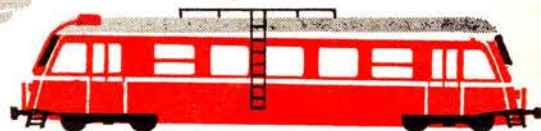


# JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



## HOLGER ANDREASEN

Islands Brygge 41

København S.

ASta 1540

IMPORT EXPORT FABRIKATION REDERI



Imperial Chemical Industries Ltd.  
London, England  
*Kemikalier*



Burroughs Wellcome & Co., London  
(The Wellcome Foundation Limited)  
*Medicinalvarer*



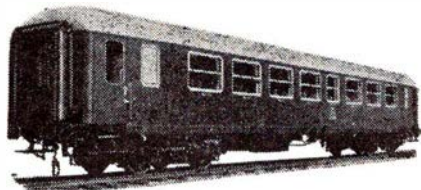
The Carborundum Company  
Manchester, England  
*Digler - ildfaste materialer*



E. I. du Pont de Nemours & Co. U. S. A.  
*FREON - kølemedier*

JOHN G. STEIN & CO. LTD.  
MANUFACTURERS OF HIGH GRADE REFRACTORIES  
BONNYBRIDGE  
SCOTLAND

John G. Stein & Co. Ltd., Scotland  
*Ildfaste sten og cementer*



BOGIEPERSONVOGN LITRA BL

VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA**  
Aktieselskab  
RANDERS



**KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER** 1/2  
HORSENS                      AARHUS                      KØBENHAVN N.

*National*

**EMILIUS MØLLER A/S** **NCR**  
KØBENHAVN K - CE. 15 55



*Signalanlæg*  
*Uranlæg*  
*Telefonanlæg*

**L. M. ERICSSON** 1/2  
FINSSENSVEJ 78      FASAN      6868  
KØBENHAVN F.      0 1 3 2



## 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 6<sup>st.</sup> - 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«

JUNI 1964

*Dette nr. indeholder:*

Midt i en ferietid.....	side 135
Månedens emner .....	» 136
Erindres det .....	» 137
Månedens foto.....	» 137
Nyt fra udenlandske baner....	» 138
I få linier .....	» 139
Afskedstur med Svendborg—Nyborg banen..	» 139
Spøgelsetoget i Vestberlin ...	» 141
Maj dagbogen.....	» 142
»Jernbanekirken« i Skalborg ..	» 143
Hellerup—Hillerød—Helsingør 100 år .....	» 144
Jernbane retssager .....	» 148
Model jernbane .....	» 149
Foto hobby .....	» 151
Personalia .....	» 155
Forenings nyt.....	» 155
Boganmeldelser .....	» 156
Hunden på.....	» 156

# 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*

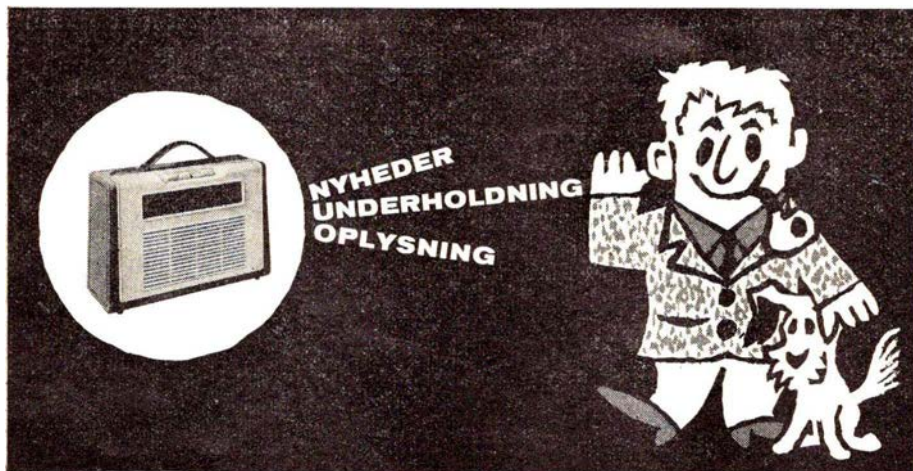
*Dag- og ugeblade*

*Rejselekture*

*Venlig hilsen*

**Bladhandler-Forbundet**

i Danmark



NYHEDER  
UNDERHOLDNING  
OPLYSNING

**- LIGEMEGET HVOR DE BEFINDER DEM ...**

En transistorradio forkorter rejsetiden, den bringer Dem de sidste, vigtige nyheder, den giver Dem musik og underholdning, som De ellers måtte gå glip af, fordi De ikke var hjemme. HELLESENS transistorbatterier er en kraftkilde, som giver fuldendt gengivelse og driftssikkerhed. HelleSENS transistorbatterier er kendt for deres høje og ensartede kvalitet, der giver det store antal brugstimer.



Reserveret  
9385



# BIKUBEN

FORSØRGELSESFORENING  
OG SPAREKASSE

*Tal fremtid med Bikuben —*

*— Deres Sparekasse*

Aktieselskabet

**Diskonto- og Laanebanken  
i Maribo**

(MARIBO BANK)

Byens og oplandets bank i over 100 år

Aktieselskabet

**P. HATTEN & CO.**

Nakskov - Maribo

*Maribo*

DEN GAMLE BY VED DEN NYE VEJ

har smukke rekreative områder —  
ligger direkte ved Fugleflugtsliniens motorvej —  
Byggeomodne parcelhus- og industrigrunde.

— også Deres plads står åben i

# JERNBANE-HJEMMEVÆRNET

Alle oplysninger hos HJEMMEVÆRNET - Sorgenfri Slot - Lyngby

# Midt i en ferietid . . .

## *Juni causeri*

Vi befinder os stadig i en tid med fuld beskæftigelse, og iflg. Statistiske Efterretningers seneste beretning har vi i april måned haft den hidtil laveste arbejdsløshed. Det er naturligvis et glædeligt resultat både for de enkelte arbejdere og nationaløkonomisk set. Som enhver medalje har også dette en bagside, og det er en vis mangel på arbejdskraft, og i mange tilfælde en vis flakken efter det bedst betalte arbejde, et forhold der gør det særligt vanskeligt for statsvirksomheder med faste lønsatser at få fornøden arbejdskraft. Vi kender dette bl.a. ved DSB's stadige averteren efter arbejdskraft i dagspressen, og det er til ledige stillinger i såvel højere som lavere lønningsklasser. For ikke så længe siden søgte DSB's signalvæsen tegnere, og efter hvad vi har erfaret, var resultatet helt godt, idet der blev antaget 17 tegnere. Allerede nu er tallet af disse svundet ind til 10 mand, så der er altså noget galt? Lønnens størrelse var de på forhånd bekendt med og må have ment at kunne gå med til, og arbejdstiden er som DSB's bedste. Mon det ikke er det personale, som aspiranterne kommer til at arbejde sammen med, der i alt for mange tilfælde udmaler egen utilfredshed med løn- og avancementvilkår på en sådan måde, at aspiranterne snarest ser sig om efter andet arbejde. Dette er meningsløst

over for både aspiranterne og DSB, i hvert fald så længe stillingerne er forbundet med nugældende pensionslov, der selv efter at ATP er blevet en kendsgerning, stadig vil være langt den bedste. Hvorfor ikke lige så godt fortælle aspiranterne om de mange øvrige goder, der følger med tjenestemandstillingen, og derved være med til at aspiranterne føler sig tilfredse i den livsstilling de er gået ind til. Fortæl dem om hvorledes de ved rettidig målbevidst dygtiggørelse gør sig kvalificerede til en af de bedste slutstillinger. På den måde vil afgangen af aspiranter sikkert kunne mindskes. Men dette problem er ikke noget nyt. For 50 år siden var det det samme. Da var stationsarbejderlønnen 3 kr. om dagen for ca. 10 timers daglig tjeneste og ekstraarbejderne fik ca. 8 kr. om dagen, da manglede det heller ikke på udtalelser fra det faste personale om, at man ikke var rigtig klog, når man ville arbejde for 3 kr. om dagen. Men trods alt vil der altid være en stab af de, der fra barndommen eller den tidligste ungdom har udset sig jernbanestillingen

som livsgerning, og dem er der ingen, der kan få til at ændre deres valg.

Af statsrevisorernes betænkning fremgår det, at 2. og 3. revisionsdepartement ønsker den form, hvorunder DSB driver Øresundsfarten sammen med rederiet Öresund i Malmö, afviklet, således at Øresundsdriften indgår som et led i DSB's almindelige tjeneste, hvilket bl.a. ville betyde, at ruten kom under folketingets almindelige bevillingskontrol. Her er man inde på et område, der giver DSB et pænt overskud, der i 1961 var på 4,1 mill. kr. og i 1962 5,7 mill. kr. Må man ikke som et almindeligt tænkende menneske spørge, hvorfor revisionsdepartementet nu også begynder at kritisere en af DSB's overskudgivende afdelinger, hvor man er ude for en knaldhård konkurrence fra fem private ruter. Gang på Gang lyder det, at generaldirektoratet er besværet af, at det i alt for mange spørgsmål vedrørende banernes drift er bundet og afhængig af folketingets afgørelser. Man behøver hverken at være cand. det ene eller det andet for at forstå, at generaldirektoratet afviser revisionens forlangende. På restaurationernes omsætning, på salg af tobak og chokolade var der i 1962 en fortjeneste på kr. 3,41 pr. passager på Malmöoverfarten.

- bro.

Restaurant »På Fortovet«

og baren på Østerport station  
anbefales  
POUL GUDMANN

# Månedens emner...

## To nye 8-vogns lyntog til DSB

Der er nu sluttet kontrakt med MAN-fabrikkerne i Nürnberg om levering af to 8-vogns lyntog med tilhørende 7 reservevogne og reservedele som helhed i samme udførelse som lyntogene, der i 1963 blev leveret fra samme fabrik, og som nu kører som »Limfjorden« og »Nordjyden«.

De nye tog udføres med de ændringer, som driftserfaringerne med de første tog har vist hensigtsmæssige, og der indkøbes denne gang flere reservevogne, idet det har vist sig, at disse lyntog har fået en anvendelse, der kræver større reservehold end oprindelig forudset.

Indkøbene er sket til samme pris som det første indkøb, blot med tillæg for prisstigninger, og den samlede pris for de to lyntog og de 7 reservevogne bliver da ca. 24 millioner kr., hvortil kommer pris for reservedele og prisregulering for ændring i materialepriser og arbejdsloninger, samt told og omsætningsafgift.

De to nye lyntog vil blive leveret inden sommeren 1966 og vil blive indsat i drift i sommerkøreplanen, hvor de vil erstatte to af de nuværende ældre lyntog - hvilke er det endnu for tidligt at sige, bl. a. fordi kapaciteten på Storebælt spiller ind.

## Banegravens overdækning på Kh.

DSB har tidligere fremsat et forslag til banegravens overdækning, der ville give parkeringsplads til 100-130 biler. Udgifterne hertil var anslået til 6-8 mill. kr.

Et privat firma har nu fremsat et forslag, der tilbyder at overdække banegravens grav i løbet af et par måneder og med plads til 160 biler. Man vil anvende de såkaldte elefantriste, svarende til de riste, der findes foran stormagasinerne, så vil det hele kunne laves for lidt under 1 mill. kr., og hele arbejdet kan gores på fire-fem uger, ligesom det hele kan pilles ned lige så hurtigt, når myndighederne til sin tid har fundet en endelig løsning. Ristenes værdi som skrot vil da være så stor, at det kan betale nedrivningen.

## DSB museums damploko

Det er vist den almindelige mening, at der ikke fra DSB's side gores noget for at bevare de gamle loko. Det viser sig nu, at det er meningen at et eksemplar af hver lokotype skal bevares for eftertiden. På cvk i Århus istandsættes og poleres de loko, der er bestemt for det kommende museum. Det bliver nok ikke et af hvert

af de ca. 30 forskellige lokotyper, der har været anvendt ved DSB, men i øjeblikket har man foreløbig sikret sig 15 forskellige maskintyper.

## Filmsoptagelser på den fynske hovedbane

Af Tyske Forbundsbaner har DSB lånt en speciel vogn indrettet til filmsoptagelser. Kameraerne er monteret på en platform forrest på en tidligere tysk kanonvogn med tilnavn »Adolf«. Vognen skydes af en My-er, og da man gerne til tider vil op på 100 km hastighed, måtte der godt med dispensationer fra sikkerhedsreglementet til. Foruden to fotografere opholdt en lokofører udstyret med transportabel radiotelefon sig på forreste platform. Lokoføreren var derved i stadig forbindelse med lokoføreren på My-eren. Selv om optagelserne blev foretaget på en tidligere kanonvogn, ønskede fotografierne ikke at blive kaldt for kanonfotografier!

## DSB reklame succes

Allerede i maj nummeret kunne vi bringe DSB reklameafdeling ros fra en indsender for ideen med lokotegninger som blikfang til DSB reklame. Omkring 1. juni havde reklameafd. modtaget 5000 breve fra jernbane-fans i ind- og udland med begejstrede ord om de benyttede tegninger. Der var breve også fra USA, England og Grønland. Reklamekontoret besluttede hurtigt at lave et særtryk af de seks lokotyper i en pæn samlemappe, der nu sendes til alle, der har skrevet til DSB.



## Stations-højttalernes brug

»Toget, der om et øjeblik kører ind til perron I er eksprestog til Nyborg, og det standser ikke for Nyborg. Toget trækkes af My 1201, og det er lokofører Peter Jensen fra Fredericia, der sidder ved regulatoren.«

Vi ville vist alle blive lidt overrasket, hvis vi horte dette i en DSB-højttaler, men sådan siger man på nogle engelske stationer. Ganske vist er mange flere in-

teresseret i jernbaner derovre, men det stimulerer jo også interessen, når banerne følger det op. Jeg har engang hørt om en station, hvor man satte højttaleren i forbindelse med radioen en dag, da der blev spillet landskamp, så passagererne i et eksprestog kunne høre, hvordan det gik. Alle var glade for denne service, undtagen en DSB-mand, der tilfældigvis var med toget. Han indberettede sagen, og den friske mand ved højttaleren fik en »næse«.

Hvorfor nu det? Om man er sports-idiot eller ikke, kommer ikke sagen ved. Manden ved højttaleren vidste, at i hvert fald halvdelen af de rejsende var interesseret i fodbold, og hvorfor måtte han så ikke yde den service, som uden tvivl var blevet påskønnet af kunderne, og det er vel dem, man skal søge at betjene på bedste måde, så længe de befinder sig i et af DSB's tog. Selvfølgelig skal der ikke lyde en hel »Pressens radioavis«, når et tog ruller ind på en station, men lidt kunne man da godt gøre for at holde de rejsende orienteret om store begivenheder.

De fleste kender også det suk, der går gennem de ventende rejsende på perronen, når det meddeles, at »toget, der skulle være her 13,27, er forsinket ca. 20 minutter«. Punktum - ingen medfølelse at hente der. Hvorfor ikke bære sig ad på en helt anden måde? Vi antager, at vi står i Odense og venter på et tog fra Fredericia, og så lyder det i højttaleren:

»Vi beklager, men toget fra Fredericia, der skulle have været her 13,27, er forsinket ca. 20 minutter på grund af, at der har været vanskeligheder med en motorvogn i et tilsluttende tog. Imidlertid ved vi, at lokoføreren gør alt, hvad han kan for at indhente forsinkelsen, og han suser i øjeblikket gennem Årup med 120 km i timen.« 10 minutter efter lyder det igen:

»Det forsinkede eksprestog fra Fredericia passerer nu Tommerup, og det er lykkedes at indhente 2 min. af den tabte tid.« Efter nogle min lyder det så:

»Det forsinkede eksprestog fra Fredericia suser nu ned ad bakken mod Odense og vil køre til perronen om få minutter. Det er lykkedes lokoføreren at vinde 3 min., og man beder de rejsende skynde sig med påstigningen, så toget ikke bliver yderligere forsinket.« Derefter følger så den sædvanlige annoncering af de forskellige vognes placering.

Fordelene ved denne form for højttaler er følgende: Folk får besked på, hvorfor toget er forsinket, for det vil folk normalt gerne vide, og der kan jo også være tilfælde, hvor det er de rejsendes skyld, at toget er forsinket. Hvis folk står i kø ved billetsalget, medens toget holder og

venter, har folk på den følgende station godt af at få at vide, at det er derfor, toget er forsinket, og det kan måske få dem til at købe billet i god tid. Ved at fortælle, hvor toget i øjeblikket befinder sig, opnår man, at de rejsende ikke synes tiden falder så lang, og de kan bedre følge med i, hvad der sker, og desuden giver det en vis spænding. Når man mon at indhente noget af forsinkelsen? Hensigten til sidst om at stige hurtigt på toget, bevirker forhåbentlig, at folk gør det. Der går efterhånden sport i at indhente minutter, og lidt sportsånd er der vist i os alle.

Dette forslag til bedre og mere opløftende brug af højtaleren, kan måske synes omsonst. Javel, men de rejsende er jo aktionærer i foretagendet, og skulle de da ikke underrettes som sadanne. Jeg tror det vil betyde mindre uvilje hos de rejsende, og måske også hos togpersonalet, hvis man talte lidt mere friskt i højtaleren, og måske ville man undgå den kendte replik:

»Øv, toget er da også altid forsinket!«  
– hvad det nu ikke altid er.

HGC.

*Erindres det....*

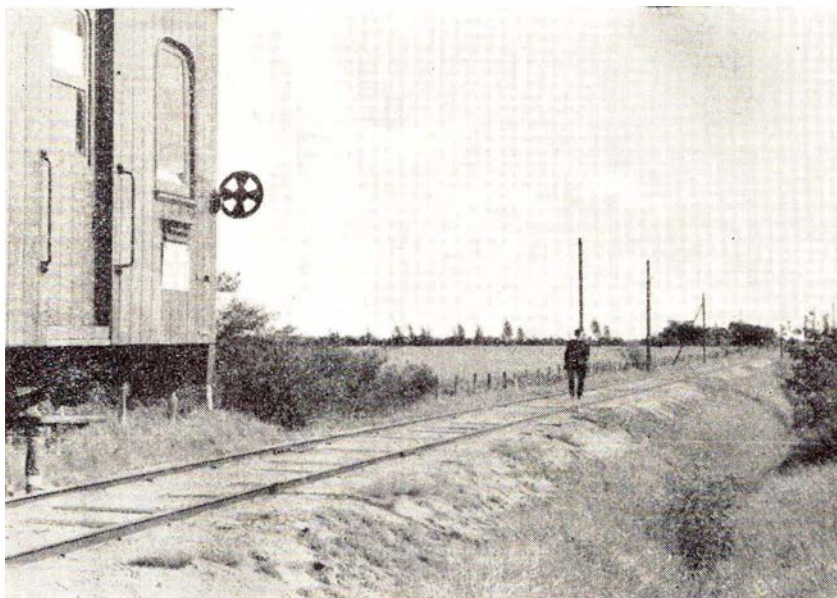
### For 50 år siden ... Juni ... 1914 ...

Stationsforstander Diechmann, Esbjerg, har konstrueret et elektrisk apparat til brug i tåge og usigtbart vejr. Apparatet vil gennem sin mekanisme udløse en elektrisk klokke på lokoet og på den måde advisere lokoføreren om, at der er signal for stop forude. Apparatet er tilfredsstillende prøvet på Varde-Nørre-Nebel banen.

### For 25 år siden ... Juni ... 1939 ...

I skoven mellem Pejrup og Korinth påkørte en lastbil med påhængsvogn, begge læsset med kævler, den 21. motortoget til Ringe. Ved uheldet blev toget ene side

# Månedens FOTO



Den tabte togfører

Foto: HGC.

På museumsbanen sker der naturligvis af og til morsomme ting, men den morsomste hændelse i sæsonen 1963 var vist, da man tabte togføreren. Grunden til denne skandale var en kraftig blæst, der drev sit spil over det flade Lolland, og rev kasketten af togføreren netop i det øjeblik, hvor han passerede mellem to vogne. Han var imidlertid ikke tabt bag af en vogn (det blev han først senere!), så han sprang resolut af toget, selvom det korte for fuld fart, hvilket vil sige 30 km i timen.

Han fik da også fat i den ulyksalige kasket, men toget havde jo i mellemtiden flyttet sig en del, så han måtte spæne efter dette. I toget havde en brems set ham springe af, men da han fortalte det, troede man han ville lave sjov med os, og da vi for en sikkerheds skyld kikkede bagud, kunne vi ikke se nogen togfører, for han løb lige bag den sidste vogn, og den havde ikke endeperron. Efterhånden

sakkede han dog så meget bagud, at vi vi øje på ham, og så gik der besked op til »Fax« om at standse.

Der var imidlertid nogle blinklys, som toget skulle forbi, inden man kunne standse, så vor ven togføreren kom mere bagud. Da vi endelig stoppede, måtte han lide den tort, at alle passagererne stod ud og morede sig meget, da han endelig indhentede os, og jeg var naturligvis tarvelig nok til at tage et billede af genforeningen.

Måske bør det tilfojes, at togføreren den dag var fra Langeland, men så langsomt kører Langelandsbanen da heller ikke, at man ligefrem kan løbe den op.

HGC.

Ved De, at

**LEGO-børn**

**leger bedst!**

To oaser på Københavns Hovedbanegård



**Hovedbanegårdens  
Restaurant**

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft



**Nyt fra hele verden**

Journaler

Kulturfilm

Musikfilm

Tegnefilm

— vi har cinemascop

Central 13540

## Ferie- og udflugtssteder

### 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.

### Hotel „Krogen“ - Hasseris MISSIONSHOTEL

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

### Skibstedvej 4 - Aalborg

Tlf. 2 17 05

Kun 1 km fra Vesterbro, fri parkering

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

### Gæstgivergården

### Røde-Kro

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

Flere og flere forlanger

## Hatting Tvebakker

fordi de er sprøde -  
(men tåler ikke stød)



revet op og forpartiet knust, men som ved et under kom ingen af togets 25 rejsende noget til. Togets motorfører slap med mindre kvæstelser.

## Nyt fra udenlandske baner

### Tyske Forbundsbaner

provekører et nyt dieselloko, ltr. V 320, der er seksakslet med to drivmotorer med sammenlagt 4200 hk. Højeste hastighed 160 km/t. Det hører til de stærkeste dieselloko i verden og kan fremføre person- som godstog på hovedlinierne.

### Fastgørelse af jernbaneskiner

Baseret på anvendelsen af en epoxy-harpiks-lim har Bayer udarbejdet en metode til direkte befæstigelse af jernbaneskiner på betonunderlag, uden brug af sveller.

Metoden, der demonstreredes ved den nyligt afholdte »Kunststoff-Messe« i Düsseldorf, er forholdsvis kostbar, men vil alligevel være fordelagtig ved tunnelarbejder, idet tunnelhøjden kan reduceres med mindst 50 cm, svarende til en besparelse på ca. 5 millioner kroner pr. km.

### Hollandske jernbaner

der har haft overskud på driften i de seneste 16 år, havde i sidste driftsår et underskud på 34,6 mill. gylden (66,2 mill. kr.).

### Elektronisk billetsalg

Som et led i de japanske statsbaners omfattende moderniserings- og rationaliseringsprogram vil elektroniske anlæg til salg af billetter til eksprestog, sovevogne og reserverede blive taget i brug.

Det forventes, at disse anlæg tages i brug i løbet af kort tid, og der foretages i øjeblikket afprøvninger af anlæggene.

Et stort elektronisk datasystem til billetsalg er blevet installeret i Tokio, og terminaler til billetsalg er installeret på 83 store jernbanestationer forskellige steder i landet.

Når en jernbanefunktionær på en af de 83 stationer aktiverer det agentsæt, der er installeret på stationen, bliver kundens anmodning om en billet til et bestemt eksprestog automatisk registreret af en elektronisk databehandlingsmaskine, som straks behandler kundens forespørgsel. I løbet af få sekunder sendes svaret tilbage til stationen. Hvis der er plads i toget, trykker maskinen på stationen automatisk den ønskede billet til den rejsende.

De japanske jernbaner har eksperimenteret i 3 år med elektroniske databehandlingsanlæg til oprettelse af et brugbart automatisk pladsreserveringssystem. 20 millioner kroner er investeret i databehandlingsanlægget og forskelligt udstyr.

Det nye system kan behandle 30.000 billetter om dagen. De japanske statsbaner sælger ca. 80.000 billetter med pladsreservation dagligt. Når den nye Tokio banelinie, som nu er under bygning, bliver færdig og åbnes for trafik til oktober, står statsbanerne overfor den opgave at skulle sælge 130.000 eksprestogsbilletter med pladsreservation daglig.

# Ligeså uundværlig

## JERNBANEN er for TRAFIKEN



## er STATSANSTALTEN for LIVSFORSIKRING



Der er derfor et presserende behov for at fremskynde billetsalgsprocessen, og det nye elektroniske billetsalgssystem betyder derfor en stor lettelse.



Antal DSB-stationer er i de sidste 10 år gået ned fra 474 st. til 364, og i samme tidsrum er antallet af bevogtede overkorsler reduceret fra 687 til 330.

På et-årsdagen for åbningen af Rødby Færge-Puttgarten ruten er der i det forløbne år overført 2,6 mill. personer og 325.000 personbiler. Det giver et dagligt gennemsnit på henved 7000 passagerer og 900 biler, der alene har givet en indtægt for året på over 65 mill. kr.

Odense banegård har nu fået et modelbaneanlæg, der kører penge ind til velgørenhed.

Efter al sandsynlighed vil der nu blive bygget en gangbro fra Rødby Færge st. op over toldområdet til Rødby Havn, således at de rejsende ikke skal gå den lange vej uden om toldområdet for at komme til Rødby Havn.

Den 12. maj åbnede DSB en dansk jernbaneudstilling i en af Wien Vestbanegårds store haller. Der vises modeller af DSB's nyeste færger og togmateriel, dioramaer og gigantfotos fra forskellige egne i Danmark.

Der er startet et nyt færgeselskab, der fra foråret 1965 med to færger skal sejle 8 dobbeltture daglig mellem Fåborg og Gelting ved Flensborg fjord.

Arbejdet med nedlægning af kabler mellem Langå og Struer er nu nået til Rødkærsbro. Kablerne erstatter dels den nuværende stangrække, den kommende fjernstyring af strækningen og automatisering af overkorslerne.

## Afskedstur med Svendborg—Nyborg **BANEN**

Ikke på den yderste, men den næst-yderste dag, ca. 28 timer før klokken faldt i slag for SNB, korte vi turen.

Mere stemningsfuldt at vente de 28 timer; javel, men hvorfor gøre det mere rorstrømsk. Der vil jo netop i den yderste time blive banen al den interesse og virak til del, som en værdig afslutning bør munde ud i.

Lettere er det, mens timen endnu er neutral at sætte tingene i det rigtige relief, at anvende de rette aspekter. For det er jo nok en bane, der forsvinder, men på den anden side, må vi også erkende, at bortset fra nogen bitterhed straks efter

lukningen, sporadiske klager senere hen, så viser det sig vitterligt hver gang – alle profetier til trods – at efterfølgeren, rute- og lastbiler, magter opgaven og stort set magter den godt. Lad os holde os det for øje; lad ikke mindst om det, der var, give efterfølgerne en dårlig start.

Indian-summer?»

Strålende sommer med overdådigt blomstrende frugttræer, syrener, ja selv kastanien har tændt levende lys til overflod til afskeden.

Allerede i dag den 29. maj 1964 er der afskedstagere med, og der er ekstraordinært stort publikumsbesøg på nogle sta-

### 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



— ogsaa Deres flamme

BRABRAND

Løgster - Vejen - Odense - Næstved

### STENVAD kager

— det store navn i SMÅkager

Ikast Sogns  
Spare- og Laanekasse

SKRÆDDERFIRMA



ÅRHUS 46

ALT I HERRE- OG  
DAMESKRÆDERI

MÅLKONFEKTION I FINESTE UDFØRELSE  
PROVINSENS STØRSTE UNIFORMSSKRÆDERI  
Konto oprettes gerne

### »De Danske Østersøfærger«s

Restaurationer

GEDSER

RØDBY FÆRGE

Restaurations »Fægekroen«,  
Rødby Færge



Banegårdsrestaurationsen

HILLERØD

TOM VALÈT

tioner. Nedlæggelsessamtaler svirrer i luften, og enkelte fotografier er også nærværende.

Fulgt til det sidste har banen været af og i de lokale blade, af DJK, der fornys havde arrangeret godt besøgt »veterantur« og atter 30. maj gæster banen. Også fjernsynet har gæstet.

Hvor er der dejligt her på Østfyn en sådan sommeraften. Stationernes hygge, ikke uniform hygge, manges lidenhed og alder tiltrøds, eller måske snarere netop derfor.

Har de bivånet denne strækning? Har De egentlig bemærket, hvor meget banen snor sig, intet af det skønne østfynske dølges for vore øjne, meget kan oven i købet beses længe og fra flere sider, efterhånden som banen snor sig forbi på 37,7 smukke km.

MP og CQM klarer det fint, men den EH og den HD, der hænger bagpå må have det uroligt, dog vognenes lange skygger fra den nedgående sol viser os, at alt stadig er med.

At sporet kun nodtorftigt er vedligeholdt nu, da dødsdommen er forkyndt, er forståeligt – og en statsinstitution værdigt. Men – tænker man – hvad er det mon for skinner, der skal sælges til OIJ? Nå, det kan vel komme til at ligge sådan, at køberen bliver tilfreds, og hvem siger, at det er de oprindelige 22,5 kg skinner, der er solgt; af disse er nemlig endnu godt 20 km spor i brug. Vel snarere de 16,5 km 24,4 kg skinner fra 1937–1941. Apropos ældre skinner, så havde SFJ allerede i 1947 22 skinnebrud på SNB!

Alle skinner skal dog ikke sælges. AVer-

nakkesporet bevares, og det samme bliver muligvis tilfældet med nogle private sidespor i og ved Svendborg.

Af alt det »blandede« materiel, der ved SFJ's nationalisering overgik til DSB, er nu kun lidt tilbage, men hvad mener De om litra som f. eks.: DMP, EHP, ARMP, ATMP, AZMP, CUMP, CXMP, og så har der sikkert været endnu flere. Også det må vige.

Om få dage provekøres B 2000, første personvogn af ny type til DSB.

A/S Svendborg-Nyborg Jernbaneselskab er aldersmæssigt set ingen arsunge. Den

1. juni 1897 åbnedes banen, dog kom strækningen Nyborg Syd–Nyborg H først til 5. september samme år og efter at der i den mellemliggende tid havde været etableret lokal omnibuskørsel her.

Mens mindste kurveradius på banen udgjorde 470 m, var der mellem de 2 stationer i Nyborg kun 94,16 m!

Særlige stationer havde banen ved begge endepunkter. I øvrigt drejer det sig om en indhegnet bane med faldtal 0–12 og med maksimal stigning 11,1‰.

Forinden nedrykning af stationer, lukning af trinbrætter m. v. var aktuelt i



Sporene kurver på Gudme st.

## Den lollandske Landbostands Sparekasse

MARIBO AFDELING

Torvet 7 - Maribo - telf. 53 og 153

## Flamingo Fabriken

KVISTGAARD

TELF. (03-238) 238

... skab hygge med Flamingo

## Gælder det rejser ... så

VERDENSREJSEBUREAUET

## WAGONS-LITS//COOK

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

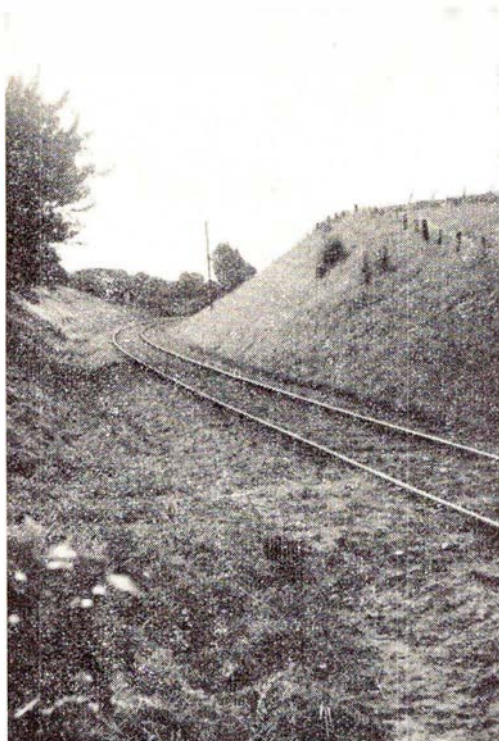
ikke dyrere ... men bedre

## Alt i tandteknik

Reparationer . Omstillinger og underføringer

## Martinus Schmidt

Mariendalsvej 12c - FA. 880



Kurve på fri bane

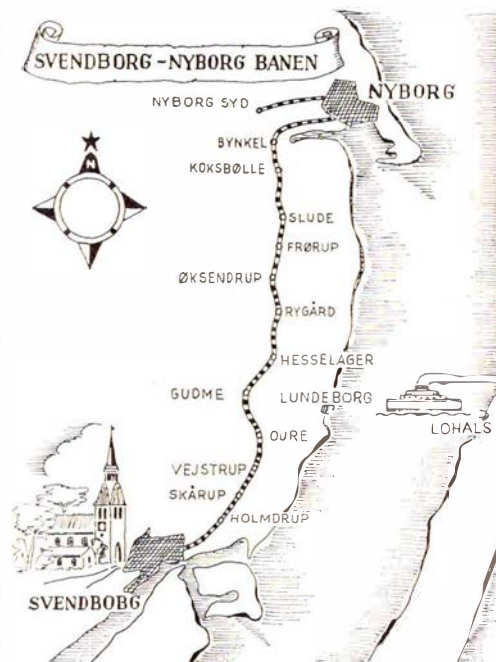
tegrerende del af SFJ, men et plejebarn, der dog hurtigt optoges i familien, idet SFJ overtog banen i forpagning for 20 år i 1902. Forpagningsafgift 40.000-65.000 kr. pr. år. I 1922 forlængedes overenskomsten (atter for 20 år) mod 47.000 kr. pr. år. Lokalstationen i Svendborg rykkede forøvrigt i 1902 ned til at blive ilgodsekspektion.

Lad os også lige anføre, at fra 1. april 1959 betales pr. år 225.000 kr. til DSB for at få driften besørget. Hertil kom for årene 1961-1964 et ekstraordinært tilskud på 90.000 kr. til strengt nødvendige vedligeholdelsesformål.

SFJ måtte - i 1902 - forpligte sig til at køre mindst 4 daglige togpar, men opnåede selvsagt visse fordele i relation til samkøring, fælles vognbenyttelse m. m.

Det er selvfølgelig begrænset, hvor meget man kan nå at lade passere revue på en dobbelttur, når køretiden kun er ca. 2 gange 70 minutter, og det har ikke været tanken at remse hele banens historie op, men blot i nogle strotanker - blot i nogle glimt at gøre læseren bekendt med, at atter en bane er faldet bort - faldet for

oksen. Slettet på oversigtskortet i lomme-koreplanerne, men antallet af gule sider i samme er sikkert udvidet.



store stil - nærmere betegnet pr. 1. april 1949 - ejede SNB 14-betjente og 2 ubetjente stationer, ialt 13 bygninger, hvoraf de 11 med bolig, samt 3 vogterhuse, vandtårn i Gudme og 2-portet remise i Nyborg Syd.

Adskilte signaler havde af mellemstationerne Gudme og Hesselager.

Skårup, Vejstrup og Frørup havde 2-armet mastesignal på perron.

Christiansminde var engang noget for sig, endnu kan man i det gulmalede »ventehus« se det tidligere billetkontor i sydenden.

Som selvstændig bane altså ikke en in-

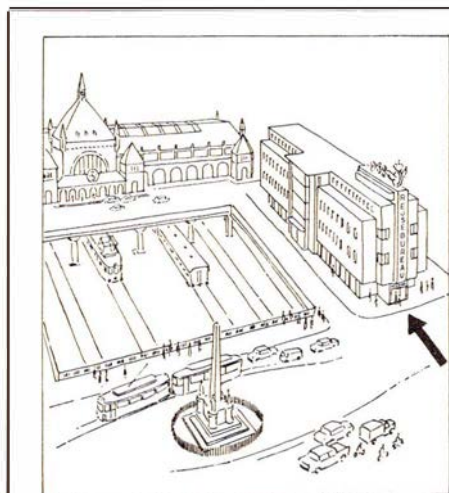
## Spøgelsestoget i Vestberlin

Spøgelsestoget kører hver dag i Vestberlin. Det foregår på byens S-bane, hvor tog efter tog med førere og billetter kører frem til stationer og afgang igen, uden at en eneste passager stiger af eller på. Det hele ser så uvirkeligt ud som i en dystre fremtidsroman.

Endnu mærkeligere er det at overvære de tomme togs afgang i myldretiden, når vestberlinerne står i lange køer ved bus

og sporvognsstoppesteder for at komme hjem. Man skulle tro, at en eller anden smitsom sygdom rasede på S-banens arealer. I vestberlinerne er det nok ligeså slemt, at det er osttyskerne, der ejer og administrerer den berlinske S-bane, der løber såvel gennem øst- som vestsektoren.

Siden efteråret 1961, da det østberlinske folkeparti helt afspærrede østsektoren i at



Rejsevaluta ordnes hurtigst i

# PRIVATBANKEN

... en god bank at have i ryggen

Privatbankens Banegaards Afdeling i Rejsebureau ASTORIA udfører alle bankforretninger og er aaben ud over almindelig banktid for veksling af valuta



Privatbanken har ogsaa et vekselkontor i Rejsebureau MAGASIN

## Göteborg-Frederikshavn- Linjen

M/S »Prinsessan Margaretha«

M/S »Prinsessan Christina«

Daglig

Frederikshavn af	8,00	12,00	18,00	22,00
Göteborg □ an	11,40	15,40	21,50	1,40
Göteborg □ af	7,10	13,00	17,00	23,00
Frederikshavn an	10,50	16,40	20,35	2,50

□ Anløbssted i Göteborg  
Kajplats Majnabbe



GÖTEBORG-FREDERIKSHAVN LINJEN

Nic. Pedersen & Co.

Frederikshavn - tlf. (084) 2 04 88

Telex 9797 - Frederikshavn

Hilsen fra

**VIKING**  
Turisttrafik



Telf. Ægir \*9600

komme til Vestberlin, har vestberlinerne etableret kundestrejke overfor S-banen. De mange brutale drab på flygtende østtyskere gjorde deres til, at strejken blev så fuldstændig, som det har været tilfældet siden. Alligevel er det ikke sikkert, at vestberlinerne havde holdt ud. Det var jo menneskeligt forståeligt, om strejken skulle blive brudt af trætte arbejdere på vej hjem, men visse ungdommelige brushoveder skulle fuldende banens dårlige omdømme.

Det er svært at sige, hvor ofte de ostberlinske S-tog på vej gennem vestsektoren er blevet afsporet gennem det sidste år, men det er sket så ofte, at vestberlinerne blev bange for at køre med togene, om nogen havde tænkt sig at bryde strejken. Ansvarslose ungdommelige elementer har stået bag disse afsporinger, foretaget ved at lægge sten over sporene eller ved hjælp af sprængstoffer. Det vestberlinske politi har ikke ligget på den lade side i denne sag, da man ikke ønsker at provokere. Men S-banen hverken tor eller vil vestberlinerne benytte, og derfor kører den stadig tom gennem vestsektoren, skønt taksterne er sat helt ned til 20 pfennig. Ingen foler trang til at spare ved at køre med de ostberlinske tog. De kører stadig tomme, hvad der koster den østtyske stat omkring 40 millioner kroner hvert år.

Helt billigt har forholdet heller ikke været for den vestberlinske kommune. For at dække det øgede trafikbehov, der er opstået efter kundestrejken mod den østtyske bane, har det været nødvendigt at købe mange nye busser, sporvogne og tog. En tid lånte Vestberlin busser i Düsseldorf, Köln og Frankfurt am Main, men byen er omsider i stand til selv at kunne køre indbyggerne fra og til arbejde. S-togene bliver derimod afsendt med længere og længere mellemrum og med færre og færre vogne.

Spøgelsesbanen uden passagerere er et levende vidnesbyrd om, hvor unormal byens status er.

Chris Parø.

# Maj

## dagbogen

**Thisted d. 4. maj.** Lyntog »Uldjyden« blev ved 2-tiden afsporet under rangering på Thisted st, hvor der var anbragt en hund på skinnen. Til kl. 8 næ-

ste morgen måtte de rejsende køre i bil til og fra Sjørring som følge af uheldet.

**Århus d. 2. maj.** 2 MY-maskiner, der kort efter hinanden i samme spor, kortede ind i hinanden da den forreste My måtte standse op, for at lade stationspersonalet passere over sporet. Dette blev ikke straks bemærket af den bageste My, der kortede mod den standse My. Begge maskiner blev svært ramponerede, endog så meget, at man rekvirerede to nye næser fra NOHAB.

**Næstved d. 5. maj.** Da en Mt rangermaskine var på vej til havnen afsporedes den på Mollegade overskæringen. Efter at være bragt flot, kortede den samme maskine på gulvet igen på stationstrækket i nord. Et damprangerloko blev hentet frem, men også det røg på gulvet, da det skulle passere Mollegade overskæringen.

**Gredstedbro d. 6. maj.** Ved 17-tiden skete der en togafsporing mellem Ribe og Bramminge, idet en stykgodsvogn afsporedes ved Gredstedbro og fortsatte et par km på svellerne. Mens linien var spærret blev der indsat rutebiler.

**Slagelse d. 9. maj.** En postvogn og to tomme personvogne, der ved middagstid skulle kobles til toget fra Næstved, der holdt i spor 1, kortede så hårdt mod togstammen, at pufferne eksede. Da de beskadigede vogne skulle fjernes fra sporet, afsporedes den ene af vognene.

**Grejsdal d. 13. maj.** En varebil skulle i eftermiddag over en privat overskæring mellem Grejsdal og Højgård. Chaufføren var stået ud og havde åbnet ledene, hvorefter han startede bilen og kortede lige ud foran motortoget. Bilen blev slæbt med et stykke, hvorunder chaufføren faldt ud af den fuldstændig knuste bil. Han pådrog sig kraniebrud.

**Nyborg d. 15. maj.** Da lyntog »Nordjyden«, der deles under overforslen fra

## MANDSKABSVOGNE

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



Hurtig levering — lempelige betalingsvilkår — evt. leje med forløbsret

Arnold Jensen

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



**Det er ikke alle, der ved**

— at gode forbindelser med hurtige tog i Grindsted eller Troldhede, gør rejsen mellem Kolding og Brande, Silkeborg, Randers, Herning, Viborg, Holstebro og flere jyske stationer billigst og hurtigst over

**TROLDHEDEBANEN**

Korsør til Nyborg, atter skulle samles på Nyborg st, afsporede den bageste halvdel. De rejsende i denne blev derefter anvist plads i den forreste toghalvdel, der fortsatte efter nogen forsinkelse. Det var pinselordag aften, så den afsporede toghalvdel var til megen gene for trafikken til og fra færgerne.

**Brønderslev d. 29. maj.** Med fare for sit eget liv lykkedes det ledvogter J. C. Jensen, Brønderslev, at redde en stærkt alderdomssvækket mand fra at blive kørt over af et tog på Brønderslev station, hvor manden var kommet ned i sporet.

**Helsingør d. 20. maj.** En 18-årig ung pige

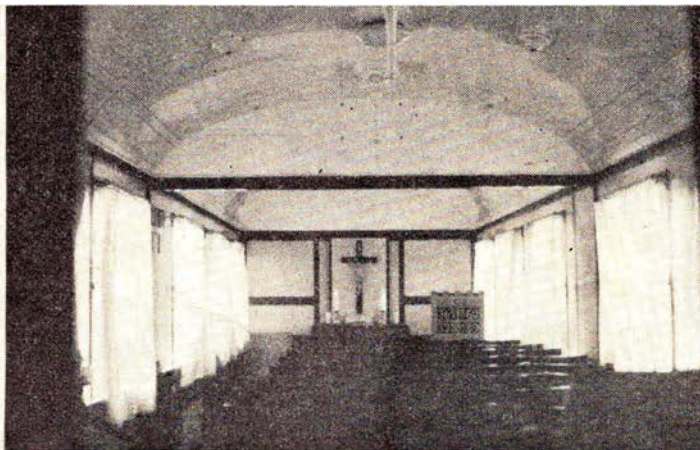
kom i morges for sent til toget, men forsøgte alligevel at springe på. Hun faldt ned mellem perronen og toget og kun en hurtig indgriben fra remisearbejder Herlov V. Andersen, Helsingør, der holdt damens hovede nede, så hun ikke blev ramt af trinbrætterne, var skyld i, at hun slap med lettere kvæstelser.

## „JERNBANEKIRKEN” i SKALBORG

Foto: P. THOMASSEN



Aa = Cs = Co = 11302 = Cqm 3502



= Kirkens Korshær, Skalborg.

Som læserne sikkert har bemærket i dagspressen, er en udrangeret DSB-personvogn transporteret til Skalborg og indrettet til midlertidig kirke. Den blev indviet 22. marts af Ålborg-biskoppen, og ikke mindre end 3 børn blev døbt på indvielsesdagen (måske vordende medlemmer af Dansk Jernbane-Klub?).

Vognens historie er temmelig broget. Den blev bygget hos Scandia i 1892 og var den gang en af DSB's fornemste personvogne, bortset fra konge- og salonvognene. Den havde 6 kupéer, to I kl. og fire II kl. og hele 6 klosetter – eet til hver kupé. Det var den velkendte fireakslede kupévognstype med udvendig billettering, løbebrædder, håndbremsesving i taghøjde og andre ubekvemmeligheder for personalet. Indendørs var der gjort adskilligt for

de rejsendes bekvemmelighed; bevægelige armlæn, udtrækssofaer, der kunne danne soveplads (i korselsretningen!), masser af plyds og bløde hynder og god plads: 5 siddepladser i en I kl. kupé, 7 i II kl. Som bekendt sørgede bilerne for, at de første-klasse-rejsende forsvandt mere og mere, hvorfor vognen fra 1932 var ren II kl. med 42 siddepladser. Daordningen med fællesklasse indførtes i 1934, lod man de tidligere tredjeklasserejsende benytte de plydses som fællesklasse, og herefter omlittreredes vognen til Cs. – På dette tidspunkt var DSB ved at udrydde kupévognene, der med den forøgede korehastighed og publikums krav om større komfort var håbløst forældede. De mest bedagede og stravasige kupévogne ombyggedes til special- eller midtgangsvogne, og det skete også med

Cc 14, der i 1938 ombyggedes i København til midtgangsvogn med 59 siddepladser fællesklasse. Det hjalp godt på pladsforholdene, at man slojfedede de seks klosetter og nøjedes med eet toilet. Vognen hed nu Co 11302; året efter fik den tryklufsbremse og litreredes Com 11302. Endnu en gang skiftede vognen navn, nemlig ved DSB's omlittrering af personvognsmateriellet i 1941, og den korte til 1963 som Cqm 3502.

Som nævnt fungerer vognen nu som kirke. Den er enkelt, men nydeligt indrettet med bænkerækker. Den er faktisk blevet til sidegangsvogn, dog uden skillerum.

Et forslag om at beskilte vognen »Må kun benyttes i korstog« faldt ikke i god jord. Den har nok ikke været indviet . . .

P. Thomassen.

Busser og tog trafikerer alle de smukke steder på Lolland

Selskabskørsel i moderne turistbiler



Telefon Maribo 298

**LOLLANDBANEN**

. . . altid til tjeneste

### Museumsbanen

**MARIBO — BANDHOLM HAVN**

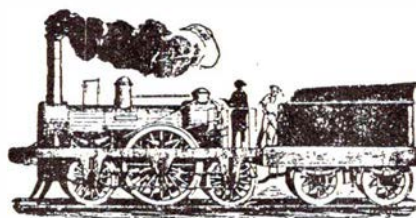
KUN SØNDAGE:

Maribo afg. kl. 10,10 12,00 14,10 15,40

Bandholm afg. kl. 11,10 12,45 14,55 16,40 18,30

### Veteranskibsruten

Sakskøbing afg. 10,40 og 14,40 - Bandholm afg. 12,30 og 16,30



# Sjællands tredje ældste jernbanestrækning Hellerup—Hillerød—Helsingør

100 år den 9. juni 1964

## Banens anlæggelse

Banen blev anlagt efter lov af 19.-2. 1861, og der blev givet det sjællandske jernbaneselskab koncession på anlæg og drift til 26.-6. 1947 af en bane fra København til Helsingør havn eller med et spor til havnen. Jernbanestrækningen til Lyngby blev taget i brug den 1. oktober 1863.

Nordbanen fik næsten straks en betydelig persontrafik – takket være et lille hæfte »Touristen i Nordsjælland – illustreret vejviser på udflugter mellem København og Helsingør« – udgivet på Gads forlag i 1865. I hæftet anbefales det københavnerne at besøge de smukke steder langs banen.

Godstrafikken svigtede i begyndelsen jernbanen. Landboerne fortsatte med at køre deres produkter til hovedstaden med egne koretøjer. – Dette var ikke efter jernbanedirektor Rothes planer. Han udsendte derfor et cirkulære til stationsforvalterne på Nordbanen, hvem han bad kontakte de mest betydende landmænd i den anledning, og dette gav et gunstigt resultat, idet godstrafikken i løbet af kort tid tiltog ganske betydeligt.

I de første år løb kun 3 tog daglig i hver retning. Morgen- og aftentogene var rene persontog, der var 2 timer om turen. Middagstoget var et »blandet tog« med en køretid på 2½–3 timer, alt afhængig af rangeringer undervejs. I sommeren 1867 var der dog 5 tog daglig i hver retning.

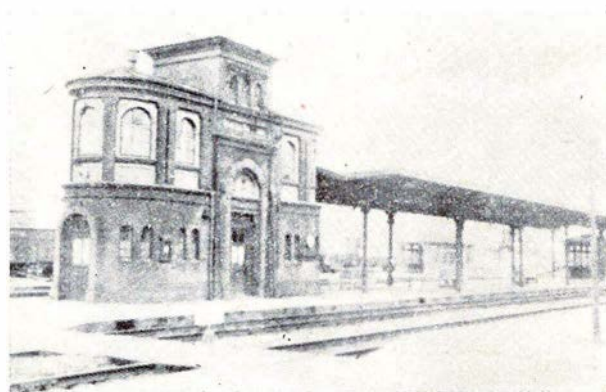
## Banens indvielse

*Onsdag den 8. juni 1864 gennemkorte et særtog strækningen med kongen og den kongelige familie. Først torsdag den 9. juni begyndte den officielle drift på banen. Om banens festlige indvielse skrev »Dagbladet«s udsendte medarbejder:*

I dag åbnedes Helsingør-banen med megen højtidelighed i overværelse af kongen og dronningen, kronprinsen og prinsesse Dagmar, samt konseilpræsidenten, Københavns magistrat, flere ministre og andre standspersoner. Den københavnske station i Farimagsgade dannede rammen om det blomsterflorumvundne loko og de efterfølgende vogne. Kl. 12 afgik toget under mæng-

dens begejstrede jubel. Foran banegården og ved overkorslen ved søerne hilste folk det kongelige tog med hurra-råb og flag.

Helsingør-banen følger Klampenborg-banen til Hellerup, men her skilles de to baner, idet Helsingør-banen fortsætter til venstre mod Lyngby og videre mod nord forbi Frederiksborg og Fredens-



Hellerup stations første kommandopost

borg til Helsingør – en strækning på omtrent 8 mil. – Første station fra Hellerup er Gjentofte, og derfra videre til Lyngby med de dejlige skove, den blanke sø, og det smukke lystslot. Banen fortsætter mellem dejlige skove og smilende marker forbi Furesøen og Farum sø til Holte st, der ligger meget smukt med en lille sø foran og bagved skov og blomstrende skrån timer. Stadig korer man forbi små skove og moseterræn med mindre stigninger lige til Birkerød st. Spredte skovpartier vedbliver at fange øje og sind til Lillerød st er nået.

Fra Lillerød begynder de store Frederiksborg skove, og snart korer vi ind på Frederiksborg st (Hillerød), hvis stolte slot nu har rejst sig fra ruinen og knejser midt i søen.

Herfra løber banen forbi den romantiske Esrum sø med Nødebo hegn til Fredensborg. Her er egnen temmelig flad og kedelig, men skovpartierne begynder atter i nærheden af Kvistgård st,

og kort efter at denne er passeret, ser man det første glimt af det blå Øresund med de hundreder af hvide sejl og den smukke svenske kyst i baggrunden.

Ved Humlebækbugten løber banen tæt langs sundet og når endelig Helsingør, hvis smukke beliggenhed er kendt over det meste af Europa.

En smukkere tur som med jernbanen fra København til Helsingør, er det vanskeligere at finde her i landet.



Lyngby station 1863—1891

Om banen får den trafik af brænde og tørv, som ved dens anlæg er beregnet, vil fremtiden vise. Om den bliver et forbindelsesled mellem Danmark og Sverige afhænger af den Helsingborgske banes udførelse i Sverige.

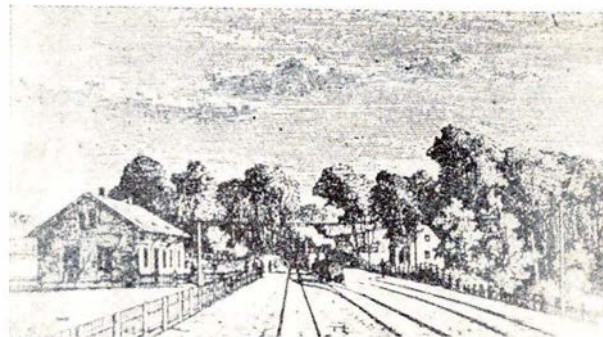
Samtlige stationer toget passerede var overdådigt pyntede med flag og grønne grene. Til Holte ankom toget kl. 12,30, her indtog lokeet vand. Ankomsten til Birkerød skete kl. 12,50. Her hilste de kongelige på et hold sårede soldater fra kampene på Dybbøl, og som nu tilbragte deres rekonvalescens her. I Lillerød skete ankomsten kl. 13,10, og toget var i Hillerød kl. 13,30, hvor husarer stod opstillet og modtog de kongelige med hurraråb og musik. Den smukke stationsbygning er opført under ledelse af arkitekt Wolff, der også har tegnet banens øvrige stationer. De kongelige gik gennem stationens ventesal og ud på pladsen foran og modtoges af en stormende hyldelse af en stor mængde begejstrede fremmodte nordsjællændere. På en blomsterrig smykket station blev toget modtaget i Fredensborg, hvortil man ankom kl. 14,00.

Her talte justitsråd Quistgård for kongen. Og under befolkningens jubel fortsatte toget forbi Kvistgård st til Humlebækbugten, hvor en imponerende modtagelse ventede de høje herskaber. — Her lå smykkede med flag fra top til dæk 9 danske orlogsskibe med fregatterne »Jylland« og »Sjælland« forrest. Langs banelinien var skibenes landgangskompagnier opstillet, og medens toget holdt, blev der præsenteret gevær, og kongesalutten lod fra skibene.

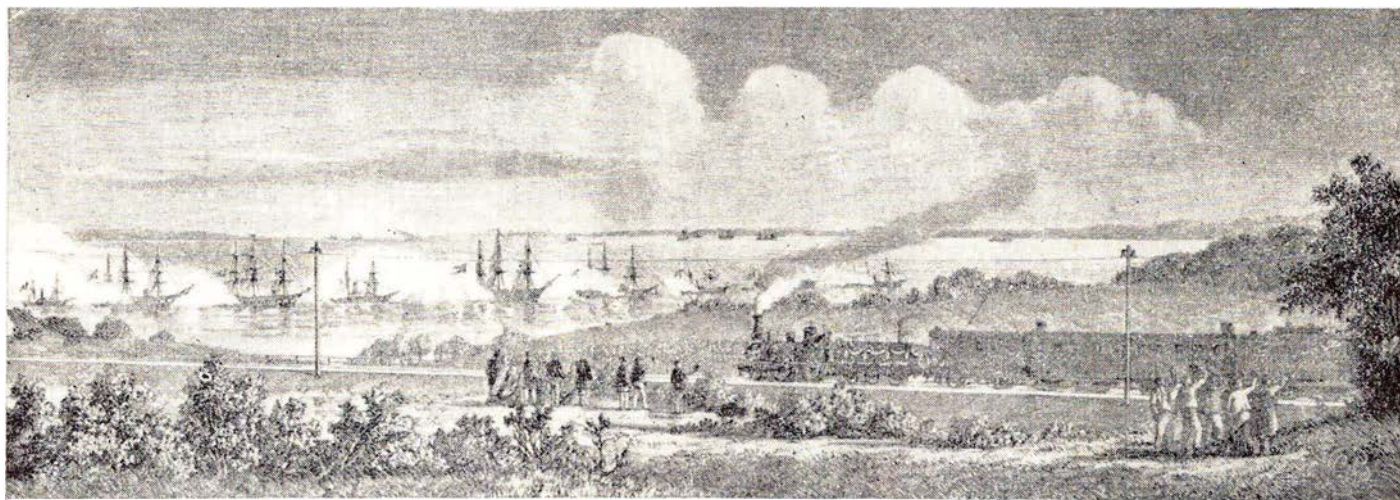
Efter kongen i en kort tale havde takket, satte toget sig på ny i bevægelse, og kl. 14,30 kørte det til perron i Helsingør. Stationen — ja, hele byen — bølgede af dannebrogssflag. Hurraråbene lod, og borgervæbningens musikkorps spillede fanemarchen. I hestevogn kørte kongefamilien til havnen, hvor de besøgte den ny ophalerbedding, medens der lod salut fra Kronborg.

I »Skydebanens« store sal var der hen mod aften et stort taffel for 200 indbudte gæster. — Den betænksomme arrangør havde endog betænkt den lille fraværende prins Valdemar, idet der foran majestæternes kuverter var opstillet et af en københavnsk konditor forarbejdet loko med en lille kulvogn fyldt med »Alskens gode sager«. — Under og efter middagen blev der holdt mange taler for kongen og den kongelige familie — for banen, for de mænd, der havde arbejdet for dens tilblivelse og for vort land.

Kl. 19,45 satte toget atter kursen mod hovedstaden under folkemængdens jublende hurraråb og jubel. I Gjentofte, hvortil toget ankom kl. 22,00, steg de kongelige af toget. Kongen takkede på perronen jernbaneselskabets bestyrelse for den behagelige dag, hvorefter han med sin familie i karet kørte til Bernstorff slot. Toget fortsatte til Klampenborgstationen, hvor det ankom kl. 22,15.



Holte station 1864



Indvielsestoget hilses med kanonsalut fra Humlebæk bugten

## Landligger-tog

Banens åbning gav anledning til, at bedrestillede københavnere i de efterfølgende somre flyttede på landet i egnen omkring Gentofte og Lyngby, og disse landligere blev snart utilfredse med, at første morgentog først ankom til København kl. 9,00, hvilket var alt for sent for forretningsfolk og skolebørn. Direktør Rothe afslog af økonomiske grunde straks tanken om et tidligere tog. Men han var en stor diplomat og forstod at bringe klagerne i »totterne« på hinanden. På Lyngby st blev ved et opslag bekendtgjort, at der på kontoret henlå en liste, på hvilken enhver kunne opgive, til hvilken tid han ønskede et nyt tog. – Men så mange ønsker, så mange tider! Og skulle disse ønsker tilfredsstilles, ville ikke engang 10 nye tog forslå. Altså måtte sagen stilles i bero, mente Rothe.

Dette gav dog anledning til noget af det mest særprægede, der fandt sted på Nordbanen. Fra den 4. juni 1868 afsendtes hver sognedags morgen fra Lyngby kl. 6,40 en almindelig personvogn trukket af en hest. Når vognen var slæbt op til toppen af en stigning på banen omtrent ud for Vintappergården, steg kusken af og spændte hesten fra, hvorefter vognen fik et skub, så den for egen kraft rullede ned ad bakken til Gentofte, hvor en dragger, der ledsagede vognen, standsede den ved hjælp af skruebremsen. Når de rejsende fra Gentofte havde taget plads, skubbede stationens dragere vognen igang, og så løb den videre til Hellerup. – Man kender kun eet tilfælde, hvor denne sparsomme form for jernbanedrift var ved at gå galt. Det var en dag, da vognens bremse var i uorden, og det kneb med at få standset i Gentofte, men alligevel afsendte man vognen, efter at man havde advaret Hellerup st pr. telegraf. I Hellerup lagde man en dyngre grus på skinnerne, og på den måde blev vognen standset. I Hellerup blev vognen koblet til det daglige tog fra Klampenborg, der afgik til København kl. 7,15.

Denne form for jernbanetraffic blev bibeholdt på hverdage om sommeren til tiden omkring 1881, da et tidligt morgentog blev indsat. Det blev i øvrigt samme år ved lov forbudt at fremføre persontog uden loko forspændt.

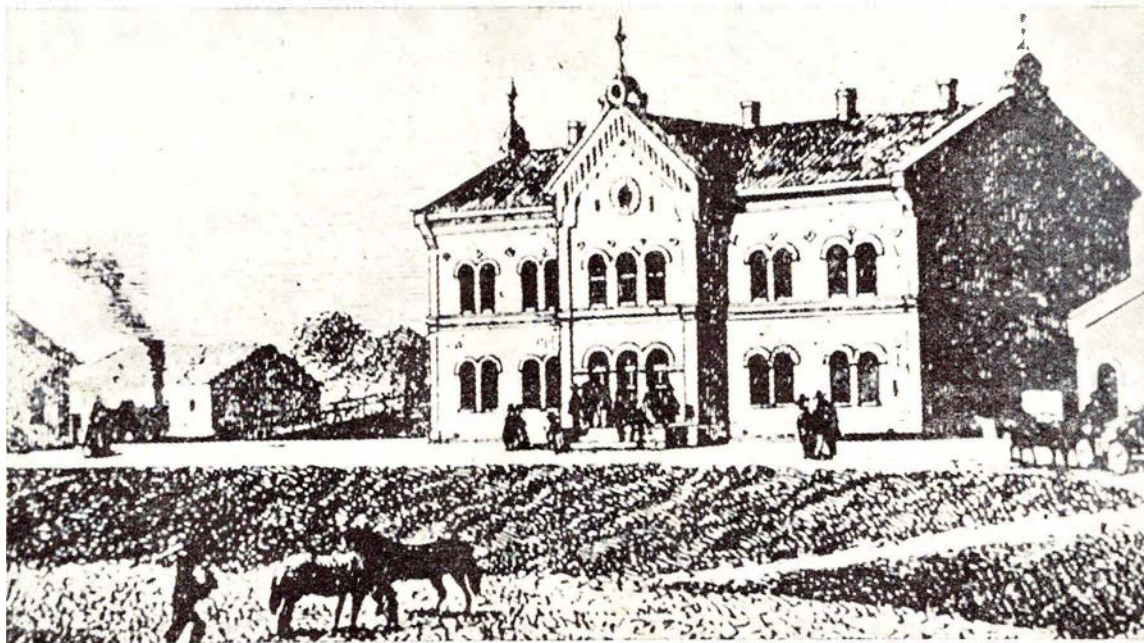
## Jernbaneliv i 1870

I bogen »Jernbaneliv«, der blev udgivet i 1918, fortæller stationsforstander Vilhelm Hansen om livet på Nordbanen i 1870, da han ofte kørte her som togfører. Der skulle spares på alt, fortæller han. I økonomisk henseende var direktør Rothe en kapacitet. – Lige fra toggangen til rengøringskonerne blev alt holdt nede på det mindst mulige. – På travle dage, ved ferietiden og lignende, var det svært at få det fåtallige personale til at slå til, og i de sidste øjeblikke før togafgang, når rejsegodset truede med at forsinke toget, kunne man se både direktøren og driftsinspektøren iført deres sorte frakke og høje silkehat transportere rejsegods til togets pakvogn på en trillebør. Om de gjorde stor nytte kan ikke siges, men de viste i hvert fald personalet, at ingen var for god til at tage et nap med.

Driften var primitiv den gang. Et persontog morgen og aften i hver retning, resten var blandede tog. Godstog brugtes så godt som ikke. Trængtes der til godsvogne på en af Nordbanens stationer, kunne der godt hænges en halv snes vogne bag på aftenpersontoget. – Forsinkelser påtaltes, så snart det drejede sig om 5 minutter for persontog og 10 minutter for blandede tog, men undskyldninger havde man nok af – hvis ikke, så snød man lidt.

De gamle vogne med de buede karetdøre var oprindeligt ikke forsynede med løbestænger. – Man havde vel tænkt sig, at billetteringen skulle foregå, medens toget holdt stille, og da dette ikke ret ofte kunne lade sig gøre, havde konduktorerne, når de vovede sig ud på løbebrædderne, kun dørenes store bladhængsler at holde fast i. Da man begyndte at færdes langs vognene under kørselen, viste det sig, at der mange steder fandtes vandkraner, ledstolper o. s. v., der rev konduktorerne af, når de glemte forbud og advarsler. Direktør Rothe fik selv en alvorlig påmindelse, da han en dag i Slagelse rakte hovedet ud ad kupé-vinduet og tordnede mod en vandkran, som toget passerede. Han slap med en lille besvimelse. Men han havde jo også et sjældent godt hoved, sagde man.

De rejsende måtte stå for meget under de hårde vintre, vognene med de buede døre var utætte, og varme i togene var der ikke.

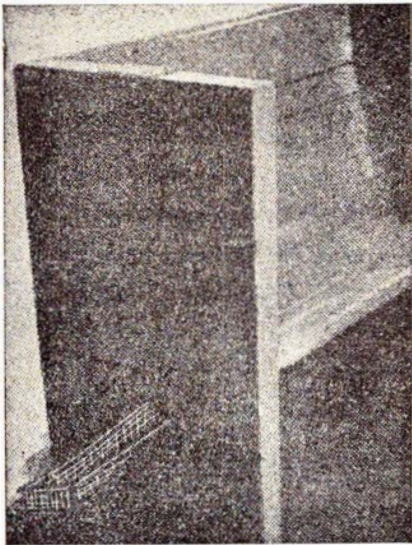


Hillerød station 1864



Man begyndte at forsøge med varmekasser i bunden af 1. og 2. klasses kupéer. Det var beholdere af jernblik, af form som et rugbrød, og deres runding var belagt med gulvtæppestof, da fodderne skulle anbringes på dem. Et forsøg med varmt sand i lignende flasker duede heller ikke, men det fros da ikke til is, som vandet i flaskerne gjorde, og der gik lang tid, inden man fandt på brugbare metoder.

En vinter med stærkt snefald var banernes værste fjende. Snejplove kendtes endnu ikke. – Den første, jernbaneselskabet an-



Togopvarmning i gamle dage

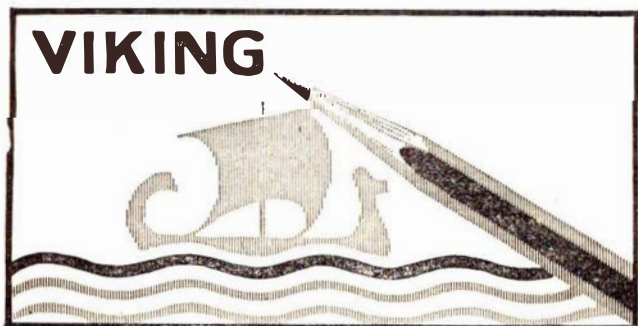
skaffede, var tilbøjelig til at afspore. Først da maskindirektør Busse fik leveret en efter egen konstruktion, kom man i besiddelse af en virkelig brugbar sneplov. At indstille et tog på grund af snefald brugte man ikke. Strækningen regnedes først for spærret, når et tog sad fast.

En af de første dage i 1871 skulle jeg med eftermiddagstoget til Helsingør kl. 15,30. Det var et rigtigt vintervejr med megen sne og streng frost, og det stormede kraftigt fra nordøst. Af den årsag medførte toget kun få vogne. Konduktorerne, der var henvist til de åbne skruebremser ovenpå vognene, havde iført sig de udleverede skindpelse og lange støvler. Også jeg havde anskaffet mig en varm påklædning – men lokoføreren var i fjedersko, hvilket ville sige, at han ikke godt kunne gå ned fra lokoet, hvis vi blev siddende i en snedrive. – Det blev afgang, og vi kom afsted – takket være en dygtig fyrbøder kom vi til Fredensborg. Vi håbede på at kunne gennemføre turen til Helsingør, men halvvejs fra Kvistgård kortede vi fast.

Det lykkedes for os at grave maskinen fri, så den kunne køre

lidt frem, men da vi havde fået rensed ud for den forreste vogn, og atter skulle have maskinen for, var denne hverken til at fløjte eller råbe op. – Det viste sig, at lokoføreren, da han var befriet fra toget, havde følt sig så let til bens, at han var kørt til Kvistgård station. Imidlertid feg toget mere og mere til, og da de rejssende ikke i længden kunne holde varmen, måtte de hjælpes ned fra toget og bringes over til et par gårde i Langerød, hvor også personalet slog sig til ro. – Fra et ledvogterhus havde jeg med mit medbragte rejsetelegrafapparat underrettet Fredensborg og Helsingør stationer om, hvorledes det var gået os. – Endnu vidste jeg ikke noget bestemt om maskinen, og jeg gik derfor tilbage til togstammen for at modtage den, hvis den skulle komme tilbage.

Det var ud på natten, og jeg satte mig ind i en 2. kl. kupé efter at have kastet de frosne varmekasser ud i sneen. – Uden for rasede vejret værre end nogen sinde, og jeg fros forfærdeligt. Senere fik jeg oplyst, at det denne nat havde frosset 22 grader. Da dagen brød frem, tumlede jeg ud i sneen og så til min forundring, at maskinen var kommet tilbage. Men nu var den kun til ulejlighed. Og op ad dagen døde den af mangel på vand og kul. Vi holdt på stedet i 4 dage; så hårdt var vejret, at banemeesterens folk først da kunne få toget fri af sneen. En tilkaldt maskine trak os derefter til Fredensborg. – Om der skete lokoføreren noget for den streg, han havde spillet os ved at køre til Kvistgård, ved jeg ikke, men han kom senere atter galt afsted. Der herskede dengang den uskik, at stationerne juleaften inviterede aftentogenes tog- og lokopersonale på punch og kage. Ingen blev dog berusede af den grund, men man tabte tid, hvilket medførte, at lokoføreren måtte forcere kørselen, således at denne kunne blive helt vild. En juleaften, da den her omtalte fører kortede til Helsingør, skete det da, at han efter at have passeret den stejle nedkørsel til den gamle Helsingør st, kortede forbi denne og hen over drejeskiven, hvor maskinen og nogle vogne »gik på gulvet«. Og hele juleaften måtte baneafdelingens folk tilbringe her med at bringe sagerne i orden. Efter denne historie blev lokoføreren flyttet over på Klampenborg-banen.



## Alt til sommerhuse . . .

Nyt og brugt af alt

Franske døre og vinduer - brædder - tømmer - lister

**Vald. Nielsen - Jagtvej 117 - København N**

Telf. Taga 419



## Retssager

### DSB frikendt

Den 4. december 1961 væltede en dame klokken 6,15 om morgenen, da hun kørte over banelegemet i Trekronergade i Valby. Statsbanerne var på det tidspunkt i færd med at udføre noget reparationsarbejde, og man havde lagt nogle sveller mellem skinnerne. Fruen faldt på sin cykel i disse sveller, som var belagt med et tyndt islag og ikke var gruset.

I retten erklærede fru, at det måtte påhvile DSB at betale hende erstatning, idet man ikke havde overholdt grusningspligten, og fordi skaden var sket ved jernbanedriften. DSB mente derimod ikke, at man kunne have grusningspligt kl. 6,15 om morgenen, og landsretten gav statsbanerne medhold.

DSB blev derefter frifundet, og fru skal betale omkostningerne på i alt 1000 kroner.

### Fly ctr. loko

En særpræget færdselsag, hvori færdselsloven ikke var til nogen nytte, har fundet sin afslutning ved Østre Landsret i København. De implicerede var et landbrugsfly fra Kalundborg og et persontog på strækningen Roskilde-Ringsted.

Sagen er et par år gammel, men lokoforeren på persontog er stadig overbevist om, at han på et hængende hår undgik en ulykke, der ville have været enestående i dansk trafikhistorie: et sammenstød mellem et tog og et fly.

Han har i retten fortalt, at han fik et chok, da han på vej mod Ringsted pludselig så et sportsfly drone så lavt ind over banelinien og så tæt på lokoet, at der var fare for et sammenstød.

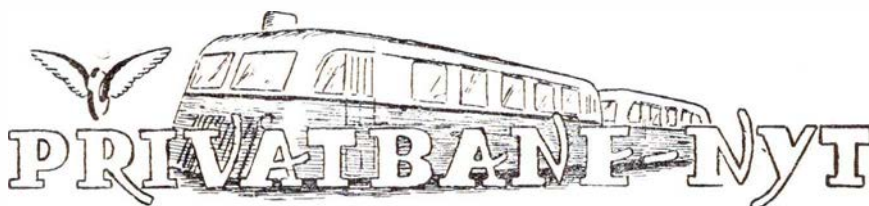
Efterforskningen var vanskelig, for man

vidste ikke andet om flyvemaskinen, end at det var et sportsfly, og derfor blev der foretaget undersøgelser i alle sjællandske sportsflyveklubber. Forst på et meget sent tidspunkt viste det sig, at maskinen var et landbrugsfly fra Kalundborg.

Det var den pågældende dag beskæftiget med at sprøjte en ærtemark med insektpulver, og for at vende måtte piloten flere gange trække ind over banelinien. Men han forsvarede sig mod tiltalen for hensynsløs flyvning med, at han havde krydset skinnerne en halv til en hel km foran toget.

Retten i Ringsted fandt ham dog skyldig og idømte ham en bøde på 300 kr. – en dom, som han appellerede.

Nu har landsretten frifundet ham. En embedsmand fra luftfartsdirektoratet forklarede, at det i situationer som denne er overladt piloten at skønne om forsvarlig højde og afstand, og det er fastslået, at afstanden til toget må have været omkring en halv km. Desuden bevægede flyet sig med 120 km/t, mens toget kun kørte 96. Altså havde piloten ikke udsat togets passagerer eller sig selv for fare.



St. Merløse d. 5. maj. Fabrikanten, der d. 26. novbr. i fjor i spirituspåvirket tilstand kørte mod HTJ's dieselloko på overskæringen i St. Merløse, blev ved retten i Holbæk i dag idømt 30 dages hæfte og fortabelse af korekortet i tre år. Forsikrings-selskabet betalte HTJ 700 kr. for skaden på diesellokoet.

Nakskov d. 13. maj. En 9-års dreng kørte i eftermiddag, trods blinklys igang, på cykel ind på overskæringen for Tårsvej og blev påkørt af skinnebussen. Han kvæstedes så hårdt, at han døde kort efter.

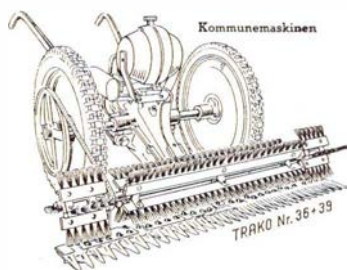
Sejlfjord d. 15. maj. En personbil kørte i dag ind foran Hadsundbanens skinnebus på overskæringen ved Sejlfjord. Bilen blev slynget til siden, men foreren af den kom intet til, og skaden på skinnebussen var så ubetydelig, at den kunne fortsætte kørslen efter en mindre forsinkelse.

### Restaurationsstoget på Vrads st.

er nu atter på plads, og har i år fået uvidet antal siddepladser til 114 mod 64 i fjor. Som tidligere er der i forsæsonen åbent hver weekend, og fra 1. juli er der også åbent på hverdage. Som noget nyt vil der i år blive kørt særlige turistture pr. skinnebus mellem Vrads og Silkeborg.

### Lollandsbanen

har udsendt en fiks lille koreplan for tog og rutebiler, hvori der også gores opmærksom på to nyheder fra Lollandsbanen – 2-dages billetter og 10-turs kort. På 2-dages billetter kan man for 15 kr. kore overalt med banens tog og biler og gore ophold når som helst og hvor som helst under sin rundrejse. 10-turs kortet er et klippekort med 10 enkeltrejser, der giver 40 pr. rabat på enkeltbilletprisen. Kortet er gyldigt et år og kan med fordel benyttes af dem, der rejser meget, men ikke har brug for måneds- eller årskort.



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



Endelig har det den fordel, at rejser man flere sammen – f. eks. fire eller fem personer – kan man nøjes med at købe et klippekort, det kan nemlig benyttes af flere.

### Bedre service udbedes

Som jernbaneven fryder man sig hver gang, man hører eller læser om fremskridt, nyt initiativ, nye befordringer og andre glædelige ting vedrørende banerne. Til gengæld bliver man bedrovet, når det modsatte er tilfældet, f. eks. dårlig orientering og betjening, der har til følge, at banerne mister kunder og dermed indtægter. – Et enkelt eksempel vil vise det.

For nogen tid siden var jeg på udflugt med en mindre forening til en by, hvortil fører en privatbane, men deltagerne var kommet til stedet i biler. En del af selskabet ville imidlertid gerne tidligt hjem, og for at orientere mig, gik jeg over på stationen for at undersøge togtiderne. Stationen var imidlertid ubetjent, og der fandtes ikke engang et koreplansopslag, og på kroen vidste man ikke, hvornår toget gik, men derimod hvornår rutebilen kørte, og resultatet blev derfor, at vi tog med rutebilen hjem.

Dette viser, at der er noget galt med jernbanedriften. Det er jo ikke nok, banen eksisterer, den må også have noget at køre med, og den bør først og fremmest selv gå i spidsen med hensyn til at sørge for at få transporter, da det ellers ender med, at den bliver nedlagt, ligesom det desværre som bekendt er sket med mange af vore privatbaner.

Det er en stor fejl, at der ikke findes en koreplan i ventesalen, og man har vel også lov til at sige, det er en fejl, at den lige overfor beliggende kro heller ikke er i besiddelse af en koreplan.

At transporten med toget samtidig er mere end dobbelt så dyr som med rutebilen animerer jo heller ikke til, at folk foretrækker tog fremfor rutebil, tværtimod så bidrager det til, at togene affolkes, medens rutebilerne samtidig overfyldes.

Efter min mening er midlerne til fremskaffelse af mere persontransport med banerne bl. a. bedre orientering og reklamering samt nedsættelse af taksterne.

O. B.

## MODEL JERNBANE

### Svar til B.H. om smalsporbaner

der i »Jernbane-Bladet« nr. 2, 1964, stillede visse spørgsmål vedrørende ABA.

Svarene er ikke fuldstændige, men for-

håbentlig tilstrækkeligt indgående til i hvert fald i nogen udstrækning at »dække« I 0vrigt er en gennem en meget lang årrække ABA-ansat vor hjemmelsmand.

#### 1) Skruebremsen.

For ibrugtagning af vacuumbremse (maks.hast. var da 30 km) fremførtes togene på vægtstangsbremse. Denne blev betjent fra en E- eller pakvogn, hvori var anbragt en med håndsving betjent spindel, hvorfra var fort et snoretræk anbragt på trisser langs vogntagene. Så vidt erindres højst 3 personvogne foruden pakvognen, der altså var bremsevogn.

Vi vil forsøge senere at finde billede af denne specialitet, hvis det viser sig muligt, men til landsarkivet i Åbenrå blev i hvert fald i sin tid afleveret tegning af denne bremseanordning under det rullende materiel.

#### 2) Længstlevende loko.

ABA havde ved likvidationen alle sine loko nogenlunde driftsklare. Afhændelsen er ikke helt klar, men formentlig var det sådan, at når bortses fra Sønderborg Gasværks kob, gik resten til Petersen & Albæk til ophugning.

Det må her erindres, at de 3 store loko ikke var amtsbanernes ejendom. Disse loko var sammen med 30 åbne godsvogne købt af et konsortium under navnet »Det nordiske Jernbanebyggeselskab«, for hvilket daværende driftsbestyrer Hugo Tietze var forretningsforende direktor. Dette sidst omtalte materiel havde været benyt-

tet på meterspret feltbane under første verdenskrig, og vognene vistnok solgt til Afrika.

Det er formentlig bekendt, at eks-ABA loko i hvert fald pr. nytår 1962 figurerede som aktive på DR-lokofortegnelse.

#### 3) Overfærget loko ca. 1923.

Det er rigtigt, at der da blev færget et loko over Alssund, det var en af HAJ's maskiner, der for et tidsrum af ca. 1 år var udlejet til ABA. Maskinens nr. kan ikke erindres, men også dette spørgsmål kan besvares i landsarkivet i Åbenrå.

#### 4) Sporforbindelse AAJ-HAJ.

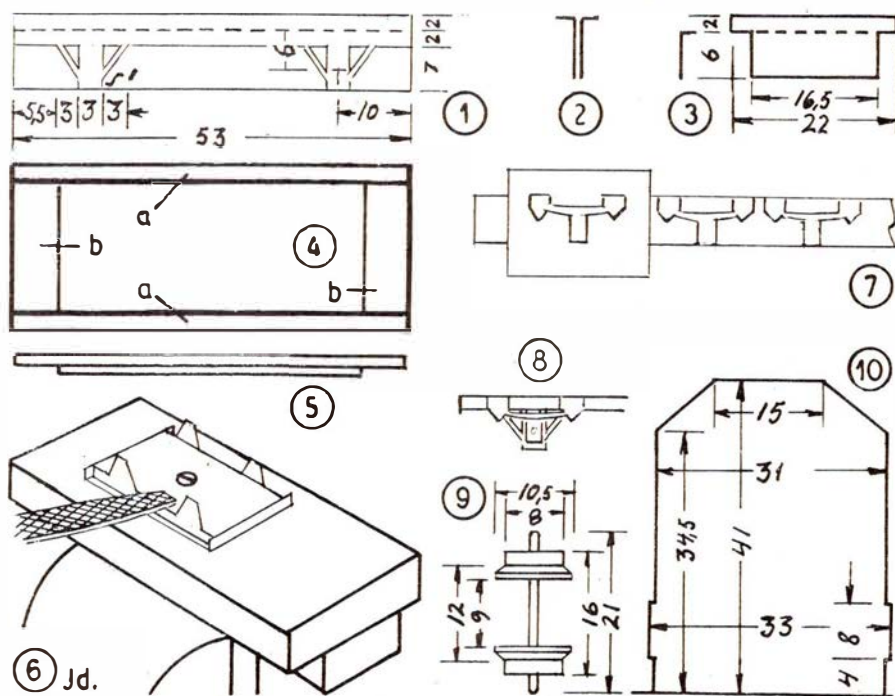
Dette spørgsmål må besvares benægtende, der har ikke eksisteret en sådan overgangsmulighed. Mon det ikke er et eller flere periodevis ret talrige (og ret udstrakte) HAJ-mergelbanespor, der tænkes på. I hvert fald har disse på flere punkter passeret statsbanen Bredebro-Rodekro.

### Vi bygger smalspor-vogne

I de foregående numre af bladet har vi mere holdt os til den historiske omtale af de smalsporede Horsens-baner.

Denne gang begynder vi på en byggevejledning til Horsens-Torring og Horsens-Bryrup jernbaners godsvogne, idet vi bringer konstruktionsbeskrivelsen til en undervogn. Forskellige vognkasser vil senere blive omtalt.

Undervognen kan bruges til såvel banernes lukkede godsvogne, litra F, som til deres åbne godsvogne, litra J og G, der



Arbejdstegning til smalsporvogne

## Sønderborg

### ELLEN KNUDSEN

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

### 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

### K F U M pensionat

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

### BP Servicestation

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

## Tønder

### Lange's TAPET OG FARVE

Voksdug - Rullegardiner  
Østergade 11 - Tønder - Telf. 2 27 60

### Hans Petersen

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

### Tønder Andels-Slagteri

Udsalget Vestergade 72, Tønder  
Telefon 2 17 30

### Blenners Dampvaskeri

Skibbrogade 2, Tønder, tlf. 2 22 68

### A. BECKER

Bageri - Konditori  
Søndergade 16, Tønder, tlf. 2 14 54

## Esbjerg

holger alexandersen

### MØBLER

Møbler i alle stilarter  
Strandbysvinget - Esbjerg  
Tlf. 2 70 52 - 2 87 16

HOLD DEM TIL VOLVO —  
den holder til DEM

### J. ØSTERGAARD VEJVAD

aut. VOLVO forhandler  
Samsøgade 2 - Esbjerg - 2 55 55

### ESBJERG EKSPORTMARKED

Damekonfektion - Kjoler  
Trikotage - Udstyr - Babyudstyr

### BUNDGAARD TEXTIL

Strandbygade 4 - Esbjerg

### Banepersonalet anbefales Vesterbyens Farvehandel

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

## 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



**VULKAN**  
Radio og TV  
INDEN M. JACOBSEN · SKARRÆK · TELF. 51151

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

## Ringkøbing

### A. Josefsen

Blomster - Kranse - Dekorationer  
Sig det med blomster  
Nygade 23 - Ringkøbing - Tlf. 29

### W. Meinertz Olesen

Aut. installatør  
Bredgade 10 - Ringkøbing  
Tlf. 531 og 501

## Lemvig

### Kul - Koks - Cinders

### Brændselolie



TELEFON \*2 13 66

### P. P. Madsen

Handelsgartner  
Østergade 6 - Lemvig - Tlf. 365  
„Sig det med blomster“

### Skjern Cyklelager

Cykler - Cykledele  
Auto-cykler  
Tværgade 2 - Skjern - Telf. 176

### Dan Ballesgaard

Handelsgartner  
Vesterport - Varde  
Tlf. 618

### Damesalon „FIX“

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

### P. N. PETERSEN

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

### Landbosparekassen for Ribe og Omegn

Torvet - i byens centrum  
Telf. Ribe 40 og 524

var litrabetegnelsen på henholdsvis de lavsidede og højsidede godsvogne.

Men inden De begynder på noget, må De hellere se, om det overhovedet er muligt at anskaffe de nødvendige hjulsæt. Der findes kun to fabrikater at vælge imellem, ROKAL med forniklede metalhjul, og ZEUGE-TT med plastichjul, men ikke alle modelbaneforhandlere kender disse to fabrikater.

Byggevejledningen her er udarbejdet med anvendelse af Rokal-hjul for øje.

Materialet til undervognen er 0,5 mm messingplade, der bruges både til længdedragerne med akselgafler og pufferplanker.

Længdedragerne fremstilles efter fig. 1, der viser alle nødvendige mål. Til hver længdedrager bruger vi et rektangulært messingstykke, 11×53 mm. Den punkterede linie angiver en bukkelinie efter hvilken vi ombukker en vinkelret flig.

Denne flig ombukkes i skruestikken, idet selve fligen fastklemmes mellem skruestikens kæber, og den øvrige pladedel ombukkes ved presning med en lille træplade, som vi også bruger som mellem-læg, når vi med lette hammerslag vil frembringe en skarp vinkel på pladen.

Såfremt vi fastklemmer den brede del af pladen i skruestikken og ombukker den smalle flig og evt. hamrer direkte på denne, er vi absolut sikre på én ting, nemlig at der opstår spændinger i længdedrageren, der vil slå sig, og hermed være komplet uegnet til formålet.

Længdedragerne fremstilles parvis, idet de skal være parvis ens, med nøjagtig samme akselhøjde og med nøjagtig akselafstand. Dette er nemlig en nødvendig forudsætning for at give vognen et fejlfrit løb.

Så snart vi har bukket to længdedragerne, lodder vi dem klatvis sammen. En lille tinklat i hver ende er tilstrækkelig til at sikre længdedragerens »sammenhold« under den videre bearbejdning.

Herefter fremstiller vi akselgaflerne, der saves ud med en fintandet sav (f. eks. radiosav). Trekkanterne i akselgaflerne kan udelades, hvilket giver akselgaflerne større styrke, men samtidig får dem til at virke mindre naturlige.

Ved udsavningen må længdedragerens

højde helst være mindst 2,5 mm. Grunden hertil er anført under teksten til fig. 5.

Hullerne til akslerne bores inden længdedragerne skilles ad igen. Dette sker med en opvarmet loddekolbe.

Pufferplankerne fremstilles efter fig. 3. Bukkes efter den punkterede linie.

Fig. 4 viser samlingen af længdedragerne og pufferplanker. Samlingen foretages med lodning og ved hjælp af en retvinklet skabelon.

Skabelonen vises set fra kant på fig. 5. Skabelonen består af to messingplader, begge 16,5 mm brede. Dette svarer til længdedragerens (a) indbyrdes afstand, og til bredden af pufferplankernes 16,5 mm brede flig (b).

Skabelonens øverste plade er 2×53 mm, den nederste plade er 0,5×40 mm.

Formålet med skabelonen fremgår af fig. 6. Her ser vi skabelonen fastskruet i et andet hjælpeværktøj, en arbejdsplade 5×15 cm. Denne fastklemmes i skruestikken. På denne måde fastholder skabelonen begge pufferplanker samt sikrer den rette afstand mellem længdedragerne og sørger samtidig for at undervognens sammenføjer bliver retvinklede.

Efter lodningegn filer vi længdedragerne ned, indtil de flugter med skabelonens flade. På denne måde bliver længdedragerne garanteret lige overalt.

Akselkasser, fjedre og fjederophæng fremstilles efter fig. 7, der er tegnet i fuld HO-størrelse. Vi fremstiller først en tegneskabelon i en lille plade. Efter denne oprider vi det ønskede antal »akselkasser med tilbehør« på en 6 mm bred og 1 mm tyk messingstrimmel, hvorefter vi dels savrer og dels filer dem ud.

Til sidst loddes de fast på den udvendige side af længdedragerne, fig. 8.

Da den påloddede akselkasse er 1 mm tyk, tåler den godt en 0,5–0,75 mm dyb udboring fra bagsiden, svarende til det anvendte hjulsæts akselhals.

Fig. 9 viser et ROKAL-hjulsæt i naturlig HO-størrelse. Hjulsættet er af metal, og det ene hjul er isoleret fra akslen ved hjælp af en lille fiberbøsning.

ROKAL-hjulene indsættes i akselgaflerne således, at begge de isolerede hjul vender mod samme længdedrager. Samtidig anbringes en lille, kun 0,25 mm tyk isolationskive på akselhalsen op til hjulet. Herved undgår man, at det isolerede hjul kommer i berøring med akselgaflen under kørslen. Er dette tilfældet, opnår man bare en kortslutning, da vi benytter os af to-skinne systemet.

Ved sammenkobling af flere vogne må man sørge for, at de isolerede hjul alle vender ud mod samme skinne, medmindre man isolerer koblingerne fra undervognene.

Alle de her nævnte forsigtighedsregler kan man lykkeligt undgå, såfremt man bruger ZEUGE-TT-hjul, der er fremstillet af plastic, hvor man jo har al den isolation man kan ønske sig.

Men prov nu først at se, hvilke hjul typer, De er i stand til at få på Deres egn.

Fig. 10 viser konstruktionsprofilen for en smalsporet modelbane. Sammenlign med det virkelige konstruktionsprofil i nr. 1, 1964.

(Fortsættes).

J. B. Dyrkilde.

## FOTO hobby

### Kameraet fører dagbog

Det er hverdagens billeder, der taler det stærkeste sprog. Har De altid Deres kamera med, når De går hjemmefra?

For langt de flestes vedkommende vil svaret blive nej. Men det er forkert. Det moderne kamera, fylder og vejer så lidt, at det altid vil kunne finde plads i lom-

men, tasken eller bilens handskerum.

Man behøver ikke være fanatisk amatør-fotograf for altid at have et skudklart fotoapparat ved hånden, og der kan udmærket gå uger eller måneder for der bliver brug for det, men den dag motivet er der, så vil De være glad for, at kameraet ikke ligger derhjemme i skabet.

## NORDELEKTRO <sup>A/S</sup>

MOTORER - DYNAMOER - REPARATIONER

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

FABRIKSINSTALLATIONER & AUTOMATISKE ANLÆG

— og pengene sætter vi i

ESBJERG AFDELING

Tlf. (051 2 68 11



## 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

Ryesgade 28 - Telf. Århus 2 40 26

### Maja Gammelgaard

BOGHANDEL

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

### TRAULS

Erichsens efft.

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

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

### Tobaksforretningen

Jærgergårdsgade 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 efft.  
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 efft.

Henning Jensen  
Fredericiagade 48 - Århus  
Tlf. 2 02 69

Vi mødes i

### E-B-M

Østergade 1 - Århus - tlf. 2 17 77

### TRØJBORG

Akvarie- og fugleforretning  
Otto Rudsgade 46, Århus, tlf. 6 87 62  
Alt i fiskestænger,  
liner og tilbehør  
Friske sandorme hver dag

### Mølleengens Kolonial

Marstrandsgade 36 - Århus  
Telefon 2 67 34  
Kun 1. kl. kolonial - konserves -  
tobaksvarer og spirituosa  
Husk - vor ekstrafine kaffe

Gå til ...

### „PELSSTUEN“

Nr. Allé 45, Århus, tlf. 3 14 04  
Pelse - Kåber - Hatte  
Reparationer udføres.  
Rimelige priser.

### Dyp i DYRUPs farver fra Langenæs Farvehandel

Skanderborgvej 20, Århus, tlf. 4 54 00  
Tapeter - Farver - Linoleum  
Tæpper

## 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 repareres  
på eget værksted

### Viby Fuglehandel

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

### RØNDE TANDTEKNIK

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

Har man sit kamera med sig, har man mulighed og middel til at fastholde en begivenhed eller en oplevelse, der måske ellers var gået i glemmebogen eller som i årenes løb ville blive fortegnet til ukendelighed.

Og så er det tilmed morsomt at være på pletten med kameraet.

Fotoapparatet er for de fleste mennesket stykke feriebagage. Og nu er det jo netop ferietid. Det har det akkurat ligesom kufferten, den ligger også hengemt de 48 uger af året, og det er synd. Kameraet skal være med i hverdagen. Det er hverdag størstedelen af tiden, og hverdagens billeder er nok dem, der taler bedst og stærkest. Hverdagen rummer også de bedste og mest varierende motiver. Forum Romanum ser ens ud på de fleste amatør billeder, og selv om det er et kært minde om en dejlig sommerferie, så siger billeder af livet i ens egen by af ens arbejdskammerater og venner meget mere. Det kan tit være svært at huske oplevelser, der ligger nogle få år tilbage, men kan man slå op i sine fotoalbums, vælger minderne frem. Man kan pludselig huske nøjagtigt, hvad der skete, personerne bliver lyslevende, og glemte navne dukker frem igen.

Der var engang, at det at skrive var en ædel kunst, når det drejede sig om at føre dagbog, og den kunst dyrkedes af både høj og lav til glæde for samtiden, men måske endnu mere for eftertiden, der i de gamle skrifter har fået et uvurderligt kildemateriale.

Men kunsten er i det store glemt. Det tager tid at skrive brev, og tid har nutiden som bekendt for lidt af, det er lettere i dag at gribe telefonen. Det tager også tid at føre dagbog.

Fritiden er ganske vist længere end nogensinde tidligere, men der er til gengæld også blevet mere at bruge den til, og der er måske ikke noget at sige til, at man er or i hoved og øjne af en hel aften fjernsynskikkeri, ikke har lyst til at sætte sig hen og skrive for at nedfælde en betragtning om en dags gerninger og tanker.

Men her er det, at vi i dag har noget, man ikke ejede i fortiden. Det moderne og næsten ufejlbarlige fotoapparat, der trofast kan indsamle alle dagens begiven-

heder og minder, som vi ønsker at bevare, blot vi vil gøre os den lille ulejlighed at have det hos os, hvor vi færdes, så er det kun at trykke på udloseren, og vi har dagens oplevelser hjemme. – Rigtigt, ikke?

Knud Sidal.

### Fototekniske udtryk

Vi støder tit og ofte på tekniske foto-forklarende ord, som mange amatører ikke forstår et kuk af, fordi ingen har forklaret det for dem, og det kan mange gange være temmelig forvirrende med sådanne ord. Jeg tænker ikke så meget på gamle drevne amatører, for de har som regel sat sig ind i ordenes betydning efterhånden, men vi vedbliver jo at få nye medlemmer i foto-hobbyen, for hvilke det må være af betydning at vide lidt om det, de læser sig til i anvisninger o. l.

Jeg har derfor prøvet på at samle nogle af disse ord i nedennævnte og vedføje lidt forklaring dertil. Det drejer sig om både farve og sort-hvid fotoord.

*Afstandsindstilling* består i at indstille objektivet, så det tegner et skarpt billede af en genstand, der befinder sig i en given afstand fra kameraet.

*Afstandsmåler*. Et optisk instrument, hvorved kameraet indstilles nøjagtig på motivets afstand. Når man kikker ind i det, ser man enten to forskellige billeder af motivet eller et billede, der er delt i to adskilte halvdele. Ved at dreje på et hjul får man de to billeder til at falde sammen til et helt billede. Er måleren koblet sammen med objektivet, vil kameraet automatisk være indstillet korrekt. I modsat fald vil hjulets stilling i forhold til en tal-skala angive, på hvilken afstand objektivet skal indstilles.

*Blænder* eller *blænderåbning* angiver størrelsen af den åbning, gennem hvilken lys kan passere gennem objektivet. Denne åbning kan varieres. Jo større åbning (det vil sige jo lavere talværdi) blænderen indstilles på, des hurtigere virker objektivet. Nedblænding, der består i at gøre åbningen mindre, gør objektivet langsommere, men forøger skarphedsdybden. (Se under dette).

*Brændvidden* er afstanden mellem objektivet og filmens overflade, når objek-

tivet er indstillet på uendeligt. Bortset fra enkelte kameraer er brændvidden i centimeter indgraveret i objektivfatningen, som regel er den stor på store kameraer og lille på små kameraer. Et objektiv med lang brændvidde dækker et mindre synsfelt end et med kort brændvidde, og på et givet filmformat tegner det et større billede af motivet. Objektiver med en lang brændvidde virker som en kikkert. F. eks. et teleobjektiv.

*Differencierende skarphedsindstilling* er det modsatte af at arbejde med stor skarphedsdybde. Man indstiller kun skarpt på visse planer og lader resten stå udvisket, altså uklart.

*Diffusionskærm* eller spredeskærm er en skærm, der kan anbringes foran på en lampes reflektor. En ståltrådsring med et

**De Skulle Brug**



**KAMERERA OG FILM**



DA FÅR

**De Smukke Billeder**

## Esbjerg og Omegns Sparekasse

Kongensgade 58 – Esbjerg

## Feriefilm - fotoudstyr og Deres nye kamera

køber De med fordel og sagkyndig service hos

**FOTO SPECIAL - Vimmelskiftet 47**

— midt i Københavns hyggelige gågade

## Sjælland

### Legetøjsmagasinet

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

### Sparekassen for Ringsted og Omegn

Telefon \*222

### REKORD-VASK

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

### Holsted Andelsmejeri

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

## Alex Christensen

statsaut. el-installatør



Alting i  
EL-ting

Torvet 9 - Hillerød - tlf. \*4041

### Hundested Maskinværksted og Centralvarmeservice

Knud, Henning og Godtfred Hansen  
Telf. Hundested 555

### Jernbanerestauranten

Frederiksværk st. - Tlf. 791  
Frisklavet kaffe - Varme pølser  
Smørrebrød - Sodavand  
Alkohol frit øl  
Smørrebrød leveres ud af huset

### BP SERVICE STATION

Københavnsvej 11 - Vordingborg  
Telefon 1923  
Benzin - olie - vask - smøring  
Hjulafbalancering - lygteindstilling  
hurtig-opladning - tændrørs-service

## Hillerød

# Monopol

Tøj for mandfolk  
Slotsgade 43 . Hillerød . tlf. 326

## Lolland-Falster

Alt i uniformer  
skræderi  
og målkonfektion

### W. B. Jørgensen

Vestergade 26 - Stubbekøbing  
Snit - kvalitet - pasform

### Nakskov Mælkeforsyning

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

TEKNIK fra

### John Sørensen

El - sanitet - varme  
Søndergade 41 - Nakskov  
tlf. 178 - 678

## Bramminge

### LANDBOSPAREKASSEN for Ribe og Omegn

Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

### Bramminge Boghandel

Bent Schack  
Storegade 13 . Bramminge  
Telefon 7 30 61

Drejer det sig om sko ...

### Den Gyldne Støvle

Adelgade 47, Hobro, tlf. 2 13 20  
og  
NYE SKO  
Kirkestræde, Randers, tlf. 2 87 45

## Skanderborg

Spare- og Laanekassen  
for  
Skanderborg og Omegn  
Telf. 37

## GARDIN-HUSET

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

## Horsens

### Landbosparekassen i Horsens

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

### SVEND ANDERSEN

Søndergade 15, Horsens  
Tlf. 2 52 08  
Moderne nutidsmøbler

## Herning

Køb altid slagtervarer i  
„ABC Supermarked“  
H. C. Ørstedesvej 31, Herning.  
Tlf. 3932

### WASCATOR vaskesalon

Skoletvej 8, Herning, tlf. 4757  
Våd, tør og rullevask  
Nyt: 48 timers skjortevaske

### BISON

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

### AUTORUDER

monteres ekspres.

### ARNE HOLME

Søndergade 3. Tlf. Hammerum 55



egnet stof – musselin, kalkerpapir eller lignende – spændt ud over den og på en eller anden måde fæstnet til reflektoren kan bruges.

*Diffusionsskive* benævnes også blødtegner. Er en forsatsoptik, der resulterer i en udviskning af konturerne, uden at billedet bliver uskarpt.

*Dobbelt udtræk.* Nogle kameraer med bælg er forsynet med såkaldt dobbelt udtræk, hvorved afstanden mellem objektiv og film kan forlænges, således at motiver på korte afstande under 1 m kan gengives skarpt.

*Eksposering* er den handling at lade lyset falde gennem objektivet og ind på filmen, så der dannes sig et billede. For meget lys på farvefilm giver på farvebillede skygger uden detaljer og blege farver. For lidt lys giver højlys uden detaljer og farver, der er mørkere end originalens. Selv om de nyere farvefilm har et stort eksposeringsspillerum, er dette spillerum dog langt mindre end på sort-hvide film, og det er derfor vigtigt at eksposere rigtigt.

*Eksposeringstid* er det tidsrum hvori en fotografisk hinde udsættes for lys.

*Farvefølsomhed* er filmens evne til at gengive det fotograferede motivs farver mere eller mindre korrekt i sorte, grå og hvide toner. Ortokromatiske film er mindre farvefølsomme end pankromatiske.

Farvefølsomheden kan yderligere påvirkes af forskellige filtre, som sættes på kameraet.

(Fortsættes). K.S.

## Personalia

### Ballerup

Trafikkontrollør S. A. Rosman, Ballerup, er udnævnt til stationsforstander ved Ballerup st, for stfst. C. A. Schlosser har søgt afsked på grund af alder (67 år).

### Allerød

Trafikkontrollør S. O. Rasmussen, Esbjerg, er udnævnt til stationsforstander

ved Allerød st, hvor stfst. K. A. Madsen har søgt afsked på grund af alder (68 år).

### Sønder-Onsild

Stationsmester T. Sørensen, Jejsing, er efter ans. flyttet til Sønder-Onsild, hvor stfst. M. Hansen har søgt afsked på grund af alder (69 år).

### Bjerregrav

Trafikekspedient K. P. G. Hansen, Øster-Doense, er udnævnt til stationsmester i Bjerregrav, hvor stfst. H. M. C. Thomsen er død (58 år).

## Dødsfald

Trafikkontrollør O. B. Wellejus, fh rejsebureauet Kh, 92 år.

Togfører E. C. Hvolby, fh Århus, 88 år.

Trafikkontrollør E. E. Eriksen, fh Søfartsvæsenet, 87 år.

Overbaneformand O. Voldfram, fh Vigerslev, 84 år.

Lokofører O. H. Christensen, fh Skanderborg, 83 år.

Overbaneformand J. Frederiksen, fh Ålborg, 81 år.

Lokofører M. V. Andersen, fh mdt Gb, 79 år.

Lokofører J. C. H. Kok, fh Århus, 79 år.

Stationsforstander Aa. Windelov, OHJ

Nykøbing Sj 1916-56, 78 år.

Lokoførmand K. Vindberg, ETJ, Eebeltoft, 76 år.

Togfører I. C. Pallesen, fh Struer, 74 år.

Rangermester G. Andersen, fh Korsør, 73 år.

Lokofører M. P. M. Hansen (SFJ) fh Nyborg, 73 år.

Togfører J. M. C. Steenskov, fh Århus, 73 år.

Overbaneformand P. Danielsen, fh Århus, 71 år.

Lokofører C. S. J. Hobo, fh mdt Helgoland, 70 år.

Overportør Sv. C. Christensen, fh Gb, 69 år.

Lokofører O. Birkelund, fh Århus, 67 år.

Overportør R. H. Hochapfel, fh Gb, 67 år.

### Byttelejlighed

Randers – København.

Haves i Randers: 2 værelser m. fjernvarme, aitan og bad, intet indskud, månedlig leje 125,00 kr.

Ønskes: Alt har interesse.

Henvendelse: B. Christensen, Tejn Allé 6, Kastrup. Telf. 50 81 60.

## Forenings-nyt

### Frimærkeudstilling

Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds Hobbyafdeling har modtaget opfordring til frimærkesamlerne om at deltage i:

4. Europæiske Frimærkeudstilling for Jernbanepersonale, der arrangeres af Bundesbahn-Sozialwerk's Filatelistforening under protektorat af Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles de Cheminots (FISAIC) i dagene 25.-28. september 1964 i Mainz, Tyskland.

Ret til at deltage har alle jernbanefolk, der driver filateliens som hobby, og som er medlem af en under FISAIC tilsluttet forening. I Danmark DJIF's Filatelistklub.

Fristen for tilmeldelse er ved at være sluttet, når dette blad udkommer, men vi har søgt om dispensation, og kun såfremt denne gives, kan vi modtage nye tilmeldelser til udstillingen.

Nærmere ved henvendelse til Filatelistklubbens sekretær, som også modtager indmeldelse af nye medlemmer:

Johs. Christoffersen, Rosenvangs Allé 20, Århus C.

### International kunstudstilling

Under FISAIC's auspicer arrangeres i Paris fra 25. oktober til 15. november 1964 den 7. internationale kunstudstilling for jernbanepersonale.

Udstillingen er åben for:

- a) Malerkunst (alle former),
- b) Grafik (alle former),  
(max. storelser 0,81×0,65),

Fredericia Byes og Omegns  
Spare- og Laanekasse

Deres Bank —

ESBJERG BANK

AKTIESELSKAB

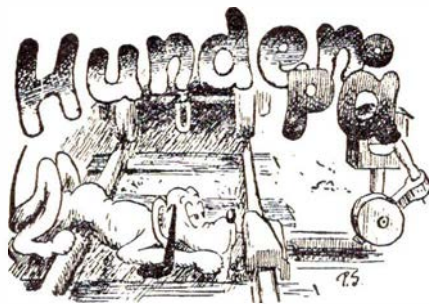
— den lokale bank

- c) Skulptur,
- d) Graving.

Adkomst til at udstille har jernbane-personale, både aktive og pensionister samt deres hustruer, hver deltager med højst 3 værker i hver af de ovennævnte kategorier, dog må man sikkert forud for afsendelsen foretage en udvælgelse under hensyn til de pladsmuligheder, udstillingen giver hvert land.

Den bedste udførelse af samtlige genrer vil blive præmieret med FISAIC's guld-medalje. Ydermere i hver kategori tildeles en første, anden, tredje og fjerde præmie. Derudover efter dommernes skøn et antal diplomer og medaljer.

Nærmere oplysninger og udstillingsregler kan rekvireres hos sekretæren for Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds Hobbyafdeling, Gunnar Aarslev, Riisvang Allé 49, Århus N.



## Næstsidste nyt!

### Med DSB bus ad Køgevejen

– Har De aldrig kort i bus andre steder i landet?

– Jo ...

– Nå, ja for mange steder, næsten utallige steder, er busruterne betydeligt smukkere landskabeligt set end på turen ad Køgevejen. På sine steder er Kobenhavns-turen direkte modbydelig ...

– Men dog ...

– I hvert fald er den direkte modbydelig fra Koge by og til Cordosa-svinget, hvor der er fyldt med forskelligartede lugte og grimme plankeværkshuse. Af og til er lugten så streng, at passagererne sidder og kigger mistænksomt på hinanden.

– Det har vi aldrig oplevet.

– Og, fortsatte vor vrede læser, De skriver, at det kun er dem, der tager turen en enkelt gang imellem, der er utilfredse. Nu har jeg kort den indtil lede hver eneste dag i cirka 5 år. Jeg har aldrig set noget kont ved turen ... Det vil sige, enkelte steder ind ad ruten er der måske lidt opmuntrende landskaber.

– Tak.

### Ny DSB bilrute?

En vred mand, der var kommet for sent til en DSB-rutebil kom farende hen til billetsalget på stationen med følgende bemærkning:

– Ja, DSB's rutebiler korer også ad helvede til!

Hvortil billetsælgeren meget rolig svarede:

– Så – hvornår har DSB overtaget koncession dertil?

### Nå, på den måde

– Forst gav han mig en, så min næse begyndte at bløde, så smadrede han øjet på mig, og så fik jeg en »skalle« ...

– Ja, men hvad gjorde du så, tog du roligt mod kløene?

– Hvad skulle jeg gøre andet – jeg havde jo 2 pilsnere i hver hånd!

### Fra pakhuset

– Da jeg antog Dem, sagde De, at De aldrig blev træt, og nu bestiller De ikke noget?

– Jamen hr. godsekspeditor, det er jo netop derfor, at jeg aldrig bliver træt!

### Underudviklet!? – Ikke hos os!

– Hvor er vi egentlig fattige herhjemme. Jeg var i Venedig med de mange herlige broer!

– I den retning er vi virkelig godt af-lagt, – vi har da både Lange-, Knippels-, Storm-, Norre-, Sonder-, Øster- og Vesterbro – – og så Rybro – ikke at forglemme!

### Det skal nok passe

– Nej, der er rimeligvis ingen, der vil savne mig, om jeg gik bort. Min kone i hvert fald ikke!

– Måske ikke, men hendes nye mand – for hun gifter sig nok hurtigt igen!

### Akrobat, Oh!!

Slagteren havde solgt kodet af en gammel ko som kalvekod, – og til sit forsvar sagde han, at den var så gammel, at den vitterligt gik i barndom!

### Lille Doktor, hvad nu –!?

– Ja, De må holde op med at ryge!

– Jeg har aldrig smagt tobak!

– Jamen, så må De give afkald på spiritus!

– Jeg er total-afholdende!

– Og gå tidligt i seng!

– Det gør jeg allerede om formiddagen, jeg er jo nattevagt!

– Ja, hvis der ikke er eet eller andet, jeg kan forbyde Dem, så kan jeg nok ikke hjælpe Dem!

### En fysisk bæreevne

Han drak, så han dejsede omkuld – – og alligevel påstod han altid, at det var spiritussen, der holdt ham oppe!

### Og så var der ...

manden, der var så ked af det, at han blev ligeglad!

**LIND HANSEN**

KULTORVET 14 • C. 6268

LEVERANDØR AF CLUCHEER  
OG BILLED MATERIALE  
TIL DE MEST BETYDENDE  
DAG- OG UGEBLADE I KØ-  
BENHAVN OG PROVINSEN

## BOG-anmeldelser

### Railway Holiday in France.

190 sider, 43 fotos plus kort. David and Charles Ltd., Dawlish. Ca. kr. 30,00.

Dette er en morsom bog skrevet af en jernbane-entusiast, der har holdt ferie i Frankrig og set franske jernbaner med engelske øjne. Og det bliver sagen ikke ringere af.

Her behandles de store såvel som de små jernbaner, og det er vel næppe de små, der i dag forekommer mindst romantiske.

Bogen er den første i en serie, hvor de to næste vil fortælle om det nordlige Norge-Sverige og Østrig.

### Weltkunst Geschichte.

736 sider, 599 illustrationer, 122 farvetavler. Deutsche Buch-Gemeinschaft, Darmstadt.

Atter en fremragende bog fra denne klub om verdenskunsten. Det er efterhånden nogle stykker af forlagets bøger, der har været omtalt i Jernbane-Bladet, og trods det er det endnu engang en fornøjelse.

Bogens tekst er prima, det samme gælder billeder, og indbindingen gør den til en pryd for enhver bogreol.

Bogen har to bind og tæller så fremragende medarbejdere som dr. Inge Bolz-Augenstein, professor, dr. Peter Metz m. v. Jas.

## Randers

### Kiosk »Lervangen«

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

### DRONNINGBORG MØBELMONTERING

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

### Randers Styretøjs-service

Støberivej . Randers . Tlf. 2 06 72  
Styretøj repareres 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  
Burschesgade 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

### A/S BAGERMESTRENES RUGBRØDSFABRIK

Tlf. Randers 20368

## 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

## 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 - Konserves - Ekstrafin kaffe  
Vine og tobakker

### EJLER SCHAU

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

## Aalborg

### A/S Norvin & Larsen

ingeniør- og  
entreprenørforretning  
Udfører arbejder for DSB  
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

## Thisted

### Rosenbergs Farvehandel

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

Duge - Dyner - Udstyr

**Gjardin**  
**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

## 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

## Holstebro

### Banegårdskiosken Holstebro

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



M. Olesen

Aut. FORD-forhandler og reparatør  
Holstebro - Telf. 1700 (fl. linier)  
Salg og service

### Struervejs Isenkram

Struervej 38, Holstebro, tlf. 3 25 35  
Køkkenudstyr - Isenkram - Glas  
Nøgler  
Alt i gaveartikler

En god bog ... fra

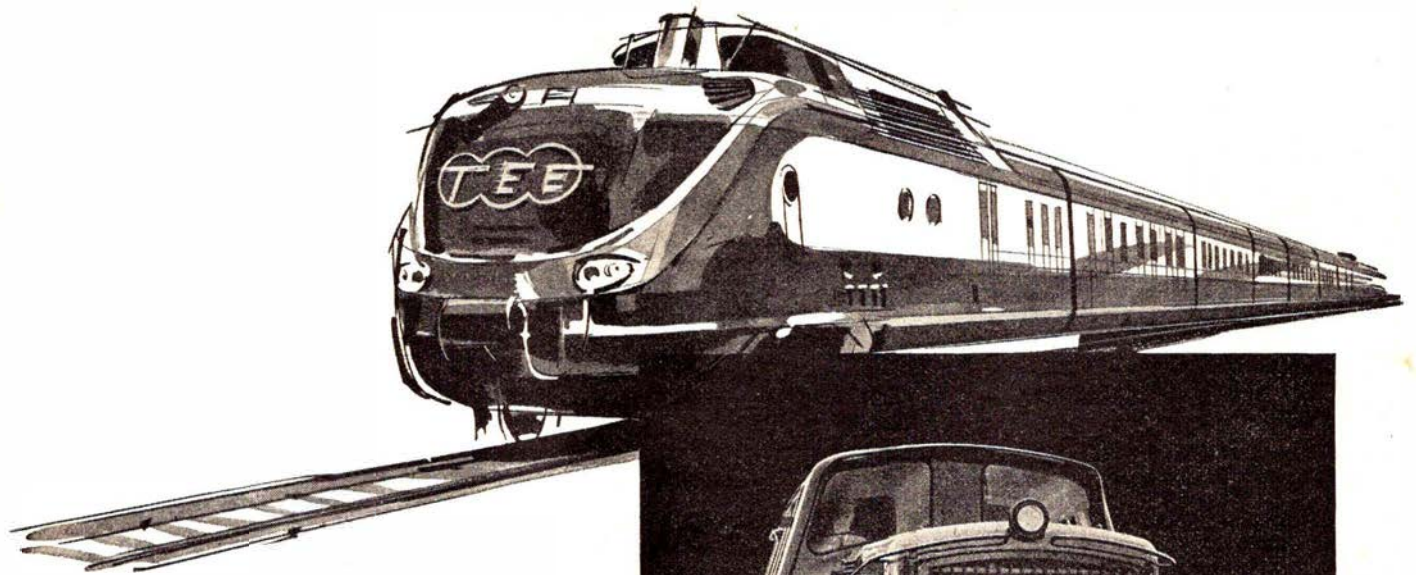
### HAGEN PETERSEN

Boghandel  
Nørregade 54, Holstebro, tlf. 2 27 20

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

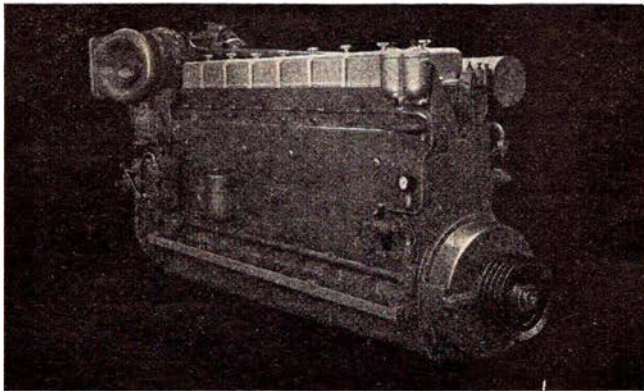
### A. Toft Jensen

Bispensgade 35 - Hjørring - Tlf. 519  
SKJOLD BURNE VINE



**M·A·N**

LEVERER



DIESELMOTORER  
MOTORTOG  
SPECIALVOGNE  
TIL  
***jernbanedrift***

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

**PROTECHNICO**  $\frac{1}{2}$

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