG DIESELLOKOMOTIVER

KAMSTRUPS

Manometer-
og Termometerfabrik,
Aabyhøj

SKRÆDDERFIRMA

Århus

ÅRHUS ½

ALT I HERRE- OG
DAMESKRÆDERI

MÅLKONFEKTION I FINESTE UDFØRELSE
PROVINSENS STØRSTE UNIFORMSKRÆDERI
Konto oprettes gerne

- som følge af motoriseringen ved DSB er kulgården på Århus havn blevet overflødig, hvorfor den og det tilhørende krananlæg nu sælges.

- Hareskovbanens indførsel til Kh er anslået til at koste 24 mill. kr. Der skal bl. a. bygges 6 nye broer.

Køleanlæg

til

M/F »ARVEPRINS KNUD«

er leveret af

Evercold

DANSK KØLEINDUSTRI ½

Industrivej 16

København - Glostrup

telf. 96 50 55

Tillykke og farvel til Hjørring-Løkken-Aabybro Jb.

4. juli 1913 — 28. september 1963

Hvorfor denne sammenblanding, siger De.

Fordi bemeldte bane den 5/7 1963 fyldte 50 år, henholdsvis den 28/9 1963 korer sine sidste plantog.

Et kapitel er hermed slut. Uden i øvrigt at drage religionen ind i billedet, skulle jo efter bibelen de sidste blive de første. Næsten gælder dette her, hvor HLA var den første fjerding af Hjørring privatbaner.

Forhistorie

En banestrækning Hjørring-Lønstrup-Løkken var første gang på tale i allerede 1890. Man nedsatte dengang et baneudvalg, som imidlertid allerede i 1893 besluttede at stille sagen i bero; man mente ikke, der var et behov. Der skulle dog kun gå fem år, før et nyt udvalg blev nedsat, og dette udvalg kom i 1898 til den konklusion, at en bane på strækningen Lønstrup-Løkken-Aabybro ville være på sin plads.

Der skete imidlertid ikke noget før 27. maj 1908, da man horte realitetsplaner for en Hjørring-Løkken-Aabybrobane. Udgifterne ved anlæggelsen blev beregnet til 1.934.000 kr., mange penge dengang – men staten skulle betale det halve. Det endelige beløb blev forresten noget større, nemlig 2.603.800 kr.

23. maj 1910 fik amtmand H. V. Linnemann bevilling til at drive banen, og denne bevilling blev et par år senere overdraget hans efterfølger, amtmand P. C. Norregård. Man tog fat på planerne, og den 54,6 km lange strækning blev dannet med »2,5 gkl let normal bane«, som fagsproget benævner skinnerne. Samtidig byggede man sin egen station – senere benævnt Hjørring Vestbanegård – og langs strækningen etableredes 13 mellemstationer. Vestbanegården i Hjørring lå dengang uden for byen, hvilket vakte nogen misnoje, og bl. a. Hjørring Handelsforening gik stærkt imod planerne. Baneledelsen faldt det bedst sådan – man ville ikke mænge sig med statsbanerne. At de rejsende, når de skulle skifte tog, måtte gå den lange vej fra Vestbanen til statsbanestationen, lagde man ikke så stor vægt på. Ikke før 1942 nedlagde man Vestbanegården, men allerede nogle år før havde man dog ladet togene fortsætte forbi privatbanestationen og ind til statsbanestationen.

Driften påbegyndes

Den 4. juli 1913 kørte det første tog un-

der stor jubel ud fra vestbanegården i Hjørring med kurs mod Løkken og Åbybro. Foruden en lang række prominente gæster fra by og land befandt kommissarius, kammerherre H. Linnemann og amtmand Poul Christian Nørgård sig i de flunkende ny kupeer, og amtmanden indkasserede under turen strålende hyldest fra sogne og landkommuner på togets første rejse.

I Lønstrup var skolebørnene modt op og hyldede den ny bane med sang. I Løkken var der rejst aresport, i Vrensted kastedes kurve fulde af roser over toget, i Hjermitlev stod et orkester på perronen, og i Pandrup trakterede man med vin og kage.

Der kortes fire ture dagligt det første årstid, men allerede året efter måtte man udvide køreplanen. Det var ikke mindst de rejsende til Vesterhavets badesteder, som satte dette krav ikke blot til køreplanen, men også til materiellet. I 1914 måtte man således anskaffe to 3. kl. personvogne og 12 bankevogne mere.

Og det var yderst påkrævet; på disse tider kunne man undertiden se bankevognene læsset til bristepunktet med rejsende – så mange, at man måtte spænde et reb omkring vognen, så de rejsende ikke skulle faldet af toget.

Som allerede nævnt startedes den 5/7 1913.

HH tilkom allerede 8/11 1913, VØ 21/5 1924 og HB 19/12 1925.

Vendsyssel var hermed så banefyldt, som denne landsdel nåede at blive, og af Hjørring-afdelingen overleves HLA kun af HB, der som transitbane – næsten hovedbane – skulle have alle chancer.

Om ikke på selve jubilæumsdagen så nær denne tog bladets medarbejder turen.

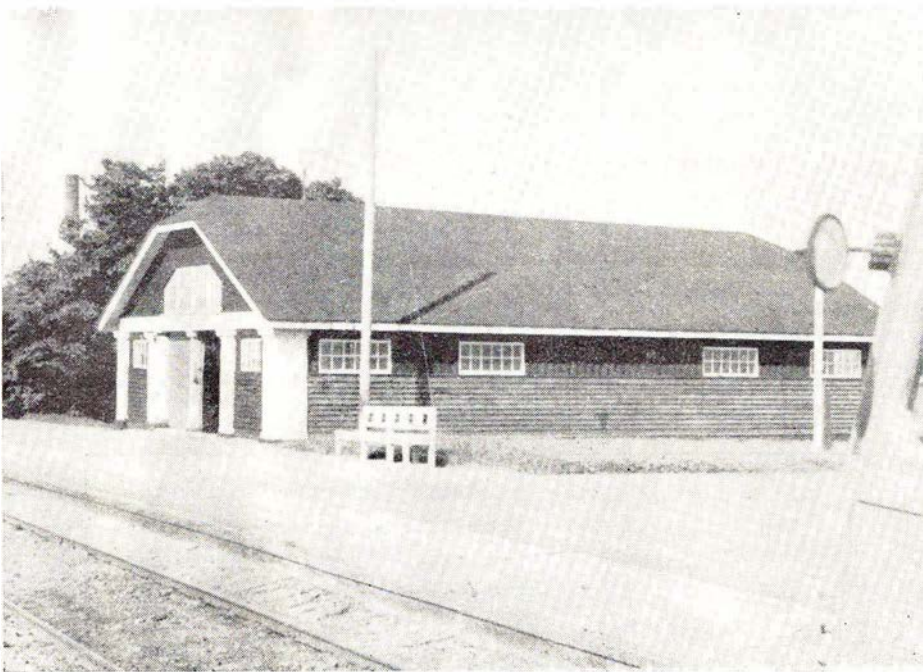
Resultatet her, samt af visse egns- og banehistoriske studier, forelægges her.

Hjørring

Hjørring statsbanestation, ja der foregår det nu. Mange – for mange – privatbanetogveje er snart til rådighed.

HB må efter 28/9 dette år alene drage privatbanernes fordel af de store arbejder, der begyndte i 1939 og for et beløb af ca. 4 mill. kr. sluttede i 1942, hvor et indvielsestog sprængte en gylden snor og åbnede de nye strækninger, der var en følge af HLA og HB's forlægning (ca. 2 hhv. ca. 3 km ny bane).

Den 3/10 1942 sluttede arbejderne med HB's optagelse, idet HH og HLA allerede var optaget på statsbanestationen den 19/5 hhv. 11/8 samme år. Da skete det, der vel egentlig burde være sket i stedet for op-



Badegæst-ventesalen i Lønstrup

forelsen af den særlige Hjørring Vest i årene 1911-13, men det er let at være bagklog.

Ålbækbanen (De ved måske, at HB i flere år hed - eller skulle hedde - HA) var meget nær med at blive en realitet, oven i købet en smalsporrealitet. Den omstændighed, at DSB ikke ville have en sådan miniaturebane ind på sit areal, medførte, at der skulle bygges særlig lokalstation, og hvad var da naturligere, end at privatbanerne holdt sammen.

Altså byggedes Hjørring Vest, iøvrigt en imponerende og bastant bygning med et da særdeles moderne indre.

HLA og HB var jo badebaner par excellence, og ikke mindre end 3 billetsalg kunne samtidig betjene publikum på de store dage! Det blæste ofte og kraftigt fra vestlige retninger, og dette vindpres på bygningens bredside gav træk, altså erhvervs sygdom for en billetsalger. Hvad gjorde man så, man konstruerede en dobbeltslidske med modsat fald og med en »handelsåbning« på kun få mm, netop en billet kunne passere.

Der var lysudkaldningsanlæg (rod skrift på hvid bund) kombineret med ringesignal.

Der var kæmpetog med 2 maskiner, der var iøvrigt allerede den 19/6 1938 samt daglig 26/6-14/8 samme år direkte tog (808 hhv. 308) fra statsbanestationen til Lokken kun standsende i Lønstrup.

Forresten, mens vi er ved statsbanen, så blev alle de nye sporforbindelser anlagt med tidligere HAJ-skiner (6 laskebolte - made in Germany!)

Tilbage til Hjørring V, der også havde el-sikringsanlæg med daglyssignaler mod alle 3 banelinier og således afhængige, at indkørsel fra nord spærrede mod syd og omvendt.

Også hvad angår vejkrydsanlæg var disse baner langt fremme, idet 2 eller 3 anlæg allerede længst var i drift, da disse anlæg blev almindelige. Udformet - ganske vist - på en lidt afvigende facon, med en morsom kasketskygge over lanternen. En udformning man forresten også så på Horsensbanerne.

Vi kunne egentlig holde her længe endnu og kigge over på Hjørring V, men skal vi ikke se at få startet, der er vel også en del at se på strækningen.

Lad os lige inden resumere:

Udvalg vedr. anlæg af HLA allerede i 1891 og da som badebane.

Lov af 27/5 1908 havde dette anlæg med Eneretsbevilling den 23/5 1910.

Længde 54,6 km, pris 2.603.800 kr., hvori indbefattet 4 loko og 47 vogne.

Fra starten allerede 4 togpar.

Køreturen

Så kan skinnebussen godt starte. Den

orangefarvede bus med hvid stribe.

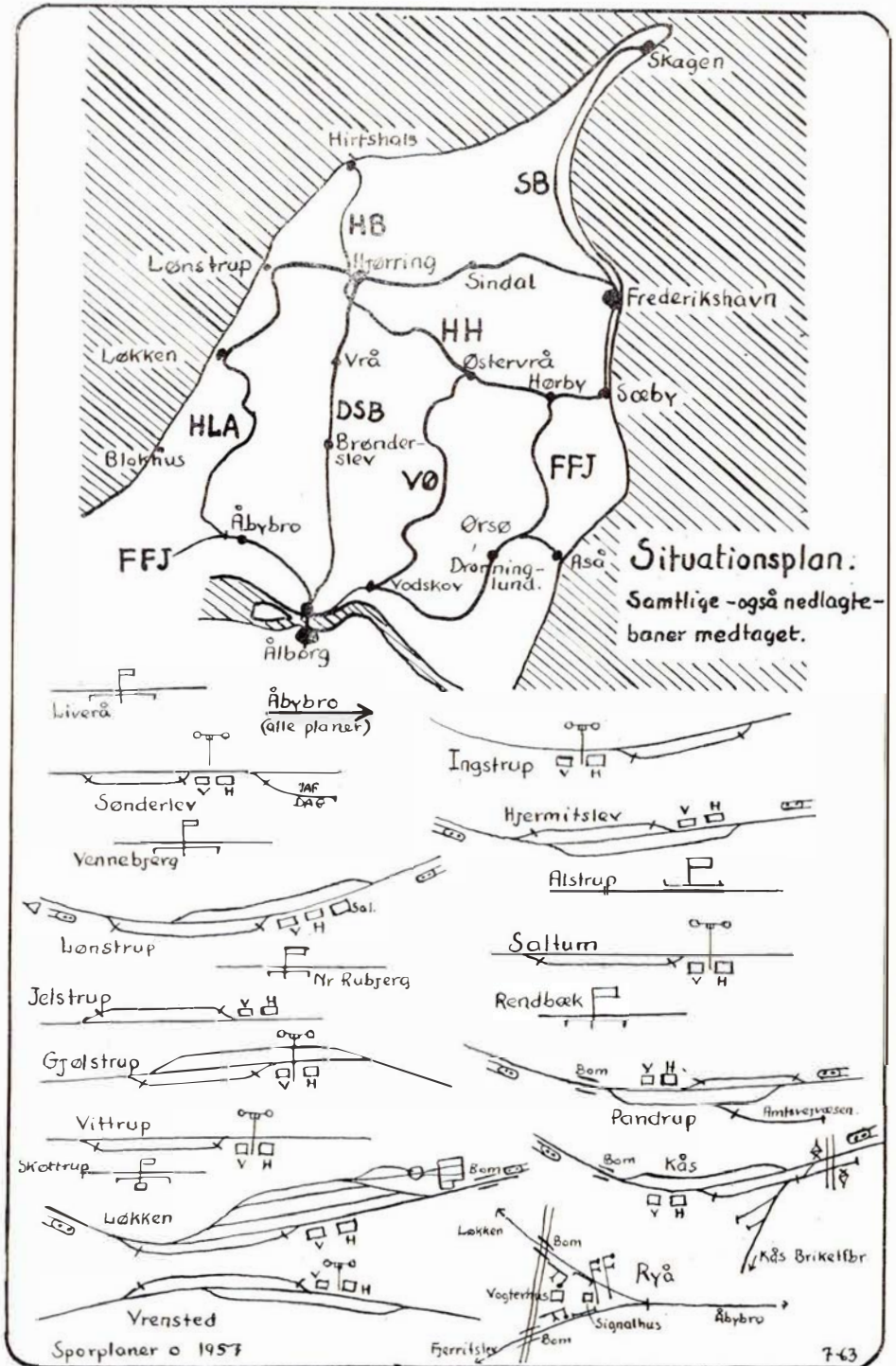
Alene det at skinnebussen ikke er rod! Skulle så den lille I 194, der tidligere bar påskriften »Julsminde-Fisk«, og som stadig har skinnebuskobling, være hængt på, ja så er der særpræg for alle pengene.

Lad os så få afgang og kore mod vest, forbi den moderne remise, der rummer såvel DSB som IIP, og idet vi kigger over på HP's store remiseanlæg på Hjørring V, hvor endnu alt det grove - alt værkstedsarbejde - foregår. En stor del af sporene ligger stadig som vogndepot.

Vogndepot, ja atter en association, vogne i hobetal har IIP endnu. Alene periodiske, store kultransporter Hirtshals-Hjørring kræver et stort antal åbne vogne. Så mange, at OKMJ f.eks. i 1958 lejede 15 à 20 stk. til roetransport.

Hvad vi moder af stationer, hvordan disse er udstyret spor- og signalmæssig set slipper vi let om ved, en henvisning til hosstående rids må dække den side af sagen.

Vi standser først i Lønstrup, hvor stationens beliggenhed relativt langt fra byen



M/F „Arveprins Knud“

Nybygning nr. 366 fra Helsingør Værft

Statsbanernes

nyeste færge på Storebælt er udstyret med samtaleanlæg fra

SINUS

RADIOANLÆG

til ethvert formål

Leverandør af radioanlæg i Danske Statsbaners færges

Ingeniørfirmaet

M. P. PEDERSEN

Lille Strandstræde 14 - København K. - C. 9513

BRAND!

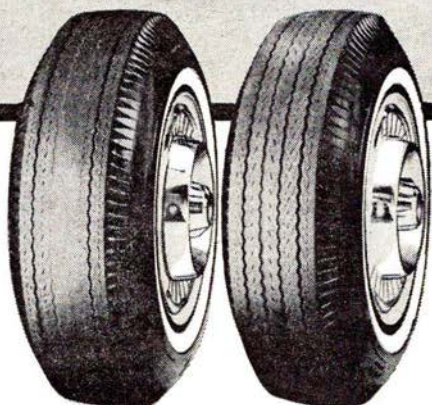
HVOR ER DERES NU-SWIFT?

Verdens hurtigste ildslukkere — for enhver brandrisiko
Virker ved tryk fra færsøglede kulsyrepatroner

VAGN DUJARDIN - ARKONAGADE 19—21
København V. — telef. Eva 5575 og 5898

I ALLE ENGELSKE ORLOGSSKIBE

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



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

DIENE-GUMMI

giver flest kilometer pr. krone

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

Tænk på det, når De skal skifte dæk.

så sent som i 1945/46 bragte plan frem om baneforlægning, en plan der dog ikke levede længe.

Mens vi nu er her, så et vend ind i den store særlige badegæstventesal, kun med ståpladser ganske vist. Om vinteren hi for alle stationernes bænke og endvidere for alle bænkevognenes indhold.

Bænkene – den orange farve går her igen – alle velholdte og med vingehjul på ryglæn.

Bænkevogne. Ja, det var et særligt kapitel, det var gennem mange somre et nødvendigt tilskud til det ret omfattende personvognsmateriel, og næppe mange privatbaner har procentvis været så godt forsynet med bænkvogne som Hjørringbanerne.

Vi kører mod Løkken, og på strækningen hertil fra Hjørring udveksledes i 1951 ca. 24 km spor – gode skinner og sveller fra VØ. Iøvrigt har HLA også pletvis fået del i HH's skinnemateriel, og er i den retning godt kørende.

Løkken

Halvt mellem-, halvt endestation.

Remiseanlæg til deltogenes overnatning og sporplads til mange vogne.

Tomme spor idag, men så skulle De have set i de henrundne årtier. Mange og lange tog – som tidligere nævnt.

Et vognantal blev i sydgående tog ofte »tabt« i Løkken. Tabt på den måde, at kun en lille togdel fortsatte til Åbybro, resten stod på sidespor i Løkken til hjemrejsens timeslag.

Samtidig havde man så husly til alle de badegæster, der i tilfælde af en tordenbyge søgte til stationen. Der var derimod ikke som i Hirtshals og Spodsbjerg tale om vognenes brug som omklædningsrum!

Store tog kunne der dog også tales om på den sydlige bandedel, idet mange togdele fra FFJ (Ålborg) blev overtaget i Åbybro og kørt videre til Løkken, evt. Hjørring.

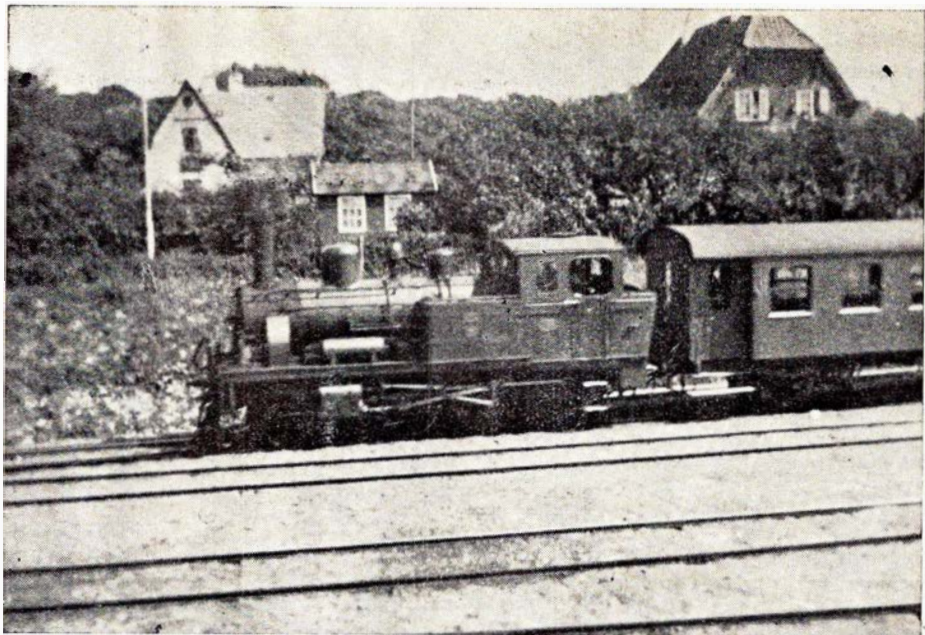
Vodskovs drejeskive ligger endnu oven på jorden i Løkken, og nu når den i hvert fald ikke at bytte plads med Løkkens mindre do.

Store tog fra syd ses også i dag, men som en sjælden foreteelse. Det er den årlige udflugt for Ålborgs folkepensionister.

Lad os på den videre færd også et øjeblik hellig os Kås.

2,7 km privat sidespor har denne station, nemlig til Kås briketfabrik. Nu gror græsset, og på selve fabrikken er skinnerne netop taget op, men der har været stærk skinnetrafik her, der har endda tidligere været spor endnu ca. 2 km ud i mosen (mergel og tørv).

Endnu i 1955 var der i Kås vogndepot, og der blev da læsset ca. 3 vogne pr. dag,



H P loko nr. 31 | 1936

men i 1959 blev ialt kun læsset 56 vogne.

AHTJ's 60 hk traktor, der i 1940 solgtes til Kås Briketfabrik, har dog ikke nået sit otium ved sporets likvidation, den blev i efteråret 1962 listet igennem til stationen, idet den blev solgt til FFJ (Sæby).

Epilog

Inden vi ved Ryå trinbræt og driftsstation sætter punktum, kan kort fortælles: at Hjørring privatbaner i dens glansperiode havde 3 motordræsiner, en mørkegrøn 4-dørs Lincoln til direktionbrug, en mørkeblå Chevrolet til overbanemesteren og en 2-personers

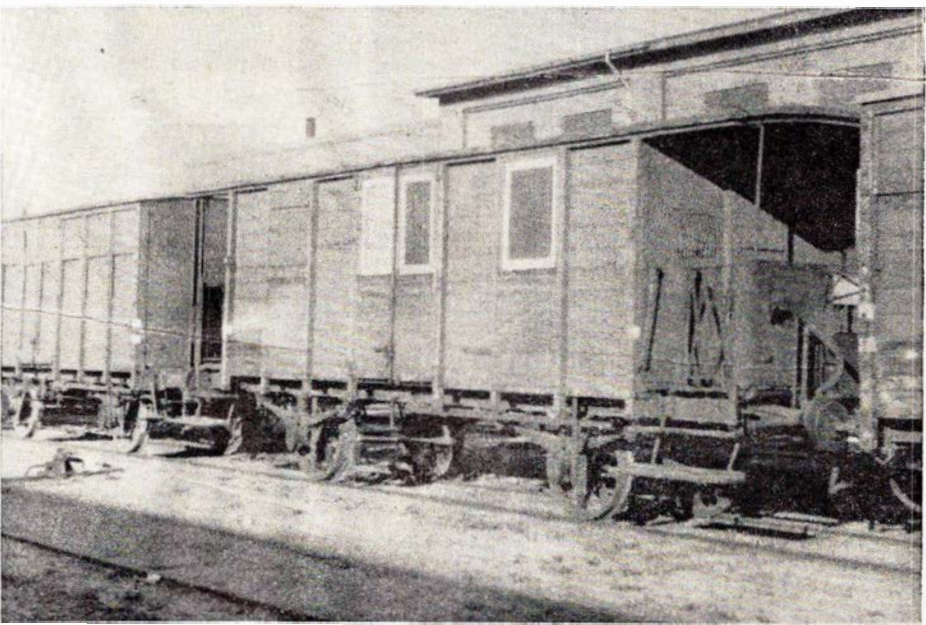
Ford med varelad til maskinafdelingen,

at en henstilling fra Hedeselskabet i sin tid om installation af torvekakkelovne på banens stationer blev fulgt,

at der mandag den 19/3 1923 fra Padborg afgik som særtog den første Kielermotorvogn til HP,

at den fulgtes af yderligere et stk., ligeledes med 100 hk Mercedes benzinnmotor.

at HLA i 1925 ejede 7 midt- og 2 sidegangspersonvogne, 3 E-vogne, 16 bænkevogne, 3 hvidmalede luk., 9 alm. luk., 31 åbne og 8 ballastvogne,



En af de veltjente bænkevogne G 75

at der i krigssommeren 1944 var 8 damploko, 2 dieselloko og 2 motorvogne i drift,
at banen i 1936-betænkning blev klassificeret som havende egnetrafikal betydning i en årrække, og i 1954 foreslået standset.

Så er vi ved Ryå. Signalet viser kor frem, og kort efter ankommer FFJ fra Åbybro. Vi kan tage med her til Fjerritslev, vi kan også blive siddende og tage den sidste lille fællesstrækning med, og det bør vi gøre.

Det er jo et farvel til hele H.L.A. Grønt lys giver adgang, og efter afslutning af de sædvanlige gøremål, er personalet klar til at sætte skinnebussen i remise og selv drage fordel af de 2 timers hvil, indtil turen går tilbage.

Endnu er det en travl privatbane med alt, hvad deraf følger.

Endnu er det et vigtigt led i vestvendssels trafik.

Men snart er dette ovre.

Trods alt en lykønskning til banen.

Trods det, at der står et memento mori ved stationsnavnene.

Direktør Aage Velling

tiltrådte stillingen ved Hjørring Privatbaner i oktober 1962, og ser nu pludselig sit arbejdsområde kraftigt beskåret.

– Jeg vil ikke nægte, at det var et chok.

Vi vidste naturligvis, at strækningen Aabybro-Lokken var moden til at blive lukket, men vi havde troet fuldt og fast på, at Hjørring-Lokken-banen i hvert fald ville blive bevaret til garantiperiodens udlob i 1966. Nå, vi har nu ikke tabt humoret, her er stadig nok at tage fat på. Selve nedlæggelsen med salg af materialer og bygninger kræver store forberedelser. Derefter kommer reorganiseringen af trafikken på den nedlagte banestrækning ved hjælp af rutebiler, hvor vi vil søge at tilgodese befolkningen på alle egne, så godt som muligt.

I fremtiden har vi en stor opgave med forstærkning af spornettet på Hirtshalsbanen. Det vil koste 4,8 millioner kroner, men til gengæld skabes en fuldt moderne strækning, som kan tage den voksende trafik. Når arbejdet er fuldført, er det mit håb, at gennemsnitsfarten på 60 km/timen kan sættes op til i hvert fald 75 km, og at vi kan byde på ikke alene hurtigere, men også behageligere kørsel. Hirtshalsbanen

er et godt aktiv, og ved siden af de mange bilruter, som giver et pænt overskud, skulle vi være fri for at regne med underskud i fremtiden. Det vil give ro og arbejdsfred, og det har Hjørring privatbaner i høj grad brug for nu.

– De mange afskedigelser?

– Naturligvis er det trist at måtte sige farvel til de 40 mand, men lad mig tilføje, at det kun drejer sig om fire tjenestemænd, hvoraf de tre kan gå af med pension og den sidste overføres til Hong-Tollose banen. De øvrige er løst ansatte og sæsonarbejdere på linien, og i øjeblikket er der vel ikke store vanskeligheder med at få anden beskæftigelse. Det er beklageligt, at vi må afskedige, men altså helt nødvendigt. Vi har dog tilbage ca. 95 funktionærer ved banen og rutebilerne, og vi er alle indstillet på at spytte i næverne og få noget virkelig godt ud af den trafik, som vi i fremtiden skal drage omsorg for.

Jernbanemuseets årsberetning

I det forløbne år har museet haft 915 besøgende, heraf ikke så få udlændinge.

I de senere år er der i mange lande, ligesom også herhjemme, opstået klubber eller foreninger, der har til formål at dyrke kendskabet til jernbaner og disses historie og virkemåde gennem tiderne, og det har vist sig, at adskillige af disse foreningers medlemmer (jernbaneentusiaster) også finder vej til museet i Solvgade.

Mange viser stor interesse for det, museet kan fremvise, men mange skuffes også, fordi vort store materiel ikke er tilgængeligt for offentligheden. Der er ingen tvivl om, at de 16 damplokomotiver og 11 person- og godsvogne, som for tiden er til-delt museet, også ville vække stor interesse hos besøgende gæster, så meget mere som de nu sanrt helt forsvundne damplokomotiver altid vækker stor opmærksomhed.

Indtil en rigtig museumsbygning bliver til virkelighed, er det omtalte materiel nødvendigvis udstationeret på stationer rundt i landet.

Også lokalerne i Solvgade er for trange. Ydermere tilgår der stadig til museet gode og smukke ting, som det efterhånden bliver vanskeligere og vanskeligere både at udstille og at opbevare.

Blandt disse i årets løb indkomne genstande kan her fremdrages nogle eksemplere:

Fra generaldirektoratet er modtaget: 2 modeller af styrevogne til S-tog (litra Fs og Mm).

Fra generaldirektoren: 2 stkr. minde-medaljer.

Fra søfartsafdelingen: et gammelt »fiske-sæt« af solvplet fra en færgerestaurant. – En maskinjournal fra m/s FREIA under tysk kommando i Norge 1943.

Fra centralværkstederne i Århus og København: lokomotivnummerskilte og lygter, bremsedele, gammelt kupé-tapet m. m.

Fra 1. distrikt: en fodpose til brug for togbremser.

Faner er modtaget fra Dansk Jernbane Afholdsselskab og Bane- og signaltjenestens Enkekasse.

Blandt private givere kan nævnes: Kommandørkaptajn Wolf: protokoller fra »Stationsforstanderforeningen«.

Civilingeniør M. Stelling: en mikrofilmoptagelse af en tysk bog om Cramp-tonlokomotiver.

Civilingeniør Raffel: lokomotivbilleder. Stationsforst. L. Pedersen: papirer og

Flere og flere forlanger

**Hatting
Tvebakker**

fordi de er sprøde –
(men tåler ikke stød)



Spanskrørsmøbler er mode . . .

Kurvetasker til alle formål — Gaveideer til fornuftige priser



Vestergade 2A . Svendborg . telf. 1962

Mod aflevering af denne annonce ydes 5 %

billeder vedr. Fredericia station samt en koreplan fra 1869.

Skibsfører Fabricius: champagneflaske anvendt ved navngivningen af m/s ØR-NEN d. 10/1 1962.

Stationsforst. H. G. Hansen: bøger, deriblandt giverens »Jernbaneminder«.

Overpostkontrollør Herz: et jernbanekort fra 1853.

Pens. overportør Westengaard: et manuskript til en levnedbeskrivelse.

Stationsforstander Löwe Jensen: album med godsfrimærker.

Fru Arentzens bo: en jubilæumsgave, vinkaraffel med inskription.

Yderligere har museet modtaget et maleri af Skive station og en model af Langå station samt fotografier og andre billeder med motiver fra jernbanens verden.

Mellem år og dag indgår også til museet en del kuriositeter. Således modtoges for flere år siden en lille metalæske indeholdende et stykke beskrevet papir. Æsken var fundet i en bropille til jernbanebroen over Skjern å, og den er sikkert anbragt der ved broens bygning år 1875. Desværre er skriften nu så udvisket, at det selv ved laboratorieundersøgelse har vist sig umuligt at tyde det skrevne.

Og nu for kort tid siden, ved nedrivningen af stationsbygningen i Nykøbing Falster, fandtes i et hulrum et glas også med et stykke beskrevet papir, hvoraf det fremgår, at

»Vhr. Meier Epstorf, Joh. Drögemüller, Kurt Wetzdorf haben an diesen Bau gearbeitet im Jahre 1871 d. 28. September.«

Det varede altså 91 år før denne hilsen fra 2 bygningsarbejdere atter kom for dagens lys. De pågældende ville sikkert have gjort store øjne, om de havde kunnet se den stationsbygning, der efterfulgte den de arbejdede på.

Også sådanne små kuriose ting er med til at skabe atmosfære i et jernbanemuseum.

De forskellige på forskellige pladser anbragte og museet tilhørende bevægelige lokomotivdele føler konkurrencen fra modelbaner og andet, thi museets indtægt herfra beløber sig i år til kroner 12.373, hvilket vil sige en lille nedgang fra sidste års indtægt. Derimod er vedligeholdelsesudgiften af modellerne steget til kr. 4.705, en lille forøgelse i forhold til året forud.

Til slut benytter museet denne lejlighed til at takke for al udvist velvilje i årets løb, både fra banernes egne ansatte samt fra private, og museet håber også i fremtiden på stadig imødekommenhed og interesse i arbejdet for bevarelsen af minder om jernbanerne og deres mænd.

E. Parbøl.

August

dagbogen

DSB 1. aug. 200 italiensk byggede kølevogne, der via »Interfrigo« var udlejet til DSB, har måttet tages ud af drift, da den indvendige maling ødelagde kødforsendelserne. 200 t oksekød, der var sendt til Spanien var ildelugtende og uspiselig, da det nåede frem. Ved en undersøgelse har det vist sig, at malingen, der var anvendt til vognenes bund, var tilsat et ildelugtende kunstprodukt.

Orehoved d. 4. aug. Da et nordgående godstog var nået et stykke ind på Storstromsbroen blæste metallet af en polsk godsvogn og faldt ned på vejbanen foran en bil. Bilen slap med et ødelagt fordæk.

Esbjerg d. 6. aug. Den 11. okt. 1960 skete et uheld på Bramminge st, da en dame steg af toget, før dette var standset. Ved Vestre landsret oplystes det, at togføreren var sprunget af toget, medens det var under indkørsel, uden at sikre sig at kupédøren blev låset, og da damen fulgte efter ham, faldt hun og kom under toget, der afkørte hendes ene fod. Retten dømte DSB til at betale halv erstatning, da hun ved at se lyset fra stationen og perronbelysningen kunne have set, at toget ikke var standset.

Horsens d. 7. aug. Da et godstog i morges skulle passere over Sønderbrogade påkørte det en vejtrømler så voldsomt, at den 10 t tunge vejtrømler væltede om på siden. Godstoget afsporede, men ingen kom til skade ved uheldet.

Bylderup Bov d. 14. aug. En lastbil læsset med kornsække kørte ved 16-tiden ind på en overskæring 300 m fra stationen og blev påkørt af toget. Bilen blev slået til vrage, og de to mænd i førerhuset måtte indlægges på sygehuset med mindre kvæstelser.

Skårup d. 15. aug. En læsset lastbil kørte ved 10-tiden mod den bageste godsvogn i et tog på overskæringen ved Øster Åbyvejen. Godsvognen afsporede og bilens forparti blev flået af, men bilens fører slap uskadt.

Hålsingborg d. 15. aug. Under ombordsætning af godsvogne på færgen Dan, skete det med for stærk fart, således at stopklodserne sprængtes og en godsvogn tårnede mod bovporten. Da færgen kom til Helsingør, måtte den bakke ind i lejet, for at bilerne kunne komme i land. Færgen måtte tages ud af drift.

Brejning d. 15. aug. DSB-rutebilen på strækningen Vejle—Fredericia var ved 15-tiden kommet ud i vejrabatten, der gjorde styring af bussen umulig. Den væltede en hel omgang ned ad en skræning og kom til at holde på hjulene inde i en bygmark. Af bilens 9 passagerer blev de 6 kørt på sygehuset, men efter at de havde fået plejet deres skrammer kunne de alle tage hjem.

Tølløse d. 17. aug. En 15-årig ung mand, der skulle prøve sin broders knallert, var så optaget heraf, at han ikke så, han kørte ind foran motortoget på overskæringen mellem Soderup og Tølløse. Han fik slået hul i hovedet og forskellige andre kvæstelser.

Nykøbing Fl. d. 26. aug. Da en rangermaskine med 7 godsvogne var på vej ud til godspladsen, løb rangermaskinen af sporet og væltede om på siden. Ved uheldet kom lokofører E. T. Petersen, Nf, og portør D. N. Hansen så alvorligt til skade, at de måtte indlægges på sygehus. Ekstraarbejder A. V. Hansen kom også til skade, men kunne køres til sit hjem efter behandling på sygehuset. Da de gennemgående spor var spærrede, måtte togene køre gennem godspladsen.

Mørke d. 27. aug. En traktor med påhængsvogn med en last byg kørte ved godt 15-tiden ind foran toget til Grenå på overskæringen øst for Mørke st. Traktorføreren var dræbt på stedet.

Korsør d. 29. aug. Som følge af et misforstået signal kørte to rangertræk sammen ved post 1. Fire godsvogne afsporede og spærrede sporene til 1. og 2. fæргеleje.

Fårup d. 30. aug. Ekstraarbejder N. V. Jensen ved signaltjenesten i Randers var i formiddag oppe på en stige for at male et signal. Stigen stod for nær sporet, og da toget kom fra Mariager, påkørte det stigen, og Jensen faldt ned på jorden. På sygehuset blev det konstateret, at han havde fået en skulder af led og nogle mindre knubs.

Ny trækraft til Troldhedebanen

Made in Sweden — i hvert fald importeret fra dette land.

Importøren er TKVJ, der herved skaffer sig, for det første et supplement til bannens to aldrende dieselloko (M 3 og M4, Frichs), og for det andet noget helt nyt indenfor privatbane-trækraft.

Af de to forannævnte veltjente loko påregnes opstå eet, stykket sammen af de bedste af de ædlere dele m. m. Dette »nye« kombinationsloko suppleres så af det den 4. juli 1963 modtagne loko Degerfors Jernværk nr. 2 (D.J. ligger på Nora Bergslags Järnväg).

3-akslet er det og med en egenvægt på 45 t. I altlængde 9 m og det har i sin nye tjeneste fået nr. 2.

TKVJ nr. 2 er grønmalet med røde hjulstafferinger.

Bil mod tog på Lollandbanen

Mandag den 12. aug. skete det værste uheld i 30 år — et meget alvorligt sammenstød mellem en bil og et tog, hvor hovedvej 7 krydser jernbanen øst for Sakskøbing. En lastbil, hvis fører overså blinklyset, trods det at en traktor var standset op foran overkorslen, kørte ind foran Lollandbanens tog 5. Bilen blev med stor kraft ramt af toget og slynget mod det tidligere ledvogterhus, hvor den slog hul i muren. Togets dieselloko og pakvogn blev afsporet og kørte et langt stykke på svellerne for til sidst at lægge sig til hvile i banegroften. Heldigvis kom ingen i toget til skade, da personvognene blev på sporet. Lastbilchaufføren slap med lettere kvæstelser, skønt bilen blev fuldstændig knust.

Al toggang mellem Sakskøbing og Nykøbing Fl. måtte aflyses, og det tog et døgn, før sporet var repareret og ryddet så meget, at togene atter kunne passere. Det 61 tons tunge dieselloko kunne Lollandbanen ikke selv få på højkant igen, og derfor rekvirerede man hjælpevogn og kørekran fra DSB. Skaden på LJ anslås til mellem 150.000— 200.000 kr.

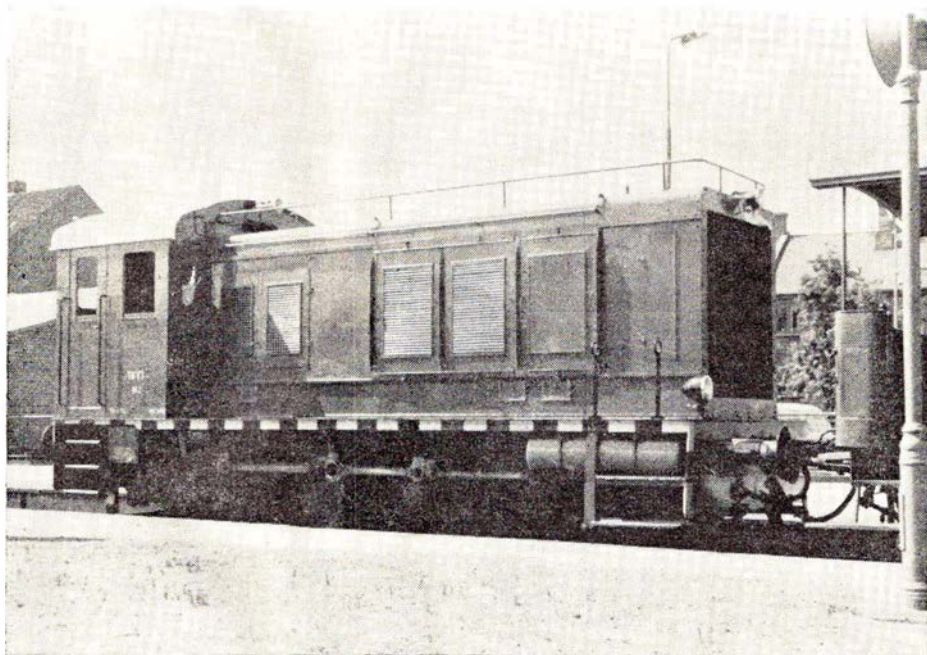
Ole.

Grand Hotel

Adelgade 54 · Hobro - telf. * 2 11 99

Selskaber modtages

Prøv cafeteria „LILLE GRAND“



TKVJ M 2

Foto: O. W. Laursen



Lastbil mod tog på Lollandbanen

Foto: Sv. E. Thomsen, Maribo

Nørresundby d. 31. juli. Ved 14-tiden blev skinnebustoget mod Ålborg påkørt af en lastbil på Cementvej i Norre Uttrup. Lastbilen ramte skinnebussens forhjørne og blev slæbt et stykke hen ad baneterrænet. Både skinnebus og bivogn afsprede, men de 32 passagerer i toget tog det forbavsende roligt, selvom nogle cementor fra bilen knuste nogle ruder i skinnebussen. Ingen blev dog såret af glassplinter, hvorimod et par damer faldt om på gulvet og pådrog sig nogle ufarlige skrammer. Føreren af lastbilen blev alvorligt kvæstet ved at forerhuset blev klemt sammen om ham.

DMJK og DJK meddelelser

Som forholdene har udviklet sig mellem Dansk Modeljernbane Klub og Dansk Jernbane Klub ønsker Jernbane-Bladet ikke at blive inddraget deri, hvorfor der indtil videre ikke bringes klubmeddelelser fra de to klubber. Vi vil fremdeles bringe referater o.l. fra virksomheden inden for klubberne, idet vi selvfølgelig kun kan være interesseret i alt hvad der gøres for at stimulere interessen inden for banerne.

B. T.

Fjernstyring på Frederiksværk-banen

Et 41 m højt ståltårn samt et lille træhus ved Kregne st er de ydre tegn på Frederiksværksbanens overgang til fjernstyring af toggangen.

Sendermasten er placeret på banestrækningens højeste punkt, og herfra til banens to yderpunkter er en snes kilometer i hver retning. Masten er samlet af fem sektioner og som ovenfor nævnt placeret på Kregme st. Den har kostet 5000 kr., hvortil kommer en pæn sum for selve tårnets opstilling. Anlæggets »hjerne« er placeret i det lille grønne træhus overfor stationsbygningen, og herfra er trukket

et kabel ind til Frederiksværk station, hvis personale skal betjene fjernstyringsanlægget.

Eventuelle meddelelser til personale i togene i togene kan fra alle stationer afgives til Frederiksværk, hvorfra man så kontakter det kørende personale, hvor det end befinder sig på banestrækningen. I første omgang er det kun Brodeskov og Gorlose, som kommer til at nyde godt af fjernstyringen, men senere kommer så turen til Skævinge og Ølsted stationer. Der vil dog gå nogen tid, for det nye system er indarbejdet, således at man for alvor kan benytte fjernstyringsanlægget i fuldt omfang.

Horsens—Bryrup—Silkeborg Jb.

Banens underskud blev denne gang 433.491 kr. mod 396.122 kr. forrige år, hvilket er en stigning på ca. 9,5 pct.

Der blev i driftsåret befordret 242.305 rejsende med togene og 499.055 med rutebilerne. Antallet af togrejsende er dalet med 14.806, mens antallet af rutebilpassagerer steg med 5819 sammenlignet med hele rutenettet i 1961—62. Den samlede nedgang i antallet af rejsende var 8967 eller 1,2 pct. Årsagen til nedgangen må naturligvis søges i befolkningens motorisering.

Høng—Tølløse Jb.

Her var underskuddet steget fra 240.000 kr. til 313.000 kr. Persontrafikken var 266.000, en nedgang på 1000 rejsende.

Til driften af mælkeruten Ruds-Vedby—København blev der i august anskaffet en 6,5 tons Volvo lastbil. Den 1. december i fjor overtog Høng—Tølløse-banen den hidtil at fragtmændene Julius Petersen og Ejnar Petersen, Ruds-Vedby, drevne fragtmandsrute Gorlev—Høng—Ruds-Vedby—Dianalund—København bl. a. med henblik på en senere omlægning af godskørslen på banen. Med ruten overtoges for en pris af 182.500 kr. 8 lastbiler og 4 påhængsvogne samt forskelligt tilbehør og lager af dæk m. v. Endvidere anskaffedes til rutens drift en ny Mercedes lastbil.

Ruten havde endnu ikke givet noget oploftende resultat, men man måtte håbe, at det kun drejede sig om en overgangsperiode.

Randers—Hadsund Jb.

Det kan nu forventes, at RHJ og Kjellerupbanen får fælles direktor således, at direktor C. Arpe bliver administrativ leder af de to baner. Banens underskud var steget med 60.000 kr. til ialt 297.411 kr.

MODEL JERNBANE

Vi bygger en motortrolje

Banetjenestens røde motortroljer er efterhånden blevet et uundgåeligt billede i hverdagslivet på statsbanernes strækninger.

Disse små hurtige troljer finder anvendelse til de mest forskelligartede opgaver. De bruges f. eks. som trækraft til vogne med grus- og stenballast, udkørsel af materialer og værktøj til arbejdssteder på strækningen, til bugsering af nye materialer og værktøj til arbejdssteder på strækningen, til bugsering af nye sporstykker og sporskifter. Kort sagt til alt, hvad der skal kobes eller slæbes ét eller andet sted hen.

Og hvorfor så ikke bygge en sådan trolje til modelbanen?

Desværre kan troljen ikke forsynes med motor, det forbyder pladsen. Men vil vi bruge troljen som andet end attrap, kan vi indbygge en motor i en godsvogn, koble den til troljen, hvorefter ingen bemærker, at det er godsvognen, der kører med troljen og ikke omvendt.

Fig. 1 og 2 viser troljen fra henholdsvis venstre side og forfra.

Ved fremstillingen af troljen begynder vi med bundpladen fig. 3, der udskæres af 0,5 mm zinkplade i formatet 27×57 mm. De punkterede linier angiver bukkelinier, efter hvilke vi ombukker 2,5 mm høje længdedragere.

Fredericia Mejeri $\frac{1}{2}$

Telf. *1428

ATLAS EKKOLOD

JOHS. KRAGH

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

De er velkommen hos

SHELL Service Station

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

Hobro

EGON HANSEN's MINICAB

Markedsgade 14 - Hobro
Telefon 2 11 30

FOTO - magasinet

Adelgade 15, Hobro. Tlf. 2 13 53
K. A. Bjørn-Jensen

Aars

AARS Konditori

Himmerlandsgade 73 - Aars
altid lækkert brød og kager
Tlf. Års 2 10 75

Brødsalget

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

Drej altid ind til

ESSO Service Station

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

AUTORUDER

monteres ekspres.
Karetmagerarbejde. Nye vognlad
ARNE HOLME
Søndergade 3. Tlf. Hammerum 55

Randers

KIOSK „LERVANGEN“

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

SKANSE-SALONEN

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

Damesalon „MERCİ“

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

LERVAREHUSET

Snaregade 1, Randers, tlf. 2 19 78
Antikviteter - Keramik
Vi har altid noget,
der har DERES interesse!

Slagterforretningen

HARRIS PEDERSEN (ny indehaver)
Hobrovej 19, Randers. Tlf. 2 75 35
Kun 1. kl.s slagtervarer
Hjemmel. salater - små varme retter

Hjørring

TOBAKSFORRETNINGEN

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

HJØRRING RING-BILERNE

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

CALTEX SERVICE

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

CAFETERIA

A. Hansen
Sct. Laurentiivej 49 - Skagen
Telefon 4 22 19
Hurtigt - godt og billigt

Aalborg

A/S Norvin & Larsen

ingeniør- og
entreprenørforretning
Udfører arbejder for DSB
Jernbanegade 21 - Aalborg
Telefon 2 85 99

JØRGEN WINTHER

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

Kaj Jacobsen

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

CALTEX SERVICE

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

Brdr. Mortensen

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

SØREN HEMPELS EFTF.

(Jens Hansen & Søn)
Papir en gros
Danmarksgade 3, Ålborg. Tlf. *34411

HADSTEN APOTEK

Tlf. Hadsten 10

ESSO Service Station

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

Bjerringbro

Også DE vil blive beundret
efter behandling i...

Damefrisørsalonen

Nørregade 10, Bjerringbro - tlf. 377

Troljens sidefjæle er blot 4×57 mm strimler af vor sædvanlige 0,5 mm zinkplade. Fig. 4 viser den venstre sidefjæl. Fig. 5 viser den højre sidefjæl. Udskæringen i sidstnævnte sidefjæl svarer til den nederste del af højre side af forerhuset (se hellere fig. 14).

Det er imidlertid klogt at vente med at lave denne udskæring, til vi har fremstillet forerhuset, for det er nemmere at få udskæringen til at passe til forerhuset, end omvendt.

Sidefjælene loddes nu på den udvendige side af længdedragerne, således at sidefjælene overlapper længdedragerne med 1 mm i overensstemmelse med den punkterede linie på fig. 1.

Troljens bagplade består af stykkerne 6 og 7, der udskæres efter de på figurerne anførte mål. Den ovenfor den punkterede linie liggende del ombukkes vinkelret, og stykkerne sammenloddess med fig. 6's nederste kant til overste kant af fladen på fig. 7.

Det lyder måske lidt kunstigt, men vi får altså en U-formet pufferplanke på denne måde.

Det letter måske på forståelsen at kigge lidt på fig. 1 og fig. 14.

Troljens forplade fremstilles tilsvarende af stykkerne 8 og 9. Disse er dog forsynet med nogle udskæringer, der tillader luften at finde vej til koleren (fig. 2).

For- og bagplade loddes nu til bundpladen, hvorefter vi fastlodder hjørneforstærkningerne, fig. 10. Placeringen af disse fremgår af fig. 1 og 14.

Forerhus og motorhjelms fremstilles af træ efter fig. 11 og 12, der er tegnet i naturlig HO-størrelse.

Hjørnerne på forerhuset afrundes, hvorefter motorhjelm limes fast til forerhuset i overensstemmelse med fig. 2.

For at markere indfatningen omkring kolergitteret, limer vi et stykke 0,5 mm karton omkring motorhjelm, fig. 13. Kartonstykket skal rage $\frac{1}{2}$ mm udover fronten på motorhjelm.

Nu tager vi mål af den på fig. 5 viste udskæring i højre sidefjæl. Udskæringen

foretages med fil.

Herefter anbringer vi forerhus og motorhjelms på troljen. Fastgørelsen sker med en enkelt træskrue gennem bundpladen.

Så kommer vi til det vanskeligste punkt på dagsordenen. Vi tænker på hjulene, som vi nok får en del besvær med at fremskaffe. Diameteren på hjulenes koreflade skal nemlig kun være 5 mm. Vi kan enten forsøge at få fat i nogle loberhjul til lokomotiver af fabrikatet Rokal (sporvidde 12 mm). I modsat fald er man henvist til selv at fremstille hjulene. Dette kan ske ved sammenlodning af slatskiver eller ved neddrejning af 8 mm stangmæssing. Flangen på hjulene skal være 8 mm i diameter.

Hjulsættene fastgøres til troljen ved hjælp af U-formede lejblik, fig. 15. Bemærk at troljen har indvendige lejer.

Vi har kun skitseret lejblikket, idet vi naturligvis ikke kan nævne mål, da disse helt og holdent retter sig efter de anvendte hjul.

Hjulafstanden er 35 mm.

Troljen forsynes nu med puffer, der nittes eller loddes fast.

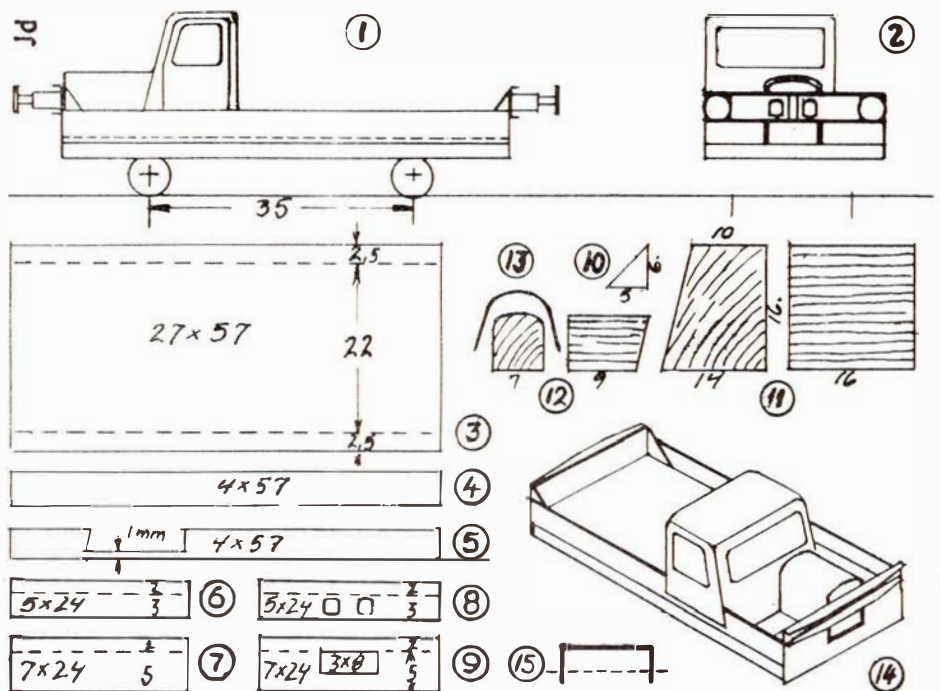
I midten af hver pufferplanke fastlodder vi nu en simpel trækkrog, f. eks. en vinkelhage. Trækkrogens form retter sig igen efter de koblinger, vi anvender på det øvrige rullende materiel.

Herefter foretager vi en endelig afpudsning af troljen, der nu er klar til maling. Vi afmonterer dog først lige forerhuset med motorhjelm. Maler dette med rød lakfarve (DSB-rod). Kolergitteret males dog med solvbrønde.

Den øvrige del af troljen males stålgrå. Vinduerne i forerhuset markeres med kered med udklippede papirfelter, der fastlimes. Papirstykkerne kan være mørkegrå.

Ønsker man virkelige vinduesåbninger i forerhuset, kan man sammenlime dette af tynde finérplader med de fornødne åbninger. Glas kan indsættes af klar plastic.

J. B. Dyrkilde.



Arbejdstegning til en motertrolje



Hurtigtransport med gratis udkørsel

på Statsbanernes rutenet



Nyborg—Middelfart—Fredericia—Kolding,

Aarhus—Randers—Hobro,

Herning—Holstebro—Struer—Lemvig—Ringkøbing og Skive—Viborg



A/S »Danmark« belæssede vogne

Telf. BY. 6101

SPOR 56-57

Telf. CE. 12.544

Aarhus

OLIEFYR

Sørvic på alle typer oliefyre
Garanti- og serviceabonnement
tøgnos for en for Dem fordelagtig pris

HOLMBO & KJÆRULF

Sømsøgade 80 . Århus C . Tlf. 2 83 11

KOLONIALFORRETNINGEN

v/ Käte Metzdorff

Carl Bertelsensg. 1, Århus, tlf. 4 34 05

Vin – konserves – tobakker

Husk vor ekstrafine kaffel

Urmager G. HOLST's Etf.

Svend Nielsen . Frederiksgade 48
Århus

Fineste reparationsværksted

Telefon 2 94 14

MEJERIUDSALGET

v/ Grethe Nielsen

Nordborggade 20 – Århus

Kun 1. kl.s mejeriprodukter

Telefon 4 24 13

Spis på K F U M

Klostergade – Århus – Tlf. 2 14 16

God og rigelig mad til rimelige priser.

Pensionærer modtages.

SELSKABSLOKALER

Det største udvalg i isenkram og
køkkenudstyr



G. V. Schive

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

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

Mikael's Tobaksforretning

Hans Brogesgade 3 – Århus

Tlf. 2 15 35

Cigarer – Tobakker – Spirituosa

Piber og rygeartikler

Åbner kl. 6.30

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 Jønsens 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

Ringgårdens Kødudsalg

Vester Ringgade 76 - Århus - 3 14 54

1. kl.s kød - flæsk - paalæg

Fineste salater

SKOMAGEREN

Rosenvangsallé 202 . Højbjerg

Telefon 7 15 74

1. kl.s arbejde – Rimelige priser

OLIEFYR

RECK's Opvarmnings Co. A/S

Åboulevarden 39 – Århus

Tlf. *2 95 20

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

Hasle Farvehandel

Viborgvej 133, Århus – tlf. 5 80 70

Farver – lakker – maling

tapeter – linoleum – persienner

Robert Christensen's

MØBELMAGASIN

Mejlgade 25, Århus, tlf. 2 23 35

Telf. 3 36 60

PALADS Theatret

Århus

Telefon 6 83 00

Århus Østbanegårds Restaurant

anbefales – God mad og kaffe

til rimelige priser

Telefon 2 71 79

TRØJBORG

Akvarie- og fugleforretning

Otto Rudsgade 46, Århus, tlf. 6 87 62

Alt i fiskestænger,

liner og tilbehør

Friske sandorme hver dag

FOTO hobby

Nogel tips til begyndere I.

Hvis De gennem den brugsanvisning, der fulgte med Deres kamera, har sat Dem ind i, hvordan det skal bruges, er der blot to ting tilbage, som er nødvendig for at tage teknisk gode billeder: (1) rigtig indstilling for at være sikker på skarpe og tydelige billeder og (2) rigtig eksponering for at få gode negativer, der vil give skarpe aftryk.

Denne artikel vil hjælpe Dem med disse to ting, for De sætter film i apparatet og begynder at fotografere.

Se hvordan Deres apparat arbejder

Hvis apparatet er således indrettet, at De kan fjerne eller åbne bagsiden og se ind bag i kameraet og gennem obtiken (objektivet), vil De kunne udføre i hvert fald en del af et meget interessant og lærerigt eksperiment. Hvis Deres kamera tillige er forsynet med forskellige lukkeordninger og blænderåbninger, kan De udføre hele dette enkle eksperiment – og De vil derved lære mere om, hvordan kameraet arbejder, end ved at læse side op og side ned om det samme emne. De vil nemlig simpelthen se med egne øjne, hvad der sker. Udover kameraet behøves blot et stykke mat glas eller et stykke silkepapir.

Læg mærke til hvordan Deres lukker og blænder arbejder

Efter at bagsiden er fjernet eller åbnet, sætter man lukkeren på »B«, retter kameraet mod himlen (eller mod andet lys) og trykker på udløseren. Dette kaldes tids-eksponering. Læg mærke til hvordan lukkeren åbnes og hvordan den atter lukkes igen ved nyt tryk på udløseren. Nogle kameraer er indrettet således, at lukkeren står åben hele tiden, medens man trykker på udløseren, og lukker igen når man slipper udløseren. Tidseksponeringens varighed afhænger naturligvis af opgavens art.

Hvis man ønsker at tage på sekund-eksponering, skal man indstille kameraet på den lukkerhastighed, der er nødvendig til det motiv, man ønsker at optage. Lukkerhastighederne ligger lige fra flere se-

kunders varighed og op til 1/000 sekund. Hvis De ser ind bag kameraets objektiv, kan De se, hvor hurtigt sådanne lukkere arbejder, og De vil få et indtryk af, med hvilke forbløffende hastigheder man kun har nodig at skulle anvende i den moderne fotograferings materialer, for at kunne tage gode billeder. Sæt atter lukkeren på »B« og tryk på udløseren medens De kigger bag om objektivet. Indstil da blænderen på de forskellige blænderåbninger og se hvorledes lysmængden, der kommer til filmen, forandres efter de forskellige indstillinger.

Hvordan objektivet danner billeder

For at se hvordan billeder bliver dannet, kan man anbringe kameraet med bagsiden åben, på et bord med objektivet rettet mod et vindue hvorigennem man kan se et eller andet, f. eks. et hus eller et træ. Læg derefter et stykke mat glas eller et stykke silkepapir på det sted i kameraet, hvor filmen ellers skulle ligge. Den ru side af glasset skal vende mod objektivet. Med lukkeren åben og afstandindstillingen stillet på uendeligt, vil et billede af genstanden udenfor vinduet nu vise sig på glaspladen. Betragt det fra en afstand af 25 cm og se på glasset – ikke gennem det. Hvis De aldrig har prøvet et sådant eksperiment for, vil det nok forbavse Dem at opdage, at billedet står på hovedet. Dette er en naturlig følge af den måde, hvorpå et objektiv overfører lysstrålerne. Det følger en fundamental optisk lov, men det betyder ikke noget, at der vendes op og ned på billedet, fordi man automatisk ser på det færdige billede på den rigtige led.

Nedblænding

Man fortsætter nu eksperimentet ved at indstille blenden fra stor til lille åbning, medens man stadig ser på billedet på glaspladen. Læg mærke til hvordan billedet skifter i lysstyrke, eftersom blenden forandres. Med andre ord efter den varierende lysmængde der trænger ind i apparatet.

Indstilling

Noget af det vigtigste på et kamera er afstandsindstillingen. For at se hvordan den arbejder, må man dreje objektivringsen så meget som muligt til begge sider. Læg mærke til, at der er en bestemt indstilling, ved hvilke billedet bliver særlig skarpt og tydeligt. Hvis man indstiller på en anden afstand, bliver billedet mere eller mindre utydeligt og uskarpt så detaljerne forsvinder.

Anbring nu kameraet to meter fra vinduet og indstil på ny afstanden, så genstanden udenfor vinduet ses skarpt og klart. Uden at forandre indstillingen anbringes nu en vase eller lignende på et bord eller i vindueskarmen foran apparatet. De vil nu se, at medens genstanden udenfor vinduet står klart og skarpt på glaspladen, er vasen utydelig. Ved at ændre afstandsindstillingen finder De et punkt, hvor vasen er tydelig, men nu er genstanden udenfor vinduet blevet utydelig, når De ser gennem glaspladen.

Dette viser, hvor nødvendigt afstandsindstillingen til det centrale punkt i billedet er.

Gennemprov hele afstandsindstillingen med både den største og den mindste blænderåbning, De vil da opdage, at hvis man bruger en lille blænderåbning, er det muligt at få både de nærliggende og de fjernere liggende genstande til at stå nogenlunde skarpt på samme tid. Dette er grunden til, at det enkle bokskamera ikke er forsynet med nogen afstandsindstilling. Objektivet på et sådant kamera bruges kun med små blænderåbninger, hvilket gør apparatet umådelig nemt af arbejde med, men på samme tid begrænser dets anvendelighed.

Hvis der er stærkt lys i det værelse, hvori De udfører disse eksperimenter, kan det være vanskeligt at udføre disse, så man kan se billederne på den matte glasplade, navnlig når De bruger en lille blænderåbning. I så fald kan De bare lægge et sort klæde over kameraet og over Deres hoved for at lukke falsk lys ude, medens De passer på at klædet ikke falder ned over objektivet. På denne måde kan man også udføre eksperimentet udendørs.

(Sluttes i næste nr.)

Knud Sidal.



Det er ikke alle, der ved

— at gode forbindelser med hurtige tog i Grindsted eller Troldehede, gør rejsen mellem Kolding og Brande, Silkeborg, Randers, Herning, Viborg, Holstebro og

flere jyske stationer billigt og hurtigst over

TROLDHEDEBANEN

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

FOTO SPECIAL

Vimmelskaftet 47 - København K. - PA. 5727

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

K F U K Esbjerg

Stormgade 6 – Telefon 2 82 16
Pensionærer modtages

FRANK's BLADKIOSK

Torvegade 116, Esbjerg. Tlf. 2 21 01
Uge- og dagblade. – Telegrammer
Aut. tipstjeneste

WELTH

Murermester

Darumvej 131 – Esbjerg
Murerarbejde – Jernbeton
Spec.: Dampskorstene - kedler - ovne
Telefon 2 33 93

VESTJYDSK AUTO-OPRETNING

Storegade 8 A – Esbjerg
Tlf. 2 34 56

JENS SELVEJER

Gardiner i stort udvalg

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

HOLD DEM TIL VOLVO
– den holder til Dem

J. Østergaard Vejvad

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

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. lækkert brød og kager
Prøv vor lækre fødselsdagskringle

Damesalon „FIX“

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

SHELL Service

Vesterbrogade 22, Kolding. Tlf. 5635
Benzin – Olie
Vask og smøring

Bramminge

LANDBOSPAREKASSEN for Ribe og Omegn

Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

Bramminge Boghandel

Bent Schack
Storegade 13 . Bramminge
Telefon 7 30 61

RIBE MASKINFABRIK

Aktiselskabet
Leverandør til DSB
Telf. Ribe 970

Grindsted Motor Co. A/S

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

Fredericia

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

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

REKORD VASK

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

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 hårpøje
Nobel og hurtig betjening

KAREN's Fodklinik

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

HENNING A. NISSEN

ENTREPRENØRFIRMA

Treldevej 67 – Fredericia
Telf. 1375 - 1597

VI-KA RENSERI

Købmagergade 41 – Fredericia
1. kl.s rensning udføres
Tlf. Fredericia 1753

ØRTING AUTOLAKERING

Fr. Colliander Ørting – Tlf. 67
1. kl. arbejde
til rimelige priser

Arthur Davidsen

Radio og fjernsyn
Grejsdalsvej 23, Vejle, tlf. 3980

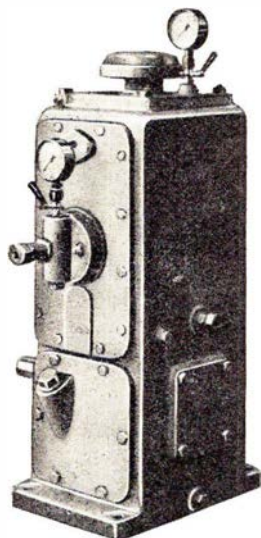
Højtrykskompressorer

Siden 1959 har firma Jos. L. Meyer, Papenburg-Ems, Tyskland, under eget navn fremstillet de iøvrigt i mange år kendte højtryks-kompressorer, system Mühlstädt, som siden da har båret betegnelsen JLM-Højtryks-Kompressorer.

Hos Jos. L. Meyer er system Mühlstädt stadig blevet videreudviklet og omfatter i dag både luft- og vandkølede 1- og 2-cylindrede kompressorer, hvor effektiv koling sørger for høje nyttevirkning.

Udskiftelige cylinderforinger — mange størrelser.

En tiltalende ydre egenskab ved JLM-Højtrykskompressorer er det glatte kompressorhus, idet cylinder- og krumtapblok ved de vandkølede typer er i et stykke, hvori, direkte kolede og let udskiftelige cylinderforinger er monteret. Ved for hvert kompressorhus at kunne anvende forskellige størrelser af foringer og tilsvarende stempler er opnået en tilfredsstillende typeinddeling, således at alle effekter kan leveres, og hverken kompressor eller drivmotor behøver at overdimensioneres.



1-cylindret vandkølet kompressor

Selve kompressionsarbejdet sker gennem 2-trins differentialstempler, som i forbindelse med den omhyggeligt afbalancerede krumtapaksel, lejret i glide- eller kuglelejer, giver en rolig gang. — Krumtaplejet er glideleje, og hver leje-pande undersøges med røntgenstråler før monteringen.

De større kompressorer med glidelejer er forsynet med olietryksmøring ved hjælp af indbygget olietrykpumpe af den bekendte VW-type, hvorimod rullelejerne smøres ved hjælp af et kombineret ring- og sprøjtesystem. Stemplerne smøres ved regulerbar sugevirkning gennem olie-dunstrør fra sumpen.

Elementsystemet sikrer stadig ny kompressor

Særlig opmærksomhed fortjener de udskiftelige køleslanger. Ved tidligere kompressorudførelser lå køleslangerne spiralformet rundt om cylinderen, således at cylinderforingerne måtte tages ud, for at køleslangerne kunne udskiftes. Nu derimod er højtryks- og lavtrykssystemet inkl. køleslangerne monteret på hver sit kompressordæksel, et på hver side af kompressoren, og hvert kølesystem kan således demonteres fra siden, uden først at trække de våde cylinderforinger ud. Omvendt kan cylinderforingerne udskiftes fra oven, efter at køleslangerne kun er løsnet.

Dette system er interessant dels derved, at de regelmæssige serviceeftersyn lettes væsentligt og kan gennemføres hurtigt og eventuelt i deloperationer. Men det betyder også, at alle dele, som er underkastet slid kan udskiftes uden ændring af de oprindelige mål. Kompressoren forbliver ny. Ingen anden kompressor på det danske marked opfylder dette krav.

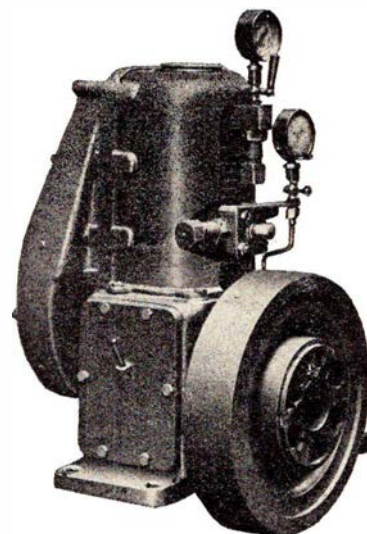
Ingen forveksling af ventiler

Monteringen af den koncentrisk anbragte kombinerede lavtryks suge- og trykventil er et JLM-patent. Herved opnås en elastisk ventilplacering, enkel montage uden brug af større hjælpemidler,

samt ensartet tilspændinger uden mulighed for forspændte ventiler. Yderligere bliver det skadelige rum herved gjort mindst muligt, hvilket — ud over det gunstige kølesystem — bidrager den høje nyttevirkning. I denne ventil er den håndbetjente sugeregulator for ubelastet start og tomgang yderligere indbygget.

Der anvendes i JLM-Højtryks-Kompressorer kun ventiler fra internationalt anerkendte specialfirmaer, og særlig omhu har været rettet mod højtryks suge- og trykventilerne, som i almindelighed i det ydre kun adskiller sig lidt fra hinanden.

For at undgå forveksling af disse ventiler har man på foranledning af DSB ændret højtrykskølesystemet, således at ventilerne får forskellig diameter. På grund af elementsystemet har dette kunnet lade sig gøre ved UDSKIFTNING uden iøvrigt at gribe ind i kompressorens øvrige udformning.



En luftkølet kompressortype

De luftkølede JLM-Højtryks-Kompressorer svarer i opbygning til de vandkølede. De våde cylinderforinger erstattes af en cylinder med koleribber, som, for at opnå den bedst mulige koling, i modsætning til almindeligt er omgivet af en luftledeskappe, hvori også er anbragt mellemkøler for den komprimerede luft. En særlig ventilator drives gennem letløbende gear fra krumtapakslen modsat sving-

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

Fredericia Byes og Omegns Spare- og Laanekasse

Horsens

Landbosparekassen i Horsens

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

Frelund Thomsen

Sengeudstyr og Fjerrenseri
Nørregade 8, Horsens, tlf. 2 41 95

Sundvejens Kiosk

Højgaard-Rasmussen
Telefon Horsens 2 43 16
Dag- og ugeblade
bringes overalt
Tipsforhandler

Ombetrækning FIX MØBLER

Smedegade 32, Horsens, tlf. 2 49 08
Alt i mælægte møbelstoffer
Enok Ipsen

Skanderborg

Spare- og Laanekassen
for
Skanderborg og Omegn
Telf. 37

Chic Trikotage

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

Silkeborg

Alderslyst Foto

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

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

FODKLINIKKEN

Vesterbrog. 31, Silkeborg. Tlf. 2639
Ny indeh.: fru M. Storgård Nielsen
sygeplejerske

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

E. BLACH HANSEN

SØLV OG GULD
Østergade 3 - Herning - Tlf. 800

Auto-værkstedet

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

„KOLONIALHJØRNET“

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

Ikast

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Østergade 6
Herning - Tlf. *3733

Jernbanepersonalets damer anbefales

AMORSALONEN

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

Jernbanepersonalet anbefales

Odder Mini CAB

Aparken 12, Odder, tlf. 4 13 70

Grenaa

UNO-X Service

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

Poul Thirsmark

Tandlæge

Blichersvej 42 - Grenå
Tlf. 2 18 12

Esso Service Station

Randersvej - Grenå - tlf. 2 01 39

Benzin - olie - vask
smøring

Aut. FIAT forhandler

Vi bruger produkter fra...
Grenaa Andelsmejeri
Nytorv 3, Grenaa, tlf. 2 12 22

SPAREKASSEN for Grenaa og Omegn

Kontortid: 9-12 og 14-16
Fredag tillige 18.30-19.30
Lørdag kun 9-12 - Tlf. 2 14 44

Jernbanepersonalet anbefales
REKORD VASK
- bedre vask
v/ Marie Esphavn
Storegade 29, Grenå, tlf. 2 07 04

Aktieselskabet
FÆLLESBAGERIET
Grenå
tlf. 2 13 31

Jernbanepersonalet anbefales
„FLORA“ frugt og blomster
Storegade 3, Grenaa, tlf. 2 04 42
årstidens fineste produkter

CALTEX Service Station

Århusvej - Grenå - tlf. 2 11 85
Benzin - olie - vask og
smøring

ODDER APOTEK

Tlf. Odder 4 10 09

hjulet.

På »Arveprins Knud« er kompressorerne betjent ved hjælp af trykknapper, men det er uden videre muligt at levere JLM-Højtryks-Kompressorerne med elektrisk eller pneumatisk udrustning for fuldautomatisk drift.

For mindre kompressorerers vedkommende har Jos. L. Meyer udarbejdet et særligt koblingsarrangement, som muliggør drift af kompressorerne direkte fra skruaeakslen. Ved hjælp af kilerem overføres kraften fra skruaeakslen til en fritløbende skive på kompressorens frie akselende, og ved hjælp af en elektromagnetisk eller håndbetjent kobling bliver kompressoren koblet til eller fra, evt. betjent direkte fra bro eller styrehus.

Leveringsprogrammet omfatter 1-cylindrede vandkølede typer fra 5—360 m³/h og 2-cylindrede vandkølede typer fra 50—720 m³/h. De luftkølede typer leveres fra 3—100 m³/h. JLM-Højtryks-Kompressor leveres med omdrejningstal fra 400—1700 pr. min. og for tryk fra 12—60 ato.

Personalia

Aulum

Stationsmester J. A. Larsen, Rinkenæs, er e. ans. flyttet til Aulum, hvor stnsm. V. B. Jensen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Stubbekøbing

O.trafikassistent V. Egdal, Stubbekøbing, er udnævnt til stationsforstander samme sted, hvor stfst. A. P. Sørensen har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Dødsfald

Rangermst. R. K. Bach, fh Vejle, 87 år.

Togfører P. Kaarsbøl, fh Sønderborg, 86 år.

Lokofører J. Hansen, fh Århus, 85 år.

Togfører A. K. Axelsen, fh Randers, 81 år.

Banehvr. C. F. S. Hansen, fh Planteskolen Langå, 80 år.

Rangermst. I. K. Olsson, fh Nørrebro, 80 år.

Stationsbtj. L. A. E. Hansen, fh Nørrebro, 79 år.

Pakhusfmd. N. J. Hansen, fh Esbjerg, 79 år.

Kedelp. ovpt. C. A. Bech, fh Kh, 77 år.

Stationsforst. E. N. Friis, Nørresundby Havn, 1944—55, 77 år.

Stationsmst. J. P. Christiansen, Vipperød, 1944—51, 77 år.

Lokofører J. A. Mathiesen, fh mdt Gb, 76 år.

Stationsmst. A. S. Blichfeldt, Pindstrup, 1942—54, 75 år.

O.baneformand M. A. Madsen, fh Frederiksberg, 75 år.

Overportør C. P. Jensen, fh Hobro, 73 år.

Lokofører T. G. Meng, fh Slagelse, 71 år.

Banearb. J. S. Autzen, fh Sønderborg, 71 år.

Stationsforst. T. N. S. Cronfelt, Rungsted Kyst 1951—59, 70 år.

Togfører H. R. Jørgensen, Århus, 68 år.

Overpt. H. C. Nielsen, fh Holte, 66 år.

Godsexp. V. P. Teilberg, Tønder fra 1953, 65 år.

Lokofører P. C. A. Lyng, Struer, 65 år.

Stationsmst. N. J. Slot, Skibbi'ld fra 1954, 64 år.

Trafikkontrollør V. E. L. Iversen, Hillerød, 60 år.

Lokofører A. H. K. Pedersen, mdt Gb, 50 år.

Lokofører H. B. Larsen, Næsved, 41 år.

Matros H. Larsen, Korsør, 36 år.

STENVAD *kager*

— det store navn i SMÅkager

Forenings-nyt

Til frimærkesamlerne!

Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund har modtaget indbydelse til at deltage i den 3. internationale frimærkeudstilling for jernbanepersonale, der afholdes i december 1963 i Florens, Italien.

For at kunne deltage forlanges kun, at man skal være medlem af en forening, der er tilsluttet FISAIC. I Danmark DJIS's Filatelistklub. Kontingentet er kun 3,00 kr. årligt, og man deltager i cirkulationen af udvalgshefter.

Regler og betingelser for deltagelse i udstillingen tilsendes, når svarporto vedlægges (35 øre). Anmodning herom må være sekretæren for filatelistklubben i hænde senest d. 1. okt. 1963.

Adressen er: Johs. Christoffersen, Rosenvangs Allé 20, Århus.

På billigbillet hele verden rundt

i »Fremad«s rejsebøger

Seks spændende rejsebogsnyheder til fantasipriser udkommer 10. okt.

Rejselysten er stærkere end nogen sinde, hundredetusinder holder ferier rundt om i Europa, og de store rejsebureauer begynder at lokke med Ceylon, Indien og andre fjerne rejsemål. Men indtil videre er det dog nok de allerfærreste, der har tid og penge til sådanne eventyrrejser. Må vi anbefale en langt billigere måde at rejse til klodens fjerneste egne: læs gode rejsebøger — og her er der særlig

grund til at gøre opmærksom på den nye serie af »Fremad«s Rejsebøger.

Rejs ud —

hjemme i lænestolen!

Man kan sidde hjemme i stuens bedste stol og rejse med topnavne blandt rejsebogsforfattere til havets bund, til de højeste bjergtinder, besøge Afrikas buskmænd, trænge ind i det ukendte Australien, slentre ad Hongkongs menneske-myldrende gader eller følge alverdens polarforskere i deres kamp for at underlægge sig både nord- og sydpol. Og alt-

OLAF L. KONGSTED & CO.

Hauserplads 32

København K. - Telf. MInerva 3247

Esbjerg og Omegns Sparekasse

Kongensgade 58 - Esbjerg

Sønderborg

ELLEN KNUDSEN

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

CALTEX service station

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

Børge Nielsen

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

K F U M pensionat

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

Harald Olsson

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

Blomster JACOBSEN

Perlegade 56 – Sønderborg
Telefon 2 22 61

BH'er og korsetter

– så Anni Bladt
Jernbanestien 1 – Sønderborg
Telefon 2 13 22

Allerellie's

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

BP Servicestation

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

Jernbanepersonalets damer anbefales

LILIAN's SALON

Gothersg. 20, Sønderborg, tlf. 2 25 59
1. kl.s moderne hårpleje
Smuk og holdbar permanent

Jernbanepersonalet anbefales

KOLLEGIEHUSET

Sdr. Landevej 35 – Sønderborg
Telefon 2 18 85
Pensionærer modtages

Sønderborg

Nye og brugte

ELEKTROLUX

demonstreres i Deres hjem dag eller
aften. Deres br. støvsuger tages som
hel eller delvis udbetaling.

JØRGEN JOHANSEN

Sundquistgade 48, Sønderborg,
tlf. 2 30 29.

EGGERTSEN's SKO

Exam. fodspecialist Chr. Eggertsen
Rønhaveplads 3, Sønderborg
Telefon 2 11 13
Sko til vanskelige fødder –

Tønder

Tønder Andels-Slagteri

Udsalget Vestergade 72, Tønder
Telefon 2 17 30

SVEND KIRCHHEINER

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

Peter Jacobsen

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

BLADCENTRALEN

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

Walter's

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

Haderslev Knallertcentral

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

EJLER KEHLET

Køb og salg af brugte
motorcykler
Ved Stormklokken 2, Haderslev

Alt i herre- og drengetøj

TIP-TOP

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

Graasten

N. C. Bocks Boghandel

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

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

Sjælland

Holsted Andelsmejeri

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

BP SERVICE STATION

Københavnsvvej 11 – Vordingborg
Telefon 1923
Benzin - olie - vask - smøring
Hjulafbalancering - lygteindstilling
hurtig-opladning - tændrørsservice

MONA RISHØJ

DAMEFRISØR-SALON

Marbækvej 7, Frederikssund, tlf. 1566
1. kl.s moderne hårpleje
Absolut nobel betjening

Smede- og maskinværksted

E. Bertelsen, Roskildevej 8
Telf. Frederikssund 348
Alt smede- og maskinarbejde udføres

O R A Service Station

Roskildevej 21 – Frederikssund
Telf. 1453
Benzin – Olie – Vask
Smøring og reparationer

Jernbanepersonalet anbefales

PENSIONATET

Fru S. Eriksen, Løvegade 10
God og veltillavet mad.
Telf. Slagelse 52 28 36

sammen for små penge. Fremads Rejsebøger har vundet fortjent ry som landets mest alsidige og bedst udstyrede billigserie, og den 6. serie, der udsendes i første halvdel af oktober står afgjort mål med de foregående. Rigt illustrerede bøger med originalfotos i fornemt offset — trykt på smukt papir og med farverige omslag — altsammen for en ti'er pr. bind, hvis man da ikke foretrækker at ofre tre kroner mere og få bøgerne elegant indbundet! Sådanne bøger ville normalt koste tre gange så meget. Det er udelukkende i kraft af de store oplag, at disse priser lader sig realisere.

Alle landets TV-seere kender Hans Hass, manden der med kamera og spyd udforsker havdybderne — i »Jægere på Havets Bund« afslører han sig også som en herlig fortæller. Schweizeren Max Eiselein beretter i »Dhaulagiri besejret« om 14 bjergbestigeres fantastiske præstation i Himalaya — man føler sig selv hængende på bjergsiden under læsningen. Herbert Tichy — en fremragende Asien-kender — har besøgt Hongkong, den vidste vest-bastion på Peking-Kinas »rand« og fortæller om tre millioner mennesker, der lever i skyggen af den kinesiske drage på et område mindre end Odense amt. — »Hongkong — i Dragens Skygge« er en bog, der giver én forstand på »samskistens« ...

To kvinder forsøger civilisationen og drager ind i ukendt land: Cynthia Nolan tager sammen med mand og en 6-årig datter »Bag Australiens Ryg« og oplever et land som selv de færreste australiere kender. Elizabeth Marshall Thomas levede blandt buskmændene i Kalahari-orkenen nær Sydafrika i to år og har med »Det harmlose Folk« skrevet en rejsebog, man tør spå vil blive klassisk.

To sær-udgaver i rejsebogserien er englænderen Kirwans store skildring af »Polarforskningens Eventyr«, hvori han beretter om menneskenes hundredårige kamp for at besejre både nord- og sydpolsområderne. Her møder læseren alle de store forskere, der satte livet ind på at udbrede kendskabet til »den hvide vej«.

Desuden omfatter Fremads nye serie et fantastisk smukt billedværk, »Afrika danser«, hvor franskmændene Dominique Dar-

bois har fastholdt Elfenbenskystens negerstammer i deres rituelle danse. Strålende nærbilleder i sort/hvidt og farver af et Afrika, der sprudler af vitalitet. Disse to fornemme særudgaver koster en bagatel mere — men er endnu mere værd for læseren.

Fremads rejsebøger kan fås hos alle boghandlere — men desuden glædeligt også hos FFB's bogombud på arbejdspladserne. Benyt tilbuddet — tag roligt på langfart med Fremads Rejsebøger — og tag hele familien med på samme billet!

Efterårstraner

Da den russiske emigrantforfatter Vladimir Nabokov, der nu lever i USA som professor i litteratur ved Cornell University i New York, for otte år siden udsendte romanen »Lolita«, blev den modt med allehånde reaktioner — fra begejstrede avis anmeldelser til forargede politiditto. Efterhånden blev man klar over, at forfatteren var kunstner og historien om den 40-årige, højt kultiverede universitetslektors usalige forkærlighed for småpiger i alderen 10—15 år, i bogen kaldet »smånymfer«, et kunstværk. Som bog og som film har »Lolita« gået sin sejrsgang verden over, sidst er den indlemmet i Gyldendals Traneserie. Oversættelsen skyldes Mogens Boisen.

I Christopher Isherwoods perspektivrige roman »Mr. Norris skifter Tog«, der er oversat af Svend Kragh-Jacobsen i 1959, befinder vi os i 1930'ernes skæbnesvangre Berlin. En ung englænder slentret fløjtende og tilsyneladende passiv, men med alle sanser åbne gennem byen, der er som gennemtrukket af usynlige skattegrave. Ingen har som Isherwood forstået at gengive den usunde og uheldsvangre duft, der hvilede over Berlin umiddelbart før Hitlers magtovertagelse.

Efterkrigstidens Stockholm er rammen om Aage Dons' roman fra 1948 »Frosten på Ruderne«, der er udsendt som Tranebog nr. 119. Gennem skarpe psykologiske skildringer af emigrantliv i Stockholm belyses et jaget menneskesind i skyggen af krig og nazisme og livet i københavnske kunstner og bourgeoisikredse.

»Den døde Mand«, den anden danske

efterårstrane, er Hans Scherfigs debutroman, en lossuppen satire på det københavnske kunstnerliv, som det leves bl. a. i Café Ølstuen, hvor originalerne færdes, malerne rakker hinanden ned og digterne udtænker dyre og sjældne gloser.

Den sidste Trane i denne omgang er Carson McCullers' gribende skildring af ensomheden blandt fattige i en lille sydstatsby, »Hjertet er en ensom Vandrer«. Forfatteringen, der debuterede med denne bog i 1940, regnes i dag for en af Amerikas betydeligste. Bogen er oversat af Dorette Uldall.

Pris: kr. 4,25 — dobbeltbind kr. 6,25.

Apex of the Atlantics. 170 sider, 136 ill., ca. kr. 50,00. Kalmbach Publishing Co., Milwaukee 3, USA.

Atter en pragtfuld amerikansk bog om jernbaner. Hovedvægten er lagt på illustrationerne, der er første klasses, sådan som det altid er tilfældet med de amerikanske jernbanebøger.

Dertil kommer så, at teksten — trods det den nærmest indskrænker sig til billedtekst — er levende og illustrerende, så man virkelig får noget at vide.

En fortræffelig bog.

Design and Operation of Digital Computers. 270 sider, ill., ca. kr. 50,00. Howard W. Sams & Co., Indianapolis, USA.

Bogen beretter indgående — som antydning i titlen — konstruktionen i hovedtræk af almindelige elektronhjerners og arbejdet med disse. I hovedtræk — ja, for mere kan det ikke blive, når man vil sprede sig over så stort et felt. Men måske netop derfor er bogen en glimrende introduktion.

Computer Circuits Projects You Can Build. 144 sider, ill., ca. kr. 23,00. Howard W. Sams & Co., Indianapolis, USA.

Denne bog bevæger sig vel i udkanten af det, man normalt vil kaste sig over. På den anden side — der findes virkelig de fingernemme personer, der kunne finde på at forsøge sig med hjælpende konstruktioner. Og teknikere ikke at forglemme. De kan virkelig have glæde af tipsene i denne bog.

jas.

Skjern og Omegns Sparekasse

Kontortid: 9,30—11,30 og 13,30—16,00 - Lørdag 9,30—11,30

Fredag også 19,00—20,00

TELF. 207 - GIRO 15824

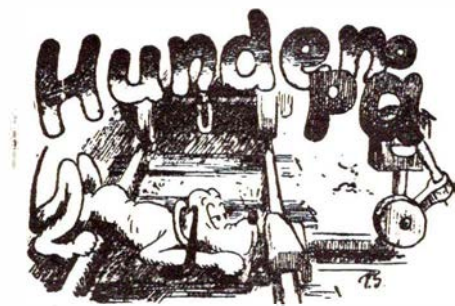
Stiftet 1875

Deres Bank —

ESBJERG BANK

AKTIESELSKAB

— den lokale bank



I anledning af . . .

Forleden fik stationsforstander Josias v. Hackendank sin afsked med pension, og trækker sig nu tilbage fra jernbanevæsnets, som han har tjent støt og trofast i halvtreds år, og jeg mindes med vemod de dage, han stod på Snupperup station, en mand med nye ideer om turist- og jernbaneliv. Sandheden var jo dengang som nu, at man var meget nøjeregnende med koreplanen, som var udregnet af generaldirektoratets fattige fantasi og tilvante livsformer, og Hackendank foragtede sådan noget. Han havde sin egen forfriskende koreplan, hvorefter man kunne køre fra Snupperup til Roskilde over Hobro og Skive, og når en lokal rejsende kom tilbage fra sådan en rejse, havde han haft så mange oplevelser, at han kunne holde foredrag i Frimenighedens forsamlingsaal i tropehat og med langt skæg, men naturligvis var han aldrig kommet til Roskilde, for som Hackendank sagde, hvad skulle han osse der. Den halve times rejse fra Snupperup til Roskilde var spildt tid og faktisk en dod periode i hans liv. I stedet fik han set Ribe domkirke og Himlingøjes dampvaskeri.

Hackendank tog aldrig noget videre for billetterne og hjalp herved generaldirektoratet med opretholdelsen af det underskud, som var direktoratets faste arbejdsgrundlag. Hans plan var at udvikle nye rejsevaner hos personer, som var slovet af de dodsenstriste koreplaner, som udgik fra det livsfjendske hovedkontor.

En dag hændte der noget, som faktisk blev den store oplevelse i Hackendanks lange jernbaneliv. Han sad i sit lille kontor og ventede på rejsende, som ikke kom, da en herre, han ikke kendte, kom ind og stillede sig op ad billetlugen. Denne herre havde en sort maske for ansigtet, så det kunne ikke være en af sognets folk. Han lænede sig op ad billetlugen og pegede med en styg pistol på Hackendank.

— Pengene eller livet, sagde han.

— Penge, sagde Hackendank. De må jo være skor, mand. Vi har da ingen penge.

Med sit ukendskab til jernbanens forhold i denne henseende blev manden gna-

ven, men det lyste svært op i Hackendanks øjne. Her stod nemlig en af statsbanernes allersjældneste kunder, en af den slags, man aldrig glemmer, og han smilede venligt til manden.

— De kan få en billet til Horsens, sagde han.

Dette gjorde manden mere vred, og Hackendank indså, at der måtte mere til.

— Godt, sagde han. — De kan få alle jernbanelibletterne. De bliver ikke solgt alligevel. Lykke på rejsen.

Denne mand kørte derefter på jernbane i samfulde tre måneder, og når man ved, at datidens jernbaner bestod af små lukkede kaninkasser uden andre bekvemmeligheder end foddkulde, forstår man godt, at den straf, han fik, måtte gøre ham til et bedre menneske, og Hackendank fortalte ofte med lysende glæde i sine blå øjne om denne rejsende, som »sad« sin mere på grund af vabler.

— En stor rejsende, sagde han.

Tre måneder efter kom manden tilbage til Snupperup station og sagde, at han havde fået straf nok, og nu bare ønskede sig noget smertefrit at sidde på, helst en gummipude.

Hackendank var de store rejsers mand. Han hadede denne evindelige ind- og udstigning og lukkede gerne omhyggeligt dørene i lås, så ingen rejsende kunne smutte ud ved næste station. Der findes ikke flere stationsforstandere af hans slags i vore slappe tider.

Storkene i Skjern

Skorstenen på Skjern station har haft adskillige storke i år, og de har været til megen fornøjelse for de rejsende, når de storkede rundt på perron 2 og 3. En aften da toget kørte mod Esbjerg måtte det standse op, da 3 storke storkede midt i sporet og ikke reagerede på lokoforerens fløjten. Togpersonalet måtte stå ned og få gennet dem væk!

Fra Museumsbanen

— Hvorfor kjører vi dog så forskrækkelig stærkt i dag?

— Jo, vi havde ikke flere kul til lokomotivet, så vi har måttet spænde bestyrelsen for med dræsinen! Men kjøreplanen gjælder uforandret!

Livserfaring

Assistent Hansen og kone sad en aften og læste i hver sit blad. Stemningen var noget trykket, hvorfor fru Hansen bryder stilheden og siger:

— Det er mærkeligt. Da vi var forlovede var du altid så opmærksom og ven-

lig, men nu mærker jeg ingen venlighed mere!

Hansen ser over avisen:

— Har du nogensinde set én, der løber efter en sporvogn, efter at han er kommet med den?

Barnesorg

— Hvorfor græder du sådan, min lille dreng?

— Min far har, hu-hu, druknet katten.

— Det var ikke pænt af din far.

— Nej, hu-hu- han havde lovet mig, at jeg skulle få lov at gøre det!

Distraction

— Hr. professor, De har en brun og en sort sko på!

— Har jeg det, har jeg det. Er det ikke mærkeligt, og så har jeg endda et tilsvarende par derhjemme.

Råd til damerne

Dersom De skal have nye sko og finder et par, som Deres fodder kan fylde ud — så tag dem. Men dersom det er en jumper, og De finder en der passer Dem — så tag en et nummer mindre!

Falsk reklame!

— Og det tillader De Dem at kalde en delikasseforretning — når De ikke engang har smalskrå!

Varige pladser

— Det sidste sted var jeg i over 10 år!

— Trængte De så til forandring?

— Trængte eller ikke! — Jeg blev ganske roligt benådet — ved regeringsjubilat!

Uhyggelige perspektiver

— Oppe i det nordlige Grønland har de nætter på 2½ måneds længde!

— Tak skæbne, — hvis man lider af søvnløshed!

Og så er der . . .

borgmester A. Michelsen, Rodby, der foler sig som en løber, der udsættes for benspænd lige efter startskuddet og skåret ned til sokkeholderne ved forhandling med trafikministeren.

LIND HANSEN

KULTORVET 14 · C. 6200



LEVERANDOR AF CUCHEER
OG BILLED MATERIALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KO-
BENHAVN OG PROVINSEN

Varde

Deres direkte olieledning –

VARDE 2 12 05

klarer alle fyringsproblemer

BP Varde depot

Jens Ove Hansen, Smedegade 37
Varde

G. H. MØBLER

Vestergade 34–36 – Varde
Tlf. 2 00 53

Alt i moderne nutidsmøbler
Reparation og ombetrækning

Dan Ballesgaard

Handelsgartner
Vesterport – Varde
Tlf. 618

Ringkøbing

Jernbanepersonalets damer anbefales

DAMESALONEN

Nygade 19, Ringkøbing, tlf. 198
1. kl. moderne hårpleje
1. kl. nobel betjening

FEDDERSEN'S

Blikkenslagerforretning

Vester Strandgade 18
Udfører arbejde for DSB
Tlf. Ringkøbing 173

Lemvig

Vestjysk Hushjælp

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

ESSO Service Station

Vestergade 40, Lemvig, tlf. 824
Benzin – olie – vask
smøring

CENTRALBAGERIET

Rødkjærsbro – Tlf. 135
Altid lækkert brød og kager

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 LYNDS

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

FIAT 1100 Special

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

Struer

Jernbanepersonalet anbefales

ESSO-servicestation

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

STRUER BRYGHUS

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

SALON CHANEL

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

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

Hørdum Autoopretning

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

Thisted

SHELL SERVICE STATION

Rutebilstationen Thisted
Dr. Louisegade 12 – Tlf. Thisted 1591
Benzin – olie – vask

FODPLEJE

Fodplejespecialist fru Hanne Collin
J. P. Jacobsensgade 2, Thisted
Aut. af Den alm. danske lægeforening

Rosenbergs Farvehandel

Richard Mønster
Brogade 1 - Thisted - tlf. 211
Tapeter - farver - persienner
linoleum

Skive

SKIVE OG OMEGNS ANDELSVASKERI

Brårupgade 16 – Skive
Tlf. Skive 13 og 424

CITY-SKO

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

O. J. LARSEN

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

RENO-VASK

– en REN vask
Jyllandsgade 41, Skive, tlf. 213
Våd vask – tør vask

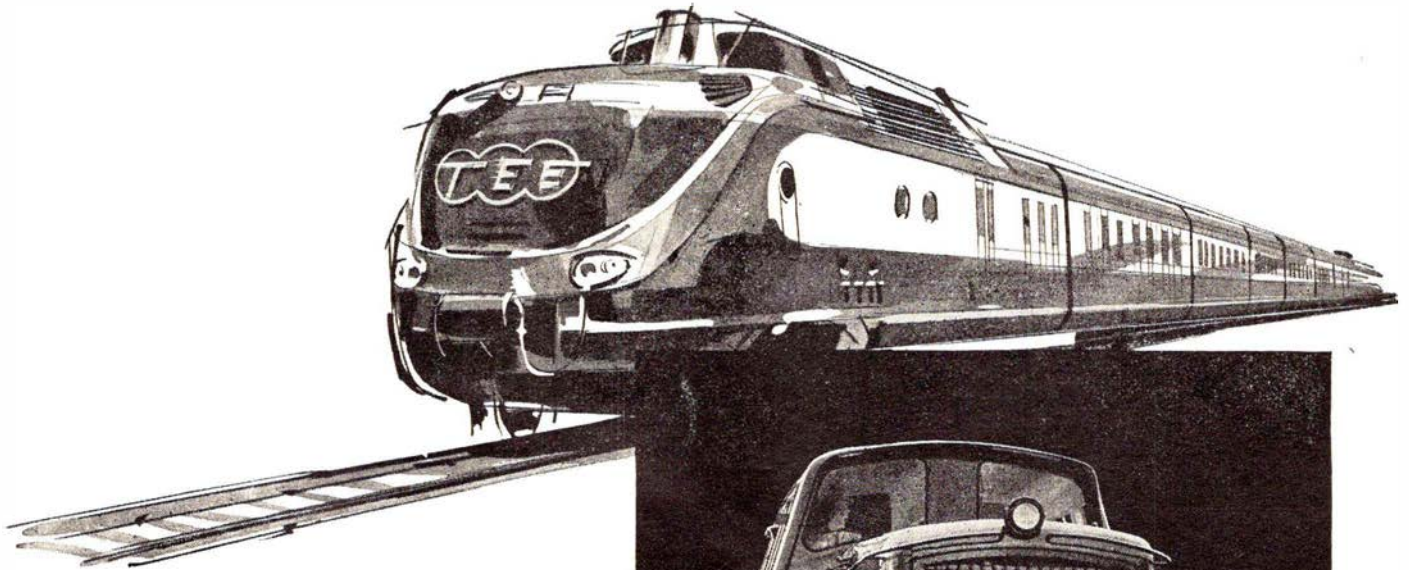
SKATKAMMERET

Torvegade 22, Skive – tlf. 2475
Køb – salg – bytte
af antikke og curiøse genstande
samt bøger

AUTO-VÆRKSTEDET

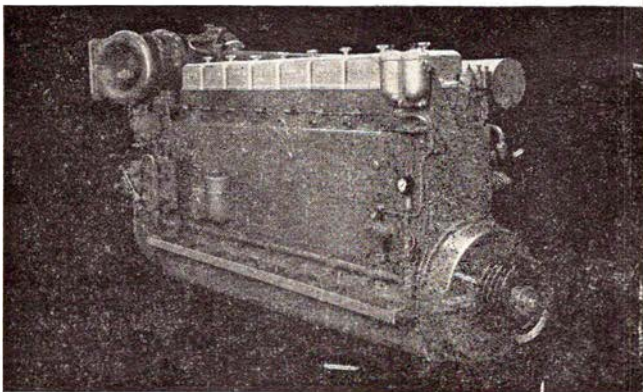
Sv. Ove Sørensen
Grønnegade 13 Nykøbing Mors
Tlf. 673

Alle mærker repareres
Bremse- og koblingservice



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{1}{8}$

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