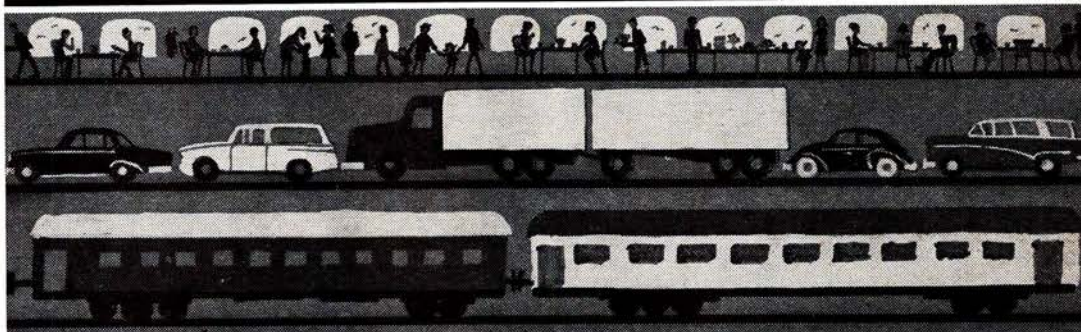


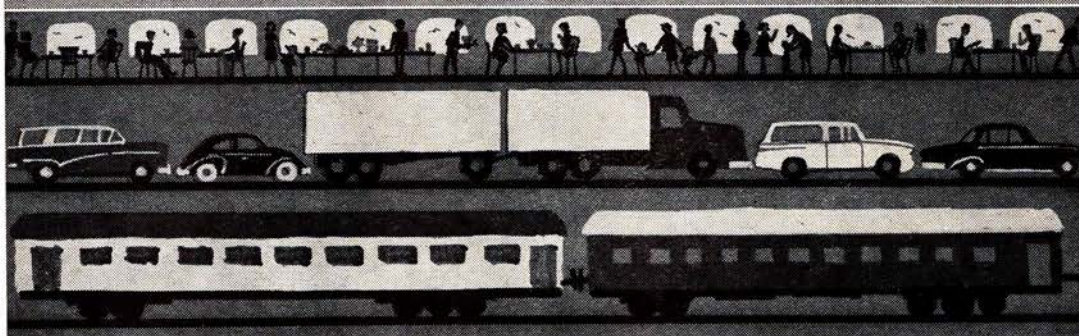
Jernbane-Bladet

BURMEISTER & WAIN



B&W dieselmotorer til fremdrivning af alle typer færger i enhver størrelse, i Danmark og i den øvrige verden.

**BURMEISTER & WAIN
DIESEL PROPULSION**



BURMEISTER & WAIN



26. ÅRGANG

11

NOVEMBER 1969

Tidsskrift for Stats- og Privatbanepersonalet



Hvis en Volvo er så økonomisk, hvorfor er den så ikke billigere?

Om en bil er billig eller dyr, afhænger ikke kun af anskaffelsesprisen. Men nok så meget af driftsøkonomi og afskrivning. Eller, med andre ord: hvad koster den at køre - og hvad får jeg for den, når jeg sælger den igen? Det regnestykkes bedste facit hedder Volvo. Lad os tage et eksempel:

De har købt en ny Volvo. En 142 eller 144. De kører kilometervis, årevis. Og oplever den driftsikre B20-motors styrke. Accelerationsglæden, sejtrækningsevnen. De mærker komforten. Og nyder den. For eksempel i de berømmede forsæder. Og mærker, hvordan der er tænkt på sikkerheden. Bl.a. i det enestående servo-bremse-system med to kredse. Hver kreds går til begge forhjul og et af baghjulene.

Kort sagt: De mærker, at Volvo er indfødt

Nordbo. Robust kvalitet med gedigen finish.

Starter i vinterkulde. Effektivt rustbeskyttet. De har nu haft Deres Volvo i tre år. Og vil ha' ny bil. Efter al sandsynlighed en ny Volvo. Så opdager De, at Volvo's høje brugtvoغنsværdi ikke er en skrøne. Derfor får De en god pris for den brugte. Sammenlign så med det, De i sin tid gav for den ny Volvo... forskellen er lille. Det er et regnestykke, De skal gøre når De køber ny bil! Anskaffelsespris + driftsomkostninger = brugtvoغنsværdien. Det er prisen for en bil... og det taler stærkt for Volvo! Kig ind til Volvo-forhandleren og se '70-modellerne. De kan blive medlem af økonomifamilien nu. F.eks. med en Volvo 142. Som kan blive Deres fra kr. 32.943 excl. lev. omk.

VOLVO

God brugtvoغنsværdi



-det ligger til familien!



Jernbane-Bladet

Ekspedition:
Togfører V. Jonvald - Hvidovrevej 258
2650 Hvidovre
Telefon (01) 78 36 42

Redaktion:
H. E. Rybro (ansvarshavende)
Valby Langgade 223, 1. tv.
2500 Valby
Telefon (01) 30 87 71

Abonnement
16,50 kr. (inkl. moms) årlig
12 numre

Kan bestilles på girokonto 600 82
Jernbane-Bladet - 2650 Hvidovre

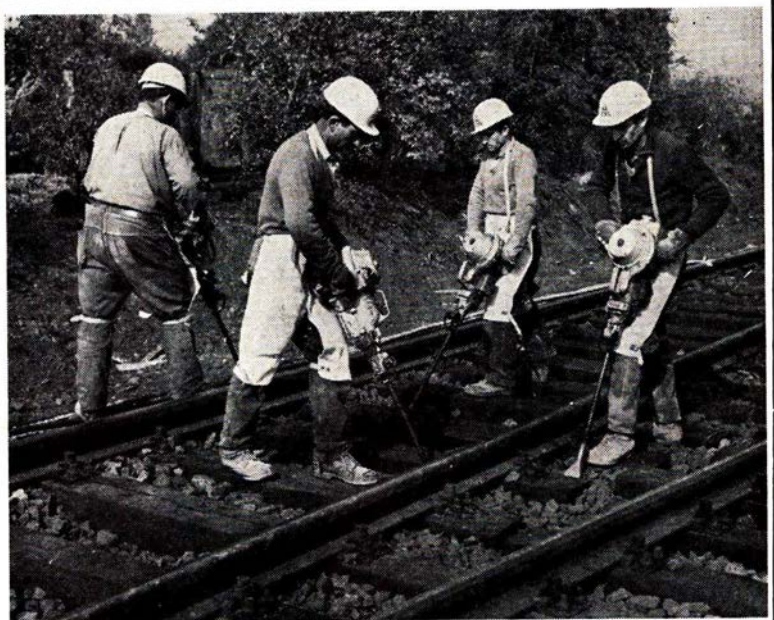
Medlem af
Dansk Fagpresseforening
og
International Tidsskriftsfederation

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

NOVEMBER 1969

November causeri	315
Månedens emner	316
Museumsbanen Handest-Mariager	316
Vi har modtaget	318
Sagt og skrevet	319
Erindres det	319
I få linier	319
Moderne skinneslibning	322
Hold dig i form	323
Fra dagbogen	323
Rutebilnyt	323
Engelske »Castle« loko	324
Privatbanenyt	326
Fra klubberne	326
Modeljernbane	327
Fotohobby	329
Personalía	333
Dødsfald	333
Boghjørnet	333
Filateli-nyt	335
Bagsiden	336



Svellestampning med COBRA

1000 COBRA-svellestampere leveret til Deutsche Bundesbahn siden 1960. Desuden bruges omkring 2000 COBRA'er af private entreprenører, idet Deutsche Bundesbahn kun udfører 30% af vedligeholdelsesarbejdet selv.

KØBENHAVN - ÅRHUS

Atlas Copco

NKKT LEDNINGER OG KABLER



Århus



Servicenter

ved B. C. Larsen

ved »la Tour« – Randersvej 139 – Århus
Telefon 16 31 01
Benzin – Olieskift – Vask – Smøring
samt stort udvalg i autoudstyr

AARHUS AUTOGUMMI

Montanagade 6 . Telefon 12 60 11
Alle anerkendte mærker i autogummi
føres – nye dæk – slidbanedæk
Montering og afbalancering gratis
i forbindelse med køb af dæk
Spec.: Hjulafbalancering

Vi mødes i

E-B-M

og BUKSEKÆLDEREN

Østergade 1 – Århus – Tlf. 12 17 77

KØD, FLÆSK OG PÅLÆG så...

SLAGTERFORRETNINGEN

Bissensgade 1 – Århus – Tlf. 12 80 20
1. kl.s kvaliteter
– til den rigtige pris

MEJERIUDSALGET

v/ Henning Sørensen

Marstrandsgade 3 – Århus – Tlf. 12 47 81

Alt i 1. kl.s mejeriprodukter

Brød – Øl – Sodavand

Vi handler hos

købmand Børge Arendtsen

Strandvejen 30 A – Århus – Tlf. 12 47 40

1. kl.s kolonial – konserves – vine

SPIRITUOSA samt TOBÅKSVARER

Tobaksforretningen

ved N. Wenstrup

Skovvejen 48 – Århus – Tlf. 13 22 13

Alt i tobak – vine – spirituosa

Stort udvalg i rygeartikler

Vi handler i...

ALLÉ-KIOSKEN

ved Chr. Wulff

Frederiksalld 138 . Århus . Tlf. 12 72 25

Aviser, uge- og månedsblade samt
telegrammer og papirartikler

ÅRHUS NORDRE KAROSSERI- OG KØLERVÆRKSTED

ved Torben Lindberg Mortensen
Elstedvej – Terp pr. Lystrup
Tlf. 19 61 11 nr. 113

Autoopretning – Kølerreparationer
samt mekanisk arbejde – Spec. VW

Vi handler i...

STUDSGADES BAGERI

ved Svend Aage Sørensen

Studsgade 3 – Århus – Tlf. 12 10 95

1. kl.s lækkert brød og kager

Prøv vor fødselsdagskringle

Åbent søndag

HARTVIGSEN

RADIO – TV – SERVICE

Fredensgade 29 – Århus . Tlf. 12 84 22

Hos os er vi alle teknikere

Vi handler i...

» E K K O «

Vin- og Tobaksforretning

ved M. Christensen og G. Laursen

Tamperdalsvej 1 . Århus . Tlf. 16 44 46

Stort udvalg i tobakker – cigarer – piber

Vine og spirituosa – Ekstrafin kaffe

AARHUS MASKINSKRIVNINGSSKOLE

ved Lone Bindselev

Ole Rømersgade 23 . Tlf. 13 42 88

Kursus kan påbegyndes når som helst
individuel undervisning

Stenografi-hold og enetimer efter aftale

Følg »Gulf-Strømmen« til...

GULF service

ved S. E. Friis Eriksen

Ingerslev Plads . Århus . Tlf. 13 04 74

Benzin – olie – vask – smøring

Quick-service

»KNITTAX«

ved Hugo Rasmussen

Nørre Allé 94 . Århus . Tlf. 13 42 89

Trikotage – Damelingeri samt strikkegarn

Vi strikker gerne for Dem

efter Deres mål og ønske

AARHUS AUTOVÆRKSTED ANDERSEN & LARSEN

Rich. Sørensens efft.

Fredensgade 14-16 . Tlf. 12 59 17

1. kl.s autoreparationer udføres

Speciale: Simca-Chrysler

Nystartet maskinværksted...

SVEND E. NIELSEN

Ny Munkegade 48 o. g. . Århus

Telefon 13 35 62

Finmekanik, mindre enheder og halv-
fabrikata udføres. Drejebænk: drejedia-
meter 480 mm, længde 1000-300 mm

Vi handler i...

KLINTEGÅRDENS BAGERI

ved Kurt Winther

Skovvejen 46 . Århus . Tlf. 12 66 58

1. kl.s lækkert brød og kager

Bestillinger modtages gerne

Husk vort Conditori

med kaffe, brød, is og sodavand

Vi handler...

MEJERIUDSALGET

ved K. Nørgaard

Vejlegade 12 . Århus . Tlf. 13 59 15

1. kl.s mejeriprodukter, brød og kager

samt øl og sodavand

Bestilling på dessertis modtages

Damerne går til...

MARSTRANDSGADES FRISØRSALON

ved Grethe Jensen

Marstrandsgade 17 . Århus . Tlf. 12 93 19

Alt indenfor moderne hårpleje

Skal De i byen og handle –

så lad vognen smøre imens hos

BP SERVICE

OG PARKERINGSANLÆG

Nørreport 22 – Århus – Tlf. 12 36 12

Benzin – Olieskift – Vask – Smøring

samt alt i autoudstyr...

Stedet for moderne hårpleje...

Salon »HANNE«

ved Karin Engedal Sørensen

Holbergsgade 30 – Århus – Tlf. 12 01 04

Alt indenfor sidste nye frisurer

Kommissioner og udvalg

November causeri

DER ER noget galt — eller rettere sagt meget galt i formidlingen af den danske trafik. Det er så sandeligt ikke fordi, der nogensinde har manglet på kritik af det bestående. Forslag til nye trafikale veje, har det heller ikke manglet på. Det har imidlertid vist sig, at nedsættelse af kommissioner og udvalg kun er tids-spilde, da ingen retter sig efter kommissionernes betænkninger. Grunden dertil er, at den eksplosionsagtige udvikling vort samfund har gennemlevet i de seneste 15—20 år, gør kommissionernes betænkninger forældede, når de endelig foreligger. I 1949 forlød det, at den storkøbenhavnske trafikkommission var ved at slutte sit arbejde, og at betænkning ville foreligge inden længe. Den kom i 1953 fire år efter. Heri var der foreslået S-tog til Lundtofte ad den daværende Slangerupbane samt forslag om en tunnelbane Nørrebro-Sundby snarest muligt, og med færdiggørelse senest 1965! I 1961 kom en ny betænkning om Storkøbenhavns trafikforhold m. v. Der blev heri givet Storkøbenhavns trafikplan første prioritet, Storebæltsbro, med indvielse i 1975, anden prioritet og Øresundsforbin-

delse færdig i 1982 tredje prioritet. Endelig blev ønsket om anlæg af tunnelbane Nørrebro-Sundby gen-taget.

HVAD ER der påbegyndt af disse beslutninger? Intet. Derimod gik man, uden at nogen kendte meget dertil, i gang med at elektrificere strækningen Holte-Hillerød. Egentlig bevilling dertil var ikke givet, men udgifterne dertil blev afholdt over finanslovsforslagenes utal af millionbeløb. At elektrificeringen af strækningen trafikmæssigt er blevet en stor succes, skal dog retfærdigvis anføres. Der gøres forbedringer til den vedtagne City-tunnelbane parallelt med Boulevardbanen, og ikke som gentagne gange foreslået af kommissioner en tværgående tunnelbane Nørrebro-Sundby. Som noget helt nyt, arbejdes der nu på en tunnelforbindelse Helsingør-Hälsingborg. Hvorfor dog ikke at komme i gang, med den for mange år siden projekterede øst-havn til færgerne i Helsingør. Det er noget, der kan skaffes penge til, især da Hälsingborg i løbet af vinteren bygger et tredje færgeleje.

I 1967 dannede daværende trafikminister Svend Horn en »almindelig« kommission til undersøgelse af transportmulighedernes ideelle struktur. Denne kommissions formand udtalte straks, at der meget vel kunne gå fire til seks år før kommissionen kunne slutte sit arbejde! Endelig er der noget, der hedder landsplanudvalget, der dog ikke har været samlet til møde i de seneste tre år! Banepansudvalget er et underudvalg af landsplanudvalget. Det har som bekendt udfoldet nogen aktivitet, der ikke har været af skabende karakter, men kun udelukkende har drejet sig om nedlæggelse af banestrækninger.

HVORFOR GIVER kommissioner så dårlige eller slet ingen brugbare resultater? Det er jo sådan, at kommissionernes medlemmer straks har tavshedspligt, og dermed er afskåret fra at kunne drøfte kommissionens problemer, og derfor ikke kan modtage måske brugelige oplysninger, der kunne benyttes i kommissionens videre arbejde.

-bro.

Månedens emner ...

Kiosksalgene på færgerne

Den nyoprettede kommercielle afdeling inden for DSB har gennemført en nyordning af kiosksalgene på færgerne, der sejler i forbindelse med udlandet. På Østersøfærgerne har restauratør Bjørn Jensen foruden færgerestauranterne også spirituskioskerne, medens tobaks- og chokoladesalget sorterede under grosserer Chr. Gårslev.

Ved denne ordning krævedes der dobbelt personale til betjening af kioskerne, hvilket var uøkonomisk, navnlig i de stille timer, hvor kiosksalget udmærket kan betjenes fra en kiosk.

Fra 1. januar sker der derfor den nyordning på Fugleflugtslinien, at grosserer Gårslev også overtager spirituskioskerne på denne rute. Til gengæld overtager restauratør Bjørn Jensen hele kiosksalget på Gedser-Warnemünde ruten.

På færgen »Kong Frederik«, der bejler Warnemünde-ruten under vinterfartplanen, er der nu indrettet cafeteria, hvorefter der ikke mere drives restaurationskøkken på færgen, idet cafeteriaet forsynes fra Bjørn Jensens centralkøkken ved Rødby Færge.

Det påregnes, at de kommende nyordninger vil spare personaleudgifter på ca. en kvart mill. kr.

Også på Helsingør-Helsingborg overfarten skal der ske ændringer i kiosksalget. Den der har haft salget her i de seneste 13 år har modtaget opsigelse af kontrakten, der vil overgå til Brdr. Jacobsen, Århus.

Godstrafikken rationaliseres

Der er oprettet et særligt godskontor i generaldirektoratet med funktion også i Århus, for afvikling af godstransport internt her i landet samt til og fra udlandet.

Der tilstræbes med oprettelsen af godskontoret en effektivisering af hele DSB godstrafikken pr. bane og lastbil. Kontoret skal udarbejde befordringsplaner, fordeling af godsvognenes forskellige typer, for derved at opnå den mest rationelle transport.

Nye uniformer

DSB har nedsat et hurtigt arbejdende udvalg, der skal udarbejde forslag til eventuelle ændringer i uniformsreglementet, så de ansatte kommer på højde med tiden, hvad uniformerne angår. Udvalget skal også undersøge, hvilken del af personalet, der kan undvære uni-

form, bl. a. personale, der ikke har berøring med publikum.

Afskaffelse af tjenesteboliger

Et andet udvalg er nedsat for at undersøge, hvor mange af DSBs nuværende 2.050 tjenesteboliger, der kan indtages. Tjenesteboligerne giver, trods gentagne lejeforhøjelser, DSB et årligt underskud på 4-5 mill. kr. Man ønsker kun at bevare de tjenesteboliger, der er absolut nødvendige for udøvelsen af tjenesten. Af de nuværende tjenesteboliger er kun de 350 tjenesteboliger med beboelsespligt, og det vil i almindelighed være boliger på stationerne.

De tjenstemænd, der bebod de resterende ca. 1.700 boliger, vil få lejlighed

til selv at erhverve disse boliger.

Protester mod banenedlæggelser

Det er særlig nedlæggelse af bane-strækningen Viborg-Herning, der har vakt røre blandt ejerne af virksomheder langs denne strækning. Man skylder baneplansudvalget for kun at have arbejdet med tal fra en svunden tid, og ikke tilgodeset den rivende egnsudvikling, der for tiden er i gang. Mange virksomheder hævder, at de er så stærkt afhængige af banen, at de må lukke dersom banen nedlægges. Der er flere virksomheder, der efter nylig trufne aftaler med DSB, modtager forsendelser i specialbyggede jernbanevogne. Nogle kommuner langs banen truer med at fratage DSB rutebilkoncessionen på strækningen Herning-Viborg, dersom denne banestrækning nedlægges.

Museumsbanen Handest-Mariager

Hvorfor kom den ikke igang?

Gennem dagspressen og på anden måde er det nogle gange i løbet af de sidste par år meddelt, at nu åbnede Veteranbanen »Mariager-Handest«, og at kørselen med det gamle tog ville begynde på den og den dato. Jernbanevennerne glædede sig, turister og foreninger gik igang med at planlægge ture til – og med – veterantoget, men hver gang indtil nu har banens driftsudvalg i 11. eller 12. time måttet udsende meddelelse og beklage at kørselen alligevel ikke kunne gennemføres, på grund af at dette eller hint ikke var gået i orden, eller at en og anden tilladelse endnu ikke var nået frem.

Det er helt naturligt og forklarligt om udenforstående efterhånden har fået det indtryk, at der må være noget galt, enten med de der har påtaget sig ledelsen af veteranbanen eller et andet sted. Nu og da har man tilmed undrende set det gamle damp tog køre, snart her snart der, men bare ikke på strækningen, hvor det skulle køre, nemlig mellem Mariager og Handest. Sidst har man også været ude for, at en forening, der havde bestilt en veterantogsudflugt Randers-Mariager, måtte sendes afbud på grund af at nødvendige forsikringer ikke havde kunnet ordnes, og så da datoen oprandt, kørte toget alligevel en »uofficiel indvielsestur« på strækningen, med omtale bagefter i såvel presse

som radio og TV.

Hvorfor åbnes banen ikke?

For ikke at komme i miskredit – eller blive helt til grin – kan det måske være på sin plads at få en redegørelse frem over hele det arbejde og de – til tider – meget besværlige og langvarige forhandlinger der ligger bag, og endnu tildels foran, fra den dag nogle jernbaneinteresserede mennesker kom på den tanke, at strækningen Mariager-Handest (Fårup) efter persontrafikkens ophør og nu kun befaret af enkelte godstog på hverdage, ville være velegnet til »Veteranjernbane« og dermed give mulighed for at bevare og vise for publikum noget af det gamle materiel fra privatbanerne, der allerede nu er historisk, dels også give interesserede mulighed for at køre en tur med toget gennem det smukke landskab samt ikke mindst tilføre Mariager-egnen en turistattraktion mere. Set på længere sigt måske kombineret fjordsejls Mariager-Hobro og trafik med »veteranbusser« fra Hobro havn til Handest. En kombination der vil have alle muligheder for at blive en yndet turistrute.

Planens realisering syntes i begyndelsen så lige til, idet Dansk Jernbaneclubs nordjyske afdeling og interesserede privatpersoner skaffede midler og indkøbte loko, vogne og andet nødven-

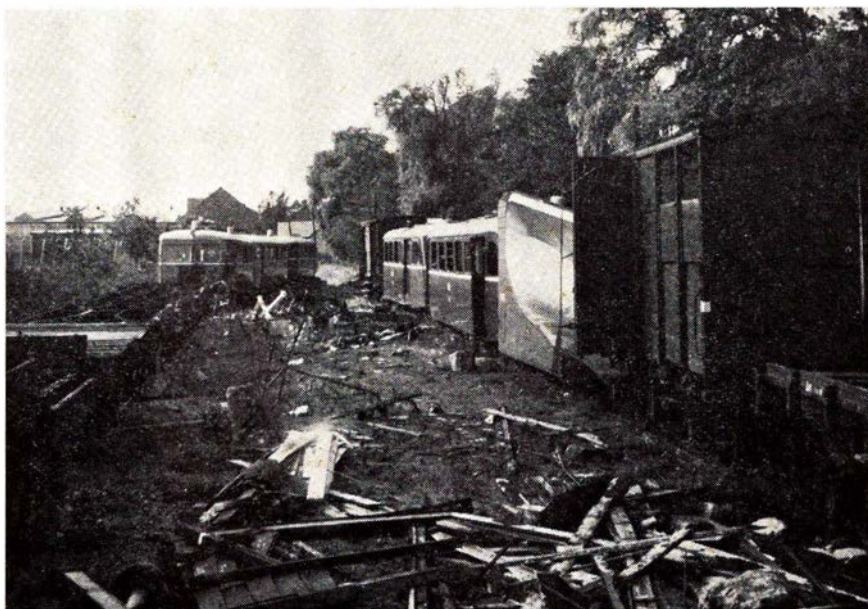
Månedens foto

digt materiel. Jernbanestrækningen var intakt, den ejedes af Mariager kommune, der også viste sig at være interesseret i planen, og den trafikkeredes som nævnt nu kun på hverdage af enkelte godstog fremført af DSBs trækraft og personel. Dansk Jernbane-Klub, der agtede at køre på søn- og helligdage, kunne stille det nødvendige mandskab til rådighed på frivillig og ulønnet basis, samme mandskab i øvrigt, der tilbringer i hundredvis af fritimer med at klargøre og vedligeholde det anskaffede materiel, der som regel må have en gennemgribende revision for at kunne blive godkendt til kørslen. Samme og andre jernbaneinteresserede er det også, der ikke går af vejen for at yde økonomiske ofre når det gælder om at redde interessante køretøjer fra ophugning.

Tilmed havde man jo i flere år kørt med »Museumstoget« på Maribo-Bandholm banen, et par år ligeledes med »smalsportog« på gamle roebaneskiner i forbindelse med Automobilmuseet på Ålholm og i foråret startede et veteranog på en del af den nedlagte Horsens-Bryrup-Silkeborg bane mellem Vrads og Bryrup. Altså gik man ud fra at noget sådant også kunne lade sig gøre i Nordjylland.

Mod et papirbjerg

Men det gik ikke, her rendte man meget hurtigt panden mod en mur af paragraffer, eller sagt måske på en mere sandfærdig måde, man kørte fast i et bjerg af papir. Forholdene omkring banen her var anderledes og flere instanser indblandet end på de andre strækninger, der var kommet i gang. En række af råd og kontorer kunne hver for sig finde frem til noget, der kunne lægge hindringer i vejen og tilsyneladende brugte man den taktik at komme med et nyt problem hver gang det foregående var løst, slemt var det, at de alle kunne hindre veteranbanen i at komme i gang, men værre at det var umuligt at finde nogen, der kunne give tilladelse



Jernbanekirkegård i Randers

Til højre ses lidt af F 15, F 19 og sneplov. SM 51, SP 63 og F 11. Derefter tilbage i billedet SM 54, MS 30 og SM 55. Endvidere til venstre en række ribbede

undervogne. Alt i alt kan man efter dette slutte, at efterspørgslen efter skinnebusser er et afsluttet kapitel. Sic transit.

til at køre. Det hele blev til et stort – ægte dansk – puslespil med mange – og nogle få manglende – brikker.

Lange forhandlinger fik efterhånden nogle af brikkerne på rette plads, men som det også er kendt fra dagspressen, der måtte et særlig lovforslag til som blev fremlagt for og godkendt af folkettingen, hvor det dog fik en velvillig modtagelse og hurtig gik igennem uden vanskeligheder. Efter denne lov skal der en koncession til for at drive en veteranbane på de dertil egnede strækninger og denne koncession blev for Mariagerbanens vedkommende søgt af og givet til Mariager kommune, der jo også ejer banen. Driften af og kørslen med veteranogene kunne derefter overlades til

Dansk Jernbane-Klub, mens DSB fortsat skulle varetage godstrafikken.

Det lysnede – troede man da. Efter nye forhandlinger, nogle klaret i eksprestogs fart, faldt flere brikker i puslespillet på plads og man mente det nu var lige op over med åbningen, idet kompetente og sagkyndige personer velvilligst havde påtaget sig tilsynet med materiel og godkendt personale osv. Dem der havde haft det store slid åndede lettet op.

Uhyrlige forsikringskrav

Men endnu gik det ikke, næste hindring var på vej. Det forsikringsselskab der havde givet tilsagn om overtagelse af det nødvendige forsikringsmæssige ansvar til en rimelig præmie krævede

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

TLF. 14 12 32

F. L. Viltoft



Nyt fra hele verden

Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Farcer
Tegnefilm

— vi har cinemascop

11 35 40

Ferie- og udflugtssteder

RESTAURANT
SUNDKROEN
og Banegårdsrestaurationen
HELSINGØR
—med udsigt over Øresund

INDUSTRIKAFEEN HELSINGØR
hvor man spiser godt til rimelige priser
INDU BAR
hvor Magnus hygger og spiller

Lad turen gå til . . .

Restaurant »SIESTA«
Søndergade 2 . Sæby . Telf. 46 19 09
Et 1. kl.s madsted

Vi spiser på . . .

Fragtmandscentralens Cafeteria
Søren Frichsvej 51-53 . Åbyhøj
Nymonterede selskabslokaler
indtil 150 couv.
Lækkert selskabssmørrebrød leveres
på bestilling

Ld udflugten gå til . . .

A-HOTELLET
Jernbanepladsen . Bjerringbro
Telf. 68 10 20
Et 1. kl.s madsted
Ny vært: Kurt Normann Hansen

Juridiske konsulenter

HELGE KNUB
Landsretssagfører
Søndergade 10-12 . Århus C
Telefon (06) 13 01 00

nu pludselig denne 25-doblet. Man forlangte en præmie, der f. eks. lå betydeligt højere end den sum en privatbane af dobbelt længde og med daglig hel-årlig drift, havde måttet udrede. Nye forhandlinger med andre forsikrings-selskaber og efterhånden nedtrapning af præmiefordringerne, men samtidig udskydning af åbningsdagen, der nu igen havde været omtalt i pressen (der i parentes bemærket altid har været positiv og velvillig indstillet over for vore planer, og de vanskeligheder vi har haft at slås med) og afbud til allerede modtagne bestillinger på særtog. Man var lige vidt.

Og nu skrev man efteråret 1969

Det spørgsmål man nu fristes til at stille må vel efterhånden ganske kort være dette: *Kommer Veteranbanen Mariager-Handest i det hele taget nogen-sinde i gang?*

Man undres – og græmmes – over hele denne vandring med og efter papirer gennem kontorer og til råd, myndigheder og institutioner og over, at den skal være så lang og så besværlig *når det dog drejer sig om en plan og et foretagende, der i realiteten ikke kommer til at koste det offentlige noget som helst*. Men måske er fejlen netop den, at man ikke har anmodet om store beløb og støtte fra det offentlige eller andre institutioner. Det vil sikkert gå lettere og hurtigere med at få lavet ride- og cykelstier på nogle af de helt nedlagte baner, men her er det jo også staten der må punge ud, til gavn for de – der påstås mange – som til sin tid ønsker at færdes på dem.

Desværre er det også sådan, at for hver måned der går inden veeteranbanen kommer i gang, forringes mulighederne i retning af at vise publikum – og her ikke mindst turisterne – veeterantogene i omgivelser vi kan være bekendt, det store remiseanlæg i Mariager som veteranbanefolkene så indtrængende ønskede at disponere *delvis* over, er lejet ud og står tomt mens det forfalder mere og mere, spor brydes op og pladsen til vort rullende materiel indskrænkes og forringes osv. Men trods

alt det har de der fostrede planen om veteranbanekørsel mellem Mariager og Handest ikke givet op – endnu da.

S. Thostrup-Christensen.

Vi har modtaget

Hurtigrejser

Gang på gang læser man, at det der skal til for at holde kunderne til at benytte banerne er: bedre materiel og hurtigere tog. Hvordan er det så med de hurtige tog? Det er noget af en dagsrejse at komme fra København til Grindsted!

Tager man f. eks. med lyntog »Kongedænen« fra København kl. 7.25 kan man være i Grindsted kl. 13.38, rejsetid 6 timer og 13 minutter. Til Skærbæk mellem Ribe og Tønder er rejselængden nogenlunde det samme med en rejsetid på 5 timer. Ganske vist har rejsende til Grindsted 74 minutter til at se sig om i Bramminge.

Dersom man en lørdag tager tog 23 fra Kh. kl. 8.20 er man i Bramminge kl. 13.54, men da er toget til Grindsted kørt 7 minutter før. Næste afgang kl. 18.19. Ventetid 4 timer og 55 minutter. Det er på den måde DSB gør sidebaner urentable.

Søren Agerskov.

JERNBANEMUSEET

Det er en fornøjelse at se, med hvilken energi og initiativ jernbanemuseets nye leder, hr. Dancker Jensen, tager fat på sit hverv, bl. a. ved gennem diverse tidsskrifter at give en omtale og opfordring til folk om at besøge museets lokaler i Sølvgade.

Desværre er det som bekendt sådan, at den righoldige samling rullende materiel, museet besidder, ikke er tilgængelig for publikum. Disse utilfredsstillende forhold har der været skrevet og sagt tilstrækkeligt om, hvorfor jeg her skal undlade yderligere kommentarer. Men engang vil det vel lykkes at få de nødvendige lokaliteter.

TEXACO ^{1/5}

HOLMENS KANAL 5

1060 KØBENHAVN K.

Alt i tandteknik

Reparationer . Omstillinger og underføringer

Martinus Schmidt

Mariendalsvej 12c - FA. 880

Museet ejer et stort antal damploko af forskellige arter og mangler vel egentlig kunne en E-, en F- og en S-maskine for at kunne siges at være dækket ind i så henseende. Men med hensyn til motormateriellets repræsentation er samlingen meget mangelfuld. Mig bekendt har museet kun et stykke motortrækraft, nemlig det gamle diesel-elektriske Mx-loko fra 1932. DSB begyndte motoriseringen i midten af tyverne med forskellige former for motorvogne, bl. a. benzinelektiske litra Me og Mf fra 1927-29. Nogle af disse vogne kørte på Statsbanernes sidebaner så sent som sidst i halvtredserne, mens andre solgtes til danske privatbaner, hvor enkelte endnu eksisterer. Disse vogne, der har gjort et stort arbejde på DSBs, og forøvrigt gavnet mange sidebaners økonomi, burde ikke mangle i jernbanemuseets samling. Ej heller den benzinelektiske motorvogn, litra Ml, burde mangle, men her er desværre alle udrangerede eller ombyggede til andet formål. Med hensyn til den hidtil største motormaterielanskaffelse, Movognen, gælder, at den selvfølgelig skal repræsenteres, men her bør handles hurtigt, idet der i dag kun eksisterer én eneste uombygget af dette litra (Mo 568), og denne ventes udrangeret inden længe. Det samme sker med de gamle S-tog fra trediverne, som efterhånden udskiftes med nye.

Rangertrækraften er et kapitel for sig. Endnu eksisterer enkelte traktorer, de såkaldte »klædeskabe,« men disse synger på sidste vers. De små Frichstraktorer fra 1933-34, som anskaffedes efter indkøbet af Schwartzkopf-traktoren, nu nr. 71, er alle udrangerede eller solgt. Mit håb om bevarelse af nr. 71 glippede, da denne for nylig kørtes til Hedehusene for ophugning.

Som det ses, er det i den elvte time, hvis en del af DSBs ældre motortrækraft skal bevares til den fine samling, vi alle engang i fremtiden ønsker at se på det kommende jernbanemuseum.

-tl-

Sagt og skrevet

Ved en DJF 70-års fest

Tjenestemændenes stilling har og vil altid stå i et bestemt forhold til de løn- og arbejdsvilkår man opnår på det private arbejdsmarked. Det er en nationaløkonomisk mekanik, som altid må være i balance. Derfor måtte tjenestemændene også dele kår med folk i det



Fest ombord!

Om bord på en af DE STORE BÅDE kan De få Deres egen festsalon og arrangere Deres eget private party med alt, hvad De ønsker af mad og drikke til ØRESUNDSPRISER. Medens båden sejler mellem København og Malmö, kan De holde en dejlig fest og fejre, hvad der fejres bør i smukke, smagfulde omgivelser med det blinkende Øresund som ramme omkring festen. Tænk over det - til konfirmation, bryllup, fødselsdag - simpelthen alt - utraditionelt.

Drej (01) 14 77 70

DE STORE BÅDE

private arbejdsmarked fra fællesafdelingen stiftedes og til 1919, hvor vi fik en ny lønningslov, som indeholdt betydelige fremskridt for tjenestemændene. 1919-loven er blevet grundlaget for senere lønningslove. Også den sidste bærer præg fra 1919. Hvor længe den holder ved jeg ikke. *Jeg mener ikke det er nogen god lov vi fik og har heller ikke stemt for den*, da jeg ikke mener den har det demokratiske snit vi i dag må kræve.

Sv. Horn.

Erindres det...

For 100 år siden ... oktober 1868

D. 13. okt. åbnedes færgeruten Spodsbjerg-Nakskov af skibsreder Emil Petersen, Rudkøbing. I 1884 blev ruten overtaget af Sydfynske Dampskibsselskab.

For 50 år siden ... november 1919

I anledning af banegårdsudvidelsen i Århus vil kvarteret omkring den nye banegård blive reguleret og adskillige ejendomme må saneres i den anled-

ning, hvilket vil koste 2.288.000 kr. samt 1 mill. kr. til vejarbejder.

De sidste døgn snefald på Lolland-Falster har bevirket, at roebanerne har måttet indstille driften.

Snestormen raser over hele landet og kun med største besvær gennemføres toggangen. Sukkerfabrikkerne har måttet standse driften, da roerne ikke kan komme frem med banerne.

Jernbane-Bladet

For 25 år siden ... november 1944

Allierede flyvere beskød d. 1. danske tog. Ved Hampen st. blev tre rejsende dræbt og fire såredes. Ved Nr. Vium blev et tipvognstog med brunkul beskudt og en brems blev dræbt, lokoføreren blev alvorligt såret. På Brande st. beskød man et rangerloko, endvidere ramtes et godstog på Engesvang station.

Århus og omegn

Er det galt med Deres køleskab
eller hjemmefryser, så ring til...

Enemarks køleservice

Århus . Telefon 12 22 70
Vi reparerer hurtigt og billigt

Stedet for moderne hårpleje...

SALON NOBLESSE

ved Inger Hermansen
Norsgade 26-28 . Århus . Telf. 12 80 65
1. kl.s individuel behandling udføres

Vi handler i...

MUNKE-KIOSKEN

Ny Munkegade 87 . Århus . Telf. 12 02 83
AVISER - UGE- OG MÅNEDSBLADE
Afskrifter af anbefalinger m. m. foretages

TV-REPARATION

ved Kurt Sørensen
Dag eller aften
1. kl.s service udføres til rimelige priser
Telefon 13 40 03 . Århus

»HJEMMEBAGERIET«

ved Brdr. Pedersen
Sdr. Ringgade 13 . Århus . Telf. 14 28 73
1. kl.s lækkert brød og kager
Bestillinger modtages gerne
Morgenbrød udbringes søndag

Vi handler i...

KABO OST

ved Preben Jensen
Grønnegade 41 . Århus . Telf. 13 56 74
Altid 1. kl.s vellagrede oste
til konkurrencedygtige priser

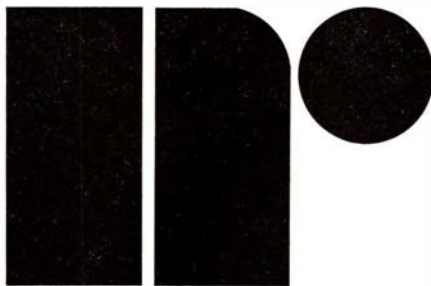
TRØJBORG

Akvarie- og fugleforretning
Otto Rudsgade 46 - Århus - Tlf. 16 87 62
Alt i fiskestænger
liner og tilbehør
Friske sandorme hver dag

KONFEKTUREFORRETNINGEN

ved Anni Kristensen
Rud. Wulffsgade 17 . Århus
Telefon 14 54 18
1. kl.s lækkert brød og kager samt
stort udvalg i chokolade og konfektur
Bestilling på dessertis modtages

Nordisk Reprateknik



Graven 23-25 . Århus . Telf. 12 27 60

Har De startbesvær - så ring til...

Aarhus Akkumulatorfabrik

Anholtgade 13 . Telf. 13 23 74
Akkumulatører til den rigtige pris

»Bag den gode smag«...

HASLE BAGERI

ved H. A. Ravn
Viborgvej 139 . Århus . Telf. 15 60 62
1. kl.s lækkert brød og kager

FRUGTCENTRALEN

vl O. Hansen
Mejlgade 67 - Århus
Alt i årstidens frugt, grønt og blomster

Vi handler i...

GERTS BAGERI

V. Ringgade 176 . Århus . Telf. 12 90 94
Alt i 1. kl.s lækkert brød og kager
Bestilling modtages gerne

Holme Cykel- og Knallertservice

ved Jens Thomsen
Byvej 38 . Telefon 27 30 84
Stort udvalg i cykler og knallerter
1. kl.s reparationer udføres

SHELL service

(Flemming Jepsen)
Grenåvej 150 . Risskov . Telf. 17 78 08
benzin . olie . vask . smøring . autoudstyr
Reparation af bremses . udstødning
tænding m. m.

JOHN DAMM'S AUTOLAKERING

Arresøvej 12 . Risskov . Telf. 17 83 66
Privat 89 16 53
Reparation og onnlakering udføres
Tilbud og overslag gives uden forb.

KØBMAND H. NEERGAARD

Brdr. Lunds Eftf.
Silkeborgvej 319 . Åbyhøj . Telf. 15 73 51
1. kl.s kolonial - konserves - vine -
spirituosa samt tobaksvarer
Prøv vor fine kaffe

GRAVØR S. K. KARLSSON

Johan Skjoldborgsvej 17 . Åbyhøj
Telefon 15 75 02
SKILTE - STEMPEL - GRAVØR
FORMARBEJDE

Viby J.

VIBY GULVBELÆGNING

ved Ib Thomsen
Bernstorffsvej 56 . Telf. 14 73 48
Linoleum . Vinylfilt . Kork . Tæpper
Såvel nyt som reparationer i 1. kl.s udf.

Vi kører til...

VIBY AUTO SERVICE

ved Ejler Rasmussen
Bernstorffsvej 49 . Viby . Telf. 14 87 82
1. kl.s autoreparationer udføres på alle
vogntyper - Spec.: BMC og Ford

Grenå

SPAREKASSEN for Grenaa og Omegn

Kontortid: 9-12 og 14-16.30
fredag tillige 18.30-20.00
lørdag lukket
TELEFON 32 14 44

JØRGEN SCHMIDT

Snedkermester
Kannikegade 16 . Grenå
Telefon 32 12 66
Stort udvalg i moderne møbler

Brabrand

Brabrand centrale Indkøbssted

Troelsens Eftf.
W. Clarup - Hovedgaden 41
Telefon 26 01 19
Kolonial, konserves, vine, spirituosa

Tre revolvermænd holdt den 1. den kvindelige stationsbestyrer op på Hareskov st. og stjal 14.000 kr.

Seks godsvogne afsporede d. 7. i et tog mellem Ullerslev og Hjulby. Begge spor blev revet op over en strækning på 200 m. Den materielle skade er betydelig.

På Skanderborg st. skete d. 15. kl. 9.30 et alvorligt rangeruheld, idet to store H-maskiner kørte mod hinanden. Uheldet krævede ingen ofre, men en del materiel blev ødelagt.

Tyskerne har med øjeblikkelig virkning forlangt al jernbanetrafik til og fra Esbjerg indstillet, og det vil ikke være muligt at rejse til eller fra Esbjerg, Guldager eller Tjæreborg. Godsforsendelser kan heller ikke fremsendes. Årsagen var, at tyskerne var i gang med at transportere kæmpekanoner til befæstningerne på vestkysten. Den 19. blev forbudet ophævet.

På en overkørsel ved Kolind st. blev en lastbil med arbejdere fra en tysk arbejdsplads d. 22. til aften påkørt af et godstog. Tre mænd blev dræbt og otte såredes. Uheldet skyldtes, at passagererne opfordrede bilens fører til at smutte over foran toget.

Statsbanerne mangler 6-7000 godsvogne, og der tales om indskrænkning i godstrafikken.

Vilkårene for julerejser med DSB bliver meget vanskelige - statsbanerne siger: »Bliv hjemme«.

En jernlem på 75 kg rev sig d. 26. løs fra en godsvogn og ramte en personvogn i et tog vest for Hedehusene - en rejsende blev dræbt og otte såredes. Uheldet er uden sidestykke i DSBs historie.

Tre arbejdere dræbt efter sammenstød med tog og lastbil d. 28. ved den tyske flyveplads mellem Lunde og Beldringe. Lastbilens fører havde intet førerbevis.

I få linier

Containertransporten - der tog sin begyndelse ved DSB i september for to år siden, ventes i år at komme op på 10.000 transporter.

Automatsalg. - I løbet af vinteren bliver der automatsalg af smørrebrød samt varme og kolde drikke på Fredericia station. Senere vil også andre stationer få tilsvarende automatsalg.

Storbæltsfærger. - En trafikprognose har vist, at der i løbet af kommende 10 år skal bygges seks tredækkerfærger til Storebæltsoverfarten. Den første er bestilt til levering i foråret 1971.

Fyldplads væk. - Gedser sogneråd kan ikke lide, at DSB benytter arealer ved Gedser til fyldplads for affaldsvogne fra stationerne i 1. distrikt, og man forlanger at fyldpladsen snarest tildækkes og tilsåes med græs.

Tunnelbanen. - Ved bygningen af den københavnske tunnelbane er opstået et juridisk problem, da der ikke findes nogen lov, der bestemmer, hvem der ejer undergrunden.

18 år. - En mand i Skive, der i 1951-52 måtte afgive jord til flytningen af Skive station, har nu efter 18 års forløb modtaget restbeløbet på ekspropriationen, 72 kr., samt renter af dette beløb, i alt 131 kr.

Modelbane. - Modelbanetoget på Hadsten station, der blev opstillet ved stationens 100 års jubilæum, er nu blevet fjernet og kommer ikke igen, da anlægget flere gange har været udsat for hærværk og tyveri af modelloko.

Lagervogne. - Landbrugets Grovvarer-selskab har lejet 300 godsvogne, litra Gklm, der alligevel ikke benyttes mere i driften på grund af for lille kapacitet, til oplagsplads. På Nykøbing F. station har man 100 vogne og bl. a. på Høng og Gørlev stationer hver 20 vogne.

Brabrand. - Fra nytår nedlægges ekspeditionen af stykgods på Brabrand station og ekspeditionen af stykgods sker derefter til og fra stykgodsknudepunktet Århus.

Fjernstyring. - Fra den 19. oktober overgik ledelse af toggangen Kalundborg-Holbæk til fjernstyringscentralen i Kalundborg.

Avedøre S-togs by. - Glostrup kommune har planlagt et stort byggeri omkring den kommende Avedøre station på Køgebugtbanen. Byen vil få 7-8000 indbyggere.

Lundtoftebanen. - I 1953 blev der på finansloven bevilliget den første million kroner til Lundtoftebanen Jægersborg-Nærum, men der ventes ikke at ske mere med denne banen de første 10-12 år.

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Dag- og ugeblade

Rejselekture

Bøger og papirvarer

Film og kuglepenne

HUSK også kioskerens store udvalg i
J U L E H Æ F T E R

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

Aktieselskab
i Danmark

STENVAD kager

— det store navn i SMÅ kager



Storebæltsoverfartens Restaurationer

og

Restaurant »Halsskov-Perlen«

Werner Schwartzlose

Færgegården: Telf. Korsør (03) 57 06 19
efter kl. 17: 57 10 35

Halsskov-Perlen: Telf. Korsør (03) 57 10 35

»De Danske Østersøfærger«

DSB

Restaurationer

GEDSER

RØDBY FÆRGE

»FÆRGEKROENS CAFETERIA«
Rødby Færge

MODERNE SKINNESLIBNING

Danmark et foregangsland på dette område



48158-stens slibetog TM 815

En god fundering, en god ballast, gode sveller og gode skinner er en forudsætning for et godt spor. Selv nye skinner kan have småfejl, f.eks. fra valsning, og ældre skinner kan naturligvis have flere defekter.

Skinnen kan gendannes på værksted ved hjælp af høvling, hvilket er en kostbar procedure, men den kan også gendannes ved slibning på stedet.

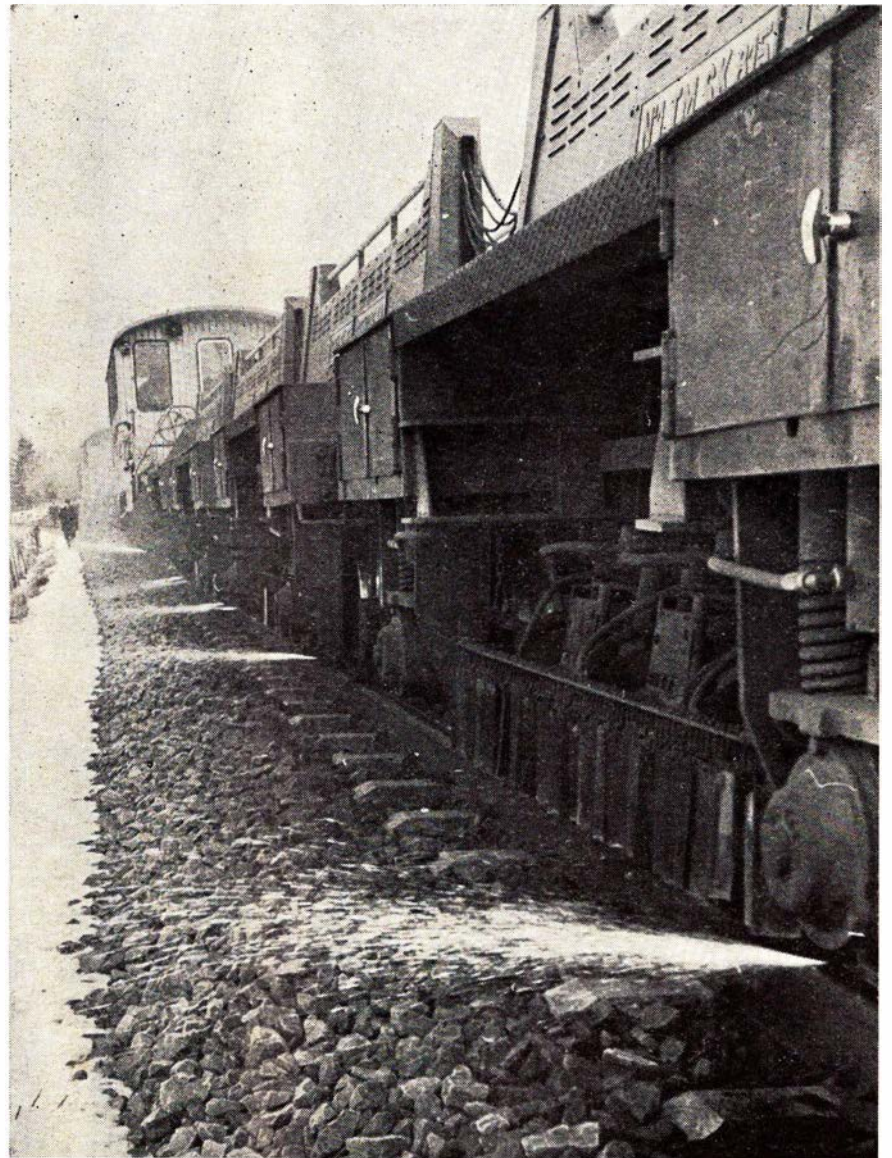
Danske Statsbaner har i Europa været pionerer på dette område og har i en halv snes år benyttet et skinne slibetog fra det schweiziske firma, Speno International S. A., Genève.

Dette skinneslibetog trækkes af eget loko. Det har en slibevogn for slibning af indvendig skinnekant og otte slibevogne for slibning af skinneoverfladen. Midt i toget er kontrolvognen for styring af slibestenes tryk på skinnerne og yderligere har toget en aggregatvogn med eget elektricitetsværk samt beboelsesvogn for betjeningsmandskabet. Slibestene kan indstilles i forskellige vinkler i forhold til skinnerne, således at profilen til en vis grad gendannes. Det er i øvrigt slibesten, der roterer med 3200 o/min. Under slibearbejdet, der foretages med en hastighed af 3,2 km i timen, bortslibes rifler og bølger i skinnernes længderetning.

Fordelene ved skinneslibning er, at man ved meget defekte skinner kan udsætte udskiftningen, men i almindelighed er den væsentligste fordel herhjemme, at sveller, ballast og undergrund efter slibning vil forblive i ro, således at intervallerne mellem vedligeholdelsesarbejderne kan forøges.

En væsentlig fordel for DSBs passagerer og for folk, der bor tæt ved banelinier er naturligvis, at toggangen efter slibningen bliver meget mere lydløs og behagelig uden vibrationer og rumlen. At vibrationer for en stor del undgås, er naturligvis også medvirkende til at det rullende materiel slides mindre.

Skinneslibning med roterende slibesten påbegyndtes i USA. For to år siden begyndte man i Europa, hvor som nævnt Danske Statsbaner var pionerer. Nu foretages skinneslibning i hele Europa; i Frankrig, Tyskland, Italien, Østrig, Holland, Norge og Sverige, ligesom Speno International S. A. har tre skinneslibetog, der til stadighed kører i Afrika.



Skinnesliberen i arbejde

Fra dagbogen

Hinnerup d. 15. okt. En to års dreng, der havde pillet ved kupélåsen faldt i dag af toget mellem Århus og Hinnerup. Toget blev standset, og man fandt kort efter drengen liggende i det modsatte spor næsten uskadt.

Tinglev d. 16. okt. En to-årig pige blev ved 17-tiden påkørt og dræbt af et godstog på overskæringen mellem Duborg og Terkelsbøl, hvor hendes forældre boede i det nedlagte vogterhus.

Tinglev d. 18. okt. Et tomt My-loko påkørte ved 20-tiden en personbil på Vejebak overskæringen, hvor bommene ikke var sænkede. Fra Tinglev station var der givet ledvogteren meddelelse om særtog fra Padborg, men det kom fra Tinglev, hvorfor ledvogteren stod og kiggede efter særtoget fra den forkerte side. Der skete kun materiel skade.

Slagelse d. 19. okt. En 30-årig mand, der gik over sporene i stedet for at benytte perrontunnelen, blev ved 23.30-tiden dræbt af et gennemkørende lyntog.

Nyborg d. 23. okt. Nogle soldater blev af togfører H. E. Andersen, Fredericia, nægtet adgang til lyntog »Lillebælt«, da de var berusede. Soldaterne overfaldt derefter togføreren, som de væltede ned i sporet. Soldaterne blev anholdt af politiet i Nyborg. Togføreren nægtede at lade sig indlægge på hospital i Nyborg, men måtte til behandling på sygehuset i Fredericia, ved togets ankomst dertil.

Troldhede d. 25. okt. Et 15-måneders barn var krøbet ind på sporet ved Ålykkegård og blev dræbt af toget fra Skjern mod Herning.

Nyborg d. 25. okt. I den senere tid er der flere gange øvet hærværk mod godstog, der stod oprangeret til afgang på Svanedammen, idet man havde skilt luftslanger og koblinger mellem vognene. Ved bremseprøverne blev hærværket opdaget, men det gav anledning til store forsinkelser i togenes afgang.

Tåstrup d. 29. okt. Den stærke storm satte ved 23.30-tiden en godstogsstamme i drift så vognene kørte ud i blindsporet over Køgevejsviadukten. Stoppebommen blev knust og en vogn væltede om på siden, så dens last af containere med bilreserverdele rullede ned ad den høje skråning. Der skete kun materiel skade ved uheldet.

Rutebilnyt

Stort underskud på Bornholm

Det er nu et år siden, at DSB overtog rutebildriften på Bornholm, da DBJ blev nedlagt. Da det endelige regnskab først vil foreligge til kommende april, kan der kun gisnes om, hvor stort underskuddet bliver, men det ventes at blive på ca. en halv million kroner.

Sædvanlig fornyelse af materiellet

Af hensyn til den lange leveringstid, har trafikministeren søgt finansudvalget om en bevilling på 6,6 mill. kr. til anskaffelse af 28 rutebiler, 15 lastbiler, 1 varevogn, 2 påhængsvogne, 2 vognbjørnstog, 1 vognbjørn og 4 bogier for vognbjørne.

Fuglebjerg rutebilstation

DSB blev som tidligere meddelt sagt op i den ejendom, hvor rutebilstationen har haft til huse gennem en længere årrække, da banken, der ejede ejendommen, selv skulle bruge lokalerne. Fra 1. november er rutebilstationen derefter flyttet til Fuglebjerg afholdshotel.



- også Deres flamme
BRABRAND

Telefon (06) 26 04 00

Løgstør - Vejen - Odense - Næstved

Få nu gjort alvor af det

Alt for få voksne og især de fra 35 år og opefter, undlader at holde sig i en bedre form ved ikke at dyrke en eller anden form for idræt. Dette endog samtidig med, at så meget af vort arbejde er blevet mekaniseret. En undersøgelse af vore fritidsvaner viser, at en trediedel tilbringer deres fritid foran TV-skærmen, hvor de fleste hurtigt falder i søvn eller i hvert fald falder sammen. Det er i hvert fald en både uheldig og farlig udvikling, da vort legeme er bygget til arbejde og ikke til hvile. Beviset for at dette er rigtigt, er det, at 50-60% af vor organisme består af muskler og knogler. Dertil kommer så hjerte og lunger, der er legemets hovedmaskineri, og derfor i høj grad skal passes med jævnlig træning. Gør man ikke det, løber man den største risiko for fedme, nedsat modstandskraft og sygdom.

Slå din egen rekord hver dag!

Deri består bl. a.

*kunsten at blive gammel,
men være ung.*

Vi skal være trænet og afbalanceret - upåvirket af dagens uregelmæssigheder og af tidens op og ned. Man skal kunne tåle anstrengelser og besværligheder uden at slappes og uden at tabe modet. Det gør man ved at hærde sit legeme og føre en tilværelse fri for al blødagtighed.



Afdelinger overalt i landet, der udarbejder tilbud uden forbindelse.

DSB benytter DET DANSKE RENGØRINGS SELSKAB A/S overalt i landet til rengøring og vedligeholdelse af waggoner, stationer, administrative områder m. m.



DET DANSKE RENGØRINGS SELSKAB A/S
„SVANEGÅRDEN“

Hovedkontor: Kollegievej 6 Charlottenlund

ENGELSKE »CASTLE« LOKO

Noget af en fornærmelse

Mon ikke vi alle har et eller andet loko, som vi holder allermest af, og som vi mener er det allerbedste, der nogensinde er lavet. De fleste foretrækker vist P-maskinen, medens andre har kastet deres kærlighed på et lille privatbaneloko. Sådant har jeg også mit yndlingsloko, det engelske »Castle«, der hedder sådan fordi alle loko er, eller rettere var, opkaldt efter engelske slotte. Det synes jeg er højdepunktet af lokobygning, og er det så svært, at jeg bliver lidt sur, når »mit« loko bliver kritiseret sønder og sammen i en bog.

Jeg købte fornylig en lille bog, der hedder »En bog om Lokomotiver« skrevet af en englænder, der hedder Snell. Bogen er ganske nydelig, og bortset fra et par oversætterfejl, er den ganske udmærket. Altså bortset fra den side om mit loko, hør blot: Loko var bedst tilpas, hvis de kørte på jævne og lige strækninger som forspand for ikke for tunge tog, hvormed der kunne holdes en hastighed på ca. 75 km i timen. Hvis lokopersonalet ville anstrenge sig meget, kunne hastigheden presses op på 110, og i medvind og ned ad bakke kunne endog de 160 passeres. Disse loko var faktisk forældede ved fødslen, og man kan blive deprimeret ved tanken om, at der byggedes nye maskiner af typen helt op til 1950, og det samme gælder de »dramatiske« forbedringer, som gennemførtes sidst i 1950'erne, hvor de fik dobbelte skorstene og overheder, noget der havde været brugt på andre jernbaners maskiner i årevis. Men alt dette til trods præsterede maskinerne ganske godt arbejde. Ville De, kære læser, ikke også blive fornærmet på Deres yndlingslokos vegne, hvis det fik slynget sådan en fornærmelse lige i røgekammeret?

Noget af dette må bero på en oversætterfejl, blandt andet ved oversættelse fra miles til km, men da sikkert ikke mange af læserne kender mit fortræffelige loko, skal jeg fortælle lidt om det, om ikke andet, så for at hævne fornærmelsen.

På Great Western Railway, hvis domæne strakte sig fra London ud i retning af Cornwall og Wales, blev der i 1902 ansat en lokokonstruktør ved navn G. J. Churchward, en mand af forbav-

sende dygtighed, og som man mener var 20 år forud for sin tid, og som kom til at præge engelsk lokokonstruktion i mange år frem i tiden, ja faktisk til den bitre ende. Det varede ikke længe før hans konstruktioner begyndte at præge Great Western Railway, og han var en af de første, der gik ind for standardisering af lokodele. Kun få typer kedler, kun få størrelser drivhjul osv. Ved kombinationer kunne så skabes forskellige loko til det brug, der nu var nødvendigt. Det er klart i dag, at det er en fordel, men dengang var det noget af en omvæltning, da man dengang skræddersyede ethvert loko til den opgave, det skulle bruges til.

Den gode Churchward havde arvet en masse små loko fra sin forgænger, William Dean, som på nogle få undtagelser nær udmærkede sig ved et meget uroligt løb i sporet. Da man fra banens side ønskede kraftigere loko, begyndte Churchward at eksperimentere med et eksprestogsloko med hjulstilling 2-C-0 og udvendige cylindre i modsætning til tidligere praksis, hvor man havde indvendige cylindre. Disse loko viste sig at være ganske glimrende, især var kedlen fremragende.

Imidlertid havde man compound-dille på det tidspunkt, men Churchward synes ikke om det, hans loko var billige i drift i forvejen. Imidlertid bestilte han et par compoundloko i Frankrig, hvor man var særlig ferm til at bygge dem,

og de blev undersøgt i alle kanter og prøvet for at sammenligne dem med hans egne. Han gik endog så vidt, at han ombyggede et af sine 2-C-0 til 2-B-1 for bedre at kunne sammenligne, for de franske loko var af denne hjulstilling.

Hans eget loko var dog stadig det billigste i drift, men han opdagede, at den firecylindrede maskine ikke var så tosset endda, da den gav et meget roligt løb, da kræfterne blev bedre afbalanceret og trækket derved roligere. Efter denne idé konstruerede han sin berømte »Star« klasse. Et 2-C-0 loko med fire cylindre, to der trak på de forreste drivhjul og to der trak på de midterste drivhjul, men vel at mærke ikke med høj og lavtryks cylindre. Maskinerne viste sig at være meget fine, og de var i stand til at køre helt op til 160 km i timen. Churchward lavede en formel for et eksprestogsloko, som han mente var ideelt, og denne formel var så genial, at hans efterfølger bare behøvede at forstørre den, så havde han et større loko med de samme fine egenskaber.

Churchward trak sig tilbage i 1921 og efterfulgtes af C. B. Collett, som han selv havde oplært. Da der blev brug for et større loko til eksprestog, byggede han den omtalte »Castle« klasse i 1923 efter sin forgængers formel med ganske få fornyelser. Han skabte så et af de fineste damploko, der har kørt på

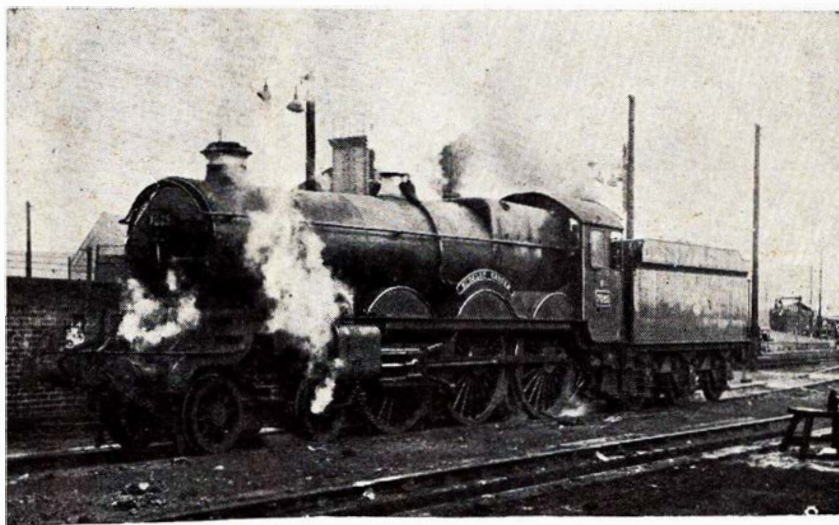


Fig. 1. »Castle« loko 2-C-0

skinner, og det er det man sådan har fornærmet. Vi ser et eksemplar af det på billede nr. 1. Nå, det ligner jo en R-maskine, vil man måske udbryde. Igen en fornærmelse. Det er som at sammenligne en bryggerhest med en væddeløbshest. Bemærk især kedlen. Den er ikke særlig stor, men den er konisk ligesom P-maskinens, og fyrkassen er firkantet, system Belpaire. Ved en konisk kedel opnår man, at kedlen producerer meget damp, da der jo er mest vand der hvor der er varmest, nemlig ved fyrkassen. Der er ingen dom på kedlen, den fine blankpolerede dims på kedlen er dække for sikkerhedsventilerne, som på vort eksemplar blæser. Selvfølgelig er kedlen udstyret med overheder, påstanden i den danske bog er noget sludder, men det er kun en lille overheder og senere blev den udskiftet med en større. Den viste sig imidlertid at være fuldt ud tilstrækkelig, da kedlen kører med et meget højt tryk.

Det andet særlige er den tidligere omtalte maskine. Fortil, hvor der kommer damp op, sidder de to indvendige cylindre. Styringen er også indvendig, og den styrer de yderste glidere gennem nogle arme, som desværre er blevet væk i damp på billedet. En af Churchwards ideer var, at dampen skulle hurtigt ind i cylindrene og lige så hurtigt ud igen. Derfor brugte han glidere med stor frem- og tilbagegang. Det hedder på engelsk »longtravel valves«. På dansk må det vel nærmest blive »langt kørende glidere«. Da samtidig portene var store havde dampen en meget let passage gennem gliderne, hvilket selvfølgelig gav sig udslag i god kørsel. Da gliderne lukkede hurtigt kom der nogle meget markante dampslag op af skorstenen, man sagde, at på GWR bed loko dampslagene af i firkanter, og det lød også næsten sådan.

Nu er alt dette jo meget godt, men hvad kunne så disse loko i grunden yde? Ja, det første de overraskede med var, at de brugte halvt så meget kul til samme arbejde, som alle andre engelske loko, og det udløste nærmest panik i nogle jernbaneselskaber. Man troede ikke rigtig det passede, men det var rigtigt. Da man senere byttede loko mellem de store engelske jernbaneselskaber, for at lære af hinanden, fik man syn for sagen. Især var Gresley på LNER meget overrasket, og han fik travlt med at lave sine glidere om på sine pacific-loko. Det var ham, der senere byggede »Mallard«, der har verdensrekord for damploko, 202,7 km i timen.

Hjemme gjorde disse loko sig bemærket ved meget høje hastigheder, og et typisk eksempel er dette: London Westbury 150 km med 498 tons, regulator mellem 7/8 og fuldt åben styring mellem 15 og 18%, kørt på 92 minutter, højeste hastighed 130 km i timen. Den 5. juni 1932 ville man imidlertid vise, at man kunne køre stærkt, så satte man 195 tons bag »Tregenna Castle« og så kørte man ellers fra Swindon, hvor det var bygget, og til London på 65 minutter. Der er 125 km mellem disse to byer. Højeste hastighed var 146 km i timen og mellem Uffington og Westburne park, det var ca. 105 km, kørte man jævnt 130 km i timen hele vejen. Det var da ganske pænt, og der står ikke noget om, at der var medvind, og det kan jo næppe have været ned ad bakke hele vejen. Ifølge Churchwards formel var maskinerne beregnet til at køre 75 miles = ca. 120 km i timen i længere tid, og det stemmer jo ikke så godt overens med fornærmelserne i den danske bog. Der blev bygget i alt 166 Castles og heraf blev en del bygget efter krigen, da man ikke kunne finde noget bedre, og hvorfor skulle man så begynde at konstruere noget nyt.

Den 9. maj 1964 ville det store engelske jernbanetidsskrift Railway World fejre 60 års dagen for den første kørsel med 160 km i timen. Det foregik også på Great Western Railway med et posttog, der slog alle rekorder, og det var et loko, ganske vist bygget under Churchwards forgænger, men alligevel konstrueret af ham, som trak toget på

den vanskeligste del af strækningen og på det stykke, hvor man satte rekord. Man ville køre et særtog på posttogets rute, og samtidig ville man sige farvel til Castle-maskinerne, der sang på deres sidste vers på grund af dieselisering. Det mest bemærkelsesværdige var den entusiasme man udviste fra British Railways side, det var før man blev dampfjendsk. I dag tillader man ikke engang private damploko at køre på BRs skinner. Det er meget ufornuftigt, for der er penge at hente i dampentusiasttog, men dem om det.

Når man kan så meget som tænke på at lave om på sangene ved den sidste promenadekoncert i Royal Albert Hall, så undres man jo ikke. Vakler imperiet? Nå, men dengang var det altså anderledes. Man gik meget omhyggeligt til værks. Man udvalgte 12 Castles, der var i stand til at køre 160 km i timen, og ud af dem valgte man 6, som skulle bruges, men af dem valgte man 3 forskellige til at køre toget. Toget blev sat til 243 tons og der blev lagt nogle meget hurtige planer. I tilfælde af andre togs forsinkelser, skulle disse holdes tilbage for at give plads for »The Flyer«. For at være på den sikre side var der to fyrbødere på hver maskine, for at de ikke skulle blive trætte, og desuden var der foruden føreren en lokoinstruktør med.

Dagen oprandt, og hvilket loko skulle trække fra London og vestpå, selvfølgelig den berømte Pendennis Castle, der tidligere havde gjort sig bemærket, og som foreløbig nu er købt af en pri-

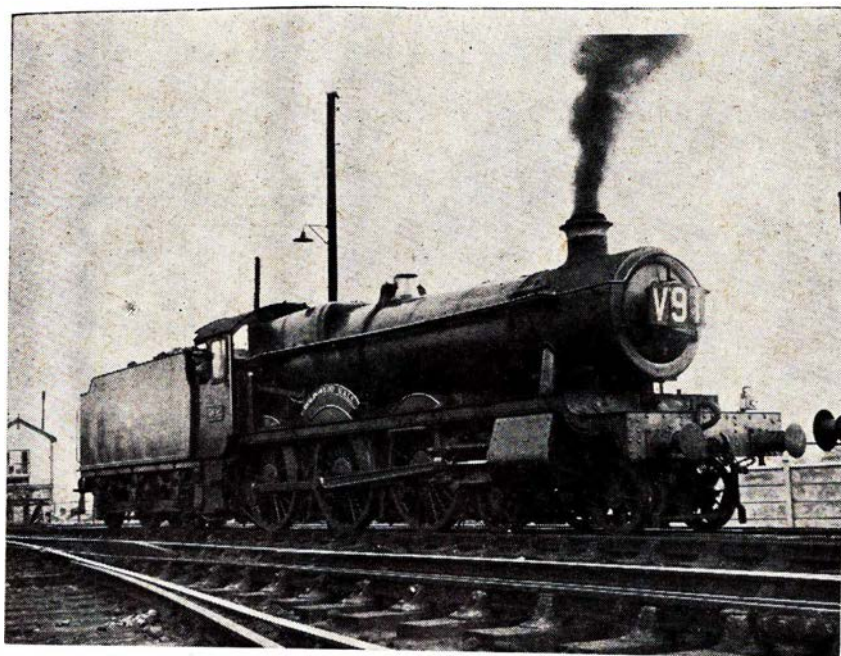


Fig. 2. To-cylindret »Hall« loko

vatmand og sat i køreklar stand. Den havde efterhånden kørt næsten 3 millioner km, så den var jo ikke helt ny mere, men det trykkede den ikke.

Præcis 9.30 kørte man, og det varede ikke længe før man kørte 115, og det holdt den støt i længere tid. Efter Saverake tog pokker ved dyret, og man kørte de 27 km til Lavington med en gennemsnitsfart på 138, og man var ved at nærme sig de 160 (man kørte 150), da der blev bremsset kraftigt. Det viste sig, at ristestængerne ikke havde kunnet stå for varmen, måske på grund af de specielle kul, man havde valgt, og de faldt ud og lagde sig rødglødende på sporet. Det var meget kedeligt, man måtte liste hen til nærmeste blokpost og ringe ind til Westbury, at man var nødt til at skifte maskine der. Det var selvfølgelig det eneste sted, man ikke havde placeret en ekstra Castle, sådan går det jo altid, så man måtte »nøjes« med en »Hall«, en mindre type med kun to cylindre. Det var nærmest et blandetogsloko, og det ses på foto nr. 2. Man kan jo tydeligt se familieligheden, men man kan jo også se, at det har mindre hjul.

Man fik sig listet ind til stationen og fik skiftet maskine, og så ventede man jo i spænding for at se, hvordan det nu spandt af. I begyndelsen gik det ikke så stærkt, for man skulle jo lige have fyret banket op, og maskinen var jo kold i det hele, men efterhånden gik det ikke så tosset. Det varede ikke længe før man rullede afsted med 120 og man nåede op på 133 inden man kom til Taunton, hvor reserven var. Man kørte ca. 40 km med en jævn fart af 125, så det er ikke for ingen ting GWRs maskiner var berømte for høje gennemsnits-hastigheder.

I Taunton fik man så en Castle på igen, men da banen ud til Plymouth er fuld af stigninger og kurver, blev det ikke de store hastigheder, men man var da kun 28 minutter forsinket, da man kom til vejs ende.

Efter ophold i Plymouth kørte man tilbage med »Clun Castle« for toget, men først ved Wellington Bank begyndte der at ske noget. Det var her »City« og »Truro« satte rekord for 60 år siden med 160 km i timen, men man havde fået ordre til ikke at køre hurtigere end 130, og det gjorde man, men efter Taunton fik maskinen lov at strække ud, og den gik så omkring de 140 det meste af vejen til Bristol. Her blev der skiftet maskine, og så gik det videre, dog ikke med særlig høje hastigheder før efter Swindon, hvor man igen lagde sig fast på de ca. 140, som man holdt helt ind

til London. Gennemsnitsfarten fra Badminton, der ligger kort før Swindon, var 130, og der er næsten 130 km, og så står der, at man havde modvind. Desuden var den sidste Castle med den beskedne overheder, så selv om man ikke havde brugt de »dramatiske« forbedringer, som er omtalt i bogen, kørte maskinerne ganske godt, også selv om de ikke havde medvind.

Jo, engelsk lokobygning nåede et højt stade, men nu er det alt sammen historie. I stedet for at bygge dieselloko i et roligt tempo, og afprøve dem efterhånden, og lade de bedste damploko køre videre, byggede man masser af dieselloko og skyndte sig at udrangere damploko, for det er jo så moderne, og nu står man uden damploko, og med en samling mere eller mindre uheldige dieselloko, der ikke engang kan fremføre togene til førkrigs dampstandard-tider.

Til sidst er måske lige at bemærke, at Churchward blev kørt ihjel af en af sine egne maskiner, da han en tåget morgen var ude at se på sporet udenfor sin have. Han blev 76 år gammel, og hans måde at dø på var vel den rigtige for en stor lokokonstruktør.

H. G. C.

Drivatbanenyt

LJ Saksøbing d. 16. okt. Under rangering med et godstog ved middagstid faldt en akselkasse af togets motorvogn, der afsporede. Da begge stationens spor derved spærredes, måtte der udveksles rejsende på begge sider af uheldsstedet. Kl. 15 var motovognen atter på spor, og toggangen derefter regelmæssig.

H-HJ. Odder d. 23. okt. Trods blinklys og klokke kørte en personbil i dag ind på Mejerivej overskæringen i Odder, og blev påkørt af et lynettetog på vej mod Aarhus. Føreren af bilen kom kun lettere til skade.

Nakskov-Kragenæsbanen

Der bliver – efter al sandsynlighed – dækning til alle prioriteter i likvidationsboet Nakskov-Kragenæs Jernbane. Derimod må aktiekapitalen anses for tabt, men det er ikke udelukket, at der i sidste ende kan udbetales dividende til aktionærerne, sandsynligvis omkring 10 procent.

Fra klubberne

Dansk Jernbane-Klub

I anledning af Bandholmbanens 100 års jubilæum er udkommet klubens publikation nr. 24: *Maribo-Bandholm Jernbane 1869-1969*. Bogen er i forbedret udstyr, og det anføres, at bogen nu er i lakeret omslag, hvilket skulle udelukke, at der kommer sorte fingre på omslaget.

Men det er selvfølgelig indholdet, det drejer sig om. Under devisen: Bandholmbanen – Danmarks ældste privatbane – banen, der aldrig gav underskud – banen, der bevares som museumsbane for eftertiden, har forfatterne P. Thomassen og B. Wilcke med denne publikation givet den 100-årige jubilar en særdeles interessant historisk minde- og milepæl.

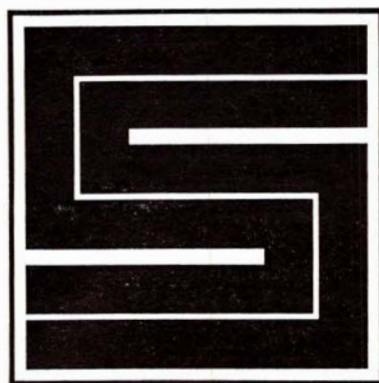
På forhånd var det en noget vanskelig opgave de to forfattere gik ind til, da størstedelen af banens arkiv forlængst var destrueret. Men som med DJKs tidligere publikationer, er også denne bog et særdeles nyttigt led i be-

13

**Sig ja til
lønkonto
i den moderne
sparekasse**

**Sparekassen
Sjælland**

135 SPAREKASSEKONTORER PÅ SJÆLLAND



varelsen af vore privatbaners historie. Bogen er på 92 sider i forhold til banens kun 7,5 km, hvilket antyder, at det er en helt udtømmende beretning, der er blevet resultatet.

92 sider, 37 fotos og 30 tegninger og tabeller, kr. 20,00 plus porto 50 øre. Kan bestilles på girokonto 6 73 94, P. Thomassen, Strandvej 201, 2900 Hellerup.

Sporvejshistorisk Selskab

Så overgik KS linie 2 til busdrift, og samtidig udkom SS bogen om linie 2s historie. Liniens historie begynder i 1865, hvor der etableredes en omnibus rute mellem Amagertorv og Valby Kro. Langsomt skrider udviklingen, men interessant er det at kende sin bys sporvejshistorie. Linie 2 bogen er på 76 sider, hvor der gives et helt udførligt billede af de Københavnske Sporvejes udvikling. 38 fortræffelige fotos, hvoraf flere i farver, viser os materiellets udvikling fra hesteomnibus til Diisseldorferne. Sidstnævntes gode egenskaber til trods, de havde kun den fejl, at de ikke kunne køre ind til fortorvskanten, er de nu snart ude af bybilledet, og de første 50 af dem er nu ankommet til Alexandria i Ægypten.

Trods det øgede antal sider, sælges linie 2 bogen til samme pris som linie 10 bogen: 25 kr. + 50 øre til porto. Bogen kan bestilles på girokonto 6 45 02, Peer Goe Jacobsen, Uplandsgade 40, 2300 København S.

Selskabets oktober-medlemsblad bringer en udførlig beretning om KS arbejdsvoerne, samt som bilag Sundby remises historie.

Model-Jernbane

DSB litra H

Ligesom det i årene umiddelbart før første verdenskrig kneb for de daværende persontogsloko at klare persontrafikken, indtil vi fik R-maskinerne, kneb det for de daværende godsloko at klare godstrafikken. Det var sædvanligvis strækningen Fredericia-Århus, det kneb med. Ofte måtte man på grund af stigningerne køre med forspandsmaskine, eller indlægge særtog.

Helt galt blev det, da vi efter genforeningen fik strækningen Padborg-Vamdrup, idet vi i Padborg fra tyskerne ofte overtog godstog på 800 tons eller mere. Vi måtte derfor dele toget, hvilket både gav mere rangering, samt en unødvendig belastning for den enkeltsporede strækning Tinglev-Lunderskov.

For at afhjælpe denne mangel blev det besluttet at bygge en ny maskintype til godstog, litra H.

De første maskiner blev bygget hos A. Borsig, Berlin, der også stod som leverandør af de første R-maskiner. – Maskinerne fik nr. 799-800 og kom til landet i 1923. De havde samme cylinderdiameter som de tre-cylindrede R-maskiner, og tenderen var af samme type som R-maskinernes.

Maksimalhastigheden blev sat til 80 km i timen, således at maskinerne under ferie- og højtids trafik også kunne bruges til persontog, evt. også til hurtigtogstrafik.

Da maskinerne havde kørt tilfredsstillende i prøvetiden, bestilte man yderligere ti maskiner, denne gang hos A/S Frichs i Århus. Disse maskiner fik nr. 789-798 og blev afleveret til DSB i 1926.

I en årrække var nu anskaffelsen af damploko næsten indstillet til fordel for udviklingen af motormateriel, men i slutningen af 1939 afgav DSB bestilling på yderligere seks stk. H-maskiner. Disse blev afleveret af Frichs i 1941.

Da man i tidens løb havde indhøstet visse erfaringer, indførte man forskellige ændringer på de nye maskiner. Af ydre nyheder indførte man en damp-tørrer, anbragt i en særlig dom. Her udskiltes vandet i dampen, der herefter gik ind i regulatordomen, som var adskilt fra selve kedlen. På denne måde forbedredes maskinernes økonomi. – Endvidere anvendte man en særlig spildedampudgangshætte med tilhørende bred skorsten.

Også tenderen adskilte sig fra de tidligere maskiners. Man anvendte nu i udstrakt grad svejsning i stedet for nitning, hvorved man ved omtrent samme egenvægt fik noget større kul- og vandindhold.

Hosstående tegning af H-maskinen viser 1941-udgaven. I øvrigt er maskinens data som følger:

Drivhjulsdiameter	1404 mm
Slaglængde	670 mm
Antal cylindre	3 stk.
Styring	Heusinger
Kedeltryk	12 atm
Overheder	system Schmidt
Ildberørt hedeplate	162 m ²
Overheder hedeplate	55 m ²
Risteflade, total	2,6 m ²

Loko vægt, tjenstfærdig:

nr. 783-788	81,3 t
nr. 789-800	80,5 t
Adhæsionsvægt	68,0 t

Esbjerg

Esbjerg og Omegns Sparekasse

Esbjerg

Vi handler hos

Slagtermester ENEMARK

Bent Olesens eftf.

Gl. Vardevej 53 . Esbjerg . Telf. 12 16 15

Altid 1. kl.s kød, flæsk

samt hjemmelavet pålæg og salater

Ekstrafin medister

ULLERS RADIO

Strandby Kirkevej 175 . Esbjerg

Telf. 12 98 64

De førende mærker indenfor

radio - TV - båndoptagere

1. kl.s reparationer udføres med faglig garanti - også om aftenen

Det betaler sig at gå i
SPECIALFORRETNINGEN
FOR BEDRE BRUGTE BILER

LEIF VEIRUP

JAGTVEJENS AUTOMOBILER
JAGTVEJEN 59-ESBJERG-TLF. (05)12 92 56

JESSEN SUPERMARKED

Strandby Kirkevej 88 . Esbjerg

Telf. 12 89 33

3% rabat på alle varer

Tal gardiner med
gardinmanden i...

GARDINhuset

ved R. Støckler

Skolegade 19 . Esbjerg . Telf. 13 15 03

Der er kun en vej, når det gælder
vådvaske - færdigvaske - rulletoje

RECORD VASK

Jernbanegade 57 . Esbjerg . Telf. 12 34 38

Vi modtager også gerne Deres rensesetøj

TANDLÆGE

AAGE GUNNAR PEDERSEN

Tinghøjs Allé 18 G . Esbjerg

(ved Skolebakken)

Telf. 13 14 75

Aalborg

MEJERIUDSALGET

v/ Erik Ø. Larsen

Boulevarden 44 - Ålborg - Tlf. 12 53 97

Alt i 1. kl.s mejeriprodukter - ØI - Vand
samt lækker brød og kager
Bestilling på DESSERT-IS modtages

ESSO SERVICENTER

v/ Ole Overgaard

Sønderbro 24 - Tlf. 13 40 23 - Ålborg

Benzin - Olie - Autodiesel - Smøring
Vask - Batteriservice m.m.

CHEVRON service garageanlæg

ved Steen Madsen

Kollektivhuset . Ålborg . Telf. 12 45 15

Benzin - Olie - Vask - Smøring

samt stort udvalg i autoudstyr
Quick-service udføres

Gælder det FARVE, LAKKER, TAPET
- så gå til . . .

GUGVEJ FARVEHANDEL

ved Orla Westergreen

Gugvej 91 . Ålborg . Telf. 13 76 11

Alt indenfor moderne gulvbelægning

Det store udvalg i autoudstyr
finder De hos os . . .



De bliver betjent
af mænd med fagkundskab

BOULEVARDENS SOFT ICE

Boulevarden 42 . Ålborg . Telf. 12 10 99

Stort udvalg i chokolade - konfekturer
samt gaveæsker

Bestilling på dessert-is modtages

BRINKMANs BAGERI

Herluf Trollesgade 19 . Ålborg

Telefon 12 08 63

1. kl.s lækker brød og kager

Spec.: Hjemmebagt rugbrød
samt smørbagte småkager

MEJERIUDSALGET

ved L. Olsen (ny indehaver)

Toldbodgade 23 . Ålborg . Telf. 12 69 38

Alt i 1. kl.s mejeriprodukter
samt øl og sodavand

Damerne går til . . .

SALON »AABET«

ved Lena Eberhardt Nielsen

Hjørnet af Øster Gravensgade 2 og
Nørregade - Ålborg - Telefon 13 16 11

Alt indenfor moderne hårpleje udføres

Speciale: Frisering af toppe

Garanti for 1. kl.s fagmæssig betjening

AKASIA

Prinsensgade 42 - Ålborg - Tlf. 12 54 44

FRUGT - GRØNT - KONSERVERS

MEJERIUDSALGET

ved N. Fyrstenborg

Valdemarsgade 6 . Ålborg . Telf. 12 62 79

1. kl.s mejeriprodukter, æg, ost

øl og sodavand

Bestilling på dessertis modtages

THULE KIOSKEN

ved M. Johnsen

C. P. Hollbøls Plads 7 . Ålborg

Telefon 13 95 85 . 16 07 90

Aviser, uge- og månedsblade

Stort udvalg i telegrammer

Stedet, hvor mandfolk mødes . . .

BARBEREN

Vesteraa 11 . Ålborg . Telefon 13 62 30

Klipning af alle hårtyper

Individuel behandling udføres

TOBAKSFORRETNINGEN

ved Gretha K. Jensen

Hasserisgade 6 . Ålborg . Telf. 12 63 20

STORT UDVALG I

cigarer . tobakker . vine . spirituosa

samt rygeartikler

. . . vi handler i

BORBERGADES KONFEKTURE

v/ E. O. Jørgensen

Borbergade 22 - Ålborg - Telefon 135415

Stort udvalg i chokolade samt konfekturer

Bestilling på DESSERT-IS modtages

Nørresundby

SHELL service

ved Kaj Nielsen

Thistedvej 119 - Nørresundby

Tlf. 17 20 07

benzin - olie - vask - smøring
samt stort udvalg i autotilbehør
Vort speciale er dækservice

SALON »MERRI«

v/ Jytte Merrild

Hjørringvej 49 . Nørresundby

Telefon 17 33 02

Alt indenfor sidste nye frisurer

Hjørring

LIGKISTER og LIGSENGE

Kørsel med egen ny ligbil

H. FLENSTED

Jernbanegade 10 . Hjørring

Telf. 92 02 12

Frederikshavn

H. C.s KIOSK

ved Alfred Christensen

Asylgade 29 . Frederikshavn . Tlf. 42 16 59

aviser - uge- og månedsblade samt

stort udvalg i papirartikler

aut. tipsforhandler

Velkommen hos . . .

TEXACO service

ved Knud Jensen

Koktvedvej . Frederikshavn . Telf. 42 44 40

benzin . autodiesel . smøring . olieskift

autoudstyr . Quick-service udføres

NB! Døgnvagt

Åben alle døgnets 24 timer

Vi køber brødet til kaffen hos . . .

DAGMAR CONDITORIETS EFTF.

ved Grethe og Steen Andersen

Dagmarsgade 31 . Frederikshavn

Telefon 42 02 21

Mode - Snit - Kvalitet . . .



Storegade 1 . Frederikshavn

Telf. 42 40 20

1. kl.s individuel behandling udføres

ARNOLD *rapido*

SPORN = 9 mm / skala 1:160

Den lille modelbane med de store muligheder

MEKANIK

Vesterbrogade 200 . 1800 København V
Telefon (01) 31 63 07

NYHED

LGB
Havebane
1:22

Tender nr. 789-798:

vægt 50,8 t
vand 23,3 t
kul 5,0 t

Tender nr. 799-800:

vægt 57,0 t
vand 27,0 t
kul 8,0 t

Fotohobby

Lysmåleren

En lysmåler er et fint lille elektrisk måleapparat, et drejespoleinstrument, hvor svage elektriske strømme frembragt af lysets påvirkning kan få en visser til at slå ud og angive lysets styrke på en skala.

En overlegen finmekanisk teknik har skabt robuste, fintmærkende og pålidelige instrumenter til meget overkommelige priser.

I moderne fotografi betragter man lysmåleren som helt uundværlig - især inden for farvefotografien, hvor en nøjagtig eksponering er afgørende for at opnå korrekt farvegengivelse.

Omend eksponeringstabeller kan være udmærkede vejledere for fotografen, er lysmåleren dog det sikreste middel til at skaffe pålidelige oplysninger om et motivs lysforhold.

Naturligvis kræver det nogen øvelse at anvende lysmåleren, for man kan ikke umiddelbart regne dens oplysning for 100% rigtige. Lysmåleren opgiver kun et gennemsnitlig tal for lysets for-

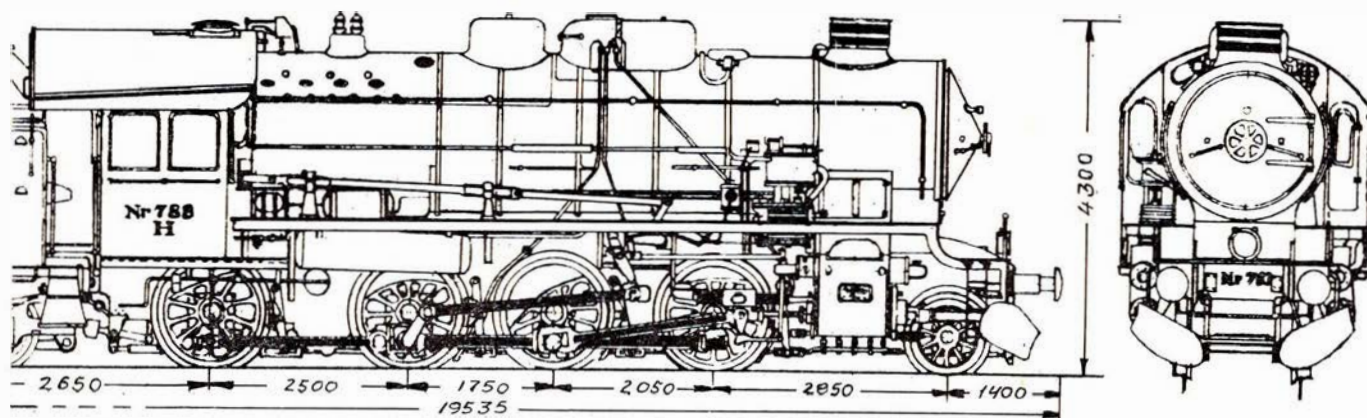
Byggevejledning

Af hensyn til de læsere, der evt. kan tænke sig at bygge en model af H-maskinen, bringer vi denne gang et side- og et frontbillede i naturlig H0-størrelse. I næste nummer følger tilsvarende billeder af tenderen, samt et halvt længdesnit af loko og tender set fra oven.

Maskinen bygges af messing. Til bundramme anvendes 1-1,5 mm plade, til fodplade, førerhus og tender anvendes 0,5 mm plade. Kedlen er et rør med 22,5 mm diameter. Kedelbåndene er påloddede strimler af messingfolie.

Motoren anbringer vi i tenderen, hvorved vi spares for en masse spekulationer i forbindelse med bygning af selve lokoet. Vi får en fritliggende kedel, og vi får samtidig et åbent førerhus med plads til »arbejdende« personale. Alt sammen synsmæssige fordele; de konstruktionsmæssige fordele kommer vi til i næste nummer.

J. B. Dyrkildø.



Arbejdstegning til H-loko

Kolding

BP-hjørnet

ved Hans Richard Jensen
Fredericagade 42 - Kolding

Benzin - Olie - Vask - Smøring
samt stort udvalg i autotilbehør
Quick-service udføres - Tlf. 52 62 45

SOLGAARDENS SMØRREBRØD

ved Paul Nielsen

Kongebrogade 11 . Kolding . Tlf. 52 17 74

God daglig madpakke - selskabssmørrebrød leveres på bestilling samt
DINER-TRANSPORTABLE
Alt i hjemmelavede delikatesser

Vi kører til ...

SHELL service

ved Erik Petersen

Mazantigade 12 . Kolding . Tlf. 52 11 11

benzin - olieskift - smøring - dækservice
samt autotilbehør

Følg GULF-STRØMMEN til ...

GULF service

ved Erik Hansen

Agtrupvej 61 . Kolding . Tlf. 52 84 19

benzin - olie - vask - smøring
quick service udføres

Radio- og TV-center ...

TV HUSET

Haderslevvej 150 . Kolding . Tlf. 52 84 21

Stort udvalg i de førende mærker

Speciale: Tandberg

Alt i reparationer

Fredericia

VEEDOL service

ved Alfred Skousen

Vejlevej . Fredericia . Tlf. 92 46 70

Benzin - olie - vask - smøring - dækservice
Åben fra 7.30-23.00

Spec.: Ny aut. vaskemaskine

DEN GYLDNE KOBJÆLDE

6. julivej 101 - Fredericia - Tlf. 92 51 93

Dagens middag fra kr. 3,50-5,00

Daglige madpakker samt lækkert smørrebrød, selskabssmørrebrød og luksusanretning. Grill-kyllinger og forårsruller

Åbent til kl. 21 - mandag lukket

Ind til

THYLGÅRD

stedet for godt HERRE- OG DRENGETØJ

Gothersgade 17 - Fredericia

Tlf. 92 00 45 - 92 06 45

LUCULLUS SMØRREBRØD

Vesterbrogade 24 - Fredericia

Lækkert smørrebrød

Selskabssmørrebrød - Anretninger

Vi bringer overalt - Tlf. 92 25 64

Vi spiser på

STRØG-CONDITORIET

Danmarksgade 16, Fredericia, tlf. 920203

Små varme retter samt smørrebrød

Alt i 1. kl.s lækkert brød og kager

Vi handler i ...

ISMEJERIET

ved Finn Kristensen

Sjællandsgade 11 . Fredericia

Telefon 92 10 37

Altid 1. kl.s mejeriprodukter samt lækkert brød og kager, øl og sodavand

GULF CORNER

ved A. Overgård Berthelsen

Vesterbrogade . Fredericia

Telefon 92 25 10 . 92 22 10

Benzin - Olie - Vask - Smøring
Autoudstyr

Ny afd. med tankbil: Gulf petroleum - Gulf fyringsolie. - For god økonomi - omg. levering - vi har radio i tankbilerne

Vi kører til ...

TEXACO service

ved B. Thiessen

Vejlevej . Fredericia . Telefon 92 58 48

Benzin - Olie - Vask - Smøring

samt autoudstyr

Quick-service udføres

SYMASKINEHUSET

ved K. Nørregaard Andersen

Oldenborggade 8 . Fredericia

Tlf. 92 02 97

Forhandler af Pfaf, Koyo

samt Passap strikkemaskiner

Briller køber vi hos ...

BRILLE CENTRUM

Danmarksgade 20

7000 FREDERICIA-Tlf. (05)924630

Centret for moderne optik

Antikviteter og gamle ting

ANTIK

Helga Moth Iversen

Vejlevej 15 . Fredericia . Tlf. 92 25 09

Spec.: Sydjyllands største udvalg i
lampekærme samt tilbehør som
stof, stel, agramaner m. m.

Forkort rejsen

med en lommeroman fra ...

RANDALSPARKENS KIOSK

ved K. Jacobsen

Devantiersvej . Fredericia . Tlf. 92 33 21

aviser - uge- og månedsblade samt
telegrammer - papirartikler og legetøj

B. LANGE JENSEN

Grøntforretningen

Vesterbrogade 9 - Fredericia - Tlf. 921846

Forretningen med det store udvalg

Få en demonstration af
den nye Nilfisk ...

V. RASMUSSEN

Kongensgade 57 . Fredericia

Telefon 92 33 31 . Privat (05) 86 65 40

Stort udvalg i brugte støvsugere

- fabrikseftersete. Kontant eller konto

RESTBODEN

Sjællandsgade 21 . Fredericia

Telefon 92 44 21

Et væld af billige stofrester i alle kvaliteter

Vi fører BURDA Snitmønstre

Vejle

Køb Pfaff - Pfaff er kram ...

PFÄFF symaskinecentrum

ved J. Hæg Sørensen

Tønnesgade 1 . Vejle . Tlf. 82 86 01

Eneforhandler af Pfaff og Passap
strikkemaskine

VEEDOL service

ved mekaniker Johnny Jørgensen

Kolding Landevej 62 . Vejle

Tlf. 82 75 78

Benzin - Olie - Vask - Smøring

Autoudstyr

Spec.: undervognsbehandling

samt alt i reparationer

VEJLE KAROSSERIFABRIK

og

AUTOOPRETNING

ved Hans J. Sørensen

Vedelsgade 75 -Vejle - Tlf. (05) 82 84 88

privat (05) 82 65 76

Mangler De et sted at spise

i hyggelige omgivelser -

så prøv ...

Pension DÆMNINGEN

ved Anna Petersen

Dæmningen 10² . Vejle . Tlf. 82 40 53

Conditoriet »VISSINGHUS«

ved H. A. Nyemann

Byens førende conditori

- kun det bedste brød og kager

Vissinggade 2 . Vejle . Tlf. 82 23 28

DAME- OG HERESKRÆDDERI

samt MÅLKONFEKTION

i fineste forarbejdning

Skræddermester Herluf Nielsen

Dæmningen 35 . Tlf. (05) 82 85 36

Afdeling for telte: Vejle Teltfabrik

Specialfabrik for Caravanefortelte

Den moderne frisure får man i

MESTERSALONEN

ved Bent Jakobsen

Havnegade 4 . Vejle

1. kl.s individuel behandling udføres

deling over motivet – og så må man selv foretage en vurdering af, hvilke partier der har haft størst indflydelse på det aflæste resultat.

Lysmåleren i praksis

En lysmåler kan håndteres på to forskellige måder, der dog gerne skulle føre til det samme resultat. Man kan:

1. Måle det lys, der reflekteres fra motivet og imod lysmåleren.
2. Eller måle det lys, der falder på motivet. Dvs. man retter måleren med diffusor imod lyskilden.

Det er vanskeligt at sige, hvilken metode, der er at foretrække – omhyggelige fotografer, der ønsker en gennemført kontrol af eksponeringen, anvender dem begge som dobbeltsikring imod fejltagelser.

Ved landskabsfotografering tager man en generel aflæsning med måleren holdt vandret. Derefter måler man både himlens og forgrundens lysintensitet og på baggrund af disse tre – eller flere – viderudslag vurderer man eksponeringen. Hvis man ikke kan få alting i lysmæssig balance, vælger man, om man skal lade himlens skyer eller selve landskabet have forrang. Fotograferer man i modlys, kan man rette sig efter lysmålerens angivelser enten i skyggerne eller i de dominerende højlys – og således selv fuldstændig bestemme optagelsens karakter: Vil man have figurerne til at stå i ren sort silhuet, eksponerer man efter højlysene.

Drejer det sig om mere overskuelige motiver eller nærbilleder, kan man »kortlægge« hele motivet ved at rette lysmåleren imod alle vigtigere dele. Man får da en serie lysværdier, hvorefter man bestemmer sig til en mellemværdi – måske vælger man bevist at lade visse dele over- eller underekspone. Ønsker man en bedre tegning igennem skyggepartierne, må man slippe mere lys ind til filmen.

Kontrol af lysmåleren

Man bør så ofte som muligt kontrollere sin lysmåler. Dermed menes ikke, at den skal gå i konstant rutefart til justering på et værksted. Man kan udmærket selv holde sig orienteret om dens tilstand med simple midler.

Viseren skal kunne gå i nulstilling. Man holder blot et lystæt emne foran lysmåleren (fotocellen), og konstaterer at det sker. Retter man derefter lysmåleren imod en lyskilde, skal viseren give et jævnt udslag. Bevæger den sig i ryk eller bliver hængende, er der noget galt. Man kan holde øje med dens lysfølsomhed og evne til at give ensartede aflæs-

ningsresultater blot ved at holde den imod en af husets glødelamper i en bestemt afstand. Endelig møder man da nu og da andre fotografer med pålidelige lysmålere, således at man kan foretage simple sammenligninger.

Undgå hårde slag eller stød, for viseren er ophængt i meget fine lejer – finere end uroen i et armbåndsur.

Efterse batterierne (CdS målere) og udskift dem under alle omstændigheder hvert andet år. Vær sikker på at den rigtige batteritype er anvendt. En lysmåler kan blive træt, især hvis den er udsat for konstant lys. Dette giver en udtalt træghed i udslagene. Kuren er en udskiftning af fotocellen.

Lysmålerens konstruktion

Den klassiske lysmåler har gennem mange år været selen-måleren.

Den bygger på det faktum, at lysets energi i en fotocelle kan omdannes til elektrisk energi. Altså frembringe strøm der kan påvirke en viser til at give udslag på en skala.

Selen-cellen er et lille solbatteri, der selv producerer sin elektriske strøm. Den er altså uafhængig af anden energi – som vi skal se under omtalen af CdS-måleren – hvilket kan have sine fordele.

Selen-måleren er udmærket og tilstrækkelig under normale lysforhold, men i svagt lys kniber det med at få dannet så meget strøm, at viseren kan give udslag. Man kan bøde derpå, ved at samle strøm fra flere selen-celler, herved bliver lysmåleren ret stor og klodser – og alligevel ikke altid tilstrækkelig følsom.

For at frembringe mere følsomme lysmålere, er man ved hjælp af stoffet cadmiumsulfid gået helt nye veje, der ikke alene har ført til CdS-måleren, men også videre til den elektroniske lukker og en fornyelse af eksponeringsteknikken.

CdS-lysmåleren

Cadmiumsulfid frembringer ikke selv elektrisk strøm, men det bliver ledende for elektricitet, hvis det belyses. De ledende egenskaber forstærkes proportionalt med lysets styrke. I mørke kan ingen strøm gå gennem cadmiumsulfiden. Som strømkilde indsætter man et element. Når CdS-cellen belyses slipper den strøm igennem kredsløbet og drejespoleinstrumentets viser bevæger sig.

CdS-måleren introduceredes i 1960 og bliver nu bygget ind i et stigende antal kameraer, dels fordi den fylder mindre end selen-måleren, dels fordi den er meget mere følsom.

En CdS-lysmåler kan gøres meget mere effektiv end selv en meget stor selenmåler. Adskillige højt udviklede typer er så følsomme, at de giver pålidelige aflæsninger i månelys.

CdS-måleren er afhængig af batteridrift. Til dette brug har man udviklet de såkaldte kviksølvelementer, der ikke er større end en enøre i diameter og kun 5–6 mm tykke.

Deres levetid er mindst 2 år. De holder den fulde kapacitet i hele denne periode, brænder ikke langsomt ud som vore kendte kul-zink-elementer. Til gengæld opgiver de ånden meget brat. Et kviksølvbatteri der virker den ene dag, kan være opslidt den næste!

Man står sig derfor ved at kassere dem efter en toårig periode, selv om de ikke har vist tegn på alderdomssvækkelse. Hellere en udskiftning i utide end pludselig at stå med et instrument, der ikke kan virke.

Styrer CdS-cellen f.eks. eksponeringen i et helautomatisk kamera, er al

FOTO-CENTRALEN

Rønvijs Eftf. ved H. C. Laursen
Kirkegade 15 . 7100 Vejle . Telf. 82 16 16

Alle artikler for foto
Udlejning af fremviserapparater
for småfilm og lysbilleder

Gå til specialisten . . .

SEERUPS FOTO

Kirkegade 3 . Struer . Telf. 85 12 10

Alt indenfor foto samt tilbehør

De Skulle Brugte



KAMERA OG FILM



DA FÅR
De Smukke Billeder

Vejle

Vi handler i ...

FRUGTBØRSEN

ved P. Poulsen
Koldingvej 22 . Vejle . Telf. 82 06 22
Alt i årstidens
frugt – grønt – konserver
samt stort udvalg i vellagrede oste

VEJLE RADIO- OG TV-SERVICE

ved C. J. Ærensgaard
Staldgårdsgade 41 . Vejle . Telf. 82 83 93
Reparation af alle mærker radio, TV
og båndoptagere
1 års garanti på alle reparationer

AKVARIET

ved A. Rasmussen (ny indehaver)
Gl. Havn 3 . Vejle
Alt i fugle – fisk samt tilbehør
Nyhed indenfor fiskeag: »PETRI«
beregnet for alle fiskearter

Horsens

Vi handler i ...

KOLONIALFORRETNINGEN

ved Kurt Sørensen
Vestergade 25. Horsens . Telf. 62 39 07
Kolonial – konserver – vine – spirituosa
Spec.: Ekstrafin kaffe

Det store udvalg i legetøj og hobby

NETHEs LEGETØJ

Nørregade 20 . Horsens
Telf. 62 87 05

STJERNE SKO

Kongensgade 6 . Beringsgården . Horsens
Telf. 62 88 46
Kvalitetsfodtøj for hele familien
til rimelige priser ...

Mode, snit og kvalitet – så ...

KJOLESALONEN

ved Jenny Mikkelsen
Sønderbrogade 13 . Horsens
Telf. 62 45 82

Stort udvalg i moderne stoffer
samt sidste nye modeller

Horsens

Stedet for moderne hårpleje ...

Salon »MADAME«

ved Viola Sørensen
Søndergade 25 . Horsens . Telf. 62 50 63
Specialist i klipning – formskæring
samt parykker og toppe

Svejsefirmaet »Elarc«

ved Niels Jacobsen
Levysgade 8 . Horsens . Telf. 62 31 06
Specialist i klipping og støbejern
Alle reparationer udføres

HORSENS BANK

Aktieselskab
Søndergade 18–20 — Horsens
Telefon (05) 62 12 00

Herrefrisørsalon ANNA MARIE

ved Anna Marie Høgsberg
Sønderbrogade 47 . Horsens
Telefon 62 74 86
1. kl.s moderne hårpleje
samt individuel behandling udføres

Stedet for moderne hårpleje ...

Salon CHANEL

ved Aase Lund Pedersen
Søndergade 49, 1. sal . Horsens
Alt indenfor sidste nye frisurer samt toppe
Telf. 62 38 40

Silkeborg

FODKLINIK

Lægeaut. fodplejer Berit Jalving
Nygade 41¹ . Silkeborg . Telf. 82 02 15
Mandag lukket – tirsdag 8.30–21.00 –
onsdag 8.30–16.00 – torsdag behandling
i hjemmene – fredag 8.30–16.00
Træffes bedst 8.00–9.00 og 17.00–18.00

Velkommen hos BP døgnet rundt

BP service

ved Rasmus Kristensen
Ndr. Ringvej . Silkeborg . Telf. 82 38 78
Benzin – Olie – Vask – Smøring
Autoudstyr

Silkeborg

SILKEBORG SPAREKASSE

Tlf. (06) 82 52 66 – Postgiro 7863
Mandag, tirsdag og onsdag 9.30–16.00
Torsdag 9.30–17.00
Fredag 9.30–17.00 og 18.00–19.30

DORTHEs KOLONIAL

v/ Dorthe Gammelgaard
Jernbanevej 35 – Silkeborg
Alt i kolonial – konserver – vine –
spirituosa samt tobaksvarer
Prøv vor ekstrafine kaffe
Telf. 82 14 55

Gør Deres indkøb af

frugt – chokolade – tobaksvarer i

RUTEBILKIOSKEN

ved G. Nielsen
Silkeborg

Osten er go' fra Lyngbygade to ...

BENT'S OSTE

Lyngbygade 2 – Silkeborg – Tlf. 82 00 85
Stort udvalg i kiks og marmelade
samt FRISKE LANDÆG

Gælder det møbelpolstring

– så ...

ERIK CHRISTENSEN

Frederiksberggade 12 . Silkeborg
Telefon 82 59 42
Alt i møbel- og tæppearbejde udføres

Vi handler hos ...

Købmand Carl Rask Jensen

Borberggade 32 . Silkeborg . Telf. 82 11 19
1. kl.s kolonial, konserver, vine,
spirituosa samt tobaksvarer
Ekstrafin kaffe

Ringgaardens Chokolade

ved Anna-Marie Rasch
Nylandsvej 23 . Silkeborg
Telefon 82 23 58
Stort udvalg i chokolade, konfekturer
samt gaveæsker
Bestilling på dessert-is modtages

Hadsten

KIRKEVEJS KOLONIAL

ved S. Pedersen
Kirkevej 16 . Hadsten . Telf. 189
1. kl.s kolonial – konserver – vine
– spirituosa samt tobaksvarer

fotografering umuliggjort ved strømstopt.

CdS-lysmåleren og fremtiden

CdS-cellens egenskaber og batteridriften har i 1967 muliggjort endnu en type lysmålere, de transistoriserede.

Her er udviklingen uden tvivl bragt et skridt fremad: De transistoriserede lysmålere har ingen bevægelige dele, ingen drejespole, lejer eller spinkle kraftoverførelser...

De nye lysmålere har blot en skala og to signallamper.

Lyser en lampe til højre, drejer man på en skala imod venstre, tændes nu venstre lampe, drejes skalaen mod højre til begge lamper er slukket. Nu er lysmålingen korrekt. Dette er en 100% robust konstruktion, der allerede er taget i brug i kameraer med ekspansions automatik og elektriske lukkere.

Knud Sidal.

Personalia

Ringkøbing

O.trafikkontrollør H. K. T. Olesen, Hillerød, er udnævnt til stationsforstander ved Ringkøbing station (29. lr.), hvor stfst. R. C. G. Andersen har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Varde

Trafikkontrollør N. K. Jensen, Randers, er udnævnt til stationsforstander ved Varde station (29. lr.), hvor stfst. W. J. Engvad har søgt afsked på grund af alder (66 år).

Roslev

Stationsmester O. Gleesborg, Støvring, er efter ansøgning flyttet til Roslev station (17. lr.), hvor stfst. H. Christensen er overgået til stationsmester ved Hinnerup station.

Jebjerg

Stationsmester H. R. Clausen, Hviding, er overgået til stationsmester ved Jebjerg station (13. lr.), hvor stfst. B. Poulsen er overgået til stationsmester ved Gørding station.

Kværndrup

Stationsmester V. G. T. Vilhelmsen, Ebberup, er overgået til stationsmester ved Kværndrup station (13. lr.), hvor stfst. A. Nielsen har søgt afsked (67 år).

Ulstrup

Stationsmester H. R. F. Rasmussen, Stoholm, er overgået til stationsmester

ved Ulstrup station (13. lr.), hvor stfst. H. Smith har søgt afsked (68 år).

Rødkærsbro

Stationsmester K. W. Just, Thorsø, er overgået til stationsmester ved Rødkærsbro station, hvor stfst. N. C. Dam har søgt afsked på grund af alder (68 år).

Stenstrup

Stationsmester A. Møller, Ilskov, er overgået til stationsmester ved Stenstrup station (13. lr.), hvor stfst. A. S. Grøn har søgt afsked på grund af alder (68 år).

Dødsfald

Stationsmester J. A. Olsen, Tingsted 1921-29 og Vrangstrup 1921-41, 93 år.

Togfører C. M. Kirkegaard, fh. Århus, 91 år.

Rangermester A. Christensen, fh. LJ Nakskov, 84 år.

Stationsmester K. U. Paldan, Dybølsbro 1951-59, 75 år.

Lokofører P. Jensen, fh. mdt. Helgoland, 75 år.

Pakhusformand C. C. Thomsen, fh. København Gb., 73 år.

Trafikkontrollør G. Monsted, fh. 11. banesekt., Viborg, 73 år.

Stationsbetjent J. C. J. Thorup, fh. København H., 70 år.

Afdelingsingeniør Kaj Hansen, fh. Signalv., Sølvgade, 69 år.

Trafikkontrollør P. E. Nielsen, fh. Østerport G., 67 år.

Vognopsynsmand S. P. Hansen, Brande, 49 år.

Boghjørnet

Forlaget Fremad

Sven Fugl

Sydøst-Asien – en opslagsbog

307 sider, ill. Kr. 19.75. Danmarks Radios grundbøger

Forlaget Fremad indledte efterårets bogproduktion med udsendelsen af et længe savnet opslagsværk om Sydøstasien. *Sydøst-Asien – en opslagsbog, redigeret af Sven Fugl*, udkom i den lange og betydningsfulde serie af Danmarks Radios grundbøger, og den er den hidtil største af radioens debat-publikationer.

I et samarbejde med kendte udenrigspolitiske kommentatorer – Jørgen Schleimann, Ebbe Reich og Jørgen E. Petersen – har programsekretær Sven Fugl fra radioens Kultur- og Aktualitetsafdelings udenrigsredaktion sammensat en mosaik af historisk, politisk og økonomisk viden om det uroligste og hidtil farligste af verdens konfliktområder.

Af de enkelte lande indtager Vietnam naturligt den dominerende plads. Sven Fugl redegør for landets historie fra kinesisk til fransk overherredømme, for den første af de store vietnamesiske krige, Frankrigs vej mod ydmygelse og nederlag frem til Genève-konferencen i 1954, som gjorde en ende på Frankrigs herredømme i det gamle Indokina.

K. B. Andersen m. fl.

Mål og midler.

Socialdemokratiet i 1970erne

156 sider. Kr. 9,85. Fremads Fokus-bøger. Fremad.

Efter to tiår, der må karakteriseres som dynamiske på samfundslivets område, går vi om få måneder ind i 1970erne. Mange spørger spændt, om det kommende tiår vil bringe en lige så eksplosionsartet udvikling på de teknologiske og økonomiske felter – og samtidig: hvad vil der ske med mennesket og samfundet? En række personligheder har i fokusbogen *Mål og midler*, med undertitlen »Socialdemokratiet i 1970erne«, søgt at ridse baggrunden op for en politisk vurdering af samfundsudviklingen i det kommende tiår. Mellem bidragyderne fæster man sig ved J. O. Krag, Bodil Koch, Erling Dinesen, Ivar Nørgaard, K. B. Andersen, Henry Grünbaum og Hans Tabor samt yngre politikere som Jens Kampmann, Erling Olsen, Kjeld Olesen og Niels Matthiasen og en række folk fra kultur og viden-skab som Mogens Pihl, Bent Rold Andersen og Ole Hyltoft Petersen.

De 156 sider giver et glimrende billede af de muligheder, der foreløbig er gemt i tiåret, og de politiske realiteter, der må tages i betragtning, hvis 1970erne skal bringe os den højere levedof som sociologer og teknologer på forskellig vis har foregøglet os.

R. Broby-Johansen

Dagens Dont gennem Artusinder

De 324 sider er overdådigt ill. – de 96 sider i firefarvet offsettryk.

Kr. 79,50, 98,50 og i luksusbind kr. 118,00

Man skal vogte sig for at overdrive, men mon munden er taget for fuld, når vi siger, at Broby-Johansens nye stor-

Randers

Er De kræsen med Deres vasketøj – så ring til ...

MYHLENBERG VASKERI

REFINA VASK Tlf. 43 02 48

Prins Christiansgade 11 – Randers

Rullevask kr. 3,- pr. kg

tørvask kr. 2,- pr. kg, våd vask kr. 1,40

Deres tøj blandes ikke med andres

John Madsens Maskinsnedkeri

Vænget 18 . Vorup . Telf. 42 05 63

Snedker- og tømrerarbejde samt alt i

reparationer udføres

Tilbud og overslag gives

uden forbindelse

Det store udvalg i radio, TV
og gramfonplader – så ...



THORUPS EFTF. V.B.O. HENRIKSEN & H. JACOBSEN
ØSTERVOLD/SLOTSGADE . RANDERS . TLF. 42 69 99

1. kl.s reparationer udføres
med faglig garanti

Den moderne hårpleje – så ...

VESTER FRISØRSALON

ved Villy Schack Laursen

Vestergade 35 . Randers . Telf. 42 92 83

1. kl.s individuel behandling udføres

Hadsundvejens Blomstergartneri

Hadsundvej . Randers

Telf. 42 51 41

SLAGTERFORRETNINGEN

ved Søren Olesen (ny indehaver)

Gl. Hobrovej 26 . Randers . Telf. 42 38 09

1. kl.s kød, flæsk samt hjemmelavet pålæg

Prøv vor fine grovhakkede medister

Varer bringes gerne

Kør ind til .

GULF service

ved Niels Kjærsgaard

Strømmen 20 A . Telf. 42 30 04 . Randers

Benzin – Olieskift – Smøring

Autoudstyr – Quick-vask

Langå

Vi kører til ...



Hj. af Rybevej/Vibevej-Sølyst
Hellakering samt reparationer udføres

Har De el-problemer, så ring til ...

MARTENS EFTF.

ved Per Haslev

Bredgade 18 . Langå . Telf. 46 10 45

Stort udvalg i moderne belysninger
samt hårde hvidevarer og køkkenmaskiner

LANGAA BOLIGMONTERING

ved Overgaard Nielsen

Bredgade 47 . Telefon 46 13 51

Alt i møbler og tæpper

Ompolstring udf. med fagmæssig garanti

Tøj til far og søn ...

SKYDT'S HERRETØJ

Bredgade 42 . Langå . Telf. 46 14 47

... det store kvalitetsudvalg i

herre- og drengekonfektion

samt lingei ...

Vi handler i

LANGAA BRØDUDSALG

ved Hanne Sørensen

Bredgade 62 . Telf. 46 12 28

Alt i 1. kl.s lækkert brød og kager

Herning

OFFSET-KÆLDEREN

ved Finn Lorentzen

Ny Møllevej 2B . Herning . Telf. 12 30 49

Alt indenfor offsettryk og duplikering

Spec.: Festsange forfattes

Herning

Traktor- og Maskinforretning

ved J. Jakobsen

Rønnebærvej . Telefon (07) 12 28 88

JARI AUTO

Fredensgade 19 – Herning – Tlf. 12 28 06

Alt i autotilbehør til de rigtige priser

Ring eller skriv – vi sender gerne

Herning

Hold Dem i form – gå til ...

Herning Helseinstitut

ved Anna Jensen

Søndergade 24 . Telefon 12 00 65

De er velkommen til at få et indblik

i træning med de moderne motions-

cykler, finsk sauna m. m.

DALLS HERREMAGASIN

D. M. MUSET - HERNING - TELEF. 12 05 81

HERREHABITTER

Specialitet: topmærket Sterling

Kamgarn – Twist – Trevira

Deres slagter ...

STRØGETS KØDFORSYNING

ved Kurt Abildgaard

Bredgade 47 . Herning . Telf. 12 00 67

1. kl.s kød, flæsk

samt hjemmelavet pålæg og salater

Brande

... gælder det legetøj, så

BENTES LEGETØJ

Storegade 19 – Brande – Telefon 180327

Det store udvalg i førende mærker i

legetøj og hobbyartikler

Viborg

Ind til ...

ESSO service station

ved H. J. Schaarup

Kirkebækvej 41 . Viborg . Telf. 62 53 20

benzin – olie – vask – smøring

Quick service udføres

DAHLs EL-TEKNIK

Fredensgade 33 . Viborg . Telf. 62 64 15

Hurtig og effektiv reparation af alle

moderne husholdningsmaskiner hos

Dem eller på vort specialværksted

værk faktisk er en af 1969s allerstørste bog-begivenheder?

Gennem en lang, lang årrække har Broby-Johansen samlet materiale til en skildring af arbejdets og arbejderens rolle i historien – en rolle han som kulturhistoriker vurderer langt højere end den betydning, som mange andre historikere tillægger konger og kejsere m. v.

Gyldendal

Charles MacHardy
DET SIDSTE TOGT

Den mest fængslende ubådsroman fra den sidste krig har indtil nu været »Run Silent, Run Deep«! Men i efteråret har Gyldendal udsendt *Det sidste Tøgt* – en roman der fortæller om ubådskrigen på en speciel måde. I denne roman føres man sammen med mandskabet, fortrinsvis den del af mandskabet, der er stuvet sammen forude i ubåden. Hvordan alle disse gutter reagerer – hvordan de føler og hvordan de længes er det bærende i denne spændende roman. I denne engelske ubåd, der er sendt på togt lige før krigsafslutningen, findes ingen helte, hele mandskabet bliver af forfatteren klædt af til skindet, lige fra den jernhårde chef til yngste gast ombord. Under læsningen fatter man sympati for nogle enkelte, men ingen får glorie på, og ingen bliver favorit. En ubåd er hele mandskabet, selv om nogle er kaldet til at kommandere og andre til at adlyde. Det er en sympatisk bog. Men det er også en spændende bog, sejladsen på de store dybder med fjenden sværmende på overfladen tilfører næsten alle læsere et gys. Man ånder lettet op da ubåden omsider fortøjer ved moderskibet igen.

Spektrum

Patricia Highsmith
DEN SOMMER I HAMMAMET

En del danskere der har været på ferie i Tunis kan nikke genkendende til bynavnet *Hammamet*, ligesom bogen omtaler en del andre pladser, der minder om ferieturen i Nordafrika. Men til handlingen! En amerikansk forfatter ankommer til Tunis, for at forberede manuskriptet til en kommende film. Projektet forliser imidlertid, og forfatteren gør i en sådan situation, hvad andre forfattere har prøvet før ham: Han går i gang med en roman, der længe har ligget og ulmet i underbevidstheden. Han bor i en bungalow i Hammamet, men flytter senere til et par lejede værelser i et hus, hvor der også bor en homoseksuel dansk kunstmaler. Forinden overflytningen når han at slå

en araber ihjel, og om dette dødsfald kredser en del af handlingen, der i visse afsnit kan virke ret spændende. Forfatteren er midt i trediverne, og så er det indlysende at der også kommer kvinder med i spillet, bl. a. hans »forlovede« hjemme fra New York, en pige han ikke rigtig kan blive klog på. Han har også vanskeligheder med at finde ud af sit eget følelsesliv, så da pigen fra New York ankommer til Tunis, er han i slemt vildrede.

Problemerne løser sig imidlertid, men hvordan de løses gemmer vi til læserne af *Den sommer i Hammamet!*

Tue Holm Christensen
DET GRIMME SKIB

En ung og dygtig medarbejder i et stort olieselskab har sat sig bag skrivebordet – kløet sig i nakken – og derefter skrevet en aldeles glimrende thriller med den mærkelige titel *Det grimme Skib*. I bedste agentstil starter bogen med et par hurtige mord, og derefter med en virkelig sensation: Tyveri af en torpedobåd fra Holmen med hele mandskabet ombord. Samtidig foregår der mystiske ting blandt mystiske personer på Polyteknisk Lærestanstalt på Lundtoftesletten. Det hele kædes sammen på en fantastisk og spændende måde, så man holdes fangen hele bogen igennem. Der skal ikke røbes mere af handlingen, kun skal det bemærkes, at her har vi endelig en dansk forfatter, der kan digte en helt forrygende historie fra gamle Danmark. *Det grimme Skib* må være et oplagt filmemne. Hvem af vore friske producenter kommer først. VJ.

Bøger om jernbaner

Iron Ore Railroads
144 sider, ill. Superior Publishing Company, 708 Sixth Ave. North, Seattle, Wash. Ca. kr. 85,00.

I USA har man, eller har haft, jernbaner til at betjene så at sige alle forhold. Landet er jo stort, og kun hvis man gør tingene stort, giver de noget og er værdt at arbejde med. Derfor har jernbanen haft så stor udbredelse, og har det forøvrigt den dag i dag, hvor dens transportkapacitet for gods simpelthen er uundværlig.

Denne bog i stort format behandler specielt de mange baner, der har været fødelinier til og fra de store mineområder. Bogens historie hviler på et stort antal billeder med en forholdsvis beskeden tekst og høj kvalitet. Som så mange andre af forlagets bøger er denne særlig værdifuld på grund af det rigelige billedmateriale.

Filateli nyt

Ny frimærke-vandalisme

I anledning af 100 års dagen for den danske opfinder Valdemar Poulsens fødsel, udsender postvæsenet den 20. november et særligt frimærke i værdien 30 øre i grøn farve.

Atter et frimærke uden hoved eller hale og som overhovedet intet siger os om den mand, man har ønsket at hædre med dette frimærke. Der er mange kunstnere, der kan tegne et ordentligt frimærke, men det må være postvæsenet, der ikke på forhånd giver tegnerne et brugeligt udkast til det frimærke, der ønskes. Ganske vist er det kun et 30 øres frimærke, der kun kan bruges til meget lette tryksager, men når der ikke kan findes på fornuftige motiver, hvorfor så ikke blot nøjes med en almindelig tryksag: 30 og DANMARK? Men fremstilling af de helt umulige frimærkemotiver fortsætter. Der er nylig udsendt et 60 øres frimærke i tre farver med nogle streger på. Mærket skulle være udsendt i april i år, men blev kasseret på grund af utilfredsstillende trykteknisk resultat.

Den 11. december udsendes et 50 + 10 øres frimærke med motiv af tronfølgerfamilien. Tegningen til mærket er på forhånd mødt med en sønderlemmende kritik. Det ser ud som det er et barn, der har udført tegningen til mærket.

Abonnement på Skandinaviske FCD

på meget smukt illustrerede kuverter i standardformat – forlang nærmere oplysninger.

Køb og salg af frimærker og mønter

Forlang prislister

STEEN L. HØY

Østergade 17 . Herning

Telf. 12 29 51

FRIMÆRKER

og filateli-artikler – så ...

GRETHE LINAA

Marselisborg Allé 30 . Århus C

Telefon 12 14 03

»FRIMÆRKEHUSET«

ved P. J. Møller

Gothersgade 55 – Fredericia

Telefon 92 02 67

Alt indenfor frimærker og tilbehør

Tobak – Blade – Aviser

BAGSIDEN

*At overvinde er menneskeligt
- at tilgive er guddommeligt!*

De go'e gamle dage

– Så kom jeg til min hjemby, Hyllinge. Her blev jeg forlovet og gift og satte bo med en månedsløn på 217 kr. 12 øre. Det var i 1926, og efter få år måtte vi på grund af personaleindskrænkning flytte til Nykøbing Fl., hvor navnkundige stationsforstander Vendelbo med mig havde fire mand, der hed Andersen.

Det skabte komplikationer, men han klarede situationen ved at kalde den ene »Magna Vox« – han talte ualmindelig højt – den anden blev kaldt »Lille ven«, der var et af hans hofudtryk, den tredje kaldtes »Korsør« efter hans hjemby, og jeg blev til slet og ret »Nicolaj«. Så var den klar.

I vinteren 1936 var jeg tjenestegørende i Køge og rejste med toget frem og tilbage hver dag. Vi var mange, der tog denne tur, og hver havde sin bestemte plads. Var den optaget, stod man hellere op.

I vinterperioden satte det ind med snestorm, og en nat kørte toget fast omtrent udfor Herfølge mejeri. Blandt de faste rejsende var politimester Vagn Bro og borgmester Jensen, Nykøbing F., der var på vej hjem fra Rigsdagen.

Vi måtte alle tilbringe natten i toget ude på banestrækningen, og vi havde det såmænd meget hyggeligt, så længe lokoet kunne levere damp til opvarmningen. Vagn Bro var særdeles underholdende den nat.

Men ud på morgenen slap dampen op, og vi begyndte at fryse. Der var ingen udsigt til, at vi kunne komme videre foreløbig, og vi var et par stykker, der stolprede gennem sneen ud til landevejen, hvor vi fik fat på en kane, der transporterede os til Køge. Her tog vi masser af smørrebrød om bord, og med det kørte vi tilbage og undsatte passagererne, der stadig sad i det indesneede tog.

Da de således var blevet opkvikkede, rekvirerede vi åbne slæder på mejeriet, og på disse transporteredes alle passagererne til Køge. Det var en særpræget oplevelse, og den fik da også en helsideomtale i avisen. »Nicolaj«.

Måske en glimrende idé

– Tja, min kone har sat sig i hovedet at ville lære to eller tre fremmede sprog her i vinter!

– Nåda! – Hun kan dog ellers nok få luft på vort eget!

– Også min mening, men du må ikke fraråde – for det ville jo nok være en sand lykke, om hun fik lidt vanskeligheder ved at udtrykke sig!

Dengang – ja!

Bibelhistorien anklager ligefrem kong David for vold, idet der står, at han gik hjem og slog harpen, som imidlertid ikke identificeres – men det må vel være Urias' enke – som ældre!

Månedens jødehistorie

Stine husmoderafløser blev en dag sendt til et husmandssted i udkanten af sognet, hvor hun ikke var kendt. Hun kørte derud ad med rutebilen, der ikke kørte helt derud. Stine havde et omfattende korpus, der ikke tillod hende at trave alt for langt, og hun mente at se en genvej til huset. Vejen var imidlertid spærret af et led og hun standsede tvivlrådigt, indtil hun fik øje på en karl, der gik inde på marken:

– A ska øve te Kræn Thomsens. Ka a go igjemmel æ led?

– De ka nok liie go, råbte karlen tilbage, i gue kjoor dæ en jawn stuer højølæs igjemmel.

Husspektakler

Under et vældigt skænderi mellem to ægtefæller, tilkaldte naboerne politiet, der hurtigt kom tilstede:

– Hvad foregår der her?

– Åh, det er kællingen, der er tosset som altid.

Betjenten ser, at der er to børn i huset og siger:

– Det kan hun da ikke have været de gange I skulle have børnene.

– Ak, det var kun en gang – det er tvillingen!

En lysning i tilværelsen

Med de skibsstørrelser, man bygger nu om dage, bliver det efterhånden sværere at kaste vrag på hinanden.

To hilsner fra Neuruppin

Når stormen raser fæl og barsk og TV er så særlig harsk, så spiller Rybro *Drot og Marsk*, – og vips – er redaktøren karsk.

– En talescene, ja vi har; den sene tale – hva'be'har' – er forbeholdt de Natteravne, der vælges for at landet gavne!

Iskoldt bestik

– Det er ikke fordi, jeg vil tigge, men sig mig hvad i alverden man skal gøre, når nøden banker på døren?

– Lad være at lukke op!

Gnaven i ansigtet

Hun var blevet afskediget fra stats-tjeneste efter ansøgning – på grund af alder – og fnyste:

– Hvad i alverden bilder de sig ind – som om min alder ikke efterhånden er det eneste, der er mit privatanliggende. Det er dog for simpelt, ja, brutalt af de landsknægte i vort mandfolkesamfund – pøj!

Secret Service

Duplo-diplom-diplomaten v. d. Spitzbube har tilhvisket os, at ambassadør Hribel Ben Ali Mamman er hjemkaldt til Bagdada.

– Nå-da-da! hviskede vi tilbage – men han var jo fra Cairo!

– Jamen alligevel – Bagdada!

SOS

– Er det natlægen – vil De ikke komme meget omgående!

– Er det alvorligt?

– Forhåbentlig ikke – men vi står lige og ville i biografen!

Hurtig rekonvalescens

– Nå, er du allerede på benene igen – det var du ikke længe om!

– Næ – for de turde jo ikke operere mig – jeg var for svag!

– og så var der ...

den unge pige, der var stram i betragtning – men alligevel behagelig blød i polstringen.

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

Struer

Forkort rejsen med en lommeroman fra...

ØSTERGADES KIOSK

ved Jørgen Jensen
Østergade 33 - Struer - Tlf. 85 05 05
Aviser - uge- og månedsblade
Aut. tipsforhandler

VEEDOL Servicestation

ved mekaniker Erik Christensen
Søndergade 31-33 . Struer . Tlf. 85 14 60
benzin - olie - vask - autoudstyr
quick-service samt småreparationer
udføres
Spec.: Hjulafbalancering og autotest
på moderne apparatur

ASGER NIELSEN

L. Søndergaards efft.
URE - OPTIK
Østergade 8 . Struer . Tlf. 85 02 70

Vi handler hos...

ROSSELS EFTF.

ved K. Søndergaard
Østergade 10 . Struer . Tlf. 85 01 67
Alt i årstidens frugt, grønt, konserver
Stort udvalg i diabetikervarer

Gælder det gaveideer - så gå til...

KARINS SPECIALFORRETNING

Søndergade 30 . Struer . Tlf. 85 06 87
Stort udvalg i håndlavede
TIN og KERAMIKSAGER
samt alt i lampeskærme
og porcelænsmaling

Et moderne center

for herre- og drengetøj...

GULDBERGS EFTF.

Østergade 18 . Struer . Tlf. 85 10 55

Damerne går til...

Salon »HOS KAREN«

ved Karen Skyum
Hj. af Søndergade/Jernbanegade . Struer
Alt indenfor moderne hårpleje
Telefon 85 05 16

Chokolade, konfekturer eller is
- så

GUDRUN MOURITZEN

Østergade 33 . Struer . Tlf. 85 09 63
Spec.: GAVEÆSKER

Holstebro

Vi mødes, og spiser på...

BANEGÅRDSRESTAURANTEN HOLSTEBRO

... et godt madsted
(ny vært: E. Munch)

VESTERBROS BAGERI

ved Flemming Peter
Vesterbrogade 19, Holstebro, tlf. 42 00 45
Specialitet:
Vesterhavstænger - Herregårdsboller,
Søndagsåbning fra kl. 6 til kl. 16

Vi kører til...

BP service

ved Niels Thorsen
Struervej 145 . Holstebro . Tlf. 42 47 05
Benzin - Olie - Vask - Smøring
Autoudstyr
Quick-service udføres samt motortest

Skive

Gaveideen finder man i...

BØRNEENS BLÅ BUTIK

ved Karl Christiansen
Vestergade 7 . Skive . Tlf. 1170
Det store udvalg i legetøj, barnevogne,
go-car - tricykler m. m.

Vi handler i...

RINGPARKENS ISMEJERI

ved Sv. Aa. Larsen
Ringparken 3 . Skive . Tlf. 2850
Alt i 1. kl.s mejeriprodukter samt
lækkert brød og kager - sodavand
Bestilling på dessertis modtages
Åbent hver søndag 6-10

HILMARS ISENKRAM

ved Egon Graversen
Holstebrovej 20 . Skive . Tlf. 2020
Det store udvalg i glas, porcelæn, udstyr
værktøj samt gaveartikler
Spec. køleskabe - frysebokse

Nordbanevejs Ismejeri

v/ G. Krogh
Nordbanevej 5 - Skive - Telefon 2031
1. kl.s mejeriprodukter, brød og kager
Stort udvalg i chokolade og konfekturer

Skive

Slap af i...

DENNY-BAR

Brårupgade 4 . Skive . Tlf. 147
Pølser - Hot-dogs - Bøfsandwich
samt sodavand - is - chokolade
konfekturer

MILJØ MØBLER

Glashuset . Østertorv . Skive . Tlf. 3636
Det store udvalg i kvalitetsmøbler
for moderne nutidshjem

EGERIS KIOSK

ved A. Kirk
Butikstorvet . Skive . Tlf. 2762
Aviser - uge- og månedsblade
samt stort udvalg i billiggøder

Stedet for moderne hårpleje...

FRISØRSALONEN

v/ B. Christensen
Resenvej 55 - Skive
Telefon 2292

Viborg

Gælder det

VAND - VARME - SANITET

så ring til...

ORLA GREGERSEN

aut. gas- og vandmester
Mogensgade 16 . Viborg
Telefon 62 00 17

WINDSOR BAR

Gravene 25 - Viborg - Tlf. 62 18 14
En god kop kaffe samt lækkert smørrebrød

Velkommen hos...

TEXACO service

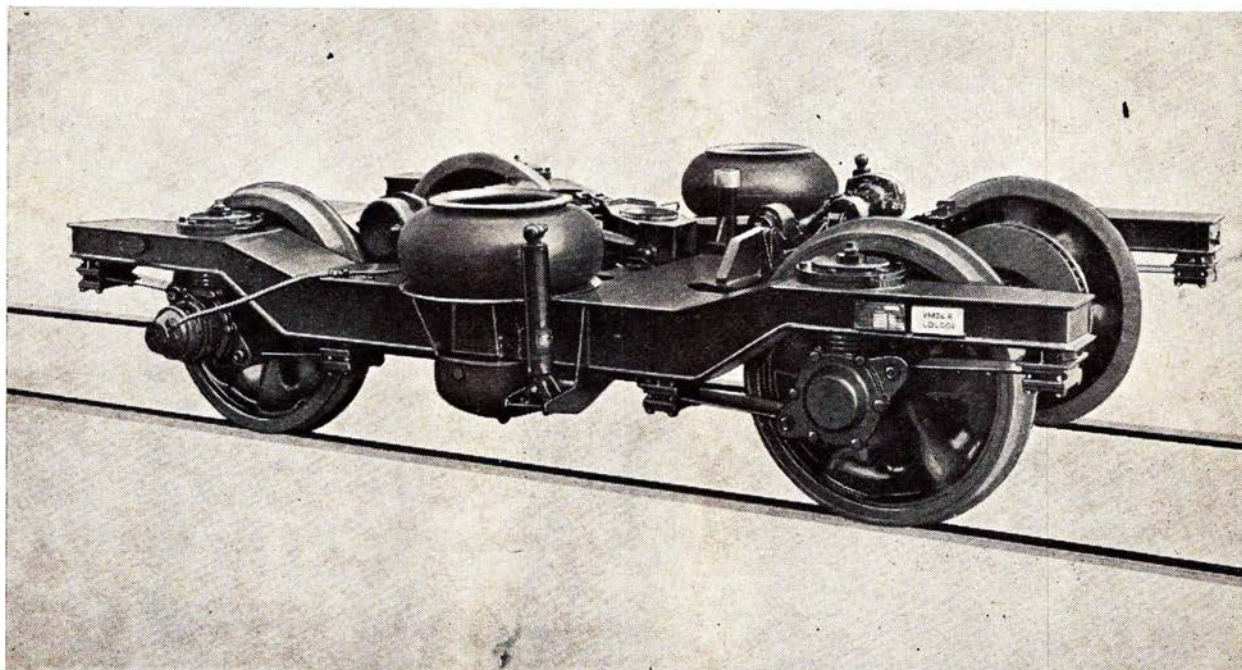
ved L. Høeg
Rughavevej . Viborg . Tlf. 62 63 25
benzin . olie . vask . smøring . autoudstyr
Quick-service udføres

Det store udvalg i chokolade
og konfekturer finder De i...

KONFEKTUREFORRETNINGEN

ved Sofie Fisker
Mathiasgade 88 . Viborg . Tlf. 62 16 07
Spec.: Gaveæsker

M·A·N

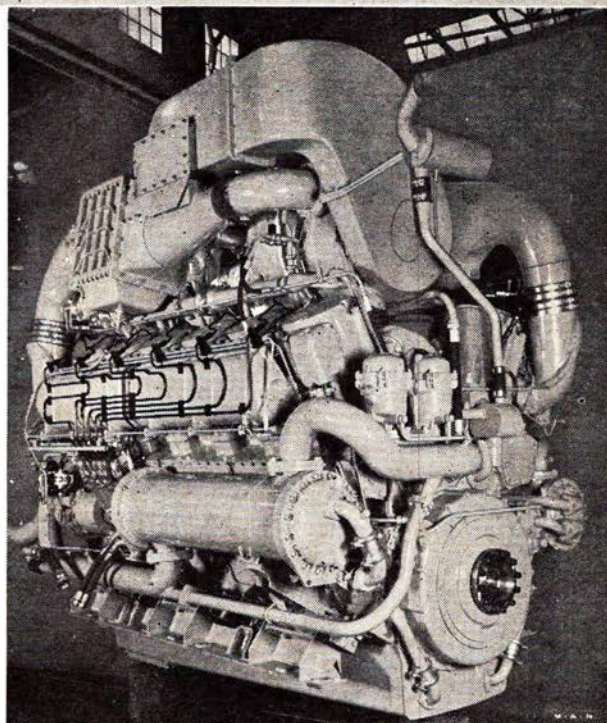


Luftaffjedring – Werk Nürnberg

Dieselmotorer

Motortog

Rullende materiel



Dieselmotor VV 23/23 – Werk Augsburg

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG AG

REPRÆSENTANT I DANMARK

M. J. GRØNBECH & SØNNER A/S

KRISTIANIAGADE 8 . 2100 KØBENHAVN Ø . TELEFON (01) 76 TR 6342