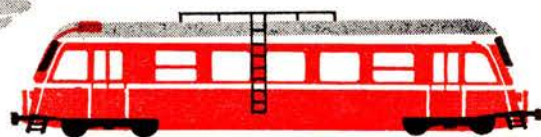
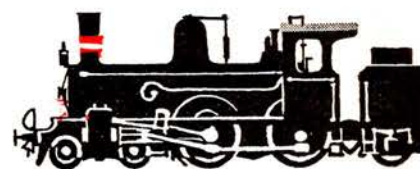


JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

Agfa

ønsker
Jernbane-Bladets
læsere



GODT
SKUD
ÅR 1964

med Agfa kameras og film

21. ÅRGANG NR.

1

JANUAR 1964

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.

Chr. Blom & Sønner

Vulkanisering
Sdr. Boulevard – Randers – Tlf. 2 82 88

Aalborg

A/S Norvin & Larsen

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

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

Børge Hansen

Guldsmed
Stort udvalg i gaver
Algade 4 – Brønderslev – Tlf. 73

Tønder Andels-Slagteri

Udsalget Vestergade 72, Tønder
Telefon 2 17 30

Hjørring

TOBAKSFORRETNINGEN

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

Der er god kaffesmag –
vi sælger mere og mere ...

A. Toft Jensen

Bispensgade 35 – Hjørring – Tlf. 519
SKJOLD BURNE VINE

Frederikshavn

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

SPORTSMAGASINET

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

»SEVILLA«

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

Tønder

BLADCENTRALEN

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

SVEND KIRCHHEINER

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

Sønderborg

ELLEN KNUDSEN

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

CALTEX service station

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

K F U M pensionat

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

Harald Olsson

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

Blomster JACOBSEN

Perlegade 56 – Sønderborg
Telefon 2 22 61

BH'er og korsetter

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

Allerellie's

Gartner- og blomsterforretning
ALSBO – Sønderborg – Tlf. 2 13 55

BP Servicestation

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

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 –

Alt i herre- og drengetøj

TIP-TOP

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



JERNBANE-BLADET

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

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

Jylland-Fyn's service
Egevang 6^{ste}. - Vejle - Telf. 4506
Udkommer een gang om måneden.

Abonnement
12 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«

JANUAR 1964

Dette nr. indeholder:

Nytår 1964	side	3
Månedens emner	»	4
Månedens foto	»	5
Erindres det	»	7
Månedens gode råd	»	7
I anledning af	»	8
»Safari« efter nedlagte baner..	»	8
Sagt og skrevet	»	11
I få linier	»	11
Et 100 års jammersminde	»	12
Rutebil nyt	»	14
December dagbogen	»	15
Privatbane nyt	»	15
Model jernbane	»	16
Foto hobby	»	19
Personalia	»	21
Boganmeldelser	»	23
Hunden på	»	44

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

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Film og kuglepenne

Dag- og ugeblade

Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

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

Banepersonalet anbefales

Vesterbyens Farvehandel

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

HOLD DEM TIL VOLVO
– den holder til Dem

J. Østergaard Vejvad

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

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

Bramminge

LANDBOSPAREKASSEN for Ribe og Omegn

Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

Bramminge Boghandel

Bent Schack
Storegade 13 . Bramminge
Telefon 7 30 61

Brande

Konfekturforretningen

„ULLA“

Storegade 44, Brande – tlf. 236
Vore gaveæsker anbefales

Trikotageforretningen

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

TORVETS KONDITORI

Lauge Jørgensen
Tlf. Brande 38

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.)

Kolding

CALTEX Service

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

Bjerringbro

Også DE vil blive beundret
efter behandling i...

Damefrisørsalonen

Nørregade 10, Bjerringbro – tlf. 377

TANDTEKNIK

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

FODKLINIK

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

CENTRALBAGERIET

Rødkjærsgade – Tlf. 135
Altid lækkert brød og kager

Kør altid ind hos

BP Service Station

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

FOTORAMA

Mathiasgade
Tlf. Viborg 659

GIVE BANK

Filial af Herning Handels-
og Landbrugsbank A/S
Tlf. Give 77 og 181

Oxbøl og Omegns Brugsforening

Oxbøl st. - telf. 35

NYTÅR 1964

Nytårs causeri

Vort lands status ved årsskiftet opgøres i Statistisk Departements årsopgørelse til økonomisk balance med tendens til stagnation. Oversigten fortæller, at det er lykkedes at dæmpe efterspørgselspresset og at få forbrug, priser og lønninger under kontrol. Forbrug og investering i 1963 oversteg ikke niveauet for 1962, og privatforbruget steg kun 1 pct. Derimod har det kollektive forbrug – det offentlige forbrug – været stærkt stigende med 6 pct. Landets valutabeholdning er i årets løb vokset, så den nu er større end nogen sinde tidligere, men da dette skyldes optagelse af ret store udenlandske lån og langvarige kreditter er den reelle stigning alt i alt ret beskednen.

Jernbanemæssigt blev året på både godt og ondt. To privatbaner likvideredes, Køge-Ringsted banen og Hjørring-Løkken-Åbybro banen. Åbningen af færgeforbindelsen Rødby Færge-Fehmern med en ny jernbanestrækning Nykøbing Fl-Rødby Færge var årets største ny-skabelse, der blev en succes over alle forventninger. Endelig blev der åbnet S-togs drift på strækningen Glostrup-Tåstrup.

Medens banernes økonomiske status næsten overalt var af negativ karakter, møder postvæsenet med

et betydeligt overskud, der for indværende finansår ventes at blive på ca. 100 millioner kroner. Det har altså vist sig, at den uvilje, som en stor del af Folketingets medlemmer havde mod de i foråret vedtagne takstforhøjelser, var berettigede. Det kan ikke være rimeligt, og har aldrig tidligere været det, at et



Statsminister J. O. Krag
Nytårsproblemer?

statsmonopol skal indkassere en sådan millionfortjeneste på landets befolkning. Da det ikke er Folketinget, der udarbejder takstforhøjelserne, er det altså postvæsenets generaldirektorat, der er kommet med disse urimelige og unødvendige forslag om forhøjelser. Af uhyrlighederne blandt disse er vel nok, at der forlanges porto som for et lukket brev – 35 øre – for de åbne gule regningsindbetalingskort, når der foretages skrevne tilføjelser på disse, helt urimeligt – og som det store overskud viser – helt unødvendigt. Fra april 1962 indførtes den ekspeditionsform, at rene tryksagsforsendelser skulle samles på tre særlige sorteringscentraler, hvorved de sinkedes et døgn. Centralen i Jylland forsvandt i løbet af kort tid af mangel på forsendelser. De to andre må også være forsvundet, for der er ikke mere forsinkelser på tryksagsforsendelser! I denne forbindelse kan det nævnes, at forsendelsen af Jernbane-Bladet i 1949 for hele året beløb sig til kr. 1116,00. For indværende år er forsendelsen steget til kr. 5200,00 for samme antal eksemplarer.

Statistisk Departements oversigt over iidsamlede priser til sidste pristalsregulering viser, at priserne på den samme vare varierer stærkt i de forskellige af landets byer. Selvfølgelig kan en af årsagerne

Restaurant »På Fortovet«

og baren på Østerport station
anbefales

POUL GUDMANN,

hertil være, at der også er forskel på kvaliteten. Dette kan dog ikke gælde når det angår priserne på f. eks. sukker. Et kg stødt melis er nøjagtig ens i kvalitet over hele landet. Alligevel er priserne på denne vare meget forskellig landet over. I Frederiksværk og Brørup koster et kg sukker kr. 1,25, i Pedersborg ved Sorø koster det endda kun kr. 1,23, hvorimod man i Nexø, Marstal og Holstebro må betale kr. 1,40 for sukker og dyrest i Ærøskøbing, hvor prisen er kr. 1,41. Hakkebøffen er billigst i Svendborg, hvor der kan købes hakket oksekød til kr. 5

pr. kg, mens det koster kr. 8,70 i Gentofte, kr. 9 i Silkeborg, kr. 9,80 i Brønderslev – og dyrest kr. 12 i Thisted! – Hvordan kan sådanne prisforskelle være tilladelige?

Vi er allerede godt på vej i det nye år, atter spændte på hvad 1964 vil bringe os af glæder og skuffelser. I håb om et godt år for vore kære baner, ønsker vi disse, deres personale og alle vore interesserede jernbaneentusiaster

GLÆDELIGT NYTÅR!

—bro.

Månedens emner...

Storebæltsoverfarten 80 år

Den 1. december 1883 indsattes de to første færger KORSØR og NYBORG på Storebælt.

Det første færgeløb blev gravet 1882-83, og syd for dette blev opført et reserveløb. Disse løb lå på den plads, som nu delvis optages af stationsbygningen med dens perroner. De første færger sejlede den 22. november, men den officielle åbning af færgeforbindelsen fandt først sted den 1. december.

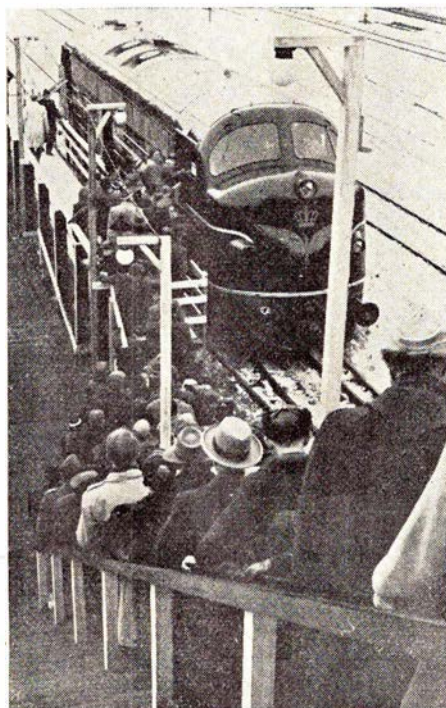
De to første færger, »Korsør« og »Nyborg«, var dampdrevne hjulfærger, men efter tidens forhold af en anseelig størrelse med en længde på godt 77 meter. Begge færger havde dobbelte spor og kunne tage omkring 12 godsvogne. Storebæltsoverfarten krævede hurtigt en forøgelse af kapaciteten, og i 1908 forlod man hjulfærgerne og gik ved indsættelse af færgerne »Odin« og »Christian IX« over til propeldrevne færger. Disse, hvoraf »Chr. IX« endnu sejler på overfarten, havde en længde på 89 meter og kunne klare op til 16 godsvogne pr. tur.

I 1927 anskaffede overfarten en endnu større færge, nemlig den tresporede færge »Korsør«, der trådte i stedet for den gamle udrangerede hjulfærge. Denne færge, der var knap 97 meter lang, var forsynet med dieselmotor og kunne tage op til 25 godsvogne. Dens bredde var 17,7 meter, altså samme bredde som de mange senere færger.

Ved krigens udbrud i 1939 rådede Storebæltsoverfarten over 4 store jernbanefær-

ger, nemlig de nuværende: »Christian IX« fra 1908, »Korsør« fra 1927, »Nyborg« fra 1931 og »Sjælland« fra 1933.

My-ernes store succes



Første My udstillet på Østerport st.

I midten af februar i år er det 10 år siden det første My-lokomotiv blev leveret fra NOHAB i Göteborg, og der har som bekendt været luttet tilfredshed med de

svenske byggede My. Det først leverede My har nu kort to mill. km, uden at hovedreparation har været nødvendig. De korte km svarer sammenlagt til, at den første My-er nu er på vej jorden rundt for 52. gang.

Ny pladsbestillingsmaskine

Den 4. januar tog DSB en ny elektronhjerne i brug på pladsbestillingen i Kh. Denne maskine vil i løbet af få minutter kunne give alle pladsbestillingskontorer over hele landet nøjagtig besked om ledige pladser.

Den ny elektronmaskine vil betyde, at man på et enkelt opkald på fjernskriveren kan få et fuldstændigt billede af pladssituationen, i modsætning til den nuværende maskine på Kh, der faktisk kun kan give oplysning om de pladser, der er reserverede.

Den nuværende maskine kan ligeledes kun oplyse, om der er helt udsolgt til en færge eller ej. Den kan ikke, hvis en færge er fuldt reserveret, give svar på, om der er ledige pladser på færger omkring samme tidspunkt. Det vil den nye maskine kunne.

Der har gennem nogen tid været gjort forsøg med maskinen, og de har været yderst tilfredsstillende, oplyses det.

Ny DSB film om storkene på Skjern st.

Skjern-storkene har fået deres film. Takket være DSB i alliance med filmfotografen Møller-Nielsen er skabt en fængslende farvefilm, der officielt skal gå i udlandet som reklamefilm for DSB, men som er meget mere med sine storkeoptagelser, godt sete situationer og overraskende og lunefuldte klip og tekster. Møller-Nielsen er kendt som filmfotografen, der ikke glemmer de små situationer for de store linjer. Det bærer også storkefilmen præg af. Udlandet, som fortrinsvis skal have filmen at se i den kommende tid, kan glæde sig til en både smuk og humorfyldt oplevelse.

Jordens befolkningstal stiger

Jordens befolkning oges i et stadig hurtigere tempo. Fra midten af 1960 til midten af 1961 var forøgelsen på 61 millioner, og ifølge en netop udsendt foreløbig statistik fra F. N. fandtes der et år senere, altså omkring midten af 1962, yderligere 81 millioner mennesker.

Det anslåede antal for 1962 slutter med en samlet verdensbefolkning på 3.150 millioner mod 3.069 millioner i 1961 og 3.008 millioner i 1960.

Vi har modtaget . .

Månedens foto

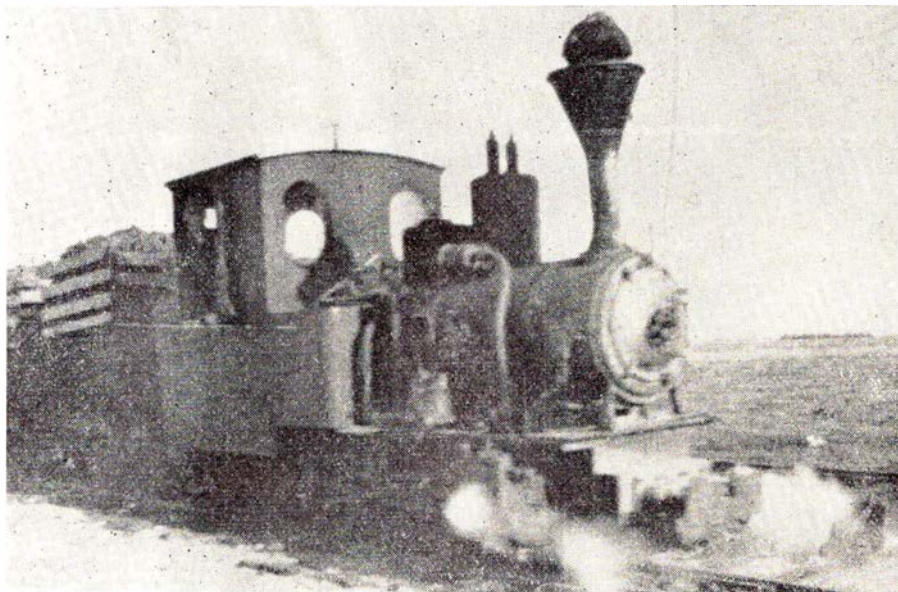
Fin ny lyntogsforbindelse

Nej, det er ikke de fine nye tyske lyntog, jeg tænker på. Det er et andet lyntog, som vist ikke så mange har lagt mærke til, men som ikke desto mindre har revolutioneret en strækning hos DSB.

Da jeg i 1962 tog til museumsbanen i Maribo fra Odense, skulle jeg skifte både i Slagelse og Næstved, og materiellet bestod af de gamle, lidet behagelige, Cr og Cp-vogne. I 1963 havde man imidlertid indsat gennemgående tog fra Korsør til Nykøbing Falster, og det var derfor en meget spændt person, der gik ud fra færgen første gang for at prøve det nye tog. Jeg blev absolut ikke skuffet. Toget bestod af Mo-CI-Av-Mo og personvognene var af nyeste type.

Da jeg hører til disse mærkelige personer, der foretrækker komfort, når de skal rejse, satte jeg mig ind i den inderste 1. classes kupe i Av-vognen og afventede begivenhedernes gang. Det varede ikke længe før vi fik afgang, og efter at have snoet sig ud af den noget indviklede Korsør station, fik Mo-vognenes forenede hestekræfter lov at vise sig. Som en raket for vi mod Slagelse.

Nå, ja, lad os nu se hvad der sker, når vi kommer ud på Slagelse-Næstved-banen. Vi fik hurtigt vendt i Slagelse, for det bestod jo kun i, at foreren skulle op i den anden Mo. Afsted igen, og hej, hvor det gik. Hurtigt trak og skubbede de 1000 hk os ud af stationen, og så begyndte de små korte skinner på banen at passere under os i stigende tempo. Var det virkelig den samme bane? Av-vognen lå roligt og sikkert på sporet, og kun lyden fortalte, at det ikke var hovedbanen, vi kørte på. Toget holdt samme hastighed hele tiden, og hverken stigninger eller fald mærkedes på farten, og man må så også sige, at toget havde overlegen maskinkraft. Det varede



Tørvetog St. Vildmose—Tylstrup (1943)

ikke længe at køre til Næstved, og efter et kort ophold her, gik det videre sydpå, kun med stop i Vordingborg og Nr. Alslev. Jeg tog fra Odense kl. 1 minut i 16 og var i Nykøbing Fl kl. 19,49 og her holdt en I.J-skinnebus klar til at befordre mig til Maribo, hvor jeg var kl. 20,19. Det må vist siges at være hurtigt befordring, der er DSB værdig.

Jeg benyttede dette tog næsten hver lørdag i museumsbanesæsonen, og hvergang tænkte jeg på den mand, der havde fået denne geniale idé. I sandhed, han burde hædres. Det er sådan, at man driver jernbane i vore dage. Jeg vil næsten mene, at det er en større bedrift, end at indsætte nye lyntog i de gamles planer. Her er virkelig tale om noget nyt!

Var der så nogen, der benyttede det? Jeg var jo kun med om lørdagen, men der var ihvertfald fuldt optaget på fælles-

klasse, men på 1. klasse kneb det i begyndelsen. Efterhånden opdagede flere og flere toget, så der er også her blevet bedre benyttelse. Flere af de medrejsende, jeg talte med, udtalte sig rosende om disse tog, så det beviser, at det lonner sig at indsatte nye og hurtige forbindelser.

Var der da slet ikke noget at klage over? Jovist, men det var kun bagateller, og jeg skal her fortælle, hvad det drejede sig om, i håb om, at rette vedkommende læser det, og det bliver rettet, så prikken kan blive sat over i'et.

Kun en gang ankom jeg rettidigt til Maribo. De andre gange var vi forsinket 10-15 minutter, og det skyldtes næsten hver gang, at vi på den enkeltsporede strækning syd for Vordingborg modte nogle forsinkede internationale tog, så det må vist siges at være hændelige forsinkelser.

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft



Nyt fra hele verden

Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Tegnefilm

— vi har cinemascope

Central 13540

Ferie- og udflugtssteder

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

Alborgvej 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 5

Afholdshotellet

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

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.

Thisted Missionshotel

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

Grand Hotel

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

Men — snavsede vinduer

Værre var det med Av-vognen. Det var tilsyneladende en helt ny vogn, da den blev indsat om foråret, og det mærkelige var, at det var den samme vogn, jeg kørte i hver lørdag. Det undrede mig meget, af vinduerne ikke blev vasket hele sommeren. Ja, det er virkelig rigtigt. Efterhånden så man mindre og mindre af det smukke sjællandske landskab, for vinduerne blev mere og mere snavsede. På en af de sidste ture skulle jeg følges med en kammerat, og vi ville gerne nyde udsigten, så i Korsør ofrede jeg et lommestørklæde og dypede det i springvandet på perronen, og derefter begyndte jeg at vaske vinduet udenpå til stor forundring for togpersonalet. Men umuligt. Snavset sad fuldstændigt fast. Tilsyneladende var det bremsesøv, altså jern, og det var umuligt at gnide af. Det er faktisk for dårligt, at man ikke sørger for, at vinduerne bliver vasket af og til. Efterhånden kunne døren mellem 1. og 2. klasse næsten ikke åbnes, fordi den bandt, og døren til toilettet på luksusklassen kunne efter midten af sommeren heller ikke låses mere. Bliver vognene da ikke gennemgået af og til for sådanne defekter? Det er synd, at sådanne småting skal odelægge det ellers så fine indtryk af materiellet. Vognens ydre skal jeg ikke udtale mig om, for den nymalede vogn fik efterhånden det sædvanlige standardsnavsede, som DSB tilsyneladende ikke kan gøre noget ved. Vognvaskeanlæg kendes i alle lande undtagen Danmark. Det indre af vognen må absolut roses. Der var pænt og rent altid, og de hvide nakkelæn var Rinsohvide, hvis det ikke er en forslidt vending at bruge.

Summen af alt dette må blive: Stor ros til DSB for de fine små »lyntog«, der kan blive helt i topklasse, hvis man retter de små skønhedsfejl, som jeg har bemærket. Det er virkelig glædeligt, at man fra ba-

ernes side viser, at man kan køre hurtigt og komfortabelt også på sidelinierne, og at det også kan lade sig gøre at køre i gennemgående tog, selv om ruten ligger lidt fra den almindelige strøm. Jeg håber, at disse tog må blive fast inventar på Korsør-Næstved og Nykøbing FI, og måske kunne ideen også bruges til andre strækninger.
H. C. C.

Vedr. Veteranjernbane.

I Jernbane-Bladet nr. 5, maj 1963, har en af bladets læsere, under Månedens emner, gjort nogle betragtninger om Veteranbane, Jernbanemuseet og Teknisk Museum og i indlægget bemærker vedkommende, at det skal blive spændende at se hvordan man vil drive den påtænkte veteranogskørsel. Nu kan Jernbane-Bladet fortælle denne og andre læsere af bladet, hvordan og hvem der skal drive den nye veteranbane.

HELSINGØR JERNBANEKLUB, der er den lokale klub for model- og jernbaneinteresserede, har set det som sin opgave at etablere en veteranjernbane og har gennem samarbejde med HHG-banens direktor og forretningsudvalg, og Danmarks Tekniske Museum som interesserede i planens realisering, fået godkendt et projekt.

Da Helsingørklubben ikke er så stor, har man henvendt sig til specialisterne i JERNBANEHISTORISK SELSKAB, og det vil blive disse to i forening, der skal drive den kommende veteranjernbane.

Fra direktor J. Friis, Hornbækbanen, har man fået umådelig stor hjælp og støtte i alle henseender, vi har fået stillet et 30 m² stort lokale til rådighed til klublokale og »hovedkontor« for veteranjernbanen, endvidere har vi fået stillet sporareal til rådighed på Hellebæk og Aalsgaarde stationer til opstilling af materiellet under restaureringen samt et kort spor ved Grønne-

Spanskrørsmøbler er mode . . .

Kurvetaske til alle formål — Gaveideer til fornuftige priser



Vestergade 2A . Svendborg . telf. 1962

Mod aflevering af denne annonce ydes 5 0/0

have remise og tilladelse til at benytte banens værksted, og den foste vogn er indlemmet i denne veteranjernbanes vognpark.

Når banen kommer i drift får den en transportmæssig opgave at lose – ved at transportere gæster til og fra Teknisk Museum ved »Sommariva« – og når banen ikke er i drift, skal materiellet stå på et sidespor ved museet og virke som museumsgenstande. Alt i alt vil veteranbanen få mange muligheder i fremtiden, ikke mindst i en international turistby som Helsingør, så vi glæder os til at hilse jernbaneinteresserede fra nær og fjern VELKOMMEN til Helsingør, til Danmarks Tekniske Museum og til en tur med Helsingør Veteranjernbane på Hornbækbanens spor!!!
J. H.

Erindres det . . .

For 50 år siden — januar 1914.

Almindingen-Gudhjem-banen er nu påbegyndt, og arbejdet ventes afsluttet til sommersæsonen 1915, så turisterne kan glæde sig til en smuk tur gennem det særprægede terræn.

☆

Trafikministeren og generaldirektor Amt betegner banegårdsforholdene i Århus som de sletteste i kongeriget, idet det er 16 år siden staten eksproprierede arealer i Molleengen til den nye godsbanegård; man finder det på tide, at få arbejdet påbegyndt.

☆

Personbefordringen mellem Vanlose og Frederiksberg st. er nu sikret, idet rejsende fra Frederikssund kan stige om i Vanlose, hvorfra et loko med en eller to personvogne vil bringe dem til Frederiksberg. Frederiksberg kommune skal til sporomlægning betale 32.000 kr.

☆

Provekørsel med elektriske dieselmotorvogne på strækningen Helsingborg-Mölle blev overværet af ledende danske jernbanemænd. Motorvognen er forsynet med elektrisk kraftoverføring, idet motoren

driver en dynamo, fra hvilken kraften overføres til to elektromotorer på hjulene. Motorvognen er den fjerde ASEA har bygget og den anses for at have en stor fremtid for sig ved privatbanerne og andre let byggede baner. Motorvognen kan medføre 1 a 2 bivoagne.

For 25 år siden — januar 1939.

Nytårsskiftet kom til at stå i sneens magt for banerne, idet mange tog korte fast i denne, bl. a. Langelandsbanens motortog, der medførte 70 rejsende sad fast i en mægtig drive syd for Humble, hvor der er kilometerlange strækninger til de nærmeste landsbyer. Fra Rudkøbing blev der udsendt damp tog til assistance, men også dette korte fast adskillige gange. Først kl. 7 næste morgen kom togene til Rudkøbing, men da havde togstandsningen også varet ca. 10 timer.

☆

På Nakskov-Kragenæs-banen måtte ca. måtte ca. 150 rejsende tilbringe adskillige kolde timer på Harpelunde station, idet 2 tog var kort fast her.

☆

Endnu den 9. er der store snevanskeligheder for banerne over hele landet. De fleste privatbaner har haft indstillet driften i mange tilfælde, men de af banerne, der har bevaret deres gamle damploko i koreklar stand, har i adskillige tilfælde kunnet opretholde toggangen, men selvfølgelig med store forsinkelser.

☆

I den tætte tåge skete den 15. på Storebælt en kollision mellem færgerne »Sjælland« og »Korsør«. Ingen mennesker kom noget til, men den materielle skade var betydelig.

* * * * *
* * * * *
* * * * *
* * * * *
* * * * *
* * * * *
* * * * *
* * * * *
* * * * *
* * * * *

Månedens gode råd . . .

Ægget sagde »knæk«,
det var sprunget læk.
Sukkerdrys i æggets vand
æggehviden standse kan.

Ferie- og udflugtssteder

Jernbanepersonalet anbefales
WEIS STUE
Olga Henriksen
Torvet, Ribe, tfl. 700

Vi anbefaler
Thomsens hotel garni
Tilegade 53 – Nakskov – Tlf. 400

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

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

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

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
Danmarks mest moderne højskole
med levende undervisning for vor tids
unge. Kursus beg. novbr. og jan. Pro-
gram sendes. Understøtt. kan søges.

»De Danske Østersøfærger«s

Restaurationer

GEDSER

RØDBY FÆRGE

Restauration »Færgetroen«,
Rødby Færge



Banegårdsrestaurations

HILLERØD

TOM VALÈT

Sjælland

Animo Auto Lakering

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

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

Brdr. Hansen

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

REKORD-VASK

Hersegade 7 - Roskilde - tlf. 35 44 60
1. kl.s nobel og skånsom vask
Jernbanepersonalets damer anbefales
Jernbanepersonalet anbefales -

Kongskilde Maskinfabrik $\frac{1}{2}$

Sorø

Tlf. Kongskilde *119



I anledning af ...

Stationsforstander H. T. Krogh, Horsens.

Den 1. december 1963 tiltrådte stfst. Krogh sin nye stilling i Horsens. Det er altid en glæde og tilfredsstillelse for en mand at blive forfremmet, men i dette tilfælde er der ekstra grund til at være tilfreds efter stfst. Kroghs uheld på Kolding st. for blot halvandet år siden:

Den 26. juni var otkl. Krogh, Kolding, gået ud på stationens rangerplads for at tale med rangerpersonalet, og da rangertrækket passerede i det samme, forsøgte Krogh at springe på en af vognene. Farten var imidlertid større end beregnet, og han faldt ned og fik sin venstre fod under hjulene, og på sygehuset måtte man amputere det kvæstede ben et stykke under knæet.

I begyndelsen af februar 1963 kunne Krogh udskrives fra sygehuset forsynet med en kunstig fod, og den 26. marts kunne tjenesten atter tiltrædes.

I en samtale med Kolding Folkeblad udtaler stfst. Krogh bl. a.:

Når jeg kom over ulykken skyldes det flere ting, bl. a. familiens, kollegernes og lægernes indsats, men den væsentligste årsag var nok de oplevelser, jeg havde på Ortopædisk Hospitaal i Århus.

Mange trostede mig efter ulykken med, at det kunne være gået meget værre, og her gik rigtigheden af deres påstand op for mig. Her mødte jeg patienter, der var 100 pct. invaliderede uden nogen som helst muligheder for at fore en normal tilværelse igen.

Jeg husker i denne forbindelse særlig en mand, som var fuldstændig lammet. End ikke hænderne kunne han bevæge, men alligevel sank han ikke hen i slovhedstilstand. Altid var han beskæftiget, så godt forholdene tillod det, og hele tiden holdt han livsmodet oppe. Ved at se ham og andre i hans situation blev jeg klar over, at mit tilfælde ikke var så slemt, at der ikke var håb om en nogenlunde normal tilværelse.

»SAFARI« efter nedlagte baner

Opildnet af diverse artikler i Jernbane-Bladet om færdsel og fodture på nedlagte baner, besluttede tre modige medlemmer af DJK's Odense-afdeling at udforske de nedlagte ballastbaner i distriktet Gelsted. Såvidt vides har ingen jernbaneentusiast nogensinde for sat sine ben i dette vilde og uudforskede område, og det skulle da også blive en tur fuld af lurende farer.

Jeg må hellere præsentere turens deltagere. Først Jorgen, der er en hærde opdagelsesrejsende med specialer syd for grænsen, og som tillige er en uforfærdet tomrer. Dernæst Niels-Folke, som heller ikke hører til de uerfarne, og som har været med til adskillige lokojagter på knallert. Jeg selv holder mig beskedent

tilbage, men jeg skal dog bemærke, at jeg snart har prøvet lidt af hvert.

Vi tre beslutsomme personer modtes søndag formiddag i efteråret på perron 3 i Odense. Jorgen kom i fint humor, og han talte endda tysk for at imponere os. Vi gik ombord i Otjiwaronge-ekspressen, som foruden Gelsted også kører til Fredericia, og denne udmærkede ekspress bragte os gennem det vildsomme landskab, der blev vildere jo nærmere vi kom Gelster. Uden større begivenheder ankom vil til denne kraal, hvor vi udlossede vore medbragte madpakket og anden oppakning. Da vi havde fået orden på riffelbærere og kameldrivere, som vi havde lejet på stedet, marcherede vi fra stationen, idet vi afsang første vers af Max

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



Ekspeditionens start fra Gelsted

med næsen – også kaldet Marseillaisen. Den indfødte befolkning tiljubede os, og ønskede os lykke på den farefulde opdagelsesfærd.

Forste etappe gik gennem byen, så det gik let, men da husene lidt efter lidt blev færre og færre begyndte der at sænke sig en trykkende spænding over selskabet. Hvad ville det ukendte bringe?

Vi arbejdede os direkte mod syd for at støde til resterne af banen, hvor denne drejede mod vest, for det havde vist sig, at der ikke var spor efter den på det første stykke. Vi så også snart i det fjerne en træbevokset højderyg i landskabet, og uforfærdet begav vi os ind i en pløjemark for at må hen til den. Niels-Folke tovede dog lidt, for han havde glemt støvlerne. Vore anelser var rigtige. Vi var virkelig nået frem til resterne af de sagnomspundne grusbaner.

Da det imidlertid var umuligt at gå oppe på dæmningen på grund af den tætte bevoksning, måtte vi arbejde os gennem en eng med uhyggelige sumpe. Jeg skal skåne læserne for en beskrivelse af dette stykke, men skal dog bemærke, at vi ustandselig var på udkig efter vilde bofler. Kort for dæmningen holdt op, besteg vi den, men vi var næppe nået op, for en frygtelig goen fyldte vore øren. Nede i dalen for vor fod kom et af disse mærkelige dyr farende, som er en halv hund høj og to lang, men vi behøvede ikke at frygte det, for det formåede ikke at bestige de høje tinder. Derfor var det måske, at den bjæffede så arrigt. Senere skulle vi møde endnu værre og farligere dyr.

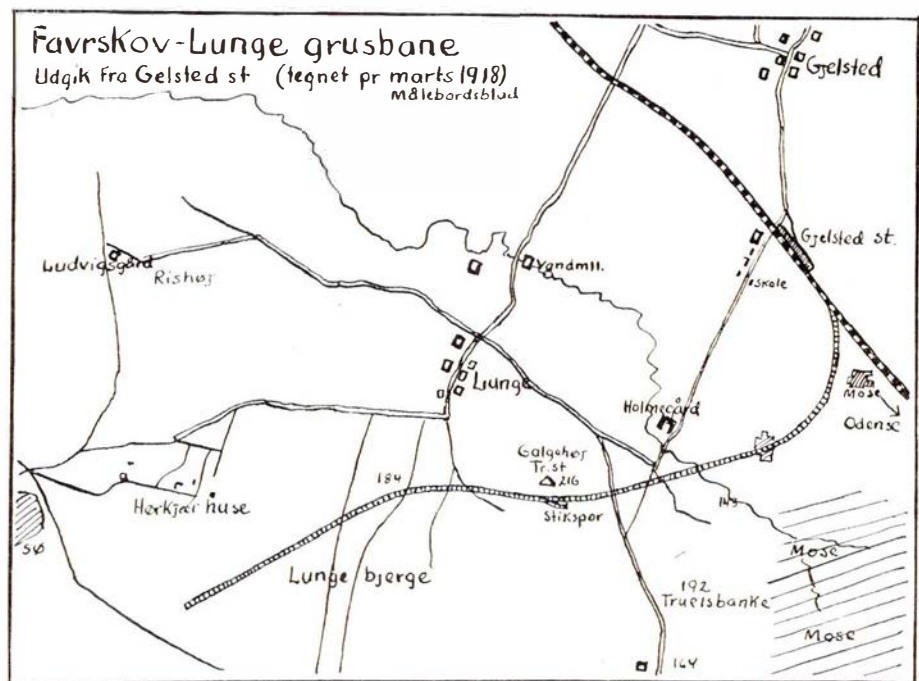
Dæmningen gik nu over i en slagt, hvorigennem banen havde gået, og denne slugt viste sig at rumme megen skønhed. Langs vor rute lå vilde fasaner på rede og alt åndede fred og idyl. Skulle turen

blive ganske uden dramatik? Nej, pludselig flængedes luften af et skud. Vi greb de medbragte rifler og krob i dækning. Skulle det være de indfødte, som havde opdaget os, og nu kom for at koge middag af os? Ved hurtig gennemgang af horisonten opdagede vi et flag på en høj stang. Skulle det være en fjendtlig roverborg? Et hastigt blik på mit kort bragte os til ro igen. Skydebane stod der. Et lettelsens suk. Et nyt problem opstod dog straks. Havde man anlagt skydebane på vor nedlagte bane, og på denne måde spærret os vejen? Vi måtte arbejde os frem med megen forsigtighed. Forste mand sikrer fremad, anden mand sikrer til højre,

og sidste mand sikrer bagud. Vi spændte hanerne på vore Winchester, og gik ufortrodt fremad. Vi passerede en vej, hvor nogle indfødte morede sig med at cykle i vandpytterne, og de stirrede undrende på os. Aldrig for var nogen dukket op fra den kant.

Vi gik tværs over vejen, og gik igen ind i ukendte farer. Skuddene nærmede sig, så vi måtte være meget vagtsomme. Pludselig forstummede den voldsomme beskydning. Enten ar man blevet enige om at gå hjem til middag, eller også var det lykkedes os at skræmme fjenden bort. Vi arbejdede os frem til skydebanen, som allerede var forladt, og som ikke som frygtet lå på banen eller resterne af den. Banen havde gået gennem en stor udgravning, men også her sænkede uhyggen sig, for på kortet stod: *Galgenhøj*. Jeg formoder læseren kan forestille sig hvilke kuldegysninger det fremkaldte hos turens deltagere.

Vi slap dog fra galgen og kom nu til det smukkeste landskab på færd. Resterne af banen førte os gennem skov og eng, og pludselig fik vi øje på nogle mærkelige vækster. De må kunne bruges til træer til modeljernbane, mente Jørgen. Vi studerede dem nærmere, og med min beskedne botaniske kunnen mente jeg, at kunne bestemme dem til at være asparges, som var gået i stok. På en tidligere rejse havde jeg set lignende sjældne træer. Det virkede lidt skuffende, men det skulle ikke vare længe, for vi gjorde et sensationelt fund. Pludselig lå det der i jorden foran os. Det var turens højdepunkt og



Ekspeditionens vejviser

af virkelig værdi for den videre forskning. Det var fantastisk, så mange år efter. Tænk, vi havde fundet en svelle, en rigtig jernbanesvelle lå endnu i ballasten. Vi tog et lille stykke med os, for at senere generationer kunne glædes over dette bevis. Opildnede af dette fund ilede vi glade videre og nåede ud gennem skoven. Vi skulle over en åben slette, og dette skulle ikke volde større besvær, men pludselig fik vi øje på spor i jorden. Forskellige gisninger fremkom. Een mente hare, men denne måtte være af fantastiske dimensioner, hvis den skulle passe til sporene. Har man ikke før hørt om kæmpehænder? Også ulvespor kom på tale.

Vi greb fastere om riflerne. Niels-Folke kom vist problemet nærmest, idet han mente, det drejede sig om en hund, og selv om det ikke lød så spændende, så har man jo da også før hørt om farlige hunde – hot dogs. Rystende af spænding vaklede vi fremad, og nu viste der sig igen noget mystisk. Banen havde delt sig her engang. Den ene gren førte ind til en port, hvor man sagde, at vilde spejdere boede. Vi valgte naturligvis den anden vej, som gik langs en lille skov. Da vi var kommet forbi den, åbenbarede der sig det vidunderligste landskab for os. Dybt under os lå resterne af grusgraven. Vi var nået til vort mål. Efter at have stået og nydt den storslåede udsigt besluttede vi os til at følge banedæmningen,

vi stod på, videre frem, og det viste sig da, at der havde været et rebusement, for at togene kunne komme ned i dybet. Virkeligt interessant.

Turen hertil var imidlertid gået lettere end beregnet, så vi så på kortet, at der ikke var langt til resterne af de tidligere Salbrovad roebaner. Efter afstemning arbejdede vi os videre mod dette mål, og det skulle blive turens vanskeligste etape. Vi gik først et lille stykke på en bred landevej inden vi stødte direkte ind i urskoven. På kortet stod Tellerup Bjerge. Vi havde næppe gået 10 meter, før vi stødte på et underligt dyr. Nej, se hvor sødt, sagde Jørgen. Det var et lille pindsvin, men vi nærmede os det i ærbødighed, for sådanne kan have giftige pigge. Det foretrak dog at gemme sig i et helt træ, så vi kunne begive os videre. Vi passerede flere store tuer, som var bygget af de meget farlige kannibalmyrer, men de opdagede os ikke. Deltagerne begyndte nu at tale om mad, så vi begyndte at se os om efter et sted at slå lejr. Vi fandt nogle træstammer, hvorpå vi satte os og indtog vore medbragte forsyninger.

Da der stadig kunne ske hvad som helst, havde vi riflerne parat til hurtigt forsvar. Vi fik dog ro til maden, og straks efter brød vi op for at begive os videre. Lykken syntes at tilsmile os, for vi kom hurtigt og nemt igennem urskoven, og snart kom vi til en lysning. Terrainet skrånede nedad mod en slugt, som vi stiledede ned mod. Nu nærmede vi os den berømte tunnel, hvor roebanen i sin tid førtes under landevejen. Vi nåede frem til den, men fandt den spærret af de indfødtes redskaber. Vi ventede at finde de vilde krigere bag denne spærring, men Jørgen masede sig uforfærdet forbi et læs halm og kunne konstatere, at ingen farer lurede der.

Vi andre fulgte ham, og vi stod nu på en noget smallere banedæmning, end den vi lige havde udforsket. Vi gik frem ad den, og stor skønhed åbenbarede sig for vore øjne. På vor højre side brusede en flod vildt og utæmnet, men ellers var alt stilhed. Imidlertid var banen et øjeblik efter forsvundet, uden at vi straks kunne finde sporet af den. Jeg skulle måske udtrykke mig lidt anderledes, og sige sporet efter sporet. Det viste sig dog, at temmelig store træer var vokset op i en hulning, hvor banen havde gået, og samtidig løb en mindre bæk gennem denne hulning. Det var ikke let at komme frem.

Vi delte os i to hold, der skulle forsøge fra hver sin side. Jeg valgte at forsøge langs floden, men alt var spærret. Tilbage igen, men kun for at finde Niels-Folke ladet tilbage. Jørgen arbejdede sig imidlertid frem inde i den mørke under-

skov under megen prusten og hvæsen. Roebaneloko kan ikke have hvæset højere, da de i sin tid kørte. Jeg forsøgte at følge ham, og med de medbragte masketter kløvede vi lianerne. Giftige tornede vækster rev os til blods, men det var det værd, for pludselig stod vi ved den åbne slette og skuede ud over landskabet. Et svagt gruslag i marken fortalte for roebanen i sin tid havde gået. Dette var turens sidste mål.

Vi måtte nu til at kæmpe os vej tilbage mod hjemmet. Vi opdagede, at Niels-Folke ikke mere var med os, og vi frygtede straks at han var blevet overfaldet og ædt af vilde kannibaler. Vi har da ikke hørt nogle rædselsskrig, mente Jørgen, og med det slog vi os til tåls. Efter en trang kravlen gennem urskoven fandt vi ham også, og gensynsglæden var stor på begge sider.

Vi begav os på hjemturen, og også her mødte vi mange farer, som det vil føre for vidt at komme ind på i denne beretning. Det værste chok fik vi, da vi passerede vor lejrplads, og inde i buskadsen opdagede en stor hule. Det måtte være et bjørnehul. Hårene rejste sig på vore hoveder. Jørgen sagde, at han allerede kunne høre, at bjørnen snoftede rundt inde i skoven, men den viste os heldigvis ingen interesse, så vi kunne arbejde os videre mod hjemmet. Da vi kom ud af skoven og nærmede os grusbanerne, besluttede vi at foretage en omgående bevægelse og forsøge at snige os ind på spejderhytten fra den anden side. Det gjorde vi, og vi så da den anden store grusgrav, hvor man i sin tid hentede grus til dobbeltsporet. Okser og watussikvæg græssede fredeligt på de græsklædte rester af denne fordums storhed.

Hjemturen blev trang, og vi slæbte os trætte og udmagrede ind mod Gelsted igen. Stor var vor glæde, da vi opdagede et iskagehus i det fjerne, og under opbydelsen af vore sidste kræfter slæbte vi os derhen og styrkede os med disse rare sager. Den indfødte issælger stirrede undrende på os, men det tog vi os let. Forfrisket af dette måltid gik vi på vore ømme fødder ind mod byen, hvor vi holdt vort indtog gennem æresporte og tiljuble af tusinder af mennesker.

Den første ekspedition til de ukendte baner var lykkeligt afsluttet. Utallige var de farer vi var udsat for, men det blev hurtigt glemt, da vi igen sad i Otjiwarongo-ekspressen på vej til Odense.

Således endte vor første opdagelsesrejse på Fyn, og vi fik blod på tanden efter nye eventyr, så det vil ikke vare længe, før vi begiver os ud på nye farefulde rejser igen.

H.G.C. Odense.

Færge ruter

Göteborg-Frederikshavn-Linjen

M/S »Prinsessan Margaretha«

M/S »Prinsessan Christina«

Daglig

Fra Frederikshavn kl. 12,30 og 18,00

Ankomst Göteborg kl. 16,10 og 21,50

Fra Göteborg kl. 7,10 og 17,00

Ank. Frederikshavn kl. 10,50 og 20,30



GÖTEBORG-FREDERIKSHAVN LINJEN

Nic. Pedersen & Co.

Frederikshavn - tlf. 2 04 88

Ved De, at

LEGO-børn

leger bedst!

Sagt og skrevet

☆ Det kan til tider virke deprimerende, som man er begyndt at nedlægge hele banestrækninger i større stil. Jeg tror, de før eller senere ville være blevet rentable igen. Folk bliver med tiden trætte af at køre i bil.

Togf. R. T. Hviid, Randers.

☆ Assens jernbanestation er fra den 1. december 1963 kun åben om søndagen fra kl. 7,30 til 14.

Hidtil har stationen på søndage været åben til kl. 17,30 og derefter har en portør haft vagt til efter sidste togs afgang kl. 22,52.

Dagbladet, Odense.

☆ Før Langelandsbroens åbning havde DSB-rutebilerne 7 daglige busforbindelser (via færgen) til Langeland. De er nu steget til 13 ture både hverdage og søndage.

Langelands Avis.

☆ Esbjerg st.s nye overtrafikkontrollør, H. V. Thomsen, Århus, har haft en lynkarriere, idet han kun er 39 år.

Dagspressen.

☆ Tænker De på at skrive Deres erindringer?

- Nej.

- Hvorfor ikke?

- Fordi man ikke kan skrive alt det, som jeg ville have med, hvis jeg skulle skrive.

Gdr. E. Terkelsen.

☆ Det er hensigten at flytte rutebilerne fra torvet i Køge til Køge-Ringsted-banens station og areal i Køge.

Dagbladet.

☆ Afskeden med DSB var uden vemod. I ni år har jeg arbejdet på 98 jernbanestationer. Tager jeg mine forældres gård i Hylke med, bliver gården her nu mit arbejdssted. Egentlig havde jeg gerne villet være på gården på prøve et år, men DSB

ville ikke give mig orlov. Så tog jeg min afsked.

Teksp. K. A. Møller.

☆ Især de unge har for travlt til at vente, når bommen er nede, og cykler gennem »gâmmøllen«. Til tider har der været både motorcyklister og bilister, der har løftet bommene for at komme under. Men jeg véd at vare min mund, ungdommen er rap til at svare igen. En velment advarsel bliver altid taget ilde op.

Ledvogter, fru K. Nielsen,
Dronningborg.



Til foråret udbygges Kolby Kaas havn med færgeløje og opmarchplads til 150 biler. Arbejdet vil koste godt en halv million kroner.

☆

Færgerne på Helsingøroverfarten kan nu tanke olie under opholdet i Helsingør havn. Tidligere blev en tankvogn kørt om bord på færgerne, når der skulle fyldes olie på.

☆

»Helsingør«, skal til årligt eftersyn på Orlogsværftet - det første resultat af værftets bestræbelser på at bevare arbejderstaben ved at få »civilt« arbejde.

☆

Tyske Forbundbaner havde i 1949 53 reparationsværksteder med ca. 79.000 arbejdere. I dag er disse tal gennem rationalisering mindsket med 17 værksteder, og personalet er reduceret med ca. 44 pct. til 44.000.

☆

S J's bureau i Hamburg bliver nu til Skandinavisk Rejsebureau med DSB som partner i foretagendet. Burealets ledelse går på skift mellem de to lande.

☆

Fra sommerkøreplanens begyndelse indsættes efter russisk forslag tre gange ugentlig sovevogn mellem København og Moskva. Rejsen vil vare 40 timer.

Postgiroen er en kolossal bankforretning, der har omsat ikke mindre end 192 milliarder kroner mod 167 milliarder året før. 80 pct. af omsætningen er sket ved girering uden kontanter.

☆

Ryomgård station har taget sit nye elektriske sikringsanlæg i brug.

☆

På Korsør station er alt igangværende anlægsarbejde standset fra nytår som følge af de nye færgeløjeplaner.

Hillerød

Monopol

Tøj for mandfolk

Slotsgade 43 . Hillerød . tlf. 326

P. NORDSTEN A/S

Landbrugsmaskinfabrik
HILLERØD

HANS TOFTE'S BOGHANDEL

Slotsgade 22 - Hillerød - tlf. 132

A. F. Mogensen

Civilingeniør M. ING. F.

Projekteret bl. a.
færgeløjet i Dragør havn

Øresundsallé 33 - Dragør
Tlf. Minerva 4875 og Dragør 53 04 43

D. A.

Stubbekøbing-Bogø Sparekasse

Torvet 1 . Stubbekøbing . tlf. (03) 84 10 01

Preben Jørgensen & Søn

Skrædermestre

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

Uniformer

Et 100 års jammersminde . . .

Militæret forstod ikke banernes betydning under krigen i 1864

Den sydslesvigske jernbane fra Rendsborg til Flensborg, der var blevet færdigbygget og driften indledt i 1854, fik ikke nogen virkelig militær betydning for Danmark under krigen i 1864. Banens største forsvarsmæssige indsats var de transporter af sten og grus, den befordrede under istandsættelsen af Dannevirke i årene kort for krigen.

Banen havde remiser i Rendsborg og Flensborg, hvor der tillige var vogn- og maskinværksted samt bolig for den engelske driftsbestyrer, John S. Louth. Driften på banen var fuldstændigt efter engelsk monster. Alle tryksager, billetter m. v. var på dette sprog. Af loko havde man to kraftige maskiner fra 1844, to canadiske loko fra 1859 samt seks tendermaskiner bygget i 1854. Endvidere rådede man over et ret stort antal person- og godsvogne, sidstnævnte vognes bæreevne var seks ton. I 1855 var banen blevet forsynet med telegraf.

Danmarks sydgrænse dannedes dengang af floden Elben fra dennes udløb til byen Lauenborg, gik derfra mod nord til Lybæk og langs fyrstedømmets vestgrænse til Neustadt bugt.

Flere tyske jernbaner havde endestation kort fra grænsen, men banen fra Berlin fortsatte over denne. Ved Büchen i Lauenborg gik en sidelinie over Hamburg og en til Lybæk. – Det var derfor af stor militær betydning, at Danmark til enhver tid beherskede jernbaneknudepunktet Büchen, hvis det skulle komme til krig mellem Tyskland og Danmark.

Fra dansk side traf man imidlertid, hverken her eller andre steder i Slesvig, nogen som helst forberedelser i den retning. Det hed sig, at generalkommandoen skulle sikre grænsen, men den måtte ikke spørre grænsen eller på nogen måde kontrollere denne. – Tidligere oprørsofficerer rejste ud af landet for at melde sig hos fjenden. Civilklædte tyske og østrigske officerer rejste med toget op til dannevirkestillingen for at spionere, men ingen tænkte på at bremse en sådan trafik.

Og skont faren for krig tiltog hver dag der gik, måtte ingen sikkerhedsforanstaltninger gennemføres. På selve Büchen st. måtte intet gøres for hurtigt at kunne sætte stationen ud af drift.

Efter instruksens skulle alt køreklart jernbanemateriel ved et fjendtligt angreb straks køres mod nord, men der var ikke statio-

neret soldater i byen. – Tanken var, at en afdeling ingeniørsoldater fra Neumünster skulle rejse med toget til Büchen når situationen blev faretruende og sprænge jernbaneskinneerne i luften.

Besættelse af hertugdømmerne

Den 7. december 1865 bestemte den tyske forbundsregering sig for, at tyske og østrigske tropper skulle besætte hertugdømmerne. Et tysk korps skulle med jernbanen transporteres til Büchen, østrigerne ligeledes pr. jernbane til Lüneburg. – Alt dette vidste man allerede den 29. november i den danske overkommando, men intet blev gjort for at hindre de fjendtlige tropper i at benytte jernbanen. Først den 20. december ankom de fjendtlige soldater, og de danske styrker gik tilbage til stillingerne omkring Dannevirke. Den 31. januar brod krigen los, og jernbaneskinneerne foran Dannevirke blev brudt op på en længere strækning. Jernbanebroen ved Rendsborg, der skulle være sprængt i luften ved romningen af Holsten, var stadig intakt, hvad der nødvendigvis måtte volde overkommandoen nogen bekymring. For dog at gøre noget, fandt man på, at der på Duvenstedt st. skulle holde to dræsiner fyldt med krudt klar dag og nat til at køres ud på jernbanebroen og antændes der, men det måtte først udfores i sidste øje-

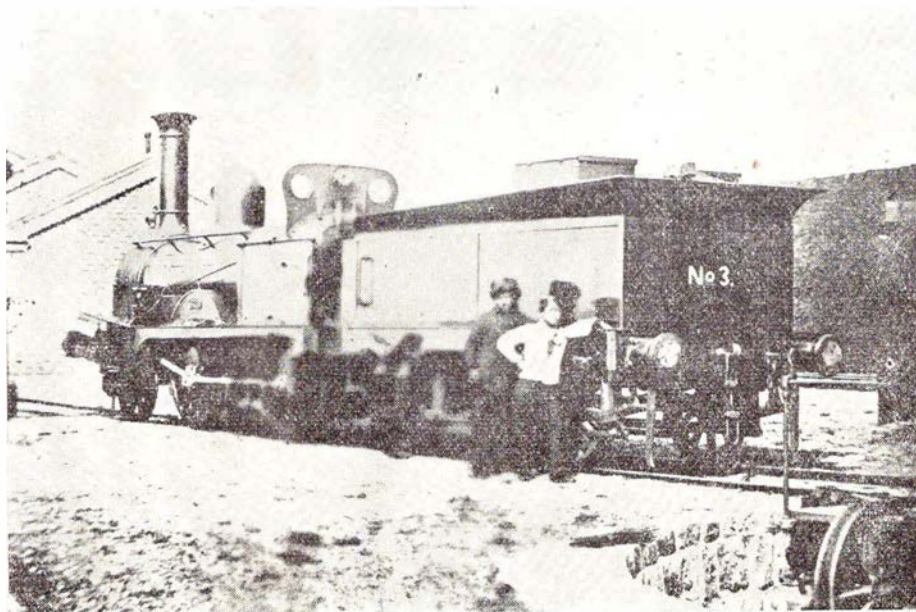
blik inden fjenden viste sig. – Endvidere forberedte man sig på at sprænge jernbanebroen over vandlobet Sorgen ved Duvenstedt.

Sent om aftenen den 31. januar kom ordren til at sprænge broerne, men uheldet ville, at løjtnanten, der skulle lede sprængningerne, var blevet forsinket, og først omkring kl. 23 begyndte man på forberedelserne ved Duvenstedt. Og kl. 03,30 røg broen med et brag ned i vandet. Broen ved Rendsborg, der var den vigtigste, opgav man at odelægge. Jernbanebroen ved Holm blev sprængt i luften af en af jernbaneselskabets ingeniører, der på opfordring havde indfundet sig sammen med nogle af banens arbejdere.

Vogne med forsyninger blev ikke aflæsedede

Bag volden ved Lille Dannevirke var der anlagt en mindre jernbanestation med flere sidespor. Og fra hærens store forsyningsmagasiner i Flensborg var der god jernbaneforbindelse. Men på grund af manglende samarbejde og stadig skiftende ordrer og bestemmelser, blev baneforbindelsen i det store og hele uden egentlig værdi for hæren.

Overkommandoen havde kontrakt med jernbaneselskabet, men da hærens benyttelse af jernbaner dengang var noget nyt og uprovet, havde man ikke i hærledelsen



Første loko i Danmark i 1864 — Canadierne

tænkt på at etablere en militær kommandomyndighed på jernbanestationen i Flensborg. – Der var derfor ingen, der kunne hindre, at Flensborg st. ikke afsendte de læssede forplejnings- eller udrustningstog til Dannevirke, skont det gentagne gange blev forlangt af bestyreren fra hærens hovedmagasin. – Men det skete også, at tog med forplejning kørte til Dannevirke, uden at man der var underrettet om dets komme, eller at togpersonalet var instrueret om afleveringen. Toget kørte derfor tilbage uden at være aflæsset, men heldigvis var det blevet bemærket af 7. infanteriregiment, der fik standset toget i Ellingstedt og bemægtiget sig dets indhold af proviant. Den 4. februar om morgenen forlangte hærens stabschef syv jernbanetog stillet til rådighed ved Lille Dannevirke st. næste morgen. Togene ankom kl. 8 – 9 – 10,30 og 11, og de medførte ialt 84 vogne til transport af artilleri m. m.

Men heller ikke her undgik man kedelige fejltagelser, idet artilleriets stabschef havde fået den opfattelse, at togene skulle ankomme om aftenen, skont det i orden, som han modtog kl. 13, stod at borttransporten skulle ske i dagens løb med de tog, der stod beredt. Da alt var klart til indladningen af skytset, kom der befaling fra overkommandoen om, at togene skulle afsendes kl. 20 senest, af hensyn til sprængning af jernbanebroen over floden Trene, altså på det tidspunkt, da selve indladningen først skulle begynde. – Særligt irriterende var dette for nogle artillerister, der med stort besvær havde fået slæbt 15 kanoner til Ellingstedt st., hvor de måtte se togene køre tomme forbi uden at standse, og kanonerne blev efterladt til fjenden.

Det var ikke med urette, at general Steinmann udtalte, at han anså det for at være overkommandoens værste jernbanefejl, at den ikke benyttede de rigelige tog til at køre med infanteri fra Dannevirke til Flensborg og Rodekro, idet jernbanen Flensborg-Fredericia var under bygning og fuldført til Rodekro. Det var en skandale uden lige, at man lod de trætte og forfrosne soldater foretage tilbagetogtet til fods, når man havde en så god jernbaneforbindelse med rigeligt materiel lige ved hånden. Men intet som helst blev befordret med jernbanen under tilbagetogtet fra Dannevirke.

Den 6. februar samledes alt togmateriel ved Flensborg – klar til senere benyttelse af fjenden, der da også bedre forstod at udnytte det.

Århus—Skive strækningen

Helt anderledes kom det til at gå på banestrækningerne Århus—Randers—Viborg—Skive. Den 8. marts krævede general He-

germann Lindencrone alt jernbanemateriel stillet til rådighed for sin division, der skulle bringes fra Langå til Viborg og Skive, fortæller maskinbestyrer Rambusch i sin bog »En gammel jernbanemands erindringer«. Rambusch var selv dengang ganske ung håndværker – lige udlært på jernbaneværkstedet i Flensborg og derefter ansat på værkstedet i Århus, hvor han på grund af de store militære transporter måtte fungere som lokofører.

Jernbaneselskabet mødte med otte loko og alt vognmateriel, hvilket naturligvis medførte et forfærdeligt postyr på den lille Langå st., der slet ikke var forberedt på at tage alle disse tog. Efterhånden som togene blev fyldt med soldater og materiel, blev de sendt afsted mod Viborg. Krydsninger undervejs blev foretaget af lokoførerne, men af og til måtte togene holde uden for stationerne i flere timer, hvilket bevirkede, at soldaterne, der havde fået rigeligt at drikke, blev utålmodige og gav sig til at true lokopersonalet med klo, ligesom personalet blev udskældt under anvendelse af sprogets værste glosor. – Om aftenen førte Rambusch det sidste militærtog fra Langå medførende 63 vogne fremført af to canada loko. I dette tog teede soldaterne sig fuldstændigt som besatte. – Togpersonalet måtte til sidst søge tilflugt på loko'et. – Man troede i toget, at fjenden var lige bag os, fortæller Rambusch, og det blev forbudt at benytte dampflojten. Toget var imidlertid så tungt at trække for de to maskiner, at man sikkert har kunnet høre de kraftige dampslag meget længere bort, end de svage dampflojter.

Da alle vogne var aflæssede i Skive, blev de rangeret ud på den ny strækning mod Struer sammen med de otte loko. Her afmonteredes stempler, cylinderlåg og

gangtøj fra maskinerne. Disse maskindele blev derefter afleveret til militæret.

14 dage senere blev vi afhentede i Århus og på hestevogne kørt til Skive for at bringe materiellet i orden igen. Atter kørte vi militære tog i nogle dage, og atter måtte vi demontere maskinerne – hvorefter hæren tog lokodelene med sig videre nord på.

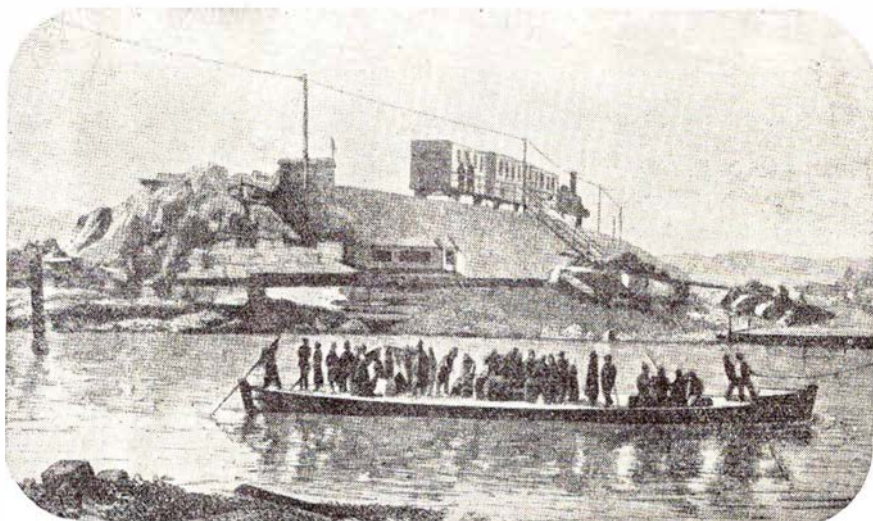
Forst den 27. april kom tyskerne til Viborg, og i Århus indfandt de sig den 28. Hæren havde ikke behovet så stort hastværk med tilbagetogtet. – Kort efter sin ankomst til Århus lod den tyske kommandant, general Vogel v. Falckenstein, jernbanesporer mellem Fiskerhuset og Åbyledet bryde op. Og omtrent samtidig lod han broen ved Langå sprænge, så de to svære brodragere lå knækkede på siden tæt ved vandoverfladen. Til fods kunne man dog med forsigtighed passere over broen. Men det tog tyskerne tre dage og 200 kg krudt at ove denne bedrift, der var ganske meningsløs.

Inden generalen lod broen odelægge, havde han ladet den gamle grusmaskine og en canada togmaskine samt nogle person- og pakvogne køre med hesteforspand ad banen fra Skive til Århus.

Hæren havde jo medtaget de for omtalte lokodele for at hindre tyskerne i at benytte banen. Men den tyske hærledelse forlangte disse udleveret; skete det ikke, ville de odelægge samtlige stationer og broer i Jylland. Maskindelene blev derfor hentet hos det sjællandske jernbaneselskab i København, hvortil hæren havde sendt disse vigtige lokodele. Og man fik efterhånden gjort alle loko køreklare igen.

Toggangen blev atter optaget med udveksling af de rejsende ved Langåbroen.

De første fjendtlige soldater jeg kom i kast med var på Langå st. Jeg arbejdede



Overførsel efter Gudenåbroens sprængning juni 1864

på drejeskiven, da en tysk officer med en stor patrulje pludselig dukkede op her. Han forlangte at blive vist ind på kontoret, hvor han krævede kassen udleveret. Men da den kun indeholdt småpenge, drog tyskerne bort igen efter at have stjålet nogle cigarer.

Da toggangen atter var kommet godt igang, hændte det en dag, at en tysk officer havde det uheld, at han knuste en rude i en kupédør. Det blev meldt på Langå st., hvor stationsforvalteren afkrævede ham fire rigsdaler. »Det er nogle dyre vinduer i har her i landets«, sagde tyskeren, der dog betalte beløbet uden videre vrøvl.

Så snart driften kom i gang, blev der taget fat på at fjerne den gamle Gudenåbro og erstatte den med en interimistisk træbro. Den gamle bro blev solgt til en

københavnsk hørkræmmer, Larsen, Studiestræde, og den blev hurtigt ført bort.

I Århus var der hele sommeren i 1864 sangerinder på »Vennelyst«. Hver aften sad en 3-4 damer og sang til klaverspil – sangene var ret aktuelle. Og skønt etablissementet ofte var fyldt med tyske officerer, lagde disse intet tryk på forsamlingen, når damerne sang smædevers om fjenderne. Et særligt vers lød:

*I Jylland har vi svin på skov,
de fylder deres vomme,
de jager bonden fra sin plov,
gør alle kasser tomme,
de stjæler vore heste,
naturligvis de bedste,
ja når bare man vidste,
om det skal vare ved.
Ja vor stilling er fatal,
hjælpen er kun tyud og smal,
Wrangel var en ækel kal',
men Falckenstein er værre.*

Ellers mærkede man på jernbanen ikke noget videre til tyskerne. En del af vogn- og malerværkstedet i Århus blev brugt til tysk feltlasaret. Der blev desuden rekvireret forskellige fornødenheder til troppeperne, men det blev i det store og hele ordnet af vore egne autoriteter.

Det var en stor glæde at blive fri for tyskerne igen ved fredsslutningen – skønt tabet af Sønderjylland var hårdt at tage.

Efter freden i 1864 var forholdene for de få tilbageblevne danske arbejdere i jernbaneværkstedet i Flensborg ikke behagelige, da slesvigholstenerne altid chikanerede dem. Efterhånden flyttede de fleste over til de danske jernbaner.

Hele befolkningen i »vor gode danske by« Flensborg var i øvrigt delt i mindst tre lejre. Den sydlige del var mest tysk-sindet, den nordlige del overvejende dansk. Men de såkaldte dansksindede ville på ingen måde løsrives fra Holsten eller inkorporeres i Danmark. – Nej tak, hed det altid, jyder ville de ikke være.

Da den slesvigske jernbane i 1866 overgik til tysk statsbane, flyttede driftsbestyrer Louth tilbage til England, og hans hus blev indrettet til tysk officerscasino.

Verner Johansen.

RUTEBIL nyt ★

10.000 kr. i erstatning

På grund af voksende underskud standsejede rutebilvognmand M. Larsen, Harbøre, driften af ruten Harbøre-Lemvig, og han skyldte VLTJ for at have konkurreret ham ud ved at køre fem ture daglig mod de i koncessionen tilladte fire ture daglig. Banen har senere fået trafikudvalgets tilladelse til at køre den femte tur, men rutebilejeren sagsøgte imidlertid banen til at betale ham en erstatning på 40.000 kr., som han påstod, at den ulovlige konkurrence havde kostet ham. Det kan vel ikke have været så slemt, idet han nu er gået på forlig med banen, der tilbød ham en erstatning på 10.000 kr.

Rutebilkørslen sinkes

DSB chaufførerne finder det utidssvarende med den overvældende godsbeholdning, der finder sted på de fleste ruter. Den sinker kørslen, er årsag til forsinkelser, som man må indhente i nogen grad ved at køre hurtigere, end køreplanen forudsætter. Hvis man rationaliserede godsbeholdningen, ville det være muligt at skaffe passagererne en kortere befordringstid. Det foreslås helt at afskaffe godsbeholdningen eller at rationalisere den, og i så henseende er der fremsat forslag om indsættelse af last- og varevogne til godstransport eller indskrænke den til nogle ture, hvor der erfaringsmæssigt kun er få passagerer med rutebilen.

Det er vanskeligt at forklare passagererne, at de ikke kan komme af og på mellem stoppestederne, når man til andre tider kan holde flere minutter mellem stoppestederne for at aflevere gods.

I byerne ønsker chaufførerne nogle flere faste stoppesteder, og på de smalle veje vil man af med stoppesteder på de strækninger, hvor der er dobbeltstriber. Man vil også bort fra, at flere rutebiler, der skal samme strækning gennem byen, sendes af sted fra rutebilstationen samtidig.

Carl Weinreich
AUTOGAARDEN
Holbæk – Tlf. 33

Flere og flere forlanger

**Hatting
Tvebakker**

fordi de er sprøde –
(men tåler ikke stød)



— ogsaa Deres flamme

BRABRAND

Løgstør - Vejen - Odense - Næstved

Alt i tandteknik

Reparationer . Omstillinger og underføringer

Martinus Schmidt

Mariendalsvej 12c - FA. 880

Måtteproblemet - baade ude og inde -
løses bedst med

Svejbæk-Måtten og Svejbæk-Risten

SVEJBÆK

RISTE-O G MAATTEFABRIK

SVEJBÆK - TLF. SILKEBORG (0681) 6055 - 6079

Haderup rutebilstation

I Haderup ved Skive blev der ved jule-tid åbnet en ny rutebilstation.

December

dagbogen

Svejbæk den 29. november. En varebil var ved 20,30-tiden standset for rødt blink på Hårupvejen ved Sejs, da hans fod gled fra fodbremsen. Bilen kørte frem foran toget til Skanderborg, der knuste dens forparti. Føreren af bilen kom intet til.

København H den 9. december. Ved 1-tiden opstod der brand i to S-togsvogne ved Enghave remise. Det formenes, at det er hjemløse, der har overnattet i vognene, der er skyld i branden. Skaden på de to vogne anslås til at koste ca. 1 million kroner.

Nordhavn den 10. december. Tyve har i nat brudt og skåret den indemurede pengeboks op på Nordhavn st. og stjålet 4.700 kr.

Ribe den 10. december. Ved 6,30-tiden kørte en lastbil mod den bageste vogn i et godstog fra Ribe på overskæringen ved Øster Vedsted, på grund af bilens svigtende bremses. Bilens forparti knustes, men ingen kom noget til. Toget fortsatte sin kørsel, og først da man nåede Skærbæk st. og man fandt bilens køler hænge på den påkørte godsvogn, blev man klar over, at der var sket en påkørsel.

Svebølle den 16. december Ved godt 11-tiden blev en ældre mand dræbt af eksprestoget fra København. I spor 1 holdt et godstog, og den dræbte var gået bag om dette og lige ud foran ekspresen.

Durup den 23. december. Da en kvindelig bilist ved godt 13-tiden skulle passere overskæringen ved Dølbyvad trinbrædt, opdagede en soldat, som hun havde taget op at køre, at blinklysene var i gang. Hun bremsede bilen, men på den glatte vej gled den ind på banen. Soldaten fik hende revet ud fra bilen, der i næste øjeblik blev ramt af toget og blev fuldstændig knust. Den raske soldat var steget på toget, og ingen ved hvem han er.

Kørte uden om otte biler

Hammerum den 24. december. Uden at tage hensyn til otte biler, der var standset foran de sænkede bomme i Hammerum by, kørte en personbil ved 17,30-tiden uden om dem alle og gennem den ene bom og standsede midt i sporet. Stationens personale opdagede den farlige situation og fik sat signalet for det gennemkørende tog til Herning på stop, indtil sporet var ryddet.

Allerede næste dag kørte en varebil, hvori befandt sig fem mennesker, uden om en taxa, der var standset foran bommene ved samme overskæring, men ledvogteren, der så bilen komme med stor fart, hævdede bommene så bilen kunne smutte under. Nu blev bilen imidlertid standset midt i sporet, men ledvogteren fik ham til at bakke ud fra sporet før toget passerede.

Privatbane-

nyt...

Svendstrup J den 23. december. En personbil standsede som følge af det glatte føre midt i sporet på Gl. Viborgvej, hvor toget fra Nibe kort efter kom og påkørte den. Det var lykkedes føreren

af bilen at komme ud for påkørslen skete.

Kjellerupbanens underskud var sidste regnskabsår 391.483 kr., en stigning på 43.000 kr. Det er ikke noget godt resultat, sagde direktør M. K. Jensen, men der skal dog endnu ikke betales 23 kr. pr. billet i tilskud som på Det kgl. Teater. Der havde været 12.000 færre togrejsende, men 13.000 flere med rutebilerne end året før. Fællesdriften med Hadsundbanen havde medført, at to mand fra banens kontor i Silkeborg måtte flyttes til Randers.

Mariager-Fårup-Viborg havde et underskud på 364.197 kr., en stigning på ca. 4500 kr. mod året før. Af underskuddet falder de 242.798 kr. på strækningen Viborg-Fårup. Antal rejsende med toget var steget med ca. 18 pct. og med rutebilerne en stigning på 8 pct. De første fire måneder i indeværende regnskabsår viser ingen stigning i underskuddet.

Troldhedebanen har haft en stigning i underskud på 150.000 kr. til ialt 566.000 kr., hvilket fortrinsvis skyldes lønstigningerne. Antal ansatte ved banen er nu reduceret til 34, men pensionisternes antal er 66, der giver banen en pensionsudgift på 532.000 kr.

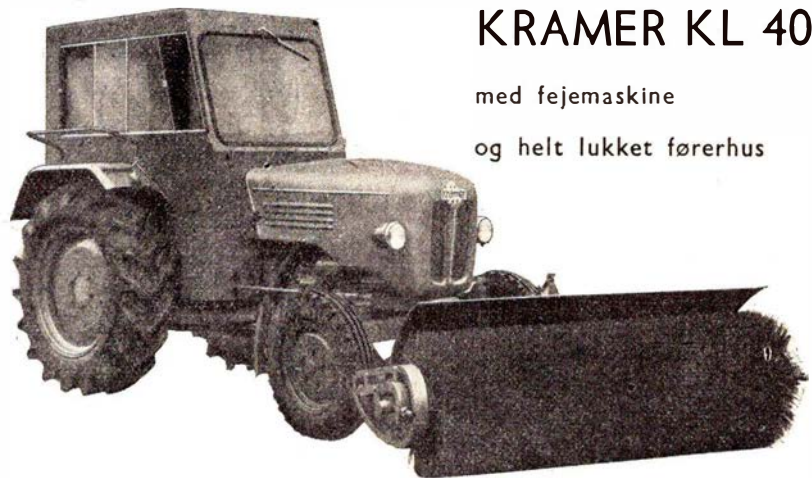
I årets løb er der sket en del fornyelser og modernisering af materiellet. Den indvendige belysning i skinnebusserne er blevet erstattet med lysstofrør, og sæderne og vægbeklædningen er blevet fornyet. I Sverige er der blevet indkøbt to reserve-

B. WULFF & SØN

VERMUNDSGADE 13-15

KØBENHAVN Ø

TELEFON ÆGIR 9841



KRAMER KL 400

med fejmaskine

og helt lukket førerhus

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

Jernbanehotellet
Jernbanegade 25, Maribo
Telf. 287

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

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

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

J. M. Dressel $\frac{A}{S}$
Stubbekøbing
Tlf. (03) 84 11 60

*Alt i uniformer
skræderi
og målkonfektion*
W. B. Jørgensen
Vestergade 26 – Stubbekøbing
Snit – kvalitet – pasform

STENVAD kager
— det store navn i SMÅkager

boggier. Herved er opnået, at revisions-tiden for motorvogne har kunnet nedsættes betydeligt.

Hads-Ni og Herreders Jernbanes under-skud var steget fra 87.000 kr. i fjor til 239.700 kr., en stigning på 154.000 kr. Banens formand oplyste, at bestyrelsen havde droftet en sættelse af et udvalg af sagkyndige, der med tilslutning af myndighederne skulle gennemdrofte spørgsmålet om banens fremtid, således at man ved garantiperiodens udlob april 1966, var i

stand til at oplyse, hvad man mente der måtte være formålstjenligt for banens fortsatte drift.

Bornholms Jernbaner og DSB. DSB rutebilchefen og et par andre DSB rutebilkyndige har været på Bornholm for at undersøge DBJ's virksomhed og materiel til brug for en rapport til gdr. Skov, der på grundlag deraf vil fremsætte tilbud for DSB's overtagelse af rutebildriften på Bornholm. DBJ råder bl. a. over 33 rutebiler og 10 lastbiler.

MODEL JERNBANE

Smalspor baner

Når vi i dag nævner ordet jernbane, tænker vi uvilkårligt på MY-loko og nye lyntog, og alt hvad der iøvrigt hører til en normalsporet jernbane. Ingen husker vel på, at vi endnu har en bette stump smalspor tilbage i Danmark, nemlig den bornholmske strækning Ronne-Nekso, bare 37 km.

Ganske anderledes var det i begyndelsen af tyverne. Dengang havde vi et utal af små linier, alle private, hvor sporvidden var 1 m. Den samlede længde af disse baner androg mere end 500 km.

Når man anlagde smalsporede jernbaner, var det udelukkende af sparsommelighedshensyn, for hvad gør man, når den stedlige, ikke særlig talrige befolkning, gerne vil have fordelene ved en jernbane, men ikke er i stand til at rejse kapital til en normalsporet jernbane? Så skærer man anlægsudgifterne ned, man bygger billigere, man bygger smalspor. Smaller banelegeme, kortere sveller, spinklere skinner,

mindre vogne, mindre loko og mindre kulforbrug giver begrundet håb om en rimelig forrentning af den rejste kapital.

Men hvor lå da alle disse småbaner?

Lad os begynde med Sønderjylland, hvor vi ved genforeningen i 1920 fik de såkaldte amtsbaner.

Haderslevs Amts Jernbaner (HAJ) med en samlet længde af 206,7 km var den længste smalsporede jernbane. Hed oprindelig Kleinbahnen Kreis Hadersleben (KH), men fik navneforandring ved genforeningen; den bestod af flere strækninger, nemlig:

Haderslev-Christiansfeld, åbnet 4/ 3 1899	
Vojens-Rodding	» 5/ 3 1899
Haderslev-Rodding	» 5/ 3 1899
Haderslev-Årosund	» 28/ 5 1903
Ustrup-Toftlund	» 2/ 4 1904
Haderslev-Skodborg	» 1/ 7 1905
Toftlund-Gramby	» 15/ 9 1910
Arnum-Skærbæk	» 13/10 1910

Nedlæggelsen begyndt 22/5 1937, fuldt endt 23/6 1939.



Amtsbanerne på Als (ABA) med en samlet længde af 51,1 km. Oprindelig Kleinbahnen Kreis Sonderburg (KS). Bestod af strækningerne:

Sonderborg-Skovby åbnet 6/2 1898
 Lille Mommark-Mommark » 6/2 1898
 Vollerup-Nordborg » 1/7 1898
 Nedlagt 1/2 og 1/3 1933.

Åbenrå Amtsbaner (AAJ) med en samlet længde af 85,8 km. Oprindelig Kleinbahnen Kreis Apenrade (KA). Bestod af strækningerne:

Åbenrå-Gråsten åbnet 14/2 1899
 Åbenrå-Løgumkloster » 8/5 1901
 Nedlagt 1926.

Af andre smalsporede baner har vi haft følgende:

Frederikshavn-Skagensbanen (FSB).

Længde 39,7 km.
 Frederikshavn-Skagen åbnet 24/7 1890
 Åbnet for drift med normalspor 6/6 1924
 Hedder i dag blot Skagensbanen (SB).

Horsens-Tørring Jernbane (HT).

Længde 28,1 km.
 Horsens-Tørring åbnet 1/12 1891
 Åbnet for drift med normalspor 10/5 1929. Samtidig forlænget til Thyregod.

Horsens-Bryrup Jernbane (HBJ).

Længde 38 km.
 Horsens-Bryrup åbnet 23/4 1899

Åbnet for drift med normalspor 10/5 1929. Samtidig forlænget til Silkeborg. Hedder nu Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane (HBS). Samlet længde i dag 60,9 km.

Kolding-Egtved jernbane (KEJ)

Længde 28,2 km.
 Kolding-Egtved åbnet 4/5 1898
 Nedlagt 31/5 1930.

De bornholmske jernbaner (DBJ)

Længde i 1952 91,8 km, idag 37 km.
 Ronne-Nekso (RNJ) åbnet 13/12 1900 (består endnu)
 Åkirkeby-Almindingen » 16/ 5 1901
 Almindingen-Gudhjem » 27/ 6 1916 (begge nedlagt 1952)
 Ronne-Sandvig » 6/ 5 1913 (nedlagt 1953)

Maksimalhjultryk og maksimalhastighed

Medens de fleste normalsporede privatbaner blev bygget til et maksimalhjultryk på 4-5000 kg, enkelte dog op til 5500 kg, var de smalsporede baner i regelen en del svagere.

Maksimalhjultrykket var på de danskbyggede baner som følger:

Ronne-Allinge	4500 kg
Ronne-Åkirkeby-Nekso	2200 »
Åkirkeby-Almindingen	2200 »
Skagensbanen	2200 »
Horsens-Bryrup	2200 »
Horsens-Tørring	2200 »
Kolding-Egtved	2200 »

Det største tilladelige hjultryk for de på banerne lobende loko og vogne i læsset

stand blev for hver enkelt jernbane fastsat af Ministeriet for offentlige Arbejder.

Grænser for det frie rum

På smalsporede jernbaner må der på den frie bane, på stationernes hovedspor samt på forbindelsesspor mellem stationer og havnespor

indtil en højde af 350 mm over skinernes overflade ikke findes nogen genstand nærmere ved sporets midte end 900 mm og

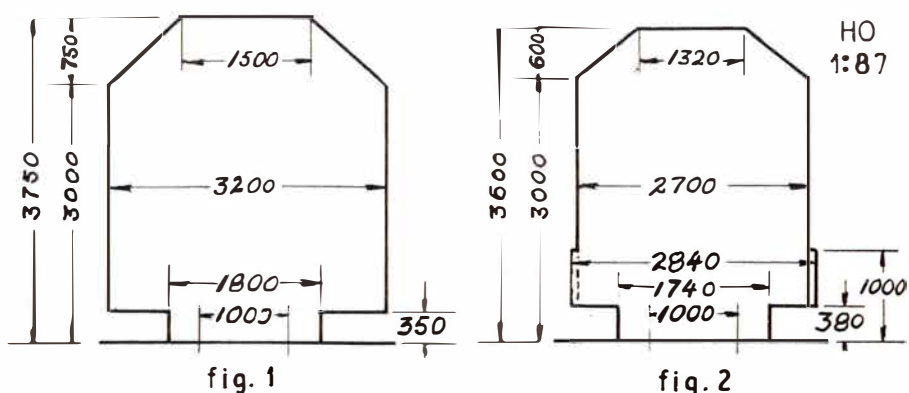
i en højde fra 350 mm ikke findes nogen genstand nærmere sporets midte end 1600 mm, hvilken sidste bredde for det frie rum fra nævnte højde af 3000 mm formindskes ved en afskråning således at

rummet over selve sporene i en bredde af 750 mm regnet fra sporets midte, skal være frit i en højde af mindst 3750 mm.

Ved hovedspor på stationer forstås spor, der kan ventes befaret af plantog eller særtog.

Fig.1 viser således fritrumsprofilen for hovedspor på vore smalsporede jernbaner. Af hensyn til evt. modelbyggere er profilet tegnet i naturlig H0-størrelse.

Fig.2 viser tilsvarende fritrumsprofilen for varehus-, læssespor m.v. På dette profil er der i en højde fra 380 mm til 1000 mm over skinnetop i hver side et fremspring på 70 mm. Dette fremspring betegner den eneste forskel, der er mellem fritrumsprofilen for varehusspor m.v. og konstruktionsprofilen. Vist punkteret på fig. 2.



Smalsporbane fritrumsprofiler

SKABENDE HOBBY

— en af de bedste fritidsbeskæftigelser, der findes.

Stort udvalg i materialer, vejledninger, modelark og værktøj til næsten alle former for skabende hobby.

116 siders katalog 2.85

Panduro HOBBY

Butiksadresser:
 Nr. Voldgade 29 - Vesterbros Torv 51
 Postadresse: Studiestræde 34, K.

REJS MED Molbotoget til Ebeltoft

Tog og rutebiler
 Ebeltoft-Trustrup-Jernbane

Hads-Ning-Herreders Jernbane

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 LYNDS

Bageri og Konditori

Sønderlandsgade 25 - Holstebro
Bestillinger til fester modtages
Telefon 592

FIAT 1100 Special

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

Chr. Thorsen

Sønderlandsgade 27 - Holstebro
Telefon 646
Cykler og knallerter
Salg og service

Andelsmejeriet

FUGLSANG

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

Nykøbing Mors

FODKLINIKEN

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

Vi har det hele

ESSO depotet

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

Gaver - så guldsmed

Ejler Cortsen

Urmager - guldsmed - optik
Algade 6 - Nykøbing Mors - Tlf. 240

Ikast

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Ikast afdeling - 5 15 57

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

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

Vest-Jylland

Deres direkte olieledning -
VARDE 2 12 05

klarer alle fyringsproblemer

BP Varde depot

Jens Ove Hansen, Smedegade 37
Varde

G. H. MØBLER

Vestergade 34-36 - Varde
Tlf. 2 00 53
Alt i moderne nutidsmøbler
Reparation og ombetrækning

FEDDERSEN's Blikkenslagerforretning

Vester Strandgade 18
Udfører arbejde for DSB
Tlf. Ringkøbing 173

A. Honorè & søn



I senkram - køkkenudstyr
glas og porcelæn

LEMVIG - tlf. 2 15 66

Enggaarden - Andrupsgade - 2 13 89

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. Truelson

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

Herning Traktor & Maskinforretning

Rønnebærvej - Herning
tlf. 288 og 2843

„KOLONIALHJØRNET“

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

N. C. Jensen's eftf.

J. Øst-Jacobsen

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

Det kolde bord

Chr. Pedersen
Østergade 32 - Herning - Tlf. 918

AUTORUDER

monteres ekspres.
Kæretmagerarbejde. Nye vognlad
Leverandør til DSB

ARNE HOLME

Søndergade 3. Tlf. Hammerum 55

Skjern Cyklelager

Cykler - Cykledele
Gummi en gros

Tværgade 2 - Skjern - Telf. 176

Spar på kræfterne - gå til

REKORD VASK

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

Når konstruktionsprofilen her er bredere skyldes dette, at trinene på visse personvogne ragede lidt uden for det almindelige fritrumsprofil. Trinene var her om nødvendigt til at klappe op.

Smalspor som modelbane

Efter at have kigget lidt på fig. 1 og 2 fremgår det klart, at en model af en smalsporbane er velegnet som modelbane i H0, idet den kræver meget mindre plads i forhold til en normalsporet modelbane i H0. Evt. viadukter behøver mindre stigning for at blive ført over en smalsporbane. Desuden kan man have større sporanlæg på samme flade.

Går man ud fra købt skinnemateriel, har f. eks. Märklins normalskinner en kredsdiameter på 76 cm, og Märklins parallelkreds (dobbeltsporkreds) en diameter på 91,2 cm.

Anvender vi Rokal-skinner (12 mm sporvidde) til vor smalsporbane, er samme

tal for tilsvarende sporkredse 57,2 cm og 66,0 cm.

Tænker man på at bygge en smalsporet modelbane, må man gøre sig klart, at det eneste materiel, man kan købe færdigt, er skinner og hjulsæt, hvorfor en smalsporbane kun er for virkelige modelbyggere, der selv har lyst til at gå i gang med det rullende materiel.

Efterlysning

Da der imidlertid findes grumme lidt af tegninger over rullende materiel fra vore smalsporede jernbaner, henvender vi os med disse linier til de af vore læere, der er i besiddelse af tegninger og fotos fra disse baner og beder venligst om lov til at låne billedmaterialet, der blot kan indsendes til redaktionen, der selvfølgelig garanterer for skånsom behandling.

Det er vort håb, at enkelte læsere sidder inde med oplysninger, der fortjener at blive kendt af en større kreds.

J. B. Dyrkilde.

enten De er klar eller ikke. Børnernes vogn, kravlegård eller tæppet på græsplænen er velegnet til udendørs billeder. I det hele taget skal De blot fotografere som De plejer at gøre ved udendørs optagelser, men det betaler sig, at være omhyggelig dels med afstanden, dels med at vælge den vinkel fra hvilken man vil fotografere. Barnet er imidlertid en temmelig lille genstand, som let forsvinder hvis baggrunden er for voldsom. Med en såkaldt portrætlinse kan De komme så tæt på som knap 1 meter, selv med de enkleste apparater. Ellers! gå ikke tættere på end Deres apparat kan klare. Skulle barnet på det færdige billede syne meget lille, kan De få Deres fotohandler til at forstørre netop den del af billedet med barnet. Pas godt på, at De ikke fotograferer for højt oppe fra som man normalt gør når voksne skal fotograferes. En lav cameraposition viser omgivelserne som et barn ser dem. Vær ikke nervøs for at lægge Dem på knæ, hvis det er nødvendigt. Ved at se ned på barnet er man tilbøjelig til at formindske det, og det er vel det sidste De ønsker at opnå. Når

FOTO hobby

Fotografer Deres baby.

»Babies er faktisk den bedste grund til at have et fotografiapparat, og til at bruge det regelmæssigt«.

Hvem siger det? Alle stolte forældre, der har sørget for regelmæssigt at fotografere deres børn under opvæksten.

Det er både let og billigt med de moderne enkle cameras og de teknisk fuldendte film, der nu kan købes. Alt hvad der behøves er en baby - - - ligegyldig hvilken baby, men formentlig helst deres egen!

Hvornår skal De begynde at tage billeder? Så hurtigt som muligt, jo før jo bedre, for at Deres billedsamling kan blive så komplet som mulig. Hvis barnet sover, har De det første billede. Hvis det bliver badet eller klædt på, har De flere billeder. Med andre ord, tag Deres billeder, så De får en samling af alt det et barn foretager sig. Hver ny ting barnet lærer er værd at tage et billede af. Det er morsomt at have nu

og uvurderligt at tænke tilbage på i årene, der kommer. Her er nogle få gode tips, som eksperterne anbefaler for at hjælpe Dem til de bedste resultater. Den bedste måde at tage børnebilleder indendørs på, er at benytte blitz, fordi praktisk taget alle moderne apparater, selv de mest enkle at betjene, er forsynet med tilslutning til blitzoptagelser. Det betyder, at De kan fotografere ligegyldigt på hvilket tidspunkt af dagen, overalt i huset, og netop der hvor der i øjeblikket foregår noget. En yderligere fordel byder de moderne blitzpærer på, idet deres afbrænding sker så hurtigt at normal bevægelse ikke kan ses. Derfor hvis barnet pludselig finder på at vinke til Dem, bliver dets hånd ikke uskarp på billedet. Barnet bliver ikke træt af at vente til De har foretaget de nødvendige arrangementer med lyset, og De løber ingen risiko, for at miste noget billede når De skal til at tage det. Born spiller på så mange hurtigt skiftende stemninger, hvad



Barneportræt

Esbjerg og Omegns
Sparekasse

Kongensgade 58 - Esbjerg

Nykøbing F. Bryghus $\frac{1}{2}$

Aarhus

Kronborgs Farvehandel

Fredensgade 48, Århus.
Tlf. 2 98 33.

Farver – tapeter – rullegardiner.
Gulvbelægning.
Risskov afd., Ndr. Strandvej 15.
Tlf. 7 95 50.

KOLONIALFORRETNINGEN

v/ Käte Metzdorff

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

Urmager G. HOLST's Etff.

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

Det største udvalg i isenkram og
køkkenudstyr



G. V. Schive

Bruungade 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

E L



HELGE PAULSEN

Aut. El-installatør

Harald Jensens Plads 1 A
Århus – Tlf. 3 04 15

Vi mødes i

E - B - M

Østergade 1, Århus, tlf. 2 17 77

Drejer det sig om legetøj –

GIRAFFEN

Borgergade 11, Århus, tlf. 3 27 16
Stort udvalg i legetøj til piger
og drenge

Se på kvaliteten – det gør 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 pibe for Dem

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

REKORD VASK

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

N. C. Andersen

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

Oliefyr - centralvarme
vand - gas - sanitet

Jernbanepersonalets damer anbefales

Parfumeriet „EVA“

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

Jernbanepersonalet anbefales

KOLONIALFORRETNINGEN

S. N. Kejlstrup

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

RENAULT i Århus

v. Sv. Jensen

Nye og brugte vogne
Salg – service – reservedele
Banegårdsgade 1, Århus – Tlf. 3 12 55

Clemenstrykkeriet

Kystvej 37 Århus C Tlf. 2 06 11

Anton C. Nielsen

Korn- og foderstofforretning
Skolebakken 11 – Århus C
Tlf. 3 59 55

det drejer sig om baggrunde, inden- eller udedørs, er det klogt at vælge de enklest mulige. Se derfor både bag barnet og på det når De vil bygge Deres billede op. På den måde kan De undgå distraherende genstande som vil stjæle opmærksomheden fra Deres vigtigste objekt.

Skulle forholdene gøre dette vanskeligt, kan De arrangere en nem baggrund, ved at drapere et tæppe eller lagen over kanten af et bord eller ryggen af en stol. Ofte er to personer bedre end een, når børn skal fotograferes. Een tager billedet, den anden sørger for at underholde eller lege med barnet. Den anden person kan eventuelt ved hjælp af lyde, få barnet til at smile mod apparatet, eller ved at vise det noget af dets yndlingslegetøj i det rigtige øjeblik, få det glade eller tilfredse udtryk frem. Et trick som benyttes meget af fagfotografer kan med held bruges også af Dem. Giv barnet et stykke cellofan klæbestrimmel, det forårsager altid megen forundring over at fingrene hænger sammen, men giver praktisk taget hver gang et godt billede. Mor bør være familiens officielle børnefotograf. Hvis hun altid har et camera med blitzholder parat, kan hun hurtigt tage et billede når barnet rigtig er i sit es, fremfor at måtte sige »Ih, hvor ville jeg ønske jeg havde et fotografiapparat ved hånden«.

Japansk småfilmoptager

For ca. 1 år siden kom den første 8 mm fuldautomatiske zoom-optager med vendekasette på markedet, nemlig den japanske »Sekonic X 100«.

Når man ser hvilke små og elegante japanske optagere, der er kommet frem i den senere tid, undrer det derfor ikke, at Sekonic nu er kommet med en ny og lille vendekasette, model »Dualmatic«.

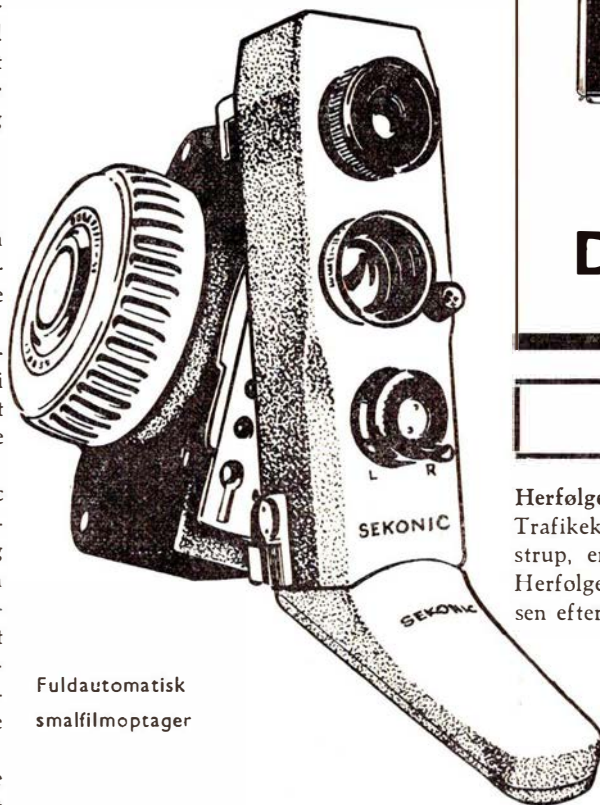
I modsætning til X 100 har Dualmatic ikke zoom-objektiv, men et såkaldt fix-focus objectiv – uden afstandsindstilling – med lysstyrke 1,8. Blændeindstillingen i objektivet styres automatisk af den indbyggede fotomodstand-lysmåler. D.v.s. at man efter at have indstillet filmens hastighed på lysmåleren intet har at spekulere på andet end at se i søgeren og trykke på udloseren.

For den, som gerne vil tage nogle gode film, men som ikke er interesseret i først

at skulle finde ud af, hvad billedhastighed, blænde, dybdeskarphed o.s.v. er for noget, er der her tale om den rigtige småfilmoptager.

Det mærkeligt fremstikkende håndtag viser sig at være overraskende godt, for optageren ligger vældig godt i hånden – både medens man filmer, og når man går med den. En medfølgende håndledsrem forøger endvidere sikkerheden.

Finessen med vendekasette bør forklares lidt nærmere. For næsten alle 8 mm optagere anvender man i dag en dobbeltotte film. Fremgangsmåden er da den, at først tager man den ene side af filmen, korer slutstrimlen ud, åbner optageren, vender filmen, korer startstrimlen ud og filmer så den anden halvdel. I Dualmatic undgår man disse manipulationer, idet man efter første halvdel, hvor optageren stopper automatisk, blot drejer den bageste del af apparatet en halv omgang, og kan så omgående filme videre. En genial løsning.



Fuldautomatisk småfilmoptager

Inklusive håndtag, håndledsrem og etui ligger Sekonic Dualmatic på godt 400,00 kr., hvilket må siges at være rimeligt for denne lille sensationelle småfilmoptager.

De Skulle Bruge



KAMERERA OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Personalia

Herfølge
 Trafikekspedient A. K. G. Nielsen, Holmstrup, er udnævnt til stationsmester ved Herfølge st., hvor stmst. N. C. B. Magnusen efter ans. er flyttet til Sorgenfri.

Skjern og Omegns Sparekasse

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

TELF. 207 - GIRO 15824

Stiftet 1875

Deres Bank —

ESBJERG BANK

AKTIESELSKAB

— den lokale bank

Aarhus opland

Carita

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

Hasle Farvehandel

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

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

Grenaa

Vi bruger produkter fra...

Grenaa Andelsmejeri

Nytorv 3, Grenaa, tlf. 2 12 22

UNO-X Service

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

ESSO Service station

Ringvej - Grenå - 2 07 73
Benzin - olie - vask
smøring

BOY HOLST

aut. el-installatør for EGO
Udfører arbejde for DSB
Thorsø, tlf. 76

BØRKOP HANDELSPLADS

Tlf. Børkop 1

Fredericia

REKORD VASK

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

WELLA-salonen

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

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

A. L. Christensen
Holbergsgvej 39
Manufaktur - trikotage
Telf. Fredericia 43 31 23

KAREN's Fodklinik

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

Erik Andersen I/S

Isenkram - Værktøj - Beslag
Danmarksgade 13 - Fredericia
Tlf. 2 46 22

FREDERICIA DAGBLAD

- eneste dagblad der trykkes i
Fredericia

TOBAKSHUSET

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

Kør ind til

ESSO Service Station

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

Brugsforeningen TRYG

Ry - Tlf. 49

Vejle

Sønderbro Hjemmebageri

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

Arthur Davidsen

Radio og fjernsyn
Grejsdalsvej 23, Vejle, tlf. 3980

UNO-X

Vester Engvej 5 - Vejle - tlf. 2744
Benzin - Olie - Service
Biler uden fører - tlf. Vejle 2463

Lad JERNBANE-BLADET indbinde hos

Viggo Lauritsens Eftf.

Egon Pedersen
Tønnesgade 9, Vejle - Tlf. 1003

Silkeborg

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

Horsens

Landbosparekassen i Horsens

Rædersgade 5 - tlf. 2 12 22
Åbent: 9,30-12,30 og 14,00-16,30

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

Dansk Landbrugs Andels Maskinindkøb

Havetraktorer - Trillebø
Foderanlæg - Renseanlæg
Horsens - Tlf. 2 46 22 og 2 21 01

Dødsfald

Overbanemester G. A. Bruun, fh Frederiksberg, 90 år.

Godsekspektor M. B. Sørensen, Slagelse 1930-41, 89 år.

Togfører J. K. Jensen, fh Ålborg, 87 år.

Overportør J. C. Christensen, fh København Gb, 85 år.

Overportør H. L. Andersen, fh Åbenrå, 84 år.

Togfører H. P. Hansen, fh Sønderborg, 80 år.

Pakmester N. P. Petersen, fh Fredericia, 79 år.

Stationsmester J. Isø, Laven 1941-55, 78 år.

Lokomester A. C. Mortensen, fh Århus, 78 år.

Togfører O. J. Hansen, fh Fredericia, 76 år.

Banearbejder K. F. Hansen, fh Dalmose, 75 år.

Banebetjent M. M. Hansen, fh Korsør, 75 år.

Banevogter C. M. Fischer, fh Tåstrup, 75 år.

Overportør P. E. Klausen, fh Vejle, 71 år.

Lokofører O. R. A. Nielsen, fh Århus, 70 år.

Overportør P. J. Pedersen, fh Grindsted, 69 år.

Pakmester P. M. Christensen, fh Fredericia, 67 år.

Overportør K. V. Sørensen, fh København, Gb, 68 år.

Stationsmester A. J. Ploug, Ragebøl 1949-53 og Ejstrup 1953-57, 68 år.

Lokofører Aage Kaarup, fh Viborg, 66 år.

Stationsforst. M. A. Andersen, Højslev fra 1954, 66 år.

Overportør A. A. Andersen, Nykøbing Fl, 63 år.

Stationsleder P. R. Stanly Jensen, Kh, 64 år.

Togfører Sv. J. Nielsen, Kh, 60 år.

Lokofører P. B. Jensen, Århus, 58 år.

Stationsforstander H. E. Jensen, Ringe fra 1960, 62 år.

BOG-anmeldelser

Erindringer fra Gribskovbanen og Hornbækbanen.

Jernbane-Bladet. 44 sider, 30 illustrationer. 5 kr.

Frederiksborg Amts Avis - anmeldelse:

Jernbane-Bladet har taget initiativet til udsendelsen af en lille bog, »Erindringer fra Gribskovbanen og Hornbækbanen«. Bogen bringer desuden en række billeder, og især hefter man sig ved en række fornujlige tegninger, hvor tegneren har ladet sit vid spille i forbindelse med de to kære privatbaner og deres strækninger.

Det er i det hele taget ikke kun en interessant lille bog, men også en fornujlige bog, der gang på gang kalder på smilet. Flere af banernes folk gennem tiderne bidrager til at give bogen lokalhistorisk kolorit.

Bogen har naturligvis først og fremmest interesse for banernes publikum, og det har gennem årene været stort - omend ikke stort nok - og for banernes tidligere og nuværende personale, men andre kan såmænd også læse den med interesse.

sh.

Forlaget Spektrum

To timer før -

Puh! - Man ånder lettet op, når læsningen af »To timer før -« er tilendebragt. Verden var en katastrofe nær, men mands-

mod og ekstra kontrolforanstaltninger forhindrede denne katastrofe. Scenen er en atomubåd, udstyret med polarisrakter, og med operationsbasis i skandinaviske farvande. Hovedpersonen er ubådens kaptajn, psykisk belastet på grund af fejhed i sin ungdom, på grund af et forkvaklet kærlighedsforhold og på grund af et fanatisk had til Sovjetunionen. Dramaets klimaks er en fingeret øvelse i afskyning af polarisrakterne, en øvelse, der efter kaptajnens syge overbevisning skal være blodig alvor, selvtægt i uhyggelig overdimensioneret målestok.

»To timer før -« af Antony Trew er brandaktuel, spændende, som en kriminalroman, og dertil ekstra interessant, fordi skuepladsen for den fortættede handling er lagt i kendte omgivelser: Havet omkring Danmark.

286 sider. Pris kr. 24,50 - indb. kr. 34,50.

De forsvundne år

Margaret Lynn fortæller i »De forsvundne år« om pigen Dorcas Mallory, der skal giftes i foråret 1941, og som på sin bryllupsdags skønne forårsmorgen vågner op og opdager, det er hendes egen datter, der skal giftes, og at det i mellemtiden er blevet sensommer. Det er blevet sensommer, og der er forløbet 20 år af hendes liv. Se, det er et interessant perspektiv, og Margaret Lynn forstår til fulde, at udnytte mulighederne i dette perspektiv, således at læseren holdes fangen fra første til sidste side. Kærligheds-historien i »De forsvundne år« er måske nok lidt forvirret: fra den pure ungdoms store forelskelse over en ægtemand uden kærlighed til den modne kvindes rolige tryghed. Men handlingsforløbet er velkomponeret, og spændingen er større end adskillige kriminalromaner kan skabe. En udmærket bog for læsere i alle aldre.

221 sider. Pris kr. 19,75 - indb. kr. 29,50.

ERINDRINGER

fra GRIBSKOVBANEN og HORNBÆKBANEN

1880 - 1963 - 44 sider, 30 illustrationer

KUN 5 kroner

SE OVENSTÅENDE ANMELDELSE

Sælges hos bladsalget på Hillerød station - boghandleren i Gilleleje - Græsted og Helsingør samt ved at indsende beløbet på postkonto 600 82 - Jernbane-Bladet, København Valby

Roman står der på omslaget, vel sagtens fordi bogens titel intet siger om indholdet. Det er svenskeren Lars Görling, der har skrevet denne roman, og dens titel er skabt over et bibelcitater. Bogens indhold er til gengæld fjernet millioner af kilometer fra indholdet i den hellige skrift.

»491« er ikke for de sarte, den er slet ikke for de såkaldte »hellige«, den er ikke for de litterært interesserede, og den er heller ikke for de helt unge, selvom det er denne aldersklasse, der fortælleres om. Uden at berette om indholdet, kan det vist siges, at når dette er udsendt på tryk, kan intet forbydes i dette land. Og det kan man vel kun være glad for. For til de mennesker, der køber og læser »491« skal det siges: Der behøver ikke at være noget fiktivt ved hovedpersonerne i denne bog. Problemerne, der behandles, findes måske lige om hjørnet i deres egen gade, et moderne samfund rummer alle de elementer, der beskrives, medens flertallet af os blot går forbi uden at ville acceptere.

»491« er stærk kost. Men alle kan nu en gang ikke klare sig med ollebrød og honning.

291 sider. Pris kr. 24,50 – indb. kr. 34,50.

Huset i lyngbakkerne

En ny kriminalroman af Else Fischer! Og en virkelig god thriller fra den dæmonisk skrivende dame. En rig dansk-canadier vil medens han lever fordele nogle millioner mellem nogle højst forskellige arvinger i gamle Danmark. Og så hvirvles vi med i en tyfon af uhyggelige optrin – mord – mordforsøg – knirkende trapper og en fortid fra krigens tid. Det er god og spændende læsning til helligdagene. Man er i godt selskab med Else Fischer.

171 sider, kr. 13,75.

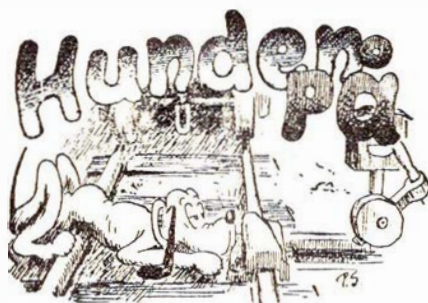
Mord i badet

Stig Trenter har mange venner i Danmark. Han forstår den svære kunst at skrive en god kriminalhistorie over ret oplagte og til tider forstærkede emner. I et ledigt øjeblik har han så komponeret »Mord i badet«, og det er ikke blevet til en af hans bedste. Bogen er ligefrem fyldt med overflødige ord. En slags fyld for den drevne forfatter. Men det skæmmer denne bog, der ellers har et udmærket emne til grundlag. Hvad mener De f. eks. om følgende spild af ord... »Jeg slog mig ned i den dybeste lænestol, der havde adskillige mærker efter cerutter, jeg var faldet i søvn over, tog en lang, ikke alt for tyk cerut i den store trækasse, stak den ind mellem læberne, tog lighteren op af lommen, knipsede en gang, og tændte cerutten med den klare, rolige flamme!« Se,

det er jo spændende ting at erfare. – Men Stig Trenter har et stort og fast publikum, og mord er der trods alt i denne bog.

186 sider. Pris kr. 15,75.

V. J.



Næstsidste nyt!

Fra besættelsestiden

Under de bevægede augustdage i 1945 med udgangsforbud om natten m. m., var der en drager på en københavnsk bane-gård, der kviede sig ved at foretage en sen nattevandring i den mørke by, hvor der hortes idelig skydning rundt omkring.

Han ville imidlertid også gerne af sted for ikke at forurolige dem derhjemme, og fik da en nøje instruktion om blot at standse og sige »Eisenbahner!«, når han blev råbt an. Knugende sit Ausweis og stadig repeterende det svære tyske ord gav han sig omsider mørket i vold. – – –

Langt var han da heller ikke kommet, for der blev blinket til ham og råbt: Halt! – Wo da?

»Eisenhauer! !« – svarede han, og da ingen reagerede, gentog han det flere gange.

Omsider kom dog to mand hen til ham og belyste ham meget indgående, men de har formentlig ikke fundet nogen påfaldende lighed med fjendens overstkommanderende. I hvert fald fik han lov at passere.

Besyderligt!

– Du var nok på Charlottenborg forleden, – hvad synes du så om malerierne?

– Ja, ærlig talt, – jeg ved ikke rigtig, – vi har endda maler derhjemme for tiden, – men alligevel – – – !

Omkørsel

Bilen lobet tor – tankstationen lukket – men der var natklokke til apoteket:

– 5 liter benzin!

– Rejs ad Hedehusene til! – På denne tid af natten!

– Jamen, hov, – så må jeg have 10 liter!

Så begynder man at forstå . . .

– Tror du virkelig, at han nogensinde bliver gift, – sådan som han opfører sig?

– Ja! – svarede hun sagtmødt, – for han er da altid bedre end slet ingen!

Begreber kan klares

– Nå, 67, hvad forstås der ved terrænet?

– Ja, det ved jeg godt, – men bare ikke hvordan jeg skal sige det!

– Herregud mand, – det er jo det, De går og stamper i hele dagen!

– Nåh, ja, – et par fedtlæderstovler!

Man skal aldrig fritte

En endnu sorgende enke fik ved en spiritistisk seance forbindelse med sin afdøde mand.

– Hvordan har du det, kære Alfredo?

– Jo tak, jeg har det – mindst lige så godt som hos dig!

– Det var da dejligt! – Hvor er du hende, Alfredo?

– – – I Helvede!

(Afringning).

Næsten omtrent

– Hvorfor bruger man kameler i orkenen i stedet for heste? – spurgte lærerinden.

– Fordi kameler bedre kan tåle at dø af tørst! – svarede den altid vakse lille Lise.

Medlidenhed

– Har du hørt, at portor Jensen er gået hen og har giftet sig?

– Næh, er det sandt? Det var da morsomt at høre.

– Såh, hvad ondt har han gjort dig?

Naturligvis

– Mor, hvad er erotik for noget?

– Herregud min pige, hvor skulle jeg vide det fra? Når man har fået 11 børn at opdrage, får man ikke tid til at tænke på sådan noget!

Der er forskel

– Hor Marie, jeg horte, at mælkemanden kysede Dem i morges! For fremtiden skal jeg nok selv tage mod ham.

– Det hjælper ikke, frue – Dem vil han bestemt ikke kysse!

– og så var der

billetkassereren, der betragtede kontoraspirantens ny grønne silkestrømper, hvorpå han sagde:

»Hornfisk har grønne ben!«.

Hvorpå han fik svaret:

»Ja, og torsk er åbenmundede!«.

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

Skive

SKIVE OG OMEGNS ANDELSVASKERI

Brårupgade 16 – Skive
Tlf. Skive 13 og 424

CITY-SKO

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

O. J. LARSEN

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

SKATKAMMERET

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

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

Holms Bogtrykkeri I/S

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

STILMANN

Posthustorvet – Skive
Tlf. 364

SKIVE MINI-CAB

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

CARSTEN's Autoopretning

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

AUTOHALLEN I/S

Holstebrovej – Skive – Tlf. 2386



Skive

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

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 betjenings
og 1. kl.s hårpleje

Jernbanepersonalet anbefales
PENSIONATET

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

Thisted Værktøjsmagasin

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

Skanderborg

Spare- og Laanekassen

for
Skanderborg og Omegn
Telf. 37

GARDIN-HUSET

Mindet 5, Skanderborg.
Tlf. 708.
Måltagning, syning og ophængning.

Aktieselskabet
Pedershaab Jernstøberi

Brønderslev
Telefon 161 og 162

Nibe

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

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

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

Års

Bagermester Bundgård

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

Jernbanepersonalet benytter
**SPAREKASSEN FOR AARS
OG OMEGN**

Indskudskapital 16.5 mill. kr.
Telf. (086) *2 17 00

Viborg

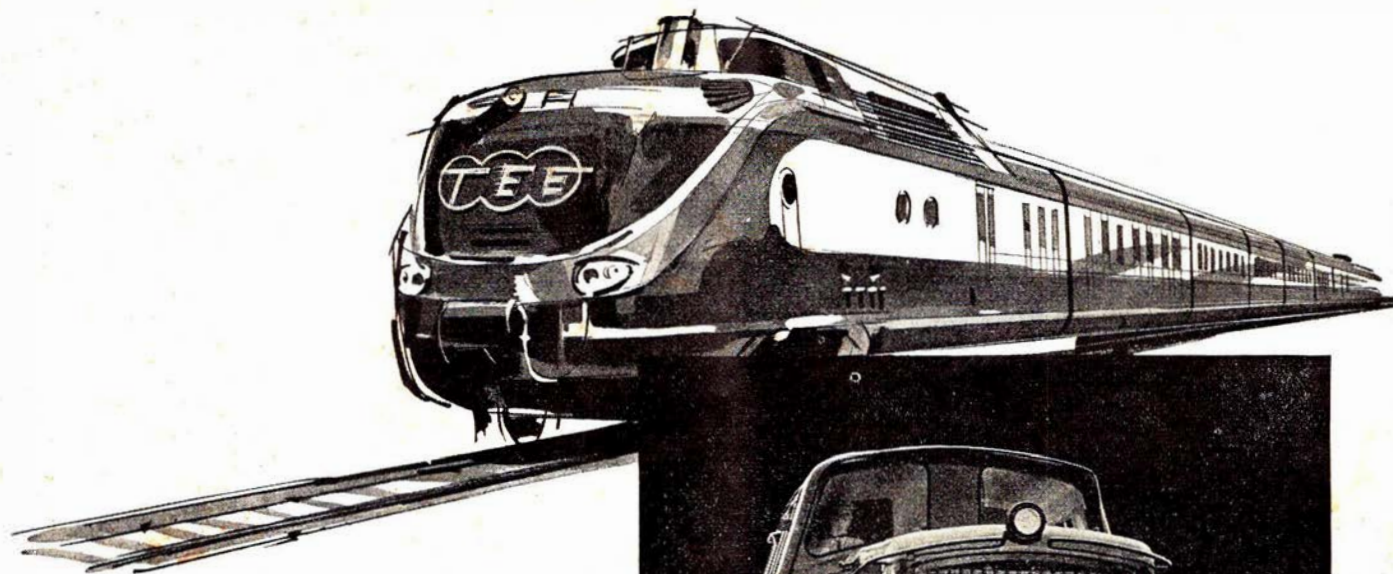
Aktieselskabet
Privatbanken
for Viborg og Omegn
Telefon 2600

Salon „LILLI“

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

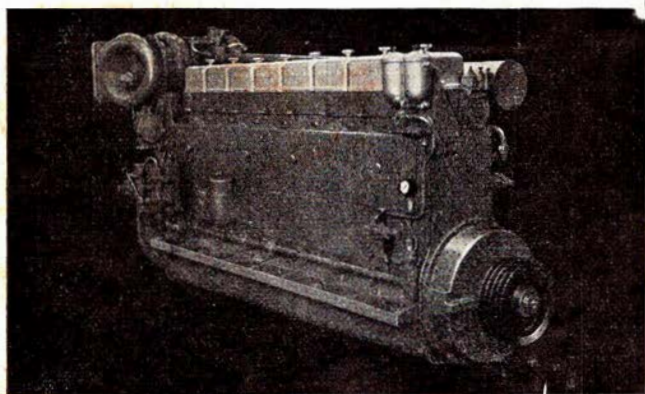
ESSO Service Station
AUTOREPARATION
Rønde – tlf. Rønde 260
Benzin – olie – vask – smøring

Vi anbefaler et besøg i
Banegårdsrestaurationsen
Silkeborg
Telefon 717



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