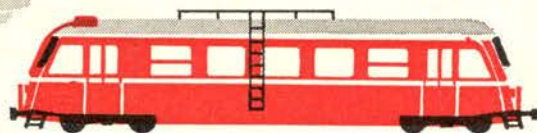


JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



SAMTALEANLÆG

TRÅDLØSE PERSONSØGEANLÆG

Nu også leveret til:

M/S ØRNEN

M/F SPROGØ

SINUS FORDELE

- ★ Lynhurtig kontakt
- ★ Hænderne frie under samtalen
- ★ Svar fra Deres plads
- ★ Frigørelse af bytelefonen
- ★ Omgående besked til Deres kunder

KØBENHAVN
MINERVA *1788

ÅRHUS
(061) 3 1788



ALT TALER FOR **SINUS**

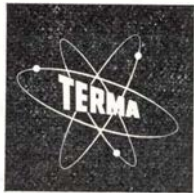
SINUS TELEFON A/S · NIKOLAJ PLADS 25 · MI.1788



ATLAS EKKOLOD

JOHS. KRAGH

ØRNEN og **SPROGØ**
har



TERMA RADAR

BRAND! HVOR ER DERES NU-SWIFT?

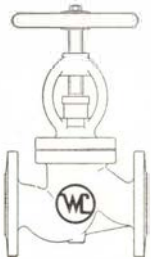
Verdens hurtigste ildslukkere

— for enhver brandrisiko

Virker ved tryk fra forseglede kulsyrepatroner

VAGN DUJARDIN - TAARBÆKDALSVEJ 3 - KLAMP

I ALLE ENGELSKKE ORLOGSSKIBE



ARMATUR I JERN - STAAL OG METAL

- ✕ AFSPÆRRINGSVENTILER
- ✕ SKYDEVENTILER
- ✕ KEDELARMATUR
- ✕ SIKKERHEDSVENTILER
- ✕ HANER
- ✕ SPECIALARMATUR

A/S WEILBACH & COHN'S FABRIKER

Mariendalsvej 57

København F

Telefon Central 1083 - 10083 - 10983

RADIOANLÆG

til ethvert formål

Leverandør af radioanlæg i Danske Statsbaners færger

Ingeniørfirmaet

M. P. PEDERSEN

Lille Strandstræde 14 - København K - C. 9513

Elektrisk kontrol- og alarmudstyr

- MASKINKONTROLLER
- LANTERNEKONTROLLER
- OMDREJNINGSVISERE
- BRANDALARMER
- KLOKKER
- SIRENER

Carl Th. Malling

Tagensvej 97 - København N.

Tlf. Taga 7400 - 7403



JERNBANE-BLADET

Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, M. D. F. (ansvarhavende)
Oxford Allé 19 - København S.
Telefon Sundby 6490

Redaktionssekretær:
Togbetjent V. Jonvald - Hvidovrevej 258
Tlf. 78 36 42

Jylland-Fyn's kontor:
Egevang 6^{st.} - Vejle - Telf. 4506
Udkommer een gang om måneden.

Abonnement
10 kr. årlig.

Kan bestilles på girokonto 600 82
Jernbane-Bladet - København S.

Medlem af
Dansk Fagpresseforening
og
International Tidsskriftsfederation
Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

Juli 1962

Dette nr. indeholder:

Velfærdsforanstaltninger	side 179
Månedens emner	» 181
DSB's rederivirksomhed 90 år.	» 183
D. M. K.'s forårstur	» 194
Søren Tellings oplevelser	» 196
Dansk Jernbane Klub	» 197
Til og fra læserne	» 198
Fra lokomotivernes barndom	» 199
Nyt fra udenlandske baner	» 202
Juni dagbogen	» 203
Privatbane nyt	» 204
Model Jernbane	» 204
Foto hobby	» 207
Forenings nyt	» 209
Personalia	» 209
Boganmeldelser	» 211
Hunden på	» 212

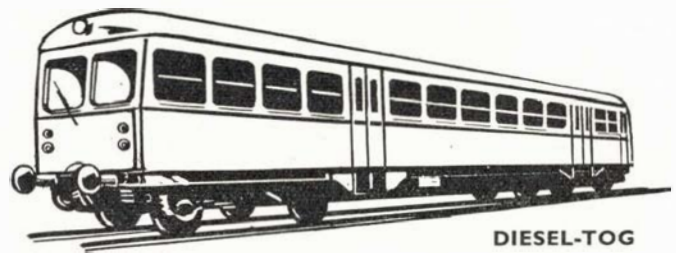


MaK



SKIBS-
DIESEL-MOTORER

DIESEL-HYDRAULISKE
LOKOMOTIVER



DIESEL-TOG

GENERALREPRÆSENTATION: **IVAR BERTELSEN**

CIVILINGENIØR DR. TECHN.

H. C. Andersens Boulevard 20 . Kbhvn. V . Tlf. Byen 6045 - 6085 - Telex 5746

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Film og kuglepenne

Dag- og ugeblade

Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

KIRK



KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER $\frac{1}{2}$
HORSENS AARHUS KØBENHAVN N.



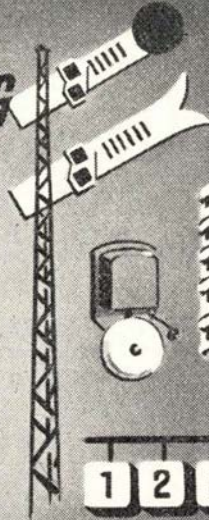
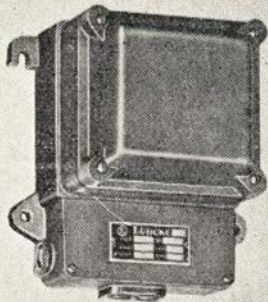
Signalanlæg
Uranlæg
Telefonanlæg

L. M. ERICSSON $\frac{1}{2}$

FINSSENSVEJ 78
KØBENHAVN F.

FASAN 6868
0 1 3 2

transformere
TIL
SIGNALANLÆG



1 2 3 4

FORLANG KATALOG



H & K. LÜBCKE

JERNBANE ALLE 43 · KØBENHAVN/VANLØSE
Tlf. DAMSØ *5710

12



... siden 1884

Til ethvert
regnskabs- og
kontrolformål

ENEFORHANDLING FOR DANMARK
EMILIUS MØLLER A/S
VIMMELSKAFTET 38 · KØBENHAVN K

CENTRAL 1555

Velfærdsforanstaltninger

11 øre pr. mand

Nylig har organisationerne afsluttet forhandlingerne i 2. distrikt om »små velfærdsforanstaltninger«. Udtrykket dækker modernisering af eller anden ændring i bestående personalelokalteter. Herom stilles der hvert finansår forslag af de respektive personaleorganisationer og til eksempel på nogle af de fremsatte forslags selvfølghed skal nævnes modernisering af skabs- og vaskerum eller ventilation af opholdslokaler for reservepersonale. Forslagene til velfærd fremsættes af alle fire forhandlingsberettigede jernbaneorganisationer i fællesskab, og når afgørelsen ved forhandlingen med administrationen træffes, sker fordelingen af rådighedsbeløbet nogenlunde i forhold til den enkelte organisations medlemstal. Med denne fordeling blev 7.625,00 kr. til rådighed for Lokomotivmands Foreningens medlemmers velfærd i dette finansår, et beløb taget ud af det samlede beløb på 45.840,00 kr. De 7.500,00 kr. bør der egentlig ses bort fra, idet dette beløb repræsenterer en tilbagevendende årlig bevilling til inventarfornyelse og derfor burde opføres under den faste inventarkonto. Tilbage er da siger og skriver 125,00 kr. til lokopersonalets velfærd i 2. distrikt for finansåret eller ca. 11 øre pr. mand.

Med en mærkelig følelse forlades

en forhandling efter sådan et resultat.

Umiddelbart er resultatet latterligt. Til gengæld er det et godt udtryk for de trængsler, Danske Statsbaner også i den henseende kommer ud for, når de bevilgende myndigheder på tinge gennemfører økonomiske lapperier, der altid medfører, at statens udgifter skæres ned, en nedskæring som f.eks. DSB aldrig undgår. Med en særegen interesse kaster man sig hurtigst muligt over denne virksomhed.

Det er nemlig ikke fra statsbaneledelsens side, det skorter på vilje til at forbedre arbejdspladsen. Evnen mangler simpelthen, fordi der ikke bliver stillet midler til rådighed, end ikke for selvfølgelige eller påkrævede foranstaltninger.

Vore trængsler er affødt af landets betrængte økonomiske situation, statens udgifter skal beskæres. I tilknytning til det her behandlede betyder det stilstand eller for nogle områders vedkommende tilbagegang i velfærdsarbejdet for statsansatte, medens der omvendt i privatindustrien aldrig har været så man-

ge midler til rådighed for velfærdsarbejde som nu.

*

Man kan glimrende forstå de følelser af bitterhed, som bringer harmfulde protester frem over denne behandling. Selvom det ikke kan nægtes, at der mange steder er skabt gode personalelokalteter, så er der adskillige, hvor der er langt igen, inden forholdene føres op til nutidigt niveau. Sker der ingen ændring i de bevilgendes indstilling, vil det aldrig lykkes at få en samtidig, tilsvarende standard af personalets opholdslokaler.

Det blev nævnt i begyndelsen af denne artikel, at der er stillet 7.500,00 kr. til rådighed for inventarmoderniseringer. Denne modernisering har stået på henved en halv snes år, de første år var der kun 5.000,00 kr. årligt til rådighed, og efter foretagne beregninger vil inventaret være helt fornyet om ca. 20 år! Tror nogen virkelig, at det skaber tilfredshed, det er jo trods alt ingen ringe del af tilværelsen, der tilbringes på arbejdspladsen.

Som forholdene udvikler sig, er der ingen tvivl om, at velfærdsarbejdet for personalet ved Danske Statsbaner vil gå i stå. Det er som før nævnt ikke statsbanernes ledelses skyld, dens vilje er god nok, men den omstændighed, at der ikke stilles økonomiske midler til rådigh-

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

hed, og set ude fra får man ikke indtrykket af, at lovgiverne har nogen særlig dybtgående fornemmelse af, hvor uhensigtsmæssige virkninger de gennemførte økonomiske stramninger får.

Deres ihærdige bestræbelser har snarere ført til en dårlig blanding af de økonomiske vanskeligheder, som tårner sig op, og man har i hvert fald i forholdet til statsbanernes virksomhed ikke tilgodeset de investeringer, der betinger høj produktivitet og større indtægter, og

dermed færre udgifter for statskassen i tilskud.

Nedskæringskniven har ramt bevillinger til anlæg og materiel, som ville have betydet direkte, store driftsbesparelser og samtidig større indtjeningsevne, men man har yderligere forringet mulighederne for arbejdspladsens trivsel, en faktor som på sin måde har afgørende betydning for virksomhedens gang og omdømme.

Dansk Lokomotiv Tidende.

Månedens emner...

Jernbanetransporterne i Europa stagnerer

Medens landevejstransporten er i hastig stigning, er der groft taget tale om stagnation indenfor jernbanetransporten, fremgår det af den 8. rapport fra *European Conference of Ministers of Transport*, som netop er udkommet.

For jernbanernes godstransport var der et kraftigt fald i perioden 1958-59, og først mod slutningen af 1959 nåede man op på samme niveau som i 1957. Herefter har der været tale om en meget langsom stigning, for 1961 er der således kun tale om én pct. i forhold til 1960.

For jernbanernes passagertrafik er situationen den, at der gennem længere tid har været tale om en konstant nedgang. I 1961 var der en nedgang på 1,3 pct. i antallet af passagerer, mens passagerkilometrene viste en opgang på 1,6 pct. Den økonomiske ekspansion synes især at have virket som en stimulans for den private motortrafik.

Antallet af motorkøretøjer i de 17 lande, der er medlemmer af ECMT, har i de seneste år udvist en stigning på mere end 10 pct. årligt, og denne stigning er fortsat

i 1961. Stigningen i landevejstransporten lå i de enkelte lande mellem 6 og 15 pct., og for de internationale transporter var stigningen endnu større, nemlig 10-22 pct.

Også transporten på vandvejene (floder og kanaler) viser fortsat stigning, bortset fra floderne *Rhinen* og *Donau*. Her har der været en nedgang, dels på grund af en lavvandsperiode, som i det sidste kvartal af 1961 hæmmede trafikken, og dels er der for *Rhinens* vedkommende tale om, at olietransporterne er overgået til pipelines.

Rapporten behandler også de udbygninger af jernbaner, veje og vandveje, der er sket i det forløbne år, og det fremgår, at elektrificeringen af jernbanerne er fuldført i *Schweiz* og næsten færdig i *Holland* og *Sverige*. Desuden arbejder man med elektrificeringen i *Tyskland*, *Østrig*, *Belgien*, *Spanien*, *Frankrig* og *Italien*. I alt 926 km blev elektrificeret i årets løb, hvorefter den totale længde af elektriske strækninger er 21.000 km.

Det fremgår også af rapporten, at overgangen fra damp til diesel er i fuld gang. Damploks indsats beløb sig til 42,5 pct. af brutto ton-kilometrene, medens elektroloks klarer 50,5 pct. og dieselloks de resterende 7 pct.

For motorvejenes vedkommende blev endnu 736 km åbnet for trafik i 1961, hvorefter den totale motorvejslængde er 7.848 km. Desuden har man arbejdet med bygningen af de to alpetuneller, hvoraf tunnelen under *Store Sct. Bernhard* som bekendt nu er nået så vidt, at den sidste væg er gennembrudt. For tunnelen under *Mont Blanc* regner man med, at borearbejdet kan afsluttes i løbet af 1962.

Jernbanernes problemer, specielt de økonomiske, behandles i rapportens fjerde afsnit. Det nævnes her, at den resolution, man i 1957 vedtog angående forsøg på at bedre jernbanernes finansielle stilling, ikke havde ført til store resultater. I 1960 vedtog man endnu en gang at betragte dette problem, og man bad den internationale jernbaneunion (UIC) om at udarbejde et memorandum. På basis af dette memorandum blev der udarbejdet et studie, som blev forelagt ved mødet i november 1961, og hvori man angiver nogle af grundene til jernbanernes underskud: den stagnerede tendens i passagertransporten, den dårlige overensstemmelse mellem prognoser og faktisk udvikling for godstransporten, den dårlige rentabilitet af visse former for passagertransport og for visse sidebaner og endelig jernbanernes store mandskabsstyrke og store sociale udgifter.

På denne baggrund anbefaler rapporten modernisering af jernbanernes materiel og fuld udnyttelse af den højere produktivitet, der følger af nye investeringer.

Også andre problemer end de økonomiske behandles i rapporten, således spørgsmålet om standardisering af det rullende materiel og indførelse af automatisk kobling. Dette sidste problem studeres i øjeblikket af UIC.

Undersøgelserne af vejtransportens problemer er hovedsagelig koncentreret om resultaterne af midlertidige hastighedsbegrænsninger og det tilrådelige i at forbyde brugen af tunge køretøjer på søn- og heligdage. Der kan vel næppe være tvivl om, at resultaterne af disse undersøgelser vil påkalde stor interesse, når de engang fremkommer.

Fortsættes side 191

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft

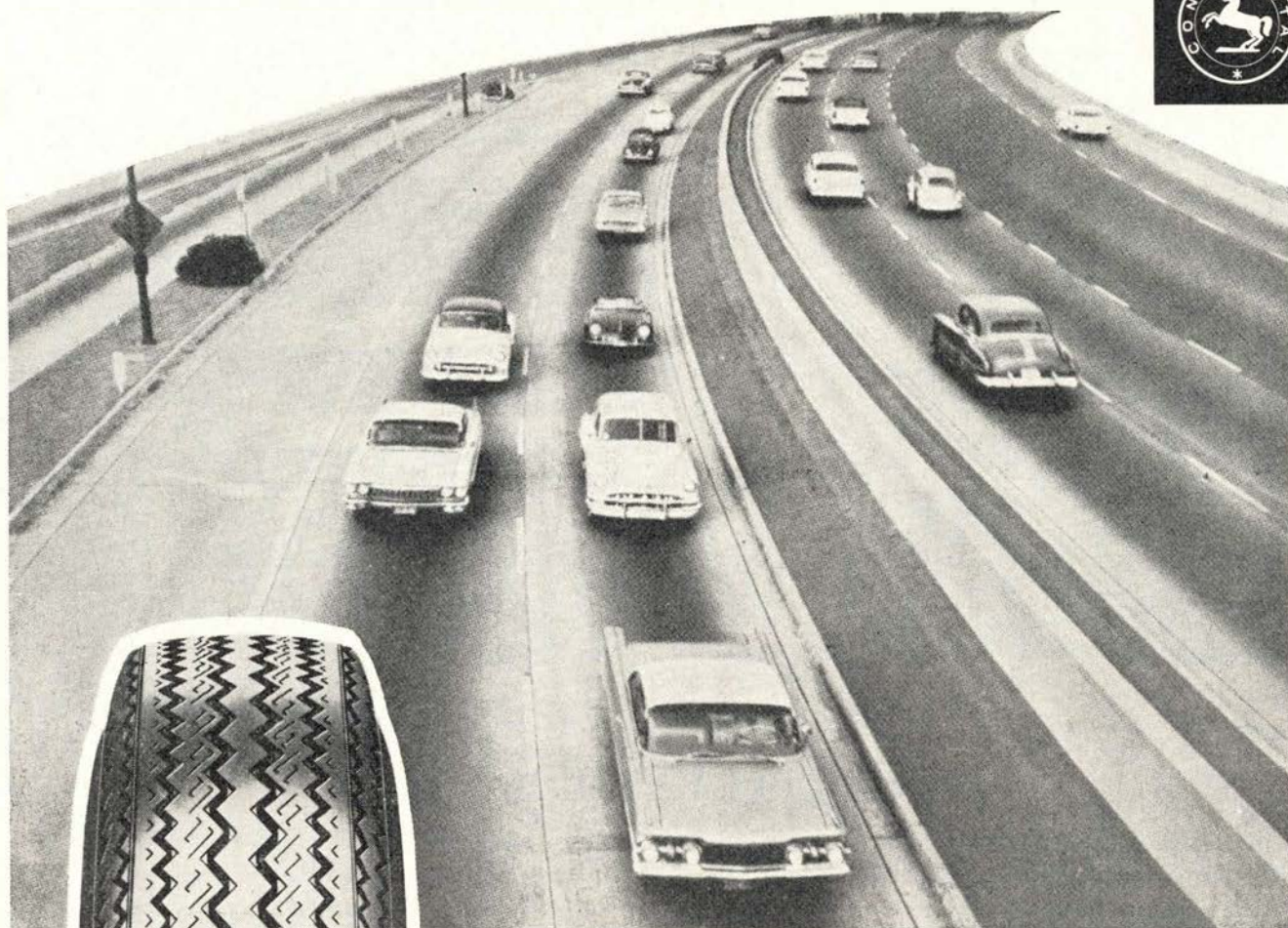


Nyt fra hele verden

Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Tegnefilm

— vi har cinemascope

Central 13540



*Det nye Continental dæk
med den runde skulder giver Dem*

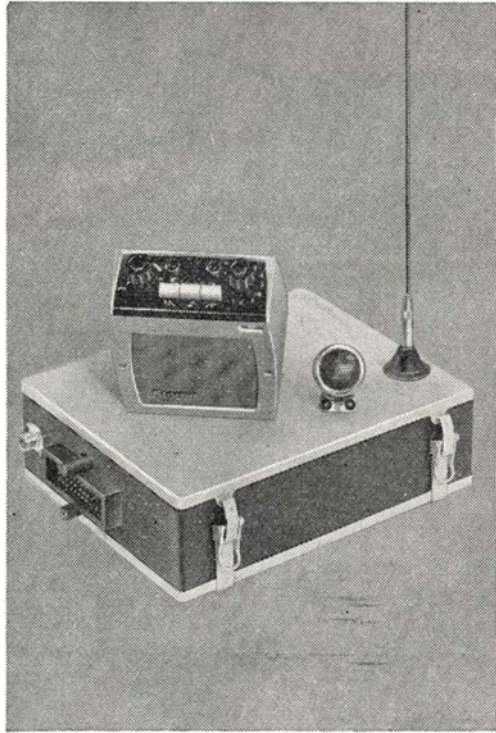
3 x forøget sikkerhed

1. i sving
2. ved opbremsning
3. i sporvognsskinner

Vil De være tilfreds, så kø

Continental

NORDISK AUTOGUMMI A/S - UPLANDSGADE 56 - S - TLF. ASTA 1905*



SÅDAN SKAL EN MODERNE RADIOTELEFON VÆRE....

TRANSISTORISERET
betyder i praksis lavt strømforbrug, større driftssikkerhed og længere levetid for anlægget.

TRYKTE KREDSLØB
betyder større sikkerhed mod chok og rystelser og i forbindelse med transistorisering mindre volumen og vægt.

MODUL - OPBYGGET
betyder at anlægget let kan ændres til at opfylde skærpede tekniske krav.

FJERNBETJENT
Den lille betjeningsbox kan placeres bekvemt i enhver bil uanset pladsforholdene, medens sender/modtager enheden anbringes under forsædet eller i bagagerummet.

SÅDAN ER DEN NYE STORNOPHONE V...

STORNO

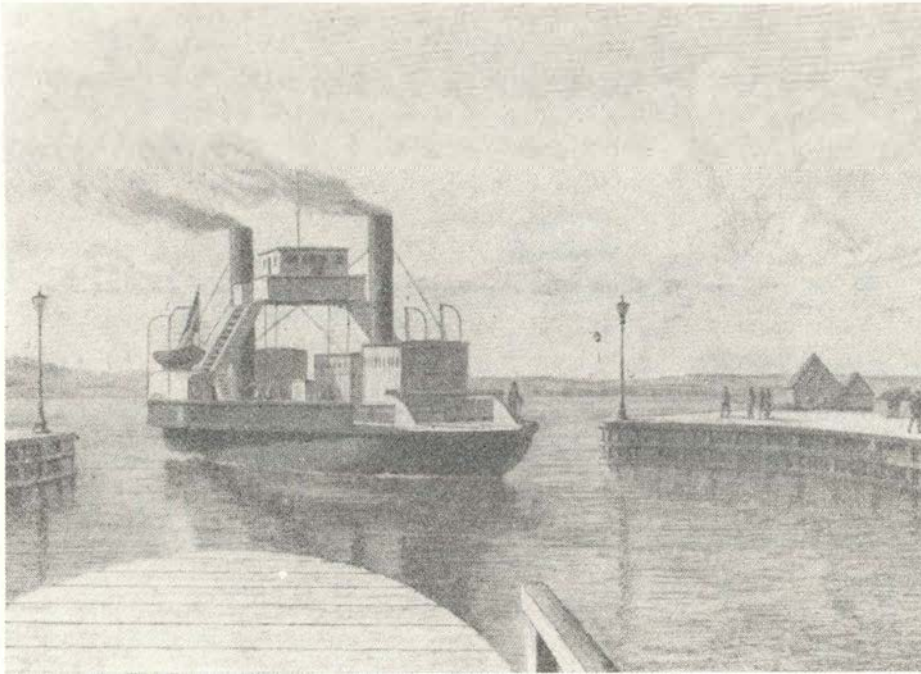
Ved Amagerbanen 21 - København S - AS 6800 - SU 6800

Kontinentets største specialfabrik med mangeårig erfaring i fremstilling af radiotelefonanlæg er Deres garanti for et højt udviklet kvalitetsanlæg.



DSB's rederivirksomhed 90 år

Første jernbanefærgе i fart 19. marts 1872



Færgen »Lillebælt« ankommer til Strib

Den 19. marts 1872 blev landets første jernbanefærgе sat i fart mellem Fredericia og Strib. Dampfærgen »Lillebælt« var en lille hjulfærgе ca. 42 m lang, bygget i Newcastle og havde således måttet tage turen over Nordsøen før den kom til Fredericia. Først efter fem års forløb kom en lignende færgе til overfarten nemlig færgen »Fredericia«, der var bygget hos Schichau i Elbing.

Derefter stod færgеanskaffelsen stille i seks år indtil 1883, da den næste dampfærgеforbindelse over et af de mange danske farvande blev etableret. Da det sikkert må have været af stor betydning at kunne transportere jernbanevogne fra en landsdel til en anden, er det mærkeligt, at der skulle gå 11 år før den næste overfart kom, og det var såmænd Oddesundoverfarten i 1883. Hertil var anskaffet 2 nye

hjulfærgе »Hjalmar« og »Ingeborg«, der havde en længde på 51 m.

Storebæltsoverfarten åbnedes samme år 1. december 1883 med to hjulfærgе »Korsør« og »Nyborg«, der var forsynet med dobbeltspor og havde en længde på 77 m.

Næste overfart blev Masnedø–Orehoved, der åbnedes 15. januar 1884.

Den femte overfart blev Sallingsund overfarten, der åbnedes 1. oktober 1889.

Helsingør–Helsingborg åbnedes med jernbanefærgе 10. marts 1892.

København–Malmø overfarten begyndte færgesejladsen 5. oktober 1895 med hjulfærgen »København«.

Gedser–Warnemünde overfarten begyndte færgefarten 1. oktober 1903 med ikke mindre end fire færgе, 2 danske og 2 tyske.

Der bliver herefter en længere pause i

nye DSB overfarter indtil 1. september 1914, hvor sejladsen mellem Kalundborg og Århus blev overtaget af DSB, og der går derefter 32 år før DSB overtager Fåborg–Mommarskær overfarten. Det er som før omtalt den billigste færgе DSB har købt, idet den blev overtaget fra ØK, til bogføringsprisen 1 kr. At DSB dertil måtte ofre flere hundrede tusind på ombygning af færgen og havneanlæg er så en anden historie.

Så er vi nået frem til vore dage, hvor automobilfærgeruterne opstår først Halskov–Knudshoved den 27. maj 1957, og rosinen i polseenden Dragør–Limhamn, der åbnedes februar 1960.

M/F »Sprogø«

Den nyeste færgе »Sprogø« er Helsingør Skibsværfts nybygning nr. 360 og er søsterskib til færgen »Knudshoved«, men er alligevel på mange måder en stærkt forbedret udgave, hvor såvel DSB's skolede teknikere som skibsværft har anstrengt sig for at gøre færgen så moderne og hensigtsmæssig som mulig.

Færgen er en kombineret bil- og jernbanefærgе, der har plads til 225 personbiler på de to dæk, og som jernbanefærgе kan sporene tage 30 alm. godsvogne. Som en nyhed kan bl. a. anføres, at sidetankene nu kan reguleres fra broen, således at færgen i tilfælde af hård sidevind vil ligge på ret køl. Fra kabyssen er der tre elevatorer – en mere end på »Knudshoved« således at betjeningen i salonerne skal kunne ske hurtigere. Elevatoren fra nederste dæk til salonerne er gjort større, så den nu har plads til sygestole.

Der er blevet bedre plads for de, der vil benytte soldækket. De generende barduner fra agtermasten er flyttet, og i mastens fundament er der indrettet en is- og pølsebar. I mindre gunstigt vejr, kan udsigten nydes fra soldækkets overdækkede veranda, der ligger 15 m over havoverfladen.



„De Danske Østersøfærgе“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN



Werner Schwartzlose



Dobbeltdækkerfærgen »Sprogø«

Færgen med »kasket«

Set udefra er »kasketten« eller taget på færgens kommandobro, hvor der er boret i hundredvis af huller under »skyggen«, således at vinden, presses mod broen tvinges op gennem de mange huller over broen, og passagererne skulle da kunne stå i læ på båddækket. Falder dette eksperiment heldigt ud, vil også senere nybygninger blive forsynet med »kasket«.

Et andet eksperiment er der foretaget med styrehusets vinduer, der er af en helt ny konstruktion, idet de skrâner indad fra oven og ned. Man håber derved at kunne holde ruderne fri for regn og sne. Desuden kan de to af ruderne rotere og på de øvrige er der anbragt vinduesviskere.

Alle tænkelige sikkerhedsforanstaltninger er selvfølgelig installeret: brandindikatorer, dobbeltbund overalt, 12 vandtætte skotter, radar, decca og gyrokompass.

Plastic er tidens løsen

Normalt vil der blive sejlet med indtil 1500 passagerer, men i højtiderne kan man øge dette tal til 2000.

For at få certifikat til så mange passagerer, må redningsmateriellet være i orden. Og det er det på »Sprogø«, hvor man er gået langt ud over det, der forlanges i loven. Der er placeret over 2000 redningsbælter rundt om på færgen, 60 flåder, otte redningsbåde og to joller. Flåder og både er af plastic i modsætning til »Knudshoved«, der er af aluminium. Plastic er dyrere i anskaffelsen, men langt billigere på længere sigt. Det skal ikke behandles, og når færgen engang er udtjent og klar til ophugning, vil redningsfartøjerne stadig være som nye.

Plastic har i det hele taget vundet indpas ombord.

Hvor man tidligere så teaktræsbeklædning i gange og saloner, er der nu hård plastic. En undtagelse er den smukke kongesalon, der er beklædt med palisander.

»Sprogø« skulle have været afleveret allerede den 25. maj, men på grund af strejkerne sidste forår, har der været en kontraktlig forsinkelse, det ikke har været muligt at indhente. – For ikke at udskyde indsættelsen en time længere end højt

nodvendig, afstod man fra en præsentationssejlad – for første gang i DSB's historie udgik dette program ved en færgeliefering.

Sikkerheden til søs

Som på så mange andre arbejdsområder inden for den internationale søfart har det også været vanskeligt at blive enige, når det gjaldt om at gennemtvinge sikkerhedsbestemmelser, men ingen må i den forbindelse være blind for, at problemet også er stort. Der stilles store krav til de mænd, der skal løse det, og de bliver ikke mindre af, at erhvervet er så stærkt internationalt præget.

Den egentlige sikkerhedskonvention vedtages af alle søfarende nationer, og dens paragraffer har alle at rette sig efter. Mange lande har imidlertid skærpet bestemmelserne for egne handelsflåders vedkommende.

Sikkerheden må naturligt tages i betragtning allerede, når et skib kommer på tegnebrættet. Der er strenge bestemmelser for konstruktionen, som skal overholdes, for

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

AKTIESELSKAB

NYBYGNING OG REPARATION AF:

DIESELMOTOR- OG DAMPSKIBE

DAMPMASKINER OG KEDLER

HELSINGØR TURBOLADERE

JERNKONSTRUKTIONER

STAALSTØBEGODS

JERNSTØBEGODS

SMEDEGODS

TELEX: 2376

TLG.: SKIBSVÆRFTET

TLF-: 21 14 00

HARTMANN PETERSEN'S EFTF.

Møbelpolsterfirma

HELSINGØR
SUDERGADE 4A
TELEFON 21 29 86



Møbelpolstrer
og
dekoratør

Leverandør til Danske Statsbaner

Også

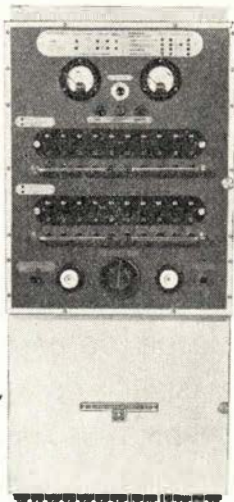
M/S ØRNEN og
M/F SPROGØ

*er udrustet med
pumper fra den
danske specialfabrik
for skibspumper*

IRON A/S

København

M/F SPROGØ



M/S ØRNEN

har
også

BRANDALARMANLÆG

fra

TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S

Amaliegade 7

København K.

C. 5188

M/F HEJMDAL - M/F MORSØ - M/F KRONBORG - M/F HÄLSINGBORG

har **FRICHS** hoved- og hjælpemotorer

M/F MOMMARK - M/F STOREBÆLT - M/F FYN - M/F SVEA

M/F PRINSESSE BENEDIKTE - M/F PRINSESSE ANNE-MARIE - M/S ØRNEN

har **FRICHS** hjælpemotorer

NY 3-DÆKKET AUTOMOBILFÆRGE til HALSSKOV-KNUDSHOVED

NY AUTOMOBILFÆRGE til KALUNDBORG-ÅRHUS

får **FRICHS** hjælpemotorer

M/F KORSØR - M/F NYBORG - M/F SJÆLLAND - M/F STOREBÆLT

får supplerende **FRICHS** hjælpemotorer

A/S FRICHS
ÅRHUS

at fartøjet, når engang tidens fylde kommer, og det befinder sig i sit rette element, overhovedet kan blive godkendt til sejlads af de institutioner, som overvåger, at alle forskrifter er fulgt. Det er for Danmarks vedkommende *Statens Skibstilsyn*.

Skrog og vitale dele skal være af tilstrækkelig styrke. Der skal være vandtætte skodder, stabiliteten, et skibs balance i vandet, skal naturligt være uden lyde – selv koojer skal til mindste detalje opfyldte betingelser sat specielt for dem.

Lignende strenge forskrifter gælder for skibsmaskinernes vedkommende, hvor hvert lille krav til soliditet og manøvredegytighed skal være opfyldt, inden et skib kan godkendes, »klasseres« og forsikres og dermed foreløbigt være erklæret for sødygtigt.

Når skibet er kommet i vandet og udrustet til første tur, kommer skibstilsynet igen for at kontrollere, om udrustningsmateriel er, som det skal være. Om radioinstallationer er i forskriftsmæssig stand, om redningsbåde, der skal kunne søsættes let og tage alle ombordværende, er i orden, og om deres udstyr er det. Det kontrolleres, om der er motor i de både, hvor det kræves, og om der er nødsenderradio om bord, hvor de skal findes. Redningsbælter tælles og efterses. Der skal være nok til, at alle ombordværende kan få et.

Brandslukningsmidler, elektriske installationer og nødinstallationer bliver grundigt gennemgået. Der er i det hele taget så mange bestemmelser, som skal være i fuld orden til godkendelse, at den internationale konvention herom fylder op mod 100 trykte sider.

Når alt er gennemgået, kan det første tekniske eftersyn siges at være fuldført tilfredsstillende. Men det slipper skibene ikke med i det lange løb. Med mere eller

mindre hyppige mellemrum kommer tilsynet igen, og det kan ske så uventet, som når en ubehagelig revision kommer uanmeldt. Er alt ved et sådant besøg ikke i forskriftsmæssig stand, bliver der ingen sejlads, for tingene er bragt i orden.

»Sprogø«s maskineri

Færgens maskinelle anlæg består af 2 stk. enkeltvirkende to-takts dieselmotorer af Helsingør/B & W 750-VBF-90. Maskinerne udvikler tilsammen 8700 hk og gav færgen en højeste fart på prøveturen på 18 knob. Færgen er desuden udstyret med 4

stk. 6-cyl. hjælpemotorer B & W med ladeluftkolere. Hjælpemotorerne leverer strøm til færgens elektriske styremaskiner, ankerspil, capstans (ankerspil m. m.), øvrige hjælpemaskiner, radar, radio samt til den omfattende lysinstallation og varme og ventilationsanlæg.

Saloner m. m.

Apteringen (d. v. s. færgens saloner og øvrige rum) er i hovedsagen indrettet som på færgen »Knudshoved«. På promenadedækket findes store lyse saloner, der alle er udstyret med promanedevinduer.

Køleanlæg

til

M/S »ØRNEN«

og

M/F »SPROGØ«

er leveret af

Evercold

DANSK KØLEINDUSTRI A/S
Industrivej 16

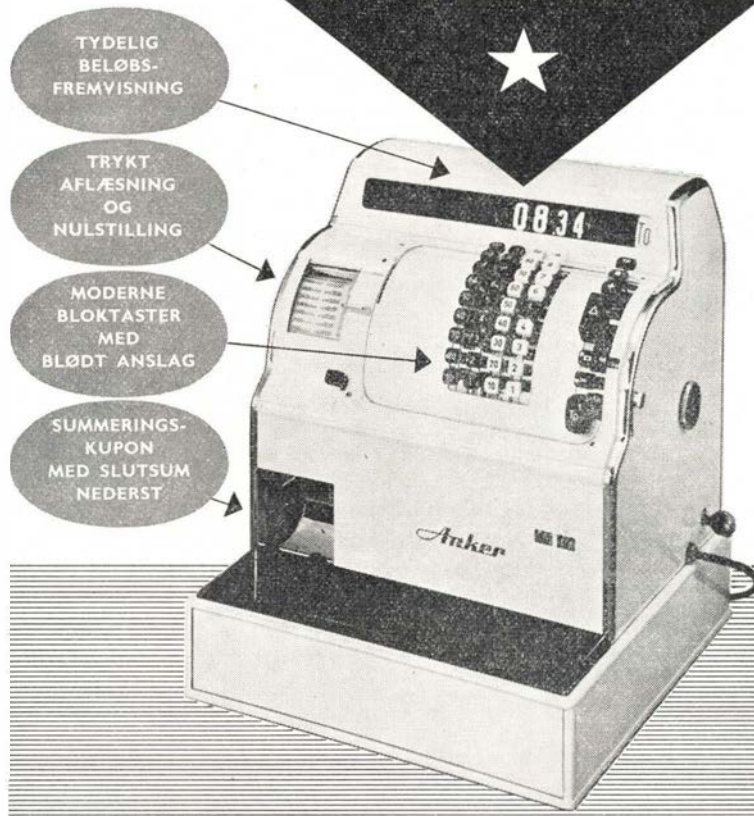
København - Glostrup - tlf. 96 50 55

Anker

KASSEAPPARAT

med indbygget regnemaskine — afskæren kupon — og skrivebar revisionsliste, hvor de tolv sidst indslåede beløb er synlige. Desuden har *Anker* alle de kendte fordele.

**PRÆCISION
SIKKERHED
SERVICE**



Anker

KASSEAPPARATER & BOGHOLDERIMASKINER

FREDERIKSBERGGADE 28
(foran på strøget)
KØBENHAVN K

AALBORG
TLF. 2 26 77

AARHUS
TLF. 2 26 77

ODENSE
TLF. 12 26 77

MI 2677



OLIEPUMPER

CEDERVALL
stævnørørspakdåser

leveret til

M/F SPROGØ
M/S ØRNEN

JAN M. LYNGBY A/s

GRUNDLAET 1921

MINERVA 3666
(01) 54

TOLDBODGADE 18
KØBENHAVN K



AUTOMATISKE ANLÆG
STÆRKSTRØM
SVAGSTRØM

SELÉN – SILICIUM – GERMANIUM

ENSRETTERE

for

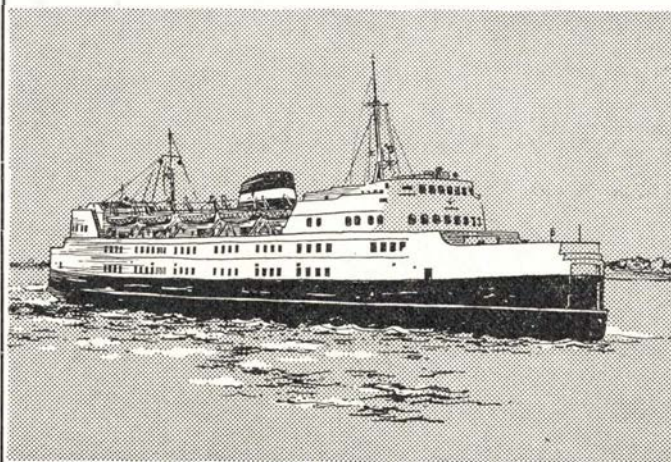
- ★ ELEKTROVOGNE OG GAFFELTRUCKS
- ★ PUFFERDRIFT
konstantspænding
konstantstrøm
- ★ HURTIGOPLADNING
- ★ TELEFONANLÆG
- ★ NØDBELYSNINGSANLÆG
- ★ BRANDALARMER
- ★ GALVANISKE BADE

Nordisk Svagstrøms Industri A/s

Hollandsvej 3, Lyngby . Telf. (01) 87 52 00

THRIGE

EL-UDRUSTNINGER



*til statsbanernes
færger og skibe*



Øresundsbåden M/S »Ørnen«

Den 16. juni kom Øresundsselskabet's nye skib M/S »Ørnen« til København fra Ålborg. Skibet er bygget på Aalborg Værft A/S og blev søsat og navngivet d. 10. januar i år, ca. 1 år efter at kontrakten om bygning af skibet var underskrevet.

Det var forøvrigt ikke langt fra, at kontrakten med værftet var blevet annulleret på grund af dalende passagertal på selskabets ruter. Øresundstrafik er jo ikke blot et spørgsmål om transport mellem landene, idet turen over det internationale farvand giver de rejsende andre muligheder, såsom indkøb af afgiftsfri spiritus og billig tobak m. v. Der er endda onde tunger, som har påstået, at Øresundsruterne mere tjener det sidste formål end selve transporten, og noget skal der nok være om det, for da der i 1961 indførtes restriktioner for udskænkning af spiritus og mere begrænset tobakssalg på ruten, dalede passagertallet med 25 pct.

Det er dog ikke udelukket, at netop restriktionerne har været medvirkende til, at de rejsende har lært at sætte større pris på selve rejsebekvemmelighederne og den større komfort, der ydes i De Store Både, idet den pludselige passagertilbagegang allerede nu er begrænset til 10-11 pct. for Dampskibsselskabet »Øresund«s vedkommende, og med indsættelse af denne båd har man god grund til at forvente, at tilbagegangen vil ændres til fremgang.

Som noget nyt for Øresundsbådene er »Ørnen« forsynet med forror, hvilket har den fordel, at man kan gå direkte til kaj

uden at svaje, idet skibet kan bakke ud gennem det smalle havneområde og svaje i yderhavnen eller uden for havnemolene.

Skibets for- og agterter betjenes hver af en Svendborg elektro-hydraulisk styremaskine type 60/6L. På for- og agterbroen er opstillet kombi-søjler fra hvilke styremaskinerne individuelt kan betjenes med såvel hydraulisk som elektrisk overførsel til styremaskinrummene. I søjlerne er endvidere rorvisemodtager for såvel agter- som forror.

Som altid ved Svendborg's elektro-hydrauliske styremaskiner har man her den automatiske omskiftning fra elektro-hydraulisk til hånd-hydraulisk drift.

Skibet har plads til 30 personbiler, men det er først og fremmest beregnet til persontrafik, og til det formål er der indrettet en række ualmindeligt smukke saloner samt et stort cafeteria med selvbetjeningsdisk for smørrebrød, øl, spiritus, kaffe og wienerbrød etc. Spisesalonen er udsmykket med et blyndfattet glasmaleri, der er indirekte belyst, og som viser den gamle Malmø havn. Maleriet stammer fra et af rederiets ældre både.

Men et skib er også arbejdsplads for en del mennesker, derfor er det heller ikke uinteressant at se, hvorledes personalets lokaler er indrettet. På mellemdækket (agter) er der kamre for besætning og restaurationspersonale samt baderum, messer m. v. Alle kamre har friskluftindblæsning, er pænt møbleret og virker tiltalende og venlige.

I øvrigt er skibet forsynet med de mest moderne redningsmidler, plasticredningsbåde, redningsflåder og moderne navigationshjælpemidler, ligesom der i brandteknisk henseende er truffet vidtstrakte foranstaltninger til sikring af skibet, personalet og passagererne.



VIKING

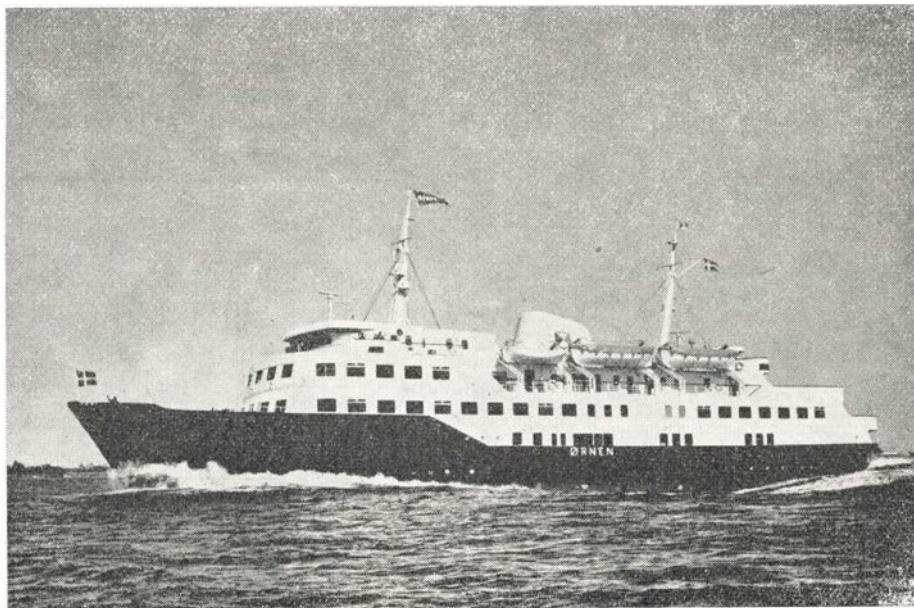
Blyanter og farver
til alle formål



Banegårdsrestaurasjonen

HILLERØD

TOM VALÈT



m.s. ØRNEN

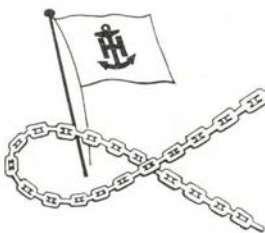
— også dette
DSB-motorskib
er behandlet
med maling fra

Øresundsvej 152 - København S.



International Farvefabrik A/s

forøg sikkerheden
om bord...



M/F »SPROGØ«

er udrustet med:

RAYTHEON radar model 1602
NAUGAHYDE betræksmaterialer
STRØMMEN rustfri stålpropeller
STRØMMEN for- og agterstævns udstyr
samt ror og rorstammer

AAGE HEMPEL

SKIBSUDSTYR

Løngangstræde 16 - København K - Telf. MI 67 67

Butikstov

Som noget helt nyt er det værd at fremhæve anbringelse og indretning af salgskioskerne. Man har her brudt med det traditionelle.

Det normale på Øresunds- og andre færger er, at chokolade-, tobak m.m. sælges fra en luge, som er skåret ud i skibets sidevægge.

Det giver meget lidt plads til udstilling af varerne og indskrænkede ekspeditionsforhold for såvel køber som sælger. Anbringelsen af kioskerne har også hidtil været generende for passagerernes færdsel.

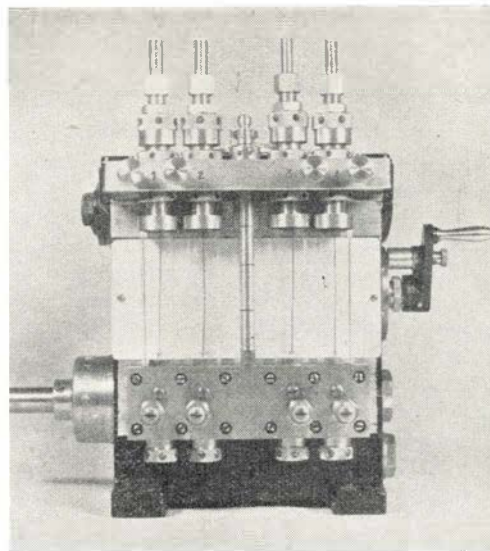
De, der ikke skulle købe noget, eller som havde svært ved at komme forbi de ventendes kø.

Her er bygget virkelige kiosker med store, brede udstillingsvinduer, så at kunderne har et hurtigt overblik over udvalget. Og det er anbragt på en sådan måde, at in-

gen generes deraf, men til gengæld er der bedre plads for køberne. Der er faktisk tale om et miniature-butikstov.

Hidtil har chokolade og tobak været det eneste, passagererne er blevet fristet med. Som en nyskabning i den ny færgebutiksgade er der nu også kommet en meget præsentabel kiosk med et smukt og gedigent udvalg af parfumer og toiletartikler – og ikke mindst et righoldigt udvalg af dansk kunst-industris ypperligste ting. Her er virkelig tale om turist-souvenirs af høj kvalitet.

Med indsætning af denne båd er fornyelsen af hele den i 1943 overtagne flåde tilendebragt og København-Malmö ruten råder nu over 4 store moderne skibe, nemlig »Øresund« og »Gripen«, der sejler under svensk flag samt »Absalon« og »Ørnen«, som sejler under dansk flag. Alle fire både er leveret gennem Aalborg Værft, og de er betalt uden tilskud fra staten.



HANS JENSEN

Fabrik for Tryksmøreapparater

Messinavej 2 - København S

Telf. Am. 4486 - 4430

Månedens emner fortsat

Automatisk kobling af jernbanevogne

Den europæiske jernbanesammenslutning arbejder for tiden med indførelsen af vigtige tekniske forbedringer, der ikke alene skulle være af national, men også af international betydning. Det drejer sig bl. a. om indførelsen af en standardiseret automatisk kobling af jernbanevogne.

Sammenkobling og adskillelse af de enkelte vogne sker endnu overalt manuelt. Dette er utidssvarende og, trods alle forskrifter, ikke fri for risiko, især ved glat føre samt i tåge og regn.

Den automatiske kobling, ved hvilken vognene automatisk sammenkobles, når de løber sammen, byder på en forbedring. Vognene adskilles ved udløsning af et enkelt greb anbragt på vognens side, således at jernbanepersonellet ikke behøver at færdes mellem vognene under koblingen. Den automatiske kobling er dog ikke nogen helt almindelig foreteelse, idet den foruden selve koblingsmekanismen også skal koble ledningerne til bremseluften samt de nødvendige elektriske ledninger.

På et nyligt afholdt møde i Paris, hvor

eksperter fra forskellige europæiske lande var samlet for at drøfte den automatiske kobling, blev der fremlagt ikke mindre end elleve forskellige koblingskonstruktioner.

Efter afholdelsen af et nært forestående møde i Moskva skal de forskellige koblingstyper underkastes daglig anvendelse på en rangerbanegård i Tyskland.

I faglige kredse ser man tillidsfuldt frem mod disse prøver. En international koblingskonstruktion skulle være mulig, især da fordelene ved en sådan standardisering er indlysende for de forskellige deltagerlande.

Jernbanebeskyttelse

Ifølge teknikumingeniørernes tidsskrift »Ingeniør- og Bygningsvæsen« forbereder Danske Statsbaners jernbanebeskyttelse for tiden foranstaltninger til imødegåelse af atomangreb eller radioaktivt nedfald. Det sker blandt andet i form af overvejelser vedrørende DSB's forsyninger med såkaldte intensimetre og dosimetre, indretning af afvaskningssteder for vognmateriel samt bygning af dækningsrum.

Jernbanebeskyttelsens leder er hærens forsyningstroppers tidligere chef, general-

major *E. J. Joest*, hvis opgave det er at holde hjulene rullende, dersom Danmark skulle blive udsat for militært angreb. Jernbanebeskyttelsen består i øvrigt af en styrke på 13.000 mand, alle udskrevet blandt DSB's personale til at forrette civilforsvarstjeneste.

Jernbanebeskyttelsen er sammensat af ialt 61 DSB-beriftsværn af højst varierende dimensioner og fordelt over hele landet. Opgaverne for styrken er blandt andet brandtjeneste, rydningstjeneste og sanitetstjeneste. Og man råder for eksempel over motorsprøjter med en samlet pumpekapa- citet på omkring 76.000 liter i minuttet. Dertil kommer naturligvis håndsprøjter og andet materiel. Man har alle slags rydningsværktøj, og desuden har jernbanebeskyttelsen special-konstruerede vogne, der kan føres tværs over skinner. Og i sanitetstjenesten disponerer man over en bære med tilhørende sanitetstasker etc. for hver 25 tilstedeværende på alle de pågældende stationer, værksteder og depoter.

BANG & TEGNER A/S

KØBENHAVN N.

Skumslukningsanlæg

ELLEHAMMERS
LABORATORIUM

Vejle

Th. Weissenborn & søn

Smede- & Maskinværksted
Gas . Vand . Sanitet . Varme
Oliefy
Vejle . Volmersgade 5 . Tlf. 2075

Akkumulatordepotet

W O T A N

Leverandør til DSB
Sønderbrogade 28 - Vejle - Tlf. 1468

Sønderbros oste og kaffe

Svend Dahl-Hansen
Ost - Kaffe - Æg
Sønderbrogade 31 Vejle
Tlf. 1153

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

H. L. Christensen
Holbergsvej 39
Manufaktur - trikotage
Telf. Fredericia 3123

Horsens

Landbosparekassen i Horsens

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

HAVNENS STENHUGGERI

H. Guldbergsgade 4 - Horsens
Gravminder og natursten.
Altid i største udvalg.
Tlf. Horsens 2 47 71

Reballegaard Hvilehjem

Søvind v. Horsens - Tlf. Søvind 95
Kan modtage enlige og ægtepar
God forplejning og hjemlige forhold
Gudrun V. Christensen

HATTING BRUGSFORENING

Tlf. nr. 6

BOY HOLST

aut. el-installatør for EGO
Udfører arbejde for DSB
Thorsø, tlf. 76

Sønderborg

HARALD OLSSON

Cyklehandler
Rønvegade 9 . Sønderborg
Telefon 2 44 15

ELLA DINSEN

v/ Ellen Knudsen
Alt i hjemmelavet chokolade
St. Rådhusgade 19 . Sønderborg
Telefon 2 28 30

P. BORNE

Aut. VW-forhandler
Gråsten - Tlf. 5 15 13
Sønderborg - Tlf. *2 11 60

Brørup

Tricotage-Magasinet

Agnete Dokkedahl
først med det nye -
Søndergade 1 . Brørup . Tlf. 109

Brørup Boghandel

Papir - foto - lædervarer
Nørregade 2 - Brørup - tlf. 196

Skjern

Skjern Cyklelager

Cykler - Cykledele
Gummi en gros
Tværgade 2 - Skjern - tlf. 176 og 650

TRIKOTAGE-Magasinet

Kr. Abildhauge Therkildsen
Østergade 1 . Skjern . Tlf. 247

C. Jensens Enke

Kolonialhandel
Bredgade 19 - Skjern - tlf. 158

Aktieselskabet

Privatbanken for Viborg og Omegn

Telefon 2600

Herning

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Østergade 6 - Herning - Tlf. *10

A/S Jydsk Aluminium Industri

Enhver opgave i ALUMINIUM
udføres i større og mindre serier
Vor mangeårige erfaring står
til Deres rådighed
Mørupvej 9, Herning (0711) 1521

Hammerum Metalvarefabrik

Støbning og forarbejdning af
messing, bronce og aluminium
Hammerum - Telf. (071) 220

DSB Vognmand

Frode Jensen's Enke
Al lettere vognmandskørsel
Frihedsvej 15 - Hobro - tlf. 622

Jernbanepersonalet benytter SPAREKASSEN FOR AARS OG OMEGN

Indskudskapital 14.4 mill. kr.
Telf. Års *2 17 00

Aktieselskabet Pedershaab Jernstøberi

Brønderslev
Telefon 161 og 162

VRAA APOTEK

Telf. Vraa 61

P. BARSLUND

Glarmester
Østergade 34, Hjørring. Tlf. 1773
Alt glarmesterarbejde udføres.
Tilbud og overslag gives

Grindsted Radio

Fr. Flø Sørensen
Vesterbrogade 2 - Grindsted
Telf. 375

Månedens foto

Jernbanebeskyttelsen skal være effektiv, men på den anden side ikke koste etaten flere penge end strengt nødvendigt. Som eksempel på væsentlige besparelser kan nævnes indrettelsen af branddamme ved tjeneststeder, hvor vand ikke er for hånden. Løst traditionelt ville dette problem have kostet den offentlige ca. 600.000 kroner.

Jernbanebeskyttelsen gik imidlertid en anden vej. Man har planlagt simple udgravninger, der først gennemføres i det øjeblik, krigsfare er overhængende. Udgravningerne fores med et plasticlagen, og vandet pumpes i. Disse damme indebærer en besparelse på henved en halv million kroner.

Jernbanebeskyttelsen arbejder med to store øvelser om året. Der er optaget film om bedriftsværn i funktion på en middelstor station, og for nylig havde man premiere på en film om førstehjælp. Desuden er der årlige møder for bedriftsværnsledere med detaljeret behandling af tekniske spørgsmål, og endelig udveksles erfaringer med de andre nordiske lande.

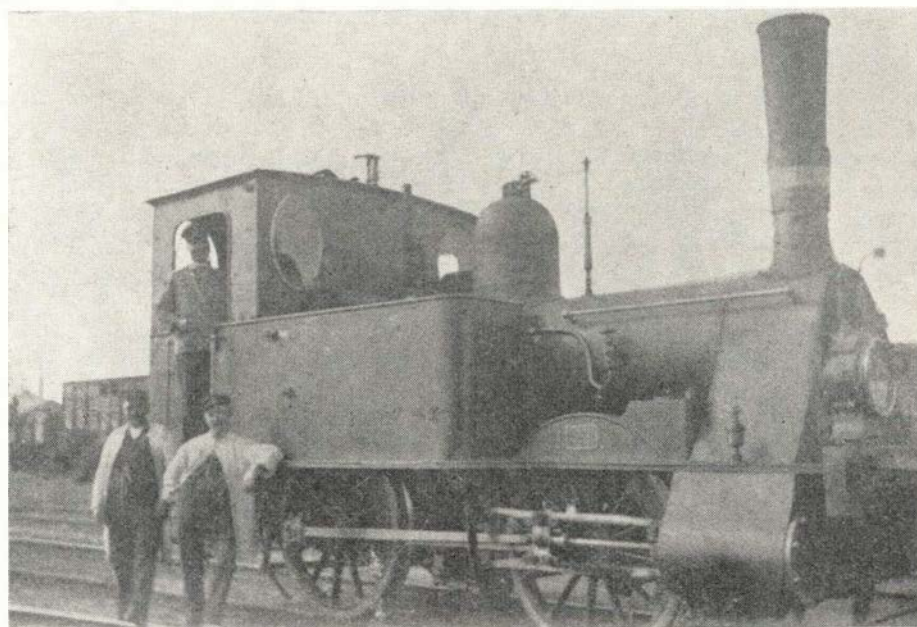
DSB's jernbanehjemmeværn er på 1500 mand og det er opbygget på frivillighedsprincippet. Dets kompagnier er alene rekrutteret blandt etatens egne folk, og befalingsmændene er ikke afhængige af deres grad inden for etaten, men kun af deres militære kvalifikationer.

Ved mobilisering vil jernbane-hjemmeværnsmanden varetage baneopgaverne i hjemmevernsuniform og med våben i hånd.

Erfaringerne fra Koreakrigen viser, at banerne må tillægges en langt større betydning som transportelement, end det hidtil er sket. Det viste sig at driften langt lettere kunne videreføres end forud antaget. Det var ikke så vanskeligt at retablere spor, og ddet kunne lade sig gøre at få forsyningerne igennem i vid udstrækning ved at køre på rangeringsvis.

Rødby Færge

Arbejdet skrider planmæssigt frem, og den 13. juni kl. 14 kunne generaldirektor Skov lukke det første vand ind i de to færgelejer, der nu var færdigstøbt. Da man tog fat på støbningen af lejerne i oktober



Når — og hvor er dette billede fra?

Til ovenstående gamle billede af rangerloko N (en af nr. 97-102 leveret fra MAFFEI) savnes oplysninger om hvor og hvornår billedet er taget. Selvfølgelig også

gerne hvem de forevige er. Er der nogen, der kan hjælpe med disse oplysninger, hører redaktionen gerne nærmere herom.

i fjor, var det sikkert de færreste, der turde regne med, at arbejdet ville være færdigt til denne dato. Efter at vandet var begyndt at strømme ind udtalte generaldirektøren:

Det er ikke en festdag, vi er til, men det, der sker, markerer, at nu står færgelejerne færdige og klar til at tage vandet. Det markerer videre, at arbejdet er skredet planmæssigt frem og gået godt, som vi havde forudset det. Jeg kan oplyse, at man om en måned står over det samme på Fehmern siden, hvor arbejdet også skrider planmæssigt frem.

Det har været den almindelige mening, at det store kolde bord ville forsvinde, når færgerne kom på den ny rute, men direktør Bjørn Jensen erklærer, at han er ind-

stillet på at fortsætte med denne form for servering.

Fanø-færgen

Planerne om en Fanø-bro er foreløbig udsat. Årsagen er, at staten ikke kan yde større tilskud end 60 pct. af anlægsudgifterne, og de manglende 18 mill. kr. kan de tre kommuner, der er interesseret i broen, ikke rejse.

I stedet har kommunerne modtaget trafikministeriets tilbud om at overtage færgeriet. Ruten skal besejles af den nuværende Langelands-færge og en ny motorbåd, der bygges i Esbjerg. Den kan overføre 200 passagerer. I forvejen råder færgeriet over to ældre færger og en motorbåd.

Stenbrud og Skærvefabrik
Nørre Smedeby ¼

Vilsbæk pr. Klipleve - Tlf. 8 77 16

OLAF L. KONGSTED & CO.

Hauserplads 32

København K. - Telf. Minerva 3247

forårstur Fyn-Åls

TEKST: ULF HOTRUP - FOTO: F. HERMIND

Dansk Model-Jernbane Klubs traditionelle forårstur var i år henlagt til særtogskørsel på banen Sønderborg-Mommark, og turen til og fra Åls gik over Nyborg-Fåborg banen. I de sidste år har vore ture gået til banestrækninger, der stod over for nedlæggelse – og i år tog vi afsked med hele to på én gang.

For jernbaneinteresserede står det som en gåde, hvorfor publikum i almindelighed svigter banerne. Nok er det rart selv at kunne bestemme farten og kunne køre fra dør til dør, men det er da også dejligt at spadsere lidt ind imellem og nyde naturen i langsomt tempo. Det er også mange gange sikrere at køre med jernbane, og mon ikke trafikvirvarret på vore landeveje giver mange neuroser og mavesår – uden at man dog tør give bilerne skylden?

Når så samtidig repræsentanterne for de myndigheder, der bestemmer over banerne (og som kommer til moderne i bil) har stirret sig blinde på de forholdsvis små tilskud, der skal betales til jernbanetrafikken, uden samtidig at tænke over, hvor meget man egentlig får for de penge, – ja, så ringer klokkerne og banen må lukke.

På vor tur var vejret ved afgangen fra København lørdag eftermiddag den 12. maj 1962 ikke det bedste: Overskyet og med let støvregn ind imellem – men allerede da vi nåede Korsør klarede det noget op, og vi undgik da regn på resten af turen.

Tog 45 med MY og 13 vogne bragte os planmæssigt til Korsør og færge 45 ligeså planmæssigt til Nyborg. Her ventede tog 152, og vi havde, ved Danske Statsbaners sædvanlige store velvilje, fået koblet en reserveret FE vogn (nr. 4935) bag på toget, så turen kunne nydes fra de åbne endeperroner.

I Fåborg havde vi et par timers ophold, som nogle benyttede til en rundtur i den idylliske by, medens andre besøgte alt af jernbanemæssig interesse i byen, men efter at have haft hele tre jernbanelinier nu slet ingen har. I dagspressen kan man læse, at det er indbyggerne meget kede af, men det er jo en postgang for sent.

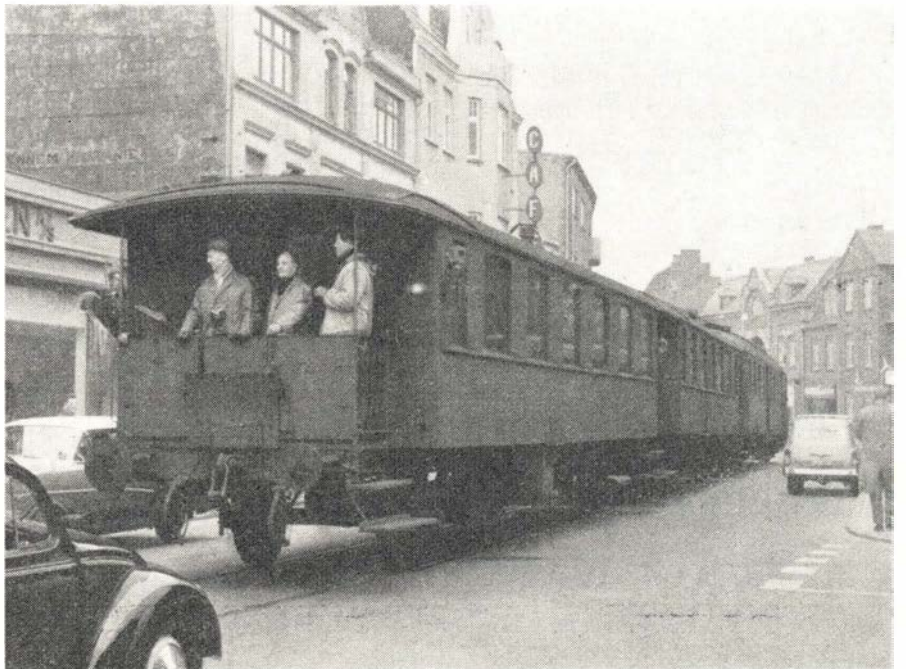
Færge 338 viste sig at være »Glyngøre«, der vikarierede for færgen »Mommark«. Det bytte blev vi bestemt ikke kede af, og ved kaptajns og maskinmesters velvilje fik vi lov at kigge os omkring på hele skuden. Der var nok at se på – både det gammel-dags og det supermoderne. Det er fascine-



Sønderborg havn med 4-streget sporskifter fra Amtsbanernes tid

rende og meget belærende at se en dampmaskine i drift, og for mig er det en nydelse at kigge på og lytte til maskinens langsomme, rytmiske gang – helt uden nutidens jag og tilsyneladende så uundværlige

og øredøvende larm. På kommandobroen så vi alle nutidens finesser i navigationsinstrumenter side om side med de oprindelige instrumenter fra færgens bygning. Radar og radiotelefon blev også demonstre-



DMK's særtog gennem hovedgaden i Sønderborg

ret. Et kapitel for sig var færgens hyggelige salon med klunker og plyds, helt i tidens stil.

Efter ankomsten til Mommark blev hovedstyrken straks indkvarteret på Færggården, medens nogle få tapre drog til Sønderborg for at sondere terrænet med henblik på søndagens fotojagt. Ved aftenkaffen på Færggården uddelte turlederen, Ole Søndergaard, et par småskrifter til deltagerne. Det ene omhandlede Mommarkbanens ombygning fra smalspor til normalspor i 1933, det andet fortalte om Amtsbanernes historie. Han beklagede dog, at indholdet var noget tyndt, men der havde ikke været tid til at uddybe emnerne mere, fordi ideen først var fostret nogle dage forinden. Disse skrifter vil – i stærkt udvidet stand – om kort tid kunne købes ved henvendelse til DMJKs formand (F. Hermind, Lejre).

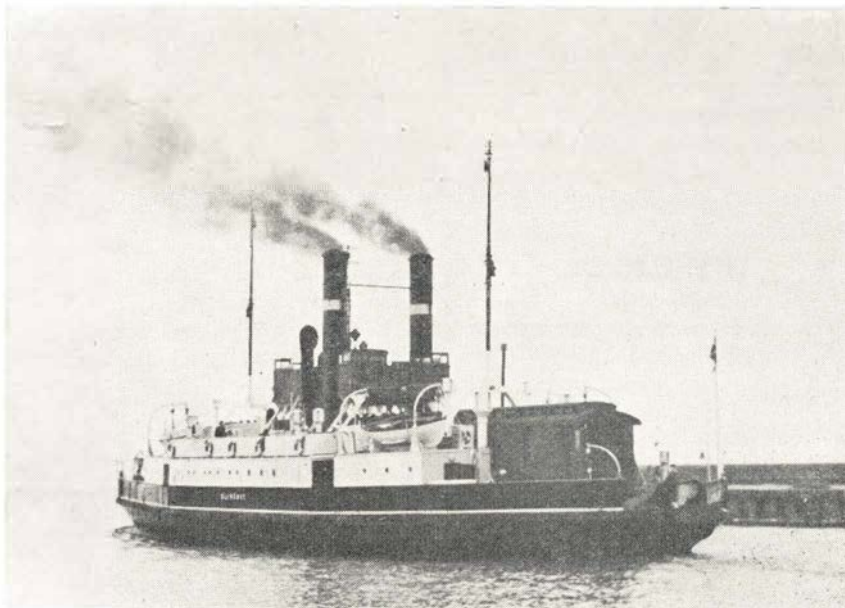
Tidligt søndag morgen (kl. 06,30 havde ikke alle fået øjne) ventede en særbus på os i hotellets gård, og vi kørte ad morgengode veje igennem det smukke landskab. Vi besøgte resterne af Skovby Station, der endnu næsten 30 år efter banens nedlæggelse – med lidt fantasi – kan rekonstrueres helt godt. Turen gik videre over Høruphav og via Sønderborg havn til hotel »Dybbøl Banke«. Afstikkeren til Sønderborg havn gjaldt havnebanesporet, hvor der stadig ligger 4-strengede sporskifter fra Amtsbanernes tid.

Derefter besøgte vi Dybbøl banker og fik et kort, men instruktivt og interessant rids af historien om Dybbøl. Det var skoleinspektør Fr. Kr. Hansen, Ulkebøl, der øste ud af sin rige viden – og jeg tror, at alle turens deltagere nu forstår, hvorfor 1864 stadig mindes så intenst i Sønderjylland.

Vor bus bragte os derefter til Sønderborg H., hvor det bestilte særtog allerede længe havde været oprangeret. Mens vi ventede på morgenforbindelsen nordfra, fik vi forevist stationsområdet af baneingeniør Ebbe Falk fra 2. distrikt i Aarhus, der samtidig fortalte om planerne for den kommende ombygning af Sønderborg H.

Ved 10-tiden afgik så særtoget mod Mommark. Det var formeret af MP 548, FE 4921 og FE 4930. Der var mange, der benyttede lejligheden til at fotografere toget i Sønderborgs hovedgade, hvor sådan en motorvogn også fylder godt op. På turen over Als gjorde vi holdt ved alle stationer og holdepladser, og alt blev ivrigt studeret og fotograferet (filmet). Alle steder af særlig interesse blev omhyggeligt omtalt af turlederen, både om sporforlæggerne og jordarbejderne, og bl. a. spadserede vi op i byen Vollerup for at se den gamle stationsbygning.

I Mommark traf vi atter »Glyngøre«, og da det også var den færge, vi senere sej-



D/F »Glyngøre«, sidste enkeltsporede dampfærge

lede hjem med, er der vist ingen af deltagerne, der i dag ikke ved, hvad der er værd at vide om denne færge.

Særtoget bragte os gennemkørende tilbage til Sønderborg Bystation, hvorfra vi efter spisning kørte med særbussen over Augustenborg (hvor ejeren af den gamle stationsbygning stadig hæger nænsomt om stationsuret og perronen) og via Fynshav til Mommark. Vi ville gerne have været til Nordborg, bl. a. for at se Danfoss, men det tillod tiden os desværre ikke, og det er vel også et spørgsmål, om vi kunne have rummet flere indtryk.

Turen tilbage til København skete med færge 337, tog 1159, færge 70 og tog 70.

Bortset fra de mange mennesker, der var i togene og på Storebæltsfærgen, og som gav nogle småforsinkelser på skiftestationerne, gik alt rettidigt – og vi hyggede os i vore reserverede kupeer med jernbanesnak.

Turen var indholdsrig og behagelig, og den var virkelig omhyggeligt tilrettelagt. Man nåede aldrig at kede sig, og var der et eller andet, man syntes trængte til nærmere forklaring, gik man aldrig forgæves til Ole Søndergaard, som havde lagt et meget stort arbejde i turens forberedelse, også med hensyn til oplysninger om, hvad vi mødte undervejs.

Holtrup.



Vollerup station

St. Magleby Kro

Hovedgaden 22, St. Magleby
- et 1. kl.s madsted -
Tlf. Dragør 314

THURØ KRO

og badepensionat

Kendt for sin gode mad og rimelige priser.
Her er den rigtige krostemning
Telf. Thurø 4

Hotel „Fugleflugten“

Rødby
Byder Dem velkommen -
Tlf. 90 50 48

Tag bort fra byens larm -
kør til -

Hasselager Kro

9,2 km fra Århus centrum og nyd
Deres frokost eller middag i hyggelige omgivelser.

Telefon 8 31 16

Solveig Hagen

Mogenstrup Kro

- det moderne udflugtssted
Ved særtogsarrangement kører
toget lige til kroen
Telf. Lov 130 - 113 - 25

Bandholm Hotel

Museumsbanens endestation
Veteranbanens endestation
Tlf. Bandholm 5

Spis og bo

GRAND - Hobro

Telf Hobro 36 og 576
Astrid og Villade Knudsen

Jernbanepersonalet anbefales

HOTEL HAFNIA

Jernbanegade 24 - Hjørring
Noble værelser - 1. kl.s køkken
Prima betjening - Telefon 1850

Jernbane-Hotellet

Nørre Nebel, telf. 33
Gode værelser - godt madsted
Sal og mødelokaler

Søren Tellings oplevelser

En Jernbane-Aristokrat

Han synes at have Patent på første klasse og den slags. Han er da nærmest selvhersker i kupeen. Hver tirsdag ses han at entre Nordpilen i Ålborg for sydgående. Han skal ikke længere end til Fredericia, men principielt bestiger han den gennemgående vogn til Hamburg. Det giver anseelse! Han overtøder sig om, at der er en hel bæk fri, hvorefter han stiger ind i kupeen. Selvfølgelig uden hilsen eller god dag eller sligt; thi i højere kredse må man være tilpas høj i møgfaldet, som skrevet står. Han lukker døren ud til sidegangen, sætter sin håndtaske på vinduespladsen, lægger sin frakke på midterpladsen og sætter sig selv på pladsen ved døren, tænder ild i noget dårligt tobak i en sur og savlende pipe og smøger tænksomt lidt. Han ser ikke sine lige overfor siddende medrejsende. De er der simpelthen ikke - de er luft for aristokraten. Endelig banker han piben ud på gulvet og tværer efter med foden. Så strækker han sig, gaber så at man ser drøvlen nede i ham. Han får et pint udtryk i sit ansigt. Så tager han sig sammen og begynder at klæde sig om til nat. Han er tidig til blind.

Jakke og vest hænger han op på de forskellige knager i »stuen«, skoene skyder han af sine ømme og duftende tæer og ro-

der et par tøfler frem af sin taske. Dem tager han på. Men ikke længe. Tøflerne er bare et tegn på polsterklasse-rejsekultur, så dem tager han snart efter af og sætter dem op på det polstrede ryglæn. Han løsner sit slips og lukker flippen op. OG SÅ GÅR HAN I SENG. En liden PLAID, som han medfører i sin taske, breder han ud over sit rundelige korpus og vælter sig bagover i »sengen« pusler sig vel tilrette og slummer ind - med enden vendt ud mod de medrejsende.

Han snorker og giver lyd fra sig. Han har fred med verden og med sig selv. En let em af komøg og sur pipe hænger som en aura om ham. DSB kunne nu gerne gøre noget for sådan en naiv stakkel. Et par få familiebilleder ophængt i kupeen ville vel være overkommeligt for en så stor forretning - der tilmed altid lader sig rose for sin fine betjening af kunderne. Men måske kun udenlandske turister har krav på opmærksomhed? En liden pude med det kendte broderi »soy sødt« og et let slumretæppe ville vel heller ikke volde DSB synderlig afbræk, Nå! Hvorfor, spørger den undrende DSB direktør. Jo, en så gribende naivitet, et så sygeligt forkvaklet begreb om væremåde i omgang med andre mennesker bør ikke forelemes. Det bør være DSB's pligt at bevare sådan en mands

*Hvorfor ikke den lige linie
- mellem Jylland og Sjælland?*



Den lige linie er den korteste og hurtigste vej mellem Sjælland og Midtjylland. Den nye moderne autofærgе »JULLE« har plads til ca. 110 personvogne og 1200 passagerer. Der er cafeteria, restaurant og masser af hvilepladser om bord. Reserver plads i tide, hvis De vil tage den lige linie i sommer - og gør Deres rejse bekvem.

JUELSMINDE KALUNDBORG LINIEN A/S

Juelsminde Færghavn
Telf. Juelsminde *272

Østmolen, Kalundborg
Telf. Kalundborg *21 60

Pladsreservation i København: Telf. Minerva *230 (Hotel Europa)

Telex 5135 - Telegramadresse: JUKALINE, Kalundborg

illusioner. Han må aldrig vækkes til erkendelse af det latterlige i hans adfærd.

Dette, at arrangere hele det her beskrevne sovokammerceremoniel på en rejse, der varer lidt over tre timer, er et tegn på et eller andet »fortrængt kompleks«, der ypper patienten til overdreven selvhævdelse. Enhver sjælelæge vil give mig ret. En smule hensyn udover det normale ville glæde denne naive mand. Derfor mine forslag om billeder og slumretæppe m. v.

Når vi nærmer os Fredericia, vågner vor mand. Han vrider sig velbehageligt i lejet

og står så op under megen tilkendegivelse af glæde ved hvilen og søvnen. Han klæder sig omhyggeligt på og går så ud på toiletet. Han vender forfrisket hjem til sin sovestue, fatter sin røgterkasket (let sommermodel, Hjallerup) får fyr på sit røgtobak og griber sin kuffert -- og går -- ophøjet ene og foragtende alt omboende folk. Jeg er hver gang ved at råbe det klas-siske - rejs jer i hoveder - det er en patricier, der går.

Søren Telling.

Dansk Jernbane Klub

Sekretariatet: Telf. HEIrup 794v - tirsdag-fredag kl. 10-14

Restaureringsarbejderne

Arbejdet med de resterende vogne i Klampenborg fortsætter uændret også i sommermånederne.

Vor nyerhvervede vogn, HFHJ 74, tidligere LVJ-C1, skal naturligvis ændres til sit oprindelige udseende; men arbejdet med denne vogn vil ikke blive påbegyndt før begge de 2 gamle vogne fra ØSJS er færdigrestaureret og sat i drift næste forår.

Såsnart HFHJ-74 ankommer til Klampenborg, vil den blive anvendt som »værkstedsvogn« i stedet for HHGB-A1, som det nu er meningen at indrette til brug for studiekredsmøder og lignende i vinterens løb.

Bænkevognen, A-161, fra Horsens Vestbaner, samt drejeskiven, der restaureres af vort arbejds hold i Horsens, ventes først køreklar til foråret 1963.

I løbet af kort tid ventes købet af ØSJS lok nr. 2 at gå i orden, og vi håber at have det køreklar til foråret 1963.

Såvel arbejds hold i Klampenborg som holdene i Horsens og Maribo modtager meget gerne tilsagn om hjælp af enhver art, henvendelse bedes ske enten gennem sekretariatet eller direkte til: S. Jørgensen (Klampenborgholdet), Blichersvej 5, 1., - Helsingør, eller Lars Andersen (Horsensholdet), Niels Skausvej 5, Vejle.

Museumsbanens køreplan

Hver søndag:

Maribo-Bandholm og omvendt

Fra Maribo: kl. 10,30 - 13,30 - 15,25

Fra Bandholm: kl. 11,05 - 14,30 - 16,50

Erindres det

For 50 år siden — Juli 1912

Viaduktanlægget på Østerbrogade foran Østerbro station nærmer sig nu sin fuldendelse. Arbejdet har kostet ca. 300.000 kr.

Rønne-Allinge banen er nu ved at være færdig, men dette anlæg har været tabsgivende for entreprenøren, grundet det meget regnfulde vejr. Der arbejdes ialt 125 mand ved anlægget af banen.

Trafikminister Th. Larsen indviede d. 23. den nye 9,3 km lange bane mellem Kjellerup og Rødkjær bro. Turen mellem de to endestationer skal efter planen kunne gøres på 23 minutter.

Banen mellem Rødby og Rødby Havn blev .25. indviet af trafikministeren.

Firmaet Frichs i Aarhus har nu fået bestilling på at bygge 3 rangerloko af litra F-typen til Statsbanerne. Det er Frichs første leverance af loko til DSB.

Forenede Danske Motorejere

Skolegade 5 - Aarhus - Telefon 3 13 44

Bliv medlem af F.D.M. - Det betaler sig, så kan også De komme på PRØVESTATIONERNE.



FYENSKE PRIVATBANER

Odense-Kjerteminde-Martofte - Nordvestfynske Jernbane - Nordfynske Jernbane

med tilhørende bilruter kører til SKOV og STRAND
TELEFON ODENSE II 87 II - BOGENSE 89

Fyn

A. C. HANSEN JUN.

Middelfart - tlf. 10 og 11

Kulimport

Brændselsolie - Bygningsartikler

„LEGA“

Legetøjs- og galanteriforretning
Poul Christensen

Gerritsgade 14, Svendborg - Tlf. 2359

Damefrisørsalonen CHIC

Blegdamsgade 2 - Nyborg

Moderne frisurer, kold permanent
Inga Rubæk - Tlf. 1616

Følg med tiden med uret fra

Ejnar Sørensen Sydfyns Brilleoptik

Banepladsen, Svendborg - Tlf. 531
Fagmanden med service før og
efter købet

LACTOSAN A/S

Havnegade 33-35, Odense
Telefon 11 17 32

Vends m. fl. Herreders Landbo- Spare- og Laanekasse

Nørre Aaby Sparekasse

Telf. Nørre Åby 14 og 230

Afdelinger i Årup, Asperup,
Brenderup, Middelfart og Ringe.



BRABRAND

Løgstør - Vejen - Odense - Næstved

Ferie- og udflugtssteder

DYBVAD HOTEL

Hovedvej 10 – Ålborg–Frederikshavn
Gode værelser – God hjemlig mad
Selskaber indtil 150 pers. modtages
Tlf. Dybvad 32
Sigrid og Karl Andersen

KJÆRS HOTEL

Nørre Nebel – tlf. 10
Hyggeligt – et godt madsted

Besøg Runestuen
Felling Kro
Tlf. Felling 6

Jernbanepersonalet anbefales

Afholdshotellet

Hansigne Nielsen - Fyensgade 26

God mad og kaffe
Hyggelige værelser
Telf. Fredericia 148

Sjælland

Malerfirmaet

C. A. Andersen & Co.

Slangerupvej 20, Hillerød
Udfører arbejder for privatbanerne.
Telefon Hillerød 1916

RUD. PALLESEN

Bogtrykkeri – Papir en gros
Gutenberghus – Hillerød – Tlf. *44

Borup Bank

Filial af Banken for Ringsted
og Omegn

Alle bankforretninger udføres
Tlf. Borup 28

Holsted Andelsmejeri

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

Ferietid

er rejsetid

For 25 år siden — Juli 1937

Under et godstogs udkørsel d. 8. på Holbæk st. væltede togets 2 bageste vogne umiddelbart øst for st. Uheldet bevirkede, at de rejsende i tiden fra kl. 16 – til 20 – måtte befordres i biler til og fra Holbæk.

*

Den første af de i Sverige indkøbte eksprestogsløkomotiv E var på prøvetur d. 16. fra Kbhvn. til Slagelse.

*

På Svendborg–Nyborgbanen afspores d. 20. nattoget til Svendborg, idet toget ved Hesselager påkørte en hest, hvilket medførte at togets motorvogn blev afsporet. De rejsende blev befordret videre med biler. Statsbanernes kran fra Nyborg bragte senere motorvognen på sporet.

*

Generaldirektør Knutzen var d. 21. skyld i togforsinkelser på kystbanen, idet han lod foretage en præsentationskørsel med et af de nye lyntog fra Helsingør til Kh for nogle tyrkiske statsembetsmænd. Her ved blev morgentogene forsinkede og i pressen får generaldirektøren læst teksten.

*

Den gamle vognremise på Hellerup st., der er opført af bølgeblikplader, nedrives i disse dage. Her henstod bl. a. den gamle kongevogn, der nu er kørt til godsbanegårdens remiser.

Til og fra læserne

Feriebesøgende i Wien

En østrigsk lokofører Johan Schapelwein har skrevet til bladet, at han gerne stiller sig til disposition for danske jernbanepersonales ferierejse til Østrig. Han er parat med planlægning af besøget i Østrig og om ønskes, at foretage hotelreservation i Wien eller anbefale billige logimuligheder hos østrigske kolleger såvel i Wien som i de forskellige provinser. Han er også villig til at være fremmedfører så langt hans tid tillader det. Er der interesse er hans adresse:

Lokomotivfører Johan Schapelwein,
Wiener Westbahnhof, Wien, Austri.

Privatadresse:

Lokomotivfører Johann Schapelwein,
Wien XV/101, Goldschlagsstrasse 58/25,
Austria.

Resultatet af bortlodningen

De i april nr. anførte 3 bøger til bortlodning blev vundet af følgende:

1. Office Buildings. M. Bruun, København K.
2. Overseas Railways 1961. Trafikass. H. B. D. Sørensen, Hellerup.
3. The Railway Observer. Togfører Arne Jørgensen, Glostrup.

Singapor

Skal vi mindes vor abonnent i SINGAPOR og sende ham en venlig hilsen!

Red.

Velkommen til Juelsminde

Kattegats ferieby



HANDELS- OG TURISTUDVALGET

Fra lokomotivernes barndom

I en tid, hvor de stolte damploko bliver trængt mere og mere i baggrunden, kan det være interessant at vide lidt om, hvordan det var i »de gode gamle dage«, dengang »damphesten« lige var blevet »tæmmet«.

I en gammel bog, nærmest en maskinlære fra 1877, findes følgende morsomme og tankevækkende beretning, som her gengives i datidens snirklede sprog.

– Jeg holder meget af, – siger E. Burrit, – at se en af disse uhyre skabninger med sener af messing og muskler af jern, komme ud af dens stald, og idet den hilser vogntoget med et dusin klangfulde puf fra dens næsebor af jern gå roligt tilbage i sit seletøj.

– Der står den så, pustende og skummende på jersporet, dens store hjerte er et bål af gloende kul, dens vandede blod koger i dens årer, den har 1000 hestes kraft i dens sener, den længes efter at komme afsted. Den ville trække en kirke igennem Sahara, hvis den kunne kobles til. – Flottere kan det vist ikke siges!

Efter denne indledning, der er et citat af E. Burrit, priser forfatteren den almindelige anvendelse af huset på et loko, som en stor velgerning, og det er der vist ingen, der vil benægte. Han fortæller: »Denne er en heldig tid for lokoførere, thi på alle større jernbaner ere de fleste af de maskiner, som bruges til hurtige og vigtige tog, de bedste som nogensinde have stået på skinner, såvel i henseende til konstruktion som til udførelsen af arbejdet«.

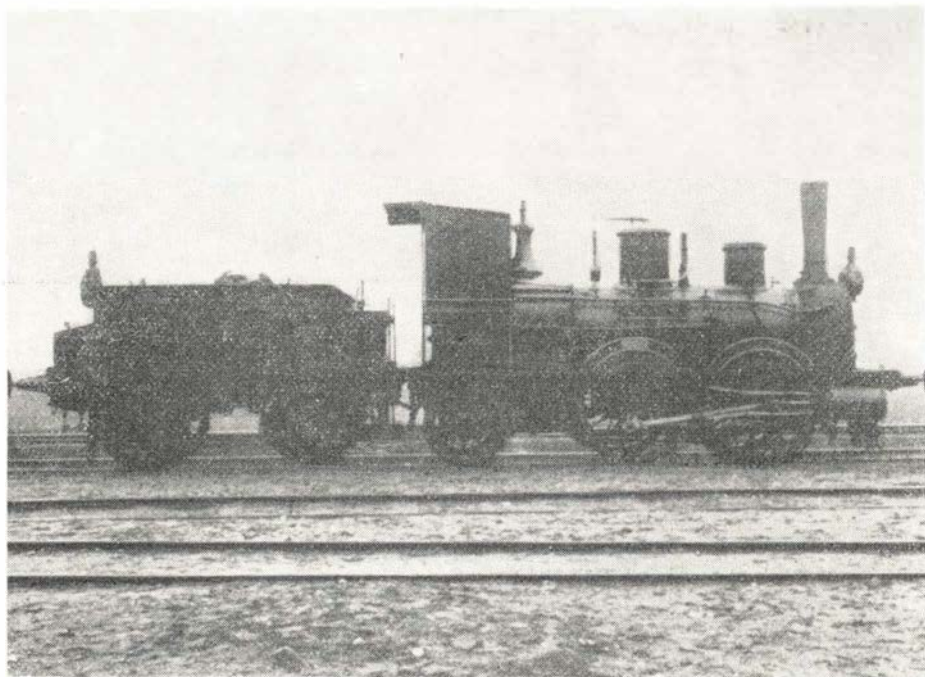
Herefter kommer forfatteren til den slutning, at i modsætning til maskinerne er personalet ikke altid lige velegnet, og ofte mangler de viden om de mest elementære ting. Man må jo også huske på, at i de første mange år var der ikke noget, der hed jernbaneskole. For at råde bod på dette, er bogen derfor skrevet og udgivet. (Engelsk bog oversat til dansk).

Der skrives videre: »Ingen kan blive lokofører, hvad han så ellers bilder sig ind, på anden måde end gennem dygtigt slid.

Der er ingen bagtrappevej til omstyringsstangen. Forfremmelse er virkelig og nødvendigvis en sag af så og så mange 1000 miles korsel med et jævnt antal fejl. Skont vejen til styrestangen ikke kan læres af bøger, så må det erkendes, at en del kan siges, som i det mindste kan hjælpe til at levere fliden for at blive dårligt anvendt. Atmosfæren på fodpladen er på en måde en stærk ekstrakt af bøger og intet »kan læres der, uden ved meget nøje iagttagelser«. »For at behandle en maskine godt, således at man er fuldstændig herre over den, er det nødvendigt at kende den både anatomisk og fysiologisk, og at man har et fuldstændig kundskab om principperne for at udvikle og anvende dampen. Uden sådanne kundskaber kan ingen blive en dygtig lokofører«.

I bogens 1. kapitel, der hedder: Beskrivelse og behandling af loko, hedder det kort og godt således: »Lokos inddeling«. »Efter cylindrenes stilling er der to slags loko, nemlig loko med indvendige og med udvendige cylindre; de første have cylindrene imellem rammepladerne, og de sidste have cylindrene udenfor rammepladerne. Man deler også loko i enkelte eller koblede uafhængigt af deres klasse. Når drivhjulene arbejde alene for sig selv, kaldes maskinen enkelt. (Odin og Roeskilde f. eks.). Når drivhjulene og de forreste hjul ere sammenkoblede med sidestænger, siges maskinen at være koblet forefter, og når driv og trail-hjulene (de bageste) ere sammenkoblede, siges maskinen koblet bagud. Disse maskiner kaldes 4-hjulkoblede, for at adskille dem fra godsmaskiner, der have 6 hjul koblede«. – Så langt var man altså nået i 1877.

Videre står der: »Tender-maskiner ere de, der have en tender bagved til at føre brændsel og vand, tankmaskiner bære derimod deres brændsel og vand på rammen eller på kedlen – ovenpå, på siderne eller under kedlen«. Denne definition er egentlig mere korrekt end den nu benyttede.



SFJ nr. 3 »Sct. Knud« bygget af Esslingen i 1876

Handelsbanken

ESBJERG

Filial af

A/S Københavns Handelsbank

Skjern og Omegns Sparekasse

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

Fredag også 19,00—20,00

TELF. 207 - GIRO 15824

Stiftet 1875



Kongelig Hofleverandør

BRUUN & SØRENSEN $\frac{1}{2}$

Ingenierfirma

Århus

Tlf. *2 43 00

Skoler og kurser

LEVRING EFTERSKOLE

Kjellerup - tlf. Kjellerup 435
Nyopført skole.

5 mdr.s skole for unge piger
fra 3. maj.

Skoleplan og skema
til understøt. sendes
Herm. Poulsen

UNGE HJEMS HØJSKOLE

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

Lær husholdning på

KALØ Landboskole

Rønde på Mols - tlf. Rønde 286
5 mdrs. kursus begynder 3. maj
Husholdnings- og højskolefag
Statsunderst. kan søges



KOSTSKOLE

Præliminærkursus: 2 årigt.

Elever over 14 år modtages.

Realskole: 3-årig, modt. elever over den
skolepligtige alder og m. de nødv. forkundsk.
Forberedelsesklasser (6. og 7. un-
derkl.) Elever fra 12 år. Skoleåret beg. ca. 16/8
Kostskolen **SOLHVERV** (ved Hobro)
J. Graae Rasmussen, Vebstrup pr. Doense.

Ryomgaard Realskole

Skolebestyrer E. Basse Kristensen
Oplysninger og plan
for året udleveres
Telf. Ryomgård 2 - Privat 55

ASK EFTERSKOLE

pr. Malling (syd f. Århus)
Tlf. Solbjerg 195

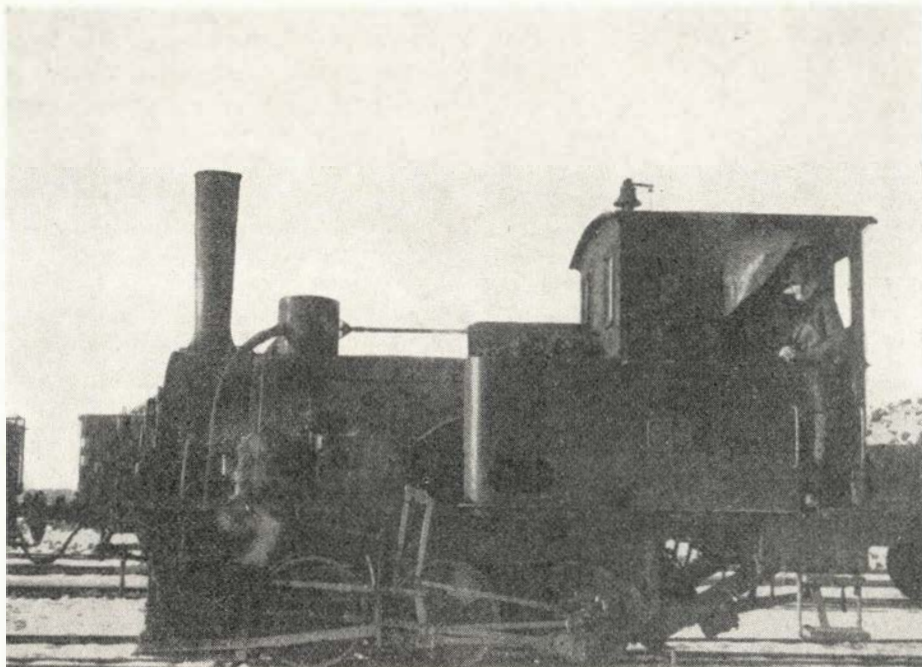
4 mdr.s skole f. unge piger (14-18 år) fra
3. maj. Alm. skolefag, skolekøkken, hånd-
gerning, kjolesyning, maskinskrivning. -
Program og skema til stats- og kommu-
neunderstøttelse sendes.

Ellen og Thorvald Ovesen.

Aarhusegnens husholdnings- skole

Risskov st. - Tlf. Aarhus 7 84 46
5 mdr.s kursus fra maj og novbr.
3 mdr.s kursus fra maj og august
Moderne skole, smukt beliggende.
Statstilskud kan søges. Program og opl-
sendes.

Anna Hansen.



ØSJS nr. 2, bygget hos Kraus 1878 - Tilhører nu DJK på Museumsbanen

Beskrivelsen af cylindrene giver et bil-
lede, af at det ingenlunde var en let sag
at bygge selv et meget simpelt loko med
den tids materiale og værktøj. - »Cylin-
drene ere forfærdigede af bedste slags stø-
bejern. På maskiner med indvendige cyl-
indre ere de faststruede imellem ramme-
pladerne med drejede bolte, der have for-
sænkede hoveder. Ved udvendige cylindre
sidde disse udenpå den inderste ramme, og
boltene have da ofte 6-kantede hoveder.
Hullerne gennem cylinder og ramme må

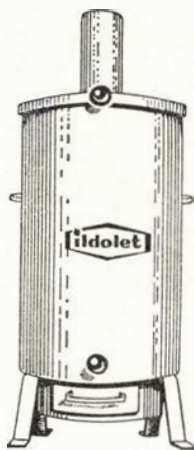
bores meget omhyggeligt, så de ere aldeles
runde, og boltene må passes i hullerne
med den største nøjagtighed«.

Under afsnittet om glidere står bl. a.:
»Der er ikke en ting på hele loko, som
unge lokofører holde så meget af at tale
om, som om gliderne. Det er deres ynd-
lingstema, skønt der ikke er nogen anden
ting, hvorom de have så megen uforstand
og misforståede meninger. Er dette ikke
tilfældet? Mange unge lokoførere, som vi-
de at deres maskine blæser igennem, men

ILDOLET AFFALDS- & PAPIRBRÆNDEREN

PAT. ANM.

Tilintetgør Deres papir og brændbare affald paa en nem og billig
maade.



ILDOLET er fremstillet af 2 mm jernplade og
forsynet med røgafræk med gnistfanger samt
rysteriste og askeskuffe.

ILDOLET er let at antænde, brugsanvisning føl-
ger med hver brænder.

Kræver ingen pasning.

Minimal røgdudvikling.

ILDOLET leveres i standardudførelse for anbrin-
gelse i fri luft, men kan uden merpris leveres
for tilslutning til skorsten.

ILDOLET er solgt til talrige offentlige institutio-
ner, sygehuse, læger, banker og private m. fl.
ILDOLET føres som lagervare i nedennævnte 3
størrelser, men fremstilles i øvrigt i enhver stør-
relse efter ønske.

Model O., indhold 300 l., pris kr. 325,00

Model I., - 190 l., - kr. 190,00

Model II., - 160 l., - kr. 170,00

Priserne er gældende franko leveret nærmeste station.

Fabrikation og salg

Fa. Willy Schmidt

Askov pr. Vejen - tlf. 727

ikke bestemt vide, hvad eller hvor det er, melde at »glidere og stempler må efterses«. Dette dækker det hele og hjælper dem udover alle vanskeligheder. Lad os håbe, at sådanne rapporter, lavede under sådanne omstændigheder snart må være en saga blots.

Om hjulene hedder det: »Hjulene smedes for det meste i et stykke af det bedste »brokkassejern« – og så følger en længere anvisning på, hvordan dette gøres. Næsten alt var håndarbejde dengang, og man må absolut beundre meget af det arbejde, der blev udført med ganske få og primitive hjælpemidler.

Om førerhuset står der: »Huset er forsynet med »spejlglassruder, indfattede i polerede messingrammer«, hvilke ere indrettede således på nogle jernbaner, at de kunne åbnes, når det er nødvendigt.«

Løvrigt var der på de gamle maskiner en overdådighed af messing og kobber, og alt dette såvel som jerntøj var blankpudset, så det var en fornøjelse at se en sådan maskine. Dengang havde også hvert sæt personale deres faste maskine, og der var ingen andre der fik lov at røre den. De hagede om den på alle måder.

I afsnittet om hvorledes man bliver en udmærket lokofører, hedder det bl. a.: »I den tid et loko er i damp med et tog, er alt hvad der ses, høres, føles eller lugter i stand til at lære en mand noget. På lokoets fodplade opdrages øjet til at skelne mellem forskellige farver i lang afstand. Øret lærer at opdage de mindste forandringer i dampslagene og stødene af maskindelene. Det menneskelige legeme lærer at kende de stød, rystelser o. lign., som skyldes fejl på banen, fra dem, der skyldes mangler ved maskinen. Lugteorganerne bliver af erfaring meget følsomme, så at forekomsten af varme ved gnidning opdages før end, der er sket nogen skade.«

Vi er tilbøjelige til at trække på smilebåndet af den tids præstationer, men det har vi absolut ingen grund til. Det nævnes at i 1875-76 var den længste planmæssige kørsel uden stop 20 danske mil, og i England kørte mange maskiner allerede i 1850 med en fart af 100 km/t eller mere.

Renlighed var også dengang en stor dyd.

Det hedder således: »Lokopersonalet må møde så rene som muligt til tjeneste,« – de måtte jo selv sørge for arbejdstøj – der var ikke noget der hed uniform, og om fyrbøderen står der i et afsnit, der hedder: »Om oplæring af fyrbødere«, således: »Er han meget smudsig ved sit arbejde –, der vises ham, hvorledes skovlen bruges, oliekanen og alt andet, uden at sværte sig selv sådan, at folk på gaden kunne antage ham for at være skorstensfejer!«

Om selve fyringen er der et længere kapitel, og deri står, omtrent det samme som i dag, dog fremgår det, at fyring med koks, som også anvendtes her i landet i de første år, var adskilligt lettere og langt mere renligt end kulfyring. Man havde dengang mange vanskeligheder med at undgå, at ristestængerne i fyret brændte i stykker, og mange brugte derfor at sprede murebrokker og sten over risten for at undgå dette.

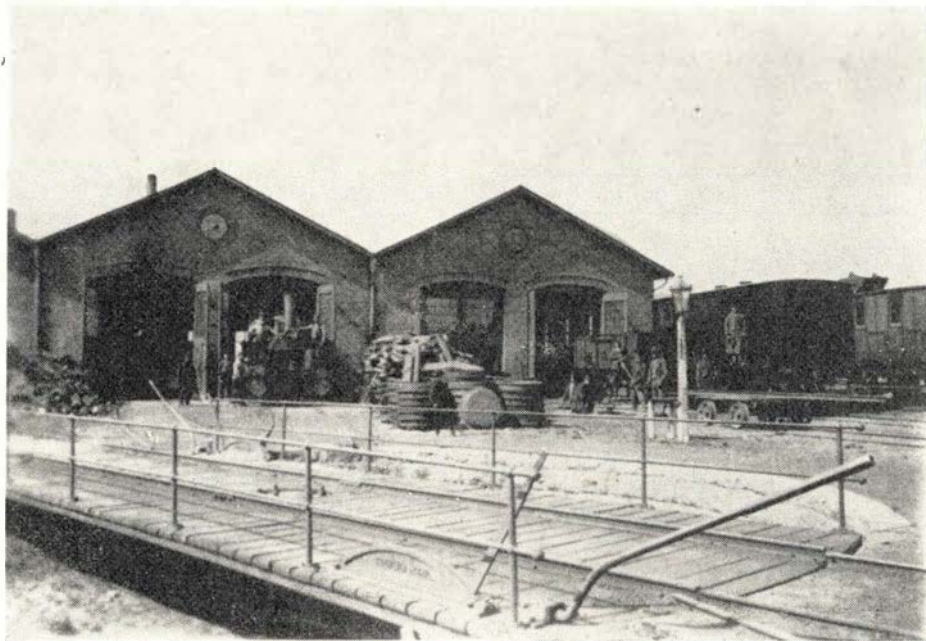
I afsnittet om selve kørslen hedder det meget pompøst: »De store mesterlokoførere, som kører over banen med iltogsfart,«, o.s.v.

Man kan rigtig høre, hvordan der blev set op til sådan en mand, og ane hvor stolt han har været på sit loko. Jo, det var skam en attråværdig stilling.

Det var ikke alene lokoføreren man så op til i de tider, nej, man betragtede et jernbanetog som et vidunder, hør bare her: »Der er intet ved jernbanen, som forbavser publikum mere end at se et hurtigt eksprestog fare forbi i det tykkeste mørke med en fart af 100 km/t. Den ædle jernhest har da, når den nærmer sig, et udseende som var den et uhyre, der lige var brudt ud af Vulkans smedie. En gnist her og der, et glimt af og til, ilden flyvende omkring uhyrets hæle som om en mægtig kæmpe halede i det.«

»Jernhesten er ligesom dens herre i stand til at blive alvorlig syg, til at få forvridninger og brud og er undertiden nær ved at blive kvalt. Af og til er den derfor ikke meget livlig og trænger til særdeles omhyggelig behandling.« – Hvor rammende ordet »jernhest« egentlig er, fremgår tydeligt af ovenstående.

I bogen følger så et afsnit om reparationer på udvaskedagen (en gang ugent-



Haardfrossen Klaris

lev. i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.

Skagen: A/S Skagens Isværk . Tlf. 4 15 38
Frederikshavn: A/S Frederikshavn Isværk . Tlf. 2 04 43
Thyborøn: A/S Thyborøn Isværk . Tlf. 3
Hirtshals: A/S Hirtshals Isværk . Tlf. 70
Esbjerg: A/S Vestjydsk Krystal-Isværk . Tlf. 2 00 66

BRØDRENE LEERVAD

aut. elektricitetsfirma



Udfører arbejder for DSB

Norgesgade 41 - Esbjerg - telf. 2 00 11

Nyt fra udenlandske baner

Europas længste hængebro

bliver nu bygget i Portugal over Tajo-floden ved Lissabon. Hængepartiet vil spænde ca. 1013 m og totallængden bliver ca. 2275 m. Broen bliver en kombineret jernbane- og vejbro, der ventes færdig efteråret 1966.

U-bane i Oslo

Denne anlægges nu på den 10 km lange strækning mellem Gunnerusgate og Bergkrystallen. Der er hertil bestilt 90 stk. motorvogne, der hver får fire motorer med en samlet ydelse på 392 kW. Koreregulering foretages med en elektrisk indstillingsmotor som mellemed, og overvågning af reguleringen sker elektronisk. Den elektriske bremse, der skal kunne bremse toget til stilstand, udføres som modstandsbremse med lastafhængig regulering af bremsekraften. Også bremseforegangen overvåges elektronisk.

Lübeck-Puttgarten

Når denne linie åbnes i maj 1963 vil den blive fjernstyret fra Lübeck. Det er den første enkeltsporede strækning indenfor DB, der bliver fjernstyret. Strækningen er 88 km lang, og Siemens & Halske leverer fjernstyringsanlægget.

Personalestyrken ved Tyske Forbundsbaner gik i 1961 ned fra ca. 492.200 til 485.700 (aspirantpersonalet ikke medregnet). DB beskæftiger for tiden ca. 7600 udenlandske arbejdere.

Ca. 40 pct. af DB's skinnet er nu helvesjet, hvilket vil sige ca. 29.000 km spor.

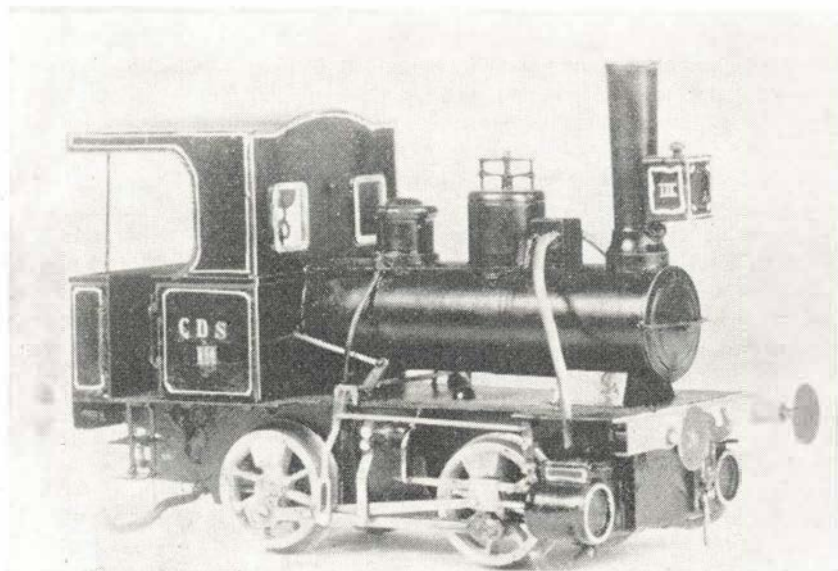
Hjemtransportforsikring

For seks år siden startede EUROPÆISKE sin rejsesygeforsikring, og med den stadige stigning i udenlandsrejser er denne forsikringsform, på den korte tid, vokset til at være selskabets største.

En hjemtransport fra f.eks. Mallorca koster ca. 14.000 kr., fra Paris ca. 7.000 kr., så man ser, det ikke er småbeløb, man her kan blive udsat for.

Derfor har EUROPÆISKE nu oprettet en tillæggsforsikring til rejsesygeforsikringen, der allerede i sig selv er en særdeles billig forsikring, f. eks. Schweiz 10 dage kr. 8,00 for indtil 2000,00 kr. og nu hjemtransport 7,00 kr. ialt 15,00 kr.

S. J.



Model af Danmarks mindste normalsporede loko GDS III

Frederiksberg Husholdningsskole

NO 8603. Hostrups Have 48-50, 1.
København V. Statsanerkendt
1. sept. 3 og 5 mdr. dagskole
Statstilskud kan søges
1. sept. aftenskole for beg. og
viderekomne
Kontortid 10-15 (undt. lørdag)

STENVAD *kager*

— det **STORE** navn i **SMÅ**kager

Birgitte Berg Nielsens husholdningsskole

Statsanerkendt
Forhaabningsholms allé 18,
København V - Tlf. Ve 8821
1. septb. 5 md. formidd.
1 septb. 4 md. aften. beg og vidk.
1. okt. 3 md. formidd.
1. nov. 6 md. eftermidd.
1. nov. 4 md. aftenk for beg.
Program sendes, kontortid kl. 10-14
Til dagkursus kan søges statstilskud

Ved De, at

LEGO-børn

leger bedst!

lig), og endelig et afsnit om frost og snevejr. — Det var hårdt arbejde at køre plovtoget og må have været uhyggelig koldt på de små næsten åbne maskiner i 1870'erne. Det hedder da bl. a. også således: »Men foruden sin maskine må føreren også have sin opmærksomhed henvendt på at holde både sig selv og sin fyrbøder i bedste velbefindende.« »Med hensyn til mad, da er meget fedt flæsk eller kød det bedste, der kan nydes, thi intet varmer legemet så meget under fordojelsen som dette.« »Som drikke må koghed kaffe anbefales, men den skal helst laves af fine kaffebønner, thi almindeligt cikorievand er ikke bedre end rent vand. Man kan også nok drikke hvidtøl og lidt brændevin, men kun meget lidt af det sidste.« »Når maskinfolkene benytte enhver lejlighed der gives til at pleje sig, så kunne de meget godt udføre snerydningsarbejde i flere døgn, og passe deres maskine som den skal passes, uden at blive alt for overanstrengte.«

Det er interessant i vore dage at læse om hvordan forholdene var i gamle dage, for 50 eller 100 år siden, og underligt at konstatere, at lokofolkenes arbejde trods alt ikke har ændret sig så forfærdelig meget i de 125-30 år, der er gået siden »jernhesten« begyndte sin sejrsgang verden over.

Jeg tror dog ikke, der er ret mange nu, der vil bytte med tiden for blot 50 år siden, men mon ikke vi alle er enige om, at der dengang var mere romantik og stemning ved jernbanen end nu, og mon ikke vi er mange, der vil savne de stolte »jernheste«, når de ikke længere er til?

Statsbanernes Årsberetning

Anstaltens nytægning, der har været stejlt stigende fra år til år, har i 1961 påny sat dansk rekord indenfor branchen med en samlet tilgang af livsforsikringer på 336 mill. kr. Den samtidige tilgang af livrenter og andre renteforsikringer nåede op på 28 mill. kr. årlig hævnning. Ved årets udgang androg Statsanstaltens samlede bestand af livsforsikringer derefter 3,1 milliard kr. og bestanden af renteforsikringer 195 mill. kr. årlig hævnning.

Bestemmelserne om fritagelse for præmiebetaling på grund af erhvervs- og arbejdsudygtighed – såvel vedvarende som midlertidig – er i det forløbne år kommet 313 forsikrede til gode, og 254 forsikrede, der betalte forhøjet præmie, har fået præmierne nedsat, heraf de 209 til tarifmæssig størrelse.

Blandt Statsanstaltens forsikrede er der i årets løb indtruffet 1014 dødsfald, fordelt på 1511 forsikringer til et samlet beløb på 12 mill. kr. I 1961 udløb forsikringstiden for 7550 forsikringer. Forsikringssummen for disse forsikringer beløb sig til 36 mill. kr.

JUNI

dagbogen

Hjøllund d. 3. juni. En personbil kørte ved 10-tiden ind på overskæringen ved Grodum og blev påkørt af toget. Bilen hvirvledes rundt i luften, og føreren af den og en 6-årig dreng slyngedes ud ad bilen. De pådrog sig begge meget alvorlige kvæstelser.

Sørup d. 8. juni. Ved godt middagstid opdagede kolonnens folk, at der havde dannet sig en »solkurve« i sporet, hvor der netop ventedes tog fra Svendborg.

i flere timer blev de rejsende udvekslet til befordring med rutebiler.

Slagelse d. 9. juni. En perroncar af postvæsenets blev i eftermiddag påkørt af et Mt ranger loko. En af DSB's perroncar var lige kort over sporet, og så mente postmanden også, han kunne følge efter.

Struer d. 12. juni. Da nogle tomme personvogne i formiddag skulle sættes bag på et tog, der holdt ved perron, blev der ikke bremset op, men toget blev påkørt med stor kraft. Fire vogne afsporede, og et par rejsende pådrog sig nogle skrammer.

Pindstrup d. 15. juni. En knallertkører kørte i dag ind på overskæringen ved Ringsø, hvor toget fra Randers kom i det samme. Da han opdagede toget, sprang han af knallerten, og det lykkedes ham at komme ud fra sporet uden at blive ramt af toget. Knallerten blev derimod knust.

Herning d. 18. juni. Ved 16-tiden åbnede føreren af en personbil leddet ved Remisevej overskæringen i Herning. Bilen holdt på Vejle-Herning sporet, og da han så et tog komme fra Herning, troede han, at toget kom på sporet til Silkeborg, og blev derfor holdende for at lade dette passere. For sent opdagede han, at toget kom mod ham. Bilen blev skubbet foran toget ca. 30 m, men da toget var standset, kunne han kravle uskadt ud af bilen.

Nykøbing F. d. 19. juni. På den private overskæring ved Guldborgsundsvej kørte en traktor med påhængsvogn ind foran et tog på vej til Gedser. Påhængsvognen rammes af toget og slæbtes med et stykke. Koblingen til traktoren sprængtes, og den væltede. Føreren af traktoren havde pådraget sig en hjernerystelse. Togets My'er kunne kort efter fortsætte til Gedser.

Korsør d. 25. juni. Da M/S »Mjølner«, der besørger trafikken mellem Korsør og Lohals i går fik maskinskade, blev DSB færgen »Heimdal« udlånt til at besørge sejladsen til og fra Langeland. Da denne færge ikke kan gå ind i færgelejet i Lohals, sejlede den til Rudkøbing. Da den ved 18-tiden skulle tilbage til Korsør, blev den af den hårde blæst drevet på grund uden for molerne i Rudkøbing. Færgen havde 250 passagerer om bord, men de fleste af dem ventede, til færgen kom flot henad morgenstunden. Efter dykkerundersøgelse i Korsør havn, viste det sig, at den ene skrue var blevet lidt beskadiget, men dog ikke mere end, at færgen kunne genoptage sine normale ture mellem Korsør og Nyborg.

Gedser d. 25. juni. Den stærke storm generede i dag færgesejladsen til Grossenbrode meget, da vandstanden der sank 80 cm under normalen. Er den sunket 90 cm kan færgen »Theodor Heuss« ikke sejle. Den forsinkede sejlads gav chancebilisterne en ventetid på 7 timer.

Kolding d. 26. juni. Da overtrafikkontrolør H. T. Krogh, Kolding, i dag ville springe på en rangertraktor for at give rangerpersonalet en besked, snublede han og fik begge fødder under de efter-



Record
UNDERTØJ

FOR MÆND OG DRENGE

Flere og flere forlanger

**Hatting
Tvebakker**

fordi de er sprøde –
(men tåler ikke stød)



Båndtransportører

Stationære transportanlæg

til alle formål
Indhent tilbud

Videbæk Maskinfabrik

CHR. HANSEN & SØN - Nørregade 25 - Telf. 143

REJS MED

Molbotoget til Ebeltoft

Tog og rutebiler

Ebeltoft-Trustrup-Jernbane

følgende vogne. Da rangerpersonalet befandt sig på den modsatte side af rangertraktoren, var der ingen, der bemærkede uheldet straks. På sygehuset viste det sig, at den ene fod var stærkt beskadiget og nogle tæer var brækkede på den anden fod.

Privatbane-

nyt...

Veerst d. 8. juni. Ved 19-tiden kørte en varebil mod skinnebussen fra Troldhede. Varebilens førerhus blev revet af, og de to i bilen blev slynget ud på banen. Skinnebussen blev ramt med så stor kraft, at den afsporede og havnede med forpartiet i banegrøften. Ingen af passagererne kom noget til, hvorimod bilens fører var dræbt og passageren pådrog sig svære kvæstelser. Der er blinklys ved overskæringen, men et øjeblik forklares, at varebilen kom med stor fart uden at bremse.

Varde d. 14. juni. Skinnebussens pakvogn blev i morges ved 8,30-tiden påkørt af en lastbil på overskæringen ved Lerpøvej i Varde. Pakvognen blev afsporet, men ramte blinklysstanderen, hvorved den undgik at vælte. Der skete kun materiel skade.

Stubberup d. 17. juni. Under rangering ved remisen satte 24 afkoblede tipvogne fra kalkbruddet sig i bevægelse ud mod hovedsporet. Vognene tog mere og mere fart på, men afsporede da de nåede sporskiftet til hovedsporet. I løbet af nogle timer var sporet ryddet, og indtil da blev toggangen ledet ad et omløbsspor.

Birkelse d. 26. juni. En tysk personbil blev i aften påkørt af et skinnebustog

på overskæringen ved Ulveskoven. En dame blev slynget ud af bilen og pådrog sig flånger i hovedet og hjerne-rystelse. Bilen, der var helt ny, blev fuldstændig knust.

Lollandsbanen har i sidste driftsår haft et underskud på 963.375 kr. mod et underskud på 842.315 kr. året før. Formanden for banebestyrelsen udtalte, at den store stigning i landsdelens handelsmæssige aktivitet og de igangværende store bygge- og anlægsarbejder i 1961 havde haft stor betydning for banens drift, og årsregnskabet har derfor kunnet afsluttes med et nogenlunde tilfredsstillende driftsresultat.

Første danske batteritog. Direktør S. D. Brandt oplyste at man overvejer elektrificering af Lollandsbanen under en form, der hidtil ikke har været praktiseret herhjemme. Der er indhentet oplysninger om en motorvognstype, de tyske forbundsbaner har under bygning, og som vil egne sig godt for danske privatbaner.

Det drejer sig om en ret svær motorvogn, drevet på batterier, der med en maksimalhastighed på 120 km i timen og med to vogne efter sig vil kunne køre 500 km på en opladning. To motorvogne vil kunne trække på samme togstamme og manøvreres fra én førerplads.

Indkøb af sådanne motorvogne vil be-

tyde, at man kan opnå elektrificeringens fordele, mindre vedligeholdelsesudgifter, hurtigere og blidere kørsel og lavere driftsomkostninger samtidig med, at man kan undgå ulemperne, dyrt ledningsnet over banestrækningerne, driftsforstyrrelser i vinterperioder m. v.

Frederiksværkbanen har et underskud på 443.217 kr. mod et underskud på 458.137 kr. året før, altså en forbedring på ca. 15.000 kr. Pr. bane er antal rejsende steget med 14.000 medens rutebilerne har haft 5000 færre passagerer. På generalforsamlingen oplystes det bl. a. at banen nu er godt stillet med trækraft til person- og godstog. Derimod begynder det at knibe med skinnebuserne, der snart er opslidte og derfor kræver mange reparationer. I løbet af et par måneder ventes det, at anlæggene til fjernstyring af Brødeskov og Gørløse kan tages i brug. Da banens lønningskonto var steget med 266.000 kr. må driftsresultatet siges at være tilfredsstillende.

Køge-Ringsted banen. Så faldt klokken i slag for Ringsted banen. Den endelige »dødsdom« afsiges på banens generalforsamling i august. Garantiperioden udløber med marts næste år, hvorefter banen standses.

MODEL JERNBANE

Vi bygger en kulgård

En af vore læsere har efterlyst en byggevejledning til en kulgård, og vi skynder os at efterkomme opfordringen.

I vor dieselektriske tidsalder er en kulgård vel nok ikke det mest aktuelle objekt, men ikke desto mindre hører en kulgård hjemme på ethvert modelbaneanlæg, hvor man kører med modeller af damploko.

Og mon ikke et prustende damploko stadig er det, de fleste forbinder med jernbane?

På stationer, hvor man har maskindepot, er der tilvejebragt særlige anlæg for maskinernes kulforsyning. Dette forsyningsanlæg består i hovedsagen af en lagerplads for kullene, nemlig en såkaldt kulgård.

Endvidere er der tilvejebragt indretnin-



ALLEN-TRAKO slåmaskinen

engelsk - dansk - anerkendt

Eneforhandling



ger til læsning af kullene fra kulgård til tender. Læsemetoden varierer alt efter behov. F. eks. for de største anlægs vedkommende foregår læsningen ved hjælp af siloanlæg eller elektriske kraner.

Ved de mindre kulforsyningsanlæg sker kuludleveringen blot ved brug af spande eller kurve, der i fyldt tilstand stilles op på en kulbænk, ca. 1,5 m høj, langs sporet. Fra kulbænken kan de let tømmes over i det på sporet holdende loko.

Selve kulgården er en indhegnet plads, der som regel er belagt med sveller. Indhegningen kan bestå af sveller eller betonplader, der er anbragt mellem stolper af gamle skinner.

Den kulgård vi har valgt at beskrive, hører til de mindre, altså en af dem med kulbænk. Konstruktionen er udført således at kulgården nøje passer til et Märklin-anlæg med en sporafstand på 58 mm, hvilket svarer til kulgårdens bredde.

Som materiale bruger vi udelukkende 3 mm krydsfinér.

Vi kaster lige et blik på fig 1 og 2 for at få et indtryk af hvordan kulgården er opbygget. Kulgården er en kasseformet indhegning, på hvis ene langside man har bygget en kulbænk, fig. 2. Kulbænken er tilgængelig ved hjælp af trapper.

Fig. 3 viser hvorledes kulgårdens endestykker udsaves af 3 mm krydsfinér. De lodrette stolper er resterne af det yderste lag finér. Det mellemliggende træ skæres bort.

Nå ja. Vi må vist hellere springe frem til fig. 5, der nærmere forklarer, hvad vi mener.

Først udskærer vi endestykkerne med dimensionerne 20 × 50 mm, således at træets årer i de yderste finérlag er lodrette, altså har samme retning som stolperne på fig. 3.

Dernæst afmærker vi alle tre stolper efter målene på fig. 3. Hvorpå vi med en skarp kniv skærer igennem det yderste finérlag i overensstemmelse med stolpernes afmærkning, og med spidsen af lomme-kniven bortskræller vi træet, der sidder mellem stolperne, fig. 5.

Til sidst ridser vi med spidsen af kniven de tre vandrette linier, der markerer de fire pladerækker, der udgør kulgårdens væg.

Langsiderne fremstilles på tilsvarende måde efter målene på fig. 4.

Kulgårdens bundplade er blot et rektangulært træstykke, ca. 5 mm tykt, med dimensionerne 44 × 114 mm, altså med samme længde som langsiderne.

Samlingen af de enkelte dele sker ved, at vi faststifter langsiderne til bundpladen. Dernæst limer vi endestykkerne til såvel sidestykkerne som bundpladen.

Endestykkerne sikres yderligere med et par stifter i bundpladen. Men anbring nu ikke stifter i hverken side- eller endestykkernes lodrette kanter, for her er der 100 pct. sandsynlighed for at træet revner.

Fig. 6 illustrerer hvorledes de enkelte dele anbringes i forhold til hinanden.

Og så går vi i gang med kulbænken.

Vi udfører først trappen, der fører op til platformen. Trappen samles af små stykker 3 mm krydsfinér af 8 mm's bredde i henholdsvis længderne 16, 22, 28, 34 og 40 mm.

Fig. 7 viser hvorledes vi limer de en-

kelte dele sammen. Når limen er tør, deler vi med en fintandet sav trappen i to symmetriske dele efter den punkterede linie.

Herpå limer vi kulbænkens platform fast til trapperne. Placeringen fremgår indirekte af målene på fig. 2. Platformen er 8 × 50 mm.

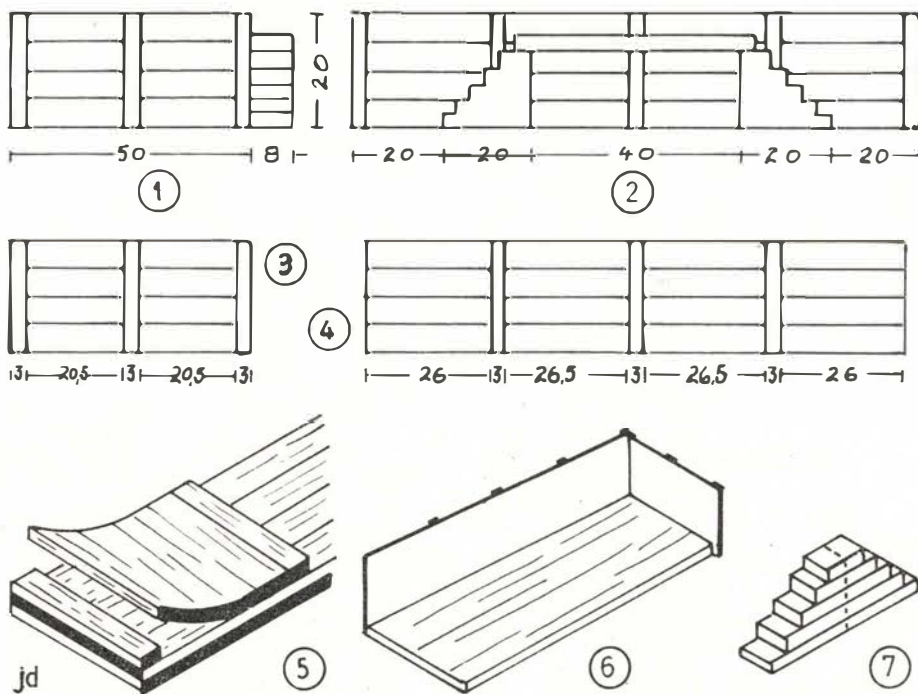
Dernæst foretager vi en afpudsning af de enkelte dele, dele hvorefter disse er klar til maling. Kulgårdens sider males stengrå for at ligne betonplader. Stolperne males sorte eller evt. rødbrune for at ligne rustne skinnestykker.

Trapperne males ligeledes stengrå, medens platformen farves gråsort som tjære-impregnerede planker.

Når malingen på delene er tør, limer vi kulbænken fast til kulgården.

Ønsker vi at forsyne kulgården med kul, sker dette ved hjælp af små kulstykker rørt ud i tynd lim. Eller vi kan bruge små asfaltstykker, der fastlimes på tilsvarende måde.

J. B. Dyrkilde.



Arbejdstegning til en Kulgård



Moderne **URE**
Viggo Christensen
 Kongensgade 64 Esbjerg tlf. 2 08 29

Aktieselskabet
VARDE BANK
 Vestjyllands gamle bank
 Kontortid: 9,30—12,00 og 14,00—16,00
 lørdag 9,30—12,00
 VARDE - TLF. *2 06 00

Skanderborg

Har De el-problemer? – Sa
El-installations- og ingeniørfirmaet

CHR. H. THOMSEN

H. Høyers Eftf.

Adelgade 112, Skanderborg. Tlf. 198
Gerne demonstration i Deres hjem

Spare- og Laanekassen

for

Skanderborg og Omegn

Telf. 37

Jens Mortensen

Tobak – vin – rygeartikler
Vestergade 1 – Skanderborg
Telf. 1008

Jens Bank

Torvet 20, Skanderborg. Tlf. 201
Vor møbel- og tæppebus kommer
overalt

Tæpper – møbler – linoleum –
lædervarer

Møbler og tæpper
i nye omgivelser

Axel Sørensen & Søn

Banegårdsvej 17–19, Skanderborg
Tlf. 192

KØR

med

PEDER NORGES

LILLEBILER

Møllegade 3 – Skanderborg **618**

BONBONIEREN

Chokolade – konfekturer
Adelgade 63 – Skanderborg
Telf. 756

Skanderborg Landbosparekasse

Telf. 154

Ringgaards Konditori

Vestergade 15 – Silkeborg
Tlf. 264 og 2131

Langaa Dampbageri

C. G. Clausen – Telf. 34

DE har ret –
vort brød og kager er det lækrestel

Randers

HULTÉN SKJORTEFABRIK

Leverandør til etaterne
Klostervej 40 – Randers – Tlf. 3725

E. D. Christensens Eftf.

Mogens Hjort Larsen
aut. el-installatør
LI Voldgade 12–14, Randers. Tlf. 2579
– en sikker forbindelse
til alt elektrisk

Købmand EJLERTSEN

Hj. af Mariagervej og Nr. Boulevard
Telefon Randers 586
Kolonial – Kaffe – Konserver
Vine og tobakker

Kiosk LERVANGEN

v/ C. H. PEDERSEN
Lervangen 56, Randers, telf. 6225
Dag- og ugeblade – Skriverekvisitter
Telegrammer til alle lejligheder.

Paul Lai Sørensen

Smede- og maskinværksted
Vand, gas, sanitet, varme, oliefyr
Markedsgade 20 Randers
Tlf. 2781

Ankerstjerne & Eriksen

Bogbinderi
Jens Schriver (ny indehaver)
Kun 1. kl.s arbejde
Storegade 10 – Randers – tlf. 1853

Niels Ebbesens BAR

Storegade 12 – Randers – Tlf. 1744
Her får De maden uden ventetid
til billige priser.

Skive

Udlejning af gravemaskiner

3½ t. transport. kran på lastvogn.
Transp. af gravemask. bulldozere
m. m. indtil 20 t. Indhent tilbud

SKIVE MØBELTRANSPORT

Tlf. 926

CITY-SKO

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

Aalborg

A/S Norvin & Larsen

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

Det danske Gødnings-Kompagni A/S

Aalborg afdeling
Tlf. *2 00 22



Aalborg - tlf. 2 46 26

A. W. Milling ½

Byggematerialer
Østerbro 37 – Aalborg – tlf. 2 00 88

Kaj Jacobsen

aut. EL-installatør
Nørregade 1 – Aalborg – tlf. 2 03 36
Alle installationer udføres

Kolonialforretningen

Poul Paghsg. 16, Aalborg
PER LARSEN
Kolonial Vine Tobakker Konserver
Spec. Kaffe
Telefon Aalborg 2 25 08

HANSEN & SCHNEIDER

aut. el-installatører
Jernbanegade 10 – Aalborg
Tlf. 2 50 88

Jernbanepersonalet anbefales Forbrugsforeningen af 1872

Aalborg

Afdelinger over hele byen.

Ny DSB modelbane

Som det femte i rækken af modelbane-anlæg, som DSB's reklametjeneste har opstillet på jyske banegårde, er der nu åbnet et imponerende anlæg i Horsens banegårdshal.

Leverandørerne af anlægget har haft held til at skabe et virkelig jysk baneanlæg, hvor man kan genkende horsensianske bygninger og landskaber fra horsenslandet. På to ringbaner kører et godstog og et persontog forspændt My-maskiner, og på inderbanen kører der et privatbane-

tog, der trækkes af damploko. Dette tog vil direktør Damgård Andersen have ombyttet med et skinnebustog. Hvorfor nu det?

Ved »bystationen« ser man bl. a. en meget fint udført model af Jørgensens Hotel, Horsens. På privatbanestrækningen kan man genkende både hærvejen og Gudenåen med den gamle stålbro mellem Vestbirk og Gammelstrup.

Det koster som på andre stationers anlæg 25 øre at sætte togene i gang, og over-skudet går til velgørende formål.

tet; dette skal man også lære at finde frem til, men er også meget nemt.

Så fremkalder vi filmen i ganske almindelig fremkalder, den samme som vi bruger til papirbilleder. Billedet begynder meget hurtigt at vise sig. Det virker ret uklart, fordi man ikke har fikseret det endnu.

Hvis man har belyst det rigtigt, ser det ud som om, det er meget sort og overeksponeret, når det kommer frem, men det skal være sådan for, at man har fået alle gradationer i negativet med.

Dernæst skal vi have fikseret billedet, og her er det morsomt at se hvorledes billedet rigtigt kommer frem og bliver transparent i positiv billede.

Fremkaldertiden er den samme som med papir og ligeledes fiksertiden. Det er klogt at give filmen et bad i 20 pct. eddikesyre for at få den klar og fin, inden man hæn-

FOTO hobby

Sort-hvide lysbilleder

Alle I fotoamatører, der normalt tager farvelysbilleder, såkaldte farvediapositiver, har sikkert tænkt på, at det i grunden kunne være morsomt, om man i sin tid, da I tog visse sort-hvide film og fik lavet billeder af disse, havde taget dem i farvediapositiver, så havde man da haft nogle dejlige lysbilleder af disse situationer: Det skal I nu ikke fortvivle over, for om ikke andet så kan I da lave disse negativer om til dejlige sort-hvide lysbilleder, det er både nemt og meget billigt.

Det kræver, at man har et forstørrelsesapparat, en gammel kopiramme og råfilm.

Princippet i fremstillingen af disse lysbilleder er, at man i stedet for at forstørre negativet på fotopapir, bruger film.

Råfilmen der bruges er en ortokromatisk positivfilm, som fås i ruller fra 5 m og opefter. Den er meget billig, og man kan lukke op for den i almindelig mørkekammerbelysning. Den er mælkehvid, og hindsiden vender indad på rullen.

Den gamle kopiramme (6×9) må vi lave lidt om på for at kunne bruge den til formålet.

Vi tager først glasset ud af rammen og laver os et stykke i samme størrelse af en formikaplade. Det er det, som lægges på f. eks. køkkenborde. Denne plade har nemlig samme tykkelse som glasset. I pladen udskæres nu et hul på 23×35 mm.

Altså lidt under en 24×35 mm film. Hullet i pladen skal ligge således, at når man lukker kopiramens todelte bagside op, så ligger hullet halvt inde under denne bagside.

På den todelte bagside sidder i regelen påklisteret noget grønt filt. Oven på dette klæbes noget hvidt papir for at vi bedre kan se, når man skal indstille billedet i forstørrelsesapparatet.

Så lukkes rammen sammen og lægges ind under forstørrelsesapparatet med maskehullet opad. For at man kan lægge denne ramme præcis ind på samme plads igen, er det bedst at lægge den op i hjørnet af klapprammen, som man ellers plejer at bruge til at lægge papir i.

Nu sætter vi vor negativfilm i negativholderen og projekterer negativet ned på kopirammen, så hullet i denne udfyldes med netop det, man vil lave et lysbillede af. Det har netop sin fordel, at man kan tage et udsnit af et negativ, så man kun får det med i lysbilledet, som man ønsker.

Vi indstiller skarpt og stiller blænderen. Det må man lære at finde frem til ligesom med papir. Det er meget nemt.

Vi lægger nu et lille stykke film (den mælkehvide) i vor kopiramme, med hindsiden opad mod hullet i masken. Man må lægge det nøjagtigt ind således, at hullerne i denne film ikke ses gennem masken.

Vi belyser nu med forstørrelsesappara-

Hestekød

Fortrinlig til:

Engelsk bøf, hakke bøf, gullasch, benløse fugle, forløren hare samt til steg – og så er det billigere end andet kød!

Eneste specialforretning i Århus

Carl Christensen – Frederiks Allé 105
Århus – Tlf. 3 59 94

... tag foto i farver

med de supermoderne 24x36 kameraer

Agfa Silette kr. 135,00 - Kodak Retinette kr. 204,00

– eller med lysmålerautomatik

Agfa Optima kr. 327,00 - Kodak Retinette kr. 357,00

– sendes P.O. over hele landet –

Foto Special

Falkonerallé 62 – Vimmelskaftet 47 – København

Aarhus

Alle slags reparationer udføres

Hartvigsen

RADIO TV SERVICE

Fredensgade 29 - Århus
Telf. 2 81 21

E L

HELGE PAULSEN

Aut. El-installatør

Harald Jensens Plads 1 A

Århus - Tlf. 3 04 15



Nyt Autoværksted

Gotfred Petersen - telf. 2 57 35

Montanagade 27 - Århus

Som spec. Mercedes Benz
DKW - Auto-elektrisk

Har De brug for en —

ELEKTRIKER

A/S EIFA

Jægergårdsgade 38 - Århus
Telf. 2 67 66



Hasle Møbelmontering

Alt i nye møbler og tæpper,
tilbud på ombetrækning

Mindhøjvej 9 - Tlf. Århus 5 76 54

Se udstillingen Sjællandsgade 52, Århus

JOHAN OVE JENSEN

Marselisborgallé 12, Århus

Alt i moderne hårpleje
for herrer og drenge.

Barbering - klipning - fønbløgning

MASKINARBEJDE

Dreje- og høvlearbejde, fræsearbejde,
stansarbejde, plade- og beholderarb.,
maskinflammeskæring, autogen- og
el-svejsning. - Seriearbejde.
Skibs- og motorreparation.

Genfoss

Hjortholmsvej, Nordhavnen, Århus
Telefon 3 21 55

Aarhus opland



EGON HANSEN

statseksam. ejendomsmægler
St. St. Blichersvej 87 - Åbyhøj
Giro: 1095 61
Telf.: 5 79 57 - 5 75 55 (061)



Normand's køreskole

Hillman - Sunbird 62
Søren Frichsvej 81 - Åbyhøj
Telf. 5 53 48 (efter kl. 16)

Al budkørsel

Store lukkede varevogne
Autoudlejning uden fører
Billige aftenture
Mogens & Walther Pedersen
Frodesvej 26, Åbyhøj - Tlf. 5 52 74

AABYHØJ TAXA

Holdeplads: Torvet
anbefales
Ring 5 79 41
når De har brug for Taxa
På gensyn - Egon Ernst

Skovgårdsparkens Kiosk

Edithsvej 62 - Åbyhøj - Tlf. 6 06 95
Håndkøbsudsalg fra Åbyhøj apotek
Sv. E. Andersen

Haver og gravsteder

anlægges og vedligeholdes

Børge Holm

anlægsgartner
Silkeborgvej 203 - Åbyhøj
Telf. 5 84 34

Rekreationshjem

i rolige og smukke omgivelser,
for kortere eller længere tid.

Nancy Madsen, sygeplejerske
Skolevangsallé 23, Risskov
tlf. 7 72 92

VIBY KOKS

Tunge koks, velegnet til kakkelovn og
centralfyr. Bestil hos Deres brænd-
selshandler eller direkte fra
Viby Gasværk - Tlf. Viby 4 13 33

Viby Fyll.

VIBY BLOMSTER



Kongevej 20
Telf. Århus 4 39 08

Buketter
Kranse
Dekorationer
leveres overalt

M. Jeppesens kem. fabrik

Øster Allé 2, Viby J. - Tlf. 4 02 75
Bonevoks - poler- og rengørings-
midler
Leverandør til DSB

TRANBJERG JYLL.

INGENIØR *Svend E. JENSEN*
AUTORISERET EL-INSTALLATØR

Telf. 68 (061 - 8 11 11)
Alle EL-installationer udføres

Ikast

ind til
ESSO
midt i byen
god og hurtig service
Ikast - Telf. 5 11 08 - K. Jepsen

Ikast sogns Spare- og Laanekasse

KNUD KNUDSEN A/S

Aut. elektroinstallatør
Udfører arbejder for DSB
Vestergade - Telf. 5 11 26

Magnus Petersen

Bredgade 9 - Ikast - Tlf. 5 10 52
Isenkram, udstyr, glas og porcelæn

Henry Petersen

Jernbanegade 1 - Ikast - Tlf. 5 11 42
Kolonial - vine - delikatesser

„FOTO-BØRSEN“

Elmegade 15 - Hammerum
Telf. 100
Byens gavebod

Taulov Brugsforening

Taulov - Telefon 16

ger den til tørre efter en ½ times skylning.

Ganske sjovt, ikke sandt. God fornøjelse! Næste gang: Farvefremkaldelse.

Knud Sidal.

Mørkekammer-teknik

Vi fortsætter med nogle tips til positivmørkekammeret ang. forarbejdningsfejl, deres årsager og hvordan man undgår dem ved fremkaldelsen.

Sværtningen i billedet er marmorret.

1. årsag: For lys mørkekammerbelysning, så papiret har fået falsk lys gennem den åbent liggende, røde pergamynpose.

2. årsag: Den hjemmelavede fremkalder er ikke blandet tilstrækkeligt.

Forebyggelse: Fremkalderen kan kun arbejde tilfredsstillende, når dens enkelte bestanddele er blandet godt og blandingen er en ensartet helhed.

3. årsag: Billedet er overbelyst og ikke bevæget i fremkalderen.

Forebyggelse: Et billede skal belyses således, at det i løbet af 60 sekunder (ved kontaktkopier) eller 90 sekunder (ved størrelsespapirer) har fået den rigtige sværtning.

4. årsag: Billedet er overbelyst og behandlet i en stærkt udnyttet fremkalder.

Forebyggelse: Anvend frisk resp. brugbar fremkalder.

Billedet ruller sig sammen i fremkalderen.

1. årsag: Fremkalderen er for varm.

Forebyggelse: Fremkaldertemperaturen kan ligge mellem 17 og 23°C uden skadelig virkning.

2. årsag: Fremkalderen er for stærkt alkalisk.

Forebyggelse: Kontroller fremkalderen med den originale recept, og gå i givet fald over til en bedre fremkalder. Ved konfektionerede fremkaldere bortfalder en fejl som denne.

3. årsag: Fremkaldelsen har været for længe, hvorved årsag 1 eller 2 har spillet med ind.

Forebyggelse: Overhold de nævnte fremkaldetider.

To overfor hianden liggende sider af billedet viser lysere striber, der løber parallelt med kanten.

Årsag: Billedet rullede sig lidt straks efter det var kommet i fremkalderen, og kanten ragede op over fremkaldervæsken. Samtidig undlod man at bevæge billedet tilstrækkeligt, så fremkalderen ikke blev fornyet disse steder, som derfor blev holdt tilbage i sværtning.

Mørke uregelmæssige skjolder i billedet.

Årsag: Fremkalderen har været kold, og billedet er med bagsiden lagt på håndfladen. Håndfladen og fingrene har varmet fremkalderen op og således aktiviseret den på disse steder af billedet.

Forebyggelse: Sørg for den rigtige fremkaldertemperatur (17 til 23°C). Beskyt billedet mod den højere legemstemperatur, brug fremkalderpincet.

Små lyse pletter, runde og ovale.

Årsag: Fremkalderen skummer. Billedet, med hindsiden nedad, er ikke bevæget tilstrækkeligt. Fugtemiddel som tilsætning til fremkalderen frarådes. Ganske vist får det fremkalderen til at løbe hurtigere af billedet og sparer således den kostbare væske, men den danner et stærkt generende skum.

Forebyggelse: Ny fremkalder, ikke bruge fugtemiddel.

Afhjælpning: Dannes der skum i en større mængde fremkalder, tilsættes der 1 dråbe Agfa antiskum pr. 10 liter fremkalder og røres grundigt rundt (ikke aktuelt for tank- eller skålfremkaldelse, - kun ved maskinfremkaldelse og kraftig omrøring).

(Fortsættes).

sal og i administrationsbygningens hal, Neubaugürtel 1, Wien XV.

Deltagerberettigede er alle, som er beskæftiget ved jernbanerne og som er medlem af sin landsorganisation, der er tilsluttet F.I.S.A.I.C. (Federation Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles des Cheminots). I Danmark: Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund.

Der skelnes mellem 3 kategorier:

A: Mærker, som er fremkommet før og med året 1900.

B: Mærker, som er fremkommet efter 1900.

C: Samlinger, hvis helhed ikke kan opdeles efter perioder.

De udstillede objekter vil blive inddelt i følgende klasser:

1: Katalogmæssige samlinger fra Østrig.

2: Alle øvrige lande.

3: Alle motiv- og specialsamlinger.

4: Specielle jernbane- og jernbanemotivsamlinger.

Anbringelse af det udstillede vil ske i rammer med glas 70×160 cm, som hver kan indeholde 12 blade à 25×35 cm.

Samlingerne vil blive bedømt af en komité på 4 medlemmer fra: Frankrig, Schweiz, Tyskland og Østrig.

Anmeldelsesfristen er 1. september 1962.

Nøjagtige regler og anmeldelsesblanketter kan fås hos D.J.I.F.'s Filatelistklubs sekretær: Johs. Christoffersen, Rosenvangs Allé 20, Århus C.

Personalia

Nyborg

O.trafikkontrollør A. K. E. Laursen, Randers, er forfremmet til stationsforstander i Nyborg, hvor stfst. A. Rasmussen har søgt afsked på grund af alder (68 år).

Snekkersten

Trafikkontrollør S. A. Jensen, Randers,

Forenings-nyt

International frimærkeudstilling

De østrigste jernbanefolks kulturafdeling indbyder vore frimærkesamlere til at deltage i den 2. internationale frimærkeudstilling under F.I.S.A.I.C.'s protektion.

Udstillingen finder sted fra 9.-12. november 1962 i Wiens Vestbanegårds fest-

Møbler

i

4 etager

MØBELGAARDEN

v/ M. Schmidt

HUSK! Sønderbro 12, ind i gården, det betaler sig

10 % kontant rabat

Sønderbro 12 - Haderslev

Telf. 2 41 62

CAFETERIA - FRISK SMØRREBRØD

lige til kl. 22. De drejer blot 2 31 41

- SMURT SPECIELT FOR DEM

- og fordi vi fremstiller hver enkelt ordre særskilt, kan vi opfylde alle Deres ønsker om indbydende smørrebrød - til en hyggelig aften, til festen eller til de uventede gæster. De risikerer aldrig at få "lager-smørrebrød", men De er sikker på helt friske varer hver gang.

Flamenco - express

Hj. af Banegaardsgade og Frederiksalé

Aarhus

Ny Modeforretning

med alt i KJOLER
bluser og nederdele

Ruth Allen

Banegårdsgade 1 - Århus - tlf. 2 16 83

HAKA VASKEMASKINER FRA KR. 590.-

Vaskemaskinehuset

Studsgade 12-14 - Århus
TLF. (061) 3 07 09

NIMBUS BUDENE

Stort som småt -
Biler, motorcykler, vogne
indtil 2½ tons.
Samsøgade 4 - Århus - Tlf. 2 33 88

A/S COORDINA

Budcentralen SPAR ES

Kroghsgade 8, Århus, tlf. 2 83 34
Samvittighedsfuld og reel behandling
Eigil Sørensen

Aarhus Bedemands- og Begravelsesforretning

H. J. Madsen
Ring til 2 28 66
(også søn- og helligdage form.)
Jærgårdsgade 17-19, Århus

Korset Specialisten

Dagmar Schultz Petersen

KAWO korsetter

Ryesgade 28 - Telf. Århus 2 40 28

Betro os Deres møbler

Gamle møbler bliver som nye.
Vi har de rigtige mølægte møbelstoffer
og ommonterer også med Deres eget stof
- Prisen bliver vi nemt enige om.
AUG. THOMASSEN
Knudriisgade 28, Århus. Tlf. 3 11 85

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

MAL SELV!

- men lad mig gøre det om!
Alt malearbejde udføres fagmæssigt,
solidt til rimelige priser
Mm. K. Roesen, Ydre Ringgade 110,
Århus - Telf. 2 70 23 og 6 20 40

HUSK



når det gælder
første klasses rensning
Århus C, Stadion Allé 20
tlf. 3 02 02

Spar 25 % - kør Mini Taxi
Ta' ud i landet og nyd naturen
la' BYENS BILER gi' tilbud på turen

MINI TAXI Byens biler

Århus - Telf. 4 50 00



v. statsexam. ejendomsmægler
P. ROEST-NIELSEN
Viborgvej 117, Århus - Tlf. 5 57 57

Niveller, instrumenter og tilbehør
Stokke - Stadier og båndmål af stål
eller lærred - Bedste kvaliteter

D. A. Paludan
Clemensbro - Aarhus - Tlf. 2 09 44

I. P. Lunds Eftf. A/S

Gørtler - Metalstøber
Metalvarefabrik
Armaturfabrik
Klostergade 18 . Aarhus
Telefon 2 00 48

Man køber altid med fordel -
Dame-, herre- og børnefodtøj i

Skotøjsforretningen FREMtiden

E. Schjødt Rasmussen
Nørre Alle 41, Århus
Telf. 2 00 14

Århus EL-Service

Nordborggade 30, Århus
Aut. elektro-installatør
Tlf. 4 41 60

GULDHORNET

1. kl.s restaurant
Banegårdsplads 10, Århus
Telefon 2 02 62

KARL PETERSEN & V. CHRISTENSEN

Aut. gas- og vandmestre
Blikkenslageri
Mørstrandsgade 7, Århus
Telefon 2 85 50 og 6 47 59

Osv. S. Thomsen

Murermester
Solhøjvej 21, Hasle, Århus
Alt vedr. murerarbejde,
såvel nyt som reparationer,
udføres
Tlf. Århus 5 86 25

Jernbanepersonalet anbefales

Mejlgades Isenkram

v/ A. Rasmussen
Mejlgade 71 - Århus
Tlf. 3 11 25

Århus Brugsforening

Kontor: Åbogade 32
Tlf. 6 75 44
Afdelinger overalt i byen

Vang's Budcentral

og vognmandsforretning
v. H. Nielsen, Vilh. Becksvej 65
Al kørsel og flytning udføres
Tlf. Århus 4 58 23

Havemøbler

direkte fra fabrik
stole m. plasticsnor, borde, runde og
firkantede med teak
Aarhus ny Jernvarefabrik
Aage Bergsvej 15, Risskov
Tlf. 7 85 33, tr. hele søndagen

er forfremmet til stationsforstander i Snekersten, hvor stfst. E. A. Sørensen er død (69 år).

Knabstrup

Stationsmester J. K. V. Jensen, Fodby, er efter ansøgning flyttet til Knabstrup station.

Vrangstrup

Trafikassistent E. V. B. R. Jensen, Fjenneslev, er forfremmet til stationsmester i Vrangstrup, hvor stmst. J. A. Skott efter ansøgning er flyttet til Kølkeær.

Lerbjerg

Trafikekspedient O. Jørgensen, Stenstrup, er forfremmet til stationsmester i Lerbjerg, hvor stmst. K. E. Nielsen efter ansøgning er flyttet til Borris.

Bred

Stationsmester J. P. Lorentzen, Vollerup, (stationen nedlagt) er flyttet til Bred station, hvor stmst. C. M. J. Juul har søgt afsked på grund af svagelighed (63 år).

Glamsbjerg

Trafikekspedient H. A. F. Jonge er forfremmet til stationsmester ved Glamsbjerg station.

Fodby

Stationsmester T. V. Pedersen, Lamdrup, (stationen nedlagt) er flyttet til Fodby, hvor stmst. J. K. V. Jensen efter ansøgning er flyttet til Knabstrup.

Dødsfald

Lokofører J. C. M. Hoier, fh mdt Gb, 87 år.

Portør Hans Pedersen, fh Skodsborg, 86 år.

Togfører J. P. J. Jensen, fh Kh, 84 år.

Lokofører S. L. H. Jacobsen, fh mdt Gb, 80 år.

Esbjerg og Omegns Sparekasse

Kongensgade 58 - Esbjerg

Finlandsgades Autolakering

— alt indenfor auto- og ovnlakering

Harry E. Petersen

Finlandsgade 21

Aarhus - telefon 6 28 30

Knallert- og Cykleforretning

Anbefaler sig til gamle og nye kunder

Reserve dele og tilbehør

Eget moderne værksted

OVERGAARDS EFTF. - A. Skovmand

Randersvej 37 - Århus - tlf. 6 71 44

Lokofører J. C. Steffensen, fh mdt Gb, 76 år.

Stationsforst. J. P. Rasmussen, Eskilstrup 1944-47 og Rødekro 1947-56, 74 år.

Lokoinstruktør C. P. Christensen, fh Struer, 71 år.

Stationsmester J. L. Hermansen, Stenløse 1949-58, 69 år.

Pakhusformand H. J. Pedersen, fh Nørrebro, 68 år.

Stationsbetjent E. V. Jørgensen, fh Korsør, 67 år.

Trafikkontrollør E. F. Gade, fh Vanløse, 67 år.

Togfører N. D. Nielsen, fh Kh, 65 år.

Togbetjent K. Simonsen, fh Esbjerg, 64 år.

Trafikkontrollør N. K. Larsen, l. banekt, 63 år.

BOG-anmeldelser

Nye Tranebøger

I de 50 år, der er gået, siden Herman Bang i 1912 døde på en togrejse fra Chicago til Californien, er uroen om hans navn stilnet af, til gengæld står hans værker sikrere end nogensinde. Gyldendal fejrer mindeåret med en række optryk i Tranebøgerne, det første af dem »Tine«, den bevægende lille roman, der handler om en ung kvindes kærlighedstragedie med krigen 1864 som baggrund.

En anden juni-Trane er Knuth Beckers »Det daglige Brød«, en roman, som alle forældre burde læse for dens præcise og ærlige skildring af en fantasifuld og kontakthungrende drengs kærlighedsløse opvækst blandt uforstående voksne.

Præcis og sand er også juni-Trane nr. 3, Heinrich Gerlachs beretning »Dødsdømt Armé om 270.000 tyskeres sidste oplevelser i helvedet ved Stalingrad vinteren 1942-43. Forfatteren var en af 5.000, der efter fangenskab i Sibirien, slap levende fra katastrofen.

Den sidste Tranebog i juni er Richard Hughes' »Barameteret falder«, der handler om det 9.000 tons store motorskib »Archi-medes af Bristoles kamp med en orkan i tropehavet syd for Cuba. Ingen af de ombordværende er 100 pct.s helte i den

kamp, ingen af dem helstøbte skurke. Digteren viser, hvor hårfin den streg er, som skiller helten fra ynkværdigheden - en streg, som en almindelig mand kan spadserere frem og tilbage over mange gange i løbet af det døgn, orkanen varer.

Pris kr. 3,75 - dobbeltbind kr. 5,75.

Reiseführer Deutsche Demokratische Republik. 360 sider, ill., ca. kr. 25,00. VEB Edition, Leipzig.

Det er ganske pudsigt for første gang at sidde med en rejsefører for Østtyskland i sin hånd. Landet betragtes jo i almindelighed som lukket, og det er det også tildels, for man kan ikke sådan uden videre gøre, som man vil.

Men ikke desto mindre er der nu åbnet for muligheden at feriere i landet, og vi kan pludselig se Harz'en igen fra toppen og Brocken o. s. v. En dejlig tanke - også selvom rejseføreren er fyldt af propaganda.

World Railways. 434 sider, ill., ca. kr. 110. Sampson Low, Potter Row, Great Missenden, Britain.

Dette er syvende årgang af det store værk om alverdens jernbaner, tidligere omtalt her i »Jernbane-Bladet«.

Bogen giver detalier om jernbaner i alle lande, banernes navne og adresser, længde, materiel o. s. v., i det store og hele oplysninger, som vi f. eks. finder dem i DSB's årsberetning. Og dertil en hel serie pragtfulde billeder fra hele verden.

The Great Third Rail. 150 s. ill. CERA, Box 503, Chicago 90. Ca. kr. 65,00.

En pragtfuld bog med masser af illustrationer i sort-hvidt og enkelte i farver om en del af USA's mange lokal-baner, de såkaldte Interurbans.

Bogen fortæller om banerne i og omkring Chicago, og mest fremtrædende er de mange illustrationer, der ligefrem overfylder bogen. Et interessant værk om en interessant epoke, der snart helt forsvinder.

War Games. 158 sider, ill., ca. kr. 20,00. Hutchinson and Company, London EC 4.

Her er en bog om en åregammel leg - og desværre også en sørgelig alvorlig leg: Krig. Bogen tænker på legen med tinsoldater med rod i virkelighedens felttog.

Ejendommeligt nok er legen uhyre populær, velsagtens fordi den taler i så stor grad til fantasien, og sikkert også fordi den - udover krigslegen - giver udøverne lejlighed til at bygge modellandskaber til soldaterne.

Bogen er velskrevet og uden nogen form for blasfemi, hvilket ellers er vanskeligt nok, emnet taget i betragtning. Og den er skrevet af en ekspert.

Musikgeschichte in Bildern: Ägypten. 188 sider, ill. Ca. kr. 30,00. Deutsche Verlag für Musik, Leipzig C 1.

Musikkens historie beskrevet i billeder taget fra netop den tid, hvor billeder blev til, er ingen dårlig ide.

Dette bind i serien giver en lang række pragtfulde illustrationer i sort/hvid og i farver af gammel ægyptisk kunst, og alle billederne har selvfølgelig noget med musik at gøre. Bogen vil tiltale såvel den, der er interesseret i musikkens historie som den, der kan lide at studere det gamle ægypten. Måske skulle bogens format lige nævnes: ca. 25×35 cm. Det giver en ide om illustrationerne.

jas.



Næstsidste nyt!

Da Frederiksberg stations drejeskive blev stjålet

Jo, jo, manden, der solgte telefonpæle »på fod« til godtroende landmænd kender vi såre godt – det var *Peter Olden*, der blev udødeliggjort i »Blæksprutten«, men han havde en efterfølger, som det på et givet tidspunkt lykkedes at bluffe veltjente statsbanemænd –!

Han hed *Ruddi*.

Han gik en dag ind på et kontor på Hovedbanegården, hvor han ligesom i tanker tog en meget fin kasket med rødt bånd og vingehjul i guld. Så lejede han en vognmand med lastbil og kørte ud på Frederiksberg Jernbanestation, hvor *Ruddi*, der nu havde taget den fine kasket på, gik hen til nogle håndværkere, der var ved at hugge den store jerndrejeskive op. Den havde ligget der siden Frederiksberg havde været en station på Vestbanen – til Korsør, altså.

Med myndig røst sagde *Ruddi*:

– Vi kommer fra Generaldirektoratet. Vil De hjælpe os med at læsse jernet på. De skal til Centralværkstederne. Formanden gav ordren videre, og snart rullede den intetanende vognmand med den fine statsbanefunktionær ved sin side ud til et jernfirma, hvor læsset blev solgt for en pæn sum.

– Vi skal tilbage igen, sagde *Ruddi*, der nu var blevet dristig og endnu en gang fik man et læs – kun drejeskivens træværk lå tilbage. Til stor forbløffelse for statsbaningeniøren, som kom for at inspicere arbejdet dagen efter...

Ruddi levede højt nogle måneder, så blev han taget af kriminalpolitiet på Frederiksberg, og dommer *Heide Jørgensen* takserede drejeskive-eventyret til tre år.

Men hele København morede sig.

(Politiken).

Sådant sker jo

– Som I dog skriger, børn – man skulle ikke tro, der var bund i jer!!

– Jamen, det er der – men Peters er bare somme tider lidt utæt!

Den onde cirkel

– Hvorfor er kodet nu steget igen – bønderne får jo stadig mindre for dyrene!?

– Jamen – – der er lagt på øllet!!

Ovationer

Men hvor de dog spillede og hvor der blev klappet! – Men så var der en, der råbte kakao – og så spillede de igen!!

Diskretion

– Nå, chauffør – hvor meget skylder jeg så?

– Jah, det ved jeg jo ikke og skal heller ikke blande mig i det – – når jeg bare får de 4 kroner for turen her!

Hva' behar!?

– Joh – min mand han er god nok – efter at han har rendt hornene af sig!

– Hornene? – – Hvor har han fået dem fra?

Hos jernbanelægen

– Ah doktor, jeg er så syg, så jeg godt kunne tage livet af mig selv.

– Nå, nå, overlad De bare det til mig!

I kupeen

– Det var dog en vældig lang tunnel, vi passerer.

– Ja, men vi sidder også i den sidste vogn.

Total ungarl

Den eneste forbindelse jeg har med kvinder, er når jeg ringer til frk. klokken.

På jernbanerestaurationsen

– Hør frøken, kaffen er fuld af grums.

– Kender jeg ikke noget til, jeg er servitrice og ikke spåkone.

Ingen kemikalier, — ærlig krigsførelse

Da Sergenten havde fundet adskillige bajonetter anløbne og delvis rustne, tog han deraf anledning til at instruere hele kompagniet om, at bajonetter hørte under de såkaldte blanke våben, og at enhver form for kemisk krigsførelse – herunder infektion fra rust o.l. – var forbudt – ifølge Haag-konventionen.

Mellem frænder

– Hende – jo tak – hun har en fortid!

– Det forslår ikke – der er nok mindst en halv snes!

Og så var der

Drengen, som gav sig til at skribe, fordi skibet begyndte at synke – – opad.

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

Deres Bank —

ESBJERG BANK

AKTIESELSKAB

— den lokale bank



Det er ikke alle, der ved

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

flere jyske stationer billigst og hurtigst over

TROLDHEDEBANEN

Esbjerg

AUSTIN

De Forenede Automobilfabriker A/S
Nyhavnsgade Esbjerg tfl. *2 52 00

R. SCHULIK

Slagterforretning
Nørrebrogade 46 . Esbjerg
Telefon 2 02 14

Der er altid noget nyt i Det nye BOLIGHUS

Storegade 148 . Esbjerg . Tlf. 2 50 17

Nyt autoværksted

Erik Sørensen
Reparation af alle mærker
Borgergade 15, Esbjerg



P. Skramsgd. 23. Tlf. 5068. Esbjerg

RADIO-HANSEN

Radio og fjernsyn. - Gode betalingsvilkår
Hurtig og effektiv service
Storegade 77 - Esbjerg
Tlf. 5683

VESTJYDSK AUTO-OPRETNING

Storegade 8 A - Esbjerg
Tlf. 3456

Esbjerg Eksportmarked

JENS SELVEJER

Gardiner i stort udvalg

Vi tager mål, syer og hænger op
Strandbygade 29, Esbjerg, tlf. 7410

Kolding

M. Nielsen & Søn

(A. Robstad)
Gravmonumenter - Stenhuggeri
Jernbanegade 50 - Kolding - tlf. 762

VAGN JACOBSEN

Autoværksted - Servicestation
Aut. VOLVO forhandler
Vejlevej 114 - Kolding
Tlf. *2157

Send vognen til -

CALTEX SERVICE

Sdr. Havnegade 2, Kolding. Tlf. 17
1. kl.s behandling.
Quick-Service.

Aktieselskabet

Kolding Trælsthhandel

Telf. Kolding *101

Bramminge

LANDBOSPAREKASSEN for Ribe og Omegn

Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

FICH RASMUSSEN

Glarmesterforretning
Nørregade 8 . Bramminge
Telefon 7 30 49

Bramminge Boghandel

Bent Schack
Storegade 13 . Bramminge
Telefon 7 30 61

AAGE C. PAHUUS

Aut. SMC forhandler
Ribevej 2 - Bramminge
Tlf. 107 - 307
Ribe - Telf. 347



Vestergade 9 Åbenrå
Tlf. 2 34 52

Ribe

Aktieselskabet
RIBE MASKINFABRIK
Leverandør til DSB
Telf. Ribe 970

Jernbanepersonalet anbefales

WEIS STUE

Olga Henriksen
Torvet, Ribe, tfl. 700

Landbosparekassen for Ribe og Omegn

Torvet - i byens centrum
Telf. Ribe 40 og 524

Asbjerg Lauridsen & Søn

Glarmester
Nederdammen 31, Ribe, tlf. 317
Rullegardiner - Persienser
Blyvinduer - Billeder indrammes

Tønder



SYMASKINER

JENS PEDERSEN
Vestergade 68 . Tønder . Tlf. 2 16 07

Tønder Andels-Slagteri

Udsalget Vestergade 72, Tønder
Telefon 2 17 30

SVEND KIRCHHEINER

Højspændingsinstallatør
Vestergade 7 . Tønder
Telefon (047) * 2 20 45

Blenners Dampvaskeri

Skibbrogade 2 Tønder
Tlf. 2 27 68

J. WUTH

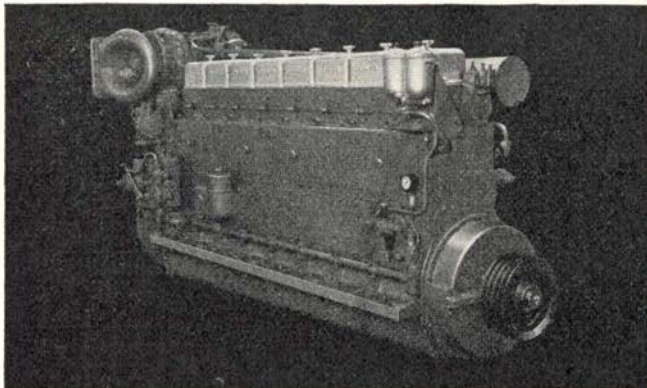
Slagterforretning

Tjæreborg . Telefon 47



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark:

PROTECHNICO $\frac{1}{2}$

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