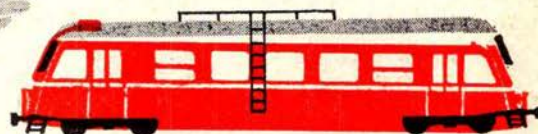
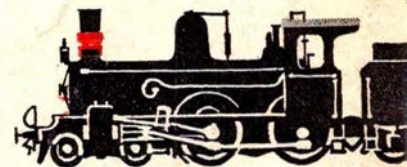
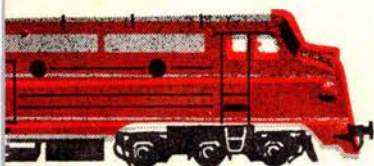


JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS OG PRIVATBANEPERSONALET



HOLGER ANDREASEN

Islands Brygge 41

København S.

ASta 1540

IMPORT EXPORT FABRIKATION REDERI



Imperial Chemical Industries Ltd.
London, England
Kemikalier



Burroughs Wellcome & Co., London
(The Wellcome Foundation Limited)
Medicinalvarer



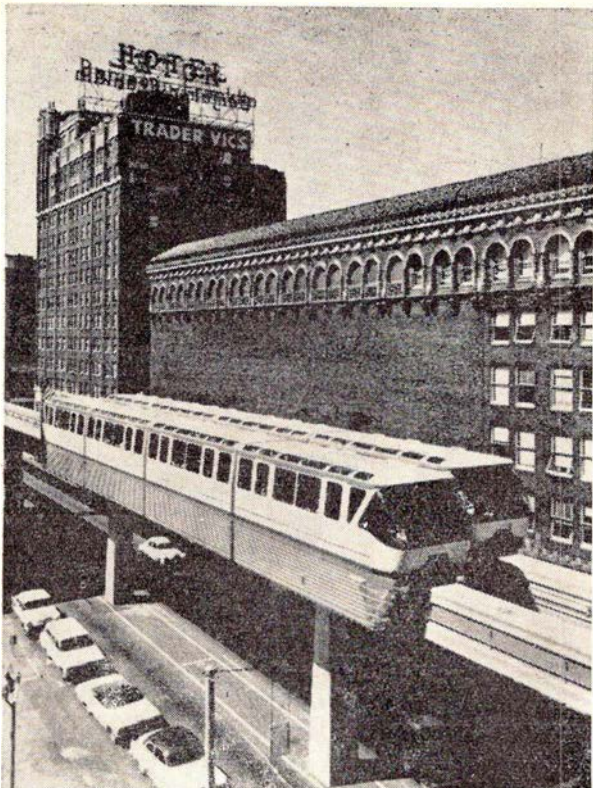
The Carborundum Company
Manchester, England
Digler - ildfaste materialer



E. I. du Pont de Nemours & Co., U. S. A.
FREON - kølemedier

JOHN G. STEIN & CO. LTD.
MANUFACTURERS OF HIGH GRADE REFRACTORIES
BONNYBRIDGE
SCOTLAND

John G. Stein & Co. Ltd., Skotland
Ildfaste sten og cementer



Fire-vogn tog for Alweg-eenskinnebane
i Seattle/USA



DSB

LINKE - HOFMANN - BUSCH

bygger personvognene til de nye

LYNTOG

for

DANSKE STATSBANER

LINKE - HOFMANN - BUSCH

SALZGITTER

LHB

er førende
i letbygget
rullende
jernbanemateriel



Undergrundsbane — Doppelzug DT 2
for Hamburger Hochbahn A-G

Leveret til:

CHILE . ITALIEN . IRAN . MEXIKO . PAKISTAN . PORTUGAL .
SPANIEN . SYDAFRIKA . TYRKIET . U. S. A. m. fl.



JERNBANE-BLADET

Redaktion og ekspedition:

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

Redaktionssekretær:

Togfører V. Jonvald - Hvidovrevej 258
Tlf. 78 36 42

Jylland-Fyn's kontor:

Egevang 6^{st.} - Vejle - Telf. 4506
Udkommer een gang om måneden.

Abonnement

10 kr. årlig.

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

Medlem af
Dansk Fagpresseforening
og

International Tidsskriftsfederation
Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

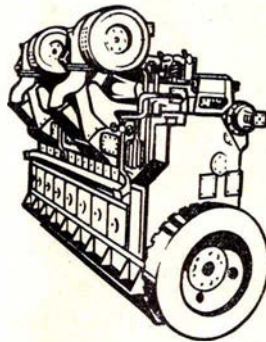
Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

JUNI 1963

Dette nr. indeholder:

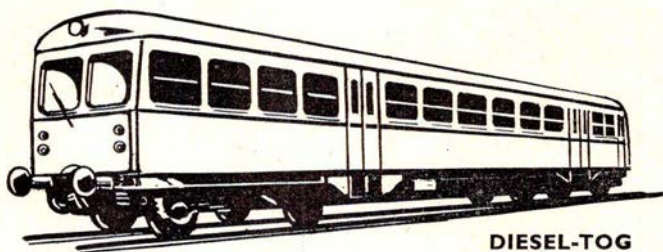
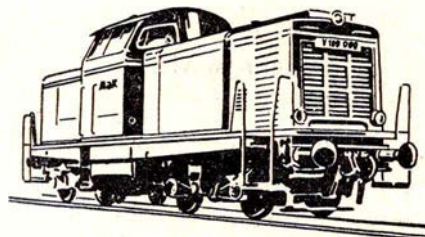
Eventyr og virkelighed	side 175
Månedens emner	» 176
Månedens foto	» 179
Erindres det	» 181
De nye TEE lyntog	» 182
Dansk Jernbane Klub	» 188
Klampenborgbanen 100 år	» 190
Sagt og skrevet	« 194
I få linier	» 194
Maj dagbogen	» 195
Privatbane nyt	» 195
Sporkrydsning via vindebro...	» 196
Model jernbane	» 196
Dansk Model-Jernbane Klub ...	» 199
Foto hobby	» 201
Personalia	» 205
Boganmeldelser	» 205
Hunden på	» 208

MaK



SKIBS-
DIESEL-MOTORER

DIESEL-HYDRAULISKE
LOKOMOTIVER



DIESEL-TOG

GENERALREPRÆSENTATION: **IVAR BERTELSEN**
CIVILINGENIØR DR. TECHN.

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

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Film og kuglepenne

Dag- og ugeblade

Rejselekture

Venlig hilsen

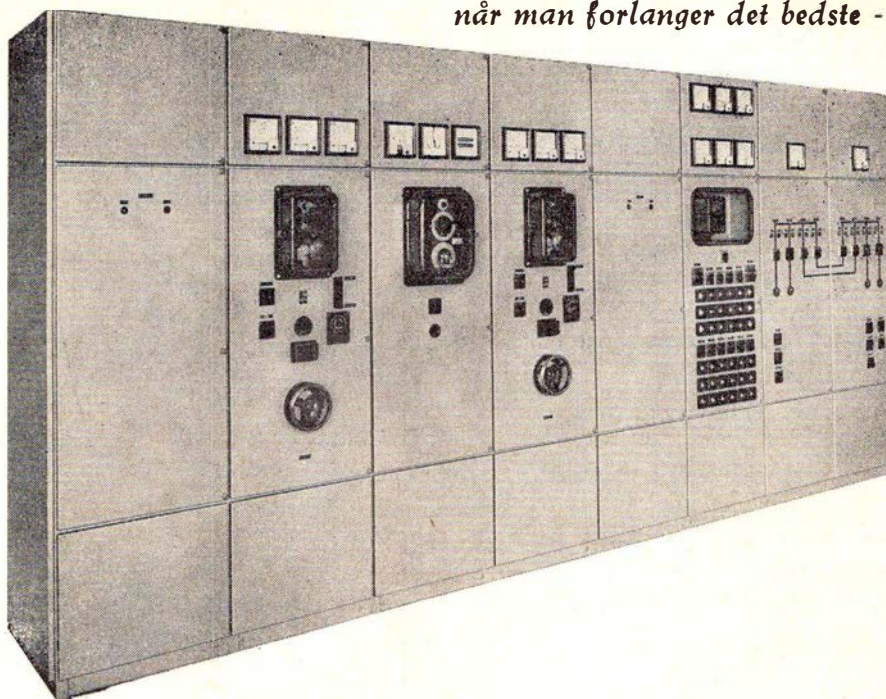
Bladhandler-Forbundet

i Danmark

når man forlanger det bedste -

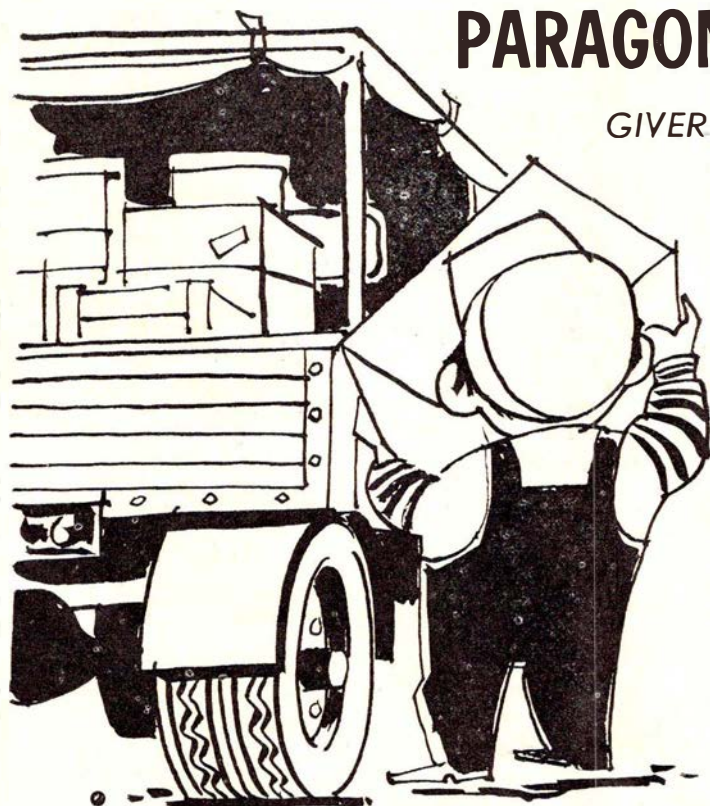
KAPSLEDE TAVLER

Generator- og
fordelingstavle
for en af
loranstationerne
på Grønland



AKTIESELSKABET
E. RASMUSSEN

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



PARAGON'S FRAGTBREVSYSTEM

GIVER HURTIGERE OG ENKLERE EKSPEDITION!

FORDELE VED PARAGON FRAGTBREVE:

- 1) Forenklet udskrivning, idet alle bilag: Fragtbrev, kvittering etc. er samlet i eet sæt med indlagt Carbolet eengangs-carbon - klar til brug.
- 2) Sættet kan udfyldes i een skrivning i hånden eller på skrivemaskine med tydelige og let læselige kopier gennem hele sættet.
- 3) Fortrykt nummerering giver sikkerhed og kontrol. Dette er af særlig stor betydning ved efterkravsfordersendelser.
- 4) PARAGON FRAGTBREVE kan ved gennemslagstryk forsynes med afsender, mærke og indholdsfortegnelse.

PARAGON A/S

SPECIALTRYKKERI FOR SYSTEMFORMULARER

KØBENHAVN: NØRREBROGADE 66-68 . KØBENHAVN N . CE 701
AARHUS: ABOLLEVARDEN 70 . AARHUS C . (061) 2 77 66

Eventyr og virkelighed

Juni causeri

Fugleflugt, ja, var det ikke ligesom der var for megen flugt over indvielsesfestlighederne? Men ikke mere om det – nu bliver det travle arbejdsdage for personalet på denne linie, og det var vel også tanken med bygningen af denne.

I en tid, hvor det prosaiske er ved at tage magten over sindene, stemmer det ligesom tonen ned, når vi vender os fra nyskabelserne og finder lejlighed til at fordybe os i den verden, der hører eventyret til. Men hermed tænkes ikke på H. C. Andersen eller Grimm, men på det eventyr, der begynder i vuggen og finder sin naturlige afslutning, når tæppet går ned for hver enkelts livsgerning.

Lad os efter at have stridt os gennem en lang og streng vinter glæde os over forårets og sommerens eventyr, der er så typisk dansk. Lad os dykke ned i det eventyr, der hedder Danmark, hvis reflekser skal give os ny styrke til at stå imod med, når den hjemlige arne atter skal tændes.

Der er som sagt mange slags eventyr, også i den verden vi tilhører. Det er nu 65 år siden, Det østasiatiske Kompagni blev oprettet, og den dag i dag står i kompagniets forhal i København etatsråd H. N. Andersens store bronzeglobus, der symboliserer den ånd og det overblik, der har symboliseret kompagniet lige siden det blev stiftet af en søgut, der blev en af verdens største handelsfyrster.

Globussen bærer på sin sokkel af siamesisk teaktræ dette citat, som H. N. Andersen selv har affattet: *»Jorden er ikke større, end at den kan omspændes af tanken.«*

Dette på en gang simple og geniale motto blev grundlaget for det eventyr, der hedder Ø.K. Etatsråden havde ret. Jorden og tanken må se at forliges, om eventyret skal vedblive at bestå. Men H. N. Andersen gik et skridt videre. Han beviste rigtigheden af sit eventyrmotto ved at omspænde den selvsamme jord med sit Østasiatiske Kompagni.

Vel er det materielle motiver, der ligger bagved, men eet kan vi være enige om. Alle fremskridt er begyndt som et eventyr. De er forstret af eventyrets forsyn og har deres grogrund i en blanding af initiativ og drømmen om at skabe netop det, som menneskeheden skylder sin eksistens. Der er kynikere, der siger, at mennesket er sat i verden for at dele det, som verden nu engang har at byde på. Og så er sandheden dog den, at *verden intetsomhelst har at ofre os, som vi eventyrere ikke selv har været med til at skabe.*

I tråd med vi danskeres trang til at skabe eventyr, der rækker længere end den mosgroede bred af den hjemlige andedam, nævnes eventyret om Rebild. De dansk-amerikanske fester på Amerikas frihedsdag har oplevet deres 50-års dag. Idéen blev undfanget af Max Henius fra Ålborg, der senere slog sig ned i Chicago og blandt andet indlagde sig uvisnelig fortjeneste ved at lære amerikanerne at brygge øl. I overværelse af kong Christian den Tiende åbnede Max Henius den første Rebild-fest, der i dag er blevet intet mindre end en national institution. Rebild er blevet et stykke internationalt diplomati, men vel at mærke på det rent menneskelige plan.

Eventyret, der hedder Rebild, er i bredeste forstand blevet et symbol på international forståelse og venskab menneskene imellem. Det er ikke Amerikas frihedsdag som sådan, vi og vore dansk-amerikanske landsmænd fejrer, *men retten til at sige tak for, at vi i en forvirret verden stadig har lov til at være os selv og leve op til de idealer, som også i dette tilfælde begyndte som et eventyr.*

»Jorden er ikke større, end at den kan omspændes af tanken.« Også Max Henius har vist, at eventyret har sin berettigelse. Med sin pionerindsats og sit gå-på-mød har også han bevist, at jorden kan omspændes af en idé: Eventyret om Rebild!

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

Det vil selvfølgelig føre for vidt her, at nævne alle de mange, hvis indsats for Danmark har haft en eventyrets glans. Lad os blot håbe, at der stadig må kunne skabes eventyr, der i deres virkelighed, vil vise Danmarks navn og flag over hele verden!

Lad os vende tilbage til hverdagen og virkeligheden. Danmarks nugældende grundlov fylder i år 10 år, og rigsdagens opposition har i den anledning fundet det rigtigt

at bruge flere millioner kroner på en afstemning om, hvorvidt den danske befolkning vil stemme ja til, at *Danmarks jord skal forblive i dansk eje*. Bortset fra enkelte profitjagende grundejere vil det være en kendsgerning, når disse linier læses, at der ikke kaldes for-gæves på den danske vælgerbe-folkning, når det gælder om at værne Danmark og alt hvad dansk er.

-bro.

den seneste rationelle undersøgelse af privatbanernes forhold hidrører fra privatbanekommissionen, som Ministeriet for offentlige Arbejder nedsatte i april 1954. Kommissionens betænkning af 1955 ind-delte privatbanerne i tre grupper.

Banerne under gruppe III er nu for så vidt afviklet. Der er nedlagt otte af ni, og vi har i dag her i landet 33 privatbaner, som falder ind under grupperne I og II.

Nordfynske Jernbane, Nordvestfynske Jernbane og Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane hører efter privatbanekommissionens mening til i gruppe I, den bedste, og banerne opnåede således kommunale garantier for driftens fortsættelse foreløbig indtil den 31. marts 1966.

- Baneselskaberne er blevet sluttet sammen?

- Der gennemførtes i 1962 en rationalisering, idet de tre baner blev sluttet sammen under én ledelse med fælles direktør og hovedkontor i Odense. Der er indtil nu opnået en mere enkel administration med en besparelse på lønningsudgiften.

Med hensyn til gennemført rationalisering som f. eks. opførelse af et værksted til vore 32 rutebiler lader dette sig vanskeligt gennemføre, idet banerne med den korte garantiperiode, de har tilbage, er afskåret fra at få del i moderniseringslånene fra stat og kommune. For statens vedkommende 75 pct. og for kommunernes 25 pct. Dette forhold, som er uheldigt for os, skyldes, at loven kræver, at der, når moderniseringslån søges, til enhver tid er sikret banerne en driftsperiode på ti år fremover.

- Hvad kræves der, hvis banerne skal fortsætte ud over 1966?

- Hvis driften skal fortsættes, må det være en forudsætning, at der kan gives banerne en ny tiårig periode, idet det efter 1966 bliver nødvendigt at modernisere trækraften, vognmateriellet og sporene.

I øvrigt vil stat og kommune ikke være ude af billedet, selv om banerne standser. Begge parter er forpligtede til fortsat at udrede reguleringstillæggene til pensionisterne.

- Hvad mener De, at der mistes ved privatbanernes eventuelle forsvinden?

DSB vil miste meget. En ting, som man mange gange ser bort fra, er, hvad DSB vil miste, hvis privatbanerne forsvinder som fødebaner. DSB's indtægt af personbefordringen til og fra de tre fynske privatbaner var i 1961-62 173.000 kr., og af godsbefordringen havde DSB en indtægt på 1,7 mill. kr. Endvidere betaler privatbanerne 425.000 kr. om året for at blive ekspederet i Odense og Middelfart.

Månedens emner...

ET EVENTYRLIGT FORSLAG



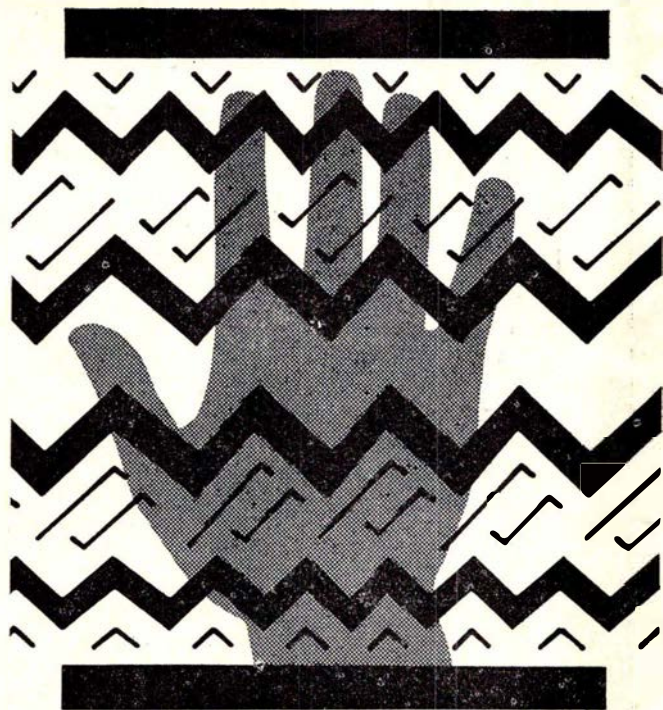
Direktor Aksel Th. Pedersen

Udviklingen løber i dag fra almindelig jernbanedrift. Førhen var banerne de vigtigste landværts trafikåre, men landevejene har efterhånden overtaget så meget transport, at banernes betydning er blevet reduceret kendeligt. I Danmark har vi måske en skønne dag kun DSB's hovedlinier tilbage. Kampen om transportens gunst står mellem to mægtige faktorer, bilerne og statsbanerne, og vel egentlig ikke direkte engageret i fejden har vi privatbanerne som en lilleput, der søger at holde hovedet oven vande, mens døningerne fra de stores slag ruller ud over landet.

Direktor Aksel Th. Pedersen, chefen for de tre nordfynske privatbaner, fremsætter i en samtale med Ingeniørens Ugeblad sit syn på banedrift.

- Den helt store tanke med virkeligt perspektiv i tør jeg næsten kun fremsætte halvt i spøg. Se, hvis de fynske privatbaner skulle have en rigtig saltvandsindsprøjtning, så skulle det være i form af en elektrificering af Kertemindebanen, strækningen Odense-Langesø for Nordvestfynskes vedkommende, og for Nordfynskes vedkommende strækningen Odense-Otterup. I øjeblikket er elektriciteten ikke billig nok til formålet, men det spørgsmål kunne måske ordnes. Jeg kunne tænke mig, at togene på de tre strækninger skulle køre som en slags sporvogne eller S-tog, og jeg mener, at der er basis for en sådan drift. Odense bys forstadskvarterer strækker sig efterhånden helt ud til Langesø, Otterup og Kerteminde. Jeg er sikker på, at mange kunne få fordele af elektrisk togdrift. Befolkningen på en meget stor egn vil få uhyre nemt ved at tage et smut ind til Odense for at handle, og på den anden side vil byboerne få bekvemme transportmuligheder til skov og strand. Nå, men det var jo kun min tanke. Imidlertid vil vore efterkommere måske en dag sukke: man skulle altså alligevel have indført elektrisk drift dengang ...

Jeg vil først, inden vi taler nærmere om de tre fynske privatbaner, minde om, at



**IKKE MEGET
STØRRE
END
DERES HÅND**

er et dæks vejberøringsflade. Dette sted er afgørende for dets ydeevne. Continental med den „gribende“ profil og den „klæbende“ bane garanterer den bedst mulige vejbanekontakt. I praksis betyder dette: God vejbeliagenhed – stor sikkerhed i kurver – lynhurtig acceleration og større bremseeffekt.

Med andre ord: Først når De bruger Continental, får De den fulde udnyttelse af Deres vogns gode køreegenskaber. Derfor bør også De køre på

Continental



Duros

- det
robuste
rørplade-
batteri

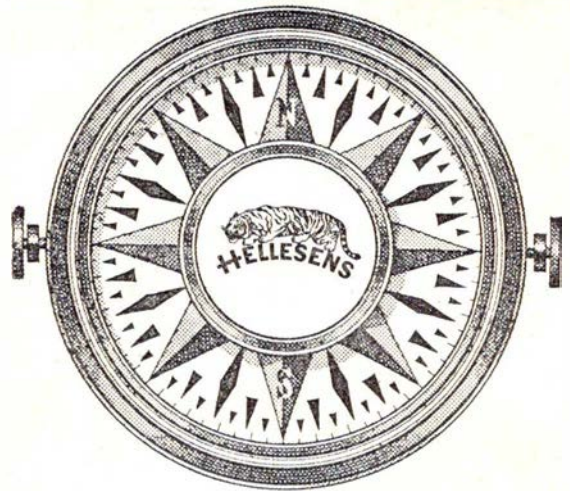
hvor der stilles krav til kvalitet

Det kendte
LYAC-autobatteri
monteres i
alle bustyper.

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



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



Fra syd til nord
-over hele jorden
kommer strømmen af
HELLESENS BATTERIER

C. F. RIEDEL & LINDEGAARD A/S

Maskinfabrik og Jernstøberi
Kingsgade II - København V. - C. 2648

Centralvarme - Gas - Vand
Sanitetsanlæg
Sporskifter - Strålevarme

National

EMILIUS MØLLER A/S **NCR**
KØBENHAVN K - CE. 15 55

- Hvorfor inddrager man ikke togene og kører med rutebiler?

- Rutebildrift er ikke en guldgrube. Nordfynske rutebiler havde et underskud på 44.000 kr. i 1961-62, Kertemindebanens rutebiler havde et underskud på 7000 kr., mens Nordvestfynske havde et overskud på 28.000 kr. på rutebilerne. Udviklingen viser desværre, at også rutebildrift har kulmineret både økonomisk og trafikalt, idet selvbefordringen mærkes i stigende grad. Men banen har pligt til også at drive de underskudsgivende bilruter.

- Kunne De tænke Dem udveje til nedbringelse af underskuddene?

- Vore underskud kunne nedbringes betydeligt, hvis f. eks. de deciderede underskudsgivende bilruter kunne inddrages. Men det lader sig ikke gøre af en privatbane, fordi kommunerne solidarisk deltager i dækningen af underskuddene.

- Hvorfor ikke gå helt over til rutebildrift, selv om det efter Deres mening heller ikke er nogen guldgrube?

- Privatbanerne kan ikke rejse den nødvendige kapital. Vil det offentlige lukke de tre baner og oprette et rutebilselskab, må det påregnes, at der skal bruges en stor kapital, og jeg tvivler på, at rutebildrift betaler sig bedre.

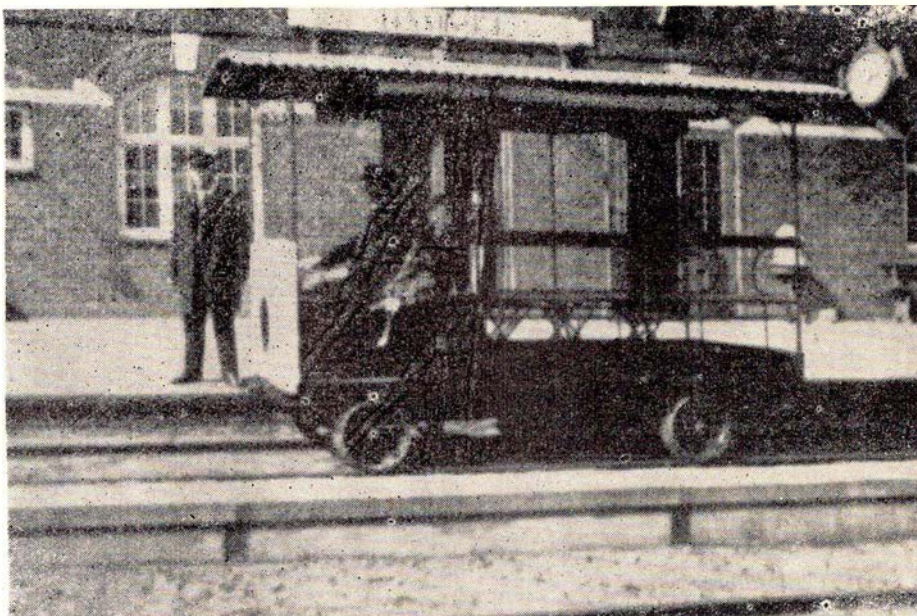
Jeg antager, at der skal købes 50 rutebiler til 100.000 kr. pr. stk. til erstatning for de tre baners togtrafik. Dertil kommer, at afviklingen af godstransporten ad vejene vil kræve en lastbilmilpark foruden garageanlæg, reparationsværksted m. m.

Trafikal helhedsløsning efterlyses

- De danske privatbaners samlede underskud var 14. mill. kr. i 1961-62?

- Med ca. 3000 skatteydere ansat ved privatbanerne forekommer det mig at være et ringe beløb. Banedrift i dag er en underskudsforretning i Danmark, fordi der ikke kan etableres stordrift og virkelig rationalisering på grund af f. eks. de korte afstande. Banedrift er derfor en slags social opgave, og eftersom man herhjemme må forudse, at der stadig fremover vil være en ikke ringe del af befolkningen,

Månedens foto



Hammelbanens skovvogn

Et mærkeligt køretøj. Billedet er formentlig fra 1920. Med troljehjul, bølgeblikstak, sidepresenninger, der her er rullet op, bagindgang fra sporet og bænke ved hver side.

Bygget hos DFA i Odense til Hammel-

Thorsø, hvor alle krumspring på de tider var tilladt med det formål at billiggøre driften (i 1925 søgtes tilladelse til at nedlægge Hammel-Thorsø, men der blev givet afslag).

I sandhed en forenklet motorvogn.

der ikke kan få råd til at købe en bil, så må det være offentlighedens moralske pligt at sørge for et befordringsmiddel, uanset at det er tabsgivende. Jeg mener naturligvis, at togtransport er det bedste og mest sunde. Togrejser rummer mulighed for større komfort og bevægelsesfrihed. Det er derfor min opfattelse, at både DSB's underskud og privatbanernes må tages med ind i de offentlige udgifter som et nødvendigt onde.

Jeg synes i øvrigt, at det ville være

samfundsøkonomisk rigtigt, om politikerne tog skridt til at få løst landets transportproblem - herunder rationalisering og modernisering af privatbanerne. Vi mangler i høj grad en trafikal helhedsløsning, som også tilgodeser privatbanerne.

De tre fynske privatbaner befordrer hver sommer tusinder og atter tusinder af mennesker til sommerhuslandet og de betydelige rekreative områder nord og nordøst for Odense. Vi kører med tog, som afgår fra Odense direkte til sommerlandet

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

Ferie- og udflugtssteder

Ringkøbing Missionshotel

Vestjyllands nyeste og mest moderne hotel
Telefon Ringkøbing 144 og 844

LA TOUR MOTEL

Randersvej v. Vandtårnet, Århus
Selskaber modtages
Tlf. 6 78 88

Lad udflugten gå til

SKOVPAVILLONEN

Mariager - Tlf. 93
1. kl. spisning og kaffe

Jernbanepersonalet anbefales

WEIS STUE

Olga Henriksen
Torvet, Ribe, tfl. 700

Hotel „Krogen“ - Hasseris MISSIONSHOTEL

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

Kun 1 km fra Vesterbro, fri parkering

Gæstgivergården

Røde-Kro

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

HOTEL WESTEND

Randers Tlf. (064) *2 53 88
Værelser m. moderne komfort,
nogle med toilet og bad
til moderate priser
L. Stendorf Hansen

AGGERHOLM

REKREATION- OG FERIEPENSION
... Det ideelle kursted for ferie, hvile og
rekreation, 1. kls køkken, diæthensyn.

Lægeanbefalet
Forl. prospekt

SILKEBORG
TELEFON

117

Bitten og Carl Christensen



unden standsninger ved mellemstationerne.

Hvorvidt mine ord kan stå som et for-
svar for banernes bevarelse skal jeg ikke
afgøre, men jeg mener, at man stadig skal
tænke sig om, før nøglen drejes om for
en bane.

Tingsted st. nedsat til trinbræt

Som et led i postvæsenets motorisering
af landpostruterne blev Tingsted st. fire
landpostruter fra køreplansskiftet sammen-
lagt til tre ruter med udgang fra Nykø-
bing F. Dette bevirkede, at DSB samtidig
lukkede stationen for al ekspedition.

Sporfornyelse Hvidemose- Hambjerg

I fjor blev nogle km mellem Skive og
Hvidemose fornyet, men i år har man på-
begyndt sporudveksling på 10 km stræk-
ning Hvidemose-Hambjerg. Foruden nye
skinner og sveller ersattes den gamle grus-
ballst med bornholmske granitskærver.
Hver km kræver tre ugers arbejde, og ud-
giften til fornyelsen andrager 2½ mill.
kroner.

Vi har modtaget ..

Gode jernbanevenner!

I tidens løb har jeg været ude for
mange glædelige overraskelser, men en
af de største og glædeligste var alligevel
i fredags (3. maj), da det dejlige blad
»Jernbane-Bladet sad i min brevsprække!
Hjertelig, hjertelige tak; atter igen et glæ-
deligt tegn på, at den etats folk - med
hvem jeg har så mange gode minder gen-
nem et halvt hundrede år eller mere -

stadig er så venlig mod mig, en gammel
aftægtsmand.

Et tilbageblik

Vi har set og hørt om stationspersona-
lets ofte farefulde og vanskelige tjeneste,
og togtjenestens folk - vel striglede og
nybarberede, smilende og venlige, men vi
hører sjældent om »hende« derhjemme,
hende - der især under den første ver-
denskrig (1914-18) havde den vanskelig-
ste »tjeneste« af alle. Hende, der opdrog
ofte en stor børneflokk (ja, det var før tje-
nestenormer og 202 eller 195 timers må-
nedlig tjeneste), og den kørende mand
var næsten kun hjemme, når han sov.

Jeg boede som ungt menneske hos en
togbetjent i den dengang lille nordvest-
jyske by ved Limfjorden, hvor man reg-
nede med at 1/3 havde udkommet - ja,
udkommet, det var det vel, såre kummer-
ligt og magert, ja, usselt nærmest!

Men hun, den navnløse, var et jern. -
Hendes mand var hendes stolthed, hans
madkasse skulle ikke stå tilbage for kol-
legernes. Dan skulle endda helst være
lidt pænere end de andres. - Gud må
vide, hvordan hun kunne, - men hun
havde den gudbenådede gave, at »pynte«
et ganske almindeligt stykke med lever-
postej, så det tog sig festligt ud. Hos
hende kan man sige, at maden var smurt
med »kærlig og nænsom hånd«. Det er
muligt, at der er hundredvis, ja måske
tusindvis af jernbanemænds hustruer, der
kan, og gør som hende, jeg boede hos -
formedelst 15 kroner om måneden (møb-
leret!). Men alligevel!

I 1915-16 hørte togforsinkelser til da-
gens orden, men af en hel anden stør-
relsesorden end nu, hvor publikum reagerer
for et kvarters forsinkelse, nej, i 1915-
16 var en time eller to ganske almindeligt.
Jeg kan endnu se, hvordan hun spejdede

Ligeså uundværlig

JERNBANEN er for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN for LIVSFORSIKRING

de og ventede, og somme tider sendte mig af sted til den travle station, hvor togene fra vest, øst og nord rebrousse-rede på en alt for kneben sporplads – hvor anløbssporene var blokeret af maskiner til og fra remisen.

Jo, jeg skulle forhøre mig om, hvor 1017 eller 1021 o.s.v. befandt sig. På denne station og på strækningen var der alt, alt for mange, der ikke kom hjem; og alt, alt for mange hustruer fik den bedrøvebesked, at manden var indlagt på dette eller hint sygehus.

En lille selvoplevelse, medens jeg lo-gerede hos *hende*. – Hun havde sendt manden afsted ved 8-tiden (blankpudsede sko, børstet og striglet uniform o.s.v. – ikke at forglemme en »pæn« madkasse) for at melde sig til tog 1014, afgang ved halvntiden og tilbage fra Es. med 1034, hjemme ved 22-tiden. – Men Vorherre og trafiksektionen ville det anderledes. I Sj. manglede man en køredygtig mand som tgf. – Altså ud af turen til Es. og til Hr. i stedet for; i Hr. ny besked: Fortsæt til Sd. og derefter pass-rejse til Lg. og ny ordre. Togfører i særtog hjem til den lille venlige by ved Limfjorden med en medhjælp, der bestod af en farvesvag kollega i E-vognen, hvis der var en, og ellers 3-4 arbejdsmænd – også kaldet bremsere (det var i skruebremsens tid) – ja, og vacuum.

Det er den eneste gang, jeg så *hende* bange.

Ja, det var kun *een* af de mange, mange kørende folks hustruer ved den blå Lim-fjordsby.

Vejledning på stationerne

Når man går på en banegård og ven-ter på tog, får man bl. a. tiden til at gå ved at se på de mange smukke og farve-strålende plakater fra svåvel ind- som ud-land og andre opslag, og på en større rejse til Midt- eller Vestjylland for nogen tid siden skete det flere gange for mig.

Der er flere ting, man undrer sig over, f. eks. at flere plakater er meget gamle og burde ifølge dateringen på disse for-længst være nedtaget.

På de fleste stationer findes der et ud-mærket geodætisk kort over byen og den nærmeste omegn. Et sted så jeg imidler-

tid et kort, der næsten kan betegnes som oldnordisk, idet det var meget snavset og slet ikke ajourført. Eksempelvis kan nævnes, at hovedvejene, som nu er over 25 år gamle ikke var afsat, og jernbanen Nr. Nebel-Tarm figurerer endnu på kor-tet, skønt den som bekendt blev nedlagt allerede i 1940.

Man synes næsten, det hører sig til, at et bykort findes på enhver købstadsbane-gård, og det er jo også tilfældet de fleste steder, men alligevel søgte jeg forgæves efter et sådant i en endog ret stor by, idet jeg skulle finde vej til mit hotel, så jeg blev nødsaget til at spørge om vej dertil.

Selvom det med bykortene måske er DSB uvedkommende, kunne banegården jo godt ved en telefonopringning gøre kommunkontoret opmærksom på, at der på banegården bør hænge et ajourført bykort, så tilrejsende kan orientere sig.

O. B.

Erindres det . . .

For 50 år siden . . . juni 1913 . . .

Iltoget fra Vamdrup kørte d. 18. ind på Fredericia st. for stopsignal og mod et holdende rangertræk, der bl. a. medførte sovevognen fra Struer. Der skete en del materiel skade, ligesom personalet og flere rejsende blev noget forslåede.

☆

Hjørring-Løkken-Åbybrobanen vil bli-ve åbnet for almindelig drift d. 4. juli d.a.

For 25 år siden . . . juni 1938 . . .

Kort før middag 1. pinsedag – på det tidspunkt den store strøm af rejsende drog ud til skov og strand – skete et sam-menbrud af driften på S-banen, som følge af brand i et S-tog ved Nordhavn st. I over 2 timer måtte driften indstilles.

☆

Fra Nørrebro godsstation er i dag af-sendt 260 godsvogne med dyr fra det store dyrskue på Bellahøj.

☆

Statsbanernes regnskab for maj måned udviste et underskud på kr. 820.000 mod afvigte år, hvor maj måneds overskud var kr. 600.000.

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

Brønderslev Kro

Ålborgvej 80, Brønderslev, tlf. 369
et 1. kl. madsted

Afholdshotellet

Gravene 18-20 . Viborg
Anbefales . Fineste kaffe
Tlf. Viborg 2325

Nørre Aaby Hotel

stedet hvor man kommer igen.
Foreninger og selskaber modtages
1. kl. køkken – tlf. Nørre Åby 8

KJÆRS HOTEL

Nørre Nebel – telf. 10
Et hyggeligt og godt madsted
Selskaber modtages

HOTEL SKANSEN

Ebeltoft . tlf. 10
Et godt mad- og kaffested
Selskaber modtages

HOTEL AUGUSTENBORG

1. kl. hotelophold med
god mad og kaffe – alt til
fornuftige priser
Tlf. Augustenborg 25

HOTEL RØDBY

Byens førende
P. Holmgaard Tlf. 90 10 07

Gælder det rejser . . . så

VERDENSREJSEBUREAUET

WAGONS-LITS//COOK

VESTERBROGADE 1 - V. - TLF. Mi 2747*

ikke dyrere . . . men bedre

»De Danske Østersøfærger«s

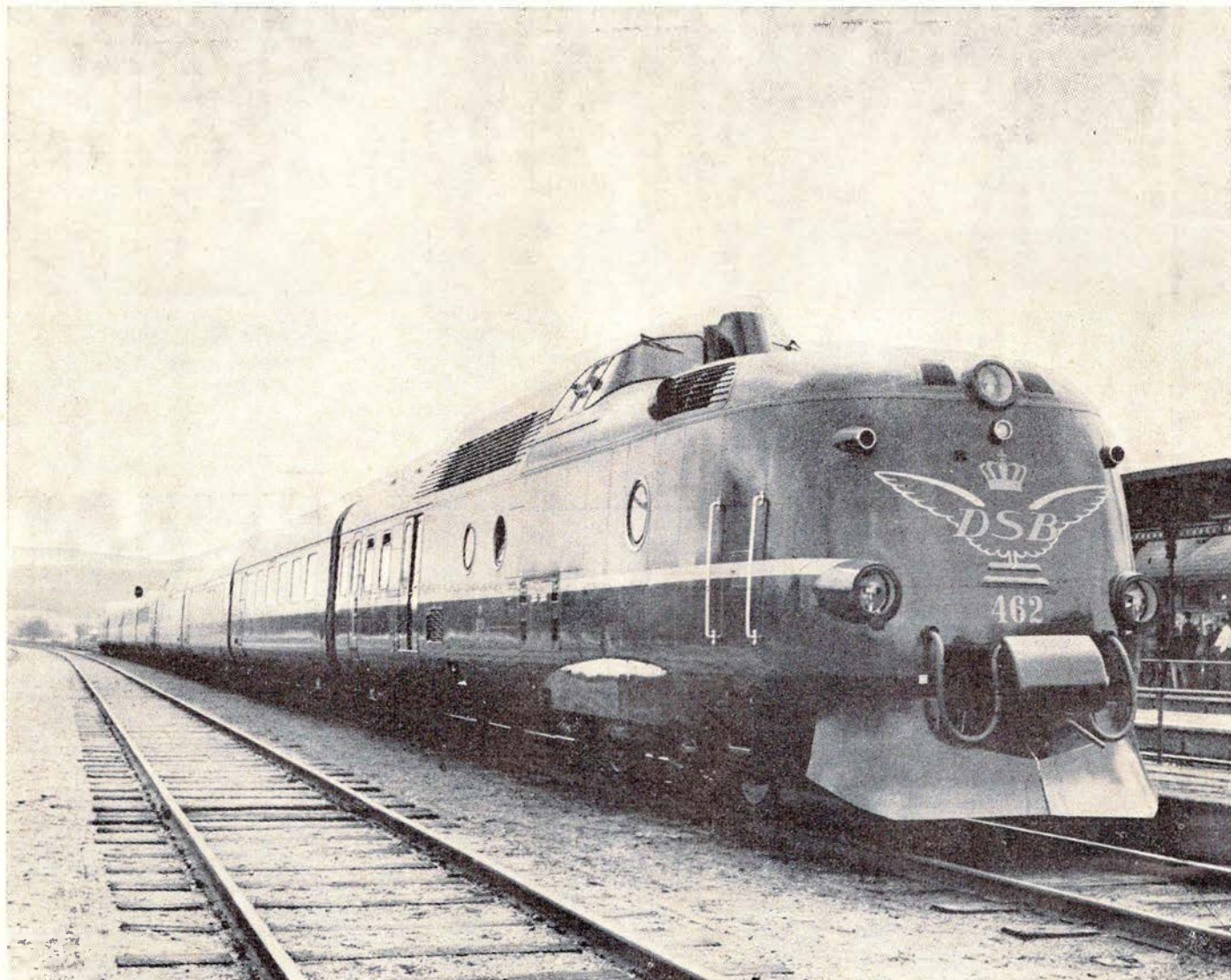
Restaurationer

GEDSER

RØDBY FÆRGE

Restauration »Færgetroen«,
Rødby Færge

De nye TEE lyntog



Det første nye lyntog »Limfjorden« ved ankomsten til Danmark

Projekteringsarbejdet ved tilpasning af de eksisterende vesttyske tog til DSB's forhold

De vesttyske TEE-tog (TEE=Trans-Europ-Express) kom i drift i 1957 som et led i et internationalt system af grænseoverskridende hurtigkørende motorvognsforbindelser mellem Vesteuropas storbyer. Nye motorvognstog til dette formål var samtidig bygget i Frankrig, Italien, Schweiz og Holland, og DSB havde altså mulighed for at vælge mellem en række nykonstruktioner, når der skulle findes et forbillede til de nye lyntog, der kunne afløse de eksisterende røde 3- og 4-vogns lyntog. De vesttyske tog havde den fordel, at de var indrettet til overførsel med færger, og da

de desuden med hensyn til komfort og driftssikkerhed indtog en førende plads blandt det moderne materiel, var der ikke tvivl om, at DSB måtte vælge denne type som grundlag for nye lyntog.

Ved de ændringer, der måtte foretages i forhold til den tidligere konstruktion, var det især hensynet til færgerne, der blev afgørende. Som det allerede er nævnt, måtte 8-vogns lyntoget indrettes, så det kunne deles på midten, og da hvert halvtog skulle kunne køre alene i begge retninger, dels ved kørsel til og fra færge, dels efter adskillelse i Jylland, måtte der indrettes særlige styrevogne, der indgår i hvert halvtog i modsat ende af motorvognen. En nærmere beskrivelse af styrevognens indretning vil blive givet i det følgende.

Af hensyn til overførslen på færger skulle de nye tog også tilpasses til passage på færgeklapperne og disses varierende vinkeludslag ved skiftende vandstandsforhold. De skulle passe til sporenes krumning på færgerne og sporkrumningerne i de tilsluttende spor i færgenhavnene samt endelig til de særlige fritrumsprofiler på færgerne.

☆

Såvel ved arrangementet af færgeforsøgene som ved hele forarbejdet har forbundsbanernes ledelse og tekniske konstruktionsafdelinger ydet DSB stor hjælp. Endvidere er en del af instruktionen af distrikternes og værkstedernes personale foretaget ved forbundsbanernes maskindepoter og værksteder – et godt eksempel

på det udstrakte samarbejde, der i dag findes mellem jernbanerne i de forskellige lande.

Hovedleverandør for de nye tog er firmaet M.A.N. (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg), Werk Nürnberg, der i Danmark er repræsenteret ved firmaet Protechnico A/S, København, og ved leverancen har desuden medvirket firmaerne Wegmann & Co., Kassel, og Linke-Hofmann-Busch, Salzgitter-Watenstedt. Leverancen omfattede 2 komplette 8-vogns lyntog, 4 reservevogne af forskellige typer og et antal reservebogier og øvrige reservedele.

Til togets fremdrivning findes i hver motorvogn en 1100 hk Maybach-dieselmotor af type MD 650 med maksimalt omdrejningstal 1500 omdr/min, hvis kraftoverføring til drivakserne består af et hydraulisk gear af Voith's fabrikat med indbygget vendegear, forbundet med kardanakser og Maybach-akseldrev. Denne hoveddieselmotor er anbragt helt foran i motorvognen og driver hjulsættene i den forreste bogie. Samme motor og samme geartype findes ikke alene i de tyske forbundsbaners TEE-tog, men også i et stort antal lokomotiver i og uden for Vesttyskland, så det drejer sig om en fuldt gennemprøvet konstruktion.

I et 8-vogns lyntog, hvori der indgår 2 motorvogne, bliver den samlede effekt til togfremførelse 2200 hk, og da den samlede togvægt er 275 t, er der en effekt på 8 hk til rådighed for hver t togvægt, hvilket må sammenlignes med at de hidtidige danske 4-vogns lyntog har ca. 5 hk pr. t togvægt. De nye lyntog er altså letbyggede tog med overlegen maskinkraft, og såvel de lette hurtigløbende dieselmotorer som den forholdsvis lette hydrauliske kraftoverføring medvirker til opnåelse af dette resultat. Ved igangsætning på flad bane, vil det kun vare 3½ min at få toget bragt op på en hastighed af 120 km/time. Ved kørsel på 10 ‰ stigning vil hastigheden være over 100 km/timen. Den hydrauliske kraftoverføring og de hurtigløbende dieselmotorer har i øvrigt gode arbejdsvilkår i et sådant tog, idet den konstante togsammensætning og den forholdsvis ringe tonsvægt sikrer, at maskineriet ikke udsættes for overbelastning. Togets maksimalhastighed er 160 km/time, men det ibrugtages her i landet med den hidtil her anvendte maksimalhastighed på 120 km/time. Efterhånden som strækningerne indrettes til større hastigheder, vil toghastigheden blive sat op svarende hertil.

Førerrummet er anbragt højtliggende mellem de to maskinrum, og dets indret-

ning afviger ikke meget fra førerrummene i de tyske tog. Betjeningen af motorvognen sker også i det store og hele på samme måde, og bl. a. findes der samme »dødmands-anordning, det såkaldte »Sifa«-anlæg, der virker således, at lokomotivføreren til stadighed inden for hvert minut skal slippe kørehåndtaget eller den særlige »Sifa«-pedal. Hvis dette undlades, høres der efter 75 m kørsel et lydsignal i førerrummet og efter yderligere 75 m kørsel sker der en tvangsbremssning.

To halvtog

Når den ene af 8-vogns togets to lokomotivførere skal foretage omstilling, så et førerrum i en styrevogn gøres klar til benyttelse, hvilket f. eks. sker umiddelbart før toget skal deles ved en færgestation, hvor hver toghalvdel for sig skal køres ind på hver sit færgespor, gås der frem på følgende måde: I hver styrevogn åbnes en lem i gulvet i vognenden, og de to broklapper klappes ind i åbningerne under disse lemme, hvorefter lemmene lukkes, endedørene i begge styrevogne lukkes og aflåses, og i den styrevogn, hvorfra der skal køres efter adskillelsen, trækkes loftlemmen ned i midtergangen, så der bliver adgang til førerrummet. Lokomotivføreren

Luwa

LUFTKONDITIONERINGSANLÆG

... forøger rejsekomforten!

også i

DANSKE STATSBANERS
nye moderne **LYNTOG**

Luwa GmbH Frankfurt am Main Hanauer Landstraße 200-202 Telephon 4 85 41

Niederlassungen: Krefeld, München, Hamburg

Zweiggesellschaften: Zürich, Paris, London, Barcelona, Baarn, Wien, São Paulo, Charlotte USA

tager derefter plads i det førerrum, hvorfra han skal køre, og er nu parat til at foretage endelig adskillelse, når toget er bragt til standning foran færgen.

Alle passerafdelinger i toget samt restaurationsafdelingen opvarmes og ventileres ved luftkonditioneringsanlæg, der er leveret af firmaet Luwa, Frankfurt (M), der hele året holder en passende temperatur og luftfugtighed – på varme dage ved nedkøling af ventilationsluften. Hver enkelt vogn er forsynet med sit eget anlæg, der strømforsynes med vekselstrøm fra motorvognens »kraftcentraler«. Opvarmningen sker dels ved elektriske varmeovne i de enkelte rum, dels ved indblæsning af luft, der er opvarmet ved at passere elektriske varmelegemer. Luftindblæsningen sker gennem ventilationsåbninger under vinduerne, og ved termostatsstyring af varmeanlægget sørges der for, at en konstant temperatur opretholdes, medens der samtidig er mulighed for at justere temperaturen i de enkelte rum ved særlige betjeningshåndtag, der i kupévognen kan benyttes af de rejsende og i storrumsvognen af togpersonalet. Når temperaturen udenfor kommer så højt op, at det bliver påkrævet at nedkøle luften, sørger termostatsstyringen for, at kompressoranlægget i hver vogn nedkøler den indblæste luft.

En særlig fordel ved hele dette anlæg er, at man har afskaffet al træk og indtrængning af støv ved vinduerne, samt at man har opnået rigelig luftfornyelse med ren filteret luft. Til gengæld er der i disse tog ikke mulighed for at åbne vinduerne for udveksling af bagage o. l.

Effektivt bremsesystem

Svarende til den høje hastighed, hvortil togene er beregnet, er hver enkelt vogn i et tog udstyret med meget effektive bremsere. Der findes dels trykluftbremseanlæg, udformet som skivebremse, og med tilhørende automatisk udstyr til at forhindre blokering af hjulene ved bremsning, og dels magnetskinnebremsere, der automatisk træder i funktion ved farebremsning med lufttrykbremser, og også kan sættes i virksomhed uafhængigt af trykluftbremsen. Vognenes trykluftudstyr anvendes til at lette betjeningen af gavldørene mellem vognene, idet disse åbnes elektropneumatisk ved et let tryk på dørhåndtaget og igen lukkes automatisk efter en vis tid.

Lydisoleringen

Meget væsentlig for de rejsendes komfort er god lydisolering og jævn og rolig gang i sporet, og på disse områder er der gjort meget, for at opholdet kan blive så behageligt som muligt for de rejsende i de nye lyntog. De faste, dobbelte vindues-

glas hjælper godt til med at holde generende støj ude, og ved påsprøjtning af »antidronmaterialer« på de udvendige beklædningsplader og ved indlæggelse af glasuldsisolering i gulv, vognsider og tag er der sørget for god lydisolering af vognkassen. Der opnås samtidig en effektiv isolering mod varme og kulde. Bogierne er af samme konstruktion som i de tilsvarende tyske tog, hvor de har vist sig at

have gode løbecgensker, og er i de danske tog dels tilpasset efter de ændrede vognvægte, dels forbedret på visse punkter, hvor erfaringerne har vist det hensigtsmæssigt. Drivbogierne er udført af MAN og alle øvrige bogier af Wegmann & Co. MAN har også udført motorvognene og styrevognene, medens kupévognene og storrumsvognene er udført af Linke-Hofmann-Busch.

»Komfort og tempo«

. . . DSB's nye slagord

Til B.T. udtaler nogle af de første passagerer:

Hvis direktør P. E. N. Skov, DSB, mente det alvorligt, da han sagde, at passagererne nu skal afgøre, om der skal anskaffes flere af de nye lyntog, kan han godt bestille dem i dag. TEEM-lyntoget »Limfjorden« sluttede i aftes sin jomfrufart til København.

– Der er simpelthen ingen sammenligning, siger repræsentant P. Christensen, som havde været med fra Århus. Jeg tog til Jylland med et af de gamle og hjem med »Limfjorden«, og jeg er forbløffet over, at de kører på de samme skinner.

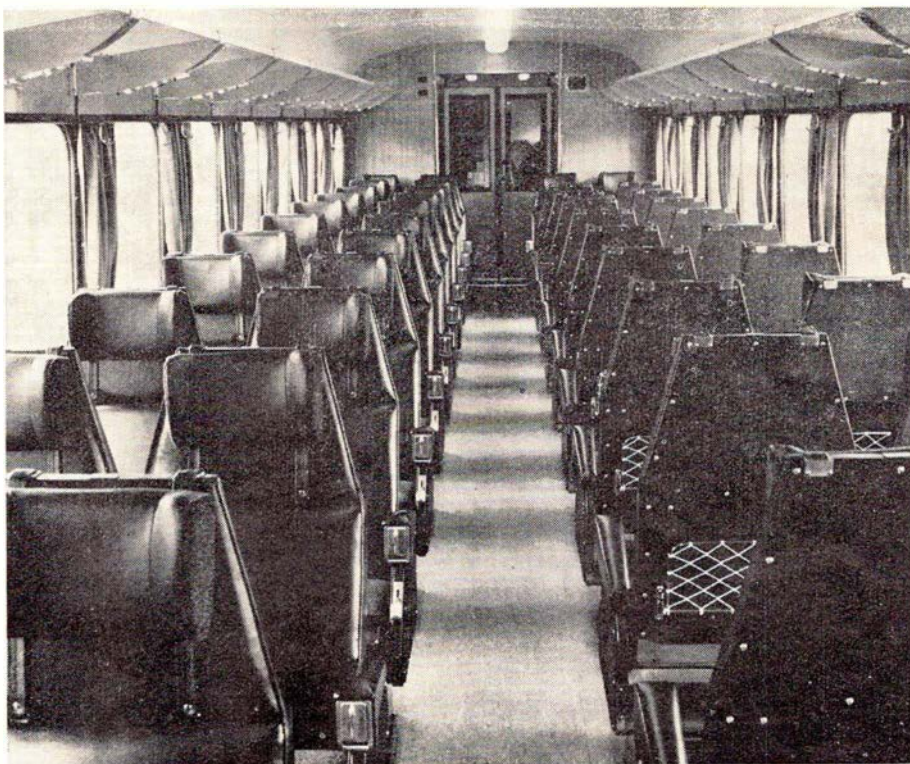
Skønt det var sent, virkede ingen trætte efter rejsen. På forbavsende få minutter var togene tomt. De fleste hastede mod

udgangen, men enkelte stod tilbage og forklarade waggonernes indretning for dem, der var nede og modtage dem.

– Man finder især nyhederne på 2. klasse, sagde Sigurd Melgaard, Skagen. Luftkonditioneringsystemet siger spar-to til alt, hvad jeg hidtil har set.

Fru Signe Jacobsen havde været med fra Århus. – Simpelt hen vidunderligt, siger hun. Jeg havde overhovedet ikke følelsen af at køre i tog. Vi gled bare afsted.

– Ja, de lyntog skal vi have mange flere af, sagde stud. mag. J. Dam-Rasmussen, som blev modtaget af sin søster og svoger. Det er en leg at rejse på den måde. Direktør Skov bor ikke betænke sig. Bestil nogle flere straks.



Storrums panorama vogn II kl.s

Århus Stiftstidende skriver bl. a.:

Foreløbig har DSB kun modtaget det første nye lyntog af TEE-typen, men det næste følger senest omkring 1. juli, og der er ingen tvivl om at sommerens største indenlandske rejse-oplevelse bliver TEE-togene, hvis komfort og næsten lydlose flugt over skinnelægemet betegner et kolossalt fremskridt i forhold til de gamle lyntog.

Luftpude-affjedring af gamle lyntog

Dermed er ikke sagt, at de gamle lyntog nu skal »på stald«. DSB har otte af dem: Fire fra 1935 – da Lillebæltsbroen indviedes af Danmarks første lyntog – og fire fra 1937.

Den største anke mod disse tog i dag er, at de ryster, men generaldirektør P. E. N. Skov, oplyser, at en tysk tekniker fra MAN-fabrikkerne, der bygger TEE-togene, mener, det lader sig gøre at foretage en luftpude-affjedring af de gamle lyntog, så deres kørsel kan blive langt behageligere. Danske teknikere tvivler lidt, men endnu i denne måned vil spørgsmålet om luftpude-affjedringen blive nærmere undersøgt. Tyske teknikere vil se på de gamle lyntog.

– De vil sikkert under alle omstændigheder komme til at køre endnu i adskillige år, siger generaldirektøren. De gamle lyntog har det som et par gamle træsko. Hveranden gang udskifter man overlæderet og hver anden gang bundene.

Under prøvekørslen mellem Nyborg og Århus – uden stop – nåede det nye lyntog to steder – på Fyn og ved Vejle – op på en fart af 140 km i timen som en ekstraordinær kraftprøve. Efter togets indsættelse i plantrafikken ved sommer-køreplanens ikrafttræden vil hastigheden på intet tidspunkt overstige 120 km i timen af sikkerhedsmæssige grunde.

Under det nye lyntogs prøvekørsler i Tyskland inden afleveringen i Danmark pressedes toget op på en fart af 163 km i timen, så det er ikke hestekræfter, TEE-togene mangler.

De nye DSB-lyntog er ekstra flotte

– Statsbanerne har ville gøre noget helt specielt ud af sine lyntog, fortæller distriktschef Svend Haldbø. Vi har derfor gjort dem endnu flottere, end de normalt er ved aflevering fra MAN-fabrikkerne i Nürnberg. Således har vi ladet kupeerne på 1. klasse udstyre med noddetræspaneller.

Intet er sparet for at give DSB et virkeligt trumfkort på hånden i den moderne stor-trafik, og det var under prøvekørslen i går karakteristisk, at ikke een af de

mange teknikere havde eet nedsættende ord om det nye lyntog.

Tværtimod sagde en af lokomotivførerne, K. Karlsen, Århus, der i Nürnberg har fået special-instruktion i kørslen med TEE-tog tillige med flere kolleger fra Århus:

– Det er en skøn drøm at køre disse store tog.

Nürnberg har foruden MAN-fabrikkerne et stort trafikmuseum, og her havde de danske lokomotivmænd en usædvanlig oplevelse.

– Vi prøvede, hvordan det er at føre et lokomotiv med en fart af 160 km i timen, beretter Christiansen. Det skete på en prøvestand, hvor der var opstillet et førerum. Kabinen var opbygget svævende, og så blev der kørt en farvefilm uden for. Vi så landskaber og stationen nærme sig og passere os, som om vi rullede af sted med den anselige hastighed af 160 km i timen. Det var uhyre livagtigt. Vi fik et levende indtryk af, hvordan det var at være lokomotivfører på de store udenlandske strækninger. Herhjemme i Danmark må vi klare os med de 120 km.

Overingeniør E. Risbjerg Thomsen

DSB, maskinkontoret,

svarer velvilligst i et interview med Jernbane-Bladet

– Hvor stor har belægningsprocenten været for det første tog siden det er blevet sat i drift?

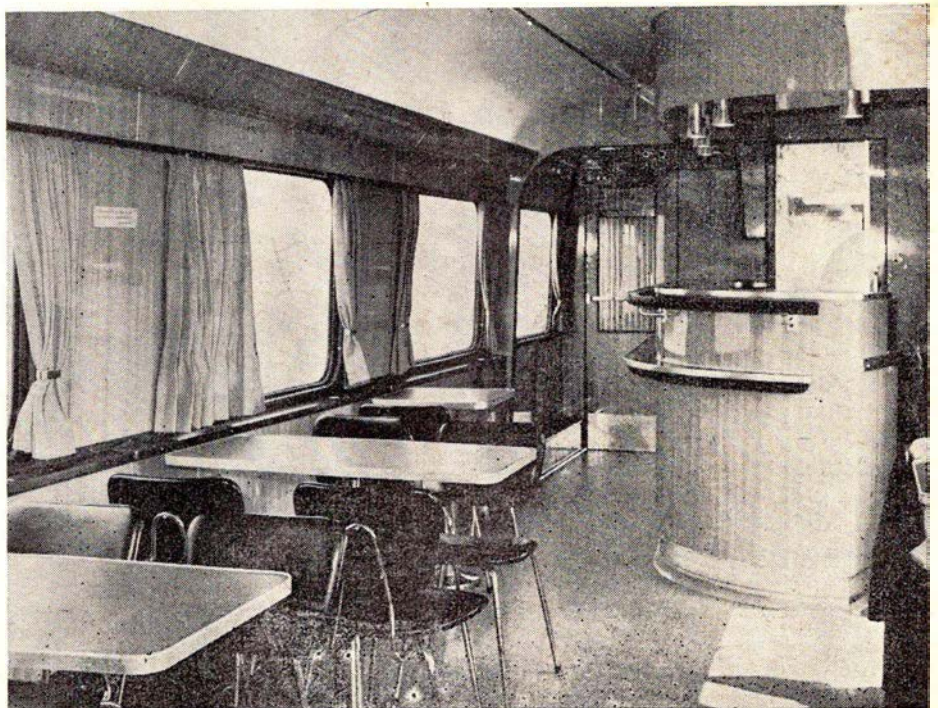
– Det nye 8-vogns lyntog »Limfjorden«, hvor et halvtog på 4 vogne går til Frederikshavn og et halvtog på 4 vogne går til Struer, kom i drift den 26/5 og har altså endnu kun været kort tid i drift i en forholdsvis trafiksvag tid.

De opnåede resultater må derfor ikke tillægges for stor vægt, men efter, hvad jeg har fået oplyst, har der nord for Århus været særdeles god belægning, så at man i mange tilfælde ikke har haft

plads til de rejsende, der ønskede at komme med. Mellem København og Århus har der været god belægning på 1. klasse, men midt i ugen har der i nogle tilfælde været pladser på 2. klasse, der ikke var udnyttede.

Med den stigende ferietrafik ventes der fuld belægning på de nye tog (og det vil også nok gøre sig gældende, at publikum efterhånden bliver klar over, hvilke fordele de nye lyntog frembyder.

Man må jo tage i betragtning, at tog med tilsvarende udstyr i udlandet, de såkaldte TEE-tog, kun er tilgængelige for rejsende med 1. classes billet, der endda



Restaurationsafdelingen

må betale et klækkeligt tillæg udover billetprisen. Her ved DSB tilbyder vi nu rejsende, også med 2. classes-billet, samme hurtige og behagelige befordring uden anden merbetaling end pladsbilleten, og der kan ikke være tvivl om, at en sådan befordringsmulighed må virke tiltrækkende.

- Hvilke fordele regner DSB med at kunne opnå med de nye tog?

- Hvis man sammenligner situationen, da de tidligere røde 3-og 4-vogns lyntog blev sat i gang i 1935 og 1937, med situationen umiddelbart før de nye 8-vogns lyntogs ibrugtagning, er det iøjnefaldende, at fordelene for de rejsende ved at benytte lyntogene var blevet betydeligt mindre, end de var den gang.

Med den nye trækraft i form af MY- og MX-lokomotiver er de normale eksprestogs køretider blevet forkortet væsentligt, og gevinsten i forkortet rejsetid ved at benytte de tidligere lyntog var derfor blevet mindre end tidligere, medens der også måtte regnes med, at den nye hurtigrute mellem Kalundborg og Århus nu giver kortere rejsetid end tidligere. Endvidere frembyder det nu anvendte personvognsmateriel i eksprestogene væsentlig bedre komfort for de rejsende end det materiel, der anvendtes i 30'erne.

De nye 8-vogns lyntog giver nu igen en forkortelse af rejsetiden, der iøvrigt vil gøre sig endnu mere gældende, når strækningshastigheden efterhånden sættes op, og giver en overlegen komfort i forhold til DSB's øvrige materiel, bl. a. på grund af luftkonditioneringsanlæg og lignende moderne udstyr.

Man venter derfor fra DSB's side, at de nye tog igen vil tiltrække rejsende, måske ikke mindst tidligere bilister, der vil finde rejsen i et af de nye lyntog ulige behageligere end en anspændt kørsel på overfyldte veje. De nye lyntog er altså en væsentlig indsats fra DSB's side i konkurrencen med de øvrige transportmidler.

- Der har i pressen været en del kritik over, at de nye lyntog ikke har kunnet holde køretiden.

Hvad har været årsagen til disse forsinkelser?

- Jeg synes man må sige, at pressen i sin helhed har givet de nye lyntog en ualmindelig god omtale, og dette mener vi ved DSB har stor betydning med henblik på at få vakt publikums opmærksomhed for fordelene ved de nye tog.

Der har dog været et par enkelte undtagelser herfra, netop hvad angår forsinkelser, og jeg kan nævne tilfælde, hvor disse presseudtalelser må siges at have været ubegrundede. Dette gælder således den i »Vingehjulet« for den 25. maj citerede underretning i et dagblad om, at »det

nye lyntog startede med at være forsinket«, ved ankomsten til Danmark, hvor forsinkelsen vitterligt skyldtes overbelastning af de tyske strækninger, og endvidere en udtalelse i et andet dagblad, der railleerede over en forsinkelse på demonstrationsturen for pressen, der imidlertid ikke havde noget med det nye tog som sådant at gøre, men skyldtes et lokomotivuheld i København.

Det har vist sig i den forløbne tids drift, at det nye lyntog »Limfjorden« fuldt ud har været i stand til at holde de fastlagte køretider, når forholdene har muliggjort det. At der er indtruffet visse forsinkelser i den planmæssige drift har haft andre årsager. Dels har der ved overgangen til den nye køreplan været nogle tilpasningsvanskeligheder, der har bevirket, at lyntoget er blevet holdt tilbage, dels har visse meget stærkt virkende hastighedsnedsættelser, navnlig på Fyn, virket sinkende, og endelig har der været et par uheld med det nye tog af den art, som altid vil kunne indtræffe.

Når forholdene efterhånden kommer i lave, regner vi med, at kørslen bliver fuldt ud tilfredsstillende.

- Hvorfor har man indført »IKKE-RYGERE« på 1. klasse og ikke på 2. klasse?

Er årsagen den, at luftkonditioneringsanlægget er mere effektivt i 2. classes-vognene?

- Luftkonditioneringsanlæggene er overalt i togets passagerafdelinger indrettet således, at der tilføres 25 m³ luft pr. time

pr. rejsende, når der regnes med, at alle siddepladser er besat. Den tilførte luft er rensat for alle urenheder, tilsat tilpas fugtigheds mængde og opvarmet eller nedkølet, så at der opnås passende ensartet temperatur året rundt.

I en 2. classes storrumsvogn med 51 siddepladser tilføres der altså pr. time ca. 1300 m³ ren luft, og under sådanne forhold nærer man ikke betænkelighed ved at tillade tobaksrygning, idet der fornyes så store luftmængder, at røgen ikke vil komme til at genere.

Til sammenligning hermed tjener, at der i en 1. classes-kupé med 6 siddepladser tilføres 150 m³ ren luft pr. time. Hvis alle rejsende i en sådan kupé ryger samtidig, hvilket jo lettere kan indtræffe her end i en storrumsafdeling med mange rejsende, ville det ikke kunne undgås, at tobaksrøgen kunne komme til at virke generende for en ikke-ryger, der kom ind i kupéen.

Det er på denne baggrund, at man i hver 1. classes-vogn har indført 2 kupéer for ikke-rygere.

- Togene er udstyret med automatiske koblinger. Hvorledes kan et tog da bugseres ved evt. nedbrud?

- De automatiske koblinger mellem vognene af fabrikat Scharffenberg kobler ikke alene vognene sammen rent mekanisk, men giver også automatisk kobling af bremseledninger og elektriske ledninger.

De koblinger, der anvendes mellem de enkelte vogne i et halvtog, og de koblin-



Sofaer på 1. kl.s

ger, der forbinder styrevognene, når to halvtog er sammenkoblet, har alle måttet lægges forholdsvis lavt over skinneoverkant, for at de kunne gå fri af overgangene mellem vognene. De nævnte koblinger er derfor i og for sig af samme type – kun adskiller koblingerne på styrevognenes forender sig fra de øvrige ved at overføre et større antal elektriske ledninger og ved at være indrettet til hurtig adskillelse ved trykluftbetjening, hvilket jo har været nødvendigt på grund af de hyppigt forekommende adskillelser af halvtog ved færgeløbsforløb og ved togets deling i Jylland.

Ved koblingerne foran på motorvognene har der ikke skullet tages hensyn til overgangsbroer og disse koblinger er derfor anbragt noget højere end de øvrige.

Hvis et af de nye lyntog ved nedbrud skal fremføres af anden trækraft, må der anvendes en nødkobling, og der findes da to typer, der begge er anbragt i et rum foran i hver styrevogn. En type kan anvendes i forbindelse med koblingen på motorvognen og en type i forbindelse med koblingen på styrevognen. Den nødkobling, der skal anvendes, sættes på plads over den automatiske kobling og kan da umiddelbart forbindes med normal trækrog og kobling.

– *Hvor hurtigt kan toget bremses ved den i dag maksimale kørehastighed på 120 km/t?*

– Inden togenes aflevering fra MAN's fabrik i Nürnberg blev der kørt meget omfattende prøveforsøg på tyske strækninger i nærheden af Nürnberg, og ved disse prøveforsøg blev der især lagt vægt på at gennemføre bremseudstyret og at foretage målingen af løbeegenskaber.

Under afprøvningen af bremseudstyret blev der foretaget en række målinger af bremseveje og bremsning fra forskellige hastigheder, dels ved bremsning med trykluftbremsen alene og dels ved bremsning med trykluftbremse i forening med magnetskinnebremse.

Trykluftbremsen er en meget effektiv skivebremse, der er kombineret med blokeringsbeskyttere til forhindring af fastbremsede hjul, og det viste sig, at der ved

anvendelse af trykluftbremsen alene ved bremsning fra en hastighed på 120 km/t fremkom en bremsning på 550 m.

Når magnetskinnebremsen blev anvendt sammen med trykluftbremsen, fik man ved bremsning fra en hastighed på 120 km/t en bremsning på 400 m.

Disse bremseveje er meget korte i sammenligning med, hvad der kendes fra øvrigt jernbanemateriel, og de nye lyntogs effektive bremsesystem bevirker, at hastigheden for de nye lyntog kan sættes op til 140 km/t, uden at dette vil kræve nogen ændring i de ved DSB bestående signalafstande.

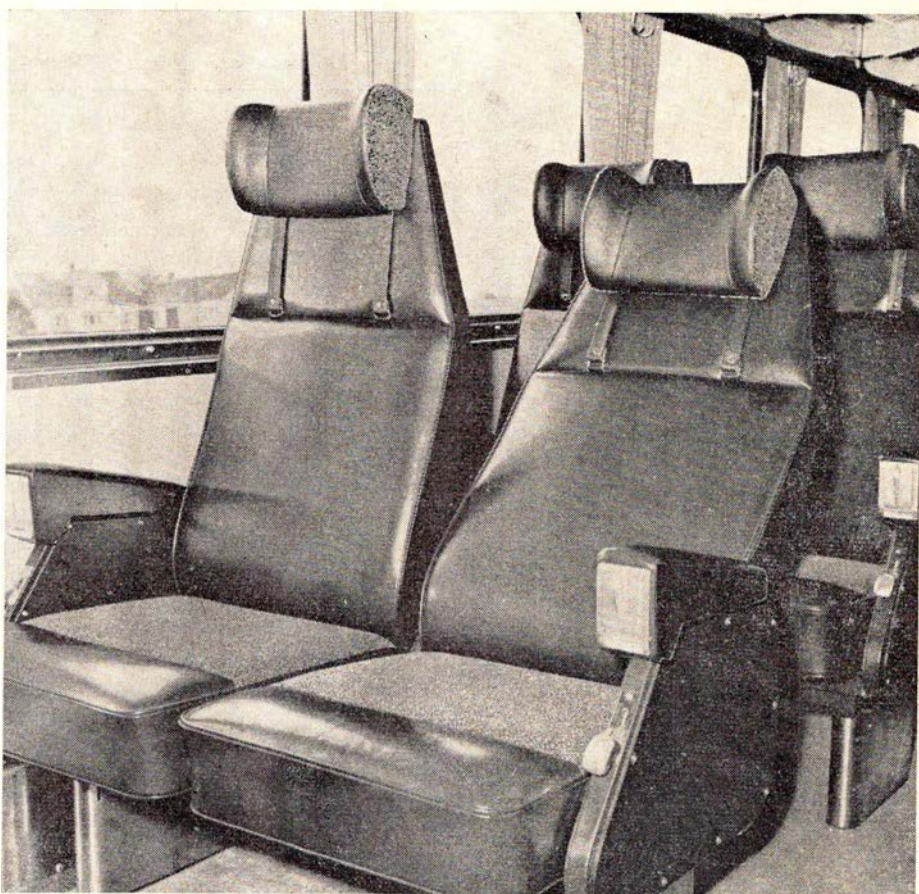
– *Togene har hydraulisk kraftoverføring. Er dette en driftsmæssig fordel i sammenligning med elektrisk kraftoverføring, som Mx og My er udstyret med?*

– Ved DSB har man betydeligt længere erfaring med elektrisk kraftoverføring i dieseldrevne køretøjer end med hydraulisk kraftoverføring.

PM- og MO-vognene og de ældre lyntog har alle elektrisk kraftoverføring, og denne overføring er også blevet anvendt i flere andre motorvognstyper og i forskellige typer af motorlokomotiver.

Da MY- og MX-lokomotiverne blev anskaffet, var der ikke tvivl om, at der i disse nye typer diesellokomotiver skulle anvendes en yderst gennemprøvet elektrisk kraftoverføring, og det har da også vist sig, at den valgte transmission har været særdeles robust og velegnet til det alsidige arbejde, spændende fra lette eksprestog til tunge godstog, hvortil disse lokomotiver anvendes.

Ved valget af DSB's nye standard-ran-



Indstillelige stole på II kl.s



VIKING

Blyanter og farver
til alle formål



Banegårdsrestaurasjonen

HILLERØD

TOM VALÈT

gerlokomotiv, MH-lokomotivet, var anvendelsen af den hydrauliske kraftoverføring til rangerbrug så gennemprøvet i udlandet, at det var denne transmissionstype, der måtte komme i forgrunden, og erfaringerne med MH-lokomotiverne har bekræftet rigtigheden af dette valg.

For de nye lyntog var det af største vigtighed at opnå så lav vægt som mulig, så at dette i forbindelse med overlegen maskinkraft kunne give mulighed for hurtig acceleration. Da den hydrauliske kraftoverføring vejer langt mindre end den elektriske frembød den en afgørende driftsmæssig fordel, og da den type Voith-gear, der skulle anvendes, var gennemprøvet i de tyske TEE-tog siden 1957 med særdeles godt resultat, fandt man ved DSB, at man måtte tage denne geartype i anvendelse.

Bl. a. på grund af den lette hydrauliske kraftoverføring er det opnået, at de nye 8-vogns lyntog har 8 hk pr. t togvægt, hvor de ældre 4-vogns lyntog kun har 5 hk pr. t togvægt.

- Kan de gamle lyntog moderniseres således at de får bedre køreegenskaber?

- Ved konstruktionen af de ældre 3- og 4-vogns lyntog stillede de daværende forhold ved overførsel på færger konstruktørerne over for adskillige vanskelige opgaver. Der måtte dengang regnes med, at lyntogene skulle kunne overføres på dampfærger, hvor der fandtes sporkurver med radius på 90 m, og der fandtes kun korte færgeklapper med deraf følgende store knækvinkler ved de forekommende variationer af vægtafstanden i færgeløjerne.

Disse specielle forhold medførte, at der måtte anvendes ganske specielle konstruktioner til bogier m. v. til 3- og 4-vogns lyntogene, og det var da vanskeligt samtidigt at opnå optimale løbeegenskaber. For de nye lyntogs vedkommende har opgaven været langt lettere. Man behøver nu ikke mere at tage hensyn til de gamle dampfærger, og færgeløjerne udstyres efterhånden med lange færgeklapper. Disse ændrede forhold i forbindelse med de tekniske fremskridt ved bogiekonstruktion m. v. har muliggjort, at man har kunnet give de nye 8-vogns lyntog ganske fremragende løbeegenskaber.

Man har allerede gjort en del forsøg med forbedring af de ældre lyntogs gang i sporet, idet man har forsøgt anvendelse af gummifjedre o. l., og det overvejes nu at forsøge andre nye konstruktionselementer. Det er for tidligt endnu at udtale sig om de mulige resultater af sådanne ændringer, og der må også tages hensyn til, at for tog, der allerede har så lang tid bag sig, som 3- og 4-vogns lyntogene, er det begrænset, hvad det kan betale sig at

ofre på sådanne ændringer.

Med de fremskridt, der i de senere år er sket på bogiekonstruktionens område, er det imidlertid udelukket, at der kan opnås forbedringer med forholdsvis enkle midler.

- Hidtil har kun Nordjylland glæde af de nye lyntog.

Har man planer om at indsætte lignende tog på andre strækninger?

- Jeg tror nok, at man fra DSB's side foreløbig vil afvente, hvordan publikum vil modtage de nye 8-vogns lyntog, inden der lægges planer om anskaffelse af flere tog af denne type.

Som jeg allerede har nævnt, byder man

med disse tog det danske rejsende publikum, både 1. og 2. klasse, sådanne fordele, som man i udlandet kun kan opnå ved køb af 1. classes billet og en ret stor ekstrabetaling.

Dette har DSB naturligvis ikke kunnet gøre uden investering af væsentlige beløb i de nye tog, og det skal nu vise sig, om disse penge kommer ind igen i form af solgte billetter over lange afstande.

Den vare, DSB sælger i persontransport, er pr. personkm, og hvis de nye tog kører med god belægningsprocent over hele deres lange løb, vil de kunne bringe mange personkm ind i DSB's statistik og dermed kunne vise deres berettigelse i dansk trafik.

Dansk Jernbane Klub

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

Restaureringen af ØSJS D11 og E-vognen

Som det sikkert er læserne bekendt modtog DJK som gave i 1962 en gammel kupévogn D11 og en pakvogn E21 fra ØSJS - begge bygget i 1879 af »Scandia«.

Personvognen havde siden ca. 1940 været benyttet som »hjelpevogn« ved afsporinger og lign., og pakvognen i en årække som ukrudtssprøjtevogn.

Vognene ankom i april måned i fjor til DJK's sidespor i Klampenborg, og det stod straks klart, at der her måtte ydes et kæmpearbejde, hvis disse 2 interessante, næsten 85 år gamle, vogne igen skulle fremstå med deres oprindelige udseende.

DJK's arbejdshold, der ved vognenes ankomst var stærkt optaget af færdiggørelsen af GDS-C40 til museumsbanens start, måtte styre sin iver, og først i september gik man igang med opgaven. Det havde desværre vist sig umuligt at skaffe de gamle tegninger; men til alt held var vi kommet i besiddelse af fabriksfoto af alle de gamle ØSJS-vogntyper fra 1879, og heriblandt også vore vogne.

Disse foto viser tydeligt vognenes udvendige udseende, og ved et nøje studium af personvognenes indre - især under afbrændingen af de mange lag gammel maling - lykkedes det at konstatere såvel vognens oprindelige farver, sædernes facon, antal ben under sæderne, bagagehyldernes anbringelse og de 4 kupéers inddeling med 1 dobbeltkupé midt i vognen og - enkelt kupé i hver ende. Vognen er en 3. classes uden nogen bekvemmeligheder - især er de snævre endekupéer

meget indelukkede, og dørenes vinduer, der er de eneste, er ikke just af panorama-størrelse.

Med vognene fulgte også 4 yderst medtagne stearinlyslamper - 1 til hver kupé - og - underlig trekantet lygte, som vi først efter nogen granskning fandt ud af, hvor og hvordan den havde været anbragt; nemlig på indersiden af en udvendig anbragt kobberlåde i skillerummet mellem 2 kupéer, således at den kunne kaste sit svage skær ind i hele 2 kupéer. En lignende lygte havde været anbragt diametralt modsat i vognens anden side - ikke nogen overdådig belysning!

Det skal lige nævnes, at vognen ved modtagelsen var forsynet med 8 små elektriske lamper, 2 i hver kupé, og således i sine sidste normale driftår har været moderne oplyst.

Ved modtagelsen af vognen fandtes kun lidt af den ene kupéskillevæg tilbage, og en dor i hver side var omdannet til fløj-dør, medens de øvrige døre alle var spjæret til. På de 2 fløj-døre sad endnu de gamle svære messinghåndtag med udvendig låsemekanisme og nederst på vognsiden et enkelt af de morsomme messing-overfald, - man ønskede ikke, at passagererne skulle kunne åbne dørene og forlade vognen i utide.

Vognens hele tilstand må, trods det mosgroede ydre og dens alder taget i betragtning, samt adskillige års manglende vedligeholdelse, betegnes som ret god; uden tvivl et resultat af den tids gedigne håndværksarbejde og Scandia's omhyggelighed ved bygningen.

Egetræsrammen var frisk, de fleste af teaktræsbeklædningens brædder ligeså, taget nogenlunde; men til gengæld var samtlige 8 døre og deres 8 vinduer ved at skilles ad, ligesom vognsiddens dørstolper viste sig at være bløde som smør.

I første omgang gjaldt det om at få undervognens træværk imprægneret og malet, og hjul, aksler, fjedre o.s.v. rensat og rustbeskyttet. Dette arbejde kræver ikke større evner; men tålmodighed og megen tid, og først i december kunne arbejdsholdet gå i gang med selve vognkassen.

Arbejdsforholdene, der i betragtning af arbejdets omfang er meget primitive i Klampenborg (vi mangler bl. a. elektricitet), gjorde nu i forbindelse med den kommende vinter en »værkstedsvogn« yderst nødvendig, og med velvilje fra HHGB modtog vi D1, bygget i 1906 af »Vulcan« i Maribo – en særpræget vogn, der absolut er værd at bevare og i øvrigt er yderst velegnet til vort brug.

I vinterens løb blev de manglende 1½ kupéskillerum sat op, og der blev lavet stativer og rammer til sæderne; men det kunne ikke undgås, at den lange vinter lagde en stærk dæmper på energien, så stærk at vi desværre måtte opgive at få vognen klar til museumsbanens start d. 26. maj i år.

Medlemmer, der havde forudsætninger for at udføre træ- eller metalarbejde hjemme, har siden januar ydet værdifuld støtte ved fremstilling af dele af specielle træstykker, bl. a. til reparation af dørene, dele ved støbning af dørhåndtag, fremstilling og reparation af lygter m. m.

Nu er en stor styrke i gang med opsætning af bænke, reparation af døre, maling og lakering ud- og indvendig, og den dag da vognen er klar til drift, nærmer sig hastig.

Med denne vogns grundige restaurering og genopbygning har DJK fuldført et godt stykke arbejde, – et stort skridt mod vort mål: at bevare interessant og uerstatteligt fortids-jernbanemateriel for eftertiden. Det har krævet store anstrengelser af det beskedne arbejdshold – hvoraf kun få er håndværkere; men de, der har været med, er en oplevelse og en tilfredsstillelse rigere.

Det endelige antal arbejdstimer er endnu ikke opgjort, men er noget over 1500 timer – foruden hjemmearbejde! Ligeledes er den samlede udgift heller ikke endelig opgjort, men bliver sikker lidt over 2000 kr. alene for D11.

DJK er ØSJS meget taknemmelig for foræringen af begge vognene, og vi er »Scandia« meget taknemmelig for de 1000 kr., vi modtog i tilskud og uden hvilke vi næppe havde kunnet klare det

økonomisk at få vognen klar i denne sommer.

E21 (senere omlit. til ERA61) er ikke omtalt endnu, men denne vogn er den næste på programmet. Med disse 2 vogne og vort loko »Faxe« – alle 3 nyt materiel på ØSJS i 1879, samt en Q-vogn fra LJ bygget 1874 kan vi præsentere et lille morsomt tog med ikke mindre end 40 siddepladser og ca. 22 centners lasteevne!

Arbejdet med E21 er af mere robust art end med D11; men næsten ligeså omfattende. To stk. defekte fjedre skal udskiftes, ligeledes samtlige gulvplanker, der er ødelagt af sprøjtevæske, en del brædder i vognsiden, en del i taget, alt tagpappet og selvfølgelig en fuldstændig opmaling af vognen, hvad der alene beløber sig til et par hundrede kroner, hvortil så kommer en gedigen træregning.

Vi mener dog vognen som museumsstykke absolut er denne udgift værd, – iøvrigt er vognen uundværlig som »bremsvogn« i vort kupévognstog.

Skulle nogle efter denne beretning have fået lyst til at støtte os – økonomisk eller ved hjælp med arbejdet – er vi yderst taknemmelige!

DJK.

Museumsbanen

Statsministeren med frue var passagerer på museumsbanen den 9. juni.

☆

DJK loko KJØGE er i sommer udlånt til Stevns museum. Det blev afhentet af Falck lørdag før pinse. Det vil således først komme i drift på museumsbanen senere.

☆

Arbejdsholdets næste store opgave bliver genopbygning af en DSB åben skovvogn ltr. Cc.

☆

Der er travlhed på museumsbanen. 27. maj til og med 30. maj optagelser til børne-TV med fire særtog. 8. juni bestilt særtog. 9. juni bestilt særtog med 300 deltagere foruden plantogene. 10. og 15. juni bestilte særtog. Særtog kan bestilles til alle dage. Tlf. Ordrup 2209 og Tage 5743.

BIREKA ^A/_S

- TOGBILLETTER
- RUTEBILBILLETTER
- SKIBS- OG FÆRGEBILLETTER
- PLADSRESERVATIONSBILETTER
- RABATKORT
- FRAGTMÆRKER
- GARDEROBEMÆRKER
- VENTEMÆRKER
- KØ-SYSTEMER
- SYSTEMEX-BILLETMASKINER
- BILLETAPPARATER
- BILLETSKABE
- KLIPPETÆNGER
- MØNTVEKSLERE

CE 701



BRABRAND

Løgstør - Vejen - Odense - Næstved

God instruktion
betyder forebyggelse af
mange ulykker

- * 12 mdr.s garanti på radio og TV
- * 24 mdr.s garanti på billedrør
- * 10 % ved kontant
- * 12 mdr.s rentefri konto
- * Kæmpepris i byttehandel på Siemens, Gratz og Blaupunkt

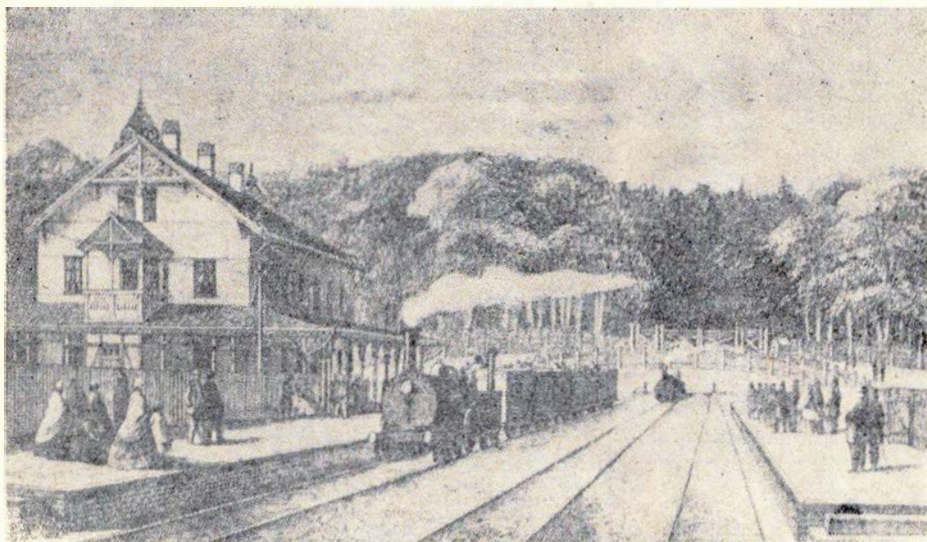
DE OPNÅR FLEST FORDELE hos

COMBI RADIO & TV

HAVNEGADE 93 ESBJERG
Telef. 2 76 76 - 2 86 86

Klampenborgbanen 100 år

Af trafikkontrollør A. PARBØL



Klampenborg st. 1863

Klampenborg station indtager en særlig plads blandt danske jernbanestationer. Ikke alene på grund af dens alder. Om kort tid har Klampenborg-banen, og dermed stationen, eksisteret i 100 år. Men er Klampenborg station ærværdig af alder, er den sikkert også en af de jernbanestationer her i landet, der har det største passagerantal, når man tager dens særlige beliggenhed og oplandet i betragtning.

Allerede ca. 100 år for banegårdens tilblivelse var Klampenborg et søgt udflugtssted for københavnere. I kildetiden, altså om sommeren, korte folk til Dyrehavsbakken i Jægersborg Dyrehave for der at forny sig i traktorteltene og ved at se på de optrædende gøglere; et folkeliv, som vi finder det beskrevet i Oehlenschlägers »St. Hansaften Spil«.

Som et kuriosum kan om Dyrehavsbakkens forlystelser her meddeles, at man har en beskrivelse fra 1842, hvori det hedder: »at med Gyngerne ser det hoist sorgeligt ud. Luven tages ganske fra dem af en Model til en Jernbane, der ikke er andet end en Karousselgyng, idet nemlig 20-30 Smaavogne ere kjædede sammen og dreies rund paa Skinner af en under Stilladset skjult hest. Men Folk giver gjerne deres 8 Skilling for at sidde i disse Vogne, de høre jo Pibens Lyd, de see Rogen fra det forlorne Locomotiv og de kunne ved saaledes bestandig at dreie omkring, tænke sig at kjøre Verden rundt paa Jernbane.«

Dyrehavsbakken lå og ligger som be-

kendt inde i skoven ved Klampenborg, men også på sosiden var der i gamle dage attraktioner. Her blev i 1860'erne opført Klampenborg Vandkuuranstalt, der med sine dengang moderne cottage-lejligheder og sin koncertsal med restaurant var et meget besøgt mondænt opholdssted for det mere velhavende publikum.

Der var nu en hel del fremsynede mænd, som indså, at tiden var inde til, at også Nordsjælland forsynedes med en jernbane for derved at give en bedre forbindelse fra oplandet til og fra hovedstaden, som just i de år efter voldens nedrivning var genstand for en større ekspansion både nordpå og vest for byens centrum.

Dog havde professor Ursin allerede i 1839 ved et foredrag i Industriforeningen fremhævet betydningen af en jernbane mellem København og Helsingør, uden at der dog blev mere ud af det. Tiden var endnu ikke moden. I maj 1944 udstedte vekselmægler J. W. Heymann en »Indbydelse til Actieægning i en Jernbane fra Kjøbenhavn til Helsingør, som enten forlægges over Lyngby eller Jægersborg Dyrehave«.

Berlingske Tidende anbefalede dette projekt, men sagen fandt alligevel ikke tilstrækkelig tilslutning.

Samme år fremsatte bestyrelsen af kuuranstalten i Klampenborg dr. Hjaltelin en plan om at bygge en atmosfærisk jernbane mellem København og Klampenborg. (En atmosfærisk jernbane er en bane,

hvor drivkraften er udtynding af luften foran et stempel i et under vognen mellem skinnerne anbragt rør. I roret, der foroven har en spalte, findes stemplet, som ved en arm er fastgjort til forreste vogn.) Planen modte velvilje hos kommunen, men stodte på modstand hos grundejerne, og sagen lob ud i sandet.

Forst senere ved en lov af 19. februar 1861 fik »Det sjællandske Jernbaneselskab« tilladelse til at anlægge en bane fra København til Helsingør over Lyngby-Hillerød og med en sidebane til Klampenborg.

Selve jernbanebygningen blev herefter sat i gang, og da jernbaneselskabets bestyrelse hurtigst muligt ville tjene nogle penge, søgte man af al kraft at få strækningen København-Hellerup med sidebanen til Klampenborg gjort brugbar allerede sommeren 1863 for at få indtægten af den forventede store skovtrafik med.

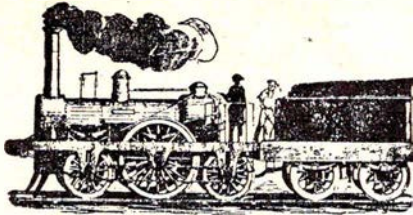
Banens åbning

Dette lykkedes også, og banen til Klampenborg blev åbnet for publikum den 22. juli 1863.

Klampenborg station var altså endestation for Klampenborg-banen. Det første personale bestod af chefen, stationsforvalter, kaptajn F. F. Dorph, der allerede året efter – den 1. juni 1864 – blev afløst af løjtnant C. L. Lissner, samt en portner, en drager og to stationskarle. Stationsforvalteren var tillige postmester og telegrafbestyrer for statstelegrafen. Cheferne i de tider var ofte militærpersoner, der efter krigene gik i civil statstjeneste; deraf den militære titulatur.

De allerførste dage efter banens åbning forløb alt fredeligt, men allerede den første søndag var det galt. – Publikum stormede togene, og til trods for, at banens direktion havde bekendtgjort, at der kun var et begrænset antal pladser, blev der den dag afsendt 34 tog med 16.000 passagerer, et stort antal i de tider. Men det blev meget værre, da skovgæsterne om aftenen ville hjem.

Nu kom ikke alene formiddagens passagerer, men også det publikum, der med dampskib eller hyrevogn var taget til Charlottenlund eller Klampenborg. De ville med toget hjem, og der opstod voldsom trængsel på stationerne. Mænd sloges, kvinder skreg, og børn hylede i vilde sky. Jernbanepersonalet sled af al



Jernbanen imellem Kjøbenhavn og Klampenborg.

Fra den 2den October d. A. og indtil videre i Vinterafsnene vilde Toget paa denne Banestrekning afgaa saaledes:

Fra Kjøbenhavn til Klampenborg Kl. 10 Form., Kl. 3, Kl. 5 1/2 og Kl. 10 1/2 Efterm.
Klampenborg til Kjøbenhavn Kl. 8 og Kl. 10 1/2 Form., Kl. 3 1/2 og Kl. 6 Efterm.

Manndag, Torsdag og Loverdag afgaaer vi Toget Kl. 10 1/2 fra Kjøbenhavn afgaaer direkte til Klampenborg. Hvermand det **Søndag, Tirsdag, Onsdag og Fredag** kører gaaer til Lyngby og fra Lyngby tilbage over Hellerup til Klampenborg. Passagerer, som paa de sidstnævnte Stitener vilde benytte Toget til Charlottenlund eller Klampenborg, maa derfor enten træde i Hellerup, indtil Toget vender tilbage herfra Lyngby eller gjøre Afkøben frem og tilbage imellem Hellerup og Lyngby.

Erstatning vilde, saavidt fornødent, blive indtagne paa Zen- og Selligdage
Løgneds Expedition paa Kjøbenhavns Station sker fra Hovedbygningen.

Illustration af de tidligere Jernbaner, som førte Skovene til

Plakat vedr. vinterkøreplanen 1863

evne, men til trods for, at der fra kl. 8 om aftenen hver halve time sendtes et

overfyldt tog mod København, kom de sidste skovgæster ikke hjem før ved firetiden om morgenen. På dette tidspunkt var der kun få hele ruder tilbage i de to stationsbygninger!

Tilstanden havde selvfølgelig været – om muligt – værre på mellemstationerne Charlottenlund og Hellerup.

Fra da af begyndte »skovtrafikken« til Klampenborg. Det blev moderne at køre med toget. Søndag efter søndag og år efter år steg trafiktallene. I året 1864 udgjorde antallet af samtlige rejser på Klampenborbanen 338.899, 10 år senere var det 962.205 og atter efter 10 års forløb 1.307.143. I 1937 var tallet over 13 millioner. For de seneste år har man ingen bestemte tal, da Klampenborgbanen indgår i statistikken for hele det elektrificerede område, men at passagertallet er overmåde stort, kan antages for givet.

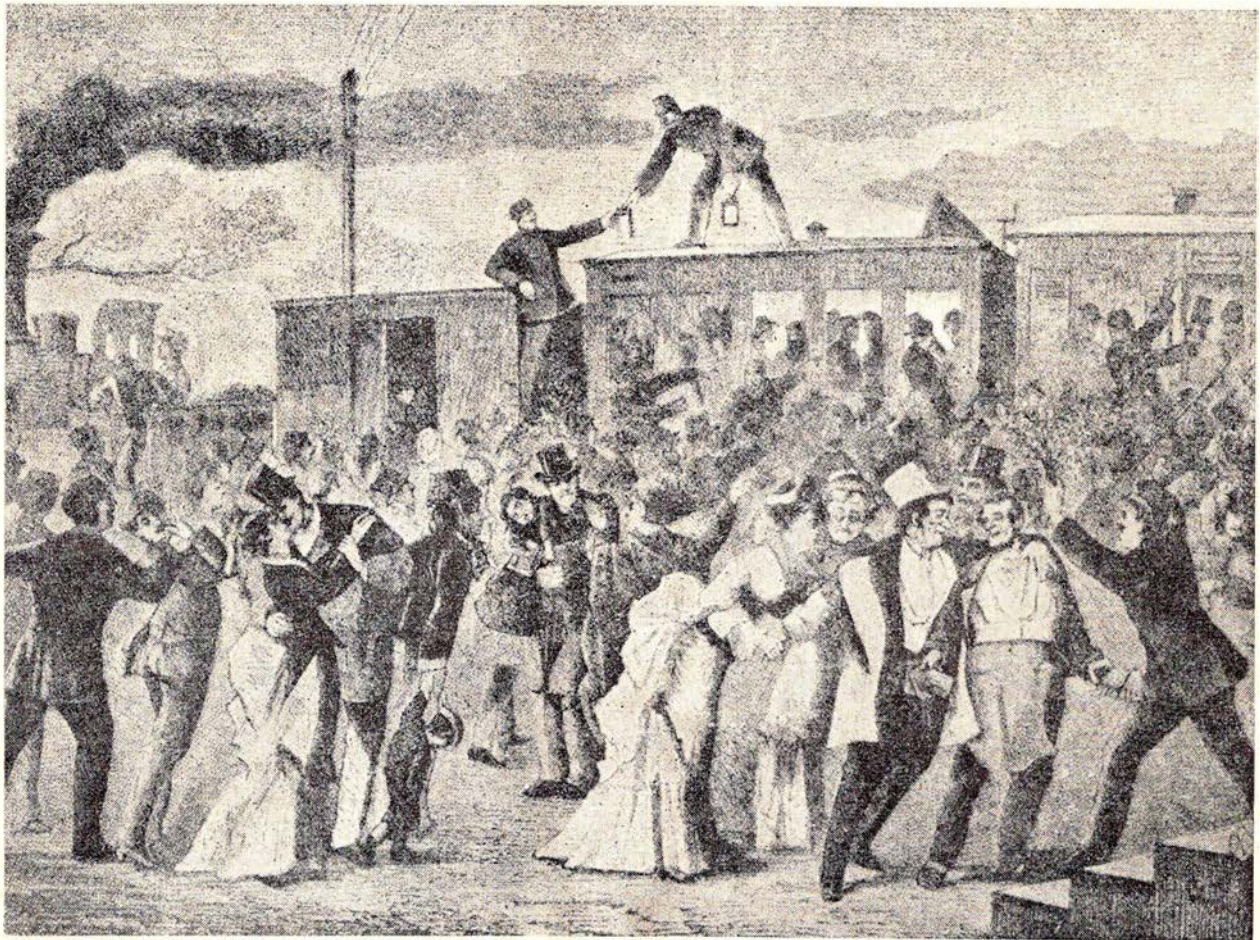
Ifølge de gamle årsberetninger var trafiktallene i Klampenborg stations første halve leveår (fra juli til december 1863) 56.452 afg. rejsende, der skaffede banen en indtægt på 9991 rdl. Fra Klampenborgstationen i København udrejste i samme tidsrum 103.275 passagerer, hvoraf halvdelen formentlig er taget til Klampenborg

og resten fordeler sig på mellemstationerne Hellerup og Charlottenlund. Til sammenligning tjener, at i dag beregnes Klampenborg station at være trafikeret af ikke mindre end ca. 2½ mill. rejsende om året.

Stationsforholdene i København

Stationerne på strækningen var København, Hellerup, Charlottenlund og Klampenborg. I København skulle bygges en særlig station for de nye tog ved »Fariagsveien« (i dag Gyldenløvesgade), den senere såkaldte Nordbanegård. Denne banegård var dog ikke færdig på åbningsdagen, hvorfor togene måtte afsendes fra en lang åben perron. Og da bygningen endelig blev taget i brug, anvendtes den både til nordbane- og klampenborgbanetog. Fra 22. januar 1887 benyttedes den udelukkende kun til nordbanens tog, da en særlig bygning – Klampenborgstationen – toges i brug for Klampenborgbanens tog fra denne dato. Sidstnævnte station blev nedlagt den 1. december 1917, hvorimod Nordbanegården sidste gang anvendtes den 30. september 1921.

For fuldstændighedens skyld kan bemærkes, at der den 1. maj 1900 yderligere



Sidste bakketog fra Klampenborg pinsen 1873

tilkom en tredje nærtrafikbanegård – Holtebanegården – der lukkede sine porte den 11. marts 1917.

Billetter og materiel

Sommeren 1863 var god og indtægts-givende for den ny jernbane, især i »Bakketiden«. Nu var der nemlig en god, hurtig og rimelig befordring til dette Københavns så yndefulde udflugtssted. Prisen var på I, II og III klasse henholdsvis 32, 24 og 16 skilling, hvorimod kaperkuskene, der kørte fra Trianglen ad Strandvejen, forlangte 24 skilling; somme tider forhøjede de endda prisen, og yderligere havde de i modsætning til jernbanen ingen faste afgang- og ankomsttider.

Jernbanevognene var på de to dyreste klasser forsynet med polstrede sæder, hvorimod der på III klasse kun var almindelige træsæder. Ja, somme tider rejste man i lukkede godsvogne, hvori der var indsat bænke. Men det tog man jo ikke så nøje dengang. I 1868 indførtes de af publikum meget yndede to-etagers vogne, der med deres store pladsantal var en økonomisk gevinst for jernbaneselskabet. Og på et noget senere tidspunkt fremkom de åbne »skovvogne«, d.v.s. vogne helt uden vinduer. Da dette system dog viste sig at være for luftigt, blev de forsynet med vinduesrammer, der kunne skydes forrest i vognen i køreretningen.

Lokoene var i banens første år 2-koblede maskiner med et par løbehjul under forenden. De havde skorsten med blank messingkrave på toppen og havde rød-malede hjulfølge og eger, samt på siden et navneskilt, også i skinnende messing.

Da trafikken tog af hen på sommeren, blev togantallet nedskåret til 3 tog-par daglig. For at trøste beboerne i Klampenborg, traf man en ikke almindelig, men for banerne billig, ordning, hvorom opslag og dagblade meddelte:

»Der vil fra 1 October indtil videre blive etableret en Befordring med Heste på Jernbanen mellem Hellerup og Klampenborg, således at een 3die Klasses Vogn vil afgaa fra Klampenborg til Hellerup om Morgenen Kl. 8. . og fra Hellerup til Klampenborg om Aftenen Kl. 8¼. Denne Vogn vil paa Hellerup Station blive til- eller frahængt Togene mellem Kjøbenhavn og Lyngby.

Priserne for Befordringen mellem Kjøbenhavn og Klampenborg forblive uforandrede de samme som hidtil.«

Klampenborg Station sørgede for heste, husk og en stationskarl, der fungerede som konduktor og bremsers. Efter ankomsten til Hellerup om morgenen red stationskarden tilbage til Klampenborg på den ene af hestene, og om aftenen red han fra Klampenborg til Hellerup for at afhente hestevognen kl. 8¼.

Spor- og signalanlæg

Sporanlægget på Klampenborg station var aprindeligt meget beskedent. Et indkørselsspor og et omløbsspor samt et par spor til en lille remise. Nord for stationen stoppedes sporene af en høj jordvold på hvis top vejen fra stranden førte op i skoven gennem den røde port. Og ved foden af denne vold hændte den eneste mere alvorlige ulykke indtil nu på Klampenborgbanens område. Der skete nemlig det den 31. december 1892, at et tog kørte ud over drejeskiven for enden af sporene og ind i jordvolden; formentlig på grund af svigtende bremsers. En frosen ventil bevirkede, at vacuumbremsen kom i uorden. Desværre mistede både lokoføreren og lokofyrbøderen livet ved denne ulykke på årets sidste dag.

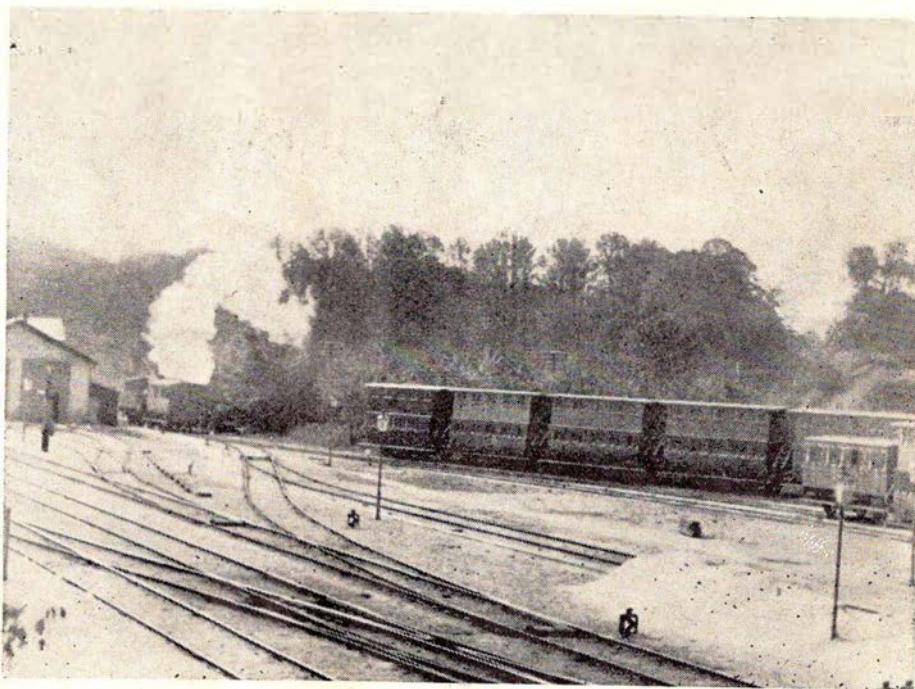
I de senere og seneste år er sporarealet udvidet ganske betydeligt. I 1877 den 1. april anlagdes dobbeltspor mellem Hellerup og Klampenborg, og nu i vore dage er der to par dobbeltspor, et for den elektrificerede nærtrafik og et par for den gennemkørende trafik nordpå.

Stationens – og banens – signalsystem var i de første år ikke meget bevendt, set med nutidens øjne. På hele strækningen, ligesom også på Lyngbybanen, var der optiske signaler fra station til station. Først i 1865 blev der anlagt en »electromagnetisk Telegraph« med enkelt ledning. Det optiske system bibeholdtes dog indtil videre også efter, at man havde inddraget disse signaler på jernbaneselskabets lange strækning på Vestbanen fra Vigerslev til Korsør.

Allerede i 1878 blev der installeret blok-anlæg ved Klampenborgbanen – forøvrigt det første i Danmark – og herved kunne toggangen yderligere intensiveres. På S og H steg togantallet fra 94 til 186 og i dag findes der gennemsnitlig 312 daglige tog på Klampenborg station. Dette tal kan forskydes betydeligt i opadgående retning under højtidstrafik eller under vejrligets indflydelse.

Stationsbygningen blev opført i to etager af gule mursten med søjlebårne perrontag og ovenpå dette på sydsiden en lukket veranda af træ og med glaseruder. I det store og hele den samme station, som vi kender i dag. I selve bygningen fandtes 2 ventesale, 4 kontor- og ekspeditionslokaler samt to tjenesteboliger. – Ydermere var der 2 åbne perroner, en lokoremise med plads til 2 maskiner, en vognremise til 4 sekshjulede vogne og i den ene ende af denne bygning stald til jernbanens heste. Dertil kom en 36 fods drejeskive. Alle disse herligheder kostede i anskaffelsessum 42.000 rigsdaler.

Perronalæggene er senere udvidet meget betydeligt. For at hindre de store tumulter og slagsmål, der opstod når et pludseligt indtrædende regnvejr drev alle bakkegæsterne til stationen på en gang, byggedes i 1896-97 fire praktisk, men af publikum lidet estimerede, indhegnede »båse«, der hver kunne tage det antal rejsende som et tog kunne medføre. Nutidens tætte toggang har gjort denne foranstaltning overflødig, men på midterperronen står stadig søjlerne med tagkonstruktionen uden gitterværker.



Klampenborg st. ca. 1900

Banen som bybud

En ganske egen form for jernbanetjeneste forsøgte i 1865, da jernbaneselskabet påtog sig at være kommissær for de husmødre i banernes opland, som ønskede indkøb foretaget i hovedstadens forretninger.

Man skulle blot aflevere sin ordre på stationen. Den ville da gå videre til banegården i København, hvor garderobebejntenten skulle besørge de ønskede ærinder, og når pakkerne fremkom til bestemmelsesstedet, ville jernbanernes folk bringe dem ud.

Ordningen gjorde dog ikke den forventede lykke. Husmødrene ville formodentlig selv til hovedstaden for at gøre deres indkøb.

Service på Charlottenlund st.

Den populære stationsforvalter Grosche, der tillige var både postmester og telegrafbestyrer, var selv på perronen ved alle tog, og han gav ikke afgangstilladelse, før han var sikker på, at alle togets »stamgæster« havde indtaget deres pladser. Det kunne således hænde, at han bemærkede:

- Vi må tøve lidt endnu, Morescos vogn er ikke kommet, eller - Jeg har endnu ikke set noget til Puggårds fra Krat-
huset. Når Skovshovedkonerne, der skulle ind med første tog, og som var kommet under bommen i sidste øjeblik, i lunte-trav ilede frem mod stationen, stod Grosche utålmodigt klappende i hænderne og råbte:

- Kom nu, kom nu! Vi kører!

Hvis kronprinsen eller andre kongelige personer havde meldt deres ankomst, skruede man i Klampenborg en forgyldt krone på en 1. klasses kupé, og Grosche, der ellers var jovialiteten selv, optrådte på sådanne morgener tilknapet og utilgængelig for det almindelige publikum, og toget afgik uhyggeligt præcis.

Om fornyelsen af årskort bekymrede passagererne sig aldrig. Det ordnede Grosche af sig selv, og de gratialer, han modtog for det, gav ham en pæn lille indkomst. Desværre blev dette for alle parter nemme og beagelige forhold spoleret. Grosche havde engang glemt at forny kortet for etatsråd Moresco (ejeren af den store villa »Adelaide« på Ordrupvej), og da det blev opdaget, og etatsråden måtte betale en større bøde for at have kørt på et forældet kort, fik Grosche fra sine overordnede pålæg om ikke mere at påtage sig fornyelsen af abonnementskortene.

Historien kom frem i visse blade, der skældte ud på Moresco, og han lod sin irritation gå ud over Grosche, der var den virkelige skyldige. Etatsråden hilste

ikke mere på stationsforstanderen. Til gengæld ventede toget aldrig mere på Moresco.

Elektrisk toggang

I 1934 blev strækningen til København elektrificeret, og hermed forsvandt noget af den gamle idyl med røgspende loko, to-tages skovvogne m. m. til fordel for en hurtigere, renligere og hyppigere befordring.

Personalet måtte selvfølgelig også følge med i antal for at kunne bestride den voksende trafik.

I dag består stationens personale af stationsforstanderen bistået af 11 mand på kontorer og i kommandopost foruden 26 mand til kontrol- og pladstjeneste.

Stationens chefer har i årenes løb været følgende:

1863-1864: F. F. Dorph, der senere blev trafikchef ved sjællandske statsbaner.

1864-1898: C. L. Lissner, om hvem der kendes mange historier. Lissner var en lille ilter, men på sin post en meget dygtig mand. Han var meget aktiv, meget streng - ikke mindst overfor sit eget personale - og også overfor sine mange fastboende rejsende, men han havde alligevel hjertet på rette sted. Han var en kendt og respekteret personlighed. Det er bl. a. ikke glemt, at han efter en Tårbæk-fiskers død under ulykkelige omstændigheder, stillede sig op ved billetkontrolstedet og personlig foranstaltede en indsamling til fordel for den omkomnes familie.

1892-1922: N. J. Johansen, som i sit lange virke i 30 år som stationsforstander i Klampenborg gjorde sig almindelig afholdt. Han var kendt som en dygtig gymnast, der endnu i sit 80. år kunne sætte over »hesten«.

1922-1930: C. S. Ryom.

1931-1937: J. A. Jyrd.

1937-1950: A. J. E. Petersen.

1950-52: L. E. Hellner.

1952-1959: A. R. Wehnert.

1959: K. W. Hansen, som får fornøjelsen af at stå i spidsen for den 100-årige fødselar, når dagen er inde.

Vi gratulerer!

STENVAD kager

— det store navn i SMÅkager

Ø by Jyll.

Jernbanepersonalet anbefales

ESSO-servicestation

Holstebrovej 56 - Struer - Tlf. 5 08 75
Benzin - olie - vask - smøring

STRUER BRYGHUS

Vestergade 47 - Struer - Tlf. 5 10 15
Depot for STJERNENs produkter
Prøv vor herlige -
OLYMPIA most og sodavand

SALON CHANEL

Søndergade 63 - Struer - Tlf. 5 00 81
Den moderne salon
mod den noble betjenign
og 1. kl.s hårpleje

Vestjysk Hushjælp

Veibelsgade 1 - Lemvig - Tlf. 1165
H. Dahl
Komfurer - køleskabe - røremaskiner
og støvsugere

Banegårdskiosken Holstebro

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

Vestjysk Plissé

Skolegade, Holstebro - tlf. 1478
Birthe Svangren (ny indeh.)
Plissé - hulsøm - knapper

PEDER LYNCS

Bageri og Konditori
Sønderlandsgade 25 - Holstebro
Bestillinger til fester modtages
Telefon 592

FIAT 1100 Special

... italiener fra front til halefinne
Bjærner Pedersen
Hostrupsvej 10, Holstebro, tlf. 3033

A. Honorè & søn



Isenkram - køkkenudstyr
glas og porcelæn

Torvet - LEMVIG - Telf. 408

LEMVIG

MOTOR-COMPAGNI A/S

Østergade 15 Lemvig
tlf. 343 og 323

ESSO Service Station

Vestergade 40, Lemvig, tlf. 824
Benzin - olie - vask
smøring

Sagt og skrevet

Overfartsleder, kaptajn H. Thomsen, Gedser

-Nu står jeg i den situation, at jeg ikke har et eneste skib at sejle med i sommer, idet den østtyske færge »Warne-münde« overtager trafikken til Østtyskland, mens den private færge »Gedser« skal sejle på Vesttyskland. Jeg må trøste mig med, at jeg netop har fået en ny cykel.

Jeg kan sige, at ingen af os hernede var stolte af at komme til Rødby, og heller ikke dem, der kom derover, har ud-

Svendborg

KFUM Pensionat

Sct. Nicolaigade 6, Svendborg
tlf. 1095

God mad til rimelige priser
Pensionærer modtages

Slagtermester

K. Andersen, Skovvang 23, Svendborg
1. kl. kød og flæsk
pålæg og salater - tlf. 3026

Holdbare frisurer

SALON KI-KI

Vestergade 180, Svendborg - tlf. 2250
1. kl. moderne hårpleje
omhyggelig, nobel betjening

A/S Jydsk Aluminium Industri

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

Flere og flere forlanger

Hatting Tvebakker

fordi de er sprøde -
(men tåler ikke stød)



trykt tilfredshed - i hvert fald ikke for søfartens vedkommende. De vil aldrig finde sig så godt tilpas i Rødby havn som i Gedser.

Gedser-Grossenbrode-ruten var en guldklump for DSB, mens Rødby-Femern-ruten efter min mening kun bliver en messing- eller blikklump.

Sognerådsformand, fh. togfører

A. Gerholm, Gedser

- Ingen kan misunde os, fordi vi fik den nye Moltzau Line fra Gedser til Travemünde, og jeg er ikke mere blåøjet end jeg ved, at der går en vis tid, inden vi hernede igen er på gamle tiders højder som trafikknudepunkt - men jeg ved, at det kommer, fordi tiden arbejder for os.

Det er klart, at vi på Sydfalster uden den nye rute havde siddet fælt i det, og jeg kan i hvert fald ikke se, hvor vi skulle finde en løsning på de mange problemer, som er opstået i kommunen.

Lad mig da også straks understrege, at hele kommunen ser op til denne rute, fordi der er hold i den. Det er ikke en døgnflue, men en rute, der vil vokse sig stor.

I få linier...

- Inden folketinget vedtog lønnings- og normeringsloven for indeværende finansår, havde det afvist store lønkrav fra tjenestemandorganisationerne, der bl. a. krævede en departementschef gage hævet fra godt 50.000 kr. årligt til ca. 75.000 kr.!

- Verdens ældste jernbanehotel, der selvfølgelig - er engelsk, må nu vige som offer for jernbanen. En hård skæbne at fri-

ste for et jernbanehotel. Det hedder »Victoria and Dormitories« og blev bygget i 1840. I 1881 blev hotellet udvidet og omdøbt til »Euston Hotel«. Nu må det vige for stationsbygning i forbindelse med elektrificering af de engelske jernbaner.

- De londonske jernbaner har nu indsat sit første førerløse tog. Det kører som prøvetog på strækningen Stamford Brook-Ravenscourt Park. Toget standser, såfremt det kommer for tæt på et forankørende tog, og skulle således i den henseende byde fuldtud så trygge rejseforhold som andre tog.

- Den internationale Udviklingsfond, IDA, bevilgede den 22. marts Indien et udviklingslån på 67,5 millioner dollars til udbygningen af de indiske jernbaner. Lånet, der løber i 50 år, skal anvendes til indkøb i udlandet af dele og materialer, nødvendige for bygningen af loko og vogne i Indien, samt til elektrificering, skinner og andet udstyr. Indiens jernbaner er statsejede, og nettet hører til de længste i verden. I 1962 transporteredes 158 millioner tons gods og 1,7 milliarder passagerer.

- trafikmyndighederne i London søger nye udveje for billetkontrol ved byens Metro. Det overvejes at indføre elektronisk billetkontrol. Et el-øje skal kunne »læse« om den billet, der vises er gyldig. Er den det ikke, spærres den rejsende af en bom!

- Wagons-Lits/Cook forventer at overtage forpagtningen af Århus hovedbanegårds restaurant, når denne om kort tid bliver ledig.

- Beboerne i FASTERHOLT har forlangt bommenc, der betjenes af FASTERHOLT station i en afstand af 500 m, erstattet af blinklys.

Kandrup & Wunsch Bogtrykkeri

Fuglevangsvej 13

Telefon *35 23 58

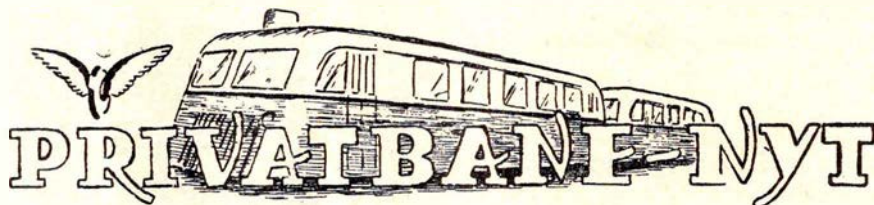
- Når pakshusformand N. J. Hansen tager sin afsked fra 1. januar 1964 nedlægges godsekspeditionen Sorø Bystation.
- Odense kommune er ikke venligt stemt over for vognbjørnen, der har kostet 250.000 kr. idet den nu har været stationeret en måned i Odense uden at være benyttet efter hensigten.
- Det står nu klart, at tredækkeren »Arveprins Knud« først kan blive færdig til indsættelse på Storebælt i september måned.
- Det synes som om planerne om ny færgehavn i Helsingør er ved at blive opgivet, da DSB agter at bestille en ny færge til denne overfart, og tilsvarende nyt færgeanlæg i Helsingborg vil møde store vanskeligheder.

Århus havn d. 29. maj. En cyklist, der efter vidners udsagn, havde svært ved at holde balancen, støttede sig til et kørende rangertræk ved toldboden, væltede kort efter ind mellem to godsvogne og var dræbt på stedet.

Tommerup d. 30. maj. Overbaneformand E. Haugaard, der for ca. et år siden kom til Tommerup fra Gårde, blev ved 9-tiden ramt af et lyntog og dræbt øje-

blikkelig. Han var ved at måle en skine op, og blev herunder ramt af et trinbræt. Haugaard blev kun 45 år.

Hobro d. 31. maj. Den nyudnævnte portør Peter Christiansen, Hobro snublede under rangering og fik den ene fod kørt over af en godsvogn. Det viste sig, at han var sluppet ret heldigt fra uheldet og slap med at få en lilletå amputeret.



Maj

dagbogen

Kolind d. 8. maj. Ved 16-tiden kørte en lastbil ind i siden af toget til Trustrup på overskæringen ved Nødager holdeplads. Bilens knustes fuldstændig, men de to mænd i den slap med chok og lettere kvæstelser. Der er ikke blinklys ved denne overskæring.

Skibbild d. 16. maj. En 3-årig dreng faldt ved middagstid af toget, hvorved han brækkede en arm og pådrog sig forskellige kvæstelser.

Thyregod d. 21. maj. En person uden fast bopæl havde i nat anbragt en radrenser tværs over sporet på en privat overskæring. Det lykkedes motorføreren at få sat farten ned, så der intet skete ved påkørslen.

Bogense d. 1. juni. En 72-årig cyklist kørte i dag mod toget til Bogense på en privat overskæring ved kolonihaverne i Bogense. Der er ikke blinklys ved denne overskæring, hvorfor toget gav fløjtesignal, og da motorføreren så cyklisten fortsætte sin fart, forsøgte han at bremse toget, men cyklisten blev væltet omkuld ved påkørslen. Han blev indlagt på sygehuset.

Staurby d. 14. maj. En udlejningsbil blev i aften påkørt af toget fra Middelfart. Føreren af bilen opdagede for sent toget, og i stedet for at bremse trådte han på speederen. Bilen rullede et par gange rundt, men hverken føreren eller en lille pige, der var med i bilen, kom noget særligt til.

Hørby d. 24. maj. En 17-årig knallertkører blev i dag dræbt ved at køre mod et særtog med skolebørn på udflugt på overskæringen i Hørby. Der er blinklys ved overskæringen.

Rødby-Maribo d. 25. maj. I aften kørte sidste personførende tog på denne strækning uden større opmærksomhed fra befolkning og stationer. Det gjorde et godt indtryk, at Maribo stationspersonale havde taget opstilling ved indkørselssignalet i Maribo og modtog sidste tog med blottede hoveder.

Helsingør d. 28. maj. Ved 7-tiden kørte en lastbil mod de sænkede bomme ved Helsingør station. Der skete kun materiel skade.

Gribskovbanen. Banen har sidste driftår haft et underskud på 284.000 kr., hvilket er 44.000 kr. mere end året før. Antallet af rejsende var stort set uændret, og godsmængden var steget lidt for vognladningsgodsets vedkommende. I forbindelse med Frederiksværkbanen var der bestilt en ny svellestoppemaskine. Banen har nu direktør, værkfører og overbaneanfører fælles med Frederiksværkbanen.



Hurtigtransport med gratis udkørsel på Statsbanernes rutenet



Nyborg—Middelfart—Fredericia—Kolding,

Århus—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

Langelandsbanen. Optagning af skinner og sveller på den 40 km lange bane er nu i god gang og ventes afsluttet i løbet af et par måneder. 25 % af skinnerne er solgt til andre privatbaner. Hovedparten skæres op i sykker på 1½ m og sendes til Stålvalseværket i Frederiksværk. En del skæres op i stykker på 10 m og sendes til Thyborøn, hvor de anvendes til bygning af en ny fiskerihavn. Der er adskillige gode sveller imellem, som sælges til privatbaner for ca. 40 kr. pr. stk. Alle stationer og trinbrætter er solgt, med undtagelse af Snarelose trinbræt — et kønt lille hus, der vil være velegnet til mange formål. Stationsbestyrer C. W. Jensen i Humble købte denne station, som han ikke kunne tænke sig at forlade.

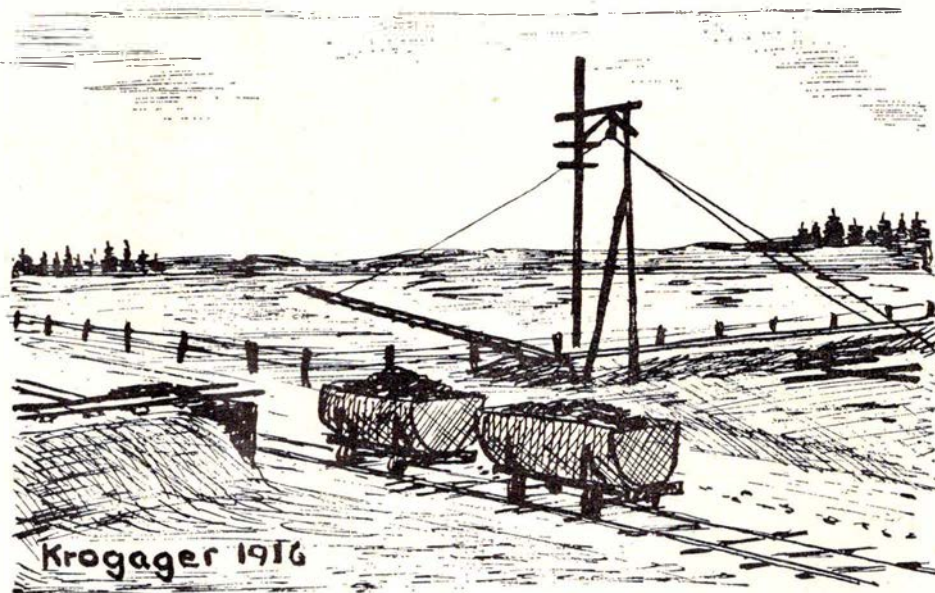
Lollandsbanen. Rødby station er helt nedlagt, medens Rødbyhavn og Holeby fortsat fungerer som rutebilstationer og postekspeditioner. Der arbejdes for tiden med projektering af fjernstyring af nogle af banens stationer. Grænge skal fjernstyres fra Saxkøbing og Ryde og Søllested fra Maribo. Ved indføring af fjernstyring på disse tre stationer regner banen med at kunne spare ca. 125.000 kr. om året.

Hjørring Privatbaner. Med 10 borgerlige stemmer mod 2 socialdemokratiske vedtog Hjørring amtsråd ganske overraskende at standse driften på strækningen Hjørring-Løkken-Åbybro med sommerkøreplanens ophør september 1963. Hermed forsvinder 55 km strækning, og af Hjørring Privatbaners oprindelige 143 km er så kun Hjørring-Hirtshals-banen med sine kun 17 km tilbage. Til gengæld er disse få km Danmarks eneste privatbane med periodevis fast restaurationskørsel. Får De tid og lejlighed, er banen i høj grad et besøg værd!

Ny svellestoppemaskine. Hads-Ning Herreders Jernbane, Randers-Hadsund Jernbane og Thisted-Fjerritslev Jernbane har i fællesskab købt en svellestoppemaskine til 115.000 kr. Købesummen og driftsudgifterne deles mellem de tre baner i forhold til sporenlængden. H-NHJ har i år maskinen først og skal have den i 40 dage for at komme igennem strækningen, og da benyttelsesterminen forskydes hvert år, skal H-NHJ have maskinen sidst næste år.

Randers-Hadsund Jb. Randers amtsråd har nu vedtaget at yde tilskud i form af moderniseringslån til banen, der skal bruge 700.000 kr. til den ny Hadsundbro. Amtsrådet gav samtidig de interesserede kommuner tilladelse til at garantere banen drift for en 10-årig periode.

Sporkrydsning via vindebro



Grindsted-Grene mergelbane

En middelmådig illustration i et teknisk tidsskrift fangede blikket. Teksten var ikke mindre interessant

Ved anlæg af Funder-Bramminge løb på tværs en hel del mergelspor — det var jo det mørke og lidet givtige fastland. Eet af disse spor var Grindsted-Grene, der som fast mergelbane havde en slags førstefødsret, måtte passeres på viadukt, mens de andre, men flygtige blev afviklet ved nievauskæringer.

Dog med een undtagelse. Det var spo-

ret fra mergellejet vest for Krogager til egnen ved Vesterhede-Heinsvig. Der var her kun en niveauforskel på ca. 2 meter, og mergelsporet blev bevaret under statsbanens anlæg. Altså måtte der ekstraordinære foranstaltninger til. Resultatet er det viste.

En klapbro bærende mergelsporet var i normalstilling hævet, men blev sænket, hver gang et mergeltog skulle passere. — Det var særpræg!

MODEL JERNBANE

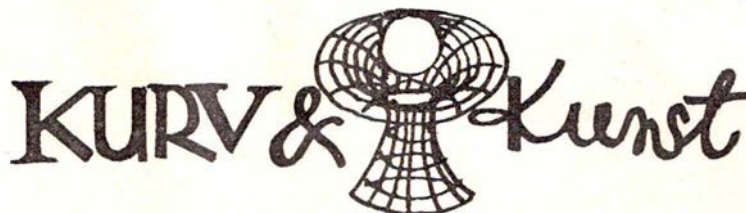
Vi bygger et mastesignal

Sidste gang vi talte om ventesalsbygning-

gerne på Haugbyrd, Nyvang og Yderholm trinbrætter, der lå på den nu nedlagte

Spanskrørsmøbler er mode . . .

Kurvetasker til alle formål — Gaveideer til fornuftige priser



Vestergade 2A . Svendborg . telf. 1962

Mod aflevering af denne annonce ydes 5 %

Køge-Ringsted jernbane. I tilknytning her-til bringer vi denne gang tegningen til trinbrætternes mastesignal.

Fig. 1 og 2 viser mastesignalet i naturlig HO-størrelse.

Signalet består blot af en cirkulær skive, der er anbragt på en mast, således at den kan vende enten fladen eller kanten mod et kommende tog.

Efter banens signalreglement fra 1917 viser fig. 1 signal nr. 14, hvilket betyder: »Rejsende at optage«. Om dagen vises blot en fuld skive. I mørke vises brandgult lys.

Tilsvarende vises fig. 2 signal nr. 15: »Ingen rejsende at optage«. Som dagsignal vises blot skivens kant. Som natsignal vises skivens kant uden lys.

Signalet blev i sin tid betjent af publikum selv, der ved hjælp af et håndtag på den omdrejelige aksel på skiven, var i stand til at vise signal: »Rejsende at optage«.

Tændte olielygter til signalbelysningen blev af togpersonalet ophængt så betids, at signalerne var belyst ved mørkets frembrud. Lygterne var da fyldt med netop så megen olie, at lygterne garanteret kunne brænde til det sidste tog var kørt over strækningen.

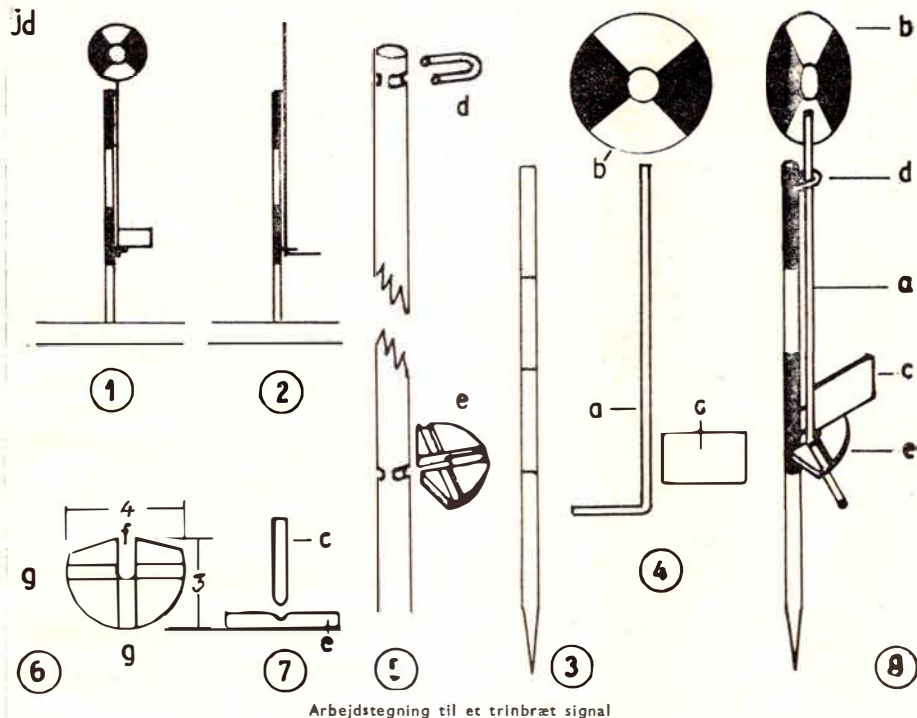
Signalbelysningen faldt imidlertid snart bort, da det viste sig at lygterne jævnlig slukkedes i utide, enten på grund af blæst eller på grund af tilstoppede væger.

Og iøvrigt brugte de fleste rejsende den fremgangsmåde, bare at stille sig op ved perronkanten, for så kunne man se, at der var rejsende, der ville med toget.

I banens sidste år har det desuden knebet med vedligeholdelsen. Signalernes klare røde og hvide farver blev efterhånden fortrængt af et jævnt rustlag over det hele.

Det var lidt om det historiske, hvorefter vi går over til det praktiske, nemlig byggevejledningen.

Som signalmast bruger vi en 40 mm lang



Skoler og kurser

Aarhusegnens

Husholdningsskole

Risskov st. - tlf. Århus 7 84 46
5 mdr. kursus fra maj og novbr.
3 mdr. kursus fra maj og august
Moderne skole - smukt beliggende

TØMMERUP

FRI- OG EFTERSKOLE

pr. Kalundborg - tlf. Spangsbro 59
Fællesskole - 8 mdr. fra 1. sept.
til 30. april - Skema og skoleplan
sendes
Ingrid og Kaj Christoffersen

SILKEBORG

HUSHOLDNINGSSKOLE

Åhavevej 46-48 - Silkeborg
Tlf. 67

UNGE HJEMS HØJSKOLE

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

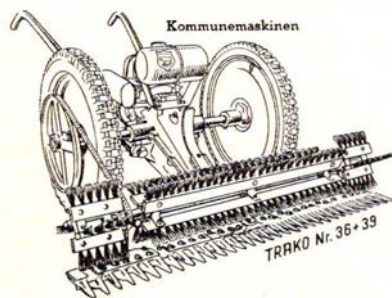
Ved De, at

LEGO-børn

leger bedst!

Husk Jernbane-Bladets ny telefon-nr.:

55 64 90



Den originale **ALLEN-TRAKO**

førende græsslåmaskine

AMTSMASKINEN for grovslåning

KOMMUNEMASKINEN

for både grovslåning og finslåning

SPECIALFABRIK

FRIMODT KONNING TRAKO

Pjedsted st. - Telf. Bredstrup 160 (forlang Frødericia)



Esbjerg



SYMASKINER

Strandby Plads 3, Esbjerg
Telefon 2 44 85

Tal gardiner med
GARDINSPECIALISTEN

LODBERG MANUFAKTUR

Strandbygade 92, Esbjerg
Telefon 2 32 03

CALTEX service station

Bjørn Nielsen, Stormg. 206, Esbjerg
Benzin – olie – vask – smøring
Hjulafbalancering – lygteindstilling
Quick service – Tlf. 2 72 20

Fabriks - UDSALGET

Storegade 65 . Esbjerg . Telf. 2 74 87

Andreas Christensen

Købmandsforretningen
Strandby Kirkevej 88 – Esbjerg
Telf. 2 89 33

Esbjerg Eksportmarked

K F U K Esbjerg

Stormgade 6 – Telefon 2 82 16
Pensionærer modtages

FRANK's BLADKIOSK

Torvegade 116, Esbjerg. Tlf. 2 21 01
Uge- og dagblade. – Telegrammer
Aut. tipstjeneste

WELTH

Murermester
Darumvej 131 – Esbjerg
Murerarbejde – Jernbeton
Spec.: Dampskorstene - kedler - ovne
Telefon 2 33 93

Esbjerg

De møder mode og kvalitet i



Kongensgade 98 – Esbjerg 2 35 36

VIGGO MADSEN

BAGERI – KONDITORI
Frodesgade 13 . Esbjerg . Tlf. 2 49 70
Filial: Kronprisensgade 100
Tlf. 2 56 50

Storegades Fiskehus

E. Poulsen
Esbjerg – Tlf. 2 97 30

Sv. Aa. Pedersen

Frukt – Grøntsager – Blomster
Jernbanegade 66 – Esbjerg
Tlf. 2 10 83

OVERGAARDS TRIKOTAGE

Gormsgade 158 – Esbjerg
Telefon 2 44 09

RØRKJÆR BRYGGERI OG MINERALVANDSFABRIK

Esbjerg – Telefon 2 84 82

CATISKO

Gl. Vardevej 21 – Esbjerg
Telefon 2 48 06

ERIK STAHL

Ure – Guld og sølv – Optik
Vardevej 21 – Esbjerg
Telefon 2 26 46

NIELS PEDERSEN

Slagtermester
Strandbygade 8 – Esbjerg
Telefon * 2 78 00

SHELL Service

Vesterbrogade 22, Kolding. Tlf. 5635
Benzin – Olie
Vask og smøring

Bramminge

LANDBOSPAREKASSEN

for Ribe og Omegn

Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

OCEKA kvaliteter – –
den bedste kaffe

B H - selvbetjening

Storegade 16, Bramminge, tlf. 7 30 03

BYENS RADIO

A. SØNDER

Alt i radio, fjernsyn, grammofonplader
Storegade 23 – Bramminge
Telefon 7 31 69

TATOL

BRAMMINGE

Parfumeri, trikotage, lædervarer,
isenkram, legetøj – og alle tiders
TATOL-KAFFE

ARNE CHRISTENSEN

Bageri – Konditori
Bramminge – Telf. 7 31 33

REFFINA VASK

-- er helt rigtig
Bramminge – Telf. 7 33 96

Brande

Rekord Vask

leverer en BEDRE vask
Torvegade 26, Brande – tlf. 298

Konfekturforretningen

„ULLA“

Storegade 44, Brande – tlf. 236
Vore gaveæsker anbefales

Trikotageforretningen

Dagny Nielsen
Torvegade 5, Brande – tlf. 367
Trikotage – lingeri – garn

OXBØL OG OMEGNS

BRUGSFORENING

Oxbøl st. – Telf. 35

cykeleg af 1 mm's tykkelse, fig. 3.

Som aksel for signalkiven bruger vi en knappenål, som vi klipper hovedet af og herefter forsyner med et 5 mm langt vinkelret ombukket håndtag, fig. 4a.

Den virkelige signalkive er 70 cm i diameter. Vi benytter en slutskive med en diameter på 8 mm og med et hul på 2 mm i centrum.

Har vi ingen slutskive, må vi udklippe en tilsvarende skive af messing eller hvidblik, fig. 4b.

Akselen forsynes nederst med en hvidmalet fane, 2x4,5 mm. Den hvide fane er nemmere at fange i togets frontlanterne end den cirkulære signalkive.

Men først må signalmasten forsynes med et par hængsler.

Det øverste hængsel, fig. 5d, fremstilles blot som en krampe af tynd kobbertråd. Krampen skal ikke være bredere, end en knappenål netop kan dreje frit mellem benene.

Krampen loddes fast i et par til formålet filede hak øverst i masten.

Det nederste leje, fig. 5c, fremstilles af 1/2-3/4 mm messingplade efter målene på fig. 6. Vi filer et 3/4 mm bredt hak f, der både skal være leje for signalpladens akse og tjene til fastgøring til selve signalmasten. Se fig. 5 og fig. 8.

Vi er imidlertid ikke færdige med at file i lejestykket, fig. 6, endnu, idet vi mangler

de tre riller g. Disse files halvt igennem pladen, fig. 7e, og tjener til leje for underkanten af fanen c (fig. 7).

Det er altså ved hjælp af rillerne i lejet e, at hele signalet holdes i stilling.

Vi fastlodder altså begge lejer, stikker akselen igennem dem, fastholder fanen, således at der er et slip på 1 mm mellem

Vi fastholder altså begge lejer, stikker akselen igennem dem, fastlodder fanen, således at der er et slip på 1 mm mellem den og lejet e, når håndtaget på a er trykket helt op mod undersiden af e.

Fanen og håndtaget skal altså stå vinkelret på hinanden.

Signalkiven fastloddes, således at den har samme retning som fanen, og iøvrigt i overensstemmelse med fig. 1 og 2.

Under lodningen skal man selvfølgelig passe på, ikke at klatte så meget med loddetinnet, at man sammenlodder aksel, lejer og mast til en sammenhængende hele.

Skal signalet anbringes på en blød plade, kan man file masten spids forneden, og herved let presse den ned i anlægspladen.

Man kan naturligvis også fastlodde en lille fodplade på masten, således at den kan stå alene, evt. sikres med et par stifter eller skruer.

Til sidst afpudses signalet og males derefter skiftevis rodt og hvidt i henhold til tegningen. J. B. Dyrkilde.

tidsskrifter samt specielle jernbanetryksager såsom køreplaner og de mange slags forskellige togplaner fra Danmark, Sverige, Tyskland, Holland, Belgien, England, Frankrig, Schweiz, Østrig, Italien og USA.

Jernbaneinteressen (den gælder DSB såvel som privatbanerne, udenlandske jernbaner og tillige sporveje), der kun for de færreste af klubbens medlemmer giver sig udslag i modelbygningen, dyrkes hovedsagelig gennem de mange udflugter og besøg samt foredrag om forskellige jernbaneforhold. Endvidere udgav tre af klubbens medlemmer for et par år siden en historisk fortegnelse over DSBs damploko.

SKRÆDDERFIRMA

Skredderfirma

ÅRHUS 1/2

ALT I HERRE- OG
DAMESKRÆDERI

MÅLKONFEKTION I FINESTE UDFØRELSE
PROVINSENS STØRSTE UNIFORMSSKRÆDERI
Konto oprettes gerne

Dansk Model-Jernbane Klub Jernbanehistorisk Selskab

Nørrebro station - København N.

Formand: Sekretær F. Hermind - Lejre . telf. 111

Dansk Model Jernbane Klubs formål og virke

Da klubbens ekspedition i den senere tid har modtaget en række forespørgsler om, hvilke områder indenfor jernbaneinteressen, der varetages af DMJK, har vi fundet tidspunktet passende til en kort omtale af klubbens arbejde og virke.

DMJK, der er landets ældste forening af jernbaneinteresserede har et stort modeljernbaneanlæg, størrelse 1:45, i et lo-

kale på Nørrebro St. i København, hvor medlemmerne samles på ugentlige mødeaftener. For tiden arbejdes der med bygning af dele til et planlagt nyt anlæg, og det gamle anlæg skal stadig holdes vedlige, så medlemmerne har mulighed for at prøvekøre det af dem byggede rullende materiel, ligesom der ofte køres efter køreplaner. I et andet lokale på stationen har klubbens efterhånden ret omfattende bibliotek til huse. Det indeholder bøger og



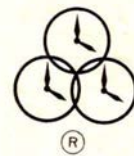
Aktieselskabet

DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1898

Vestergade 10 . København K.

Telf. C. 2150



ELEKTRISKE URE



Det er ikke alle, der ved

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

flere jyske stationer billigst og hurtigst over

TROLDHEDEBANEN

Vognmandsforretning — Flytning — Opbevaring —
Spedition — Maskintransport

Svend Poulsen

EGEGADE 3 — KØBENHAVN

Telefon *35 04 53

Privat: 35 60 20

Herning

JACK BØJE's Frisørsalon

Gl. Landevej 165, Herning – tlf. 2257
1. kl. moderne hårpleje
Hurtig og nobel betjening

AMAZONE

Bredgade 61, Herning, tlf. 1464
Alt i fugle, frø, fisk, rekvisitter
– en forretning med liv i

Jernbanepersonalet anbefales

CALTEX SERVICE

Sjællandsgade 125, Herning, tlf. 1113
Benzin – olie – vask – smøring

Brdr. Truelsen

Blikkenslagermestre
Gl. Kirkevej 52, Herning, tlf. 4660
Gas – vand – sanitet – varme

Herning Traktor & Maskinforretning

Rønnebærvej – Herning
tlf. 288 og 2843

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Østergade 6
Herning – Tlf. *3733

E. BLACH HANSEN

SØLV OG GULD
Østergade 3 – Herning – Tlf. 800

Auto-værkstedet

Tjørring pr. Herning
Reparation af alle mærker
biler og traktorer
Telf. Herning 4678

„KOLONIALHJØRNET“

Bent Lilleør Nielsen (ny indeh.)
Gasværksvej 1, Herning – telf. 558
Kolonial – vine – tobak
Spec.: byens bedste kaffe

Jernbanepersonalet anbefales

FRISØRSALONEN

Børge R. Sørensen
Søndergade 29, Herning. Tlf. 1855
1. kl.s moderne hårpleje
Nobel og samvittighedsfuld betjening

Hørdum Autoopretning

Leif Søgaard – tlf. Hørdum 66
Karosseri-, smede- og pladearbejde
opretning

Ikast

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Ikast afdeling – 5 15 57

Jernbanepersonalets damer anbefales

AMORSALONEN

Bruno Nøddesbo
Bredgade 54, Ikast – tlf. 5 15 41
1. kl. moderne hårpleje
Hurtig og nobel betjening

Ikast Sogns Spare- og Laanekasse

Thisted

FARVEKÆLDEREN

Farver - Lakker - Maling
Tapeter - Linoleum
Vestergade 26, Thisted. Tlf. 804

SHELL SERVICE STATION

Rutebilstationen Thisted
Dr. Louisegade 12 – Tlf. Thisted 1591
Benzin – olie – vask

FODPLEJE

Fodplejespecialist fru Hanne Collin
J. P. Jacobsensgade 2, Thisted
Aut. af Den alm. danske lægeforening

Rosenbergs Farvehandel

Richard Mønster
Brogade 1 Thisted Tlf. 211
Tapeter – farver – persienner
linoleum

CENTRALBAGERIET

Rødkjærsbro – Tlf. 135
Altid lækkert brød og kager

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

Aalborg

A/S Norvin & Larsen

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

Det danske Gædnings-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

Kaj Jacobsen

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

CALTEX SERVICE

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

A. W. Milling &

Byggematerialer
Østerbro 37 - Aalborg - tlf. 2 00 88

SØREN HEMPERS EFTF.

(Jens Hansen & Søn)
Papir en gros
Danmarksgade 3, Ålborg. Tlf. *34411

HJØRRING RING-BILERNE

Moderne rad øvogne: tlf. 770
Mini-cab: tlf. 748

CAFETERIA

A. Hansen
Sct. Laurentiivej 49 – Skagen
Telefon 4 22 19
Hurtigt – godt og billigt

Omtrent samtidig hermed udsendte et fjerde medlem en bog om danske privatbaneloko og samme forfatter, der iøvrigt var dommer ved fjernsynets quize om loko, har fornylig udsendt en bog om DSBs damploko.

Klubben og dens medlemmer har en omfattende forbindelse med jernbaneinteresserede i udlandet, og flere gange har der været arrangeret besøg på stats- og privatbaneanlæg for udenlandske interesserede og deres foreninger. Desuden deltager klubben i den årlige MOROP-kongres (den afholdtes i 1959 i København og holdes i år i Luzern). På kongressen drøfter man problemer i forbindelse med fællesinteressen og beser det pågældende lands mest karakteristiske jernbanevæsen.

Noget nyt er klubbens fotoafdeling. Til den samles fotos af alt vedrørende jernbaner og sporveje i ind- og udland med det formål at give interesserede de bedste muligheder for at erhverve sig en alsidig samling samt at sikre eftertiden et så rig-

holdigt indtryk af jernbanens historie som muligt. Klubben vil i denne forbindelse gerne slå til lyd for, at gamle fotos med jernbanemotiver, der måske ellers går til grunde under en oprydning, skænkes til dette fotoarkiv.

I samarbejde med Danmarks tekniske Museum er der oparbejdet en meget omfattende samling af tegninger af jernbanemateriel, tegninger af hvilke der i de fleste tilfælde kan købes en kopi hos klubbens tegningsafdeling.

For ca. tre år siden indledte klubben forhandlinger med Jernbane-Bladet angående optagelse af meddelelser og omtale vedrørende arrangementer. Samtidig med at klubben nu udgiver sit eget blad SIGNALPOSTEN for sine medlemmer, har man besluttet at benytte sig af Jernbane-Bladets gamle tilbud om at åbne sine spalter for os, således at interesserede blandt dette blads læsere også får mulighed for at følge klubbens arbejde.

O.G.S.

Haderslev Knallertcentral

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

Jernbanepersonalets damer anbefales

DAMESALONEN

Nygade 19, Ringkøbing, tlf. 198
1. kl. moderne hårpleje
1. kl. nobel betjening

FEDDERSEN's

Blikkenslagerforretning

Vester Strandgade 18
Udfører arbejde for DSB
Tlf. Ringkøbing 173

G. H. MØBLER

Vestergade 34-36 - Varde
Tlf. 2 00 53

Alt i moderne nutidsmøbler
Reparation og ombetrækning

Deres direkte olieledning -

VARDE 2 12 05

klarer alle fyringsproblemer

BP Varde depot

Jens Ove Hansen, Smedegade 27,
Varde

FOTO hobby

Bliv maler med et kamera

Når man har prøvet nogle ruller farvefilm, og har diapositiver af familiens forskellige medlemmer på hver eneste optagelse, kan det tænkes, man gerne vil prøve noget nyt.

Hvis man holder af farver og egentlig godt kan have lyst til selv at lave nogle malerier, men ikke rigtig tør gå i gang, kan man male med sit kamera!

I begyndelsen kan man tage nogle landskaber. Eksponeringstiden volder ingen særlig vanskeligheder. Der følger en brugsanvisning med hver farvefilm, og den giver tilstrækkelig oplysning til fotograferingen under almindelige forhold.

Solstrejf over marker kan give dejlig farver med mange nuancer. Man skal eksponere efter lyspletterne. Det virker ubehageligt, når der ikke er tegning i lysene. Så hellere have skyggerne lidt for mørke.

De dæmpede farver i gråvejr, i tåge er ofte mere tiltalende end de voldsomme solskinsbilleder. Men jo mere specielle lysforholdene er, des mere nødvendig bliver det at have en pålidelig elektrisk belysningsmåler.

Kan man lide farverne alene for farvernes skyld, må man male »abstrakt« med sit kamera. Man kan tage motiver, hvor der ikke udelukkende er lagt vægt på farvefladerne. Man må godt kunne se hvad billedet skal forestille. - Et enkelt blad, en bold, en ballon i nærbillede op mod en sart blå himmel, en gren mod en grå mur, et gammelt plankeværk med revner og knaster. -

Kniber det med at få lys nok på en del af motivet, må der lyses op med en refleks-skærm (en avis kan bruges) (et stykke sølvpapir som er krøllet sammen og derefter glattet ud igen virker bedre). Prøv



NORDELEKTRO $\frac{1}{2}$

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

TRØJBORGS nyeste møbelforretning

H K-Møbler

. . . for høj kvalitet

Hj. af Tordenskjoldsgade og Otto Rudsgade
Århus - tlf. 6 92 70

Se vort store udvalg af polster- og teakmøbler til det moderne hjem

Sønderborg

P. BORNE

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

ELLEN KNUDSEN

Alt i hjemmelavet chokolade
Stort udvalg i gaveæsker
St. Rådhusgade 19 - Sønderborg
Telefon 2 28 30

CALTEX service station

Ringgade 62 - Sønderborg
Telefon 2 21 87
Benzin - olie - vask - smøring

Nye og brugte

ELECTROLUX

demonstreres i Deres hjem dag eller
aften. Deres br. støvsuger tages som
hel eller delvis udbetaling.

JØRGEN JOHANSEN

Sandquistgade 48 - Sønderborg
Telefon 2 30 29

Jernbanepersonalets damer anbefales

LILIAN'S SALON

Gothersg. 20, Sønderborg, tlf. 2 25 59
1. kl.s moderne hårpleje
Smuk og holdbar permanent

Jernbanepersonalet anbefales

KOLLEGIEHUSET

Sdr. Landevej 35 - Sønderborg
Telefon 2 18 85
Pensionærer modtages

Bylderup Bov

AAGE TJØRNELUND

Bageri - Konditori
Bylderup-Bov - Telf. 6 21 47

Bylderup-Bov og Omegns Brugsforening

Telefon 6 21 15

M. C. POST

Bylderup-Bov - Telf. 6 23 25
Kolonial - Isenkram

Haderslev Bank

Aktieselskab
Nørregade 30 Haderslev
Tlf. *2 35 25

Tønder

Blenners Dampvaskeri

Skibbrogade 2 Tønder
Telf. 2 22 68

TØNDER KIOSK

K. Rasmussen
Storegade 21 Tønder
Tlf. 2 12 04

BRDR. HANSEN I/S

Ure - Optik - Guld- og sølvvarer
Storegade 23, Tønder
Tlf. 2 12 32

J. A. Krogh

Vestergade 65, Tønder, tlf. 2 16 42
Den eneste rigtige, når det
det gælder strikkegarn

Gælder det cykler og knallerter
JAKOB Christiansen

Salg og service
Carstengade 1 - Tønder

 **Textilhuset**
SPECIALMAGASIN FOR BDIGETEXILER
21965 GULVLEPPER-GARDINER SENGEUDSTYR
ERIK TYGGESEN ØSTERGADEN 5 TØNDER

M. C. Christiansen

Isenkram
Vestergade 39 - Tønder
Telefon * 2 12 13

Georg LANGFRITZ

Motorcykler
Østergade 43, Tønder. Tlf. 2 12 28

 **VULKAN**

Radio og TV

INDEN M. JACOBSEN SKÆRBÆK, TELF. 5151

Radio og fjernsyn
Jernbanegade 4, Skærbæk, tlf. 5 1151

Schous Farvehandel

E. Rasmussen
Skolegade 4 - Skærbæk
Telefon 5 16 35

Kolding

Aage Andersen

Bagermester
Haderslevvej 89 - Kolding
Altid friskbagt brød og kager
Bestillinger modtages, tlf. 1470

HOLGER LIND

Kolonial- og frugtforretning
Låsbygade 79 - Kolding - Tlf. 2051
Kolonial - Vin - Tobak - Spec. kaffe
Frugt og grønt

Ove F. Schmidt

Bagermester
Kongebrogade 39, Kolding, tlf. 2028
1. kl. lækkert brød og kager
Prøv vor lækre fødselsdagskringle

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

Skive

SKIVE OG OMEGNS ANDELSVASKERI

Brårupgade 16 - Skive
Tlf. Skive 13 og 424

CITY-SKO

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

O. J. LARSEN

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

RENO-VASK

- en REN vask
Jyllandsgade 41, Skive, tlf. 213
Våd vask - tør vask

forskellige anbringelser af skærmen og se hvordan den giver det bedste lys. - En farvet refleksskærm? Ja, hvorfor ikke? Man har jo set virkningerne af sådanne reflekser på et portræt, hvor f. eks. en grøn trøje kaster lyset op i ansigtet.

Træernes farver fotograferet på en urolig vandoverflade er også gode motiver. Fotograferer man kun spejlingen og derefter vender lysbilledet, så træerne vises med kronerne opefter på skærmen, får man en eventyrskov.

De hurtige farvefilm tillader den slags forsøg. Skulle eksponeringstiden blive så lang, at bevægelsen i vandet får farverne i spejlbilledet til at løbe sammen, kan det blive sin charme.

Tag altid flere optagelser af samme motiv og varier eksponeringstiden. Vælg det smukkeste billede uden hensyn til, at det ligner.

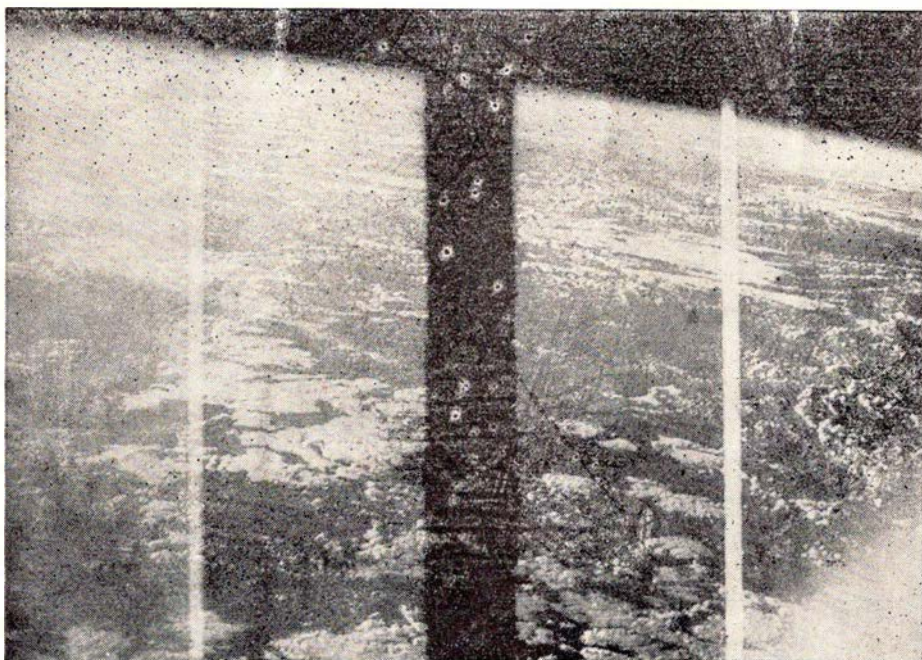
Prøv en aften at »lege« med en kunstlysfarvefilm. Hjemme kan man give sig god tid. Stil en blomst eller et blad og anbring en råglasplade tæt foran. Det ser nu ud som om det er malet med kraftige penselstrøg.

Sorg for et solidt underlag for kameraet. Der skal blændes godt ned, så motivet bliver skarpt. Eksponeringstiden bliver derfor ret lang. Stil ind på glaspladen. Husk at sogeren kan narre på så korte afstande.

Gå endnu videre! Tag forskellige farvede papirstykker, klip dem ud i tiltalende former, arranger dem på et bord eller en morsom baggrund og fotografer dem.

Disse forsøg eller denne legen med kameraet synes måske for enkelte, at det er frådseri eller pjat, og kan også lyde sådan. Men jeg kan forsikre for, at det er virkeligt morsomt at lege med farverne, og det er vældig morsomme ting, man kan få ud deraf, ligeledes er der en ting, man altid kan bruge den slags billeder til, og det er til tekstbilleder til de forskellige serier, man har stående, man skal blot stille tekster ind i billedfeltet inden man fotograferer, og det kan altid gøres morsomt. Man kan f. eks. til en tivoliserie have lavet et harlekinmotiv af kulort pap, og derefter pustet en ballon op med ordene TIVOLI, ja, der findes mange andre muligheder, når blot man bruger fantasien.

Knud Sidal.



Billede fra rummet taget af astronauten Schirra sidste år

Fotografiapparater arbejdede, medens astronauten Cooper kredsede omkring jorden

En af astronauten Coopers vigtigste opgaver, medens han kredsede omkring Jorden i »Mercury«-rumkapselen, var at tage en komplet serie billeder af sin flyvning. Videnskabsmændene havde konstateret, at film, der blev taget under de allerede stedfundne bemandede rumflyvninger har været så værdifulde, at Coopers fotografiske udstyr var det mest omfattende, der endnu har været benyttet. Han havde adskillige fotografiapparater med sig i rumkapslen. De var forsynet med tre forskellige typer Kodak film, beregnet til meget krævende optagelser i rummet. Følgende film benyttedes:

- Linagraph Shellburst film beregnet til at

De Skulle Bruge



KAMERERA OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

... besøger De Hovedstaden
så hyg Dem i gågaden
og kig på fotoudstyr hos

FOTO SPECIAL

Vimmelskiftet 47 - København K. - PA. 5727

OLAF L. KONGSTED & CO.

Hausersplads 32

København K. - Telf. Minerva 3247

Aarhus

OLIEFYR

Service på alle typer oliefyre
Garanti- og serviceabonnement
tægnes for en for Dem fordelagtig pris

HOLMBO & KJÆRULF

Samsøgade 80 . Århus C . Tlf. 2 83 11

FACADEBEHANDLING

af huse, villaer og ejendomme
udføres af fagmand. Tilbud uden forb.
over hele Jylland.

Sv. Fuhlendorff,

Sjællandsgade 29, Århus C.
Telf. (061) 2 35 30

KOLONIALFORRETNINGEN

v/ Käte Metzdorff

Carl Bertelsensg. 1, Århus, tlf. 4 34 05
Vin - konserver - tobakker
Husk vor ekstra fine kaffel

Urmager G. HOLST's Eftf.

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

Det største udvalg i isenkram og
køkkenudstyr



G. V. Schive

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

B. TØNNESEN

Murermester

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

Carita

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

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 konserver



HELGE PAULSEN

Aut. El-installatør

Harald Jensens Plads 1 A

Århus - Tlf. 3 04 15

Vi mødes i

E - B - M

Østergade 1, Århus, tlf. 2 17 77

Drejer det sig om legetøj -

GIRAFFEN

Borgergade 11, Århus, tlf. 3 27 16

Stort udvalg i legetøj til piger
og drenge

Se på kvaliteten - det gør vil

REFFINA VASK

- en kvalitetsvask

Jægergårdsgade 71 - Århus,
tlf. 3 29 89

Våd vask - tør vask - rullevask
De ringer - vi henter og bringer

Jørgen Balles eftf.

Henning Jensen

Frederiksgade 48, Århus

Alt bødkerarbejde udføres

Smør- og slagteridritler

Tlf. Århus 2 02 69

SKOMAGEREN

Rosenvangsallé 202 . Højbjerg

Telefon 7 15 74

1. kl.s arbejde - Rimelige priser

OLIEFYR

RECK's Opvarmnings Co. A/S

Åboulevarden 39 - Århus

Tlf. *2 95 20

Nu køles der for Deres bil i Brabrand

100 m vest for Vest-Teatret

Smøre- og vaskehal med gennemkørs-
sej, omhyggelig smøring med Castrol.

Vi har Molub-Alloy smøre service.

UNO-X Auto-Centret ½

J. P. Larsensvej 1, Brabrand

Tlf. 6 17 73

SPECIALFORRETNINGEN

Ryesgade 23 - Århus C - Tlf. 2 72 15

Vine - spirituosa

cigarer - cigaretter - tobak

Ransby's Eftf. - V. Hjølland

Robert Christensen's

MØBELMAGASIN

Mejlgade 25, Århus, tlf. 2 23 35

Telf. 3 36 60

PALADS Theatret

Århus

Telefon 6 83 00

Århus Østbanegårds

Restaurant

anbefales - God mad og kaffe

til rimelige priser

Telefon 2 71 79

TRØJBORG

Akvarie- og fugleforretning

Otto Rudsgade 46, Århus, tlf. 6 87 62

Alt i fiskestænger,

liner og tilbehør

Friske sandorme hver dag

Osteriet

Frederiksgade 44, Århus

Tlf. 2 34 23

Største udvalg -

billigste priser

COORDINA

Butikstorvet, Ellebjergvej, Århus

Brød og konfekturer

Is - Mælk - Fløde - Smør

J. STENSGAARD - Tlf. 7 60 06

Hasle Farvehandel

Viborgvej 133, Århus - tlf. 5 80 70

Farver - lakker - maling

tapeter - linoleum - persienner

- STØT vore
ANNONCØRER

- fotografere en ballon, som trækkes af rumfartøjet,
- Etachrome ER film, som fotografere instrumenterne i rumkapslen samt optagelser gennem vinduerne,
- High Speed Infrarød film til optagelse af almindelige billeder af skyformationer og af atmosfæriske forhold.

Kodak Linagraph Shelburst film blev valgt til at fotografere ballonen, fordi den giver ultra skarpe billeder med meget høj kontrast af genstande, der skal stå som silhouet mod en baggrund af himmel. Videnskabsmændene vil dermed være i stand til at studere de levende billeder af ballonen i forbindelse med deres forsøg over forholdene i rummet.

Coopers flyvning er den første, hvor Linagraph Shellburst film sendes med ud i rummet i et bemanded rumfartøj, skønt denne film er blevet meget benyttet ved optagelser af raketters afskydning fra jorden.

Cooper brugte Kodak Ektachrome ER film til at fotografere instrumenter og hændelser såvel inden- som udenfor kapslen. Emulsionen er gydet på en meget tynd, uhyre stærk Estar base for at kunne modstå de meget strenge vægt- og styrkekrav, der kræves ved rumforskning. Estar basen er kun halvt så tyk, som den bruges ved almindelige amatørfilm.

Ved andre rumflyvninger, som f. eks. John Glenns, blev Ektachrome ER film brugt i et automatisk flyver-camera for at gøre det muligt at få en fortløbende optagelse af, hvorledes astronauten reagerede overfor de skiftende trykforhold, høje temperaturer og den lange vægtløshed.

Det var faktisk overladt til Cooper selv, hvad han ville fotografere på farvefilmen, idet det på den måde giver videnskabsmændene et mere varieret billede af astronautens erfaringer. Coopers billeder af skyerne - taget på Kodak infrarøde High Speed film - forventes at give værdifulde oplysninger til meteorologerne, som arbejder med nye metoder til forbedring af vejrreporterne. Filmens infrarøde følsomhed gjorde det muligt for Coopers camera at fotografere fænomener, som ikke kan ses af det menneskelige øje, som tilføjelse til, hvad der kan ses. Infrarøde

film bruges uhyre meget indenfor lægevidenskaben og industrien, fordi de kan opfange stråler, som ligner almindelige lysstråler, men som ligger udenfor det menneskelige øjes følsomhed. Det forudses, at National Aeronautik og Rumforsknings Administrationen vil udsende Coopers film, kort efter at de er blevet fremkaldt på Patrick flyvebasen i Florida.

Personalia

Korsør

Overtrafikkontrollør Sv. E. Larsen, Odense, er udnævnt til stationsforstander ved Korsør st, hvor stfst. E. Petersen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Nørrebro

Overtrafikkontrollør M. S. Lyngesen, Godsbgd. Kh, er udnævnt til stationsforstander ved Nørrebro st, hvor stfst. H. J. K. Hvidmark har søgt afsked på grund af alder (68 år).

Skjern

Overtrafikkontrollør H. K. Hansen, Fredericia, er udnævnt til stationsforstander ved Skjern st, hvor stfst. T. R. Jensen har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Dødsfald

Stationsforstander S. C. E. Ravn, Helsingør 1931-36, 92 år.

Depotformand K. J. Pedersen, fh Fredericia, 88 år.

Overportør R. Rasmussen, fh Ballerup, 88 år.

Stationsforst. H. K. Jepsen, Frederiksberg 1939-50, 82 år.

Overskibsfyrbøder H. V. Madsen, Havnegadeovf., 78 år.

Afd.arkitekt A. Kornerup-Bang, fh Århus, 77 år.

Stationsmester C. V. H. Beck, LJ, Ryde st, 1936-55, 77 år.

Stationsforst. E. N. Friis, AP, Nørresundby 1944-55, 76 år.

Trafikkontrollør P. M. Jørgensen, fh. Østerport, 76 år.

Lokofører J. E. Staberg, fh Helsingør, 75 år.

Stationsleder C. W. Bodenhoff, fh Kh, 73 år.

Remiseformand J. I. Jørgensen, fh Padborg, 72 år.

Vognopsynsmand J. C. Jørgensen fh. Nørrebro, 70 år.

Konstruktør Schönheyder-Møller, overing. Kh, 65 år.

Lokofører H. P. K. Hansen, fh Kalundborg, 65 år.

Trafikkontrollør K. G. Hansen, Odense G, 64 år.

Kontorchef T. K. Holmflet, Jernbaneskolen, 59 år.

Kontorassistent frk. K. K. Nygaard Jensen, Fredericia, 45 år.

Overbaneformand E. Haugaard, Tommerup, fh Gårde, 45 år.

BOG-anmeldelser

Traner for enhver smag

Romaner og noveller udgør hovedstammen i Gyldendals Tranebøger, men også lyrikbind og enkelte titler af mere fagligt tilsnit er indlemmet i serien.

Af de fem nye traner i maj er den ene et digtbind, St. St. Blichers lyriske hovedværk »Trækfuglene«. Udgaven er med Johannes Larsens stemningsfyldte fugletræsnit.

»Hvad skal vi bage? er en omfattende samling opskrifter af Lise Brømme, en af vore førende madeksperter. Hendes trane-kogebog »Hvad skal vi ha' til Middag?« er i løbet af to år trykt i 55.000 eksemplarer.

Om de utallige ejendommelige skikkelser, Peter Freuchen mødte på sin vej, fortæller han i »Erindringer«, udsendt som dobbelttrane. Indholdet er hentet fra de to bøger »I al Frimodighed« og »Fremdeles frimodig«. Udvalget er foretaget af Iver Gudme og Peter Freuchens enke, fdu Dagmar Freuchen.

Den fjerde trane i maj er Frank Jægers »Kapellanen og andre Fortællinger«. Den

Måtteproblemet - både ude og inde -
løses bedst med

Svejbæk-Måtten og Svejbæk-Risten

SVEJBÆK *Lamel*

GUMMIMÅTTEFABRIK

SVEJBÆK - TLF. SILKEBORG 6055 - 6079

**Esbjerg og Omegns
Sparekasse**

Kongensgade 58 - Esbjerg

Aarhus opland

Kør ind til ...

CALTEX SERVICE STATION

Kongevej 73, Viby Jyl. - tlf. 4 08 53
Benzin - olie - vask og smøring

N. C. Andersen

Aut. gas- og vandmester
Chr. Winthersvej 27 - Åbyhøj
telf. 5 58 04
Oliefyrr - 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
rulle vask
WASCATOR henter og bringer overalt
Drej 5 80 59

Ompolstring af møbler

Syning og pålægning af gulvtæpper.
Thomsen Møbler,
Frodesvej 32, Åbyhøj

ESSO Service Station

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

ODDER APOTEK

Tlf. Odder 4 10 09

Jernbanepersonalet anbefales

Odder Mini CAB

Åparken 12, Odder, tlf. 4 13 70

HADSTEN APOTEK

Tlf. Hadsten 10

Grenaa

UNO-X Service

H. Henriksen, Havnevej 72, Grenå
Benzin - olie - selvvask
Den bedste benzin til billigste pris
Fineste service. Tlf. 2 18 48

Poul Thirsmark

Tandlæge

Blichersvej 42 - Grenå
Tlf. 2 18 12

Esso Service Station

Randersvej - Grenå - tlf. 2 01 39

Benzin - olie - vask
smøring

Aut. FIAT forhandler

Vi bruger produkter fra ...

Grenaa Andelsmejeri

Nytorv 3, Grenaa, tlf. 2 12 22

SPAREKASSEN

for Grenaa og Omegn

Kontortid: 9-12 og 14-16
Fredag tillige 18.30-19.30
Lørdag kun 9-12 - Tlf. 2 14 44

Jernbanepersonalet anbefales

REKORD VASK

- bedre vask
v/ Marie Esphavn
Storegade 29, Grenå, tlf. 2 07 04

Aktieselskabet

FÆLLESBAGERIET

Grenå
tlf. 2 13 31

Jernbanepersonalet anbefales
„FLORA“ frugt og blomster
Storegade 3, Grenaa, tlf. 2 04 42
årstidens fineste produkter

CALTEX Service Station

Århusvej - Grenå - tlf. 2 11 85
Benzin - olie - vask og
smøring

Drej altid ind til

ESSO Service Station

Søndergade 1, Nibe - tlf. 13
Benzin - olie - vask - smøring

Randers

HULTÉN

SKJORTEFABRIK

Leverandør til etaterne
Klostervej 40 - Randers - Tlf. 2 37 25

KIOSK „LERVANGEN“

v/ C. H. Pedersen
Lervangen 56, Randers - tlf. 2 62 25
Dag- og ugeblade
Skriverekvisitter
Telegrammer til alle lejligheder

SKANSE-SALONEN

Ny indh. Lis Freidahl
Strømmen 30, Randers - tlf. 2 91 56
1. kl. moderne frisering
1. kl. betjening

LERVAREHUSET

Snaregade 1, Randers, tlf. 2 19 78
Antikviteter - Keramik
Vi har altid noget,
der har DERES interesse!

Damesalon „MERC“

v/ Birthe Steffensen
Jyllandsgade 12 - Grenå
Nyeste permanenter
Tlf. 2 56 80

Slagterforretningen

HARRIS PEDERSEN (ny indehaver)
Hobrovej 19, Randers. Tlf. 2 75 35
Kun 1. kl.s slagtervarer
Hjemmel. salater - små varme retter

Aars

Brødsalget

Kiss Bøgh, Himmerlandsgade 100, Års
Friskbagt brød flere gange daglig
Bestillinger modtages - Tlf. 2 14 14

Jernbanepersonalet benytter
**SPAREKASSEN FOR AARS
OG OMEGN**

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

AARS Konditori

Himmerlandsgade 73 - Aars
altid lækker brød og kager
Tlf. Års 2 10 75

så dagens lys i 1957 og blev straks taget til hjertet af de mange Jæger-dyrkere. Med samme virtuositet, som han gør 1830'ernes idylliske Danmark levende for læseren, forstår han at skildre moderne unge mennesker på vinter-weekend i Nordsjælland. Og ingen andre end Jæger har vel kunnet tillade sig at være så direkte en efterkommer af de romantiske digtere, og så alligevel blive accepteret, ja, elsket af 1960'ernes ungdom.

Helt, helt anderledes – hensynsløst realistisk er majtranernes romanindslag, Norman Mailers »De Nøgne og de Døde«, der blev oversat af Kris Vinther i 1950. Det er en bog om krigen set indefra og indad, og den vil uden tvivl dele læserne i to lejre. Den ene vil blive rasende forarget over den tone, der anvendes, og vende sig bort fra bogen med afsky. Den anden del af læserne vil blive ligeså chokeret, men vil blive fanget af den dybtgående og grundige analyse af mennesker og begivenheder. Det er en hård men god bog.

Pris – enkeltbind, kr. 4,25 – dobbeltbind, kr. 6,25 – triplebind, kr. 8,25.

Forlaget Spektrum

Det er desværre kun alt for sjældent, at der dukker noget virkelig godt nyt op inden for kriminalroman-genren. Men med »Vuggevisen for en Morder«, skrevet under forfatternavnet Whit Masterson og netop udsendt af Forlaget Spektrum, er det sket.

Historien er bygget op omkring succes-sangeren Andy Paxton, den tilbedte og misundelsesværdige, hele Amerikas idol, der lever i et tomt skinægteskab med sin Lissa. Andy skal have premiere i Las Vegas, men den dag den skal finde sted, bliver hans lille dreng kidnappet og barnepigen myrdet. Andy, der bag den blanke overflade er en rar og lidt naiv fyr, er totalt lammet, forsvarsløs males han igennem politimøllen, og kejtet og ubehjælp-somt tager han stilling til kidnappernes krav og rejser – omend med besvær – den tårnhøje sum, der bliver forlangt. Han kan imidlertid ikke komme af med den, for det lokale politi forpurrer hele tiden hans kontakt med forbryderne. – Tiden er kostbar, fortvivlet og forpint beslutter Andy at tage sagen i sin egen hånd og

prøve at opspore kidnapperne. Ingen tør han stole på, og – ironisk nok – opdager han, at politiet heller ikke tør stole på ham!

Med »Vuggevisen for en Morder« er det lykkedes forfatteren at skrive en kriminalroman af første klasse. Den fænger, fængsler og holder spændingen oppe fra først til sidst. Den er også godt fortalt, nøjternt og behageligt uforlorent, og der er virkelig bid i skildringen af dette utrolige Las Vegas og Los Angeles show business miljø. Også personbeskrivelsen er i orden, særlig skarpt står hovedpersonen Andy Paxton, som man kommer til at omfatte med megen sympati. – Efter denne roman ser man med spænding hen til hvad der måtte komme fremover af samme forfatter. –

Pris kr. 15,75.

»Vi vandt Vesten« er kommet som bog

Den store amerikanske pioner-film »Vi vandt Vesten«, der allerede længe har samlet fulde huse i Kinopalæet i København, er nu udkommet i bogform. Det er bogen for de mange, der er interesserede i det moderne Amerikas tilblivelseshistorie, lige fra de første pionerer drog vestover.

Landet lokkede og kaldte, kaldte på de eventyrlystne, de profitbegærlige, de stærke og dristige og dem, der blot ønskede at skumme fløden af andres foretagsomhed. Og de kom. Først langsomt. I mange år var der kun tale om enkelte mennesker, der vovede sig ind i landet fra østkysten. Siden blev de flere, de blev hundreder, ja, tusinder, og sluttelig var de en af de største menneskefloder, verdenshistorien har kunnet opvise. I lange vogntog rullede »præriekonnerter« som en uophørlig flod hen over det nordamerikanske fastland. Disse sejldugsoverdækkede vogne med deres forspand af muldyr er med rette blevet symbolet på vovemod og sej udholdenhed. Og nybyggerne nåede deres mål, men prisen var umenneskelig hård, og meget blod blev udgydt.

Et tragisk og forslået kapitel i Amerikas historie er Borgerkrigen – men den gjorde Amerika til det, landet er i dag: et frit land for en enig nation, hvor alle mænd

er lige. Indianernes skæbne er et andet tragisk kapitel i Amerikas historie. Han blev besejret, men det var ikke nogen ærefuld sejr, den hvide vandt over ham.

Også en anden mennesketype blev udryddet med denne store udvandring. I enhver pioner bor der et vist mål af rastløshed. Hos enkelte var rastløsheden og modstanden med ordnede forhold det fremherskende. De blev lovløse, og de levede en glørværdig tilværelse – indtil den dag, da også loven nåede frem til Vesten. – Alt dette skildres i Louis l'Amours roman »Vi vandt Vesten«, spændende og dramatisk, men på et realistisk grundlag.

Pris kr. 19,75 – indb. kr. 29,50.

Preston og Søn nu i bogform

Med bogen »Preston og Søn« af den amerikanske forfatter Edward S. Aarons bliver det populære advokat-par, kendt fra fjernsynets store succes, også introduceret på bogmarkedet.

Her i bogen præsenteres man for to hinanden uvedkommende sager, hvoraf Lawrence Preston, den midaldrende, nøjternt ræsonnerende begavelse, men med hjertet på det rette sted, tager den ene mens den anden tilfalder Ken, der er ny i arbejdsmarken og idealistisk og letbevægelig.

Forfatteren jonglerer i sin komposition med scenerne fra de to forskellige sager og slipper forbløffende godt fra det, men vi skal ikke gå i detaljer og røbe for meget, blot fortælle, at begge de to sager er fulde af overraskende momenter, og de, der kender »Preston og Søn« fra fjernsynet, vil i bogen genfinde præcis den samme spændingsfyldte, intense atmosfære, som man kender fra filmene.

Pris kr. 12,50.

London's North Western Electric.

48 sider, ill. ca. kr. 7,00. *The Electric Railway Society, 4 Sandhurst Road, Sidcup, Kent.*

En tiltalende lille bog om en enkelt af London's mange elektriske baner (ikke at

Fredericia Byes og Omegns
Spare- og Laanekasse

Aktieselskabet
Arbejdernes Landsbank

Filialen i Esbjerg

forveksle med undergrundstogene). Vi følger banen fra dens tilbliven og helt op til idag, ja så tæt at ting, der er sket under trykningen, er medtaget i et lille tillæg. En god bog beskrevet med entusiastens ildhu.

300 sider, ill. ca. kr. 110,00. American

Data Processing Yearbook.

Data Processing, Inc., Book Tower, Detroit 26.

På omtrent samme tid sidste år omtalte vi denne publikation, og verberne fra den gang kan overføres til den nye udgave. Så dem vil vi spare og konstatere facts, nemlig at der er artikler om emner som databehandling ved transportforetagender (specielt jernbaner), fremtiden indenfor data-behandlingen, generelt om udviklingen det sidste år, liste over sammenslutninger, anmeldelse af årets bøger om emner, fortegnelse over tidsskrifter etc. Altså som sidst en praktisk håndbog.

Griechenland und die Inseln der Ägäis.

200 sider, 226 fotos. Deutsche Buch-Gemeinschaft, Darmstadt.

Mon vi gætter fejl ved at tro, at Grækenland er ved at blive det store feriemål? Sikkert ikke. Landet er pragtfuldt, det har mange historiske minder, det var allerede ved at samle almindelig turistinteresse, og så gik prinsessen hen og forlovede sig. Så er landets skæbne beseglet og grækerne overladt til de danske turisternes forgodtbefindende.

Bogens sparsomme tekst og righoldige billedmateriale giver fin forsmag på alle de dejlige ting, man skal opleve som turister i dette land.

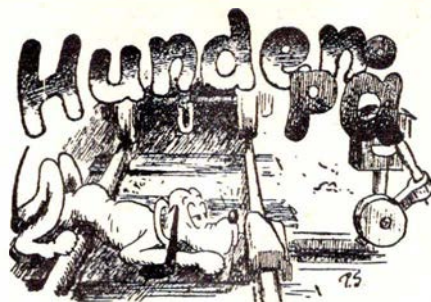
Ghost Town Album.

184 sider, rigt ill. ca. kr. 88,00. Superiod Publishing Company, Seattle, USA.

I lighed med tidligere bøger af samme type fra dette forlag må »Ghost Town Album« have prædikateret fortræffeligt. Der er en stor samling glimrende fotos og skitser fra de gamle, uddøde amerikanske byer, hvis historie den dag i dag lever højt i enhver Western. I denne bog specielt er der flere fortræffelige fotos af jernbaneminder, både af nedlagte stationer og gammelt materiel.

Og i tekst kommer som et supplement til billederne historien bag disse, mange af historierne nikker vi endda genkendende til fra de samme Westerns. Hvad mener De f. eks. om Jesse James? Der er et fortræffeligt billede af den nu nedlagte station Creede. Det var herfra, Bob Ford (alias Jesse James)'s lig efter nogle år i jorden i Creede blev bragt til Missouri.

jas.



Næstsidste nyt!

Livet på hovedbanegården Kh

Jeg hørte forleden en ung mand beklage sig over, hvor kedeligt det var at vente en halv time på hovedbanegården! Jamen, hør nu engang, på hovedbanegården, hvor der hvert eneste øjeblik kommer stæsende de sjoveste typer fra hele verden, inklusive verdensbyen København! På hovedbanegården, hvor der ustandselig i den ene ende udspilles oprivende afskeds-scener, hvor tårerne ruller i stride strømme fra mødre og fædre og børn og hund og bedstemødre, mens man i den anden ende kysses og smaskes og omfavner hinanden og smiler og ler og får små oprigtige arme om halsen, mens hatten triller ind og bliver smadret under et lokomotiv på størrelse med Rådhuset. Kedeligt – hvor vil I hen! Her kommer Mr. Jens Anderson frisk anstigende fra Nebraska med guld-tænder og et slips man kan få armslyng af at se for længe på, mens trip – småpiger fra Paris med vippende bagpartier og gyngende forperroner – nå – nok om det – men altså, det var det, vi kom bort fra: kedeligt! – næh, ved I nu hvad – for en jævn bondeknoled fra landet ser det spilleme ud, som om en del af os har fået så meget kulør på tilværelsen, at vi er gået hen og er blevet farveblinde.

Ken, Ekstrabladet.

Makaber udflugt

Dansk Ligbrændingsforening, Vejle afdeling, indbyder herved sine medlemmer med venner og bekendte på udflugt til Svendborg krematorium. – Turen koster 17 kr. pro persona inklusive kaffe. Madkurv kan medbringes.

(Annonce i Jysk Aktuelt).

Stjerneliv

Ved et cocktailparty i Hollywood kom en herre med sit glas hen til en af de indbudte stjerner.

– Kan De huske, at jeg engang gjorde kur til Dem?

Stjernen rystede på hovedet.

– Det står lidt dunkelt for mig, men sig mig: blev vi gift?

Hvad har han bedrevet?

En 70-årig italienerinde meldte sig forleden til et stenografikursus i Rom. – Kursuslederen spurgte ganske nautrligt, hvorfor hun absolut ville lære stenografi på sine gamle dage og fik svaret:

– Min nylig afdøde mand skrev alle sine dagbøger i stenografi. Nu vil jeg gerne lige se, hvad han har haft for...!

Civile stymper

– Næh, se, – Har De også patroner i brystlommen, 87!??? spurgte obersten militært anerkendende og – – stolt.

– Nej, herr oberst, – det er mine briller!!

– Hva'!!! – Har man da nogensinde hørt mage?! – – Civile briller og felt-tjeneste i samme person!?! – Bare dog de politikere – – sagde han til sin stab, – – snart kunne opdage, at hærens virkelige svaghed ene og alene er at finde deri, – at den rekruteres fra de civile!!

Der må skiftes plade!

– Jah, tante, – det véd jeg jo nok, – at Storken putter de små børn ned gennem skorstenen, – – men hvad så når man nu har fjernvarme!???

Alt i orden

– Hvad var det nu, Din Kone hed?

– Eulalia!

– Jah, – det kunde man da også godt selv have tænkt sig!

Helt enige

– Spinat er dog det dejligste på Jorden!

– Ja, og lad den blive der, – for på bordet bryder jeg mig ikke om det!!

Forkert adresse

– Nå, Jensen, – hvor nyder De så Deres otium!???

– Jeg vil gerne gøre Dem opmærksom på – og han var vred, – at jeg hverken smugdrikker eller nyder otium, – som for øvrigt kun kan fås på recept!!

Vaks ved havelågen

– Nævn mig noget gennemsigtigt! –

– Et nøglehul!! – foreslog drengen.

Det nytter ikke ...

at sætte tand for tunge, – hvis man er bugtaler!

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

Fredericia

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

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

REKORD VASK

en bedre vask -
6. Julivej 86, Fredericia, tlf. 3645
Vådvaske - tørvaske - rullevaske
De ringer - vi henter og bringer

Salon „LEILA“

Ny indeh. Etta Storm Petterson
Dalegade 83, Fredericia, tlf. 2861
1. kl. individuel hårpleje
og nobel betjening

FODPLEJE

Fodplejespecialist
fru Jytte Hansen, Riddergade 22 A
Tlf. Fredericia 1424

WELLA-salonen

Karen Nielsen (ny indehaver)
Gothersgade 6 - Fredericia - Tlf. 1135
1. kl. moderne hårpleje
Nobel og hurtig betjening

HENNING A. NISSEN

ENTREPRENØRFIRMA
Treldevej 67 - Fredericia
Telf. 1375 - 1597

VI-KA RENSERI

Købmagergade 41 - Fredericia
1. kl.s rensning udføres
Tlf. Fredericia 1753

Fredericia Mejeri A/S

Tlf. *1428

Arthur Davidsen

Radio og fjernsyn
Grejsdalsvej 23, Vejle, tlf. 3980

Horsens

LABORN

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

Landbosparekassen i Horsens

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

Fralund Thomsen

Sengeudstyr og Fjerrøseri
Nørregade 8, Horsens, tlf. 2 41 95

Ombetrækning

FIX MØBLER

Smedegade 32, Horsens, tlf. 2 49 08
Alt i mølægte møbelstoffer
Enok Ipsen

Sundvejens Kiosk

Højgaard-Rasmussen
Telefon Horsens 2 43 16
Dag- og ugeblade
bringes overalt
Tipsforhandler

Skanderborg

Spare- og Laanekassen

for
Skanderborg og Omegn
Telf. 37

Chic Trikotage

Adelgade 116, Skanderborg - tlf. 897
Stort udvalg i børnetøj

Fa. OTTO REPPEN

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

ØRTING AUTOLAKERING

Fr. Colliander Ørting - Tlf. 67
1. kl. arbejde
til rimelige priser

Silkeborg

Alderslyst Foto

Borgergade 6 - Silkeborg - Tlf. 3772
Alt i foto og kino
Fremkaldelser fra dag til dag

Vi anbefaler et besøg i
**Banegårdsrestaurationen
Silkeborg**
Telefon 717

FODKLINIKKEN

Vesterbrog. 31, Silkeborg. Tlf. 2639
Ny indeh.: fru M. Storgård Nielsen
sygeplejerske

Ringgaards Konditori

Vestergade 15 - Silkeborg
Tlf. 264 og 2131

Bjerringbro

Også DE vil blive beundret
efter behandling i...

Damefrisørsalonen

Nørregade 10, Bjerringbro - tlf. 377

PENSIONATET

Markedsgade 10, Bjerringbro
Tlf. 270
God og veltillavet mad
til rimelige priser

Hobro

EGON HANSEN'S MINICAB

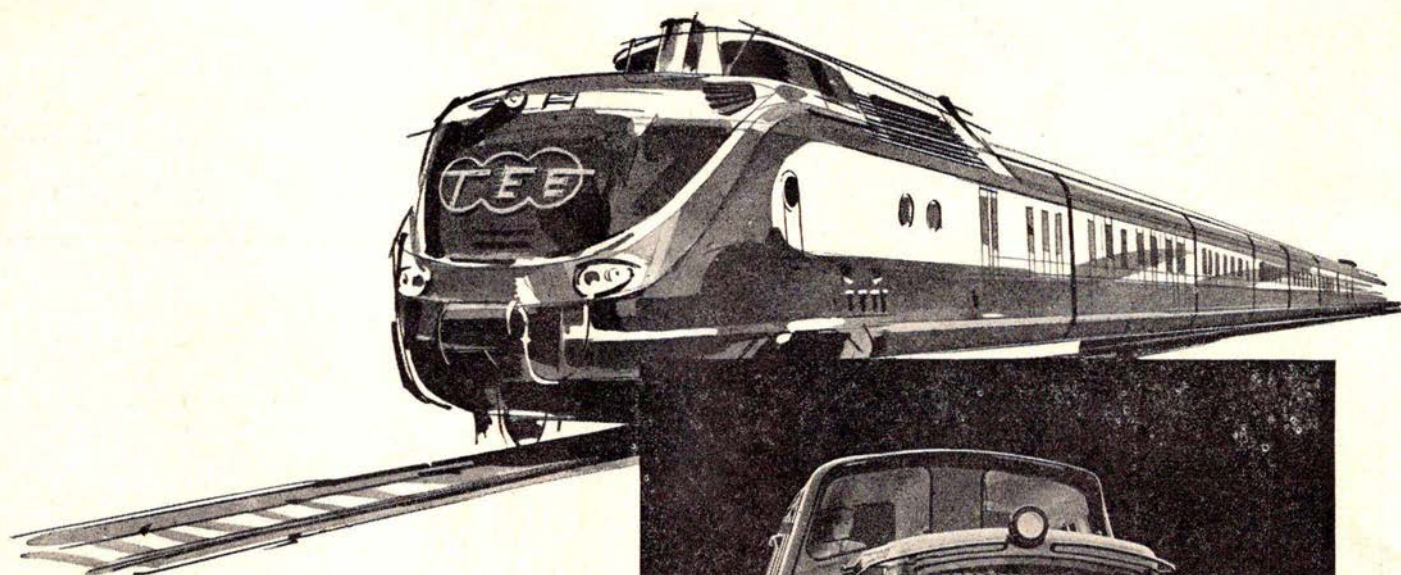
Markedsgade 14 - Hobro
Telefon 2 11 30

FOTO - magasinet

Adelgade 15, Hobro. Tlf. 2 13 53
K. A. Bjørn-Jensen

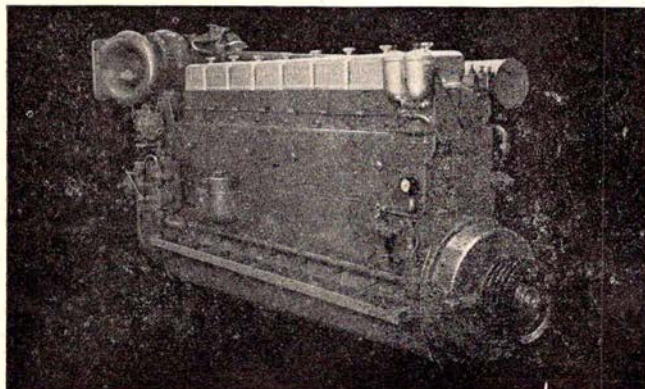
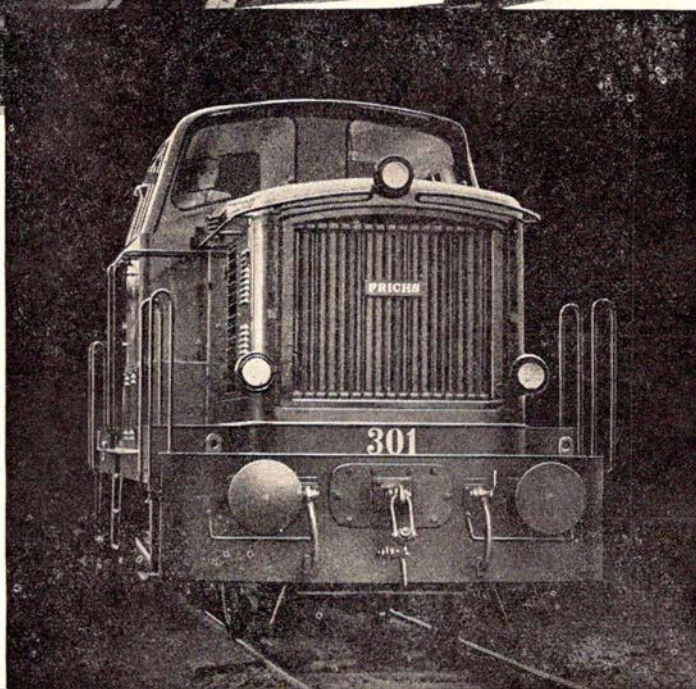
AUTO-VÆRKSTEDET

Sv. Ove Sørensen
Grønnegade 13 Nykøbing Mors
Tlf. 673
Alle mærker repareres
Bremse- og koblingservice



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{1}{5}$

VESTER FARIMAGSGADE 1 - KØBENHAVN V. - TELEFON MINERVA (Ø154) 2062