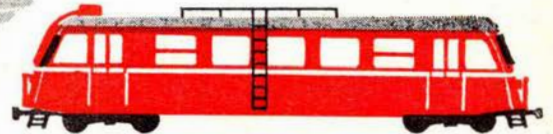
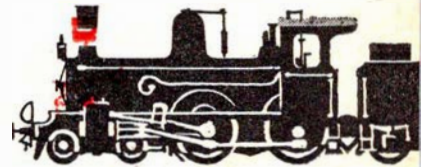
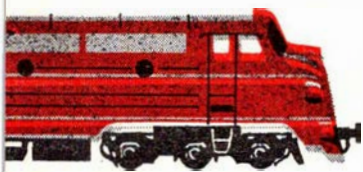


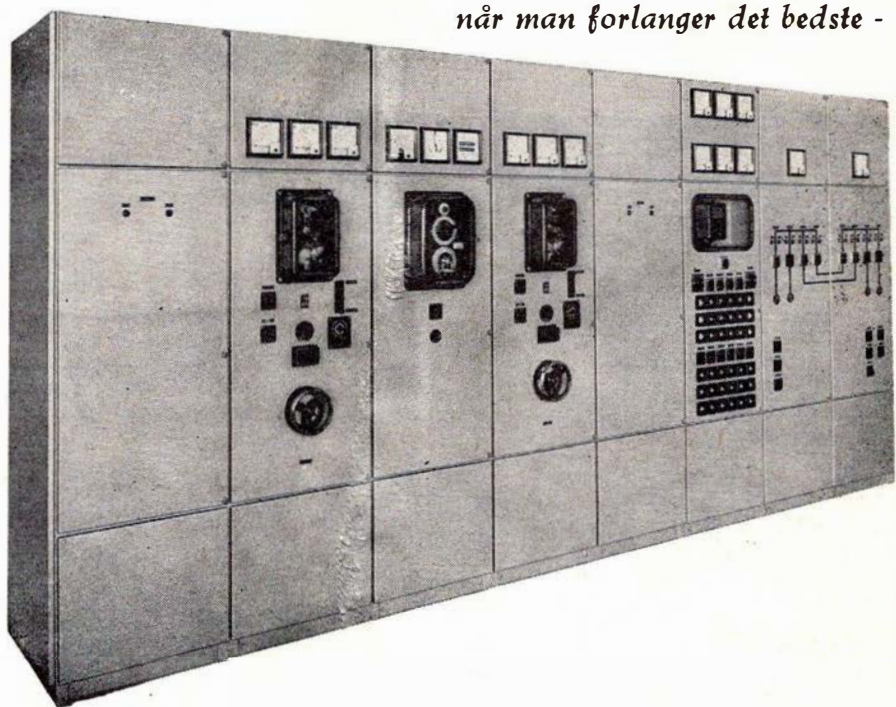
JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

KAPSELEDE TAVLER

Generator- og
fordelingstavle
for en af
loranstationerne
på Grønland



når man forlanger det bedste -



AKTIESELSKABET
E. RASMUSSEN

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

20. ÅRGANG NR.

8

AUGUST 1963

Duros

- det
robuste
rørplade-
batteri

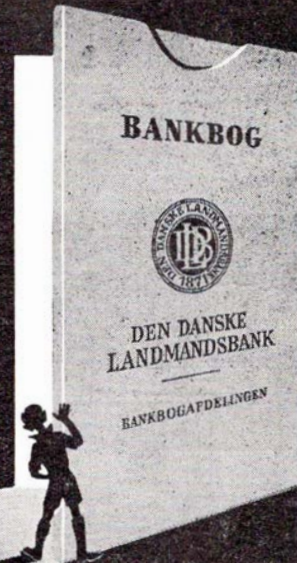
hvor der stilles krav til kvalitet

Det kendte
LYAC-autobatteri
monteres i
alle bustyper.

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



**AKTIESELSKABET ACCUMULATOR - FABRIKEN
KGS. LYNGBY · TLF. 87.16.45**



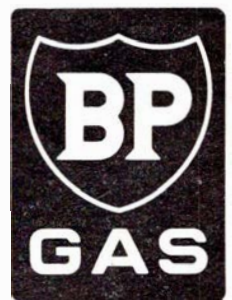
**EN BANKBOG
åbner alle muligheder
- indsæt Deres penge i**

LANDMANDSBANKEN



JEG ER GLAD FOR BP GAS

DET BLIVER DE OGSÅ



AARHUS (061) 3 69 33
FREDERICIA (0431) 2770
KØGE (03655) 1700



Redaktion og ekspedition:

JERNBANE-BLADET

H. E. Rybro, M. D. F. (ansvarhavende)
Valby Langgade 223 1. tv. - København Valby
Telefon 30 87 71

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

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

Abonnement
10 kr. årlig.

Kan bestilles på girokonto 600 82
Jernbane-Bladet - København Valby

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

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

AUGUST 1963

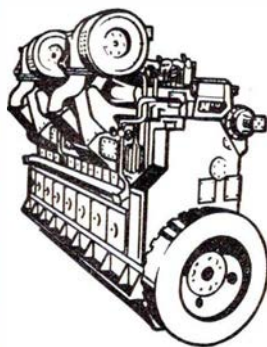
Dette nr. indeholder:

Det går bedre og bedre	side 239
Månedens emner	» 240
Erindres det	« 242
Månedens foto	» 243
En tur til Hvalpsund	» 244
Svensk rapsodi	» 245
Dansk Jernbane Klub	» 246
Odsherreds Jernbanes MaK tog	» 247
Langå—Viborgbanen 100 år	« 250
Dansk Model-Jernbane Klub	» 253
I få linier	» 255
Juli dagbogen	» 255
Privatbane nyt	» 255
Model jernbane	» 257
Foto hobby	» 259
Personalia	» 261
Bog anmeldelser	» 263
Hunden på	» 264

Tillægget:

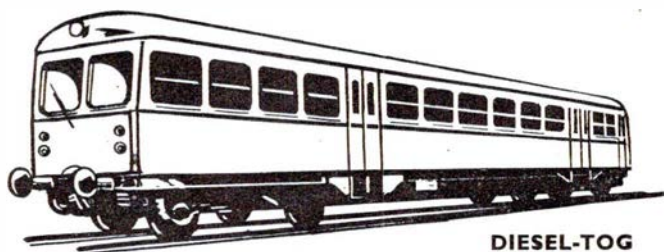
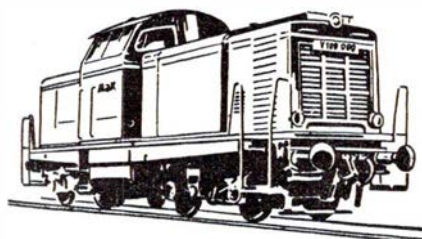
Trafikinspektør E. A. Lynge:
Erindringer fra 53 år ved DSB side 17-32
(fortsættes)

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

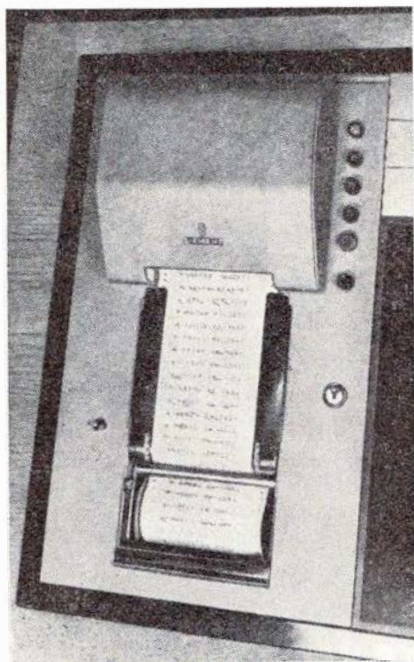
Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark


SIEMENS



SIEMENS Togviserskilt

SIEMENS Tognummertrykker

klar og tydelig information

FABRIKAT: SIEMENS & HALSKE AG. - BERLIN-MÜNCHEN

DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB

Blegdamsvej 124 · København Ø · (01 76) Tria 6464 · Telex 2313

Det går bedre og bedre —

August causeri

Ferietrafikken er nu gået ind i sin sidste måned, og efter alt at dømme er den gennemgående blevet afviklet på tilfredsstillende måde. På enkelte dage har der været nogen ventetid for bilister uden pladsreservation ved Storebælt og Rødby Færge overfarterne. Fugleflugtslinien har fået en start over alle forventninger, der i nogen grad skyldes ophævelsen af pastvangen fra tysk side.

Men det er ikke alle, der er tilfredse med fugleflugtsliniens start. Den Rødby borgmester er først og fremmest utilfreds med, at restauratøren og kioskforpagteren på færgen »Fr. d. IX« har taget fast bopæl i Rødbys nabokommuner, og nu senest da det forlød, at de to tyske færger skulle være ene om at klare færgefarten i vinterhalvåret. Det sidste var vel noget forhastet, da man netop stod for at skulle forhandle om, at flest mulige godsvogne til det østlige Danmark og transiterende vogne til Sverige og Norge skal sendes over Rødby færge i stedet for over Padborg, hvilket antagelig vil kræve tre færger i fart hele året, og til næste sommer endnu en dansk færge.

Også på Fyn er man utilfreds med fugleflugtslinien, da det nu kun er få bilister, der tager vejen over Fyn, når de skal til og fra det sydlige udland. Men sådan har det altid været, 100 pct. tilfredshed kan aldrig skaffes.

På Jernbaneskolen i Roskilde lærte godssx. Martin Buck os, at de af banernes kunder, der havde sat sig godt ind i banernes godsreglement og takster, kunne blive nogle kostbare kunder! I denne forbindelse kan det siges, at mange af banernes personale snyder sig selv, ved ikke at være tilstrækkelig kendt med bl.a. lønningsloven og ordresamling A's bestemmelser. Vi er således lige blevet bekendt med to tilfælde, hvor vedkommende ikke vidste, at den der ved afsked, eller enken ved mandens død, skal fraflytte en tjenestebolig, har krav på flyttegodtgørelse.

En pakhusmester på en stor københavnsk banegård blev, ved sin afsked på grund af alder, afkrævet sit frikort af stationen, trods det, at bestemmelserne giver ret til at beholde kortet i et år efter afskeden. Han har senere, på vor tilskyndelse til klage derover, fået et nyt frikort.

Det er nu engang sådan, at der som ikke hver især sørger for at kræve det, der tilkommer dem, må de undvære, da der som regel ikke er nogen, der gør opmærksom på, at man har snydt sig selv – tværtimod!

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

Levealderen blandt menneskene i den højt civiliserede del af landene er vokset betydeligt og vokser stadig. Det er udregnet, at i USA var i år 1900 kun 6,4 pct. af befolkningen mere end 60 år, medens der i 1960 var 12,8 pct. der havde nået denne alder, altså dobbelt så mange, der i antal mennesker udgør 23 millioner. Man har ligeledes udregnet, at tallene i 1980 vil være vokset til 34,5 millioner mennesker (13,3 pct.) og en tilsvarende udvikling i andre lande. I almindelighed er man tilbøjelig til at mene, at årsagerne til den stigende levealder ligger i maskinernes overtagelse af det hårde legemlige arbejde, forkortet arbejdstid og naturligvis lægevidenskabens store udvikling, bedre hygiejniske forhold og meget andet. En ret ny gren af videnskaben gerontologien, hvis forskere søger at finde frem til, hvorfor vi ældes, hvilke ændringer der sker i organismen med alderen, hvad der forårsager disse ændringer, og hvorledes man kan have mulighed for at modvirke disse ændringer.

En amerikansk gerontolog, professor Nathan Scock, har opstillet en oversigt over de forskellige organers gennemsnitlige tilstand hos en 75-årig set i relation til en 30-årig. Han finder, at hjertets pumpekraft er nedsat til 65 pct., blodtilførselen til hjernen er sunket til 80 pct. og til nyrerne til 42 pct. Nervernes ledningshastighed er sunket

til 90 pct., antallet af smagsnerver på tungen nedsat til 36 pct., medens den kropslige arbejdsevne set generelt er reduceret til 70 pct., håndens muskelkraft til 55 pct., den maximale iltoptagelse under kropsarbejdet til 40 pct., og stofskiftet i det hele faldet til 84 pct. af værdien hos den 30-årige.

Det er meget lidt lægevidenskab ved om årsagerne til at menne-

sket ældes, og gerontologerne vil fortsat studere dette spørgsmål.

Så har omsen fejret sit et års jubilæum d. 1. august, julipristallet faldt, obligationerne stiger, valuta-beholdningen stiger, og der blev ikke vedtaget lukning af nogen banestrækning i denne måned, ja, det er helt utroligt så godt det går!

-bro.

Vi har modtaget . . .

Fyenske Privatbaners fremtid II

Et næsten ømmere punkt er materiellet. Nordfyensbanen råder over en del skinnebusser, som langt de fleste tog køres med. Disse burde måske med tiden udskiftes med de lidt større svenske, som HTJ og OHJ køber brugt. Et nyt dieselloko trænger banen til, for de to Frichs-loke er næsten slidt op. Måske kunne det betale sig at sætte ny indmad i dem, for det er jo ligegyldigt, om et godstogsloko ser lidt gammeldags ud, når bare det er godt indvendigt. OKMJ og OMB har to motorvognstyper. Den kraftigste dieselelektriske, og den mindre dieselmekaniske. Den store elektriske type må vist betegnes som slidt op, blandt andet fordi de har været brugt til godstog i mangel af dieselloko. Den lille type skulle derimod være god nok, især da man er ved at udstyre dem med Leyland-motorer. Imidlertid skulle man måske have sat nyt gear i dem samtidig med, evt. Wilsogear som HTJ's svenske skinnebusser. Leyland-motoren går noget hurtigere end den gamle motor, så det kniber med at trække i det høje gear med den gamle gearkasse. Motorvognene er behagelige at køre i, og hvis de fik en frisk farve, for eksempel rød og gul med sølvbronceret tag, ville de se 20 år yngre ud. Til supplerings af dem kunne man måske købe et par motorvogne fra HLA, som nu lukker. Et par skinnebusser af den store svenske type kunne også bruges, men de er faktisk ikke store nok til nogle af togene, og da mange af togene skal have ilgodsvogne med fisk eller frugt med til Odense, er de jo ikke så anvendelige. De kunne måske bruges til badetog og særtog, men det kræver, at man har flere, der kan kobles sammen. Dieselloko mangler hårdt på de fyenske privatbaner. MaK typen har jo vist sig at være god på flere privatbaner, men General Motors laver nogle meget smarte små dieselloko med hydraulisk træk og på bogier, der også ville være velegnede. De er på 800 hk og de kunne bruges både i godstog og svære persontog, som f.eks. badetog og week-end-tog. Banerne råder jo over nogle fine damploko, der til glæde for entusiastene, men til sorg for pengekassen, bruges en del i øjeblikket. Denne dampkørsel i utide er for dyr, men det er et spørgsmål, om det kan betale sig at købe flere dieselloko end til den daglige drift, for roetogene kan udmærket køres med damp, da det kun er nogle måneder det drejer sig om. Om ikke andet, ville det glæde dampentusiastene.

Månedens emner . . .

Beholdertransport i overstørrelse

Et samarbejde mellem Aalborg værft og DSB har i den seneste tid sat DSB ikke så lidt hovedbrud. Værftet har påbegyndt en ny valutaskabende produktion i beholderne i overstørrelse til flydende gas, der skal leveres til Dansk Shell. Da beholderne rager langt uden for læsseprofilen, må togenes fart nedsættes til maksimalt fem km/t.

Men DSB skal klare transporten, for statsbanerne har været rådgivende, da beholderne blev konstrueret på værftets kedelafdeling. DSB fik simpelt hen stillet opgaven: Hvor stor en beholder - målt med millimeters nøjagtighed - kan transporteres med banerne? Og herefter blev beholderne »skræddersyet«.

Beholder nummer et blev leveret til Viborg. Det var en forholdsvis smal sag. Værre var det med en beholder til Dansk Shell Gas i Ringsted, da kedlen var et par centimeter for høj.

Kedlen, der er 27,4 meter lang, 3,5 meter bred, og vejer 35 tons, er anbragt på tre sammenkoblede godsvogne. I to af vognene har DSB simpelthen fjernet bundbrædderne for at få sænket beholderen tilstrækkeligt. På Storebælt er det kun bestemte færger, der kan klare overførslen, og så kun på midtersporet og hvis vandstanden er gunstig.

Og hvad koster det så? 2-3000 kroner, hvilket må anses for at være forholdsvis billigt for en beholder til et sekscifret beløb.

DSB færger holder flyttedag

Tredækkeren »Arveprins Knud«, der skulle være leveret i juni i år, ventes færdig i midten af september. Helsingørskibsværft hævder, at det er forsinkelser fra værftets underleverandører, der er skyld i den forsinkede levering.

Storebælts-overfarten skal inden længe afgive færgen »Freja« og senere »Broen« til Kalundborg-Samsø-Århus overfarten.

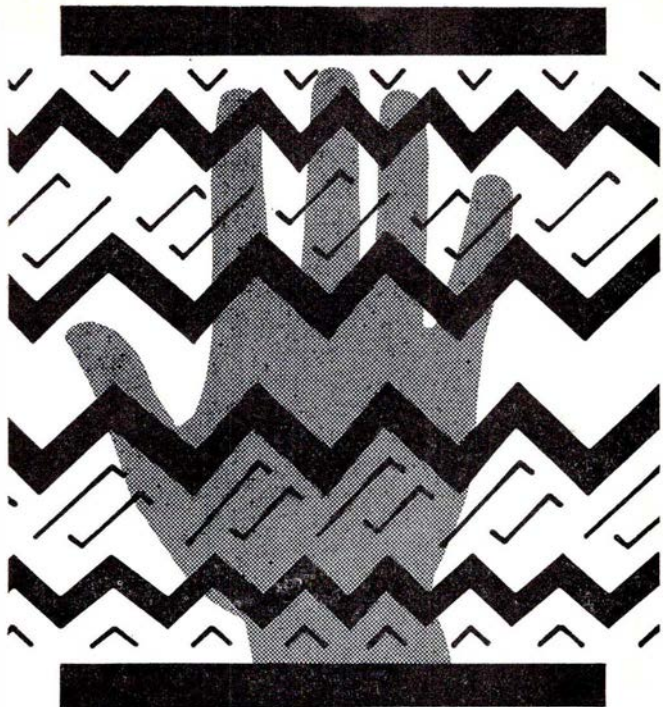
De to færger holder flyttedag i 1964, fordi de to nuværende færger på denne rute, »Kalundborg« og »Jylland«, er for gamle. Når »Freja« - Samsø-rutens reserve-skib i øjeblikket - indsættes, oplægges den ene af de gamle færger som reserve-skib. Det andet fartøj fortsætter på ruten til »Broen« kommer.

Indsættelsen af »Broen« på Samsø-ruten betyder, at der skal bygges tre nye færgelejer, et i Kalundborg, et i Århus og et i Kolby Kås på Samsø. »Broen« kan ikke - i modsætning til »Freja« - tage biler ind fra siden.

DSB får leveret en ny færge til hurtigruten Kalundborg-Århus fra Ålborg Værft i maj næste år. Denne ny prinsessefærge skal indsættes permanent på hurtigruten sammen med »Prinsesse Anne-Marie« - og »Prinsesse Benedikte«, udlånt til hurtigruten i år fra Storebælts-overfarten, vender så tilbage til Korsør-Nyborg-ruten, hvor den indsættes i stedet for gods- og passagerfærgen »Dronning Ingrid«. Denne færge skal nemlig fra sommerkøreplanens ikrafttræden næste år indsættes på Rødby-Femern-ruten, Fugleflugtslinien.

Endelig har DSB's søfartsafdeling i disse dage afleveret projektet til en ny firesporet, særpræget godsfærge til Storebælts-overfarten. På denne færge vil der ikke kunne overføres en eneste passager, kun godsvogne.

Ved at afstå fra at sikre skibet til passagersejladts har DSB kunnet projektere den ny færge som lastskib, og dermed meget billigere. Færgen tager 40 godsvogne mod de nuværende godsfærgers 25. Den bliver DSB's længste færge, 135 m - og helt anderledes end de andre færger, fordi der ikke bliver overbygning på den - faktisk bliver der kun maskine, dæk og bro.



**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 vejbeliøghed – 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 De også køre på

Continental



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

Ahavevej 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.

STENVAD *kager*

— det store navn i SMÅkager

Ved De, at

LEGO-børn

leger bedst!

Husk Jernbane-Bladets

nye telefon nr.:

30 87 71

Banerne råder over 4 bogievogne, der efter min mening bruges for lidt. NFJ behøver for så vidt ingen (hvad den forøvrigt heller ikke har) for trafikken udvikles mest med skinnebusser. Hvis der kobes dieselloko, bliver der brug for personvogne, og der er det jo bedst med bogievogne. De to gamle Be-vogne med pakrum er meget behagelige vogne at køre i, og med lidt opfriskning i form af maling (rode og blå?) udvendig og måske også indvendig ville de også blive 20 år yngre. De to andre bogievogne, hvoraf den ene er en næsten ny stålvogn, trænger blot til udvendig opfriskning, så er de aldeles fine. De toakslede personvogne bør ikke bruges i daglig drift, ej heller badevogn, da folk i disse kan være meget solstegte og derfor omme bagi. En billig mulighed var det at ombygge de store motorvogne til personvogne. Med nyt interiør og friske farver var der ikke et menneske, der kunne kende dem igen. Tænk blot på HFHJ's fhv motorvogne, der er blevet til de mest raffinerede personvogne. Hvis det skulle knibe, kan bogievogne sikkert fås billigt hos OHJ eller evt i udlandet.

Se det var mine planer for bevarelse af de fyenske privatbaner, som det efter min ringe mening ville være det rene pip at nedlægge. Når RHJ, der uden at fornærme denne udmærkede bane, ikke kommer på højde med nogen af de fyenske baner i trafik, kan få garanti og lån til fin ny bro m.m., så bør de fyenske baner også have en saltvandsindsprojtning. Desværre kan jeg ikke komme med en patentløsning til at få kommunerne til at garantere i 10 år, men efter at have læst hr. direktør Pedersens udtalelser, tror jeg nu nok, han er mand for at klare det. Jeg tror, nogle trafiktal og nogle tal med udgifter til veje (og hospitaler) kan få de interesserede kommuner til at synes, at banen er det eneste rigtige. Der skal ydes en del penge nu, men jeg tror, de kommer tilbage igen, for der er ingen tvivl om, at får banerne nyt materiel, vil underskudet også gå ned. Det er jo vanskeligt at arbejde godt med gammelt og slidt værktøj, og det gælder også jernbanedrift, men giver man håndværkeren nyt og moderne værktøj, vil han kunne gøre arbejdet både hurtigere og billigere. Personalet på de fyenske privatba-

ner er noget af det flinkeste og dygtigste på denne jord, det ved vi jernbaneentusiaster, som kender dem, og derfor har vi også lyst til at hjælpe dem med at bevare deres baner.

HGC Odense.

Privatbaneidyl

Når man rejser meget omkring og besøger vore små privatbaner og deres stationer, kommer man ud for mange morsomme og interessante små oplevelser, hvis man forstår at bruge sine øjne.

For nogen tid siden var jeg således inde i ventesalen på en lille station, hvor der på en hylde ovenover en dør findes en række smukke udstoppede fugle og dyr, ialt 9, bl.a. en skovskade, en lappedykker, en hare og en lækat. Man fristes til at tro, at vi lever i Frode Frededogs dage, når en sådan række dejlige skabninger kan få lov til at stå uden at friste letsindige sjæle til at stikke af med en af dem.

På en anden station i nærheden stod en lille vogn med aviser ude på perronen, og der er anført priser beregnet på selvbetjening, og en lille aflåst pengekasse var fastgjort til vognen. Her ville nemt kunne fjernes en avis uden betaling, og uden at vedkommende uhæderlige person ville kunne findes og drages til ansvar, men hvem vil være bekendt at gøre sig til tyv for en sådan bagatel, når der udvises en sådan tillid mod en?

Flere ventesale prydes smukt af blomster, nogle steder af potteplanter, andre steder af afskårne buketter, enkelte steder endog begge dele.

Flere steder finder man pakker og aviser til afhentning liggende i ventesalen, igen et bevis på den dejlige tillid og hæderlighed, der præger livet på landet.

Flere steder hænger der overtøj og andre beklædningsgenstande i ventesalen, tilhørende stationens indvånere, atter et bevis på tilstande, som burde herske overalt, men således er det desværre ikke, idet tyveri jo hører med til dagens »orden« i det moderne civiliserede samfund.

Når man færdes på en såda station, hvor der er længe mellem togene, synes man næsten, tiden står stille, og det den faktisk også mange steder, idet man ikke kan

— også Deres plads står åben i

JERNBANE-HJEMMEVÆRNET

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

undgå at lægge mærke til, at mange af urene i privatbanernes ventesale netop står stille, hvad enten det så skyldes, at de er i uorden, eller de blot er blevet glemt at blive trukket op.

Man kan ikke komme udenom, at det har sin egen charme at befære vore privatbaner, og skønt de følger godt med tiden med hensyn til køretempo og på anden måde, bærer de alligevel præg af fred og idyl, og gid de vil blive ved med det, og gid folk vil være med til at bevare disse baner ved at benytte dem noget mere.

O.B.

Erindres det . . .

For 50 år siden . . . August 1913 . . .

Horsens-Tørring-Banens overskud udgør i år kr. 46.622 kr.

★

Vejle-Givebanens overskud udgør for afvigte år kr. 90.177. Banens driftsbestyrer fik i tantieme kr. 4508 og 3700 kr. fordeltes blandt personalet.

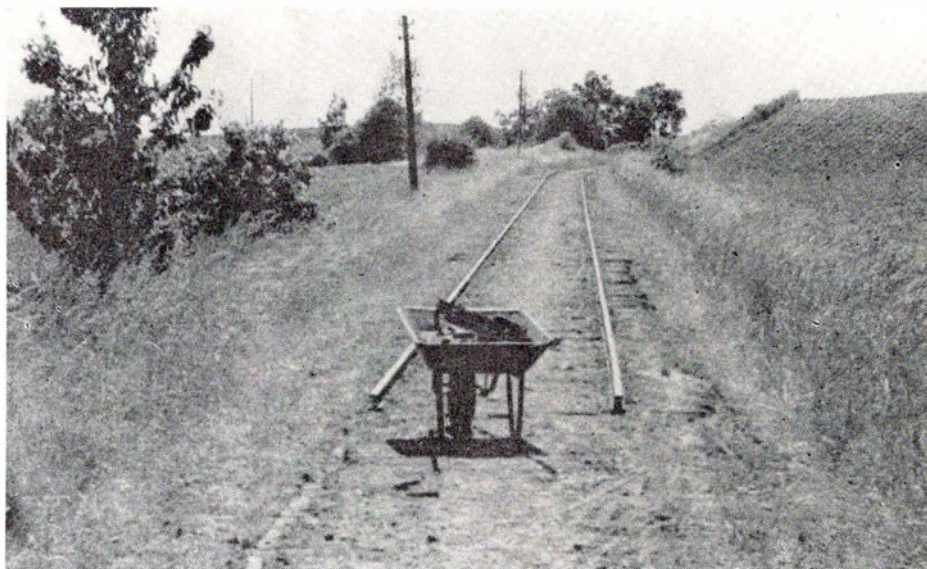
★

Gribskovbanens overskud er på kr. 62.422, men banen kritiseres stærkt af kommunernes repræsentanter. Banens driftsbestyrer svarede på kritikken og undskyldte sig med, at banens loko var for svage, et dårligt spor og banelegeme. Der skulle bruges mindst kr. 300.000 for at bringe banen i moderne stand.

★

En tysk montør, der havde været beskæftiget ved statsbanernes nye store elektriske luftbane, der fører kul fra skibe i Gasværkshavnen til banernes kulgårde, har forøvet hærværk mod kulbanen i harme over, at banerne ikke kunne beskæftige ham, da arbejdet var forbi.

Månedens foto



Sidste køretur på Kalvehavebanen maj 1959

Foto: J. Bruun-Petersen

For 25 år siden . . . August 1938 . . .

En voldsom brand hærgede d. 9. depotbygningen ved lokoremisen i Fredericia. Man måtte skyndsomst tømme remisen, idet denne en overgang var stærkt truet af branden.

Skaden andrager ca. 100.000 kr.

★

Rigsdagen vil i den kommende samling søge at få statsbanernes takster forhøjet.

★

Det nu nedlagte 3. distrikts kontorbygninger i Struer er d. 15. blevet indviet til gymnasium.

★

På Næstved st. skete d. 22. et mindre ran-

geruheld, hvorved 3 vogne blev afsporet. Under uheldet fik den 46-årige portør L. Jorgensen begge sine ben knust, men trods dette lykkedes det ham at få fløjttet stop til lokoføreren, så større materiel skade blev afværget.

Jernbane-Bladet

har fået ny adresse:

Valby Langgade 223 l. tv.

København Valby

og nyt telefon nr.: **30 87 71**

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

Afholdshotellet

Fyensgade 26 – Fredericia – Tlf. 148
Hansigne Nielsen
Hyggelige værelser
God mad og kaffe

Vi anbefaler

Thomsens hotel garni

Tilegade 53 – Nakskov – Tlf. 400

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

Den Gamle By's restaurant

Århus – Tlf. 2 52 05
Selskaber indtil 60 couverter
modtages
Åben hele året

Hotel Sorø

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

AGGERHOLM

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

Lægeanbefalet
Forl. prospekt

SILKEBORG
TELEFON

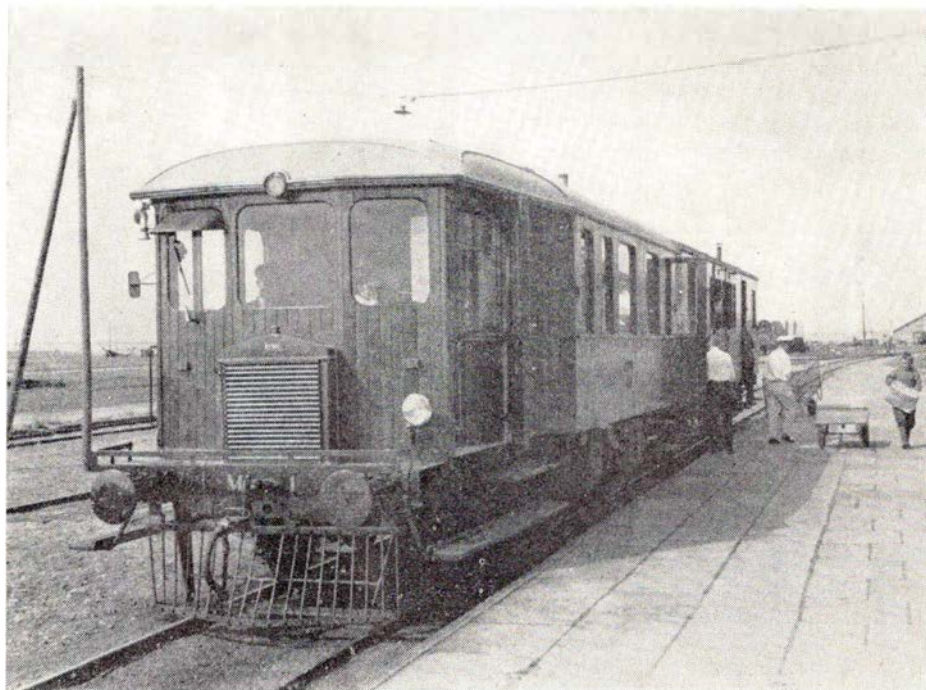
117

Bitten og Carl Christensen



En tur til Hvalpsund

– mere privatbane idyl



Aalborg privatbaner M 1

En dag i min sommerferie i 1962 sluttede jeg at tage en tur fra Ålborg til Hvalpsund, for der havde jeg aldrig været før. Jeg havde noget tidligere været en tur på Sæbybanen og fundet, at Ålborg privatbaner var noget virkelig interessant, og at ikke alle tog bestod af skinnebusser. I køreplanen fandt jeg et tog med et andet nummer end flertallet, så jeg regnede med,

at det ikke var skinnebustog, og jeg blev ikke skuffet. Toget bestod af APB M 1, der er en lille nydelig treakslet motorvogn af dem med to tætsiddende aksler under forenden, og efter os havde vi en postvogn, der ikke var helt almindelig. Den hed Dae nr 21 og tilhørte FFJ, og foruden postrum og rejsegodsrum havde den også et par kupeer midt i det hele.

Ligeså uundværlig
JERNBANEN er
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN
for LIVSFORSIKRING

Med dette fine lille tog rullede jeg fra Ålborg. Jeg fik lov at stå i førerrummet, som var noget for sig. Under loftet hang en masse forskellige ting, såsom spader, særtogsplader, bære o.s.v., men det var ikke så meget tingene, som den måde de hang på, som var bemærkelsesværdig. Alt havde sin rette plads og var omhyggeligt spændt op, så man til enhver tid kunne få fat i det. I det hele taget var det indre af førerhuset meget velholdt med maling og lak. Også udvendig var motorvognen nydelig, hvilket også fremgår af billedet, og vognens kørsel i sporet var også meget fin. Om det skyldes sporet eller motorvognen, eller måske begge dele, skal jeg ikke kunne sige.

Banen går meget smukt langs fjorde og bakker, meget smukkere end jeg havde regnet med, så jeg blev ikke skuffet i mit valg af udflugt. Billedet er taget i Nibe, som også ligger smukt ved fjorden. På motorvognen bør man især bemærke de fine frontvinduer, som de fleste af Ålborg privatbaners motorvogne forøvrigt har. I

Hvalpsund var der også masser af landskabelig skønhed, og her så jeg også Danmarks eneste private jernbanefærge. Personalet på banen må også roses for venlighed og interesse for banen. Togføreren på det lille tog var så venlig at fortælle mig lidt om banens trafik på vejen hjem, og det var mange interessante ting, jeg fik at vide. Der var meget gods at køre med, for der er adskillige industrier langs banen. Således fik vi i Nibe en hel vogn stykgods med til Ålborg, og også fra andre stationer på banen kunne man levere betydelige godsmængder. Det der imponerede mig mest var, at Ålborg Privatbaner har transporten af cement fra Ålborg til et cementstoberi i Nr. Sundby. Det er virkelig glædeligt, at banerne kan konkurrere med lastbilerne på så korte strækninger.

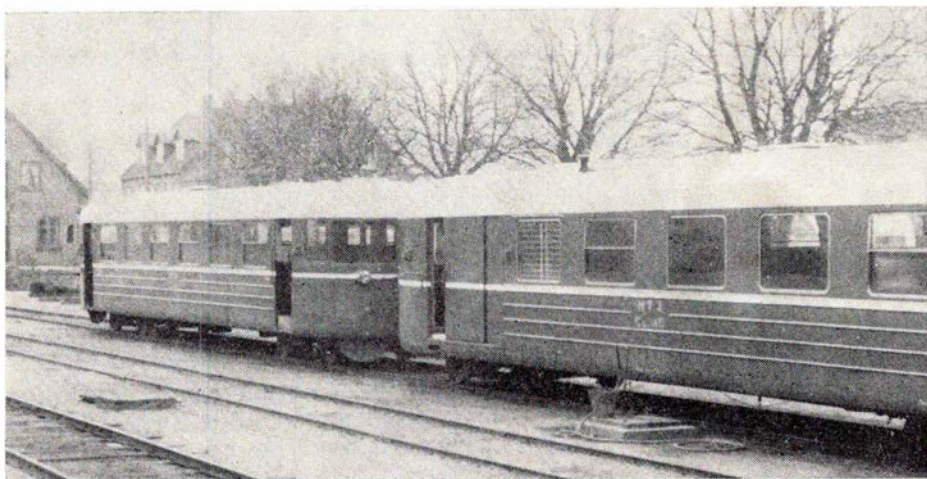
Det var med en dejlig oplevelse rigere, at jeg satte mig i nattoget sydpå til Odense, og det skyldtes ikke mindst det flinke personale på banen, men det skal nu siges til de fleste privatbaners ros, at de tager altid godt mod os jernbaneentusiaster.

BIREKA AS

- TOGBILLETTER
- RUTEBILBILLETTER
- SKIBS- OG FÆRGEbilletter
- PLADSRESERVATIONSbilletter
- RABATKORT
- FRAGTMÆRKER
- GARDEROBEMÆRKER
- VENTEMÆRKER
- KØ-SYSTEMER
- SYSTEMEX-BILLETMASKINER
- BILLETAPPARATER
- BILLETskABE
- KLIPPETÆNGER
- MØNTVEKSLERE

CE 701

Svensk rapsodi . . .



HTJ skinnebustog Gs 40

Ikke alene var Holbæk privatbaner de her i landet første privatbaner, der introducerede svært MAK - motormateriel, men det samme gælder skinnebussen i sværere udgave.

Gennem diverse aviser, fagblade o. l. har De muligt erfaret om denne sidste nyanskaffelse, derfor kun i korte træk nogle kendsgerninger om det, der i fremtiden kan vise sig at være the missing

link - den friftsform, der er den rigtige for de privatbaner der overlever.

Et påkørselsuheld med påfølgende brand i SM 117 ved St. Merløse den 18/7 1962 samt salg af SP 37 til Ålborg privatbaner skabte den materielmangel, der var basis for nyanskaffelsen. Den svenske bane TGOJ blev sælger.

Handelsobjektet blev YBos 53 og UBfos 110, og disse 2 køretøjer hedder idag S 27 og hhv CS 40.

Samme akselafstand - 9,80 + 2,00 m-, med taravægt 14.700 hhv 12.140 kg, og S 27 med 180 hhv Scania-Vabis motor samt 65 siddepladser.

CS 40 har 46 siddepladser, og sammenlagt har toget således en betydelig kapacitet, og - uden at tale af erfaring, men dog med andres oplysninger som kilde - en behagelig kapacitet for såvel rejsende som personale.

Bivognen har styrerum og et 13 m² rejsegodsrum, som HTJ dog ændrer til postkupé.

»De Danske Østersøfærger«s

Restaurationer

GEDSER

RØDBY FÆRGE

Restauration »Færgetroen«,

Rødby Færge

Gælder det rejser . . . så

VERDENSREJSEBUREAUET

WAGONS-LITS//COOK

VESTERBROGADE 1 - V. - TLF. Mi 2747*

ikke dyrere . . . men bedre

Ferie- og udflugtssteder

Lad udflugten gå til
THYREGODKRO
Aa. Kortegaard (ny indehaver)
Tlf. Thyregod 7
Et 1. kl. spisested

HOTEL EBELTOFT
Stedet hvor man spiser
godt og billigt. Ren kaffe
Lis Pedersen - Ebeltoft - Tlf. 90

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

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

Undlad ikke at besøge hotellet
fra 1581 -

HOTEL DAGMAR
Ribe - Tlf. 33, 35 og 36

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

Thisted Missionshotel
Frederiksgade 16 - Thisted - Tlf. 233
Hyggelige værelser
god mad og kaffe
til rimelige priser

Dansk Jernbane Klub

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

UDFLUGT

til smalsporb. **Bad Doberan-Külungsborn**
(Øst-zonen)

Søndag den 1. september 1963

København H: mødetid kl. 7.25.

Gedser afg. 9.50.

Warnemünde ank. 12.20.

Warnemünde afg. 18.55.

Gedser ank. 21.15. København H ank. 23.52.

Gyldigt pas nødvendigt. Tagespassierschein 2 kr. løses på færgen.

Pris for deltagelse fra København 54 kr. og fra Gedser 30 kr.
Beløbet indbetales på girokonto 673 94, P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup, senest den 22. august eller hos Thomassen senest den 24. august.

Bestyrelsen

DJK årsberetning

Maribo-Bandholm Jærnbane (Museumsbanen) haver nyeligen udsendt sin aarlige Beretning om Driften, og det ere interessant og fornøjelig Læsning. Den liden Bane, hvis Kjørsel indskrænkes til Søndage, saae Dagens lys i 1962 og oprettedes paa Initiativ af Dansk Jærnbane-Klub, der har til Formaal at udbrede Kjendskabet til og Interessen for Jærnbanedrift af enhver Art samt at fremme den rette Forstaaelse af Banernes Problemer. Endvidere seer Klubben en Opgave af stor kulturhistorisk

Værdi i Bevarelsen af ældre Jærnbane-Materiel, og det ere lykkedes deels ved Gaver, deels for beskjedne Pengebeløb, at sikre saavel Damp-Locomotiver som Vogne fra baade Statsbane og Privatbaner.

I 1962 indledtes en ny æra for banen, idet det ved stor velvilje og imødekommehed fra Lollandsbanen blev muligt for Dansk Jærnbane-Klub at benytte MJB som Museumsbane. På søn- og helligdage, da ingen varetog løber fra Lollandsbanen, kunne Dansk Jærnbane-Klubs materiel

Spanskrørsmøbler er mode . . .

Kurvetasker til alle formål — Gaveideer til fornuftige priser



Vestergade 2A . Svendborg . telf. 1962

Mod aflevering af denne annonce ydes 5 %

køre regelmæssige persontog på banen, og Museumsbanen har alt i det første driftsår fastslået sin succes.

Der haves følgende stoppesteder: Mariibo station, Maglemer stoppeplads, Aabroen i Merritskov (særdeles yndet af fotografer), Bandholm station og Bandholm havn, hvortil alle tog kører.

I året 1962 har driften været regelmæssig. Gennemsnitlængden af den trafikerede banestrækning har været ca. 1 mil. Det befordrede antal rejsende andrager i ordinære tog 3616, det befordrede antal rejsende andrager i ekstratog 679, tilsammen 4295. På 1 klasse befordredes 216 personer i ordinære tog.

Køreplanen, der omfattede tre ordinære togpar på alle driftsdage, undergik ingen forandringer i driftsåret, ligesom billettaksterne holdtes uændrede: Enkelttur 2 kr., returbillet 3 kr. og tilkøbsbillet til 1. klasse 1 kr. Børn under 12 år kører for halv takst.

I driftsåret er ingen uheld af større betydning indtruffet. To gange har varmløbne lejer på loco »Faxe« forvoldt mindre forsinkelser; således måtte allerede den første driftsdag det af Stubbekøbingbanen lejede loko nr. 5 fremføre togene 3 og 4 til fryd for fotograferne, men til skade for kulbeholdningen. Snelæg har ikke forstyrret den ordinære toggang.

Odsherreds Jernbanes MaK tog

Af civilingeniør Finn Carstensen

I sommeren 1961 blev der til Odsherredsbanen fra den tyske motor- og jernbanemateriefabrik MaK Maschinenbau Kiel GmbH i Kiel leveret et hurtigtgående firevogns motortog. Kontrakten blev formidlet af MaK's danske generalrepræsentant, civilingeniør, dr. techn. Ivar Bertelsen.

Da dette tog i mangt og meget adskiller sig fra, hvad man hidtil har set på danske baner, og da det repræsenterer den nyeste teknik inden for dette felt, vil det sikkert være af interesse for dette blads læsere at høre lidt om det.

MaK har tidligere til flere tyske og udenlandske baner bygget motorvogne og dieseltog, men da der fra OHJ blev stillet så mange fordringer til toget, at de ikke kunne tilfredsstilles af hidtidige standardtyper, er der tale om *nykonstruktion*.

Den konstruktive udformning af en række enkeltheder hidrører i mange tilfælde fra ideer, der er kommet fra banen. Direktør Johansen fra OHJ har ved hyppige rejser til Kiel under togets projektering i høj grad bidraget til dets udformning.

Krav til toget

Der blev før tilbudsgivningen stillet en

række fordringer, af hvilke her skal nævnes de vigtigste:

a) Toget skulle bestå af fire vogne, to motorvogne og to personvogne, ialt med ca. 300 siddepladser. Disse fire vogne skulle kunne indsættes i alle tænkelige kombinationer, og begge motorvogne skulle, når de kørtes i samme tog, kunne manøvreres fuldt ud fra een plads (multiple-styring).

Et overblik over nogle af de forskellige kombinationsmuligheder giver fig. 1.

b) I modsætning til hvad der er almindeligt i motorvogne herhjemme og i Tyskland, ønskedes der passagerovergang i alle vognender. Overgangene skulle afdækkes med gummivulster. Af æstetiske grunde skulle disse vulster på motorvognsenderne kunne slås ind og dækkes af klapper, når den pågældende vognende var forreste ende af toget. Denne indklapning blev udformet med fjernbetjening fra vognens indre. Fig. 2, der viser det samlede tog, giver samtidig et indtryk af, hvorledes en vognende tager sig ud med indklappede vulster. Derudover bemærker man de gode udsigtsforhold fra førerpladsen. Der er krumme frontruder og tillige ruder i

Ferie- og udflugtssteder

På vestkysten
bor man
i Varde
på

HOTEL VARDE
HOTELLET VED EVENTYRLANDETS PORT

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

Direktion: Gunnar Nielsen
TELF. (052) 2 05 00

Hviding Kro

Hovedvej 11 - 6 km syd for Ribe
Tlf. (047) 6 61 11

Hotel „PHØNIX“

Thisted - v. rutebil og bane
Hygge - og dejlig mad
Tlf. 863 eller 1083

Svendborg

KFUM Pensionat

Sct. Nicolaigade 6, Svendborg
tlf. 1095
God mad til rimelige priser
Pensionærer modtages

Holdbare frisurer

SALON KI-KI

Vestergade 118 - Svendborg
Telf. 2250

1. kl. moderne hårpleje
omhyggelig, nobel betjening



Werner Schwartzlose



Banegårdsrestaurationsen

HILLERØD

TOM VALÈT



3 enheder: 2 enkelte motorvogne og personvognene trukket af et lokomotiv



2 enheder, hver bestående af 1 motorvogn + 1 personvogn



2 enheder: 1 motorvogn + 2 personvogne og 1 motorvogn med anden last



1 enhed: 4-vognstog bestående af 2 motorvogne + 2 personvogne

Fig. 1. Togets forskellige kombinationsmuligheder

sidevæggene på overgangsrummene mellem vulsterne. De »døde« vinkler er indskrænket til det mindst mulige.

- c) Toget skulle kunne fremføres med en hastighed på 120 km i timen, og det skulle derudover have gode accelerationsegenskaber i hastighedsområdet 0-70 km i timen.
- d) Endelig skulle toget naturligvis i enhver henseende være i overensstemmelse med de danske normer for brandsikring, signaltjeneste o.s.v.

Beskrivelse

Motorvogne og personvogne er i så vid udstrækning som muligt udformet ens og opbygget af de samme elementer. For begge vogntyper gælder, at de er udført som en let stålkonstruktion af sammensvejste profiler og forbindelsesplader. Hver vogn bæres af to to-akslede Minden-Deutz-bogier. Denne bogietype er meget let. Den er svejst op af stålrør, og der er som fjederelementer overalt anvendt skruefjedre og hydrauliske støddæmpere. Disse bogier giver en meget sikker og behagelig kørsel i sporet, bl.a. på grund af de skråtstillede støddæmpere, der meget effektivt dæmper både lodrette og sidevårts bevægelser, se fig. 3. Hver motorvogn har to maskinanlæg, der er fuldstændig uafhængige af hinanden. En vogn kan således efter ønske fremføres af eet eller to maskinanlæg. Dette giver en stor sikkerhed i tilfælde af et havari på et af disse. Maskinanlæggets indretning vil senere blive nærmere beskrevet.

Førerpladsen findes bag højre forrude i begge ender af motorvognen. Herfra kan

føreren kontrollere og betjene alle funktioner i samtlige fire maskinanlæg. Kontrollen er automatiseret i meget høj grad. Når motorerne er startet, har føreren udover bremsen og »dødmanden« kun tre knapper at betjene. Den ene bærer betegnelsen »hurtigere«. Ved tryk på den går motorerne op i omdrejningstal, og hastigheden forøges. Den anden bærer tilsvarende betegnelsen »langsommere«. Endelig hedder den tredje »tomgang«. Ved tryk på den går motorerne øjeblikkeligt ned på tomgangshastighed, og forbindelsen mellem motorer og drivhjul afbrydes (frigear).

Der er derudover en række automatiske sikkerhedsforanstaltninger, der ved forstyrrelser, som f.eks. for høje olietemperaturer, for lave olietryk o.l., giver advarselssignal, stopper motorerne og bremser toget.

Vognenes indre er meget lyst og behageligt med store vinduer, gode sæder, livlige farver og – sammenlignet med tilsvarende DSB-vogne – masser af benplads. Hele toget er faktisk udrustet i en standard svarende til 1. klasse. Fotografierne fig. 4 og 5 giver et indtryk af førerplads og passagerrum. Toget fremtræder i en iøjnefaldende rød farve med en bred hvid langsgående stribe og sølvbroncerede tage, og det har en samlet længde på ca. 105 m. En motorvogn set fra siden vises på fig. 6. Man bemærker den enkle og smukke linieføring.

Maskinanlæg

Som for nævnt, har hver motorvogn to maskinanlæg, der hver for sig er en uafhængig enhed, der alene kan drive vognen. Hvert maskinanlæg er opbygget på

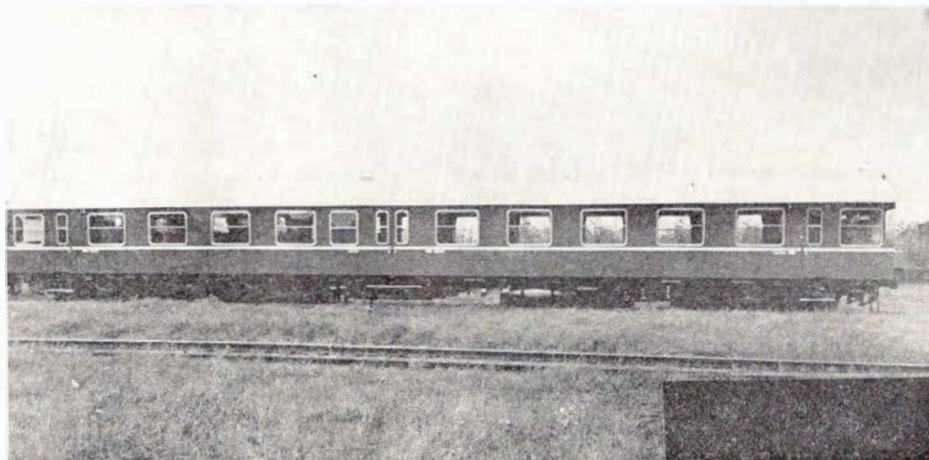


Fig. 6. En motorvogn

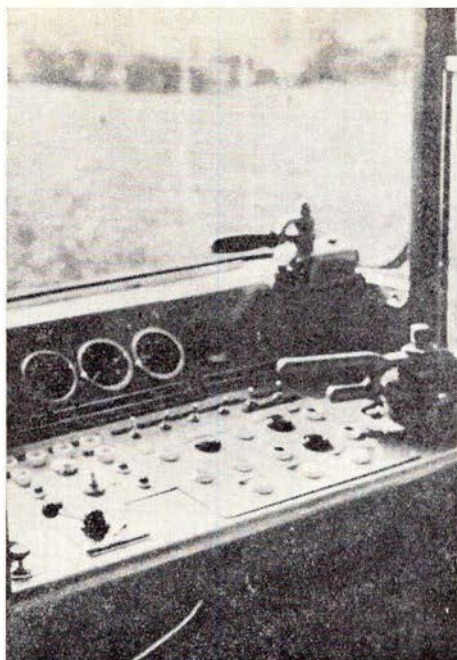


Fig. 4. Førerpladsen

en ramme, der ligger under vognens gulv og således overhovedet ikke optager plads i passagerummene. For eftersyn o.l. har man gennem store klapper i gulvet let adgang til maskineriet.

Som drivkraft anvendes i hver vogn to luftkølede Deutz-motorer, der hver yder 230 HK. Togets samlede effekt er således 920 HK. Motorerne har hver 12 cylindre, der er anordnet i V-form. I hvert maskin-anlæg trækker motoren gennem en elastisk kobling et kombineret mekanisk-hydraulisk 4-trins gear af fabrikat EMG. Det vil føre for vidt i detaljer at komme ind på dette gears virkemåde. Det skal blot nævnes, at det indeholder en hydraulisk momentforvandler, et maskinelement, der, uden at der er mekanisk forbindelse mellem de drivende og de drevne dele, formidler kraftoverføringen. Denne foregår ved hjælp af massekræfterne i et olie-kredsløb, idet en pumpe, der drives af motoren, slynger olie ind i en turbine, der igen trækker gearhjulene og dermed den drivende boggieaksel. Denne momentforvandler er i funktion i forbindelse med 1., 2. og 3. gear og sikrer en blød igangsætning og jævne gearskift. I 4. gear er der direkte mekanisk forbindelse mellem de drivende og de drevne dele. Alle tandhjul løber i konstant indgreb. De enkelte gear indkobles v.h.a. hydraulisk betjente lamelkoblere, og gearskiftningen foregår fuldautomatisk i afhængighed af hastigheden og motorernes belastning. Føreren har, som før nævnt, kun at trykke på en knap, når han ønsker hastigheden forøget eller formindsket.

Fra gearets udgangsaksel drives den til-

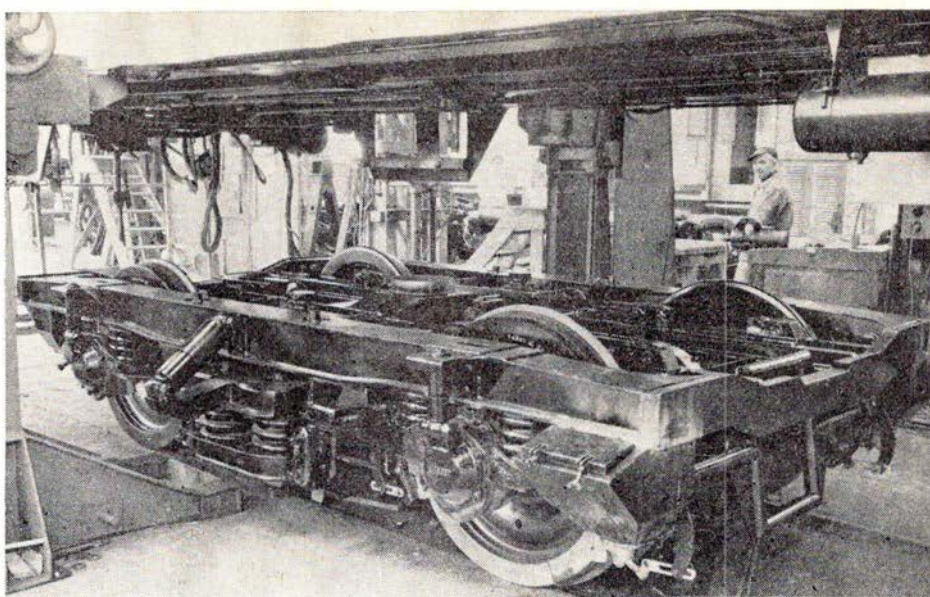


Fig. 3. En af togets bogier

hørende ene bogieaksel gennem en kar-danaksel.

Til slut en oversigt over de vigtigste data:

Motorvogne:

Samlet længde	26.400 mm
Afstand mel. bogie-drejetappe	19.000 mm
Akselafstand i bogierne	2.500 mm
Hjuldiameter	950 mm
Antal førerpladser	2
Antal siddepladser	66
Antal ståpladser (4 pers./m ²) ..	66
Vognens egenvægt, tom	37 t
Samlet driftvægt fuldt lastet ..	50 t

Akseltryk	12,5 t
Mindste farbare kurveradius ..	100 m

Personvogne:

Dimensioner nøjagtigt som ved motorvogne

Antal siddepladser	80
Vognens egenvægt, tom	27,2 t
Driftvægt, fuldt lastet	40,5 t
Akseltryk	10 t
Mindste farbare kurveradius ..	100 m

Det samlede 4-vognstog:

Længde	105,6 m
Antal siddepladser	292
Motoreffekt	920 HK

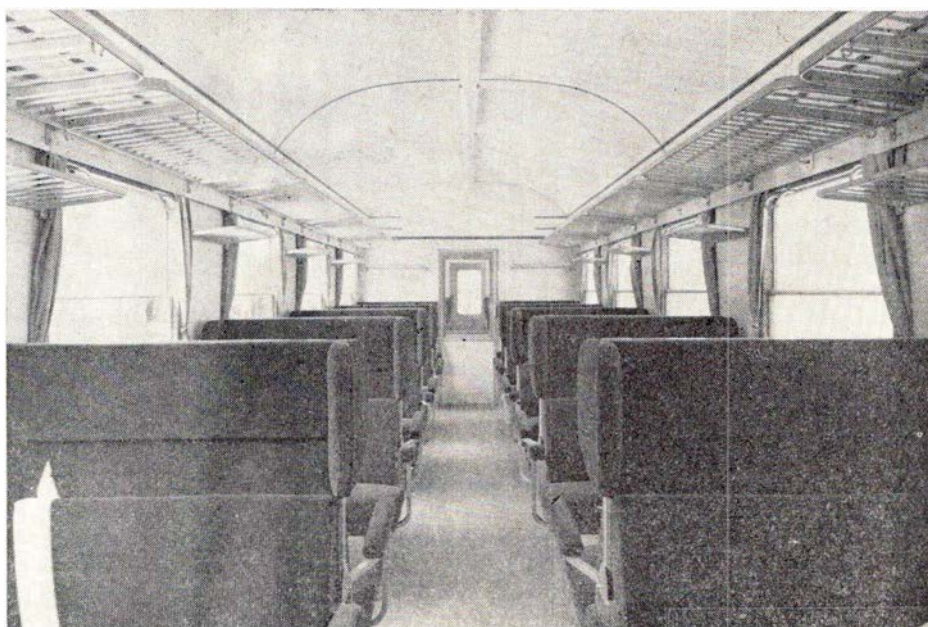


Fig. 5. Passagerafdeling

Max. hastighed 120km/h
Acceleration fra 0 til 60 km/h 105 sek.

De nye vogne er blevet meget stærkt påskønnet af banens publikum, og de har på mærkbar måde stimuleret rejselysten på de strækninger, hvor de indsættes. Det store initiativ, som banen ved anskaffelsen af dette moderne materiel har vist, vil uden tvivl vise sig lønnende i det lange løb.

Det må jo heldigvis også konstateres, at mange af vore initiativrige privatbaner, så vidt det indenfor de snævre bevillingers rammer er muligt, i høj grad lever op til dette princip.

De baner, for hvilke det i de senere år er lykkedes at få tildelt midler til tidsvarende materiel, har alle kunnet glæde sig over enklere vedligeholdelse og bedre rentabilitet, og dette vil jo være kendsgerninger, der kommer dem alle til gode i

den sidste ende.

Efterhånden som publikum forvænes med bedre og bedre komfort på alle områder, må det for privatbanernes beståen være nødvendigt at kunne leve op til denne standard. Det kræver stor indsats fra banernes ledelser at få gennemført deres ønsker i den henseende, og så meget mere må man prise disses initiativ, når det lykkes dem at få gennemført sådanne projekter til gavn for publikum.

Langå–Viborg banen 100 år

20. juli 1963

Atter står vi ved en jydsk milepæl. Atter, fordi Århus–Randers den 3/9 1962 undergik samme skæbne, nemlig den at fylde 100 år.

Langå–Viborg er altså denne gang jubilæren.

Nu vil De måske sige, at nærværende blads jubilæumsomtale af Århus–Randers også dækker Langå–Viborg strækningen. Delvis er dette rigtigt.

Det var for begge baner, og i øvrigt også for flere af de senere åbnede strækningers vedkommende, et fælles – et stort fælles – arbejde, der gik forud.

Helt at springe det historiske over er dog ikke forsvarligt, men en forkortet udgave kan accepteres.

I staccato form følgende:

København–Roskilde åbnedes 27/6 1847.
Roskilde–Rørsør åbnedes den 27/4 1856.
Århus–Randers åbnedes 3/9 1862.

Hermed var 77,4 mil bane i drift.

Langå–Viborg lagde hertil sine 5,3 mil, og den 17/10 1864 Viborg–Skive yderligere 4,2 mil.

(København–Klampenborg åbnedes i mellemtiden – 22/7 1863).

Når der i dag tales om jydsk trafik, er man straks midt i diskussionen om midt- eller øst-motorvej.

Sådan var det også da – ikke om motorvej, men om bane.

Også da var handelscentret Hamborg med i billedet.

Jernbanekongen Sir Morton Peto skal vi have med i mosaikken og nævne hans plan om sønderjydske baner, videre via øst eller vest, subsidiært via højderyggen.

Også bør vi nævne et privat forslag i december 1855 om videreførelse af en stambane via Give eller Givskud, Vrads, vest om Ry mod Ans og via Viborg–Hobro til Ålborg.

Dette sidste blev dog kun folketingets første behandling til del.

21/10 1859 fik Peto, Brassey & Betts koncession på eneret til anlæg og drift af

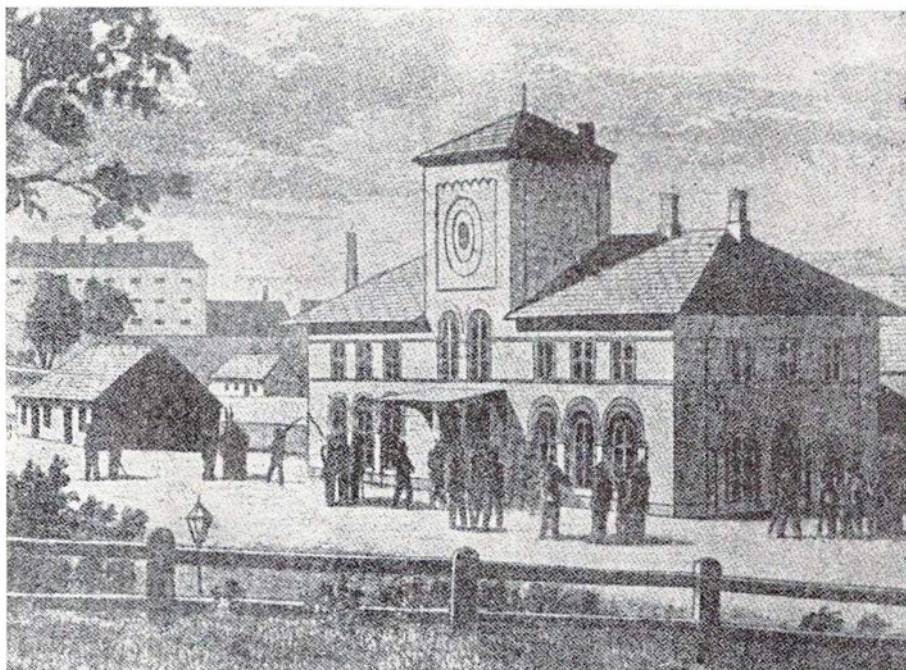
den i lov af 4/3 1857 omhandlede jydsk længdebane at anlægge under eet eller i 3 sektioner, nemlig:

- 1) Århus–Langå, evt. til Randers,
- 2) Langå–Viborg og
- 3) Viborg–Struer.

Kongerigets finantser garanterede en årligen rente af 4% af anlægskapitalen (8 mill. rigsdaler).

Nyt ministerium forelagde 11/1 1860 forslag om ophævelse af koncessionen.

Nu skulle det være en rigtig længdebane i stedet for en blanding, og der skulle være tilknytning til Fyn. Heldigvis – kan man sige – blev der atter regeringsskifte, hvorfor ændringsforslaget kun nåede 2. behandling. Diverse diskussioner og be-



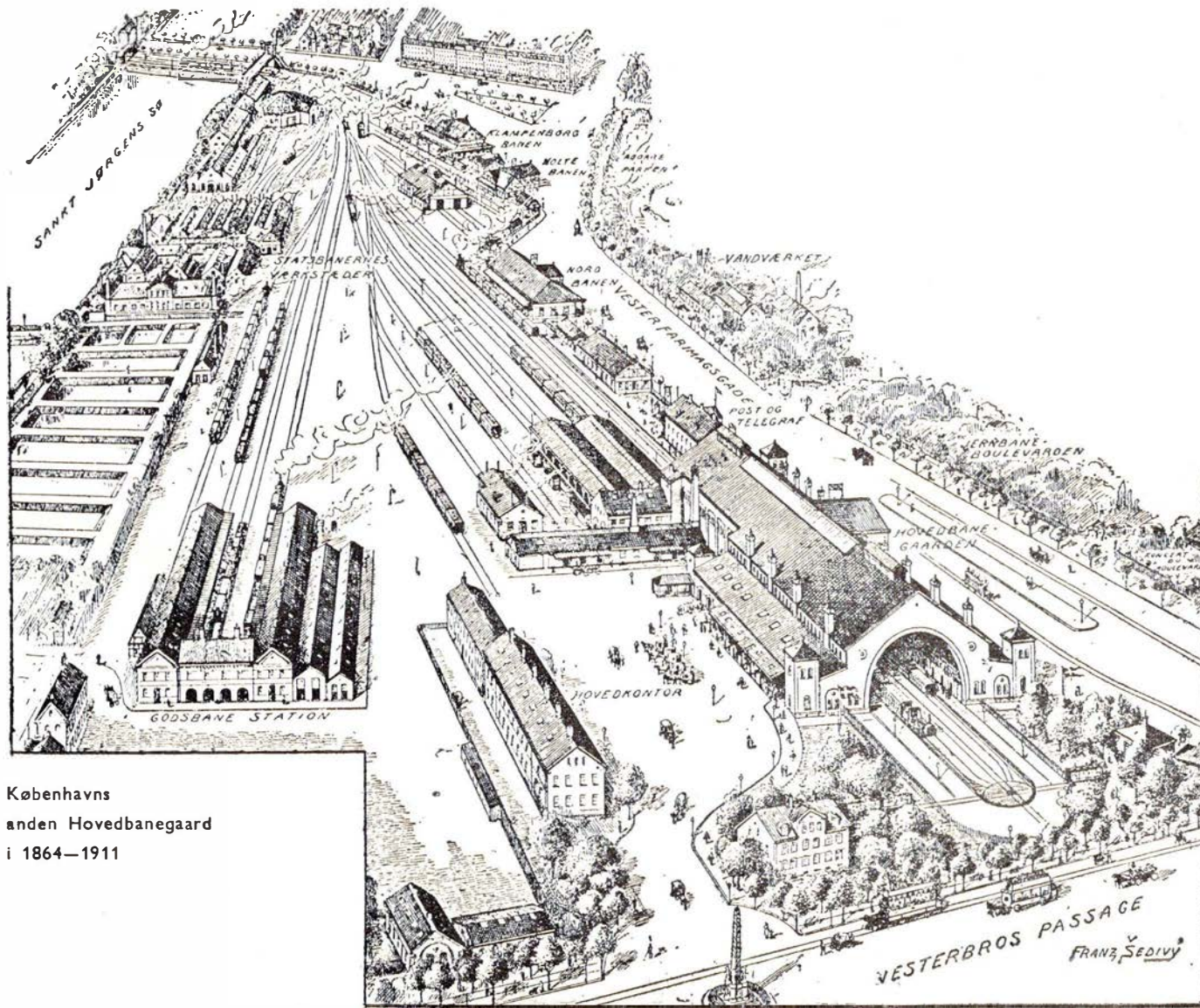
Viborg første station 1863

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



Københavns
anden Hovedbanegaard
i 1864—1911

et kvistkammer i en af Vesterbros sidegader, han anerkendte og var villig til at betale – når han igen kom til penge, for i øjeblikket ejede han ikke fem flade orer.

Der gik lang tid, men en skønne dag kom atter en sending cirkusheste til Bech-Olsen, og jeg satte mig ved udleveringsruden, for det fragtbrev skulle jeg udlevere. Jeg så Bech-Olsen komme kørende i karet ned ad rampen til godsekspeditionen, og flot var han i tojet, da han trådte hen til ruden og indløste sit fragtbrev. Og nu rakte jeg min lille beskedne regning frem og mindede ham om gælden. »Død og pine,« sagde han, »det var da godt De huskede mig på det, selvfølgelig skal De have Deres penge,« og ud fra en nu velspækket tegnebog kom 3 ti-kronesedler. Selvfølgelig kunne jeg ikke afholde mig fra at fortælle godsekspeditionen, at nu var det endelig lykkedes for mig at få mine 30 kr. hos Bech-Olsen. Han så ganske uforstående ud, lod i hvert fald som om han aldeles ikke huskede den historie. Men det gør altså jeg, og jeg husker også godsekspeditionen, og når jeg senere hen i min tilværelse oplever, hvordan tjenestemænd får godtgjort ethvert tab ved billetsalg eller godsudlevering, så kan jeg ikke lade være at tænke på mit besvær med de 30 kr., og jeg sender samtidig godsekspeditionen en ikke venlig tanke.

Igen i Hillerød

Efter to års tjeneste blev jeg forflyttet til Hillerød, hvor jeg som yngste mand blev stationsafloser. Atter befandt jeg mig godt på denne station, hvor jeg startede min jernbanetid, fik gode venner også uden for jernbanekredse, og hyggede mig ved en L'Hombre med en jævnaldrende fra Gribskovbanen, der endnu er stationsforstander i Kagerup, samt en assistent fra Frederiksværkbanen, der for nylig er gået af som kontorchef ved denne bane.

Nørrebro

1. januar 1918 blev jeg udnævnt til assistent med en årsløn på 1470 kr., det havde altså varet 9 år at komme så vidt. Jeg var imidlertid blevet forlovet med den pige, der i dag er min hustru. Hun havde sit hjem i København, hvorfor jeg gerne ville derind, søgte til Nørrebro 1/8 1918, og fik også her tjeneste på godsekspeditionen.

Her tjenestegjorde jeg som en slags sekretær, havde reklama-

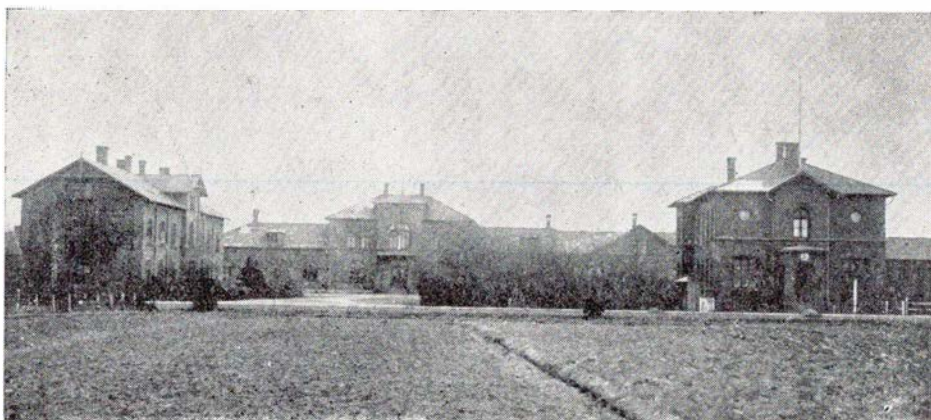
Juleaften 1915

Juleaften kom – jeg spiste gåsesteg og æblekage hos »Anders Peter« på Egebæk kro, hvor jeg boede og spiste, og kl. 20 vandrede jeg på stationen, så også assistenten kunne få lidt ud af juleaften. Toggangen var slut, og man kunne bare sidde og kigge og læse julhæfter. Men pludselig træder stationsforstander Ehlers fra den tyske side ind ad døren og spørger, om jeg ikke mener at kunne komme over og drikke et juleglas med dem. Portøren kunne telegrafere, og jeg spurgte nu ham, om han ville være alene lidt og straks kalde på mig, hvis der skete noget. Og så gik jeg med Ehlers og fejrede en time jul sammen med tyske kolleger, toldere og pasbetjente, og naturligvis også de tyske soldater, der alle var ældre landstorksfolk, der aldrig havde så meget som lugtet krudt. Der var pyntet og tændt juletræ, de havde fået sendt gaver og julegodter, og vi sang julesange som hjemme. En time efter var jeg atter på min station efter en hel ny oplevelse.

Cirkus Bech-Olsen

Krigen fortsatte, jeg vendte tilbage til Østerbro, hvor eksporten af »Gullash« ikke var mindsket, men en dag kom der også en vognladning cirkusheste fra Stockholm til Bech-Olsen, der den gang havde cirkus. Bech-Olsen pressede på for at komme af sted med sine heste, og jeg opkrævede den beregnede fragt. Ca. 3 måneder efter kom der en antegnelse – der var opkrævet 30 kr. for lidt, vognen havde en større bundflade, eller noget i den retning, men altså 30 kr. skulle tilsvares. Jeg anede ikke, hvor Bech-Olsen befandt sig nu, ingen andre vidste det, og i min nød gik jeg til godsekspeditionen og beklagede, at jeg ikke var i stand til at skaffe de 30 kr. Og hvad svarede så godsekspeditionen den unge medhjælper med 60 kr. om måneden i løn? At det kunne han skam ikke gøre noget ved – jeg havde bare at betale, når det var min fejl. Det gjorde jeg så, stiftede lidt gæld, kom dog ud af det, men gemte omhyggeligt min regning til Bech-Olsen.

En skønne dag var han igen i Danmark med sit cirkus, men ved billetsalget udenfor stod skattevæsenet og Kongens Foged og tomte kassen hver aften, og jeg fik kun en kold skulder og afslag fra disse høje herrer, da jeg kom frem med min beskedne regning på 30 kr. Jeg opsøgte Bech-Olsen på hans bopæl,



Vedsted station (i midten)
t. v. toldfunktionærbølg - t. h. toldkammer

om der var sket noget. I mine to måneders vagt lod meldingen altid: »Intet passeret«, men bortset fra det, så skete der en hel del, som det vil føre for vidt at komme ind på. Det var jo krigstid, tyske soldater gik vagt på den tyske ende af perronen, men iført uniform kunne vi passere, og en nat om ugen gik jeg over på den tyske station og afkonfererede min liste over overtagne og tilbageleverede godsvogne med den tyske kollegas notat – det var så rart, for så kom der ingen bemærkninger fra vognafregningskontoret.

Det kneb også på den korte tid at komme ind i de forskellige små »julelege«, der blev opført, som f.eks. da den tyske stationsforstander en aften kom ind på kontoret efter en tur til Ribe, og under en masse venlig snak lagde en pakke på kanten af skrivebordet. Han sagde pænt farvel og vandrede af uden at tage sin pakke med, og hvis ikke vor portør havde sparket mig mildt over skinnebenet og rystet på hovedet, så havde jeg sikkert sagt noget om den efterladte pakke. Lidt efter kom en tysk portør – brav sønderjyde med ægte vestjysk dialekt – han snakkede op om de godsvogne, han skulle notere op, sagde pludselig farvel, og min tro om han ikke uden at vi havde set nærmere til det havde fået pakken op under sin slængkappe, som tyskerne brugte den gang. Herregud, vi havde jo mad nok, det havde de andre ikke, og det par kilo margarine, sukker m.m. var dem vel undt, men altså tolderne kunne ikke lide det.

tionssager og tjenestefordelingssager, og det sidste gav mig en del hovedbrud, da ugentlig fridag og 8 timers arbejdsdag blev lovfæstet på den tid. Godsekspeditøren hed Starcke, en gammel gnavpotte til ungkarl, men vi kom ret godt ud af det med hinanden. Han var altid morgengnaven, og vi kunne mærke graden af hans humør, når han kom om morgenen og knaldede med døren og larmede med skrivebordsskufferne. Han forstod ikke ret meget af alt det nye med den megen frihed, ville ikke selv have fridag en gang om ugen. En dag kom hans husbestyrerinde, frk. Crone, og bad mig komme ind på Starckes kontor, hun ville gerne spørge mig om noget. Hun ville vide lidt om disse nye regler, om det dog ikke også gjaldt for godsekspeditøren dette her med ugentlig fridag. Starckes skulende blik sagde mig tydeligt, hvad han ønskede jeg skulle svare, men naturligvis sagde jeg sandheden, at reglerne selvfølgelig også gjaldt godsekspeditøren. Hun gav mig et stort smil og tilføjede, idet hun så hen på Starcke:

»Ja, men det var da dejligt, så kan vi da godt komme ud og se tjørnene blomstre på Eremitagesletten.«

Jeg anså min audiens for endt og skyndte mig ind til mig selv, og jeg mærkede ikke nogen surhed fra Starcke udover det almindelige.

Nørrebro station i 1918 var både hyggelig og mindre hyggelig. Der var et udmærket forhold personalet imellem på kontoret, for så vidt også på pakhus, men det hændte dog, at der blandt de nyantagne ekstraarbejdere slap et par »rødder« imellem. Pakhusmesteren havde dog sin særlige facon – lidt håndfast – at ordne problemerne på, og så forsvandt rødderne til anden arbejdsplads.

Gamle klude og lopper

Blandt ekspeditionens kunder var et særligt klientel, kludesamlerne. Der var vældig hause i gamle klude den gang efter krigen, for der kom daglig fra provinsen mange sække med klude, uldne, der var dyre, og linnede, der ikke var i så høj pris. Forsvandt en sæk undervejs, og der kom erstatningskrav, var det *altid* uldne klude til højeste pris, og det kunne naturligvis være rigtigt, selv om man kunne have sin tvivl. Der skulle også ved udleveringen passes nøje på, at modtageren ikke fik lejlighed til at snuppe en forkert sæk, og da altid en med uldne klude. Iøvrigt var alle disse kludesække fyldt med lopper, der sprang livligt omkring, så vi på kontoret kom kun på pakhuset, når det var strengt påkrævet, og det var en stående vittighed, når en sæk manglede, at den havde lopperne taget.

I. distrikt 1919

Efter disse mine 10 år ved jernbanen skulle min almene uddannelse være endt, og jeg så mig lidt om efter et sted, hvor jeg kunne slå mig ned for længere tid. At det skulle være i København var jeg ikke i tvivl om. Af min ven Olsen fik jeg et præj om administrationstjeneste, altså i Distriktet, og jeg så en chance i at komme dertil med fast tjenestetid og interessant arbejde. Jeg søgte og kom den 10/12 1919 – altså på min 27-årige fødselsdag – til 1. Distrikts Trafiktjeneste, hvor jeg begyndte hos fuldmægtig Hansted i Køreplan- og Togforstærkningskontoret.

Hvormange vi var om det den gang? Ja, køreplanen var M. E. Jensen, senere overtrafikinspektør, og undertegnede, togforstærkningen var Hugo Nielsen, og chef var altså Hansted, så det blev 4 – fire – mand i alt. Hansted havde kontor der, hvor nu »Dorte« sidder, vi andre 3 sad i samme kontor i kvistetagen, der senere blev bibliotek, nu atter kontorer. Trafikbestyreren og Togkontoret var i de nuværende lokaler – det var Ziemann, der var trafikbestyrer. Togkontoret sorterede under 1. og 2. trafiksektion, 1. sektion med kontor i nuværende oplysningskontor, 2. trafiksektion havde kontor i kvistetagen. Der var en 3. trafiksektion med kontor i Roskilde. De 3 trafikinspektører var dengang Arn. Jensen, Langkilde Larsen og Goelé.

Her arbejdede jeg nu i 10 år – lærte at lave køreplaner, særtogsplaner, juleplaner, sommerferieplaner, togplaner o.s.v. Den eneste afbrydelse var 30 dages soldatertjeneste, der var af så særpræget art, at jeg nok må fortælle lidt herom.

Genindkaldelse 1929

Som før nævnt blev jeg i 1915 hjemsendt efter 6 måneders soldatertid, medens mine soldaterkammerater under hele krigen blev indkaldt i sikringsstyrken i flere perioder. Jeg må beundre den orden, militæret havde i sine sager, for en eller anden må have opdaget, at her var en enkelt mand, der manglede 30 dage i at have aftjent sin lovmæssige værnepligt. Jeg blev indkaldt til møde på Sølvgades kaserne en bestemt dag, iøvrigt en søndag, kl. 12. Præcis på slaget 12 var jeg i gården, hvor alt åndede fred og ro, ikke et menneske at se. Klokkeren blev 12.15 – der skete intet. Nu mente jeg, at tiden var inde, til at jeg måtte foretage mig et eller andet, men hvad? Jeg kom i tanker om, at vores stabssergent i 1915 havde haft bolig på kasernen, og jeg besluttede at gøre et forsøg på at finde ham. Det lykkedes virkelig

Soldatertiden 1915

1. juni 1915 blev jeg indkaldt som soldat ved infanteriets 17. bataillon, der nok horte hjemme i København, men jeg kom på rekruttskole i Århus, og efter afslutningen blev jeg overført til mit kompagni i København på – Sølvgades kaserne, hvor jeg altså har boet for den blev kontor for DSB. I november blev vi indkvarteret hos landmænd på Amager, vi gravede skyttegrave, aflæssede grus fra jernbanevogne på Tømmerup station, og til sidst fik jeg »tjans« som telegrafvagt på Kongelundsfortet, der den gang var under bygning. Fra telegrafhytten »morsede« vi med en kanonbåd, der hver aften kom og lagde sig ude i renden, og vi rapporterede besked til sydfrontkommandoen. Når jeg ikke havde vagt, opholdt jeg mig på Kongelundskroen, hvor værten, der også var indkaldt som husar, havde maget det så, at han var indkvarteret på kroen hos sig selv. Jeg så ham aldrig i anden mundering og ved andet arbejde end i husarbukser og gymnastiksko med en bakke bajere i hånden.

Den 30. november blev der telefoneret fra sydfrontkommandoen til kroen efter mig – de vidste nok, hvor jeg var at finde – og jeg fik besked på at møde straks, da jeg skulle hjemsendes. Alle de andre måtte ligge inde i 1-1½ år i sikringsstyrken, medens jeg slap med 6 måneder, men det kostede mig en omgang øl til alle i kroen inden jeg slap.

Vedsted

Dagen efter meldte jeg mig på Østerbro, hvor jeg fik ordre til at melde mig i 2. trafikreds i Fredericia, hvor jeg fik ordre til at gøre tjeneste i Vedsted, der dengang var grænsestation, og jeg var der i to måneder, for derefter at vende tilbage til Østerbro. Denne eskapade til 2. kreds er ikke noteret i mine personalakter, der er det mystiske ved det, at jeg ved en fejltagelse fik diæter for de to måneder, medens jeg i virkeligheden var fast stationeret i Vedsted efter endt militærtjeneste. Stationsforstanderen var Høgdahl, senere i Haderslev og Frederikssund, og en assistent og jeg delte døgnvagten med Høgdahl. Jeg tog nattevagten hver nat i de to måneder fra 10 aften til 7 morgen, hvad jeg fandt helt i sin orden, da jeg var ungkarl og assistenten var nygift. Det var iøvrigt en let nattevagt – jeg sendte sidste tog afsted til Ribe lidt over kl. 22, og næste tog kom kl. 6 morgen fra Bramminge. Der var også en portør på nattevagt, og vi skulle altså bare vagte på grund af krigen og melde hver morgen,

fra kredsen i en skrivelse, hvori det bebrejdedes mig, at jeg ikke i min ordre til portør Nicolajsen om indrangering udtrykkeligt havde instrueret ham om at efterse sporskiftetungernes stilling, inden han foretog rangeringen, og i tilgift var der altså en bøde på en krone. Nicolajsen fik en lignende bøde, fordi han ikke havde set efter af sig selv, stationsarbejderen fik ingenting. Vi syntes allesammen at afgørelsen var retfærdig, og i min senere gerning som trafikinspektør med masser af afhøringer i uheldsager har jeg altid indskærpet, at stationsbestyreren har det første ansvar. Stationsarbejderen, der nu er død, endte iøvrigt som mange-årig togfører i Helsingør, og vi har senere haft lejlighed til at opfriske episoden med lygten i Kvistgård.

Østerbro station 1914

Da jeg havde været to år i Kvistgård, syntes jeg det var nok, søgte og fik forflyttelse til Østerbro – det hed stationen dengang. Jeg kom dertil 1/8 1914, samme dag som Verdenskrig nr. 1 brød ud. Jeg kom igen på godsekspedition, i første omgang til 1. juni 1915, da jeg blev soldat, og senere igen efter militærtjenesten. Krigen satte hurtigt sit præg på arbejdet på godsekspeditionen – en voldsom export satte ind, det var lige fra gullasch til drejbænke og fedt, og det meste gik til Finland via Haparanda, også en del til Tyskland. Godsekspeditøren hed Bentzen, souschefen hed også Bentzen, og blev kaldt »Sokrates«, og et par unge, Olsen, som jeg havde truffet i Vedbæk, og Germundsson, der sluttede som trafikinspektør ved rutebilerne i Odense, blev mine gode venner, vi startede en l'hombreklub, der foruden os bestod af 3 andre, Jeppesen, der endte som trafikinspektør i transportagenturet Sylvest, der endte som stationsforstander i Vanløse, og endelig Neergaard, kaldet »Jonas«, der gik af som overtrafikinspektør i Generaldirektoratet. Klubben eksisterer endnu med to oprindelige medlemmer, »Jonas« og undertegnede, og vi har sidst suppleret med Holm, der sluttede som stationsforstander på Frederiksberg.

også efter mange og lange vandringer ad skumle gange at finde en dør med skiltet: Hansen, Stabssergent, og da jeg bankede på med de reglementerede 3 slag på døren, lød en kommandostemme: »Kom ind,« og jeg trådte lige ind i en dagligstue, hvor »Staben« sad i sofaen med lang pibe og i hjemmejakke. Jeg foretrak at lade ham spille ud, hvad han også straks gjorde med ordene: »Nå, er det Lyng, ja, jeg tænkte s'gu nok, De fandt på at komme herop.«

Jeg fik nu, siddende i sofaen, og efter med tilladelse at have tændt min slaggpipe, underretning om min 30 dages løbebane. Mit kompagni havde ingen soldater inde dette år, der var jo fred og kun rekrutter hver andet år. Der havde været stor diskussion om, hvad man skulle stille op med denne ene mand, nogle ville have mig overført til et andet kompagni, der havde rekrutter, men obersten, der åbenbart var en fornuftig mand, afgjorde sagen derhen, at jeg skulle blive med mit kompagni og forrette tjeneste på kontoret, hvor der måtte være nok at lave for en kontormand. Det lykkedes mig dog ikke i løbet af de 30 dage at trænge til bunds i, hvori dette arbejde bestod.

Vi snakkede hyggeligt sammen, Hansen og jeg, og der opnåedes fuld enighed om følgende ordning:

Først kunne jeg gå hjem – det var jo søndag – og komme igen om mandagen. Jeg kunne bo hjemme, hvis jeg ønskede det, og det gjorde jeg, uden dog at opnå nogen godtgørelse for den kost, som jeg altså ikke fik. Det ordnedes på den måde, at jeg af »Staben« fik nattegn hver aften på ubestemt tid, og så kunne jeg jo møde på kontoret hver dag, dog ikke før klokken 9–10. Lukketiden for kontoret var ikke tidsbestemt, men såsnart bataillonsbefalingen kom – den stod der aldrig noget i, som vedkom os – gik vi hjem omkring kl. 12–13.

Jeg havde ikke siddet mange dage på kontoret og kedet mig, da jeg fandt på at kigge i et arkivskab, hvor alting flød i et rædsomt rod. Blandt mange sjove ting fandt jeg 4 eksemplarer af »Jernbanetransportreglement for hæren«, og i en pæn bunke fandt jeg efterhånden frem til 4 eksemplarer af en halv snes tillæg og rettelser, der igennem årene var udsendt. Med iver kastede jeg mig over rettelse af de 4 reglementer, og det gik der flere dage med, og da jeg var færdig, måtte Hansen indrømme, at nu havde 17. bataillon, 4. kompagni, det fineste og bedst rettede »Jernbanetransportreglement for hæren« i hele den danske hær.

Generaldirektoratet 1932

Jeg vendte tilbage til 1. distrikts trafiktjeneste, men i 1932 blev jeg uansøgt forflyttet til generaldirektoratets trafikkontor. Generaldirektør var Knutzen, og han var startet med en plan om overtagelse af bilruter, og jeg blev sat til at registrere alle bestående bilruter og deres koncessioner og særlig udpege de ruter, der konkurrerede med DSB. Det var et helt nyt felt at arbejde med, men allerede i 1933 kom generaldirektørens dekret om afskedigelse af de 65-årige, og det gav jo unægteligt luft for en del avancementer. Pladsen som leder i mit tidligere kontor i distriktet blev ledig, da Hansted blev stationsforstander i Tåstrup, men samtidig blev en trafikkontorllørplads normeret som leder i rutebilkontoret i generaldirektoratet, altså det arbejde, som jeg sad med. Jeg søgte begge stillinger, og da jeg under mit besøg hos trafikchefen blev spurgt, hvad jeg helst ville, var jeg dristig nok til at sige, at jeg helst ville tilbage til distriktet – og det kom jeg altså ved min første kongelige udnævnelse til trafikkontrollør i mit gamle kontor.

Trafikkontrollør 1933

Det første jeg kastede mig over var køreplanen, og ved et godt og intimt samarbejde med trafikinspektør M. E. Jensen og maskiningeniør Sørensen – kaldet »Spejderen« – fik vi udarbejdet en ny køreplan med stærkt fremskyndede tider for så godt som alle tog. Motoriseringen var just i sin vorden, og jeg var meget spændt på, om den nye hurtige plan kunne holde – og det kunne den. Og så blev den første S-bane åbnet i 1934 med strækningen København–Klampenborg, Frederiksberg–Hellerup og København–Valby, og i 1936 kom strækningen København–Holte.

I 1937 blev lederen i togkontoret, trafikkontrollør Roosen udnævnt til overtrafikkontrollør på Østerport, senere stationsforstander i Holte, og distriktschefen ønskede, at jeg skulle overtage stillingen som leder i togkontoret, og jeg flyttede altså dertil den 1/3 1937. Her skulle jeg komme til at arbejde i 8 år, atter med nye problemer, men mit intime kendskab til køreplanen gjorde det let for mig at komme ind i arbejdet i togkontoret.

Trafikinspektør af 2. grad 1938

Allerede i 1938 blev stillingen i togkontoret opnormeret til trafikinspektør af 2. grad, og jeg fungerede også som stedfor-

arbejderen for første gang mod nord. Første tog fra nord meldte fra Snekkersten, jeg efterså togvejen, de to sporskiftelygter mod nord viste ret spor. Begge sporskifter aflåstes ved samme håndtag, det ene var indgangssporskiftet, det andet forte til et blindspor, der endte i en drejeskive, der aldrig havde været brugt. Da jeg kom ind i signalhuset, kunne jeg imidlertid ikke aflåse, og følgelig heller ikke sætte signal. Toget holdt imidlertid uden for, og Nicolajsen og jeg drøftede, hvad grunden mulig kunne være, når sporene stod ret, og vi blev enige om, at det måtte være sneen, der havde låst trådtrækket et eller andet sted. Efter at vi begge endnu en gang fra perronen havde set lygterne vise ret togvej, fik Nicolajsen besked på at rangere toget ind. Jeg stod på perronen og iagttog togets indrangering og ser pludselig, at toget drejer af til venstre ad det blinde spor med drejeskiven. Jeg løb som en gal derned og konstaterede, at lokomotivet var standset på drejeskiven umiddelbart før stationsforstanderens have. Men jeg løb videre for at se på den famøse sporskiftelygte, der havde vist ret togvej, og til min forbavselse gjorde den det stadig, trods sporets stilling til vigespor. Nu kom lokomotivføreren gående, han var ikke spor venlig, hvad jeg dog ikke bebrejder ham, og sammen med ham konstaterede vi nu årsagen til misvisningen. Som bekendt anbringes disse lygter ved hjælp af to »ben«, der stikkes ned i to huller i opstanderen, og det viste sig nu, at kun det ene »ben« var gået på plads i sit hul, det andet var gået ved siden af og stak nu uden for. At stationsarbejderen også havde skiftet sporskiftet skyldtes hans ukendskab, det var første gang, han var i denne tur. I syd, hvor han havde været en morgen for at skifte der, var der to sporskifter at omstille, og så troede han også, at det var sådan i nord. Og det var ravende mørkt, så han kunne ikke se, at det var et spor til drejeskiven. Lokomotivføreren blev lidt mere rar, vi rangerede tilbage og fik toget sendt videre med få minutters forsinkelse. Men nu kom jo rapporteringen og forklaringen, og der var nogenlunde enighed om, at det kunne være lidt vanskeligt at forklare skriftligt, og stationsforstanderen mente, at jeg hellere måtte tage ind og forklare sagen mundtligt. Jeg stillede i Kredsen, som det hed, med bange anelser, talte først med assistent Rafenberg, der fulgte med mig ind til trafikbestyrer Skovsted. Begge så lidt tvivlende på mig efter min forklaring om lygten, men jeg havde jo sikret mig vidner. Resultatet blev en undersøgelse og prøve på stedet, og et par dage efter kom trafikinspektøren – det var så vidt jeg husker Harboe – for at se på sagen. Vi hængte lygten op med det ene ben i hullet, det andet udenfor, foretog en omstilling af sporskiftet – og konstaterede en svingning af lygten på en halv cirkel, og misvisningen var fastslået. Jeg forholdt mig ganske rolig, sagde ikke et ord, men tog en dyb indånding. Sagen forløb nu ganske traditionelt med en afgørelse

næste gang. Når vi kom med et godstog sydfra over Frederiksberg til Godsbanen, sagde Villert efter afgangen fra Roskilde: »Ja, vi sætter altså 12 vogne plus en medhjælper på Frederiksberg.« Han kendte min bopæl i nærheden af stationen.

Overkammerherren

Jeg vendte tilbage til Kvistgård, hvor livet gik sin stille og rolige gang. Blandt de faste beboere i oplandet var en meget fornem familie, overkammerherre Oxholm, der ikke desto mindre boede i en villa, der hed »Teltet«. Overkammerherren rejste meget, kom altid ind på kontoret og talte muntert og venligt med os allesammen. Han fejrede en eller anden stor fest, en rund fødselsdag eller lignende, og der kom dynger af telegrammer, så postkontoret i Helsingør hurtigt opgav at telegrafere, men sendte dynger med hvert tog. Oxholm havde bedt os samle dem til næste dag, dog ville han gerne have telegrammer fra kongelige personer telefoneret op, så han kunne takke telegrafisk med det samme. Og der kom mange kongelige hilsner på mange sprog, bl.a. fra London, Berlin og Sct. Petersborg, og om aftenen åndede vi lettet op efter en meget travl dag.

Samme overkammerherre havde en gammel tjener, der hver aften kl. 19 kom og hentede post, og da der samtidig var togkrydsning og stor mælkeindlæsning, var alle – også portorerne – travlt optaget. Men tjeneren var fra gammel tid vant til at få en kasket på og fungere som kontrolbetjent – der var stationskontrol overalt på Nord- og Kystbanen dengang. Kom overkammerherren selv hjem med dette tog, afleverede han ærbødigt og smilende sin billet til tjeneren. Var tjeneren en enkelt gang ikke efter post ved dette tog, var billetkontrollen så som så.

Sporskiftelygten i Kvistgaard

Forinden jeg forlader erindringer fra Kvistgård, må jeg fortælle om et uheld – man kan måske sige optræk til ulykke – som jeg var impliceret i, og som indbragte mig min første – og eneste – påtale i min jernbanetid – en bøde på een krone. Det var en vintermorgen, det havde sneet stærkt om natten, da jeg mødte til morgenvagt mellem 5 og 6. Sammen med mig mødte gamle portør Nicolajsen og en nyantaget stationsarbejder som erstatning for en portør. Der skulle skiftes spor og tændes lygter i begge ender af stationen, Nicolajsen gik mod syd og stations-

træder for trafikbestyreren, det var Haarlov. Jeg fik et udmærket forhold til pressen, som var glad for i togkontoret at kunne få ærlig og redelig besked om særlige forhold, som de ønskede at kommentere. Men 5 af de 8 år i togkontoret faldt i krigs- og besættelsestid, så det blev den mest hektiske tid af min jernbanegering. Men besættelsestiden – ja, hvis jeg skulle fortælle om den tid, så tror jeg nok, at det blev til en særlig roman, så jeg vil undlade at komme dybere ind på dette afsnit.

Besættelsestiden

Men lad mig lige nævne, at jeg den 9. april 1940, da jeg mødte omkring klokken 4-5 morgen, straks lod togkontoret indrette en bog, hvori skulle indføres alle meldinger og ordrer, som vedrørte de særlige forhold, og ved krigens slutning var det blevet til 7 tykke bind, der naturligvis beror i togkontorets arkiv til nærmere studium. Endvidere forte jeg en »krigsdagbog« fra 5/9 39 til 9/4 40, der væsentlig handler om den meget strenge vinter med isfyldt Storebælt og Kattegat, og lange perioder med trafikaflysning. Dagbogen slutter med dagen 9. april 1940 med ordene: »I dag til morgen blev Danmark besat af tyske tropper. Hermed slutter dagbogen«.

Men om disse år blot dette. Det var en daglig omlægning af trafiken, miner i Storebælt, så ingen overførsel fandt sted, det samme i Kattegat, så Kalundborg-overfarten måtte indstille, aflysning af tog, tillysning af andre tog, tyske militærtransporter, et utal af henvendelser fra tysk side, og dertil endelig mørklægning, flyvervarsling, luftalarm, standsning af tog og rangering, kort sagt, intet var mere hvad man kalder blot nogenlunde regelmæssigt. Senere under besættelsen kom sabotagen med afbrydelse af jernbanestrækninger og omdirigering ad andre ruter. Et enkelt lyspunkt var, at der snart efter besættelsen blev sendt tyske jernbanemænd herop – »Verkehrsinspektorer«, som dannede et transportkommandatur, og det var fornuftige jernbanemænd, der godt kunne forstå en besked fra os, at et eller andet ikke kunne lade sig gøre. Og alle henvendelser fra værnemagten skulle gå igennem dette organ, og aldrig til os direkte.

Trafikinspektør 1945

Jeg er nået til 1/2 1945, hvor trafikinspektør Gether i I. tilsynsområde blev tvunget til at tage afsked på grund af generaldirektør Knutzens fastsatte lave aldersgrænse. Som det kendes,

førte det til retssag, der dog ikke medførte nogen ændring for Gethers vedkommende, og jeg søgte og fik hans stilling. På et tidligere tidspunkt, da stillingen som trafikbestyrer var ledig, søgte jeg naturligvis også den, og da jeg under mit besøg i generaldirektoratet i den anledning blev mødt med en bemærkning fra generaldirektøren som:

»Vi troede ellers, at det var trafikinspektør Gethers plads, De gerne ville have,« så svarede jeg blot: »Ja tak« og var glad til, for det var just det, jeg mest ønskede.

Tilsynsførende trafikinspektør 1945–1962

Det var altså fra begyndelsen af 1945 til udgangen af 1962 jeg var chef for 1. tilsynsområde, en årrække på 18 år. Krigen og besættelsen var endnu i gang, da jeg begyndte, men for alle stod det klart, at det snart var forbi. Men om een lille oplevelse ude i marken – min første – må jeg berette. Jeg blev ringet op en nat fra togkontoret med melding om, at et tysk militærtog med lufttorpedoer på vej mod Måløv var saboteret i Herlev, vognene var væltede og torpedoerne, der dog ikke var ladet, lå spredt i terrænet, sporet var spærret og al trafik på strækningen indstillet. Jeg tog afsted derover, og det så farligt ud. Den eneste vogn, der stod på sporet, var mandskabsvognen, en godsvogn med et kakkelovnsrør stukket ud gennem en lem fra ovnen inde i vognen. I den åbne dør sad transportlederen med benene dinglende ud fra vognen og med en cigaret i munden, tilsyneladende temmelig upåvirket. Jeg sagde hvem jeg var, og vi talte derefter om planen for rydningen af strækningen og opsamling af torpedoerne, og jeg tilføjede, at det ville jo nok tage en dags tid. Det rørte ham ikke spor – han tilføjede, at han kom fra Graz, og at det var femte gang han var blevet saboteret – også han var sikkert klar over, at det gik mod afslutningen. Det eneste han forlangte var, at de rejsende, der skulle udveksles, ikke måtte passere for tæt på, men spadsere over marken i en stor bue uden om afspøringsstedet. I løbet af dagen var sporet ryddet og toget på plads igen, og jeg tog hjem – nu var der jo blot tilbage at få toget kørt til Måløv.

Omkring ved midnat blev jeg ringet op igen, denne gang af stationsforstander Bennick i Herlev, der fortalte, at ved afgang fra Herlev var toget afsporet. Transportlederen syntes åbenbart, at nu gik spøgen for vidt, for Bennick sagde, at han blev truet med en revolver, og at han ville blive skudt, hvis toget nu ikke kom til Måløv, og hvad han nu ville gøre. Jeg spurgte ham, om tyskeren stod hos ham på kontoret, eller om han var låset inde, men ingen af delene var tilfældet. Så sagde jeg:

Kvistgaard 1912

Nu var der imidlertid sket det, at min fader på grund af sygdom måtte tage sin afsked – han døde i slutningen af 1912 – og jeg måtte klare mig selv økonomisk, og så var København jo ikke den billigste by at leve i. Jeg fik en bytning i stand og kom til Kvistgård den 1. september 1912, hvor lønnen ganske vist var den samme, men der var billigere at leve, ikke så mange fristelser og endelig fik assistenten og jeg som vederlag for postarbejde lov til at dele sportelkassen, hvori indgik beløbene for salg af koreplaner og fragtbreve. Mange gange sidst på måneden måtte assistenten og jeg – han var gift og lige så fattig som jeg – ty til denne kasses magre indhold.

Stationsforstanderen var Th. Christensen – kaldet »Theobald« – og assistenten var J. P. Jensen – kaldet »Røgmanden« – sidstnævnte traf jeg senere i Togkontoret. Stationsforstanderen havde fast morgenvagt, vi andre to delte resten af vagten fra 10 til slut, et par dage om ugen til klokken 2, ellers til klokken 23. Jeg boede på et tjenesteværelse på pakhuset – stadig for 3 kroner om måneden – og kom i kost på den nærliggende Kvistgård Hovedgård – og jeg husker endnu den faste søndagsmiddag bestående af hestehakkeboffer. Men nu var jeg stationsbestyrer, og jeg var stolt, når jeg i min nye uniform og med rødt bånd om huen tog imod og afsendte tog.

Straks efter min tiltrædelse i Kvistgård blev jeg beordret til indøvelse i togtjeneste – lidt sent, syntes jeg jo nok, da jeg havde eksamen og var udnævnt til medhjælper – og jeg kom i lære hos togfører Villert, tidligere oversergent – rolig og myndig, og der stod respekt om ham blandt det kørende personale, mere end det normalt er tilfældet i dag. Vi kørte på Nord- og Sydbanen, og jeg husker en dag vi holdt på Masnedø og skulle have en større forsamling polske landarbejdere med nordpå. Det tog en evig tid for de hundrede af mænd og kvinder med store bylter at komme fra borde og komme på plads i toget, og det blev langt over afgangstid. På de tider var det togføreren, der skulle give forslag til krydsningsforlægning, og medens jeg havde travlt med at få polakkerne ind i toget og dørene lukket, kom Villert og sagde alvorligt:

»Ja, medhjælper Lyng, jeg går ud fra, at De har givet forslag til forlægningen af krydsning med tog X.« Det havde jeg selvfølgelig ikke ofret en tanke, men nu sagde Villert: »Jeg har gjort det.« Og så smilte han venligt, og det er den slags og den måde at gøre det på der bevirker, at man ikke glemmer det

sværligheder endte med lov af 10/3 1861, hvori også Langå-Viborg.

Den 18/3 1861 sluttedes ny kontrakt med Peto, Brassey & Bets, hvor d'herrer slog en streg over tidligere kontrakt mod at blive entreprenører for de nye baner.

Langå-Viborg skulle være færdig 1/7 1863.

5,2 miil à ca. 192.000 rdl.

Sporvidde 4' 8½".

Længdebanen 68 pd. pr. løb yard (3') til Randers. Randers-Ålborg og Langå vest 58 pd. pr. yard.

Hestebaner til havn skulle etableres flere steder.

Skal vi så ikke lade denne åndelige ballast være os nok og besøge den jydsk stænderby Viborg i hine dage og fordybe os lidt i de lokale forhold.

Interessante var de faktisk.

Hosstående kort skitserer - på fattig vis ganske vist - lidt af byplanen, men nok til at vise os, at et banegårdsflytte har fundet sted.

Viborg var da en stor, en betydende by, alle dens ting-, torve- og andre dage, alle dens mere eller mindre officielle bygninger, og - ikke at forglemme - al dens tradition fra fortiden.

Hvor mange konger har ikke bivånet Viborg ting.

Byen, der i 1860'erne voksede kolossalt på grund af garnison, baner og hedeopdyrking, fik sin banegård i den sydlige bydel med den i 1743 oprettede straffeanstalt som nabo. (»Tugt- og Manufakturhuset i Viborg« var mange tateres og kærlingfolks skræk!). Denne blev i øvrigt i 1876-77 omdannet til sindssygehospital.

Foruden Viborg-Skive o.s.v. banen tilkom den 15/9 1893 Viborg-Ålestrup. Trange forhold og besværligt rebroussements-trafik var følgen.

Derfor tegnede arkitekt Th. Arboe en ny banegård, der blev opført og indviet den 4/12 1896, dog ikke større af omfang, end at den i 1906 måtte udvides i anledning af Herningbanens tilkomst (26/6 06).

Førsteudgaven - 1863 bygningen - fik det otium at blive overtaget af sindssygehospital, statshospitalet hedder det nu.

Arealerne gik samme vej og blev pavillonbygget 1905-06 og senere.

Det er klart, at hver station ikke kan få samme spalteplass som Viborg, selv om det måske var rimeligt, men lad os i stedet drage frem et par rariteter.

Den første er Middelhedegård mergelspor ved vogterhus 16 mellem Rindsholm og Rødkærbro.

Anlagt 1908-09, optaget for stedse 1938. Udgiften til arealerhvervelse påvilede mergelselskabet, ligeså udgift til jordarbej-

de, hegn samt anlæg og vedligeholdelse af tilkørselsvej.

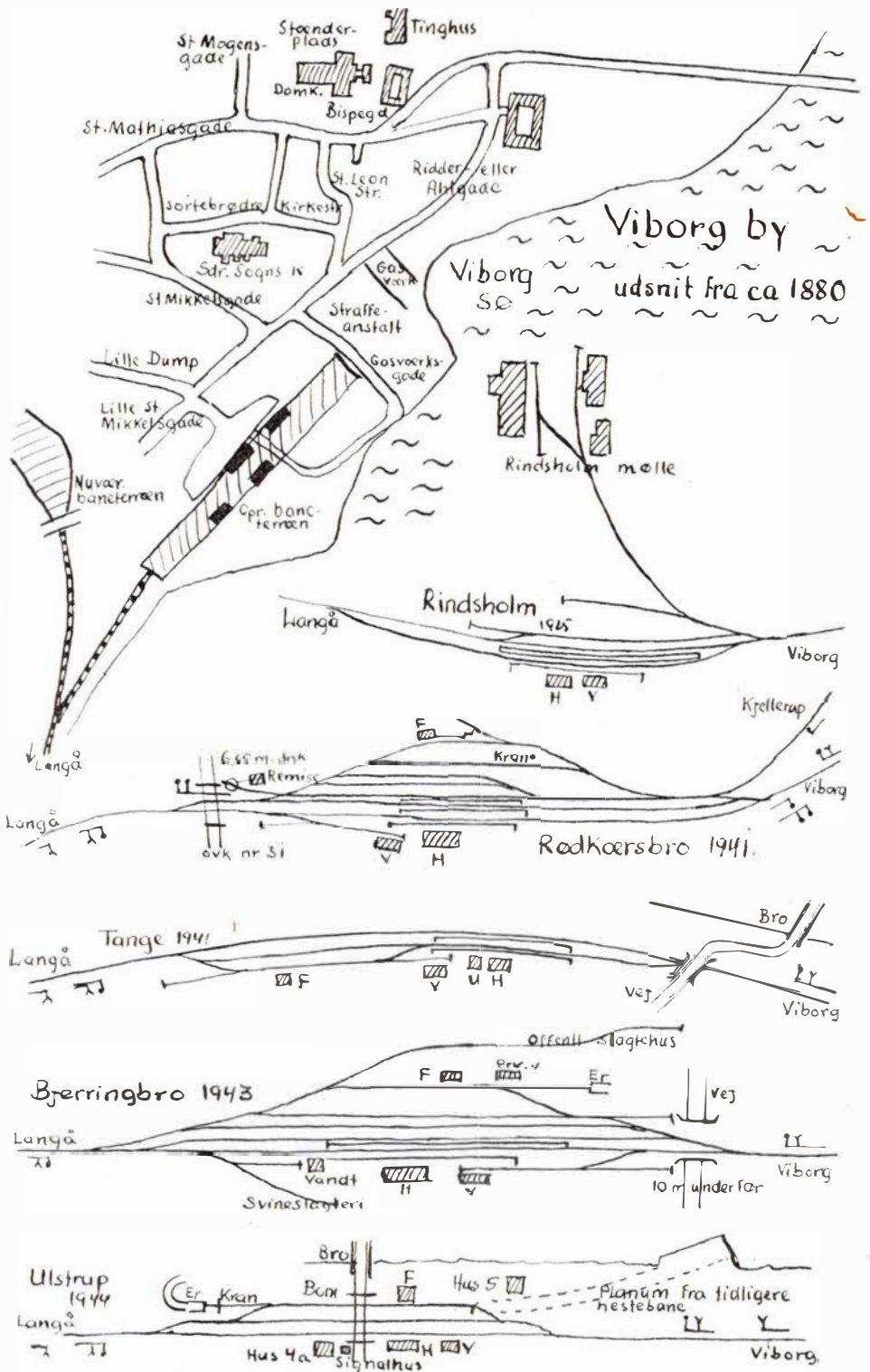
Sporanlæg påvilede banerne mod en årlig afgift fra mergelselskabets side på 6 % af den samlede udgift (5 % rente, 1 % afdrag).

Læsseperioden skulle være kortest mu-

lig, og sporskifterne uden for denne periode optages og lagres på stedet.

Alle enkeltheder var »bøgført«, således også at selskabet ejede den 10 m høje signalmast, og måtte holde den velrepareret og malet.

Bjerringbro med stort byjubel, jern-



Mellemstationernes beliggenhed og udstyr.

Strækningen Viborg-Langå

baneorkester, vinduesudsmykning o.s.v. – Banevogn CP 2910 udrustet som udstillingsvogn besøger samtlige stationer. Stiftsmuseet i Viborg arrangerer stor historisk udstilling.

Der sker noget omkring den 21/7 1963. Det gjorde der også i Ulstrup i gamle dage, hvor der i 90'erne eksisterede havnebane. Hvor længe denne var i funktion er ikke udfundet, men den var i hvert fald

væk i 1907, og var i øvrigt til slut i så mismodig stand, at vognene højst måtte læsses med 6 tons.

Lyhne Damernes store specialforretning midt på strøget i Århus

SØNDERGADE 66-68 - ÅRHUS C
TELF. 3 14 44

FRAKKER - DRAGTER - KJOLER - NEDERDELE - BLUSER - RUSKINDSJAKKER - COTTON COATS M. M.

VIGGO ØSTERGAARD $\frac{A}{S}$
AARHUS

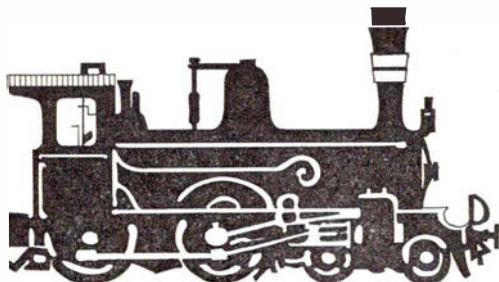
Aktieselskabet
AARHUS DISCONTOBANK

DEN DANSKE LANDMANDSBANK

ÅRHUS

Aktieselskabet
KORN- OG FODERSTOF KOMPAGNIET
ÅRHUS

HUMØR OG HORISONT



Det er dejligt at rejse - det giver bedre humør og en bredere horisont. Og rejsevalutaen er nemt ordnet. - Den taler man med Handelsbanken om.



HANDELSBANKEN

-altid med i billedet



Dansk Model-Jernbane Klub Jernbanehistorisk Selskab

Nørrebro station - København N.
Formand: Sekretær F. Hermind - Lejre . telf. 111

Udflugt til Ålborg og Åbybro

28. og 29. september 1963

I week-end'en 28.-29. sætter Dansk Modeljernbane Union alle danske modeljernbanebyggere stævne i Nordjylland, hvor man foruden at besøge et af landets største modeljernbaneanlæg får lejlighed til at køre ad såvel stats- som privatbanestrækninger, således at »ideposen« skulle være fuld, når der skal oses af den i den kommende byggesæson.

Turen udgår fra Århus H, idet vi - når deltagerne fra Sjælland og Fyn er ankommet - derfra tager nordpå kl. 13.03.

I Randers skifter vi til en af RHJ's Kielvogne, som fører os til Hadsund, hvortil vi ankommer kl. 15.50. Herfra går det videre med AHJ's godstog, som i dagens anledning medgives een eller flere personvogne, afhængigt af deltagerantallet.

Efter ankomsten til Ålborg, som finder sted kl. 18.35, spiser vi til aften og er derefter gæster hos AMJK's medlemmer, der vil vise os andre deres store modelanlæg.

Næste morgen går turen videre med skinnebus til Åbybro, hvorfra vi kører til Hjørring ad den aftenen i forvejen nedlagte bane! Denne del af turen har kun kunnet tilrettelægges med den allerstørste velvilje fra Hjørring Privatbaners side og vil kun kunne gennemføres, såfremt visse formaliteter kan bringes i orden.

Fra Hjørring tager vi sydpå med Nordpilen, som vi dog allerede forlader i Ålborg for igen at tage turen til Randers over Hadsund. Der vil i Hadsund blive lejlighed til at spadsere en times tid i den meget smukt beliggende by, idet vi i ste-

det for at tage skinnebusen videre med det samme kører med særtog (igen Kielvogn) til Randers, hvorfra vi fortsætter til Langå.

Ved at gennemføre en sådan tur håber vi fra DMJU's side at imødekomme det - navnlig fra Odense Modeljernbane Klubs side - fremsatte ønske om udvidet kontakt mellem landets modeljernbanebyggere. Vi håber derfor på stort fremmøde til vor Nordjyllandstur blandt de tilsluttede klubbers medlemmer. Modelbyggere og andre jernbaneinteresserede, der ikke er tilsluttet DMJU, vil i et vist omfang kunne deltage i turen; eventuelt interesserede bedes henvende sig direkte til DMJU's formand E. Falk-Sørensen, Lykkesholmsallé 44, Viby J. (tlf. (061)45329). Prisen for befordringen nord for Århus vil beløbe sig til ca. 30 kr., hvortil kommer rejse og fra Århus, indkvartering og for-tæring. Nærmere meddelelse om anmeldelse m.v. vil blive udsendt direkte til alle medlemmer af de i DMJU tilsluttede klubber.
E. Falk-Sørensen.

Meddelelse fra DMJK

Da efterårets arrangementer endnu ikke er fastlagte, henvises interesserede til klubbens blad »Signalposten«, ligesom nærmere oplysninger kan indhentes hos formanden.

R. MADSEN

Kolonialforretning
Ny Banegårdsgade 51 - Århus - Tlf. 3 03 12

Kjoler og frakker - så husk: KONFEKTIONSHUSET

Hjørnet af Immervad og Åboulevarden, Århus
Hjørnet med de gode tilbud

AARHUS KORSETFABRIK

Petra Bendixen
Korsetter syes efter mål
færdige korsetter i stort udvalg
Clemensstræde 7 - Århus - Tlf. 3 02 06

Undertøj for jernbanefolk Carl Marcussen's Eftf.

Frederiksgade 34-36 Århus Tlf. 2 51 75

Aktieselskabet Købmands- og Haandværkerbanken

Søndre afdeling
Århus hovedbanegård, tlf. 2 40 88
Vekselkontor i banegårdshallen

DET DANSKE TRÆLASTKOMPAGNI

Aktieselskab
Århus

DANSK ANDELS KULFORRETNING

A.m.b.A.
A ÅRHUS

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

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

TANDTEKNIK

Kirstine Jensen

Storegade 2 – Bjerringbro – Tlf. 247
Såvel nyt som reparationer udføres

Spar på kræterne...

REKORD VASK

Østergade – Bjerringbro – Tlf. 120
Ordner Deres vask skånsomt,
hurtigt og billigt

FODKLINIK

aut. af Den alm. danske Lægeforening
v. Gudrun Dyhr Nielsen
Vestergade 17 – Bjerringbro
Lørdag lukket – Tlf. 266

A/S Bjerringbro Savværk Møbelfabrik

Bjerringbro RADIO – TV

Sv. Aa. Larsen – Tlf. 455

J. F. Rasmussen

Guld – sølv – ure – optik
Grundlagt 1875 Bjerringbro
Telefon 70

Barslund

Trikotageforretning
Storegade 14 – Bjerringbro – Tlf. 76

Carl E's kaffe er bedre

Søndergade 37, Bjerringbro – Tlf. 127

MARCUS HANSEN

Manufaktur – Konfektion
Storegade 1 – Bjerringbro – Tlf. 1

Bjerringbro

Aage H. Frandsen

Isenkram
Storegade 10 – Bjerringbro – Tlf. 170

Trikotagemagasinet

E. Jensen
Søndergade 40, Bjerringbro – Tlf. 252

„FLORA“

Holger Mikkelsen
Søndergade 26 – Bjerringbro
Tlf. 26 og 261

TATOL

K. Kristensen
Sønderbro – Bjerringbro

Viborg

Aktieselskabet
Privatbanken
for Viborg og Omegn
Telefon 2600

V. A. Jørgensens Eftf. A/S
Sygeplejeartikler og parfumeri
St. Sct. Mikkelsgade 23, Viborg
Tlf. 836



Handelsbanken i Viborg
– en god bankforbindelse
Sct. Mathiasgade 52 – Viborg
Telefon *1500

NIELS CHRISTENSEN

Bogtrykkeri – Papirhandel
Nytorv 5 – Viborg – Tlf. 92

WINDSOR BAR

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

POLYFOTO

– det personlige portræt
Kompagnistræde – Viborg
Telefon 3210

Skive

SKIVE OG OMEGNS ANDELSVASKERI

Brårupgade 16 – Skive
Tlf. Skive 13 og 424

CITY-SKO

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

O. J. LARSEN

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

Jernbanepersonalet anbefales
Jernbanerestauranten
banegården i skive – Tlf. 684
God mad og frisklavet kaffe

Holms Bogtrykkeri I/S

Frederiksgade 7 – Skive – Tlf. 772
Sven Balling – Tlf. 972
Alt bogtrykarbejde udføres
hurtigt og billigt

STILMANN

Posthustorvet – Skive
Tlf. 364

SKIVE MINI-CAB

Vestervang 7 – Skive – Tlf. 1222
Hurtig befordring til billigste priser

CARSTEN's Autoopretning

Reservevej 62 A – Skive – Tlf. 2303
Det betaler sig altid at gå
til FAGMANDEN

AUTOHALLEN I/S

Holstebrovej – Skive – Tlf. 2386

Aut.  Forh.

Jernbanepersonalet anbefales

NEM VASK

Søndergade 17 – Skive – Tlf. 1353
– men en skånsom vask

I få linier...

- Med et tempo, der forekommer helt utroligt, er arbejdet med den nye højbro mellem Svendborg og Tåsinge forlængst i gang. Det er som med de to andre broer til Langeland Monberg & Thorsen, der fik arbejdet overdraget for 15 mill. kr.
- Stillingen som forpagter af jernbane-restaurationen på Århus H, der årligt omsætter for 1,2 mill. kr., har været opslået ledig, og ved fristens udløb var kun indkommet et begrænset antal ansøgere.
- indtil d. 13. maj i år udgjorde politistyrken i Rødby een mand, men siden er den vokset til 61 mand - i indeværende ferietid endog til 78 mand. Den nye politistation er, næst efter Helsingør politistation, den største øst for Storebælt.

Juli

dagbogen

- Vejle d. 4. juli. I et godstog mod Fredericia afsporede i aften en godsvogn, da toget befandt sig i nærheden af Munkebjerg. Det viste sig, at godsvognens ene hjulsæt havde kørt på svellerne på en længere strækning.
- Esbjerg d. 8. juli. En Mx og en rangertraktor kørte i aften sammen under Frodesgadebroen. Begge maskiner afsporede, men der forårsagedes kun mindre forsinkelser.

Vejle d. 9. juli. En 25-årig elektriker fra et privat firma blev ved middagstid ramt af Nordpilen, da han arbejdede ved Havnegadebroen. Der blev råbt advarende til ham, men han blev formentlig chokeret, da han så toget komme. Han var dræbt på stedet.

Rejsby d. 11. juli. En 43-årig mand kørte i aften ind på overskæringen i Rejsby og blev ramt af eksprestoget fra Hamborg. Det er muligt, at togets forsinkelse på 25 min. var årsag til ulykken, da motorcyklisten for sent opdagede det røde blinklys. Han var dræbt på stedet.

Humble d. 16. juli. En DSB rutebil kom i dag for nær grøftkanten et stykke uden for Humble, og i det fedtede føre skred bilen ned i grøften. De fire passagerer kom intet til, og blev afhentet af en anden rutebil.

København H d. 19. juli. En 28-årig chauffør, der var kommet i pengeforlegenhed, stillede ved 0.30-tiden ved billetsalget på Kh og forlangte en billet til Hamborg. Medens trafikmedhjælper Arne Lind var ved at udfærdige billetten, åbnede chaufføren døren til billetkontoret og slog Lind i baghovedet med en oversavet riffel. Da Lind råbte om hjælp, blev voldsmanden bange og flygtede uden at medtage noget bytte. Lind kom på hospitalet og fik syet en flænge i baghovedet sammen, og kunne derefter tage til sit hjem.

Vanløse d. 23. juli. En svigtende strømtilførsel til et sporskifte i Vanløse forårsagede ved 21.30-tiden forsinkelse på A og C linierne på indtil 40 minutter.

Helsingør d. 27. juli. Ved en kollision mellem en svensk tankbåd og DSB færgeren Helsingør ved udsejling fra Helsingør havn, hvorved hvert af skibene blev beskadiget for ca. 100.000 kr., blev svenskeren ved So- og Handelsretten kendt skyldig i kollisionen, da han havde vigepligt og i stedet for at slå bak

satte fuld fart frem. DSB blev tilkendt 26.000 kr. - sølovens begrænsede erstatning - og svenskeren betaler sagens omkostninger med 3000 kr.

Privatbane-

nyt...

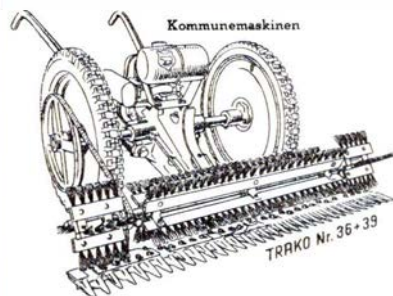
Ebeltoft d. 2. juli. Ved 13-tiden kørte en personbil ud foran toget på overskæringen ved campingpladsen. Bilen slyngedes rundt og ned i grøften. Bilisten slap med forskellige mindre kvæstelser.

Brovst d. 7. juli. En personbil kørte ved 16-tiden ind i siden på motorvognen på overskæringen mellem Skovsgård og Brovst. Chaufføren hævdede, at han var blevet blændet af solen og ikke havde set blinklyset. Han var ikke kommet noget til, så der skete kun materiel skade.

Kirke Eskildstrup d. 12. juli. HTJ's skinnibus blev ved 18-tiden påkørt af en personbil, der hverken så blinklys eller hørte alarmklokker. Da skinnebussen kun havde ringe fart på, skete der kun materiel skade.

Vibæk d. 16. juli. Det er ikke nok, at knallertkørere spurter mellem skinnerne på Ebeltoftbanen. I dag havde en bilfamilie stillet bord og stole op i sporet og spiste frokost uden at forestille sig nogen fare. Da motortoget kom, sprang de alle for livet og nåede at komme væk, før toget knuste bord, stole og opdækning.

Strandby d. 20. juli. En lastbil kørte i dag ind i siden på toget kort for Strandby st. Lastbilen slæbtes med et stykke og dens fører dræbtes på stedet. Toget



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 Fredericia)



Fredericia

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

H. L. Christensen
Holbergsvøj 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

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

KAREN's Fodklinik

Luthersvej 16
Exem - Fodspecialist
1. kl.s behandling
Tlf. Fredericia 757

Vejle

Arthur Davidsen

Radio og fjernsyn
Grejsdalsvej 23, Vejle, tlf. 3980

Sønderbro Hjemmebageri

Sønderbrogade 23 - Vejle - Tlf. 3729
Per Andersen (ny indehaver)
Vort 1. kl. brød og kager gør
hverdag til festdag

BØRKOP HANDELSPLADS

Tlf. Børkop 1

Ikast sogns Spare- og Laanekasse

Horsens

HORSENS BANK

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

BOSCH DEPOT

Fabriksvej 11 - Tlf. 2 12 44
Horsens

Caltex Service Station

Spedalsø 35 - Horsens - Tlf. 2 57 39
Benzin - olie - smøring
Brændsel og brændselolie

H. C. KOLONIAL

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

OSTEKLOKKEN

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

Silkeborg

Alderslyst Foto

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

Vi anbefaler et besøg i
Banegårdsrestaurasjonen
Silkeborg
Telefon 717

Ikast

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Ikast afdeling - 5 15 57

Jernbanepersonalets damer anbefales

AMORSALONEN

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

Herning

JACK BØJE's Frisørsalon

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

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

N. C. Jensen's eftf.

J. Øst-Jacobsen

Bredgade 7 - Herning - Tlf. 507
Guldsmed og urmager
Jubilæums- og festgaver

Jernbanepersonalet anbefales

FRISØRSALONEN

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


var på 10 vogne, hvoraf de fire afsporede. Trafikken måtte i lang tid afvikles med rutebiler.

Ebeltoft d. 22. juli. Atter i dag kørte en personbil ind foran toget på overskæringen ved campingpladsen. Damen, der førte bilen, hvori også befandt sig hendes 13-årige datter, standsede pludselig op på overskæringen, da hun så toget komme. Både mor og datter pådrog sig meget alvorlige kvæstelser.

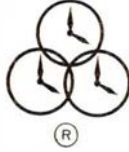
Østsjællandske Jernbaneselskab. Banens underskud steg fra 71.000 kr. i fjor til 335.000 kr. sidste regnskabsår, idet indtægterne faldt med godt 50.000 kr. og

udgifterne steg ca. 212.000 kr. Som følge af banenedlæggelserne på Sydfyn og på Als var befordringen af gødningskalk til disse egne faldet med ca. 7000 t. Banen har nået grænsen på, hvad der kan spares på personale, der for 10 år siden var 52, nu er nede på 31. Banens pensionsudgifter er på 490.982 kr.

Silkeborg-Rødkjærsbro-banen fik temmelig overraskende otte ansøgninger til stillingen som direktør for banen, der er opløst i statens 26. lkl. Direktør M. K. Jensen, der har passeret 70-års grænsen, fungerer indtil videre som direktør. Foreløbig løber kommunernes garanti kun til 1966.



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



ELEKTRISKE URE

MODEL JERNBANE

Vi bygger en vognkasse

Rundt omkring på vore banegårde og langs med banestrækningerne finder vi hensatte vognkasser fra gamle godsvogne, der er udrangerede, fordi tiden er løbet fra dem. Dette enten fordi vognens lastevne er blevet for lille til de voksende krav, eller fordi vognens akselafstand ikke svarer til godstogenes voksende hastigheder. Men da vognkasserne i gamle dage blev fremstillet af solidt kram, af massiv egetræ, har selve vognkasserne overlevet de skiftende tider, idet de har trukket sig tilbage til passiv tjeneste og nu eksempelvis finder anvendelse som redskabsskure, lagerlokaler, frokoststuer ude på strækningen for banetjenestens folk.

Da en sådan vognkasse er med til at give modelanlægget et naturtro præg, har vi ment det passende at bringe tegningen til en sådan vognkasse.

Forbilledet, vi har valgt, er en gammel statsbanevogn, litra Hb nr. 2397. Den originale vogn er bygget i 1875 hos Eisenbahn-Wagengebau-Anstalt, Hamburg. — Vognen blev udrangeret i 1927 og vognkassen henstår i dag på godspladsen på Ringsted station, hvor den bruges til opbevaring af presenninger.

Vi bringer nogle originaldata:

Længde over pufferne 7450 mm
Akselafstand 3660 mm
Tara 6500 kg
Last 6000 kg
Bundflade 11,4 m²
Kreaturbindinge i sidevægge og den ene endevæg.

Ved militærtransport, plads til 40 mand eller 8 heste.

Bremsekupe med skruebremse og ud-sigtskasser.

Byggevejledning

Fig. 1 og 2 viser vognkassen i naturlig HO-størrelse fra side og henholdsvis fra gavl.

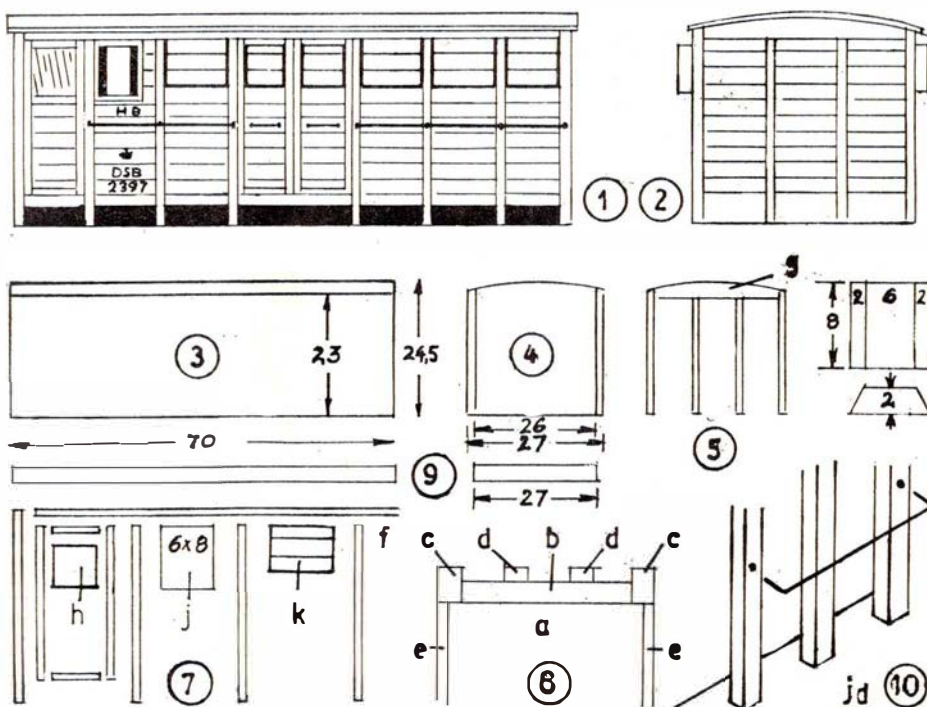
Vognkassen fremstilles af en massiv fyrrenålstræklods med dimensionerne 24,5×27×70 mm, fig. 3. Træklodsens af-

rundes foroven efter tagets form på fig. 2. Siden på vognkassen skal være 23 mm høj.

Vognkassen har nu det på fig. 4 viste profil. På denne figur ser vi endvidere to lodrette punkterede linier, der markerer placeringen af hjørnestolperne.

Stolpearrangementet er nærmere vist på fig. 5. Længden af diverse stolper fremgår af hovedtegningerne, fig. 1 og 2.

Hjørnestolperne er 1,5×1,5 mm, medens



Arbejdstegning til en vognkasse

Thisted

Spar på kræfterne – gå til

REKORD VASK

Storegade 14 – Thisted – Tlf. 1650
REKORD vask – er RIGTIG vask!

Thisted Værktøjsmagasin

Knud Mortensen
Storegade 10 – Thisted – Tlf. 400
Stort udvalg i
isenkram – udstyr – værktøj

Først af alt –

en rigtig god kop kaffe!

Drik den hos os,
og forsød det hyggelige frikvarter
med vore dejlige kager

KRABBES KONDITORI

Storegade 4 – Thisted
Tlf. 146 og 1586

B. Bjerre Christensen

statsaut. elektroinstallatør
Brogade 2 – Thisted – Tlf. 248 og 949

JERNBANEKIOSKEN

v. Daniel Jeppesen
Thisted

Thisted Arbejderforening

Danmarks første brugs
Tørvegade 2 – Tlf. 106

Husk

Thisted Cykelbørs

A. Grønkjær
Nytovr 3 – Thisted – Tlf. 323

Rosenbergs Farvehandel

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

Vestjysk Hushjælp

Veibelsgade 1 – Lemvig – Tlf. 1165
H. Dahl

Komfurer – køleskabe – røremaskiner
og støvsugere



Kiosken
Hedelundsvej 12 – Lemvig
Telf. 326
Is til enhver lejlighed

Struer

Jernbanepersonalet anbefales

ESSO-servicestation

Holstebrovej 56 – Struer – Tlf. 50875
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

Holstebro

Banegårdskiosken Holstebro

v. Tage Skjød Pedersen
Dagblade - ugeblade - bøger
Holstebro - Telefon 048

Vestjysk Plissé

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

PEDER LYNGB

Bageri og Konditori

Sønderlandsgade 25 – Holstebro
Bestillinger til fester modtages
Telefon 592

FIAT 1100 Special

... italienerer fra front til halefinne

Bjarnar Pedersen

Hostrupsvej 10, Holstebro, tlf. 3033

Begravelses-Forretningen

Skolegade 8 – Holstebro – Tlf. 1440
er Dem gerne behjælpelig med
alt vedr. begravelse

Aage Birkø

Cykler – Symaskiner – Barnevogne
Nørregade 43 – Holstebro – Tlf. 17

FOLKVANG's eftf.

Per B. Pedersen
TV – Radio – Foto – Grammofon
Nørregade 20 – Holstebro – Tlf. 618

Holstebro

Andelsmejeriet

FUGLSANG

Holstebro – Tlf. 177
Kun 1. kl.s mejeriprodukter

Jernbanepersonalet anbefales

REKORD VASK

Kirkestræde 4 – Holstebro
– nem og skånsom vask
Tlf. Holstebro 2166

CALTEX-service

Normann Pedersen
Østerbrogade 57, Holstebro. Tlf. 1250
Benzin – olie – vask – smøring

Lædermagasinet

Sv. Erik Hansen
Nørregade 29 – Holstebro
Telefon 417

FEDDERSEN's Blikkenslagerforretning

Vester Strandgade 18
Udfører arbejde for DSB
Tlf. Ringkøbing 173

Varde

Deres direkte olieledning –

VARDE 2 12 05

klarer alle fyringsproblemer
BP Varde depot

Jens Ove Hansen, Smedegade 37
Varde

FARVEMESSEN

Storegade 22 – Varde
Tlf. 2 05 45

Hørdum Autoopretning

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

CENTRALBAGERIET

Rødkjærsbro – Tlf. 135
Altid lækkert brød og kager

de øvrige stolper kun er 1×1 mm. (Kobes i en Hobby-forretning).

Fig. 6 illustrerer nærmere, hvorledes fastgørelsen af de enkelte lister foretages; a betegner selve vognkassen, b er en 0,5 mm finérplade, der limes udenpå vognkassens endeflader, der jo består af endetræ. (Fig. 6 er tegnet skematisk og de enkelte dele er tegnet i overdreven størrelse for nemmere at anskueliggøre delenes placering).

Finérpladen kan udskæres af hylsteret fra en tom tændstikæske. Finérpladen er i hver side ½ mm smallere end selve klodsen til vognkassen, men har i øvrigt samme mål som denne.

I den fals, der opstår mellem kanten på finérpladen og vognkassens hjørner, fastlimes hjørnestolperne c. De øvrige endestolper d fastlimes i overensstemmelse med hovedtegningen.

Langs med vognkassens øverste kant ligger der en ramme, der består dels af listen f (fig. 7), dels af det buede stykke g (fig. 5). G fremstilles af 1 mm finér.

Fig. 7 viser nærmere hvorledes vognsiderne beklædes med trælister, der dels udgør sidestøtterne, dels dørene. Alle de her anvendte lister er 1×1 mm, længden af dem fremgår af fig. 1.

Vinduet h i døren i bremsekupéen er blot et firkantet stykke sort tape, der limes på den færdige vognkasse, når denne er afpudset og malet.

J er en 1×6×8 mm finérplade. Udgør rammen til udsigtskassen. Limes fast.

Selve udsigtskassen fremstilles efter målene på fig. 7. Limes fast.

Lemmen k, samt sidelemmene i dørene udklippes af karton. Limes fast.

Ved limningen bruger man bedst langsomtørrende lim, idet lim, der tørrer hurtigt, ikke tillader, at man kan rette alt for meget på de enkelte dele under monteringen.

Når limen er tør, afpudses vognkassen med fint sandpapir. Pas nu på, at kanterne på stolperne ikke afrundes, idet kanterne skal være skarpe.

Vognkassens længdedragere og pufferplanker er blot et 2,5 mm tykt træstykke, fig. 9, der i form udsaves således, at det har samme længde som vognkassen og til lige samme bredde som denne. Med andre ord netop kan anbringes mellem den nederste del af side- og endestøtterne.

Træpladen limes nu fast til undersiden af vognkassen.

Den originale vogn har været forsynet med lobestænger til greb for togpersonalet, der i gamle dage gik på løbebrætter uden på vognene. Disse stænger fremstilles af 0,5 mm kobber- eller messingtråd, hvis ender ombukkes vinkelret og indsættes i fine huller gennem sidestøtterne, fig. 10.

Disse huller prikkes med spidsen af en glødende nål. Gløder man ikke nålen, risikerer man at stolperne flækker.

Lobestængerne sikres desuden med en klat lim.

Taget udskæres af 0,5 mm finér eller fiberplade, således at det rager ½ mm ud over ydersiderne på vognkassens stolper. Limes fast.

Vognkassen males nu. Farven er almindelig rød træmaling. Taget er sort eller mørkegråt.

Og Vognen er færdig.

J. B. Dyrkilde.

som sagt rystelser og man kan desuden efter at have foretaget de forskellige indstillinger på kameraet fuldstændig hellige sig motivet, det være sig et portræt eller et landskab. Til såvel foto som kinobrug findes der i dag mange dejlige ting i stativer. Man skal vælge sig et stativ, der er mest velegnet til det, man selv skal bruge det til. Det kan være svært at sige på forhånd, hvilket der er bedst, fordi der er så mange at vælge imellem. Spørgsmålet er hvormeget man vil ofre, og om man har brug for det til specielle formål.

Vi kan vælge et fabrikat ud, forresten et af de fabrikater, der har et udmærket udvalg til mange formål. Jeg tænker på BILORA-stativerne. Disse stativer ligger i en prisklasse på 40-80 kr. og er blevet mere robuste og konnere med såkaldt platal-overtræk på rørene, og for kinostati-

De Skulle Bruge



KAMERERA OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

FOTO hobby

Fotostativ eller ikke:

Mange synes, at det er alt for besværligt med et fotostativ. Det fylder for meget, synes man, og hvor tit er der egentlig brug for det o.s.v. Vi her i bladet vil gerne sige en gang for alle: Skal man have det helt rigtige resultat uden rystelser og

med en pæn regemæssig panorering, så er et stativ fuldstændig uundværligt. Man skal da også være bare en lille smule kræsen med sit arbejde. Det er da også en meget god ting at ønske sig ved de forskellige højtider.

Med apparatet på et stativ undgår man

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

FOTO SPECIAL

Vimmelskaftet 47 - København K. - PA. 5727

Fredericia Byes og Omegns
Spare- og Laanekasse

Esbjerg



SYMASKINER

Strandby Plads 3, Esbjerg
Telefon 2 44 85

CALTEX service station

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

Tal gardiner med
GARDINSPECIALISTEN
LODBERG MANUFAKTUR

Strandbygade 92, Esbjerg
Telefon 2 32 03

Fabriks - UDSALGET

Storegade 65 . Esbjerg . Telf. 2 74 87

Andreas Christensen Købmandsforretningen

Strandby Kirkevej 88 – Esbjerg
Telf. 2 89 33

Esbjerg Eksportmarked

Wiggo Kongstad A/S

Fiskebrogade, Ny Havn, Esbjerg

Ribe

Landbosparekassen for Ribe og Omegn

Torvet – i byens centrum
Telf. Ribe 40 og 524

Holger Enevoldsen

Trikotage
v. Støchens Plads – Ribe

Fanø

Den Danske Landmandsbank

Aktieselskab
Nordby afdeling Fanø

C. J. ALBER

Slagtermester
Hovedgaden – Nordby Fanø
Tlf. 6 20 01

EWALD HANSEN

A. Bildsøe Hansen
Manufakturforretning
Hovedgaden – Nordby Fanø
Tlf. 6 20 30

K. N. Sørensen & Søn

Slagterforretning
Nordby Fanø – Tlf. 6 21 29
Rindby Fanø – Tlf. 6 23 28
Alt i 1. kl. varer

NORDBY TØMMERHANDEL

Tlf. Fanø 6 20 15

Blæhr's Konditori

Olsens eftf.
Nordby Fanø – Tlf. 6 20 32

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. lækker brød og kager
Prøv vor lækre fødselsdagskringle

Damesalon „FIX“

Kongebrogade 46 A – Kolding
Telefon 2746
1. kl. moderne hårpleje
Anni Møller-Nielsen (ny indeh.)

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

Kør altid ind hos

BP Service Station

Herningvej – Brande – Tlf 73
Benzin – Smøring – Vask
Autoreparationer
af enhver art udføres

Grindsted Motor Co. A/S

Aut. FORD forhandler
Østerbrogade 7 – Grindsted – Tlf. 622

EGSTRØM

Bageri og Conditori
Tjæreborg – Tlf. 17

Skærbæk



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

Chr. Wolfsberg

Skotøjsforretning
Skærbæk – Tlf. 5 13 31

N. C. Bocks Boghandel

Folmer Berentzen
Nygade 12 – Gråsten – Tlf. 5 12 34

vernes vedkommende er panoramahovederne blevet pænere end før, samtidig med at det føles som at skære i smør, når man panorerer. Dette skyldes en magnetpåvirkning.

Et nyt middelsvært stativ har fået navnet ROTAX II. Ligesom det allerede eksisterende stativ ROTAX er ROTAX II 3-delt og forsynet med Rotafixlåse, som giver usædvanlig og hurtig indstilling af højden. ROTAX II fås med og uden panoramahoved, og for den der både fotograferer og filmer, er det jo praktisk at kunne veksle mellem brugen af panoramahoved og kuglehoved. Bilora laver således et solidt kuglehoved til ca. 20 kr. og det fornævnte panoramahoved med magnetvirkning fås separat til godt 45 kr.

Af lette stativer til kinobrug har der hidtil ikke været så mange at vælge imellem. Bilora har her fået to nye stativer på markedet, nemlig Coja c og super Biloret. Førstnævnte fylder så lidt, at man næsten kan betegne det som et lomme-stativ, men ifølge sagens natur er det heller ikke særlig solidt, og prisen ligger derfor også omkring 85 kr.

Super Biloet er derimod et særdeles lækkert stativ, som nok skal gøre sig. Trods den beskedne længde sammenklappet (ca. 35 cm) har det nemlig udtrukket den rette højde (ca. 140 cm) og stabilitet. De ca. 35 kr., som Super Biloet er dyrere end Coja C, er givet godt ud.

Ønsker man sig et endnu kraftigere stativ, uden derfor at slæbe sig en pukkell, er der det nye Biloras »Cineret«, der også har en nem højdeindstilling, idet andet led fastlåses med det såkaldte ekspander-system. Cineret koster ca. 115 kr.

Til den fotoamatør, der kun ønsker sig en vis støtte ved fotograferingen, har man lavet et sjovt stativ, der kun er et-benet. Det hedder »Monopied«. Det har kuglehoved og håndtag med udløser. Da det som nævnt er et-benet, er det, selv om det har kuglehoved, lige velegnet til fotosom kinobrug. Et et-benet stativ kan selvfølgelig ikke helt erstatte et trebenet stativ, men det er nemt at transportere og for nogle menneskers vedkommende er det jo ikke så svært at komme udenom?????

Dette stativ koster ca. 70 kr.

K.S.

Agfa nyhed — Agfa PARAT kamera

Endnu en photokina-nyhed er dukket op på det danske marked: Agfa Parat I, småbilledapparatet i det nye format 18×24 mm – formatet, der giver det dobbelte antal forstørrelser – formatet, der giver dobbelt så mange farvedias som normalt på en småbilledfilm – og begge dele i en kvalitet, der fuldt og helt beviser 18×24-formatets berettigelse. Det er ikke en anden-hånds-orientering, vi hermed giver Dem, men et glædeligt resultat af egne indgående forsøg, først og fremmest med CT 18.

Agfa Parat I er lille og handy – »lige til lommen« som man siger – netop en kamerastørrelse, man har sukset efter de sidste år, hvor småbilledkameraerne har vist tendens til at vokse sig større og større for at kunne rumme tidens tekniske raffinementer såsom indbygget belysningsmåler, koblet afstandsmåler, automatik m.m.

Enhver vil ganske umiddelbart føle sig tiltalt af dette kamera. Formgivningen ligger i et plan, der frister til at tro, at kameraet er arkitekttegnet. Prøv at tage et Parat I og betragt det lidt nøjere, og De må erkende, at det er et af de smukkeste kameraer, Agfa til dato har fremstillet.

* GODT AT VIDE - *
* GODT AT HUSKE *

Hver dag har sin forespørgsel om årsagen til gule pletter på kopier og forstørrelser. I 99 pct. af tilfældene skyldes fejlen dikroitisk slør, som man sikrest undgår ved at bruge et 2 pct. iseddikebad mellem fremkaldere og fikserbad. Billederne kommer enkeltvis i badet og forbliver der i højst 5 minutter.

☆

Når en småbilledfilm spoles tilbage, bør man standse, når den slipper opsamlespølen. Patronen tages ud i skygge, og filmen trækkes ud, indtil hele bredden spærres patronmundingen. Filmenden knækkes skarpt om som tegn på, at filmen er belyst.

Personalia

Svendborg

Trafikkontrollør P. G. I. Petersen, Fredericia, er udnævnt til stationsforstander i Svendborg, hvor stfst. K. G. Jørring har søgt afsked på grund af alder (69 år).

Tylstrup

Stationsmester K. E. Mortensen, Tolne, er efter ans. flyttet til Tylstrup, hvor stmst. K. Trinhammer har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Hesselager

Trafikekspedient E. W. Mortensen, Herlev, er udnævnt til stationsmester ved Hesselager st, hvor stmst. V. A. J. Christiansen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Glejbjerg

Trafikekspedient J. M. Jørgensen, Vester Sottrup, er udnævnt til stationsmester i Glejbjerg, hvor stmst. R. K. Larsen har søgt afsked på grund af alder (68 år).

Ravnstrup

Trafikekspedient E. A. Casper, Hovslund, er udnævnt til stationsmester i Ravnstrup, hvor stmst. V. Hansen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Dødsfald

Lokofører Th. Hansen, fh mdt Gb, 86 år.

Regnskabschef A. Engberg, fh OHJ, Holbæk, 79 år.

Portør C. E. R. Rasmussen, fh »Hotel Carlo«, Gb, 78 år.

Stationsforst. Nørskov Jensen, VN, Oxbøl 1915-57, 77 år.

Rangerformand P. C. Hansen, fh Gb, 72 år.

Lokofører U. Sørensen, fh Skjern, 78 år.

Togfører Ch. V. Christensen, fh Kh, 66 år.

Portør K. P. Carstensen, fh Nordhavn, 65 år.

Måtteproblemet - baade 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

Aalborg

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

Det danske Gødnings-Kompagni A/S

Aalborg afdeling
Tlf. *2 00 22

JØRGEN WINTHER

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

CALTEX SERVICE

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

Brdr. Mortensen

MOTOR- og MASKINFABRIK
Nyhavnsgade 80 - Aalborg
Tlf. 2 39 30

Kaj Jacobsen

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

Cykleforretningen

v. Holger Christensen
Ørstedsvej 2 - Aalborg - tlf. 3 11 02
Cykler og knallerter
1. kl.s reparationsværksted

Antikvitetsforretningen

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

CALTEX SERVICE

Sæbyvej 58 - Frederikshavn
Tlf. 2 20 77
Benzin - Olie - Vask - Smøring

Randers

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

Damesalon „MERCİ“

v/ Birthe Steffensen
Jyllandsgade 12 - Randers
Nyeste permanent
Tlf. 2 56 80

Hobro

AUTOLAKERING

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

CALTEX SERVICE

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

EGON HANSEN's MINICAB

Markedsgade 14 - Hobro
Telefon 2 11 30

Drej altid ind til

ESSO Service Station

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

TOBAKSFORRETNINGEN

J. B. Christensen
Blade - vin - tobak - aut. tipstjeneste
Bispensgade 79, Hjørring, tlf. 2128

HJØRRING RING-BILERNE

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

Brøudsalget

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

Nykøbing Mors

Jernbanepersonalet anbefales -
FODKLINIKEN
v. fru Gudrund Jensen . Højbro 12
Nykøbing Mors - Tlf. 1050
Damerne anbefales skønhedspleje
og hudbehandling

Vi har det hele

ESSO depotet

Lindevej 16 - Nykøbing M. - Tlf. 936
Fyringsolie - petroleum
benzin og smøreolie
leveres lige til Deres dør

AUTO-VÆRKSTEDET

Sv. Ove Sørensen
Grønnegade 13 Nykøbing Mors
Tlf. 673

Alle mærker repareres
Bremse- og koblingservice

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

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

ODDER APOTEK

Tlf. Odder 4 10 09

Skanderborg

Spare- og Laanekassen
for
Skanderborg og Omegn
Telf. 37

Chic Trikotage

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

FREMADS FOLKEBIBLIOTEK

starter sin 12. årgang

Det var arbejderbevægelsens forlag der var først med den moderne billigbog — og takket være kvaliteten holder man stilingen som den største danske bogserie — nu over 4½ mill. bind!

»Dusinet fuldt« melder Fremads Folkebibliotek med berettiget stolthed ved starten af sin 12. serie, der på flotteste vis følger de foregående elleve op. Årets sensation turde være, at FFB lægger ud med en splinterny 2-bind-roman af Tysklands mest succesombruste forfatter, Hans Hellmut Kirst — manden der skrev den verdensberømte »Nul-otte Femten«. Denne gang hudfletter han efterkrigstidens Tyskland i sin skildring af en gruppe frontsoldater, der i 1961 sidder i velbjergede positioner i en sydtysk by og tror den hellige grav velforvaret . . . men en skønne dag dukker »Skyggen fra Fronten« op, manden de alle troede død og borte, men som nu truer dem på liv og eksistens. Aldrig har Kirst skrevet en så spændende roman — den vil vække diskussion overalt, netop nu hvor den ene »affære« efter den anden rulles op i »wirtschaftswunder-Tyskland«.

En dråbe negerblod var skæbnsvanger

Et andet trumfkort er nobelpristageren Sinclair Lewis' dramatiske »Af Kongeblood«, som beretter om den unge Neil Kingsblood, der opdager, at han er 1/32-del neger — en omstændighed, der kaster ham ind i en voldsom samvittighedskonflikt og til sidst udløser en formelig racekrig. En besættende bog, der vil gribe enhver læser!

Blandt FFB's øvrige udenlandske titler er der også en kriminalroman, Edgar Lustgartens ulideligt spændende »Endnu et Offer« om en mand, der anklages for mord på en letlevende pige — og dommes! Men er han skyldig? Et af Sveriges nye store forfatternavne, Per Anders Fogel-

ström, har bidraget med »Sommeren med Monika« om to unge, der oplever en kærlighedens sommer i Skærgården, men en skønne dag må tage konsekvenserne, hvor bitre de end er.

Spændende danske romaner i FFB

FFB's danske halvdel anføres af Eva Hemmer Hansen med hendes største succes, »Skandale i Troja«, den vittige roman om de stærke kvinder i Hellas, desuden færingen Eilif Mortanssons »Malan« om en varmbloedet pige, der får en hel bygd på nakken på grund af sit temperament, samt Hans Jørgen Lembourns roman om en flok forulykkede fly-passagerer, der havner i »Hotel Styx«, hvor deres livs endelige afgørelse må og skal træffes — i byen hvorfra ingen vej synes at gå tilbage — og endelig Gerhard Rasmussens dramatiske »Kaptajnen behøver ingen Orlov«, som i hørespilform flere gange har tryllebundet os ved højttalerne. En dansk roman i internationalt tilsnit om to minorers kamp for at demontere en hidtil ukendt mine-type på kanalkysten.

Sensationelt dyreværk til eventyr-pris

I anledning af »dusin-årgangen« tilbyder FFB sine abonnenter en pragtfuld ekstra-bog: »Fremads store Dyrebog«. Dette enestående værk på over 600 sider er et formeligt leksikon med alverdens dyr fra amøber til storvildt — et strålende billedværk med over 1000 billeder og en værdifuld tekst af dr. phil. Ingvald Lieberkind. Indbundet i lærredsbind kan denne bog af FFB-abbonenterne erhverves 4 kr. billigere end af andre købere, nemlig for kun 24,75. I luksusudgave koster værket 32,75 — et sensationelt fund hvis begrænsede oplag uden tvivl vil forsvinde som dug for solen . . .

Tønder

Gælder det cykler og knallerter

JAKOB Christiansen

Salg og service
Carstengade 1 — Tønder

Textilhuset
SPECIALMAGASIN FOR BØLIGETILBEHØV
21965 GULVTEPPER GARDINER SENGEUDSTYR
ERIK TYGESEN ØSTERGADE 3 TØNDER

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

Hans Petersen

Indeh. Fr. Petersen
Østergade 64 — Tønder — Tlf. 2 13 39
Alt i kød — flæsk — pålægvarer

Walter's

Bageri og Konditori
Strucksallé 30 — Tønder — Tlf. 2 14 72

PETER Jacobsen

Storegade 16 — Tønder — Tlf. 2 23 68
Farve — lak — tapeter

Haderslev Knallertcentral

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

Haderslev Bank

Aktieselskab
Nørregade 30 — Haderslev
Telf. *2 41 14

NORDELEKTRO $\frac{A}{S}$

MOTORER — DYNAMOER — REPARATIONER

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

FABRIKSINSTALLATIONER & AUTOMATISKE ANLÆG

* 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

Light Railway Guide and Timetable. 40 sider, ill. ca. kr. 3,00. 288 Carterhatch Lane, Forty Hill, Enfield, Middx., Britain.

En ny udgave af køreplanen over mindre jernbaner i England. Tidligere udgave har været anmeldt i »Jernbane-Bladet«, og den nye adskiller sig kun ved at være bedre udstyret.

☆

Elektronisk Databehandling. Föreningen för rationel Databehandling, Stockholm. 364 sider.

En fortræffelig bog om databehandling. Systemer og maskiner af så at sige alle fabrikater gennemgås, og det må siges at være en fordel.

Ligeledes en fordel for mange er det svenske sprog, som sikkert er let tilgængeligt fremfor et fagsprog-præget engelsk, fransk eller tysk. Ligeledes er der i bogen behandlet emner, som vel er set mere i relation til nordiske forhold end vi er vant til i denne slags bøger.

☆

How to Increase the Effective Capacity af IBM Punched Cards. 182 sider. American Data Processing Inc., Detroit 26.

En bog i A4 format og i ringbind med en hel serie praktiske oplysninger om IBM-maskiner og hulkort. Specielt giver bogen — som titlen antyder det — anvisning på, hvordan man kan få ekstra kapacitet ud af sit materiale.

☆

The Calshot RAF Railway. 28 sider, ill. The Oakwood Press, Lingfield, Surrey. Ca. kr. 7,00.

Vidste De, at Englands luftvåben RAF i mange år havde sin egen lille jernbane? Den startede som en konstruktionsbane, men efterhånden blev den så stærkt benyttet til transport af passagerer, at man bibeholdt den lille bane helt op til slutningen af sidste verdenskrig.

Det er denne lille og morsomme bane, der gøres rede for i bogen, der er rimeligt velskrevet og underholdende.

Jas.



Næstsidste nyt!

I kø til Fanø-færgen

— Det går langsomt dette her, blev der sagt til færgpersonalet. — Jeg hører, I overfører 200 biler i døgnet. Mellem Svendborg og Tåsinge overfører de 250 biler — ikke om dagen, men hver time!

— Ih, du alstyrendes, sagde færgemanden på dejligt vestjysk. Man bliver helt forpustet bare ved tanken. Sådan et rælig kissejav har vi heldigvis ikke her. Folk sku' kom' med deres biler om vinteren, så er der plads nok!

— Der burde være en bro?

— Der ska' it ske nogen verdens ting, for det er staten, der bestemmer. Og det er godt! Da a kom til Fanø-færgen for 30 år siden, grinte de ad mig, og sagde te' a havde fået en usikker stilling, for der sku' bygges en bro. Nu er det mig, der griner!

»Tag toget«

Da togpersonalet mødte til første morgentog fra Farum d. 22. juni, var der ingen tog. En tyv havde i nattens løb taget det kendte slogan: »Tag toget« bogstaveligt, — og var kort med det. Det er følgerne af, at der snart er selvbetjening alle steder, men endnu har banerne da ikke indført selvbetjening. Toget blev senere fundet mellem Fiskebæk og Værløse. Det var afbremset, men Mo vognens motor var stadig i gang!

Hvad siger sagskundskaben!?

— Jeg vil gerne se på en fødselsdags-gave!

— Sågerne, — hvad må den koste?

— Tja, — hvad er almindeligt, — når man ikke er inviteret?

Stigende interesse for Mellemøsten

På historielærernes nylig afholdte kongres faldt følgende udtalelse:

— Selv en historiker ønsker ikke krig over nogen, men skulle det endelig være, så måtte Persien gerne komme i betragtning, desfordelst de gamle perserkrige snart er så ternede og gennembankede, at de godt kunne trænge til afløsning!

Advarsel til campisterne

Det regnes nu for uhygiejnisk at koge kaffe i en stråhat, — — — siger Husmoderrådet.

Dystre perspektiver

— Mor, — når jeg nu bliver stor og bliver gift, får jeg så en mand — — ligesom far?

— Javist, mit barn!

— Men hvis jeg nu for alt i verden ikke vil det, bliver jeg så en gammel tante — ligesom faster Clara?

— Det gør du også, ja!

— Du alt forbarrende! — Hvad er det dog for rædsomme udsigter, livet åbner for et lille kvindemenneske?

Det er netop sagen

— Ved du egentlig, at Kristian er så meget imod, at du bruger make up og kosmetik?

— Herregud, det skrog! — Han har jo aldrig set mig foruden!

En mystiker

— Hvad døde Jensen i grunden af?

— Det blev aldrig opklaret!

— Og der var heller ingen, der vidste hvad han levede af!

Kompliceret kompliment

— Hvor er der dog mange idioter till!

— Nemlig! — Og så er der vist endog een mere end Du regner med!

Fejlagtigt sporskifte

Spritteren fik en dram og da den smagte ham synligt, skulle han også have een til det andet ben, — — men ved en ulykkelig fejltagelse, som han sagde, smuttede de s'gu begge to i det samme ben!

Ikke noget at stille op!

— Hvorfå gå og tigge — — i stedet for selv at erhverve?

— Ak ja, — — det er sandelig også prøvet, — — men jeg blev sat fast hver gang, — det opmuntrer jo ikke!

Og så var der . . .

Konen, som mente at der burde være sikkerhedsnet under alle flyvemaskiner!

Flere og flere forlanger

**Hatting
Tvebakker**

fordi de er sprøde —
(men tåler ikke stød)



LIND HANSEN
KULTORVET 14 · C. 6208
LEVERANDØR AF CUCHEER
OG BILLED MATERIALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN

Aarhus

OLIEFYR

Service på alle typer oliefyr
Garanti- og serviceabonnement
tegnos for en for Dem fordelagtig pris

HOLMBO & KJÆRULF

Samsøgade 80 . Århus C . Tlf. 2 83 11

KOLONIALFORRETNINGEN

v/ Käte Metzdorff
Carl Bertelsensg. 1, Århus, tlf. 4 34 05
Vin - konserver - tobakker
Husk vor ekstrafine 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 KFUM

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

Carita

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

Kør ind til . . .

CALTEX SERVICE STATION

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

1. classes

Cyklereparationsværksted

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

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

Frederiksbjerg TÆPPEHUS

Frederiks Allé 104 - Århus
Telefon 3 17 47

Største udvalg i tæpper og løbere



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

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

OLIEFYR

RECK's Opvarmnings Co. A/S
Åboulevard 39 - Århus
Tlf. *2 95 20

Nu køles der for Deres bil i Brabrand

100 m vest for Vest-Teatret
Smøre- og vaskehal med gennemkør-
sei, omhyggelig smøring med Castrol.
Vi har Molub-Alloy smøre service.
UNO-X Auto-Centret ½

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

Tobaksforretningen

Jægergårdsgade 87 - Århus
Tlf. 2 50 68
Cigarer - Tobakker - Vine
og altid en pipe for Dem

N. C. Andersen

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

Åbyhøj mest mod. vaskesalon

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

Ompolstring af møbler

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

F. Roldrup
ISENKRAM



Silkeborgvej 311

Aabyhøj

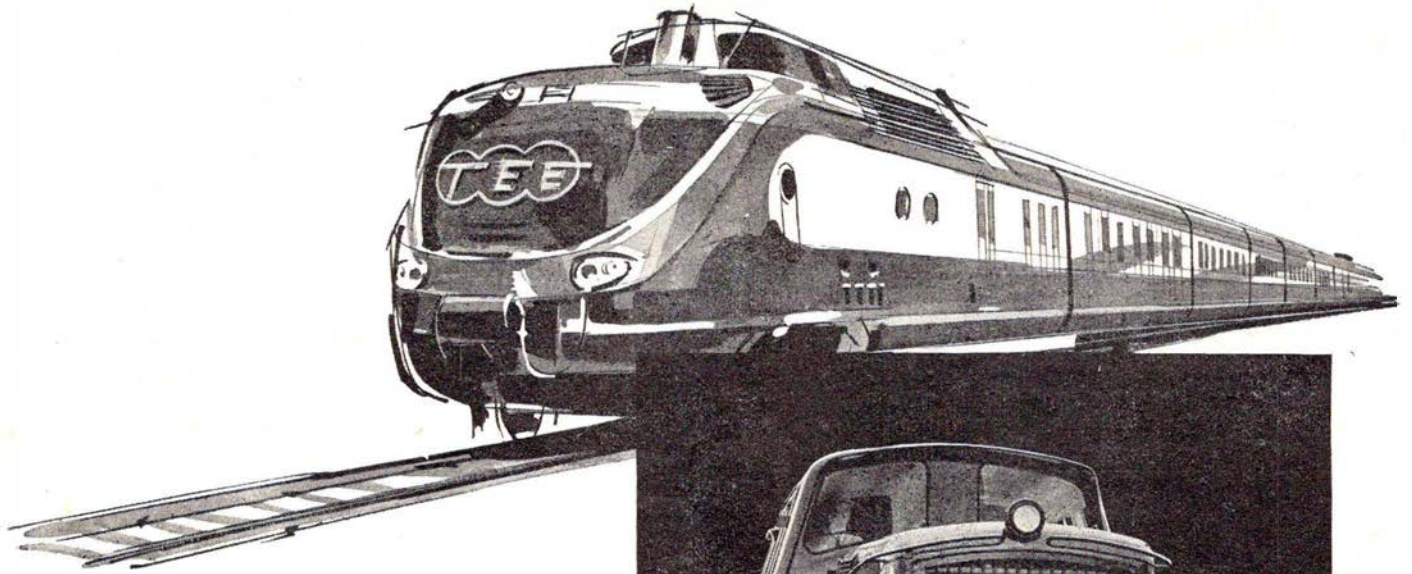
Telefon 5 86 40

Hasle Farvehandel

Viborgvej 133, Århus - tlf. 5 80 70
Farver - lakker - maling
tapeter - linoleum - persienner

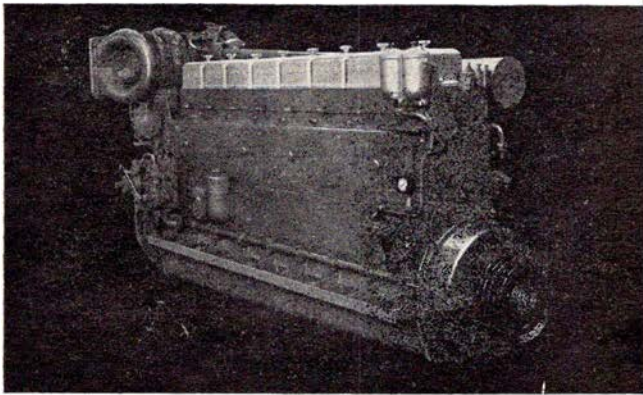
Viby Brugsforening

Kongevej 18, Viby J. Tlf. *4 07 00
Østerallé 30, Viby J. Tlf. 4 16 70
Rosenvangsalé 2, Århus. Tlf. 4 05 23



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO ¼

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