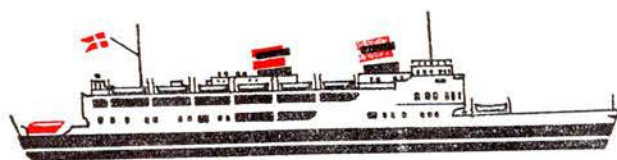


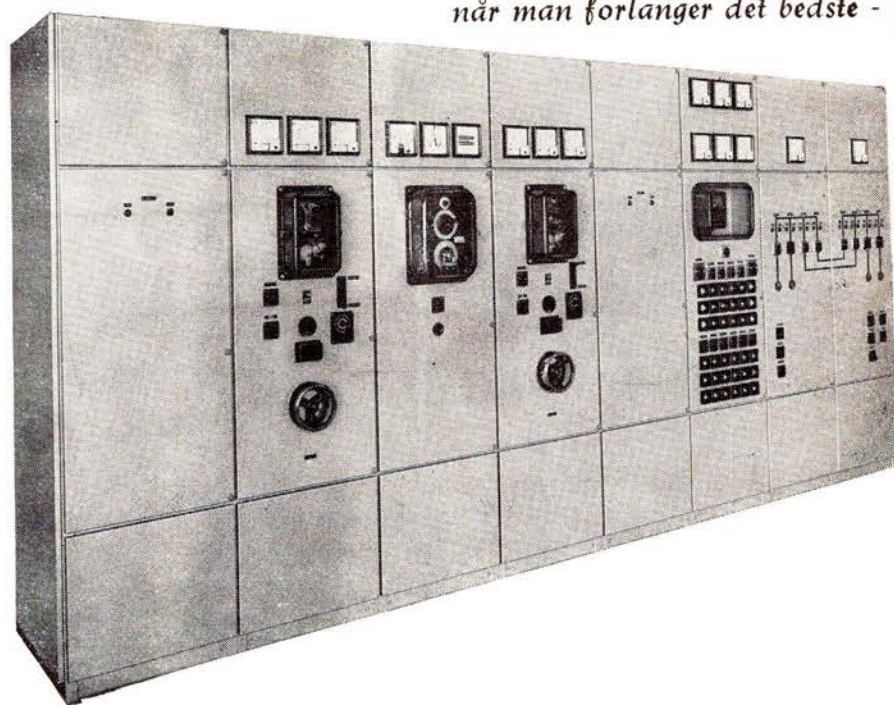
JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

KAPSELEDE TAVLER

Generator- og
fordelingstavle
for en af
loranstationerne
på Grønland



når man forlanger det bedste -



AKTIESELSKABET
E. RASMUSSEN

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

Duros

- det
robuste
rørplade-
batteri

hvor der stilles krav til kvalitet

Det kendte
LYAC-autobatteri
monteres i
alle bustyper.

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

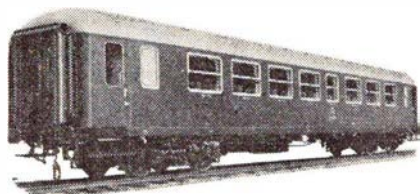


**AKTIESELSKABET ACCUMULATOR-FABRIKEN
KGS. LYNGBY · TLF. 87 16 45**

KIRK



KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER 
HORSENS AARHUS KØBENHAVN N.



VOGNFABRIKKEN
SCANDIA

AKTIESELSKAB
RANDERS
GRUNDLAGT 1861



Gå i Sparekassen

— også når det gælder
lønningskonto

Bondestandens Sparekasse

omspænder hele Sjælland

Det er derfor nemt og bekvemt at have en
lønningskonto i Bondestandens Sparekasse
idet der kan haves på kontoen ved samtlige
Sparekassens 111 kontorsteder

De er på rette spor med en konto i

**DEN SJÆLLANDSKE
BONDESTANDS SPAREKASSE**



JERNBANE-BLADET

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

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

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

Abonnement
10 kr. årlig.

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

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

OKTOBER 1963

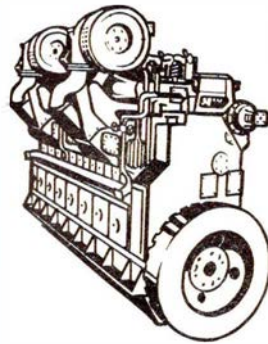
Dette nr. indeholder:

Ved løvfaldstid	side 303
Månedens emner	» 304
Månedens foto	» 305
Sagt og skrevet	» 307
Rutebil nyt	» 307
Erindres det	» 307
September dagbogen	» 308
I få linier	» 309
Privatbane nyt	» 310
En gammel jernbanevogn fortæller	» 312
Model jernbane	» 314
Foto hobby	» 317
Statsanstaltens årsberetning ...	» 321
Personalia	» 321
Fra forretningsverdenen	» 323
Bog anmeldelser	» 323
Hunden på	» 324

Tillægget:

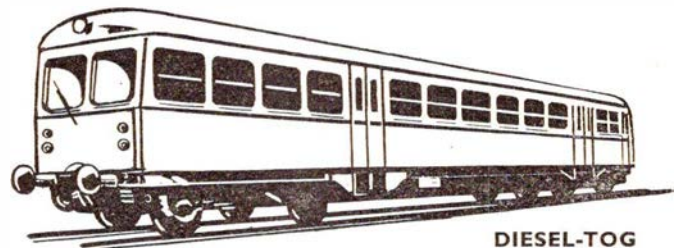
Trafikinspektør Lynges erindringer
sluttes.

MaK



SKIBS-
DIESEL-MOTORER

DIESEL-HYDRAULISKE
LOKOMOTIVER



DIESEL-TOG

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

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

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Film og kuglepenne

Dag- og ugeblade

Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

Aarhus opland

REKORD VASK

Rosenvangsallé 216 – Højbjerg
Tlf. 7 10 19
Våd vask – tør vask – rulle vask
Færdig skjorte vask
Tøjet hentes og bringes

N. C. Andersen

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

Åbyhøj mest mod. vaskesalon

WASCATOR, Chr. Winthersvej 55,
Åbyhøj
WASCATOR - våd vask - tør vask
rulle vask
WASCATOR henter og bringer overalt
Drøj 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

Carita

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

Viby Brugforening

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

Brabrand Mælkeforsyning

ERLING SØRENSEN
Telefon 6 00 70
Kun 1. kl.s mejeriprodukter

Grenåvejs Karosseriværksted

Grenåvej 372. Risskov. Tlf. 7 90 45
Alle skader repareres
på eget værksted

Fredericia

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

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

REKORD VASK

en bedre vask –
6. Julivej 86, Fredericia, tlf. 3645
Våd vask – tør vask – rulle vask
De ringer – vi henter og bringer

FODPLEJE

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

WELLA-salonen

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

KAREN's Fodklinik

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

Skanderborg

Spare- og Laanekassen

for
Skanderborg og Omegn
Telf. 37

Chic Trikotage

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

SKOMAGER

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

TOBAKSHUSET

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

Silkeborg

Alderslyst Foto

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

Vi anbefaler et besøg i
Banegårdsrestaurationsen
Silkeborg
Telefon 717

KNUDS AUTOVÆRKSTED

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

CALTEX Servicestation

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

BP Servicestation

Andr. Flensborgsgade – v. banegården
Horsens
Benzin – Olie – Diesel – Vask
Smøring – Hjulafbalancering
Opladning
De ringer – bilen vi henter og bringer
Telefon 2 19 40

Arthur Davidsen

Radio og fjernsyn
Grejsdalsvej 23, Vejle, tlf. 3980

ESSO Service Station

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

Grenaa

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

UNO-X Service

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

Ved løvfaldstid . . .

Oktober causeri

Igen er en banestrækning dømt til døden. Denne gang strækningen Nyborg-Svendborg, i dag i realiteten en statsbanestrækning, men det var ejerne af banestrækningen Svendborg-Nyborg Jernbane A/S, der enstemmigt afsagde dommen. Skal der ikke ledes længe efter lignende selvmodsigelser, som de der gik forud for vedtagelsen om lukning:

Formanden for baneselskabet, tidligere amtmand K. Friis Jespersen, meddelte, at det standpunkt, bestyrelsen nu var kommet til, var resultatet af mange, lange og trange overvejelser. *Ingen har lyst til at nedlægge banen*, men de økonomiske ofre, der skal ydes for en fortsættelse, er af en sådan størrelse, at det er en uløselig opgave.

Statens repræsentant på generalforsamlingen vil imidlertid gerne høre en tilkendegivelse fra repræsentanterne fra de interesserede kommuner, inden staten selv lægger sin stemme i afgørelsen. *Staten vil nemlig nødig selv foranledige banen nedlagt, hvis andre ønsker det modsatte, men den vil gerne støtte forslag om nedlæggelse.*

I et sognerådsmøde d. 3. september vedtager Hesselager kommune at stemme for, at banen bevares, men på banens generalforsamling stemte repræsentanten for banens lukning! Baneselskabets underskud

stammer fra banens afgift til DSB for at opretholde driften. Baneselskabet får, i lighed med landets øvrige privatbaner, de 60 pct. – godt 158.000 kr. refunderet af staten, og der bliver således kun ca. 105.000 kr. til kommunerne at dække. Men der var ingen der havde mod- og mandshjerte til at slå et slag for banens bevarelse. I stedet valgte man at sige nej til at bevare de mange, der er beskæftigede ved banen, som skatteydere, samt at påføre kommunernes virksomheder og forretningsfolk større godstakster, ligesom den mindre bemidlede del af kommunernes indbyggere er afskåret fra at få del i billetter til reduceret pris.

Der blev fremsat udtalelser om, at der ville blive en meget bedre trafik mellem Svendborg og Nyborg, når trafikken overtages af rutebiler. Hvad med alle de mennesker, der bor omkring stationerne, når det på forhånd vides, at der kun er mulighed for, at rutebilerne kan køre ind til Skårup station?

På Bornholm er alle ikke klar over, at når man standser jernbane-

driften, er det også slut med, at staten dækker 60 pct. af et evt. driftsunderskud på trafikken, der skal erstatte jernbanen. Man har her taget DSB det ilde op, at der er for langt halv dækning af et evt. driftsunderskud, såfremt DSB skal betjene øens bilruter.

Der henvises til, at hver af Bornholms indbyggere årligt betaler ca. 25 kr. til statens tilskud til driften af DSB, og når DSB nu så flot har bemærket, at man ikke vil »tage penge med hjemmefra«, når man kommer til Bornholm, kan man bare tage den halve mill. kr., som Bornholms befolkning i forvejen har betalt til DSB, med derover igen, siger bornholmerne.

I august nr. var overskriften på denne side: Det går bedre og bedre. Der synes nu at vise sig tegn på, at den store beskæftigelse og mangel på arbejdskraft har nået sit højdepunkt. Flere virksomheder har i den sidste tid måttet foretage endog ret store afskedigelser af personale, på grund af svigtende afsætningsmuligheder og dermed følgende store lagre. Noget sådan har vel kunnet ventes, for hele vor tilværelse er som bølger på havet: de kan kun nå en vis højde – og må så falde igen!

–bro

Restaurant »På Fortovet«

og baren på Østerport station

anbefales

POUL GUDMANN

Månedens emner...

Jernbane-hjemmeværnet

Ligesom hæren holdt efterårsmanøvre, var jernbane-hjemmeværnet indkaldt til efterårsovelser, der varer i 6 uger i tiden 30. sept. til 17. novemb. og holdes på DSB feriehjemmet på Knudshoved, hvor man skal igennem tyve kurser og en landsgruppe-konkurrence.

Hvad er jb-hjemmeværnet og hvad er dets opgaver i en krigssituation? Lokofører O. Jelsing, Nyborg, der er leder af afdelingen i Nyborg, udtaler herom i en samtale med Fyens Stiftstidende:

– Jernbanemandens opgave i det fredelige samfunds tjeneste er at få togene til at rulle og sørge for, at rutebilerne oprettholder trafikken til de mindste landsbyer. Men der kan forekomme situationer, hvor jernbanemæssig viden og kunnen ikke slår til. Under optræk til internationale konflikter vil en lammelse af institutioner og virksomheder samt forsinkelse af forsyninger og transporter være et virksomt middel i psykologisk krigsførelse.

I en sådan situation vil det være af uvurderlig betydning for trafikens opretholdelse, at enhver jernbanemand er sit ansvar bevidst og forbereder sig til at gøre en indsats for at hindre, at uvedkommende fratager ham muligheder for at udføre arbejdet.

På grundlag af erfaringerne fra Koreakrigen tillægger man i dag jernbanerne langt større betydning som transportelement under krigsforhold, end man tidligere har gjort. Disse erfaringer, som gælder både aktivt og defensivt forsvar, viser nemlig, at det ikke er så vanskeligt at videreføre jernbanedrift som ellers antaget. Beskadigede spor lader sig forholdsvis let udbedre, og det kan i vid udstrækning lade sig gøre at få forsyninger frem ved at køre på rangervis.

DSB's overste ledelse er naturligvis stærkt interesseret i personalets tilslutning til jernbanehjemmeværnet. Afdelingschef L. Buus-Petersen, generaldirektoratets personaleafdeling, siger herom:

– Statsbanernes ledelse kan kun glædes, når der hos personalet konstateres en følelse af samhørighed med virksomheden. En sådan interesse for vor fælles arbejdsplads kan selvsagt komme til udtryk på forskellig måde, men jernbanehjemmeværnsmanden, der – eventuelt med livet som indsats – vil medvirke til at beskytte banerne og opretholde driften, viser efter

min opfattelse denne indstilling på særlig åbenbar vis.

Kontrollering af godsvognenes omløb

DSB har nu indledt en større registrering af samtlige godsvognes benyttelse og omløbstid. Der har tidligere været en lignende kontrol med nogle af godsvognene, idet et kort, der skulle følge godsvognene på deres løb gennem landet, på stationerne skulle påfores ankomst og afgang m.m. Det var den gang ikke nogen særlig effektiv kontrol, der kom ud af dette, men nu skulle kontrollen blive mere effektiv, da de af stationerne forte formularer, når kontrollen i løbet af 14. dage er tilendebragt, skal sendes til elektronisk databehandling.

Der regnes i øjeblikket med, at der går seks døgn mellem hver gang en godsvogn nylæsses, og man vil gerne finde frem til en bedre udnyttelse af godsvognsparken.

Fra statsregnskabet 1962/63

Af det nu offentliggjorte statsregnskab fremgår det, at DSB har givet et årsunderskud på 118 mill. kr. Indtægterne har udgjort 728 mill. kroner, men udgifterne 846 mill. kroner. Underskudet er mindre end ventet, idet bevillingen lod på 135 mill. Derimod har Post- og Telegrafvæsenet givet et overskud på 66 mill. kroner, mens der kun var regnet med et plus på 36.

Postvæsenet har haft indtægter på 589 mill. kroner, og udgifter på 523. Portointægterne alene har udgjort 326 mill. mod budgetteret 313. I teleafgifter er indgået 196 mill. mod forventet 180 mill.

Statens lufthavne har også givet statskassen nogle rare penge, 919.000 kr. i stedet for, som ventet, et underskud på 3 mill., og Skov- og Jagtvæsenet har glædet finansministeren med et overskud på 3 mill. i stedet for et underskud på 316.000.

Ny færgerute

Kaffehandler Borge Kruse, der tidligere har forsøgt sig som skibsreder, har nu fremsat planer om en færgerute mellem Røsnæs og Ballen på Samsø. Overfartstiden skulle blive på 70 minutter og der skal sejles tre dobbeltture daglig. Endnu har man ikke fundet egnede færge til ruten, da den højst må være 29 m lang for at kunne ligge ved kaj i Røsnæs havn.

Ny type fjernstyring

På et møde i Dansk Ingeniørforenings fynskreds i Odense demonstrerede overingeniør W. Wessel Hansen en ny og billigere form for fjernstyringsanlæg.

Det nye og mindre kostbare system er udviklet af overingeniør Wessel Hansen i samarbejde med Dansk Signalindustri. Man anvender her tonefrekvenser, når man kalder stationerne og får meldinger ind, og det er muligt at skabe en effektivitet, der hvad antallet af frekvenser angår er tilstrækkelig til at dække det behov, der findes på banelinier med en ikke alt for voldsom trafik. Hertil kommer et enklere betjenings-apparat end ved den hidtil benyttede elektromekaniske fjernstyring.

Systemet tages nu i brug på Frederiksværk-banen, hvor man yderligere simplificerer anlægget ved at oprette radio-telefonforbindelse til alle loko. Meningen er at gå videre til andre baner, derunder Lollandsbanen og til nogle sekundære statsbanestrækninger bl.a. Skanderborg-Skjern.

Overingeniøren understregede i sit foredrag, at en yderligere fordel ved det nye system er, at betjeningen ikke absolut kræver specialistuddannelse og dermed store lønudgifter. Man mener indenfor DSB, at opgaven vil kunne løses med statsbanefunktionærer, der har fået en særlig uddannelse.

Ny amerikansk vognvægt

Bestemmelse af den individuelle godsvogsvægt i en togstamme har hidtil været umulig som følge af overførelse af vægt gennem vognkoblingerne.

Den ny vægt er en billig 5 meter vognvægt, der måler hjulparrets eller boggiens vægt ved hjælp af en elektronregnemaskine, medens vognen passerer henover vægten med en hastighed på ca. 10 km/t. Regnemaskinen modtager ca. 50.000 aflæsninger pr. sekund, medens hjulene ruller henover vægten. Vibrationer m.m. dæmpes elektronisk af regnemaskinen, der udskriver middelværdien for vognens totale vægt på en strimmel.

Vi har modtaget . .

Vedr.: loko E nr. 964

»F« har i Jernbane-Bladet for juli d.å. skrevet nogle harmfulde bemærkninger om byttet mellem 964 og SJ' loko R 975. Bemærkningerne indeholder imidlertid et par urigtigheder, der ikke bør stå uimodsagt.

E 964 blev ikke afleveret »møgbeskidt«, som der står i artiklen; den var

dampspulet og rengjort og dermed i en så pæn stand, at der intet var at pege fingre ad. Den blev endvidere afleveret afkoblet og »kold« i henhold til SJ's udtrykkelige ønske, selv om det fra DSB's side både skriftligt og mundtligt var tilbudt at aflevere lokomotivet under damp.

Selv om F's harme utvivlsomt skyldes en i øvrigt anerkendelsesværdig interesse for det desværre hendøende damplokomotiv, bør han dog ikke forivres så meget, at det derved går ud over rigtigheden af hans udtalelser.

Ombytningen er, som det sikkert også er F bekendt, beskrevet bl.a. i »Dansk Lokomotivtidende« og i »Vingehjulet«.

J. P. A. Andersen,
kontorchef i
DSB's maskinafdeling.

Udstillingstog

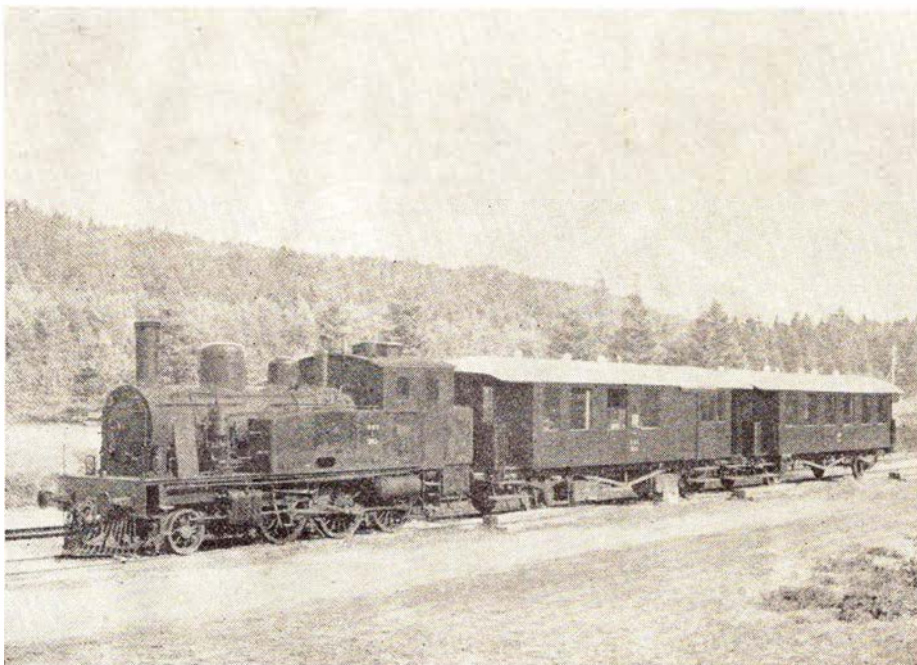
Som så ofte før cyklede jeg en dag en tur ud på den smukke promenade ved lystbådehavnen i Aarhus med den skønne udsigt over bugten til Mols.

Her mødte der mig et sjældent og et glædeligt syn, idet 2 DSB-personvogne, nemlig litra CME 2427 og CP 3238 samt udflugtsvognen CMR 2119, stod oprangeret på sporet på den store velholdte græsplæne. Det viste sig at være et udstillingstog, idet en fabrik i Horsens har ladet vognene ombygge som udstillingslokaler, og i løbet af 52 dage kører de landet rundt for at vise radioforhandlerne og deres personale de nye modeller i TV og radio. I vinduerne så man store billeder af vore smukke TV-spekere. Vognene var forsynet med TV-antener og el-installationer, således at såvel TV som radio kunne ses og høres.

Det er en billig form for udstilling, idet DSB kun tager 38 kr. i leje om dagen pr. vogn, og transporten landet rundt med de 3 vogne koster kun 16.000 kr.

Den ny måde at lave udstilling på har vakt interesse landet over, og besøgstallet har langt oversteget de dristigste forventninger, og det er at håbe, det vil bevirke,

Månedens foto



Horsens Vestbaners restaurationstog i Vrads

Togrestaurationen i Vrads har på grund af personalemangel kun kunnet holdes åben lørdag eftermiddage og søndage og kun efter særlig aftale om hverdagen. Tilstrømningen af interesserede har været stor. Antallet af serveringer har været ca. 100 pr. dag, hvor der har været åbent, men besøgstallet ved toget har været flere

gange større. De fleste er kommet i bil, men der har også været flere togrejsende til Vrads end tidligere. Man håber, at bilisterne efter at have fået en forsmag på den storslåede natur langs banen en anden gang vil tage toget. Lige syd for Bryrup st. er indrettet en trestjernet campingplads.

at andre får lyst til at udstille på samme måde til gavn og glæde for såvel forretningslivet som for DSB.

O. B.

Toiletteforholdene på stationerne

Ved hjælp af heftet »Med DSB – og så til fods« kan man foretage nogle dejlige vandreture, ligesom man selv kan lave mange dejlige fod- og cykelture kombi-

neret med en tog-rejse såvel ud som hjem.

Efter en vellykket fod- eller cykeltur er der 3 ting, man glæder sig til – foruden togrejsen hjem – at komme til banegården og blive frisket lidt op, så man kan være bekendt at blande sig med andre rejsende, og til at få lidt at spise og drikke, idet man altid får en god og hurtig servering til en rimelig pris på banegårdsrestauranten.

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft



Nyt fra hele verden

Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Tegnefilm

— vi har cinemascopé
Central 13540

Glæden ved at blive frisket lidt op går imidlertid desværre ofte tabt på grund af dårlige toiletforhold, og på en rejse for nogen tid siden kom jeg ud for følgende: På Nyborg H kostede det 10 øre at benytte toilettet. Lokalet var meget snavset, gulvet og vaskekummen ligeledes. Der var ingen håndklæder, ligesom der manglede et spejl, hvilket jo er rart at have, når man skal friseres eller barberes. I Odense, hvor det koster 25 øre, var låsen i uorden, men den ved siden af virkede godt nok, hvorefter man altså kom af med 50 øre, og her var heller ingen håndklæder. Man forstår ikke rigtig, at toiletforholdene på så store stationer ikke er i bedre orden. Man skulle da synes, at en mand måtte kunne afses til mindst en gang om dagen at efterse, at alt er som det bør være. – Andre steder kommer man ofte ud for, at der mangler såvel sæbe som toiletpapir, eller i hvert fald en af delene.

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

SILKEBORG HUSHOLDNINGSSKOLE

Åhavevej 46-48 – Silkeborg
Tlf. 67

UNGE HJEMS HØJSKOLE

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

Flere og flere forlanger

Hatting Tvebakker

fordi de er sprøde –
(men tåler ikke stød)



Det var ris, men jeg føler også trang til at rose i samme forbindelse. Eksempelvis kan nævnes, at toiletforholdene i Svendborg er ganske fortræffelige med god plads og alt i den fineste orden, men her er også et flinkt opsyn, der holder orden. Endvidere kan nævnes, at det nu om dage er en fornøjelse at benytte toilettet på mange landstationer, hvor nøglen skal lånes på stationen, idet de er fine og rene mod tidligere, da der ikke var »træk og slip«.

O. Bøye.

Hestebanen i Ulstrup



En fortids rangerhest

Hvor er det forfriskende at se skribenter omtale »rariteter« inden for jernbanevæsen. Det gælder alle all-round-interesserede, medens det behørigt ærgrer dampfanatikere, der mener, at der ved jernbanevæsen forstås damploko.

I artiklen om Langå-Viborg banen i bladet nr. 8 omtales hestebanen i Ulstrup. Fra gammel tid betegnede hestebaner sidespor af let konstruktion til havne- eller in-

dustrianlæg, og disse spor havde ikke godt af lokokørsel, medmindre det da drejede sig om de mindste rangermaskiner (Chaplin, M, Kj m. fl.), og det var kun ganske få stationer, der var udstyret med sådanne småting. Da Hs-maskinerne trængte frem i 90'erne, og sporene forbedredes, kaldtes hestebaner for havnebaner eller private sidespor – undtagen for Ulstrups vedkommende.

Ulstrup station er ikke så gammel som Langå-Viborg banen; der var i 1868 et billetsalgssted, men i 1870 udvidedes stedet til station med fuld ekspedition og hestebane til en anlægsplads ved Gudenåen. Fragtindtægten for hestebanen lå ret konstant med beløb, der oversteg havnebanefragtbeløbene fra adskilligt større stationer, men i 90'erne tog de stærkt af, og det sidste år, der opførtes fragtindtægt for Ulstrup hestebane, var 1904/05. Sporet er formentlig taget op kort efter, da der intet nævnes om det i ordresamlinger fra 1906. – Det var ikke sporets tilstand, der satte lastgrænsen til 6 tons pr. vogn, for den bestemmelse er lige så gammel som hestebanen. Det var hensynet til rangerhesten!

P. T.

Alkens beboere er utilfredse

Det er forståeligt, at man er utilfreds med den indskrænkede toggang. Som eksempel på hvilke ulemper denne medfører for beboerne kan nævnes, at hvis man skal aflægge sygehusbesøg eller på anden måde har ærinde i Silkeborg, skal man fra Alken station kl. 10 om morgenen og har ingen mulighed for at komme hjem før kl. 18.

De postale forhold er næsten lige så fortvivlede. Penge er man sfskåret fra at sende, og vil man sende breve og mindre pakker, skal disse indleveres hos landpostens kone i dennes hjem indenfor en bestemt tid.

MARIPOSILLA

GRANDE

- den mest solgte

HALBERG CIGAR



Forrentning og afskrivning

Tak - for causeriet over sidste måneds neds begebenheder. - - -

Ja, den ulyksalige forretnings- og afskrivningspolitik, som desværre een af vore »egne« opfandt; men der er aldrig nogle, der prøver at gøre op, hvilke milliardværdier, disse baner har skabt for det danske samfund, - f. eks. Bramminge-Langå.

I min grønne ungdom var det sand og hede det meste, med et par små oaser som Grindsted og Brande (Silkeborg ufortalt). Men se nu, hvor mange små og større stationsbyer, der er vokset op der, og virksomheder af forskellig art, og tusindvis af mennesker har fundet levevilkår, som netop banen har skabt; men det er der ingen, der har prøvet at gøre et overslag over. - Men man kan såre bekvemt, og nemt endda!!, sidde i Sølvgade og beregne renter og afskrivninger. - Jeg begriber ikke, - og har aldrig begrebet, at een af »vore egne« var fader til dette misfoster!!

N. P. N.

Sagt og skrevet

Gdr. P. E. N. Skov

- Vi har både de elleve transportkonsulenter og forøvrigt alle stationsledere, godsekspeditorer m. m. som medarbejdere i forholdet til kunderne.

Man kunne med rette bebrejde os, hvis vi blot sad med foldede hænder og lod det være ligegyldigt, om baner som færger havde noget at transportere eller ej.

Det er vi naturligvis ikke, og derfor bruger vi samme reelle salgs- og reklamemetoder som private virksomheder bruger i en fair konkurrence. Jeg ved godt, at der er foretagender, som giver forskellige faciliteter. Det kan vi ikke, men vi har vore rabatlistor, og dem kan vore medarbejdere benytte.

Men det er også klart, at vore medarbejdere ser, hvis vognmand Sørensen forsvinder som kunde og dukker op et andet sted. Så spørger vi naturligvis om årsagen til, at vi ikke mere har hans gods.

Stationsforst. H. M. Mortensen, Pandrup

- Det kommer for så vidt ikke overraskende, da vi har hørt tale om nedlæggelse af banen gennem de sidste 30 år. Men alligevel bliver det for os, der er ansat på Pandrup jernbanestation, lidt mærkeligt at skulle lukke stationen for stedse, da vi aldrig har haft så meget stykgods som netop nu. Gennem mange år har vi haft en konstant stigning, og jeg mener, at banens lastbil, der udbringer og afhenter stykgods i Pandrup, Hune, Blokhus og Nr. Saltum, er en medvirkende årsag hertil. Vi har daglig en hel vognladning stykgods, og flere dage har vi to. Derimod er vognladninger gods desværre blevet en sjælden vare, og persontrafikken er lille. Siden Kaas Briketfabrik holdt op med at benytte banen, er Pandrup jernbanestation så afgjort den største på strækningen Løkken-Aabybro.

RUTEBIL nyt ★

Det er dyrt at genere DSB's busser

En repræsentant fra Kolding havde d. 25. marts i år på hovedvej 10 ved Vonsild generet en DSB bus ved på en strækning af et par hundrede m at køre med en fart på 10 km/t foran bussen, hvorved chaufføren havde måttet foretage katastrofeopbremsning. Repræsentanten idømtes en bøde på 300 kr. og fik korekortet inddraget i et halvt år.

DSB biler med »Prins Bertil«

Da DSB en gang i sommer solgte 7 rutebiler til ophugning, undrede man sig i Kalundborg over, at de blev sendt med den svenske færge »Prins Bertil« og ikke med DSB's både. Grunden var den, at det var køberen af busserne, der skulle betale transporten.

Ved De, at

LEGO-børn

leger bedst!

Erindres det....

For 50 år siden .. Oktober .. 1913

Gedser-Warnemünde-ruten fejrede den 1. oktober 10 års jubilæum med festlighed for personalet i færgerne.

★

Den 22. oktober er det 50 år siden, at den første sporvejslinie i København blev åbnet for almindelig drift.

★

Grosserersocietetet udtaler: »Ved at fortsætte og udvide den bekostelige færgefart Masnedø-Orehoved udsættes landet for, at verdenstrafikken ad konkurrerende linier ledes uden om Danmark.

★

Stubbekøbing-Nysted banens overskud har i afvigte driftsår udgjort kr. 173.000.

★

For 25 år siden .. Oktober .. 1938

Et godstog påkørte d. 2. okt. tre losgående heste på strækningen mellem Ølgod og Skodsbøl. Ved uheldet blev 3 godsvogne afsporet, og store forsinkelser opstod.

★

Hillerød-Frederiksværkbanens overskud udgjorde i dette regnskabsår kr. 17.000.

★

Bestyrelsen for Odder-Hou-banen foreslår denne strækning af banen nedlagt, idet denne banestrækning har givet et underskud på kr. 25.000. - Skinnelegemet er opslidt, og man ønsker derfor at indsætte rutebiler i stedet for tog.

★

Togbetjent E. O. Nielsen fik i dag sine arme kort af under passage på Hoved-

Animo Auto Lakering

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

Gæld r det rejser ... så

VERDENSREJSEBUREAUET

WAGONS-LITS// COOK

VESTERBROGADE 1 - V. - TLF. Mi 2747 *

ikke dyrere ... men bedre

Preben Jørgensen & Søn

Skrædermestre

Jernbanegade 6 - København V. - Tlf. PA. 4707

Uniformer

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, tlf. 700

Den Gamle By's restaurant

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

Vi bor og spiser på

HOTEL WESTEND

Randers - Tlf. (064) *2 53 88
Værelser med moderne komfort
til moderate priser.

banegården. Uheldet skete, da Nielsen ville trække sin cykel over sporet, men ikke bemærkede et kystbanetog, der var under indkørsel.

★

Jernbanebilletten af pap fylder i år 125 år. Billettens opfinder var stationsforstander Thomas Edmonson, på Newcastle-Carlisle-banen.

★

Man har nu opgivet tanken om at *elektrificere Slangerupbanen*. - Muligvis indsættes trolley-vogne fra Rådhuspladsen til Hareskov.

★

Trafikkommissionen foreslår i sin betænkning, at materiel og personale af de yngre årgange overgår til statsbanerne, når privatbaner nedlægges.

★

September dagbogen

Hellerup d. 5. sept. Under sporarbejde mellem Hellerup og Gentofte blev den 47-årige ekstraarbejder Jørgen Lorentzen i nat ramt af et trinbræt, da det sidste S-tog passerede arbejdsstedet. Han var død ved ankomsten til sygehuset.

Eltang d. 5. sept. Da Hamborg-ekspressen ved godt 10.30-tiden havde passeret Taulov st., så lokofører H. Vinter Jensen, Padborg, at en ung mand kom løbende mod toget med begge arme opstrakte som tegn på at toget skulle standse. Det

lykkedes også at få standset et halvt hundrede m fra en markoverkørsel, hvor en ko havde fået en klov i klemme mellem skinnen og en svelle. Først da der kom personale fra Eltang med specielt værktøj, lykkedes det at få koens ben fri. Toget blev forsinket 15 min.

Nyborg d. 6. sept. Da fru G. Knudsen, Nyborg, der er beskæftiget ved togrensningen på Nyborg st., trådte ud fra borgestuen ved Havnegade, blev hun væltet om af et rangerloko. Til alt held kom hun til at ligge mellem skinnerne, så rangermaskinen passerede over hende. Hun havde dog pådraget sig alvorlige skrammer og snitsår.

Hobro d. 18. sept. En 63-årig mand faldt i eftermiddag ud fra et tog mod Ålborg på strækningen mellem Hobro og Onsild. I det samme kom et tog på det modgående spor og påkørte og dræbte manden. Lokoføreren observerede godt nok ulykken, men han havde ingen mulighed for at standse sit tog så hurtigt.

Svenstrup d. 19. sept. Stfst. S. Aa. Christensen, Svenstrup J, så i dag, da han kom ud på perronen for at se to eksprestog passere stationen til og fra Ålborg, at 4 mand af signaltjenestens personale kom syd fra på 2 skinncykler. Det lykkedes stfst. Christensen ved råb og fagter at få varskoet de 4 mand, der

Brdr. Hansen

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

Ligeså uundværlig
JERNBANEN er
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN
for LIVSFORSIKRING

fik reddet både sig selv og skinnecyklerne, for toget passerede dem. De var godt nok klar over ekspressen, der kom fra nord, medens ekspressen fra syd var et forholdsvis nyetableret tog.

Roskilde d. 19. sept. Da en rangermaskine fra Roskilde skulle returnere fra Hede-husene efter at have bragt nogle gods-vogne dertil, så lokofører Curt Kubel, Roskilde, nogle banearbejdere i sporet, hvorfor han ville give advarselssignal med dampføjten, men da han trak i føjten, gled dampprøret til føjten op fra en studs og den skoldhede damp strømmede ud i førerrummet, hvor tre mand ikke kunne se hinanden på grund af dampen. Portør K. A. Mogensen, Ro, sprang ned fra maskinen, der fortsatte for fuld fart, og i faldet slog han hovedet. Overportør Hyrlov, Ro, kravlede ud på siden af maskinen, men da han mærkede, at maskinen ikke standsede, gik han påny ind og fik standset den. Kubel og Mogensen blev indlagt på sygehuset i Roskilde.

Klipleve d. 21. sept. Ved 13.15-tiden kørte en 17-årig ung mand på knallert mod toget fra Sønderborg på overskæringen på Vilsbækvejen. Han var dræbt på stedet.

Samsø d. 27. sept. Da »Jylland« i middags skulle ind til Koldby havn, var storm og strøm så stærk, at skibet mistede styringen og nærmest drev på tværs gennem havneløbet. Alligevel turde man ikke lægge til kaj, men fik atter styring på skibet og fortsatte mod Århus.

Gedser d. 26. sept. Da færgen »Warne-münde« ved 15-tiden skulle lægge til i Gedser, lagde færgen sig på tværs foran færgeløbet. Efter 3 timers forløb kom den ret ind i lejet med sine 6 passagerer. Ved uheldet fik færgen bovporten ødelagt samt en ire i den ene skrue, og der gik et par dage for den atter kunne indgå i driften.

Nykøbing Fl. d. 26. sept. Under rangering på godspladsen blev portør E. O. Petersen ved 13.30-tiden alvorligt kvæstet ved at komme under toget. Ingen har observeret, hvorledes ulykken skete. Han

havde fået brud på begge ben, rygsojlen og andre alvorlige kvæstelser.

Rødby Færge d. 28. sept. Vandstanden ved Rødby Havn var i morges 85 cm under daglig vande, hvorved »Theodor Heuss« to gange tog grunden på vej på turen til Rødby. Da færgen ingen skade tog, fortsatte den sejladsen, men kun med halv last godsvogne.

I få linier . . .

- Færgen »Danmark« forsynes nu med styrehus agter, da færgen under issituationer må sejle baglæns for at kunne forcere Østersøens is. Der vil ikke kunne påregnes isbryderassistance i kommende isvintre.
- Ministeriet har bevilget 435.000 kr. af vejfondsmidlerne til detaljprojektering af den nye Hadsund vej- og jernbanebro.
- Fra 10. sept. er prisen for foreren af biler på Rødby Færge overfarten nedsat til det halve af enkelt- og dobbeltbilletsprisen.
- DSB har lavet en »kalender« over arrangementer, der holdes i København i vinterens løb indenfor sport, teater og udstillinger som idélister for foreningsarrangementer.
- færgeløjerne i Rødby Færgenhavn har vist sig at være for store, således at færgerne lå og huggede i urolig sø. Der lægges nu et ekstra lag bolværk uden på det gamle.
- Storebælsfærgen »Knudshoved« skal ombygges, så den kan indgå i Rødby Færge overfarten til sommer. Ombygningen gælder kiosker, salon til »det kolde bord«, udkørsel agter på vogn-dækket m.m. Ombygningen vil koste 1,5 mill. kr.
- Trafikken over Storebælt har sidste sommer været 11,3 pct. mindre end året før.

Rangeringen på Aarhus H. blev d. 10. sept. standset af en ål, der havde sat sig fast i en ventil til maskinens hydrauliske bremsesystem og derved standset vandtilførslen. Vandet til anlægget tages fra åen.

Ferie- og udflugtssteder

Lad udflugten gaa til

Thyregod Kro

Aa. Kortegaard (ny indehaver)
Tlf. Thyregod 7
1. kl.s spisested

Jernbanehotellet

Jernbanegade 25, Maribo
Telf. 287

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

TURISTHOTELLET

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

»SEVILLA«

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

Hotel Nordland

Vesterbrogade 22, København V
Central 3200

Værelse pr. dag fra kr. 14,00
Enkelt vær. pr. uge kr. 98,00
Dobbelt vær. pr. uge kr. 147,00
Ugebasis er incl. betjening, bad,
telefon, fjernsyn m. m.

Hotel „Krogen“ - Hasseris MISSIONSHOTEL

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

Skibstedvej 4 - Aalborg

Tlf. 2 17 05

Kun 1 km fra Vesterbro, fri parkering

Jernbanerestauranten

FREDERIKSVÆRK St. - Tlf. 791
Frisklavet kaffe - varme pølser -
smørrebrød - sodavand - alkoholfrit øl
Smørrebrød leveres ud af huset.

»De Danske Østersøfærger«s

Restaurationer

GEDSER

RØDBY FÆRGE

Restaurations »Færgeskroen«,
Rødby Færge

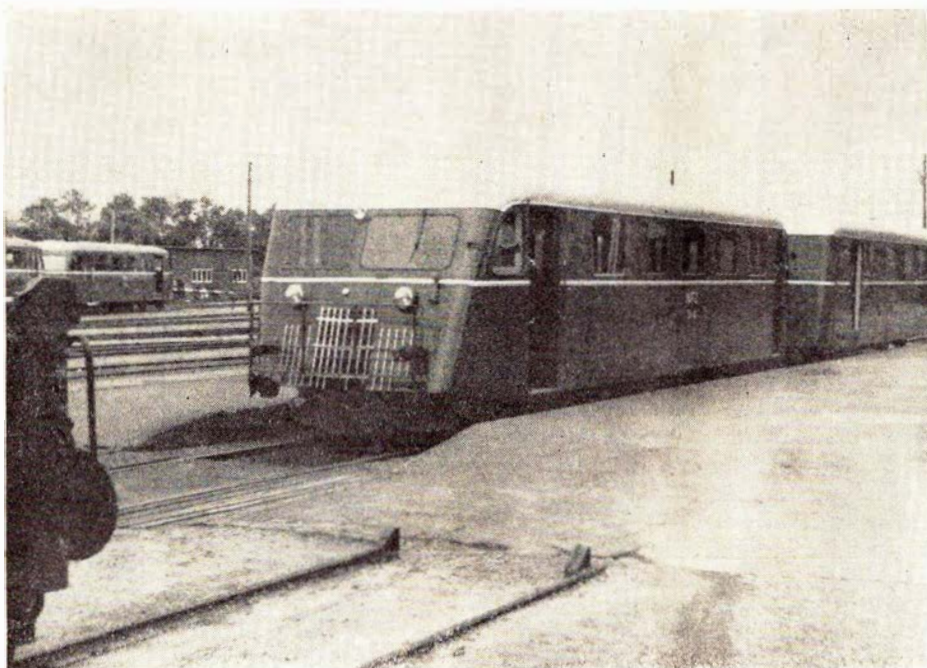


Banegårdsrestaurationsen

HILLERØD

TOM VALÈT

Privatbane-nyt



Mere svensk materiel til privatbaner

Denne gang til Nordfynske Jb. SM 11 og SP 6 ses her på Bogense station..

Efter oplakering og fornøden ændring er dette togsæt indgået i den daglige drift i samløb med banen ovrigt skinnibusser.

Formen er kun lidt afvigende fra den gamle garde, og koblingsmetoden er ens,

hvilket betyder, at fuldstændig samkøring med det øvrige materiel er mulig.

Med taravægt 12,6 hhv. 8,5 tons og med 46 hhv. 30 siddepladser er her erhvervet et tog, der byder de rejsende endnu lidt behageligere transport end de øvrige »små røde«.

Privatbanernes delegeretmøde

Delegeretmødet holdtes i år i Ebeltoft-hallen d. 6. og 7. september. Delegeretmødet indledtes med at formanden for ETJ, S. B. Lund, Ebeltoft, bød de godt 200 delegerede velkommen i Ebeltoft og formanden for de danske privatbaners fællesrepræsentation, borgmester Robert Holm, Horsens, aflagde beretning. Han sagde bl.a.:

— Der har i det forløbne år været udgiftsstigning på 5,7 mill. kr., der for en del skyldes indførelse af omsætningsafgiften, de to portioner dyrtidstillæg, der kom til udbetaling fra 1. april, samt det særlige lavtlønstillæg.

Det må imidlertid hilses med tilfredshed, at det nye reguleringspristal igen i juli er faldet, således at vi ikke får en

yderligere dyrtidsregulering fra den 1. oktober.

Det kan ikke undgås, at temmelig store udgiftsforøgelser har medført underskud på de fleste baner, dels kommer takstforhøjelserne ofte efter at udgifterne er begyndt at stige og dels er det vanskeligt at hæve taksterne så meget som der egentlig er anledning til. For alt for voldsomme stigninger vil betyde nedgang i befordringen.

Desværre har det stigende underskud i forbindelse med den strammere kurs, som er indført for statens finanser, givet udslag i en procentvis nedsættelse i statens tilskud til underskudsdekningen. At det kniber med at få udgiftsstigning og forøgelsen til at holde trit er ikke noget specielt privatbanefænomen. Det stigende underskud bør ikke i sig selv føre til mindre procentvis statstilskud.

Postgodtgørelsen

Borgmester Holm kom også ind på postbefordringsspørgsmålet og han oplyste, at som følge af takststigninger, der har fundet sted hos postvæsenet, ønskede banerne en forhøjelse af betalingen for postbefordring og i dette spørgsmål var man nået til enighed.

Trafikminister Kai Lindberg

— Man skal gå forsigtigt til værks med nedlæggelse af privatbaner. På den anden side ved vi jo, at der på visse baner bliver mindre og mindre at køre med. Statens tilskud til banerne er som bekendt variabelt. 10 baner har fået tilskuddet sat ned, fordi de viste dalende indtægter. Vi går dog ikke under 60 pct. uden at optage forhandling med banerne, men jeg må gøre opmærksom på, at en del nedsættelser udmærket kan finde sted for det regnskabsår, man befinder sig i, man vil dog tage hensyn til den trafik, der er på de enkelte baner. Kommuner, der ikke vil betale til en privat bane, kan tvinges til det — og det samme kan amterne. Ved indgåelse af nye garanti-perioder vil vi se på, om alle kommuner er med, og jeg er ikke sikker på, at der er juridisk baggrund for, at man kan tvinge dem til at betale underskud.

Kai Lindberg sluttede med at takke privatbanerne for det store arbejde de udfører, og han sagde bl.a.:

— Der vil stadig i mange år fremover være brug for banerne, men vi er nødt til at rationalisere for at følge med og det vil betyde, at nogle baner må ophøre.

Til næste års mødested valgtes Ålborg.

MANDSKABSVOGNE

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



Hurtig levering — lempelige betalingsvilkår — evt. leje med forkøbsret

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

Nørresundby H d. 10. sept. En varebil, hvis fører ikke så blinklysene, der var i gang, da et rangertræk skulle over Limfjordsbroen, blev påkørt og trukket med af toget. Da chaufføren så, at bilen var ved at vælte, sprang han ud fra bilen, men gled på de regnvåde sveller. Farten var ikke større end, at han kunne kravle foran bilen til toget standse.

Nordenskov d. 16. sept. Sidste skinnebus fra Grindsted mod Varde påkørte ved 22-tiden to kreaturer, der gik i sporet. Køerne dræbtes og skinnebussen afsporede, men ingen af de 11 passagerer kom noget.

Aså d. 20. sept. Ved 8-tiden blev en personbil påkørt af toget til Aså på en privat overskæring. Bilen blev slået godt 40 m af toget. Føreren af bilen blev hårdt kvæstet, medens en passager var kommet i klemme og var dræbt.

Søvind d. 21. sept. En skinnebus påkørte ved 16-tiden en tyr, der var kommet ind på banen ved Thorup Volde trinbræt. Skinnebussen afsporede og det tog Falck fra Horsens flere timer med at få fjernet resterne af tyren, og få skinnebussen på spor igen.

Skævinge d. 25. sept. Da et godstog ved 14-tiden var under indkørsel på Skævinge st, afsporede to svenske godsvogne læsset med jern i indgangssporskiftet. Resten af dagen måtte de rejssende udskiftes til og fra tog på begge sider af uheldsstedet.

Klarup d. 27. sept. En skinnebus med 27 passagerer afsporede i efterm. i indgangssporskiftet på Klarup Station. Motorfører A. Eriksen, Ålborg, opdagede, at sporskiftet stod på »halvt« og satte katastrofebremsen på, men afstanden var for kort og skinnebussen afsporede. De rejsende blev kastet omkuld i busen, men ingen kom noget til. Uheldet

skyldes hærværk, idet begge hængelåse var fjernede og lå ved siden af sporskiftet. Derefter var der lagt noget i klemme i tungerne, hvorefter kontravægten var drejet om i så godt som normal stilling.

Sidste dag på Hjørring—Løkken—Åbybro

Med næstsidste tog fra Hjørring fulgte 57 medlemmer fra HP's pensionistforening med den 80-årige alderspræsident lokofører Søren Larsen i spidsen. Larsen kørte maskinen for indvielsestog i 1913. På turen blev toget forsinket 23 min., da alle ville tage ordentlig afsked med stationerne og deres personale. Efter at man havde festet på Åbybro kro, tog pensionisterne tilbage til Hjørring med sidste ordinære tog, der ankom til Hjørring kl. 22.40.

Sidste tog fra Hjørring kl. 23.35 overnattede i Åbybro og returnerede søndag morgen med bl.a. 25 medlemmer fra Dansk Modeljernbane Klub, der var på afskedstur med HLA.

Lollandsbanen

Finansudvalget har nu tiltrådt en bevilling på omkring 5 mill. kr. til anskaffelse af nye tog. De 75 pct. ydes af staten, medens de interesserede kommuner betaler 25 pct. mod pant i banens materiel.

Det bliver ikke som tidligere omtalt svenske tog, men de nye tog bygges på tysk fabrik. Det ligger udelukkende i, at der fra den tyske fabriks side er lavet forskellige forbedringer, såsom kraftigere undervogne, kraftigere boggiere, bedre bremssystem og bedre udstyr og isolering for støj m.v. Ligeledes er der fra tysk side afgivet garantier for lobeegenskaber, garantier, som man ikke kunne få fra anden side. På denne baggrund bliver det tyskerne, der fik ordren. Princippet er det samme med sammenkobling af tre-fire vogne med køremulighed fra begge ender, og iøv-

rigt bliver togene udstyret med alle tidens raffinementer med hensyn til luftopvarming, dobbeltvinduer, dobbelt isolering i vægge o.m.a.

De nye tog ventes leverede i foråret 1965.

Præstøbanens likvidation

er nu stort set tilendebragt. Der mangler kun salget af et par mindre fribaneparceller til anslået værdi på ca. 3.000 kr. Udvalget har indbetalt godt 2 mill. kr. til Statsanstalten for livrentetegninger til banens personale. På basis af status regnes der med en dividende på 85 pct. af likvidationen.

Hjørring—Hirtshals-banen — En rettelse

Under artiklen: Tillykke og farvel til HLA banen i sept.-nr. skrev vi, at direktør Aage Velling havde udtalt, at man i fremtiden skulle være fri for at regne med underskud på Hirtshalsbanen. Direktøren har bedt os dementere denne udtalelse.

Horsens—Odder-banen

havde sidste år et underskud på 178.723 kr. mod 162.848 kr. i 1961/62. Antal rejsende var 4,5 pct. mindre. Alle de interesserede kommuner har nu tiltrådt at garantere for banen endnu i tre år, men så skal det også være slut, siger bl.a. Odder kommune.

Kerteminde-banen

Underskudet blev her 667.547 kr., hvilket er 70.899 kr. mere end i fjor. Banen har en del rutebilkørsel til Lindøværftet, hvilket har resulteret i et overskud på rutebildriften på 11.597 kr. mod et underskud på 25.081 kr. i fjor. Banens drift er garanteret til april 1966, men allerede i det kommende forår vil bestyrelsen indkalde de interesserede kommuner til et møde, for at få fastslået om banen skal fortsætte ud over dette tidspunkt.

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 høstet, stiller vi til Deres disposition når det drejer sig om civilt tøj. 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 rentetilæg.



I. B. SCHILDER

Nørregade 7 - København K - Central 2058



En gammel jernbanevogn fortæller . . .

(Lovlig frit efter H. C. Andersen m. fl.)

År 1879

Der var saa dejligt ude paa Stevns! De milde Vinde kjærtegnede den frugtbare Jord. Alle glædede sig over de skønne Landskaber og den vindskibelige Befolkning. Men een Ting savnede den driftige Egn: En Jernbane! Den blev til Virkelighed i Aaret 1879. Der havde rigtignok alt fra 1864 været en Slags Jernbane fra de store Kalkbrud ved Faxøe til Ladepladsen, men Forbindelsen med Sjællands andre Jernbaner etableredes først fra 1879. Og det blev en rigtig Jernbane! Den Øst-Sjællandske Jernbane fra Kiøge til Faxøe og fra Haarlev til Rødvig kom i Stand, og nu rullede Togene henover Stevns til Gavn for Alle paa Egnen.

Jeg kom til Verden i Vognfabrikken »Scandia« i Randers, hvorfra utallige Jernbanevogne og andet Godt er udgaaet. Ogsaa alle mine Sødskende paa ØSJS, som min Jernbane kaldes, kom derfra samtidigt. Og fin var jeg! Havde »Scandia«s Directeur Conrau set mig, havde han nok sagt »smukke Vogne, smukke Vogne«, som han senere havde for Vane at sige. De lyse Bogstaver og Tal stod smukt til min dybe rødbrune Farve. Noget Navn kunde ikke tilkomme mig, for det var forbeholdt de smaa emsige Lokomotiver: Kiøge, St. Heddinge, Faxøe og Rødvig. Senere fandt Skarns Folk paa at kalde dem for »Pusterørene«, hvad harmede mig overvættes. Jeg maatte nøjes med et Bogstav og et Nummer, og jeg fik tildelt D 11. »D« kjendetegnedes, at jeg kun førte III. Vognklasse. Jaja, lé I kun! Nok ved jeg, at en af Forkjæmperne for Indførelse af Jernbanedrift i Danmark regnede, at III. Klasse skulde være forbeholdt »Daglejere og andre simple Filk«, men det skulde dog gaa anderledes.

Stundom kunde jeg nok være lidt misundelig, naar mine Søstre, der hed Litra B og C, og som havde I. og II. Klasses Coupeer, havde nyskelige Comtesser og andre Adelige som Passagerer, naar de skulde til Valø eller andre af Stevns smukke Godser; jeg maatte da nøjes med Lakajerne og Tjenerne, men det smagte da altid af Fugl. Mine solide Træbænke var velegnede til Trængsel, for de var ikke saa zarte som de Plydses Sæder.

År 1928

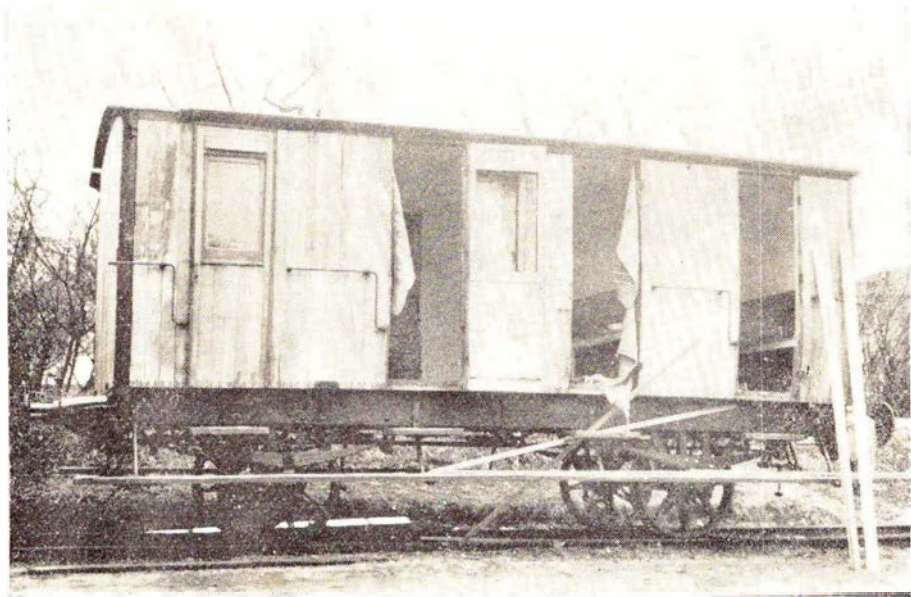
I næsten 40 Aar kjørte jeg i den daglige Trafik paa ØSJS, og jeg troer nok at

kunne sige, at jeg har været min Bane en god Vogn! Med Tiden ankom ganske vist nogle nye Vogne af anden Type, naturligvis ikke nær saa kjonne som os fra 1879, men vi affandt os dog med dem. Men i 1928 var det som om der skulde ske uheldsvangre Ting; da ankom nemlig nogle besynderlige Kjøretojer, som bevægede sig paa Skinnerne uden Dampens Hjælp. De saae sære ud, for de havde Vinduer baade for og bag, og tilmed brummede de saa ækelt, naar de kjørte. Man kaldte dem for »Motorvogne«; fra Siden lignede de ganske vist Personvogne, men noget mystisk var der ved dem. »Krimskrams«, tænkte jeg, »dem faar Klintekongen snart gjort Kaal paa.« Det fik han imidlertid sit Doje med, for de første kjørte i samfulde 33 Aar, og tilmed kom der flere af dem. Værst var det næsten, at de havde Lov til at kjøre paa Statsbanerne, for det maatte ingen af os andre fra 1879. Jeg trostedes dog altid af de milde Vinde, der fortalte mig de smukke Sagn om Klintekongen, der vilde fra Elverhøj, og da skulde en stor Glæde vederfares mig.

Aaret 1928 kom til at betyde meget for min Bane. De brummende Uhryer overflodiggjorde flere af mine Søstre, og de stolte Damp-Lokomotiver saaes ej heller saa ofte mere. Den strenge Directeur, som min Bane dengang havde, vilde have Regnskabet forbedret, og nogle maatte det

jo gaa ud over. Men at det skulde gaa ud over mig og mine fine Søstre, havde jeg dog ikke troet. Mine Brødre, Pak- og Godsvognene holdt bedre Stand ligesom Postvognene med de fornemme Vaabenskjolde paa Siderne; kun sjældent saaes disse i Følge med Brummevognene.

Alt i 1926 var det som om ingen tænkte saa meget paa mig. Jo, naturligvis om Sommeren, naar glade Børn skulde paa Fornojelsestur, saa var vi ikke Vogne nok paa Banen, og mine Søstre med samme Litra og endda nogle af mine Brødre maatte ud med de glade Unger. I 1928 syntes jeg rent forglemt, og jeg maatte staa og kjede mig i Haarlev. Mit Litra og Nummer var snart udviskede, men en Dag blev jeg atter malet til Misundelse for mine Brødre. Jeg kroede mig i glad Forventning om en ny Tid med Ære og Værdighed; nu havde man indset, at de nymodens Brummevogne og andre letbenede Jernbanekjøretojer ikke kunde maale sig med os fra den gamle Garde. Men ak – Hovmod staar for Fald! Alt, hvad jeg havde i mig, blev taget ud, og de mærkværdigste Sager anbragt i mig i Stedet for de hyggelige Bænke, og se om de ikke gav mig et nyt Navn i Stedet for Litra og Nummer: »Hjælpevogn« kaldte de mig minsandten. »Krimskrams«, tænkte jeg, »alle disse nymodens Paahit; vent blot, til Klintekongen faar Nys om dette Miskmask.« Jeg spekulerede, saa det knirkede



ØSJS D 11 (hjælpevogn)

Job uden- og inden for DSB

Sluttelig vil jeg fortælle lidt om, hvad jeg ellers har fået tiden til at gå med, såvel uden for DSB som ved særlige job inden for DSB.

Jeg giftede mig i 1922 og fik to børn, der nu begge er gift og har hver et barn. Det var i slutningen af tyverne, at familien forogedes til fire, og fra 1928 til 1933 havde jeg et pænt supplement til min assistentløn ved ekstraarbejde som revisor i Handelsbankens hovedafdeling, hvor 35-40 stats- og kommunalt ansatte mødte hver dag, og hver havde sin eller sine bøger at revidere. Vi kunne komme når som helst efter klokken 16.30, arbejdet var akkord, vi gik når arbejdet var endt på ca. 1½ time – et behageligt ekstraarbejde og ret vellønnet.

I 1933, da det trak op til muligheden for advancement, overvejede jeg at slutte med dette ekstraarbejde, men jeg slap for at tage bestemmelsen, da banken gik over til maskinbogholderi, og vi blev alle sagt op. Fra samme dag blev jeg trafikkontrolør, og min samlede indtægt blev således nogenlunde den samme, men jeg slap for ekstraarbejde, hvad jeg iøvrigt heller ikke ville have haft tid til, da arbejdet som leder i køreplanskontoret ikke var fra 9 til 16, men så godt som hver dag betydelig længere, og så med mappen fuld af arbejde med hjem.

Siden har jeg ikke haft lønede ekstraarbejder, men arvede et par ulønnede job efter min forgænger Gether, nemlig som formand i Biblioteket og formand for Husholdningsforeningen af 1873. Begge disse har jeg desværre måttet ophæve, biblioteket fik færre og færre medlemmer, ganske naturligt på grund af de mange gratis kommunebiblioteker, og Husholdningsforeningen måtte ophøre da DSB gik over til maskinbogholderi, og ikke mere kunne have individuelle fradrag på lønningslisterne. Fra begge foreninger blev der nogle penge tilovers, renterne af pengene fra biblioteket går til et årligt boglegat til den flittigste elev på jernbaneskolen, pengene fra Husholdningsforeningen skænkedes dels til »Landsforeningen mod Børnelammelse«, dels til »Røde Kors«s katastrofehjælp.

I en årrække har jeg været medlem af bestyrelsen for »Statsbanepersonalets Spare- og Låneforening af 1883, de sidste år som formand. Inden for Jernbaneforeningen har jeg i en årrække været medlem i bestyrelsen af vor kreds, de sidste år tillige medlem af Jernbaneforeningens hovedbestyrelse.

I de sidste 8 år har jeg været medlem af Gentofte Rotaryklub med klassifikation »Trafikadministration«, og et par år præsident i Klubben. Gentofte Rotaryklub var den første, der startede erhvervsvejledning i skolerne, – det er nu lovfæstet, og skoledirek-

toratet har overtaget arrangementet, men jeg er stadig erhvervsvejleder i Gentofte kommunes skolevæsen i faget »Etablerne«.

Udvalgsarbejde

Inden for Etaten har jeg deltaget i en række udvalg, i 1934 personvognsudvalg, i 1947 trækraftudvalg, i 1952 S-banernes udbygning, i 1953 Pakhus-U-udvalget. I sidstnævnte udvalg besluttedes det at bygge pladslæsningsanlæg i stedet for pakhus, og tanken videreføres nu med bygning af tilsvarende anlæg på Nørrebro og til erstatning for det gamle pakhus U på Godsbanegården. Systemet med pladslæsningsanlæg er i sin oprindelse et Gb-system, og i ovennævnte udvalg fastsloges, at udgiften til betjening af et anlæg var ca. halvdelen af udgiften til betjening af et pakhus, ligesom den hurtige stykgodsbefordring i tog 2069 er mulig gennem læsning ved anlæg, men ikke mulig ved læsning gennem pakhus. Den drivende kraft i gennemførelsen af dette system var distriktschef Herschend, der ikke veg fra den tanke, at her var noget af det rigtige, og på hans grundlæggende ide fortsattes arbejdet i dag.

Sammen med Herschend, Luplau-Jansen og Butzbach foretog jeg en tjenesterejse til Stockholm, bl.a. for at se de sidste finesser ved det nye ilgodsmagasin i Stockholm. SJ er ikke rigtig indstillet på pladslæsning, men på Stockholm norra – svarende til Godsbanegården hos os – måtte de slutte indleveringen klokken 15 for at nå afgang samme aften. I en anden anledning var jeg en gang på tjenesterejse i Finland, og jeg benyttede lejligheden til at se lidt på pakhus-tjenesten på Hålsingfors godsekspedition. På den tid i begyndelsen af 1950-erne var det således, at kunderne måtte telefonere i forvejen og få opgivet tid for indlevering af deres gods på pakhuset!

Senere opstod begrebet »kontaktudvalg« i stedet for almindelige udvalg, formentlig for at spare den 10 krone, som almindelige udvalgsmedlemmer har lovmæssig krav på. Den nye opfindelse »kontaktudvalg« benyttedes ved alle store og omfattende arbejder, f.eks. København H's sikringsanlæg, Helsingørs sikringsanlæg, toldpakhusbyggeri, S-bane Glostrup-Tåstrup, og andet lignende, og de i arbejdet implicerede blev simpelthen beordret at tiltræde kontaktudvalget. Ordningen var iøvrigt efter min mening udmærket, og en del skriftlig korrespondance blev undgået.

Sammen med en del andre fra kontaktudvalget for sikringsanlægget på København H, var jeg på en tjenesterejse til Frankfurt a/M, hvor den gang det nyeste på sikringsteknikens område

var at finde. Fler-postsystemet, således som vi har det hos os, forsvinder, og fra een enkelt post dirigeres alt, rangering, spor-skiftning, signalgivning o.s.v. På København H bliver sikrings-tjenesten tilrettelagt på samme måde, dog med een post for hvert af de to områder, nær og fjern, og det er endda ikke udelukket, at det kan ændres således, at der kun bliver een post, og alle de andre forsvinder.

Studierejser

I 1939 kom der til distriktet en indbydelse til at besøge Verdensfirmaet L. M. Ericsson og der se på fjærnstyring og det nyeste på telefonområdet, og udpeget til at rejse derop blev daværende signalinspektør Gotzsche og undertegnede. Det var en herlig uge – hver dag var helliget en af firmaets mange afdelinger, og efter besigtigelse formiddag og eftermiddag var den pågældende afdelingsleder vært ved middag og aften. Den sidste dag var vi sammen med en snes afdelingsledere til middag hos chefdirektoren i hans hjem – vi havde heldigvis stukket vores smoking med i kufferten. Jeg mindes direktør Windahl, der efter en cocktail og dermed »læggen bort titlerne« sagde til mig:

»Her får du en drink, den er god for maven – siden skal du få en punch, den er god for alle ting.«

Igennem en årrække har jeg været medlem af »Nordiska Järnvägsmannasällskapet, Sällskap for järnvägsforskning«, en nordisk sammenslutning, der er 90 år gammel, og som har bundet mange jernbanemænd fra de nordiske lande sammen i et ubrydeligt venskab. Jeg var i 8 år formand for den danske trafiksektion og deltog i mange sektionsmøder i de forskellige lande. Hvert 4. år afholdtes et »almänna möde«, hvor så mange medlemmer som muligt med fruer deltog, og jeg har deltaget i sådanne møder i alle fire hovedstæder. Vore fruer fik rejsen frit – ellers betalte vi selv og foreningen. Det var herlige og festlige møder, der altid sluttede med en banket i civil galapåklædning, og jeg har ved disse banketter besøgt Stockholms Stadshus og Ackershus Slot i Oslo. I Hälsingfors boede jeg på et kollegium lidt uden for byen, og også dette lidt primitive – men absolut velordnede arrangement var oplevelsen værd.

Ved et af de store møder i Danmark var jeg sammen med distriktschef Herschend med at ordne en eftermiddagsudflugt til Fredensborg med eftermiddagsthe på Hotel »Store Kro«, og denne udflugt gjorde en sådan lykke, at jeg mange år efter af nordiske venner er blevet mindet om, hvor herlig denne tur var. Vi var en tur i Nordmandsdalen og så på alle stenfigurerne, og jeg

løse klokken det og det, og at det holdt på perronens venstre side, når han kom op ad trappen, og så var han på Nørrebro, når toget holdt anden gang. Den rejsende takkede og dinglede over på perron 4, men en times-tid senere kom han igen, og nu var hans tone lidt mere truende:

»Sig mig engang, hvornår går du hjem, så jeg kan komme til Nørrebro?«

Tonen er fri og frejdig, og hvis der ved DSB er brug for personale, der ikke lader sig påvirke, men i alle forhold bevarer roen, så er det ved S-togstjenesten en bakkeaften.

Personalet ved S-togene er et særligt korps inden for togpersonale og elektroforere, nogle togførere kan lide tjenesten her, andre finder den lidt for ens og søger over i de »lange skinner«. Men når der en sjælden gang er uorden, og især det vi kalder »den store tur«, hvor togene, hvis de skulle følge deres plan med tognummer, ville halte flere timer bagud, og hvor al tur-skifte og personaleafløsning går i fisk, ja, så har jeg aldrig hørt nogen beklage sig, aldrig et surt ord, var der ingen afløser til normal tid, nå ja, så kører jeg en omgang til. Det har altid glædet mig at konstatere, at der kunne gå sport i det, at dette her var noget der skulle klares, og at tjenestetidsregler måtte hvile lidt. Og vi andre måtte lukke det ene øje – somme tider dem begge to – fordi overholdelse af almindelige bestemmelser af trafikmæssig karakter simpelt hen var umuligt, hvis der overhovedet skulle kores.

Ledsagelse af kongetog m. m.

Endelig vil jeg nævne, at en tilsynsførende trafikinspektør også har særdeles behagelige job som at ledsage kongelige personer på rejser her i landet. Det forer blandt andet med sig, at vi – »mine trafikinspektører« – som Hans Majestæt siger, bliver inviteret til aftenselskab med vore fruer, og jeg til taffel på Fredensborg Slot en gang om året.

Som bekendt har Kongen en hobby foruden musik, og det er jernbaner. Og han er altid interesseret i at drøfte enhver nydannelse inden for DSB, ligesom han er særdeles velbevandret i koreplan, tognumre, materiel m.v. Ved min sidste ledsagetur, da majestæten skulle til Holland til bisættelse, overrakte majestæten mig sit fotografi i ramme med kongekrone og med sin egenhændige underskrift med tak for hyggelige ledsagetur. Og det har vel også indbragt et par dekorationer foruden Ridderkorset af Dannebrog, således Ridderkorset af den svenske Nordstjerneorden og Officerkorset af den Æthiopiske Stjerneorden.

gerne over pladsmangel er slet ikke berettigede, idet en passende fordeling i alle togets vogne ville skaffe god plads til alle. Men ingen magt på Jorden kan få rejsende fra Hellerup nordpå mod Klampenborg til at tage plads andet sted end i forreste vogn, fordi udgangen både i Charlottenlund, Ordrup og Klampenborg er i togets køreretning. Her er måske en opgave for fremtidens anlægsfolk, når de bygger S-stationer, hvis de kan lægge udgangen midt for togets holdested! Min forgænger i embedet, Gether, stod en dag ved et Klampenborgtog på perronen i Hellerup og så, hvordan alle folk havde klumpet sig sammen der, hvor forreste vogn ville holde. Efter at have sagt hvem og hvad han var, anbefalede han de ventende rejsende at gå længere ned ad perronen, for der ville være bedre plads bag i toget. Kun ganske få reagerede ved at bevæge sig længere ned, men en dame reagerede med følgende udbrud:

»Så kan jeg ved Gud ikke forstå, at De ikke sætter en vogn mere i fortoget.«

I tilsynsområdet må vi være meget opmærksomme på aktuelle begivenheder, der straks over indflydelse på antal rejsende i S-tog. Begivenheder som trav-, cycle- og galoplob samt Dyrehavsbakken ligger fast, så her bliver problemet kun, hvis det os-regner og der må aflyses. På Kongens fødselsdag er der vældig tilstrømning for og efter vagtparaden, og den første udsalgssdag i stormagasinerne skal alle fruere til byen, og så må der sættes flere vogne i både i fortog og bagtog.

Dyrehavsbakken

Dyrehavsbakken trækker mange rejsende både ud og hjem. Jeg har set perronen i Klampenborg fyldt med hjemvendende rejsende til hvert tog time efter time, og der gik dog tog hvert 5. minut. Publikum på disse hjemture – også ofte på udturen – er ikke altid lige rolige eller ædru, deres opførsel er absolut ikke pletfri, og deres tale og udtryksform er afgjort uhovist. Et par uniformerede betjente på perronen dæmper tonen lidt ned, men i togene udfolder de sig uhæmmet.

Nogle fumler rundt og kommer i forkert tog. En vagthavende trafikkontrolør i Hellerup fortalte, hvordan han en sen aften blev antastet af en mindre ædru mand på perron 3 med spørgsmålet:

»Hvorfor bliver du ved med at sende toget til Svanemollen, når jeg skal af på Norrebro?«

Den vagthavende var straks klar over, at den rejsende var gået i forkert tog på perron 4, og han forklarede ham nu hvordan han på perron 4 skulle afvente tog mod Frederiksberg over Van-

havde, uden egentlig med tanke på at få brug derfor, studeret på hvad oprindelsen egentlig var til denne opstilling. Men da alle de mange deltagere stod derude og bare kiggede, sagde afdelingschef Jyrdal pludselig, om der da ikke var en der kunne fortælle gæsterne noget om, hvad det egentlig var de så. Nu kunne jeg pludselig træde til og ved et lille improviseret foredrag fortælle, hvad det var vi så.

»Järnvägsmannasälskapet«

I slutningen af 1940-erne besluttede Styrelsen i »Järnvägsmannasälskapet« at etablere studiekredse, hvor een fra hvert land blev udpeget til at udarbejde beretning om et bestemt emne. Det første emne for trafiksektionen var »Rangerproblemer«, foreslået fra Norge, og under norsk ledelse, og vi fire holdt en række møder i de forskellige lande, og resultatet blev en diger beretning. På et af møderne i Finland havde vi indlogeret os på et jernbaneferiehjem, der lå ved Saimensoen, et primitivt, men hyggeligt sted. Her var jeg for første – og eneste – gang i finsk badstue, men da jeg på opfordring af vennerne kom op på den overste hylde i den skoldhede badstue, kom jeg hurtigt ned igen – den hede var mig for voldsom, og jeg foretrak en dukkert i de friskeølger i Saimensoen. Jeg kørte med toget fra Åbo til Hälsingfors gennem det af Russerne besatte Porkala-område for nedrullede gardiner og med opslag i kupecerne om, at det var strengt forbudt at forsøge på at se ud ad vinduerne – og det var jernskodder, der var for. Men ellers gjorde Russerne os ingen ting, og da vi var ude af området, kunne vi gå ud og studere det mægtige russiske lokomotiv, der nu spændte fra. På mit første besøg i Finland syntes jeg, at hjemrejsen burde gøres gennem Finland via Haparanda og ned igennem Sverige, en lang og ensformig tur, som jeg ikke oftere har foretaget. En anden gang, da jeg havde travlt, fløj jeg fra Hälsingfors uden stop til Kastrup og tog videre til et møde på Nyborg Strand, og jeg nåede at spise frokost i Finland, drikke eftermiddagskaffe i København og spise middag på Nyborg Strand – ikke noget at tale om i dag, men som min første flyvetur syntes jeg det var storslået.

Det næste studieemne var et svensk forslag om »Beholdertrafik« under svensk ledelse, og også til dette blev jeg udpeget som deltager, og igen kom en tyk beretning for dagens lys. Det 3. emne er på mit forslag, det er endnu under arbejde og drejer sig om »Godsvognsomløbet«, og lederen er overtrafikinspektør T. Nielsen i Aarhus.

Studierejse i Tyskland 1938

En anden tjenesterejse gik i 1938 til Tyskland sammen med distriktchef Herschend, trafikinspektør M. E. Jensen og nu afdøde Dr. ing. Larsen, og vi skulle i Minden ved Hannover, Oberlahnstein ved Rhinen og i Nürnberg studere »Zugüberwachung«. Det var i Hitlers glansperiode, og jeg mindes endnu med et lille gys den mægtige tavle i indgangen til Reichsbahndirektion Mainz med ordene:

»Hier ist grüß Heil Hitler obligatorisch«.

Ved vore besøg ville vi gerne have grafiske koreplaner med hjem for nærmere studium, men det blev ikke tilladt. Da vi på hjemturen så M. E. Jensen trække en grafisk koreplan op af mappen, spurgte vi hvor han havde fået den fra, for dansk var den ikke, og han svarede, at den havde han »hugget«, d. s. vores fremviser i Nürnberg et øjeblik havde vendt ryggen til.

I min tid som tilsynsførende trafikinspektør har jeg haft hverv som censor ved jernbaneskolens eksaminer i mange forskellige fag, og det ophørte først ved min afsked.

»Lokotører« i London

Endelig vil jeg fortælle om en ganske privat rejse, jeg foretog til London for at besøge min datter, der efter studentereksamen havde taget plads i huset hos en engelsk familie for at lære sproget rigtigt. Jeg havde kontaktet en kollega, trafikinspektør Black, der havde været i København for at se på bybanetrafik – han var leder af en sektion i Londons undergrudsbane, og han ville afse en dag til at vise mig omkring i denne trafik. Vi entrede et tog og gik ind i førerummet, hvor lokomotivføreren efter at have hilst straks sagde:

»Do you want to drive?«

Efter at choket havde lagt sig, blev jeg nærmest tvunget ned på førerpladsen, hvor jeg under opsyn af lokomotivføreren kørte toget en time. Jeg har aldrig kørt et dansk S-tog, men den engelske fører fandt intet usædvanligt i at lade mig køre.

er vist noget man skal være meget forsigtig med at sige, og de, der siger det, kan jo kun skønne, og der er en god portion »skøn« i en virkelig rentabilitetsberegning for S-banen.

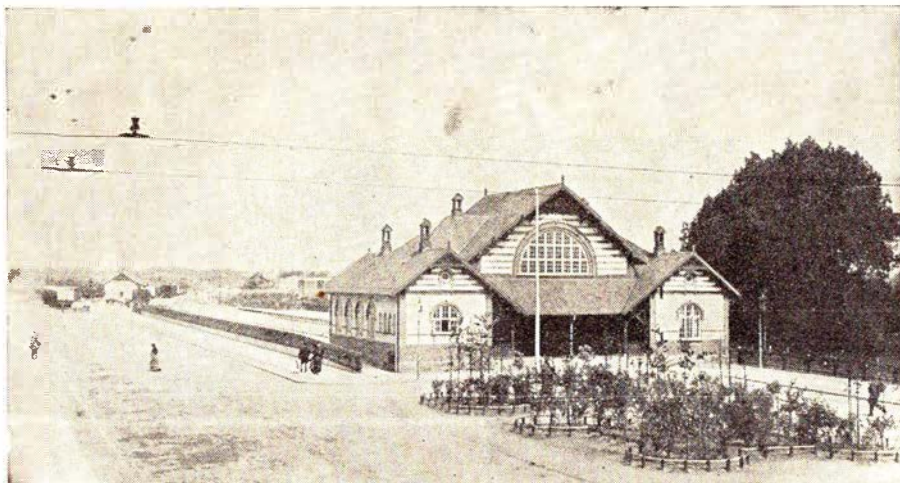
Jeg har været med til at lave flere sådanne beregninger sammen med så store eksperter som distriktchef Herschend som formand, og nuværende professor P. H. Bendtsen, der er Dr. techn. i jernbanebygning og byplanlægning, og så har man vist lov at sige, at de beregninger, der kom ud af dete arbejde, trods al mulig skøn, ikke kunne komme ret langt fra virkeligheden. Og virkeligheden er da vel den, at S-banen ingenlunde er en guldgrube, men at det vel nogenlunde balancerer.

Jeg har haft den glæde at være med i S-banernes tilblivelse til nu, fra 1934, da de første S-tog kørte Frederiksberg–Hellerup–Klampenborg, København–Hellerup og København–Valby, og til 1962, hvor forarbejderne til næste etape Glostrup–Tåstrup har stået på arbejdssedlen. Desværre kom den først i gang i 1963, så dens indvielse næede jeg altså ikke at få med.

Jeg har været med i udvalg om S-baner, senest i udvalg om S-banernes udvikling, herunder også tunnelbaner. Det kan vel derfor ikke undre, at S-banerne er mit hjertebarn, og vel heller ikke undre, hvis jeg i de senere år, hvor almindelig tilpasning og nedskæring blev nødvendig, kunne blive en lille smule stædig, når man gik for hårdt frem inden for S-banen. Jeg synes stadig, at et godt aktiv skal man ikke forringe, men tværtimod arbejde op og forbedre. Fra et medlem af et af S-banecudvalgene faldt der en gang en udtalelse om, at S-banestationerne kunne ikke blive små nok – og så må man vel nok have lov at vise nogen forundring – men det er da heller ikke praktisk i dag, når vi ser på de nye, Virum, Sorgenfri, Hvidovre og Brøndbyvester. Men mange af de gamle lider af uhyggelig pladsmangel, og det giver en rigtig dårlig betjening af kunderne.

S-togs myldretid

Selve S-togene er populære – jeg har det fra mange rejsende, også bilejere, der gerne tager den daglige tur frem og tilbage med S-tog. Og efterhånden som vanskelighederne med parkering stiger, må DSB kende sin besøgstid og kæle for S-banen. Det er meget få klager der kommer ind over S-togene, flest naturligvis over pladsmangel, men her er to faktorer, der sætter en grænse, nemlig antal vogne, og en fornuftig hensyntagen til økonomien. I myldretimerne kan siddeplads til alle ikke skaffes – ingen S-bane i verden kan det – og inden for vort byområde må begrænset antal ståpladser også påregnes. Men mange af kla-



Slangereupbanens station i København L 1906

hen og investerer formuer på fornyelse eller modernisering, og det var da også en nedslidt bane, DSB overtog.

Der gik ikke mange år efter overtagelsen før der så godt som intet var tilbage af det overtagne – trækraft, materiel, spor, stationer, alt er fornyet eller ombygget. Men trods al umage med bedre køreplan, bedre materiel, så er og bliver det en dårlig forretning, så længe den ikke elektrificeres og føres ind til centrum.

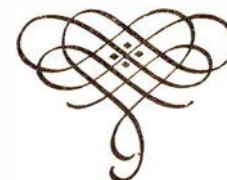
Det nuværende projekt med at føre banen til København L og derefter over Svanemøllen til centrum bliver meget kostbart, og næppe nogensinde rentabelt, – de rejsende fra banens opland vil formentlig med fordel kunne benytte de utallige busser, der ender ved Nordbanens S-stationer, og derfra med S-tog tage ind til centrum.

S-togene begyndte i 1934

S-banerne er et kapitel for sig inden for 1. tilsynsområde. Det er de eneste elektriske baner inden for DSB, de eneste baner med stiv køreplan og så hyppig kørsel, og endelig de baner, der trods de få kilometer strækning giver DSB over halvdelen af det samlede antal rejser på DSB. Det er naturligvis korte rejser, og i stort tal rejser på abonnementskort, altså til nedsat betaling. Mange mener, at S-banen er en guldgrube for statsbanerne. Det

Epilog

Og nu sidder jeg som pensionist og tænker tilbage på de mange år ved DSB og hvor lykkelig jeg egentlig har været, en lykke, som jeg ikke tror mange trafikfolk i fremtiden kommer til at opleve. Vi lever i teknikens tidsalder, og fremtiden bliver teknik, hvor menneskene mere og mere bliver overflødige, og jeg tror ikke, at jeg vil komme til at savne eller længes efter at komme tilbage til det, der hedder fremtidens jernbaner.



Indhold

	Side
Barndomsårene	3
Jernbaneårene begynder	6
Trafikelev	7
Hillerød G	8
København H	9
Nivaa	11
Vedbæk	12
Maaløv	13
Nytårsaften i Maaløv	14
Københavns Godsbanegaard	15
Jernbaneskolen	16
Kvistgaard 1912	17
Overkammerherren	18
Sporskiftelygten i Kvistgaard	18
Østerbro 1914	20
Soldatertiden 1915	21
Vedsted	21
Juleaften 1915	23
Cirkus Bech-Olsen	23
Igen i Hillerød	26
Nørrebro	26
Gamle klude og lopper	27
1. distrikt 1919	28
Genindkaldelse 1929	28
Generaldirektoratet 1932	30
Trafikkontrollør 1933	30
Trafikinspektør af 2. grad 1938	30
Besættelsestiden	31
Trafikinspektør 1945	31
Tilsynsførende trafikinspektør 1945 til 1962	32
En tilsynsførendes dagligliv	33
Publikumsklager	34
Slangerupbanens overtagelse 1948	35
S-togene begynder i 1934	36
S-togs myldretid	37
Dyrehavsbakken	38
Ledsagelse af kongetog	39
Job uden- og indenfor DSB	40
Udvalgsarbejder	41
Studierejser	42
Järnvägsmannasällskapet	43
Studierejse i Tyskland	44
„Lokofører“ i London	44
Epilog	45
Navneliste	47

overbevisning om, at det kan andre gøre bedre end de, der daglig har med det at gøre. Som oftest munder en klage over personalet ud i, at pågældende var næsvis eller uforskammet, medens det aldrig oplyses, at klageren ofte selv har givet bolden op. Men jeg har altid sagt til personalet, når sådanne klager indlob:

»Lad dog være med at svare igen. Lad klageren være nok så ophidset, men svarer De igen i samme tone, så er De inde i skænderi, og så får De ikke medhold.«

Ikke alle har den ro og besindighed, der skal til, men jeg mindes et tilfælde med en klage over en ældre ekstraarbejder, der stod kontrol på en S-banestation. Klagen lod på, at kontrollen havde været uforskammet, men det blev pure nægtet af den anklagede, og så tilføjede han:

»Hvis der var nogen, der var det, var det da den rejsende.«

»Hvad sagde han da til Dem?« spurgte jeg.

»Han sagde, at jeg var en senil gammel idiot, men det er jeg da ligeglad med.«

Det turde nok siges at være hård konfekt, men svaret igen – nej, det havde han ikke. Klagen blev afvist, lidt udglattende.

Der verserer iøvrigt mange jernbaneeksdoter om klager og svar, både fra DSB og fra andre lande, og her kommer en fra et fremmed land.

En rejsende var ved benyttelse af sovevogn i et sydosteuropæisk land blevet befængt med utøj, og han klagede i den anledning til jernbanedirektionen. Efter en rum tid kom svaret med beklagelse, det kom da ganske bag på administrationen, det måtte være et helt isoleret tilfælde o.s.v. Men ved en fejl ved ekspeditionen var der ved afsendelsen af brevet sket det, at der i kuverten sammen med brevet lå en lap med få ord, skrevet med samme hånd, som havde underskrevet svaret. På lappen stod: »Giv ham det sædvanlige lusebrev.«

Slangerupbanen overtages af DSB 1. april 1948

Tiden løb, og der er f.eks. ikke en station i området, der ikke har skiftet leder mindst et par gange. Efter krigen skulle vi overtage Slangerupbanen, og jeg var medlem af det udvalg, der blev nedsat for at forberede overtagelsen. Slangerupbanen havde omtrent fra sin start stået for at skulle elektrificeres, men blev det aldrig – og er det heller ikke endnu. Men uden at komme ind på det jernbanepolitiske, så kan man vel ikke bebrejde en bane med sådanne årevis udsigter til ændret driftform, at den ikke går

Ingen rejsende var dræbt, men flere var kvæstet og bragt på hospitalet. Og så kom jo afhøring og rapportering, så det blev en travl pinse.

Også S-togsnedbrud med større eller mindre uregelmæssigheder i toggangen var naturligvis begivenheder, der bragte uorden i den daglige rutine, omend jeg mener, at der under hensyn til de mange tog og den intensive trafik var forbavsende få nedbrud, mest bestående af sporskifteuorden, motoruorden, sjældent af ledningsbrud. Til gengæld bevirkede de få ledningsbrud de længste stop i trafikken, som regel op til et par timer, og bagefter gik der lang tid, før trafikken kunne kaldes normal.

Jeg mindes også engang da et voldsomt skybrud stoppede kloaker og forårsagede oversvømmelser i en række underføringer og viadukter, bl.a. mellem Charlottenlund og Hellerup, hvor en række S-tog efterhånden fyldte alle spor, og var utjenstedygtige på grund af vandskade eller lynnedslag i motorer. Et langt My-tog fra Hillerød – »Molboen« – fik jeg til at tage et nedbrudt S-tog »På næsen« med ind til København – sikkert det mærkeligst oprangrede tog, der nogensinde er set. Det tog hele næste dag for Falck at få pumpet viadukten under Tranegårdsvej tom for vand.

Den alvorligste ulykke i min tid var et togsammenstød i Snekersten, hvor et tog fra Kvistgård kørte ind i et udkørende tog mod Espergærde, og her blev 3 mennesker dræbt.

Men ikke mere om disse triste minder.

Publikums klager

En ret væsentlig – og meget tidkrævende – del af trafikinspektørens arbejde er afhøringer, der kan dreje sig om alt muligt fra klager fra publikum over personalet, uenighed mellem personalet, uheldig optræden og adfærd fra personalets side, enkelte på grund af spiritus, andre på grund af kasseuorden. Man må vist egentlig beundre statsbanernes regnskabsordning, kontrol og revision, for kasseunderskud står ikke på ret længe, og løber aldrig op til store beløb før opdagelse. En affære som »Badenhoff« eller »Marki de Sade«, hvor millioner kan forsvinde, er utænkelig. Jeg mindes kun eet tilfælde, hvor vi under en rutinemæssig revision konstaterede bedrageri med billetter for ca. 20.000 kr., og det medførte naturligvis politianmeldelse, straf og afsked.

Klager fra publikum – jeg synes selv, at det er forbavsende få, vi modtager af den slags, når hensyn tages til det meget store personale, og til den danske mentalitet, der tangerer i retning af mangel på respekt på alt hvad der hedder autoritet, og en

Navneliste

	Side
Ambt, gdr.	7
Bech-Olsen, dir.	23
Bendtsen, H. P., prof.	37
Bennik, stfs.	32
Bentzen, A. P., tas.	20
Bentzen, G., gxp.	20
Berg Petersen, tas.	12
Buch, M. C., gxp.	15, 16
Butzbach, E. E., stl.	41
Bønnelycke, Emil, tas.	5
Bønnelycke, Erik, tkth.	5
Christensen, Th., stfs.	17
Crone, frk.	17
Fobian, P. C., oas.	7
Gether, F.	31, 40
Germundsson, tinsp.	20
Goelé, C. L., tinsp.	28
Gormsen, M., stfs.	8
Gøtzsche, H. V., sinsp.	42
Hansted, S. C., stfst.	28
Hansen, stabssergent.	29
Harboe, Rolf, tinsp.	19
Harhoff, J. C., ktch.	6
Hedin, C. G., tas.	7
Herschend, W., distch.	41
Holm, L. M., stfs.	20
Hougaard, A., tas.	8
Husted, A., stfs.	11
Høgdaal, J., stfs.	21
Højer, tas.	7
Haarløv, R. R., trbest.	31
Ifversen, pastor.	4
Jeppesen, A. O. A., tinsp.	20
Jensen, armtinsp.	28
Jensen, J. P., tas.	17
Jensen, M. E., otinsp.	28
Kistrup, rektor.	5
Koefoed, A. C., fuldm.	8
Langkilde Larsen, tinsp.	28
Laur. Larsen, fiskegros.	9
Liebrau, gymnastikl.	5
Lissner, C., stfs.	13
L.r. Martin.	14

	Side
Lützov Knudsen, tev.	12
Neergaard Nielsen, tas.	20
Nicolaisen, A. P., pt.	18
Nielsen, N. P., tas.	7
Nielsen, T., oinsp.	43
Nielsen, Hugo, stfs.	28
Mogensen, lærer	5
Olsen, R. J., tas.	6
Olsen, E. A., tinsp.	12
Oxholm, kammerherre	18
Raffenberg, J. P., stfs.	7, 19
Rasmussen, V. C., stfs.	16
Ringberg, oas.	9
Roosen, oktl.	30
Sack, K. T., stfs.	5
Skov, gxp.	8
Skovsted, H.-H. C., tbest.	18
Skjøt, gxp.	8
Starck, F. W., gxp.	27
Stuhlmann, C. V., tas.	7
Sørensen, A., ming.	30
Thomas, toldinsp.	12
Tuxen, K., tas.	5
Willert, togf.	17
Wilsbech, stfs.	11
Windal, dir.	42
Ziemann, A. F. H., tbest.	28



»Ja, Bennick, jeg ser kun en fornuftig udvej – forsvind så hurtigt De kan, og lad os ikke se Dem før krigen er forbi – det varer ikke ret længe.«

Det gjorde Bennick, toget kom til Måløv, og jeg vendte mig om på den anden side og sov videre. Det var min første opgave af særlig art i marken, men min spådom om krigens ophør gik i opfyldelse.

I min tid som leder i køreplanskontor, togkontor og tilsyn har jeg siddet i en række udvalg og deltaget i job og rejser, som ikke direkte kan henføres til pågældende stilling, men jeg tror, jeg til slut vil komme nærmere ind på dette område.

Om en tilsynsførende trafikinspektør har jeg i mine yngre dage hørt mange historier, hvordan telegrafens gik langs linien »insp. i toget«, om den trafikinspektør, som tog afsked, steg på toget og stod ud på den anden side, for lidt efter at vende tilbage, og andet lignende. Lad mig straks sige, at jeg nodig ville være trafikinspektør på den måde, og jeg ved, at ingen af mine nuværende kolleger øst og vest for Storebælt ville drømme om at optræde sådan. Så hvis historierne er sande, så er der sket en glædelig mentalitetsændring. Trafikinspektoren er nok foresat for stations- og togpersonalet, men det skulle ikke være nødvendigt i vore dage at gribe til sådanne midler for at skabe fornøden respekt om stillingen.

En tilsynsførendes dagligliv

Livet som tilsynsførende trafikinspektør er ingenlunde stille-siddende. – Distriktschefen pålagde os ligefrem, at det var ude vort virkefelt lå. Men en del sager skulle dog skriftligt behandles, og i mit område med bl.a. de store københavnske stationer var der aldrig mangel på sager, og der blev absolut ikke færre efterhånden som årene gik. Men tiden i togene skulle også udnyttes, så det var nærmest normalt at proppe en »stak« sager i mappen og foretage en første gennemgang undervejs. Nogen fast tjenestetid kunne der ikke blive ud af det – man var til rådighed dognet rundt, og ikke så sjældent måtte han rykke ud i aften- og nattetimerne. Men heldigvis kan alvorlige ulykker eller uheld i min tid tælles på få fingre.

Jeg erindrer en pinselørdag, hvor vi havde en togafsporing ved Mordrup på grund af en lastbils påkørsel af bommen og sammenstød med toget, hvor dog ingen, ikke engang lastbilens fører kom noget til, men næppe var toget bragt på ret køl, og vi var på vej hjem med hjælpetoget, for der kom melding om, at et S-tog var kort op bagi et andet S-tog på Dybbølsbro station.

i mine Vanger, paa hvad man havde tænkt sig, jeg skulde kjøre med.

Det blev sandelig nogle sære Ture, jeg kom ud paa. Kjøreplanen kjerede man sig nok ikke saa meget om mere, for kun sjældent kom jeg ud at kjøre paa Banen, bemanded med stærke Mænd, og naar vi holdt, var det enten en af mine Sodskende eller en helt fremmed Jernbanevogn, der var kommet ud af Sporet, eller ogsaa var Toget collideret med Kjøretojer fra Landevejen, Alt lige fra Jumber til Damptrømler. Stadigt sjældnere var der Brug for mig, og i aarevis maatte jeg kjede mig sammen med andre henstaaende Vogne, medens nye og besynderlige Kjøretojer rullede forbi med Passagerer og Gods. Kun Vinden havde jeg at tale med, den lune Vind, der bragte det frugtbare Stevns den nødvendige Væde. Den havde nu for mig den lidt besværlige Virkning, at der groede Mos og Lav paa mig i den fremherskende Vindretning, men den trostede mig ideligt ved at minde mig om Klintekongens Loft. Fare hen, fare hen! Forlængst havde jeg fundet ud af, hvorfor man kaldte mig »Hjælpevogn« – for det var jo mig, der trængte til Hjælp! Og den fik jeg – hor blot:

År 1961

En kold Dag i 1961 mærkede jeg, at noget skulde ske. Jeg saa i det Fjerne 3 Mænd stile hen imod mig. »Klintekongen og hans Følge,« jublede det i mig. »Nu skal jeg atter komme til Ære og Værdighed,« og jeg kroede mig endnu en Gang: Hovmod staar for Fald. Det var ikke Klintekongen og hans Følge, men Jernbanens Directeur og tvende højst forskellige medlemmer af Dansk Jernbane-Klubs Bestyrelse, der kom for at beskue mig, og se, om den groveste af dem ikke straks befamlede mig og fandt de moste Steder under mine Sideben. Jeg skjælvede af Rædsel for, hvad der skulde ske med mig; maatte jeg lide den samme grufulde Skjæbne, som var blevet mine samtidige Sodskende til Del? Bortslæbes bag i et Godstog for at ende som Vrag, Træstykker og Jernstumper hos en hjertelos Vandal? Dog, saa galt skulde det ikke gaa mig. Den godhjertede Direktor havde Sans for mit Værd, og jeg blev foræret til Dansk Jernbane-Klub, som endda vilde gjøre mig i Stand, saa jeg vilde blive lige saa fin som jeg var, da jeg kom til Stevns.

Men hvad jeg dog maatte lide! Forst skal man saa gruelig meget Ondt igennem, sagde den gamle Digter. Og Ret havde han – flere Gange. Alene Kjøreturen bort fra mit kjære Stevns var saa »rystende«, at jeg aldrig vil glemme den. Godt var det, at jeg til Folgeskab havde min Broder, Reservepakvogn E 23; han

var lige som jeg blevet foræret til Dansk Jernbane-Klub og skulde ligeledes gjøres i Stand som jeg. Han havde haft en lige saa mærkværdig Skjæbne som jeg, men se! Det er en anden Historie. – Vi kjørte ad helt fremmede Baner bort fra Kiøge, gennem Byer med Huse som Reoler, ad andre Baner med Snore over Skinnerne, hvad de saa skulde gjøre godt for. Man hev og sled i os, vore møre Sider vækede, vore Vanger knagede, og vi blev endelig efterladte paa et stille Spor nær den besynderlige Snorebane, hvor nogle meget massive Personvogne hvilte sig. Paa det samme Spor, som vi blev anbragt paa, stod flere Vogne, der tilhørte Dansk Jernbane-Klub, og de fortalte mig, at vi var kommet til Klampenborg.

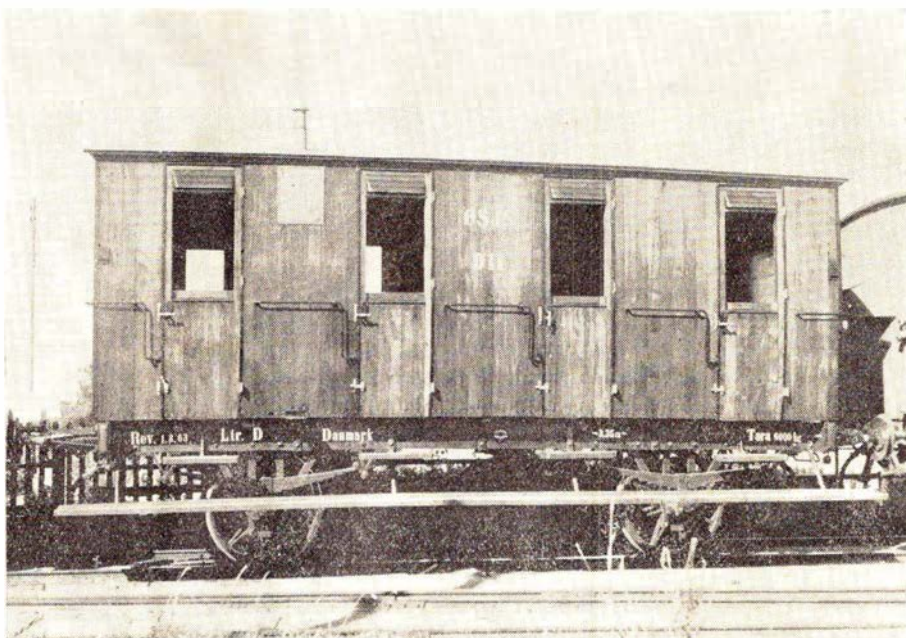
Ej, ej, tænkte jeg, nu kommer jeg ret til Ære og Værdighed! Det berømte Klampenborg, som Comtesserne talte om, naar de i gamle Dage fortalte om deres Oplevelser paa Kuranstalten og i Concertsalen, om Dyrehavsbakken med Kirsten Piils Kilde, om Boderne med Gøglere, Taskespillere og Comedianter. Mon jeg skulde blive Salonvogn for Dansk Jernbane-Klubs Medlemmer? Kanhænde, de havde anlagt en Jernbane mellem Dyrehavsbakken og Kuranstalten!

Ak nej – det var noget ganske Andet, der forestod. Mit Mod sank, eftersom jeg erfarede, at det alt var forbi med Kuranstalt, Concertsal og Salonvogne. Nu talte man om Bellevue, om Badestrand, om S-Tog og Knallerter. De sidstnævnte var vist nogle Aflæggere af de sære Brummevogne, der begyndte at huseres paa Stevns i 1928. Dyrehavsbakken hed nu kun »Bakken«, og den horte og mærkede

jeg saamænd rigeligt til om Sommeren, naar der larmedes derfra; det var ikke Lirers og Fiolers Spil, men Pop-brøl og stereofoniske Vræl. Stundom hændte det ogsaa, at berusede Personer tumlede omkring mig ved Nattetide, naar de i deres Perial gik Fejl af Banegaarden.

Jeg havde ikke staaet længe paa Pladsen, som det sjællandske Jernbane Selskab – nej, om Forladelse, nu hedder det jo DSB – havde overladt Dansk Jernbane-Klub til Restaurering af værdigt Jernbanemateriel, for Klubbens Medlemmer tog fat paa mig. Ak, hvor jeg længtes mod mit kjære Stevns; der var dog Fred og Ro, og ingen forsøgte at splitte mig ad, saalænge jeg var dér. Jo mere man pillede ved mig, desto mere fandt man at udsætte paa mig. Dog, det gjorde godt at mærke frisk Maling paa min Undervogn; den sorte Maling var som Balsam for mine Vanger. Frisk Træ maatte jo ogsaa til, og det blev efterhaanden ikke lidet, man fornyede i mig. Jeg var spændt paa, hvordan man vilde bære sig ad i mit Indre og med mine Døre, hvoraf nogle ikke havde været aabnede i 33 Aar. Det gjorde av og vé, ikke blot i mig, men ogsaa i Klubbens Kasse, og det var næppe langt fra, at Bestyrelsen onskede sig til Elverhøj . . .

Min Broder, Reserve-Pakvognen, og jeg talte ofte om de dejlige Dage paa Stevns, naar ØSJS havde sine store Tog, og vi dromte tidt om, hvor skjont det maatte være at komme til at kjøre igen sammen med Faxe eller Kiøge foran. Disse tvende Lokomotiver var nemlig i Mellemtiden ogsaa kommet i Klubbens Besiddelse! Medens jeg blev stadig finere, maatte E 23 vente misundeligt, til det var dens Tur



ØSJS D 11 i rekonstrueret stand

til at blive restaureret. Nok var man be-
gyndt at rumstere med den, men der var
hverken Arbejdskraft, Tid eller Penge til
at istandgjøre os samtidigt.

Min Foryngelseskur trak ud. Mere og
mere maatte fornyes eller grundigt repara-
res, og stundom var jeg ved at tabe
Taalmodigheden. Jeg nøjedes dog med at
tabe en Dør, som et af de flittige Med-
lemmer kom til at smække lidt hårdt
med. Den faldt i Staver, og der blev da
stort Postyr! Man eftersaa mine andre
Døre, og det viste sig da, at de alle maatte
af og repareres aldeles fra Grunden.

Imidlertid skred Værket frem, takket
være de arbejdsomme medlemmer, som
Lover- og Søndage huserede med alskens
Værktøj overalt paa mig. Fornyelser kom
til, den ene efter den anden, men der
gjordes alt, for at jeg skulde blive mig
selv igjen, som da jeg forlod »Scandia«
i Randers. Een stor Overraskelse ventede
mig – og den var sandelig ikke mindre
for Klubbens Medlemmer og for det me-
ste af dens Bestyrelse: Jeg skulde nu have
Mahognisæder i Stedet for de Fyrretræs,
jeg fra Fødslen var udstyret med. Nu
vilde jeg blive saa fin, at jeg var værdig
til at befordre Comtesser, om saadanne
endnu kunde tænke sig at bruge Jernba-
nen.

År 1963

Endelig oprandt da Dagen, da jeg var
færdig at afgaa fra Klampenborg. Man
havde udregnet, at der var brugt 2200 Ar-
bejdstimer paa mig og mindst lige saa
mange Kroner til Materialer! Det svim-
lede for mig; hvis Arbejdet skulde have
været betalt med Nutidens Timeløn samt
Materialer, havde min Foryngelseskur ko-
stet det tredobbelte af, hvad jeg i 1879
kostede som ny! Ak, hvor forandret.

Nu glædede jeg mig til, at Lokomotivet
FAXE kom og hentede mig i »Triumph-
tog« fra Klampenborg, hvad jeg nok synes
at kunne fortjene. Men for sidste Gang:
Hovmod staar for Fald! Det blev en gan-
ske anden Kjøretour. Et af de besynder-
lige grønne brummende Lokomotiver uden
Damp trak af med mig, og som Selskab
paa Touren havde jeg kun en aaben Gods-
vogn! Ad ukjendte Baner kom jeg til Tøl-
lose, hvor et andet brummende Lokomo-
tiv fortsatte med mig til Høng. Dog maa
jeg rose Kjørslen, som foregik saa skaan-
somt, at Intet i mig tog den ringeste Ska-
de. I Høng kom det mig for Øre, at jeg
skulde kjøres til Maribo med et rigtigt
Damplokomotiv, og jeg fik snart Syn for
Sagen. Men, uhada, for en Forskrækkelse,
da jeg saa det! Det var dobbelt saa stort
som FAXE, men flot var det sandelig. Det
var Klubbens Nyerhvervelse, som ved vel-

villig Forstaaelse og Hjælpsomhed fra
Odssherredsbanens Direktør var solgt til
Klubben paa baade lempelige og favorable
vilkaar.

Den 14. September 1963 blev en ufor-
glemmelig Dag for baade mig og Klub-
ben. Det blev virkelig et Triumftog, der
afgik fra Høng ved Middagstide. Loko-
motivet HTJ Nr. 5 foer afsted med mig;
somme Steder var Farten nær de 10 Mile
i Timen. Stor var Forbauselsen i Slagelse
og Nestved og paa alle de Stationer, vi
kjørte igennem. Det var nu ikke saa sært,
at Lokomotivet havde saa travlt, for det
var lige som med Heste, der altid kjører
villigst, naar det gaar hjemad: Lokomotivet
var nemlig bygget i Maribo, hvortil vi var
bestemte!

Den næste Dag var Museumsbanens
sidste Kjøredag i Saisonen, og jeg skal da
love for, at der blev kjørt paa Bandholm-
banen. Og her gjensaa jeg den kjære
FAXE efter 43 Aars Adskillelse. Han
havde ikke haft samme kranke Skjæbne
som jeg, men havde kjørt for Sukkerfabrik-
ken »Nykjøbing«, hvor han blev kaldt
for »Sukkergrisen«. Jaja, det var dog
bedre end »Pusteroret«.

Hele Dagen blev jeg beundret af Alle,
der saa mig paa Banen, og det var ikke
faa! Om Natten havde jeg haft den Op-
levelse at blive anvendt som Sovevogn for
første Gang i mit Liv; nogle af de tjenst-
gjørende Medlemmer foretrak mine Ma-
hognibænke fremfor de røde Plydses i
Klubbens I. Klasses Vogn! Elverkongen
fik Ret: Atter kom jeg til Hæder og Vær-
dighed.

Nu har jeg kun eet Ønske: At Dansk
Jernbane-Klub snart maa faae Raad til at
istandsætte min Broder, Reserve-Pakvog-
nen, saa vi kan danne et rigtigt Tog fra

1879. Det kan man ikke opvise mange Ste-
der i hele Verden.

Til Sidst synes jeg, at jeg maa vise, at
jeg ikke er saa hoffærdig, som nogle maa-
ske vil finde mig. Jeg ved tilfulde, at min
Gjenfødelse aldrig var blevet til Virkelig-
hed uden Initiativtagernes Indsats, Klub-
bens Medlemmers aldrig svigtende Inter-
esse og store Arbejdsindsats og Sidst, men
ikke mindst, den økonomiske Støtte fra
»Scandia« og Leverandører.

Kunne de samme Goder blive min Bro-
der til Deel, ja, see! Saa vilde det blive en
rigtig Historie!

H. Thomassen.



Skonhed, som De ikke aner,
findes langs
private baner

CENTRALHOTELLET
Søndergade 24, Hadsten. Tlf. 13
Et godt madsted –
gode, noble værelser.

Den rigtige vin
Elm Iversen Vinhandel
Flensborggade 11
Telefon Eva 8082 - 8201

MODEL JERNBANE

Vi bygger et trinbræt

Det simpleste anlæg man har til udveks-
ling af rejsende er et trinbræt, og da et
sådant nu engang er en simpel ting, skulle
bygningen af et trinbræt heller ikke volde
modelbyggeren besvær.

Byggevejledning

Vort trinbræt består kort sagt af en plat-
form med et rækværk omkring.

Platformen eller perronen består af en
4 mm masonitplade med dimensionerne
30 × 360 mm. Disse mål kræver en nær-
mere forklaring. Bredden på 30 mm sva-
rer til længden af en sveller i HO, og vort
trinbræt tænkes udført som model af et
trinbræt, hvor perronen består af sveller,
der ligger på tværs.

Vi vil dog ikke gå så vidt, at anbringe
platformen hvilende på et system af bukke
af nedgravede sveller som i virkeligheden,
idet vi blot anvender en massiv under-
støtning af træ (fig. 2).

Målene på fig. 2 er 10 × 28 × 360 mm.
Materiale: fyr.

Længden på 360 mm svarer til 2 stk.
Märklin-skiner. Anvender man skinne-
stykker af andre fabrikater, er det for-
målstjenligt at fremstille perronen svaren-
de til længden af disse.

Anvender vi Märklin-skiner, eller skin-
nestykker med tilsvarende højde, vil et tog
i forhold til perronen holde som vist på
fig. 3.

Anvender vi derimod Fleischmann, Ri-
varossi eller andre skinner uden ballast-

underlag, vil toget naturligvis holde så meget nærmere jorden, men dog ikke mere end at toget stadig vil holde naturligt ved perronen, hvilket i dete tilfælde vil sige, at nederste trin på en ved perronen holdende personvogn vil være på linie med perronoverkanten.

Fig. 4 og 5 viser trinbrættet vist fra henholdsvis enden og i udsnit fra siden.

Begge fig. er tegnet i naturlig HO-størrelse.

Nærmere forklaring som følger.

A er selve perronfladen, der limes og/eller stiftes fast til understøtningen b, således at perronforkanten rager 1 mm ud over siden på b. Understøtningens placering er med punkterede linier vist på fig. 1.

C er lodretstående HO-skinnestykker, der afsaves i længder af 25 mm. Skinnestykkerne limes fast med undersiden af skinnefoden mod a og b.

Vi skal på langsiden af perronen bruge 13 stk. skinnestøtter, der fordeles med samme indbyrdes afstand. De to yderste skinnestøtter anbringes helt ud til perronens endeflader, som vist på fig. 5.

For at få skinnefoden helt ind til sidefladen på b er det nødvendigt at file et hak i kanten af a ud for hver støtte.

I hver ende af perronen skal vi kun bruge én skinnestøtte. Den ene skal være 25 mm høj ligesom støtterne på langsiden. Den anden skal være 42 mm (fig. d). Denne høje støtte forsynes med en rektangulær tavle (e). Tavlen er $4,5 \times 11$ mm og udklippes af 0,5 mm messing, der loddes fast til skinnehovedet i overensstemmelse med fig. 4.

Denne tavle skal senere males hvid med rød kant, da den er et »Kendingsmærke for perron ved trinbrætter, ved hvilke der ikke findes bevogtet (stedbetjent) overkørsel«.

Hele denne lange remse er den officielle betegnelse på tavlen, hvis betydning fremgår af statsbanernes signalreglement på side 188a-III under nr. 112.

Til dem, der ikke har lyst til eller mulighed for at slå efter i nævnte reglement, må vi hellere fortælle, at mærket tilkendegiver, hvor perronen ved et trinbræt, der i tjenestekøreplanen er betegnet med et T, er beliggende.

Mærket er anbragt umiddelbart foran perronen til højre for sporet set i køreretningen. Altså må masten med tavlen anbringes i overensstemmelse hermed.

Skal vi lige nævne, at mærket ikke anbringes ved trinbrætter på elektriske strækninger og heller ikke ved trinbrætter, der er beliggende umiddelbart ved en mellemblokpost.

I den modsatte ende af perronen fastlimer vi den almindelige 25 mm høje skinnestøtte.

Vi fastlimer nu 1,5 mm trælister (f) til skinnestøtterne, hvorefter vi har det nydeligste gelænder.

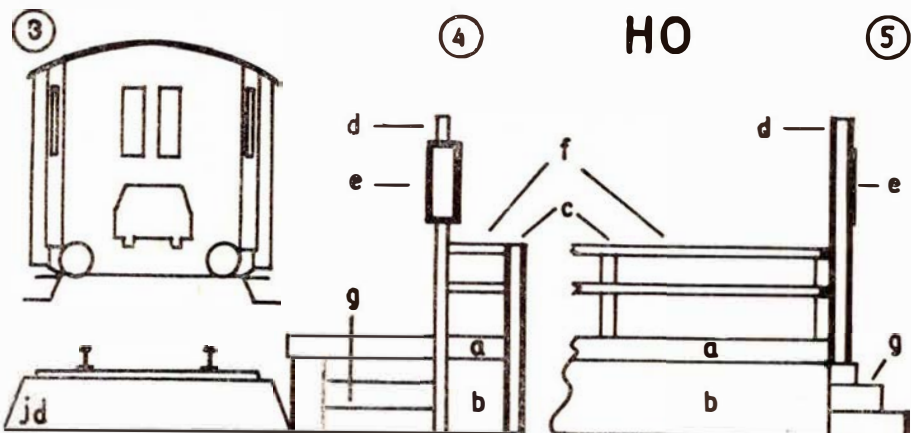
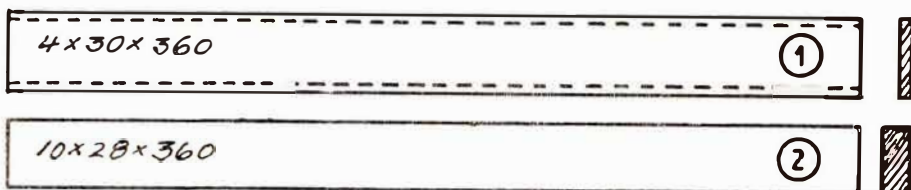
Al limning af metal mod træ og metal mod metal sker med Aralditlim efter den ved hver pakning liggende brugsanvisning, der nøje må følges.

Nu har vi sikret de rejsende mod at falde i »grøften«, men vi skal jo også have dem op på og ned fra perronen. Adgan-

gen til og fra denne sker ved hjælp af en trappe i hver ende (g). Disse fremstilles af træ evt. ved sammenlimning af flere stykker. Størrelsen af en trappe fremgår klart af fig. 4 og 5.

Efter evt. afpudsning farves trinbrættet med sort farvepulver udrørt i spritlak. Tavlen er som nævnt tidligere hvid med rød kant.

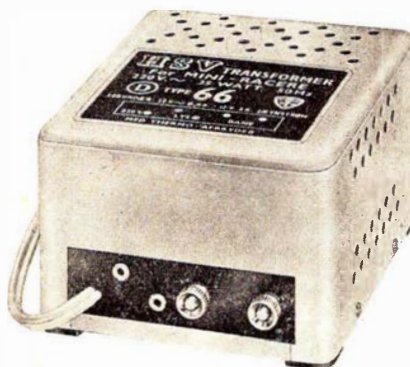
J. B. Dyrkilde.



Arbejdstegning til et trinbræt

HSV

TYPE **66**
for MINIRACERE



NYHED
kr. 68.00

35 watt

Aarhus

OLIEFYR

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

HOLMBO & KJÆRULF

Samsøgade 80 . Århus C . Tlf. 2 83 11

KOLONIALFORRETNINGEN

v/ Käte Metzdröff

Carl Bertelsensg. 1, Århus, tlf. 4 34 05
Vin - konserver - tobakker
Husk vor ekstrafine kaffel

Urmager G. HOLST's Eftf.

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

Mikael's Tobaksforretning

Hans Brogesgade 3 - Århus
Tlf. 2 15 35
Cigarer - Tobakker - Spirituosa
Piber og rygeartikler
Åbner kl. 6.30

Korset Specialisten

Dagmar Schultz Petersen

KAWO korsetter

Ryesgade 28 - Telf. Århus 2 40 28

Maja Gammelgaard

BOGHANDEL

Ny Munkegade 4 - Århus
Tlf. (061) 2 17 37

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. EI-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

*De kører godt og komfortabelt med -
Austin 5-personers vogne*

AUSTIN MINI CABS

Århus tlf. (061) 3 65 14

... hele døgnet

DFDS dragerne

Århus havn - Tlf. (061) 2 82 50
Al kørsel og flytning udføres.
Hurtig og reel betjening.

Fa. Murermester HUSTED

Klosterstræde 78, Århus. Tlf. 2 59 46
Alt i nybygning, reparationer,
flisearbejde og gulvbelægning.

TOBAKSHUSET

Randersvej 29, Århus. Tlf. 6 92 97
Tobakker - cigarer - cerutter
Vine og spirituosa

Aarhus Bedemands- og Begravelsesforretning

H. J. Madsen
Ring til 2 28 66

(også søn- og helligdage form.)
Jægergårdsgade 17-19, Århus

Jernbanepersonalets damer anbefales

Parfumeriet „EVA“

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

SPECIALFORRETNINGEN

Ryesgade 23 - Århus C - Tlf. 2 72 15
Vine - spirituosa

cigarer - cigaretter - tobak
Ransby's Eftf. - V. Hjælland

Jernbanepersonalet anbefales

KOLONIALFORRETNINGEN

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

FOTO hobby

Nogle tips til begyndere II

Indstilling af et klappamera

Når et klappamera skal indstilles til optagelse af en genstand, der ikke befinder sig mere end to til fem meter borte, må afstanden skridtes af, idet det naturligvis er en forudsætning, at De ret nøjagtigt kender afstanden af Deres skridt. Det er dog endnu bedre at benytte en afstandsmåler, det kan være en los måler, men den kan også være indbygget i kameraet, hvilke er det bedste. Med dette lille instrument kan man let finde den rigtige afstand til motivet og indstille nøjagtig på kameraet. Afstande på 8 meter og derover kan nemt bedømmes uden afstandsmåler, men hvis De ikke har så godt et øjemål, er det altid klogt at korrigere de korte afstande med en måler.

Eksponeringstiden

Ved udfindelse af eksponeringstiderne må der henvises til de i filmpakkerne indlagte eksponeringstabeller, der er ganske udmærkede. Der spiller jo mange faktorer ind, når tiderne skal udfindes. Først skal man vide hvilke filmhastighed, der kores med i kameraet, og dette er meget vigtigt. Derefter er der lysforholdene i det øjeblik, som optagelsen finder sted. I de forskellige lystabeller eller rettere eksponeringstabeller, der findes, regnes der med 3 faktorer eller 3 lysmuligheder: mørkt vejr, let skyet vejr eller højt solskinsvejr.

Vil man have en ganske nøjagtig lysmåling, må der henvises til de i handelen værende belysningsmålere, der kan fås til mange varierende priser.

Negativet viser vej til rigtig eksponering

Deres egne negativer vil være Dem til udmærket hjælp, når det gælder om at finde frem til den rigtige eksponering. For bog over hvilken blænderåbning og lukkehastighed De bruger i hvert enkelt tilfælde. En gennemgang af filmen efter fremkaldelsen vil hjælpe Dem til at undgå fremtidige eksponeringsfejl,

Et meget undereksponeret negativ er blegt og svagt uden detaljer i billedets skyggepartier. Når man holder det op mod lyset, ser det meget lyst og klart ud. Et rigtigt eksponeret negativ, der betragtes mod lyset, ser skarpt og klart ud med fasthed i billedets kontraster og mange varierende skygger og lystegninger. Et meget overeksponeret negativ er mørkt og tåget, og kan være helt uigennemsigtigt.

Der kan dog fremkaldes ganske gode billeder efter sort/hvide negativer, som er over eller undereksponeret, men billederne får først det helt rigtige udseende, når eksponeringen er som den skal være. Farvefilm har et mindre belysningsspillerum, og kræver derfor så vidt muligt en helt nøjagtig eksponering.

Erfaring gør eksponering let

Tab nu ikke modet over al denne snak om eksponering. Vi nævner udelukkende disse midler til korrekt eksponering for at gøre Dem opmærksom på de hjælpemidler, der står til Deres rådighed. Når De først har fået lidt øvelse i at bedømme lysforholdene og at anvende de rigtige blænderåbninger til de forskellige lysforhold, samt de rigtige hastigheder til de forskellige motiver kan De efterhånden ligefrem lugte Dem til den rigtige eksponering. Erfaring vil lære Dem meget om denne fængslende hobby det er at fotografere.

Det vil nok være klogest i begyndelsen at lade lyset falde på motiverne enten forfra eller fra siden, men De kan også tage virkelig fængslende billeder i modlys. Prøv at tage sådanne billeder med solen helt ovre på den ene side, ja måske helt bag Deres motiv. Pas imidlertid på at skygge for Deres objektiv, så sollyset ikke falder direkte ind i objektivet, for ellers vil billederne blive uskarpe og tågede. Det bedste er at bruge en modlysblender, det er en slags tragt der sættes på objektivet.


Hvis De bruger bokskamera

Billeder taget med et bokskamera, som


ikke har nogen afstandsindstilling til nær-optagelser, vil gengive alle genstande, som ligger mere end 2½ meter borte, med ret betydelig skarphed. Brugsanvisningen, der følger med kameraet, vil fortælle Dem, hvor stor afstanden skal være, for billedet bliver skarpt.

Da enkelthed er bokskameraets losen, har det naturligvis ikke så rigelige anvendelsesmuligheder som de dyrere kameraer med alle finesserne på. Der findes dog bokskameraer med to forskellige afstandsindstillinger på.

Med et bokskamera og en almindelig film isat bor man kun fotografere i sollys,



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



ELEKTRISKE URE



— ogsaa Deres flamme
BRABRAND
Løgstør - Vejen - Odense - Næstved



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



VIKNIG
Blyanter og farver
til alle formål

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

„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

Ikast Autolakereri
Egon Knudsen
Eli Christensensvej, Ikast
1. kl. arbejde
Hurtig, præcis levering
Tlf. Ikast 5 17 23

Bagerforretningen
E. Wadt, Østergade 16, Ikast
Byens lækreste brød og kager
Bestillinger modtages
Tlf. Ikast 5 13 18

Ikast

En duft af renhed fra
PEN VASK
Vestergade 30, Ikast
Tøjet hentes og bringes
Vogn i oplandet mandag og fredag
Tlf. Ikast 5 20 46

**Ikast sogns
Spare- og Laanekasse**

Bjerringbro

Også DE vil blive beundret
efter behandling i...
Damefrisørsalonen
Nørregade 10, Bjerringbro – tlf. 377

TANDEKNIK
Kirstine Jensen
Storegade 2, Bjerringbro – tlf. 247
Såvel nyt som reparationer udføres

Spar på kræfterne...
REKORD VASK
Østergade, Bjerringbro – tlf. 120
ordner Deres vask skånsomt,
hurtigt og billigt

Fodspecialisten
fru Gudrund Dyhr
Vestergade 17, Bjerringbro – tlf. 266
Regelmæssig fodpleje –
giver velvære...

Brande

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

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

Kør altid ind hos
BP Service Station
Herningvej – Brande – Tlf 73
Benzin – Smøring – Vask
Autoreparationer
af enhver art udføres

Viborg

Aktieselskabet
Privatbanken
for Viborg og Omegn
Telefon 2600

V. A. Jørgensens Eftf. A/S
Sygeplejeartikler og parfumeri
St. Sct. Mikkelsgade 23, Viborg
Tlf. 836

Salon „LILLI“
Sct. Mathiasgade 64 – Viborg
Tlf. 180
Moderne og holdbar hårpleje
1. kl. nobel betjening

Åars

Bagermester Bundgård
Himmerlandsgade 45, Års
1. kl. lækker brød og kager
Bestillinger modtages – Tlf. 2 11 30

Jernbanepersonalet benytter
**SPAREKASSEN FOR ÅRS
OG OMEGN**
Indskudskapital 16,5 mill. kr.
Telf. (086) *2 17 00

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

Nibe

Drej altid ind til
ESSO Service Station
Søndergade 1, Nibe – tlf. 13
Benzin – olie – vask – smøring

Jernbanepersonalet anbefales
Parfumeriet
fru E. Mølbak, Torvet 2, Nibe – tlf. 385
Alt i parfumer – kosmetik
skønhedspleje og bijouterie

Jernbanepersonalet anbefales
Bagerforretningen
Søren K. Nielsen, Adelgade 58, Hobro
D E har ret – vort brød er det bedste
Bestillinger modtages – tlf. 2 00 65

**EGON HANSEN's
MINICAB**
Markedsgade 14 – Hobro
Telefon 2 11 30

men med de hurtigere film man kan få nu-tildags, kan man udmærket fotografere i alle slags vejr. Fotografer aldrig med et bokskamera tidligt om morgenen eller sent om aftenen uden at have een af disse hurtige film i.

Brug sædvanligvis en stor blænderåbning til nærmotiver og en lille blænderåbning til fjernere liggende optagelser.

Før De trykker på udløseren

Før De tager et billede, bør De altid forvise Dem om, at De har drejet filmen frem. Find så Deres motiv i søgeren, så det omfatter hvad De ønsker at få med på billedet. Vælg en plads, fra hvilket motiv fremtræder veloplyst, og hvorfra uinteressante eller distraherende ting ikke ses.

Det er almindeligvis meget vigtigt at holde kameraet fuldstændig vandret, navnlig ved fotografering af bygninger eller andre motiver med lodrette linier. Efterhånden som De får mere øvelse, vil De imidlertid opdage, at man kan opnå mange morsomme og interessante virkninger, ved at rette kameraet opad eller lidt nedad.

Lige før De tager billedet, bør De tænke på, om De nu også har et godt fast greb omkring kameraet, og hold det så roligt, medens De trykker på udløseren, ellers bliver Deres billede sløret.

Resultatet af at følge disse råd, og de øvrige fundamentale regler, vil vise sig i Deres bedre billeder.

Almindelig forekommende fejl — der let kan undgås

1. 2 billeder bliver ødelagt, hvis De glemmer at dreje filmen frem og derfor eksponerer 2 gange på samme film. Drej derfor filmen frem, hver gang der er taget et billede. Dette er unødvendigt, hvis kameraet er sikret mod dobbelteksponering. I dette tilfælde er det bedst at vente med at dreje filmen frem, idet man på sådanne kameraer samtidig spænder udløserfjederen og denne står da spændt, indtil man tager billedet og det kan slappe fjederen..

2. Hold apparatet lige. Ved at holde apparatet opad får De styrtende linier, så f.eks. bygninger ser ud, som om de falder bagover. I stedet for at holde kameraet opad, er det bedre at tage billedet fra en større afstand.

3. Især ved portrætfotografering kan en dårlig valgt baggrund ødelægge et ellers godt billede. Himlen er f.eks. en meget fin og naturlig baggrund.

4. Sørg for at placere Deres motiv rigtigt i søgeren. Det er synd at kappe hovedet af en ellers sød pige.

5. Hold kameraet fast i øjebliksoptagelser fra 1/50 og opefter, fra 1/25 sek. og nedefter til og med tidsoptagelser skal De have kameraet på stativ. Kun på denne måde undgår De rystede og slørede billeder.

6. Såfremt noget er i bevægelse i optagelsesøjeblikket, er det nødvendigt at vælge den rigtige tid (lukkerhastighed). Tag såvidt muligt billederne enten skråt fra siden eller lige for eller bagfra genstande der bevæger sig. Tages billedet lige på tværs, er bevægelsen ofte så stor, at billedet bliver sløret af bevægelsens hastighed. Dette gælder naturligvis ikke for de superhurtige kameraer med de store hastighedslukkere.

7. Husk at indstille afstanden rigtig, ellers atter et uskarpt billede.

8. Et snavset eller dugget objektiv giver også slørede og uskarpe billeder. Pas på aldrig at fingerere på optikken, fingre er altid fedtede.

9. Pas på at tasken, remmen eller andet ikke hænger foran objektivet, det ses desværre ret ofte.

10. En af de største fejl der begås, er at man ikke har kameraet med lige netop, da der er et helt rigtigt motiv. Og hvor er det altså ærgerligt.

Knud Sidal.

Fire nye AGFA fremkaldere I.

Blandt mange områder tager vi her et enkelt, der ligger indenfor vor nærmeste rækkevidde: mørkekammeret — eller fotolaboratoriet, som det kaldes i dag. Allerede navneforandringen fortæller en hel del om det, der er sket.

Poser og gryder, kasseroller og sleve, mørke og fugtighed, dårlig luft og kemikaliestøv o.m.a. hører stort set fortiden til.

Et væsentligt fremskridt skete, da den hjemmelavede fremkaldere blev afløst af den konfektionerede og dermed af ensartethed, sikkerhed, renhed og kvalitet —

som samtidig dermed blev det moderne fotolaboratories kendemærke.

Lad os her blot nævne navne som Agfa Final og Agfa Atomal Neu.

I de sidste år har AGFA udvidet sine produktionsanlæg for fotokemikalier ganske betydeligt og dermed sikret den fulde udnyttelse af de resultater, som fabrikkens videnskabsmænd og teknikere i samarbejde med kendte praktikere har nået i deres indsats for det »endnu bedre«.

Af disse nyheder skal vi her omtale:

1. Agfa negativ-fremkaldere N 56

Denne fremkaldere bidrager ikke alene til en rationalisering af laboratoriets negativafdeling, men af forarbejdningen i sin helhed. Jo bedre negativer des lettere bliver fremstillingen af billederne og des mindre

De Skulle Bruge



KAMERERA OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

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**

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

Barnevognsmagasinet

Englandsgade 23 - Esbjerg
Telefon 2 54 30

Stort udvalg i promenadevogne -
klapvogne - tricykler
Rate som kontant
Udlejning af kravlegårde og legeborde

Fabriks - UDSALGET

Storegade 65 . Esbjerg . Telf. 2 74 87

Banepersonalet anbefales

Vesterbyens Farvehandel

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

Bramminge

LANDBOSPAREKASSEN

for Ribe og Omegn

Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

AAGE C. PAHUUS

Aut. SMC forhandler
Ribevej 2, Bramminge
Telefon (051) *73622

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 hårpleje
Anni Møller-Nielsen (ny indeh.)

CALTEX Service

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

Haderslev Bank

Aktieselskab
Nørregade 30 Haderslev
Tlf. *2 35 25

Haderslev Knallertcentral

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



INDEN M. JACOBSEN SKÆRBÆK TELF. 51151
Radio og fjernsyn
Jernbanegade 4, Skærbæk, tlf. 5 1151

P. N. PETERSEN

Cykler - radio - fjernsyn
knallerter - reparationer
Vojens . Tlf. (045) 4 11 52

Tønder

Gælder det cykler og knallerter
JAKOB Christiansen

Salg og service
Carstengade 1 - Tønder



TØNDER KIOSK

K. Rasmussen
Storegade 21 Tønder
Tlf. 2 12 04

BRDR. HANSEN I/S

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

Hans Petersen

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

Sønderborg

PENSIONATET

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

EGGERTSEN's SKO

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

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

Allerellie's

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

spildprocenten. Kvaliteten forbedres, der spares tid og omkostninger.

En fordel som denne gør sig naturligvis særlig bemærket ved forarbejdning af rullepapir. Negativernes ensartethed letter og sikrer valget af den rigtige gradation.

Det til N 56 benyttede regeneratorsystem har Agfa ladet patentbeskytte.

N 56 anvendes såvel i fremkaldemaskiner som i tanke, ja selv planfilm kan med godt resultat fremkaldes i minitanke. Af N 56-fremkaldereens tiltalende egenskaber vil vi her især fremhæve dens evne til at fremkalde negativer af alle slags, formater og følsomheder således, at gradationerne vidtgående samstemmes. N 56 arbejder fin-kornet — og da den i høj grad udnytter optagelsesmaterialernes følsomhed, giver

den selvsagt et øget antal kopierbare negativer, særlig i underbelysningen. Det er derfor i praksis ikke påkrævet at anvende de ekstreme papirgradationer ved kopieringen.

Endnu en fordel: N 56 er billig i brug. I en 70 ltr. tank kan der ved normal, løbende regenerering fremkaldes mindst 12.000 film! Derved opnår man også, at fremkaldere skal udskiftes færre gange.

Denne negativfremkalders faste arbejds-konstans sikrer en ensartet, vel afbalance-ret kvalitet fra første til sidste film.

Alligevel er prisen næsten den samme som for de kendt udlignings-tankfremkaldere på metol-hydrochinon- eller phenidon-hydrochinon-basis.

(Sluttes i næste nr.)

Statsanstaltens årsberetning

Statsanstalten for Livsforsikring har udsendt sin årsberetning for 1962.

Beretningen viser, at Statsanstalten i 1962 har haft den største nytegning af livsforsikringer, der er præsteret herhjemme af en enkelt virksomhed. Nytegningen nåede op på 473 millioner kroner, eller 138 millioner kroner mere end i 1961. Det kan iøvrigt oplyses, at Statsanstaltens tilgang af nye livsforsikringer svarer til ca. en fjerdedel af samtlige livsforsikringer, der blev tegnet af danske selskaber i 1962.

Det er sandsynligt, at bonusudlodningen på 101 millioner kroner i foråret 1962 i forbindelse med en stadig voksende udnyttelse af de for tiden gældende gunstige skattefradragregler har medvirket til årets store resultat.

Årets tilgang af livrenter og andre renteforsikringer udgjorde 44 millioner kr. i årligt rentebeløb.

Ved årets udgang havde Statsanstalten en samlet bestand af livsforsikringer på ca. 3,5 milliarder kroner og af renteforsikringer på ialt 233 millioner kroner i årligt rentebeløb.

Fritagelse for præmiebetaling på grund

af erhvers- og arbejdsudygtighed — både vedvarende og midlertidig — er i det forløbne år indrømmet i 286 nye tilfælde, og 204 af de forsikrede, der betalte forhøjet præmie, har fået præmierne nedsat, heraf 161 til tariffmæssig størrelse.

Der er i 1962 indtruffet 1053 dødsfald blandt Statsanstaltens livsforsikrede, for delt på 1534 forsikringer til et samlet beløb på 13,3 millioner kroner. Antallet af forsikringer, for hvilke forsikringstiden udløb i 1962, udgjorde 8071 med en samlet forsikringssum på 42,5 millioner kr.

De samlede aktiver udgjorde pr. 31/12 1962 1622 millioner kroner, hvoraf 98 millioner kroner, indtjent for 1961, henligger i bonusfonden.

Statsanstalten gør kun status hvert 5. år, næste gang med udgangen af 1965, hvorefter det samlede overskud for årene 1961—1965 konstateres. Som foreløbigt overskud for årene 1961 og 1962 er til overskuds-fonden — væsentligt reserveret til fremtidige bonusudlodninger — henlagt 75 millioner kroner, der udgør rentegevinsten for de to år. Dødelighedsgevinst m. v. er endnu ikke beregnet, men udregnes under eet for hele femåret.

Personalia

Borup

Trafikkontrollør O. E. Harnæs, Århus, er udnævnt til stationsforstander ved Borup st, hvor stfst. I. F. Pagh-Andersen har søgt afsked på grund af alder, 69 år.

Humblebæk

Trafikkontrollør T. A. Hermansen, Korsør, er udnævnt til stationsforstander ved Humlebæk st, hvor stfst. N. P. Poulsen har søgt afsked på grund af alder, 69 år.

Frihavnen

Trafikkontrollør S. M. Behnk, Kh, er udnævnt til stationsleder ved Frihavns station, hvor stationsleder A. A. Petersen, har søgt afsked på grund af alder, 67 år.

Svendborg

Holdbare frisurer

SALON KI-KI

Vestergade 118 - Svendborg

Telf. 2250

1. kl. moderne hårpleje
omhyggelig, nobel betjening

KFUM Pensionat

Sct. Nicolaigade 6, Svendborg

tlf. 1095

God mad til rimelige priser
Pensionærer modtages

De bliver beundret —

efter et besøg i

Damesalon MIGNON

Møllergade 109 - Svendborg

Telf. 1633

1. kl.s individuel haarpleje
i moderne udførelse

STENVAD Kager

— det store navn i SMÅkager

BRØDRENE LEERVAD

aut. elektricitetsfirma



Udfører arbejder for DSB

Norgesgade 41 - Esbjerg - telf. 2 00 11

Esbjerg og Omegns Sparekasse

Kongensgade 58 - Esbjerg

Struer

Jernbanepersonalet anbefales
ESSO-servicestation
Holstebrovej 56 - Struer - Tlf. 5 08 75
Benzin - olie - vask - smøring

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

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

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

Holstebro

Banegårdskiosken Holstebro

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

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

PEDER LYNGS
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

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

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

Thisted

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

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

Vest-Jylland

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

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

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

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

EGSTRØM
Bageri og Conditori
Tjæreborg - Tlf. 17

TATOL
v. Olivia Jensen
Hviding st.

KIBÆK
BOGHANDEL
Telefon Kibæk 76

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 -

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

CENTRALBAGERIET
Rødkjærsbro - Tlf. 135
Altid lækkert brød og kager

Kør ind til
ESSO Service Station
Søren Kristensen, Randersvej 8, Ry
Benzin - olie - vask - smøring
Tlf. Ry 288

Jernbanepersonalet anbefales
Odder Mini CAB
Åparken 12, Odder, tlf. 4 13 70

Landbosparekassen
for Ribe og Omegn
Torvet - i byens centrum
Telf. Ribe 40 og 524

Grindsted Motor Co. A/S
Aut. FORD forhandler
Østerbrogade 7 - Grindsted - Tlf. 622

ESSO Service station
Ringvejen - Grenå - 2 07 73
Benzin - olie - vask
smøring

Ejstrupholm

Stationsmester P. M. Pedersen, Laven, er efter ansøgning flyttet til Ejstrupholm st, hvor stfst. K. Harritso har søgt afsked på grund af alder, 67 år.

Gjern

Trafikekspedient N. K. R. Jensen, Hammerum, er udnævnt til stationsmester ved Gjern st, hvor stmst. M. Mou har søgt afsked på grund af svagelighed, 65 år.

Skibbild

Trafikekspedient H. L. Bach, Pjedsted, er udnævnt til stationsmester ved Skibbild st, hvor stmst. N. J. Slot er død, 64 år.

Tolne

Trafikekspedient E. V. Mørtner, Jelling, er udnævnt til stationsmester ved Tolne st, hvor stmst. K. E. Mortensen efter ansøgning er flyttet til Tylstrup st.

Dødsfald

Rangermester H. Hansen, fh Kh, 95 år.

Togfører P. C. Christiansen, fh Kh, 90 år.

Værkmester Chr. Nielsen, fh H-NHJ, Odder, 89 år.

Rangerformand G. Kryger, fh Randers, 85 år.

Stationsforst. C. H. Nørgaard, Kolding 1931-45, 85 år.

Bancarbejder C. C. Olsen, fh Roskilde, 82 år.

Godsekspeditor H. J. Asmussen, fh Frederikshavn, 83 år.

Togfører J. Thostesen, fh Århus, 81 år.

Værkstedschef H. N. Mamsen, Cvk Gb 1941-52, 81 år.

Lokofører F. A. Frederiksen, fh Århus, 77 år.

Lokofører A. C. Hansen, fh mdt Gb, 75 år.

Regnskabsfører K. V. Larsen, fh Maskintjenesten Kh, 72 år.

Sektionsingeniør H. Frederiksen, fh Van, 71 år.

Stationsleder P. Steensen, Fredericia, 69 år.

Lokofører A. G. Olsen, mdt Gb, 67 år.

Stationsmester E. Elm, Sorgenfri st fra 1956, 66 år.

Trafikkontrollør V. Berthelsen, HV, Horsens, 63 år.

Stationsforst. J. M. Kaae, Horsens fra 1961, 58 år.

Lokofører B. E. J. Jellingso, Helsingør, 48 år.

Fra forretningsverdenen

Vi maler for gammeldags . . .

De fleste af os kender til at male, om det nu er stakittet, kokkenet, væggen eller facaden, men det foregår som regel med pensel. De færreste af os har forsøgt sig med en malerulle, som både kan anvendes som de hidtidige ruller til plasticmaling, men også, hvilket er noget ganske nyt, til såvel oliemaling som syntetisk emaille.

Det er meget nemt at bruge en malerulle, og det er blevet endnu nemmere, idet S. Dyrup & Co. har ladet fremstille en malerulle, som både kan anvendes som de hidtidige ruller til plasticmaling, men også, hvilket er noget ganske nyt, til såvel oliemaling som syntetisk emaille.

Når man anvender sin malerulle til syntetisk emaille, fordeler man først malingen med rullen, og derefter stryger man let over med en pensel for at fjerne de små luftblærer, som rullen ganske naturligt giver under fordelingen. Man opnår derved et meget smukkere resultat, og samtidig er det betydeligt lettere, idet rullen kan anvendes på alle jævne flader, det være sig vægge, døre, skabe, bordsider eller lignende.

Malerullen leveres i plasticpose med bakke samt en udførlig instruktion i anvendelsen. Selve rullen kan nemt rengøres efter brugen og endog skiftes ud for et mindre beløb.

De nye maleruller letter arbejdet ganske utroligt, og når man først har prøvet med en rulle, må man erkende, at det mange steder er gammeldags at anvende en pensel.

BOG-anmeldelser

Fremad's efterårs-udgaver

Var der nogen, der sagde »kulturpause«? I hvert fald ikke hos Forlaget Fremad, der netop har fremlagt sit hidtil største og mest afvekslende efterårsprogram med et væld af bøger for alle interesser og aldersgrupper.

Man ved snart ikke, hvor man skal begynde på dette litterære overflodigheds-horn, men lad de danske forfattere komme først. Poul Ørum, der fik boghandlerens gyldne laurbær for »Natten i Ventesalen«, har skrevet en roman om tre ægtepar, »Rundt om en Enebærbusk«, der udspiller sig i et provinsmiljø, som Ørum kender på en prik – og som får eksplosivt liv under hans pen. Kulturminister Jul. Bomholt henter sit stof til romanen »Hvor er du?« om den cvnesvage Anders' liv fra det erfaringsområde, der knyttede sig til hans socialministertid – resultatet er blevet en varm og medfølende skildring af et menneske, der måske ikke har så meget inde i hovedet, men så meget mere i hjertet.

Eva Hemmer Hansen møder med en fortællingskreds, der netop via radioen er nået ud til de mange. »Heltindehistorier« fortæller både om historiske og moderne kvindeskikkelser. Henning Ipsen udsender i år en novellesamling om »tilskuermentaliteten«, når den virker mest grum og hensynsløs, »Kikkerne« er titlen, uden at forfatteren dog særligt tænker på os som TV-seere.

En næsten-debutant er Rigmor Sylvest, der har skrevet en både hjertelig og ætsende bog om et spastiker-ægteskab. »Også et Ægteskab« bygger på menneskelige og godt beskrevne erfaringer fra hendes eget liv.

NORDELEKTRO ^{A/S}

MOTORER – DYNAMOER – REPARATIONER

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

FABRIKINSTALLATIONER & AUTOMATISKE ANLÆG

Olesen & Jensen

Aut. el-installatører



Strandbygade 13 - Vesterhavsgade 62-70

Tlf. Esbjerg *2 80 55

Blandt de mange interessante oversættelser hefter man sig særligt ved *Burdicks* og *Wheelers* dramatiske »Fejlsikker« om den forfærdende situation, der opstår, da en USA-bombeeskadrille går på vingerne mod Moskva med brintbombelast – og ikke kan standses, selv af en Kennedy. I mere end et år på bestsellerlisterne i USA og sikkert også her en af årets mest omtalte romaner. Man bemærker sig også en ny stor roman af *Hans Hellmut Kirst*, »Generalernes Nat« om en tysk general, der jages for tre sadistiske kvindemord, en konfliktpræget roman af *Willi Heinrich* om en ung tysk kvinde, der forelsker sig i en negersoldat: »Vorherres anden Sortering«, en festlig revolutionsroman af *Audrey Erskine Lindop*, »Vejen til Skafottet« og *Sven Edvin Saljes* »Mand af Hus« om en tid, hvor svenskerne ikke var populære i de erobrede landsdele, Skåne, Halland og Blekinge. Sympatien lå på danskernes side blandt bønderne i de onde tider omkring år 1658–76. En storslået Afrika-roman har *Gerald Hanley* leveret med »Gilligans sidste Elefant« om to desperate fyres magtkamp under en uhyggelig safari.

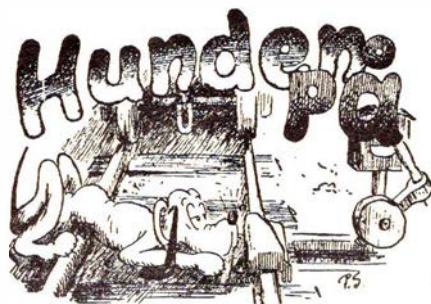
Allerede nu kan politimanden *Anders Enevig* notere sig en sikker succes på sin bog om »Prins og Vagabonder«, hvor han på grundlag af båndoptagelser har fastholdt klunsernes og spritternes udsagn om deres egen tilværelse. En bog af stor folkloristisk interesse – rigt illustreret.

Aage Mogensen har faktisk øvet en bedrift ved for første gang at sikre soldaten fra 1864 en fair behandling i sin »Soldaten og den tabte Krig« om vort nederlag til preusserne i 1864.

En af efterårets betydeligste politiske bøger bliver *Klaus Mehnerts* »Peking-Moskva« om vor tids mest brandfarlige problem, forholdet mellem de to kommunistiske stormagter. Mehnert kan roligt karakteriseres som en af vor tids største kendere af både Rusland og Kina, og hans bog er alene i Tyskland solgt i over 100.000 eks.

I den fine debat-serie *Fremads Fokus-bøger* kommer *Svend O. Anderssons* en gagerede beretning, »Spanien venter!«, hvor al Mallorca-romantik ubarmhertigt stilles i skyggen af et terrors og uhygens Spanien. En god bog at få megen forstand af. Kriminalreporteren *Erik Nørgaard* har i »Byen i Negativ« samlet sine erfaringer fra »politigårdens jammerdal« i en nøgtern, men værdifuld skildring af storbyens skygesider.

Når hertil lægges, at Fremad moder op med spændende nye bøger for større og mindre børn, ater til meget lave priser, så kan man roligt hævde, at kulturpause er et ukendt begreb hos Forlaget Fremad.



Næstsidste nyt!

Til grin for de rejsende

Som svar på et læserbrev i Ekstrabladet svares der:

En læser skrev forleden om os, der har fået en kasket på. Jeg kunne have lyst til at invitere læseren til at møde på Klampenborg Station i Bakke-tiden eller på Holte Station. På begge stationer er vi til grin for de rejsende.

De møder med gamle billetter eller med bybanebillet. I Holte er det særlig slemt med soldaterne. Der trænger vi til at have militærpolitiet hver aften, for soldaterne løber uden om kontrollen og ned over banelinjen eller over hegnet og står og griner ad os bagefter.

I Klampenborg er det det samme. Vi har ganske vist politi hver aften fra klokken ca. 21–22 til sidste tog. Men det er for lidt. Politiet skal være der fra kl. 18.

Så kan jeg fortælle læseren, at den løn vi får er fra 280 kr. til 330, alt efter den tjeneste vi har inden for alle døgnets 24 timer. Vi har ikke lyst til at få øretæver eller vort tøj revet i stykker. Selv til den løn skal vi se nogenlunde ud i tøjet.

Vi har ikke gratis transport, heller ikke når vi har delt tjeneste og skal møde op til fire gange samme dag. Samtidig korer soldaten på bornebillet. Hvor er vi hende? Med tak for det dejlige blad.

En Ekstraarbejder.

Lokopersonale imellem

En gang havde jeg en journalist med på en MY'er, og oppe omkring Faarup passerede vi et af de gamle, røde lyn.

– Dem, sagde jeg, det er jo knallerter ved siden af denne her. Det skrev journalisten, og straks var lyntogsfolkene på nakken af mig.

– Du kommer til at hedde Knallert-Jens resten af dine dage, sagde de.

– Nå, gør jeg det, sagde jeg, så kommer I til at hedde knallert-korere!

Siden har vi ikke diskuteret den sag...

»Det er så yndigt at følges ad!«

spillede et lille orkester nede i gården den tidlige morgenstund, – men det lod ikke oprigtigt, for den tykke basun kom hele tiden en halv takt bagefter.

Der granskes indenfor diplomatiet

– Hvad havde udenrigsministeren egentlig med sig hjem efter besøget i Persien?

– Persiener! – selvfølgelig!

– Mere jalousi, – altså!

Uhørt krænkelse

På et skilt, der viste vej til et dametoilet, var der malet en pegende hånd, – – men hvilken frækhed, – – det var er herrehånd!

Også lyspunkter

– Øv! – Porto-forhøjelse!

– Ja, men ah! – Oporto-nedsættelse, – – som Hækkerup lovede os i Lissabon!

Det er da tydeligt!

– Der bliver flere og flere katolikker her i landet!

– Hvordan har du mening om det?

– Du kan da selv se, hvordan flyveselskaberne ligefrem slås om messerejsende, – – for der er nemlig utrolig mange af dem!

Slet ikke håbløst

– De er den sidste, jeg vil gifte mig med!

– Ja, ja – så venter jeg, – – er der mange foran mig?

En dejlig aften

– Var der noget særligt ved underholdningen?

– Ja, – der var to damer, der sang solo

– Samtidigt – – måske?

Man affinder sig . . .

– Hvad siger De, spurgte skilsmisdommeren – hvis jeg nu tilkender manden begge bornene?

– Så vil jeg knageme ha' vognen!

Og så var der . . .

ham, som var gået fra snovsen – – og ikke kunne finde den igen, da han ikke kunne komme i tanker om, hvor han havde lagt den fra sig!



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

BIO VASK

Udbyhøjvej 152, Randers. Tlf. 2 83 20
Hurtig, nem og billig vask.
Tøjet hentes og bringes.

Aalborg

A/S Norvin & Larsen

ingeniør- og
entreprenørforetning
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
Nyhavnsgade 80 – Aalborg
Tlf. 2 39 30

Hjørring

TOBAKSFORRETNINGEN

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

HJØRRING RING-BILERNE

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

Frederikshavn

SPORTSMAGASINET

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

CALTEX SERVICE

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

Købmand Tage Nielsen

Elmevej 43 – Frederikshavn
Telefon 2 07 75
Kolonial - Konserver - Ekstrafin kaffe
Vine og tobakker

Sjælland

MONOPOL

Herremagasin

Slotsgade 43 - Hillerød
telf. 326

HANS TOFTE'S BOGHANDEL

Slotsgade 22 - Hillerød - tlf. 132

Legetøjsmagasinet

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

Holsted Andelsmejeri

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

Lolland-Falster

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

Shell Service Station

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

Veedol Service

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

REKORD-VASK

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

Shell Service station

Gåbensevej 58 – Nykøbing Fl.
Teleofn 85 14 15
Benzin – vask – smøring
Alle tiders – alle årstidens olie

Jernbanepersonalets damer anbefales

SALON „La Petite“

Østergade 43, Maribo. Tlf. 1146
1. kl. moderne hårpleje.
1. kl. nobel og høflig betjening.

Nakskov Mælkeforsyning

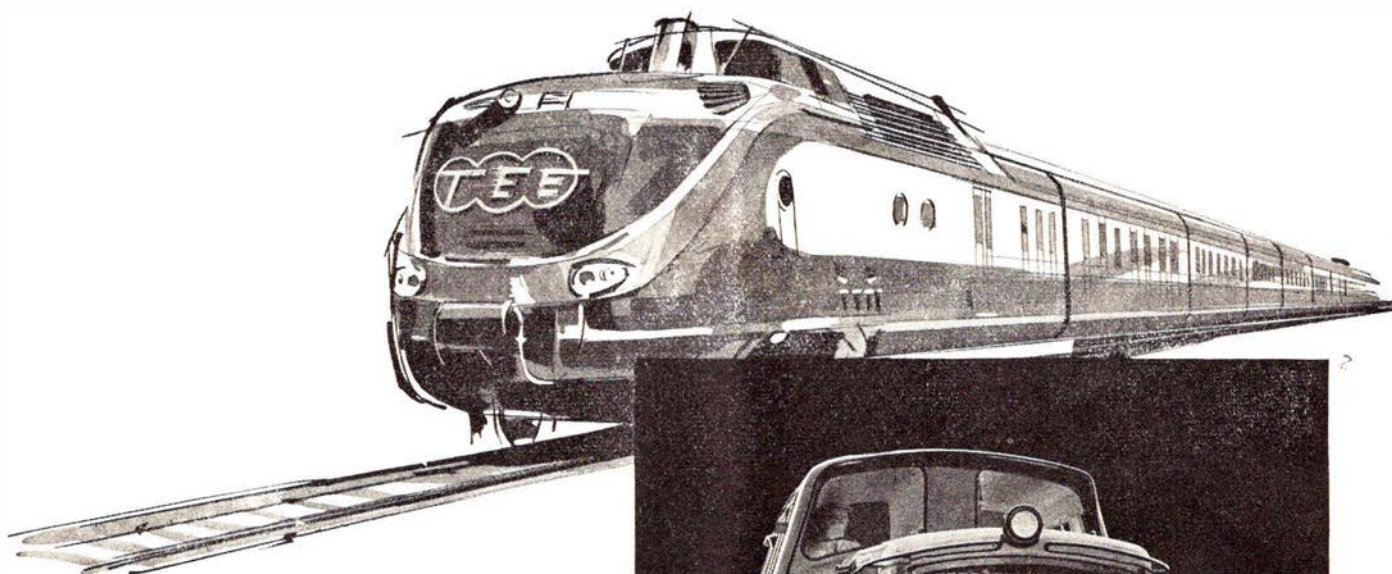
Ø. Boulevard 10 – Nakskov
Telefon *1566
1. kl.s mejeriprodukter

REKORD-VASK

Hersegade 7, Roskilde. Tlf. 4460
1. kl.s nobel og skånsom vask
Jernbanepersonalets damer anbefales

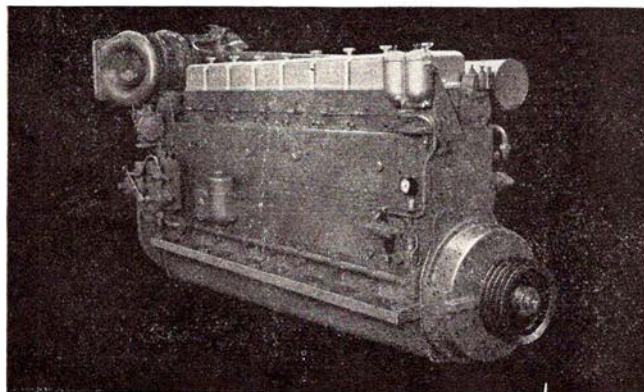
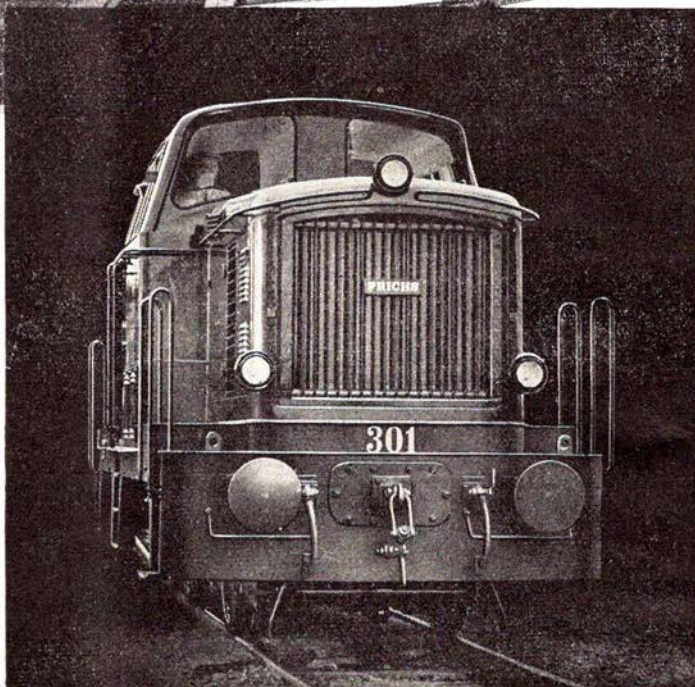
LILLI SALONEN

Helligkorsvej 10, Roskilde. Tlf. 2940
Salon for moderne individuel hårpleje



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO ¼

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