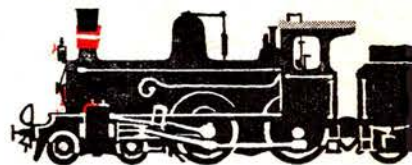
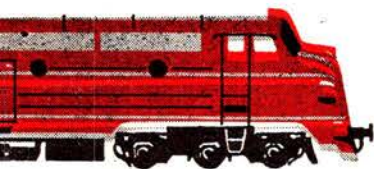
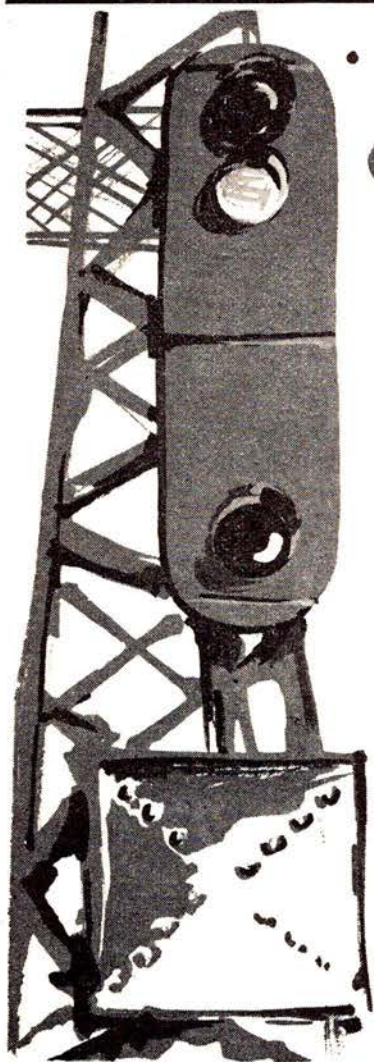


JERNBANE-BLADET

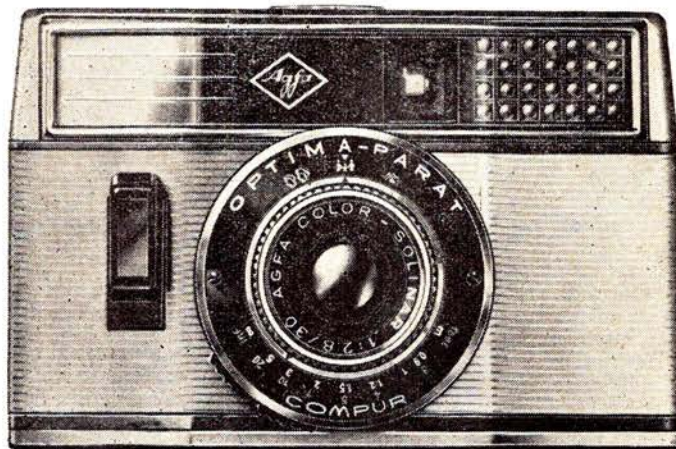


TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



RØDT OG GRØNT SIGNAL..

– det er noget, der passer en DSB-mand! I Agfa's helautomatiske lommekamera OPTIMA PARAT er rødt og grønt signal også af afgørende betydning – og iøvrigt det eneste, man skal bemærke, før der trykkes på knappen!



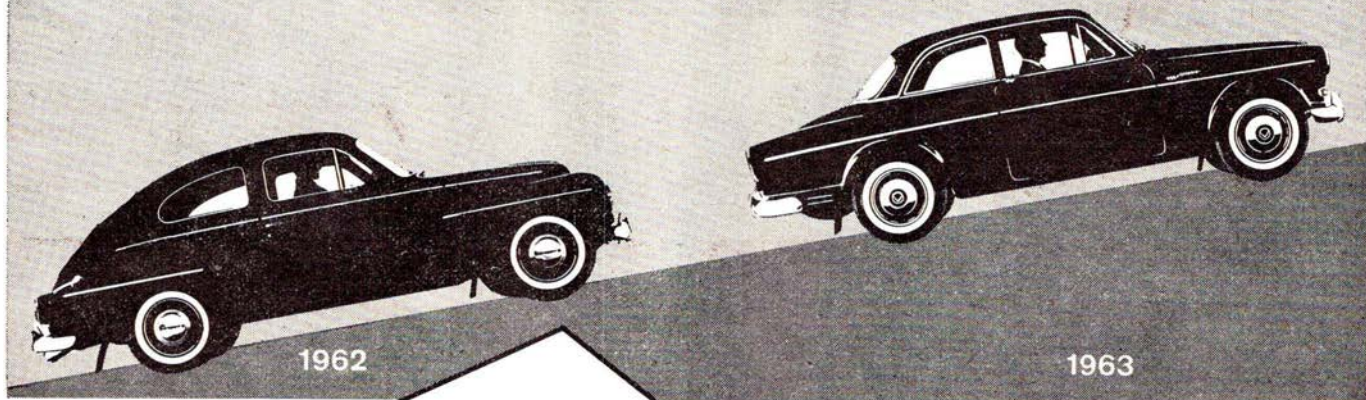
■ Samtidig, trinløs styring af tid og blænder indenfor områderne 1/30–1/500 og blænder 2,8–22 ■ Color-Solinar 2,8/30 mm ■ Compur-lukker ■ Lysrammesøger m. grønt signal for vellykkede optagelser ■ Negativformat 18×24 mm – f. eks. 40 optagelser på en småbilledfilm patr./20

De Skulle Bruge



I 1963 faldt salget af personvogne
i Danmark med 22%,
men samtidig blev der solgt

16% flere VOLVO



*Tak for
tilliden!*

I dag er Volvo modellerne nr. 4 blandt de mest solgte vogne. Det viser tillid til Volvo - en tillid vi takker for og er glade for. Det er samtidig en vejledning for den, der tænker på at anskaffe ny vogn netop nu i foråret. Volvo er bygget i Norden for nordiske forhold. Svensk kvalitet i materialer og udførelse har skabt Volvo's ry for komfort, økonomi og sikkerhed.

når De køber

får De en gennemprøvet, komplet udstyret vogn med små vedligeholdelsesudgifter - solid og sikker konstruktion - fra fabrikken udstyret med 3 punkt sikkerhedsbælter - lamelglas i forruden - elvinduesvasker - tyverisikring etc.

når De kører

vil den kraftige B18 motor give Dem acceleration til sikre overhalingen og samtidig overordentlig god benzinøkonomi bekræftet af mange økonomiløbssejre - De får køreegenskaber i topklasse - fuld kontrol over alle funktioner.

når De udskifter

og igen vælger Volvo - er De sikker på en god brugtogspris, der er et resultat af den strenge kontrol i alle fremstillingsled - få modelændringer - effektiv rustbeskyttelse - kort sagt: Svensk kvalitet i hver detalje.

VOLVO

økonomi - en ekstra værdi



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 annonce-service
Egevang 6st. - 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«

MAJ 1964

Dette nr. indeholder:

Der var engang —	side 107
Månedens emner	» 108
Månedens aktuelle	» 111
Hærværk i togene	» 114
»Christian IX«	» 117
Godstogsmaskine historie	» 118
Erindres det	» 120
I få linier	» 121
Gb-avisen »GÅRDEN«	» 121
Rutebil nyt	» 122
Nyt fra udenlandske baner	» 123
Sagt og skrevet	» 123
Privatbane nyt	» 124
Model jernbane	» 125
Foto hobby	» 127
Personalia	» 129
Fra forretningsverdenen	» 131
Boganmeldelser	» 131
Hunden på	» 132

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



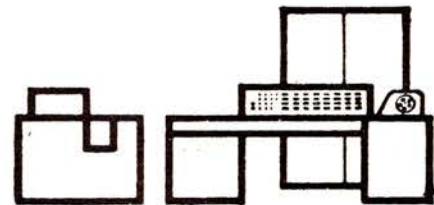
SIEMENS

DATA BEHANDLING

SIEMENS

3003

Hurtigregner med
stort arbejdslager
Hukommelser til
millioner af data
Alsidige input- og
output-muligheder



FABRIKAT: SIEMENS & HALSKE A.G.
BERLIN - MÜNCHEN

DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB

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

DER VAR EN GANG —

Maj causeri

1. maj – arbejdernes dag – som med så meget andet, har også denne dag ændret karakter gennem årene. Fra omkring århundredeskiftet at være en dag, hvor arbejdernes store hær enigt manifesterede deres mål og krav om forbedringer af deres helt urimelige levevilkår: 8 timers arbejde, 8 timers frihed, 8 timers hvile var i mange år parolen, før man kom så vidt. Den gang troppede hele familien op i et imponerende 1. maj-demonstrationstog, der havde en sådan tilslutning, at de sidste deltagere i toget først kom fra Grønttorvet længe efter, at de første var nået ud på fælleden, hvor man ikke kunne nøjes med en talerstol, nej, der var 3-4 stykker helt omkransede af fagforeningsfaner. Selv om fagforeningernes midler den gang var små, blev der i de år ofret mange penge på at skabe smukt pyntede vogne, der symboliserede de forskellige fag i arbejde. Til tonerne af »Internationale« og »Nu dages det brødre«, var 1. maj en arbejdernes festdag, der længe blev set hen til med forventning, dagen hvor håbet om bedre tider for arbejderstanden blev styrket. – Nu er glansen gået af 1. maj-dagen. Deltagelsen bliver mindre og mindre for hvert år. Men de gamles kamp for bedre levevilkår for arbejderstanden har ikke været ført forgæves, så om ikke for andet, så lad os fremdeles fejre 1. maj-dagen og mindes de hedengangne arbejder-

føreres utrættelige kamp gennem årene, ikke alene for dem selv og deres familier, men for hele det danske samfund. – Lad os aldrig glemme dem!

I en tid hvor så mange baner og enkeltstationer lukkes, må det hilses med glæde, når der opstår nye stationer. Sidst har vi fået Rødovre station, og denne station skal have et særligt velkommen. Når man ser på de første S-togs stationer, der nærmest havde dimensioner efter stærekasser eller dukkestuer, så må det rigtignok siges, at ved bygningen af den nye Rødovre station har man skabt en station, der på alle måder tilfredsstiller både publikum og stationens personale. – En indsender spørger inde i bladet: »Er den gamle etat begyndt at vågne?«. Ja, der synes at være noget om det.

Er der nu ved at gå kludder i det nye Teknisk Museum i Helsingør? Det forlyder, at dette museums genstande hurtigst muligt skal rømmes fra de nuværende lokaler, og at der i huj og hast skal bygges lokaler i Helsingør. Dette tyder desværre ikke på, at der i første

omgang bliver plads til Jernbanemuseets genstande eller blot nogle deraf. Det er nærmest utroligt, at de store organisationer og foreninger, der repræsenterer dansk industri i dag, ikke har evne og vilje til at sikre bevarelsen af de uerstattelige værdier, der netop vil kunne vise eftertiden udviklingen af dansk industri fra dens første famlende begyndelse.

Så er der lidt mere pep i vore unge jernbaneentusiaster, som samfundet kommer til at takke, fordi de i den ellefte time fik reddet ikke alene veteranjernbanen, hvorom der er ved at udvikle sig et jernbanemateriel-museum i Maribo, men også veteranskibklubben, der i sidste øjeblik fik reddet et gammelt dampskib fra ophugning, og sidst har Maribo Turistforening erhvervet en ældre todækker-bus fra Brighton i England. Fra sommerkøreplanens ikrafttræden skal disse tre gamle befordringsmidler befare strækningerne Maribo-Bandholm, Bandholm-Sakskøbing og Sakskøbing-Maribo med henholdsvis tog, dampskib og todækker-bus. Turen her vil ikke alene være en oplevelse for de ældre, der fra deres barndom har været henvist til at benytte disse trafikmidler, men også jetalderungdommen vil kunne fornemme følelsen af fortidens sindighed og tilfredshed. -bro.

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

Månedens emner...

Store forsinkelser på anlæg af nye S-baner

DSB fik i det forløbne finansår et overskud på 20 mill. kroner på bevilgede penge til udførelse af nye anlægsarbejder. Manglen på teknikere har medført, at store arbejder er helt eller delvis standsede, og for nogle drejer det sig om store forsinkelser. Værst er det for Hareskovbanens elektrificering og videreførelse til Svane-mollen station, Lundtoftebanen og Kogebugt-banen. På disse arbejder er der forelobig i hvert fald to år.

De tre baner vil tidligst kunne indgå i den samlede S-togstrafik 1970. Statsbanerne mangler i dag flere kvalificerede teknikere end nogen sinde. Den første snes civilingeniører ville næppe forslå ret meget.

Det nye 4. færgelje i Korsør

Statsbanerne ønsker at placere det nye færgelje på det område, hvor Korsør bane-gård ligger og i stedet opføre en ny jernbanestation, ligesom det bliver nødvendigt at bygge et nyt toldkammer i stedet for det nuværende, der er sammenbygget med stationen, og desuden vil en række andre bygninger blive påkrævet, herunder et nyt posthus. Betænelighederne fra kommunens side ytrer sig blandt andet med hensyn til slojfnings af gangtunnelen under jernbaneterrænet, som DSB ønsker erstattet af en bro. Desuden har havnen krævet flytning af og anlæggelse af en ny lystbådehavn samt udbygning af fiskerihavnen i øst-vestlig retning som følge af de indgreb, der vil ske i kaj-anlæggene. Endelig er der tale om krav om kompensation i form af visse arealafståelser. Enkeltheder i planen, hvis realisation vil koste et halvt hundrede millioner kroner, blev diskuteret. Endelig afgørelse om projektet kan ventes i løbet af et par måneder. Hvis der opnås en aftale, hvilket anses for ret sandsynligt, vil DSB hurtigt gå i gang med de nye anlæg. Uanset planerne om en Storebælts-bro er færgetrafikken nu så intens, at en udbygning er absolut nødvendig, for at man på rimelig måde skal kunne afvikle trafikken over Korsør tilfredsstillende.

Den nye godsvognsfærge bygges i Nakskov

DSB er ikke bange for at prøve noget nyt. Sidst kom »Arveprins Knud« med ire

bildæk og slog rekorder, nu gores der klar til næste mesterskab: den fire-sporede godsfærge til Storebælt. Den bliver ikke helt almindelig. De gamle færger har kun tre spor, mens der her bliver fire og plads til et helt godstog på omkring 40 vogne.

Af hensyn til fortsat brug af de nuværende færgeljer installeres der for første gang sporskifte på selve færgen, således at broklapperne med tre spor kan anvendes til rangeringen. Mandskabet rykker op i lyset på samme niveau som 1. classes passagererne på de mere almindelige færger, simpelt hen fordi der ikke skal være passagerpæring om bord.

Det betyder igen, at bl. a. salonerne under dæk udelades. Det giver masser af albuenum til maskinfolkene og deres værksteder m. v., men samtidig indrettes der store tørlasttanke, som der kun bliver udgifter med: rustbeskyttelse...

I kappestrid med fire andre danske skibsværfter, deriblandt DSBs »traditionelle« leverandør, Helsingør Stålskibsværft, fik Nakskov Skibsværft ordren efter et tilbud på 21,9 mill. kr.

Færgen vil blive leveret i december 1965.

Ombygninger på Padborg station

I flere år har nogle mindre ændringer og moderniseringer på Padborg st. trængt sig på. Billetkontoret arbejder under utidssvarende forhold, avis-kiosken vil med fordel kunne flyttes, og restaurationen savner toiletforhold.

Hvad dette sidste angår har restaurationen, trods istandsættelse af lokalerne, i nogen tid stået lukket, fordi man ikke kunne skaffe en restauratør. Det er lykkedes nu, da eksportchauffør Nis Schmidt og hustru har overtaget forpagtningen. Imidlertid savner man toiletter ved restaurationen, men efter et udarbejdet skitseprojekt vil det være muligt at indrette toiletter ved restaurationen i det lokale, hvor nu billetkontoret har til huse.

Det vil være muligt at få dette lokale til rådighed til formålet, når man får byggetilladelse til et ombygningsprojekt, man har liggende klar, og som går ud på at få billetkontoret indrettet i hovedbygningen ud til den vestlige side af perronen. Billetkontoret har, siden stationen blev etableret, været indrettet i forhallen inde midt i hovedbygningen, borte fra dagslyset og ret omstændeligt for de rejsende at finde ind til. Flyttes kontoret hen til vestsiden af

bygningen, hvor avis-kiosken nu er, kan man få en billetlugt direkte ud til perronen.

Så skal avis-kiosken også holde flyttested, hvilket forsåvidt også vil være praktisk. Man har tænkt sig kiosken anbragt i en særlig bygning midt på perronen, nord for hovedbygningen eller umiddelbart foran perrontunnelen. Der kommer samtlige rejsende forbi, og perronarealet er tilstrækkeligt stort til, at man kan opføre en kioskbbygning.

★

Vi har modtaget ..

Kritik af kritik

Efter at have læst anmeldelsen af Ib V. Andersens »Kolding Sydbaner« føler undertegnede en stærk trang til at komme med sin mening om bogen, som her fik en meget negativ kritik. Det er meget muligt, at bogen indeholder enkelte tal, der ikke er helt korrekte, men som helhed betragtet, er bogen bedre end nogle af de bøger, DJK hidtil har udgivet. Den giver et levende indtryk af en privatbane på godt og ondt, selv om den ikke går så meget op i ligegyldige tal. Det er måske undertegnede, der er galt på den, når jeg foretrækker en mere levende beskrivelse fremfor en mængde tørre tal.

I øvrigt skulle man mene, at de, der er interesserede i tal, selv kunne finde frem til dem i årsberetninger og lignende.

Så er der en efter undertegnede mening komplet overflodig kritik af bogens korte og gode liniebeskrivelse. Denne liniebeskrivelse siges at være for kort og have visse mangler. Men ved at se på et kort kan man læse alt, hvad man har brug for at vide angående bebyggelse og de forskellige vejs beliggenhed. Skulle man til at skrive bøger om det, man kunne slutte sig til, kunne man få nok at gøre.

Altså kort og godt, det er en bog som på det varmeste kan anbefales til enhver, der interesserer sig for de små hyggelige privatbaner, som der heldigvis endnu findes nogle stykker af. F.Søndergård.

★

»Blomster« til Odd Amundsen

Det var med stor glæde, man i martsbladet læste om den norske jernbanepensionists begejstring for »Jernbanebladet« og for danske jernbaneforhold, som han

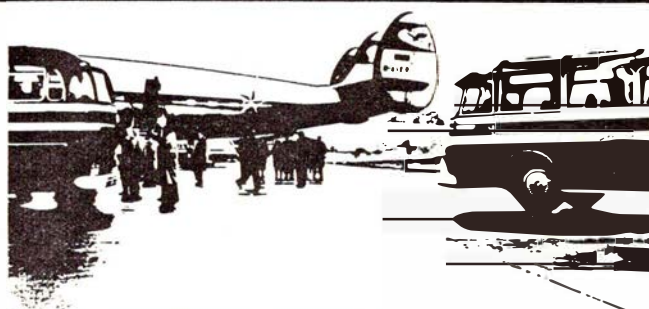
2



FAKTORER

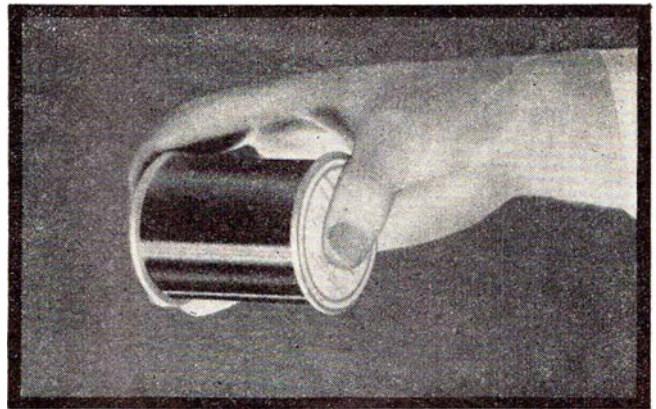


der bestemmer et dæks økonomi, nemlig: levetid og driftomkostninger. Continentals Radial-dæk giver højeste levetid og meget lave driftomkostninger. Dette har man opnået ved en opbygning, der principielt afviger fra de almindelige lastvogns- og busdæk. Takket være denne karkasse-opbygning er radialdækkets rulleulstdannelse betydelig mindre, og valkarbejdet og rullemodstanden væsentlig ringere. Resultatet er: Brændstofbesparelse, forøget hastighed og betydelig længere levetid.



Continental RADIAL

NKT LEDNINGER OG KABLER



til enhver opgave - fra den
mindste til den største -
svagstrøm som stærkstrøm



AKTIESELSKABET NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER
KØBENHAVN F. FASAN (01 32) 7000. ÅRHUS (061) 3 5111. ODENSE (09) 12 06 43

ved læsning af bladet har skaffet sig en del viden om.

Efter min mening var dette et meget vel-skrevet lille indlæg, som det var en sand glæde og fornøjelse at læse, og jeg tror, mange andre af bladets læsere vil synes det samme, og derfor tillader jeg mig herved at bringe hr. Odd Amundsen min bedste tak for indlægget, ligesom en tak til redaktionen for optagelsen heller ikke skal glemmes.

O. Bøye.

og blomster til DSB

Det er glædeligt, at DSB igen er begyndt at reklamere i aviserne, tilmed med fine tegninger af gamle loko. Er den gamle etat begyndt at vågne? HGC.

DSBs motorvogne

Ind ad døren kommer et fortræffeligt engelsk blad, som jeg abonnerer på. Det hedder «The Railway Gazette» og der står altid på det, at det »læses overalt, hvor der er jernbaner«, og det skal såmænd nok passe, for det indeholder mange fine ting. Især er der altid en masse artikler om motorvogne fra mange forskellige steder i verden, og disse studeres jo især af en indbygger i et land, der hvad motorvogne angår må betegnes som et U-land. Man kan læse om fine nye motorvogne til Jamaica, hvor man tilsyneladende er med på noderne. Man læser om de 4000 engelske motorvogne, hvoraf ikke en eneste vejer over 36 t (en Mo vejer 62 t!), der på nogle strækninger har fordoblet antallet af rejsende og skåret udgifterne kolossalt ned. I Spanien har man bestilt i hundredevis af skinnebuser af tysk fabrikat, to-akslede, men med harmonika imellem. Sådan kunne jeg blive ved. Masser af fine nye motorvogne til alle verdens lande, blot ikke Danmark, nej, her er vi klogere.

Hvis man kigger på det indre af disse motorvogne, f. eks. de engelske, vil man blive overrasket. Nå, det er 1. kl.? Vel er det ej! Det er såmænd 2. kl., men af lidt andet tilsnit end vi er vant til. Fine polstrede sæder, lyse lette farver, det hele ser fikst og moderne ud. Man bliver ganske

Månedens AKTUELLE



Fynsk forår

Ovenstående fantasi er nu blevet til virkelighed på en række af de fjernstyrede stationer på den fynske hovedbane, hvor unge mennesker ankommer til stationens ventesal kort for fjernstyringscentralen slukker og låser dørene efter dagens sidste tog, og de lader sig frivilligt lukke inde. Derefter muntret og hygger man sig konene imellem – og lukker sig ud ved hjælp af det indvendige dørhåndtag. En af sta-

tionernes personale udtaler i den anledning til Middelfart Venstreblad:

Tja, den slags har jo altid fundet sted. Og nu har fjernstyringen unægtelig begunstiget mulighederne. Det må man tage, som det er –, det er det evige, menneskelige moment, som spiller ind.

Men nu må vi jo ikke glemme diaposalade ventesalens plakater i fred!

misundelig. Tænk, hvis man indsatte sådan et motorvognstog på en dansk sidebane. Folk ville tro, at det var et lyntog,

der var kommet forkert, de ville ikke tro deres egne øjne.

Tror DSB virkelig, at de er klogere end

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

Vil De se resultater?

lad trykluft arbejde for Dem

Atlas Copco

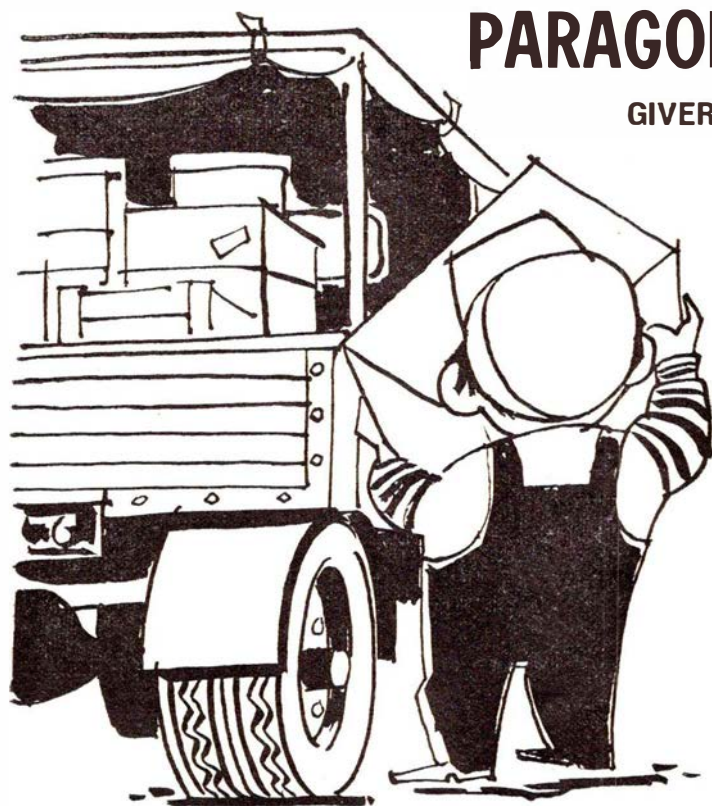
Atlas Copco A/S, Valhøjs Alle 160
København - Vanløse, Telf. (01) 70 55 11
Århus afdeling: Grenåvej 339, Risskov
Telf. (061) 7 63 44
Distriktskontor - Fyn: Hunderupvej 130
Odense, Telf. (09) 13 57 16

HER ER 160 PUNKTER
og der er 160 steder i landet hvor der ydes HANDELSBANK-service



altid med i billedet

HANDELSBANKEN



PARAGON'S FRAGTBREVSYSTEM

GIVER HURTIGERE OG ENKLERE EKSPEDITION!

FORDELE VED PARAGON FRAGTBREVE:

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

PARAGON A/S
SPECIALTRYKKERI FOR SYSTEMFORMULARER

KØBENHAVN: NØRREBROGADE 66-68 . KØBENHAVN N . CE 701
AARHUS: ÅBOULEVARDEN 70 . AARHUS C . (061) 2 77 66

alle Europas øvrige jernbaner? Mo-vogne var moderne før krigen, men ihvertfald ikke efter, og de kan også siges at være meget gode til hovedbaner, og til at køre lastbiler ned med, men på sidebaner er de en misforståelse. Det er ikke underligt, at passagererne svigter rundt omkring på sidebanerne, og det er da heller ikke så mærkeligt, at det bliver for dyrt at drive disse baner. Det store klodsede uhyre af en motorvogn sluger en masse olie, og det er nødvendigt med 3 mand i toget, dersom motoren ikke kører forrest, kan man ikke komme fra motorvognen ind i resten af toget. De antikke vogne, der hænges bag på Mo-vognen, kunne der også skrives hele romaner om, de hører heller ikke hjemme i moderne jernbanedrift.

Hvordan bør DSBs motorvogne til sidebaner da være? Jo, hør nu blot mit beskudne forslag. Nej, det skal ikke være den sædvanlige skinnebus fra privatbanerne. Den er for lille og for svag. OIJs nye svenske skinnebusser er meget bedre, men ikke helt ideelle til DSB. Nej, vi vil prøve at plagiere de engelske motorvogne. Selve vognkassen minder lidt om OHJs nye tyske motorvogne, blot er den lidt kortere, og den er naturligvis udstyret med almindelige puffer og kobling. Som motorer benyttes to Leyland-motorer på 150 hk pr. stk., som gennem en 4 trins automatisk Wilson gearkasse trækker hver sin bogie. Motorerne skal naturligvis ligge under gulvet, så de ikke tager plads op inde i vognen, og med et tykt lag lydisolierende materiale i gulvet, skulle man ikke høre meget til dem. Spørgsmålet er nu, om man ikke skulle lave to modeller: Een med førerrum i begge ender i fuld bredde, beregnet til sidebaner med mindre trafik, hvor den skal køre solo, evt. med et par godsvogne, og en anden type med stort førerrum i den ene ende, og et mindre førerrum samt en overgang i den anden ende. Den sidste type skulle være den mest almindelige, og til den skulle der bygges bivogne, der ikke skulle veje mere end 25 t, og de skal naturligvis udstyres med ledninger til fjernstyring. Faktisk er det et lille sidebanelyntog, vi får lavet, idet det kan køre som: Motorvogn-bivogn-bivogn-motorvogn, eller kun med bivogn. De engelske motorvogne kan rumme 52 passagerer og

en bivogn 12 på 1. kl. og 51 på 2. kl., og så sidder man endda komfortabelt

Det kan tænkes, at man ønsker et større rejsegodsrum, og måske en postkupé i motorvognene, men det kan jo også laves uden at passagerafdelingen bliver formindsket så meget som i en Mo-vogn. Hastigheden for de engelske motorvognstog ligger på 90 km og det passer vist også meget godt til de fleste danske sidebaner.

Tænk, hvis DSB indsatte sådanne moderne tog på danske strækninger. Der ville være store chancer for at vinde mange passagerer tilbage til banerne, især hvis man lod togene køre tit nok. Man taler om, at der skal gøres noget ved Himmerlandsbanerne, så de kan få mere trafik. Var det ikke en idé at låne et engelsk motorvognstog til en af disse baner. Det skulle vel nok kunne lade sig gøre, og man kunne få mange værdifulde erfaringer på denne måde. Man kunne jo også sende et motorvognsudvalg rundt i Europa, måske opdagede de, at vi alligevel ikke er så kloge på motorvogne herhjemme, og det ville allerede være et stort skridt fremad.

HGC

Nye sidespor

I en af de pr. 1.-4. 1962 i Århus indlemmede forstæder, Skejby, er der et stort område, der skal udlægges til industriarealer, hvor flere store fabrikker skal opføres, og der er stor rift om disse arealer.

Som jernbaneven er det glædeligt gennem dagspressen at erfare, at der skal føres banespor ind på dette område, der ligger på en ret stejl skråning, så det bliver et stort og kostbart arbejde at anlægge dette spor, og DSB har fået forsterket til at planlægge sine spor, før de endelige udstykningsplaner færdiggøres.

Det er meningen, at banen, der bliver ca. 2 km lang, kun skal befordre gods, og det er planen at anlægge en slags godsbane, hvor såvel banegods som lastbilgods kan ekspederes.

Et sted mellem Risskov og Lystrup stationer på Århus-Grenå-banen er det tanken at anlægge et eller eventuelt to spor ind i området.

Hvad enten initiativet til dette baneanlæg er kommet fra de nye virksomheders

side eller fra DSB eller fra begge i forening, er det dejligt at mærke, at banerne trods alt stadig er en trafikfaktor, der regnes med ved anlæg af industrivirksomheder i det helt store format, selv om mange i fuld alvor mener, banerne er overflødige.

I samme forbindelse kan anføres, at en stor virksomhed, der tidligere havde til huse i Århus, men ingen udvidelsesmuligheder havde der, har flyttet hele sin udvidede fabrik til Skjodstrup og har fået et sidesporanlæg på 600 meter med 4 sporskifter, eller ialt 800 meter sporlængde, og i øjeblikket ekspederes der ca. 150 godsvogne om måneden.

Endelig kan nævnes, at den nyopførte store Dansk-norsk Kvælstoffabrik I/S i Grenå, som fra nytår begyndte sin produktion, har fået egen jernbanestation med et sporareal på 1600 metres med 8 sporskifter, eller ialt 2 km spor, og denne station bliver nu den største på Århus-Grenå-banen med hensyn til godsmængde, idet omkring 95 % af råvarer og færdigfabrikata transporteres med jernbanen.

En overgang måtte man forudse, at nævnte bane på et eller andet tidspunkt ville blive nedlagt, men DSB har ikke længere tanker i den retning, da banestrækningens godsunterlag er stadig stigende, ikke mindst på grund af ovennævnte nye og kommende storvirksomheder.

På samme måde blev der forøvrigt for ca. 5 år siden ført et sidespor ind til FDBs store nye centrallager i Viby J. på Hads Herreds Jernbane mellem Viby og Tranbjerg, og der ruller nu på alle hverdage mange vognladninger gods til og fra dette lager til gavn og glæde for såvel FDB som for HHJ og DSB.

O.B.



Skonhed. som De ikke aner,
findes langs
☆ *private baner*

»De Danske Østersøfærger«s

Restaurationer

GEDSER **RØDBY FÆRGE**

Restaurations »Færgekroen«,
Rødby Færge



Banegårdsrestaurationen

HILLERØD

TOM VALÈT

På vestkysten
bor man
i Varde
på

HOTEL VARDE
HOTELLET VED EVENTYRLANDETS PORT



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

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

HOTEL EBELTOFT

Stedet hvor man spiser
godt og billigt. Ren kaffe
Lis Pedersen — Ebeltoft — Tlf. 90

Afholdshotellet

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

Vi bor og spiser på

HOTEL WESTEND

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

Mellem veteraner

— Hvem er nu det, hun ha med i dag,
han er da en ny!,
— Nej, nej, — det er en lojtnant — — af
reserven!

Hærværk i togene

Rørstøtte i stedet for stropper

Nu er »Bakken« åbnet igen, og dermed har vi igen de store og omfattende odelæggelser i S-togene.

Der bliver skåret i sæderne og i træværket, der smides al mulig lost inventar ud af togene. Det har været så galt, at der har manglet sæder, glodelamper, ildslukkere, gulvlemme o. m. a. Dette er senere fundet odelagt på strækningen ituskåret og sonderlået.

Se på vedføjede billeder, som kun er småting.

Hvad gør man fra DSBs side for at forhindre disse meningsløsheders?

Ja, man meddeler ind imellem personalet, at man skal holde øjne og ører åbne og straks meddele pr. telefon eller station om odelæggelserne, hvor og hvornår de er opdaget o. lign. Men dette er altså slet ikke nok til at forhindre sådanne grovheder. Der kan gøres noget meget mere effektivt ved dette. Man skal for det første sørge for, at man sætter glas i døre eller væg mellem godsrummet og personafdelingen. Disse glas skal kunne tildækkes med en skydelem eller andet, når godsrummet skal benyttes tjenstlig. Herfra kan personalet i toget holde øje med vandalerne og straks gribe ind. I de vogne, der kun benyttes af publikum, skal lemmene være åbne således, at det pæne publikum kan se ud i disse rum. Erfaringsmæssigt er det jo i godsrummene de største odelæggelser foregår.

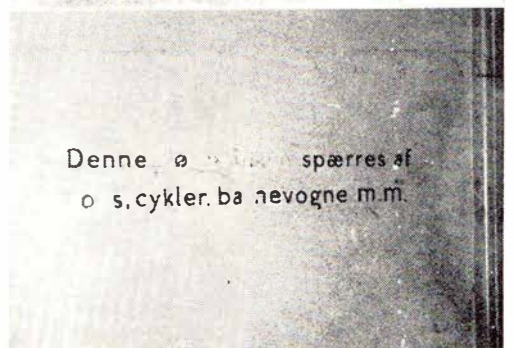
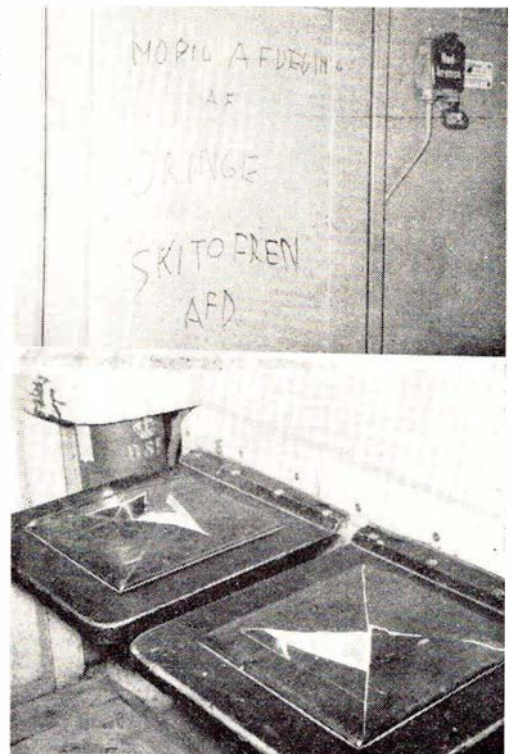
Stropperne i vognene kan ikke laves så solide, at de kan holde til trapezovelsers o. lign., og derfor er der ikke ret mange af vognene, der har stropper tilbage.

Hvorfor laves der ikke i loftet et fast rørstativ, ligesom i sporvognene, i strop-højden, så er man fri for denne håbløse udskiftning af stropper.

Man vil måske sige, at man vil støde hovedet imod disse rør. Men man skal være meget høj, hvis dette skal ske. Man skal være så høj, at man alligevel skal bukke

hovedet, når man skal igennem dørene, og i denne højde er folk vist vant til at passe på hovedet hvor de går.

Endvidere kan man i de tog, hvor der sædvanligvis foregår odelæggelser (Bakke-



Ødelæggelser i S-tog

Foto: K. Sida

Reserveret 9385

Deres Bank —

ESBJERG BANK

AKTIESELSKAB

— den lokale bank

tog) lade civilt personale eller politi tage ophold, således at der er et vist opsyn med vognene.

Til slut kan man tilføje, at personalet i S-togene kan gøre meget for at forhindre odelæggelserne, ved at de på opholdsstationerne over strækningen, altså de stationer, hvor der er tid til at gå et lille smut

langs toget, noterer sig de steder i toget, hvor der er særligt livligt eller hvor der ser ud til at foregå noget mærkeligt. Der ved kan de bedre holde øje med hvornår og i hvilke vogne, der er sket odelæggelser, og eventuelt sikre sig de pågældende vandaler. Det ville være dejligt, for det er uh - så harmeligt. *Knud Sidal.*

Svendborg-Nyborgbanens tilblivelse i 1897

Fra Illustreret Tidende - 11. juli 1897

Der er nu forløbet et halvt hundrede år, siden den første jernbanestrækning anlagdes her i landet.

I mellemtiden har vi fået den ene nye banelinie efter den anden, og det kan siges, at Danmark i øjeblikket er rigt og godt forsynet med skinneveje gennem alle sine landsdele. Alligevel er der egne, som ikke skæres af nogen jernbanelinie, og hvor beboerne ganske naturligt ønsker

bane anlagt. Derfor har man i de senere år set mange andragender indsendte til Rigsdagen om nye banelinier, ikke hovedruter, men små lokale baner til forbindelse mellem et par byer og til bekvemmelighed for egnens landboere og for turiststrømmen.

Nu i de danske jernbaners jubilæums-år, har der været og er endnu en stor mængde småbaner under bygning. Og der er oftest



Svendborg station ved banens indvielse

OLAF L. KONGSTED & CO.

Hauserplads 32

København K. - Telf. Minerva 3247

Alt i tandteknik

Reparationer . Omstillinger og underføringer

Martinus Schmidt

Mariendalsvej 12c - FA. 880

Ferie- og udflugtssteder

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

Undlad ikke at besøge

HOTEL DAGMAR
hotellet fra 1581
Ribe - Tlf. 33 - 35 og 36

Oksbøl Hotel

M. Larsen - Tlf. Oksbøl nr. 9
Værelser m. centralvarme udlejes
Bestillinger på selskaber modtages

Hotel Kikkenborg

Bramminge - Tlf. 7 31 00

KJÆRS HOTEL

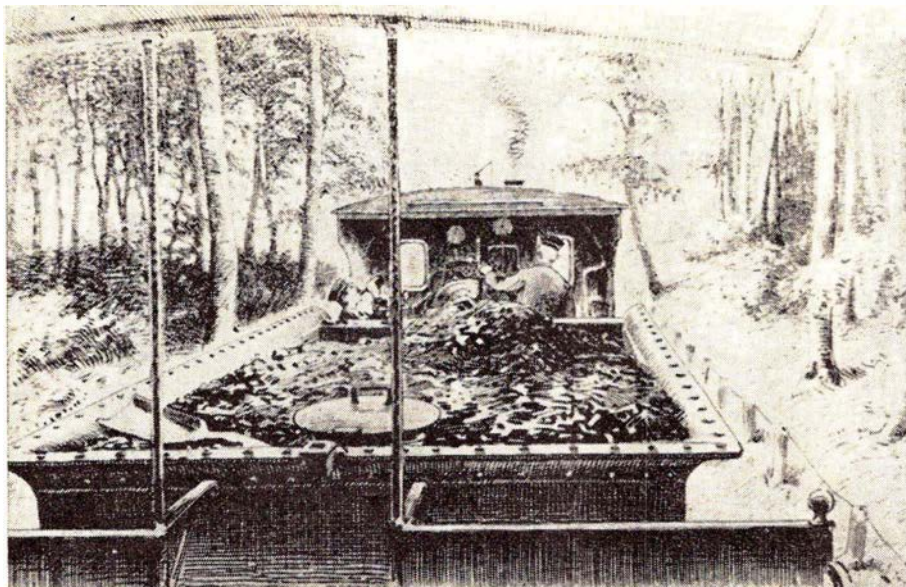
Nørre Nebel - Tlf. 10
Et hyggeligt og godt madsted
Selskaber modtages



— ogsaa Deres flamme

BRABRAND

Løgstør - Vejen - Odense - Næstved



Maskinen passerer Hølmstrup

ved privat initiativ, at de fremstår og kommer til at virke.

Svendborg-Nyborg-banen er en sådan privatbane. I en halv menneskealder har der været arbejdet på at få planen realiseret. Og i 1889 var man nået så vidt, at andragende om koncession kunne indgives til Rigsdagen – denne gang dog uden resultat. Først ved juletid 1894 blev koncessionen givet.

Anlægget blev straks påbegyndt. Men på grund af usædvanlig store ekspropriationsudgifter og anskaffelsen af sværere skinner og materiel end oprindelig påtænkt, gik anlægssummen op til 2.100.000 kr., hvilket er 400.000 kr. pr. banemil.

Terrænet mellem Svendborg og Nyborg er ret ukendt for folk fra det øvrige Danmark. Nu vil vejen sikkert blive befærdet af de fleste rejsende, der skal til eller fra Svendborg, og for hvem ruten via Odense ville være en omvej. Østfyn er også et land, der er værd at se. Det ligner noget Østjylland, har vældige bakker, mange små åhr, lave sumpe og store skovstrækninger med gamle herresæder, f. eks. Holckenhavn. Men netop i sådan en egn bliver et baneanlæg med mange dybe gennemskæringer og lange dæmninger en kostbar historie. Denne bane er da også

den kostbareste pr. mil her i landet. -- Til gengæld bor her ca. 1000 mennesker mere pr. banemil end ved nogen anden dansk jernbanestrækning, den ny nordsjællandske kystbane fra regnet.

På strækningen Nyborg-Svendborg findes der fire større stationer: Øksendrup,

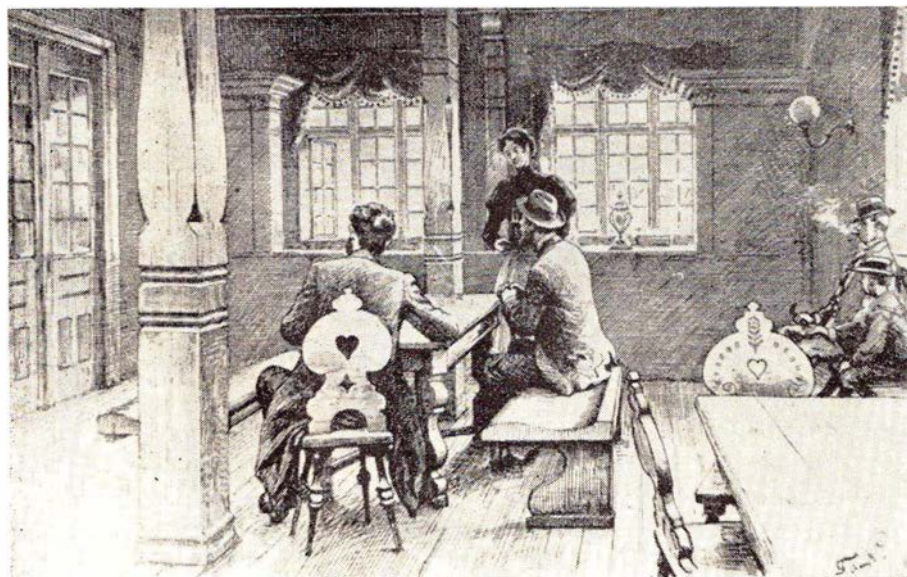
Hesselager, Gudme og Vejstrup, samt fire mindre stationer: Frorup, Rygård, Oure og Skårup og desuden tre små holdepladser: Bonkel, Slude og Holmdrup. Ved stationerne er opført smukke stationsbygninger i gammel dansk bindingsværk stil, efter tegninger af arkitekt Wenck. Særlig smuk er stationen i Svendborg, tæt ved den livlige havn.

Der er over stationsbygningen noget fornujligt, sirligt og pynteligt, som virker fortræffeligt i det muntre havneparti og passer godt til banelinjens bestemmelse som turistrute.

Hele banelinien er indhegnet, undtagen ved overkorsler, men er endnu ubevogtet. Om nogen tid venter koncessionshaverne at få tilladelse til at anbringe led og bygge vogterhuse.

Anlægget har været overtaget i entrepris af firmaerne Hoffmann og Gunner-son, af Glud, Werner og Winkel, samt af Johansen og Madsen. Banens driftsbestyrer er ingeniør Ammentorp.

Den 1. juli indviedes banen ved festlighed både i Nyborg og Svendborg. Et festtog førte ca. 150 særligt indbudte over strækningen. Naturomgivelserne beundredes meget, særligt mellem Holmdrup og Svendborg, hvor der stadig åbner sig udsigt til bæltet med Langeland ude i hori-



Interiør på Svendborg station 1897

**Fredericia Byes og Omegns
Spare- og Laanekasse**

Dansk Andels Kulforretning

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

sonthen til Thuro og Tåsinge ved Svendborgsund og det smukke Christiansminde anlæg.

I den forløbne måned har trafikken på banen været særdeles betydelig - særlig ved pinsetid.

Og nu er det forbi. - Men banen vil blive savnet - det er der slet ingen tvivl om, men det er jo udviklingens lov, og den kan man ikke med held kæmpe imod.

Verner Johansen.

„Christian IX“ i Fredericia

Af journalist Poul Thiesen

Den 14. april gled dampfærgeren »Christian IX« ind i Vesthavnen i Fredericia trukket af Svitserns bugserbåd »Svava«. Forklaringen er, at den 56 år gamle færge fra storebæltsoverfarten kun kort tid forinden var blevet udrangeret og solgt til et svensk rederi. Den 14. april blev skibet hentet i Nyborg kl. 8,30 og målet var Fredericia, hvor det skal ombygges. Man nåede dertil ved 19-tiden samme dag.

Dog manglede der noget, da færgen kom til Fredericia. Det var mågerne. De kendte måger, der ledsager hver færge på sejladsen mellem Nyborg og Korsør var blevet hos »Christian IX«s brodre. De vidste vel heller ikke, at det efter al sandsynlighed er sidste gang, de ser den gamle færge, som nu har sejlet Storebælt tyndt i 56 år.

»Christian IX« skal nu ombygges til biltransport, og denne ombygning bliver udført af et bådebyggeri i Fredericia, som var det eneste, der afgav tilbud i så henseende. Færgen skal herefter indsættes i drift den 20. juli, og det bliver til en forandring biltransport, den gamle færge nu skal besørge.

Dampmaskinen i brug igen

»Christian IX«, der bliver omdøbt til »Borgholm«, skal ikke have udskiftet dampmaskinen med en dieselmotor. Oprindelig var det meningen, men det viste sig, at man ikke kom til at råde over så megen tid, at en udskiftning kunne lade sig gøre. Foreløbig koncentrerer man sig

altså om at bygge nogle ramper, ligesom et antal dækshuse skal fjernes. Til sidst, men ikke mindst, skal hele færgen males fra top til kol, hvilket ikke er helt så lille et arbejde.

Den gamle færge blev bygget i 1908 og var dengang DSBs eneste og første skruefærge. At det er så vemodigt, at den nu udrangeres er, at den er DSBs sidste dampfærge. Søsterskibet »Odin«, der blev bygget i 1910 er dog for længst hugget op.

Et sjældent syn

Der er ingen tvivl om, at »Christian IX« repræsenterer et sjældent syn i bybilledet i Fredericia. Siden 1935, hvor Fredericia-Strib-overfarten indstilledes, har der kun en gang været en DSB-færge i byen. Det var under krigen, hvor »Orehoved« skulle erstatte Lillebæltsbroen, hvis den blev sprængt i luften.

Man kan ikke komme uden om, at det er vemodigt at se de to rod-hvide skorstensbånd blive pillet ned og se bogstaverne, der danner »Christian IX« blive erstattet med »Borgholm«. Dog ville det have været mere vemodigt at se den gamle færge blive ophugget.

»Christian IX« har som nævnt overlevet dampfærgen »Odin«, og nu overlever storebror lillebror endnu en gang.

Som »Borgholm« vil to sorte rogsøjler fra de to store skorstene atter vidne om et maskineri, der trods alt også har sin berettigelse i denne moderne olietid.



Gå i

**DEN SJÆLLANDSKE
BONDESTANDS
SPAREKASSE**

- også når det gælder lønningskonto

En konto i Bondestandens Sparekasse kan benyttes ved alle Sparekassens 113 kontorer, der er spredt over hele Sjælland

Sæt
pengene
i banken
og betal
med check

... tal med

**Aarhus
Privatbank**



Kun 1-dags rejse

Vi søger til vore børnehjem og ferie-hjem i det landskabelige smukke Harzen nogle dygtige

kvindelige hushjælpere.

God betaling og fri station.

Alder fra 18 år (gerne modre eller slægtninge).

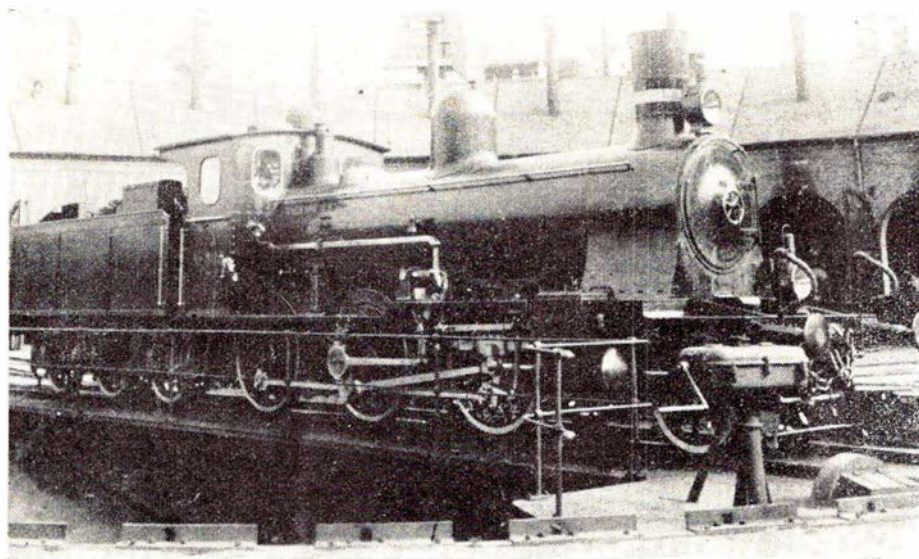
Der tilbydes fri befordring på tyske baner til regelmæssige rejser på fridage.

Henvendelser bedes rettet til

Bundesbahn-Sozialwerk,
Bezirk Hannover,
3 Hannover
Lavesstrasse 71.

GODSTOGSMASKINE HISTORIE

Ltr. D „den lavbenede”



D 807, D I maskine i oprindelig form med den store exentrik på styringen

D-maskinen er sikkert ligesom K-maskinen en af de mest kendte maskintyper DSB har haft. Den har gennem snart 60 år været en meget benyttet godstogsmaskine, der også har været meget anvendt til hyppigt standsende persontog. Der er vist ikke mange jernbanevenner, der ikke kender ltr D.

D-maskinen er en typisk dansk maskine. Særlig den ombyggede type D-maskiner er, lige som K-maskinen, blevet anskaffet på ialt 100 stk. Den har igennem tiderne befaret alle DSBs linier lige fra de mindste sidebaner til de største hovedbaner. På trods af DSBs skånselsløse udryddelse af bestanden, findes der endnu (1963) ca. 40 D-maskiner. En af grundene er sikkert, at maskinen har et stort anvendelsesområde, og er særdeles driftssikker. Desuden er det en nem maskine at have med at gøre med hensyn til kørsel og fyring. Forøvrigt har den som alle damptog en bred margin med hensyn til max. belastning. D-maskinerne blev bygget som afloser for G-maskinen, der i mange år var hovedtypen inden for godstogsmaskiner. Den stigende godstrafik og fremskyndelsen af en del af godstogene kunne G-maskinerne ofte kun klare ved forspandskørsel.

Maskinchef *Otto Busse* konstruerede da D-maskinen, og som Busses andre maskiner blev det en fortrinlig maskine. Busse forstod at udnytte de erfaringer andre havde gjort. Det er sikkert ikke tilfældigt at

mange af hans maskiner havde en levetid på 50-60 år eller mere. Busse indførte aldrig noget nyt, medmindre der var bevis for dets driftssikkerhed. Dette så man bl. a. med overhederen, som Busse først indførte relativt sent.

De første D-maskiner blev leveret i 1902 af Henschel & Sohn i Kassel. Det var numrene 801-805. Maskinerne var bygget som simple højtryksmaskiner og koblet 1-0-0 T3. De havde følgende data:

Cylindre 450×610

Drivhjul 1404

Kedeltryk 12 kg/cm²

Samlet hedeflade 106,8 m²

190 kedelrør

Adhæsionsvægt 37 t

Tenderen kunne rumme 11,0 t vand og 3,5 t kul

Maskinens tjenstfærdige vægt 72 t max.

Hastigheden blev sat til 60 km/t.

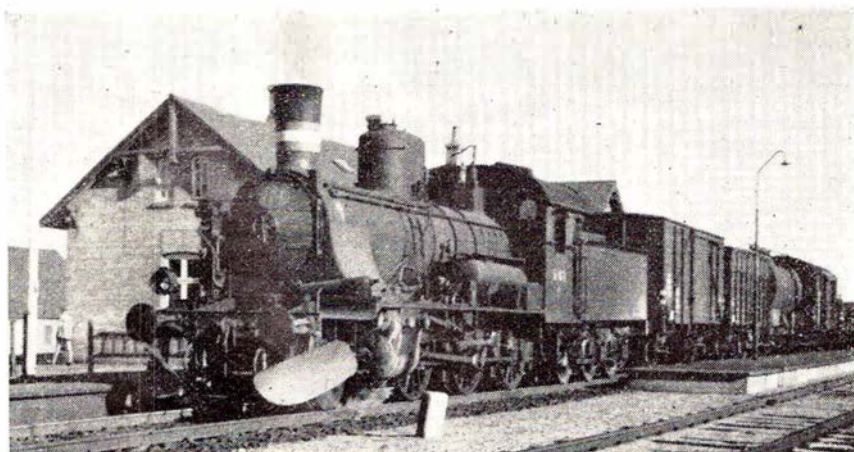
Det viste sig hurtigt, at maskinerne svarede til de forventninger man havde stillet til dem. Der var nogle få bornesygdomme, der dog hurtigt blev overvundet.

I tiden 1903-1908 blev der leveret ialt 36 D-maskiner fra følgende fabrikker: Sächsische Maschinenfabrik zu Chemnitz 23 stk., Henschel & Sohn, Kassel, 5 stk., Nydqvist & Holm A.B., Trollhättan, 8 stk. Alle disse maskiner (nr. 806-841) havde samme data som de første 5 (801-805). Samtlige maskiner 801-846 var forsynet med planglidere, hvilket ikke voldte kvæler, da maskinerne var beregnet for mættet damp. Maskinerne 801-841 fik betegnelsen D I.

Som styring benyttedes en Heusingerstyring, mærkelig nok udført med eksentrik i stedet for simpel vingekrumtap. Ved anvendelsen af 4 aksler og et max. akseltryk på 13 t kunne man tillade sig at anvende en væsentlig større kedel end på G-maskinerne, således at D-maskinerne fik en særdeles ydedygtig kedel i forhold til G-maskinerne. I 1909 blev der atter leveret en serie D-maskiner til DSB.

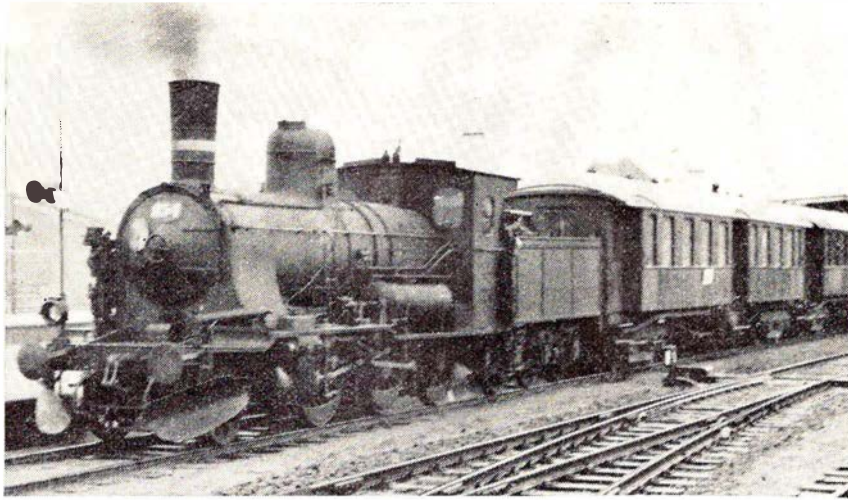
Det var Berliner Maschinenbau A/G vormals L. Schwartzkopff, Berlin, der leverede 23 stk. i perioden 1909-1910.

Denne serie kan opdeles i to grupper, 842-851 og 852-864, med betegnelsen henholdsvis D II og D III. Hele serien (842-



D 874 halvt ombygget (lav kedel)

Foto: Arne Kirkeby



D 854, D III maskine i Odense 1956

Foto: Arne Kirkeby

864) blev leveret med rundglidere, og D II maskinerne fik desuden overheder. Dette var ikke tilfældet med D III-maskinerne. Dette skyldtes, at man havde fået dårlige erfaringer med D II-maskinerne. Det var forøvrigt de første forsøg DSB gjorde med overheder. Bortset fra overhederen havde D II-maskinerne samme data som D I-maskinerne. Derimod var D III-maskinerne (852-864) forsynet med en noget større kedel; det var nærmest en mellemting mellem D I kedlerne og de senere D IV kedler. Disse maskiner fik lidt ændrede data grundet den større kedel. De ændrede data er følgende:

Adhæsionsvægt 38,8 t
 tjenstfærdig vægt 74,6 t
 Samlet hedeblade 111,25 m².

De sidste 36 D-maskiner leveredes i tiden 1912-1922. Det var Les Metallurgiques S. A., Nivelles (Tubize) Belgien, der lagde for i 1912 med 5 maskiner, nr. 865-869. Dernæst gik der 7 år hvorefter The Baldwin Locomotive Works, Philadelphia USA, leverede 16 maskiner, nr. 870-885, i 1919-20. I 1920 leverede Berliner Maschinenbau AG. vormals L. Schwartzkopff, Berlin, igen D-maskiner. Det var 10 stk. med nr. 886-895. Derefter afsluttede Frichs i Århus leveringen af D-maskiner til DSB med de sidste 5 stk., nr. 896-900 i 1920.

Alle disse maskiner, 865-900, blev leveret med rundglidere og overheder, og var i det hele taget magen til D II-maskinerne (842-851), under hvilke de også henhører.

De ialt 100 tendere til D-maskinerne havde ikke helt samme udseende. D 801-805 havde originaltender med udadbojede sider, lige som K-maskinernes tender; tenderne til D 870-885 var samlet med rundhovedede nagler, i stedet for undersænkede, således at disse var synlige på tendersiderne. Dette gav dem et meget sær-

præget udseende. De øvrige tendere var i det store hele ens og magen til C-maskinens tender.

Det vil ses, at det her var en god trækraftforøgelse for DSB, således at man kunne undlade at benytte egentlige persontogsloko til fremførelse af godstog i større udstrækning. På trods af variationerne inden for de enkelte typer⁹¹ um-b. nerne inden for D-maskinerne, blev normaliseringen inden for de enkelte typer dog i væsentlig grad bibeholdt; ja, den omfattede i visse tilfælde flere forskellige typer. For eksempel er der ialt 219 tendere til D-, C- og K-maskinerne ombyttelige.

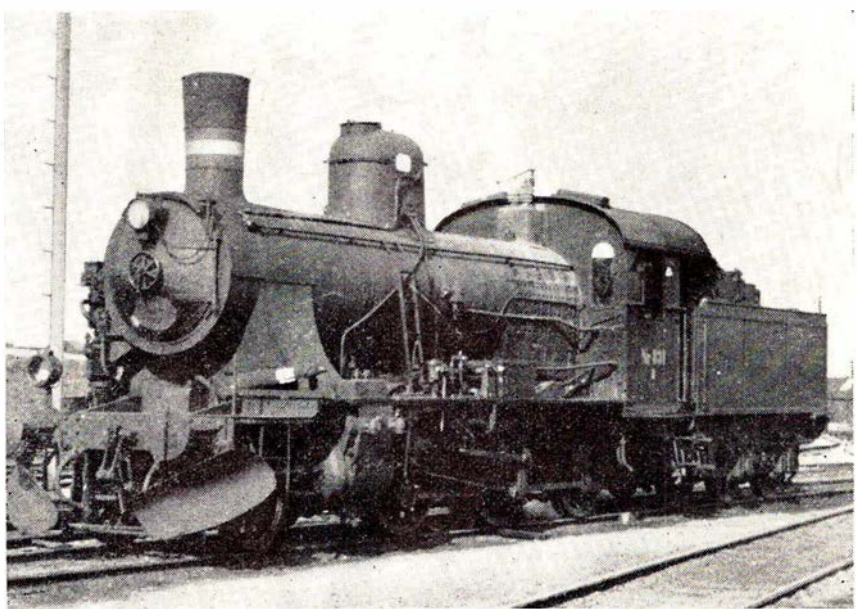
Forskellige ombygninger

I samme periode som K-maskinerne fik de D-maskiner, der ikke havde overheder,

indbygget en sådan. Dette hjalp på økonomien, særlig på D III-maskinerne, der var nogle store »kulslugere«. Omkring 1925 blev det nødvendigt at udskifte cylindre på nogle af D-maskinerne. Det var særlig D I-maskinerne af de første serier, der måtte have udskiftet cylindre. Disse havde da også kort i næsten 25 år. Denne udveksling af cylindre blev til en ombygning, idet D-maskinen oprindeligt havde et forerhus med ret kneben plads, hvilket man nu samtidig havde lejlighed til at ændre. Desuden besluttede man at bygge en ny og lidt større standardkedel ((det var hovedsagelig fyrkassen man gjorde større), således at maskinen nu fik en kedel der var den gamle overlegen. Denne kedel blev også forsynet med overheder.

Man besluttede så at forlænge maskinrammen en god halv meter, hvorved det blev muligt at give maskinen et moderne og tidssvarende forerhus med gode betjeningsmuligheder; desuden blev kedlen hævet. Samtidig med ændringerne af fyrkassen, hvorved den blev noget dybere, gjordes risten lidt længere, og blev forsynet med vipperist. Kedlens samlede længde blev herved noget længere. Risteflader voksede fra 1,78 m² til 2,10 m². Desuden blev de nye cylindre lidt større end de oprindelige, nemlig 460×610 mm. Alle de nye cylindre var forsynet med stempelglidere, idet kedlerne jo fik overheder. Dog blev plangliderne på D nr. 806, 814 og 832 bibeholdt (de fik ikke nye cylindre ved ombygningen).

Ved denne ombygning blev maskinernes ydre væsentlig forandret. Maskinen kom til at virke meget moderne, men holdt alligevel de klare og harmoniske linier.



D 831, D IV maskine 1961

Foto: E. J. Høllersen

Sjælland

REKORD-VASK

Hersegade 7 - Roskilde - tlf. 35 44 60

1. kl.s nobel og skånsom vask
Jernbanepersonalets damer anbefales
Jernbanepersonalet anbefales -

Legetøjsmagasinet

Grete Hansen

Skt. Hansgade 19 - Ringsted

Telefon 354

Stort udvalg i mekanisk legetøj,
trælegetøj og bijouteri

PREBEN SCHULTZ

Blikkenslager, aut. gas- og vandmst.

Howitzvej 18 - Tlf. Gothåb 6206

Privat: Fasan 4520

Udfører arbejder for DSB

AABAL

Det danske Vindueskompagni

Vinduespolering udf. overalt.

Udfører arbejder for DSB.

P. Bangsvej 223, Valby. Tlf. 71 49 81

Severin Andersen & Søn

aut. entreprenør og kloakmester

Alt kloakarbejde udføres.

Udfører arbejder for DSB

Tlf. Ordrup 1135

A. Hansen & Søn Glarimester

(Dansk Glasmaleri)

Udfører arbejder for DSB

Valby Langgade 30

Tlf. Valby 1 og 353

Holsted Andelsmejeri

1. kl.s mejeriprodukter

Telf. Næstved 72 03 82

De således ombyggede D-maskiner fik betegnelsen D IV. Den først ombyggede maskine var D nr. 833, der udgik fra cvk i København den 24.-1. 1925. Efter forskellige prøvekorser, som forløb uden kedelige overraskelser, blev maskinen afgivet til drift, hvor det viste sig, at ombygningen var yderst vellykket. Der blev ialt ombygget 57 D-maskiner på denne måde; det var udelukkende D I- og D II-maskiner, medens D III-maskinerne aldrig blev ombygget. Ombygningen blev ledet af afdelingsingeniør *Voldmester*, cvk i København. Alle ombygningerne blev dog ikke udført i København alene, men også cvk i Århus (25 i København og 32 i Århus).

Under 2. verdenskrig blev der på grund af mangel og andre uregelmæssigheder kun ombygget 2 D-maskiner, nr. 868 og 872. Sidstnævnte blev ombygget efter et luftangreb ved Dostrup, Sønderjylland, den 11.-7. 1942, hvor bl. a. fyrkassen blev totalt ødelagt. Efter krigen tog man atter fat på ombygningerne. Dog ændredes, på grund af den fremtidige overgang til dieseldrift, ombygningen således, at den kun omfattede ramme-forlængelse og større førerhus. Kedlen blev således ikke hævet, idet man benyttede originalkedlen. Maskinen fik heller ikke vipperist. Der blev ialt ombygget 17 maskiner, og udelukkende på cvk i Århus; de sidste (nr. 888 og 893) i 1952 og de første (nr. 880) i 1946. Disse maskiner virker meget flade, idet kedlen ligger temmelig lavt. Ved alle ombygningerne blev maskinerne forsynet med sandkasse i domene, til afløsning af de ikke særlig driftsikre sandkasser på barrierepladerne, desuden blev der monteret snenæser og opbygning for kullene på tenderen. Der næst blev de maskiner, der var leveret med ekscentrik i stedet for den noget simple vinge-krumtap (801-851) forsynet med vinge-krumtap.

I 1939 fik D 818 som første D-maskine trykluftudstyr. Vacuumudstyret blev dog bibeholdt i overgangsperioden. De oprindelige maskiner havde en næsten flad røgkammerdor, der senere blev udvekslet med en kegleformet røgkammerdor, der stadig benyttes. Foruden de omtalte ændringer er der foretaget en utallig mængde tekniske forbedringer i det halve århundrede maskinerne har gjort tjeneste.

Oliefyeringsforsøg

I 1948-49 havde DSB nogle forsøg med oliefyring på D 826. Baggrunden herfor var dels de dårlige kul, der i tiden lige efter 2. verdenskrig leveredes til DSB, dels ønsket om at indhøste erfaring for, om DSBs eksisterende damploko i det hele taget egnede sig for oliefyring, hvis der på ny skulle vise sig vanskelighed ved at få egnede kul. Ved forsøgene anvendtes to forskellige systemer. Ved det ene forstovedes olien ved hjælp af damp, ved det andet forstovedes olien ved hjælp af en dampdreven oliepumpe, konstrueret af Ålborg værft. Systemet med dampforstøvningen anvendtes dog ikke på en D-maskine, men på Pr 904. Selv om man virkelig opnåede gode resultater med hensyn til oliens forbrænding, og kedlens evne til at producere damp, viste forsøgene tydeligt, at man med den form og størrelse fyrkassen på DSBs loko har, må foretrække kulfyring. Maskinerne er da også omdannet til kulfyring igen.

E. J. Helleesen.

Erindres det . . .

For 50 år siden . . . maj 1914

Vodskov-Øster Vrå banen har nu fået koncession, og ventes åbnet i foråret 1918.

En deputation fra Bjerre herred har haft foretræde for trafikministeren (Hassing Jørgensen) for at foreslå en færgerute mellem *Juelsminde-Kalundborg* drevet af DSB. Gdr. Amt erklærede, at han som jernbanemand var modstander af planen, men at ruten iøvrigt var den naturlige forbindelse med Jylland.

Alt togpersonale på den fynske hovedbane skal fremtidig stationeres i Nyborg. Det betyder, at ca. 50 mand af togpersonalet skal forflyttes fra Fredericia til Nyborg, hvor skattevæsenet allerede glæder sig!

Banestrækningen *Vandel-Grindsted* åbnedes den 26. maj for regelmæssig trafik.

Hjørring-Løkken-Abybro banen har efter de første 9 måneders drift et overskud på 78.000 kr.

DFDS damperen »Falken« påsejlede d. 27. maj svingbroen mellem Masnedo og

SOLOFABRIKEN

SØNDERBORG

Gælder det rejser . . . så

VERDENSREJSEBUREAUET

WAGONS-LITS // COOK

VESTERBROGADE 1 - V. - TLF. Mi 2747*

ikke dyrere . . . men bedre

Masnedsund. Indtil broen om ca. 3 dage atter er i orden, sejler færgerne direkte mellem Masnedsund havn og Orehoved, og det er ikke muligt at overføre jernbanevogne.

For 25 år siden . . . maj 1939

Fra sommerkøreplanens begyndelse vil for første gang blive kørt flere km med motortog end med damptog, nemlig ca. 30.900 km med motortog daglig, 30.750 km med damptog og 5.900 km med eltog.

★

Teknisk planlægning af Rødby-Fehmern ruten er nu indledt fra tysk side.

★

DSB har indsat 3 dieseldrevne busser på Kogevejsruten. Det er de første 100% danske busser.



Omkring 1. juni begynder stobearbejdet på den ny færgehavn i Kalvø ved Bøjden på Horne Land, som første skridt mod etablering af færgeruten Bøjden-Fynshav.

★

Der er for indeværende år afsat 900.000 kr. til opførelse af den nye banegård i Brønderslev, og det er meningen, at arbejdet skal begynde til september og stå færdigt halvandet år senere. Storstedelen af det store anlægsarbejde i forbindelse med banegårdsflytningen er tilendebragt.

★

Den ny Hundested-Rorvig færge »Korsbage«, der kan tage 14-16 biler og 200 passagerer, er sat ind på overfarten.

★

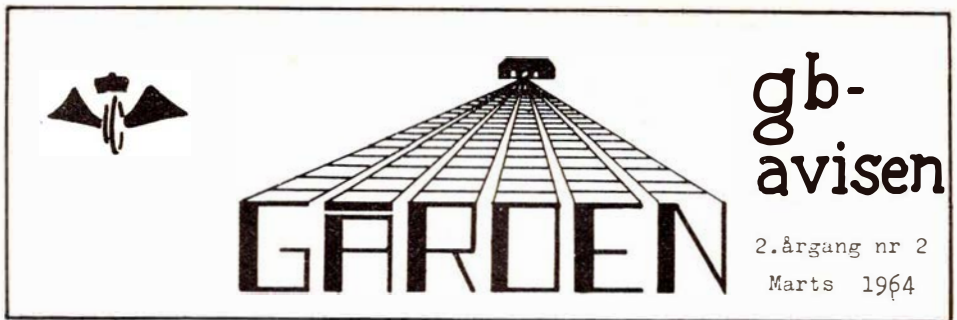
Det vil blive overdraget firmaet Christiani & Nielsen at udarbejde et priskalkuleret skitseprojekt til en stor tunnel under østerrenden og en bro over vesterrenden i Storebælt.

★

Ca. 25 ledvogterhuse af det samlede antal på strækningen Holstebro-Skjern vil blive afhændet i løbet af det kommende år - resten vil DSB bevare som kolonnehuse til brug for mandskabet på banelinien.

★

Fra sommerkøreplanens ikrafttræden erstattes sidste aftentog og første morgentog på strækningen Hobro-Løgstor af rutebiler. Derved spares personalets overnatning i Løgstor, og toggangen på denne



Tilfældigt er vi blevet præsenteret for et særdeles fortræffeligt personaleblad - »GÅRDEN« - gb-avisen, hvori netop alt det, der sker eller skal ske på en stor station, bliver publiceret for hele stationens personale. Samarbejdet stationen og personalet imellem har her bl. a. ført til et for alle godt resultat med hensyn til ombygningen af ilgodspakhuset på Gb. Distriktet har nemlig godtaget den af personalet foreslåede etapevise ombygning i stedet for distriktets forslag om midlertidig henflytning til de af A. W. Kirkeby benyttede lokaler.

Af bladets indhold kan videre nævnes: Godsvognsomløbet i søgelyset, et mislykket tyveri, skematisk sporplan over hele stationen, »gamle« påskrifter, hvor meget kan en vogn bære?, farvel til F-maskinen, »pakketaberen«, som vi bringer i facsimile, da vi mener, at artiklen også har bud til alle over hele landet, der er beskæftiget ved godsbehandling.

I sandhed et personaleblad, der er skrevet på en sådan måde, og i modsætning til mange af banernes ordrer og bestemmelser, at enhver straks forstår meningen med det.

red.

HER HAR VI HAM IGEN - PAKKETABEREN!

Dette er en klage over en uforskommen handling af indleveret gods.

Den 1. 1963 indleverede undertegnede 2 pakker, ekskab med adresse til Brønderslev Station til Godsvogtens arbejde med ind i vognen, alt medens han ved min pakke overfusede mig med i senere senere kunne stå og bankes hove. Jeg har travlt så, at han slap den fra en halv meters højde, hvorefter han 2 timer senere blev sendt til Brønderslev Station, hvor han blev behandlet og bemærkning om, at varerne blev dog ikke kastet ned, men anbragt på normal vis.

Vi har tidligere sendt vore varer gennem frøktmandshallen, men er i de sidste måneder gået over til at bruge Godsbanen, da tilkørselsforholdene er så fine, ligesom det altid tidligere har været flinke og påpasselige folk, der har modtaget pakkerne.

Dette er et udpluk af et brev vi modtog for kort tid siden.

Det er desværre et rigtigt brev fra en ny kunde - og ikke et konstrueret eksempel.

Lad det dog være sagt straks, der er længe imellem vi modtager et sådant brev - og De vil ikke kunne finde vedkommende MOD-arbejder her på Godsbanegården idag

Det fremgår da også af brevet, at kunden er vant til at få en god behandling af personalet i vognene i pladsløsningsanlægget. Manden i vognen kan i høj grad være med til at give kunden en god velkomst på "Gården" - og KUNDEN skulle gerne blive ved med at komme her - ellers er der måske ikke brug for DEM en dag!

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

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

strækning besorges fremtidig af en Mo-
vogn i pendulfart.

★

Udskiftning af skinnerne i
sporet mellem Hjørring og Ålborg er nu
påbegyndt. Skinnerne ankommer sammen-
svejsede i længder på 150 m, der transpor-
teres fra svejseanstalten i Fredericia på 9
vogne, der kan medføre 16 skinnelængder
ad gangen.

★

Det store pres på færgerne Rodby

Købmand Chr. Petersen

Dybbølgade 11 A, Sønderborg
Tlf. 2 17 17

Alt i 1. kl. kolonial og delikatesser

Aktieselskabet

RINGKJØBING BANK

Tlf. 58 - 59

Ringkjøbing og Omegns Sparekasse

RINGKJØBING LANDBOBANK

Aktieselskab
Tlf. 67 - 68

Færge-Pluttgarden, som de billige
endags-billetter har skabt, har nu medført,
at DSB ser sig nødsaget til at indstille sal-
get af disse billetter på lordage, søndage
og mandage i månederne juni, juli og
august.

★

Hjørring-Lokken-Åbybro-ba-
nens tidligere remise i Hjørring er ind-
rettet til revalideringsværksted, og en bety-
delig møbelproduktion er sat i gang i den.

★

16 DSB-loko bliver for tiden ophu-
get i Randers. Maskinernes samlede vægt
udgør ca. 1000 t, og ophugningsfirmaet
regner med at kunne få ca. 800 t jern og
en del kobber (fyrkasserne) ud af de
gamle maskiner.

★

Der klages over, at der mellem lordag
og søndag er 14 timer, hvor der ikke er
færgeforbindelse på hurtigruten Ka l u n d-
b o r g - Å r h u s. Den dårlige benyttelse af
morgenfærgen 5.30 på denne rute, skyldes
den alt for tidlige afgang fra Århus.

★

★ Dansk Jernbanelægeforening har en
overenskomst med Statsbanepersonalets
sygekasse, som er lidt forskellig fra de
andre sygekasscoverenskomster. Vi fik
dens økonomiske rammer forbedret for et
par år siden - vore forhandlinger foregår
altid uden stridigheder - og vi har en god
overenskomst, som vi er tilfredse med.

Gustav Rendtorff, Randers.

RUTEBIL nyt

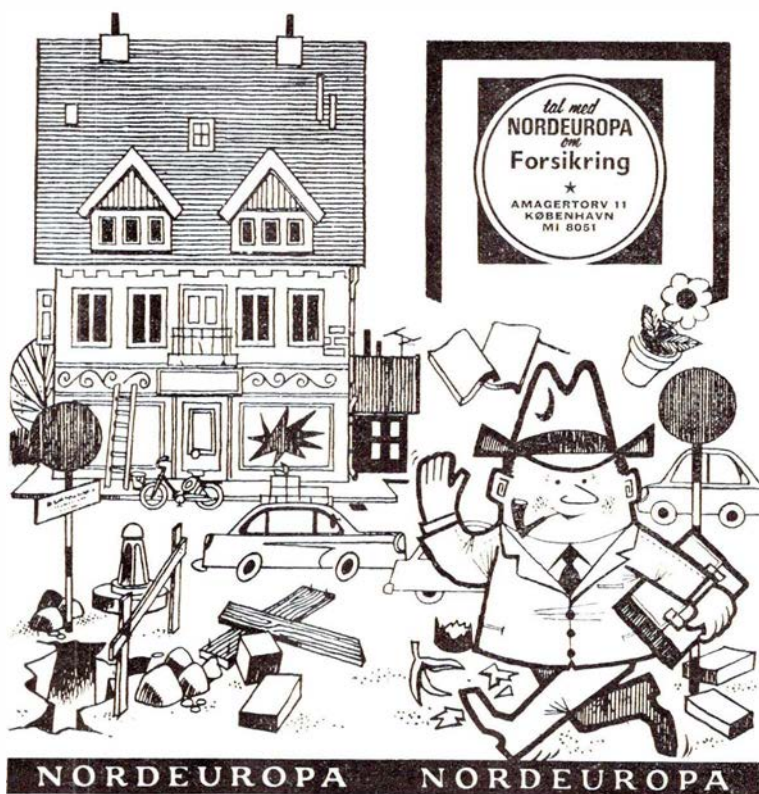


Under en samtale med den tekniske le-
der Statsbanernes Rutebilvæsen, afdelings-
ingeniør G. H. Ronoe, oplyser hr. Ronoe
på forespørgsel, at man i det kommende
finansår vil indkøbe 36 nye busser, samt
22 nye lastbiler og dertil 18 nye anhæn-
gere.

Busserne er af typen VOLVO B 755,
der udstyres med karosserier af den pro-
vede letmetatype fra Aabenraa Karosseri-
fabrik. Af nyheder ved den nye type
volvochassier kan nævnes: trykkolesystem
- vekselstromsgenerator - ny servostyring
og en lettere chassisramme, der er ændret
fortil, således at indstigningen lettes bety-
deligt. Desuden udstyres de nye busser
med et elektrisk ventilationssystem, der
virker fuldautomatisk.

Lastbilerne, der er af mærket Bedford
fra GM, udstyres med transparent plastic-
tag og med aluminiumslad. Også lastbiler-
ne færdiggøres på Aabenraa Karosserifa-
brik, og bliver efter færdiggørelsen indsat
på ruten omkring København.

Af andre tekniske nyanskaffelser kan
nævnes 5 nye vognbjørne, der indkøbes i
Schweiz hos Draice S. A. i Neuchatel.
5 nye vognbjørne skal indsættes i Køben-
havn - Århus - Ålborg og Kolding, og
som trækraft skal anvendes forvogne af



mærket VOLVO. Når denne ordre er effektueret råder Statsbanerne over ialt 13 vognbjørne.

I Skelskør skal opføres garageanlæg og vaskehal med spulerampe, og i Valby skal opsættes en ny vaskemaskine af typen MEKANO, der fremstilles i Hålsingborg. I Vasbygade skal der opføres et nyt lastbilværksted, der bl. a. vil rumme visse faciliteter for chaufførerne. Derudover skal der opføres nyt værksted og garageanlæg i Haderslev og nye garager i Fredericia.

Af administrative nyheder kan nævnes, at man påregner folketingets vedtagelse af forslaget, der vedrører bussernes max-hastighed, som ventes hævet til 70 km i timen. Et andet forslag, der vil skabe fordyrelse af driften, er forslaget om periodisk eftersyn af lastbiler og påhængsvogne, der er over 4 år gamle.

Esbjerg rutebilstation

Rutebilstationen i Esbjerg, der hidtil har rådet over 14 holdepladser, vil til næste år blive udvidet med otte nye holdepladser.

De nye pladser vil blive indrettet foran og delvis under DSB's nye opholdsbygning, der også forventes at stå færdig til næste år.

Nyt fra udenlandske baner

Hollandske jernbaner

har prøvekørt godstog med kun en mands betjening, lokoføreren. Provekorserne har været så vellykkede, at det fra maj i år vil blive indført på 96 pct. af banernes godstog. De resterende fire pct. af godstogene, der også får en togbetjent med, er hovedsagelig godstog, der har arbejder på ubetjente stationer.

Japans jernbaner

De statsejede japanske jernbaner har besluttet at udstyre en række hurtig- og eksprestog med radarsystemer fra 1964 - det år da olympiaden afvikles i Tokio. Når radarsystemet er installeret, er enhver lo-

kofører i stand til at opdage forhindringer på sporet forude i en afstand af tre kilometer.

Radartjenesten ventes at ville komme til at koste mere end 50 millioner kroner i første omgang.

De japanske jernbaner er begyndt at sikre sine mange ubevogtede jernbaneoverskæringer. Det sker ved at opsætte et lille apparatur, der på samme til opsender hvid røg og afgiver rødt signal mod togenes kørselsretning, hvis nogen passerer jernbaneoverskæringen umiddelbart for den krydses af et tog. Installationen vil i første omgang blive foretaget ved 1778 ubevogtede overskæringer, der er udvalgt efter den japanske ulykkesstatistik.

Sagt og skrevet

★ Hvordan er det med Øresund?

- Vi havde der i fjor en omsætning på 6 mill. kr. og et udbytte på 360.000 kr., som naturligvis tilfaldt staten, der er den egentlige aktie-ejer.

Indtægten faldt, da for en halv snes år siden mange andre begyndte at sejle. Men nu har vi på ny nok at gøre.

- De tjener godt på chokoladen og cigaretterne.

- Godt, siger De. Vi tjener, hvad vi skal. Men priserne er stadig rimelige, ja, faktisk så små, at der er handlende i land, som ikke er glade for denne konkurrence.

- Så skal De lige sige, hvad De mener om DSBs fremtid.

- Tak. Jeg mener, at vi har konkurrence at imødegå, vanskeligheder at overvinde, et stort og slidsomt arbejde for os. Men jeg tror også, at der vil gå meget, meget længe, for det sidste tog kører i remise. Ja, jeg tror faktisk, at så vidt kommer det ikke i overskuelig tid. *Gdr P. E. N. Skov.*

STENVAD kager

— det store navn i SMÅkager

Esbjerg og Omegns Sparekasse

Kongensgade 58 - Esbjerg

— og pengene sætter vi i

ESBJERG AFDELING

Tlf. (051 2 68 11



April

dagbogen

Fredericia den 1. april. Da et godstog i nat passerede Lillebæltsbroen opdagedes det, at der slog flammer ud fra akselkassen på en olietankvogn. Fredericia brandvæsen fik hurtigt ilden slukket med en højtryksprojekte. Vognens tank var så varm, at man måtte køle med vand for toget kunne fortsætte til Fredericia.

Vigerslev den 13. april. Ved eftersyn af et sporskifte ved Vigerslev st. blev overbaneformand R. V. Sletting ved 10.30-tiden påkørt og dræbt af en tom maskine, der kom fra Godsbanegården. Et persontog til Korsør passerede samtidig, så det er sandsynligt, at støjen fra dette har hindret Sletting i at høre maskinen, der kom fra Gb.

Lunderskov den 14. april. Da jernbanearbejder Hardy Petersen ved 6.40-tiden passerede landevejen ved Gelballe i bil på vej til tjeneste på Lunderskov st, mistede han herredømmet over bilen, der kom ud i rabatten, hvor den først ramte en vejsten og derefter kørte mod et træ. Han pådrog sig alvorlige kvæstelser i hovedet samt et brækket ben.

Ballerup den 19. april. En soldat kørte ved 18-tiden ind foran toget på Pederstrupvej overskæringen. Bilen blev slæbt med hjernerystelse og et par ribben trykket ind. Banearbejder K. H. Hallgren, der bor i det tidligere ledvogterhus ved denne overskæring udtaler til Aktuelt:

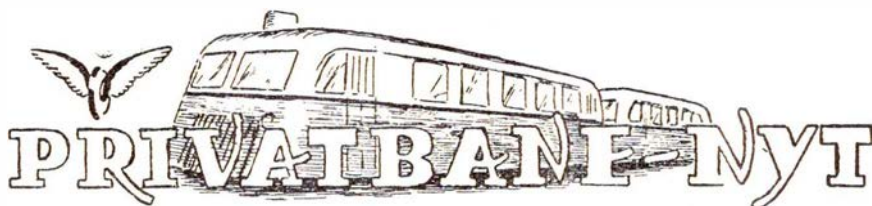
- Der måtte ske en ulykke på dette sted for eller senere. Hver eneste dag oplever vi, at bilister smutter over selv om blinklys og alarmklokker er i gang. Jeg har taget tid på, hvor lang tid der går, fra klokkerne sætter i gang og til

et tog har passeret. *Det drejer sig om 25 sekunder*, men det er mere end folk vil vente.

Løgten den 26. april. Efter at toget til Grenå ved godt 17-tiden havde passeret hovedvej 15 A, gik bomhalvdelen fra Århus-siden i baglås. Der dannede sig ret hurtigt en bilko på 2 km, før det ved henvendelse til 2. distrikt blev oplyst, at DSB har aftale med Falck-Zonen i

Hornslet om afhjælpning af uorden ved automatiske bomme.

Bagsværd den 25. april. Ved 17-tiden havde nogle børn anbragt så stor en stenbunke på sporet, at Mo-vognen væltede om på skråningen, i nærheden af Stengården. Ingen af togets 35 passagerer kom noget til. Resten af dagen måtte rutebiler besørge trafikken mellem Budinge og Bagsværd.



Frederiksværk den 1. april. Ved 8-tiden skulle en af banens rutebiler køre ud fra værkstedsbygningen, men blev derved påkørt af toget til Hundested. Det var en nyantaget rutebilchaufførns første tur, så han var ikke klar over toggangen. Der skete kun materiel skade, der iøvrigt var ret betydelig. De rejsende måtte viderebefordres med rutebil.

Ullits den 3. april. En varebil blev kl. 9,45 påkørt af skinnebussen til Hvalpsund på overskæringen i Ullits. Foreren af bilen blev slynget ud fra denne og pådrog sig store alvorlige kvæstelser. Både blinklys og alarmklokker var i gang. Skinnebusen kunne kort efter fortsætte kørslen.

Asnæs den 13. april. Ved 15-tiden skete der et sammenstød mellem toget fra Nykøbing S og en bil på overskæringen i Asnæs. Der skete kun mindre materiel skade.

Dianalund den 21. april. Stationsforstander G. Lyng Madsen var ved 22-tiden gået ind på kontoret for at ekspedere toggangen. Da hans hustru hørte toget

flojtede flere gange ude på linien, gik hun ind på kontoret for at høre om årsagen dertil. Hun fandt derved sin mand liggende død efter et hjerteslag. Madsen var først stfst. i Vedde, dernæst to år i St. Merlose og fra 1952 i Dianalund, hvor han tillige var leder af banens toggang. Han blev 63 år.

Nordfynske privatbaner

Bestyrelsen for Nordfynske Jernbaneselskab har som den første af de ca. 20 privatbaner, hvis garantiperiode udløber med udgangen af 1966, taget spørgsmålet om banens fremtid op til drøftelse. På et møde er det besluttet at orientere bestyrelserne og ledelserne for *samlige landets privatbaner* om den principielle stilling til privatbanernes fremtid, som trafikminister Kaj Lindberg med afslaget på bevaringsbestræbelserne for NFJ har givet.

Ministerens afslag på en bestemt procentvis underskudsandel for en ny garantiperiode har langt større rækkevidde end for NFJ. Af ministerens svar kan det udledes, at der på højeste plan er truffet beslutning om, at privatbanerne ikke mere

skal eksistere bortset fra seks-syv baner. Ministeriet har i virkeligheden forlængst givet udtryk for denne disposition ved at anvende sanktioner i form af en årlig nedsettelse af statstilskuddene på fem procent.

Derfor har bestyrelsen besluttet at orientere de øvrige danske privatbaners ledelser om ministeriets stilling, for den vil få principiel betydning, når de øvrige privatbaner i løbet af 1965 skal træffe afgørelse om nedlæggelse eller fortsættelse af banerne.

NFJs bestyrelse udsender nu også ministeriets afslag til de 17 interessekommuner, og bestyrelsen agter herefter ikke at foretage sig mere i bevaringsbestræbelserne.

Spørgsmålet om banernes fremtid er nok i praksis afgjort med trafikministerens afslag om sædvanlig underskudsdekning, men afgørelserne træffes først på banernes generalforsamlinger senere på året.

På OKMJ er der kun Kerteminde by, der vil støtte banens fortsatte drift, men da Odense amtsråd og Odense kommune har indtaget det standpunkt at ville følge landkommunernes stilling, tyder alt desværre på, at en standsning af de tre baner bliver en kendsgerning fra 1. april 1966.

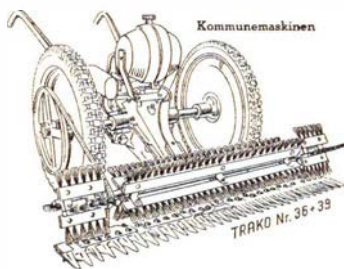
Nærumbanen

Det ser ud til, at Lundtoftebanen ikke får taget livet af Nærumbanen, da DSB og Nærumbanen er ved at være enige om en fælles benyttelse af Jægersborg st, der skal flyttes over på den sydlige side af nordbanen.

Flere og flere forlanger

**Hatting
Tvebakker**

fordi de er sprøde –
(men tåler ikke stød)



Den originale **ALLEN-TRAKO**

førende græsslåmaskine
for de mest krævende arbejder

SPECIALFABRIK TRAKO
FRIMODT KONNING - PJDSTED

Telefon-nr.: 160 i Bredstrup ved Fredericia
Kaldenr.: 059-40599



MODEL JERNBANE

Vore smalspor-baner

Trækraften på HTB

Eftersom Horsens-Torring Jernbane blev anlagt med meget lette skinner, nemlig kun 12,4 kg pr. m (25 lbs pr. yard) var man ved konstruktionen af såvel vogne som loko nødt til at tage vidtgående hensyn til det ringe akseltryk, der var tilladt på banen.

Banens konstruktører gik ud fra et højest tilladt akseltryk på 4 tons. Når dette tal ikke helt harmonerer med angivelsen 4,4 t eller 2200 kg pr. hjul, der stod i datidens akseltrykkortegnelse, er årsagen den, at sidstnævnte tal fremkommer ved til det oprindelige akseltryk på 4 t, som sikkerhedsmargin at tillægge 10 %.

Nu havde man i den smalsporede Frederikshavn-Skagen Jernbane, der blev åbnet allerede den 24.-7. 1890, et godt forbillede for øje. Typerne på FSJs person- og gods-vogne kunne man også godt bruge på Horsens-Torring Jernbane.

Men Statsbanernes senere landskendte maskinchef, Otto Busse, der var udnævnt som teknisk konsulent for det rullende materiel på HTB, havde andre planer med hensyn til trækraft. Skagensbanens to-akslede loko, der ikke var større end entreprenorloko, med et kulforråd på kun 250 kg, anså han for meget for små til HTB, hvorfor han med sædvanlig lethed konstruerede en helt ny maskintype, der var egnet til Horsens-Torring Banens kraftigere stigninger.

I dag huskes Otto Busse mest som konstruktør af DSBs nuværende P-maskiner.

Forøvrigt kan vi her indskyde, at Otto Busse alene i årene 1894-1910 stod som konstruktør af ca. 430 loko, der i dette tidsrum blev leveret til Statsbanerne.

Men Otto Busse var imidlertid også konstruktør af DSBs gl. litra P, der i 1882-83 blev bygget til Struer-Thisted banen.

Og det var denne maskine, der blev forbilledet for loko'erne til HTB, se fig.

Maskinerne var tre-koblede tenderloko med en 2-akslet bogie under kul- og vand-beholdningen. De var beregnet til at løbe med tenderdelen forrest, hvorfor kun denne ende af maskinen blev forsynet med kofanger af hensyn til færdselssikkerheden.

De to første maskiner blev oprindelig konstrueret til et tryk på 12 atm., og som compoundmaskiner med to forskellige cylindre. En højtrykscylinder med diameter 240 mm og en lavtrykscylinder med diameter 340 mm.

Ved nærmere bearbejdelse af projektet herhjemme og hos leverandøren, Nydqvist & Holm, fandt man ud af, at dette system ikke med fordel kunne anvendes, hvorfor kontrakten på foranledning af Otto Busse blev ændret. Maskinerne byggedes herefter som rene højtryksmaskiner, og kedeltrykket nedsattes samtidig til 10 atm., da der (med Otto Busses egne ord) uden compoundvirkning ej er en fordel ved det høje damptryk, og kedlens holdbarhed forlænges væsentligt ved lavere tryk.

Loko'erne var en-mandsbetjente. Trækraft 10-12 vognladninger.

Største hastighed blev sat til 4 mil i timen (30 km/t). Ved planlægning af køreplan beregnede man 20 min. til hver mil, her fra regnet ophold på stationerne.

Iøvrigt var maskinernes data som følger:

Længde over pufferne 8110 mm

Vægt tjenstfærdig 17.040 kg

Vægt tom 13.140 kg

Adhæsiionsvægt 11.040 kg

Risteflade 0,49 m²

Ildpåvirkningsflade i fyrkasse 3,30 m²

Ildpåvirkningsflade i kedelrør 23,50 m²

Ildpåvirkningsflade total 26,80 m²

Cylinderdiameter 260 mm

Slaglængde 340 mm

Drivhjulsdiameter 806 mm

Truckhjul 706 mm

Kedeltryk 10 atm

Vand 2000 kg

Kul 1500 kg

Og hvad kostede da sådan en herlighed?

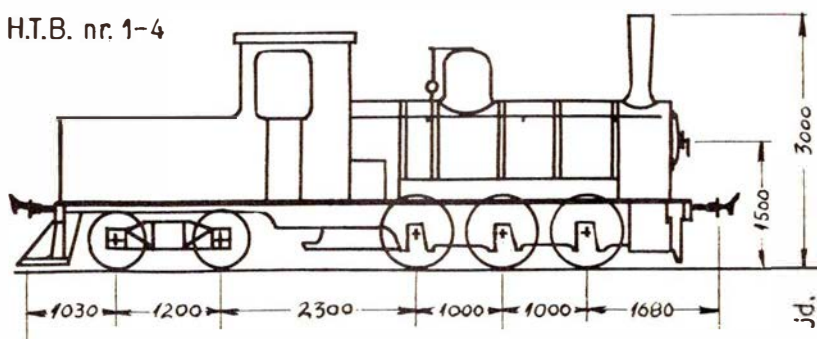
Ja, nr. 1-2, der blev bygget hos Nydqvist & Holm i 1891, kostede hver 19.500 kr., og nr. 3, der blev bygget hos Sachsische Maschinenfabrik, Chemnitz, kostede med reservedele 18.850 kr. frit leveret på Horsens st.

Nr. 4, bygget 1902 hos Nydqvist & Holm, kostede ca. 20.000 kr.

Kun de to første loko nød den ære at blive forsynet med navn; støbt i bronze. Loko nr. 1 fik navnet *Horsens* og loko nr. 2 fik folgelig navnet *Tørring*. Navnepladerne var anbragt på siden af tenderdelen.

Ved banens ombygning i 1929 blev 2 loko ophugget, medens de andre fik forlænget deres levetid, idet disse blev indsat på Kolding-Egtved banen, indtil dennes lukning i 1930. *J. B. Dyrkilde.*

H.T.B. nr. 1-4



Ved De, at

LEGO-børn

leger bedst!



Randers-Hadsund Jernbane 1/3



FYENSKE PRIVATBANER

Odense-Kjerteminde-Martofte - Nordvestfyenske Jernbane -
Nordfyenske Jernbane

med tilhørende bilruter kører til SKOV og STRAND

TELEFON ODENSE II 87 II - BOGENSE 89

Esbjerg

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

Eriksen & Christensen

Aktieselskab
ESBJERG

J. Villemoes Kulforretning A/S

Havnegade 10, Esbjerg – Tlf. 2 53 00

Den Danske Landmandsbank Esbjerg Afdeling

K. PETERSEN

Urmager og guldsmed
Kongensgade 39 – Esbjerg
Tlf. 2 06 52

Storegades Fiskehus

E. Poulsen
Esbjerg – Tlf. 2 97 30

MOBIL service

Børge Christensen
Storegade 127, Esbjerg – Tlf. 2 49 53

Vin- og tobaksforretningen

M. Olesen
Banegårdspladsen (Jernbanegade 40)
Esbjerg – Tlf. 2 56 86

ERIK STAHL

Ure – Guld og sølv – Optik
Vardevej 21 – Esbjerg
Tlf. 2 26 46

CATI SKO

Gl. Vardevej 21 – Esbjerg
Telefon 2 48 06

Esbjerg

Mogens Christensen

SYGEPLEJEHUSET
Gummistrømper – Støttestrømper
Strandbygade 4, Esbjerg – Tlf. 2 68 26



Guld – Sølv – Ure – Optik
Kongensgade 75 – Esbjerg
Telefon *2 94 77



APOTEKERNE I ESBJERG



Aksel E. Andersen

Isenkramforretning
Strandbygade 88 – Esbjerg
Tlf. 2 08 77

HOLD DEM TIL VOLVO
– den holder til Dem

J. Østergaard Vejvad
aut. VOLVO forhandler
Samsøgade 2 – Esbjerg – Tlf. 2 55 55

Andreas Christensen

Købmandsforretningen
Strandby Kirkevej 88 - Esbjerg
Telf. 2 89 33

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

STRØMPEHUSET

Tangevej 3, Ribe – Tlf. 107

Bramminge

LANDBOSPAREKASSEN

for Ribe og Omegn
Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

Jensens Bageri

Laurits Jensen
Bramminge - tlf. 7 31 78

JØRGEN ROLANDSEN

Tapet – Farve – Materiel
Storegade 24, Bramminge. Tlf. 7 30 13

ARNE CHRISTENSEN

Bageri – Konditori
Bramminge – Tlf. 7 31 33

Fredericia

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

A. L. Christensen
Holbergsvej 39
Manufaktur - trikotage
Telf. Fredericia 2 31 23

KAREN's Fodklinik

Luthersvej 16
Exem – Fodspecialist
1. kl.s behandling
Telf. 2 07 57

Damesalon „FIX“

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

Grindsted Motor Co. A/S

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

FARVEMESSEN

Storegade 22 – Varde
Tlf. 2 05 45

Nakskov Mælkeforsyning

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

FOTO hobby

Farvefoto

Vi har i den sidste tid talt meget om alt muligt andet end lige netop fotografiske tips og mørkekammerarbejde, og da det nu engang er vort mål at dygtiggøre vore læsere som fotoamatører, vil jeg gerne i dette nummer af »Jernbanebladet« skrive om alle mulige tips, der kan være til nytte for den fotobidte. Jeg har egentlig ikke tænkt mig at opstille tipsene efter et bestemt orden, men vil nævne dem eftersom de falder mig i hukommelsen, så kan man selv læse sig til de råd som man har mest brug for. Men lad os begynde.

Hvordan får man gode farvebilleder

1. Læs den brugsanvisning der følger med Deres kamera.
2. Læs den én gang mere.
3. Køb den farvefilm, som De bedst kan lide, altså som tiltaler Dem bedst farvemæssigt, og bliv ved med at holde Dem til den.
4. Der skal være flere nærbilleder på en farvefilm, end der er fjernbilleder.
5. Pas på den lyse menneskehud, den bliver meget nemt overeksponeret.
6. Læs altid den brugsanvisning, der ligger i den filmpakning De køber, den er så ganske afgjort vigtig at kunne, da den netop er lavet for at hjælpe Dem til gode billeder. Prøv om De ikke kan have den hos Dem, når De tager ud for at fotografere.

Matskiveråd

Fotograferer De med et enojet spejlflekskamera, har De sikkert også været ude for en situation, hvor der kun har været lys nok til at se motivet på matskiven, men ikke nok til at skarphedsindstille.

Dette kan afhjælpes en hel del ved at indgnide matskivens matte side med lidt vaseline. Fedtstoffet vil udfylde mellemrummet mellem matskivens korn, der selvfølgelig derfor vil virke mindre. Vaselinen kan nemt fjernes igen med en linnedklud dyppet i ren benzol.

Mørkekammerråd

En højglansplade skal holdes pinlig ren (med sprit og vat). Det er noget, alle der kopierer sine billeder selv, er opmærksomme på.

Men husker De også, at højglanspladen skal være helt kold, når billederne lægges på? Ellers vil fugtigheden mellem pladen og billederne danne damp og derved forhindre den kontakte berøring, der er en nødvendighed for at opnå et fint resultat.

En anden ting, der kan hindre højglansen, og dermed det færdige billede, er ridser i pladen. Det kan være vanskeligt at undgå i det lange løb, men der findes ikke andet råd end enten at lade pladen omforkrome eller købe en ny, og vi kan på forhånd sige, at den sidste udvej er den billigste.

Tilsætningsmiddel i det sidste hold skyllevand vil også være med til, at højglansen bliver fin. Der findes i handelen mange forskellige specielle fabrikater til mørkekammerbrug, men i en snæver vending kan De blodgøre vandet med et par dråber sulfo.

Forskelligt

Til halv- og helautomatiske projektorer anbefales udelukkende dia-rammer med runde hjørner eller kunststof-rammer, f. eks. AGFA's K-rammer, da sikkerheden for en fejlfri gennemgang praktisk talt er 100% med disse rammer, forudsat naturligvis, at den rigtige side af dia-billedet vender mod lampen.

Det er en international regel, at dia-rammer monteres således, at den hvide side af rammen, eller mærkningen af billedet, altid vender ind mod lampen i projektoren.

Apropos montering! Fugtigheden i luften kan undertiden være temmelig høj, derfor bør man altid montere sine billeder i et tørt lokale, ligesom dia-billeder altid må opbevares tørt. Hvis man er udsat for mørke skjolder, der kommer og forsvinder under projekteringen, er det netop tegn på, at billederne er fugtige, og det har de så

afgjort ikke godt af. Altså pas på!

Lovrigt skal de farve-dias, man vil forevise, altid stuetempereres inden brugen, især hvis de har stået et koldt sted.

Som afbryderbad til fotopapir anbefales ofte 4% kaliummetabisulfid eller 2% iseddike. Det sidste er at foretrække, da kaliummetabisulfid i visse tilfælde kan give skjolder.

Filmklemmer af rustfri stål, og pincetter til fremkalderskålene, renses bedst i en ca. 10-20% salpetersyrefortynding. Behandlingens varighed er ca. ½ time. Derefter skal der skylles grundigt i varmt vand, da fremkalderen ellers bliver ødelagt.

Hvis en småbilledfilm trækkes skævt ud af patronen sker det nemt, at allongens indskæring (det er den indskæring, der er i begyndelsen af filmen) stoder mod patronlågets kant og rives i stykker. Fejlen

De Skulle Bruge



KAMERERA OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Stubbekøbing Tapet- og Farvehandel

H. O. CHRISTENSEN
Vestergade 30 - Stubbekøbing - Telf. 84 14 26

P. W. WULFF - Stubbekøbing

Trælasthandel - Bygningsmaterialer
Cementvarefabrik - Kul- og koksimport A/S
Leverandør til SNNB

Randers

Kiosk »Lervangen«

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

DRONNINGBORG MØBELMONTERING

Fjordvej 5, Randers. Tlf. 2 32 69
Ombetækning og reparationer af
møbler på eget værksted.
Forhandler af Weston tæpper.

Randers Styretøjs-service

Støberivej . Randers . Tlf. 2 06 72
Styretøj reparerer og justeres.
Hjul afbalanceres.

„Billigheden“

Vestergade 31, Randers - Tlf. 2 11 74
Alt i årtidens
frugt og grønt til billige priser

KOFOED's EFTF.

C. Krüger Jensen
Burschegade 4, Randers, tlf. 2 02 09
Alt stenhuggerarbejde udføres.
Gravminder.

TATOL

Tjærbyvej 19, Randers - Tlf. 2 34 35
Stort udvalg i
Toilet-, sæbe- og parfumeartikler
Spec. strømper - billigste priser

Aars

J. Kjær - P's efft.

Himmerlandsgade 49 - Års
Telefon 2 13 31
Stort udvalg i moderne møbler
Reparation og ompolstring
Konto oprettes

Jernbanepersonalet benytter SPAREKASSEN FOR AARS OG OMEGN

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

Hobro Sten- og Billedhuggeri

Skovvej 1, Hobro - Tlf. 2 00 55
Alt stenhuggerarbejde udføres
Stort udvalg i gravmonumenter

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

EJLER SCHAU

Hj. af Vestergade og Hjørringvej
Frederikshavn - Tlf. 2 27 92
Kvalitetsarbejde til rimelige priser.

FREDERIKSHAVNS BANK

Stiftet 1891
- Byens og egnens bank -

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

Aalborg

A/S Norvin & Larsen

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

Aalborg Træskofabrik

Ny Kastetvej 38 - Tlf. 3 66 67
Træsko af enhver art en gros
Kun 1. kl. varer. Forlang tilbud

Skive

CITY-SKO

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

O. J. LARSEN

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

Lady Salonen

Hans Tausensgade 1 - Skive
Tlf. 1611
Alt i moderne hårpleje
Nobel og reel behandling

Jernbanepersonalet anbefales

NEM VASK

Søndergade 17 - Skive - Tlf. 1353
Ren og skånsom vask

STILMANN

Posthustorvet - Skive
tlf. 364

Thisted

Rosenbergs Farvehandel

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

Duge - Dyner - Udstyr

Gardin
EKSPERTEN
ERIK SCHARLING

Storegade 15 - Tlf. 327 - Thisted
Stedet, hvor man køber gardiner!

Købmand Lykke Nielsen

Solbakkevej 18, Thisted - Tlf. 910
1. kl. kolonial - kaffe
Tobakker - vine og spirituosa

Den røde løber

Østergade 10 - Ringkøbing - Tlf. 746
Alt i gulvtæpper

undgår man uhyre nemt ved at lade filmen glide mod den modsatte kant, når man trækker den frem.

Når en rullefilm er belyst, trækker man den godt sammen, når den er taget ud. Derefter pakker man den godt ind i sølvpapiret, der fulgte med. På mange film står der »eksponeret« på spolen, men det er nu ikke alle firmaer, der har denne påskrift. Derfor: lad det blive en vane at vende sølvpapiret udad med den blanke side, når der er eksponeret færdigt.

Den superhurtige specialfilm AGFA Isopan Record (32 DIN) er forsynet med dobbelt-emulsion og beskyttelseshinde. Den kræver derfor ca. dobbelt så lang fiksertid som Isopan F.

Fremkaldelse af denne film skal foregå i absolut mørke!!!

Isopan FF (AGFA), den finkornede småbilledfilm, kan uden videre fremkaldes i Deres tankfremkalder sammen med andet filmmateriale, f. eks. IF, hvis ikke netop motivet i sig selv kræver en kontrastrig fremkaldelse.

Vi gør opmærksom på, at farvefilm optages bedst efter følgende belyningsråd: I gråvejrs eller tåge kræver filmen $\frac{1}{2}$ eller en hel blænder mere end belyningsmåleren viste. Dette skyldes den ringe kontrast i motiver af denne art. Ved automatkameraer opnår man denne virkning ved at indstille 1-3 DIN lavere på DIN-skalaen end filmen normalt forlanger.

Farvefilmen dominerer

Farvefilmen kulminerede så at sige i 1963.

Kvaliteten var i top, priserne reguleredes, og navnlig negativfarvefilmen gik kolossalt frem (over 70%).

Det charmerende ved denne film, der er grundlaget for farvepapirbilledet, er at selv de billigste kameratyper leverer fine farvebilledaftryk. Belysningsspilrummet er blevet større og farverne endnu mere mættede.

Og endelig faldt priserne på aftrykkene, så man roligt kan sige, at farvefotografering mere end nogensinde er blevet hvermandseje.

Når man tænker på, at et farveaftryk for bare få år siden kostede 7 kr. og skulle fremstilles i England, så må man sige, at

det er en udvikling til det bedre, at det kun koster godt et par kroner i dag at få et pænt 9 gange 12 billede. Der er næppe sandsynlighed for, at disse priser vil falde yderligere i overskuelig fremtid. Dertil er processen ved fremstillingen for kompliceret.

Og så er filmene for flere typeres vedkommende blevet endnu en blænde hurtigere, så de nu er helt oppe på 19 DIN. I praksis vil det sige, at en amatør i dag kan sidde i et teater eller i cirkus og skyde farvebilleder af på en blænder omkring 2,8 og på en tid af ca. $\frac{1}{30}$ sek.

Men nu må vi jo ikke glemme diapositivfilmen, der trods alt stadig er den mest solgte. Også den er i dag så billig, at det er dyrere at tage motivet i sort/hvid, hvis man ellers ikke selv laver sine billeder.

Farverne giver anledning til en evig diskussion. Hvilket fabrikat vil De anbefale, spørger kunden sin fotohandler, og han bliver faktisk svar skyldig, for hver på sit område er de forskellige typer lige gode. Nogle typer har overskud i de varme toner, og andre er mere naturalistiske. Atter andre er mere over i det pastelagtige. Det må i høj grad blive en smagssag, og det er vanskeligt at give en enkelt bestemt film prisen.

Og så et par praktiske råd eller faktorer vi ikke må glemme. For det første skifter mange fabrikkers karakter ved nye emulsionsnumre, omend fabrikkene forsøger at bevare en ensartethed i karakteren. - Ligesom en maler ikke hver gang blander sine farver og får den samme virkning, således også med farverne i filmen. De kan vitterlig variere ganske lidt.

Det er ganske uden betydning i det lange løb, men man må indstille sig på, at man absolut ikke kan opnå det samme resultat, hvis man køber 5 ruller farvefilm med hjemmefra, og så supplerer op med en enkelt rulle på f. eks. Mallorca af samme fabrikat. Det kan blive forskelligt.

Den anden faktor er objektivt. Alle linser er i realiteten forskellige, og fotohandleren kender udmærket den bemærkning fra en kunde, at hans ven bruger den samme film, men hans billeder er meget bedre. Han glemmer at tænke på, at hans vens kamera måske har kostet over 1000 kr. medens hans eget er et relativt billigt

kamera, der iøvrigt tager udmærkede billeder. Men naturligvis er der forskel, hvorfor skulle der ellers være denne prisforskel.

Knud Sidal.

Personalia

Rødovre

Trafikekspedient V. V. Hansen, Sorgenfri, er udnævnt til stationsmester ved Rødovre station, der åbnedes d. 24. marts i år.

Holmstrup

Stationsmester E. W. Mortensen, Hesselager, er forflyttet til Holmstrup st, hvor stfst. H. P. L. Plovst har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Christianshede

Trafikekspedient M. Bollerslev, Over Jerstal, er udnævnt til stationsmester ved Christianshede st, hvor stfst. P. K. Asmusen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Thureby

Trafikekspedient N. C. Kofoed, Højslev, er udnævnt til stationsmester i Thureby, hvor stfst. S. Schow har søgt afsked på grund af alder (68 år).

Tarm

Overtrafikassistent C. P. Christiansen, Tollose, er udnævnt til stationsforstander i Tarm, hvor stfst. N. K. Sejersen efter ansøgning er forflyttet til Ringe.

Dødsfald

Togfører N. P. L. Bak, fh Fredericia, 90 år.
Portør K. A. Dalager, fh Birkerød, 84 år.
Vognopsynsmand N. P. Larsen, fh Gb, 83 år.

Stationsforstander J. M. Pedersen, Hornum 1929-38, Århus 1933-51, 82 år.
Lokofører A. M. R. Bech, fh Århus, 82 år.
Stationsforstander C. E. O. Hersboll, Bredebro 1932-47, 81 år.

Feriefilm - fotoudstyr og Deres nye kamera

køber De med fordel og sagkyndig service hos

FOTO SPECIAL - Vimmelskiftet 47

— midt i Københavns hyggelige gågade



Det er ikke alle, der ved

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

flere jyske stationer billigst og hurtigst over

TROLDHEDEBANEN

Aarhus

Kronborgs Farvehandel

Fredensgade 48, Århus.
Tlf. 2 98 33.
Farver - tapeter - rullegardiner.
Gulvbelægning.
Risskov afd., Ndr. Strandvej 15.
Tlf. 7 95 50.

GLORY FOTO

Clemensstræde 7, Århus. Tlf. 2 39 40
Selskabsfoto, pasfoto (ingen ventetid)
Tilkendt sølvmedalje.

Trøjborg Auto-opretning

Steen Billesgade 7, Århus
Tlf. 6 37 50
Spec. Renault & BMW reparation.
Castrol smøring.

Isenkram - Køkkenudstyr - Glas
Porcelæn - Fiskeri - Værktøj og
haveredskaber billigst hos:



G. V. Schive

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

Korset Specialisten

Dagmar Schultz Petersen

KAWO korsetter

Rymsgade 28 - Telf. Århus 2 40 28

Maja Gammelgaard

BOGHANDEL

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

TRAULS

Erichsens eftf.

Vestergade 37 - Århus - Tlf. 3 66 44
Farveri og renseri
Grundlagt 1856

Kornhuset

Gl. Munkegade 2 - Århus - Tlf. 2 48 40
Alt i fugle - frø - korn
Stort udvalg i fuglebure
Fredag og lørdag bringes efter bestil.

Jernbanepersonalet går til ...

DAMM

Klostergade 63 . Århus . Tlf. 3 47 06
Frimærker og tilbehør til rimelige
priser
Køb - Salg - Bytte

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

Ringgårdens Kødudsalg

Vester Ringgade 76 - Århus - 3 14 54
1. kl.s kød - flæsk - paalæg
Fineste salater

REKORD VASK

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

Tobaksforretningen

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

PALADS Theatret

Århus
Telefon 6 83 00

P. Kokholm

Ejnar Kjærs eftf.
Bruunsbro 13, Århus - Tlf. 3 58 49
Manufaktur - kjolestoffer - hvidevarer

LYKKENS LEGETØJ

Åboulevarden 43, Århus - Tlf. 3 06 39
Udvalg i legetøj til piger og drenge
Specialafdeling i dukker og
hobbyartikler

TREPKA KIOSKEN

Trepkagade 10, Århus - Tlf. 2 40 24
Aviser - dag- og ugeblade
Telegrammer og papir

Havebaljer i teak og eg
samt parkbaljer

Jørgen Balles eftf.

Henning Jensen
Fredericiagade 48 - Århus
Tlf. 2 02 69

Vi mødes i

E-B-M

Østergade 1 - Århus - tlf. 2 17 77

Aarhus opland

Brabrand Mælkeforsyning

ERLING SØRENSEN
Telefon 6 00 70

Kun 1. kl.s mejeriprodukter

Grenåvejs Karosseriværksted

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

UNO-X Service

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

RØNDE TANDTEKNIK

Hovedgade 50 . Rønne . Tlf. 64
A. SCHUBERT JUULSGAARD
eksam. tandtekniker

Skanderborg

Spare- og Laanekassen

for
Skanderborg og Omegn
Telf. 37

GARDIN-HUSET

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

Vi anbefaler et besøg i

Banegårdsrestaurationsen

Silkeborg
Telefon 717

BISON

Vestergade 35 - Vejle - Tlf. 1026
Alt i lædervarer
Tasker - Mapper - Kuffertter

Banearbejder S. A. Jacobsen, fh Løsning, 80 år.
 Oversignalmester S. Sevaldsen, fh Næstved, 79 år.
 Banenæstformand E. E. Ebbesen, fh Fredericia, 74 år.
 Stationsfarstander A. B. Due, Lundby 1947-63, 69 år.
 Lokofører J. Jensen, fh Århus, 68 år.
 Baneformand A. M. Andersen, fh Ølgod, 68 år.
 Lokofører N. J. Thomsen, fh mdt Gb, 68 år.
 Lokofører P. A. M. Jacobsen, fh mdt Gb, 66 år.
 Trafikkontrollør K. C. Mouritzen, Hedehusene, 63 år.
 Godsekspeditor L. Hansen, Lyngby, 62 år.
 Værkmester A. M. Madsen, Kh lysanlæg, 60 år.
 Stationsmester H. M. C. Thomsen, Bjerregrav fra 1957, 58 år.
 Togfører C. J. Thomsen, Padborg, 53 år.
 Lokofører I. M. Jensen, Århus, 52 år.
 Overbaneformand R. V. Sletting, Vigerslev, 56 år.

Fra forretningsverdenen

Ny slags skrivemaskine

En bemærkelsesværdig ny el-skrivemaskine forsynet med et kugleformet typehoved og fremstillet af fabrikken IBM er for nylig præsenteret på det danske marked. Maskinen arbejder efter et stærkt ændret princip, der bl. a. har overflødiggjort typearmene og den bevægelige »slæde«.

Blandt maskinens fordele kan nævnes, at den muliggør en skrivehastighed på op til 15½ anslag i sekundet, hvilket er en hel del mere end selv den dygtigste maskinskriverske kan præstere. Da maskinen ingen typearme har, undgår man fastlåsnings ved for hurtigt på hinanden følgende anslag. Yderligere er den nye skrivemaskine forsynet med et hukommelselement, der sikrer, at to på hinanden følgende anslag altid kommer med, selv om tiden under anslagene er under maskinens reaktionstid.

BOG-anmeldelser

Tranenyt

Sidste bind af Arturo Bareas romantrilogi om det moderne Spaniens historie, hvoraf de to første var »Smedjen« og »Den blodige Vej«, er udsendt i Gyldendals Traneserie. »Oprøret«, som denne tredje del hedder, er Bareas oplevelse af den spanske borgerkrig fra begyndelsen, da avissælgerne overfaldes på gaden af fascistiske ungdomsorganisationer, til den sidste bitre ende, hvor udfaldet er givet med Barcelonas fald. Forfatteren har hjerte, men er ikke sentimental. Ubestikkelig afslører han svindel og svagheder hos sig selv, hos fjenden og blandt sine egne. Han behøver kun få linier til at fremmane et billede eller fastholde en atmosfære, så læseren som på sin egen krop føler krigschoket, arbejdet i bombe-regnen og nætterne af næsten-galskab. Han viser håbløsheden, men også håbet til og troen på menneskeheden. Traneudgaven er med efterskrift af Bareas enke, Ilsa Barea.

Fra Bareas blodige tilværelse er der et stort spring til livet i den syditalienske landsby Gagliano, som Carlo Levi fortæller om i Tranebogen »Kristus standsede ved Eboli«. Denne fra naturen så stedmoderligt behandlede egn synes glemt af alle andre end statens skatteopkrævere. Bønderne lever, som de har gjort det i årtusinder, i slid og slæb og kuet af sygdom, nød og overtro. Carlo Levi blev i 30'erne som politisk fange deporteret til Gagliano og fik et varmt og nært forhold til befolkningen. I sin bog har han skildret den lille by, som næppe nogen anden italiensk landsby er blevet skildret i litteraturen.

Rex Warners »Flyvepladsen«, den tredje nye Trane, er en fantastisk men strengt logisk historie om en lille landsby, der efterhånden helt domineres af en nærliggende flyveplads og dens personale. Rex Warner lader flyvepladsen symbolisere den totalitære stat, som helt lægger beslag på sine medlemmer. Han får herigennem fremsat sine ideer om de problemer, der

har været vor generations vanskeligste og mest indgribende.

Den sidste Tranebog i denne omgang er Ole Sarvigs kriminalroman fra 1958, »De Sovende«, hans første bog i denne genre. Det spændende spil sættes i gang af en mystisk mr. Foster, edderkoppen i en international narkotikaligas spind, og dramaet udfolder sig på et tilsvarende kosmopolitisk plan, dels i impressarietredse i Skotland, dels i et højere spansk middelstandsmiljø, dels endelig i lyssky regioner i Sevilla og Barcelona. »De Sovende« blev ved fremkomsten modtaget med udtryk som: en dansk Graham Green, en fuldendt kriminalroman. Den er nu udsendt i Tyskland, hvor den har banet vej for flere Sarvig-oversættelser.

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

Alt om Schweiz. Schweizisk Turistbureau, Vesterbrogade 6 D, København V. (propagandahefte). Rigt illustreret. 62 sider.

Den schweiziske Turistforening har i et oplag på 500.000 eksemplarer på fem forskellige sprog udsendt nyt oplag af »Alt om Schweiz«. Bogen fortæller ikke alene om Schweiz som turistland, men beretter mangt og meget om det schweiziske folk, landets industri, der har gjort landet til et velhavende land, og meget andet.

Miniature Steam Locomotives. 80 sider, ill. David & Charles, Dawlish, Devon. Ca. kr. 18,00.

Intet land i verden har så mange små jernbaner beregnet til offentlig trafik som England. Vi har før skrevet om dem i JB, og denne gang er det en hel bog om emnet, der skal anmeldes.

Banerne er vel som »Den lille Bane« i Tivoli, men bare drevet fuldstændig som offentlige baner. De falder ind under den engelske transportkommissions sikkerhedskrav, de opfylder alle betingelser i sikkerhedsreglementer og - væsentligst af alt -: de kører med rigtige damp-loko. Væsentlig er det i hvert fald, hvis man er englænder.

Bogen er interessant for den, der interesserer sig netop for dette emne.

Aktieselskabet

Arbejdernes Landsbank

Filialen i Esbjerg

Måtteproblemet - både ude og inde -
løses bedst med

Svejbæk-Måtten og Svejbæk-Risten

SVEJBÆK

RISTE- OG MAATTEFABRIK

SVEJBÆK - TLF. SILKEBORG (0681) 6055 - 6079

The Railway-Lovers's Companion. 560 sider, ill. Eyre & Spottiswoode Ltd., Strand, London WC 2. Ca. kr. 33,00.

Det var dog en uhyggelig titel. Den lugter langt væk af noget, som nærmest er for børn og barnlige sjæle. »Railway-Lover's Companion«. Uha.

Og så viser det sig at være en virkelig charmerende bog. Den behandler så at sige alle emner inden for jernbanevæsen, og gør det på en virkelig fornem måde. Der er et kapitel om jernbane-entusiaster, et om hvordan Englands jernbaner blev til, om mænd og maskiner, om sikkerheden o. s. v.

Hvert kapitel er igen opdelt i flere afsnit med forskellige forfattere. I virkeligheden er det disses bedste bidrag andre steder, der er samlet sammen. F. eks. kapitlet om sikkerhed indeholder flere afsnit af Rolt's »Red for Danger« plus bidrag fra andre forfattere.

Lad mig specielt nævne to kapitler. Et er med jernbanelyrik fra mange lande, og et med noveller om jernbaner. Her finder vi bl. a. et par bidrag af Dickens (Der var passager ved en af Englands store katastrofer) og Conan Doyle's spændende beretning om toget, der forsvandt.

Double Headed. 200 sider, ill. Ca. kr. 28,00. David & Charles (Publishers) Ltd., Dawlish, Devon.

Denne bog giver to generationers jernbane-entusiasme i form af tekst, fotos og – ikke mindst – dejlige pennetegninger, der virkelig giver en fin jernbane-stemning.

Der behandles jernbaner over hele England, smalsporede såvel som normalsporede, og bogen strækker sig fra »gamle« dage og til nutiden.

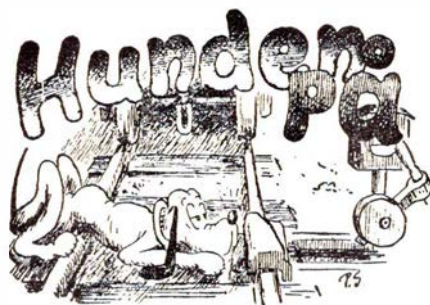
Værd er det at fremhæve, at enkelte af fotografierne er særligt interessante.

Tramcar Treasury. 148 sider, ill. Ca. kr. 45,00. George Allen & Unwin Ltd., London WC 2.

Sporvogne bliver mere og mere populære efterhånden som de går deres undergang i møde, samme skæbne som overgår mange jernbaner.

England er sporvognenes – som jernbanens – land nr. 1, og her findes mere litteratur om emnet end i noget andet land, og også mere saglig.

Denne bog er fyldt med billeder spredt ind mellem teksten, og selv om der er et enkelt billede eller to fra andre lande, er det først og fremmest engelske forhold, der behandles. *Jas.*



Næstsidste nyt!

Ved billetsalget

Der kom en mand ind på Skanderborg station og gik hen til billetkontoret og forlangte en billet til Århus. Da han havde fået den, siger han:

– Og så skulle jeg også ha' en til Fløjstrup.

Billettoren sidder og leder og siger: »Fløjstrup, hvor ligger Fløjstrup?«

Hvorpå manden svarer: – Fløjstrup, han ligger skam ude i ventesalen og er så fuld, så fuld . . . *Århus Stiftstid.*

Lille mand – hvad nu?

– Min mands svaghed er atletik! – Han ligger særlig under for brydning! – Hvad med Deres?

– Ja, han flyver fra det ene til det andet, men for tiden går han op i alt, hvad der hedder rumfartøjer og siger, at han vil være astronaut!

– Der tror jeg, De skal holde igen, for ellers ved De nok aldrig, hvor De har ham – – – og tænk hvor forflojnte pigerne er i dag – – – De så det jo selv i Rusland for nylig – ikke?

Lys i lygten

– Hov! – De der – et øjeblik! – Må jeg tale med Dem! råbte politibetjenten ud i mørket, hvor der spurtede en mørkelagt cyklist.

– Nej, kære ven, svarede denne tilbage, en anden dag! – I aften har jeg for travlt – jeg skal hjem efter min lygte!

Akrobat – oh!

Den evig gamle strid om, hvem der har den største prioritet, bane-, maskin- eller trafikafdelingen, havde man tilsigtet en helhedsløsning af ved at indanke spørgsmålet for Elektronoraklet – der da også gjorde sig megen umage.

Det flød med tal og tegn og bogstaver i en lang flom, der til sidst endte med det alment forståelige: 3-3÷1! Hvilket den vagthavende augur, der nøje havde fulgt hele processen og taget alle nødvendige varsler, udlagde således:

Hvilket ben er mest uundværligt på en trebenet stol?

Reel forklaring

Læreren var ikke i vigor – formedlet håndværkere i tagetagen – hvilket han ville bortforklare for de små piger ved at sige, at han havde nydt nogle æbler den foregående aften.

– Så er det sprøjteforgiftning! – sagde en af de små kloge.

– Måske et umodent Belle-de-Boskop! – mente en anden.

– Nej, børn, det var nogle store flaskeæbler, der hedder King George!

Han var såmænd bare fyldt 90!

– Har De det stadig godt?

– Ja, såmænd har jeg det, når jeg måske lige undtager, at jeg altid har ondt i halssenen og hovedpine – susen for ørerne og værk i alle lemmerne. – Det trykke rfor brystet og rumler i maven – bentojet dur heller ikke mere og jeg jeg kan ikke sove – men jeg sæl, jeg har det sådan set jo udmærket godt.

A benægter fakta!

Han var vel nok vigtig, da han havde fanget en gedde på 12 kg! – En kleppert på ca. 40 år, blev der sagt. – Det var derfor heller ikke så godt, da han blev stillet for retten, fordi han havde fisket den i fredningstiden, april måned.

– Har De noget som helst, der kan tjene til Deres undskyldning?, spurgte dommeren.

– Ja, det skal jeg love for! – Der er i hvert fald ingen, der kan komme og sige, at den er taget for tidligt fra moderen.

Enten – eller!

Han var friluftsmenneske – helt igennem – og så konsekvent, at han lå med foderne uden for dynen!

Det er en fejltagelse

at tro, at ubeskrevne blade altid behøver at være hvide og rene!

Og så var der . . .

statsministeren der mente, at det dumme grin godt kunne have sin berettigelse, men måtte ikke komme i folkeudgave.

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

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

Allerellie's

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

Sønderborg Brugsforening

Alsgade – Tlf. 2 43 73
Toften – Tlf. 2 49 32
Torvet – Tlf. 2 11 78

EGERTSEN's SKO

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

K F U M pensionat

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

Harald Olsson

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

Blomster JACOBSEN

Perlegade 56 – Sønderborg
Telefon 2 22 61

BH'er og korsetter

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

BP Servicestation

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

Skærbæk

Chr. Wolfsberg

Skotøjsforretning
Skærbæk – Tlf. 5 13 31

F. C. Andersen

v. Georg Andresen
Bageri – Konditori
Skærbæk – Tlf. 5 11 15

P. Grundahl

Slagteri og pølsemageri
Spec.: sønderjyske spegepølser
Jernbanegade 12, Skærbæk
Tlf. 5 14 25

Tønder



BRDR. HANSEN I/S

Ure – Optik – Guld- og sølvvarer
Storegade 23, Tønder
Telefon 2 12 32

Gælder det cykler og knallerter

JAKOB Christiansen

Salg og service
Carstensgade 1 – Tønder

JOHANNES BOCK

Manufaktur – Konfektion – Senge
Udstyr
Vestergade 20, Tønder – Tlf. 2 11 62

Graasten

Banegårdskiosken Gråsten

J. Christiansen

Andreas Petersen

Slagterforretning
Slotsgade 5, Gråsten – Tlf. 5 14 26

Alt i herre- og drengetøj

TIP-TOP

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

Holstebro

Banegårdskiosken Holstebro

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

FIAT 1100 Special

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

REFINA vask

Våd-, tør- og rullevask
Struervej 67, Holstebro – Tlf. 950

Sjælland

JERNBANEKIOSKEN

K. A. HANSEN
Frederiksværk – Tlf. 148
Tipstjeneste

„ALT ELEKTRISK“

KNUD LØTH
Nørregade 20, Frederiksværk



R-N Huset

Nordsjæll. største specialforretn. i
isenkram – sport – våben – køleskabe
– vaskemaskiner – komfurer
O. RAASCHOU-NIELSEN
Frederiksværk Isenkramforretning
Tlf. 150

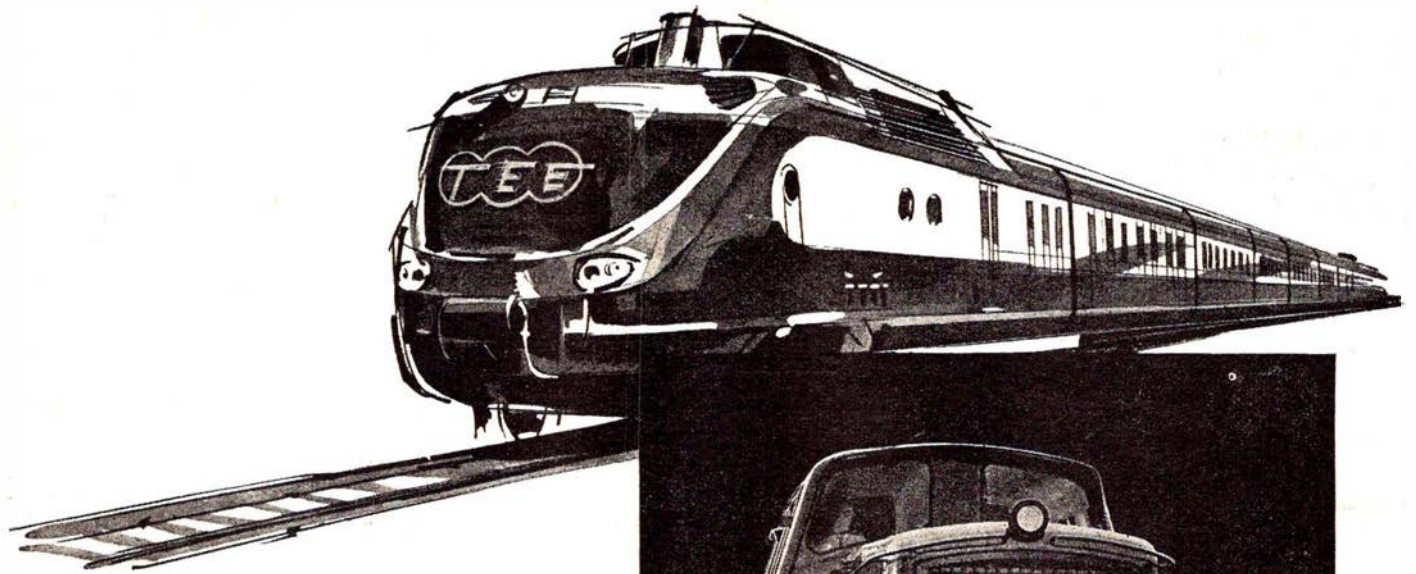
E. Mortensen & Søn

v/ Svend Mortensen
HELINGE – TLF. 466
Varme – sanitet – blik
Fjernvarme – Gilbarco oliefyr

Bent Storgaard

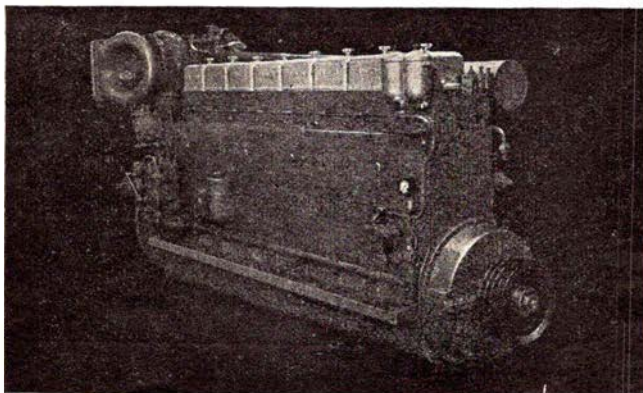
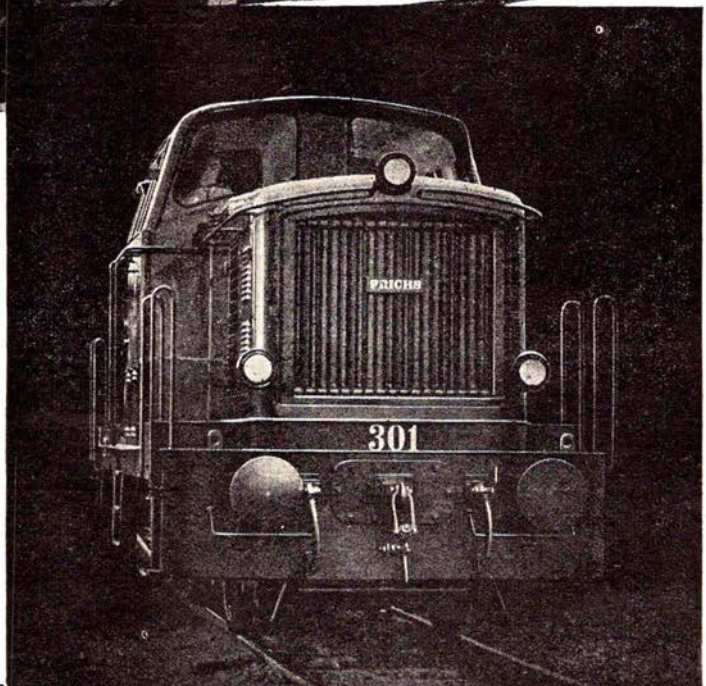
aut. el-installatør
HELINGE tlf. 231 (priv. 683)
Distriktsvagt for NESA
Udfører arbejder for Gribskovbanen.





M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTOROG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO ¼

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