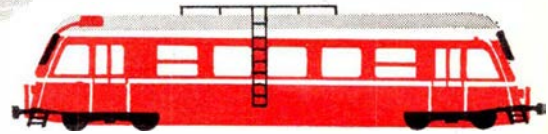
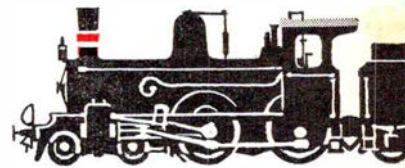


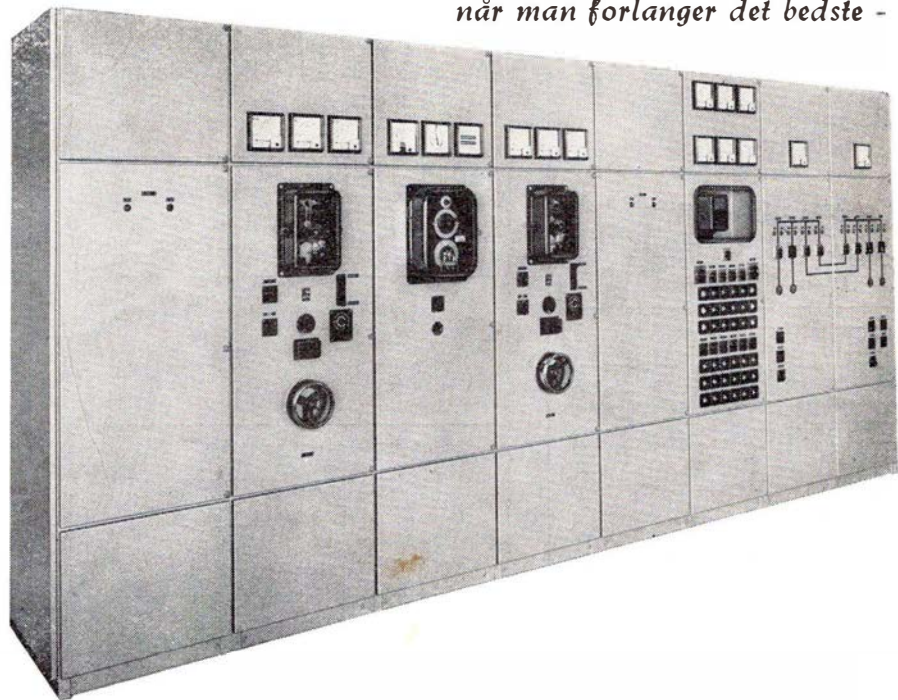
JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

KAPSLEDE TAVLER

Generator- og
fordelingstavle
for en af
loranstationerne
på Grønland



når man forlanger det bedste -



AKTIESELSKABET
E. RASMUSSEN

FREDERICIA - TLF. (0431) 3511
KONTOR I KØBENHAVN - TLF. PA. 3681

Esbjerg

AUSTIN

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

R. SCHULIK

Slagterforretning
Nørrebrogade 46 . Esbjerg
Telefon 2 02 14

Der er altid noget nyt i Det nye BOLIGHUS

Storegade 148 . Esbjerg . Tlf. 2 50 17

Andreas Christensen Købmandsforretningen

Strandby Kirkevej 88 - Esbjerg
Telf. 2 89 33

Esbjerg Eksportmarked



SYMASKINER

Strandby plads 8 - Esbjerg
telf. 2 44 85

H.J.HANSEN

MØBELGADEN

KONGENSGADE 94 - ESBJERG - TELEFON 29444

NEYE

v/ Karen Petersen
Kongensgade 78 - Esbjerg
Telefon 2 07 66
Lædervarer - Rejseartikler

Mogens Christensen SYGEPLEJEHUSET

Gummistrømper - Støttestrømper
Strandbygade 4 - Esbjerg
Telefon 2 68 26

Ruth Hedegaard Jensen

Kiosken Baggesens Allé 152
Esbjerg . Telefon 2 10 97

Esbjerg

De møder mode og kvalitet i



Kongensgade 98 - Esbjerg 2 35 36



SERVICE STATION

Jernbanegade 58, Esbjerg, tlf. 2 38 93

RØRKJÆR MØBLER

v/ S. Laursen
Baggesens Allé 19 - Esbjerg
Telefon 2 41 55

VIGGO NIELSEN

Kolonial - delikatesser
vine og tobak
Sjællandsgade 4 - Esbjerg
Telefon 2 10 74

TAGE ANDERSEN

Chokolade - Is - Konfekurer
Gefions Allé 3 - Esbjerg
Telefon 2 63 73

FREJA SALONEN

Anni Tanggaard Larsen
Amagervej 4 - Esbjerg - Tlf. 2 35 02

LAURITS STRAND

Kød - Flæsk - Pålæg
Strandbygade 54 - Esbjerg
Telefon 97

Frejaparkens Tapet- og Farvehandel

v/ Erling Jensen
Amagervej 8 - Esbjerg
Telefon 2 35 33



Kongensgade 98
Telefon Esbjerg 2 35 34

KAJ's KOLONIAL

Alt i kolonial - konserver
Isenkram - vine og tobak
Ekstrafin kaffe
Storegade 147 - Esbjerg - Tlf. 2 63 08

Wiggo Kongstad A/S

Fiskebrogade, Ny Havn - Esbjerg

Gørding

GORM CHR. HANSEN

Urmager og guldsmed
Telf. Gørding 90

FR. HOLST

Landbrugsmaskiner
Telf. 211 og 212 - Gørding

C. A. POULSEN

Automobiler - traktorer - motorcykler
Kompl. reparationsværksted
Gørding - Telf. 18

HANS NISSEN

Manufaktur
Gørding - Telf. 14

CHR. SØRENSEN

Boghandel - Bogtrykkeri
Telf. Gørding 29

Ribe

Aktiselskabet RIBE MASKINFABRIK

Leverandør til DSB
Telf. Ribe 970

Jernbanepersonalet anbefales

WEIS STUE

Olga Henriksen
Torvet, Ribe, tfl. 700

Landbosparekassen for Ribe og Omegn

Torvet - i byens centrum
Telf. Ribe 40 og 524

Banegaardskiosken Ribe

G. Berg Tlf. 314

Toilettartikler og Souvenirbod VAREIMPORTEN

E. Hansen
Sønderportsgade 21 Ribe



JERNBANE-BLADET

Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, M. D. F. (ansvarhavende)
Oxford Allè 19 - København S.
Telefon 55 64 90

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

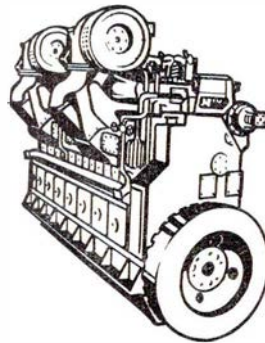
Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

Februar 1963

Dette nr. indeholder:

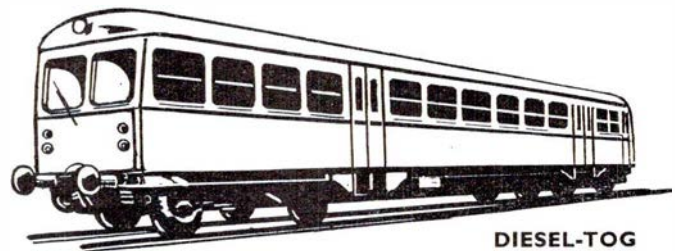
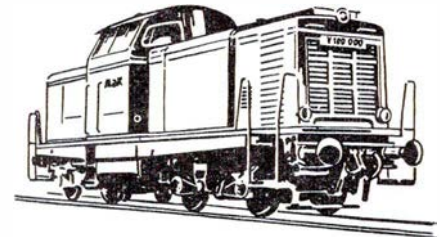
I sne står alt i skjul	side 27
Månedens emner	» 28
Erindres det	» 30
Trekant jernbaner	» 31
Dansk Jernbane Klub	» 32
Magnetisk togstop	» 33
Militærtransporter 1913	» 34
Byvandring - Kolding	» 36
Snerydning på SNNB	» 37
Omkap med VLTJ havnebanetog	» 38
Januar dagbogen	» 39
Rutebil nyt	» 41
Privatbane nyt	» 41
Model jernbane	» 41
Foto hobby	» 43
Bro-sprængning	» 45
Personalialia	» 47
Boganmeldelser	» 47
Hunden på	» 48

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

Aalborg

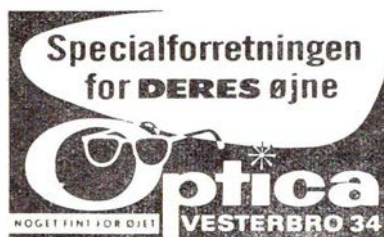
A/S Norvin & Larsen
ingeniør- og
entreprenørforretning
Udfører arbejder for DSB
Jernbanegade 21 - Aalborg
Telefon 2 85 99

Det danske Gødnings-Kompagni A/S

Aalborg afdeling
Tlf. *2 00 22

JØRGEN WINTHER

Blikkenslager
aut. vand- og gasmester
Vand - Gas - Sanitet - Varme
Rosenlundsg. 12 / Schleppegrellsg. 77
Aalborg - Tlf. 3 37 11



A. W. Milling ½

Byggematerialer
Østerbro 37 - Aalborg - tlf. 2 00 88

PRESENTA

Rutebilstationen, Aalborg
Stort udvalg i gaveartikler
til alle lejligheder
Tlf. 3 77 99

HJØRRING RING-BILERNE

Moderne radiovogne: tlf. 770
Mini-cab: tlf. 748

PATENTSTIGER

forskydelige i 18 mm stålrør i for-
skellige længder. Kvalitetsmæssig
udførelse. 21 kr. pr. løb. meter, så
længe lager haves.
Brdr. Nielsen
Hornum, tlf. Hornum 182

Viborg

Aktieselskabet
Privatbanken
for Viborg og Omegn
Telefon 2600

V. A. Jørgensens Eftf. A/S

Sygeplejeartikler og parfumeri
St. Sct. Mikkelsgade 23, Viborg
Tlf. 836



Handelsbanken i Viborg

- en god bankforbindelse
Sct. Mathiasgade 52 - Viborg
Telefon *1500

WINDSOR BAR

er altid et besøg værd ...
Gravene 25 - Viborg - Tlf. 1814

PENSIONATET

v/ Ellen Petersen
Et 1. kl.s madsted
til rimelige priser
Sct. Mathiasg. 44 - Viborg - Tlf. 1696

POLYFOTO

- det personlige portræt
Kompagnistræde - Viborg
Telefon 3210

NIELS CHRISTENSEN

Bogtrykkeri - Papirhandel
Nytorv 5 - Viborg - Tlf. 92

A. Honorè & søn



Isenkram - køkkenudstyr
glas og porcelæn

Torvet - LEMVIG - Telf. 408

Tobaksforretningen

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

Banegårdskiosken Holstebro

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

Fredericia

Lækkert brød og friske kager

Calvi

Telf. Fredericia 1006

Danmarksgades Kiosk

Dag- og ugeblade
Lommeromaner - Papirvarer
Aut. tipstjeneste
Danmarksg. 68, Fredericia. Tlf. 82

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

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

UNO - X

Vester Engvej 5, Vejle, tlf. 2744
Benzin - Olie - Service
Biler uden fører - tlf. Vejle 2463

LABORN

Søndergade 34, Horsens. Tlf. 2 21 55
Stort udvalg i paraplyer,
stokke og piber

GRINDSTED RADIO

Fr. Flø Sørensen
Vesterbrogade 2 - Grindsted
Telf. 375

JERNBANEKIOSKEN

Grindsted st. anbefales
Alfred Petersen. - Tlf. 661

LANDBOSPAREKASSEN

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

J. WUTH

Slagterforretning
Tjæreborg . Telefon 47

C. A. HANSEN JUN.

Middelfart - telf. 10 og 11
Kulimport . Brændselolie
Bygningsartikler

I sne står alt i skjul

Februar causevi

Så gik årets første måned, og det må siges at januar lod begivenhederne tage fat med en styrke og hast, der gjorde det svært for os at følge med og nå at fatte meningen og betydningen af det, der skete.

Streng vinter herskede det meste af måneden – forhåbentlig ikke fimbulvinter, for den skal ifølge den nordiske mytologi gå forud for jordens undergang – men koldt har det været, og isforholdene i vore farvande har flere gange truet med at standse al søværts trafik. DSB har dog med sine mange nye skibe og færger med tilstrækkelig maskinkraft været i stand til at opretholde driften på alle betydelige overfarter. I store kredse af befolkningen anses privatrejede færgeruter som både gode og billige, men når disse ret hurtigt giver op for ismasserne, så skal DSB sørge for, at også disse ruters kunder bliver befordret på statsbanernes overfarter, koste DSB hvad det vil. Desværre glemmes dette hurtigt når normale tilstande atter indtræder. Så er det straks galt med underskudsforretning og for store bevillinger til nyt materiel og skibe, alt det, der er en nødvendighed for DSB for at kunne klare enhver trafikal topbelastning. – Vore venner på Bornholm har fået mere sne end det øvrige land, så der har toggangen været indstillet flere dage ad gangen.

Fra broen, der forbinder Vester Fælledvej med Vigerslev allé, faldt et stort stykke af brodækket ned på banelinien, hvilket foranledigede politiet til at forbyde al færdsel over broen. Sporvognsline 10, der benytter denne bro, fik endestation på Enghaveplads og passagererne befordredes med busser. Når det samtidig erindres at DSB i længere tid måtte etablere vagt ved bropillerne ved Østerport station er disse hændelser følger af de alt for små bevillinger, der gives til vedligeholdelse af bygninger, broer og meget andet. Ingen, der i sin tid havde med brobygning at gøre, kunne forudse den trafikale udvikling på gader og veje med tungtlæssede køretøjer, men det fritager jo ikke de nuværende ansvarlige for at følge med udviklingen, og holde broerne i forsvarlig stand.

Nytårsskyderiet menes at have været lidt mindre end sædvanligt, men til gengæld var det en ordentlig bombe, som de Gaulle havde gemt til sprængningen af fællesmarkedsforhandlingerne. Så let er det at standse en samfundsudvikling, der også her i landet frem-

kaldte store meningstilkendegivelser af til tider ret voldsom karakter. Nej, lad os altid huske kaptajn Jespersens åndshygiejne, hvor det bl. a. hedder: »Spar jeres bekymringer for fremtiden, de 90 pct. bliver aldrig til noget!«

Det forkætrede pristal steg med 2 portioner dyrtidstillæg, der giver lønstigning af varierende størrelse til lønmodtagere fra 1. april. Nu bliver der atter gjort angreb på pristalsreguleringen, idet flere udgifter skal udgå af beregningen. Også her kan det fastslås, at tiden er løbet fra pristalsordningen, der fra starten meget fornuftigt var beregnet til at være en lønregulator efter de skiftende konjunkturer. Men med tiden og nu snart i mange år, har pristallet virket som en *prisfordyrende foranstaltning*. Det var meningen, at pristallet skulle efterbetale de prisstigninger, der havde fundet sted i de i reguleringen medtagne priser. I stedet benyttes pristallet nu af arbejdsgiverne til straks at forhøje priserne på alt, så snart pristallet viser stigning. Når nu skat og husleje foreslås udtaget af pristalsberegningen, hvorfor så ikke straks finde en anden og bedre lønregulator.

En indsender skrev i januar nr. om nogle dyre parkeringspladser på centralværkstedet i Århus, men tro dog ikke, at man rutter sådan

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

anbefales

POUL GUDMANN

med pengene alle vegne, nej, man følger den gamle devise, at spare på skillingen og rutte med daleren. På en nedlagt fynsk banestrækning, hvor trafikken blev overtaget af DSB rutebiler, blev der hos en privat mand oprettet en pakkeafleveringscentral, og samme mand ansøgte senere om lønforhøjelse, en beskeden lønforhøjelse, som manden syntes svarede bedre til det, der var pålagt ham. Det kunne der

ikke være tale om, og i stedet nedlagde man pakkecentralen, hvorefter beboerne i byen fik fem km til nærmeste afleveringssted. Det må oplyses, at manden fik 50 kr. – nej, nej, der gættede De forkert, det var ikke om måneden, nej, det var 50 kr. om året! Sig så ikke, at der ikke spares efter deisen: Mange bække små, gør en stor å!

-bro.

Månedens emner...

Danske statsvirksomheders

samlede driftsresultat er inde i en glædelig udvikling med et stærkt dalende underskud. På det nye finanslovsforslag for 1963-64 er for første gang den ene af de to største statsvirksomheders overskud ved at kunne dække den andens underskud, idet post- og telegrafvæsenet beregnes at skulle indbringe staten godt 75 mill. kr., mens DSBs driftsunderskud er bragt ned på 79 mill. kr. Finanslovens tilsvarende tal for indeværende år er + 66 mill. kr. og ÷ 113 mill. kr.

Det samlede underskud for samtlige 17 statsvirksomheder er for 1963-64 anslået til 40,2 mill. kr. ud af en samlet omsætning på godt 2 milliarder kr. I indeværende finansår var det samlede underskud oprindeligt beregnet til 128 mill. kr., men gennem diverse takstforhøjelser og rationaliseringer opnåede folkettinget at reducere underskuddet til 77 mill. kr. på den endelige finanslov, som vedtoges i marts i fjor.

Udover Post- og telegrafvæsenet giver kun tre af de 17 statsvirksomheder overskud. Skov og jagtvæsenet menes at ville præstere en gevinst på 3 mill. kr., mens Den militære klædefabrik og Statens hulkortcentral bidrager med henholdsvis 100.000 og 5000 kr.

Banegårdsflytningen i Brønderslev

I løbet af 1964 ventes det, at togene forlægges til den nye fire km lange dæmning i Brønderslev fra Lygtebænken i syd til Tolstrupvej i nord. Der bygges seks broer i dæmningen, der skal afløse de mange niveauskæringer, der nu er i Brønderslev.

5 km olieledning i Århus

På kommende finanslov er ansøgt om to mill. kr. til lægning af en olieledning

fra oliehavnen i Århus til to store oliebehodere, der bygges på grænsen mellem Viby og Århus. Ledningen skal fra havnen følge DSBs spor, og fra olieholderne lægges en ledning til maskindepotet i Molleengen. De to beholdere, der allerede er under opførelse, skal kunne rumme 10 mill. l olie tilsammen.

Ombygning nr. 1000

Centralværkstedet i Århus kan fejre et usædvanligt jubilæum, idet ombygning af godsvogn nr. 1000 i godsvognsparken, der omfatter modernisering af 1100-1200 godsvogne til et samlet beløb på ca. 15 mill. kr., har lige fundet sted. Det er ældre utidsvarende vogne, der bl. a. forsynes med skydedøre eller i de fleste tilfælde med helt ny vognkasse. Medens der daglig bliver en vogn færdig, udskifter værkstedet samtidig de gamle glidelejer på ca. 2000 godsvogne med moderne rullelejer. Af disse bliver daglig to vogne færdig, og foreløbig er 800 vogne blevet forsynet med nye lejer.

Nyborg nye centralanlæg taget i brug

Den 16. januar kl. 11 blev det nye centralanlæg i kommandoposten på Nyborg station taget i brug. Samtidig blev rangering pr. radio officiel efter nogen tids prøveorsel.

Betjeningsstavlen i kommandotårnet fylder ikke mindre end 3,2 kvadratmeter. Den har ikke færre end 868 lamper, der giver besked om togs positioner på sporene og sporskifters stillinger, og der er ikke færre end 690 betjeningsknapper.

Det har kostet rundt regnet to millioner kroner at opbygge det imponerende anlæg i Nyborg. Tilsvarende findes andre steder i udlandet, men det er det mest moderne anlæg i Europa, og det vil danne monster for automatisering på andre jernbanestationer i Danmark, omend disse kommende anlæg bliver af mindre format.

Hvad der spares i arbejdsløninger er svært at anslå, men alt iberegnet gættes der på, at automatikken gør 56 mands arbejde, og at udgifterne til lønningskontoen derved formindskes med en million kroner om året. Men årsagen til den betydelige investering er ingenlunde alene, at man derved regner med at kunne spare mandskab. Det forhåndenværende beredskab trængte hårdt til udskiftning, og så var det naturligt at søge den bedst mulige fornyelse.

Der er ved Nyborg H og færgeløjerne 228 hovedtogvogne og 260 rangertogvogne, hvilket er 10 gange så meget som i en gennemsnitskobstad. Endnu mangler enkelte planlagte ting, bl. a. et togviseranlæg, som ved lysbånd og højttaleranlæg adviserer de rejsende vedrørende togtider, perronanløb m. v.

Radiotelefonsystemet ved Nyborg station og færgeløjerne er etableret således, at der er en hovedstation hos kommandopost og rangerledelse, syv mobile stationer i MH-lok og fire stationer ved færgeløjerne. Der kan knyttes fem forskellige forbindelser. Således kan fra lok omstilles til færgeløjerne under rangeringen. Herfra foretages over radioen dirigering under lastning og ilandsætning af vogne, og når rangerarbejdet er afsluttet, melder rangermaskinen sig tilbage til kommandoposten.

Radiotelefonen er naturligvis først og fremmest et meddelelsesmiddel, men selve sikkerheden ligger netop i radioforbindelsen mellem rangerleder og lok. I øvrigt er der særlige sikkerhedsmæssige ting i de anlæg, der vedrører færgefarten, idet en konstant tone giver vished for, at forbindelsen mellem færge og rangerlok ikke er afbrudt. Også rangerlederen kan høre denne tone.

Der er ved det nye anlæg skabt mulighed for rangering med lange træk. Tidligere var en vis indskrænkning i antallet af vogne i togstammen nødvendig.

En ganske særlig sikringsforanstaltning er oprettelsen af et såkaldt profilkontrolanlæg. Eksempelvis på færgen »Knudshoved«, der anvendes som kombineret bil- og jernbanefærge, er det nødvendigt med fastsættelse af en maksimalhøjde for vogne, der indlades på underste dæk. Der er åbne godsvogne, der overskrider denne

højde, og de vil fremtidig kunne sorteres fra, idet der et par hundrede meter fra færgeløbet er anbragt en fotocelle, der registrerer og alarmerer, såfremt en for højt læsset vogn passerer et usynligt lysbælte.

Vi har modtaget ..

En mærkelig service

Hr. O. Boye.

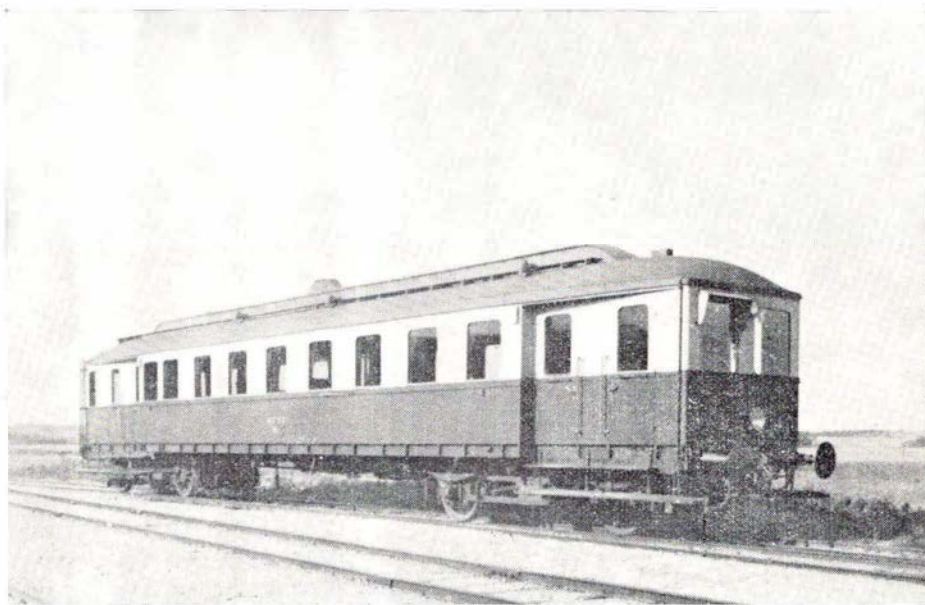
Såvidt det kan ses af Deres artikel »En mærkelig service« i Jernbane-Bladets januarnummer, er der ved Deres billetkøb på Nørrebro station uheldigvis sket en forveksling mellem 2 slags ture, nemlig »til fods-ture« og »rundture«.

I heftet »Nye ture med DSB og så til fods« er der ved hver enkelt tur i den indrammede rubrik nøje anført, hvilken billet, der skal købes til turen, og for tur nummer 3 (Kokkedal-Allerød) er anført, at der skal købes *dobbeltbillet evt. weekend billet til Kokkedal*. En sådan almindelig billet kan købes på alle de københavnske stationer uden forudbestilling eller nogen anden formalitet, og det er end ikke nødvendigt at bemærke, at billetten på tilbagerejsen skal benyttes fra Allerød. Billetter til Kystbanen gælder uden videre til tilbagerejse fra Nordbanen inden for samme tariffkilometerafstand, jfr. bestemmelserne i hæftets side 3.

I heftet »Danske rundture 1962« er anført en del ture, mest over længere afstande, til hvilken der skal købes *særlig* billet. Disse rundtursbilletter kan købes direkte i rejsebureauerne og endvidere på større statsbanestationer, der er beliggende på den pågældende rejserute. Til de i dette hæfte nævnte ture haves på Nørrebro station kun oplagt billetter til tur nr. 19 (København-Helsingør).

Vi beklager, at der ved Deres billetkøb

Månedens foto



MFVJ M 2, en ægte Maybach-vogn. Anskaffet 1927 fra EVA, Wismar, 150 hk, tara 39.900 kg. 2 passagerafdelinger med ialt 86 siddepladser og 14 ståpladser. Banen

havde to af disse vogne, men den ene brændte efter nogle års forløb. Den anden senere solgt til HFHJ til brug som personvogn.

her er sket en kedelig misforståelse, og ved Deres køb af billet til Kokkedal burde vi have opdaget, at det ikke var en rundtursbillet til rundtur nr. 3 De ønskede, men en dobbeltbillet til Kokkedal til »fodtur« nr. 3.

Det er ikke lykkedes at fastslå, hvornår fejlen er sket. Hvis De endnu er i besiddelse af de købte billetter, ville vi være glade for at modtage dem for at konstatere, hvem der har solgt billetterne og **høre vedkommende, om** denne endnu kan erindre den pågældende ekspedition, og vi vil med glæde være Dem behjælpelig med at søge godtgjort det for meget betalte beløb.

Med venlig hilsen

H. Hvidemark.

Stations vejvisere

Når man rejser meget rundt omkring i vort lille skønne land, undres man tit over, hvor vanskeligt det er at finde hen til banegården eller stationen såvel i by som på land, idet der ikke ret mange steder findes skilte, der viser derhen.

Selvfølgelig kan man spørge sig for, men det var jo nemmere, hvis der på »strategisk« vigtige punkter, f. eks. på torve og pladser var anbragt et skilt, der viste vej til banegården eller stationen, hvilket f. eks. er tilfældet i Århus, ligesom det vrimer med skilte, de pæne rød-hvide, der viser vej til de forskellige nærmeste købstæder ad landevejen, så folk let kan finde vej gennem byen, hvad enten der er hovedvej eller ej.

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft



Nyt fra hele verden

Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Tegnefilm

— vi har cinemascope

Central 13540

Eksempelvis kan nævnes, at da jeg i foråret skulle rejse fra Skives nye fornemme banegård første gang, havde jeg lidt besvær med at finde den, skønt jeg er vant til at orientere mig, og skønt jeg så nogenlunde vidste, hvor den lå, men jeg så ingen skilte, der viste vej dertil. Da jeg et par måneder senere atter skulle med toget fra Skive, var der imod forventning stadig ingen skilte anbragt. Som en slags sidebemærkning vil jeg gerne udtrykke min beundring over Skive H station første gang, jeg så den. Man bliver imponeret over, hvor smuk og praktisk den er, og ikke mindst restaurationen, der er præget af hjemlig hygge med smagfulde farver. Hele bygningen og anlægget er så dejligt og så fornemt, at man er lige ved at betragte det som et helligt sted, der ikke må betrædes, men det er heldigvis ikke tilfældet, og der er ingen tvivl om, at DSB ønsker, den bliver betrædt flittigt.

Jeg besøgte en landstation for nogen tid siden, hvor jeg ikke havde været i flere år og havde også lidt besvær med at finde denne, da den ligger lidt afsides og faktisk ikke ligner en almindelig station, og ingen skilte viser derhen.

Det tilkommer sikkert ikke statsbanerne at anbringe skilte rundt omkring i by og på land, men sorterer vel nærmest under kommunerne. Jeg tror imidlertid, en høflig henstilling fra banerne til kommunerne om at anbringe skilte vil blive godt modtaget derved, at der mange steder vil blive anbragt skilte, der viser vej til banegård eller station, så ikke stedkendte folk nemmere kan finde derhen, og mon ikke også det vil tilføre banerne flere rejsende?

O. Boye.

Til og fra læserne

Til læserne

Redaktionen takker for de seneste indløbne hilsener, og ligeledes for de mange artikler og indlæg, vi har modtaget. Desværre kan vi ikke bringe alt med det samme, og så må det være sådan, at det mest aktuelle kommer først. Denne gang bringer vi fire sider mere tekst end bladets økonomi egentlig tillader. Men det skal nok komme efterhånden. Vi bruger ikke »papirkurven« til den slags. Stof der ikke anvendes returneres altid.

Til fh. KS togfører

Et brev fra en af Kolding Sydbaners gamle, veltjente togførere indeholder et varmt ønske om æresoprejsning til Vamdruplinien og især til dennes personale, idet »Jernbane-Bladet«s julenummer indeholdt hvad der er opfattet som en insinuation, nemlig »at Vamdruplinien havde mange klager over dårlig betjening«, hvilken dårlig betjening – siger brevskriveren – jo må falde tilbage på stations- og togpersonalet.

Det er rigtigt, den kan falde tilbage på nævnte personale, men den er ved anmeldelsen i hvert fald ikke tilsigtet en sådan betydning.

Betjening er derimod anvendt som omfattende hele banen og dens publikumsbetjening, ikke alene en enkelt gren af banens virke. Altså de vilkår banen bød befolkningen i form af få – for få – tog, lang køretid, upassende afgang- eller an-

komsttid o.s.v. En ond cirkel, få tog, få rejsende, færre rejsende og så fremdeles.

Det kan da også hertil føjes, at der ikke i det anvendte kildemateriale nogetsteds er modt et ufordelagtigt ord om banens personale, der er tvært imod adskillige steder nævnt eksempler på det modsatte, på et nært tilknytningsforhold personale – befolkning imellem.

Der burde måske også tillægges Vamdruplinien endnu en lille cadeau ved at sige, at vel var afskedsturen beskeden i forhold til Hjelmsminde, men der var dog tak og varme håndtryk mange steder, foruden det trækors, der nær Vamdrup Øst var anbragt midt i sporet foran det sidste tog.

Red.

Erindres det ...

For 50 år siden, januar 1913

Portør Jens Petersen, Holeby, blev dræbt under nytårsskydning. Han var efter, at nattoget havde passeret, gået ud for at hente lygterne ved landevejsledet. Da han ikke var kommet tilbage kl. 5 morgen, ledte hans hustru efter ham. Hun fandt ham ved leddet – død – ramt af et skud i nakken.

En lov om en aldersgrænse for stats-tjenestemænd ventes snarest fremsat i Rigsdagen, idet mange ledende stillinger inden for staten, især ved statsbanerne beklædes af oldinge, hvilket snart hindrer al forfremmelse i embedsklasserne.

For 25 år siden, januar 1938

Statsbanerne vil i løbet af dette år fuldstændigt afskaffe vacuumbremsen, idet alle tog efterhånden bliver forsynet med tryklufsbremse.

★

Resultaterne af trafiktællingen en enkelt dag i december 1937 foreligger nu. Tællingen viste fra første morgentog til sidste aftentog på Københavns Hovedbanegård, at der blev befordret ialt 94.176 rejsende på tællingsdagen. Heraf var 5016 rejsende til og fra stationer udover Roskilde, så at der i den egentlige nærtrafik befordredes 89.160 rejsende.

Den 27. februar sejlede færgen »Freja« fra Nyborg med et såkaldt smalspor »Lyntog« til De bornholmske Jernbaner. Toget var ankommet på troljevogne fra Århus og ført ned gennem Jylland og Fyn med stor forsigtighed, men der måtte lægges 15 m smalspor på færgens dæk for at kunne klare transporten.

Ligeså uundværlig
JERNBANEN er
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN
for LIVSFORSIKRING

Trekant jernbaner

Sportrekanter er i mange lande et velkendt fænomen.

Hvorfor det synes at være hyppigst forekommende i engelsktalende lande er ikke let at sige, med mindre man tør insinuere, at mange af disse tilforn tilbagestående områder (kolonier f. eks.) ikke kunne betros regulær drejeskive, men henvistes til at foretage drejemanipulation via ovenfor nævnte trekant.

Visse lande – England, Frankrig, Tyskland f. eks. – har mange »strækningstrekanter«, hvor snæver overgang mellem skærende baner gøres mulig, men hvor det alene er den trafikale betydning, der er grundlaget.

Vort eget lille land er f.s.v. angår jernbaneudskejelser ikke noget eldorado, men vi har dog haft, respektive har, lidt, der ligner foran beskrevne kuriositeter.

Lad os straks se bort fra de trekantmuligheder, der i praksis forefindes i sportnettet på visse af vore havne, sportrekanter, der alene har til opgave at formidle trafikstrømmens spredning til alle de kroge, hvor havnens liv pulserer.

Dog bør her nævnes, at det eneste sted, hvor en decideret skinnehavnerundfart kan foretages, må være Nakskov. Et ankomende tog-loko kan fortsætte direkte fra spor I via havnen, ende i spor I i stationens modsatte ende og bakke til toget, retvendt og klar til afgang.

Bl. a. fordi sukkerfabrikkens område (porte) skal passeres, vil en sådan fremgangsmåde dog ikke være anbefalelsesværdig, og er da ej heller ikke i brug.

Nogle ældre læsere husker måske endnu den på skitsen aftegnede driftstrekant nord for Næstved, hvor – så vidt det nu erindres – alene militærønsker var årsag til anlægget. Det var herved muligt at køre retvendt København–Slagelse over både Ringsted og Køge–Næstved.

Hvis erindringen er rigtig, var det omkring 1930, denne stikbane blev afskediget.

Så er der tilbage at omtale det, der mest ligner en drejetrokant, men som trods det alene er anlagt med trafikale formål for øje.

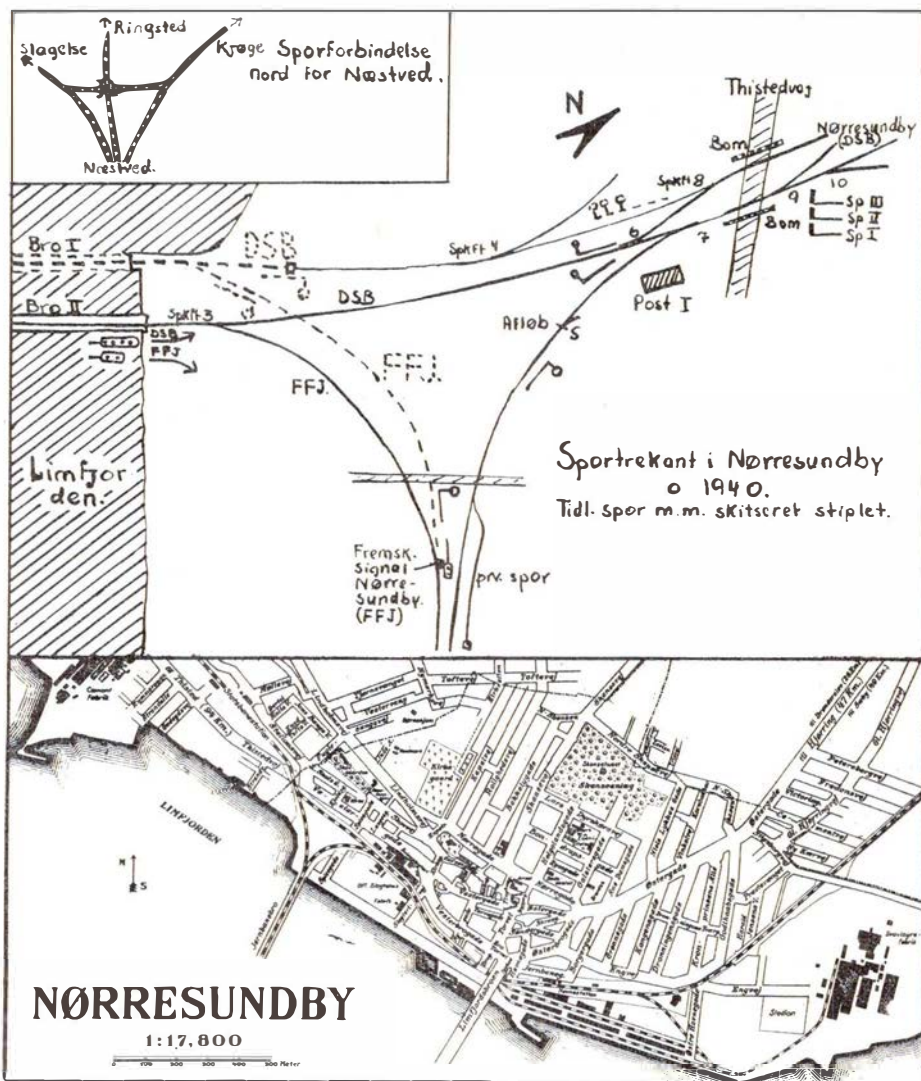
Det er sporanlægget nord for Limfjordsbroen ved Ålborg, der her tænkes på.

Bedre end mange ord illustrerer skitsen dels det, der forefandt for 1938, dels det, der forefindes og benyttes idag.

De skitser forløbet af bro I (fra årene 1874–78) og ser den nuværende bro (delvis den i 1928 opførte Frederikssundbro). Begge de 2 private trekantssider tilhører den pr. 19/3 1897 åbnede bane FFjerritslev–Nørresundby med tilsluttende havnebane i Nørresundby.

Det kan her oplyses, at der i hvert fald tidligere eksisterede overenskomst, der gav DSB mulighed for at dreje loko og ambulancetog via denne trekant, krollesporet, som den hed.

Ved besøg i Nørresundby kan De altså se landets eneste nulevende eksemplar af denne variant, idet vi her lader ude af betragtning de muligheder godsforbindelsesbanen i København åbner ved f. eks. Grondal – Flintholm, Harrestrup – Valby Gasværk og Østerport – Lersøen – Hellerup.



Sportrekant i Nørresundby
o 1940.
Tidl. spor m.m. skitscret stiplet.

NORDELEKTRO $\frac{A}{S}$

MOTORER – DYNAMOER – REPARATIONER

København:	Landskronagade 56	Tlf. Ryvang (01)(68) 80 50
Aalborg:	Strandvejen 31	Tlf. (081) 2 45 33
Aarhus:	Absalonsgade 31	Tlf. (061) 3 22 00
Frederikshavn:	Danmarksgade 20	Tlf. (084) 2 12 38
Hjørring:	Vendelbogade 6	Tlf. (089) 1 19 95

FABRIKINSTALLATIONER & AUTOMATISKE ANLÆG



GEDSER

„De Danske Østersølærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

Ferie- og udflugtssteder

På vestkysten
bor man
i Varde
på

HOTEL VARDE

HOTELLET VED EVENTYRLANDETS PORT



RESTAURANT
SELSKABSLOKALER
UDSTILLINGER
JÆGER- og KLAPPERSTUE
PATRONHUSET
- nyt og helt anderledes

Direktion: Gunnar Nielsen
TELF. (052) 205 00

Blicher's KRO

Et godt madsted — bedste kaffe
Selskaber modtages
Tjæreborg - tlf. 6

Hotel Sorø

Selskabslokaler fra 10–200 kuverter.
Hyggelige værelser.
God mad og kaffe.
Tlf. Sorø 64

Hotel „Krogen“ - Hasseri

MISSIONSHOTEL

Overnatning på gode værelser, med
morgencompl., alt incl. 15–16 kr.
Skibstedvej 4 – Aalborg
Tlf. 2 17 05
Kun 1 km fra Vesterbro, fri parkering

Gæstgivergården

RØDE-KRO

H. Sommermark Tlf. 6 22 49

Undlad ikke at besøge hotellet
fra 1581 –

HOTEL DAGMAR

Ribe – Tlf. 33, 35 og 36

Dansk Jernbane Klub

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

Køge—Ringsted turen 18/11 - 62

KRJ er af forskellige grunde særlig populær blandt jernbanevenner, og trods trucnde vintervejr startede vi fra Køge med langt over 100 deltagere. Desværre havde KRJ ikke selv materiel, der egnede sig til turen, men til gengæld kendte mange af deltagerne det materiel, vi kørte med. ØSJS lok 7 og nogle af ØSJS.C-vognene fra turen til Stubberup og Fakse 26/6-60 og HV.E-vognen fra turen på HV 14/1-62. Det var en fornøjelse at se, hvor velholdt lokoet var; det havde ikke kørt siden Fakse-turen bortset fra lidt rangering dagen før KRJ-turen. Ingen utætheder, ingen varme lejer! Men det var også det samme dygtige personale fra Fakseturen. – For at have god tid til fotostop undervejs, indskrænkedes antallet af disse. En selvbestaltet »stop-arrangør«, der var skyld i en længere travetur for de fotointeresserede, blev hurtigt stoppet i den trafik, og vi kunne overholde alle tider. I Østervang var der godt en times ophold. Dels skulle der krydses, dels var der fællesspisning på Østervang kro, der serverede god og solid vintermad i en fart, og så gik det videre til Ringsted, tilmed i solskin. I Ringsted var der tid til at bese remise og teræn. Maskinen skulle have vand og drejes, hvilket skete under behørig opsigt. Forskelligt rullende materiel i »forskellig

stand« blev grundigt studeret, inden vi havde vi kun nogle få stop af driftshensyn; atter kørte mod Køge. – På tilbageturen vi havde en skinnebus foran os (uden at vi dog så den før i Køge). Ved ankomsten til Køge Vest var det ikke mørkere, end at der kunne fotograferes, og det lykkedes at nå forbindelse med tog sydpå til glæde for deltagerne fra Sydsjælland, Lolland-FaFlster og Tyskland. – Vi havde fornøjelsen at have direktor Nielsen fra ØSJS/KRJ med på turen; DKJ takker direktøren og personalet på banerne for, at turen blev så vellykket. P.Th.

Danmarks ældste loko

DJK har nu købt det andet loko af Sukkerfabriken i Nykøbing F. Maskinen stammer fra 1878, idet det efter firma-pladen er bygget på Krauss og Co.'s lokofabrik i München på patent nr. 1879 og bygge nr. 761. Maskinen kørte med navnet »Store Hedinge« hos ØSJS til 1910, hvor sukkerfabriken i Nykøbing købte den. Maskinen er solgt til klubben for 20 ore pr. kg, hvilket vil sige godt 2000 kr.

Lok-et er nu ankommet til Maribo, hvor det vil blive istandsat og være klar til sommertrafikken på Bandholmbanen, og man har så to lok til at klare den forventede store trafik i forbindelse med åbningen af Fehmernruten.



Udflugtsstoget på Ringstedbanen den 18. november 1962.

Foto: P. Thomassen

Husk Jernbane-Bladets ny telefon-nr.:

55 64 90

Møder og udflugter

Søndag d. 10. marts udflugt til Holbæk Privatbaner, hvor nyt skinnebusmateriel prøvekøres, og der sluttes med besøg på værkstederne i Holbæk.

Mandag d. 18. marts foredrag Sveasvej 8, København V.

Søndag d. 31. marts er det sidste dag Køge-Ringsted banen kører. Nærmere om dette arrangement ved henvendelse til sekretariatet fra ca. 1/3.

Søndag d. 24. april udflugt ad »Fugleflugtslinien« til Rødby Færge. Nærmere herom i næste nr.

Mandag d. 29. april kl. 20 generalforsamling, Sveasvej 8.

Mandag d. 13. maj kl. 20 møde Sveasvej 8.. Der vises 3 svenske jernbanefilm.

Søndag d. 19. maj arrangeres udflugt med særtog på en ostjydske privatbane.

En fin overraskelse

Fra vognfabrikken Scandia, Randers, har foreningen modtaget en gave på 1000



Magnetisk togstop

på Tyske Forbundsbaner

En vigtig sikkerhedsfaktor i jernbane-driften er »magnetisk togindflydelse« (Indusi). I Vesttyskland er 6.600 km forsynet med denne indretning, og 2.700 km er under forberedelse. Alle lok og motorvogne, der kører med over 120 km/t skal være udstyret med lok-indretningen til »magnetisk togindflydelse«. Indtil nu har ca. 1.630 tog denne indretning (1.9.1960).

Gennem signalerne på strækningen får lokføreren sine ordrer. Selv om signaleringen utvetydigt og overbevisende giver lokføreren sine ordre, skal der ved opfattelsen af signalet også regnes med den menneskelige fejlmulighed, der især ved høje hastigheder kan have frygtelige følger.

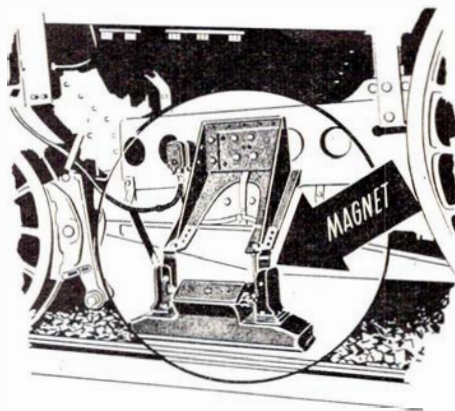
Derfor blev den tekniske indretning »magnetisk togindflydelse« (Indusi) konstrueret for at lukke dette hul i de hurtigt kørende togs sikkerhed. Man er her gået ud fra den tanke, at lokføreren beholder det fulde ansvar og fulde handlingsfrihed. Indretningen griber først ind i togets hastighed – d.v.s. det foranlediger en selvstændig opbremsning af toget – når lokføreren ikke har overholdt signalernes ordrer.

Efter forskellige forsøg med mekaniske og optiske togindflydelser kom man i løbet af trediverne til den i dag alene anvendte type »den magnetiske togindflydelse« efter 3 frekvens systemet. Ved dette system er der på loket eller motorvognen anbragt en magnet, der stadig udstråler 3 magnetiske kraftfelter på henholdsvis 500, 1000 og 2000 hertz.

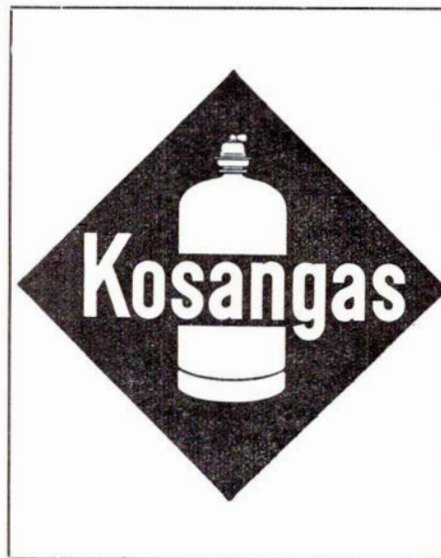
Disse kraftfelter bliver under kørslen gennemskåret af magneter, der er anbragt ved siden af skinnen. Derigennem bliver der frembragt et strømstød i skinnemagneten, der igen indvirker på togmagneten på en sådan måde, at der indtræder en stærk strømsænkning i togmagnetens strømkreds. Derved virker et relæ, der udløser forskellige virkninger i loket. Indretningen består altså af den ved signalet anbragte – og af dette styrede – skinnemag-

net og af magnetsystemet på loket henholdsvis motorvognen.

Forløbet af en kørsel, hvor lokføreren nærmer sig et hovedsignal på »stop«, er således: lokføreren underrettes allerede ved forsignalet, om at der kan ventes



Lok magneten



God instruktion
betyder forebyggelse af
mange ulykker

Måtteproblemet - baade ude og inde -
løses bedst med

Svejbæk-Måtten og Svejbæk-Risten

SVEJBÆK Lamel

GUMMIMÅTTEFABRIK

SVEJBÆK - TLF. SILKEBORG 6055 - 6079

Deres Bank —

ESBJERG BANK

AKTIESELSKAB

— den lokale bank

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

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

Hotel Skansen, Ebeltoft

Tlf. (9 35 11) 10

under ny ledelse. Et godt og hyggeligt
hotel med 1. klasses restaurant byder
Dem hjertelig velkommen til den hyg-
gelige fregatby.

Hotel Nordland

Vesterbrogade 22, København V
Central 3200

Små vinterpriser 1/10–1/5

Værelse pr. dag fra kr. 14,00

Enkelt vær. pr. uge kr. 98,00

Dobbelt vær. pr. uge kr. 147,00

Ugebasis er incl. betjening, bad,
telefon, fjernsyn m. m.

Skoler og kurser

Husholdning og engelsk i sommer på
KALØ LANDBOSKOLE

Rønde – tlf. 286

I fritiden har vi havet, skoven og Mols
Bjerger lige uden for døren. – 5 mdr.s
kursus begynder 3. maj. – Statsstøtte
kan søges.

Flere og flere forlanger

Hatting Tvebakker

fordi de er sprøde –
(men tåler ikke stød)



»stop« ved hovedsignalet. Ved for-
bikørslen af forsignalet, der viser at »ho-
vedsignalet viser stop«, må lokføreren in-
den for 4 sekunder trykke på overvåg-
ningsknappen. Undlader han dette, bliver
trykluftsbremsen udløst gennem indflydel-
se af den ved forsignalet anbragte 1.000
hertz skinnemagnet, og toget bringes så
hurtigt som mulig til standsning. Trykker
lokføreren på overvågningsknappen, lyder
en hyletone, og samtidig tændes et gult
lys, der først slukkes 20 sekunder efter.
På det tidspunkt bliver togets hastighed
kontrolleret af et speedometer. Hastighe-
den må ikke være højere end 90 km/t. –
Selvom lokføreren har trykket på overvåg-
ningsknappen, men er alligevel efter de
20 sekunders forløb ikke kommet under
de 90 km/t, udløses togets tvangsbremse
automatisk.

Ved hovedsignalet, der hører til forsig-
nalet, er der anbragt en 2.000 hertz skinne-
magnet, der bevirker tvangsbremning i
alle tilfælde, når hovedsignalet er på
»stop«.

Foran et hovedsignal, der dækker et
særligt farepunkt, er der anbragt en 500
hertz skinnemagnet. Kører toget forbi
denne magnet med mere end 65 km/t,
bliver det tvangsbremset.

Hastighedsbegrænsninger bliver sikret
med en 2.000 hertz skinnemagnet, der ar-
bejder permanent. Den udløser tvangs-
bremning, når hastighedsbegrænsninger
ikke bliver overholdt. Forløbet af et togs
rejse bliver noteret på en papirstrimmel
ved hjælp af et »skrivende speedometer«,
hvoraf man kan se signalernes stilling, be-
tjening af overvågningsknappen såvel som
hastigheden.

Militærtransporter 1913

En beretning fra »Sydhavsøerne«

I anledning af artiklen: Militærtrans-
porter i 1914, i vort december nr. har vi
modtaget et ekspl. af Nykøbing F.s per-
sonaleblad EKSPRESSEN for marts 1959,
hvor der findes en artikel: En 45 årig
oplevelse, hvori fortælles om militærtrans-
porterne på »Sydhavsøerne« under alar-
meringsøvelsen i september 1913, og vi
takker for, at også vi må bringe artiklen.

En 45 årig oplevelse

Redaktionen har opfordret også mig til
at skrive om en episode fra min jernbane-
tid, og ihukommende det gamle ord, at
da »Fanden blev gammel gik han i klo-
ster« eller i vor nye travle, forjagede tid:
»Da manden blev gammel, skrev han sine
erindringer«!

Jeg kommer til at begynde med de første
10 år af 1900, hvor vort forsvar, ligesom
senere, og også i vore dage, debateredes

kraftigt. Resultatet blev, at næsten alle
sjællandske byer fik garnisoner overflyttet
fra Fyn og Jylland. Bl. a. fik Vordingborg
garnison. Nye forter blev bygget rundt
omkring København og på Sjælland, bl. a.
Masnedøfortet og Hårbølle batteri på
Møn.

Da det hele var færdigt og kejser
Wilhelm begyndte at rasle med sablen
sydpå, blev det i det daværende Krigs-
ministerium (et forfærdeligt navn nu) ved-
taget, at der i året 1913 skulle finde en
prøvealarmering sted af hjemsendte år-
gange og remondeheste, og det skulle ske
imellem høsten og roekampagnen og sam-
tidig med efterårsmanøvren vest for Store-
bælt.

Den gang var jeg kursist på 34. trafik-
medhjælperkursus på jernbaneskolen på
Klostervang i Roskilde. Vi var 16 elever,
4 fra 1. distrikt og 12 fra daværende 2.
distrikt.

MANDSKABSGVONE

udført i henhold til Socialministeriets regulativ. Alle størrelser
fra 4 til 15 personer. — Forlang tilbud og brochurer.



Hurtig levering — lempelige betalingsvilkår — evt. leje med
forkøbsret

Arnold Jensen

Specialfabrik for mandskabsvogne
Vestre Skalborggaard, Skalborg,
tlf. 2 64 02 - 3 77 82

Vi fik beskeden om, at vi ved alarmringsøvelsen ville blive udkommanderet til sjæll.-falsterske stationer, og måtte vælge stedet, eftersom vi havde familie, bekendte eller lign., og jeg skal lige nævne, at jeg valgte Eskilstrup, hvor mine forældre boede og nuværende stationsforstander A. Rasmussen, Nyborg, var i Nykøbing, fordi han havde en moster eller sådan noget, der havde noget med daværende hotel »Stad Nykøbing« at gøre.

Ordren lød på, at vi skulle have vor kit-bag eller kuffert stående parat med tøj til 8 dage, og vi skulle afrejse nogle dage før A-dagen. Vi ville få besked gennem den ledvogterklokke, der stod på 1. sal i skolen. Den ville ringe alarmsignal lige til loddet var i bund, enten det så var dag eller nat. Vi diskuterede nogle dage om, hvornår det skulle ske, og blev da enige om, at det ville ske ved morgengry – alle »krige« begynder som regel om morgenen.

Vi ventede og ventede – men så mandag morgen den 8. sept. 1913 lød signalet, og vi var ikke længe om at komme i tojet. Ved morgenbordet lå vore fripas og frokostpakken, og ved sekstiden drog vi ud over Sjælland. Vi der skulle sydpå tog med tog 65 (nuværende 119), og så ventede og ventede vi igen. Tjeneste hele dagen – vi ville jo ikke gå glip af at være tilstede, når konvolutten med den blå alarmeringsplakat skulle åbnes. Alle var jo klare over, at nu var det ved at ske. De der skulle møde, havde fået indkaldelsesordre og var klar. Vadsækken var pakket.

Meddelelssystemet var jo ikke stort dengang, ingen radio og ingen telefonavis. Vi vidste blot at kirkeklokken skulle ringe, og den smule telefon der var, bruges. Man hørte ikke andet end det man snød sig til på telegrafien og gennem togpersonalet, men det var da altid noget. Vi fik bl. a. at vide, at Stfst. Garde Hansen, Orehoved, var trafikleder for Lolland-Falster, at to K-maskiner ville blive overført til Oh og en Fs til Nykøb. F. Ingen personvogne, men bænkevogne af ltr. Ha-Hd-Hc, og ellers måtte vogne af ltr. Ka-Kk-Kd (åbne vogne) anvendes, og evt. skulle LJ-vogne fores igennem til Oh.

De gennemgående eksprestog til Ham-

burg og Berlin måtte ikke gerne forsinkes (togene 74 73 92 93 nuværende 120 145 160 101). Der var to færger til rådighed nemlig »Thyra« og »Aleksandra«, medens »Dagmar« vistnok ikke var med.

Det er forståeligt, at situationen kunne blive skrap, da der fra Lolland-Falster skulle indkaldes ca. 6000 mand og et par hundrede heste. De fleste soldater fra Stubbekøbing skulle dog med damperen til Masnedsund.

Så skete det torsdag d. 11. sept. kl. 6,15 om morgenen. Allerede fra kl. 4 var der alarm og kl. 5 skærpet alarm, og flere byer bl. a. Vordingborg alarmerede allerede kl. 4, men det var en fejltagelse.

Allerede med tog 80 kl. 7,20 (Lollands-ekspresen), der standsede i Eskilstrup og Nr. Alslev, var der 200 soldater med, og med 7,33 fra Nf var der 400. Først hencad kl. 10 kom det store mylder. Kl. 10 gik særtog fra Nf med 900 og igen kl. 10,18 et tog fra LJ med ca. 1000. Fra SNNB nord og syd kom ca. 300, der blev sendt til Oh med tog kl. 12,10 og 13,27. Ved middagstid var der samlet ca. 4000 mand i Nf, der skulle videre til Sjælland. Toget var på 11 personvogne og 10 godsvogne med soldater og heste, men så ebbede det ud. De sidste nåede aldrig frem, men det var deres egen skyld.

Det kunne ikke undgås, at der fra Oh måtte sendes tomme tog tilbage til Nf et par gange den formiddag. Fs maskinen kunne kun tage ca. 200 t, og forsinkelser på persontogene blev der også, men alle tog det med godt humor, og vejret var strålende. I Orehoved stormede soldaterne de to små færger, og flere måtte vente der. Mn de fik tiden til at gå med at konsumere den medbragte mad suppleret med »høkerbajere«, der kun kostede 12 øre, og pladsen foran ishøuset i Oh var en stor festplads.

Hjemsendelsen

skete fredag d. 12. sept. 1913 om eftermiddagen, og så blev billedet vendt om, men i noget ringere omfang, da en del af de indkaldte skulle blive inde til normal efterårsmanøvre. Ved 18-tiden var der tog fra Oh til Nf med 1600 mand. Det korte videre til LJ kl. 19,15. Kl. 20 korte tog med 1500 mand og stenene, et ret stort tog

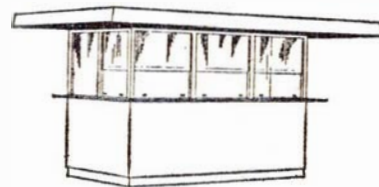
efter datidens begreb. Kl. 22,32 og 23,15 to tog med 400 mand, hvortil LJ måtte låne 9 vogne hos DSB. Næste dags morgen var det hele overstået, og så skulle der ryddes op i løbet af søndagen.

Der var til tider lang ventetid i Vo og Oh ved hjemkørslen, og flere af de hjemsendte tog turen til fods over Masnedo til færgeren til Oh. Var der ikke noget tog der, gik de videre. Jeg kender en, der på den måde kom til Oh og derfra fortsatte til fods til Nr. Alslev, hvor han havde bekendte, som han overnattede hos. Næste dag fortsatte han til Eskilstrup, men han var landpost til daglig!

Ved hjemkomsten til jernbaneskolen drøftede vi jernbaneglade elever hele situationen, som vi syntes havde været mægtigt interessant og faktisk belærende, ja, selv jyderne måtte indrømme, at der også var en jernbane udenfor »Verona«.

Mt.

TÆNKER DE PAA PØLSEVOGN



skulle De faa et særdeles konkurrencedygtigt tilbud fra os.

Vi har specialiseret 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



VIKING

Blyanter og farver
til alle formål



Banegårdsrestaurasjonen

HILLERØD

TOM VALÈT

BYVANDRING –

efter nedlagte privatbaner

KOLDING



Kolding Sydbaners hovedbygning
nu i brug som kontorlokaler

Slig en edderkop i sit net lå i de gode gamle dage de store købstæder og holdt hele oplandet i deres hule hånd.

Før gamle dage endte de fleste veje hvor byens handelssfare endte, og senere endte ofte oplandsbanerne det samme sted.

Der er her i landet en del eksempler på en sådan banelægning. De kender opskriften, endestation ikke for langt ude i oplandet, så hellere køre lidt rundt til de større landsbyer og samle kunder op der, og i købstaden den lille lokale station, der ikke ligger for langt fra stadens handelscentrum, hvor de rejsende stort set alene havde ærinde. Det var jo kun de yderst få, der havde tid og penge til at »rejse«.

Epoken varede ikke længe nok til, at nær alle købstæder nåede at blive præget af den jernbanemæssig set, men f. eks. *Horsens, Haderslev, Åbenrå og Sønderborg* var typiske eksemplarer, så meget mere som deres oplandsbaner var yderligere lokalt betonet derved, at de helt eller delvis var smalsporede.

Her er det imidlertid Kolding det gælder, og selv om denne by ikke er 100% efter forannævnte opskrift, rummer den dels så mange jernbaneminder og dels så meget af gamle dages anlægsformer hvad angår småbaner, at den frister til et nærmere bekendtskab.

Byens 3 banegårde, Kolding Nord, statsbanegården og Sydbanegården betjente for først- og sidstnævntes vedkommende hver sit lokale banesystem. Kolding N. – den ældste af disse 2 – stammer helt tilbage fra 4/5 1898 og mistede 31/5 1930 officielt sin sporforbindelse. At der i sommeren og efteråret 1930 fandt en del mergeltransporter sted på Egtvedbanen er en helt anden historie.

Denne lille bane – smalsporet som den var – havde sit domicil på Nordbanegården i form af kontorer, remise og værksted, og som det ses af hosstående skitse, var den sporforbunden med statsbanestationen, hvortil og -fra normalsporede vogne pr. transportør kunne formidles til den øvrige strækning, og mon ikke dette transportspørgsmål er så forholdsvis ukendt, at det kan retfærdiggøre en nærmere uddybning førend vi går over til at se på det, der i Kolding by endnu kan findes af rester fra de nedlagte baner, det der er artiklens primære formål.

Kolding-Egtved Jernbane

Altså som indskud lidt om transportører. Banen ejede 26 smalsporede og 6 normalsporede undervogne. De sidste var optaget i statsbanernes vognpark som ZP 99935-40, men blev fra 1/4 1916 forsynet med KEJ initialer, idet der fra denne dato blev afsluttet overenskomst om gensidig



Egtvedbanens hovedbygning er nu en del af
De gamles Hjem

vognudveksling, hvis man efter sagens natur kan kalde det sådan. Endvidere havde privatbanen 60 stk. vognfadinger på ruller (transportbeholdere!) og disse kunne ved lokomotivkraft trækkes fra den ene undervogn til den anden.

Det drejede sig om såvel åbne som lukkede vognkasser, og der var anbragt 2 på hver af de normalsporede undervogne. – Herigennem var det altså muligt at møde KEJ-vogne hele landet over.

Transportører, vognfadinger, KEJ, alt dette er forlængst borte, og vi vil nu begive os ud i Kolding by for på åstedet at søge, hvad der evt. måtte være tilbage.

Sammenligner vi et 1930-kort med et up to date bykort ser vi, at Vejlevej og Utzonsgade stort set dækker Nordbanegårdens arealer, men virkeligheden afslø-

rer, at selve stationsbygningen findes helt fritliggende og let genkendelig i den nordlige del af det areal, der henhører under De gamles hjem. Selv en del af dette kompleks kan der vel næppe findes et mere ærefuldt otium for en afdanket banegård!

Remisen, ja den findes såmænd også. Dens otium er på sin vis ligeså hæderligt, idet den indgår i et autoværksted og garageanlæg, og ved man, hvor den skal søges, ja så er det overhovedet ikke til at tage fejl af.

Strækningen – de jordiske rester – det er værre. Dels har bladet tidligere beskrevet banen i flere artikler, herunder også heromhandlede emne, dels er der af indenbys planumsrester stort set kun en dæmningsbue langs TKVJ ind imod statsbanestationen tilbage.

Kolding Sydbaner

Vi vender dette levn ryggen, og har hermed front mod byens sydlige del, hvor storebroderen KS havde til huse.

Nævnes skal det lige, at disse 2 baners levetid var 29/11 1911 – 1/10 1948.

Deres hjemsted var Sydbanegården, hvorfra de gennem rangerspor forbi sukkerkogeriet var sporforbundet med statsbanestationen. Det var alene en forbindelse monteret på godstrafik, persontrafikken lå alene på lokalstationen, til hvilken man fra DSB måtte bevæge sig til fods – en strækning der dog var beskeden. Netop den omstændighed, at det endnu var batternes lokale betydning, der talte retfærdiggjorde denne udformning, men tidevandet nærmede sig, og den 26/2 1921 stod en ny bro over Kolding å færdig – spændvidde 24,6 m. Der var, da spor blev lagt, skabt en direkte forbindelse de 2 banegårde imellem og desforuden overleveringsplads med 4 spor syd for DSB-sporene. Persontog kunne herved frem-



KS-remiseanlæg er nu tømrerhandel



Gemt i et autoværksted ligger endnu Egtved-remisen

fores mellem de 2 stationer, idet der dog krævedes frem- og tilbagerangering på Sydbanegården, hvilket generede Nybrogades trafik væsentligt.

Ret hurtigt opstod bl. a. på grund heraf plan om omlægning af forholdene i forbindelse med fuld optagelse af banerne på Kolding statsbanestation, de ny tider var nu for alvor begyndt, de lokale interesser var ikke mere enerådende.

I 1927 blev spørgsmålet rejst officielt, men først den 6/11 1931 var alle planer udformet og blev forelagt den lokale presse.

I korthed skulle der ske det, at alle spor vest for Nybrogade skulle brydes op, og en ny endestation dog med gennemkørselsmulighed anlægges umiddelbart øst for denne gade. Fra denne station kunne togene så ekspederes som udgangsstation eller videre til og fra DSB-stationen. Der opnåedes herved, at togkørslen over den efterhånden stærkere og stærkere trafikerede Nybrogade blev meget stærkt begrænset, og ved samtidig at erstatte maste-signalerne ud for remiseanlæggene med dagslyssignaler lidt længere ude, kunne bommenes lukketid ydermere beskæres.

Ændringen skulle iøvrigt for KS betyde mindst 14.000 kr. pr. år i driftsbesparelse. Den gamle hovedbygning skulle fortsat rumme hovedkontor på 1. sal, medens stueetagen skulle lejes ud.

Trods de herved forbedrede konkurrencevilkår måtte man altså 1/10 48 tage afsked med også de sydlige oplandsbaner hvilket bl. a. rummede den kuriositet, at der i sidste øjeblik modtoges et tilbud fra Landsforeningen af Rutebilejere, om køb af banerne med drift af disse kombineret med rutebil drift for øje. Imidlertid kunne vurderingssummen på 3,2 mill. kr. ikke opnås, end ikke privatbanetilsynets vurdering på 1,8 mill. viste det sig muligt at opnå, hvorfor planen var dødfodt.

På grund af tidspunktet – 1/10 – for banernes lukning resterede der en stor del af roetransporterne, hvilke transporter dog

alle blev afviklet inden det endelige punktum blev sat.

Det var fortid – så nutid.

Den oprindelige hovedbygning er svær at komme udenom, nu er det kontorlokaler, og af udvendige ændringer ses kun en slags trappeskakt, der er tilbygget bagsiden. Den i sidste omgang opførte stationsbygning var af træ, og er fuldstændig fjernet, pakhuset derimod eksisterer som en del af fragtmadscentralen. En tommerhandel har sit centrum i den 6-portede remisebygning, der er en nyere udgave end de på hosstående rids viste remiseanlæg.

Lige bag denne remise fører en bro Østerbrogade over det areal, der tidligere var sporlagt, ned på havnepladsen.

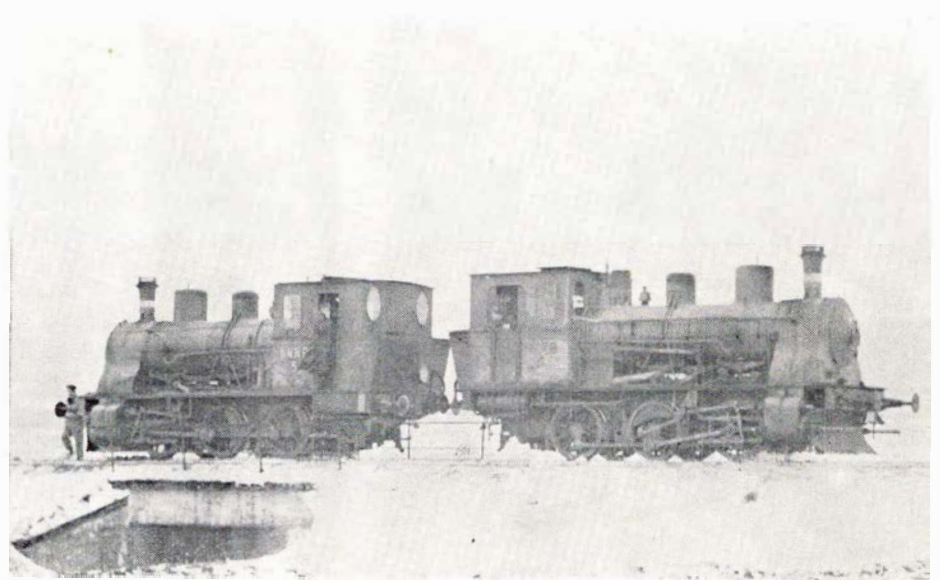
Herfra fører 2 stier mod øst, hver af disse har lagt ryg til een af de 2 strækninger, og lad os standse her under denne viadukt og lade den være bygrænse i henseende til beskrivelse af baneanlæggene.



I lige øst for Kolding syd skilles de to stier

Snerydning på SNNB

Foto: Tom Lauritsen



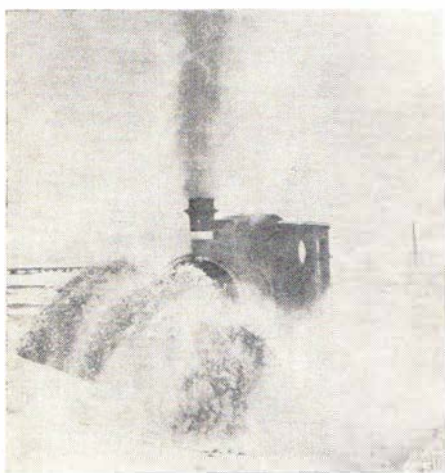
Der fyldes vand på fra en å

Kong Vinter har lagt sin kolde hånd over Sydhavsoerne, og det har især Stubbekobingbanen fået at mærke. Det medførte, at driften på strækningen Nykøbing F – Stubbekobing måtte indstilles godt 2 døgn straks i det nye år.

Onsdag den 2. jan. kørte en skinnebus om formiddagen fast i sammenføjet sne,

men kom fri igen, og banen gjorde derfor sine to damploko (nr. 3 og 5) klar til at rykke ud. – Om torsdagen var det et forrygende vejr. Det sneede ikke, men ud over landskabet lå det nydeligste lag løs sne, som den kraftige blæst rigtigt kunne flytte rundt med. De opstillede snehegn kunne ikke tilbageholde al sneen, som der-

for lagde sig, hvor der var læ. Og det var uheldigvis i banens udgravninger. – Da sneen var blæst af markerne, tog vinden fat i den ret lette jord, der er på nordfalster, og driverne blev derfor en blanding af sne og jord. Modbydelig hårdt! Stubbekøbingbanen kørte stadig – nu med damptog. Men torsdag aften kørte et tog på vej til Nykøbing F fast i en stor sne-drive lidt syd for Aastrup station. Et modgående tog lod vognstammen stå i Horbelev og lokoet kørte til undsætning. Men ak! også dette kørte fast, endda i samme drive, og her stod begge loko med næsen mod hinanden, men med nogle meters mellemrum. Det var ikke muligt at komme videre den aften, og de få rejsende i toget fra Stubbekøbing blev hjulpet til Aastrup station, hvor de blev indkvarteret hos stationsbestyreren.



SNNB lok nr. 5 ved Åstrup den 5.-1.-1963

Fredag morgen gik en stor styrke i gang med at grave de indesneede lok fri. Det lykkedes at få disse ind på Åstrup sta-

tion, hvor man – ved et sidespors hjælp – fik det forlæns kørende loko frem foran vognene. Man ville hurtigst muligt have dette hjem til Stubbekøbing, for her stod sneploven. Flere forsøg blev gjort, men forgæves. Det var umuligt at presse maskinen gennem den tunge sne. Der måtte graves. For at holde damp på maskinerne måtte der også fyldes vand på. Det klarede redningskorpset, idet man pumpede vand op fra en nærliggende å. En lastbil med kul masede sig lordag morgen gennem sneen til Aastrup station, hvor de to loko stod og så frygtelige ud, smurt ind i is, sne og jord. Mens man gav maskinerne »en ekstra spand kul«, gravede baneafdelingen huller i to meget lange drivere. Den ene vel omkring 150 m lang. Så

skulle det ene loko søge at køre gennem den tilbageblevne sne. Det lykkedes, men klokken blev ca. 17 inden man holdt på Stubbekøbing station. Det var da mørkt, og man kunne ikke udrette mere denne dag, så personalet fik et tiltrængt og velfortjent hvil.

Søndag morgen, den 6., rykkede sneploven og loko nr. 3 ud for at rydde strækningen. Det gik ret glat. Nogle steder måtte der graves lidt, eller man måtte tage tillob et par gange inden man nåede igennem, men inden middag var sporet farbart. Så startede man de pæne røde skinnebusser, og takkede de to gamle dempheste for vel udført arbejde. Uden dem havde man været dårligt stillet.

ole.

Omkap med VLTJ | havnebanetog

Hvis man engang har besøgt Vemb-Lemvig-Thyborøn-jernbane, vender man bestandig tilbage til den, år efter år. Denne bane ejer, især for vi fyenboere, en særlig charme i sin vilde og barske natur. Lemvigs beliggenhed er jo aldeles pragtfuld, og især har den en fin seværdighed, nemlig havnebanen, og det er ikke mindst denne, der er skyld i, at jeg tager en tur på VLTJ hvert år. I 1962 blev den særlig vellykket, men det skyldtes ihvertfald ikke vejret, for det regnede det meste af tiden, nej, det skyldtes snarere den fine modtagelse jeg fik hos banens personale, og som de herved skal have tak for. Imidlertid var der nu også lidt held med i spillet.

Da jeg satte mig i den fine lille motorvogn i Vemb havde jeg en sær fornemmelse af, at der måske kunne være et damploko for godstoget, som jeg fra tidligere besøg vidste, vi skulle krydse på en af de første stationer. Der må være noget om det med den sjette sans, for da jeg kiggede ud ad vinduet, da vi kørte ind på krydsningsstationen, holdt der ganske rigtigt et damplok, der skulle til Vemb med godstoget.

Efter at have stået en hel dag i Åbenrå i regnvejr og kun fået billede af en Mh, tænkte jeg: Nu begynder heldet at følge

dig. Jeg fortsatte imidlertid med motorvognen til Lemvig, for jeg vidste, at godstoget vendte tilbage til Lemvig efter at man havde kørt på havnebanen, og det ville jeg ikke lade gå fra mig.

Efter at have indtaget min frokost, stillede jeg mig klar til at modtage den lille konne rangermaskine, der snart dukkede frem fra remisens mørke. Jeg fulgte efter den ned til havnen så godt jeg kunne. Man skal næsten være uddannet bjergbestiger for at kunne begå sig på havnebanen. Nede på havnen tog jeg nogle billeder af den, og spurgte så lokføreren, hvornår de skulle køre op igen. Nu, sagde han. Uha, og jeg skulle gerne have et billede oppe i skoven. Det var bare om at komme afsted. Op ad bakken løb jeg, og jeg tror ærligt talt, at jeg har rekorden i lok-løb i vanskeligt terrain. Da jeg var nået halvvejs op ad bakken, kunne jeg høre at maskinen satte igang nede på havnen, og satte farten yderligere op, for nu blev jeg ligefrem forfulgt. Pustende nåede jeg op i skoven til rebrussementet. Puh, ha, jeg nåede det. Den lille maskine dampede opad bakken med rappe dampslag, og på billedet er den nået op til sporskiftet oppe i den smukke forårsskov. Det var maskine nr. 3, og den havde en tom Tuborg-vogn med op. Det regnede stadig,



BRABRAND

Løgstør - Vejen - Odense - Næstved

— også Deres plads står åben i

JERNBANE-HJEMMEVÆRNET

Alle oplysninger hos HJEMMEVÆRNET - Sorgenfri Slot - Lyngby - tlf. 87 59 81

men takket være en hurtig film lykkedes det mig at få et billede. Man ser tydeligt, at det er en anselig stigning der må overvindes for at transportere en vogn fra havnen op til stationen.

Det varede ikke længe før godstoget med damplok nr. 6 ankom til Lemvig, og samtidig behagede det vejret at holde lidt inde med regnen, så jeg dog ikke behøvede at være bange for at få dråber på linsen. Grunden til, at man kørte med damp i godstoget var, at to af banens store motorvogne var til reparation, og så er man jo på VLTJ i den heldige situation, at man ejer en hel remise fuld af dejlige velholdte damploko, der så vidt vides alle er køreklare. Det burde VLTJ have et hurra for. Både nr. 6 og nr. 3 rangerede på stationen på een gang, og jeg var lige ved at tage en hel måneds forbrug af film, for det er jo ikke hver dag, man ser to privatbane-damplok på een gang.

Det var med mindet om en dejlig dag, jeg satte mig i toget til Vemb, og det skyldes ikke mindst banens personale, der havde været usædvanlig flinke.

HGC, Odense.

Middelfart Konfektion

Største udvalg i frakker og kjoler
Østergade 26 - Telefon 923
- Vi åbner Dem gerne en konto

Januar

dagbogen

Fredericia d. 12. jan. Da et godstog i nat havde passeret Lillebæltsbroen på vej mod Fredericia knækkede en aksel på en tankvogn læsset med olie. Vognen ødelagde 800 m spor, der måtte lægges om. Indtil da måtte strækningen mellem Middelfart og Fredericia befares som enkeltsporet strækning.

Rødekro d. 14. jan. Som følge af sne i et sporskifte afsprede tre tomme gods-

vogne under rangering tidligt i morges. Den ene væltede om på siden, men den gennemgående togtrafik var ikke berørt af uheldet.

Kolding d. 16. jan. En ko, der ubemærket var stukket af fra eksportstaldene ved havnen, nåede op på stationen da eksprestoget ved 17-tiden forlod Kolding st. mod Esbjerg og påkørte koen. Toget forsinkedes i 20 min. indtil koen blev slået ihjel og transporteret bort.

Korsør d. 16. jan. Ved 6-tiden afsprede to godsvogne i et tog, der var under indkørsel på stationen, som følge af et akselbrud. Indtil middag måtte togene køre på enkeltspor mellem Slagelse og Korsør.

Hurup d. 16. januar. Lyntoget »Uldjyden« måtte i nat standse og blive på Hurup station som følge af et akselbrud. De 12 rejsende til Thisted viderebefordredes i taxa-biler.

Kværndrup d. 20. jan. En personbil kørte ved middagstid ind i siden af toget på Fåborgvejoverskæringen i Kværndrup. Taget blev revet af bilen og de to mænd, der befandt sig i den, blev begge slynget ud, men det viste sig at begge var sluppet med snitsår fra de splintrede bilruder.

Svendborg d. 24. jan. Da et godstog fra Nyborg ved 9-tiden var ved at køre ind på Svendborg station, væltede den bageste vogn af ukendt årsag. Indtil middag måtte forbindelsen mellem Svendborg og Skårup besørges med rutebiler.

Dybbølsbro d. 24. jan. Føreren af et S-tog, der skal være på Kh ved 22-tiden, mærkede i nærheden af Dybbølsbro et stød i toget. Efter tre kvarters søgen fandt man en 35-årig mand, der var påkørt og dræbt af toget.

Helsingør d. 25. jan. Tre godsvogne, der ventede på overførsel på færgesporet, satte sig pludselig igang mod færgelejet. Den ene vogn hoppede over sporstopperen og standsede ude på færgevejen. I 3½ time var sporet til og fra færgerne blokeret. Da det er sket gen-

tagne gange, at vogne er afspreget af sporstopperen, vil der nu blive anbragt et sporskifte, der står skiftet til spor, der er forsynet med stoppebom, når der ikke køres til færge.

Få linier...

- det modeljernbaneanlæg, som DSB skænkede Randers st. ved 100 års jubilæet, blev taget i brug 11. januar. Anlægget ligner på flere måder den rigtige jernbane ved Randers og dens omgivelser.

- det er nu 25 år siden, at Mors fik lovning på en broforbindelse med fastlandet. DSB overfører 1000 biler om året og den private færgerute 3000 biler om året. Når det vides, at grundlaget for bygningen af Lillebæltsbroen var en biloverførsel på 1000, og for Storstromsbroen kun 57.000 biler, må grundlaget for en Sallingsundbro siges at være tilstede i højeste grad.

- så ringer klokkerne for det jydsk-fynske jernbanebibliotek i Århus, der foreslås nedlagt med juni måneds udgang.

- der må gøres noget for at få aspiranter til stationstjenesten ved DSB, så nu hedder det ikke stationsarbejder mere, men portøraspiranter!



Record
UNDERTØJ

FOR MÆND OG DRENGE

Kvalitets skurvogne

4-58 pers. til absolut konkurrencedygtige priser. - Bygges også efter opgave og tilbud.

Bjerregrav Vognbyggeri

Møldrup - telf. Skringstrup 63

Tandlæge

ERIK ISAGER

Konsultation: 10-17. Lørdag 10-13

Frederiks Alle 142-144 - Århus - tlf. 3 60 80

Sjælland

MONOPOL Herremagasin

Slotsgade 43 - Hillerød
telf. 326

HANS TOFTE'S BOGHANDEL

Slotsgade 22 - Hillerød - tlf. 132

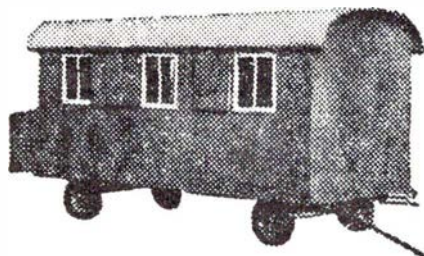
C. Steinmetz & Søn

Blikkenslageri
Sanitet - skiffer - bygningsarbejde
Udfører arbejder for DSB
Lindegårdsvej 37, Charlottenlund
Tlf. Ordrup 704

Holsted Andelsmejeri

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

Mandskabs-, beboelses- samt sanitetsvogne



leveres omgaaende fra
landets ældste fabrik.

Kvalitetsarbejde.

Billige priser.

Ring eller skriv efter brochure.
Eneforhandler øst for Lillebælt:

Fa. Hans Schou,
Købmagergade 31, København K.
Tlf. Byen 607.

SPECIALFABRIKEN
P. M. Tapdrup & Søn
Rødkjærsbro - tlf. 129

STENVAD kager

— det store navn i SMÅkager

- Kalundborg er blevet trafikalt knudepunkt i Danmark, idet de tre færgeruter, der besejler Kalundborg, tilsammen har befordret en million mennesker over Kattegat i 1962. Med det samme vi er ved Kalundborg, så blev stationens nye sikringsanlæg taget i brug d. 24. januar.

- den 4. januar afleveredes den nye underføring i Vojens, og dermed er arbejdet med over- og underføringer på strækningen Lunderskov-Padborg afsluttet.

- fra sommerkoreplanens ikrafttræden vil 5 lyntog i hver retning daglig trafikere Århus H.

- Skive Presseklub og DSB arrangerede atter i år fastelavnstur til København for en pris af 45 kr.

- torsdag den 13. september i fjor blev der foretaget 209.618 rejser med Stogene. Det er en stigning på 7000 fra tællingen i 1960.

- fra 26. maj flytter Wagons-Lits/Cook hovedsædet for sin spisevognstjeneste fra Nyborg til Århus.

- regeringens dispensationsudvalg har nu meddelt tilladelse, at arbejdet med fornyelse af den faldefærdige bro ved Østerport st. må påbegyndes.

- Fodby station nedlægges og lukkes fra 26. maj og kan end ikke opretholdes som trinbræt, selv om stationen i øjeblikket har 25 abonnementskort-rejsende daglig.

- motorlokene er årsag til, at mange DSB maskindepoter kan nedlægges, og turen

er nu kommet til maskindepotet i Ålborg, hvis bygninger i øvrigt er både faldefærdige og umoderne.

RUTEBIL *nyt* ★

Nye DSB busser og biler

Aabenraa karosserifabrik, der endnu ikke har fået afviklet den store ordre, fabriken modtog fra DSB til levering i indeværende finansår, har nu for næste finansår modtaget bestilling på 50 store rutebiler samt 30 lastbiler.

DSB opgiver Ribe-Flensborg ruten

DSB har måttet yde en afgift til nogle private rutebilejere, der også kørte på dele af Flensborgruten. Disse har nu krævet denne afgift forøjet så meget, at DSB har opgivet at drive denne rute. Det bliver formentlig et privat aktieselskab af rutebilejere, der fra foråret skal drive ruten, idet der nødvendigvis skal investeres ca. 400.000 kr. i nyt materiel.

Gratis rutebilkørsel

Sakskobing Handelsstandsforening har taget et ret enesteående initiativ. Den første februar indstilledes kørslen på ruten Vignæs—Sakskobing, som er kort i 28 år. Lollands-banen har søgt koncessionen, men der går en rum tid, inden dette kan gå i orden, og i mellemtiden er Vignæs-beboerne helt afskåret fra Sakskobing, som er deres naturlige kobstad.

Handelsstandsforeningen har derfor engageret en turistbil, der visse dage i ugen gratis befordrer passagerer mellem Sakskobing og Vignæs.

Den ny LETMETAL MANDSKABSVOGN:



„SØNDERJYDEN“

- De rigtige maal
- Beklædt med letmetal, som er uforgængeligt og saltvandsbestandigt
- Lille egenvægt trods svær konstruktion
- Ringe vedligeholdelse
- Leveres i forsk. størrelser

Letmetallvognen „SØNDERJYDEN“ med de mange anvendelsesmuligheder.
1. kl.s udførelse til billigste fabrikspris.

Se den foran Aarhus-Hallen (udstillingen Huset 62)
eller skriv efter brochure og prisliste.

H. P. JØRGENSEN . RØDEKRO . Tlf. (046) 6 22 58

Privatbane-

nyt...

Køge d. 10. jan. Kort efter midnat opstod en voldsom brand i Køge-Ringstedbanens remise i Køge, hvorved remisen og tre motorvogne blev fuldstændig udbrændt. Banens skinnibus, der holdt i remisen adskilt fra motorvognene ved en mur, lykkedes det redningskorpset at få skubbet ud, og bortset fra et par splintrede ruder, var skinnebussen driftklar til at opretholde trafikken de to sidste af banens levemåneder. Det menes at ilden er opstået fra en motorvogns kakkelovn. De tre motorvogne var forsikret for hver 75.000 kr. og remisen for 110.000 kr.

Nymark d. 11. jan. Ved 15-tiden kørte en olie-tankbil ind i siden på Nordvestfynske Jernbaners motorvogn på overskæringen ved Nymark station. Bilens fører var sluppet med lettere skader, og motorvognen kunne ved egen kraft returnere til værkstedet i Odense.

Ebeltoft d. 11. jan. Den 12. oktober blev en lastbils påhængsvogn påkørt af ETJ's godstog på en overskæring ved Balle. Bilens ejer, der havde overladt rattet til en mand, der ikke havde førerbevis, er nu idømt en bøde på 300 kr. Skaden på motorvognen beløb sig kun til 95 kr.

Odder d. 12. jan. Som følge af et akselbrud afsprede en skinnibus i morges ved Lundevej i Odder. Hele formiddagen måtte trafikken mellem Odder og Hou besøres med rutebiler.

Vrensted, d. 17. jan. En godsvogn afsprede i morges ved at en hjulbandage faldt af. Banelinien var derved blokeret hele formiddagen.

Hårlev d. 17. jan. Ved et-tiden i nat opstod en brand i OSJS remise og værksted i Hårlev, hvorved en motorvogn, en lastbil og to rutebiler brændte. Alle værkstedets maskiner og reservedele blev ligeledes ødelagt. De mange gas- og benzintromler i værkstedet vanskeliggjorde slukningsarbejdet, ligesom det var vanskeligt at skaffe vand til slukning i den hårde frost.

Frøstrup d. 24. jan. En bedugget knallertkører kørte kl. 19,30 mod den sænkede bom på amtsvejen, og fløj ind midt i sporet, hvor toget fra Fjerritslev nær-

mede sig. Motorføreren havde dog bemærket, at der lå noget på overskæringen, og det lykkedes at standse få meter fra den uheldige knallertkører.

Horsens Privatbaner

havde atter i fjor arrangeret et juletræstog d. 16. december til Vrads på Horsens-Silkeborgbanen. I turen deltog ca. 300 mennesker og endnu flere ville have været med, men alt var udsolgt. I Vrads kan hver familie udvælge sig et juletræ gratis, forsyne det med navn, og få det udleveret ved ankomsten til Horsens.

MODEL JERNBANE

Vi bygger en enderampe

Ved på- og aflæsning af vognladningsgods er det ofte en fordel, om arbejdet kan foregå fra en rampe. På alle bystationer og andre stationer, hvor forsendelse af køretøjer o. lign. finder sted i større omfang, har man opført en enderampe, der danner forbindelse mellem læssevejen og vognbunden. Undertiden er som bekendt enderampen kombineret med en siderampe.

Her i bladet vil vi denne gang beskrive bygningen af en enderampe til vor modelbane i HO.

Vi bruger hertil en fyrretræsklods med dimensionerne 25 × 85 × 160 mm. Træet skal være uden knaster, hvorved de nødvendige affasninger af klodsen nemmere kan udfores. Af samme grund må træets årer helst gå parallelle og i klodsens længderetning, hvorved vi ved glathovling af træet ikke kommer ud for, at hovlens jern skærer sig ned i træet, når vi hovler i den rigtige retning, nemlig fra træets tykkere del til den tyndere.

Fig. 1 viser træklodsen fra kant. Vi tegner en diagonal, efter hvilken vi bortska-

rer den på tegningen med skravering viste del.

Herefter aftegner vi efter målene på fig. 2 en 35 mm bred midterstribe på klodsen. Denne midterstribe er selve rampens vejbane.

Klodsens yderste felter deles nu med en diagonal, og det materiale, der ligger udenfor diagonalerne bortsaves (vist med skravering på fig. 2).

Vi ser nu lidt på fig. 3, der forestiller rampens endeflade, og overfører så målene til træklodsen. De med skravering markerede felter bortsaves, hvorved vi får rampens skrå sider frem.

Det anbefales, ikke at save helt ind til de optegnede linier, idet saven kan være vanskelig at styre ved savning på skrå. Snittet bliver absolut pænere ved hjælp af stemmejern og hovl.

Herefter kommer turen til rampens indfatningsmur, fig. 4. Denne udsaves af 6 mm fyrretræ eller krydsfinér. Indfatningsmuren er ligesom rampen 25 mm høj. De trappeformede afsatser er hver 5 mm høje.

I indfatningsmuren saver vi forneden et



Hurtigtransport med gratis udkørsel
på Statsbanernes rutenet



Nyborg—Middelfart—Fredericia—Kolding,

Aarhus—Randers—Hobro,

Herning—Holstebro—Struer—Lemvig—Ringkøbing og Skive—Viborg



A/S »Danmark« belæssede vogne

Telf. BY. 6101

SPOR 56-57

Telf. CE. 12.544

Aalborg

CALTEX SERVICE

Budolfi Plads, Aalborg
Benzin - olie - vask og smøring
Telf. 2 86 22

Antikvitetforretningen

Herdis Overgaard
Bleggårdsgade 1, Aalborg
Vi har altid noget, der passer
Deres smag
Telf. Aalborg 2 78 73

Cykelforretningen

v/ Holger Christensen
Ørstedsvvej 2, Aalborg, telf. 2 11 02
Cykler og knallerter
1. kl. reparationsværksted

Horsens

HORSENS BANK

Aktieselskab
Søndergade 18-20, Horsens
Telf. *2 12 00

BOSCH DEPOT

Fabriksvej 11 - Horsens
Telf. *2 12 44

Caltex Service Station

Spedalsø 35 - Horsens - Telf. 2 57 39
Benzin - olie - smøring
Brændsel og brændselsolie

H. C. KOLONIAL

Sønderbrogade 13 - Horsens
Telf. 2 24 33
Kolonial - vin - tobak
1. kl. kaffe

OSTEKLOKKEN

Smedegade 83, Horsens. Telf. 2 54 96
Ost - sild - salater
for enhver smag

Hobro

AUTOLAKERING

Sv. Svejstrup - Brogade 52 - Hobro
Telf. 2 10 83

CALTEX SERVICE

Brogade - Hobro - Telf. 2 11 20
Benzin - olie - vask
Smøring - Quick service

udsnit, der svarer til ballasten på vor modelbanes skinnestykker. Selvfølgelig må vi heller ikke glemme at udføre et par savsnit, der svarer til skinnestregenes dimensioner.

Herved får vi mulighed for at forsænke skinnestykket i enderampen, og vi opnår således en fin tilslutning.

Foroven på indfatningsmuren på fig. 4 ser vi en 29 mm bred udskæring. Denne er en forsækning til pufferne på den pågældende vogn, der sættes til enderampen.

SKABENDE HOBBY

- en af de bedste fritidsbeskæftigelser, der findes.

Stort udvalg i materialer, vejledninger, modelark og værktøj til næsten alle former for skabende hobby...

116 siders katalog 2,85

Panduro HOBBY

Butiksadresser:

Nr. Voldgade 29 - Vesterbros Torv 51
Postadresse: Studiestræde 34, K.

Herved kommer vognbunden nærmere enderampen.

Dybden af udskæringen er ikke angivet på tegningen, da den retter sig efter den koblingstype, der anvendes på modelbanens rullende materiel.

Vi fastgør nu løseligt med en enkelt stift indfatningsmuren på enderampen, og anbringer den således prøvesamlede enderampe ved et sporstykke. En vogn sættes på sporet, køres til rampen og man kan kontrollere om udskæringerne er tilstrækkelige til puffer, kobling og ballast.

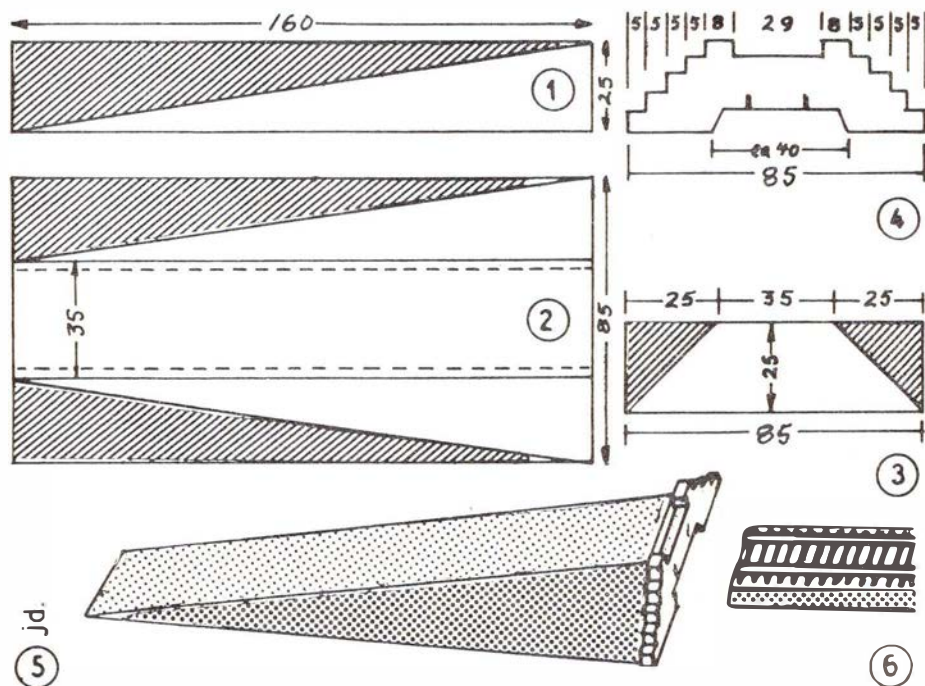
Såfremt der sidder en samlingslaske på den ene skinnestreg, bliver det nødvendigt at bore et tilsvarende hul i rampens endeflade.

Er alt nu i orden, adskiller vi igen rampe og indfatningsmur. Delene pudses af med sandpapir og grundes et par gange med schellak, og pudses igen med fint sandpapir.

Herefter maler vi indfatningsmuren cementgrå. Derimod er det sværere at sige, hvad farve selve rampen skal have, for det afhænger af mange ting.

En virkelig enderampe har en brolagt kørebane, og da brosten kan have en mørkere eller lysere farve og være mere eller mindre overgroet med græs, er der faktisk mange muligheder. Tilmed da græssets farve varierer med årstiden.

De punkterede linier på fig. 2 angiver således begrænsningslinierne for rampens »brolagte« område. Den øvrige del af ram-



Arbejdstegning til en enderampe

B. T.

pens overflade, samt skråningerne, er »græsbevokset«.

Det er klogt at undgå lyse forårsfarver til markering af græsfladerne. Dette vil stå for skarpt til det øvrige anlæg. Det bedste er at male rampens sideflader med mørke efterårsfarver, d.v.s. mørkegrøn med enkelte partier i sort og gråbrunt til markering af henholdsvis skygger og vissent græs.

Korebanen på rampen males ca. koksgrå (granitfarvet). Medens malingen endnu er fugtig, tegner vi med spidsen af en blyant firkantede felter til angivelse af brolægning. Senere, når malingen er tør, kan vi give fugerne mellem brostenene lidt græsgrønne pletter.

Til sidst limer vi indfatningsmuren fast til selve rampen (fig. 5), hvor efter enderampen er klar til anbringelse ved spor (fig. 6).

J. B. Dyrkilde.

NYT TIL MODELBANEN

Pullman spisevogn, kr. 13,85.

Det unge franske firma »Jouef« har udsendt en lang række lækre 8-hjulede vogne. Blandt disse kan fremhæves Pulmann-Wagon-Lits-serien. Udstyret er i fineste orden, vognene løber fint, men er måske en ubetydelighed for lette. Dette afhjælpes dog let.

Det indre er ligeledes tip-top med borde, lamper på disse og alt nødvendigt udstyr til at gøre vogne virkelighedstro. Og prisen — færdig til at køre — som nævnt ovenfor er absolut akseptabel og væsent-

lig under hvad meget andet materiel koster.

Figurer m. v.

Der findes efterhånden en lang række figurer, såvel malede som umalede, og denne gang skal nævnes et par umalede sortimenter (det er morsomt selv at dekorere, og slet ikke så vanskeligt endda).

Vi startede med »Airfix«s pakke med 48 civilister og en enkelt scooter. Målestok 00, altså lidt vel store for HO, men det går an. Prisen er kr. 3,85.

»Preiser« byder på 18 umalede figurer til 4,35. De er meget fint forarbejdet uden »fod« således at de står helt naturligt på banen. Med lidt fantasi under malingen vil de give kolorit til enhver banegård.

Samme firma byder på syv køretøjer til 3,85. Der er tale om perronvogne, trillebører m. v. De er lige til at »brække af« og nemme at samle. Men vær forsigtig ved malingen, så detaljer ikke går tabt.

HO Primer.

80 sider, stort format, gennemill. ca. kr. 15. Kalmbach Publishing Co., Milwaukee 3, Wis.

En fortræffelig bog om modelbaner i HO. Fortræffelig for så vidt angår billedmaterialet og en underholdende tekst. Men måske lidt for speciel for mange modelbanefolk her. Men hvem ved, måske kan netop det være interessant og en inspiration for mange.

Jas.

FOTO hobby

Kopiering

Den enkleste form for kopieringsudstyr er en kopiramme eller kopierkasse. Disse anordninger tjener til at fastholde papir og negativ mod hinanden, således at de ikke under nogen omstændigheder forskubbes under processen.

En kopiramme kan bedst købes hos foto-

handleren og er ikke så dyr, at det kan betale sig selv at lave den. Derimod kan man meget nemt selv lave sig en kopierkasse, der er bedre at bruge end en kopiramme. Fordelen ved en kopierkasse er særlig den, at man ikke behøver at pakke papiret bort hver gang man skal belyse (kopiere), idet lyset er lukket inde i kopierkassen. Ligeledes er det en stor fordel, at



FYENSKE PRIVATBANER

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



Randers-Hadsund Jernbane $\frac{1}{2}$

Aktieselskabet
DANSK NORMAL-TID
Grundlagt 1898
Vestergade 10 . København K.
Telf. C. 2150

INDREG. VAREMÆRKE

ELEKTRISKE URE

De Skulle Bruge

KAMERERA OG FILM

DA FÅR

De Smukke Billeder

Sønder Jylland

Haderslev Knallertcentral

Eneforh. af Velo-Solex
Gåskærgade 38 - Haderslev
Telefon 2 41 14

Restaurant ESPRESSO

Torvet 10 - Haderslev
Telefon 2 11 70

P. N. PETERSEN

Cykler - radio - fjernsyn
Knallerter - Reparationer
VOJENS - telf. 4 11 52 (045)

W. Kückelhahn

Blikkenslagermester
Varme- og sanitæranlæg
Kosangas depot
Oksevej - Padborg - telf. 7 33 13

P. BORNE

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

HARALD OLSSON

Cyklehandler
Rønhaveplads 9 - Sønderborg
Telefon 2 44 15

Blenners Dampvaskeri

Skibbrogade 2 Tønder
Telf. 2 22 68

Tønder Andels-Slagteri

Udsalget Vestergade 72, Tønder
Telefon 2 17 30

DEN NY GARTNER

Alle årstidens grøntsager
Tøndervej 3, Skærbæk, tlf. 5 15 48

Ved De, at

LEGO-børn

leger bedst!

man har den nøjagtige afstand mellem papir og lys hver gang der kopieres.

Jeg skal her give en beskrivelse af hvorledes man selv kan lave en sådan kopierkasse, der endvidere har den fordel, at man kan variere lysstyrken i kassen, hvilket har betydning når man har forskelligartede negativer. Et negativ kan jo udmærket være så tyndt (svagt i aftegningerne), at der ikke skal ret meget lys til at lave et aftryk.

Man laver en kasse af træ med følgende mål: Højde 25 cm. Bredde 15 cm, længde 20 cm. Kassen skal foroven forsynes med et stykke glas, der er forstærket ned i kassen. Kassen skal altså ikke være lukket overst, men istedet forsynes med glas. Oven på dette glas laves et låg, der slutter helt til kanterne. Låget skæres tværs over således at det ene stykke bliver dobbelt så stort som det andet, og forsynes med hængsler. Der laves en fjederordning, der kan holde låget ned mod glasset på samme måde, som det der er lavet på en kopi-ramme. Låget forsynes indvendig med et stykke filt eller uldent stof.

Foran på kopierkassen laves en lem i kassens fulde bredde. Den skal være så stor, at man kan få sin hånd derind igennem. Inde i kassen sættes nogle smalle

lister, så man kan lade et mælkehvidt glas hvile derpå i forskellig højde fra bunden. Dette glas tjener til at forstærke lyset eller til at gøre det svagere, ved at man henholdsvis fjerner det eller sætter det ind i kassen.

Det elektriske lys kan laves således:

Inde i kassens bund anbringes to elektriske fatninger, en i midten og en ude ved siden. I den midterste sættes en 25 watt mat pære, og i den anden sættes en rød fotolampe. Udenpå kassen sættes en afbryder fast, og det hele forbindes således at når man sætter kassen til en stikkontakt skal den røde lampe lyse og først når man tænder for afbryderen skal den hvide lampe lyse.

Nu mangler vi blot at skære forskellige masker til vore forskellige negativstørrelser. Disse skal passe i kassens top mellem glas og det todelte låg.

Med hensyn til det elektriske system, så få en fagmand til at hjælpe, det er jo kedeligt, hvis man ikke får lejlighed til at prøve den nye kopierkasse, fordi hele huset ryger i luften. Næste gang går vi så i krig med at bruge kassen eller kopi-rammen, for nu har de negativer vi har ligget længe nok og luret.

Knud Sidal Danmark.

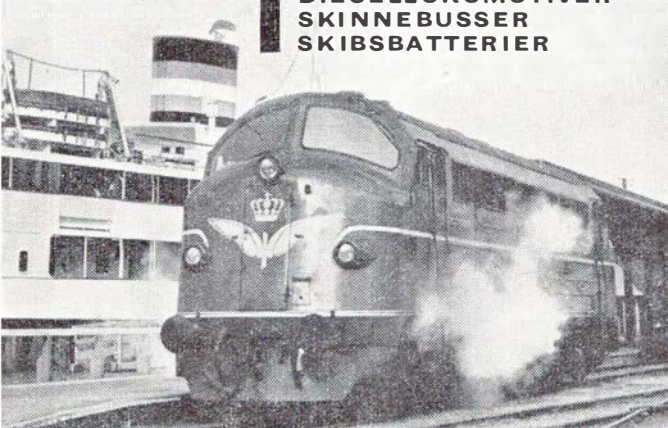
Duros

- det robuste rørpladebatteri

hvor der stilles krav til kvalitet

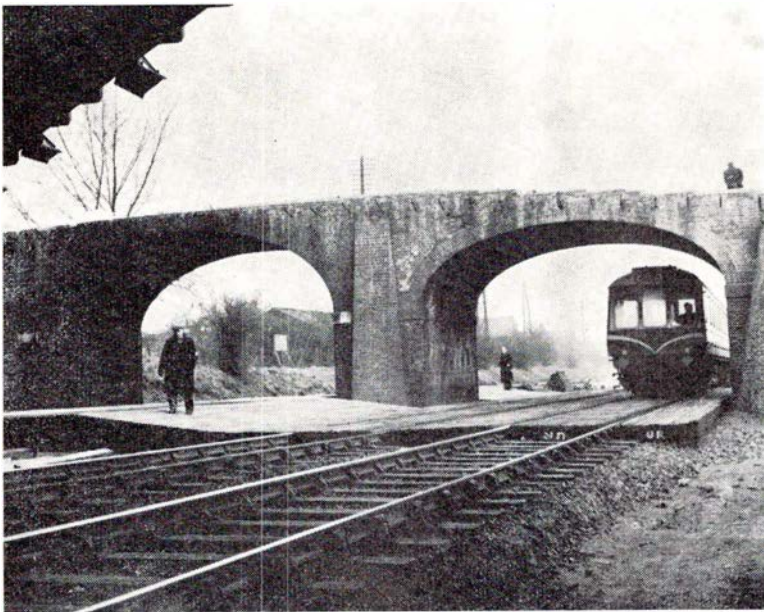
Det kendte LYAC-autobatteri monteres i alle bustyper.

**PERRONKÆRRER
GAFFELTRUCKS
TOGBELYSNINGS-
BATTERIER
SIGNALBATTERIER O. A.
STATIONÆRE ANLÆG
DIESELLOKOMOTIVER
SKINNEBUSSE
SKIBSBATTERIER**



**AKTIESELSKABET ACCUMULATOR-FABRIKEN
KGS. LYNGBY · TLF. 87 16 45**

Bro-sprængning



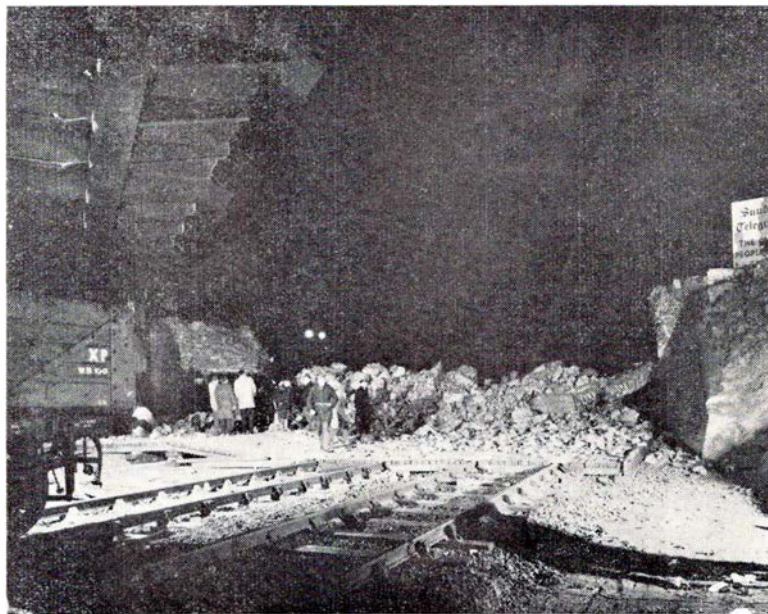
Før sprængningen

De engelske jernbaner tog fornylig med stort held trykluftens i deres tjeneste, da en jernbaneviadukt – Uxbridge Road – over en af de mest befærdede linier i kommunen Slough i Vestengland skulle erstattes med en ny bro.

Efter at korebanen og rækværk var blevet fjernet, borede ingeniørerne 340 sprænghuller i den gamle viadukts murværk. Et Atlas Copco kompressor anlæg, monteret på en traktor, og Atlas Copco's RH-656 lette transportable borehamre blev anvendt hertil.

Før sprængningen dækkedes skinnelaget ca. 15 meter til begge sider med en stålmåtte til at opfange murbrokkerne. Af hensyn til togtrafikken blev sporene dog holdt fri, således at togene kunne passere til sidste øjeblik.

Kl. 1,30 om natten lukkedes linien, og kl. 2 fandt sprængningen sted og skar med en knivsnøjagtighed den gamle viadukt bort. Få minutter efter gik oprydningsmandskabet igang med at fjerne murbrokkerne, og mindre end fire timer efter genoptoges den normale jernbanetrafik.



Efter sprængningen



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

JORDARBEJDER

Udgravning – Kørsel – Planering m. m. udføres. 2 stk. fabriksnye M-F 65 R hydrauliske grave- og læsemaskiner. – 8 stk. nye entreprenørvogne med 3-vejs tippelad for traktordrift. – 10 stk. 50 hk dieseltraktorer m. v.

Indhent venligst tilbud og oplysninger.

A/S NAVO-HØST

Grenaa. – Telefon (063) 209 69.

Aarhus

Flemming
Graugaard

TANDTEKNIK

Frederiks Allé 164 . Århus
Telf. 3 36 65

AUSTIN MINI-CAB

3 kr. inden for bygrænsen
45 øre pr. km på landture
(fem pers. Austin Cambridge vogne)
AUSTIN MINI-CAB, Århus. Tlf. 3 65 14
hele døgnet

Tandlæge

C. C. RAUNDORF

Nørrebrogade 22 – Århus C
Telf. 3 36 60

KOLONIALFORRETNINGEN

v/ Käte Metzdorff
Carl Bertelsensg. 1, Århus, tlf. 4 34 05
Vin – konserves – tobakker
Husk vor ekstrafine kaffel

Urmager G. HOLST's Etf.

Svend Nielsen . Frederiksgade 48
Århus
Fineste reparationsværksted
Telefon 2 94 14

MEJERIUDSALGET

v/ Grethe Nielsen
Nordborggade 20 – Århus
Kun 1. kl.s mejeriprodukter
Telefon 4 24 13

Spis på K F U M

Klostergade – Århus – Tlf. 2 14 16
God og rigelig mad til rimelige priser.
Pensionærer modtages.

SELSKABSLOKALER

Vi kører med

I/S Aarhus Minibiler
Tlf. 2 22 00

Ring 6 20 40

så la'r det sig gøre . . .

Alt malerarbejde udføres
fagmæssigt, solidt til rimelige
priser

Mm. K. Roesen, Ydre Ringgade 110,
Århus – Tlf. 2 70 23 og 6 20 40

**Arbejder Spare- og
Laanekassen**
for Aarhus og Omegn

Spørg i øst – spørg i vest

C. A. Jensens KAFFE
er bedst

Stadion Allé 1, Århus. Tlf. 3 58 21
Altid stort udvalg i konserves

E L



HELGE PAULSEN

Aut. EI-installatør

Harald Jensens Plads 1 A
Århus – Tlf. 3 04 15

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

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

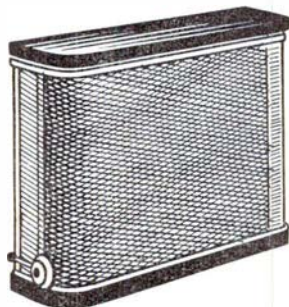
Vi bygger Deres hus –
til forud fastsat pris. Tal med os om
Deres planer, og lad os se, om de kan
realiseres.

Trods byggestop – byggemulighed
i dag.

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

GAS-VARME

med Ribe Gasradiator er god økonomi



Udbet. fra kr. 165,00 (inkl. install.)
pr. md. kr. 86,00

GAS-EKSPERTEN NICO
Helgolandsgade 29 - Århus - 3 48 00

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

Hartvigsen
RADIO TV SERVICE

Fredensgade 29 - Tlf. 2 81 21

„ E L G A “

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

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

**Specialforretning
i alt i rustfrit stål**

Kunstgenstande i teaktræ.
KENNETH: Import – Export
Bruunsgade 47, Århus. Tlf. 2 16 50

B. TØNNESEN

Murermester
Grønnegade 85 – Århus
Tilbud på isolerings- og facadearb.
gives uden forbindende
Telefon (061) 2 57 18 og 4 43 18

Helfred Kjeldsen

1. kl.s skræderi
Nørre Allé 26 – Århus – Tlf. 3 57 67

Harry's Motorservice

Alle former for opretning
Biler – Motorcykler – Scoters
Autogen- og elektrosvæjsning
Thunøgade 19 Århus C

COORDINA

Butikstorvet, Ellebjergvej, Århus
Brød og konfekturer
Is – Mælk – Fløde – Smør
J. STENSGAARD – Tlf. 7 60 06

AUTOLAKERING

Ovnlakering og opretning
A. Jonsen – Grenåvej 441 – Risskov
Tlf. (0 21 11) 386

Personalia

Gedser

Trafiikkontrollor E. Andersen, Gedser, er udnævnt til stationsforst. samme sted, hvor stfst. L. V. Erner har søgt afsked på grund af alder, 67 år.

Nørre Åby

Trafiikkontrollor K. A. Plesner, Kolding, er udnævnt til stationsforst. ved Nørre Åby st., hvor stfst. A. B. Due har søgt afsked på grund af alder, 68 år.

Høng

Trafiikkontrollor A. S. P. Gjandrup, Vordingborg, er udnævnt til stationsforst. ved Høng st., hvor stfst. N. K. Hansen er død, 61 år.

Kokkedal

Trafiikkontrollor P. H. S. Pedersen, Holbæk, er udnævnt til stationsforst. ved Kokkedal st., hvor stmst. H. Jensen har søgt afsked på grund af alder, 67 år.

Thorsø

Stmst. K. W. Just, Skelhoje, er efter ans. flyttet til Thorsø, hvor stmst. I Sørensen har søgt afsked på grund af alder, 67 år.

Store Fuglede

Stmst. N. H. Johansen har søgt afsked på gr. af alder, 68 år, hvorefter stationen er lukket.

Hvorupgård

Stmst. K. T. Glavind, Sønderkov, er efter ans. flyttet til Hovedgård st., hvor stmst. F. Sommer har søgt afsked på gr. af alder, 67 år.

Skelhøje

Trafikeksp. I. F. Sørensen, Fruens Bøge, er udnævnt til stmst. ved Skelhøje st., hvor K. W. Just efter ans. er flyttet til Thorsø.

Pederstrup

Trafikeksp. C. M. B. Rasmussen er udnævnt til stmst. i Pederstrup, hvor stfst. M. Sørensen har søgt afsked på gr. af alder, 69 år.

Dødsfald

Ledvogter J. H. Kravack, fh. Vedbæk, 88 år.

Lokfører H. C. Hansen, fh. Korsør, 84 år. Stationsforst. L. P. Eskildsen, Hedehusene 1937-48, 82 år.

Kontorchef C. A. Beyer, Rev.- og P.-afregn., Solvgade, 82 år.

Lokfører Axel Hansen, fh. Århus, 79 år. Rangerformand J. M. Hansen, fh. Kh., 79 år.

Lokfører K. Knudsen, fh. Odense, 78 år. Togfører H. J. Rasmussen (Fiskerens Hans), fh. Kh., 75 år.

Lokfører A. A. C. Pedersen, fh. Århus, 70 år.

Lokfører A. W. G. Jensen, Ålborg, 67 år. Sektionsing. O. F. Jørgensen, Fredericia, 64 år.

Lokfører H. R. Nielsen, HHJ, Odder, 62 år.

BOG-anmeldelser

Norsk bog: Jernbaneminner

På *Tiden Norsk Forlag* er udsendt en særdeles nydelig og interessant bog med den os ikke ukendte titel: *Jernbaneminder*. Bogen er rigt illustreret og fortæller i otte store afsnit fornøjeligt om jernbanerne og deres mænd fra første begyndelse og frem til tiden omkring 1920-25.

Man får et særdeles levende indtryk af, hvordan det var at være jernbanemand i de »go'e gamle dage« og samtidig et indblik i norsk jernbanehistorie. Bogen koster ca. 40 kr., hvilket må siges at være rimeligt i forhold til dens størrelse og fine udstyr.

En bog ingen jernbaneentusiast bør savne. Sv. J.

The Giant's Ladder.

224 sider, stort format, gennemill. ca. kr. 85. - *Kalmbach Publishing Co., Milwaukee 3, Wis.*

Atter en fremragende bog om ameri-

kanske jernbaneforhold i gamle dage, om den legendariske Dave Moffat og hans ikke mindre berømte Denver, Northwestern & Pacific-jernbane.

Teksten er som tekster flest om dette emne, nemlig interessant og fængslende mere på grund af emnet end skribentens evner. Og billedmaterialet er forbilledligt, men amerikanerne har jo en ganske særlig flair over for den slags.

Bogen er måske dyr efter danske forhold, men givet betydeligt bedre end mange billigere.

Haw to Read Schematic Diagrams.

128 sider, ill. ca. kr. 11. *Howard W. Sams & Co., Inc., Indianapolis, New York.*

Denne bog vil interessere de, der specielt beskæftiger sig med elektriske »dimser«. Bogen giver en redegørelse for skematiske diagrammer under forskellige forhold, disse diagrammer der danner grundlaget for så at sige alle elektriske apparater, det være sig radio, elektronhjerne eller symaskine (for ikke at glemme modelbanen, der jo også altid burde på skematiseret for senere reference).

Archiv für Eisenbahntechnik.

120 sider, ill. stort format, ca. kr. 60. *Carl Röhrig Verlag, Darmstadt.*

En ny bog i den lange serie fra det tyske forlag, denne gang bog nr. 17 med emner bl. a. om bremserne. Det er et interessant spørgsmål, som beskæftiger mange jernbaneteknikere, og nogle af disse har her nedfældet deres erfaringer og forsøgsresultater.

Berlin.

146 sider, 132 ill. *Deutsche Buch-Gemeinschaft, Darmstadt.*

En bog om en by i centrum for verdensbegivenhederne. Vi ser enkelte billeder fra Berlin gennem tiderne, mest interessante vel nogle enkelte fra lige efter krigen set i sammenligning med dagens Berlin, der er hypermoderne. Ja, så moderne er byen, at den mange steder næppe kan karakteriseres som køn. Bogen giver under alle omstændigheder et ærligt billede af byen.

Jas.

Tandlæge Alma Skovs praksis

er overtaget af

TANDLÆGE FRANTZ REIMERS

Clemensbro 17 - Århus C - tlf. 2 24 08

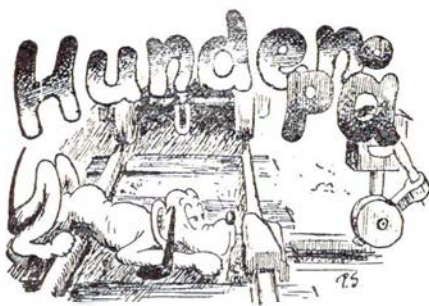
Gælder det rejser ... så

VERDENSREJSEBUREAUET

WAGONS-LITS // COOK

VESTERBROGADE 1 - V. - TLF. Mi 2747*

ikke dyrere ... men bedre



Næstsidste nyt!

En avisklage

Vi var to, som skulle med toget kl. 1,32 fredag den 28/7, og der blev sagt i højtaleren: »Toget bliver rangeret frem på spor 1«. Det gjorde det også, og vi tog begge i døren, men den var låset. Vi troede da, den ville blive åbnet, for toget gik, men lidt efter kørte toget, og vi to samt en del andre rejsende, så konduktoren springe på toget, som da var kort ca. 100 meter, og ville ind, men der var som sagt låset. Konduktoren måtte først have noglen frem for at komme ind.

Vi henvendte os til en banemand og spurgte, om det var toget, der gik til Varde? »Ja, det var det«. Vi spurgte da, hvad det var for en orden at køre med låsede døre. Banemanden henviste os til stationsforstanderen. Vi gik ind til ham, og han var ret uforskammet, hvilket flere af de rejsende, som skulle med, vil holde med os i. Han sagde, vi ikke skulle gå til de forskellige banemænd, men til ham, og endvidere at han nok skulle bestemme, om dørene skulle være låsede eller ikke.

Vi mente jo, når der bliver sagt, at toget rangeres frem, og der står »til Varde« på det, skal det være parat til, at vi kan stige på, så vi ikke løber panden mod en låset dør.

Men stationsforstanderen henviste blot til et tog på spor 22, som går til Varde kl. 2,14. Det kan man vel nok kalde for dårlig service.

— De to meget vrede rejsende ønsker af flere grunde ikke deres navne frem, men de har navngivet sig for redaktionen.

Se København —

Lidt syd for Århus er der et højdepunkt, der hedder Søsterhøj, hvorpå er anbragt et af de høje fjernsynstårne, og hvorfra der er en ganske fortræffelig udsigt.

En mand påstod overfor en anden mand, at når man står derude, kan man i klart vejr se, når toget kører fra København, men det ville denne ikke tro på, og hertil

bemærkede den første, at det virkelig er tilfældet, når man altså blot har koreplanen med.

Manden ville heller ikke tro på, at man kunne se København derfra, som den første derefter påstod ganske bestemt, og det behøver endda ikke at være særlig klart vejr, sagde han, for København er nemlig navnet på den gård, der ligger lige ved siden af tårnet, og det kan du overbevise dig om ved at se på et godt landkort over egnen. O. B.

I jernbanerestauranten

— Hor tjener, er det kodbudding eller æblepic De har serveret mig?

— Kan De ikke smage hvad det er?

— Nej!

— Så er det jo ligegyldigt hvad det er!

Kolonnensnak

— Jeg har landets mest dovne hane

— Hvorpå kan du vide det?

— Jo, for når de andre haner i byen galer, så nøjes han med at nikke!

Ved billetsalget

Kontormedhjælper Olsen — flinke Olsen — altid høflig, uforstyrrelig og korrekt, stod en dag og ventede på at sælge en bybanebillet, da han pludselig så ind i munden af en revolver og en mand med sort tørklæde for ansigtet, men Olsen spurgte som sædvanlig høfligt:

— Skal det være i store eller små sedler, herr?

Eksamensteknik

— Når dode Erik Menved?

— Erik Menved? — Er han død? — Jeg har overhovedet ikke vidst, at han har været syg!!

Godtaget klassificering

— De har givet mig billet til I klasse, det har jeg ikke forlangt!

— Åh, undskyld, froken! — Jeg syntes nemlig, at De var — !

— Tak! — Jeg beholder den!!

Poeten og Lillemor

Han havde digtet et helt læs — poetisk poesi, da hun spurgte:

— Hvad nu, far!???

— Ja, nu er det jo bare med at finde en god forlægger!

— Hvis det ikke gør noget med lidt flosser i kanterne, så har jeg sådan een gemt inde i soveværelset, som du kan få!

Brevkassen

Sp.: — Der er til de rejsendes bekvemmelighed, underholdning og vederkvælgelse efterhånden indført spise-, sove-, ligge-, dase-, danse- og biografvogne, men hvorfor får man dog ikke også nogle billardvogne, da der rejser så mange passionerede spillere?

Venligst, Deres

A. K. Probenreuter.

Handelsrejsende

Svar: Ja, — hvor mærkeligt det end lyder, så har hverken billard eller byggeklodser slået ordentlig igennem som underholdning på togrejser, selv da sidstnævnte end ikke er berørt af byggestoppet. — Derimod har de små æsker med glaslæg og småkugler, der skal rystes på plads, haft en enorm succes blandt Deres kolleger i USA. I kupeer hen over truckene er de endog selvvirkende og des mere spændende.

Med genhilsen

Red.

Frisk mod, Antonius!

— Hvis jeg nu kysser Dem, froken, så bliver De vel bare vred?

— Hvorfor dog altid tro det værste om folk, — det er slet ikke pænt!

Alt taget i betragtning

— Gi'r du mig ikke et bolche!?

— Næ, — du gi'r jo aldrig mig noget!

— Såh! — Hvor fik du da de rode hunde, dengang du blev fri fra skole i hele 14 dage, — hva!???

Der er lang vej hjem

— Hvordan er der egentlig i Sahara!?

— Der er rsåmænd meget godt, — måske lidt bart, så hvis hatten blæser af, kan man rende efter den i flere uger, til den rammer en oase!.

OG SÅ VAR DER

Dykkeren, der blev afskediget, fordi han var for overfladisk. — Han blev dog snart antaget igen, da det viste sig, at han var god nok på bunden!



Aarhus

Osteriet

Frederiksgade 44, Århus
Tlf. 2 34 23
Største udvalg -
billigste priser

Hasle Møbelmontering

Alt i nye møbler og tæpper,
tilbud på ombetrækning
Minthøjvej 9 - Tlf. Århus 5 76 54
Se udstill. Sjællandsgade 52, Århus

N. C. Andersen

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



Normand's køreskole

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

Åbyhøj mest mod. vaskesalon

WASCATOR, Chr. Winthersvej 55,
Åbyhøj
WASCATOR - våd vask - tør vask
rullevask
WASCATOR henter og bringer overalt
Drej 5 80 59

Ompolstring af møbler

Syning og pålægning af gulvtæpper.
Thomsen Møbler,
Frodesvej 32, Åbyhøj
Tlf. 5 57 15

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

F. Robdrup
ISENKRAM



Silkeborgvej 311
Aabyhøj
Telefon 5 86 40

Aarhus

Carita

Viby Kjøleatelier v/ Amtoft Nielsen
Byvangs Allé 7 - Viby J.
Telefon 4 39 45

1. classes

Cyklereparationsværksted

Alt i tilbehør føres. Ovnlakering udf.
Forhandl. af Odder Barnevognen
VIBY CYKLEFORRETNING
Buhl . Viby . Telefon 4 10 21

SKOMAGEREN

Rosenvangsallé 202 . Højbjerg
Telefon 7 15 74
1. kl.s arbejde - Rimelige priser

Skanderborg

Spare- og Laanekassen

for
Skanderborg og Omegn
Telf. 37

Jens Mortensen

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

Ringgaards Konditori

Vestergade 15 - Silkeborg
Tlf. 264 og 2131

MAGNUS FRISCH

Dræningsmester og entreprenør
Tilbud altid til tjeneste
Frijsenborgvej 3, Hammel - tlf. 177

Skive

CITY-SKO

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

O. J. LARSEN

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

Randers

HULTÉN SKJORTEFABRIK

Leverandør til etaterne
Klostervej 40 - Randers - Tlf. 3725

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

LEGETØJSHUSET

Stort udvalg i legetøj
til piger og drenge
Adelgade 59, Hobro. Tlf. 2 06 08

Jernbanepersonalet benytter SPAREKASSEN FOR AARS OG OMEGN

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

Herning

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Østergade 6
Herning - Tlf. *3733

Banegårdsrestaurationsen HERNING

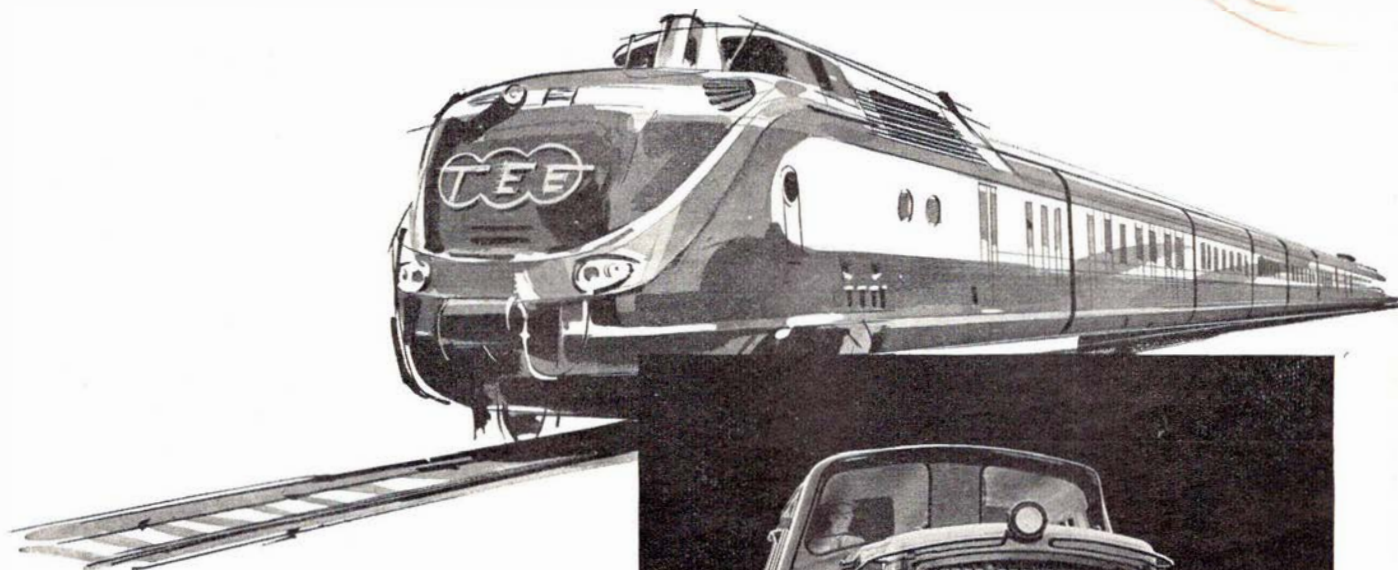
anbefales

Hammerum Metalvarefabrik

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

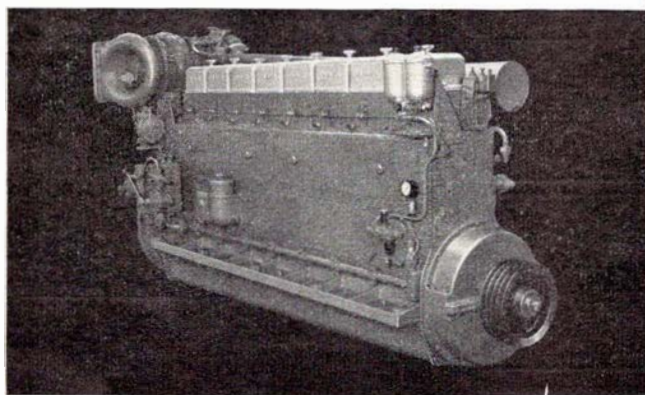
IKAST

**Hammerum Herreds
Spare- og Laanekasse**
Ikast afdeling - 5 15 57



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{1}{2}$

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