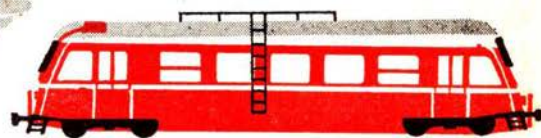
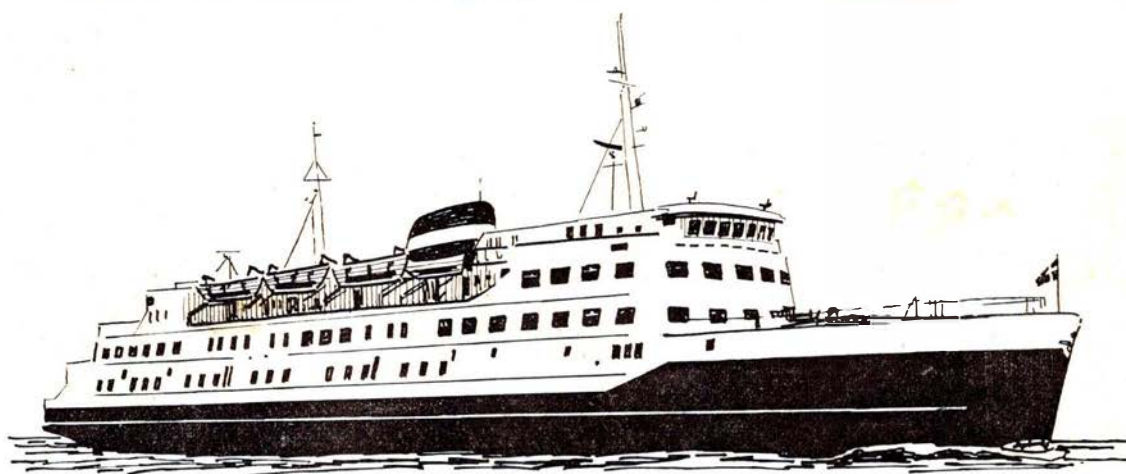


JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



M/F „FYNSHAV“

har SINUS

om bord...

Der er to SINUS SAMTALEANLÆG – et til brug for restaurationspersonalet og et andet for kommandobro, for- og agterbro, etc. i Statsbanernes nye færge på Fåborg–Mommærk ruten.

TAL med vore eksperter om de særlige fordele ved SINUS SAMTALEANLÆG.

SINUS leverer også DISA teknisk TV og HASLER trådløse personsøgeanlæg.

SINUS TELEFON A/S

KØBENHAVN: MI. *1788 - ÅRHUS: (061) *3 1788

21. ÅRGANG NR.

7

JULI 1964

Fredericia

Fredericia Dagblad

– eneste dagblad der trykkes i
Fredericia

EL HUSHJÆLPEN

Køkkenudstyr
Vendersgade 16, Fredericia
Tlf. 2 20 90

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

A. L. Christensen, Holbergsvej 39
Manufaktur – trikotage
Tlf. Fredericia 2 31 23

Bageri og Konditori



Vesterbrogade 34, Fredericia
Tlf. 2 10 06

EGON NIELSEN'S

Møbelhus
Fredericia – Tlf. (059) 2 42 42

BISON

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

TAULOV BRUGSFORENING

Taulov - Telefon 16

Brugsen Gredstedbro

Telefon 7

Aktieselskabet

Privatbanken for Viborg og Omegn

Telefon 2600

Lunderskov

Bank-Aktieselskabet
**Kolding Laane- og
Diskontokasse**
Lunderskovfilial – Tlf. 97

N. DAM NIELSEN

Papir- og tobakshandel
Lunderskov – Telefon 25

Lunderskov Farve og Tapet

Niels Jørgen Nielsen – Tlf. 290
Alt i malervarer
gulvbelægning – gulvtæpper

Struer

Gør som DSB –
lad de elektriske
installationer udføre af

K. JOCHUMSEN

H. Grønnes efft.
Østergade 23, Struer – Tlf. 5 11 44

Hammerum

„FOTO-BØRSEN“

Elmegade 15, Hammerum – Tlf. 100
– er byens gavebod –

Svendborg

Følg tiden med Omegauret fra –

EJNAR SØRENSEN

Banepladsen, Svendborg
Tlf. 21 05 31
– her er vi fagfolk –

Vi har altid noget nyt . . .

Jakob Christiansen Skotøj

v/ K. Christensen
Møllergade 30, Svendborg
Tlf. 21 05 63

Nakskov Mælkeforsyning

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

Sjælland

Holsted Andelsmejeri

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

Haarlev

Installationsforretning

Telefon 25
Alle el-reparationer og
installationer udføres

Verner Jørgensen

Tømrermester
Melbyvej – Melby
Udfører arbejder for privatbanerne
Telf. Liseleje 713

P. NORDSTEN A/S

Landbrugsmaskinfabrik
HILLERØD

HANS TOFTE'S BOGHANDEL

Slotsgade 22 - Hillerød - tlf. 132

Legetøjsmagasinet

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

Carl Weinreich AUTOGAARDEN

Holbæk – Tlf. 33

AMAGER-BILEN

Ring til

50 12 60

– og bliv tilfreds –

Oskar Jensen

Smedemester
Bogholderallé 27 – Vanløse
Udfører arbejder for DSB
Telf. 74 49 97

At gøre forretning uden reklame, er som
at blinke til en pige — — i mørke.



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^{st.} - 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«

JULI 1964

Dette nr. indeholder:

Midt i en sommertid	side 159
Månedens emner	» 160
Månedens foto	» 161
Erindres det	» 162
Den nye DSB færge »Fynshav«	» 163
Sagt og skrevet	» 165
Rutebil nyt	» 165
Farvel til en gammel ven	» 166
I få linier	» 167
Byvandring efter Horsens baner	» 168
Juni dagbogen	» 171
Privatbane nyt	» 172
Model jernbane	» 173
Foto hobby	» 174
Statsanstaltens årsberetning ...	» 177
Forenings nyt	» 177
Personalía	» 177
Bog anmeldelser	» 179
Hunden på	« 180

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

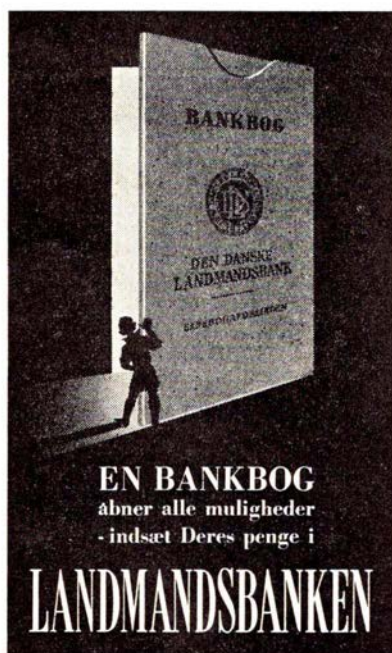
Dag- og ugeblade

Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark



Fredericia Byes og Omegns
Spare- og Laanekasse



Alt i
MANUFAKTUR

FREDERICIA
TELF. 2 12 42

Fredericia Mejeri A/S

Telf. *2 14 28

Fyens Stiftstidende

— Fyns største og bedste avis

I/S E. BONDO & CO.s EFTF.

Odense . telf. *12 18 64

LANDBRUGSMASKINER

Fyns Tidende

— bringer nyhederne
fra morgenstunden . . .

BORDEAUX
VINE
i udsøgte
Aargange

N.C. Rasmussen
VINIMPORTEN
VIN EN GROS
GRUNDLAGT 1878
S. STATIONSVEJ 42-44.
ODENSE.
TLF. 118181

Midt i en sommertid . . .

Juni causeri

At baner og rutebiler er udsat for en ublid konkurrence fra de mange, der anskaffer sig selvbefordring, er mindre morsomt for dem, der har at gøre med ledelsen af vore fælles trafikmidler. Selvmotoriseringen er godt på vej til at forandre vort samfund, og bilernes indtog i så godt som alle familier, vil blive endnu mere mærkbar for banerne. Der regnes med, at 80 pct. af Danmarks familier har bil om 15 år, ja, nogle vil endog have to eller flere biler. På grund af den stigende langturs rejselyst er der faktisk stigning i antal rejsende med banerne. Værre er det med rutebilerne, hvor man særlig om søndagen mærker nedgang i antal passagerer.

For manges vedkommende er indkørslen her halveret bare i de seneste år, og for nogles vedkommende ser det endnu værre ud. – På de tyndest befolkede strækninger i Vest- og Sønderjylland er der tale om, at det slet ikke mere kan betale sig at køre om søndagen, og flere ruter har der måttet indstille søndagskørslen. Tidligere var søndagen den dag, hvor der var mest at bestille. Banerne har altid haft den største indtægt på persontrafikken – og det er en svaghed. Eksempler fra udlandet viser, at hvor godsindtægten er den største, er rentabiliteten bedst. I Danmark er

problemet for banerne, at de savner massetransporterne. – De giver penge og kan køre i konkurrence med lastbilerne. Det er på høje tid at få togene gjort så komfortable som overhovedet muligt, hvis man vil have en chance for at holde folk på skinnerne. Når 80 pct. af alle husstande har egen bil i 1980, skal der behagelighed, hurtighed, komfort og renlighed til i togene, for at de fleste ikke selv sætter sig til rattet.

Økonomiminister Kjeld Philip skriver i en kronik om landets ringe opsparing, at kun 10 pct. af lønmodtagerne sparer op. Som om der er noget mærkeligt deri. Med de sparsomme lønninger denne del af landets befolkning modtager, og med de store økonomiske krav, der i dag stilles, især til de unge lønmodtageres livsførelse, kan det ikke med rette forventes, at det skal være lønmodtagerne, der skal præstere den forventede opsparing. Der skrives videre: Det er nok

værd at lægge mærke til, at lønmodtagerne ikke sparer mere end 2 à 4 pct. af deres indkomst, men selv om det skulle lykkes at sætte lønmodtagernes opsparing op med f.eks. hele 50 pct., vil det alligevel kun have en beskednen betydning for den samlede opsparing. Hvorfor så i det hele taget drage spørgsmålet om lønmodtagernes opsparing frem?

Der har været skrevet ofte og meget om Midtbane-tragedien, og det vil der nok også blive i mange år endnu. Nu står man for at skulle lukke Vrangstrup og Herlufmagle stationer, og så er der næsten kun tilbage et forbindelsesspor mellem Vestbanen og Sydbanen. Endnu er der enkelte, der husker de besværlige forhandlinger i rigsdagen om køgebugt-banen i årene 1908–09, og hvordan daværende finansminister N. Neergaard gik ud i vandrehallen og røg en cigar, da afstemningen om denne bane skete, hvorved stemmerne kom til at stå lige, og forslaget var dermed bortfaldet. – Tænk om man i stedet havde vedtaget at bygge den foreslåede bane København–Køge, hvilke værdier ville denne bane ikke have skabt langs Køge bugt, med et byggeri og deraf følgende trafik, som man

Restaurant »På Fortovet«

og baren på Østerport station

anbefales

POUL GUDMANN

knap kan tænke sig i dag. Endelig havde man været fri for omvejen over Ringsted for vore udenlands forbindelser. I stedet fik vi Midtbanen – kan der påpeges et eneste

sted, hvor denne bane har bragt noget produktivt med sig? Nej, her var det millioner, der blev ofret til ingen verdens nytte!

–bro.

Månedens emner...

Personvognsrengøringen på Kh

»Fagforeningen Københavnske Bane-gårdes private Arbejderes Afdeling« har gennem mange år haft rengøringen af personvognene på Kh i entreprise. Da den gamle kontrakt var ved at udløbe, den er på ca. 2,5 mill. kr., bad DSB om at få et nyt tilskud, ligesom man krævede forpligtelserne bedre overholdt. Foreningen kom derefter med et tilbud på 5,3 mill. kr. en stigning på ca. 110 pct. DSB fandt tilbudet aldeles uantageligt og optog forhandlinger med et privat rengøringsselskab, der afgav et tilbud på ca. 3,3 mill. kr. DSB var derefter indstillet på at lade dette selskab overtage rengøringsentreprisen, og opsagde den gamle kontrakt med 3 måneders varsel til 31. juli 1964. Det gamle selskab henvendte sig derefter til trafikminister Lindberg, der på et møde med de interesserede parter bestemte, at det gamle selskab skulle fortsætte 3 måneder mere på de gamle betingelser, og pålæg om at finde frem til et mere antageligt tilbud.

4. færgeleje i Korsør opgivet

Den tidligere omtalte plan om at anlægge et fjerde færgeleje, der hvor bane-gården er, er nu opgivet af DSB, da det er udregnet, at det ville koste 42 mill. kr. at anlægge dette.

En anden årsag er, at man mener at kunne klare sig med de nuværende tre lejer, når den bestilte fire-sporede færge sættes ind på overfarten her.

I stedet for det fjerde leje vil man udbygge et af de eksisterende lejer, så det kan benyttes til de nye lyntog. Desuden vil banegårdsbygningen i Korsør blive moderniseret og spornettet automatiseret.

My-erne meget bedre end ventet

I midten af februar i år var det 10 år siden de første My-er blev leveret. De får et eftersyn i remisen for hver 600.000 km, men selv om de er yderst mangelfuldt vedligeholdte på det ydre, viser det sig, at de ædlere dele ikke behøver så ofte stort eftersyn som de amerikanske fabrikker regnede med. De havde forudsat, at ma-

skinerne skulle helt skilles ad, når de havde kørt 1.800.000 km. Til amerikanernes store forbauselse viser det sig, at den omhyggelige pasning My-erne får hos DSB har medført, at de kun behøver det store eftersyn efter 2.400.000 km kørsel.

Dette siger noget om de moderne maskiners effektivitet, og besparende egenskaber, siger dc S. Haldbo, Århus, i en samtale med Aarhus Amtstidende. De gamle damploko skulle have et ret grundigt eftersyn efter 100.000–200.000 km kørsel.

I de første My-er var alle de ædlere dele fabrikeret i USA, men Thrige i Odense har efterhånden fået tilladelse til at fremstille dem på licens, så det kun er selve dieselmotoren, der importeres fra USA. Det har vist sig, at de licensfremstillede danske maskiner har været lige så gode som de amerikanske. Amerikanerne har i øvrigt været banebrydende, når det gjaldt fremstillingen af moderne dieselmaskiner til banerne, og de har været og er ualmindelig imødekommende, når vi ønsker at gøre brug af deres erfaringer. De beholder ikke noget som fabriks-hemmelse, men fortæller alt, hvad vi ønsker at vide.

My-maskinerne, der bruges til at trække det store læs på hovedbanerne, er udsat for en kolossal belastning. Dieselmotorerne i disse træk-giganter er meget mere udsatte i forhold til den trækraft, man kræver af dem end skibsmotorer.

DSB har nu 28 My-er og 25 Mx-er under 2. distrikt, og de får lov til at bestille noget. My-erne kører hver ca. 20.000 km om måneden, hvilket giver 240.000 km om året, så hjulene får ikke lov at stå stille ret længe ad gangen. Men sådan skal det være, for jo mere de kører des billigere er de i driftsomkostninger.



Rutebil Grenå–Ebeltoft

I dagbladet Grenaa Folketidende fore-

kom en dag i februar en artikel, i hvilken det hed, at Ebeltoft turistforening havde tilstillet Ebeltoft og Grenaa samt de derimellem liggende kommuner en skrivelse, hvori man:

1) betegner disse kommuners forbindelse med Grenaa færgehavn som dårlige, og man anfører, at

2) ETJ er utidssvarende og foreslår en hurtigbus fra Ebeltoft til Grenaa havn.

Som boende i Grenaa og værende gl. jernbaneentusiast, tor jeg måske foreslå følgende:

1) Nej, dette undrer ikke, for ETJ's koreplan er ikke afpasset efter færgerne, for i 1958, da man byggede det nye færgeleje i Grenaa sydhavn, blev der, af mig ukendte grunde, ikke anlagt et forbindelsespor fra Grenaa havnebane til færgelejet, kun $\frac{1}{3}$ km over et ikke, efter færgelejet i nordhavnens samtidige nedlæggelse, særligt befærdet eller bebygget område. Nu er der kun lokal busforbindelse fra stationen til færgelejet (ca. $3\frac{1}{2}$ km) og da færgeselskabet har lavet planerne om siden, er jernbanerne ikke fulgt med, men der kan stadig rådes bod på forholdet ved et par ganske ubetydelige ændringer i ETJ's koreplan. Jeg har selv opstillet en ny koreplan for ETJ i ændret form, efter hvilken kun forbindelse med et natfærgepar og kun én dagfærge fortabes; de første tror jeg heller ikke, at en evt. bus ville få forbindelse med. Der kan således opstilles en plan, der tilfredsstiller Ebeltoft turistforenings krav. Materielt kan togene sagtens klares med de tre motorvogne, der kører i den daglige drift.

Der vil efter al sandsynlighed blive åbnet en færgerute Havnsø–Ebeltoft, hvortil skibene (2) allerede er bestilt, og måske også en rute fra Sjællands Odde. Hurtigbus i tilknytning til disse med 80 km/t til Århus og Randers ville være yderst hensigtsmæssig. Som følge af de nye færgeruter tror jeg, at Ebeltoft vil få mere brug for disses forbindelser end for Hundested-færgens (der er vist minimalt i forvejen); men argumenterne tjener måske kun til at få banen nedlagt. Dette ville være meningsløst, da ETJ har et godt regnskab, for et par år siden det tredjebedste i landet, og der er store skærvetransporter fra Balle, undertiden langt over 40 vognladninger pr. dag. Hvis banen nedlægges, vil skærverne måske blive transporteret med bil hele vejen, akkurat som det går, når andre sidelinjer nedlægges, for når man skærer blade og kviste af træet, går stammen (= hovedbanerne) efterhånden ud.

Iøvrigt har turistforeningens formand udtalt: »Lynbusserne vil mindske trafik-

tæthed, blive fyldte og nedsætte antallet af personbiler på vejene.« Mon? De, som rejser med tog, fylder ikke på landevejene. I så fald vil ETJ's tog aftage i benyttelse, blive tomme og tilsidst blive indstillet fuldstændigt, hvis der oprettes lynbusrute til Grenaa.

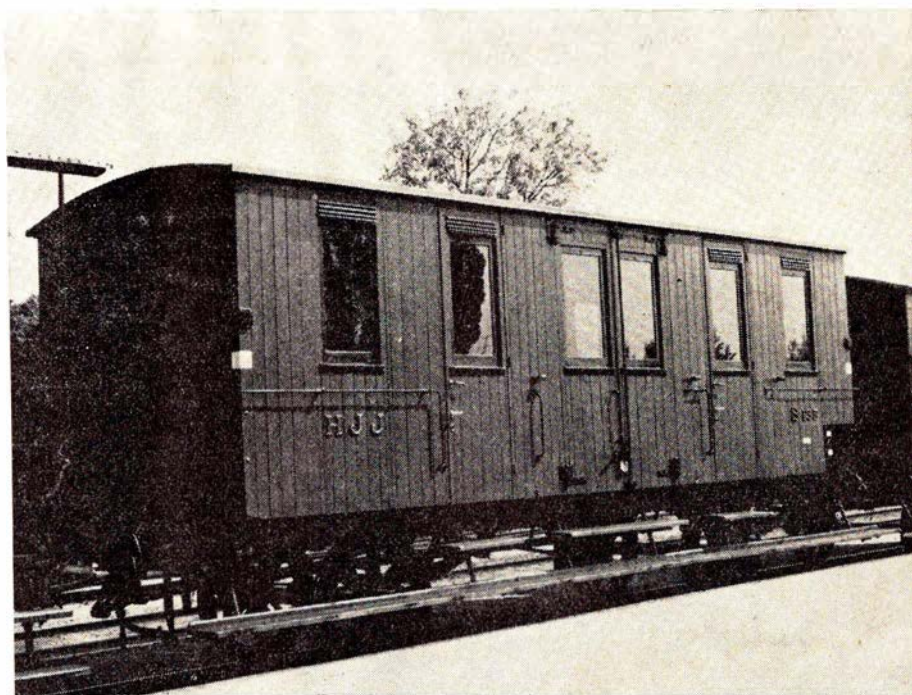
2) Materiellet: Det kan bestemt ikke være indretningen, der er umoderne, for alle motorvognene viser et tiltalende interiør, og kørslen er uden rykkende gearskift (oliegear/elektr. overføring) med undtagelse af M6, der kun kører i reserve. Banen kan ikke bruge de små skinnibusser, da ilgodsvogne ofte skal medtages, og visse tog medfører to motorvogne. De to personvogne, banen har, anvendes kun til togforstærkning, så dem kan turistforeningen da ikke kritisere banen for. Sporet er og ligger så godt, at det sagtens kan bruges i de næste 25 år, og direktør Fogde, ETJ, har udtalt i dagspressen, at man ville forsøge hastigheden sat op til 70 km/t. Forholdene er altså absolut ikke som beskrevet i Knud Sønderbys essay »Turist på Mols«. Banen flytter endog sit trinbræt i Vibæk hen til den kommunale campingplads; at det ikke udelukkende gøres for turisternes skyld, er en anden sag. Jeg mener hermed at have tilbagevist de i Folketidende fremsatte påstande, og der skulle således ikke være nogen grund til at gøre driften »sur« eller indstille den på denne bane.

H. P. Mortensen, Grenaa.

DSBs underskud

Hurra, endelig var der en, der rejste sig og trak de to spøgelse, *afskrivning* og *forrentning*, frem i lyset. Det er en af de største uretfærdigheder, der er gjort overfor DSB og vel især personalet, at regnskabet skal ødelægges totalt af sådan et par papirspøgelse. Det er jo det rene kontoriusseri. Alle danske jernbanemænd bør slutte sig sammen i protest mod dette. Hvad er det i grunden for penge, der afskrives og forrentes? Er det de penge, der er brugt til køb af materiel, der skal forrentes, og er det materiellet, der skal af-

Månedens FOTO



Horsens-Juelsminde Jernbanes bænkevogn, S 135

Bygget på »Scandia« i Randers i 1917. Anvendtes hovedsageligt som godsvogn; ved højtids trafik, navnlig i pinsen, kunne bænke skrues fast i gulvet, og vognen havde da 42 siddepladser. I 1939 fik Horsens Vestbaner halv ejendomsret over vognen, og fra 1953 litreredes den HV Q 161. Den anvendtes da hovedsageligt som op-

bevaringsvogn for diverse materialer, indtil DJK købte den. Vort arbejdshold i Vejle har anvendt 550 arbejdstimer og et forholdsvis beskedent beløb til materialer til vognens istandsættelse, og den kom i brug i museumstoget ved dettes medvirken ved byfesten i Næstved d. 23/24. maj.

skrives? Afskrivning er noget en forrentningsmand gør, for at han kan spare skat. Hans inventar forringes år efter år, og derfor mister han for så vidt penge på det, men kan man sammenligne DSB med en almindelig forretning? Ikke helt. Hvis DSB køber en My, forringes den natur-

ligvis år for år, idet den bliver mere og mere slidt, men hvorfor skal DSB betale for det? DSB får penge af staten til at betale staten for slid på My-en, der er købt for statens penge. Hænger det sådan sammen, eller er det mig, der ikke har den rette forståelse. Og hvad er det i grun-

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

TLF. 41 12 32

F. L. Viltoft



Nyt fra hele verden

Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Tegnefilm

— vi har cinemascope
Central 13540

Ferie- og udflugtssteder

HOTEL EBELTOFT

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

Vi bor og spiser på

HOTEL WESTEND

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

Vi anbefaler et besøg på

HOTEL KRAGELUND

Højbjerg v. Århus – Tlf. 7 09 00
Selskaber modtages

KJÆRS HOTEL

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

Undlad ikke at besøge

HOTEL DAGMAR

hotellet fra 1581
Ribe – Tlf. 33 – 35 og 36

Ferie- eller helårsophold

i rolige og skønne omgivelser
ved egen strand.
Store værelser med altan.
God og rigelig kost.
Østerstrand Hotel Pension,
Klintevej 14, Fakse Ladeplads
Tlf. 360

Hammerum Højskolehjem

Gerda og J. P. Mikkelsen
Tlf. Hammerum (0 71) 12
Hotel – Restauration
Selskabslokaler

HOTEL „PHONIX“

Thisted v. rutebil og bane
Hygge – og dejlig mad
Større og mindre selskaber
modtages
Tlf. 863 og 1083

Rågummisåler
til rensning kun tåler
– for at klare den tur –
en håndsæbekur.

den for penge, der forrentes? Er det penge, som staten har lånt DSB til anlæg, eller er det de penge, som staten betaler i form af tilskud til driften? Hvis det er det sidste, så får det jo aldrig ende, tværtimod, og man bliver helt skor i hovedet af at tænke på det. Når alt kommer til alt, er det skruen uden ende. Når DSB giver driftsoverskud, og det sker oftest, er de penge, DSB modtager af staten til at betale staten med, jo penge, som skatteyderne slet ikke kommer af med. De går ud af kassen og ind igen. Det hele har ingen reel betydning, men det har alligevel en stor betydning i en anden retning. Man tror, DSB giver et mægtigt underskud, og derfor nedlægger man sidelinier og indskrænker for at spare penge, som det i og for sig slet ikke var nødvendigt at spare. Samtidig odelægger man arbejdslysten hos personalet, for det er jo ikke nødvendigt at spare eller forsøge at hverve mere trafik, for DSB giver jo underskud alligevel. Det er på høje tid at man får gjort noget ved disse uretfærdigheder, og her bor alle stå sammen, både guldsnøre, lokomænd og hvad de nu hedder allesammen.

Hvis henvendelser ikke hjælper, var det måske en idé at gå til ombudsmanden, for det er jo netop hans arbejde at sørge for, at staten er retfærdig.

HGC.

Salg af cykelbilletter

I skrift og i tale tilrådes det gang på gang at købe billetter forud for at undgå at stå i kø på rejsedagen, og man bidrager derved også til at lette det store pres på billetsalgsstedet umiddelbart før store togs afgang.

I det store og hele yder DSB sine mange kunder en fortræffelig service med hensyn til forudbestilling af billetter til forskellige strækninger ude i landet, men det sker, man kommer ud for mærkelige ting, man må undres meget over kan finde sted i året 1964, og et enkelt eksempel vil vise det.

På en kombineret sejl-, tog- og cykelrejse købte jeg forud 3 billetter til forskellige strækninger, men da jeg samtidig ville købe cykelbilletter til de samme strækninger, kunne det ikke lade sig gøre. Jeg forsøgte på 3 forskellige billetsalgssteder, derunder et par billetudstedende rejsebureauer, men fik alle steder det samme svar, at cykelbilletten kun kunne fås på afgangsstationen.

Der er jo ikke meget vundet ved at købe sine billetter forud, når man kun kan få de halve af disse, tværtimod så spilder man en del tid ved forgæves at rende efter billetter så mange steder.

Jeg foreslog de forskellige steder, at man udstedte blankbilletter til cyklen, men det kunne der ikke være tale om. I stedet for at købe mine billetter på et sted, måtte jeg nu henvende mig ikke mindre end 5 steder for at få disse.

Medens bilister kan købe billetter forud til såvel sig selv som til sine bilpassagerer på en hvilken som helst station landet over, kan cyklisterne det altså ikke, men det er vel den sædvanlige diskrimination af cyklisterne, der finder sted, idet disse nærmest betragtes som pariaer, man helst ikke ser, ligesom på landevejene.

Måtte disse linier bevirke, at man kan købe cykelbilletter forud på enhver station og ethvert billetudstedende rejsebureau, så har de ikke været skrevet forgæves.

O.B.

Erindres det . . .

For 50 år siden . . . Juli . . . 1914 . . .

Hornbæk-Gillelejebanen. Aktiekapitalen på 650.000 kr. er nu tegnet, hvorefter man venter på koncessionen, så anlægget af banen kan påbegyndes.

★

Frederiksværk-Hundestedbanen vil nu blive bygget. Den 15,47 km lange strækning vil koste ca. 529.000 kr.

For 25 år siden . . . Juli . . . 1939 . . .

Den 9. passerede bil nr. 2,5 million Lillebæltsbroen efter dennes åbning d. 14. maj 1935.

★

Et S-tog mellem Frederiksberg og Vanlose kom d. 30. ind på forkert spor, idet det ved en fejltagelse på Flintholm krydsningsstation blev ledet mod Godthåbsvej på godssporet og herved blev det elektriske ledningsnet revet ned, hvilket forvoldte store forsinkelser i den travle søndagstrafik.

Flere og flere forlanger

Hatting Tvebakker

fordi de er sprøde –
(men tåler ikke stød)



Den nye DSB færge »Fynshav«

indsat på Faaborg–Mommarmk overfarten

I sommersol og magsvejr blev den ny færge »Fynshav« på Faaborg–Mommarmk overfarten fredag d. 12. juni præsenteret for trafikministeren – samt honoratiøres fra byer og amter med tilknytning til overfarten, ledende embedsmænd fra DSB og mange andre, bl. a. veltjente pensionister fra den gamle rute som ØK oprettede efter genforeningen i 1920.

Medens turens indbudte samledes i færgens spisesalon, foregik på agterdækket den smukke flagskiftning, som bekræftede DSB's højtidelige overtagelse af færgen. I overværelse af trafikminister Lindberg og direktor Precht og embedsmænd fra banerne m. fl. blev A/S Svendborg Skibsværfts flag stroget, og DSB's smukke splitflag sat af overfartens 2. ældste i aktiv tjeneste, skibsfører E. P. Hansen, Faaborg, der siden 1927 har gjort tjeneste her, og overmatros Neldeberg, Faaborg, der har været med fra oprettelsen i 1920.

Hyldest til gamle »Mommarmk«

Trafikchef N. C. D. Johnsen, DSB, var præsentationsturens vært og stedfortræder for generaldirektøren, der på grund af en rejse i udlandet var forhindret i at deltage. I en tale under frokosten redegjorde trafikchefen for de årelange forhandlinger, der førte til omlægning af de traditionelle baneforbindelser på Als og Sydfyn. Han sagde på DSB's vegne tak til »Mommarmkudvalget« og sluttede sin tale med at sige tak til gamle »Mommarmk«. Der er nogle, der siger, at hun har været en dårlig færge, men overfartens statistik taler et andet sprog. I de 18 år DSB har drevet ruten, har »Mommarmk« befordret 2 mill. rejsende, 200.000 biler og 35.000 godsvogne, hvilket dog er ganske pænt, når man tager færgens beskedne tonnager i betragtning. »Mommarmk« har gjort det godt og kan trække sig tilbage med ære.

Trafikchefen bad de gamle folk fra »Mommarmk«, hvoraf enkelte har været med lige fra de første år, da ØK startede

sin genforeningsrute, om at modtage DSB's bedste tak, – og til m/f »Mommarmk« vil vi på denne dag sige »vel roet«!

Velkomst til »Fynshav«

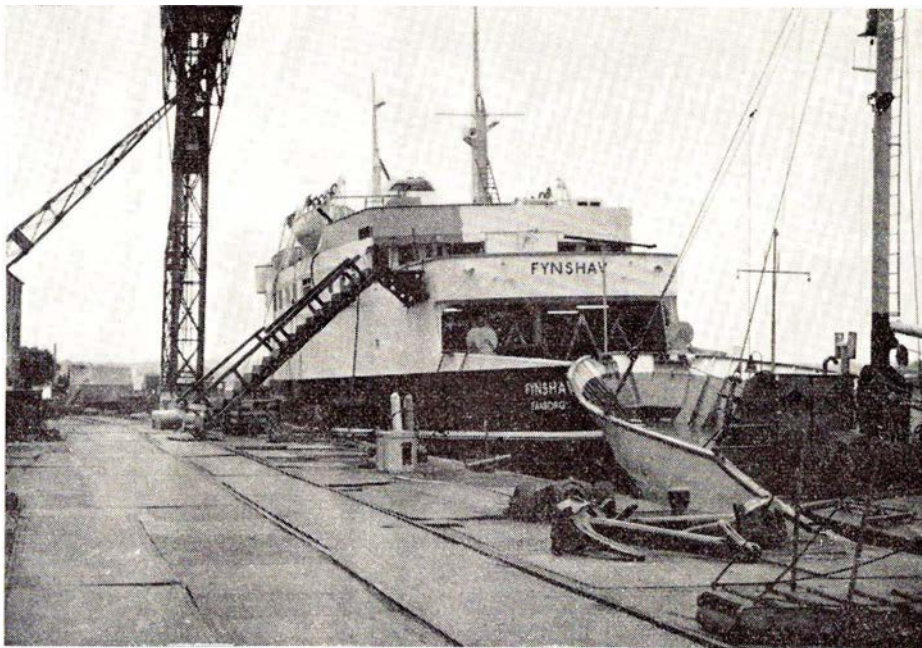
A/S Svendborg skibsværft blev takket for godt og solidt arbejde i trafikminister Lindbergs tale – Ministeren sagde bl. a., at han havde dyrket faget, kunne han godt udtale sig som sagkyndig, og han fandt, at DSB med »Fynshav« havde faet et godt skib, som han ønskede de to landsdele, Als og sydfyn, til lykke med. Ministeren takkede sluttelig A/S Svendborg skibsværft for smukt arbejde.

Storst bifald efterfulgte en tale, der holdtes af overmatros Neldeberg, Faaborg, der er den eneste i aktiv tjeneste, der har sejlet på overfarten med »Mommarmk«, lige fra dens første dag for snart 42 år siden. – Han sagde bl.a., at Faaborg–Mommarmk aldrig blev en af Danmarks store færgeruter, men som forbindelse mellem landsdele-

ne havde den gjort god fyldest. – Det var en særlig glæde for det gamle mandskab, når færgen ved ferietider og årets højtider fyldtes med ungdom, der rejser til hjemmet, fra de steder i andre landsdele, hvor de har fundet et blivende sted. Dette er udtryk for, at »Mommarmk« har været med til at skabe en menneskelig og national kontakt, der vil række generationer frem i tiden. På mandskabets vegne bod NELLEBERG det nye skib velkommen.

»Fynshav« er bygget af Svendborg skibsværft, med hvilket kontrakt om nybygningen blev undertegnet d. 17/4 1963, og færgen blev sosat d. 31/1 d.å., idet frk. Else Kristensen, datter af skibsinspektør Tage Kristensen, sofartsvæsenet, foretog navngivningen.

Færgen, der er bygget som bil- og passagerfærge og således ikke kan overføre jernbanevogne, har en længde af 57,70 m. Bredden over fenderliste er 13,38 m. Dybgang lastet 2,90 m. Fart på prøvetur 12³/₄



Færgen »Fynshav« ved monteringskaj

»De Danske Østersøfærger«s

Restaurationer

GEDSER

RØDBY FÆRGE

Restaurations »Færgeskroen«,

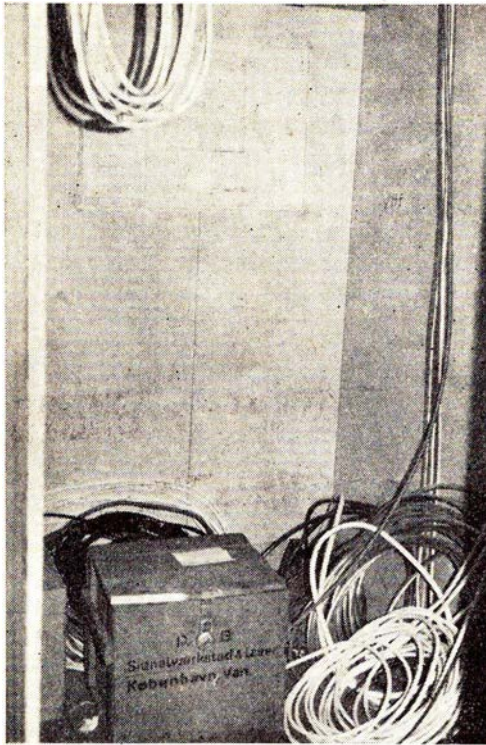
Rødby Færge



Banegårdsrestaurationen

HILLERØD

TOM VALÈT



Et hjørne af radiostationen

knob. Den kan medføre 500 rejsende og 35 biler. Den er bortset fra agterdækket bygget med lukket bildæk, således at bilerne står godt beskyttet i uroligt vejr under overfarten.

»Fynshav« er indrettet med praktiske og nydelige saloner, og de mest moderne sikkerhedsforanstaltninger med bl.a. sprinkleranlæg, der dækker alle rum i færgen. Endvidere er der dobbeltbund i hele dens længde, og er ved vandtætte skodder ind delt i flere vandtætte sektioner. – Automatisk meldeanlæg på kommandobroen adviserer ved eventuel udbrud af brand.

Det maskinelle anlæg består af 2 stk. enkeltvirkende 2 takts dieselmotorer fra B&W – ALPHA type 408 – 24 VO med en samlet maskineffekt på 1280 EHK ved 400 omdrejninger pr. minut.

Maskinerne er ved akselledninger direkte koblet til hver sin drivskrue med vendbare blade. – Ved dette system, hvor maskinen ikke skal reverseres under manøvrer, kan disse udføres direkte af skibsføreren fra styrepulte på forreste og agterste bro, idet håndtagenes stilling hydraulisk

påvirker skruernes stigning. – Ved fejl på styrepultene kan manøvrering ske fra maskinrummet, og den elektriske maskintelegraf på kommandobroen vil da etablere forbindelse mellem bro og maskine.

For strømforsyning af lys og kraftanlæg er installeret 3 stk. hjælpedieslaggregater fra Frichs, hver på 82 kVA. For nødstrømforsyning er der i et specielt rum ved bildækket opsat et 17 kVA nøddieslaggregat. Alle pumper – ballast, spule – lænse o.s.v. drives af hver sin el-motor – bovportmaskinen og styremaskinerne er elektrisk-hydrauliske.

Centralvarmeanlægget er et vandvarmeanlæg med 2 kedler med fuldautomatiske oliefyr.

Færgens bygning

Nærværende artikels forfatter havde i sin egenskab af ekstrahåndværker ved signaltjenesten i Vanløse, den oplevelse, efter endt installation af radio og teleanlæg på »Fynshav«, at deltage i såvel prøveturen d. 9. juni som den endelige præsentationssejls d. 12. juni.

Bygningen af en færgе som denne er også ud over det rent tekniske en uhyre kompliceret sag. Færgens kommende fører og maskinchef følger opmærksomt hele tilblivelsen fra kølen er lagt. Dette er ganske normalt. – Men jeg føler trang til at udtrykke min beundring over den inter-



— ogsaa Deres flamme

BRABRAND

Løgstør - Vejen - Odense - Næstved

esse, ansvarlighed og indsigt, hvormed skibsfører Linde Jørgensen, styrmand Rohde, maskinchef Jacobsen og maskinmester Nielsen og deres besætningsmedlemmer fulgte arbejdet – og det på en livlig og fornøjelig måde – der manglede aldrig et smil eller en munter bemærkning, når de indfandt sig i radiatorummet eller andre steder ombord. –

Samarbejdet med skibsværftets arbejdere og funktionærer har været forbilledligt.

Den gamle »Mommark« vil nu blive sejlet til færgehavnen i Nyborg. – Om »Mommark« skal være afløserkib for de mindre overfarter er endnu ikke afklaret. Man har endnu ikke truffet bestemmelse om den gamle færges fremtid.

Finn Johansen.



Færgen »Mommark«

SVENDBORG SKIBSVÆRFT

SVENDBORG

Tagt og skrevet

Gdr P. E. N. Skov

Jeg vil finde det naturligt, at når der fra arbejderside fremsættes krav om bygning her i landet af f. eks. loko og færger, at de samme arbejdere, når de skal ud at rejse, foretrækker en danskbygget jernbanevogn for en udenlandsk bygget bil og foretrækker en danskbygget færge fremfor en, der er bygget i udlandet, men tilsyneladende strækker interessen for dansk arbejde sig ikke så langt. Den synes kun at være snæver egoistisk.

Otinsp Tage W. Nielsen, Århus

– Når jeg smiler, er det, fordi jeg er glad. Jeg synes, vi mennesker – trods al tale om det modsatte – har meget at glædes over hver eneste dag. Har man et job, man kan lide, og et godt helbred – er det så ikke nok? Hvorfor denne jagt på guld og grønne skove. Man spinder ikke guld i etaterne, men det er heller ikke nødvendigt for at være tilfreds. Hvis alle mennesker ville være mere glade, ville verden være anderledes.

Megen surhed og tværhed skyldes kun misforståelse af situationen. Hvorfor skal man ikke være glad, når man har det godt hver morgen, man vågner? Og får man lidt modgang – nå ja, så behøver man vel ikke at miste humøret af den grund. Så bliver det først rigtig galt.

Stmst E. V. Jensen, Vrangstrup

- Er De glad for at være her?
- Ja, også fordi min dreng har en læreplads i Ringsted, og det var passende at flytte netop hertil fra Fjenneslev. Der er lige langt – eller lige kort – derind.
- Så bruger stationsmesterens søn vel toget hver dag?
- Nej . . . han har bil!

Forretningsf P. Madsen, DJF

Desværre kan tjenestemændene i Rødby inden for de enkelte styrelser ikke enes.

Det giver dårlige arbejdsforhold. Det bliver måske nødvendigt, at organisationer, som har medlemmer derved, samles og forsøger at få disse forhold rettet.

RUTEBIL nyt



Rutebilstationen i Svendborg

fik fem nye busser, da man overtog kørselen for den nedlagte Svendborg-Nyborg bane. Dermed har rutebilstationen 42 busser til at tage sig af de rejsende. Allerede i løbet af sommeren vil rutebilstationens areal blive udvidet. Der bliver bl.a. flere holdepladser ved banegårdsarealet. DSB har planer om udvidelse af rutebilstationen til 5-6 mill. kr. Det er meningen at bygge en etage oven på den nuværende bygning.

Kritik af busserne på Slagelse-

Skælskør ruten

DSB kan ikke være deres rullende materiel bekendt på denne strækning, skriver Sjællands Posten Aktuelt.

Der findes tilsyneladende kun to faste rutebiler på strækningen, og de er af en sådan standard, at i hvert fald den ene næppe kan kaldes sikkerhedsmæssigt forsvarlig. Den anden er statsbanernes »luftpudevogn«, der engang blev lanceret som det store vidunder, men nu nærmest er en prøvelse i den lidt kuriøse »flyvende tallerken«-stil. Dertil kommer den omstændighed, at strækningen øjensynligt skal være opsamlingssted for det materiel, man ikke er særligt begejstret for på andre strækninger. Under alle omstændigheder lader det til, at nyrehvervelserne hurtigt forsvinder andre steder hen, men det er måske en misforståelse?

Fra passagerside forventes det i hvert fald, at statsbanerne snarest muligt kigger alvorligt på vognparken og rangerer den omtalte strækning ind på det niveau, der findes andre steder.

Skoler og kurser

**Aarhusegnens
Husholdningsskole**

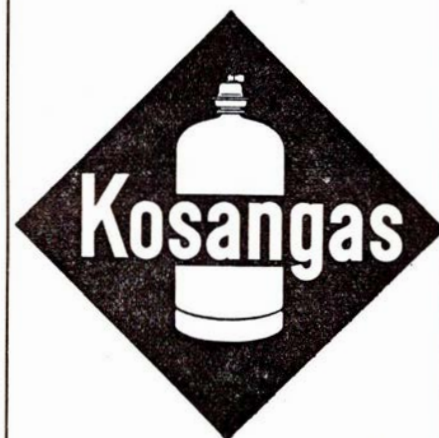
Risskov st. – tlf. Århus 7 84 46
5 mdr. kursus fra maj og novbr.
3 mdr. kursus fra maj og august
Moderne skole – smukt beliggende

**SILKEBORG
HUSHOLDNINGSSKOLE**

Åhavevej 46-48 – Silkeborg
Tlf. 67

STENVAD Kager

– det store navn i SMÅkager



Ved De, at

LEGO-børn

leger bedst!

Gælder det rejser . . . så

VERDENSREJSEBUREAUET

WAGONS-LITS // COOK

VESTERBROGADE 1 - V. - TLF. Mi 2747*

ikke dyrere . . . men bedre

Alt i tandteknik

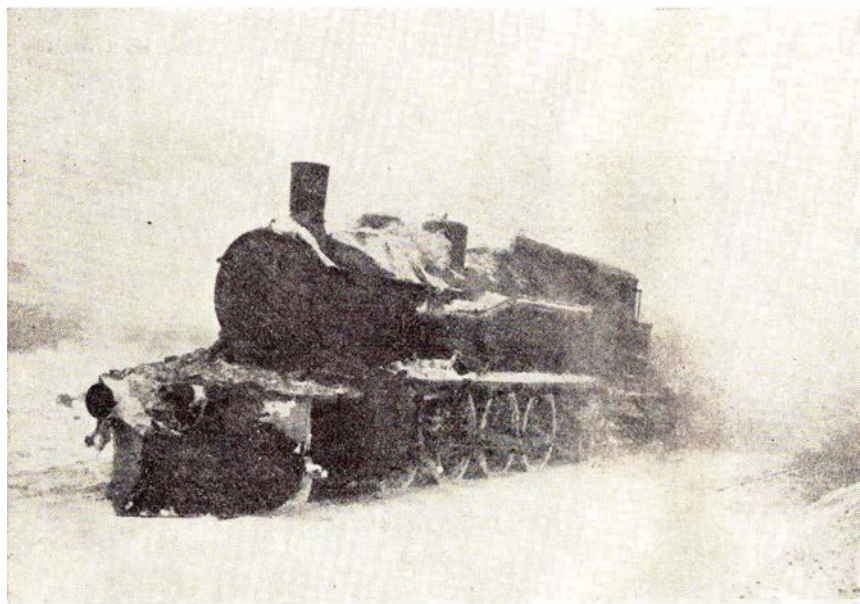
Reparationer . Omstillinger og underføringer

Martinus Schmidt

Mariendalsvej 12c - FA. 880

„Farvel til en gammel ven”

Tekst og foto: St. Jørgensen



Nr. A 131 = SFJ nr. 31 efter en hård tur på ONFJ i 1943

Atter er et af de gamle damploko sendt ud på den sidste rejse, (nov. 63) – det sker tit, alt for tit i denne tid, men det gør en særlig ondt, når det er et loko man har kendt i mange år og ligesom føler sig knyttet til. Ja, det er ikke for at være sentimental, men jeg har aliså kendt SFJ nr.31 siden jeg gik i skole.

Dengang, i 40-erne, korte SFJ's store 1D1-tendermaskine bl.a. godstogene til og fra Faaborg over Nr. Broby-banen, og af og til kom de også med store tog fra Nyborg. Jeg husker engang nr.31 kom med den normale slæber + cirkusvogne, ialt 26 vogne, der for de sidstes vedkommende straks skulle til rampen til aflæsning af både dyr og cirkusvogne. Medens nr.31 korte til remisen for at få kul og vand og blive klargjort til næste tur, måtte nr.10, den lille rangermaskine identisk med DSB litra »N«, selv knokle med de 26 vogne, hvad der næsten oversteg dens kræfter. Nå, som regel var der også ved en sådan lejlighed ekstrarangermaskine i Faaborg, ofte den lille nr.4 (1B1), eller en af 19 til 22.

Hvor har jeg mange gange stået og set disse, i mine øjne »kæmpeloko«, sindigt rangere til remisen, tage kul ved den gamle kran, hvor lokoet selv skulle hale kul-kassen op, og derefter majestætisk svinge rundt på drejeskiven og glide til ro i remisen.

Om eftermiddagen ved 17-tiden, når

gamle nr.10 havde fået oprangeret slæber, dampede nr.31, eller en af de andre, forsigtigt ud over havnepladsen på vej mod Odense.

Nr.31 – den SFJ selv byggede, var let kendelig på den karakteristisk flade domebeklædning og sandkassebeklædning. – (Sandsynligvis stammede disse fra gamle loko ligesom beklædningerne på de øvrige loko SFJ selv ombyggede). Alle »de fire store«, (nr.28 manglede jo), – – havde en karakteristisk lyd stammende fra den lange drivstang, der havde tilbøjelighed til at

»kode« på stangen som man siger. – Dette var iøvrigt årsag til, at max.hastigheden ved DSB's overtagelse en overgang blev sat til kun 50 km/t. Nr.31 fik iøvrigt lejlighed til at vise, at den var god for meget mere – ja, den kunne omtrent klare sig i eksprestog, som da også SFJ foretrak maskinerne til, når togvægtene blev for store for 2Bo-maskinerne.

Ganske vist korte SFJ ikke normalt 100 km/t, – – men det hændte dog.

Måske vi bør repetere et par tekniske data.

Nr.28 og 29 bygget 1910 af Henschel und Sohn.

Nr.30 Malletloko (1B+B1) som SFJ selv byggede i 1912 (udr. 1918).

Nr.31 bygget af SFJ i 1914.

Nr.32 og 33 bygget 1917 af Henschel und Sohn.

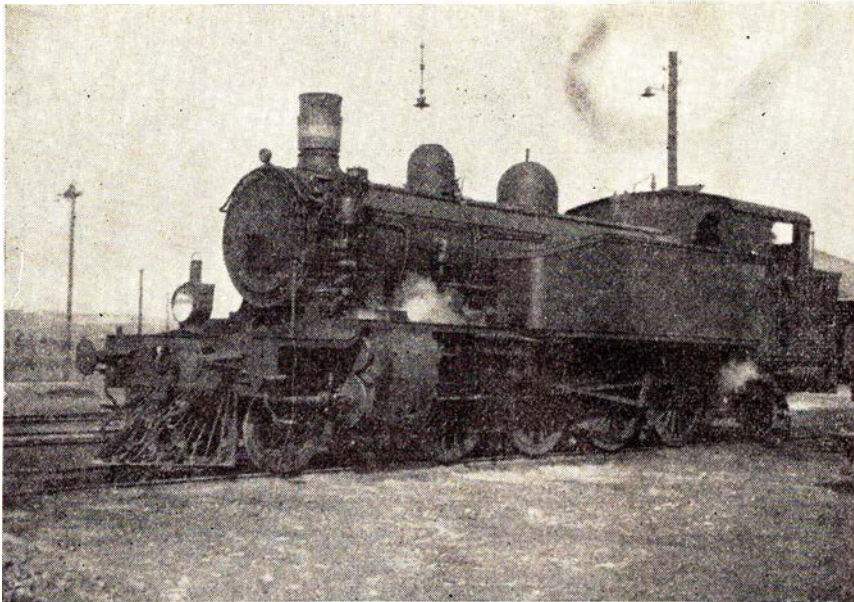
Nr.28 blev i 1932 solgt til HFHJ – op-hugget 1961.

Ved DSB fik maskinerne litra Df og numrene blev 100 større, dog måtte man af hensyn til litra A-133, der da blev indsat på SFJ-strækningerne, give nr.33 det ledige nr.130.

Total længden på Df-erne var 12170 mm – totalvægten 57,5 tons. – I det hele taget var det meget store og moderne maskiner efter danske privatbaneforhold. Nr. 31 var i flere år det største danskbyggede loko! De var fra starten udrustet med rundglidere og storrorsoverheder, havde moderne POP-sikkerhedsventiler og var iøvrigt på alle måder vellykkede maskiner. Der var iøvrigt planlagt bygget endnu 2 stk. på SFJ's værksted i Odense, – ja rammedele og vandkasser lå der, såvidt vides ved DSB's overtagelse i 1949 – og numrene 34 og 35 var reserverede i SFJ's loko-fortegnelse.

Her må vi også hellere nævne »lille-bror« IC1 typen, der blev bygget til bl.a.





Nr. A 130 = SFJ 33 kort efter DSB's overtagelse

OMB, og er en mindre model af Df-erne – også en glimrende maskine.

Som danske privatbaners største damploko, – og selvfølgelig SFJ's stolthed, – blev disse store maskiner også rygraden i SFJ's godstogstrafik og i den ofte svære persontogstrafik. Når sneen kom og det hurtigt blev galt i det bakkede fynske landskab, ja så klarede ID1-erne som regel paragrafferne. Kunne de ikke komme igennem med den lille sneskærm, som iøvrigt alle SFJ's loko hvert efterår fik anbragt oven på kofangeren, så lykkedes det som regel at komme hjem og hente sneploven. Mere end een gang har jeg set nr.31, efter en hel dags slid, komme masende ind til Faaborg med et bjerg af sne på såvel selve ploven som over hele maskinen. Personalet, ja det klarede sig fint i det store lukkede førerhus. – Jo –, de maskiner har mangan en gang reddet trafikken på SFJ.

Hvad kunne en Df-er trække? 480 t., siger trække Tabellen, 59 vogne, sagde SFJ, – og de gjorde det. Også DSB har været glade for Df-erne – –, først og fremmest var de særdeles velegnede på korte strækninger, Assens-banen f.eks., men en af dem har også været i Jylland på bl.a. Aabenraa-banen.

Og nu? Ja nu eksisterer kun gamle nr. 33, der blev solgt til TKVJ som Df-130 (og gid den må blive der i mange år). Nr.32 kom til København (Levin) til ophugning, og i efteråret 1963 blev Df 129 og 131 sendt til Randers til ophugning.

På den måde endte et af vore stolte loko sin levetid, uden anden tak end jeg her kan give det, men mon der ikke er en og anden, der vil savne denne gamle stolte damphest?

S.J.



Arbejdet med at udskifte sporet mellem Frederikshavn og Ålborg er nu påbegyndt. Det vil vare ti år for man bliver færdig dermed.

★

Efter at jernbanestationen i Lyngs er lukket og nedsat til trinbræt, har DSB udbudt stationen til salg.

★

Nyborg kommune har nu købt station Nyborg Syd for 460.000 kr .

Den 1. april for 50 år siden afleverede Frichs i Århus det første loko til DSB. Under: Erindres det . . . i vort april nr. står, at det var nr. F 446, men det var nr. F 444, der henstår i Esbjerg remise, og dette loko bærer fabriksnummer 1.

★

Læssesporet på Rinkenæs st, er nu fjernet.

★

Fire Mp motorvogne, der senest blev anvendt på Nyborg-Fåborg, Mommark- og Nyborg-Svendborgbanen, der nu alle er nedlagt, er nu solgt til ophugning.

★

På Sjælland har DSB nu lukket 11 stationer og i Jylland 48 stationer, og flere vil følge efter.

★

Vognmand W. M. Piszek, Sakskøbing, fik ved landsretten sin 32. dom for kørsel med overlæs, hvorved retten til at drive vognmandsforretning blev frataget ham. Højesteret har nu idømt ham en bøde på 8000 kr. og så må han fortsat drive vognmandsforretning.

★

Da de nye personvogne DSB har bestilt hos Scandia i Randers er 24.5 m lange – 2.8 m længere end de hidtil leverede, har Scandia måttet udvide sine fabrikslokaler med 1700 kvadratmeter for at kunne bygge vognene indendørs.

★

Statistiken over passagererne på Rødby Færge-Puttgarten viser, at 32 pct. er tyskere, og danskerne er på andenpladsen med 28 pct.

★

Banegårdsbygningerne – ialt 18 ved Rødby færge blev d. 3. juni endeligt overtaget af DSB i overværelse af entreprenorerne, der har haft med byggeriet at gøre.

★

Det tidligere trinbræt Kildebakken på Hareskovbanen, hvor der nu er bygget stationsbygning, er fra d. 18. juni ophøjet til station.

OLAF L. KONGSTED & CO.

Hauserplads 32

København K. - Telf. Minerva 3247

Skurvogne

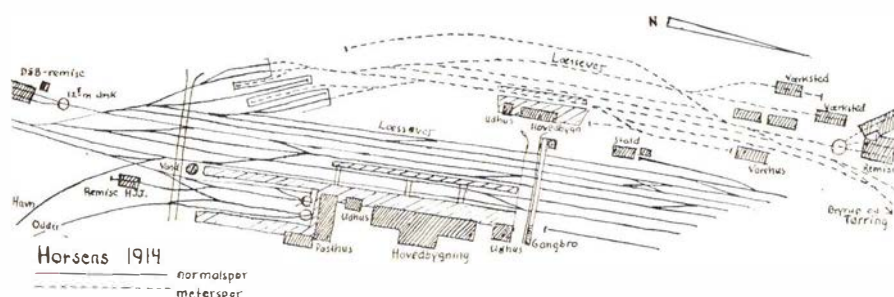


THUNBO & CO

Fabriksvej 7 . Kolding . telf. 2 57 77

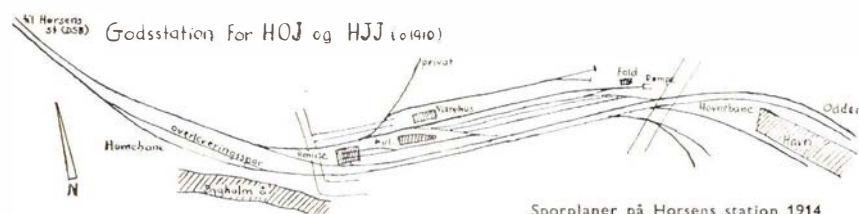
Byvandring efter Horsens baner

Banegårdsforhold i Horsens



Horsens 1914

normalspor
meterspor



Sporplaner på Horsens station 1914

Forhistorie

Horsens – byen med hestekræfterne kaldet – byen der indtil for få år siden havde ikke mindre end 6 jernveje, byen der har haft flere banegårde, har haft smalsporbaner indenfor murene, der allerede omkring 1878 havde »en nymodens havn, der ved tilskud fra stat og kommune (20.000 kr.) har trækban til jernbanestationen«.

Rent banemæssig set har hestekræfterne søgt andre baner, andre veje burde man måske sige, men netop derfor blev denne by målet for en vandring, dels in natura, dels ad historiske veje.

Ej behøver man at være polyhistor for at drage lære af en sådan vandring, et åbent blik og en åben lokalhistorie er særdeles gode vandringsbrødre.

Altså til sagen, der meget behageligt startes i den vis a vis statsbanestationen beliggende Vitus Beringspark.

Lad os sætte os et øjeblik og mindes ikke alene Vitus Jonassen Bering (1681–1741), der – udsendt af czar Peter den Store af Rusland – i årene 1725–28 fandt Beringsstrædet, men også tænkte på, at her, netop her lå byens første station og vest derfor – også i parkområdet – den senere smalsporstation.

Her på bænken er det rette sted at fundere og drage frem alt det, der har været.

Benene kan så senere røres i søgen efter det, der endnu består.

En opsummering af forannævnte 6 jernvejes data siger følgende:

DSB kom til byen 4/10 1868; dobbeltspor fik strækningen Vejle–Skanderborg 27/4 1927, idet dog delstrækningen Hattings–Tvingstrup først blev åbnet den 15/4 1929 samtidig med, at den nuværende station blev ibrugtaget.

HJJ åbnet 25/5 1884, nedlagt 29/9 1957.
HV (Torringsbanen) åbnet 1/12 1891, om-

bygget til normalspor og åbnet med sådant den 16/5 1929. Godsbane fra 31/12 1957, nedlagt 31/3 1962.

HBS (Bryrupbanen) åbnet 23/4 1899. Normalsporet 16/4 1929, idet Bryrup–Silkeborg dog først åbnedes den 10/5 1929.

HOJ åbnet 14/5 1904.

Banernes indføring til og deres banegårdsforhold i Horsens by kan De til en vis grad aflæse af hosstående kortskitse, såvel som der af samme skitse ses lidt af de fortidige sporarrangementer.

Slige skitser er selvsagt kun af begrænset værdi, idet de jordfaste anlæg i tidens løb jævnlig underkastes ændringer, dette var bl.a. tilfældet, da godsomlæsningen tog et så stort omfang, at hidtidige anlæg blev utilstrækkelige.

Som noget endegyldigt må De altså ikke betragte stutsen, men nok som et fingerpeg f.s.v. angår indretning og omfang.

Som det ses havde de 2 østbaner (Odden og Juelsmønde) på den oprindelige statsbanestation kun beskeden plads, en mur- og nagelfast firkantet byg postkontoret. I øvrigt en spormæssig set særdeles vel udnyttet enklave.

En følge 'eraf var, at disse 2 baner andet steds måtte have det fornødne albuenum, depot- og opstillingsspor, og de anlagde da også sydøst i byen deres egen godsstation, hvor en 2-portet remise, pakhus m. m. blev opført.



Indkørsel til Horsens før 1929

Et passende sted at starte og også et sted med særdeles god synlig gevinst, idet arealet stort set henligger ubenyttet, eller rettere udfyldes af private sidespor samt af Odder- og havnebanen. Også pakhus og remise findes endnu.

Baneforlobet til nuværende station er uændret bortset fra, at buen ind mod stationen er mere fladet ud grundet på udflytningen mod vest.

I stedet for at gå ind på stationspladsen går vi nu mod syd, hvor vi ved hovedsignal fra Vejlesiden meget let finder det sted, hvor enkeltsporene fra Vejle og Juelsminde i sin tid fulgtes ad mod den daværende fællesstation.

En tydelig sænkning udpeger retningen, men nybyggeri lukker ret hurtigt for pegefingeren. Heldigvis, vi har set nok, og vender os nu mod nord, mod den nuværende fællesstation, stor f.s.v. angår sporareal, men allerede ribbet for visse af sine oplandsbaner som foran nævnt.

Som allerede sagt, under Beringsparken ligger fortiden begravet, men dette hindrer os dog ikke i at genkende det gamle statsbanevarehus ved rutebilstationen, og så i øvrigt høre lidt om netop fortiden.

År 1868 kom banen til byen, og dermed ibrugtoges den første banegård, der tjente byen gennem mere end 60 år. Ene hane i kurven var denne også efter åbning af Tarring-smalsporet i 1891, men kun f.s.v. personer angik. Allerede fra starten havde den lille bane egen godsstation ret vest for storebror. Først ved Bryrupbanens åbning i 1899 blev denne godsstation stærkt udvidet, både f.s.v. angår varehus, remiser og værksteder.

Ved samme lejlighed byggedes gangviadukt over statsbanearialet til aflastning for hidtidige 3 niveauovergange, hvorover godset fremdeles måtte køres.

Strækningen til Lund startede som den endte, nemlig med et fælles enkeltspor for begge privatbaner. Der skulle nødvendigvis spares, og derfor blev ej heller en Tarring-banen tildelt ret til lægning af 3die skinnestreng i Horsens havnebane udnyttet.

Der blev derimod, da Bryrupbanen åbnede og for denne banes midler, anskaffet et antal transportører, så havneforbindelse på den vis kunne etableres.

Skagensbanen må have været rigere, idet denne bane i Frederikshavn havde sin havneforbindelse.

Selvsagt opstod hurtigt tanken om at samle byens baner, så meget mere som statens andel flere gange undgik udvidelser svarende til den driftige bys vækst.

En væsentlig ingrediens var dog også foran omtalte og væsentligt generende niveauskæringer. Allerede 1902 fremsattes plan om bygning af en art bro over sporarealet. Denne blev ikke realiseret, men

blev fulgt af flere, både planer om udvidelser af sporanlæg og om nye broanlæg. Hele 2 broer var på tale.

Finansloven for år 1913/14 indeholdt en bemyndigelse til de til anlæg af tvende broer samt diverse udvidelser fornødne arealerhvervelser. En sådan sag har mange parter, og mange parter er som regel ensbetydende med mange meninger, mange rigtige meninger! Dette kom også til orde her – med manglende enighed, manglende tilfredshed til følge.

Næste alvorlige udspil var så, at Horsens by, der havde generne på nærmeste hold, i maj 1916 indgik på at yde et beløb på 35.000 kr., hvortil kom et beløb fra privatbanernes side – et beløb der skulle udgøre 25.000 kr., alt til et ændret forslag.

Så megen realitet viste der sig denne gang bag, at div. besigtigelser fandt sted, og under en af disse kom et nyt moment til syne. Dette nye moment – et tilbud fra Bygholms ejer, grev Schimmelmann, om vederlagsfrit at ville afstå ca. 10,5 ha til en ny station ca. 500 meter mod vest – var selvsagt af væsentlig betydning.

Den liden tue, der væltede også dette læs, var et tilkøbt krav om, at Horsens by skulle købe det mellem de 2 stationer beliggende areal, et krav byen ikke ville honorere.

Så var vi atter der, hvor vi begyndte, nemlig ved planerne om udvidelse af den bestående station. Kunne der ikke skaffes enighed om andet, måtte altså den bestående station udvides for enhver pris. Denne pris blev anslået til at udgøre 1.490.000 kr., hvoraf en første rate var medtaget på finansloven 1918/19. Ekspropriationen var

berammet til den 10/12 1918, nu skulle der ske noget.

Men ak, hvem havde taget misteltenen i ed?

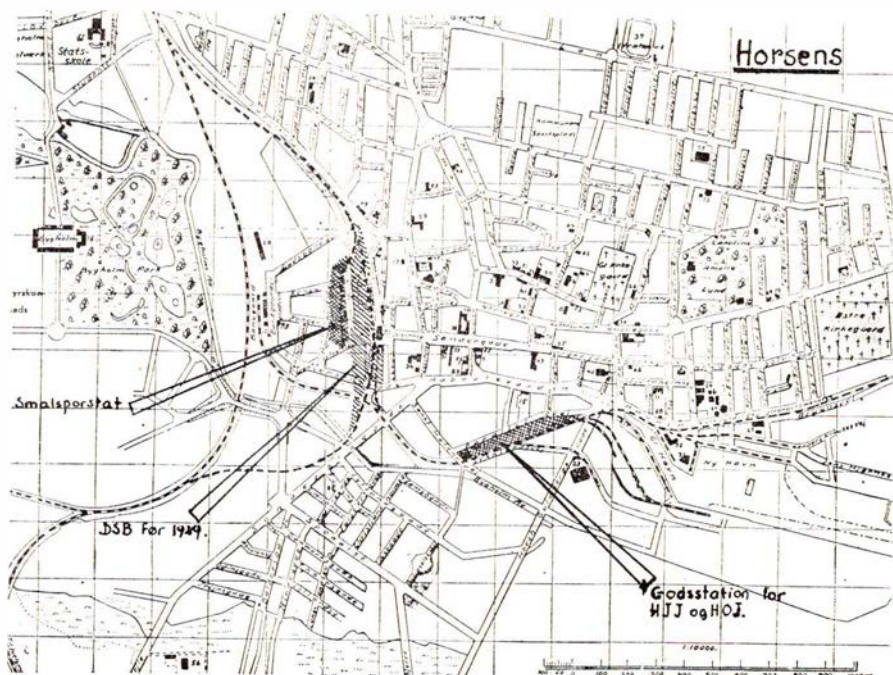
Horsens by var i mellemtiden blevet ejer af Bygholm, og som følge heraf arealmæssig set enerådende. Resultatet af dette blev forslag om en udflytning mod vest – ca. 200 meter. DSB ny projektering, forhandling til alle sider, tovtækkeri, 3½ år henrandt. Vi skrev da april 1922, og på dette tidspunkt lykkedes det at blive overens om en plan, der bod på 400 m forrykning mod vest. Tro så ikke, at det blev billigere, nej alt steg og steg, og det gjorde også byens tilskud, der blev fastsat til 1 million kr. at erlægge med 100.000 pr. år, samt 24,5 ha jord vederlagsfrit. Ganske vist kompenseredes der derved, at byen – ligeledes vederlagsfrit – overtog de aflagte arealer, mindre men mere centralt beliggende, og derfor af stor værdi for staden Horsens.

Beringsparken er en dejlig park, men også dyr!

Vi skal lige fastslå, at et møde den 16/8 1922 besejledes den nye plans skæbne, der var nu grønt lys for anlægsarbejderne, der tog deres begyndelse i januar 1923, og afsluttedes med ibrugtagning af den nye banegård den 15/4 1929. Selve jordarbejderne gav ikke anledning til store udskjelser, terrænet var relativt velegnet, men et par store viadukter føjedes til de øvrige store bygningsarbejder, der i fuldført stand betjener banekunder og -personale også i 1963.

Slutning

Meget er sket siden Bjerreherredsbanen



Jernbanerne i Horsens



Hilsen fra

HORSENS

Spare- og Laanekassen
for
Hørsens By og Omegn

Banegårdsrestaurasjonen

HORSENS

v/ fru E. Petersen

1. kl. køkken – Tlf. 2 52 13

Blad- og Tobakssalget

HORSENS

banegård anbefales

Valdm. Nielsen – Tlf. 2 35 92

Landbosparekassen i Hørsens

Rødersgade 5 - telf 2 12 22

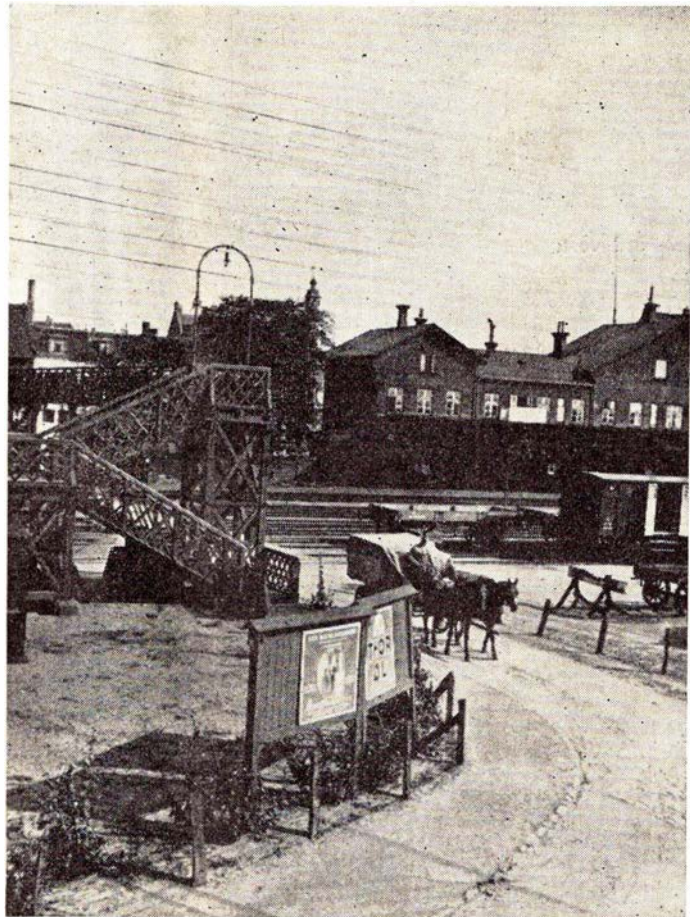
Åben: 9,30–12,30 og 14,00–18,30

HORSENS BANK

Aktieselskab

Søndergade 18–20 – Hørsens

Telf. *2 12 00



Gangbroen mellem 2 stationer indtil 1929
Hestetransport med omlæsningsgods.

Foto: P. Thomassen

i 1884 startede med 3 daglige togpar, efter 6 års drift udvidet til 4 på torve- og markedsdage i Hørsens.

Meget er sket i det mellemliggende spand af år. Jernbanernes udvikling på først godt, senere mest ondt, afspejler sig på glimrende vis i denne bys historie.

Jubelen over den første dampjernbane i 1868. De fremskridtsfyldte 90'ere, hvor 2 smalsporbaner bandt det store, det rige, det tætbyggede vestlige opland til byen.

Var det blot muligt på begrænset plads at fortælle om de drabelige lokale »søslag«, der blev udkæmpet om dette vestlige – især sydvestlige – opland. Vejle med sine Vandel- og Givebaner, hvoraf den sidste decideret var en konkurrencebane, optrådte stærkt i offensiven.

En tid, hvor der udenfor banesporene kun var hestevogne til disposition, hvor man altså, når man den sjældne gang skulle opleve det helt store, var sporbunden.

Hørsensbanerne havde i øvrigt omkring århundredskiftet særdeles lave takster, hvilket muligt til en vis grad skal ses i relation til forannævnte konkurrence.

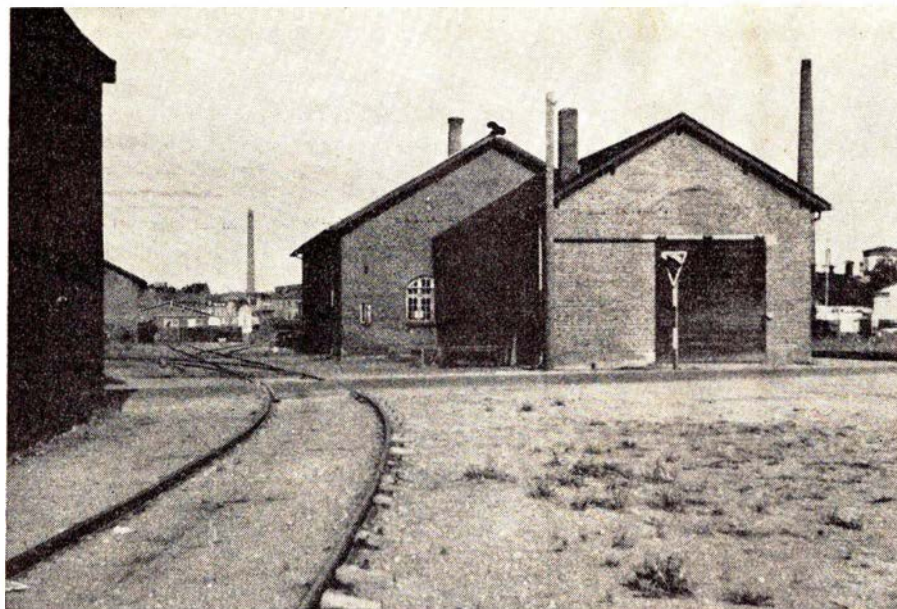
Lykkes det at finde en af de »gamle«, får man meget interessant at høre om de gode gamle dage.

Grise der sprang af toget og nåede deres bestemmelsessted forinden dette; det sidste smalsportog umiddelbart efterfulgt af et projektorudrustet arbejdstog, hvorfra omstilling til bredspor (der lå 4 skinner på nye sveller) i nattens lob fandt sted, i hvert fald f.s.v. angår de vigtigste spor-skifter.

Nyt moderne jernbanemateriel med trykluftsbremse næsten i utide, senere udstrakt motorisering og skinnebusser i stort tal i forsøg på at holde glorien blankpudset.

Der er faktisk et langt skridt udviklingsmæssigt set mellem planerne om den smalsporede Bryrupbanes forlængelse via Hjol-

HORSENS FOLKEBLAD



Remisen på HJ og HOJ' godstasjon

lund til Kolkær, til vore dages kamp om det daglige brød!

Ikke noget med reklame i fjernsyn eller

dagspresse, men Horsens by rummer mange minder om og fra denne jernbanernes udviklingshistorie.

Juni

dagbogen

Roslev d. 2. juni. Da toget fra Glyngøre i eftermiddag skulle passere overskæringen ved Tinghøj trinbræt, påkørte det en 14 t tung vejbelægningsmaskine, der holdt på overskæringen, til trods for, at de røde blinklys var igang. En arbejdsformand forsøgte i sidste øjeblik, under stor livsfare, at fjerne maskinen. Det lykkedes ham at få den igang, men toget ramte den bageste del af maskinen, og slyngede den i grøften. Motorvognens forreste truck afsprejedes, så resten af dagens toggang måtte foregå med rutebiler. Arbejdsformanden slap med et brækket ben.

Ålborg d. 11. juni. Jernbanearbejder Jørgen E. Larsen skulle ved 19-tiden koble nogle godsvogne sammen. Da et træk blev sendt mod togstammen, blev han revet om og faldt over den ene skinne, hvorved han fik kort sit højre ben og arm over.

Rødekro d. 15. juni. Lyntog »Sonderjyden«, på vej mod Fredericia, rantes i morges af et uheld, da der udbrod brand i en af banemotorerne. Branden blev hurtigt slukket af det lokale brandvæsen. Vognen blev efterladt, og toget fortsatte med tre vogne.

Enghave d. 18. juni. Under rangering på Carlsberg's sidespor væltede en vogn ud i S-togssporet til Valby, således at der i flere timer måtte køres på et spor mellem Kh og Valby.

Hjallese d. 18. juni. Da ilgodstoget fra Svendborg ved 18,30-tiden passerede Svendborgvej i Hjallese, afsporede en godsvogn, der først kørte en snes meter på svellerne, hvorefter den væl-

HJORTH's
Farvehandel
Kongensgade 12, Horsens
Tlf. 2 60 20

Aktieselskabet
Horsens Privatbank

tede og trak de efterfølgende tre vogne med sig, medens den femte vogn stillede sig på tværs af sporet. Den store kran fra Århus ankom til uheldsstedet ved midnatstid, og næste dags middag var banen klar igen. Indtil da blev de rejsende befordret med rutebiler mellem Odense og Ringe.

Gårde d. 24. juni. En 1½ år gammel pige var ved 17,30-tiden i et ubevogtet øjeblik krøbet op på banelinien, hvor hun blev påkørt og dræbt af lyntog »Vesterhavet«.

Vindblæs d. 24. juni. Ved 20-tiden blev et ægtepar i bil alvorligt kvæstede ved at blive påkørt af toget på overskæringen ved Vindblæs Mortelværk.

Sæt
pengene
i banken
og betal
med check

... tal med

**Aarhus
Privatbank**

Aktieselskabet
VARDE BANK

Vestjyllands gamle bank

Kontortid: 9,30—12,00 og 14,00—16,00 - lørdag 9,30—12,00
VARDE - TLF. *2 06 00

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

Veteranskibsruuten

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

Odense d. 25. juni. Ved 14-tiden odelagde en gravko fjernstyringskablet mod Fredericia. I løbet af et par timer fik man trukket et nodkabel og ledningerne forbundet, og indtil da blev mellemstationernes sikringsanlæg betjent lokalt.

Dybbølsbro d. 26. juni. Den 31-årige rengøringsarbejder Carlo K. Petersen blev ved godt 7-tiden påkørt og dræbt af et S-tog fra Valby, da han gik over sporet ved Dybbølsbro station.

Privatbane-

nytt...

Bodilsker d. 5. juni. På en overskæring med blinklys og klokke kørte en ung mand ved godt 15-tiden ind på overskæringen ved Bodilsker og blev påkørt af skinnibusen. Han blev væltet af knallerten, der blev slæbt med af toget, men han slap med nogle ufarlige kødsår.

Saxkøbing d. 6. juni. En varebil hvis fører for sent opdagede, at blinklysene var i gang, standsede midt i sporet. Da han så toget nærme sig, bakkede han tilbage, men da var bommen gået ned, hvorfor den blev revet ned.

Hornbæk d. 7. juni. En 73-årig bilist, der skulle efter morgenbrød, blev ved 7,30-tiden påkørt af skinnibusen på Sauntevej overskæringen. Han blev slynget ud af bilen og pådrog sig en hjernerystelse.

Brovst d. 16. juni. En Folkevognsbuss, hvori befandt sig 3 unge mennesker, blev i aften påkørt af toget. Der gik ild i både tog og bussen, der blev slæbt med ca. 25 m. Det lykkedes hurtigt at få branden slukket, og forinden var de unge mennesker reddet ud uden at være kommet noget til.

Kolding. For to år siden skete et færdselsuheld mellem en traktor og en bil ført af togfører H. Knudsen, TKVJ, Kolding. Når sagen har trukket så længe ud, skyldes det, at togføreren, på grund af sine kvæstelser, først nu har kunnet give møde i retten. Erstatningskravet på traktorføreren, der havde ansvaret for uheldet, er opgjort til 21.000 kr. Togføreren forlangte 7000 kr., og Troldhedebanen krævede 14.000 som løn til afløsning og sygeløn til togføreren.

Løkken d. 26. juni. Under arbejdet med optagning af skinner på strækningen mellem Løkken og Vrensted fik arbejdsmand A. Nielsen, Kås, en skinne ned over den ene fod.

Gribskovbanen

Havde sidste regnskabsår et underskud på 311.000 kr., hvilket er ca. 27.000 kr. dårligere end sidste år. Det er bilruterne, der giver det dårligere resultat, idet jernbanen har en forbedring på ca. 8000 kr. Om merudgifterne oplystes, at der har været en væsentlig stigning på lønningskontoen på ca. 60.000 kr., men også væsentlige merudgifter til afskrivninger og nyanskaffelser af bilmateriel. Banens samlede lønudbetaling er på 1,8 millioner kr.

Antallet af rejsende med banen og bilerne er steget med ca. 4000. Godsmængden er faldet med 2900 tons, men indtægten er ikke faldet tilsvarende.

Banen agter at indføre radio- og fjernstyring i lighed med Frederiksværkbanens nye anlæg, der har fungeret upåklageligt. Man venter allerede at kunne tage det i brug til kommende efterår.

Frederiksværkbanen

har i 1963 givet et underskud på 352.882 kr. mod 317.882 kr. året før.

Antallet af rejsende på banen har været 709.000, det er 15.000 færre end i fjor. Indtægten har udgjort 1.704.000 kr., det er 98.000 kr. mere end sidste år. Med rutebilerne er befordret 345.00 rejsende, det er 10.000 mindre end i fjor. Indtægten af rutebilerne har været 489.000 kr., hvilket er 8.000 kr. mere end sidste år.

Antal rejsende i forbindelse med Grenåfærgen har været 57.000 - en nedgang på ca. 4000, og det skyldes isvinteren. Rejsende med Korvigfærgen var ca. 20.000 og omtrent som i fjor.

Med hensyn til godsbefordringen mener banens ledelse, at der må være mulighed for at øge denne. At banen kan være med, når det drejer sig om hurtige transporter, viser et eksempel:

Stålvæværket havde i februar måned en del ovnreparationer og var på et vist tidspunkt kommet i bekneb for nogle ovnsten. Torsdag den 13. februar om aftenen kl. ca. 18 indleveredes samtidig i Düsseldorf to partier sten, hver på ca. 225 kg, hvoraf den ene sending afgik pr. bane som ekspresgods - den anden med fly. Bane-godset var i Frederiksværk næste dag kl. 12, den anden sending kl. 14. Det kan således godt gå hurtigt med banen.

Som det blev nævnt i beretningen ved sidste års generalforsamling, har man i Hundested besluttet at bygge nye færgeløjer et stykke syd for Hundested Havn. Der har siden været arbejdet med sagen, udarbejdede projekter foreligger både med hensyn til færgeløjer og flytning af Hundested Station. Der har været holdt en masse møder med vejdirektoratet og trafikministeriet, og efter disse forhandlinger at domme ser det ud til, at de nødvendige penge kan skaffes til viadukt og vejarbejder, hvorimod det ikke ser særlig lyst ud med hensyn til at skaffe de nødvendige beløb til flytning af stationen.

Ved et møde hos trafikministeren mente denne, at det kun kunne lade sig gøre over moderniseringslån. Da den samlede udgift



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



Kommunemaskinen
TRAKO Nr. 36+39

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



TRAKO

er kalkuleret til ca. 5,5 mill. kr., vil det sige, at der fra amt og kommuner skal skaffes ca. 1,4 mill. kr. og det vil sikkert volde visse vanskeligheder.

På den anden side ligger det klart, at såfremt stationen ikke flyttes, vil banen miste de ca. 60.000 rejsende, som befordres med banen til og fra Grenåfærgen. Man kan ikke i dag dirigere de rejsende ind i busser til og fra færgen, og ved højtiderne med mange rejsende vil det være helt umuligt.

Fjernstyring af visse stationer og radio i togene toges i brug i november 1963. Bortset fra små børnesygdomme har anlæggene fungeret tilfredsstillende.

Efter at man har afskaffet damploko, har det været vanskeligt at opvarme visse personvogne, ikke mindst når det drejede sig om DSB vognog. Banen var derfor nødsaget til at få bragt dette forhold i orden, og det er sket ved, at man hos DSB har købt tre pakvogne og indrettet dem som varmecentraler.

Lasteevne 5000 kg.
Håndbremse og vakuumedledning.
Ophæng for 1 stk. bænkevognslygte på gavl, samt trinbrædder for persontrafik.

Vognkasserne var fremstillet af brædder af 20 mm Pitch-Pine, der sammenpløjedes. Gulvplanker af 40 mm prima fyr. Tagbrædderne ligeledes 20 mm tykke. Taget beklædt med lærred. Dæksprojler af ask.

Til fastnelse af side- og endebrædder samt gulvplanker anvendtes bolte med T-formet hoved.

I siderne lemme til at slå ned, og indvendig i siderne bindinge for kvægtransport.

Den nederste halvdel af sidestolperne var på den udvendige side beklædt med jernplade for at forhindre, at heste gnavede i stolperne, hvilket åbenbart må have været et problem den gang.

Til undervognene anvendtes udelukkende profiljern. Hjulene var stjernejul med stålbandager af 110 mm' bredde og stålaksler med en brudgrænse på 50 kg pr. mm². Hjulstjernes diameter 600 mm.

Såvel bære- som puffer- og trækfjedre af bedste sort fjederstøbstål. Bærefjedrene af 7 lag fjederstål 60×10 mm.

Akselkasser af støbejern, underkassen dog af støbestål. Lagre af hvidt metal.

MODEL JERNBANE

Vi bygger smalspor-vogne

Sidste gang omtalte vi fremstillingen af en undervogn til de smalsporede Horsens-Tørring og Horsens-Bryrup baners godsvogne. Denne gang bringer vi tegningen til en lukket godsvogn, litra F, hvis vognkasse passer til omtalte undervogn.

HTB

Til HTB blev i tidens løb anskaffet 33 lukkede godsvogne. Ved banens åbning i 1891 havde man kun 6 lukkede vogne. De efterfølgende vogne blev anskaffet i årene 1895-1914.

I driftsåret 1914-15 blev imidlertid ud rangeret 1 lukket vogn på grund af beskadigelse ved rangeruheld.

Alle HTB-vogne var ved anskaffelsen malet mørkegrå. Lasteevne 5000 kg.

HBJ

Til HBJ anskaffede man 20 alm. lukkede godsvogne, litra F nr.40-60. Ved den banes åbning i 1899 rådede man over 8 lukkede godsvogne. Disse vogne var en kende mindre end de senere anskaffede vogne, idet akselafstanden kun var 2200 mm, og indvendig mål på vognkassen 1800×3670 mm.

De først anskaffede HBJ-vogne var også malet mørkegrå udvendig, men vogne leveret fra ca. 1905 og fremover var brunmalede.

I 1899 kostede en lukket godsvogn kun 1659 kr. i indkøb. I f.eks. 1907 var prisen

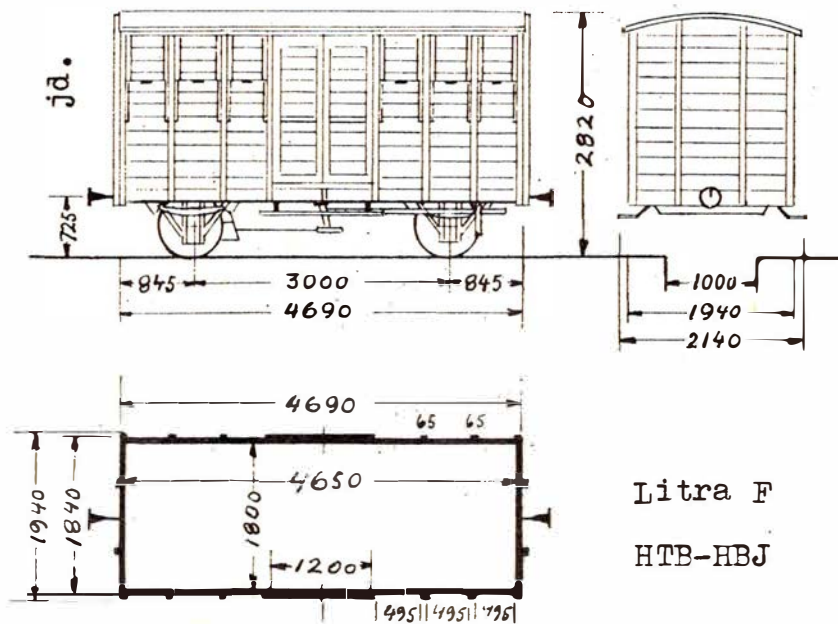
steget til 1875 kr., hvorefter prisen igen var faldende indtil første verdenskrig.

Enkelte lukkede HBJ-vogne var udstyret med bremsesrum og skruebremse.

Tekniske bestemmelser

Den her afbildede godsvogn er fremstillet af Scandia i 1910 med 2 stk. til HBJ og i 1912 med 1 stk. til HTB for 1650 kr. pr. stk.

Vognens bundflade 8,4m².



Litra F
HTB-HBJ

Arbejdstegning til smalspor godsvogn

Måtteproblemet - både ude og inde -
løses bedst med

Svejbæk-Måtten og Svejbæk-Risten

SVEJBÆK

RISTE- OG MAATTEFABRIK

SVEJBÆK - TLF. SILKEBORG (0681) 6055 - 6079

Frederiksborg

Amts

Sparekasse

HELE FAMILIENS PENGEINSTITUT

Vognkasserne forsynedes på gavlene med anlægspalder for koblingskroge. Pladerne var 3 mm tykke og havde dimensionen 18×24".

Vognene var forsynet med smedede dørkroge, som fastholdt dørene, når disse var åbne. Var endvidere udstyret med signalholdere på såvel sider som gavle.

Indvendig var vognene ferniserede. Udvendig malet og lakeret, samt forsynet med nummer, ejendomsmærke, last, angivelse af taravægt, akselafstand og revisionsdato.

(Det er vort håb i den nærmeste fremtid at kunne bringe et foto af denne vogn-type.)

De lukkede godsvogne til HTB og HBJ er dels anskaffet fra Scandia i Randers, dels fra A/B Arlöfs Mekaniska Verkstad och Waggonfabrik og dels fra Beuchelt & Co., Fabrik für Bruchenteile und Eisenkonstruktion, Grünberg, Schlesien.

Byggevejledning

Tegningen er udført i fuld HO-størrelse, hvorfor man ved fremstilling af vognkassen kan tage de nødvendige mål direkte fra tegningen.

Vognkassen fremstilles af en massiv fyrreklods med en bredde på 21 mm, længde på 54 mm og en højde på 23 mm, hvis overste del afrundes i overensstemmelse med vognens tagprofil.

Taget udskæres af 0,5 mm aeroplanfinér (købes i en hobby-forretning) således, at

dette får et udhæng på 0,5 mm over både sider og gavle. Limes fast.

Træklodsens endeflader spartles med porerfylder eller med plastisk træ, der afpukses således, at gavlene bliver glatte. Herefter ridser man med en syl angivelsen af mellemrum mellem brædderne.

Side- og gavlstolper samt dorrammer fremstilles af 1×1 mm fyrrelist, der efter pålimning slibes ned til en tykkelse af 0,5 mm.

Sidelemmene er bloj pålmede felter af tegnekarton.

Trinene er 17×2,5 mm. Udskæres af 0,5 mm messing i lighed med tidligere byggevejledninger. Loddet fast til den indvendige side af undervognens længdedragere.

Vognkassen sættes på undervognen, og fastgøres til denne ved hjælp af en lille rundhovedet træskrue gennem pufferplankens 16,5 mm brede del (fig. 4b i sidste nr.).

Vognen males i overensstemmelse med de HBJ og HTB benyttede farver.

Placering af påskrift kan vi på nuværende tidspunkt ikke angive, for vi er kommet i besiddelse af et fotografi af den virkelige vogn.

Kan læserne mon hjælpe her???

J. B. Dyrkilde.

Kilder: Diverse driftsberetninger, samt »Betingelser for leverance af godsvogne til Horsens-Bryrup og Horsens-Tørring jernbaner«.

nemmere for dem at skifte stilling eller foretage sig noget andet, hvis man kan få dem interesseret i scenearrangementet eller rekvisitterne. Hvis de er interesseret i kameraet, så lad dem få lov til at undersøge det og giv dem så noget andet i stedet for, noget der kan holde deres opmærksomhed fangen, mens De selv bruger kameraet, giv dem f. eks. et stykke tape der klistrer på fingrene, det er noget børn kan sidde med i timevis.

Børn er nemmest at have med at gøre, når de er friske og udhvilede, og det er De også selv! Derfor er det klogt kun at fotografere børnene, når de er veloplagte, og når De selv kan stole på Deres egen tålmodighed.

Børn med dyr og legetøj

Børn der leger med deres dyr eller deres yndlingslegetøj, er naturligvis så indtagende, at det er nok at overlade hele arrangementet til sig selv. Iagttag blot barnet og tag en række billeder, uden at gøre noget nummer ud af det. Efter at De har taget forskellige motiver og situationer, får De måske en chance til at tage et nærbillede, der måske er lidt mere arrangeret. Hvis De vil have et billede af barnet, der ser lige på kameraet, så vent ikke for længe med at tage det, ellers forsvinder det umiddelbare, og der kommer noget bevidst over barnets udtryk. Få barnet interesseret i et eller andet. Når De så er parat, kan De tiltrække dets opmærksomhed uden at gøre det forskrækket og derpå tage billedet aldeles omgående. En anden fremgangsmåde er at få en eller anden til at foretage sig noget, der bevirker at barnet får det ønskede udtryk. Når De tager billeder af småbørn, der sidder og leger på gulvet eller på græsplænen, gør De bedst i at sætte Dem på hug og tage billedet i denne højde. Dette er bedre end at rette kameraet nedefter, fordi De får mere med af ansigtet på barnet. Der er dog situationer, hvor man kan give billedet en morsom vinkel eller et usædvanligt anstrøg ved at fotografere fra et højt stade. Hvis De fotografere med kameraet rettet nedad, må De påse, at der ikke kommer for mange lodrette linier i billedfeltet, fordi disse linier vil løbe sammen på det færdige billede. Et barn der er så lille, at det ikke kan sidde op alene, kan fotografere i moderens arme, i en barnevogn eller i en lænestol, hvor det sidder støttet af puder. Når det er anbragt pænt bekvemt på en af disse måder, vil det være alt andet end vanskeligt at fotografere.

De første vaklende skridt

Billeder af børn, som er ved at lære at gå, gør altid megen lykke. Man kan tage sådanne billeder med barnet stolprende

FOTO hobby

Børnebilleder

Hvordan tager man gode billeder af børn – og af resten af familien, Dem selv indbefattet

For en far eller mor er vel næppe noget billede i albummet af så stor værdi som netop dem der forestiller børnene. Og da disse billeder – og samtidig naturligvis billederne af resten af familien – er så betydningsfulde, er det værd at følge nogle enkelte råd, så De kan være sikker på et godt resultat.

Undgå opstillede billeder

Læg mærke til de fleste virkelig gode billeder. De virker overhovedet ikke hverken opstillede eller arrangerede, og dette er af stor betydning, når man skal fotografere børn. Der er to fremgangsmåder. De kan vælge imellem, alt efter forholdene kræver det.

Den første går ud på, at fotografere fuldstændig spontane handlinger, bevægel-

ser eller udtryk. De billeder De tager på denne måde, vil virke fuldkommen ukunstlet. Da den slags billeder ofte kan tages uden at barnet aner noget derom, vil de få en ganske særlig charme, fordi de viser barnet som det virkelig er.

Den anden måde går ud på at arrangere billedet, men samtidig få det til at virke så naturligt som muligt. På den måde kan De også få et meget vellykket billede ud af det, men det kræver et ikke ringe forarbejde. Lad være med alt for ofte at bruge »se den lille pipfugl«-teknikken, da De ellers ender med at få en række billeder, på hvilke barnet kun har et overrasket eller opmærksomt udtryk. Selv hvor det er nødvendigt for Dem at få barnet til at arbejde med, er det bedre at bruge eller opfinde situationer, der gør barnet virkeligt interesseret. Det er som regel vanskeligt for børn at være naturlige, når de foler sig iagttaget eller når den eneste ting, de koncentrerer deres interesse om, er kameraet, der peger på dem. Det er

bort fra kameraet eller hen imod det, og begge optagelser supplerer hinanden fortræffeligt i albummet.

Når De tager sådanne billeder, og navnlig når De tager dem på nært hold, er der en enkelt lille ting, som vil hjælpe Dem til at få optagelserne skarpe. Hvis De bruger et klappkamera, som mange endnu sværges til, så indstil det på den ønskede afstand, og find det sted, hvor barnet skal befinde sig i optagelsesøjeblikket - f.eks. 2 eller 3 meter fra kameraet. Når De har målt afstanden af, så mærk stedet med en gren eller et stykke papir. Få en eller anden til at starte barnet hen imod Dem, og når barnet når til mærket, tryk da på udloseren.

Med et almindeligt fast indstillet boxkamera skulle billederne blive skarpe nok på en hvilken som helst afstand ned til ca. 2½ meter. Barnet må på den anden side heller ikke gerne komme nærmere, medmindre De benytter en portrætlinse. Med bovkameraer, der er forsynet med portrætlinse, kan man fotografere helt ned til en afstand af 1½ meter.

Tag seriebilleder

Hvis De har børn, vil det være umagen værd at planlægge en række billeder bygget over en enkelt central idé. Der er en mængde bornerim og bornesange, der egner sig fortrinligt til dette formål. Hvad mener De om en billedserie fra sommerferien på landet, bygget over »jeg en gård mig bygge vil«? Billeder af børn, der er klædt ud, virker særligt tiltrækkende, for hvor er det barn, der ikke kan lide at klæde sig ud?

En mere tvangfri serie kan tages, når barnet klæder sig på efter sin middagslur. En anden kan bygges op over en hel dags aktivitet. En sådan serie kan udmærket tages over længere tid uden at virkningen odelægges. Med lidt behændighed kan sådanne serier og mange andre slags skabe gode muligheder for billeder uden opstilling af nogen art. En solskinstime ved stranden eller på plænen . . . glæden over et nyt stykke legetøj . . . en dag på en bondegård . . . en dag i zoologisk have eller Tivoli o.s.v. Alt dette giver Dem lejlighed til at følge barnet i dets daglige færden og at tage en masse naturlige billeder.

Barnets liv fortalt i billeder

Bedst er det, hvis man fra begyndelsen kommer ind på at fortælle barnets liv i billeder ved at fore en billeddagbog, der følger barnet fra vuggen og efterhånden som det vokser op. Til dette specielle formål egner de sort-hvide billeder sig nok bedst. Hvis De bare tager nogle billeder hver måned, vil De fastholde enhver forandring hos barnet, og det vil glæde Dem i årene, der kommer. Det er jo uundgåeligt, at børnene vokser op, men man kan bevare indtrykket af dem, som de er i dag ved hjælp af billederne i barnets »billedgeografi«. Det er forresten ligeså morsomt at arrangere disse billeddagbøger som at tage selve billederne, fordi disse arbejder sætter fantasien og skaberevnen i sving.

For at give livshistorien så megen værdi som muligt, er det nødvendigt at vide, hvordan man gør børnebillederne interessante. Da pladsen her er begrænset, er det lidt svært at illustrere det med tilhørende billedmateriale, men jeg skal prøve at nævne nogle motiver i række fra f.eks. en dag med Deres datter: 1. Et billede med titel »god morgen«, hvor man ser barnet titte ud af sovekammerdøren. 2. Et billede med datteren siddende og spise morgenmad sammen med sin dukke. Titel: »uden mad og drikke«. 3. Et billede med datteren, hvor hun bliver friseret af moder. »Smuk må man jo være«. 4., 5., 6. Billeder fra forskellige stadier af legen gennem dagen, med en hund, på en vippe eller i en gynge o.l. 7. Et »gå-i-byen for moder-billede«. 8. Et billede hvor far sidder og læser en eventyrbog med sin datter på skødet. 9. Et badebillede fra badekarret eller bruseren, helst med lidt sæbe eller skum i hovedet. 10. Et sengebillede hvor pigen er puttet godt under dynen og med bamse i armene.

Der kan laves meget andet godt med lidt brug af fantasien. Og hvis man lader sit barns billedbiografi følge op med forskellige småting fra netop den tid af dets levealder, f.eks. en hårløk eller en tegning som barnet har udført, så bliver en sådan biografi meget levende at blade i.

Lad kameraet fortælle familiens historie


Foruden barnet skal resten af familien også være repræsenteret i albummet, og i det store og hele kan De følge samme

fremgangsmåde, som for børnebilledernes vedkommende. I den daglige færden i hjemmet vil der være masser af situationer, der fortæller en historie, blot man har sans derfor.


På en varm sommerdag vil der f.eks. sikkert kunne tages et billede af mor, der leger med familiens yngste på plænen, eller Peter, der får en ridetur af storesoster siddende højt på hendes skuldre. Er det vinter, kan De nok finde det meste af familien i færd med at forsvare en snefæstning mod en indbildt fjende, eller De kan indendøre finde farmand sammen med sin søn, ifærd med lidt hobbyarbejde, det være sig en frimærkesamling eller noget træarbejde e.l. Og når familiens voksne som kommer hjem på besøg fra militærtjenesten er der masser af muligheder for et godt motiv som giver karakteristisk i familiens album.

Husk også selv at komme med i Deres album, så man ikke mangler et familie-medlems repræsentation. Det sker ved hjælp af selvudløsning af kameraet. Når De tager billeder til Deres familiealbum,

De Skulle Bruge



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

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 28

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

PALADS Theatret

Århus
Telefon 6 83 00

Vi mødes i

E-B-M

og BUKSEKÆLDEREN

Østergade 1 - Århus - tlf. 2 17 77

Havebaljer i teak og eg
samt parkbaljer

Jørgen Balles efft.

Henning Jensen
Fredericiagade 48 - Århus
Tlf. 2 02 69

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

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

KØBMAND MEJLHOLM

De Mezavej 28, Århus
Tlf. 2 29 75
1. kl. kolonial-konserves
tobakker og spirituosa
Prøv vor ekstrafine kaffe

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

N. C. Andersen

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

RØNDE TANDTEKNIK

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

Skanderborg

Spare- og Laanekassen

for
Skanderborg og Omegn
Telf. 37

GARDIN-HUSET

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

SPAREKASSEN

for Grenaa og Omegn

Kontortid: 9-12 og 14-16
Fredag tillige 18,30-19,30
Lørdag kun 9-12
TELF. 2 14 44

så gå ikke og vent på særlige lejligheder, derved går De glip af mange gode chancer. Det er netop billeder fra dagligdagen der sætter kolorit på albummet og giver det liv. Der skal være handling i motiverne og ingen opstilling så vidt muligt.

Knud Sidal.

AGFA tips

Rigtig indlægning af Movex-kassette

Ved demonstration af Movex Reflex med indlagt kassette må man huske at lægge »side 2« opad, da kameraet er stoppet ved brug af en tom kassette, når »side 1« vender opad.

Sol – sommer – saltvand

Omkring ferietid hober reparationerne sig erfaringsmæssigt op hos kamerareparatørerne. En del af disse reparationer viser sig at være beskadigelser, som er opstået på grund af direkte solpåvirkning, sand eller saltvand – irriterende og unødvendige skader, som let kunne være undgået. Kameraet bør ved stranden og på sorejser opbevares i plasticpose, og opbevaring i direkte solskin må undgås.

Ny Agfacolor-Fibel

Andet oplag af »Agfacolor-Fibel« er lige hjemkommet. Bogen, som omhandler alt, hvad amatoren har brug for at vide, hvadenten han er begynder eller »halvprofessionel«, er på ialt 78 sider.

Statsanstaltens årsberetning for 1963

Statsanstalten for Livsforsikring har udsendt sin årsberetning for 1963.

Da Statsanstalten først foretager en fuldstændig statusopgørelse med udgangen af 1965, fremgår fortjenesten på dødeligheden i den forløbne del af indeværende femårsperiode ikke af årsberetningen. Derimod ses det, at overskudsfonden i løbet af 1963 er vokset med 43,2 millioner kroner og ved udgangen af året udgør 118,5 millioner kr. Dette beløb, der hovedsageligt hidrorer fra Statsanstaltens rentegevinst, d.v.s. den indtjente rent udover den fastsatte grundlagsrente, er væsentligt reserveret til fremtidige bonusudbetalinger. I selve bonusfonden, ligeledes reserveret til fremtidige bonusudbetalinger, ligger i forvejen 95 millioner kroner.

Statsanstaltens nyttegning af livsforsikringer i 1963 var atter årsrekord for hele landet med 440 millioner kroner i forsikringssum. Tilgangen af renteforsikringer udgjorde et beløb på 40 millioner kroner i årlig rente.

I Statsanstaltens bestand af livsforsikringer er der i årets løb gennemsnitlig indtruffet 5 dødsfald om dagen. Gennemsnittallet for udløbne forsikringer ligger betydeligt højere, nemlig 21 pr. dag. Alene de samlede udbetalinger efter dødsfald og udløbne forsikringer udgør 38 millioner kroner, eller over 100.000 kroner om dagen.

For godt 200 forsikringer, der var tegnet mod forhojet præmie eller andre skærpede vilkår, bortfaldt eller lempedes betingelserne, og næsten hver dag blev der indrømmet en forsikret præmiefritagelse på grund af arbejdsudygtighed. (Under præmiefritagelse holder alle danske livsforsikringsselskaber de pågældende forsikringer i kraft, uden at den forsikrede skal betale noget. Det er naturligvis altid af værdi, at ens forsikringer holdes i kraft under langvarig sygdom uden udgift, men præmiefritagelsen har særlig betydning for indekskontrakter, hvor retten til statsindekstillæg ellers går tabt, hvis indbetalingerne udebliver udover en vis tid.)



Gå i

**DEN SJÆLLANDSKE
BONDESTANDS
SPAREKASSE**

- også når det gælder lønningskonto

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

Statsanstaltens samlede aktiver pr. 31/12 1963 udgjorde 1,8 milliard kroner, og dens samlede bestand af livsforsikringer 3,8 milliard kroner. Samtidig udgjorde den samlede bestand af renteforsikringer 263,7 millioner kroner i årlig rente.

Forenings-nyt

Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds

LANDSLOTTERI

Notarius Publicus har udtrukket følgende numre: 21.912 – 10.669 – 5.403 – 13.078 – 15.222 – 8.947 – 20.809 – 2.652 – 31.175 – 4.386 – 313 – 866.

Gevinsterne skal være afhentet hos A Leighton Rennison, Kitstensvej 9, Brandbrand, senest den 15. august 1964. – Med indsendelse af lodsedlen tilsendes gevinsten.

Personalia

Jejsing

Trafikkespedient A. K. E. Nielsen, Hovslund, er udnævnt til stationsmester i Jejsing, hvor stmst. Th. Sorensen efter ans. er flyttet til Sonder-Onsild.

Dødsfald

Togfører F. P. Hoffner, fh Esbjerg, 93 år.
Lokofører V. Strunge, fh Århus, 86 år.
Lokofører G. C. W. Zerahn, fh Sønderborg, 84 år.

Lokofører T. Hansen, fh Brande, 80 år.
Togfører J. K. Henriksen, fh Ålborg, 77 år.

O.banehåndværker J. M. Kristensen, fh Tommerup, 73 år.
O.trafikkontrollør N. J. Neergaard-Nielsen, fh Trafikkontoret, 72 år.
Trafikkontrollør P. L. Povelsen, fh Kbhvn Gb, 71 år.

Lokofører E. A. Clemmensen, fh mdt Helgoland, 70 år.
Lokofører K. T. Pedersen, fh mdt Gb, 69 år.
Lokofører A. E. Rasmussen, fh Århus, 68 år.

Togfører Ernst K. A. Jensen, fh Kh, 67 år.
Stationsmester N. T. Hougaard, Thorsager fra 1955, 67 år.

Godsekspeditor G. Holm, Silkeborg fra 1958, 65 år.

Randers

Kiosk »Lervangen«

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

DRONNINGBORG MØBELMONTERING

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

Forhandler af **Weston tæpper.**

Randers Styretøjs-service

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

„Billigheden“

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

KOFOED's EFTF.

C. Krüger Jensen
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

Års

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

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.

FREDERIKSHAVNS BANK

Stiftet 1891
- Byens og egnens bank -

Aalborg

A/S Norvin & Larsen

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

Aalborg Træskofabrik

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

Thisted

Duge - Dyner - Udstyr

Gardin
EKSPERTEN
ERIK SCHARLING

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

Købmand Lykke Nielsen

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

REKORD VASK

Spar på kræfterne - gå til
Storegade 14 - Thisted - Tlf 1650
REKORD vask - er RIGTIG vask!

Skive

CITY-SKO

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

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

Auto-Hallen A/S

Holstebrovej - Skive

Aut.  Forh.

Drejer det sig om sko ...

Den Gyldne Støvle

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

Herning

Køb altid slagtervarer i

„ABC Supermarked“

H. C. Ørstedvej 31, Herning.
Tlf. 3932

WASCATOR vaskesalon

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

Ikast Sogns
Spare- og Laanekasse

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

A. Toft Jensen

Bispensgade 35 - Hjørring - Tlf. 519
SKJOLD BURNE VINE

Stationsforstander A. Budsted, AP,
Åbybro fra 1960, 60 år.
Stationsforstander Rich. J. Horsbøll,
Fakse Ladeplads fra 1950, 62 år.
Trafikkontrollør E. L. Pedersen, Kolding,
61 år.

Overportør J. C. Andersen, LJ, Maribo,
50 år.
Elektrofører K. A. Djursgaard, mdt
Enghave, 47 år.
Overportør B. Mathiesen, Rødby Færge,
36 år.

Fremad's nye bogsæson

Fremads nye bogsæson starter tidligt i år – allerede den 1. august – hvor forlaget starter med at udsende **Barbara Tuchmans** store værk om 1. verdenskrigs udbrud, netop i disse dage for 50 år siden – »**Kanonerne i august 1914**«.

Dette værk er et særligt specielt værk, og da den første verdenskrig var så afgørende for udviklingen både ude og hjemme, giver værket en tilbundsgående viden, der bør være hvermandseje. Mage til historisk værk findes simpelthen ikke. Det store drama kindres spændende og detaljeret på grundlag af et kolossalt kildemateriale, der gør at man er begivenhederne helt inde på livet.

Kanonerne i august 1914

Halvtreds år er forløbet siden verden kastedes ud i katastrofen, den *første verdenskrig*. Fanatiske nationalistere jublede i Berlin, franske revanchister svor hævn, østrig-ungarerne mobiliserede, mens resten af verden tøvede . . . men én ting var næsten alle enige om: en storkrig kunne kun vare få måneder, for intet land formåede at udholde et langvarigt militært opgør. Måske én af årsagerne til, at den socialistiske Internationale, der da fejrede sin 50-årige beståen, ikke formåede at tale de krigsgale til fornuft, trods en Jaures og en MacDonalds energiske agitation mod krigen.

Tysklands kejser og hans stab stolede blindt på den store knibtangs- og omgælsesoffensiv gennem det neutrale Belgien – og dermed var England bragt ind i krigen, trods al tøven. Men offensiven slog fejl og ikke seks måneders, men *tooghalvtreds måneders frygtelige lidelser forestod*. Et drama, som vor verden aldrig havde set mage til, var begyndt, og et tilbageblik fortæller os, at netop de første 30 dage – august 1914 – var afgørende.

Den amerikanske historiker *Barbara Tuchman*, har begået det mesterstykke at berette disse 30 dages historie mere levende end nogen anden – og takket være det fantastiske kildemateriale, som hun har haft at øse af, er der skabt et værk om den første verdenskatastrofes udbrud, som turde kaldes uovertruffet, både i rigdom

på historiske oplysninger, på chokerende enkeltheder og på viden om, hvorledes *mennesket og dets svagheder* kan forvolde de uhyggeligste ulykker.

At læse Barbara Tuchmans »*Kanonerne i August 1914*« er at opleve de frygtelige uger på allernærmeste hold – ja mere end det: bag om samtlige kulisser for begivenhederne.

I den fornemme række af samtidshistoriske værker som Fremad har udgivet, er dette værk en perle, der bør studeres af enhver med interesse for den verden, vi lever i. Gå til boghandleren og hent det hidtil vægtigste værk om den første verdenskrig!

Nakskov–Rødby jernbane

48 s., 16 ill. planer samt kort. Bogtrykt.
Pris 12.00 kr.

D'herrer Wilcke og Thomasens lille bog om Nakskov–Rødby-banen bør anskaffes af enhver, der interesserer sig for privatbanehistorie.

Den fortæller stort set alt af interesse, selv for den mest kritiske, om denne lille banes tilværelse fra dens fødsel til dens død. Den fremtræder nydeligt – trykt på glittet papir og bringer et fornemt billedmateriale.

Den må så absolut siges at være det bedste værk de to forfattere indtil nu har frembragt med hensyn til privatbanehistorie.

Verner

Traner i juni

Med et bind »Dansk Lyrik fra Sophus Claussen til Ludvig Holstein« er der i Gyldendals Traneserie udsendt fire lyrikantologier, trykt i tilsammen 145.000 eksemplarer. Publikum har taget digtbindene til sig og gjort sortseeres betænkeligheder med hensyn til interessen for denne side af litteraturen til skamme. Det ny bind omfatter halvfemserne – den periode, da et nyt lyrisk gennembrud skete med digtere som Sophus Claussen, Johannes Jørgensen, Viggø Stuckenberg, Niels Møller, Helge Rode, Sophus Michaëlis, L. C. Nielsen, Olaf Hansen og Ludvig Holstein. Ud-

valget er som i de foregående antologier foretaget af C. Bergstrøm-Nielsen.

Ny i Traneserien er også William Goldings roman »Fluernes Herre«, som har hævdet sig meget stærkt i den engelske efterkrigslitteratur på grund af dens digteriske vingefang og dens mærkeligt tidløse perspektiver. Den foregår under en fremtidig atomkrig og fortæller om en flok engelske skoledrenge, der på vej bort fra en evakueret by nødlander på en ø i Stillehavet. På trods af de ædleste hensigter om at skabe et virkeligt demokrati mislykkes deres bestræbelser, og civilisationen bukker blodigt under for naturen.

Jakob Knudsens roman »Den gamle Præst«, udsendt som Tranebog nr. 143, vakte ved sin fremkomst uhyre opsigt på grund af sit emne: selvmordets tilstedelighed. Den er senere dramatiseret, filmatiseret, udsendt som hørespil og er blevet Jakob Knudsens mest læste roman. Læseren finder i den den dybtgående indtrængen i det menneskelige sind, der var Jakob Knudsens særlige evne.

Den sidste Tranebog i juni er Hjalmar Söderbergs »Doktor Glas«, den berømte roman om den ansete stockholmerlæge, der myrder en patient af medynk med dennes hustru. Den snart 60-årige bog er netop udkommet i England, hvor man især har fremhævet dens klarhed, friskhed og nuancerede psykologi.

Forlaget »Spektrum«

Dræberkupeen

Man har før hørt om mord i de altid rullende tog. I Sébastien Japrisots kriminalroman »Dræberkupeen« sker der også et mord i et tog, men først da toget har nået sit mål: Gare de Lyon i Paris. Toget kommer fra Marseille, og det kaldes »Fokaianeren«, og ved togefetersynet finder man liget af en ung kvinde i en liggevognskupe. Og derefter begynder sære ting at ske. Der var seks passagerer i kupeen ved ankomsten til Gare de Lyon, mænd og kvinder imellem hinanden, de fem af passagererne var steget på toget i Marseille og nr. seks var steget på i Avignon. Tilsyneladende er morderen ude efter alle disse passagerer, og han får ram på en del inden de dygtige kriminalfolk fra Quai des Orfèvres får ham afsløret.

»Dræberkupeen« er både spændende og raffineret i sin opbygning, og afsløringen af morderen byder på netop den overraskelse man altid venter, men sjældent finder i en kriminalroman.

190 sider, kr. 15,75.

I de bedste familier

Rex Stout har igen fundet et spændende job til sin digre detektiv Nero Wolfe

og dennes friske højrehånd, Archie Goodwin. Ret tidlig i bogen sker der et mord, og samtidig rager Nero Wolfe uklar med en af underverdenens store kanoner, og en knivskarp kamp på intelligens og hårde midler ventes, men så forsvinder Mr. Wolfe sporløst, end ikke hans højrehånd aner hvor han er forduftet hen. Archie Goodwin må derefter til at klare sig selv, men efter en del ligegyldigheder dukker en spændende afslutning frem, og Nero Wolfetilhængerne har igen været i hyggeligt selskab.

223 sider, kr. 16,75.

V.J.

On the Narrow Gauge

148 sider, rigt ill. Thomas Nelson and Sons Ltd., Parkside Works, Edinburgh 9. Ca. kr. 33,00.

Atter en spændende bog om smalsporede jernbaner. Denne bog bringer os viden om i Europa. Vi hører – for gud ved hvilken gang – om Isle of Man, Festiniog og Tralle & Dingle, men vi hører også om mere dunkle emner som smalsporede baner i Jugoslavien. Endvidere behandles Tyskland, Østrig, Frankrig og Schweiz, og det er vel netop punkter som disse, vi ikke i forvejen har nok litteratur om, og som netop gør denne bog særlig værdifuld.

The Springburn Story

David & Charles (Publishers) Ltd., 39 Strand, Dawlish, Devon.

Jernbaner i Skotland er et kapitel for sig i den engelske jernbanehistorie, og de sidste år har bragt en del værdifuld litteratur om dette emne.

Denne gang grupperer emnet sig om Springburn, og det bliver til en både spændende og oplysende bog, som man ikke lægger fra sig med glæde.

Et vægtigt kapitel er ofret Drummond, den kendte engelske loko-konstruktor – (Englands Busse), en mand der også spillede en stor rolle i dette jernbane-kapitel.

World Railways 1963-1964

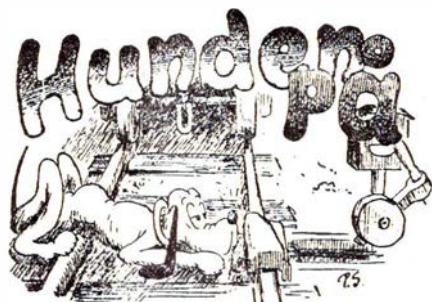
470 sider, stort format, rigt illustreret. Ca. kr. 170,00. Sampson Low, Great Missenden, Bucks, Britain.

Det er fjerde gang, dette store værk om jernbaner bliver anmeldt i »Jernbane-Bladet«. I og for sig var det også nok at henviser til tidligere udgaver, for bogen ligner sig selv indtil forveksling. Og det skal et sådant værk gøre.

Det er en opslagsbog, der er ført a jour. Specifikationer over jernbaner i hele verden, hvad der er kommet af nyt materiel o.s.v.

Det er en stor bog, men samtidig en interessant bog. Og så giver den et hav af adresser på jernbane-styrelser over hele verden.

Jass.



Næstsidste nyt!

Hjem fra dyrskue

I Horsens lempes en mand og en kone op. Han er højroset, hun stille bekymret. De synes at komme fra dyrskue, iført deres pæne tøj, som ikke er så pænt mere. Han slår ud med armene og rammer de omkringstående, alt imens han kvæder brudstykker af mærkelige uhoviske viser og udsender bedovende oldunster. Hun hvisker hele tiden:

»Så, så, bitte Frederik, du er blevet lidt træt, men nu er du snart hjemme.«

Da togbetjenten kommer, kan Frederik ikke finde billetterne.

»Fornem rigtigt i dine lommer,« råder hun ham.

Den opgave kan han ikke klare. Hans hænder famler rådvilde rundt. Han åbner og lukker dem uden for lommerne. Hun bliver angst, for de har ikke flere penge, og prøver selv hans lommer. Da smiler han saligt i den tro, at det er en tilnærmelse, tager om hende og siger:

»Kan I se, a haar en gue kuen.«

Hun gør sig blufærdigt fri med et varmt: »Kom nu til dig selv, bitte mand.«

Men billetterne skal findess, søg efter et lille pusterum begynder hun eftersøgningen igen og udloser samme omme scene som for.

En stramtandet kone bemærker: »Man har sit hyre med de mænd.«

»Min er nu gue nok,« svarer Frederiks viv. »Han kan bare ikke taale ol, så bliver han syg.«

Billetterne kom ikke for dagen, og sveden sprak på Amalies pande. Forst da de uantastede var kommet ned på perronen i Skanderborg, fik hun øje på dem. Frederik havde, mens han endnu var ædru, stukket dem ned bag sit hattebånd.

Kirkebrand

Degnen kommer ilende op til præsten på prædikestolen:

– Herr pastor, kirken brænder!

– Nå, gør den det, så må vi hellere vække forsamlingen!

Mellem damer:

Det er med spejle som med mænd. – De er elskværdige, når vi er unge, og ubehagelige når vi bliver gamle.

Sådan er der så meget – – !

– Har De tidligere aflagt ed for retten? spurgte dommeren.

– Egentlig ikke, – – for de to gange, det er sket, regner jeg ikke, – – da det var falsk!

Tak skæbne – – !

– Du kan tro, at jeg gerne ville have fingre i den laban, der har skrevet til mig, at jeg er et fjols og min kone en rappen-skralde!

– Jamen, det er jo nok een, der slet ikke kender jer!

– Nej, nej, – – tværtimod!

Tænk, hvor lykkeligt!

– Deres tilkommende, – udlagde spå-konen, – et blåøjet, høj, slank og blond –!

– Åh, gudskelov! – altså lige modsætningen til den døde murer, jeg for tiden er gift med!

Ih, du store kineser!

– De skal mindst to timer i luften hver dag! – ordinerede lægen.

– Ja, – så må jeg hellere se at blive pilot, – for så megen passagerflyvning betaler sygekassen jo næppe!

Fra livets valplads

– De har aldrig været gift, vel, – herr direktør?

– Nej, – – men jeg har lidt meget andet ondt, og haft nok at slås med foruden!

Efter moden overvejelse

Den lille hylede i vilden sky, så moderen omsider gav ham et bolsche, – – som han dog kort efter spyttede ud, – – for, da det kom til stykket, ville han hellere vræle.

Og så var der – – –

Tomrereren, der ikke kunne begribe, at man kunne få togene til at køre efter en grafisk koreplan, – der jo kun var en hel del tommestokke, der ikke var slået sammen!

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

Sønderborg

ELLEN KNUDSEN

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

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

Blomster JACOBSEN

Perlegade 56 – Sønderborg
Telefon 2 22 61

ASMUS GREENAAE

Bageri og Konditori
Prøv vort lækre brød og kager
Ringgade 151, Sønderborg
Tlf. 2 24 62

Tønder



Blenners Dampvaskeri

Skibbrogade 2, Tønder, tlf. 2 22 68

Gælder det cykler og knallerter

JAKOB Christiansen

Salg og service
Carstengade 1 - Tønder

GRAASTEN BANK

Aktieselskab
Telefon (046) 5 14 15

Tønder

M. C. Christiansen

Isenkram
Vestergade 39 – Tønder
Tlf. *2 12 13

BRDR. HANSEN I/S

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

Esbjerg



SYMASKINER

Strandby Plads 3, Esbjerg
Telefon 2 44 85



Aksel E. Andersen

Isenkramforretning
Strandbygade 88 – Esbjerg
Tlf. 2 08 77

Godsekspeditionen „Jylland“

Esbjerg – Tlf. 2 10 39

Bramminge

Jensens Bageri

Laurits Jensen
Bramminge - tlf. 7 31 78

LANDBOSPAREKASSEN

for Ribe og Omegn

Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

AAGE C. PAHUUS

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

Holstebro

Banegårdskiosken

Holstebro

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

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

FARVEMESSEN

Storegade 22 - Varde
Tlf. 2 05 45

Landbosparekassen for Ribe og Omegn

Torvet — i byens centrum
Telf. Ribe 40 og 524

Fanø

BLÆHR'S KONDITORI

Olsens eftf.
Nordby, Fanø – Tlf. 6 20 32

NORDBY TØMMERHANDEL

Tlf. Fanø 6 22 15

EVALD HANSEN

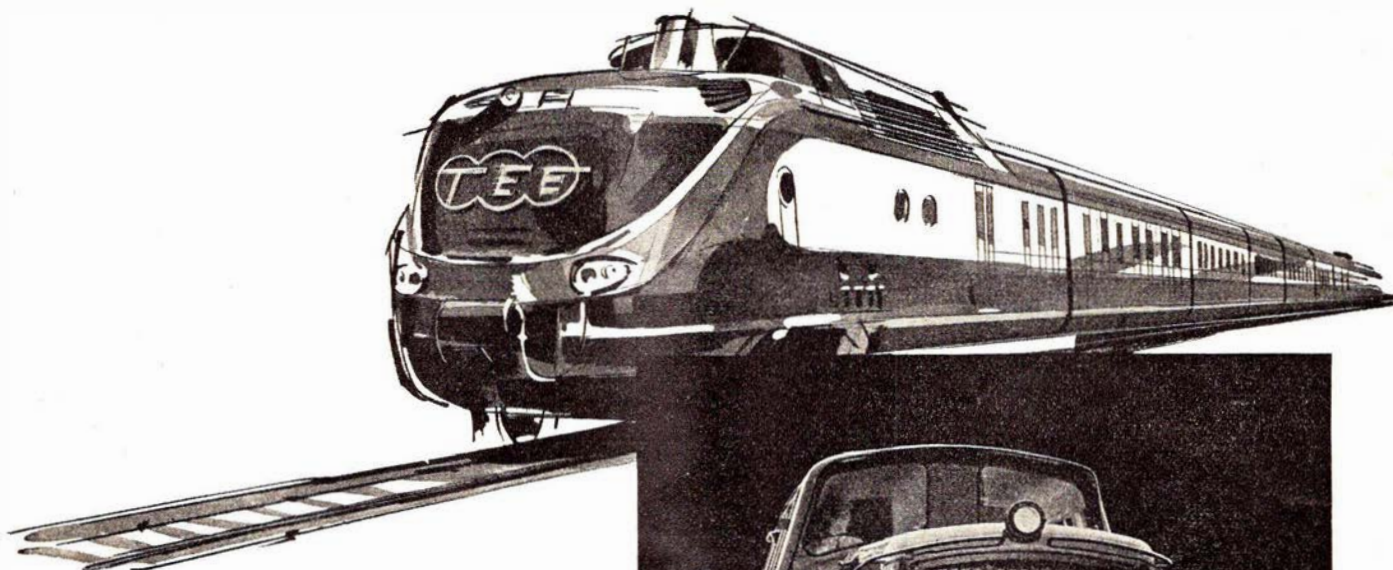
A. Bildsøe Hansen
Manufakturforretning
Fanødukker
Hovedgaden Nordby Fanø
Tlf. 6 20 30

SVEND POULSEN

Købmand
Nordby, Fanø – Tlf. 6 20 08

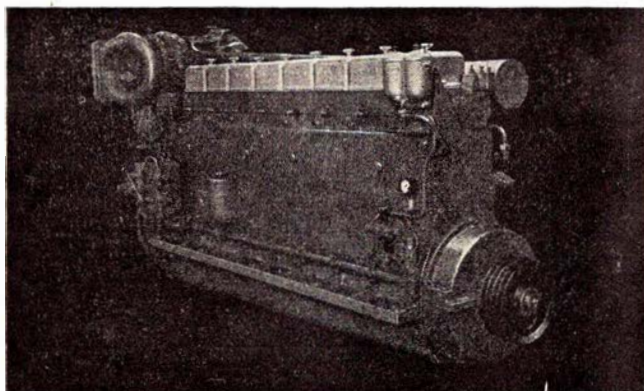
S. SONNICHSEN

Slagter
Nordby Fanø – Tlf. 6 20 67



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTOROG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repräsentant: Danmark

PROTECHNICO 1/2

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