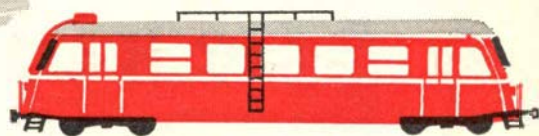
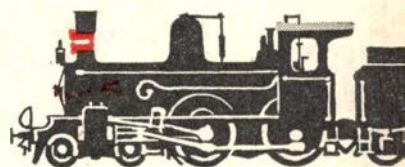


JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



- er Deres vogn

Firestone

sikker...?



Se efter dette kvalitetsmærke på Deres dæk

Kvalitet er alfa og omega i fremstillingen af hvert eneste FIRESTONE dæk. De fineste råmaterialer, omfattende forsøg, 60 års erfaringer, moderne udstyr, erfarne teknikere og omhyggelig kontrol – alt dette er indbygget i FIRESTONE dæk for at give Dem den højeste kvalitet. Se efter FIRESTONE's kvalitetsmærke, når De køber dæk. Det er Deres garanti for sikkerhed, styrke og økonomi. Tal med Deres FIRESTONE-forhandler i dag.

**FIRESTONE
KVALITETSDÆK
OVER HELE
VERDEN...**



NYHED

Ståldæk (Steelcord W2)

19. ÅRGANG NR. 9 SEPTEMBER 1962

Også **DANSKE**
 landevejsprøver
BEVISER, at



De kan spare meget brændstof, hvis De forsyner Deres vogn med Michelin »X« dæk

Som De sikkert ved, har man i udlandet foretaget mange officielt kontrollerede prøver med Michelin »X« dæk. Lignende prøver har fornylig fundet sted i Danmark, og også her viste det sig med al ønskelig tydelighed, at

montering af Michelin »X« dæk på en personvogn, varevogn, lastvogn eller bus indbringer ejeren en stor brændstofbesparelse.

Se procenterne i nedenstående tabel:

Vognmærke og type	Dato for prøven	Dæk-dimensioner	Brændstofbesparelse	Vognens bruger eller kontrollant
Ford Taunus 17 M	10. 4.62	590-13	9,8 pct.	Poul Thomsen & Sønner, Eva 40 45 Børge Christensen
Bedford J4 L	27. 4.62	750-20	8,8 pct.	FDM – KDAK
Bedford J4 A2	14. 2.62	750-20	13,4 pct.	Anders Nielsen & Co, Kbh. C. 8335
m. sættevogn		900-20		Helge Larsen, DDK K. Dyrnits, Kosangas
Commer CDY 741	24. 3.62	900-20	5,7 pct.	Gunnar Henriksen, Hedehusene tlf. 800
Volvo L 48508	7. 4.62	1000-20	16,5 pct.	Birket Autotransport, tlf. Birket 21
Scania Vabis L 7554	6. 5.62.	1000-20	6,4 pct.	Borup Autotransport I/S, tlf. Borup 106 og 156
Volvo bus 65508 K	18.10.61	1100-20	7,0 pct.	FDM – KDAK

Den brændstofbesparelse, dækket vil indbringe også Dem, er resultatet af Michelin »X« specielle konstruktion. Denne giver mindre modstand ved bøjningerne og afskaffer friktionerne mellem slidbanen og vejbanen. **Derved formindsker Michelin »X« dæk energitabet** – og nedsætter forbruget af brændstof.

Prøverne gennemførtes efter det traditionelle Michelin princip: To praktisk taget identiske vogne sættes op mod hinanden; vogn A forsynes med Michelin »X« dæk, vogn B med lærredsdæk af samme dimension og bæreevne; brændstoftankene fyldes op, og vognene gennemkører ruten med 100 meters afstand, brændstof-forbruget kontrolleres, hvorefter vognene tilbagelægger ruten på ny, i samme rækkefølge, med dækkene ombyttet fra vogn A til vogn B og omvendt, brændstofforbruget kontrolleres, og besparelsen udregnes i procent.

Ønsker De at se selve DOKUMENTERNE, DER BEVISER, eller at få yderligere oplysninger, ring da til (Fulda) 71 56 11, MICHELIN GUMMI COMPAGNI A/S, København, Vanløse, og forlang salgsafdelingen.



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^{te} - 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«

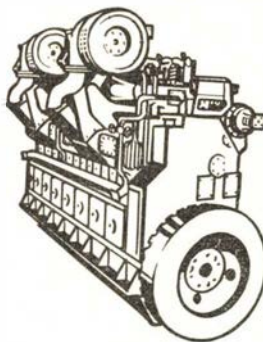
September 1962

Dette nr. indeholder:

Norges Jernbanemuseum	side 247
Månedens emner	» 248
Horsens Vestbaner	» 250
Dansk Jernbane Klub	» 252
Storstrømsbroen 25 år	» 255
Langelandsbanen	» 257
Jubilæumsfestlighederne	
Århus—Randers	» 258
Til og fra læserne	» 261
August dagbogen	» 262
Privatbane nyt	» 263
Model Jernbane	» 265
Foto hobby	» 267
Personalía	» 269
Boganmeldelser	» 271
Hunden på	» 272

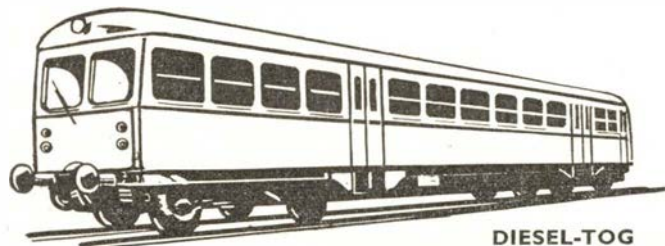


MaK



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

Til konfirmationerne

anbefales kioskerens store udvalg i
telegrammer fra de førende kunstforlag

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark



skurvogne

- huse på hjul
- til alle formål



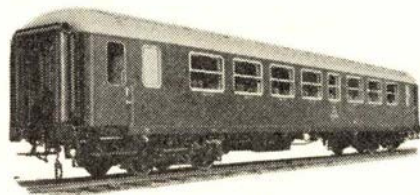
SOLUS 4-hjulede skurvogne leveres i standardudførelse for 5-12 mands „besætning“ — med eller uden redskabsrum eller formandskontor.

Faas desuden som beboelses- og værkstedsvogn eller kontor — indrettet for ingeniører og arkitekter.

Alle skurvogne er forsynet med garderobeskabe med laager og indiv. hylde, borde og taburetter samt gasbord, haandvask m. m.

H. SØNDERBY & CO

Maskinfabrik, TARM
Telf. ★333



VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

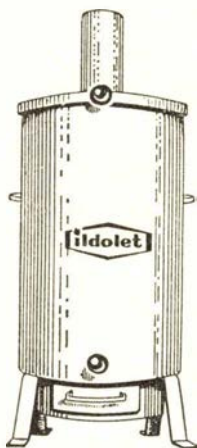
RANDERS

GRUNDLAGT 1861

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 røgaftræk med gnistfanger samt rysteriste og askeskuffe.

ILDOLET er let at antænde, brugsanvisning følger med hver brænder.

Kræver ingen pasning.

Minimal røgudvikling.

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

ILDOLET er solgt til talrige offentlige institutioner, sygehuse, læger, banker og private m. fl.

ILDOLET føres som lagervare i nedennævnte 3 størrelser, men fremstilles i øvrigt i enhver størrelse 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.

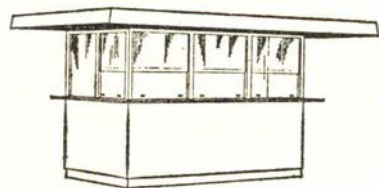
Fabrikation og salg

Fa. Willy Schmidt

Askov pr. Vejen - tlf. 727

TÆNKER DE PAA

PØLSEVOGN



skulle De faa et særdeles konkurrencedygtigt tilbud fra os.

Vi har specialiceret os i en helt ny og elegant model i mange farver, der ikke kræver nogen form for udvendig vedligeholdelse.

Leveres baade stationær samt m/u motor og endvidere med koblingsaggregat - køleskab - lysreklame m. m.

Kan specialbygges til andre formaal.

Faa nærmere oplysninger og uforbunden tilbud.

SÆDDING MASKINSNEDKERI

Tlf. 051 — 2 47 85.

Esbjerg

Norges Jernbanemuseum

FORDELE OG MANGLER

Såvel for aktive jernbanefolk som for jernbaneinteresserede »civile« vil et besøg på et jernbanemuseum altid være af særlig interesse, ikke mindst i disse år, hvor vi med længsel venter på virkeliggørelsen af drømmen og planerne om et dansk jernbanemuseum.

Norges nuværende jernbanemuseum blev bygget og indviet allerede i 1939 og er beliggende lidt udenfor Hamar. Museet fremtræder som en vellykket blanding af ordinært museum og frilandsmuseum, idet der foruden selve den velindrettede museumsbygning med tilhørende loko- og vognhal er anlagt et par hundrede meter spor langs hvilket der er opstillet 3-4 gamle træ-stationsbygninger med signaler o.s.v., der på en glimrende måde illustrerer tiders jernbanedrift. Sidste nye i denne forbindelse er et ca. 4-500 m langt spor med 750 mm sporvidde, fra hovedbygningen til områdets fjerneste hjørne, hvorpå »Tertit-toget« kører.

For nye læsere skal det lige nævnes, at »Tertitten« var en 57 km lang offentlig jernbane, der gik fra Sorumsand til Skulerud, indtil den i 1959 blev nedlagt.

I dag står lidt af materiellet fra denne mini-jernbane opstillet på dette spor, hvis ene endepunkt er umiddelbart ved hovedindgangen og ved hvis anden ende en af smalsporsbanens gamle stationer er placeret. Et af de to loko og de 3 personvogne, man råder over, kører ovenikøbet frem og tilbage om søndagen, og omend loket i dag er oliefyret, så er det dog med damp det kører!

I selve hovedbygningen er i 2 etager udstillet genstande visende alle områder af jernbanedriftens udvikling fra åbningen af Norges første jernbane i 1854 til i dag. Det er en nydelig og letoverskuelig udstilling, der her er arrangeret, ikke så omfattende og rig på gamle klenodier, som vi må antage og håbe, at det danske jernbanemuseum vil kunne præstere.

I en ca. 175 m lang træbygning er på 2 spor, langs ydersiderne opstillet forskelligt normal og smalsporet (1067 mm) materiel fra norske stats- og privatbaner. Mest kendt er vel nok loket »Caroline« fra 1862, der endnu er køreklart og kørte ved 100 års udstillingen i 1954, tilkøbt 3 gamle vogne af tilsvarende alder. Foruden dette loko finder man bl. a. et lille OBO saddeltankloko fra 1870'erne anvendt til rangering indtil for ganske få år siden. Af vogne findes bl. a. 1 kongevogn og 1 ambulancevogn. Samlingen af normalsporet materiel afsluttes med en »Dovregubbe«, Norske statsbaners største damploko, der trods en alder af næppe 25 år, forsmædeligt allerede er anbragt her, grundet visse uheldige konstruktionsforhold.

Af smalsporet materiel skal især nævnes loko »Alf« fra Rørås-banen, 1 BO tenderloko fra 70'erne samt en fin 2 BO maskine i amerikansk præriestil. Foruden disse findes enkelte vogne, 1 benzinvogn fra 1928 samt andre ting, bl. a. forskellige dræsiner og lignende.

Efter et besøg på dette museum må man vel spørge sig selv, hvad man syntes om det og hvad man kunne tænke sig anderledes ved vort kommende museum.

Allerførst må vi gøre os klart, at der såvidt vides ikke ved vort museum bliver mulighed for nogen form for »jernbanefrilmuseum«, desværre, for dette var

en yderst tiltalende detalje i Norge. Museumsbygningen og udstillingen der, bød ikke på særlige overraskelser og med hensyn til lok- og vognhal, var det lidt af en skuffelse af følgende grunde. Pladsen var for trang; man kunne kun se de udstillede ting fra den ene side; nemlig fra en lav træperron mellem sporene, – man fik således ikke nogen mulighed for at studere vognenes hjul eller undervognsdetaller. Man fik ikke noget indtryk af smalsporet og normalsporet materiels indbyrdes størrelsesforhold, da det ikke tydeligt kunne ses fra gavlen side om side. Ejheller fik man noget helhedsindtryk af de enkelte lok og vogne, da man var for nær på. Endelig var belysningen ikke god.

Det fremgik tydeligt, at denne del af NSB's museum led af pladmangel, og det værste er, at det erfarer at denne kalamitet også bærer skylden for temmelig stor tilbageholdenhed med hensyn til anskaffelse af mere materiel af historisk og teknisk interesse.

For Norske statsbaner må vi håbe, at der viser sig mulighed for en udvidelse og modernisering af denne vognhal og med vort eget fremtidige jernbanemuseum i tankerne må vi håbe, at de rette ansvarlige i tide sørger for gode plads- og udvidelsesmuligheder! – Det må iøvrigt huskes, at det der er af *allerstørste interesse* på et jernbanemuseum, at det gamle rullende materiel er i *fuld størrelse!*

En ting, der også savnedes stærkt ved dette museum og i *endnu højere grad savnes ved vort eget jernbanemuseum*, er *muligheden for at købe postkort og farvelysbilleder*, taget i det fri, af de gamle lok og vogne, som man ellers ingen mulighed har for at fotografere selv.

Mon ikke vort eget jernbanemuseum, til glæde for de besøgende og til indtægt for musæet selv, allerede nu kunne gøre en indsats på dette område? S. J.

Resturant **»På Fortovet«**
og baren på Østerport station

anbefales

POUL GUDMANN

Månedens emner...

Anlægsarbejderne standser nu

Følgerne af det politiske forligs bestemmelser om indskrænkning af bygge- og anlægsarbejder viser sig nu mere og mere. DSB har nu standset arbejdet med olietankanlægene i Kalundborg, Korsør, København og Århus, et arbejde til 15 mill. kr. Herved har godt 100 mand måttet søge andet arbejde. Der gøres nu forsøg på at skabe dispensation fra de strenge bestemmelser.

DSB arbejder således på at komme igennem med undtagelser i tre betydelige sager. Den største er projektet til tre nye S-baner i Storkøbenhavn. Boligministeriet har forbudt at igangsætte arbejderne, men DSB har appelleret forbudet til regeringens dispensationsudvalg, og samtidig er arbejderne udbudt i licitation. I forvejen er der indhentet tilbud på tre broer på Køge Bugt-banen og Lundtoftebanen, således at arbejdet på disse baner kan startes samtidig med arbejdet på Hareskovbanen. Licitationsbestemmelserne indeholder dog den klausul, at begge parter er frit stillet, hvis arbejderne ikke sættes i gang inden for tre måneder.

Videre har DSB gjort regeringen bekendt med, at Østerportbroen i København er på grænsen af sin ydeevne, og at en ombygning ikke kan vente længere. En kommende ny bro kapacitet vil imidlertid afhænge af om der ved Østerport opføres Teknisk Museum, postkontor og banegård som først planlagt, hvilket er yderst tvivlsomt.

Endelig har DSB truet med at lukke Fåborg-Mommark-ruten, hvis ikke der i nærmeste fremtid kommer bevilling til bygning af en ny færge.

Der er ikke mulighed for at dispensere i noget af disse tilfælde, hvis det politiske forligs bestemmelse om, at statens budget skal holdes, fortsat skal stå ved magt. Der er nu kun ca. 100 mill. kr. til rådighed til tillægsbevillinger, hvilket næppe kan dække selv de mest nodtorftige behov.

Skibskollisionen i Kalundborg

Ved et soforhor i Kalundborg i anledning af kollisionen den 30. juli mellem DSB-færgen »Prinsesse Anne Marie« og sandpumperen »Uffe« af København, stod de to skibsføreres forklaringer som påstand mod påstand.

Der er kun sket materiel skade, og det gik hårdest ud over statsbanefærgen. — »Uffe«s fører, kaptajn N. P. Nielsen, forklarede, at han ikke forstod færgens ma-

novrer, og at »Uffe« havde givet signaler i tide, ligesom han havde givet ordre til fuld kraft bak og nogle sekunder havde ligget helt stille. Han støttedes af sin styrmand, Viggo Strømberg Olsen, der hævdede, at færgen ikke havde ændret kurs.

Færgens fører, overstyrmand K. Egebak, påstod, at »Uffe« ikke havde givet signaler, og at sandpumperen ikke havde sagnet farten kendeligt, ligesom den ikke havde ænset en pejling. Færgen havde ligget stille, da »Uffe« tørnede mod den.

Forklaringen støttes af maskinmester K. Macels maskindagbog, ligesom styrmand Skriver og matroserne L. J. Pedersen og Hermansen bekræftede styrmandens forklaring, mens sandpumperens kaptajn benægtede rigtigheden i fremstillingen af hans manøvrer.

Da soforhoret var resultatløst, skal politimesteren i Kalundborg og handelsministeriet se på akterne og træffe beslutning om eventuel tiltale.

Ny DB Kontorleder

Tyske Forbundsbaners Danmarks-kontor i København, har fået ny leder. Direktør E. von Wissmann, der gennem en år-række har ledet kontoret her med både dygtighed og velvillie, er fra 1. september overgået til DB's direktion i Kassel, hvor han skal varetage persontrafik og tarifspørgsmål. Von Wissmann viste på mange trafikale områder meget stor interesse, bl. a. med hensyn til den nye fugleflugtslinie og »biltogenes« succes for trafikken mellem Skandinavien og Tyskland havde han en væsentlig andel i. Han afloses af Günther Kausche, der gennem mange år har været DB's udsending i Holland.



En flov historie

I det lille fortræffelige engelske blad »European Railways« plejer redaktøren i et slags forord »The Editors Report« at give sin mening til kende om forskellige aktuelle ting. I det sidste nummer fortæller han om, at han har besøgt den store jernbaneudstilling i Sverige, og han giver den en rosende omtale, men lidt længere nede skriver han følgende i direkte oversættelse.

»Jeg var også i Danmark, og jeg blev overrasket over DSBs manglende evne til

at holde deres nye og dyre dieselloko blot nogenlunde rene. Også DSBs gammeldags personvogne er det besynderligt at se i et land hvor mobeldesign, arkitektur og dekorationskunst er på et så højt stade. Hvis deres færger kan være moderne og nydelige, hvorfor kan deres nyeste passager-vogne så ikke se ud, som om de er bygget i 1960.«

Ja, det stod der virkelig, og det var jo en noget flov historie, synes jeg, men er der igrunden ikke noget om det? Lad os se lidt på det.

DSBs vedligeholdelse af det rullende materiel, eller rettere mangel derpå, kan vi ikke være bekendt. Maling og rengøringsmidler synes at være et ukendt begreb indenfor DSBs ledelse undtagen når det gælder rutebilerne. De fire første Myere, som vi havde kørende her i 2. distrikt fik lov at køre til de var næsten sorte, og det ser stærkt ud til at resten skal gå samme provelse igennem. Mo og Mp er helt pæne, når de er nymalede med sølv-bronceret tag og rodmalede sider, men glansen går hurtigt af dem. Taget bliver gråt, siderne bliver mørkere og mørkere, og ud af alle åbninger flyder en sort olieagtig substans ned ad siderne. Ind ad et åbentstående vindue kan man kigge ind i motoren, der synes at flyde i sin egen olie, der siver ned over maskinbogi. Denne beskrivelse passer på DSBs standardvogn, man bare doble op. Er man forovrigt klar over, at der endnu kører en Mp, der er stafferet? Så vidt jeg husker, blev stafferingen opgivet for 10-15 år siden, og det vil altså sige, at vognen ikke har været malet siden.

Hvad personvognene angår, står det såmænd ikke bedre til. Alle har den matte røde farve, der med tiden bliver mere og mere snavsetrød. De vogne, der lige kommer fra værksted er pæne, javel, men kun en 14 dages tid, så ligner de de andre. Har vognen fået en skramme, giver man den lige en gang maling i et kvadrat udenom, omtrent som når man har gravet i gaden, og blot lige asfalterer hullet. Det ser ikke just smukt ud. Forhen kunne man jo sige, at det var rogen fra damplokoene, der grisede vognene til, men den undskyldning gælder ikke mere.

Kære læser, De har sikkert enten bil, knallert eller cykel, og kunne De tænke Dem at køre op gennem byen i eller på denne, når den var sort af snavs, nej, det er der vist ingen, der kunne lide, vel. Derfor tænk nu på den pæne herre eller dame, der vil tage med toget og for eksempel ser et olieindhyllt uhyre af en Mo-vogn stå ved perronen, uha, den må man da gå langt udenom for ikke at få sit toj griset til, og vognen bagefter ser også noget nusset ud, så det er om at være forsigtig.

Månedens foto



2 DSB Køgevejs busser i nye opgaver på zigeunerpladsen i Valby.

En af vore læsere i Hvidovre gjorde os

opmærksom på, at der ude på zigeunerpladsen i Valby, der skal rømmes nu, var mange interessante busser. Vi sendte Ha-

rald derud. Han var nær blevet lynchet, men det lykkedes ham dog at snuppe ovenstående interessante billede.

Eller gå ned på banegården og se en expres køre til perron. Først en snavset My og derefter en række vogne, der kunne skrives en hel bog om. Nye og gamle, trævogne og stålvogne, nogle hælder til den ene side og andre til den anden. Tror DSB, at manden, der skal ned og hente tante Oda får lyst til at tage med toget næste gang, han skal til Fredericia, nej, og det kan jo også være at han tænker på, at de penge han betaler til DSB i skat i grunden ikke bliver forvaltet særlig godt, og hvad han så vil tænke hvis han kørte forbi Skanderborg og så loko-kirkegården der, vil jeg overlade til læserens fantasi.

Det er en meget dårlig reklame for DSB at vedligeholde sit materiel på den måde, og skatteyderne kan ikke forstå, at en My til over 1 million ikke behandles bedre. Farverne er jo heller ikke særlig gode, og det var måske en idé at kigge hinsidan, hvor man i øjeblikket er ved at friske hele flåden af loko op så de kommer til at ligne køretøjer fra i dag. Det er jo ikke så sært, at fodboldholdet tager Jens Buuhs nye supersmarte omnibus, der skinner i alle farver, istedet for at tage toget, når de skal ud at rejse. Der går meget fra DSB af den grund. Folk vil jo gerne ankomme standsmæssigt.

Engländeren kritiserer også vort vognmateriel, og der vil jeg også give ham ret, *men der er det vel mere de bevilgende myndigheder, man skal give skylden*, men det er jo i grunden også mærkeligt, at selv om vi laver nogle af verdens mest raffinerede møbler, så kører vi i togene i nogle af verdens mest kedelige kupéer, og selv om vi er førende på formgivningens område, ligner vore motorvogne stadig det samme, nemlig en tung massiv kasse på hjul og med forenden behængt med et kolossalt udvalg af isenkram, som selv en gammel bil vil blive misundelig på. Nej, der har vi langt igen.

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltøft



Nyt fra hele verden

Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Tegnefilm

— vi har cinemascopé

Central 13540

Jylland

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

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

Skal De købe legetøj —
så gå i **LEGETØJSBODEN**

Vendersgade 13 - Fredericia
Telf. 513

— det betaler sig

Alt i dukkereparationer udføres

Landbosparekassen i Horsens

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

Secher & Larsen

Ingeniører — Entreprenører —
Tømremestre

Jord-, vej- og kloakarbejder
udføres med gravemaskiner,
bulldozer og vejtrømler

Gersdorffsg. 24, Horsens. Tlf. 25 947

HØJGLANS

Provensens største
og Danmarks mest moderne

AUTOLAKERERI

Sct. Helenevej 18-20 — Horsens
Telefon *2 17 00

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

Flere og flere forlanger

Hatting Tvebakker

fordi de er sprøde —
(men tåler ikke stød)



Havde Deres annonce stået her —
var den blevet læst!

Een ting er jo at kritisere, det kan alle, men forsøge at hjælpe, er jo en anden sag, men jeg vil dog give et par gode råd.

Ansæt eller rådspørg kunstnere og arkitekter når nye vogne og loko skal konstrueres, så de får et moderne udseende, der vil virke tiltrækkende på de rejsende. Find en anden farve til materiellet, eller evt. en sammensætning af flere, noget, der skinner i øjnene og som reklamerer for DSB, og frem for alt, hold materiellet rent. Det vil bevirke at folk får mere rejselyst, man kan se, at ens penge forvæltet godt, og jernbanemanden vil begynde at blive stolt over at betjene et moderne og tidssvarende materiel, for det kan han ikke være på nuværende tidspunkt. *HGSC.*

»Jubilæumstog«

Den 3. september havde Århus-Randers banen 100 års jubilæum som den første jernbane i Jylland, og det blev fejret på festlig vis i de 2 byer og på stationerne langs banen, ikke mindst i Hadsten, der samtidig fejrede sin 100 års-dag.

Trods den megen festivitas og trods det runde beløb, P. E. N. Skov overrakte Århus borgmester, var vi *mange*, ikke alene i de 2 byer og langs strækningen,

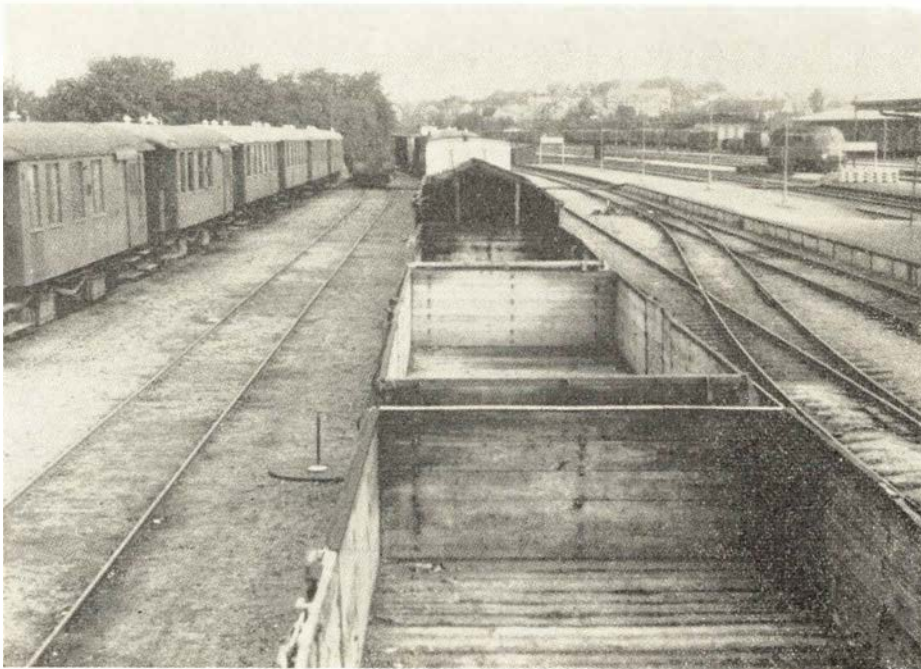
der var *meget* skuffede over det jubilæumstog, DSB præsenterede. Nuvel, det er godt vi kører i den slags tog til daglig, og vi påskønner det; men kunne DSB ikke have præsenteret et rigtigt jubilæumstog af de go'e gamle? Hvorfor bruger man ikke ved en sådan lejlighed noget af jernbanemuseets fine gamle materiel? Undertegnede ved meget vel, at de gamle museumsloko ikke er umiddelbart køreklare; men det skulle vel ikke være helt uoverkommeligt og ej heller helt økonomisk uforsvarligt at gøre f. eks. den gamle B-maskine køreklar! Jeg og mange andre tror, DSB stærkt undervurderer den reklame, det ville give ved sådanne lejligheder at have et gammelt tog disponibelt — og denne påstand bevises bl. a. fra udlandet, hvor sidst Sverige i foråret kørte sit 106 år gamle lok »Prins August« til en jernbaneudstilling i Göteborg under egen damp og med 5 gamle vogne!

I de kommende år har mange jyske strækninger 100 års jubilæum, og lad os anmode DSB om til disse at vise noget mere initiativ — der er iøvrigt ingen tvivl om, at et gammelt tog, foruden reklame for DSB og jernbanemuseet, ved mange lejligheder vil kunne tjene kontanter ind til DSB's slunkne kasse. *S. J.*

Horsens Vestbaner for »skifteretten«



Mx 1028 med det »dødsdømt« materiel



Toget bestod af ialt 41 køretøjer

2 resterende baner, mod udrangering af disses dårligste materiel.

Det kan samtidig oplyses, at ØSJS står som køber af E 134 og 135 samt Q-vognene 143, 147, 155, 157, 158 og 160.

Lidt kan dog endnu sælges til ordinært brug.

Her er et par billeder fra den sidste rejse.



Om ikke selve dommens dag, så dog en af domsdagene.

Et stort materiel fra Horsens privatbaner foretog den 1/9 1962 den uigenkaldelig sidste rejse i form af indlemmelse i »ophugningstog« Horsens-Odense.

6062 fremført af UX 1028.

Det var et syn for samlere, der var – forsmædeligt anbragt lige bag MX'eren – 4 damploko (HV 1, HOJ 105 og HBS 1 og 3), pæne maskiner, der har slæbt tusinder af tons brunkul til Horsens havn, og som i endnu en årrække kunne have fyldt en plads ud i tilværelsen.

Der var en personvogn, en sneplov og et blandet kor af godsvogne.

Der var ialt 41 køretøjer med 91 aksler og vejende ialt 402,3 tons.

Gammelt jern, men trods alt en indtægtskilde for et privatbane-likvidationsbo.

Man kan undre sig over, at der iblandt var materiel fra flere af Horsensbanerne, men forklaringen er først og fremmest den, at det bedste H. V.-materiel overgik til de



HV 1. HOJ 105. HBS 1 og 3



Werner Schwartzlose



„De Danske Østersølærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

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

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



KOSTSKOLE

Præliminærkursus: 2 årigt.
Elevover 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, Vebbestrup 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.

Dansk Jernbane Klub

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

DJK's udflugt på Langelandsbanen

Som ventet kunne det ses på deltager-
antallet, at det ikke var damp tog, der
dennegang blev budt på. Vi blev lige ved
100 i særtogget på LB, ca. halvdelen kom
fra Sjælland. Som sædvanlig havde vi
pænt vejr til lige stor glæde for fotogra-
ferne og for naturelskere. Da vore sær-
busser fra Lohals ankom til Rudkøbing,
var der allerede arriveret en del af vore
medlemmer fra Fyn, Jylland og Lolland,
og man var i fuld gang med at beset det
oprangerede materiel. Det sidste af LB's
damplokomotiver, nr. 3, var i fin tilstand
udvendigt, men det havde det mindre godt
indvendigt, så opfyring var udelukket; en
sagkyndig har været tilkaldt i håb om, at
en mindre damp tur kunne gå an, men nr.
3 blev kasseret. Der var et køretøj, som
vakte mindst lige så stor interesse som
nr. 3, og det var motordræsinen, en her-
lig fremtoning: Ford T 1929, køreklar
endda. Vi kan allerede nu robe, at den
ved LB's og likvidationskomiteens velvilje
overlades DJK! En virkelig seværdighed
i vort museum.

Vort tog på LB var oprangeret af M3,
C21, C22 og M4, så vi havde god plads.
Vi havde foretrukket to motorvogne, så-
ledes at vi ikke behøvede at køre en ekstra
tur til Rudkøbing for at rebroussere. De
to C-vogne var i usædvanlig fin stand og
behagelige at køre i, og vi havde da også

allerede for vi korte indledt forhandlin-
ger med LB om køb af den ene, som vi
har god brug for på Bandholmabanen. Det
gik i orden i løbet af et par dage, og den
1. sept. ankom den til Nykøbing F via
Svendborg - Nyborg - Korsør-Slagelse -
Næstved. Havde der dog blot været spor
til Spodsbjerg havn og på færgen til Nak-
skov! På turen over Langeland gjordes
holdt adskillige steder, først ved Rifbjerg-
vejen, der sidste år er blevet godt benyttet
som trinbræt, da der er opvokset et an-
seligt nyt kvarter deromkring. I Skrobelev
holdt vi på den »rigtige« station; der er
nemlig to, da der ikke kan krydses på
stationen, men på en »krydsningsstation«
100 m derfra. Efter at have beset Spods-
bjerg, korte vi tilbage til Skrobelev og
rebrousserede der. Så var der fotostop et
velvalgt sted ved en lille skov ved Sover-
torp, og der blev fotograferet og filmet af
hertens lyst. Ved Vindeby TS holdt vi af
flere grunde. På sidesporet holdt resterne
af C23, der var solgt til ophugning, og
trinbrætbygningen havde vi været interes-
seret i til anbringelse på Bandholmabanen,
hvis det kunne tages op og flyttes. Ved
nærmere påsyn dalede vor interesse p. gr.
af tilstanden. En flytning ville blive meget
besværlig og bekostelig. - Der var megen
interesse for LB's smukke og særprægede
stationer, og vi holdt da også ved de fleste
af dem. Et særligt kapitel er Brolokke.
Det er en af de få »stationer«, uden for
de sonderjyske amtsbaner, der betjenes fra

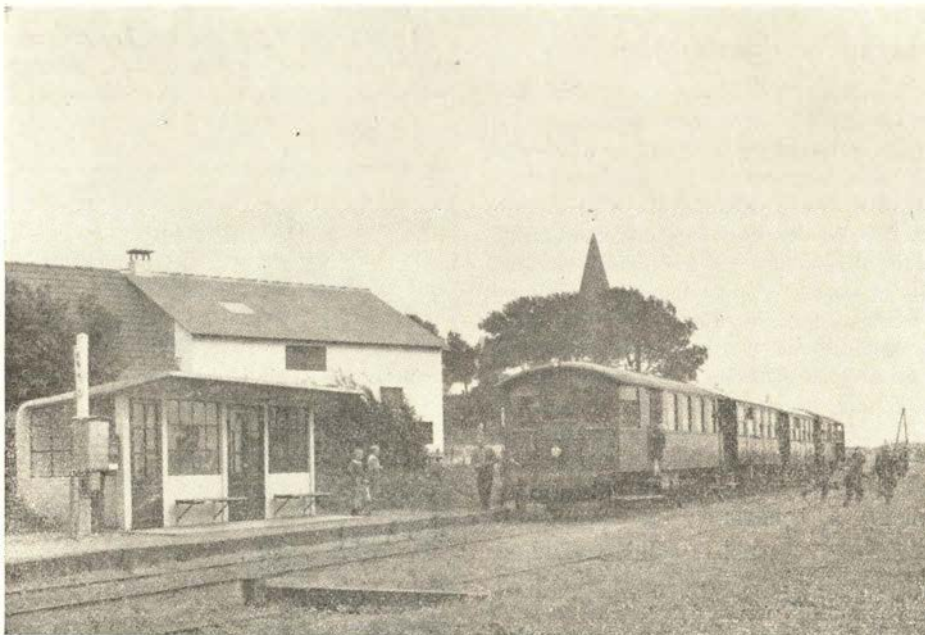


- en ung by i fremdrift . . .

1 million m² byggemodne industriare-
aler, projekteret industrigård til udlej-
ning, rigelig og billig kraftforsyning samt
stabil arbejdskraft.



Nærmere oplysning: Esbjerg Erhvervskontor, Torvet 21, tlf. (051) 2 55 99



Udflugtstoget på Brolykke st.

Foto: P. Thomassen

en nærliggende villa eller købmand ved togtid. Det ophørte imidlertid kort efter, at der blev bygget en ny bygning med venterum og ekspeditionslokale for gods og billetsalg, og Brolykke har de sidste 10 år været TS. Det ligger ret malerisk med kirken som baggrund. – Af »militære« grunde kørtes forbi Sønderbro, og kun med nogen betænkelighed havde vi fotostop ved Røjlevejen trinbræt, der ligger betænkeligt nær militært område. Vi undgik dog at blive forulempede og nåede fuldtallige til Bagnkop. Her var jo noget at se på, dvs. havnebanen måtte vi undvære, da den var taget op fornylig efter et par års ubrugelighed. – Hjemturen gik hurtigt; de fleste standsninger skyldtes betjening af lyssignaler, og vi havde krydsning i Nordenbro. – Vel ankommet til Rudkøbing tog mange af deltagerne fat på materiellet igen – flere af dem i bogstavelig forstand, enkelte endda med værktøj. Det vil vi ikke se igen, og de mest »arbejdssomme« vil høre nærmere fra os og vil senere være under opsigts på vore ture. DJKs bestyrelse beklager overfor LB denne form for samlerinteresse, som vi vil gøre vort bedste for at bekæmpe i fremtiden.

LB havde alle sine motorvogne endnu

(dog ikke den berømte dampmotorvogn fra 1911). M1 anvendtes til rangering, M2 henstod uden motor, M3 og 4 kører

daglig, og M5, der stadig hedder RGGJ 5, har henstået det sidste års tid.

DJK har indgivet tilbud på M1 og på E41 (pakvogn fra Arlöf 1911, ikke fra Scandia som andetsteds meddelt). – Vi havde også nok lyst til loko 3, men . . . det skal jo også betales.

LB kører sidste dag d. 29/9. Der er intet at stille op! For der skal anlægges ny landevej på en del af strækningen til Spodsbjerg. Broen til Sio nærmer sig trods store forsinkelser sin fuldførelse, den hurtige biltrafiks krav om fri bane tværs over oen skal honoreres. Tempora mutantur &c. . . i 1875 var man tilfreds, blot der ville blive anlagt en smalsporet jernbane »i landevejsgroften« fra Spodsbjerg til Rudkøbing! I stedet for at køre tværs over oen på mindre end et kvarters tid skulle flere og flere køre på langs ad Langeland, for der er kont hele vejen. – Vi mister nu den næstsidste af vore særprægede obaner. LB kan være forvisset om, at vi er mange, der vil savne banen, og vi bevarer mindet om den og om vore fornojelige udflugter. Tak til alle ansatte på LB for aldrig svigtende hjælpsomhed og venlighed!

P. Thomassen.



DJK's nyhvervelse Ford T 1929.

Foto: P. Thomassen



FYENSKE PRIVATBANER

Odense-Kjerteminde-Martofte - Nordvestfynske Jernbane -
Nordfynske Jernbane
med tilhørende bilruter kører til SKOV og STRAND
TELEFON ODENSE II 87 II - BOGENSE 89



Banegårdsrestaurationsen

HILLERØD

TOM VALÈT

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

Tag bort fra byens larm –
kør til –

Hasselager Kro

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

Telefon 8 31 16

Solveig Hagen

Missionshotellet ANSGAR

Drewsensvej 30
Silkeborg – telefon 3699

Et godt madsted - nymont. værelser

Mogenstrup Kro

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

Besøg Runestuen

Felling Kro

Tlf. Felling 6

LANDMANDSHOTELLET

K. HOLM
Algade 84, Vordingborg. Tlf. 171



FOR MÆND OG DRENGE

Vinterens restaureringsarbejder

Sommeren, hvis dette ord er den rette betegnelse for de sidste måneders vejrlig, er nu overstået og med den fornøjelse og arbejdet med DJKs jernbanedrift i Maribo. Efter indstilling (d. 30/9) af driften her, samles kræfterne om restaurering af de i Klampenborg anbragte vogne, og det er vort håb, at så mange som muligt vil hjælpe med dette morsomme og interessante arbejde. Det skal pointeres at alle uanset kvalifikationer kan hjælpe og er velkomne (husk medlemskort som adgangstegn til vort spor) og det skal anføres, at vi godtgør bybanebilletten for effektivt arbejde, samt at der i begrænset omfang er mulighed for at låne arbejdstøj. Altså: vel modt til arbejdet. *Arbejdstiderne er følgende:* Lørdage kl. 13–18. Søndage kl. 9– .

I Jernbane-Bladet nr. 7 fortæltes om HFHJ-74, tidligere LVJ-C1; desværre var vognen allerede på det tidspunkt ophugget, og selvom vognkassen endnu eksisterer, må vi opgive at få denne interessante vogn. I stedet forsøger vi at erhverve en af DSBs tidligere skovvogne (de åbne).

Arbejdet samler sig i første omgang om en udvendig oppudsning og restaurering af ØSJS -person- og pakvogn, og herefter er det tanken i de næste vintermåneder at arbejde med indretning af disse såvel som KSB-C20, der desværre ikke blev klar til brug i år (grundet manglende arbejdskraft).

I oktober måned vil vi endvidere indrette HHGB A1 til brug for mindre møder, studiekredse og lignende. (Nærmere herom vil fremkomme i vore meddelelser).
S. Jørgensen.

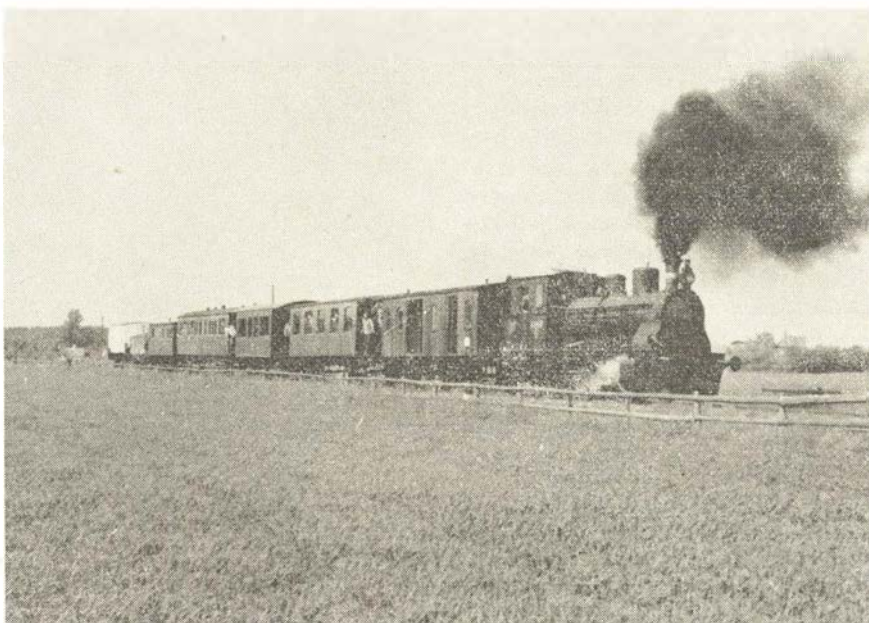
Ved De, at

LEGO-børn

leger bedst!



En »Museumsbane« gratis
Foto: P. Thomassen



SNNB nr. 5 med alt DJK's køreklare materiel

Foto: Poul Skebye Rasmussen

Storstrømsbroen 25 år

1937 - 26. september - 1962

Vi vil her ganske let søge at skildre broindvielsen for 25 år siden.

Storstrømsbroen blev indviet på kong Chr. d. X's fødselsdag, hvad der selvfølgelig var med til at kaste en særlig glans over dagen. Man mærkede det på hele indvielsestogets fart over Sjælland. Alle vegne stod der folk og viftede til toget både i København og i provinsbyerne. På Vesterbro, i Ingerslevsgade, var der et sted, hvor beboerne havde anbragt et kæmpe-mæssigt dannebrog foran deres altan, og da toget passerede forbi, rejste de sig fra morgenbordet - far i skjorteærmer og mor i morgenkjole - og stod stramt ret. - Sådan kunne man fra togets vinduer få mange småoplevelser af lignende art. Flagene vajede fra kolonihaverne langs banen og fra næsten alle gårde og huse over Sjælland.

Toget medførte foruden hele den kongelige familie 600 særligt indbudte gæster, men overalt var der god plads.

Da toget kørte op på den høje dæmning på Masnedø, var det et storslået syn, at se de mange mennesker og biler, der var på vej mod broen.

Da kongen steg af toget brød hurra-råbene løs, og da han og kongefamilien havde taget plads på den store tribune, tog hyldesten atter fat. »Til lykke - til lykke«, lød det atter og atter.

Arrangementet for festen virkede smukt og enkelt. Flagalleer og øverst oppe på dæmningen, hvor toget holdt, en bræmme af rødt og hvidt, der også var anvendt på kongetribunen og omkring pladsen, der var forbeholdt de særlig indbudte.

Trafikminister Fisker holdt derefter sin indvielsestale, det kneb med at høre ham. I talen mindedes han de to arbejdere, der havde sat livet til under broens bygning. Kongen rejste sig straks og blottede hovedet og alle fulgte hans eksempel.

Festen på Masnedø afsluttedes med en tale af kongen, der sluttede med at erklære broen for åben.

Under kraftige hurra-råb satte toget sig i gang mod broen, hjulpet af en rangermaskine fra Masnedø, der skubbede på.

Toget bestod af 13 store vogne, men det hele gik let trods den store stigning mod broen, takket være rangermaskinen.

Det historiske øjeblik

I samme øjeblik toget og den første bil sprængte silkesnoren, der var spændt tværs

over broen, lød sirenerne fra de 3 statsbanefærger, samt fra et par dampere, der sejlede tæt ved broen. Der kippedes med flagene og hurra-råbene gjaldede ud over vandet. Med jævn fart fortsatte toget over broen.

Nye festligheder forestod, da toget holdt i Orehoved. Her spillede Københavns Jembane-Orkester, der hilstes til højre og venstre, og generaldirektør Knutzen holdt tale på 3 sprog.

Så passerede det første ordinære tog broen, »Berlinerekspresen« på vej mod Nykøbing - 8 min. forsinket.

Kort efter kørte indvielsestoget tilbage til Vordingborg. Her blev kongevognen frakoblet, og fortsatte som særtog til Kø-



Storstrømsbroen fra Masnedøside

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.



VIKING

Blyanter og farver
til alle formål

Færge ruter

Göteborg-Frederikshavn- Linjen

M/S „Prinsessan Margaretha“
M/S „Prinsessan Christina“

Daglig

Fra Frederikshavn kl. 12.00 og 18.00
Ankomst Göteborg kl. 15.30 og 21.50
Fra Göteborg kl. 7.10 og 16.40
Ank. Frederikshavn kl. 10.50 og 20.10



GÖTEBORIG-FREDERIKSHAVN LINJEN

Nic. Pedersen & Co.
Frederikshavn. Tlf. 2 04 88

HURTIGRUTEN

Grenaa-Hundested

TIL HOVEDLANDET

Afg. Hundested: 8.15 10.25 12.35
17.35 19.25 21.35

Afg. Grenå: 8.40 13.00 15.10
17.10 22.00 23.30

Husk at forudbestille plads til motor-
køretøjer. Kontor: Kbh.: Lyshøj Allé
4, telf. 30 13 60. Hundested: 660.
Grenå (063) 2 12 55. – Biler må møde
20 minutter før afgang.

benhavn med kongen og den kongelige familie. De 600 indbudte gik til brofest i et stort telt, der var rejst på pladsen ved Vordingborg st.

Selvfølgelig var der glæde over den nye bro, men i mange hjem i byen var glæden ikke stor. Broen betød jo forflytninger af loko- og remisepersonale fra maskindepotet i Masnedsund, ligesom alt personalet fra færgerne skulle bort. Det drejede sig om mange hjem, idet et meget stort personale gennem mange år havde været til-

Esbjerg og Omegns Sparekasse

Kongensgade 58 – Esbjerg

knyttet DSB her. Masnedsund blev efter den var ophørt at være endestation en underlig trist by, man savnede lyden af rangeringen på det store terræn. – Og de handlende savnede deres solide kunder. – Men udviklingen kan man ikke med held kæmpe mod.

Storstrømsbroen i tal og data

16/12 1931 fremsætter trafikminister Friis-Skotte for rigsdagen forslaget om en fælles vej- og jernbanebro over storstrømmen.

8/4 1932 blev loven om storstrømsbroen underskrevet af kongen.

23/6 1932 vedtoges en foreløbig overenskomst, hvorefter det samlede broarbejde skulle overdrages det engelske firma Dormann & Long Co.

13/5 1933 underskrives den endelige kontrakt med Dormann & Long om det forslag statsbanerne havde udarbejdet. Firmaet udførte hele underbygningen på Storstrømsbroen og alle arbejder i land, idet de dog til jordarbejdet måtte samarbejde med andre danske firmaer efter statsbanernes nærmere bestemmelse.

11/6 1933 toges de første spadestik. Banechef Flensborg betjente gravemaskinen.

23/9 1937 fandt afleveringen af den fuldførte bro til statsbanerne sted.

3,2 km er længden – lidt længere end jernbanestrækningen fra hovedbanegården til Enghave st.

136,37 er den største spændvidde på broens gennemsejling.

26 m er den største fri højde under broen.

100.000 kubikmeter beton er brugt.

21.100 tons udgør broens samlede stål-vægt.

222 meter er Masnedsundbroens samlede længde.

1,8 mill. kubikmeter jord er udgravet og flyttet.

125.000 kubikmeter dynd er udgravet.

270.000 kubikmeter sand er indpumpet.

41 millioner kroner i det hele har Storstrømsbroen og Masnedsundbroen og de tilsluttende bane- og vejanlæg kostet.

Verner.

Da flaget blev strøget på færge- farten ved Masnedø, den 26/9 - 37. En højtidelighed i aftes i Masnedø færgehavn

»Thyra«, en af Masnedø-Orehoved-
fartens færger lå i sit leje på Masnedø i

det øjeblik da snoren ved middagstid i går blev sprængt ved indkørselen til Storstrømsbroen. I samme øjeblik satte den ind med en kraftig tuden med dampfløjten. Det lød hjerteskrærende, og det var heller ikke underligt. I det øjeblik blev færgen og dens to fæller »Orehoved« og »Svea« – overflødiggjorte.

Alle tre færger var flagsmykkede fra morgenstunden, og færgerne fik en dag ud af det. Det er mange år siden de har haft så meget at bestille på en septemberdag. Uafbrudt sejlede de, ikke med jernbanevogne, men med biler og passagerer, og man kan sige, at de fik en smuk afslutning, for så vidt det er smukt at dø midt i det travle arbejde.

Henimod kl. 18 samledes de alle 3 ved færgelejerne på Masnedø, og da »Orehoved« som den sidste gik til kaj samtidig med, at solen gled ned bag horisonten, samledes alle overenskomstens folk på dækket sammen med deres familier.

Alle kaptajnerne mødte med overfartslederen, C. Nielsen i spidsen. Desuden var mange pensionarer mødt frem, med gamle overmatros Peter Hansen i spidsen, som i 1884 var med til at indvie overfarten. Han havde været med på den første færge og Statsbanerne havde indbudt ham til at deltage i sejlsadsen på den sidste færge på overfarten.

Hele personalet fra ekstrapersonalet til skibsførerne, gik ned »Orehoved«s 1. kl. spisesalon, hvor skibssinspektør Rasmus Hansen talte. Han sagde bl. a.: »Når overfarten nu afløses af en bro, må vi erkende, at der spares tid. Vi er jo inde i en udvikling, hvor overfarter afløses af broer. Det kan vi ikke stanpe imod. At overfarten vil blive savnet af andre end personalet, findes der mange beviser for. At det, der nu sker, er en omvæltning for mange, hvad enten de forflyttes til anden overfart, eller har fået deres afskedsansøgning bevilliget, og man har derfor gjort sit bedste, for at overgangen kan blive så nem som mulig, hvad jeg også tror alle har følelsen af.

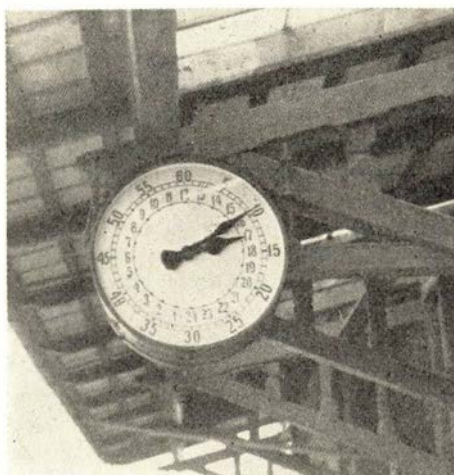
Efter taler af lederen af Masnedø st., trafikkontrollør A. C. Poulsen, kaptajn Friis Jensen, den ældste fører på overfarten, overfyrbøder A. C. Jensen, samt ekstraarbejder H. Hansen, gik alle op på dækket. Overfartslederen udtalte derefter – »Så sænker vi for sidste gang flaget på Masnedø-overfarten.

Dette skete samtidig på alle 3 færger samt på Masnedø st.

Den lille højtidelighed var forbi, men der var tårer i mange øjne, da kursen blev sat mod hjemmet.

Verner.

Et lille farvel til Langelandsbanen



LB's 24-timers ur

11' time eksisterer ikke!

Vi har tidligere her i bladet hørt om det særprægede ur, der findes på LBs station i Rudkøbing, og her ser De det.

Dette billedes fremkomst gav endvidere anledning til, at nogle oplysninger om banens badetog Rudkøbing-Spodsbjerg dukkede frem, og disse oplysninger førte flere med sig.

Hør her!

Indtil 1920-21 hentede banen ballast til eget brug via et sporanlæg nord for Spodsbjerg. Da dette leje stort set var udnyttet, anlagdes et 2 km spor langs stranden i Spodsbjerg, men mod syd. Sporet udgik fra stationens ladespor og i en halvcirkel over gaden til stranden, på hvilken det fortsatte. Togene kunne køre retvendt Rudkøbing-grusgraven.

Gruset var således basis for sporets skabelse, men udnyttelsen af lejet blev dog først rigtig rationel omkring 1930.

I 30'erne blev dette spor imidlertid også en badebane, idet de gode Rudkøbing-boere opdagede Spodsbjergs gode badestrand. Togene kørte direkte til stranden, og vognene benyttedes til omklædningskabiner, så enkelt var det. En løsning, der iøvrigt også kendes fra HP-tog i Hirtshals.

Hvornår denne foreteelse endte, har det ikke været muligt at tidsfæste, men i 1950 kystsikrede kommunen delvis for lodsejernes regning, hvilken regning LB som lods-ejer for 2 km bane ikke var interesseret i at få præstenteret!

Banen toges op, materialerne solgtes for 10.000 kr., og arealerne afhændedes. Da var i hvert fald badebanens skæbne afsluttet.

Den 29. september kørte sidste tog på Langelandsbanen.

I få linier...

— Det lønregulerende pristal for juli steg 3 points, hvilket giver ny dyrtidsportion til oktober.

— Det ventes at den nye banegård i Nykøbing F1 vil kunne tages i brug ca. 15. oktober. Der har allerede været afholdt licitation på nedbrydning af den nuværende banegård, og inden 29. oktober skal de fleste af bygningerne være fjernede af hensyn til lægning af nye spor. Guldborgsundbroen åbnes 1. december.

— Under udgravningerne til den nye fløj til Axelborg-bygningen i København, er man stødt på yderst solide fundamenter fra den gamle hovedbanegård, som det har været svært at få fjernet.

— Samtidig med at Langelandsbanen indstiller driften, indstiller Sydfynske Dampskibsselskab færgedriften mellem Svendborg og Rudkøbing, da ruten ikke mere vil være rentabel.

Kundskab

er magt . . . !

Finlandsgades Autolakering

— alt indenfor auto- og ovnlakering

Harry E. Petersen

Finlandsgade 21

Aarhus - telefon 6 28 30

Deres Bank —

ESBJERG BANK

AKTIESELSKAB

— den lokale bank

SHELL SERVICE

Ålborgvej, Hjørring. — Tlf. 2515
Benzin - Olie - Vask - Smøring
VENDSYSSEL DIESEL ELEKTRO

Chokoladeforretn. STOP OP

Borgergade 34, Aalborg. Tlf. 2 31 40
Chokolade — Konfekturner
Spec.: Gaveæsker

Islebro Tømmerhandel A/S

Islebrovej 47, Kbh. Brh. Tlf. *94 67 47
Fast og flydende brændsel.
Alt for selvbyggere.



Jubilæumsfestlighederne Aarhus-Randers

TEKST OG FOTO: O. BOYE



Der ventes på jubilæumstoget på Laurbjerg st.

Den 3. september var en festdag uden lige – ikke mindst for de 2-300 deltagere med jubilæumstoget, selvom det på grund af det omfattende program blev en lidt anstrengende dag – men også for de tusinder af mennesker, der måtte nøjes med at være tilskuere.

Hundreder af flag, vimpler og bannere smeldede såvel i Aarhus og Randers og de mellemliggende byer som på huse og gårde langs banen.

Mange fremtrædende og prominente personer fra officielle institutioner m. v. deltog i festlighederne, men det fører for vidt at nævne navne, og jeg vil nøjes med at anføre generaldirektor Skov, borgmester Bernhard Jensen, Aarhus, distriktschef Haldbo, Aarhus, og turens æresgæst, den 90-årige tidligere bladhandlerske Mine Nielsen fra Langå, som gennem 42 år har solgt aviser på stationen. Langt den overvejende part af deltagerne var mænd.

Festdagen begyndte tidlig, idet gæsterne allerede samledes kl. 8,30 i den smukke blomsterprydede rådhusal, medens jernbancorkestret spillede udenfor på rådhus-trappen. Her var der reception, der indledtes med tale af borgmester Bernhard Jensen, der hylkede banen og mente, at trods den store konkurrence fra landevejstrafikken, ville der komme et tilbageslag for denne og give de kollektive trafikmidler en ny chance. Derpå talte generaldirektor

Skov og sagde bl. a.: Da banen kom til Aarhus, lå banegården udenfor byen. I dag omslutter byen banegården, og efter at rådhuset også er lagt nær banen, har jeg lov til at tro, byen har taget jernbanen til sit hjerte. Byen har brug for jernbanen og kan ikke undvære den, og derfor skal vi i dag ønske, at byen og banen må stå sammen til fælles gavn. – Der blev nu serveret en lille forfriskning.

Efter receptionen blev selskabet kørt til folkebiblioteket i rutebiler, hvor der var arrangeret en interessant udstilling, der gav et godt indtryk af byens udvikling i de 100 år, der er forløbet, siden Frederik VIII og grevinde Danner kørte med det første damptog fra Aarhus til Randers. – Selskabet belv så kørt til hovedbanegården, hvor der også var arrangeret en udstilling i en af ventesalene. Begge udstillinger er bleven til ved samarbejde mellem DSB, kommunen, Randers Amtsavis og Aarhus Stiftstidende.

Derefter samlede selskabet, der fyldte godt op, ved modelbanecanlægget i banegårdshallen til et af dagens højdepunkter, nemlig generaldirektor Skovs overrækkelse af en check på 10.000 kr. til borgmester Bernhard Jensen til fordeling til sociale og velgørende formål. Beløbet er indkommen ved 25-ører fra modelbanen, som korte livligt under overrækkelsen.

Vi gik ned på perron 2, hvor jubilæums-

toget holdt parat. Det havde jo været morsomt, om rejsen kunne have foregået i et af de gamle tog fra banens første år, men af tekniske grunde lod det sig ikke gøre. I stedet for gik DSB til den anden yderlighed ved at stille med det mest komfortable tog, der kunne præsteres på benene, når man ser bort fra, at der ingen første-klasses vogne var med. Toget var formeret af 6 vogne, nemlig personvognene CC 1085, 1086 og 1088 samt CL 1473 og udflugtsvognene CMR 2119 og 2121, og som trækraft anvendtes det sidste nye loko MX 1045, som lige var kommen fra NOHAB i Trolhättan og kun havde været i drift i 10 dage. Maskinen var smukt pyntet med en vifteformet flagdekoration i begge ender, og der var blomster i fører-rummet. Togets personale bestod af togfører W. Andersen, lokofører C. H. Hjorth og loko-instruktør Jacob Nielsen, alle fra Aarhus.

Medens centralværkstedets orkester spillede på perronen, tog gæsterne plads i toget. Udflugtsvognene med servering blev først fyldte, idet bryggerierne Ceres og Thor som deres gave til jubilæren sørgede for, at gæsternes ganer blev holdt fugtige. Præcis kl. 10,30 blev der givet grønt lys, og toget satte sig langsomt i bevægelse tilvinket af hundreder af mennesker på perronen og på Bruunsbroen, og eventyr-rejsen var begyndt, medens stationens store personale pænt måtte blive hjemme og passe dagens dont, idet den normale toggang selvfølgelig skulle gå sin gang. Ved afgang og forøvrigt hele dagen igennem blev der fotograferet og filmet livligt.

Mellemstationerne

I toget bød Haldbo velkommen gennem højtaleranlægget, og overtrafikkontrollør Jørum orienterede gæsterne, og det mærkedes på hele ånden, at man virkelig var gæster, og der sørgedes for os på bedste måde både i ord og i gerning.

Brabrand var første stop. Der var mange mennesker, og der taltes af sognerådeformanden og af fabrikant Ørntoft, der på flere foreningers vegne overrakt en smuk solvplade med inskription til ophængning på kontoret til forstander Laurits Petersen. Loko-personalet fik overrakt blomster af unge piger. Dagens mand, generaldirektor Skov, holdt her ligesom alle andre steder takketalen på DSB's vegne for den megen hyldest, og man undrede sig over, at hans

taler alle var varierende og humoristiske og bar præg af et eminent kendskab til de lokale forhold, men det havde han også gode forudsætninger for, da han for 30 år siden var afloser på næsten alle stationerne på den dengang enkeltsporede bane, hvor krydsningsforlægninger horte til dagens orden, hvad han omtalte. Man kunne mærke på generaldirektøren, han var glad ved at få lejlighed til at genopfriske minder fra sin første jernbanetid. Efter at forstanderen havde ringet afgang med den gamle klokke, sprang han på toget, som fortsatte, idet vi krydsede ekspressen, tog 58, der hilste os med fløjten.

I *Mundelstrup* var der også mange mennesker. Over doren til ventesalen var anbragt et skilt, der viste det ældste loko fra 1862 og en moderne MY. – Der var ingen trinbræt i Sotoften for 100 år siden, hvorfor vort tog kørte forbi, men alligevel svigtede befolkningen ikke, idet der vinkedes livligt af en lille trofast skare. – Lidt efter var vi i *Hinnerup*, hvor der stod hundreder af mennesker fra byen og omegnen, idet skolebørnene, Danmarks fremtid, som havde fået fri i dagens anledning, fyldte godt op og vinkede med små dannebrogssflag og råbte hurra. Her ligesom alle andre steder fik børnene karameller af unge piger i folkedragter, og unge damer fra generaldirektoratet uddelte DSB-emblemer til drengene. To faner paraderede, og der blev holdt to taler foruden af generaldirektøren, der lovpriste byen for sin smukke beliggenhed og bl. a. sagde, at den, der ikke har prøvet turen fra Hinnerup til Frijsenborg, kender ikke Danmark.

Det festombruste tog fortsatte gennem det smukke hostlandskab, hvor den sene høst var i fuld gang med snurrende bindere og mejetærskere, hvis besætninger dog gav sig tid til at vinke til det flotte tog. De fleste viadukter var tæt besat af glade vinkende mennesker, som til gengæld fik et lille pift af loko-føreren. Vejret var, skønt meteorologerne havde lovet regn, henrivende. Det havde hidtil været let overskyet, mildt og stille, men nu kom solen frem, og det strålende sommervejr bidrog i høj grad til at forstærke det festlige præg over dagen.

Hadsten, som lige havde festet i 2 dage i anledning af byens 100 års jubilæum, festede videre. Kong Frederik VII med fipskæg, rytteruniform og fez samt grevinde Danner i form af forpagter Høj-Christensen og fru Betty Jul Nielsen tog imod toget, og kvinder og mænd i folkedragter skabte liv imellem skolebørnene, der råbte hurra. Flere børn troede, det var en rigtig konge og bad om hans autograf. Kongen

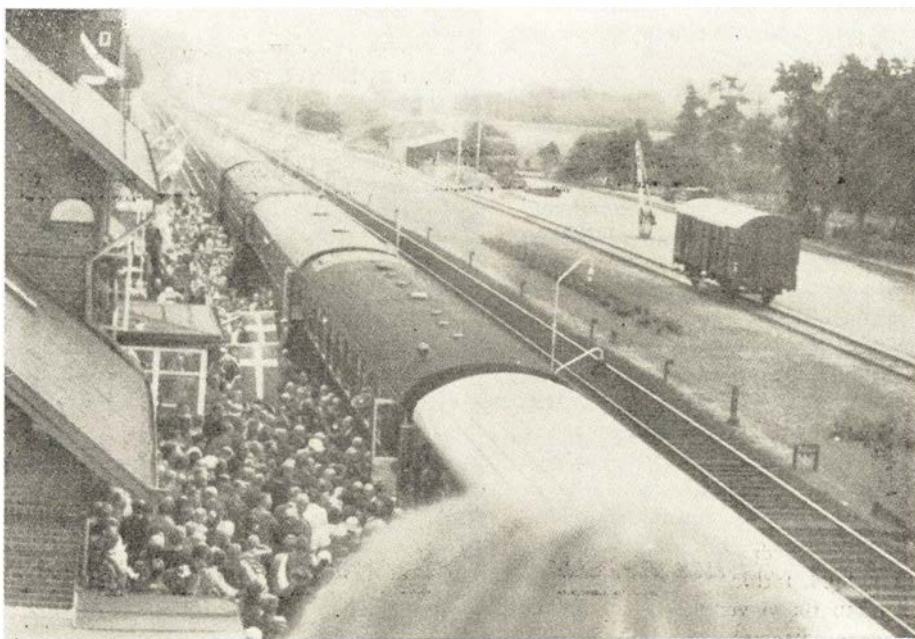
og grevinden blev inviteret med toget, skønt kongevognen ikke var med, hvilket beklagedes. På banegårdspladsen holdt et »særtog«, der blev trukket af en godt kamoufleret traktor. En udstillingsvogn blev tilkøbt jubilæumstoget. Unge piger uddelte blomster med silkebånd til togets gæster, og postbude i gamle dragter uddelte postkort med det nye 35-ores tivoli-frimærke, der var stemplet med Hadstens særlige byjubilæums stempel.

I *Lerbjerg* gentager billedet sig med flag, mange mennesker og tale af generaldir. efter sognerådsformand Quist Frandsen, der sprang på toget og 10 minutter efter holdt en ny tale i Laurbjerg, idet disse to byer ligger i den samme kommune. Her var masser af mennesker, og perronen var pyntet med blomster hentet fra folks haver. Her ligesom de fleste andre steder, var det de mange skolebørn, der prægede billedet og hyldede jubilaren, men de har jo også meget at takke for, idet DSB hvert år beforder hundrede tusinder af disse rundt i landet hurtigt, sikkert og billigt.

Langå

Det kneb lidt for toget at holde køreplanen på grund af de lange taler, og som følge deraf ankom toget først til *Langå* kl. 12,06, 6 minutter forsinket. Vi blev modtaget med fuld musik af 3. regiments musikkorps fra Viborg, forøvrigt det samme orkester, der spillede ved banens indvielse i 1862, dog ikke de samme musikere, blev der sagt. Stationen var smykket med flag, blomster og egeløv, og hundreder af mennesker tog imod æresgæsten, bysbaronet Mine, og vi andre. Efter at tog 5, der

havde forsteret, var kort, rangerede toget ind på et sidespor til et stort 3-mastet telt, i hvilket stod dækket lange smørrebrødsborde med øl og snaps, og værten var *Langå* by. Spisningen foregik ved smukt pyntede borde, alt imedens togene passerede udenfor. Der blev holdt mange taler. Sognerådsformand Andersen bød velkommen og fortalte træk fra banens første tid og sagde bl. a., at fodermesteren på *Langå* sagde, det er djævelens værk, da han første gang så toget. Han understregede endvidere, at byens moderne station er i stand til at løse langt større opgaver. – Generaldirektøren nævnte, at grunden til, at banen fra Århus til Randers har en noget længere linieføring end landevejen, er den, at man ved anlæggelsen ikke havde moderne maskiner til afgravning af bakker, hvorfor der måtte tages hensyn til terrænet. Han beklagede, at togene ikke holdt så længe i *Langå* som tidligere og omtalte, at broen over *Gudenå* både i 1864 og 1943 var bleven sprængt som følge af krigshandlinger. Allerede i 1910 fik stationen elektriske sporskifter og et tip-top moderne signalsystem til 1 mill. kr., noget helt uhørt dengang. Generaldir. anbefalede at læse i »*Trap*« om *Langå*. Byen og jernbanen føler sig knyttet sammen. DSB kan ikke undvære *Langå*, og byen kan heller ikke undvære os, det tager jeg som et bevis på efter den modtagelse, byen har givet i dag. – Amtmand Richard havde gransket i gamle protokoller for at finde ud af, hvad der var sket i det berømmelige år, da ildvognen holdt sit indtog i Randers amt, og det mest bemærkelsesværdige, han havde kunnet finde, var en bemærkning om, at skarpretteren havde forlangt dyr-



Trængsel på perronen i Hadsten

tidstillæg, men amtmanden mente ikke, det havde noget med den nyanlagte bane at gøre. Han omtalte endvidere, at landevejene befares af DSB's vingehjulsprydede røde busser og sagde, at de prustende lokomotiver forbi, men til gengæld vil MY og MX tjene samfundet. – Stationsforstander Thordrup gav en historisk oversigt over stationens udvikling. Man siger, at om 100 år er alting glemt, men det passer ikke, for banen, der var en værdifuld nyskabelse, er der stadig. Han undrede sig over, at der skulle gå 15 år mellem den første bane på Sjælland og den første i Jylland. Han omtalte, at Ringkøbing amt ligefrem mente, at banen var skadelig, men såfremt banen ikke var kommen, var der ikke særlig grobund for en by som Langå. Byen var den første i Danmark med sidebane, da banen til Viborg åbnedes året efter. Byens slagord i gamle dage var: Det ordner vi i Langå. – Provst Langer fortalte træk fra banens første tid og nævnte en gammel runesten, der blev funden under anlæg af banen, og som nu er anbragt ved kirken. Uddrag af kirkebogen fortæller, at plantoren ved banen bekommer sig en søn, og mange banetitler findes i den værdifulde bog, således sporskifter, bremsevogter, lokofører, fyrbøder, banearbejder og maskinpudser. – Fabrikant Friis fik ordet, men stemningen i teltet nærmede sig kogepunkteet, så man næsten ikke kunne høre talerne, og gang på gang måtte der tysses på forcamlingen. Friis talte om banens betydning for den opvoksende by, og det vakte stor munterhed, da han rettede en tak til generaldirektør Knutzen, fordi han var kommet til stede, men taleren opdagede dog straks fortalelsen og rettede det til Skov. – Endelig talte en gammel Langå-dreng, forstander Laurits Petersen, Brabrand, om minder fra sin tid i DSB's tjeneste. Da han var trafikmedhjælper i byen betalte han kun 14 kr. i skat i kvartalet. Han fortalte, at Randers ikke var særlig glad for banen ved starten, idet der mentes, den ville slå kågtrafikken på Gudenå ud, og det har jo også vist sig at være rigtigt, da den forlængst er ophørt. Landmændene var heller ikke glade for toget, idet passagererne sprang af toget og malkede køerne. Petersen var den eneste tjenestegørende deltager, som også var med ved festen i Langå i 1912, da banen havde 50-års jubilæum. Han tager forøvrigt sin afsked ved udgangen af oktober. Jeg fik en lille sludder med ham, idet han for godt 40 år siden havde spist i pensionatet hos min mor i Bred.

Medens Nordpilen i fuld fart drønedes forbi sydpå, forlod vi teltet, og til minde om turen fik vi ved udgangen af Langå-drengene udleveret en lille smuk mahognibakke, der på undersiden er påtrykt DSB's

bomærke, vingehjulet, samt følgende indskript: 3/9 1962 JUBILÆUMSTOGET *Århus-Langå-Randers 1862-1962*. Det var en gave fra et Langå-firma, en flot gestus og igen et bevis på DSB's popularitet.

På Langå station besøgte vi en udstilling i restaurationen. Gamle lygter, modeller af banegårdsanlægget i 1884 og i dag og modeller af de 2 nedbrudte næstældste broer over Gudenå, idet den ældste endnu findes og bruges af cyklister og fodgængere efter baneforlægningen; gamle fotos sås også.

Stevnstrup

Det hyldestombruste triumftog forlod Langå kl. 14,13 og kom snart til *Stevnstrup*, hvor modtagelsen var særlig festlig, da det sikkert var den by, der havde gjort mest ud af jubilæet, idet stationsmester Randa og frue samt 2 trafikekspedienter havde ofret 250 arbejdstimer for at nymale og nykalke stationen og udsmykke den med blomster og 25 flag. Sognerådsformanden bød velkommen, og borgerforeningens formand, trafikass. Hansen, talte, hvorefter generaldirektøren tog ordet og takkede bevæget, og overbaneingeniør Due takkede for indsatsen. Indendørs var stationen et blomsterhav, et udtryk for befolkningens nære kontakt med banen. Opholdet her blev lidt længere end beregnet, hvorfor toget ankom til *Randers* med 9 minutters forsinkelse, kl. 14,39. Her var mødt et par tusinde mennesker, dels på perronen og dels udenfor afspærringerne på banegårdspladsen, hvor modtagelsen skulle finde sted. På en platform spillede

Scandias orkester i flunkende nye uniformer.

Randers

Viceborgmester Gjøstrup bød velkommen og takkede for godt samarbejde i 100 år. Kong Frederik VII takkede for turen og ønskede statsbanerne god trivsel i tiden fremover. Erhvervsrådets formand, direktør Poulsen, mente ligesom Århus-borgmesteren, at DSB sikkert står overfor en renæssance på grund af vejenes overtrafikering. Generaldirektør Skov sagde, at Randers havde 8000 indbyggere, da banen kom til byen, 20.000 i 1900, og nu er der 45.000, og jernbanen har haft sin andel deri og vil vedblivende spille en rolle. Endelig causerede fuldmægtig Thomsen morsomt om banen i gamle dage. – Efter talerne samledes man ved et langt bord, dækket i fri luft på grund af det gode vejr, hvor Randers by var vært ved et glas vin og småkager.

Tilbageturen

3 minutter forsinket, kl. 16,13, begyndte tilbagereisen, medens det lille rangerdamploko F 688 passerede med fuld damp oppe, og der var nu lidt mere fart over feltet og mindre ophold på stationerne, da der ikke skulle holdes taler, men kun afsættes rejsende, og der var heller ikke så mange til at hylde toget som på udreisen.

På udturen havde jeg opholdt mig i CL-vognen og sprang ud af toget ved hver station for at se og høre på hyldelsten, men på hjemreisen satte jeg mig ind i en af udflugtsvognene og nød tilværelsen ved et glas øl. Findes der nogen større nydelse



Udsmykning på Lerbjerg station

end at sidde i et dejligt tog, der har et så behageligt løb, at det umærkeligt og næsten lydløst sejler gennem det smukke landskab? Det er den bedste form for afslappelse, nydelse og velvære, og man forstår ikke, at folk ikke bliver klogere og rejser mere på denne måde i stedet for at få nerverne mere eller mindre ødelagt i en bil i den enerverende trafik på vore overfyldte gader og veje.

Amtmand Richard, borgmester Bernhard Jensen og folketingsmand Th. Mikkelsen havde på udrejsen fået lov til at køre lokoet, og medens jeg nu sad og nød livet, kom Haldbo og inviterede mig på lokoet. Herfra har man et glimrende overblik over situationen og landskabet fra det høje stade, også over det velplejede og smukke banelegeme, hvis skinnestreng strålede omkap med solen. Skønt toget fo'r frem med 100 km's fart, mærkedes det næsten ikke, og man fristes til at sige, at det føltes som om, det sneglede sig afsted. Tog 25 og lidt efter tog 951 brusede forbi, og i Mundelstrup indtog jeg atter min plads i toget, og efter et sidste stop i Brabrand var toget atter i Århus kl. 17,20, kun 5 minutter forsinket, og dermed sluttede en rejse som næppe nogen kommer til at opleve magen til igen.

På hele turen blev der sagt mange smukke ord om samarbejdet mellem byen, egnen og jernbanen, og alle ønskede et fortsat godt samarbejde og god trivsel for statsbanerne, som det var en stor dag for, vel en af de største i deres historie, og det gode forhold til dem og deres betydning for egnen blev overalt stærkt understreget. Rejsen var en sand hyldest til DSB, men det er også i høj grad fortjent.

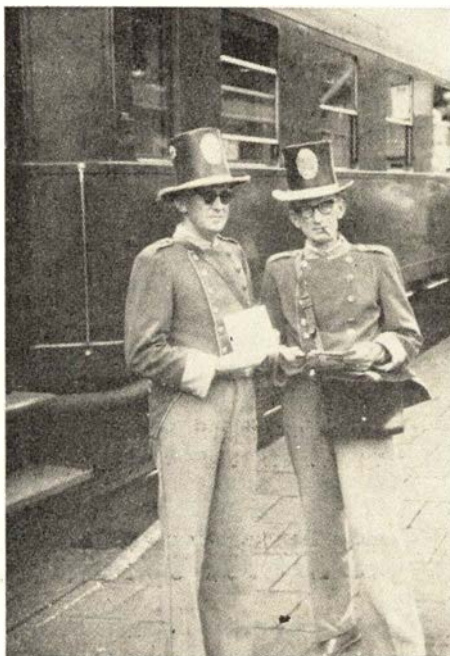
Gid at den store interesse, hyldest og sympati, der blev vist DSB på denne store festdag, må fortsætte ind i hverdagen og vise sig på den måde, at vore baner benyttes noget mere, da deres store kapacitet jo langtfra udnyttes, og det gælder både med hensyn til passagerer og gods. Dette store geniale samfundsgode står til befolkningens rådighed med sine fine tog, der er præget af komfort, hastighed og sikkerhed. Vær med til at bevare banerne ved at benytte dem noget flittigere, det vil være til gavn for Dem selv og for banerne og dermed for samfundet som helhed. Ba-

nenedlæggelsernes tid skulle og burde snart være forbi.

Der er ingen tvivl om, at alle rejsedeltagerne var overmåde tilfreds med såvel selve togrejsen som dagens forskellige arrangementer. Det tyder adskillige replikker i alt på: En landmand sagde: Jeg vil ud at rejse med tog en anden gang, når man får en sådan service. En anden udtalte, at det er hyggeligt at komme ud i det danske landskab på denne måde, og endnu en sagde, at det er en udflugt, der vil mindes til sene tider. Gamle Mine sagde til generaldirektøren, at det var den største dag i hendes liv. Også jeg vil med sandhed kunne sige, at det var en af mit livs største dage.

Jeg vil tillade mig på samtlige deltagers vegne at takke på det hjerteligste, fordi det blev forundt os at komme med på denne historiske eventyrrejse, og en særlig tak skal lyde til 2. distrikt og andre for de store forberedelser med turens tilrettelæggelse, der bevirkede, at alt klappede, som det skulle.

O. Boye



Postbude, der fulgte med jubilæumstoget

Til og fra læserne

I bladets nr. 7 side 193 bragte vi et indsendt billede af et rangerloko N, og vi bad om at få oplysning om hvor og hvornår dette billede stammede fra.

Straks meldte fh. kontormedhjælper Ole Olsen, Herlev, sig, og meddelte, at billedet stammede fra Koge i årene 1905-10, og at det var hans far, overportør (98) Anders Olsen, der står til venstre på billedet.

Dagen efter modtog vi følgende venlige brev fra sparekassedirektør L. Asmussen, Skanderborg:

I anledning af at sparekassen har tegnet annonce i Deres blad, har vi i dag modtaget bladets nr. 7, og ved en flygtig gennemgang af indholdet, falder jeg over et billede, hvis motiv er efterlyst.

For mig er det kun gensyn med et billede, som hang på væggen i mit hjem, idet min fader er en af personerne på billedet.

Min far var, da billedet blev taget, portør på Herning station, hvor billedet stammer fra - han står yderst på billedet. Han kom senere ind i pakhuset og sluttede inden for DSB som pakhusmester på Århus H. Hans navn var Frederik Hansen Asmussen, og såvidt jeg husker, var hans portørnummer 1397 - billedet er fra omkring 1914.

Ved siden af ham står portør Jensen -

ISLEGAARD PLANTESKOLE

Gran og fyr 1,00 kr.

Roser, rhododendron, azalier, frugttræer, buske og stedsegrønt.

Islebrovej 82, Kbhvn. Brh.

Tlf. 94 61 51 (søndag åbent til kl. 12.)

Bygger De selv sommerhus?

Færdigt snedkerarbejde gør det lettere: døre, vinduer, skabe, køkken-elementer. Vi råder og vejleder. Ring eller skriv efter katalog.

Knud Jørgensen

Bagsværd Torv 12, Bagsværd.

Tlf. (01) 98 54 09 kl. 10-17

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



Moderne URE

Viggo Christensen

Kongensgade 64 Esbjerg tlf. 2 08 29

Vordingborg

MORTEN CHRISTENSEN

Isenkram – Glas – Porcelæn
Algade . Vordingborg . Tlf. *417

Konditoriet på Strøget

Kransekager og isanretninger
Nottelmann's konditori
Algade 77, Vordingborg. Tlf. 143 – 80

Banegårdsrestaurationsen Vordingborg

anbefaler sig med god mad og kaffe.
Telefon 1320.

Sparekassen for Vordingborg Præstø og Omegn

Vordingborg

Vi anbefaler

Urmager Erna Schrøder

Grundtvigs Allé 16, Vordingborg
Telefon 531

THUNES BOGHANDEL

Bogladen med de mange bøger
Algade 85, Vordingborg. Tlf 55

Sjælland

Vulkanisør

Joach. Olsen

VULKANO, Algade 65, Holbæk
Udfører arbejder for O H J
Tlf. Holbæk 280

Anton Hansens eftf.



DEPOT

Algade 47 – Nykøbing Sj.
Udfører arbejder for O H J
Tlf. Nykøbing S *250

Holsted Andelsmejeri

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

af kolleger dengang kaldet Katstrup-Jensen. Jeg husker, han boede i Ikast og senere i Herning. Lok-føreren kender jeg ikke.

Jeg håber, at De efter disse oplysninger kan placere lok-føreren, og siger samtidig mange tak for billedet i heftet.

Med venlig hilsen

L. Asmussen.

Ja, begge oplysninger kan ikke være rigtige, men vi har jo mange, der har deres arkiver i orden med hensyn til hvor vore loko har været stationeret. Er der en af de, der kan oplyse hvor og når ltr. N nr. 97-102 har været stationeret.

Red.

August dagbogen

Pindstrup d. 1. august. En 50-årig arbejdsmand korte i dag i bil mod toget fra Randers på overskæringen ved Pindstrup. Han var død ved ankomsten til sygehuset.

Velling d. 1. august. Velling station er fra i dag nedsat til trinbræt.

Lundby d. 3. august. Da et godstog i nat korte mellem Lov og Lundby løb 8 tomme godsvogne af sporet, hvorved begge hovedspor spærredes. Ved 10-tiden var det ene spor farbart.

Ålborg d. 7. august. Under arbejdet med sandblæsning og maling af jernbanebroen i Ålborg brød stilladset, hvorpå befandt sig 7 mand, pludselig sammen. De fem af dem måtte i 10 minutter hænge i armene og broens dragere indtil en båd med stiger fik dem ned. En faldt i vandet, men kunne svømme i land. Alle kunne dog kort efter genoptage arbejdet.

Nyborg d. 11. august. En soldat, der var kommet over med færgen fra Sjælland og skulle af på Nyborg H, var kommet med et tog, der ikke holdt der. Han lukkede alligevel døren op og sprang ud af toget. Han rullede hen ad peronen og pådrog sig alvorlige kvæstelser i hovedet.

Tinglev d. 15. august. Da en traktor med påhængsvogn ved 17-tiden passerede en overskæring, hvor bommene ikke var sænkede, faldt disse pludselig ned og spærrede traktoren inde på sporet. Manden forsøgte at hæve bommene, men da

han samtidig kunne høre Nordekspress nærme sig, sprang han væk fra sporet, før toget splintrede både traktor og påhængsvogn.

Nyborg d. 17. august. En 10-årig dreng, der fiskede ved 5. færgelje, faldt herunder i vandet. Remisearbejder G. M. Andersen, Nyborg, der stod ved lokoremisen, så hvad der var sket og løb til færgeljet, hvor han sprang ud og fik fat i drengen. Andre kom til og fik dem begge bragt på land. Drengen havde slugt en masse vand og var bevidstløs. Genoplivningsforsøgene fortsattes i ambulancen på vej til sygehuset, og da man nåede dertil, kom drengen atter til bevidsthed.

Roskilde d. 17. august. En Mo vogn afspreddes ved 2-tiden så uheldigt, at begge spor til og fra vest spærredes. Et posttog måtte sendes over Næstved—Ringsted, men det lykkedes at få fjernet vognen til morgentrafikken begyndte.

Kolding d. 18. august. Da et godstog ved 4,40-tiden afgik fra Kolding til Fredericia, blev togfører S. H. Taudorf, Fredericia, kort efter fundet dræbt i sporet. Ingen havde set hvorledes ulykken skete. Han kan være snublet ved at springe på toget, men han kan også have fået et ildebefindende, da han lige var begyndt sin tjeneste igen efter flere måneders sygeleje med operation.

Knudshoved d. 19. august. Da M/F Broen ved 17-tiden nærmede sig Knudshoved observeredes en piratjolle med bunden i vejret. Da der var høj sø, turde man ikke lade færgen gå til undsætning, men en båd med tre af færgens besætning roede derhen og fik reddet de fire unge mennesker, der havde været i båden.

Bagsværd d. 23. august. To drenge, den ene på trøjlet cykel og den anden i en legebil, korte i dag over svelleovergangen ved Stengårdens trinbræt. Den ene slap over, men ham i legetøjsbilen blev påkørt af Hareskovtoget, og pådrog sig alvorlige kvæstelser.

Rødekro d. 1. september. Da eksprestoget fra Padborg i eftermiddag nærmede sig Rødekro, opstod der brand i en kupé, endog i en »Ikke ryger«-kupé. Der blev trukket i nødbremsen, og det lykkedes hurtigt togets personale at få slukket ilden.

Gråsten d. 1. september. Da en rutebil med skolebørn i eftermiddag skulle passere en overskæring i Gråsten by, svigtede den automatiske halvbom, klokker

og lyssignal. Motorføreren havde bemærket, at kontrolløset fra overskæringen ikke lyste, og kørte frem med laveste hastighed og uafbrudt fløjten. På den ene side af overskæringen var et par biler standset op for at lade toget

passere, men pludselig så han rutebilen fortsætte ind på overskæringen. Med den ringe hastighed, hvormed toget kom, lykkedes det næsten at standse toget således, at bilen kun fik en knust forlygte og en krollet skærm.

26. oktober, har søgt sin afsked. Max Lund har været ved SNNB hele sin jernbanetid og heraf som driftsbestyrer, som det hed dengang, siden 1940.

Næsten som en selvfølge overtager banens fuldmægtig Fr. Nabe-Nielsen stillingen som direktør efter Max Lund. Nabe-Nielsen er 53 år. Begyndte som elev ved Hjørring Privatbaner, kom senere til Kjellerupbanen og blev i 1946 fuldmægtig ved SNNB og er derfor kendt med alt, hvad der kan tjene til banens vel.



De bornholmske Jernbaner

Banerne havde i år et underskud på 160.572 kr. Banen beforder ca. 1000 rejsende om dagen, så direktøren anbefalede, at man ikke forhastede sig med at nedlægge strækningen Rønne—Nexo. Der skal sættes noget andet i stedet, og det vil kræve betydelige investeringer i rutebiler.

Randers—Hadsund banen

Medens banens underskud i de seneste år havde været faldende, viste det denne gang en stigning på 31.000 kr. til kr. 242.594,82. Der havde været stigning i antal kortrejsende, medens godsmængden var faldet lidt. Driften sker med 10 togpar daglig og mindst et godstog i hver retning. Fra Ørnhojbanen havde man anskaffet en skinnebus for 55.575 kr., og efter nogle reparationer var den nu så god som ny, og det er beregnet, at banens nuværende skinnebusmateriale vil kunne holde endnu 25 år.

Køge—Ringsted banen

På en ekstraordinær generalforsamling vedtoges det at standse banens drift fra

Ryå d. 5. august. Ved 23-tiden kørte en personbil gennem de sænkede bomme og standsede midt i sporet. På stationen blev toget holdt tilbage, til bil og rester af bommene var fjernet.

Helsingør d. 10. august. Da skinnebussen i eftermiddag nåede Højstrup udbrod der brand i motoren som følge af en kortslutning. Brandvæsenet blev tilkaldt og ilden blev hurtigt slukket.

Kongerslev d. 26. august. En varebil ville i formiddag vende på stationspladsen og kom da ind på sporet, hvor skinnebussen kom fra Hadsund. Bilens fører blev slynget ud af bilen og faldt ned i en groft med vand. Da skinnebussen var standset fandt togets personale ham. Han havde da allerede fået en masse vand i sig, men ved genoplivningsforsøg fik man ham kaldt til live igen. Han havde desuden pådraget sig forskellige flænger i hovedet.

Åkirkeby d. 31. august. Da ca. 100 skolebørn ved 14-tiden ventede på skinnebussen fra Nexø, blev en 10-årig pige presset ud i sporet, hvor skinnebussen kom i det samme og kørte over hendes ene fod.

Henne d. 1. september. Ved 16,30-tiden kørte en personbil ind på overskæringen ved stationen og påkørte skinnebussen så kraftigt, at den afspreddes. De 40 passagerer blev viderebefordret i biler. Der skete kun materiel skade.

Nye direktører

Den 1. september trak direktør P. Hansen sig tilbage som leder af Hjørring Privatbaner på grund af alder. Direktør P. Hansen, der nu er 69 år, har tilbragt hele sit jernbanliv ved HP. Han begyndte som elev i 1913 og nåede efterhånden at blive fuldmægtig i 1925, kontorchef i 1943 og 1. april 1955 direktør. Vi ønsker direktør P. Hansen et godt og langt otium.

Som ny direktør for Hjørring Privatbaner blev blandt 13 ansøgere valgt kontorchef Aage Velling, der siden 1951 har været kontorchef på Privatbanernes fælleskontor i København. Forinden havde direktør Velling fået sin jernbaneuddannelse ved Randers—Hadsund jernbane. Med sine 38 år er han nu landets yngste privatbanedirektør.

Stubbekøbing banen

får fra 1. november ny direktør, idet direktør Max Lund, der fylder 70 år den

STENVAD *Kager*
— det STORE navn i SMÅkager



Hurtigtransport med gratis udkørsel

på Statsbanernes rutenet samt på følgende privatbane strækninger:



Nykøbing Falster – Saksøbing – Maribo – Nakskov,
Hillerød – Frederiksværk – Hundested,
Haarlev – Store Heddinge – Rødvig – Faxe – Faxe Ladeplads,
Århus – Odder – Hou og Randers – Hadsund.



Kristoffersens belæssede vogne

Telf. BY. 5467

SPOR 56-57

Telf. C. 12.544

Aarhus

Ny Modeforretning

med alt i KJOLER
bluser og nederdele

Ruth Allen

Banegårdsgade 1 - Århus - tlf. 2 16 63

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

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.)
Jægergårdsgade 17-19, Århus

Korset Specialisten

Dagmar Schultz Petersen

KAWO korsetter

Ryøsgade 28 - Tlf. Århus 2 40 26

DE ser straks - efter første vask:
RENERE, HVIDERE, KLARERE hos

WASCATOR

Finsensgade 63, Århus (fin parkering)

Tlf. 6 73 36. Hentes og bringes

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



Varmt vand ved

GAS

GEYSER
gasvandvarmer
udbet. fra
kr. 60,00

Inkl. Install.
pr. md. kr. 31.50

Gas-eksperten
NICO

Helgolandsgade 29 - Århus - 3 48 00

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
Marstrandsgade 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

„ELGA“

Elektro-galvanisk behandling
mod håraffald og skæl
for damer og herrer

Anna Engel KOSMETIK
Banegårdsplads 20, Århus
Tlf. 2 68 60



HELGE PAULSEN

Aut. El-installatør
Harald Jensens Plads 1 A
Århus - Tlf. 3 04 15

1. april 1963, da det vil koste millionbeløb til investering i nyt materiel, dersom banen skulle fortsætte endnu fem år.

Hads-Ning Herreders Jernbane

Driftsunderskudet var 85.700 kr. mod 23.300 kr. året før. Der havde været en merindtægt på 234.500 kr., men udgifterne var steget endnu mere, bl. a. havde DSB fået 50.000 kr. mere for tilslutningen på Århus H. Der var købt en ny bus, og fra DSB var købt en ældre postvogn, der nu er moderniseret. Den gamle postvogn fra 1884 var overladt til Dansk Jernbane Klub.

Nærumbanen

Banen har i sidste regnskabsår befordret 1½ mill. rejsende og møder som den eneste privatbane med et overskud på 6.000 kr. mod et underskud på 22.093 kr. året før. Nu vil DSB have banen nedlagt, da det vil blive for kostbart at indpasse banen i Lundtoftebane projektet. Allerede i 1951 var det også på tale at slagte »Grisen«, men hvor langt er man siden da kommet med Lundtoftebanen?

skellige komponenter. A betegner således fundamentet til læsse- og lagerperron. Fremstilles af fyrretræ, 58 × 84 mm med en tykkelse (eller højde) på 12 mm. B betegner bærepiller for læseperron (rampe). C er trappen, der fører op til samme. Den punkterede ramme angiver placeringen af selve pakhusbygningen.

Fig. 2 viser nærmere målene på lager- og læseperron. Udsaves af 3 mm krydsfinér med åreerne i grenenes længderetning.

Fig. 3 viser hvorledes de forskellige dele anbringes i forhold til hinanden. Ligesom på fig. 1 betegner a fundamentet til læsse- og lagerperron, b bærepiller, c er trappen. D er fig. 2 set fra siden, og udgør altså selve perronfladen.

Som det endvidere fremgår af fig. 3, er perronhøjden 15 mm.

Fig. 4 viser en bærepille i naturlig størrelse. Udsaves af 3 mm krydsfinér. Trappen, fig. 5, er ligeledes tegnet i H0. Fremstilles af knastfrit fyrretræ efter de opgivne mål. Såvel højden, som dybden på trinene er 3 mm. Bredden af trappen er 10 mm.

Fig. 6 er den ene halvdel af taget på godsekspeditionen. Udsaves af 3 mm krydsfinér med åreerne i længderetningen. Dimensionerne er anført på tegningen. Begge halvdele affases foroven, således at de kan nå sammen uden at gabe, når de lægges på bygningens gavlstykker, fig. 8 og 9.

Fig. 7 viser bygningens sider, der lige- som gavlstykkerne fremstilles af 4 mm



God instruktion betyder forebyggelse af mange ulykker

Model jernbane

Vi bygger en godsekspedition

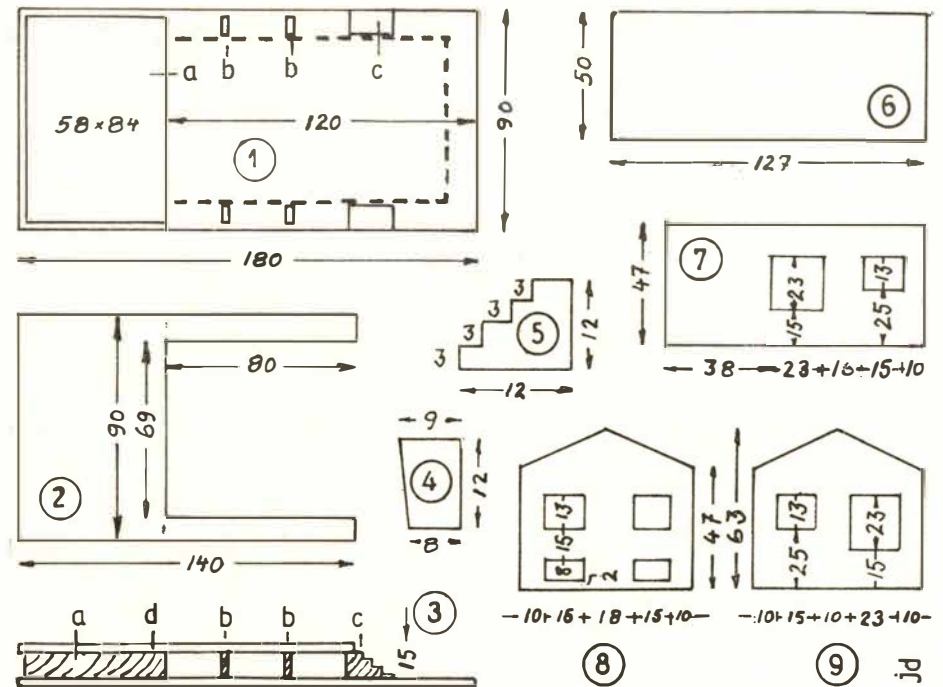
Ja, så er det vist længe siden, vi sidst har talt om bygninger til vor modelbane, og et emne, som vi i hvert fald aldrig har omtalt, er bygningen af en godsekspedition.

Den godsekspedition, vi her bringer byggevejledningen til, hører til de mindre. I størrelse vil den nærmest svare til en halvstor landstation. Ønsker man en større bygning, kan man naturligvis selv forlænge målene i overensstemmelse med egne ønsker, men pas så på, at bygningen ikke dominerer hele anlæget.

Til sagen.

Vi begynder med en grundflade, fig. 1, af 4 mm hård masonitplade med dimensionerne 90 × 180 mm.

Fig. 1 viser tillige placeringen af for-



Arbejdstegning til et pakhus

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 Frederiksalldé



Kongelig Hofleverandør

BRUUN & SØRENSEN A/S

Ingeniørfirma

Århus

Tlf. *2 43 00

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

Jernbanepersonalet anbefales
Forbrugsforeningen af 1872
Aalborg

Afdelinger over hele byen.

Aktieselskabet
Pedershaab Jernstøberi
Brønderslev
Telefon 161 og 162

VRAA APOTEK
Telf. Vraa 61

Annoncerne

læses af flest i et blad med
læseværdigt indhold.

Randers

HULTÉN SKJORTEFABRIK

Leverandør til etaterne
Kløstervej 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

Kiosk LERVANGEN

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

Paul Lai Sørensen

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

Osteforretningen

Alt i fine lagrede oste
bedst og billigst -
Vestergade 35 - Randers - telf. 1635

Skive

CITY-SKO

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

O. J. LARSEN

Thinggade 21, Skive, tlf. 1574
Vi er altid billigst -
med det bedste -

ESPER ANDERSEN

Adelgade 1, Skive, tlf. 486
Tobakker - Cigarer - Cigaretter
Vin - Spirituosa - Piber

M. Madsen

Maskin- og beholderfabrik
Viborgvej 56 - Skive - Tlf. 1339

Aktieselskabet
**Privatbanken
for Viborg og Omegn**
Telefon 2600

Herning

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Østergade 6 - Herning - Tlf. *10

FR. LORENTZEN

Tobak - Cigarer - Cigaretter
Vin - Spirituosa
Bredgade 38, Herning, tlf. 142

Banegårdsrestaurationsen HERNING

anbefales

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

Ikast

ind til



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

Ikast sogns Spare- og Laanekasse

Hammerum Metalvarefabrik

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

Tobaksforretningen

Rådhusstorvet 3, Nykøbing Mors,
tlf. 497
Tobak - Cigarer - Cigaretter
Vine og spirituosa

Skjern Cyklelager

Cykler - Cykledele
Gummi en gros
værgade 2 - Skjern - tlf. 178 og 650

TRIKOTAGE-Magasinet

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

masonit med den mønstrede side indefter.

Hver side forsynes med to firkantede huller. Det ene, der er 23×23 mm, er portåbningen. Det andet, der er 13×15 mm, er åbning til vindue.

Anbringelsen af hullerne fremgår af illustrationen. Siderne er spejlvendte, således at forstå, at portåbningen i den ene side er ud for portåbningen i den anden side, og tilsvarende er vinduet i den ene side ud for vinduet i den anden.

Det er ellers nærliggende at tegne begge sider ens op på ramaterialet, men så kommer den mønstrede flade til at vende udad på den ene side, og det er netop dette, vi skal undgå.

Fig. 8 viser gavlstykket på bygningens kontorside. Forsynes med to store vinduer og to små i kælderens.

Fig. 9 viser tilsvarende gavlstykket, der vender ud mod læsseperronnen. Her nøjes vi med ét vindue og en portåbning.

Alle nødvendige mål, vi har brug for ved fremstillingen af gavlene, fremgår af fig. 8 og 9.

Ved udsavningen af huller til vinduer og porte bruger vi en fintandet løvsav, men er vi ikke meget sikker på hånden, når vi styrer løvsaven, betaler det sig at save ca. $\frac{1}{2}$ mm indenfor den optegnede streg og file hullet ud i den ønskede størrelse.

På denne måde undgår vi at få mere eller mindre slangeformede kanter.

Og én ting mere. Husk at diverse hjørner skal være vinkelrette.

I næste nummer af bladet skal vi komme nærmere ind på, hvorledes vi skal sætte vinduer i husets sider. Endvidere venter vi til den tid også med at omtale fremstillingen af porte.

Men derimod er der intet til hinder for, at vi allerede nu kan begynde på fremstillingen af visse af de fremstillede dele.

Vi begynder med bundpladen, fig. 1, hvortil vi ved hjælp af trådstifter fastgør pladen a, således at den på de tre sider er anbragt i en afstand af 3 mm fra bundpladens yderkant.

Dernæst lægger vi perronpladen, fig. 2 (eller fig 3 d) oven på a, således at yderkanterne på perronpladen flugter med yderkanterne på bundpladen. Se fig. 3. Perronpladen stiftes nu fast til a.

Så fatter vi trappestykkerne, fig. 5. Smører lim på over- og underside. Ser lidt på fig 3., og anbringer trapperne mellem perron- og bundplade, idet vi sørger for, at trapperens yderflader flugter med bundpladens yderkant, og at øverste trappe-trin får samme dybde som de øvrige trin, altså også 3 mm (fig. 3 c).

Til sidst fastlimmer vi bærepillerne, fig. 4, i overensstemmelse med fig. 1 b og fig 3 b. De anbringes blot ligeligt mellem pladen a og trappen c, idet de føres helt ind til inderkanten af perronpladens grene.

(fortsættes).

J. B. Dyrkilde.

Nye plasticbyggesæt

Airfix diesel-traktor, kr. 3,85.

Diesel-ranger-traktoren er udført i sort plastic og er let at samle. Der er tre hjulpar koblet sammen og med lidt omhyggelighed ved samlingen er det muligt at få hjulene til at glide let og frit.

En stor fordel er, at maskinen kan forsynes med motor og således blive »rigtigt« kørende på jævn- eller vekselstrøm. maskinen har amerikansk automatkobling.

Airfix kran, kr. 5,50.

Diesel-kranen, der kører på et stel med to bogier, er ret kompliceret at samle, såfremt den skal arbejde perfekt, men det er også muligt at få en virkelig arbejdende kran. Måske er det værd at tænke på »ballast« til at stabilisere kranen, når den arbejder.

Det vil sikkert være en fordel at udskifte plastic-hjulene, og i så tilfælde har man en fornem uhelds- og arbejdshjælp på anlægget.

Airfix kødvogn, kr. 3,85.

Udført i rød plastic med transfers til at pynte på udseendet fremtræder denne kødvogn smuk i ydret. Den er ganske enkelt at samle og kører fint på plastic-hjulene. Dog må den forsynes med ballast, hvis den skal indgå i større togstammer med tungere vogne, såvel som plastic-hjulene sikkert må udskiftes.

Airfix Interfrigo, kr. 5,50.

For første gang har Airfix forsøgt sig med en vogn fra kontinentet, en vaske-ægte »europæisk« vogn, og med fint resultat. Modsat firmaets andre typer vogne, der er typisk engelske og i lilleput-format, er denne af en antagelig længde, en ægte »elefant«.

Den er udført i hvid plastic og er let at samle. Hjulene i plastic bør udskiftes, da de hurtigt vil blive slidt. Ligeledes bør der tænkes på ballast i vognen.

Airfix vandkran, hus, skur og profil, kr. 3,85.

En pose med fire små ting, et arbejds-skur, et lille kontor, en vandkran og et profilmål, alle udført i grå plastic og lette at samle.

Det bør males, og vil så være små fikse ting, der hygger og pynter ved stationen.

Narrow Gauge Railway Modelling.

136 sider, ill., ca. kr. 25,00. Percival Marshall & Co. Ltd., London W 1.

En fremragende bog om modelbaner med særlig interesse for de, der interesserer sig for smalsporbaner. Der er nævnt og illustreret en række eksempler fra virkeligheden (England) og fra nogle modelanlæg, og bogen bringer mange små og interessante nyheder.

Jass.

FOTO hobby

Farvefremkaldelse af lysbilleder

(Fortsat).

Nu mangler vi kun sluskylningen, der skal vare i 15 minutter. Denne skylning fjerner alle sølv- og fixersalte, der er tilbage på filmen, og man sikrer sig derved en større farvebestandighed.

For at forhindre skadelige vanddråbers kalkrande efter tørring af filmen lægger vi den nu ned i et bad af et gennemfugtningsmiddel. Dette består blot af en sulfoopløsning på nogle få dråber i vandet. Dette gennemfugtningsbad skal vare i ca. 1 minut, og derefter hænger vi filmen til tørre. Man tager meget forsigtigt filmen af spolen og sætter filmsklemmerne i hver ende af filmen og hænger den op.

DE SMARTE SKO MED **FUT** i
fås altid i stort udvalg hos

ENGELBREDT

Algade 87 - Vordingborg - telf. 349



KR. MIKKELSEN

ISENKRAM
GLAS
PORCELÆN

Algade 81 - Vordingborg - telf. 114 - 1621



Agfa Diamator N 12
helautomatisk med Agfa Agomar 2,5/85 mm,
uden lampe, med fjernbetjeningskabel,
kr. 667,00



MODERNE PROJEKTION

Med de smukke, formfuldendte magasin-projektorer Agfa Diamator N 12, M og H bliver fremvisningen en uforstyrret nydelse.

Agfa Diamator N 12 er forsynet med den nye lavvoltage 12 V/100 W og har asfærisk belysningsystem til dias indtil 4×4 cm. Objektiv efter ønske 85, 100 eller 150 mm.

Agfa Diamator M er ligeledes fjernstyret og helautomatisk. Til 300 eller 500 W, med asfærisk belysningsssystem. Optik som til N 12. Pris med Agfa Agomar 2,5/85 mm, uden lampe, kr. 555,00.

Agfa Diamator H er halvautomatisk og har asfærisk belysningsystem med 150 W-lampe til dias indtil 4×4 cm. Med Agfa Agomar 2,8/85 mm, uden lampe, kr. 267,00.

Rummet hvori filmen hænges op må ikke betrædes for meget og skal være fri for træk for at forhindre, at støvkorn sætter sig fast på den meget bløde og fugtige gelatinehinde. Dersom fremkaldningen f. eks. er foregået om aftenen, kan filmen hænges i køkkenet eller et hvilket som helst værelse til næste dag. Den vil da være helt tør til udklipning og indsættelse i diarammer. Tørringen skal foregå hurtigt, men temperaturen må dog ikke overstige 30-35 grader C. Længere tørretid, f. eks. i fugtigvarme rum, kan påvirke farvegenngivelsen.

Vejledningen er måske nok blevet noget lang, og nogle af jer er måske blevet lidt betænkelige ved de mange arbejdsprocesser, der skal udfores. Ved sin enkelthed vil det hele dog være overkommeligt, ikke blot for den mere erfarne, men også for de af jer, som hidtil har sendt jeres film til fremkaldning hos fotohandleren.

Jeg vil ønske jer et godt resultat, når I prøver og bringer her opskriften på hele fremgangsmåden for at lette overblikket.

Fremkaldning af »Ferrania« farveomvendefilm 15° din efter direktør Theilgård

- Fremkalder A-5010 – 13 min. 20° C.
Vand 1000ml
1. Natriumsulfit vf. t. an. 50 g
2. Amidol 5 g
3. Kaliumbromid 1 g
- Skylle – 2 min.
- Hærdebad – 2 min.
Vand 1000 ml
Kaliumaluminiumsulfat 50 g
- Skylle – 12 min.
- Belysning.
1½ min. på begge sider af filmen i en afstand af 50 cm fra en 250 watt fotolampe (S-lampe).
- En kort skylning.
- Farvefremkaldning 24 N-104. – 8½ min. 20° C.
1. Vand, destilleret 10.000 ml

2. Genochrome M&B 2,4 g
3. Kaliumbromid 0,5 g
4. Hydroxylaminhydrochlorid . 1,0 g
5. Natriumsulfit vf. 2,0 g
6. Natriumcarbonat vf. 40,0 g

8. Skylle – ikke under 20 min.
9. Blegebad 6015 – 4-5 min.
Vand 1000 ml
Kaliumferricyanid 60 g
Kaliumbromid 15 g
10. Skylle – 2-3 min.
11. Fixerbad.
Vand ad. 1000ml
Natriumthiosulfat 200 g
12. Skylle – 15 min.
13. Gennemfugtningsmiddel 1 min.
14. Tørring.

Badene fremstilles således, at hvert kemikalie opløses i den rækkefølge de står i opskriften. De skal opløses ca. 12 timer for de skal bruges. Herfra undtages første-fremkalderen A-5010, der kun har en holdbarhed af 4 timer efter at den er opløst.

Badenes holdbarhed efter opløsning er iøvrigt således:
Fremkalder A-5010 4 timer
Fremkalder 24 N-104 1 måned
De øvrige bade 2-3 måneder

Der kan fremkaldes følgende mængder film i samme bade: Fremkalderbadene: 3 stk. rullefilm eller 6 stk. 35 mm film m. 20 opt. – De øvrige bade 12 stk. rullefilm el. 24 stk. 35 mm film m. 20 opt.

Knud Sidal.

Personalia

Hvidovre

Trafikekspedient J. R. Bundgaard, Eng-have, er udnævnt til stationsmester ved Hvidovre station, hvor stmst. J. O. Pedersen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Mommark Færge

Stationsmester K. H. Jakobsen, Refs-Vindinge er forflyttet til Mommark Færge, hvor stmst. P. C. Petersen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Tange

Trafikekspedient B. A. Andersen, Has-selager, er udnævnt til stationsmester i Tange, hvor stmst. O. Gleesborg efter ans. er flyttet til Støvring.

Tvis

Stationsmester S. B. A. Hansen, Velling, (stationen nedlagt) er forflyttet til Tvis, hvor stmst. V. M. Asboe har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Øster Doense

Trafikekspedient H. J. Hamborg, Ry, er udnævnt til stationsmester i Øster Doense, hvor stmst. H. Gottfredsen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Døstrup Sønderjylland

Trafikekspedient K. F. Petersen, Hedensted, er udnævnt til stationsmester i Døstrup Sønderjylland, hvor stmst. V. N. Fri-borg har søgt afsked på grund af svagelig-hed (66 år).

Dødsfald

Stationsforstander Anker Hansen, Rungsted Kyst 1933-45, 84 år.

Stationsforstander H. A. N. M. Hansen, Guldager 1928-33 og Ullerslev 1933-52, 80 år.

Lokofører M. F. Andersen, fh. rdt. Gb., 78 år.

Overportør J. P. V. Sørensen, fh. Gb., 77 år.

Stationsmester J. E. Fich, Kølshær 1942-58, 74 år.

Stationsforstander T. T. Hansen, Fårup 1947-58, 74 år.

Vognopsynsmand C. P. Hansen, fh. Kb., 71 år.



Det er ikke alle, der ved
— at gode forbindelser med hurtige tog i Grindsted eller Trolldhede, gør rejsen mellem Kolding og Brande, Silkeborg, Randers, Herning, Viborg, Holstebro og flere jyske stationer billigst og hurtigst over

TROLDHEDEBANEN

H. DAUGBJERG
SIMMS Generalagentur & Service
Hovedvejen 75 - Glostrup - Telf. *96 15 45

Aarhus

Alle slags reparationer udføres

Hartvigsen

RADIO TV SERVICE

Fredensgade 29 – Århus
Telf. 2 81 21

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 36 - Århus
Telf. 2 67 66

Vi bygger Deres hus --

til forud fastsat pris. Tal med os om
Deres planer, og lad os se, om de kan
realiseres.

Trods byggestop - byggemulighed
i dag.

Aage Hee, Mandalsvej 30, Århus N
Telefon 6 37 81



Ejendomshandel

EGON HANSEN

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

Vask & rensning

altid bedst og billigst

S. B. VASK

Vi henter og bringer
A. H. Vingesvej 1 Århus N
Tlf. 6. 76 33

JOHAN OVE JENSEN

Marselisborgallé 12, Århus
Alt i moderne hårpleje
for herrer og drenge.
Barbering - klipning - fænbølgning

Aarhus opland

J. Roldrup

ISENKRAM



Silkeborgvej 311

Aabyhøj

Telefon 5 86 40



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

VIBY KOKS

Bestil hos Deres brændselshandler
eller hos
Viby gasværk
Telf. 4 13 33

Rekreativshjem

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

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

Nu kæles der for Deres bil i Brabrand

100 m vest for Vest-Teatret
Smøre- og vaskehal med gennemkør-
sei, omhyggelig smøring med Castrol.
Vi har Molub-Alloy smøre service.

UNO-X Auto-Centret ½

J. P. Larsensvej 1, Brabrand
Tlf. 6 17 73

VIBY BLOMSTER



Kongevej 20
Telf. Århus 4 39 08

Buketter
Kranse
Dekorationer
leveres overalt

Aarhus opland

AABYHØJ TAXA

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

M. Jeppesens kem. fabrik

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

Skanderborg

KØR

med

PEDER NORGES LILLEBILER

Møllegade 3 - Skanderborg **618**

Jens Mortensen

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

Fa. OTTO REPPHEN

v/ Hugo Mortensen
Guld - Sølv - Ure - Optik
Adelgade 100, Skanderborg. Tlf. 234

Møbler og tæpper
i nye omgivelser

Axel Sørensen & Søn

Banegårdsvej 17-19, Skanderborg
Tlf. 192

Alderslyst Foto

Borgergade 6, Silkeborg, tlf. 3772
Alt i foto og kino
Fremkaldelser fra dag til dag

Th. Weissenborn & søn

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

Jernbanepersonalet benytter SPAREKASSEN FOR AARS OG OMEGN

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

Banevogter S. N. Bøjlund, fh. Bjerringbro, 71 år.
Lokofører C. P. Christensen, fh. Kalundborg, 71 år.
Banearbejder M. L. Jensen, fh. Holte, 70 år.

Overportør K. Mikkelsen, Fredericia, 65 år.
Remiseformand E. K. Hansen, mdt. Gb., 59 år.
Togfører S. H. Taudorf, Fredericia, 50 år.
Togfører A. Palle, Viborg, 47. år.

Forlaget Fremad

Aldrig før så mange bøger

Efter en jubilæumssæson i successens tegn – med en abonnementsfremskud på 3000! – er Fremads Folkebibliotek nu klar til det næste »runde« tal: udsendelsen af den 100. FFB-bog. Det sker i den 11. årgang, der netop er startet med en række knaldperler, hvis man må bruge et sådant udtryk om god litteratur.

For mon ikke det vil give genlyd i læseinteresserede kredse, at FFB nu bringer hele Danmarks Thit Jensen som startforfatter? Ovenikøbet med hendes allerbedste roman, nemlig »Stygge Krumpen« om den unge idealistiske bisp Stygge og hans kamp for at redde romerkirken fra dens truede fald her i landet. Et vældigt galleri af strålende skildrede personer, et malerisk og mesterligt gengivet miljø, spænding, humor og dødelig alvor fylder denne kæmperoman, der ved sin fremkomst var en enorm succes og nu får sit mere end selvforsørgende come back. Med »Stygge Krumpen« er FFB's årgang vel startet!

Sensationel bokseroman — første gang på dansk

Den 100. FFB-bog markeres med en spændende og handlingsrig og for alvor aktuel bokseroman. Den svenske forfatter Olle Länsbergs »Den hårde leg« kunne dårligt udkomme på et mere vel valgt tidspunkt end i dette år, hvor en dansk bokser blev europamester liggende bevidstløs i ringen. Men »Den hårde leg«, der var en kæmpesucces i sit hjemland – over 40.000 ekpl. på eet år – er mere end en beretning om bokseringens fristelser og farer, det er også historien om den moderne ungdoms jagen efter succes for enhver pris. Med denne roman, der aldrig har været udsendt på dansk tidligere, har FFB sikret sig en bog, der i overført betydning virkelig »slår«.

International spænding

Hertil kommer spændende romaner af Hammond Innes om olieboringsfejden i Canada, af James A. Michener om krigen i Stillehavet, »South Pacific«, bogen, der dannede grundlaget for storfilm, der nu går på 3. år her i landet, og af den berømte schweiziske forfatter, Friedrich Dürrenmatt, der bidrager med to kriminalromaner i et bind, »Kriminalkommissæren«. Hovedpersonen er den gamle politimand, Bärlach, der stædigt giver sig i kast med selv de vanskeligste mordsager, og som både i »Dommeren og hans bøddel« og i »Mistanken« viser et mesterskab, der tryllebinder læseren til sidste side.

Tre danske forfattere

Endelig bør vi fremhæve de tre danske forfattere, der kompletterer en strålende FFB-serie: Poul Ørum, hvis »Skyggen ved din højre hånd« hører til det allerbedste, dansk litteratur har budt på i det sidste tiår, Gudrun Gregersens hjertevarme og gripende »Kommen af skarnsfolk« om en tatterpiges skæbne og endelig sensationsromanen »Ung leg af filmforfatteren Johannes Allen, hvor en gruppe »Hellerup-ungdom« skildres nådeløst.

Beskeden OMS - stigning

De nye OMS-afgifter kan jo ikke undgå at få visse konsekvenser på FFB-priserne, men Forlaget Fremad har formået at gøre denne stigning så lille, at priserne fremover kun bliver 5,00 kr. for den heftede udgave, 7,25 kr. for den elegant indbundne udgave og 10,50 kr. for luksusudgaven, et fornemt grønt helbind, alt hvis man er så fornuftig at tegne abonnement på seriens ti bind.

Hvis der er nogen retfærdighed til, så slutter nye tusinder op om FFB's 11. årgang – for bedre bogtilbud gives ikke i Danmark i disse OMS-tider.

Gyldendals Tranebøger

Herman Bang — forfatteren med det store hjerte.

Menneskeskæbner, der hidtil var oversat i vor litteratur, blev af Herman Bang fremdraget af ubemærketheden og skildret med en sikkerhed, der nåede det geniale.

Mens Bang levede, kunne hans person og sære aparte væsen ligesom stille sig mellem ham og læserne. I dag er han godt på vej til at finde sig et nyt publikum og opnå den placering, hans udsøgte kunst har krav på. Det sås, da »Tine«, vor bedste roman om nederlaget i 1864, kom som Tranebog, og nu er der i denne serie udsendt yderligere fire af hans hovedværker.

»Ludvigbakke« er fortællingen om den ydmyge og gavmilde sygeplejerske Ida Brandts kærlighed til et egoistisk mandfolk. Stumt bærer hun sin forelskede og stumt sin skuffelse, da han med en anden kvinde ved sin side rykker ind på herregården Ludvigbakke, hvor hun selv har levet sine lykkeligste år som godsforvalters datter.

Med sin uforløste kærlighed leder Ida Brandt tanken hen på hovedpersonen i »Ved Vejen«, den lille omhedstørstende stationsforstanderfrue Katinka Bai, der kun har konstitution til at opleve tilværel-

sen fra tilskuerpladserne. Som et modstykke til dette hjertegribende værk står i samme bog fortællingen »Sommerglæder«, en overdådig vittig skildring af en lille flækkes debut som fashionabelt badested.

Endnu et vidnesbyrd om spændvidden i Bangs kunst er et udvalg af hans berømteste og mest elskede fortællinger i »Irene Holm og andre Noveller«. I dette bind findes foruden tiltelnoellen om den gamle danselærerinde, der ankommer til byen med hele sin bagage i en gammel champagnekurv, fortællingerne »En dejlig Dag« og »Frøken Caja«, sprudlende fulde af elskværdig spotske personskildringer. Udvalget viser digteren som den korte forms mester – hvert af hans arbejder er klenodier i dansk litteratur.

Inspireret af tidens franske forfattere drømte Bang allerede på et tidligt tidspunkt om at skildre storbyen. Han gør det i romanen »Stuk«, der handler om København i 1880'erne, da staden efter en hektisk gründerperiode oplevede en række fejlslagne byggespekulationer med økonomisk og moralsk ruinerede menneskeskæbner. En sand vrimmel af personer er her taget på kornet – fra den lille assessor Canth, der ser ud, »som han altid fik præsenteret en regning«, over frk. Laura, der bøjer hals »som en svane, der bliver fodret med en tvebak«, til teaterlogernes damer med deres fremskudte buster »som en række spurve, der soler sig«.

Overhovedet er Herman Bang heldig med sine kvinder: »Han har hjerte, sagde hun og så sværmerisk ud. Hun havde underbid.«

Pris kr. 4,25 pr .bog.

Udenlandske bøger

Alaska, 356 sider, ill., ca. kr. 20,00.

Deutsche Buch-Gemeinschaft, Darmstadt.

Det er forholdsvis sjældent at finde værdifuld og oplysende litteratur om Alaska. Derfor er det en fornøjelse at holde denne bog i hånden, og ikke mindre fornøjeligt eller interessant at læse den. Gennem billeder og tekst får vi et virkeligt indtryk af denne del af USA, springbrættet mellem to kontinenter – stedet hvor USA og Rusland så at sige mødes land mod land.

Vincent Van Gogh. 88 sider, 40 farve- og 24 andre illustrationer, ca. kr. 20,00.

Deutsche Buch-Gemeinschaft, Darmstadt.

Det er altid interessant at læse en bog om en kendt kunstner, og når kunstneren er Van Gogh, bliver bogen ikke mindre spændende. Historien og baggrunden er i orden, dertil en lang række illustrationer, de i farver desværre i for vid udstrækning valgt blandt de motiver, vi har set gengivet gang på gang. Men det er måske netop nyttigt at få dem gennemgået endnu en gang og med en så kyndig fører som Wolfgang Braunfels.

Die Welt aus wir kommen. 404 sider, 172 farveillustrationer, 645 fotos, 48 oversigtskort og 110 originalrekonstruktioner.

Deutsche Buch-Gemeinschaft, Darmstadt.

Det var da en imponerende indledning, og ikke mindre imponerende er den store og digre bog, efterhånden som man får bladet sig igennem den. For bedst at give en oversigt over bogens indhold vil jeg nævne enkelte kapitlers overskrift: 1. De

første 500.000 år, jæger- og samlerstadiet. 2. Mennesket slår rod, byernes og samfundenes begyndelse. 4. Gud og Konge på tronen, Ægyptens første historie. 8. Et kontinents første kultur, Indiens fortid. 13. Templet i urskoven, Amerikas forhistorie.

I en tekst så velskrevet og interessant (man tænker immer på vor egen Broby-Johansens bøger) og gennem et billedmateriale så righoldigt og afvekslende og oplysende, at det næsten tager pusten fra læseren, binges vi gennem de tider og sekler, der skabte de højeste former for kultur og kunst, alt det vi i dag lever højt på og i så mange tilfælde (gudskelov indtil nu forgæves) forsøger at spolere.

London Railways. 350 sider, illustreret. B. T. Batsford Ltd., London W 1. Ca. kr. 38,00.

En sjælden god bog om de jernbanelinier, der i tidernes lob har fundet vej til London. Særligt morsomt er det at betragte fotografierne, hvoraf flere med 50 eller 75 års mellemrum er taget fra nøjagtigt samme sted ind over en station. Dette giver rige muligheder for at studere udviklingen.

Dog må det siges at være den stærkt historisk prægede tekst, der gælder mest ved bogen.

Jewels of Light. 21 farvereproduktioner. VEB Edition, Leipzig, ca. kr. 25,00.

Disse pragtfulde reproduktioner af nogle af Kinas berømteste og dygtigste kunstnere tager ganske simpelt vejret fra læseren. Gang på gang kommer bogen frem, for billederne taler stadig sit sprog, og de vil danne glimrende grundlag for indramning. En af de bedste bøger af arten, jeg længe har set.

Traction Fan's Directory. 200 sider, ill., ca. kr. 24,00.

Vane A. Jones Co., Indianapolis 18, USA. En morsom bog for de, der er specielt interesseret i denne særlige form for jernbane, USA kender under navnet Interurbans. Interurban's er en mellemting mellem sporvogne og forstadsbaner. Togene kører f. eks. mellem to større byer og besørger ofte samtidig byernes lokale trafik.

Bogen fortæller om de baner af slagsen, der stadig er tilbage, og giver samtidig mange interessante historiske detaljer.

Herrliches Oberbayern. 80 sider, ill., ca. kr. 30,00.

F. Bruckmann Verlag, München 20. Det er helt utroligt, så smukt der er i Sydtykland. Denne bog giver i en række pragtfulde farvebilleder et virkeligt indtryk af denne naturs rigdom, og har man ikke allerede været i landet, ja så skal bogen i hvert fald nok give læseren lyst til at oprette det forsømte. Jass.

Uden ANNONCERING

ingen forretning —

intet trives i hemmelighed . . .



Næstsidste nyt!

En »aprilsnar« historie

Det er i år 50 år siden man indviede den verdensberømte jernbane, som fører op til Jungfraujoch i schweisiske alper. En række jubilæumsarrangementer fandt sted, men sensationen bliver, at banen føres endnu 713 meter op, så man fremtidig — ikke alene som hidtil kan tale om Europas — men om verdens højst beliggende jernbanestation.

Den ligger i øjeblikket i 3454 meters højde, men føres nu helt op til Jungfraustop, 4167 meter over havet.

Den fantastisk Alpe-jernbane begyndte i virkeligheden som en 1. april-spøg: Da en journalist ved »Neue Zürcher Zeitung« i den sidste halvdel af forrige århundrede skulle bringe en god »aprilsnar«-historie, fandt han på at skrive, at et ingeniørselskab havde besluttet at anlægge en bane op til Jungfraujoch.

Alle bladets læsere morede sig over den »tossede beretning« — alle undtagen ingeniøren Adolf Guver-Zeller.

Han fandt idéen god og gik i gang med at realisere den. Han nåede ganske vist ikke selv at se banen fuldført — men fuldført blev den, og indviet blev den — den 31. august 1912.

Meteor-ologisk

Vort hjemlige vejr er meget stadigt nemlig altid ustadigt. Hvis det stundom forudsiges som upålideligt, er det som regel spåmanden, der er det.

Er DSB inficeret!?

I hvert fald synes der at være mange medlemmer af den hemmelige hær, og de pågældende er ikke særligt forborgne, idet de ganske åbent og frejdigt underskriver sig som OAS.

Der er en udvej for alle

— Du kan tro, han skal nok drive det til noget her i verden!

— Ja, det er muligt, for arbejde sig til noget gider han ikke!

Bare rolig og behersket

— Se, nu tager vi højdespring på tælling, sagde sergenten og instruerede: På 1 springer I op i vejret, på 2 bliver I deroppe — og det haster ikke med at komme ned, før jeg tæller: 3! — Forstået!??

På de farlige veje

Ak, ja — en chauffør sidder såmænd med det ene ben på speederen — og det andet i spjældet.

Ret skal være ret!

Det skæve tårn i Pisa var ikke fuldkomment lodret, da bilismen tog fat.

Byggegrunde til salg!

— Her er klimaet ovenud sundt, så folk med lethed bliver 100 år og på korteste tid. Forgangen år måtte kommunen ligefrem bede om assistance fra en mere usund egn for i det hele taget at kunne få en ny kirkegård indviet.

Betagende udsigt

— Kan De se de to sorte punkter derude i horisonten?

— Nej!

— Også lige meget, — det er nemlig Roskilde domkirke!

— Ih, — hvor interessant!

Fra arkiverne

Gamle dages stationsforvaltere havde materialer m. m. i entrepris og sagdes at udvise stor opfindsomhed i en gennemført økonomi: Kiggede således over brillerne for at spare på glassene, brugte katten som støveklud, hunden som gulvmåtte og tændte piben ved de gloende kul, de sankede på elevernes hoveder.

Meget ringe radiator-aktivitet

Det varede nemlig 8 måneder for at få installeret tilslutningen til fjernvarmen.

Uden mad og drikke, dur turistene ikke!

Receptionschefen orienterede de nyankomne:

— Der er frokost kl. 10—14 og middag kl. 16—20!

— Har du hørt det, mammi? — Det bliver ikke let, — vi kan jo dårligt nå ud til den lille havfrue i pausen!

LIND HANSEN
KULTORVET 14 · C. 6288



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

Esbjerg

AUSTIN

De Forenede Automobilfabriker A/S
Nyhavnsvej 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



P. Skramsgd. 23. Tlf. 5068. Esbjerg

VESTJYDSK AUTO-OPRETNING

Storegade 8 A – Esbjerg
Tlf. 3456

JENS SELVEJER

Gardiner i stort udvalg

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

Oxbøl og omegns Brugsforening

Oxbøl st. - tlf. 35

Hans J. Frandsen

Kolonial – Isenkram
Foderstoffer
Troldhede, tlf. 2

J. WUTH

Slagterforretning

Tjæreborg . Telefon 47

Bramminge

**LANDBOSPAREKASSEN
for Ribe og Omegn**
Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

Bramminge Boghandel

Bent Schack
Storegade 13 . Bramminge
Telefon 7 30 61

FICH RASMUSSEN

Glarimesterforretning
Nørregade 8 . Bramminge
Telefon 7 30 49

AAGE C. PAHUUS

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

A. A. ØLLGAARD

Manufaktur
Storegade 12 . Bramminge
Telefon 5

Ribe

Aktiselskabet
RIBE MASKINFABRIK
Leverandør til DSB
Tlf. 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

Tricotage-Magasinet

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

Brørup Boghandel

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

Vejen

Sydjydsk Damkultur A/S

VEJEN
Telf. 115 – Telgr.: Damkultur

EKSPORT

Egne jernbanevogne

»Bertha«

M. Bolding Nielsen
Tricotage - uldgarn - smaa ting
Søndergade 1 - Vejen - telf. 73

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. C. LAUSTSEN

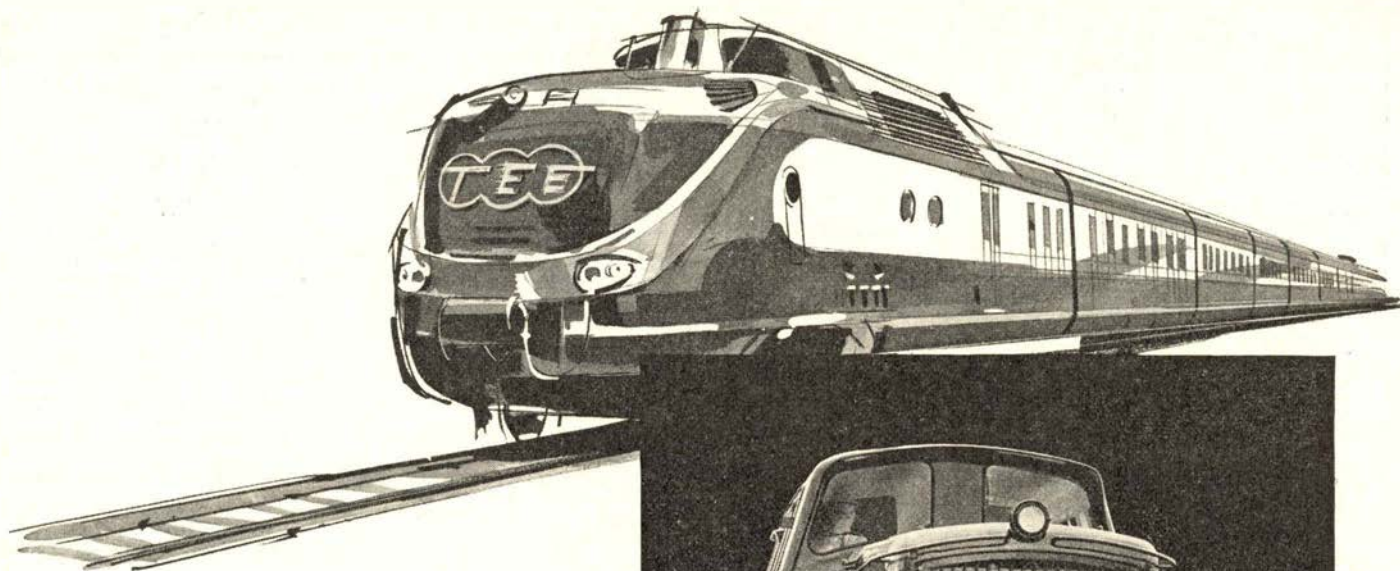
Aut. el-installatør
Tinglev, tlf. 4 48 12

L. JEPSEN

Blikkenslagermester
Sanitær- og varmeanlæg
Bredebro tlf. 4 13 47

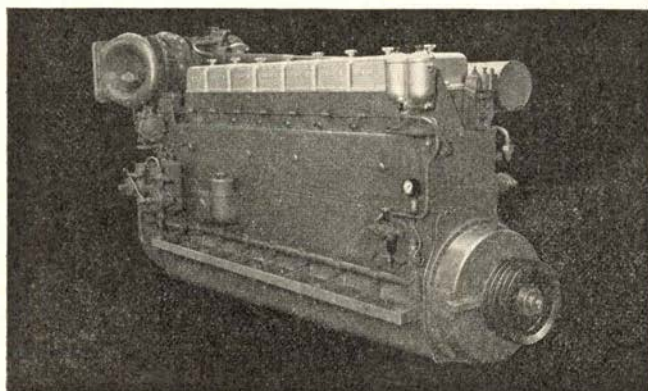
VAGN JACOBSEN

Autoværksted – Servicestation
Aut. VOLVO forhandler
Vejlevej 114 – Kolding
Telf. *2157



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark:

PROTECHNICO A/S

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