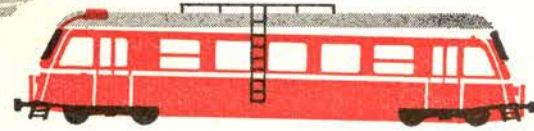


JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

VOLVO TOTALSEJR I MIDNATSSOL- RALLIET

Denne store sejr i Midnatssol-Ralliet bekræfter igen det, totalsejrene i Akropolis og det canadiske Rally viste: Pålidelighed, udholdenhed, vejsikkerhed og fartreserver placerer Volvo i særklasse, og for hverdagens kørsel gælder endnu en ting –

når De køber
når De kører
når De udskifter

Volvo-økonomi – en ekstra værdi



HAN VANDT

Tom Trana –
totalsejr med
Volvo PV 544



HUN VANDT

Sylvia Österberg –
dameklassesejr med
Volvo PV 544



Den sejrende Volvo med Tom Trana og Gunnar Thermaenius fotograferet under Midnatssol-Ralliet.

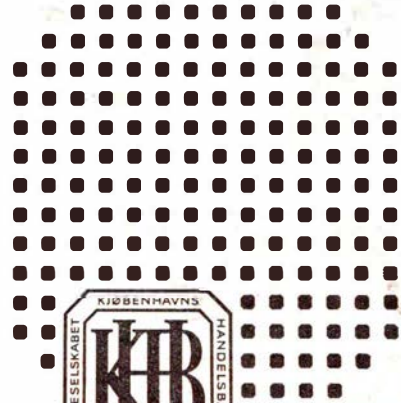
VOLVO

KIRK



KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER 
HORSENS AARHUS KØBENHAVN N.

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

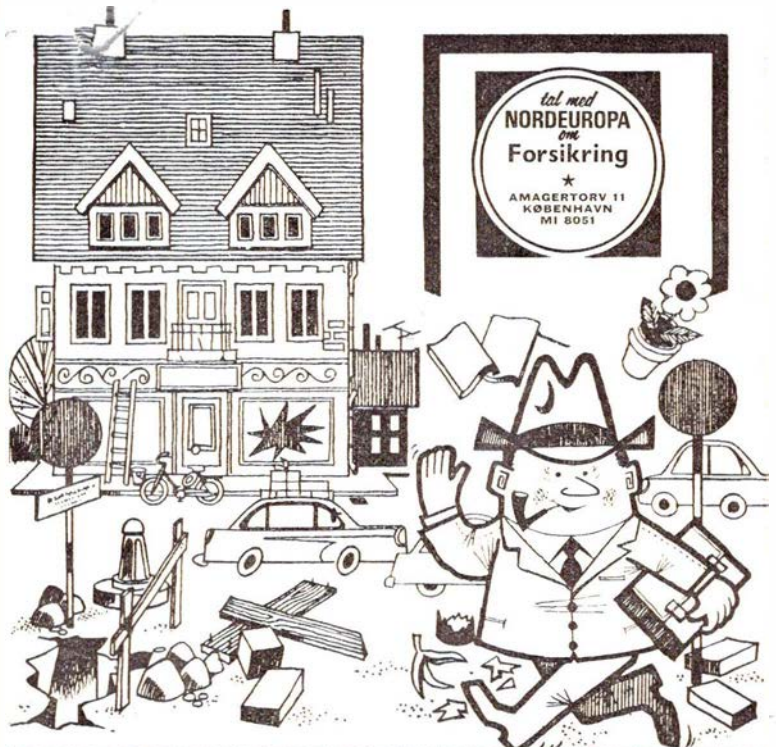


altid
med i
billedet

HANDELSBANKEN

DEN DANSKE
LANDMANDSBANK

AARHUS



tal med
NORDEUROPA
Forsikring
★
AMAGERTORV 11
KØBENHAVN
MI 8051

NORDEUROPA NORDEUROPA



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 25B
Tlf. 78 36 42

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«

August 1964

Dette nr. indeholder:

Så gik den sommer	side 183
Månedens emner	» 184
Månedens foto	» 185
Erindres det	» 186
I få linier	» 186
Sagt og skrevet	» 188
Bergensbanen forkortet 21 km	» 189
Kalundborg—Århus overfarten	» 190
Juli dagbogen	» 191
Midtsjællandsbanen	» 192
Privatbane nyt	» 193
Model jernbane	» 195
Foto hobby	» 199
Personalialia	» 201
Boganmeldelser	» 203
Hunden på	« 204



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 - cigaretter - cigaretter

Film og kuglepenne

Dag- og ugeblade

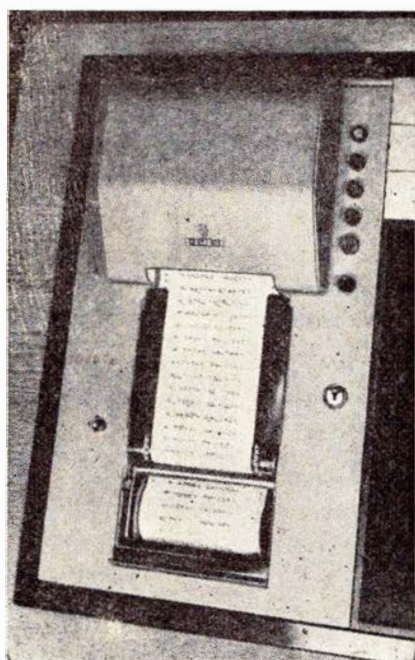
Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark


SIEMENS



SIEMENS Togviserskilt

SIEMENS Tognummertrykker

klar og tydelig information

FABRIKAT: SIEMENS & HALSKE AG. - BERLIN-MÜNCHEN

DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB

BLEGDAMSVEJ 124 - KØBENHAVN Ø.
TLF. (01 76) TRIA 6464
TELEX 2313

ÅRHUSKONTOR:
ECKERSBERGSGADE 22 - ÅRHUS C
TLF. (061) 3 66 00 - TELEX 4524

Så gik den sommer . . .

August causeri

JERNBANERNES fjende nr. 1 – »Jyllands-Posten« – er meget forarget over, at landsnævnet for omnibus- og fragtmandskørsel har nægtet Nordjyllands rutebilmata- tor, *Henry Erobreren*, koncession på en omnibusrute Frederikshavn–Hanstholm. Trafik-tyrani kalder »J.-P.« det for. Der tales om knæg- telse af trafik- og egnsudvikling. Han er villig til at investere 200.000 kr. til materiel, og de 100.000 kr. i årlige driftsudgifter afskrækker ham ikke, og så skal der nord for Åbybro kun standses i de store byer – Pandrup, Løkken, Hjørring og Sindal. Så kan de allerede eksis- terende bilruter tage sig af den tabsgivende kørsel til småbyerne. Den ønskede rute vil køre parallelt eller skære 8 – otte – allerede eksis- terende bilruter, hvoraf flere kører gennem tyndt befolkede egne, og alle disse ruter vil komme til at mærke den ønskede rute. Mon ikke byerne på denne strækning allerede er godt dækkede med rutebiler. Det skulle jo være den nye Hanst- holm havn, der er det væsentligste argument for den ønskede rute, men her er allerede en busrute, der med 7 daglige dobbeltture på 40 min. besøger forbindelsen mellem Hanstholm og Thisted, hvorfra der igen, foruden to jernbaneforbindel- ser, er 13 – tretten – rutebillinier. Der er så sandelig ikke behov for flere bilruter her.

TRAFIKORDNING har der været råbt om i mange år, men i modsætning til andre lande, er det som om, at vi, med vort beskedne landområde, er bange for at træffe ordnede forhold på transportom- rådet. Det er bekendt, at DSB's ledelse har meget ringe indflydelse på lønninger, pensioner og takster, hvor det i realiteten er folketings- et, der har afgørelsen i disse for en for- retningsmæssig drift så afgørende spørgsmål. Sådan er det også i en række andre lande, men nu har Sverige fået nok af dette, og har indført et system på det trafikmæs- sige område, der også vil kunne bruges her i landet. I Sverige har man delt banestrekningerne op i forretningsbaner og ikke-forret- ningsbaner. De første drives helt som en privat forretning med tak- ster efter hvad det kan betale sig at tage, med hemmelige særtakster for større kunder, alt under hensyn til, at der efter afskrivninger m. m. skal være en fortjeneste på ca. otte procent. Andre baner, der aldrig kan blive rentable, men som det svenske samfund alligevel vil be- vare, får af staten foreløbig et til-

skud på ca. 300 mill. danske kr. pr. år! Dette system har ikke alene den fordel, at SJ bliver fri for den megen offentlige kritik af under- skud, men giver god mulighed for, at der kan gennemføres en rationel transportfordeling mellem vogn- mænd, skibsfart og baner.

SOMMERFERIETIDEN, hvor folketing, organisationer m. v. hvil- ler, giver dagspressen lejlighed til letkøbt kritik af banerne. Således synes »Fyns Tidende« at det er meget lidt forretningsmæssigt, at DSB tager mere for overførsel af biler i de tre sommermåneder. Det kan da ikke være svært at forstå, at DSB må opretholde et stort fær- geberedskab året rundt, der i fe- riemånederne må bemannes med en stab af ekstrapersonale til større lønninger end det faste personale for at kunne ekspedere tilstrømning- en af biler uden ventetider. Det er derfor en meget nødvendig for- retningsmæssig takstpolitik, der er indført her.

OVERARBEJDE anses i øje- blikket for at være et middel mod den øjeblikkelige mangel på ar- bejdskraft. Men for de, der skal udføre overarbejdet, er det ikke nogen særlig økonomisk fordel. Det er grimme penge at skulle læg- ge oven på den faste indtægt, den dag selvangivelsen skal skrives.

Restaurant »På Fortovet«

og baren på Østerport station
anbefales
POUL GUDMANN,

Er man først kommet ind på at have overarbejde, vil man snart blive »forfalden« til det, da disse penge giver adgang til forskellige materielle goder, som det senere bliver svært at undvære. Et bedre middel til at skaffe arbejdskraft frem vil sikkert være at afskaffe sambeskatningen, der med den kraftigt stigende skatteskala ligefrem gør det umuligt for gifte at tage arbejde begge to.

OG SÅ er ferie og hundedage forbi. Diskussioner om broer og undergrundsbane tager fat igen. Det går mod valg med spild af mængder af papir og lange intet-sigende taler; hvad er valglofter værd, når de udkårne samles på tinge? Derimod er det en virkelig kendsgerning, at man snart har en rekordhøst i hus, noget der gavner os alle.

—bro.

over Als Sund, er færdig. Luftfoto-opmålinger er netop overstået, og skitse-projekteringen begynder om få uger. Det er endnu ikke afgjort, om der skal bygges en højbro eller en tunnel.

Broen Rødby havn-Fehmern

Mon ikke dette broprojekt er det, der har størst chance for at blive en snarlig realitet? Der er nu ført bevis for, at det kan lade sig gøre at bygge en bro over Østersøen til afløsning af færgefarten mellem Rødbyhavn og Fehmern. Beviset er ført gennem en række bundundersøgelser på foranledning af foreningen »Fehmern-Lolland, der består af en række internationale firmaer.

En række kystundersøgelser bl. a. over sandvandringerne langs de to øers kyster er faldet endnu heldigere ud, end man havde forestillet sig, og de har yderligere bekræftet, at der er gode muligheder for at bygge en bro.

Herefter anser foreningen det for forsvarligt at investere penge i udarbejdelse af et skitseprojekt til broen, og man er i øjeblikket i gang med at sammensætte en arbejdsgruppe fra de interesserede firmaer til dette arbejde.

Når skitsen foreligger, skal foretages nye bundundersøgelser for at kontrollere, om bropillerne nu også kan stå netop dér, hvor skitsen regner med dem.

Det er ikke foreningens tanke, at den selv skal bygge broen. Når broprojektet ligger klart, er dens opgave slut, idet det naturligvis tilkommer den danske og tyske regering at bestemme, hvem der skal bygge broen. De interesserede firmaers motiv er dels den handelsmæssige fordel, der følger af at have en bro, og dels den forretningsmæssige interesse i leveringerne til det store arbejde.

Det er beregnet, at brofaget skal være 12 km hvilende på 70 piller.

I forbindelse med skitseprojekteringen drøftes det, hvorvidt broen skal bygges med to spor til tog, eller man kan spare nogle hundreder millioner kr. ved at nøjes med et spor. I tilfælde af kun ét spor, må der regnes med temmelig høj hastighed for tog over broen, og måske bliver det nødvendigt at lægge et vigespor midt på broen.

Finansieringen anses ikke for at være et større problem. Den kan klares uden at belaste de to staters skatteydere, idet man har tænkt sig at danne et broelskab, der bygger broen og driver denne ved i en årrække at opkræve en broafgift, der vil komme til at ligge endda noget under de nuværende færgetakster.

Når broen er betalt, er det tanken, at den skal foræres til offentligheden i de to stater.

Månedens emner...

Fjernstyring af rangerloko

Der har som bekendt tidligere været afholdt forsøg med radioledelse af rangering, dog ikke uden fører på maskinen. Svenske statsbaner har nu gennem nogen tid prøvekørt rangering med fjernstyring. Det er den danske fabrik »Storno«, der fabrikkerer lommeseendere, der gør lokoføreren overflødig. Senderen fungerer ved et trykknapsystem, hvorved man kan dirigere rangermaskinens bevægelser. Det er regnet ud, at der kan spares 200 mand ved at installere fjernstyring i 70 loko.

Der spørges ganske naturligt, om vi ikke skal have dette system indført på DSB, men overing. *W. Wessel Hansen* udtaler, at vore største godsbanegårde er alt for utidssvarende til sådan fjernstyring. Derimod vil rangering ved radio i førerhuset, der i øjeblikket med godt resultat bruges ved færgetrafikken i Rødby og Nyborg, om kort tid blive taget i brug på Københavns godsbanegård og muligvis senere i Padborg.

Fugleflugts-successen sprænger alle rammer

Week-end trafikken på Rødby færge overfarten havde fra lørdag middag til søndag aften op imod 45.000 rejsende i tog og biler hver week-end i juli måned. En sådan spidsbelastning har selvfølgelig sprængt alle rammer både på stationen og parkeringspladsen der omkring. Rødby færge station har kun ét billetsalg, idet ingen kunne forudse den store lokaltrafik, der finder sted til Puttgården. Såvel på stationen som på parkeringspladsen, der er beregnet til at tage 500 biler, må der nu foretages udvidelser.

Færgen »Kong Frederik den IX« skal

blive på overfarten i den kommende vinter.

Fynshav-Bojden overfarten

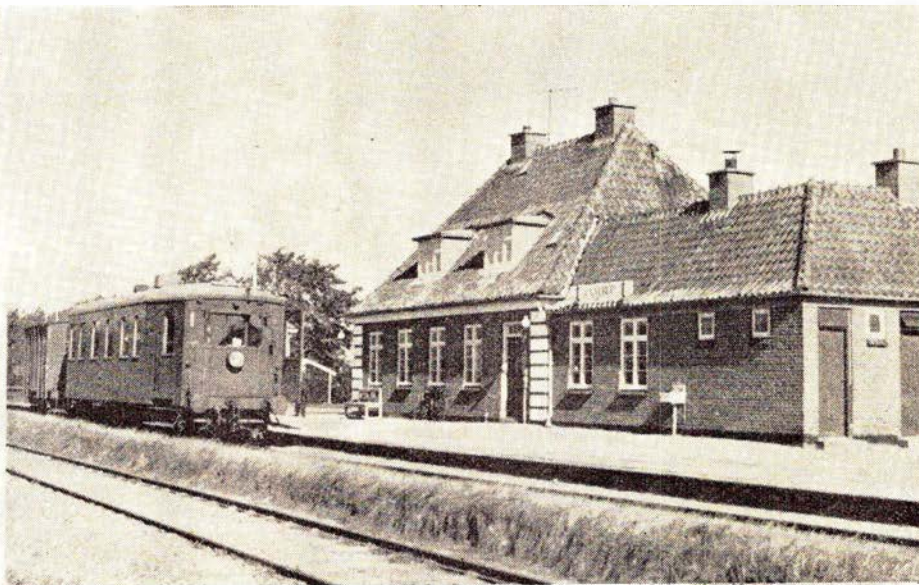
Den nye færge »Fynshav« har givet en oget belægning på 100 pct. efter at den er sat ind på Mommark overfarten. Flytningen til Fynshav-Bojden ventes at kunne finde sted i slutningen af 1966.

Sønderborg amtsvevinspektorat varetager anlægsvirksomheden såvel på Als som på Fyn. Sønderjyderne har været så interesserede i at opnå bedre og hurtigere forbindelser østpå, at de selv har påtaget sig at lede arbejdet — og betale det. Der er budgetteret med 6½ mill. kr. ved Fynshav, hvor såvel leje som P-pladser og lignende skal placeres godt 250 m ude, mens der i Bojden kan bygges direkte på kysten og til ca. 3½ mill. kr.. Endnu har DSB ikke besluttet sig for, hvad der skal bygges af administrationsbygninger m. v.

Projektet er udarbejdet således, at der inden for molerne kan bygges endnu et leje i hver havn, og det bliver formentlig nødvendigt, når hele fugleflugten er færdig. Anden etape, broen over Egersund, udbydes i licitation til august, og de første arbejder ventes påbegyndt i december. Broen er anslået til at koste omkring 13 mill. kr., og det vil tage tre år at bygge den. Den bliver ca. 240 m lang med 125 m over vand, hvor nu den gamle færge haler sig frem og tilbage i kædetræk. Betydelige vejanlæg — firesporet — skal anlægges, og bundforholdene kræver et større entreprenørarbejde, især på Alnor-siden. Broen indrettes med klap seks m over vand-spejlet, men trafikken til og fra Gråsten skønnes ikke at ville genere færdselen, som ventes at komme i betydeligt omfang, når tredje etape, en ny fast forbindelse



Stfst. Mortensen, Pandrup,
ruller bomme ned



Pandrup st. 1963. Tog 106 (M 23 og lf 194)

Foto: Per Q. Ovesen

Længere broklap i 5. leje i Nyborg

De nye TEE-lyntog og den kommende 4-sporede godsvognsfærge, gør det nødvendigt at forlænge broklappen i 5. leje i Nyborg færgehavn fra de nuværende 24 m til 42 m.

Arbejdet skal påbegyndes straks efter sommertrafikken, og færgelejet vil være ude af drift i tre måneder. Den nye broklap skal nødvendigvis være færdig til 15. december, idet man ikke tør se en juletrafik i møde uden den.

Stationen har i øjeblikket kun én lang broklap, den ved 4. leje, og for tiden kan de nye lyntog i tilfælde af særlig høj- eller lavvande kun benytte dette leje. Den såkaldte knækvinkel bliver ved sådan unormal vandstand så stor, at toget bliver

hængende på klappen. Almindelige person- og godsvogne kan tage en knækvinkel på 3,5 grader, mens de nye lyntog kun tolererer en vinkel på 2,5 grader.



Uheldig disposition

I det store og hele må det indrommes, at banerne og deres personale gør, hvad de kan, for at en togrejse kan forløbe så behageligt som muligt for de rejsende, men der sker dog undertiden ting på en rejse, man ikke rigtig forstår, hvilket følgende eksempel viser.

Man sidder en ret kold vinteraften i februar og hygger sig ved avisen i en kupé, der er godt oplyst og dejlig varm, og man har været så heldig at få en af de eftertragtede vinduespladser.

Toget, der består af 2 personvogne, deraf den ene en motorvogn som trækraft, samt en pakvogn, holder ved en station, og togføreren går gennem vognen og spørger, om de rejsende har noget imod at flytte hen i motorvognen, da der nu ikke er flere rejsende, end de kan være der.

Man tager sit overtøj og sin bagage og skynder sig ud af vognen på den kolde blæsende perron og finder ind i motorvognen. Hvis vognen blev koblet fra,

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

TLF. 14 12 32

F. L. Viltøft



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

Hotel „PRINS JØRGEN“

Vordingborg
Gode værelser - godt spisested
- derfor altid et besøg værd -

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

Hotel „Krogen“ - Hasseris MISSIONSHOTEL

Overnatning på gode værelser, med morgencompl., alt incl. 15-16 kr.
Skibstedvej 4 - Aalborg
Tlf. 2 17 05

Kun 1 km fra Vesterbro, fri parkering

Gæstgivergården Røde-Kro

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

kunne man forstå en sådan handling, men eftersom den følger med til endestationen, er det ikke nemt at blive klog på, hvad meningen er med en sådan disposition. Det skulle da lige være det, at det nu er lettere for togføreren at billettere.

Toget kører videre, og man sidder nu indeklemt midt på bænken i vognen, der er godt besat, og den ryster og støjer en del på grund af den nærliggende motor, foruden at der er en del uro i det store rum, bl. a. som følge af en del glade, støjende soldater, der skal på orlov, medens man før sad ved vinduet i fred og ro i en vogn, der havde et dejligt og næsten rystefrit og støjfrit lob.

En sådan service er desværre ikke medvirkende til at gøre DSB populær, og forhåbentlig er det en undtagelse.

O. B.

Erindres det ...

For 50 år siden ... August 1914 ...

Tyskland har meddelt, at ruten *Korsør-Kiel* ikke kan besejles i anledning af krigen.

☆

Enkelte særtog blev den 2. aug. sat ind til befordring af sikringsstyrkens 19.000 indkaldte. Ialt har hæren 30.000 mand til tjeneste.

☆

Mange *tog* over hele landet inddrages på grund af krigen.

☆

Berusede tyske fiskere forover d. 6. aug. hæværk på havnebanen i Esbjerg og pryglers en portor, der ville standse dem.

Amagerbanen udbetaler for første gang udbytte til aktionærerne. Det blev 2%. Banen har i afvigte regnskabsår befordret 423.893 rejsende og 73.488 tons gods.

☆

I øvrigt var hele august måned præget af aflysninger af tog både på DSB og privatbanerne grundet krigsudbruddet.

For 25 år siden ... August 1939 ...

Slangerupbanens bestyrelse har atter holdt en bevæget generalforsamling, hvor man krævede banen likvideret snarest eller omgående tilsagn om at få banen elektrificeret i hvert til Farum.

I få linier ...

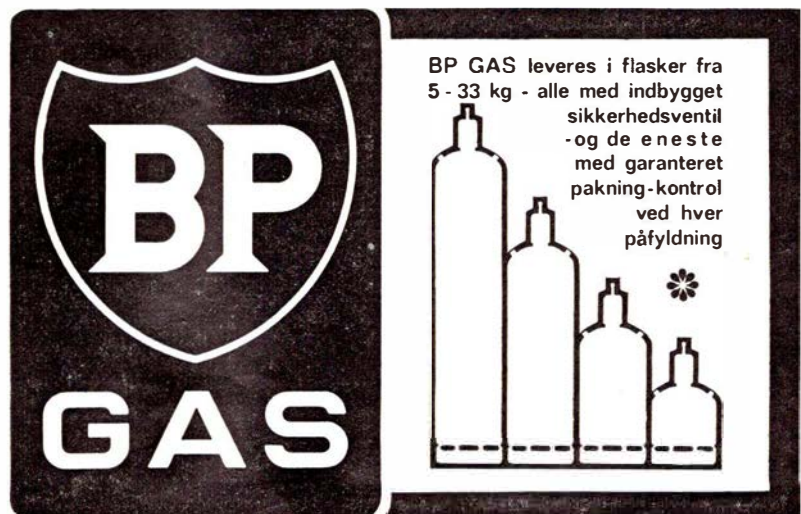
Entreprenør Mogens Pedersen, Nyborg, har købt 14 pontoner, der under krigen blev brugt til at bære U-bådsnet i Den engelske Kanal. Pontonerne skal bære en rambuk ved havnearbejde i Halskov. Fordelen ved denne flåde er, at den kan skilles ad og transporteres over land.

☆

Straks fra starten er den nye hurtigforbindelse Ålborg-Köln med gennemgående vogne over hele strækningen blevet succes, samt gennemgående vogn Fredericia-Bad Harzburg.

☆

Indsejlingen til Rødby Færge, der ved 1000 m mærket i øjeblikket har en bredde på 160 m, uddybes nu så indsejlingen får en bredde på 280 m.



BP GAS leveres i flasker fra 5 - 33 kg - alle med indbygget sikkerhedsventil - og de eneste med garanteret pakning-kontrol ved hver påfyldning

På Padborg st. er arbejdet til en 50 t brovægt nu udbudt i licitation.



I de dage, der var flyvecudstilling på Karup flyveplads, kørte der persontog Karup J-Kølvrå-flyvestationen hver halve time. I fjor befordrede DSB 3000 gæster til udstillingen pr. bus.



Til lokaltogtrafikken mellem Nykøbing Fl og Rødby Færge leverer Lollandsbanen trækraft.



Fra 1. september nedlægges telegrafstationen på Nr. Åby st.



Fra efteråret er det meningen, at Haslev st. lukkes mellem kl. 21 og 8.



På grund af manglende arbejdskraft har DSB udsat opførelsen af en toiletbygning og en friluftscafeteria ved Knudshoved færgenhavn.



I juni 1963 overførtes på Rødby-Femern overfarten 1800 godsvogne. I år overførtes 4100. Fra Puttgarten steg tallet i samme periode fra 1500 til 4700 godsvogne.



Arbejdet med maling af Storstrømsbroen er nu ved at være slut. Det har stået på i 6 år, og der er anvendt 100 t maling. Der regnes med, at malingen kan holde i 10 år.



Ålborg st. har nu også fået en »vognbjørn« til transport af godsvogne.



Gøteborg - Frederikshavn Linien har planer om at bygge et nyt fartøj med 50 pct. større kapacitet end dens nuværende flagskib, »Prinsesse Margaretha«.

Bøjden er kommet slemt i knibe, fordi man ikke kan skaffe vand til støbningen af havneanlægget i Kalvøre til overfarten Bøjden-Fyns Hav. Boringerne har kun givet saltvand, og nu forhandler man om vand fra A/S Horne Vandværk, der skal udvides for at kunne påtage sig leverancerne.



Det har vist sig, at isbryderen »Holger Danske«s plader tæres mest i den ende, der vender mod Korsør Nor. Kajpladsen forsynes derfor med fire nye fortojningsbukke, således at færgen kan vendes af og til, hvorved der opnås en mere jævn tæring.



Ved den lokale firmaturnering i Ringkøbing vandt DSB over Snedkerne med 3-0. Turneringen har været spillet i fem år, og deraf har DSB vundet de tre gange.



På oversigtskortet i Danmarks Rejseforbindelser lever strækning 82 Hjørring-Løkken-Åbybro banen stadig.



I de seneste måneder har der været ført forhandlinger mellem DB og SJ, der ønskede en færgeforbindelse mellem Trelleborg og Puttgarten. Sagen er nu, foreløbig da, lagt på hylden, da DB ikke ønskede det gode samarbejde med DSB på Fugleflugtslinien odelagt.



Flere har spurgt om, hvad det er der sker på Kh Hovedbgd. i det hjørne på afgangssiden, hvor der normalt er sommerrestaurant. Restaurantens køkken, bageri m. m., der hidtil har været beliggende i kælderetagen, flyttes nu op i nye omgivelser i tagetagen.



Ifølge en overenskomst fra 1889 skal uniformerne til tjenestemænd være skræddersyede. Gentagne gange har etaternes styrelser ønsket at få konfektionere

rede uniformer. Man har nu fået støtte heri af monopoltilsynet, der har bestemt, at den gamle aftale skal ophæves senest 1. januar 1965. Denne kendelse har skrædderne nu indanket til landsrettens afgørelse.




Fra køreplansskiftet i maj næste år nedlægges Vårslev st., der derefter fjernstyres fra Kalundborg.



Færgen »Korsør«, der har ligget oplagt i Nyborg som reservefærge, er nu indsat på København-Malmö-overfarten for at få de 400 tomme svenske vogne, der henstår på forskellige stationer overført. Iøvrigt er det meningen senere at sejle med to færger her.






Aktieselskabet

DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1898

Vestergade 10 . København K.

Telf. C. 2150



ELEKTRISKE URE

Uden ANNONCERING

ingen forretning —

intet trives i hemmelighed . . .

»De Danske Østersøfærger«s

Restaurationer

GEDSER

RØDBY FÆRGE

Restaurations »Færgetroen«,
Rødby Færge



Banegårdsrestaurasjonen

HILLERØD

TOM VALÈT

Bageri og Konditori

Calvi

Vesterbrogade 34, Fredericia
Tlf. 2 10 06

Dan Ballesgaard

Handelsgartner
Vesterport - Varde
Tlf. 618

T. V. Larsen
BJERRINGBØ
Sv. Aa. Larsen - telf. 455

Thisted Værktøjsmagasin

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

Flere og flere forlanger

**Hatting
Tvebakker**

fordi de er sprøde -
(men tåler ikke stød)



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

Stubbekøbing

Tapet- og Farvehandel

H. O. CHRISTENSEN

Vestergade 30 - Stubbekøbing - telf. 84 14 26

Paqt og skrevet

Som årene går, ser man mere klart, hvad der er godt, og hvad der er mindre godt ved menneskene. Hvad jeg savner er varme, virkelig medfølelse for andre. Vi har så travlt, der er så meget, man skal nå, og selv om folk er venlige nok, så er man ude af sind, så snart man er ude af øje. Det er påfaldende, så lidt de fleste interesserer sig for det menneskelige. Vi mangler næstekærlighed. Virkelig dyb interesse i andres skæbne er en sjældenhed.

Augusta Haugsted.

Kunne vi som private virksomheder lukke en dag om ugen, ville vi spare anseelige beløb til fridags-afløsning. Og kunne vi lukke tre uger om sommeren, hvad som bekendt mange gør, så ville vi spare så meget, at jeg næsten ikke tør tænke på hvor meget.

Men dette er fantasi. DSB har intet on-

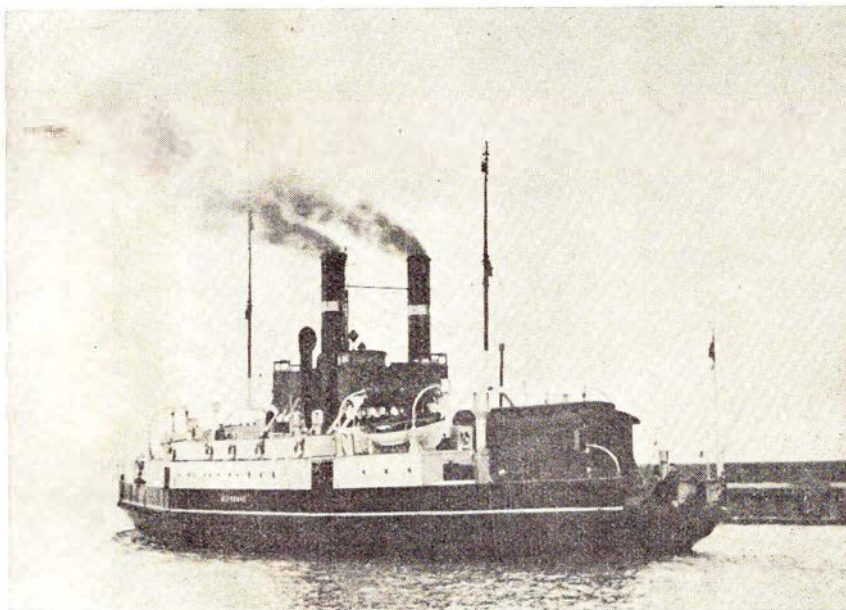
ske om noget af den slags, det er tværtimod vort mål at skaffe jernbanen stadig mere arbejde. Også til imødegåelse af konkurrencen, og da vi nu taler om den, har jeg lyst til at tage med, at vort personale har en arbejdsdag (eller vagt) på syv en halv time, samt at vi har oparbejdet en social status med omklædningsrum, baderum, spiserum. Hvormange lastvognschauffører, tror De, har det på samme måde?

Gdr. P. E. N. Skov.

Om vi savner dampen? Ikke spor. De folk, der blev sentimentale, når de så en god, gammel dampmaskine, er for længst gået af med pension. Dieselmaskinerne overkommer mere, og de er langt mere bekvemme arbejdspladser for personalet.

De fem Mh-dieselmaskiner kræver kun et eftersyn på 70 minutter i døgnet. De gamle skulle hvert døgn tages ud af driften i tre gange 70 minutter. Udover at de med mellemrum skulle have kul og vand fyldt på.

Lkm. A. G. Thygesen.



D/F Glyngøre

DSB's sidste enkeltsporede færge »Glyngøre« har nu sejlet sin sidste tur mellem Nykøbing M og Glyngøre. Ved sidste årlige eftersyn opdagedes det, at færgens kedler måtte udskiftes, såfremt der

skulle sejles mere med den. Dette ville blive så dyrt, at det ikke kunne betale sig. Færgen er bygget på Helsingør Skibsværft i 1902. Hvad der nu skal ske med den er ikke bestemt.



Randers-Hadsund Jernbane A/S

Bergensbanen forkortet 21 km

Fra 1. august 1964 kørte Bergensbanen gennem den nye Ulrikken-tunnel, og strækningen Tunestveit-Bergen blev derved forkortet til 12 km mod tidligere 33 km uden om fjellet.

Det karakteristiske ved denne plans gennemførelse er, at den skal være selvfinansierende. Et privat selskab har optaget et lån med stats- og kommunegaranti, og renter og afdrag må intet år overstige de besparelser og merindtægter, som NSB får ved benyttelsen af den nye strækning. Besparelserne skulle bl. a. blive:

1. Mindre udgift for fjerntrafikken ved den kortere strækning.

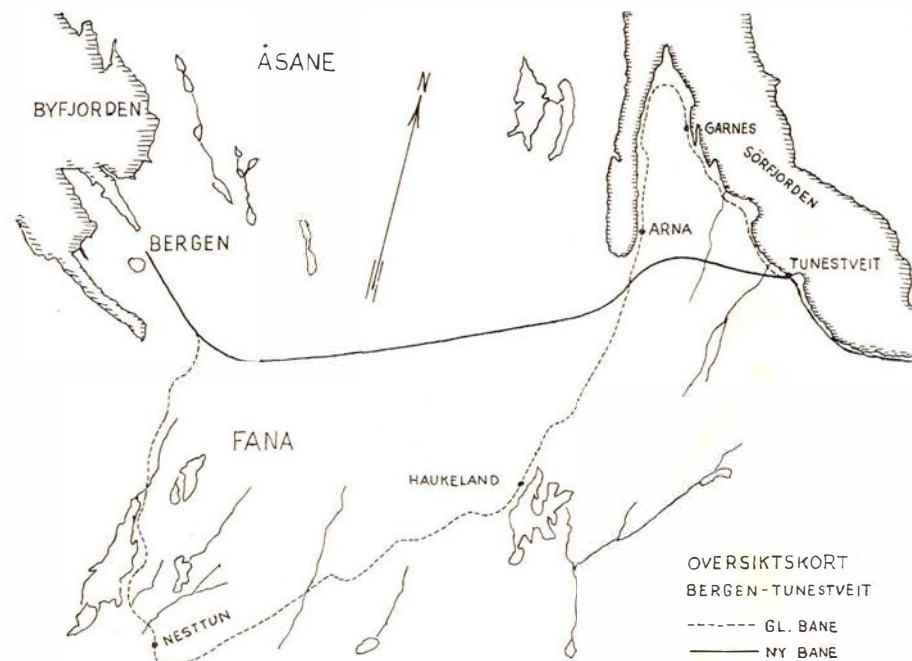
2. Nedlæggelse af lokaltrafikken Bergen-Nesttun-Arna.

Merindtægten skulle fremkomme på lokaltrafikken gennem tunnelen, distriktsbidrag og tunneltillæg.

Planen om at undgå Bergensbanens store omvej over Nesttun ved at lave en tunnel gennem det 600 m høje Ulrikken fjeld, der spærrer Bergen mod øst, er lige så gammel som planen om Bergensbanen. Allerede i 1873 blev spørgsmålet drøftet, men da drejede det sig kun om en tunnel på 2,8 km. I 1897 blev spørgsmålet taget op igen, og nu drejede det sig om at bygge en 4,8 km lang tunnel mellem Bergen og Haukeland. Sagen blev påny taget op i 1917, 1936 og 1950. Men først i 1955 da man fik dannet A/S Finansieringsinstituttet for Bergensbanens forkortelse, kom der skred i sagen. I 1958 var de endelige planer vedtaget, og arbejdet blev udliciteret.

Den nye strækning har 3 tunneler: Ulrikketunnelen på 7653 m, Armanipa tunnel 2180 m og Tunstveittunnelen 40 m. Den gamle strækning var 33 km, og det

bliver således en besparelse på 21 km. Efter foreliggende oplysninger vil anlægsudgifterne blive 41,4 mill. kr. plus renter i anlægstiden.



Omlægningen af Bergensbanen

OVERSIKTSKORT
BERGEN - TUNESTVEIT
----- GL. BANE
———— NY BANE

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



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

Kalundborg-Århus overfarten

50 år siden DSB overtog ruten efter DFDS

I årene 1807-1876 var det kongelige postvæsen indehaver af de fleste færgeruter her i landet. Indtil 1828, hvor man fik det første hjuldampskib »Mercurius«, foregik sejladserne på overfarterne med sejlskibe.

Korsør-Kiel overfarten åbnedes d. 27. april 1856. Foruden Korsør-Nyborg drev postvæsenet dampskibsrueten Korsør-Århus med daglig forbindelse indtil 1868, da denne rute overgik til det dengang ny-startede Det Forenede Dampskibs Selskab. Da ruten ikke var rentabel for DFDS, blev den indstillet i 1872. Tre år senere begyndte DFDS i stedet at besejle ruten Kalundborg-Århus.

I april 1883 sluttede postvæsenets store rederivirksomhed, der blev overtaget af de sjællandske Jernbaner. Det var en betydelig flåde, der drejede sig om: hjulskibene »Jylland«, »Freyr«, »Freja«, »Hermod«, »Sophus Danneskjold-Samsø« og »Skirner« samt skrueskibet »Fyen«. Samme år ankom de nybyggede skrueskibe »Ægir« og isbryderen »Stærkodder« og endelig isbådmateriellet på 9 isbåde og 60 isjoller.

To nye to-sporede hjuldampere »Korsør« og »Nyborg«, begge bygget hos Kockum i Malmø, blev grundlaget for statsbanernes store færgebyggeri, der som en følge af de i trafikken altdominerende biler nu har antaget et helt næsten utænkeligt omfang.

Korsør-Kiel-ruten

åbnedes under postvæsenets ledelse i 1856 med hjuldampere »Ejderen« og »Jylland« bygget i hhv. 1849 og 1951. Det var to meget primitive skibe med åbne dæk og store hjulkasser. Selve navigeringen foregik helt agter på dækket.

Skibene fik de rød-hvide skorstensbånd sat op for første gang i 1856 (loko-skorstene fik først ro-hvide bånd i 1867). Besætningerne på disse skibe var dæksofficerer og maskinpersonale fra marinen. Der blev givet dem 3 års orlov fra marinen, og de blev udskiftet hvert tredje år.

Efter at statsbanerne overtog ruten i 1883, blev der ansat fast mandskab på rutens skibe, der i 1870 fik indsat nye og større skibe. I 1876 »Sophus Danneskjold-Samsø«, i 1879 »Skirner« og i 1883 »Ægir«. »Freja« fra 1863 var reserveskib. Disse 4 skibe var alle bygget hos B&W.

I halvfjerdserne indsattes fra tysk side 2 hjuldampere, der derefter udførte en dagtur i hver retning, og de danske skibe

sejlede to naturre. Åbningen af Gedser-Warnemünde ruten i 1903 og Trelleborg-Sassnitz i 1906 bevirkede stor nedgang i god- og passagerbefordringen på Kiel ruten, og ved 1. verdenskrigs udbrud d. 2. august 1914, blev de tyske skibe taget ud af ruten og indlemmet i den tyske marine, hvorefter DSB også ophørte med at sejle på denne rute, der aldrig mere åbnede som statsdrevet.

Kalundborg-Århus-ruten

Den 1. september er det 50 år siden, at DSB overtog denne rute efter DFDS. Allerede fra 1697 fik Kalundborgs byfoged overdraget retten til en vis sejladser med fægsmakker til Århus. I 1710 oprettedes Kalundborg-Århus færgelaug.

Under krigen med Sverige i 1715-20 og senere mod England i 1807-14 blev det pålagt skipperne på denne rute, at de i tilfælde af, at fjenden ville forsøge at opbringe båden, skulle post og værdigenstande kastes over bord og stedet afmærkes for senere bjergning af samme. St. Steensen Blicher skriver i »En Landsbydegn Dagbog« bl. a. om en rejse fra Århus til Kalundborg i 1715. I året 1834 indsatte DFDS den første hjuldampere - »Dania« - på ruten, og den besørgede trafikken her til 1856, hvor man efter åbningen af jernbanestrækningen Roskilde-Korsør lod skibene sejle mellem Korsør og Århus.

Ved Kalundborgbanens åbning 30. december 1874 oprettedes kontakt mellem

trafikministeriet og DFDS om besejling af ruten Kalundborg-Århus med anløb af Koldby Kås på Samsø og Tunø. Det første skib på ruten var »Vesta«, der i 1888 afløstes af »Dronningen«, der sejlede helt til 1914. Fra 1892, da der blev daglig afgang i begge retninger, indsattes endnu et skib, der senere afløstes af »H. P. Prioer«. Under isperioder indsattes skrueskibene »Niels Brock« og »Niels Ebbesen«. I januar 1913 opsiger DFDS kontrakten til ophør 31. august 1914. Ministeriet anmodede derefter DSB om at arbejde beregning af udgiften for at overtage ruten.

Stærk modstand mod DSB's Overtagelse af ruten

Daværende gdr. Amt var netop valgt på et program med besparelser overalt, hvor det kunne lade sig gøre, var således modstander af alt, hvad der angik overfarter, ville slet ikke høre tale om overtagelse af ruten. Han førte i stedet forhandlinger med DFDS, der også var villig til at indsatte nogle større skibe mod at få en betydelig større godtgørelse end hidtil.

Rigsdagens finansudvalg forlangte imidlertid, at der skulle foretages en prøve-sejladser med en af de ældre storebælt-færger. Denne fandt sted i marts 1913 med en meget righoldig repræsentation fra ministre til pressen. Turen forløb udmærket, men stemningen mellem deltagerne var meget blandet, og selv om der lige til det sidste blev gjort alt for at hindre dens iværksættelse, selv krigens udbrud i august 1914 blev benyttet som grund til at udsætte, blev ruten en kendsgerning. Det kunne anføres, at man ved lukningen

Ligeså uundværlig

JERNBANEN er
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN
for LIVSFORSIKRING



af Korsør-Kiel ruten netop havde personale og evt. også skibe, der kunne benyttes på den nye overfart.

Uden at det ligger klart, hvem det var, der gennemtvang rutens åbning, overtog DSB ruten d. 1. sept. 1914. Uden at komme ind på enkeltheder vedrørende denne rute gennem de forløbne 50 år, må rutens berettigelse anerkendes, og aldrig har været bedre trafikeret end med færgerne »Prinsesse Anne-Marie« og »Prinsesse Elisabeth«. De skulle blot have været sat ind ti år før.

Harald Christensen.

Juli

dagbogen

Esbjerg d. 30. juni. Et ægtepar fulgte i aften nogle gæster til toget og var gået med ind i sovevognen. Da toget satte sig i gang til afgangstid, var ægteparret ikke kommet ud. Manden sprang først af, men konen turde ikke. Han tog

efter hendes arm, hvorved han faldt ned mellem perronen og toget og var dræbt på stedet. Konen slap kort efter sit tag i sovevognen og faldt ned på banelegemet, men hun slap med lettere kvæstelser.

Ølstykke d. 1. juli. En varebil blev i formiddag påkørt af toget på overskæringsen nord for Gammel Ølstykke og slæbtes med hen ad banen ca. 50 m. De to mænd i bilen faldt begge ud og pådrog sig svære kvæstelser.

Dybbølsbro d. 8. juli. En lastbil tabte ved 8-tiden en beholder med øl ned i S-togs sporet mod Valby. Det varede et par timer før Falck fik fjernet beholderen, så S-togs driften kunne genoptages.

Sønderborg d. 12. juli. Fredag nat var der indbrud i DSB rejsebureau i Jernbanegade i Sønderborg, hvor der fra en indmuret pengeboks blev stjålet 23.800 kr.

Hamborg d. 12. juli. En 4-årig dreng, der var på rejse med sine danske forældre fra København til Rotterdam, faldt i aften af toget lidt syd for Hamborg. Da

forældrene ville se efter drengen så de en åbentstående kupédør og fik toget standset. Ved eftersyn af banelinien fandt man drengen dræbt.

København d. 14. juli. 21 europæiske journalister og 10 tyske jernbaneteknikere besøgte i dag den nye pladserveringsmaskine på Kh. I udlandet spekulerer man på at anvende en lignende maskine til kontrol af vognløbet.

Rødby Færge d. 16. juli. Den ene færgekølle gik i aftes i baglås, hvilket bevirkede store forsinkelser på den internationale trafik.

Knudshoved d. 17. juli. DSB's feriehjem på Knudshoved fejrede i dag sit 40 års jubilæum. Dagen begyndte kl. 7 med kanonsalut, og der var forskellig underholdning dagen lang.

Østerport d. 19. juli. Ved 14,30-tiden opdagedes det, at der havde dannet sig en solkurve i det indadgående S-togs spor på Østerport st. Da sporet var under reparation, var hastigheden i forvejen nedsat til 30 km, men – som ved Brammingeulykken – viser det sig, at sporene ikke kan undvære ballasten i stærk solvarme. I løbet af en time var sporet i orden igen.

København H d. 21. juli. Toget til Hillerød kl. 16,19 var lidt forsinket i afgang, og da toget, der afgår kl. 16,39, kørte til perron, kørte det mod det endnu holdende tog. Der skete kun materiel skade.

Århus havn d. 30. juli. En 54-årig arbejdsmand stod lænet til en aflæsningsrampe og bemærkede ikke, at der kom et rangertræk. Han blev klemt mellem en godsvoan og rampen og døde kort efter.

Ved De, at

LEGO-børn

leger bedst!

Esbjerg og Omegns
Sparekasse

Kongensgade 58 – Esbjerg

Fredericia Byes og Omegns
Spare- og Laanekasse

Midtsjællandsbanen

40 års dagen for banens åbning

Af V. E. JOHANSEN

Den 1. juni kunne den ældste del af den sjællandske midtbane fejre 40 års jubilæum. Dagen blev forbigået af DSB i dybeste tavshed – og der var vel ikke mange, der sendte banen en venlig tanke på jubilæumsdagen.

Men hos DSB's ledelse er banen ikke glemt. Næh, her syslede man også denne dag med uhyggelige planer mod denne jernbanestrækning – planer, der går ud på at lukke et par af dens stationer – Herlufmagle og Vrangstrup stationer – som formentlig inden længe vil blive nedlagte.

Om en lignende skæbne skal overgå Glumso st. står stadig hen i det uvisse. Men det kan ikke skjules, at udviklingen peger herpå. Den fortsat stigende landvejsmotorisering kan en jernbanestrækning med forholdsvis korte afstande til købstæderne ikke tåle ret længe – lokal trafik med jernbane i provinsen kan ikke betale sig mere – det er en uomtvistelig kendsgerning.

Den næsten legendariske midtbane trafikeres i dag kun på en fjerdedel af sin oprindelige strækning – de øvrige tre fjerdedele af banen står i dag som en skamstøtte for staten fra Ringsted og omtrent til Hillerød. Midt i det smilende sjællandske landskab ligger de sorgelige levninger med volde, viadukter og broer.

Historien om den sjællandske midtbanestrækning er affodt af jernbanelovene af 1908, hvor man bl. a. havde vedtaget at anlægge en enkeltsporet jernbane fra Næstved over Herlufmagle by, Glumso, Sandby, Ringsted, Hvalso, Skibby, Frederikssund, Slangerup til Hillerød.

I en ny jernbanelov af 23. februar 1917 blev det bestemt, at strækningen fra Næstved til Ringsted skulle anlægges som dobbeltsporet hovedbane udstyret med hvad dertil horte. Med dette anlæg kunne Gedserforbindelsen føres på dobbeltspor mellem Næstved og København. Dobbeltsporet mellem Næstved og Vordingborg blev først taget i brug 8. maj 1925 – altså næsten et år efter Ringstedbanens åbning.

I efteråret 1917 blev jordarbejdet til banen påbegyndt efter at være blevet udbudt i en mængde lokale entrepriser. Herved blev det muligt at beskæftige ledig lokal arbejdskraft.

Der opstod dog ret snart vanskeligheder med at få virkelig kvalificeret arbejds-

kraft – hvilket bl. a. skyldtes de vanskelige ernæringsforhold, som krigen var skyld i, og det var kun få af beboerne langs banen eller i nærheden deraf, der var interesseret i at modtage arbejdere tilknyttet anlægget på kost og logi.

Man greb da til den udvej at opføre store baraklejre og marketenderier ved Glumso og Vrangstrup for de langvejs fra kommende arbejdere.

I disse lejre og marketenderier kunne det lønningsdage om aftenen gå meget livligt til, og de såkaldte jernbanepolitiassistenter, blandt disse Bakkemose fra Herlufmagle, kunne sådanne dage få nok at gøre med at holde styr på gemytterne. Der var jo oendnu en sidste rest af de virkelige »Baneborster« tilbage, og det var raske folk både til arbejdet og til at more sig, når de holdt fri.

Jordarbejdet gav store og uforudsete vanskeligheder med vandførende lag, der krævede afvandingsarbejder og funderinger i det vandførende flydesand, og ved Glumso og Vrangstrup fremkom alvorlige dæmningskred. De største vanskeligheder opstod dog ved broen over Susåen lidt nord for Vrangstrup st. Banen blev ført over åen på en hvælvet bro af jernbeton med en spændvidde af ca. 20 m. På begge sider af ådalen skulle der foretages store opfyldninger til de 15 m høje dæmninger, men i 14 m's højde gav eng-

bunden efter, og broen revnede og måtte nedrives og opføres påny. Det viste sig, at der under dæmningen var flydesand i indtil 8 m's dybde.

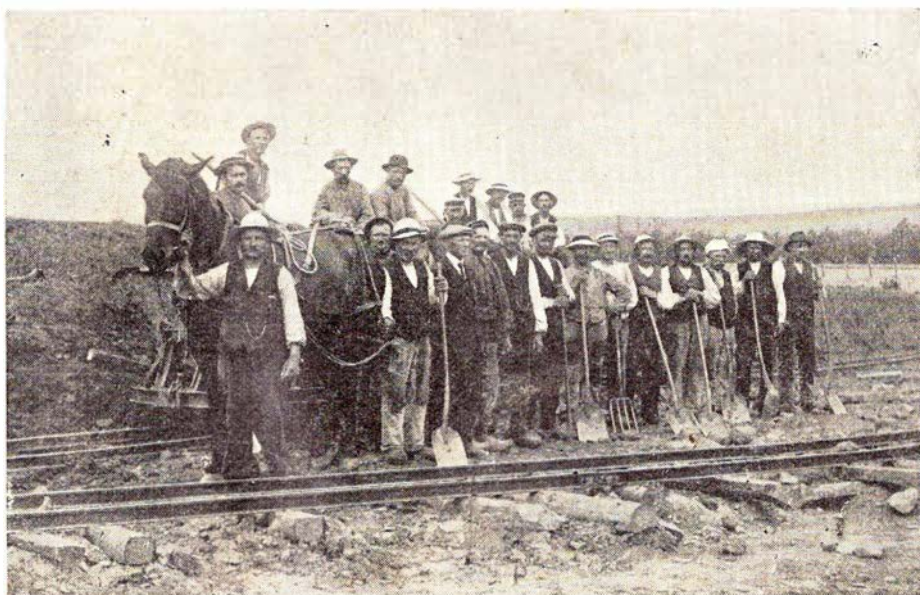
Arbejdet blev ustandseligt sinket af mindre jordskred og lignende. Men sidst på året i 1921 var jordarbejdet i det store og hele færdigt. Ballaststering og sporelægnings kunne begynde. Dette arbejde blev for strækningen nærmest Næstved udført af entreprenørfirmaet Bodilsen, Dombornowsky og Sandager, der med eget normalsporet jernbanemateriel transporterede stenballasten (skærverne) fra Mogenstrup skærvefabrik ad sydbanen gennem Næstved st. og videre ud på den nye bane, hvis overbygning var 45 kg skinner i stenballast.

Det nævnte entreprenørfirma havde kulgård, værksted og udvaskerplads for lokomotiv lidt nord for Næstved på arealet mellem Slagelsebanen, militærsporet og den nye Ringstedbane. Et af firmaets lokomotiver hed i øvrigt »Marie«.

På Næstved og Ringsted stationer blev der foretaget ret store udvidelser i anledning af banen, som man ventede sig meget af.

Næstved-Ringsted-banens indvielse

Søndag den 1. juni 1924 åbnedes banen for offentligheden. Det var i forvejen med-



Baneborster på anlægsarbejder

delt, at der ingen særlige foranstaltninger ville finde sted i den anledning, og fra DSB's side var der, udover at Dannebrog vajede over de nye stationsbygninger, intet gjort for at markere dagens betydning.

Derimod havde beboerne langs banelinien hejst flagene, og mange steder hilste man de første tog velkommen med tilråb og viften med lommestørklæder. Det var særlig toget fra Næstved kl. 7,35, der var genstand for denne opmærksomhed. Toget bestod af et litra O-loko og 8 gamle personvogne, og dette materiel indviede officielt den nye bane. I toget var der en halv snes rejsende. Kort før afgang fra Næstved sprang en kobling mellem 2 vogne, og afgang blev af den årsag forsinket nogle få minutter.

På Rislev billetsalgssted modtog bestyreren, ledvogter J. Christensen, toget. I Herlufmagle var det den stoute stationsmester senere stfst Hermund, der var på perronen.

Ved togets ankomst til Glumso, den største af de ny stationer, ledet af stfst. J. P. Jensen, blev det modtaget med hornmusik, og flere hundrede mennesker var mødt op.

Formanden for Glumso sogneråd, gård-ejer Th. Larsen, Asø, sagde nogle velvalgte ord om beboernes glæde over gennem banen at være kommet i nøje sammenkæmning med omverdenen, og så rungede hurraråbene til banens ære. Derefter talte gartner Petersen, Glumso, der bød jernbanepersonalet velkommen til deres gerning i Glumso. Stationsbygningen var udsmykket, og der var rejst en flagallé fra byen op til stationen.

På Vrangstrup st. var det stationsmesteren, der modtog det officielle indvielsestog og flagene vajede. I Englerup var det ledvogteren, der bestyrede billetsalget.

Ankomsten til Ringsted fandt sted lige så ubemærket som afgang fra Næstved. De to byer, der vel i særlig grad skulle høste fordel af banen, kan således ikke siges at have givet den nogen særlig glansfuld modtagelse.

Trafikken på banen blev indledt med 4 tog daglig i hver retning – alle tog var damptog, fremført med lokomotiv af litra O- eller G-typen. Et enkelt litra J-lokomotiv nr. 1 blev også en kort overgang benyttet på strækningen.

Det første alvorlige togheld på Ringstedbanen indtraf den 11. august 1925 kl. 0.06 om morgenen, da det såkaldte »Teatertog« efter at have afsat sine rejsende i Næstved, returnerede til København over Ringsted, på Glumso st. kørte mod 3 holdende godsvogne. Uheldet blev heldigvis kun af materiel karakter, og det skyldtes en forglemmelse ved sporskiftningen, der blev foretaget manuelt,

da strækningens centralaflysning endnu ikke var i orden.

Næstved-Ringsted-banen er i dag en hovedbane med høj kapacitet.

Ret hurtigt holdt motorvognene deres indtog i lokaltrafikken på strækningen mellem Næstved og Ringsted. Alle typer af DSB's motorvogne har været benyttet her.

De rejsende har dog ikke altid været helt tilfredse med det anvendte motorvognsmateriel – bl. a. skrev en kendt læge fra Glumso et læserbrev i den sydsjællandske presse i den anledning. I brevet foreslog han DSB's gdr. at aflægge banen et besøg og prøve turen med een speciel af banens ME-vogne – litra og vognnr. var angivet i brevet – hvori vognen endvidere blev betegnet som et *sygdomsfrøbringende lysthus på otte-kantede hjul*.

Men det skulle blive meget værre – og der kom i tidens løb mange alvorlige klager og læserbreve som berettigede, desværre, kritiserende toggangen på midtba-

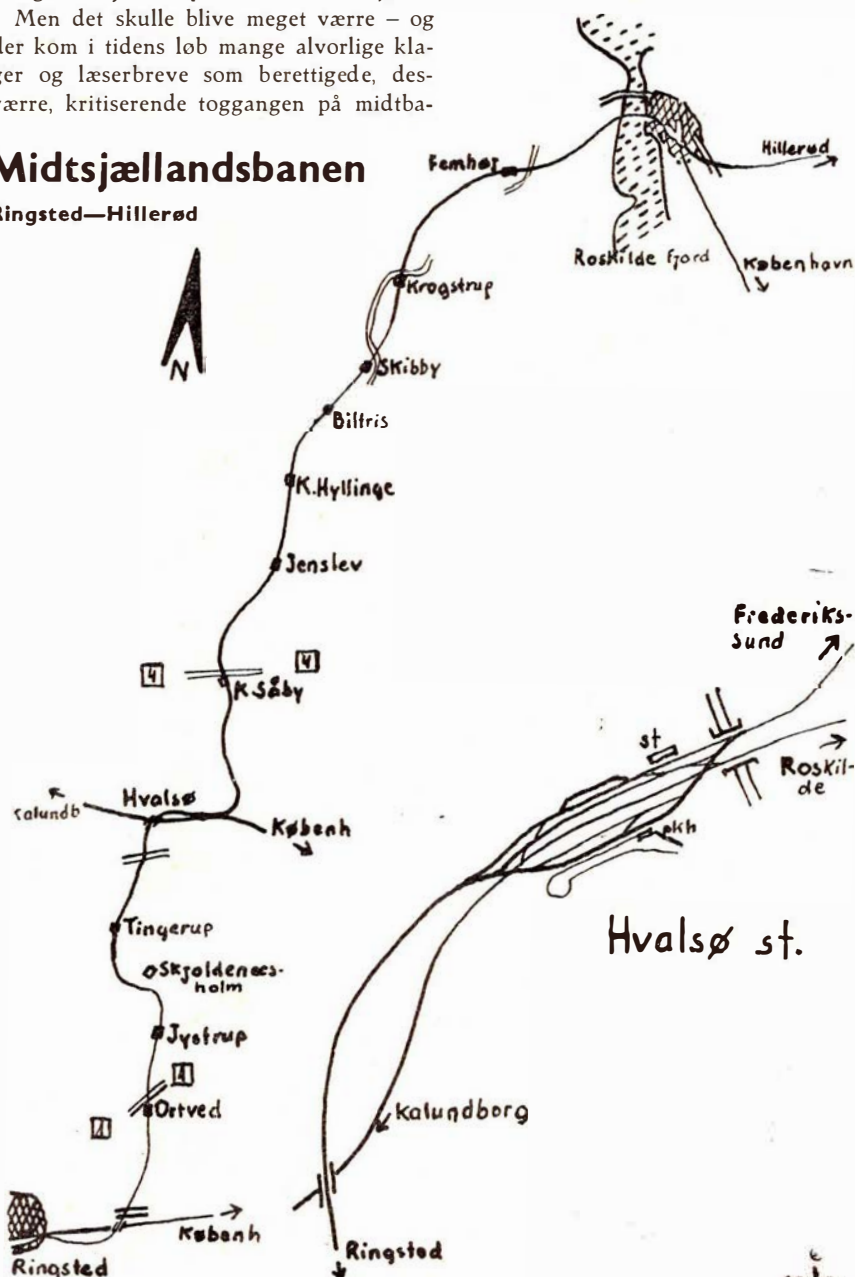
nen sønder og sammen, men det var først da strækningen blev forlænget til Hvalso og Frederikssund, at det blev helt galt.

Midtbanens 2. del. Ringsted-Hvalso

Strækningen fra Ringsted til Hvalso blev påbegyndt med jord- og betonarbejde i efteråret 1919. For at undgå niveauskæring med Vestbanen og Kalundborgbanen, blev den nye bane ca. 3 km øst for Ringsted og ca. 1,5 km vest for Hvalso, ved bro og viaduktanlæg ført over de nævnte baner. Strækningen fik betydelige dæmningsanlæg. Det vanskeligste sted var mellem Ringsted og Ortved, hvor man opførte en 18 m høj dæmning over engbunden, der bestod af blød tørvemasse til en dybde af omkring 18 m.

Midtsjællandsbanen

Ringsted—Hillerød



1920.

Opfyldningen gav betydelige vanskeligheder, men værst var det ved Vigerdal å, hvor man arbejdede i moseterræn. Og for at undgå store oversvømmelser, måtte man ændre ålejets løb. Utallige gange var man udsat for dæmningsskred og andre ubehagelige overraskelser i arbejdet.

Endelig blev jordarbejdet færdigt, og man begyndte nu at ballastere med grus. Sporet blev lagt med 37 kg skinner i grusbalkast.

Lordag den 15. august 1925 kl. 6,07 toffede det første officielle tog fra Ringsted mod Hvalso. Stille og uden udsmykning af nogen art gled toget ud fra Ringsted st. I toget befandt sig af højere statsbanetjenestemænd trafikbestyrer Haarlev, trafikinspektør Sehested, trafikinspektør Poulsen, ingeniør Bruhn-Christensen og overbanemester Mortensen samt repræsentanter fra pressen m. fl.

I et prægtigt sommervejr kørte man igennem den gæstfri og smilende egn ved Valsøllille so forbi Ortved billetsalgssted, der blev bestyret af banevagt Jensens hustru og snart fik ry for at have den rene ventesal m. m. af samtlige strækningens stationer. Endvidere passeredes Skjoldenæsholm.

Da toget kørte ind på Jydstrup st., var perronen fyldt af egnens beboere. Stationsbygningen var pyntet med guirlander og flag, og hele byen var flagsmykket. Sognerådsformand H. P. Jørgensen holdt en lille tale, hvori han udtrykte både sin glæde over banens åbning og håb om at et gensidigt tillidsforhold mellem sognets beboere og banens funktionærer ville bære frugter. Et dundrende hurra fulgte talen. Trafikbestyrer Haarlev takkede og udtalte ønsket om et godt resultat for by og bane, og igen lod hurraråbene. Så endrede dyrlæge Howard, Jydstrup, O-maskinen og hængte en mægtig krans om loko-skorstenen, bundet af de Jydstrup damer.

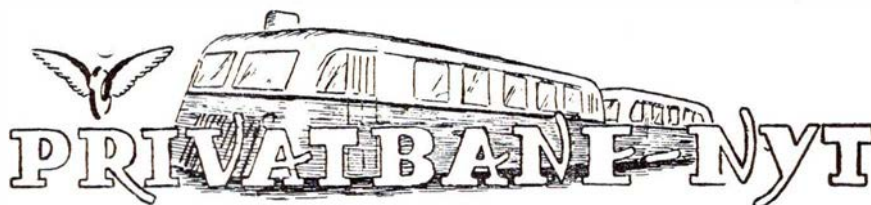
Oldgård billetsalgssted 17 km fra Ringsted var udsmykket med blomster og flag. Den var i øvrigt Sjællands højst beliggende st., idet den lå 83,7 m over havet. Også Hvalso st. var smukt udsmykket, og hurraråbene rungede fra en stor forsamling af fremmodte beboere, da toget kørte til perron.

Turen forløb fornøjeligt. Den lokale redaktør for dagbladet Social-Demokraten fik lov at prøve nødbremsen, der fungerede fint – toget standsede straks! Og det blev samme redaktør, der på sit blads vegne bød samtlige deltagere i indvielsestogget på et glas vin og en cigar i jernbanerestauranten i Ringsted, idet statsbanernes ledelse af sparehensyn ikke lod servere noget som helst.

(Fortsættes i næste nr.).



Aniægsarbejder i nærheden af Hvalso



Ryå d. 27. juli. En 29-årig motorcyklist overhalede i morges en lastbil, der sagtmede farten foran de sænkede bomme. Han kørte med stor kraft mod bommen, men hans styrthjelm reddede ham fra alvorlig kvæstelse, da hans hoved ramte bommen.

Lemvig d. 31. juli. Foreren af lastbilen, der d. 23. april i år kørte ind foran toget på en overskæring ved Lomborg, blev i dag idomt en bøde på 200 kr. for ikke at have udvist fornøden agtpågivenhed. Han erkendte sin skyld, og forklarede, at han havde siddet og set i nogle papirer og derfor ikke havde set toget! Banens erstatningskrav var endnu ikke opgjort.

Bogense d. 1. august. En udlejnings-folkovogn fra Næstved, hvori befandt sig 11 – elleve – mennesker, kørte ved 15-tiden ind foran skinnebussen på overskæringen ved Harritslev. En dame

dræbtes, og de øvrige ti måtte alle køres til sygehuset. Skinnebussen kunne kort efter fortsætte sin fart..

Ruds Vedby d. 2. august. En personbil kørte i aften ind foran skinnebussen på Sorovej-overskæringen. Da foreren af bilen opdagede skinnebussen, satte han fuld fart på, således at sk-bussen kun ramte hans bagskærm. Han forklarede, at han havde set det røde blinklys og hørt klokkerne, men troede det var forvarsling for sænkning af bomme. Han var fra Vanlose.

Danske Privatbaners Kontorforening holder årligt delegeretmøde i Varde d. 19. og 20. september.

Lollandsbanen havde i 1963 et dagligt rejseantal på ca. 3000, fordelt på tog og rutebiler. Der var 703.616 togpassagerer, eller 2500 flere end året før.

Rationalisering og trafikomlægning havde medført væsentlige besparelser. Driftsunderskuddet var steget fra 1.414.675 kr. i 1962 til 1.806.444 kr. i 1963.

Banen vil i februar og marts næste år få leveret fire nye tog af vesttysk fabrikat og vil derefter kunne tilbyde en rejsekomfort, som ligger i toppen af standarden for vesteuropæiske jernbaner. I indeværende år vil man påbegynde opstillingen af nyt sikringsanlæg således, at strækningshastigheden kan forhøjes fra 75 til 100 km i timen. Det får bl. a. betydning for lyntogsforbindelsen mellem København og Nakskov.

Garderoben på Nakskov st. er nu nedlagt og erstattet af 12 garderobebokse, og kiosken, der har fået ny forpagter, bliver ombygget og moderniseret.

Ostsjællandsske Jernbane

havde i sidste driftsår et underskud på 439.452 kr., hvilket er 84.000 kr. mere end året før. Banen havde en væsentlig indtægtsstigning efter overtagelsen af rutebil- og lastbilkørsel på Koge-Ringsted-banen.

Branden på banens maskinværksted i Hårlev den 17. januar i fjor havde kostet banen mange penge. Krumtappen på en af banen dieselloko knækkede to måneder før værkstedet var genopbygget, hvorfor det blev nødvendigt at sende lokoet til Frichs i Århus, hvorved reparationen kom til at koste 86.000 kr.

I årets løb er foretaget den sædvanlige vedligeholdelse af sporet, hvorunder er udsikket 1557 sveller med 594 nye og 963 gode brugte sveller, og på Hårlev st. er udskiftet et sporskifte med et brugt fra Horsens Vestbaner.

Den i 1961 påbegyndte modernisering af 6 km hovedspor er tilendebragt, men da det optagne spor anvendes til udveksling af sidespor, er kontoen endnu ikke afsluttet.

Ved værkstedsbranden blev odelagt 1 motorvogn, 1 lastbil og 2 rutebiler, som er erstattet af forsikringsselskaberne.

Som erstatning for den brændte motorvogn er indkøbt en skinnebus fra Hong-Tollose Jernbane for 60.000 kr. 23.000 kr. betales af reservefonden, der var tilført

brandforsikringssummen, medens restbeløbet betales med 18.400 kr. pr. år.

Pensionisternes antal er 56 mod sidste år 57, og antallet af tjenestemænd er 32.

Nakskov-Kragenæs

havde et driftsunderskud på 153.782 kr. sidste år mod 121.603 kr. i fjor – en lille stigning på 32.000 kr. Antallet af rejsende var faldet med 8,7 pct., og banen har for alvor mærket nedgangen i antal rejsende skoleborn, hvilket er en følge af de nye centralskoler i oplandet. Skoleborns månedskort er faldet med ca. 14.000. På grund af takstforhøjelser var der ingen nedgang i indtægten af rejsende. Stykgodsbefordringen var steget meget som følge af at stykgods til Femo, der tidligere sendtes om Bandholm, nu sendes over Kragenæs. Skinnebusserne, der oprindeligt var beregnede til at holde en halv snes år, korer nu på 16. år, hvorfor disses vedligeholdelsesudgifter udgor en betydelig post. Banens garantiperiode udløber april 1967.

Ebeltoft banen

Trinbrættet ved Vibæk (1 km fra Ebeltoft) er af sikkerhedsmæssige grunde flyttet til den anden side af vejen, men det har samtidig den fordel, at der nu er direkte adgang herfra til Ebeltoft kommunes campingplads.

Ingen køreplan på HHGJ-trinbrætter

Ved min årlige tur til Julebæk (elsker at sidde ved Strandvejen og se over mod Sverige) fik jeg en ekstra oplevelse i år.

Køreplanen Danmarks Rejseforbindelser er efterhånden blevet så digert et værk, at den dårligt kan medbringes på kortere rejser. Mod sædvane havde jeg ikke fået trukket de nødvendige togtider ud af køreplanen, så da vi kom til Julebæk ville jeg se, når der kørte tog tilbage til Helsingør. Der fandtes ingen køreplan ved trinbrættet. I restaurationen vestibule var heller ingen køreplan for HHGJ, men man havde en et eller andet sted, og der ved fik jeg at vide, at der kørte tog til Hg kl. 13,33. Ved rutebilens stoppested på Strandvejen fandt jeg derimod senere hele banens køreplan både for tog og biler.

»Rejsende bedes hejse vingen,« står der ved Julebæk trb., og det gjorde jeg, men hvad var det, der var skrevet bagpå brættet med anvisningen?

»Vi var her kl. 16,55 og ventede til kl. 17,20. Hvor er køreplanen? Hilsen fra Skovtroldene«. 5.-7.-1964.

Ved at granske lommekøreplanen fandt jeg senere ud af, at det tog, som »Skovtroldene« havde ventet forgæves på, var rutebilen, der afgår fra Julebæk på Strandvejen kl. 16,55. Endnu er vi nogle stykker, der benytter banerne, men en betingelse herfor er, at det er til at se, når der kører tog.

-bro.

Vi har forelagt ovenstående for banens direktion, der meget elskværdigt har svaret, at der er nogle andre »Skovtroldene«, der river køreplanerne ned. Ja, men alligevel – hvordan gør man andre steder?
Red.

MODEL JERNBANE

Trækkraften på HBJ

Selv om Horsens-Tørring og Horsens-Bryrup Jernbaner var sammenvoksede i Lund, kunne man dog ikke helt betragte dem som et par ægte siamesiske tvillinger,

idet hver bane havde sine egne typer af loko og personvogne.

HBJ var ligesom HTB anlagt med meget lette skinner, nemlig kun 12,4 kg pr. m (25 lbs. pr. yard). Også på HBJ var

Skjern og Omegns Sparekasse

Kontortid: 9,30—11,30 og 13,30—16,00 - Lørdag 9,30—11,30

Fredag også 19,00—20,00

TELF. 207 - GIRO 15824

Stiftet 1875

De er altid velkommen i

Morsø Sparekasse

Nykøbing Mors - telf. 2 12 11

Aarhus

Kronborgs Farvehandel

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

GLORY FOTO

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

Trøjborg Auto-opretning

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

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



G. V. Schive

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

Korset Specialisten

Dagmar Schultz Petersen

KAWO korsetter

Rymsgade 28 - Telf. Århus 2 40 26

Maja Gammelgaard

BOGHANDEL

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

TRAULS

Erichsens efft.

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

Kornhuset

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

Jernbanepersonalet går til ...

DAMM

Klostergade 63 . Århus . Tlf. 3 47 06
Frimærker og tilbehør til rimelige
priser

Køb - Salg - Bytte

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

PALADS Theatret

Århus
Telefon 6 83 00

Vi mødes i

E-B-M

og BUKSEKÆLDEREN

Østergade 1 - Århus - tlf. 2 17 77

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-konserver
tobakker og spirituosa
Prøv vor ekstrafine kaffe

Schultz efft.

Brammersgade 2 . Århus . Tlf. 2 41 93
Træsko, træskostøvler og
hjemmefodtøj i stort udvalg
Reparationer udføres

Jens Bundgaard

Holmevej 128 - Århus - Telf. 7
Kolonial - Konserver - Spirituosa
Tobakker - Ekstrafin kaffe
1 % på alle varer

TAPETHUSET

Bruunsgade 37, Århus - Telf. 2 16 56
Tapeter - Farver
Lakker og maling

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

Mols

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

Aktieselskabet

Fællesbageriet

Grenå - tlf. 2 13 31

HOKI, Børge Pedersens efft.

Adelgade 29 - Ebeltoft - Telf. 15
Selvbetjeningsforretning
1. kl.s kolonial, kaffe,
spirituosa og konserver

RØNDE TANDTEKNIK

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

den mindste kurveradius på fri bane 400 m, og på banegårde helt ned til 85 m.

Ved HBJ valgte man en fra den her i landet stærkt afvigende maskintype, der var udformet af den schweiziske ingeniør *Anatole Mallet*.

De fire første loko til HBJ var kom-poundloko efter Mallets system, idet de to bageste sæt drivhjul var anbragt i bundrammen, medens de to forreste sæt drivhjul var anbragt på en selvstændig bogie for at give maskinen et let løb gennem kurver.

De bageste drivhjul blev drevet af et sæt højtrykscylindre, og de forreste drivhjul af et sæt lavtrykscylindre, til og fra hvilke dampen blev ledet gennem rør med kugleled.

Mallet-loko var velegnet til baner med skarpe kurver og store stigninger. Denne type er senere blevet udbygget i USA, der efter dette princip har bygget verdens kraftigste damploko.

Maskinerne til HBJ er bygget i to omgange. Den første leverance blev bygget i 1898 og omfattede HBJ nr. 1-3. Den sidste levering bestod bare af HBJ nr. 4, bygget i 1899 og som sine forgængere af Arnold Jungs Maschinenfabrik i Jungenthal bei Kirchen a. d. Eig.

De første maskiner kostede 17.350 kr. pr. stk. Hertil anskaffedes 4 reservehjul sæt med bærefjedre samt tilhørende driv- og kobbelstænger med tilsvarende dampstempeler, -stænger og stempelringe plus en komplet reserverist og et sæt rorringe til en pris af 2858 kr. for samtlige reserve-dele.

Tegningerne til disse loko blev udarbejdet af leverandøren på grundlag af visse af banens bestyrelse stillede betingelser.

Maskinerne skulle under almindelige vejrforhold trække tog af ca. 80 t vægt ekskl. lokoet op ad en ca. 3 km lang stigning af 1:70 med en hastighed af 15 km/t. Iøvrigt var maksimalhastigheden 30 km/t.

Maksimalhjultrykket for de første tre maskiner måtte ikke overstige 1750 kg med en kulbeholdning på 500 kg og en vandbeholdning på 1500 kg.

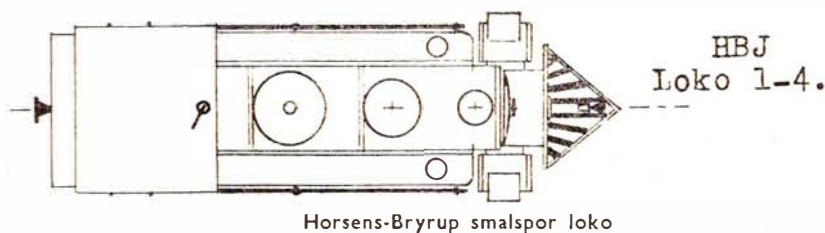
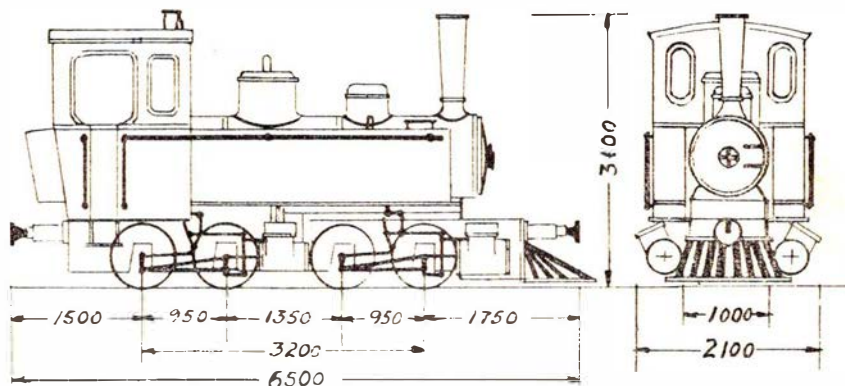
Ved levering af HBJ nr. 4 fastsattes maksimalhjultrykket for de to bageste aksler til 2000 kg, idet denne maskine fik en kulkasse til 500 kg udvendig på førerhusets bagvæg.

Maskinerne blev udstyret med samme type centralpuffere som HTB's materiel. Såvel fortil som bagtil havde de kraftige banerømmere samt tillige en aftagelig kofanger, fremstillet af vinkeljern med asketræstremmer.

Hjulbandagerne var blankt afdrejede på yderfladen.

Iøvrigt var maskinernes data som følger:

Længde over pufferne	6500 mm
vægt, tjenstfærdig, nr. 1-3	ca. 14,5 t
vægt, tjenstfærdig, nr. 4.....	ca. 15,5 t
adhæsiønsvægt, nr. 1-3	ca. 14,5 t
adhæsiønsvægt, nr. 4	ca. 15,5 t
risteflade	0,5 m ²
samlet ildpåvirkningsflade	24,6 m ²
højtrykscylinderdiam.	195 mm
lavtrykscylinderdiam.	280 mm
slaglængde	300 mm
styring	Heusinger
drivhjulsdiameter	720 mm
kedeltryk	12 atm
vand	1500 kg
kul, nr. 1-3	500 kg
kul, nr. 4.....	1000 kg
vacuumbremse	system Hardy
skrubremse	
oliebelysning	
dampledning til topopvarmning	
fast akselafstand	950 mm
total akselafstand	3250 mm
fælles øgenavne	»Bryrupjens«



jd



— ogsaa Deres flamme

BRABRAND

Løgstør - Vejen - Odense - Næstved



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

Frederikshavn

Købmand Tage Nielsen

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

EJLER SCHAU

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

A. H.'s Tæppelager

Søndergade 80 – Frederikshavn
Telefon 2 31 50
Stort udvalg i tæpper og løbere
Konto oprettes eller kontantrabat

Børges Kolonial

Søndergade 96 – Frederikshavn
Telefon 2 24 51
Kolonial – Konserver – Kaffe

AUTO-LAK

Erling Jensen
Sæbyvej 46 – Frederikshavn
Telefon 2 30 35

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

A. Toft Jensen

Bispensgade 35 – Hjørring – Tlf. 519
SKJOLD BURNE VINE

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

Drejer det sig om sko ...

Den Gyldne Støvlé

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

Aalborg

A/S Norvin & Larsen

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

Aalborg Træskofabrik

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

Bendt Andersens efft.

Kastetvej 14 – Ålborg – Tlf. 2 04 14
1. kl.s kød og flæsk
Fineste hjemmelavet pålæg

CARLA Blomster

Sjællandsgade 40 – Ålborg
Telefon 2 97 95
Blomster – Buketter
Dekorationer og krans

Haumann Sko

Reberbanegade 12 B – Ålborg
Telf. 2 31 17
Stort udvalg i dame-, herre- og
børnefodtøj

Slagtermester Hansen

Bogøgade 2 – Ålborg – Tlf. 2 36 57
1. kl.s kød og flæsk
Hjemmelavet pålæg

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

Aktieselskabet Landbobanken i Skive

SALLING BANK

– et centrum for bankservice –
Telefon Skive *700

Randers

Kiosk »Lervangen«

v/ C. H. Pedersen - Lervangen 56
Randers - tlf. 2 62 25

Dag- og ugeblade
Skriverekvisitter
Telegrammer til alle lejligheder

DRONNINGBORG MØBELMONTERING

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

Randers Styretøjs-service

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

„Billigheden“

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

TATOL

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

A/S BAGERMESTRENS RUGBRØDSFABRIK

Tlf. Randers 20368

Jægergades Autoværksted

Jægergade 8, Randers – Tlf. 2 85 58
Alle autoreparationer udføres
på eget værksted

TEMPO

Burschegade 3, Randers
Telf. 2 32 41
Legetøj til piger og drenge
TEKNO og LEGO
Dukkeklínik

Jernbanepersonalet handler hos Købmand Blumensaat

Nørrebrogade 12 – Randers
Telefon 2 21 86
Kolonial – ekstrafin kaffe
Tobakker og spirituosa
Teltudstyr udlejes

Efter banens ombygning til normalspor i 1929 blev maskinerne solgt til ophugning.

Kilder: Leveringskontrakt af 30/11 1897, fabriksregning m. v.

Efterlysning

- 1) Efter den originale leveringskontrakt skulle maskinerne foruden angivelse af fabrikantens navn, fabriksnummer, årstal og bogstaverne HBJ efterfulgt af et løbenummer, forsynes med et navn efter banens nærmere bestemmelse.
- 2) Endvidere skulle farverne på kedel,

vandkasse og hjul også bestemmes efter nærmere overvejelse.

Kender nogen blandt læserne svar på følgende spørgsmål:

- ad 1) Har der på noget tidspunkt i banens tidligere historie været tale om navn til maskinerne?
 - ad 2) Hvilke farver var der tale om? Hvordan var maskinerne iøvrigt malet?
- Evt. svar bedes venligst sendt til redaktionen.

J. B. Dyrkilde.

farver eller toner – helt uden mørke partier.

Hastighed

Omtales som filmens følsomhed (se under dette).

Kompensationsfilter

Er betegnelsen for et filter, der gør det muligt at anvende kunstlysfarvefilm i dagslys – og omvendt. Undertiden bruges misvisende en anden betegnelse for disse filtre: korrektionsfiltre, der imidlertid er filtre, der undtagelsesvis anvendes under særlige lysforhold for at gøre farverne mere naturlige.

Lukkeren

regulerer eksponeringstiden. Den enkleste type, der findes i bokskameraet, er blot en metalskive med huller i, der glider forbi objektivet, når man trykker på udløseren. Bedre lukkere har en præcisionsmekanisme, der tillader, at billederne optages ved en bestemt hastighed f. eks. 1/25 sek., 1/100 sek. o.s.v. Andre lukkere består af et jalousi med en spalte i, der glider hen foran filmen – de såkaldte spaltelukkere.

Lynlys

Hertil anvendes pærer, der indeholder magnesiumtråd. Når strømmen går igennem dem, frembringer de et voldsomt lysglimt i en brøkdels af et sekund. Lynlyset er en praktisk, transportabel lyskilde, der

FOTO hobby

Vi fortsætter med gennemgangen af fototekniske udtryk.

Fotolamper

Disse lamper ligner i udseende almindelige elektriske pærer. Forskellen består i, at de giver et meget kraftigt lys. Der er forskellige typer: Type S på 250 watt, hvis lysstyrke er ca. 23 gange stærkere end en almindelig 40 lys pære, og som har en samlet brændetid på ca. 2 timer. Type B på 500 watt, hvis lysstyrke er ca. 34 gange en almindelig 40 watt lampe og som har en levetid på ca. 100 timer. Desuden findes yderligere type N på 500 watt og 2 timers levetid, hvis lysstyrke er helt oppe på 50 gange en normal pæres – den er nærmest beregnet til kinooptagelser. Tilføjelserne M eller R betyder, at der er indbygget en reflektor i selve pæren.

Filtre

er skiver af optisk glas eller gelatine. De sættes på kameraet, således at lyset må passere disse filtre. Filtrene kan have alle farver og enhver tæthed, og man kan med dem kontrollere den tone, hvormed farverne gengives på det endelige billede. Gult bliver således lysest gennem et gulfilter, mens blåt bliver mørkt. Det modsatte gælder for rødfilter. Jo tættere filtrets farve er, des mere udpræget bliver virkningen. Da filtre nedsætter lysmængden, der kommer ind i kameraet, må eksponeringstiden forlænges. Jo tættere filtre jo længere belysningstid.

Følsomhed

Anvendt om film angiver ordet filmens evne til at reagere stærkere eller svagere på lysindtryk. Filmens følsomhed angives ved hjælp af forskellige talsystemer, f. eks. ASA, Scheiner, Din o. l. Med en film føl-

ger i pakningen en brugsanvisning, der bl. a. angiver filmens følsomhed. en meget hurtig panfilm kan i dag komme helt op på 27 Din eller 33 Scheinergrader, ja endda mere.

Farvekorrigerede objektiver

er særligt konstruerede, så de egner sig såvel til farvefotografering som til sort-hvid fotografering. Nogle objektiver samler ikke alle lysets farver i samme plan, og farvebilledet bliver derfor uskarpt på visse steder. Et farvekorrigeret objektiv gengiver alle farver skarpe.

Farvetemperatur

udtrykkes oftest i kelvinggrader og angiver lysets farvning. Farvefilmen afstemmes for dagslysfilmens vedkommende efter direkte sollys, hvilket vil sige mellem 5000 og 6000 kelvin-grader. Kunstlysfilm afstemmes oftest efter lyset fra en B-lampe, hvilket vil sige 3200 kelvin-grader.

Farvetemperaturmåler

er et instrument til måling af lysets farvetemperatur. De findes i forskellige udgaver på det danske fotomarked. Til nogle hører der forskellige filtre.


Fremkaldelse

er en kemisk proces, hvorved det usynlige billede, der ved lysets påvirkning er dannet på filmen, gøres synlig. Fremkaldning er ved sort-hvid film en ret enkel proces, men betydelig mere kompliceret, når det drejer sig om farvefilm, der kræver mange flere bade. Fremkaldelse af farvefilm foretages ofte af fabrikkerne, der fremstiller farvefilmene.

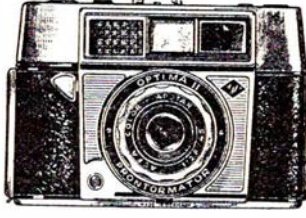
High Key

Billeder, der udelukkende består af lys-

De Skulle Brug



KAMERERA OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Thisted

Duge – Dynner – 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

JERBANEKIOSKEN

v/ Daniel Jeppesen
THISTED

El-firmaet Bjerre Christensen

v/ H. M. Mortensen
Brogade 2 – Thisted
Tlf. 248 og 949

THISTED ARBEJDERFORENING

Danmarks første Brugs
Torvegade 2 – Telf. 106

Lemvig

**Kul - Koks - Cinders
Brændselolie**

BRDR. SKOU
LEMVIG TRÆLASHANDEL
TELEFON *2 13 66

P. P. Madsen
Handelsgartner
Østergade 6 – Lemvig – Tlf. 365
„Sig det med blomster“

**Drejer det sig om møbler –
Bo bedre fra
Lemvig Møbellager**
Konsul Andersensgade 6 – Lemvig
Telf. 2 06 22
Alt i moderne møbler
Konto oprettes

Holstebro

Banegårdskiosken Holstebro

v. Tage Skjød Pedersen
Dagblade - ugeblade - bøger
Holsløbro - 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

Ringkøbing

A. Josefsen
Blomster – Kranse – Dekorationer
Sig det med blomster
Nygade 23 – Ringkøbing – Tlf. 29

W. Meinertz Olesen
Aut. installatør
Bredgade 10 – Ringkøbing
Tlf. 531 og 501

Købmand Nørgaard
Nygade 39 – Ringkøbing – Telf. 143
1. kl.s kolonial – konserves
Spirituosa og tobakker
Ekstrafin kaffe

Et godt sted at handle ...
Magasin P. V.
Nygade 6 – Ringkøbing – Telf. 85

KFUM og KFUK Pensionat
Bredgade 13 – Skjern – Telf. 426
Daglig god og veltillavet kost
til absolut rimelige priser
Pensionærer modtages

BRUGSEN
NYKØBING MORS
Telf. (077) 2 13 33

Herning

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

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

AUTORUDER
monteres ekspres.
ARNE HOLME
Søndergade 3. Tlf. Hammerum 55

H. Hartvigsen
Manufakturforretningen
Jernbanegade 6 – Kibæk – Telf. 70

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

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

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

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

kan anvendes under alle forhold. Glimtet kan synkroniseres med lukkeren til eksponering på korte tider. Der anvendes til farvefilm særlige lynlyspærer, overtrukket med blå hinde til dagslysoptagelser og med gul hinde til kunstlysoptagelser.

(Fortsættes).

Ferieoptagelser ved stranden

Hvem vil ikke gerne fotografere yndige badepiger ved stranden? Piger, der soler sig i det hvide sand. Også et billede, hvor de plasker og sprøjter vil vække jubel. – Men pas på! Der lurar farer, der gerne vil ødelægge et billede – og især apparatet.

Forst sandet. Man bruger som bekendt sandblæsning til at fremstille matteret glas, og når De færdes ved en strand med et kamera, vil det blive sandblæst, idet vinden medfører så meget sand, at det kan beskadige linsen, og sandskornene sniger sig ind i den fine mekanik, så lejerne bliver slidt og ikke virker. Også saltvandet skader. Hvis der kommer et sprøjt på kameraet, rustet det meget let på dette sted, og ikke alene vandet, men også havluften indeholder salt, så der er al mulig grund til at beskytte sit foto-udstyr. Put apparatet ned i en plasticpose og sæt så modlysblænden på udefra. – Fjern derefter med en skarp kniv den del af plasticposen, der dækker objektivet, men pas på ikke at ridse linsen. Herefter vil et U/V-filter, eller til sort-hvid film, et gulfilter være en praktisk beskyttelse af den kostbare optik.

En anden alvorlig fare ved stranden er, at man vil være tilbøjelig til at overbelyse sine film, så det næsten er umuligt at lave gode aftryk deraf. Der er utroligt meget lys ved en strandbred, da der ikke findes skygge, og vandet og sandet reflekterer sol og himmelys meget kraftigt igennem. Om sommeren og midt på dagen, vil man tit skulle eksponere en 21 Din-film på 1/500 sek. og blænder 22, og modlysbilleder 2 lysværdier mindre altså blænder 11 (eller bl. 16 på 1/250 sek.). Men det vil altid være bedst, hvis man har en lysmåler, især hvis der er farvefilm i ka-

meraet, der som bekendt ikke har så stort spillerum som den sort-hvide film.

Medens vi er ved farvefilmen, er der lige et par ting, der er værd at bemærke, men som ikke mange tænker over i farten. Husk altid, at øjet opfatter farverne anderledes end en farvefilm gør det, og derfor tror man uvilkårligt, at der er noget i vejen med farvefilmen, hvis man ikke har fået det ønskede resultat med hjem i kassen.

Skygger er blålige. Vidste De det? Således ser filmen det, og derfor er skygger altid mere eller mindre blå på billedet. Det skyldes, at der altid vil være en vis mængde lys fra himlen, der jo er blå.

Personer på en grøn græsplæne eller i en skov, vil på farvefilmen have et grønt skær over sig både i huden og på lyst tøj. Sådan ser det ud i virkeligheden, men vor hjerne korrigerer automatisk synet, men det kan en film ikke gøre. I det hele taget kan kraftige farver reflekteres ind på det egentlige motiv og ødelægge det. F. eks. kan en rød murstensmur reflektere ind over et ansigts hud, så man ligner en rød tomat. Det er jo ikke så godt.

Man skal altså sørge for, at der ikke findes dominerende farver i nærheden af motivet, eller også benytte refleksskærm eller bedre lynlys eller flash. Herved kan man »overdøve« de stærke farver, og det har ikke nogen indflydelse på eksponeringen (blænder eller hastighed).

K. S.

Personalia

Skøring

Trafikkontrollør F. B. Bech er udnævnt til stationsforstander samme sted, hvor stfst. P. J. Busch har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Tisvildeleje, GDS

Stationsmester O. Schultz, Vejby, er udnævnt til stationsforstander i Tisvildeleje, hvor stfst. O. Rostbøll har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Brødstrup HBS

Trafikekspedient V. Madsen, Brødstrup, er udnævnt til stationsmester samme sted, hvor stationsforst. A. E. Hoffmann har søgt afsked på grund af alder (69 år).

Flemløse

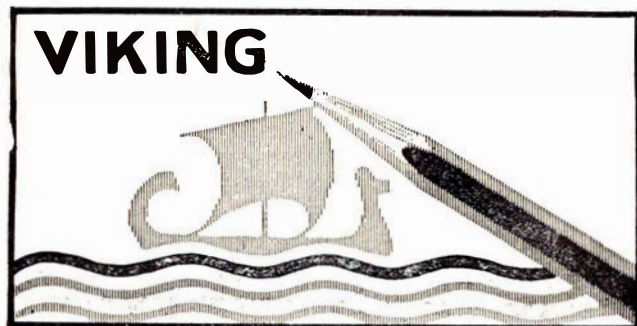
Trafikekspedient R. M. Michelsen, Ølstykke, er udnævnt til stationsmester i Flemløse, hvor stfst. T. Møller har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Dødsfald

- Baneformand P. Pedersen, fh Vanløse, 91 år.
Baneformand P. C. Olesen, fh Mundelstrup, 83 år.
Stationsforstander R. R. Thurlow, Ellidshøj 1931–34, Langeskov 1934–41 og Kokkedal 1941–47, 82 år.
Stationsforstander K. E. Thomsen, Vemb 1939–48, 81 år.
Lokofører L. M. Sørensen, fh Herning, 80 år.
Lokofører E. C. J. Christensen, fh mdt Gb, 79 år.
Baneformand R. P. Pedersen, fh Sulsted, 77 år.
Overassistent P. Bruun, fh Sygekassen, 75 år.
Trafikkontrollør J. T. H. Clausen, fh Frederiksberg G, 74 år.
Stationsforstander H. P. Thuesen, Vejen 1950–62, 71 år.
Oversignalformand G. Eklund, Slagelse, 67 år.
Lokofører S. S. Nielsen, fh Fredericia, 66 år.
Lokofører H. M. Jørgensen, fh Fredericia, 65 år.
Togfører W. Rasmussen, Kalundborg, 43 år.
Togfører J. K. Jensen, Århus, 43 år.

Rettelse

I juli-nummeret var fejlagtigt anført, at fh. overport. B. Mathiesen, Rødby Færge, var død. Meddelelsen var om afsked fra DSB, og vi beklager meget fejllæsningen.



Deres Bank —

ESBJERG BANK

AKTIESELSKAB

— den lokale bank

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

K F U M pensionat

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

BP Servicestation

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

Tønder

Tønder Andels-Slagteri

Udsalget Vestergade 72, Tønder
Telefon 2 17 30

Lange's TAPET OG FARVE

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

Blenners Dampvaskeri

Skibbrogade 2, Tønder, tlf. 2 22 68

P. N. PETERSEN

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

Esbjerg

holger alexandersen

MØBLER

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

HOLD DEM TIL VOLVO —
den holder til DEM

J. ØSTERGAARD VEJVAD

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

ESBJERG EKSPORTMARKED



SYMASKINER

Strandby Plads 3, Esbjerg
Telefon 2 44 85

Damekonfektion - Kjoler
Trikotage - Udstyr - Babyudstyr

BUNDBAARD TEXTIL

Strandbygade 4 - Esbjerg

Jason

Kongensgade 98
Telf. Esbjerg 2 35 34

Landbosparekassen for Ribe og Omegn

Torvet - i byens centrum
Telf. Ribe 40 og 524

VULKAN

Radio og TV

INDEN M. JACOBSEN SKÆRBÆK. TELF. 51151

Radio og fjernsyn
Jernbanegade 4, Skærbæk, tlf. 5 11 51

Holsted

HARALD NIELSEN

Kolonial - Isenkram
Holsted st. - Telf. 9

Brødrene Aaskov

Holsted st. - Telf. 1
- manufaktur til hele familien

P. C. A. Pedersen

Bagermester
Holsted st. - Telf. 20

Carl Chr. Thomsen

Slagterforretning
Holsted st. - Telf. 100

Kjeldsen Manufaktur

Holsted st. - Telf. 66

Tage Johansen

Ure - Guld - Sølv - Brillor
Holsted st. - Telf. 47

Bramminge

LANDBOSPAREKASSEN

for Ribe og Omegn

Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

Bramminge Boghandei

Bent Schack
Storegade 13 . Bramminge
Telefon 7 30 61

Skanderborg

Spare- og Laanekassen

for
Skanderborg og Omegn
Telf. 37

GARDIN-HUSET

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

»Vejlekassen« har nu over 30.000 medlemmer

På »Vejlekassen«s ordinære repræsentantskabsmøde oplyste kassens formand, stationsmester P. H. Pedersen, at »Vejlekassen« med indgangen af maj måned havde passeret de 30.000 medlemmer og dermed nået det foreløbige mål, man havde sat sig.

Siden 1959 var gennemsnitsudbetalingen pr. dødsfald steget fra ca. 780 kr. til ca. 1.500 kr., og ca. 2.500 medlemmer var nu kontingentfrie.

De kooperative forsikringsforeningers fond er startet, og fonden, hvis formål er at hjælpe pensionerede tidligere medlemmer af de fire jernbaneorganisationer, har modtaget de første indbetalinger og gaver.

Forretningsføreren, stfst. M. S. Lyngesen gennemgik regnskabet for 1963, der

balancerede med 1.218.432 kr. »Vejlekassen«s formue er nu næsten 6 millioner kr.

Kegleklubben DSB, København

sluttede vintersæsonen med mesterskab, hvor der blev slået 100 slag i spænd. Resultatet blev, at stmsst. H. V. Larsen, fh Lyngbyvej blev klubmester med 780 kegler, nr. 2 blev fh remisearbejder J. P. Jensen med 769 kegler og nr. 3 Carl Nielsen med 761 kegler. Som det vil ses meget fine resultater.

Den nye sæson begynder fredag d. 4. september kl. 19-23 som sædvanlig i Rossinis Sportspalads, Gl. Jernbanevej 27 i Valby. Nye medlemmer er velkomne, og om ikke mere, så kom ud en aften og se på bowling og keglespil på 14 baner – det koster ikke noget!

Fremad's nye bogsæson

Mens snart alt andet stiger, er bøger blevet billigere, hvad man må glæde sig over i en tid, hvor der sandelig er behov for åndelige vitaminer. Et yderst håndfast bevis er det flotte 32-sidede bogkatalog som Fremad udsender i disse dage, og hvor man finder 150 tilbud til priser så lave, at man næppe har set magen i årevis. Over 5 millioner billige bøger har Fremad udsendt siden starten af Fremads Folkebibliotek i 1952, og dette imponerende oplagstal fejres med at tilbyde læserne en bonus til en værdi af ikke mindre end 50.000 kr.! Over 500 gevinster fordeles ved en storstilet lodtrækning mellem abonnenter på FFB og andre bogvenner, der benytter sig af dette mammut-katalogs fine tilbud.

En gennembladning fortæller, at her findes bøger til hele familien, enten man nu vælger Fremads Folkebibliotek, spændende rejsebøger, billedbugnende naturværker eller farverige børnebøger.

Strålende FFB-serie på vej

Den nye FFB-årgang synes helt i topklasse med Howard Springs gribende »Min søn, min søn« som startroman, en ny bog af nobelpristageren William Faulkner, »Soldatens løn«, Hammond Innes' spændende »Kampen om Mary Dear« og tyskeren Ernst Glaesers dramatiske beretning om nazisternes erobring af en lille tysk by, »Den sidste Civilist« – hvortil kommer danske bøger som Gerda Elds varmhjertede bog om »Kristine«, Gunnar Gunnarssons store Islands-epos, »Jón

Arason«, Bech Nygaards »I, som ihjel slår Sjøle« og Børge Madsens fændenvoldske »Komponisten«. Ti bind af varig værdi til FFB-priser så lave som 5,50 kr. pr. bind. Indbundet fås bøgerne for kun 2,25 mere pr. bind. Hvor får man ellers så smukt et bind til så billige penge? Ingen steder!

Fordelen ved at abonnere på FFB er ikke alene, at man får billige bøger, men også at man måned for måned erhverver sig en ny bog, der har bud til alle læseglade i familien – og som i år fremover vil være reolens pryd, både billedligt og reelt. Man slutter sig gerne til den næste million, der sværger til FFB!

Og så lægger FFB endda en godte oveni med et fascinerende værk om »Det vilde Vesten«, hvor man får fuld besked om, hvad der foregik i de dage, da alverdens eventyrere »drog vestpå« i USA. Og det tør siges, at her er smæk for skillingen: guldgravere, cowboys, bankrovere, saloon-girls, sheriffer, spillere – hele det vældige epos om en ny verden rulles op for læseren. Unge som ældre vil i en »Maverick«-tid sluge denne bogs tekst og mange billeder – ikke mindst når den kan erhverves for 19,75 kr. (altså hvis man er FFB-abbonent, ellers koster den en femmer mere).

Øjenvidner til anden verdenskrig

hvor man i fire sprængfyldte bind på 864 sider får både forspillet og hele den anden verdensbrand dokumenteret. Og på en helt ny måde, idet den sagkyndige tekst er isprængt et væld af øjenvidne-

beretninger af stor-reportere, statsmænd, fremtrædende militære og mange civile vidner. Mere end 500 fremragende fotos gør værket til en formelig bogfilm, hvor man følger udviklingen trin for trin – og koncentreret, men fyldestgørende får hele krigen på nærmeste øjenvidne-hold.

Forlaget Spektrum

7 dage i maj

De 2 amerikanere, Fletcher Knebel og Charles W. Bailey, har i et glimrende team-work begået romanen »7 dage i maj«, hvis titel minder om en ungpigeroman, men hvis indhold er brandaktuelt stof, der i spænding måler sig med de bedste kriminalromaner.

Vi befinder os i året 1974, og den kolde krig er stadig virksom. I det legendarisk berømte Pentagon har forsvarstabschef, oberst Casey, søndagsvagt, og han, der i kraft af sin stilling, skal vide alt om de strengt fortrolige forhandlinger, der vedrører Amerikas øverste forsvar, opdager mystiske signaler afsendt af forsvarschefen til forskellige værnsschefer, og desuden får han gennem en kollega oplysninger, der lyder alarmerende, men som han ikke rigtig kan tyde. Forskellige alvorlige hændelser gør oberst Casey usikker, og han henvender sig til præsidenten i Det hvide Hus. Og herefter følger 7 dage i maj, der giver et aktuelt billede af storpolitik bygget op i fortættet spænding.

Har De set filmen af samme navn, skal det bemærkes, at romanen er betydeligt bedre end filmen, til trods for at denne film er en af årets bedste.

Pris kr. 29,50 – ib. kr. 42,50.

Jøden Süss

I denne dejlige bog af Lion Feuchtwanger bringes læseren tilbage i tiden, til et fyrstedømme i det 18. århundredes Tyskland. I en sådan feudalstat er der grobund for næsten alle menneskelige egenskaber, fra de smukkeste til de mest modbydelige, og det er i dette milieu vi træffer jøden Joseph Oppenheim Süss. Bogen er på næsten 400 sider, og man kan ikke undvære en eneste. Vi følger Süss fra hans ungdom, og til den sidste rejse, og undervejs sker der mangfoldige spændende ting – episoder i den tids Mellem-europa – historie, der har bud til enhver. Som i »Jødinden fra Toledo« beskriver Lion Feuchtwanger jødernes problemer med en naturlig indfølelse, og han behandler det historiske stof med en dygtig forfatters klare livssyn. Det er en roman De må læse.

Pris kr. 34,50 – ib. kr. 48,50.

V. J.

Kikeriki wacht auf. Ca. kr. 6,00.
Lustiges Tier ABC. Ca. kr. 7,00.
Mischke der Bär. Ca. kr. 6,50.
Kinderbuchverlag, Berlin.

Tre dejlige børnebøger dækkende alderen fra de helt små og til lige godt 1. klasse.

Fælles for bøgerne er først og fremmest, at de mange illustrationer er af forbløffende høj kunstnerisk værdi, uden at de derfor på nogen vis har tabt deres typiske »børnepræg«.

Børnene synes, tegningerne er strålende og fortæller en masse, og voksne glædes gang på gang over billedernes bonitet. Den sidste bog er i øvrigt et russisk eventyr.

Ornament und Plastic fremder Völker.

144 sider, rigt illustreret. Ca. 70 kr..
Edition Leipzig, Leipzig.

Afrika, Ezeanien og Sibiriens kunst er det emne, denne interessante bog behandler. Men vel at mærke den kunst, vi normalt kalder primitiv.

Spørgsmålet er imidlertid, om kunstarten er primitiv, eller det er vor tids kunst, der degenererer. Man får i hvert fald et levende indtryk af oplevelse, følelse og udtryksformåen i de mange afbildninger i såvel sort-hvid som farver i denne bog.

Archiv elektrischer Lokomotiven.

400 sider, rigt ill. Transpress Verlag,
Berlin W 8.

Bogen giver en gennemgang af de elektriske loko, der findes i drift på såvel østtyske som vesttyske baner, og tager for øvrigt rent historisk på sagen i den forstand, at alle maskiner er nævnt.

Bogen er for øvrigt stærkt teknisk præget og har vel mest interesse for den, der går i detaljer hvad angår studiet af loko. Bogen er for øvrigt et glimrende supplement til den noget mere populære bog fra samme forlag om damp-lokos.

Für unser Lokarchiv.

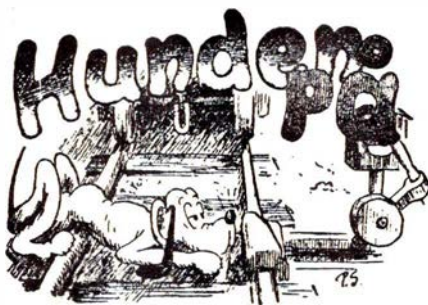
248 sider, rigt ill. Transpress Verlag,
Berlin W 8.

Som sin »elektriske« broder er denne bog om damplokos først og fremmest for den teknisk interesserede, der vil studere dampdriften på øst- og vesttyske baner.

Bogen giver en lang række illustrationer af så at sige alle lokotyper, deres litra og alle øvrige tekniske detaljer.

Der er tale om et sobert værk, men noget tørt.

jas.



Næstsidste nyt!

Fra rejselivet

En sød ung pige sad ved siden af sin indslumrede fader og læste Søndags-B.T. – eller lod, som om hun gjorde det, for i smug kikkede hun til stadighed over på sin genbo, en nybagt student, som var så aldeles forbyttet i en tyk bog. Det var umuligt at påkalde hans opmærksomhed, og det er sårende for en kvinde.

Han finder mig selvfølgelig skrækelig ordinær, fordi jeg læser sådan noget. Den lette læsning listes diskret op i nettet, og af faderens mappe fremdrages Haslund Christensens »Asiatiske Strejftog«, som derpå studeres med sand forskergrundighed efter de små panderynker at dømme.

Endelig blev studenten opmærksom på, at hun havde skiftet lektüre og spurgte: »Må jeg få lov at læse Deres Søndags-B.T.?«

Ikke helt kulsort

– Jeg ved nok, at han går for at være en både ivrig og fanatisk filatelist – men sådan i det daglige er han såmænd meget flink! !

Større Færdselssikkerhed

Alle hastighedstavler burde udfyldes med romertal – hvilket nok ville berolige gemytterne en del – og så kunne italienerne dog også forstå dem!

Den slags er aldrig forgæves!

– Al den statistik, vi her går og laver – den gavner da ikke noget som helst!

– Jo jo, – – papirindustrien!

Hvad skal man dog gøre

når både himlen og kontoen er overtrukket?

Ikke tage på skovtur, men hellere forberede sig på en tur i spjældet!

Han snublede i starten

– Hvordan er De dog kommet af sted med at blive forlovet med hende?

– Forelskelse ved første øjekast!

– Nå ja, så forstår man det bedre!

Matematik for folket

– Der er altså noget galt med det leben, du forer! – sagde tanten arrigt. Der må dog være en kant!

– Det er der da også!

– Ja, den sørgelige trekant!

– Jo, men tante – tokanten findes jo ikke – i hele geometrien!

Sådan er der så meget

Når der på et skilt lige inden for have-lågen står: »Bien venu«, så er meningen god nok. – Man ønsker franske visitter.

Fra religionstimen

– Hvad er det værste, spurgte læreren, at begære sin næstes hus eller sin næstes hustru?

– At begære sin næstes hus, svarede lille Karl Johan omgående.

– Men hvorfor dog det?

– Jo, svarede lille Karl Johan – en ny kone kan man da altid få!

Kig lige i vejviseren!

Modekongen dekretede: Tilbage til naturen, mine damer! – Derfor væk med taljen!

– Ja tak, det kan De sagtens sige, men hvor er den så henne, når vi skal bruge den igen?

Indenfor murene

– Nej, mor, nu tør jeg ikke længere – folk er så rædsomt nøjeregnende, så i år må jeg vist endelig fejre min 25 års fødselsdag!

Immervæk uheldig

Gift med et galt spektakel, havde dårligt arbejde, manglede altid penge og havde end ikke haft en nier i tipning. – Og da han så endelig tog en rask beslutning og rettede revolveren mod sig, så gik den bagud – og odelagde bare væggen.

Og så var der ...

moderen, som var bombesikker på, at hendes søn ikke gik ud og drak om aftenen – for han er altid så tørstig om morgenen.

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

København

PREBEN SCHULTZ

Blikkenslager, aut. gas- og vandmst.
Howitzvej 18 – Tlf. Gothåb 6206
Privat: Fasan 4520
Udfører arbejder for DSB

AABAL

Det danske Vindueskompagni
Vinduespolering udf. overalt.
Udfører arbejder for DSB.
P. Bangsvej 223, Valby. Tlf. 71 49 81

Severin Andersen & Søn

aut. entreprenør og kloakmester
Alt kloakarbejde udføres.
Udfører arbejder for DSB
Tlf. Ordrup 1135

A. Hansen & Søn

Glarimester
(Dansk Glasmaleri)
Udfører arbejder for DSB
Valby Langgade 30
Tlf. Valby 1 og 353

Sjælland

Holsted Andelsmejeri

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

NYGÅRD's AUTO

Mekaniker
1. kl.s reparationsværksted
Tilbud gives uden forbindende
Ringstedgade 217 – Næstved
Telf. 72 29 22

Spis hvad De vil –
men kød skal der til –

Alt i kød – flæsk – pålæg

KJELD KRONE

Kalundborgvej 25 – Slagelse
Telf. 5 23 38

ESSO Service Station

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

Nordsjælland

JERNBANEKIOSKEN

K. A. HANSEN
Frederiksværk – Tlf. 148
Tipstjeneste



R-N Huset

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

E. Mortensen & Søn

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

Bent Storgaard

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



Aage Løkke

TIP-TOP

Nørregade 5, Frederiksværk
Tlf. 345 og 745

Lolland

Der er ingen tvivl –
den fineste kaffe fås hos:
H. W. SELVBETJENING
Rødby Havn

Forretninger, hvor gode varer
er billige, og så får De 3 % rabat
på alle varer!
Drej **90 51 88** og vi bringer

RØDBY BOGHANDEL

v/ Gregers Andersen
Bøger på ratekonto
Specialafd. for FOTO, FYLDEPENNE
Duplikering og lyskopiering
Østergade 29 – Rødby – Tlf. 90 11 72

Tage Madsen

Selvbetjeningskøbmand
Kolonial – Konserver – Kaffe
Vine og tobak
Skibsproviantering
Havnegade 13 – Rødby Havn
Telf. 90 50 33

Nakskov

Nakskov Mælkeforsyning

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

JACOB Larsen

Søndergade 40 – Nakskov – Tlf. 510
Herre- og drengeekvipering
Stort udvalg i skotøj

BANEGÅRDENS blad- og tobakskiosk

Alle dag-, ugeblade og lommeromaner
– køb Deres tobak her –
det er så nemt – Banegårdskiosken
NAKSKOV STATION

J. C. Christoffersen

Statsaut. revisor
Nørrevold 5, Nakskov. Tlf. 777 og 1677

Vordingborg

KELLIS FOTO

over for Gåsetårnet
Algade 109 – Vordingborg
Telf. 1246

Salon „FEMINA“

v/ Birgit Grønnegaard
... den moderne salon
for den moderne dame ...
Algade 39, Vordingborg – Tlf. 1865

TÆPPEHUSET

v/ Bent Nielsen
Sadelmagermester
Ombetrækning – Tæpper – Løbere
Algade 131, Vordingborg – Tlf. 1737

G. & F. Dethlefsen

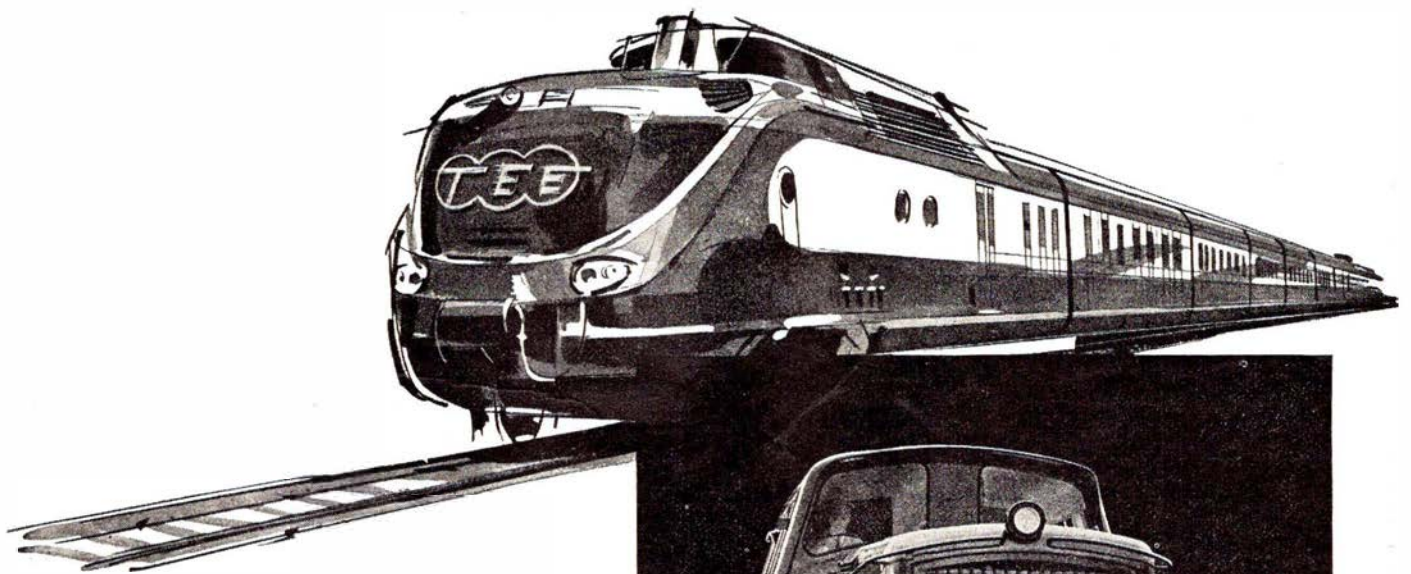
Algade 104, Vordingborg – Tlf. 404
Strømper – trikotage – garn – børnetøj

Forskøn Deres hjem –

lad maleren komme –

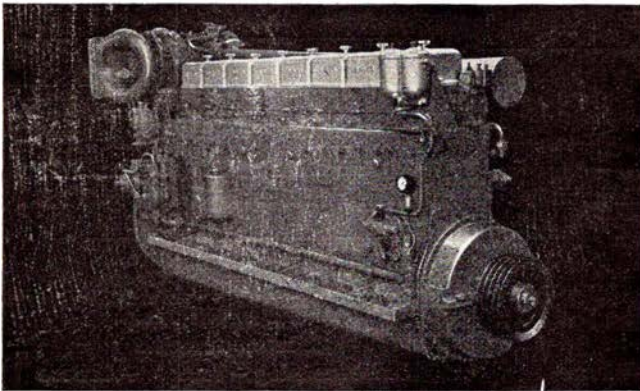
Bent Viggo Olsen

Malermester
Orevej 156, Vordingborg – Tlf. 1846
og maleren kommer vinter og sommer



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{A}{S}$

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