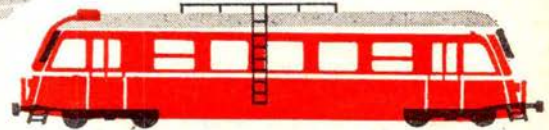
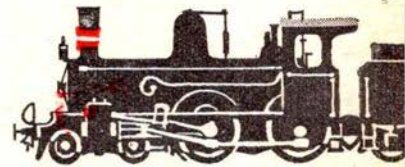
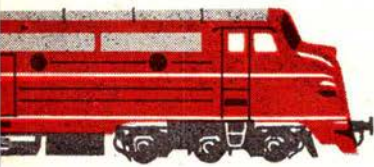


JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



HOLGER ANDREASEN

Islands Brygge 41

København S.

AStA 1540

IMPORT EXPORT FABRIKATION REDERI



Imperial Chemical Industries Ltd.
London, England
Kemikalier



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



The Carborundum Company
Manchester, England
Digler - ildfaste materialer



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

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

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

Duros

-det
robuste
rørplade-
batteri

hvor der stilles krav til kvalitet

Det kendte
LYAC-autobatteri
monteres i
alle bustyper.

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



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



VIKING

Blyanter og farver
til alle formål

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

Fredericia Byes og Omegns
Spare- og Laanekasse

Esbjerg og Omegns
Sparekasse

Kongensgade 58 - Esbjerg

Skjern og Omegns Sparekasse

Kontortid: 9,30—11,30 og 13.30—16,00 - Lørdag 9,30—11,30

Fredag også 19,00—20,00

TELF. 207 - GIRO 15824

Stiftet 1875

Deres Bank —

ESBJERG BANK

AKTIESELSKAB

— den lokale bank



Gå i Sparekassen

— også når det gælder
lønningskonto

Bondestandens Sparekasse

omspænder hele Sjælland

Det er derfor nemt og bekvemt at have en
lønningskonto i Bondestandens Sparekasse
idet der kan hæves på kontoen ved samtlige
Sparekassens 111 kontorsteder

De er på rette spor med en konto i

**DEN SJÆLLANDSKE
BONDESTANDS SPAREKASSE**



JERNBANE-BLADET

Redaktion og ekspedition:
H. E. Rybro, M. D. F. (ansvarhavende)
Valby Langgade 223 t.v. - København Valby
Telefon 30 87 71

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

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

Abonnement
12 kr. årlig.

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

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

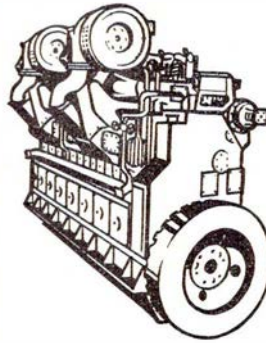
Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

NOVEMBER 1963

Dette nr. indeholder:

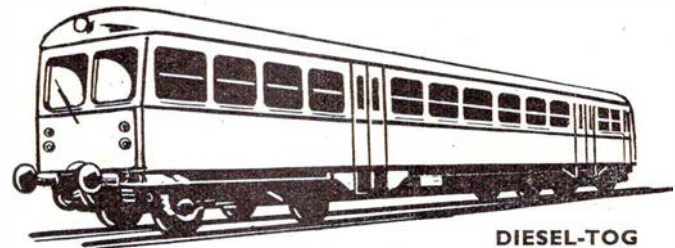
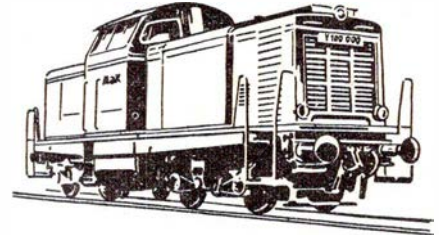
Mod solhverv	side 327
Månedens emner	» 328
Månedens foto	» 329
Månedens gode råd	» 330
Dansk Jernbaneklubs trækraft	» 331
I anledning af	» 332
Erindres det	» 333
To verdenskrige — to tørvebaner	» 334
Kjøbenhavns Sporvejes 100 års jubilæum	» 336
I få linier	» 339
Oktober dagbogen	» 339
Privatbane nyt	» 340
Model jernbane	» 343
Foto hobby	» 343
Personalia	» 345
Carlsbergs Mindelegat 25 år ..	» 347
Bog anmeldelser	» 347
Hunden på	» 348

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

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

VESTJYDSK AUTO-OPRETNING

Storegade 8 A - Esbjerg
Tlf. 2 34 56

JENS SELVEJER

Gardiner i stort udvalg
Vi tager mål, syer og hænger op
Strandbygade 29, Esbjerg, 2 74 10

HOLD DEM TIL VOLVO
- den holder til Dem

J. Østergaard Vejvad

aut. VOLVO forhandler
Samsøgade 2 - Esbjerg - Tlf. 2 55 55

Tal gardiner med GARDINSPECIALISTEN LODBERG MANUFAKTUR

Strandbygade 92, Esbjerg
Telefon 2 32 03

Ribe

Landbosparekassen for Ribe og Omegn

Torvet - i byens centrum
Telf. Ribe 40 og 524

Aktiselskabet RIBE MASKINFABRIK

Leverandør til DSB
Telf. Ribe 970

Alt i herre- og drengetøj

TIP-TOP

Herremagasinet
Store Torv 7 - Åbenrå - Tlf. 2 23 77

Sønderborg

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

K F U M pensionat

- God mad gør sindet glad
Løkken 28 - Sønderborg - Tlf. 2 29 12

Harald Olsson

Cykelhandler
Rønhavegade 9 - Sønderborg
Tlf. 2 44 15
Biler uden fører udlejes

Blomster JACOBSEN

Perlegade 56 - Sønderborg
Telefon 2 22 61

BH'er og korsetter

- så Anni Bladt
Jernbanestien 1 - Sønderborg
Telefon 2 13 22

Allerellie's

Gartner- og blomsterforretning
ALSBO - Sønderborg - Tlf. 2 13 55

BP Servicestation

Åbenråvej 1 - Sønderborg
Telefon 2 36 00
Benzin - Olie - Smøring

Tønder

Tønder Andels-Slagteri

Udsalget Vestergade 72, Tønder
Telefon 2 17 30

SVEND KIRCHHEINER

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

BLADCENTRALEN

Alt i papirvarer og gaveartikler
Dag- og ugeblade
Vestergade 19 . Tønder - tlf. 2 12 68

Brande

Konfekturforretningen

„ULLA“

Storegade 44, Brande - tlf. 236
Vore gaveæsker anbefales

Trikotageforretningen

Dagny Nielsen
Torvegade 5, Brande - tlf. 367
Trikotage - linge - garn

Kør altid ind hos

BP Service Station

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

Herning

E. BLACH HANSEN

SØLV OG GULD
Østergade 3 - Herning - Tlf. 800

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

JACK BØJE's Frisørsalon

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

„KOLONIALHJØRNET“

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

N. C. Jensen's efft.

J. Øst-Jacobsen

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

Mod solhverv . . .

November causeri

Når en institution har en reklameafdeling, er det naturligvis for at reklamere for, og derigennem skabe salg for, den virksomhed den repræsenterer. DSB har – som rigtigt er – også en sådan afdeling, og det vil erindres, at denne afdeling mange gange fra nær og fjern har modtaget stor anerkendelse for dens plakater og slogans. Senest har afdelingen iværksat en annoncerie som propaganda for banernes 10 dages abonnementskort. I annoncerne blev der givet forslag til besøg på Danmarks historiske mindesteder, der kunne besøges på rundture med banernes tog og rutebiler. Blandt annoncerne var der en, der foreslog at besøge Hørbylunde bakker ved Silkeborg, hvor Kaj Munk fandt døden under Danmarks besættelse af tyskerne. Dette har en del af landets aviser karakteriseret som grov og uanstændig reklame.

Der er som bekendt visse aviser – især jydsk – der benytter enhver lejlighed til at kritisere alt vedrørende jernbanevæsenet, og her fandt man en kærkommen lejlighed til beskyldning om smagløs reklame. Kan det kaldes for smagløst at opfordre til at besøge Hørbylunde bakke, der hvert år besøges af tusindvis af bilister, der gør ophold på dette sted for i en stund at mindes en af vort lands mest

kendte modstandsfolk den navnkundige og uforfærdede digterpræst Kaj Munk. Havde det været den lokale turistforening, der reklamerede for besøg på dette sted, var der sikkert ingen, der ville finde på at udbasunere det som uanstændigt og smagløst. Men det er vel igen den med ræven og rønebærrerne? De kritiserende aviser har sikkert ikke fået annoncen til optagelse!

»Dagbladet« i Odense skriver: »Blandt de mest meningsløse af alle trafikdrab er dem, der finder sted i jernbaneoverskæringer«. – Hvorfor er de nu mere meningsmeningsløse end de, der finder sted i afmærkede fodgængerovergange? – Videre skriver bladet: »Men hvorfor ikke holde op med disse ørkesløse spekulationer og i stedet erkende, at *banernes sikkerhedsregler er utilstrækkelige*, og lad os erkende, at man ikke kan have tonstunge vaggoner til uden videre at drøne tværs over vejene. Enten må der være bomme ved jernbaneoverskæringerne – eller også må

der påbydes *fuldt stop* for togene, inden de kører over, og så må det påhvile togpersonalet at sikre sig fri og ufarlig passage.«

Hvad er det for en påstand, at togene uden videre drøner tværs over vejene? Foran de fleste vejkrydsninger findes 3 tavler, der tilkendegiver, at man nærmer sig en jernbaneoverskæring og ved selve overskæringen er anbragt blinklys og mange steder allarmklokker og halvbomme. Er der ingen blinklys, giver togene fløjtesignal. Alle disse sikkerhedsforanstaltninger er internationale. Bladet mener at have fundet den helt sikre løsning i to ord – Fuldt stop – for tog, der skal passere en vejoverskæring! Det er jo ikke første gang, dette er foresat. Hvor betryggende det end kan lyde, så, rent bortset fra, at al toggang i realiteten ville blive umulig, ser man gang på gang uheld på hovedvejene på steder, hvor der er fuldt stop, eller når tog med mange vogne passerer vejoverskæringer, er det ofte sket, at vejenes trafikanter braser ind i togets bageste vogne. De to ord bør hedde: *Fuld respekt*, for advarselstavlerne ved overskæringerne. De mange daglige tilfælde, hvor de vejfarende ikke respekterer blinklysene, kan alle loko- og motorførere berette om.

Restaurant »På Fortovet«

og baren på Østerport station

anbefales

POUL GUDMANN;

Handelsstanden i overfartsbyerne her i landet og i Sverige klager over nedgang i cigaret- og spiritussalget på grund af billigt salg af disse varer på færger og skibe. Særlig slemt skal det være på Lolland-Falster siden der fra fra 1. septbr. blev indført endags-billet til 16 kr. på Rødby-Fehmern overfarten. — Nogen må der være, der tjener penge på dette overfartssalg. Nok er priserne lave i sammenligning med, hvad priserne er i forretningerne i Danmark, men sammenlignet med de priser som skibene på nævnte overfarter betaler på frilager, er priserne på skibene tårnhøje med en avance på flere hundrede procent. Udsalgspriserne på frilager er for cigaretter 39–44 kr. pr. 1000 stk., en flaske fransk cognac 13,50–22 kr. og en hel flaske dansk

snaps 4,25 kr. For disse varer tages der 18–20 kr. for 200 stk. cigaretter, 30–32 kr. for cognac og 15 kr. for en hel rød Ålborg.

Om selve Rødby Færge—Puttgartens succes kan der ikke herske nogen tvivl, og det er en beklagelig fejlregning, at man mente at kunne undvære den danske færge på denne overfart det meste af vinteren. Fra oktober blev al godstransport til det sydlige udland ledet over Rødby Færge. Men allerede nu, hvor man daglig skal befordre 40 læssede roevogne til Tyskland, må re tomme returvogne og en del læssede godsvogne føres over Padborg. Og så er det snart jul, hvorefter vi atter går mod længere og lysere dage.

—bro.

færdig, hvilket ventes at ske midt på sommeren 1965, kan bilfærgerne »Broen«, der har samme størrelse, og som hidtil har været benyttet på Storebælts-overfarten, benyttes som reserveskib for Kalundborg-Samsø-Århus-farten, og man vil da kunne afhænde »Kalundborg«.

Tredie færgeløje i Rødby Færge

Den voldsomme storm over Østersøen i begyndelsen af oktober viste endnu en gang, at et tredie færgeløje er en nødvendighed. Til tider kan det være af værdi, at man har et sted, hvor færgerne kan sejles hen, når en eller anden reparation skal udføres. Som det er nu, eller rettere sagt, til den kommende sommers store trafik med fire færger, vil en eventuel beskadigelse på en færge i Rødbyhavn betyde, at de øvrige færger må ankre op på »Rødbyhavn Red«, indtil det andet løje er fri.

Som sædvanlig når tyskerne går ind for en sag gores det 100 pct., og længe for man her har tænkt på et tredie løje i Rødby Færge, har tyskerne deres tredie løje i Puttgarten færdigt.

Ved første storm sprængte færgen »Kong Frederik« her sine fortojninger og odelagde lejet så meget, at den var nødt til at sejle ud i det oprorte farvand, hvor den fra kl. 4 om morgenen til kl. 9 om formiddagen måtte sejle rundt og frem og tilbage, indtil løje 2 i Rødbyhavn var forladt af den tyske færge.

Ved næste storm blev færgefarten indstillet i 11 timer idetølgerne udefra satte færgen »Kong Frederik« i så stærk rulling, at man ikke turde påbegynde landsætning af biler og godsvogne. En wire i broklappen sprang, og færgen måtte returnere til Puttgarten. Der tænkes på at anlægge en læ-mole uden for havnen, men der er andre og billigere muligheder. Den første går ud på at ændre selve færgeløjets form en smule. Det har vist sig, at de tre færger på ruten ikke har ganske samme form. »Deutschland« ligger bedst i lejet. Den passer næsten nøjagtig. »Kong Frederik« er en smule smallere. Smallest er »Theodor Heuss«.

Det drejer sig kun om nogle centimeter, men nok til, at færgerne ikke alle ligger helt fast til inde i lejets elastiske saks. Hvis saksen kan lukkes lidt mere til — hvilket er teknisk muligt uden egentlige ombygninger — kan man måske få de to smalleste af færgerne til at klemme bedre fast, hvorved de skulle ligge mere stille selv i hård sø.

Hurtigruten Århus—Kalundborg

Trods konkurrerende ruter har DSB's »Hurtig-Marie« i årets første tre kvartaler overført 111.500 biler og 600.000 passagerer.

Månedens emner...

Halsskov—Knudshoved succes

Den flydende storebæltsbro, der bestod af tre todækker og en tredækkerfærge, klarede søndag den 21. oktober, hvor efterårsferien sluttede og konfirmations søndag, og presset stærkest fra Knudshoved, trafikken gnidningsløst. Der overførtes 7380 biler (5000 fra Knudshoved), og ventetider kendtes så godt som ikke, og det var sådan, at der selv i den travleste periode kunne have været presset endnu nogle biler på »Arveprinsens« tre dæk. Der er maksimalt 395 biler med denne færge, men den kan tage 410. Det var altså en dag, hvor 3-dækkerfærgens skabere kunne gnide sig i hænderne efter færgens flotte præstation.

Ældre færger forsvinder

Statsbanerne forbereder afhændelse af to af sine færger. Det er den gamle dampfærge »Christian IX« samt »Mommark« på Mommark-Fåborg ruten, som begge ventes udrangeret i løbet af foråret og sommeren 1964.

»Christian IX« er bygget 1907. Den er efterhånden i så dårlig forfatning, at det ikke længere kan svare sig at holde den i drift; den benyttes i øjeblikket som godsfærge på Storebælt, og i løbet af somme-

ren 1964 vil den blive udrangeret og udbudt til salg.

»Mommark« vil blive afhændet, når den nye færge, der i øjeblikket er under bygning på Svendborg værft, er færdig. Dette ventes at ske i løbet af maj måned 1964, hvorefter den vil blive indsat på Lillebælts-trafikken. Samtidig med bygningen af ny færge har man flyttet ruten, som på Als kommer til at gå til Fynshavn.

Motorskibet »Kalundborg« på Kalundborg-Samsø-Århus-ruten beholder statsbanerne indtil videre. Sosterskibet »Jylland« og færgen »Freia« skal fremtidig bestride overfarten, og »Freia« ventes tilbage fra ombygning så betids, at den vil kunne indsættes i juletrafikken i år. Når dette er sket, bliver »Kalundborg« lagt op som reserve. Som sådan vil dette skib blive holdt i beredskab, indtil den nødvendige ombygning af færgeløjerne i Kalundborg, Samsø og Århus er tilendebragt, så de øvrige færger med indladning og losning fra skibsenderne kan benyttes.

Både for »Jylland« og »Kalundborg« vedkommende foregår indladning og losning fra siden af skibet.

Når ombygningen af færgeløjerne er

Månedens foto

Den 29. okt. søsattes et søsterskib til »Anne Marie« på Ålborg værft. Stabelafløbningen overværedes af arveprins Knud, hvis gemalinde gav den nye storfærge navnet »Prinsesse Elisabeth« efter arveprinseparrets datter, der også var til stede. Færgeren ventes afleveret så betids, at den kan indgå på overfarten d. 22. marts 1964.

For de godt 25 mill. kr. færgeren vil koste, får DSB en ny og overlegen stor færge, dobbelt så kraftig som de stærkeste danske isbrydere, hvad der viste sig at være en stor fordel i isvinteren i årets begyndelse, hvor »Hurtig Marie« gik gennem selv den sværeste is, som var det smør.

Strømforsyning til de nye lyntog

Hidtil har de nye lyntogs egne el-anlæg været i drift til forsyning af varme og togets friskluft-forsyningsanlæg på hele turen, men man vil nu give togenes strømforsyningsanlæg en hvilepause, mens togene holder i Struer og Frederikshavn, hvorfor de lokale el-værker i disse byer skal levere strøm dertil.



»Specialvogn«

Foto: P. Skebye Rasmussen

Vi har modtaget . .

Uniforms-polemik

Uniformeringen indenfor vor etat har altid haft min interesse, og jeg er før fremkommet med forskellige anmærkninger desangående.

I dag foler jeg mig foranlediget til igen at fremføre visse betragtninger angående vore uniformers kvalitet, normering o.s.v.

Jeg er en del utilfreds med hele den måde, som statsbanerne beklæder deres personale på. Jeg tænker på de lønningsklasser, der har tøjet frit. Uden at ville skyldes for at være misundelig, det er slet ikke tilfældet, vil jeg gerne anføre nogle betragtninger, der vedrører den kategori,

som jeg selv tilhører – nemlig togpersonalet.

Det er jo sådan, at togpersonalet, som naturligt er, har en nær berøring med publikum, og som sådan også gerne ønsker at optræde så soigneret som vel muligt også uniformsmæssigt. Men det er meget vanskeligt i dag at holde sin uniform blot nogenlunde. Jo, ren kan man sagtens holde den, men ikke lapfri. Det er kedeligt, at man skal oplyse derom, men det er en kendsgerning, at vore jakker, som vi skal bære hver eneste dag i tjenesten, og som skal holde i 1½ år, ikke er i stand til dette med de forhåndenværende stofkvaliteter.

For mit eget vedkommende går jeg nu med den sidste af de mig leverede jakker. Den er pæn ren, men min hustru har måt-

tet reparere håndlinningerne to gange indenfor normsperioden, da kanten var helt gennemslidt. Ærmerne er derved blevet to cm kortere. Foret i jakken er repareret flere gange og knaphullerne flosser nu temmelig grimt. Sker der mere med denne jakke, må jeg nok til at gå med en civil jakke med et emblem i knaphullet. Men det må man jo ikke.

Kvalitetsmæssig er jernbanens leverancer af tøj underudviklet og man forsøger ikke at følge de skiftende tider op. I dag er der noget der hedder terylene, polychester, nylon og perlonstoffer m.m. Disse stoffer er både mere holdbare og behageligere at gå med.

Togpersonalets jakker skal som sagt holde i 1½ år, medens der findes andre kategorier, der har mulighed for at bære

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltøft



Nyt fra hele verden

Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Tegnefilm

— vi har cinemascope

Central 13540

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

SILKEBORG HUSHOLDNINGSSKOLE

Ahavevej 46-48 - Silkeborg
Tlf. 67

UNGE HJEMS HØJSKOLE

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

Bergitte Berg Nielsens Husholdningsskole

Forhåbningsholmsallé 18, Kbhv. V.
Telf. VE 8821.

Statsanerkendt.

1. september: 5 md. formiddagskl.
1. september: 4 md. aftenscole
1. oktober: 3 md. formiddagskl.
1. november: 6 md. eftermiddagskl.
1. november: 4 md. aftenscole.
Program sendes, kontortid kl. 10-14.
Til dagkursus kan søges statstilskud.

Ved De, at

LEGO-børn

leger bedst!

Flere og flere forlanger

Hatting Tvebakker

fordi de er sprøde -
(men tåler ikke stød)



andet arbejdstøj i tjenesten, f.eks. overalls o.l., men hvis jakker kun skal holde i 1 1/4 år. Der er noget skævt ved dette.

Denne fastsættelse af togpersonalets jakkenorm skete, da man lavede jakkefaconen om til et mere moderne snit, og man forlængede dengang normen med 1/4 år. Det blev meddelt os, at jakken var blevet dyrere at sy i dette snit. Jeg vil til enhver tid hævde, at det ikke er rigtigt, idet de gamle faconer på jakker var meget vanskeligere at tilpasse med alle de sammensyninger denne våbenfrakkefacon havde.

Jeg mener, at sagen var den, at skrædderen benyttede sig af situationen til at få noget mere for sit arbejde, og jernbanen havde på dette tidspunkt ikke de rette folk til at sige nej til en prisforhøjelse den gang. Derfor skulle det gå ud over personalets uniformsnorm og vi kan nu mærke følgerne af denne disposition. Men jeg ønsker ikke at gå i lappede jakker, derfor dette indlæg.

Hvis denne min mening ikke er i overensstemmelse med virkeligheden, men at jakkerne virkelig er dyrere at sy, ville det så ikke være mere naturligt, om jernbanen havde ofret denne fordyrelse, som tiden altså krævede, i stedet for at lade personalet få forringet sine gøder? Man kan nu engang ikke vedblive med at lade personalet betale gildet. I dette tilfælde har forbedringen i hvert fald vist sig at være en forringelse. Uniformsjakken er pæn og nydelig, men den kan ikke holde tiden ud.

Med hensyn til de af jernbanen leverede skjorter er de for mig at se af for ringe kvalitet, for dårligt syet og for dyre.

Jeg har lige købt 3 nye skjorter ude i byen. De er i den farve der kræves, de er s t r y g e f r i, har dobbelte ærmelininger, faconsyet og kantfæstet pænt overalt, i en meget fin og kraftig kvalitet: 19,50 kr. pr. stk. Altså samme pris som jernbanen kan fremskaffe skjorter til, men en meget bedre skjorte.

Man skulle mene, at jernbanen kunne

købe billigere eller om ikke andet så en bedre vare, når den køber ind i de mængder, der er tale om.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at spørge, om jernbanen tjener på disse skjorter, som personalet kan købe, og hvor man kan få dette oplyst?

Det samme er for øvrigt gældende for strikhalstørklæderne og slipsene. De kan købes bedre og billigere ude i byen, hvis man vil.

Disse ting kan man dog kun kritisere, idet man jo selv må om, hvor man køber sine selvbetalte uniformsgenstande.

Værre er det med det af Jernbanen leverede tøj. Det må man dog kunne forlange skal kunne holde de normerede tider ud, men det kan togpersonalets jakker afgjort ikke, og det vil jeg gerne have ændret.

Noget andet er, at den sorte uniformsfarve er noget af det mest upraktiske der findes. Alt ses på denne farve, og man renser og renser og renser og renser og renser...

K.S.

Månedens gode råd

*Sprit gør glasset strålende flot,
men stellet tåler det ikke godt.
Pudser De briller i sprit,
gå endelig ikke for vidt.*

Nye abonnenter

får bladet

GRATIS

resten af året, når abonnement for
året 1964

kr. 12

indsendes på postkonto 600 82,
Jernbane-Bladet - København-Valby

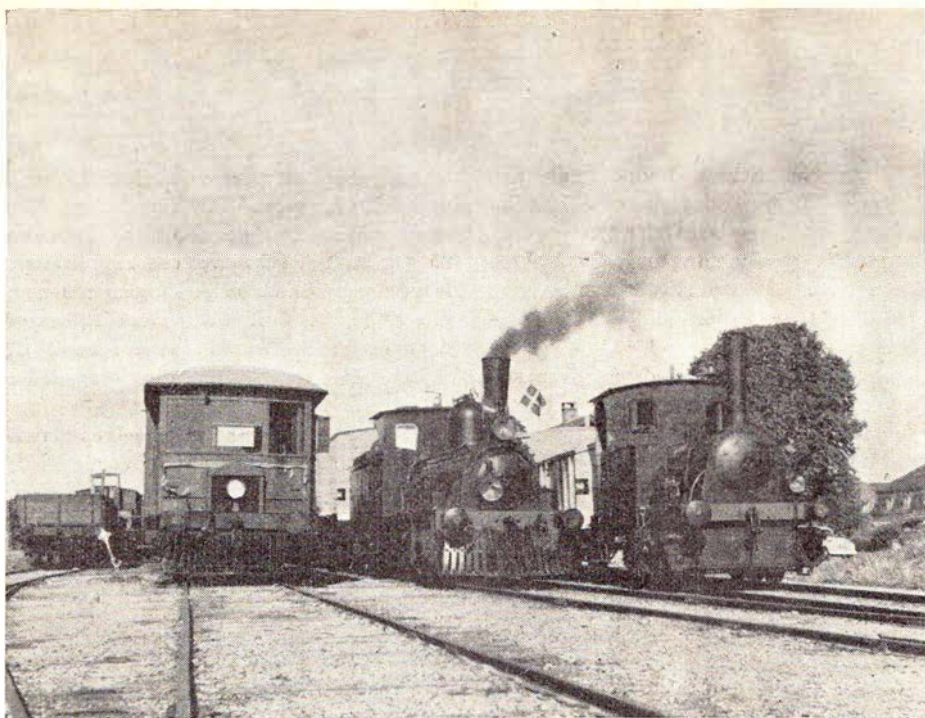
Spanskrørsmøbler er mode . . .

Kurvetasker til alle formål — Gaveideer til fornuftige priser



Vestergade 2A . Svendborg . telf. 1962

Mod aflevering af denne annonce ydes 5 %



DJK's trækraft ved sæsonens slutning den 15. september.
Fra v.: LB M1, HJT nr. 5 og »Faxe«

Som det sikkert er læserne bekendt købte Dansk Jernbane Klub først på sommeren HTJ's damploko nr. 5 bygget af Vulcan i Maribo år 1901 som fabrikkens loko nr. 10 (Vulcan byggede ialt 18 damploko). Lokoet er koblet OCO med 2-akslet tender, har udvendige cylindre med indvendig styring. Lokoet, der ikke har overheder er forsynet med vacuumbremse samt trykluftudstyr til togets bremsning. Vægten er tjenstfærdig 24,0 t + 16,7 t = 40,7 tons.

Straks efter købet gik et par mand fra DJK's arbejdsbold igang med klargøring lokoet, så det under egen damp kunne køre til Maribo. Det havde stået kold i nogle år, men var i udmærket stand. Forinden det måtte opfyres, skulle det underkastes en lovbehaftet trykprøve.

Arbejdet i forbindelse med denne trykprøve viste sig at være større og mere drilagtig end først antaget, hvad der resulterede i, at lokoet først blev klar den 14. septbr. Samtidig med det rent tekniske arbejde, der i første række gjaldt kedlen med alle dens ventiler, renseklappe, armatur m. m. samt tillige påmontering af drivstænger, oppudsning af alle metaldele (og dem var der mange af under malingen) samt maling af hjul, pufferplanker og barrierekant.

Da trykprøven endelig var klar til fredsstillende og lokoet for første gang efter DJK's overtagelse ved egen kraft havde været ude at røre sig på Høng st. – iøvrigt hjulpet DSB med en mindre ran-

gering, ja, så manglede kun småting som kultagning, læsning af de ikke få reservedele HTJ havde overladt os, samt vognen, – for der skulle da en vogn med.

Vognen – ØSJS – D 11 – som DJK siden efteråret 1962 havde arbejdet på at få klar til den d. 8. septbr. kunne afsendes fra Klampenborg til Høng via Tølløse, hvortil den ankom nogle dage senere i god behold.

Så oprandt da endelig den 14. september, en dag de der var med sikkert sent vil glemme, og en dag, der gav fornøjelse og oplevelser i rigeligt mål, som belønning og tak for den store hjælp, de deltagende havde ydet såvel ved arbejdet med selve lokoet, som med vognen eller på anden måde. Kl. godt 7,00 begyndte opfyringen, og kl. ca. 11 drejedes loko nr. 5 for sidste gang på den drejeskive, den før kendte så godt; men denne gang med skorstenen mod Slagelse.

Efter tilkobling af D 11 på reglementeret vis ventedes kun på afgang, og klokken 11,45 dampede særtog 8812 af sted mod Slagelse med et par lange stød i fløjten til afsked med Høng og den bane, den i så mange år havde tjent. Ved regulator og styring stod lokofører Jensen, der i adskillige år havde ført nr. 5 på OHJ og ved fyrskovlen, – ja, der var i dagens løb flere medlemmer, der forsøgte sig.

Som ventet opførte nr. 5 sig upåklageligt – ingen varme lejer, ingen banken eller andre uregelmæssigheder – maskinen

lå meget fint i sporet og holdt let en hastighed på 60 km/t – og D 11, hvem skulle tro, at den lille »æske« fra 1879 løb som nogen boggievogn – og så var den endda benævnt som »godsvogn« i DSB's særtogsanmeldelse!

Samme særtogsanmeldelse, nr. 841, beretter iøvrigt følgende: »Placering lok + godsvogn tilhørende Dansk Jernbane-Klub«, og videre: »Der er givet DJK tilsagn om befordring af et af foreningen overtaget OHJ-loko og en godsvogn fra Høng til Nykøbing F. (Maribo).« Hastigheden var sat til 50 km/t.

Vel ankommet til Slagelse rangeredes toget til remisen og blev vendt på en gang på drejeskiven, og maskinen fik en sjat vand, lidt olie og rangerede til spor O, hvor en større forsamling incl. ivrige fotografer tog det gamle loko i nærmere øjesyn, mens »personalet« fik en bid brød i D 11. Så gik det videre mod Næstved, og rettidigt rullede tog 8869 ind på Næstved st. – og naturligvis i NPMB's gamle spor!

Her holdt vi så til kl. 14,51, og mange af os mindedes den dag vi sidst havde holdt her med et privatbanedamp tog!

Kl. 14,51 dampede særtog 8143 afsted mod Nykøbing F., gjorde et lille ureglementeret stop i Vordingborg (»personalskifte«) og dampede i adstadigt tempo – 30 km/t – over Storstrømsbroen, her var sporarbejde, og det tør nok siges, at bilisterne gjorde store øjne – flere forsøgte åbenbart at kravle ud af vinduerne for at fotografere vort tog; men nr. 5 lod sig ikke distrahere – kl. 15,58 holdt vi i Eskilstrup og ventede på forsinket 2154.

Efter ank. Nyk. F. vandtagning m. m. var vi igen klar til afgang 17,20, en LJ-lods stod på, og så gik det mod nr. 5's fødeby og fremtidige hjemsted. Ca. 1 minuts stop i Saxkøbing, og så rullede særtog 4067 endelig ind i spor 1 i Maribo med et lydeligt fløjt til de mange, der var mødt for at byde det gamle loko velkommen hjem!

Næste dag, søndag d. 15. septbr., sæsonens sidste dag på museumsbanen, kørte nr. 5 plantogene og et par stykker til bl. a. for TV; men »Faxe« var også ude at røre sig, selvfølgelig med sin gamle vogn D 11, – ja, de 2 har sikkert gjort mange ture sammen, men ikke set hinanden i de sidste 50 år!

Endnu en nyherhvelse præsenteredes denne dag, nemlig HHJ – F 43, en lille hvid mælkevogn istandsat meget fint af 2 medlemmer i Odder.

Det var 2 dejlige dage og en fin afslutning på en god sæson på den populære bane!

Sv. J.

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

Afholdshotellet

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

Vi anbefaler

Thomsens hotel garni

Tilegade 53 - Nakskov - Tlf. 400

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

Vi bor og spiser på

HOTEL WESTEND

Randers - Tlf. (064) *2 53 88
Værelser med moderne komfort
til moderate priser.



I anledning af ...

Distriktschef Svend Haldbo fyldte den 9. august 60 år og fortalte bl.a. i et interview i Aarhus Stiftstidende:

- Det var ikke meningen, at Sv. Haldbo skulle have været statsbane-mand. Skont hans far, Jorgen Peder Haldbo, i mere end 40 år var stationsforstander i Give og skont Svend Haldbos bedstefar var stationsforvalter i Gramrode i Bjerre Herred, gik turen for den unge Haldbo dog i første omgang uden om DSB.

Sv. Haldbo tog sin eksamen fra Polyteknisk Læreanstalt, og som ung civilingenieur kom han i 1928 til P. Nordsten i Hillerød, den store fabrik for landbrugsmaskiner. Men så kom landbrugskrisen i trediveerne, Sv. Haldbo så sig truet af forholdene og sprang fra Hillerød til et rådgivende ingeniørfirma i København. Det befattede sig med byggeri, men da krisen også begyndte at lamme byggeriet, var Sv. Haldbo lige vidt.

- Der var så mange arbejdslose ingeniører, at nogle af dem solgte bananer fra vogn på gaden. Selv havde jeg for øvrigt overvejet at udvandre til Amerika, men jeg var blevet forlovet og blev hjemme.

Og så kom der en dag brev fra DSB. For en sikkerheds skyld havde jeg engang lagt en ansøgning ind uden egentlig interesse for sagen. Men under indtryk af forholdene i landet gjorde jeg nu mine beregninger. Jeg fandt ud af, at jeg antagelig kunne avancere inden for etaten i løbet af 10 år, og så var der jo den kære pension. Jeg sagde ja, og nu sidder jeg her.

- Jeg har aldrig fortrudt det, slutter distriktschef Svend Haldbo. Mit valgspørgsmål er: »Der skal held til«. Heldet har fulgt mig, og mange glæder har jeg i mit arbejde som statsbanemand.

Det var et særsyn, da jeg som tekniker blev distriktschef efter den nuværende går. P. E. N. Skov, men selv DSB kan nu om stunder bryde traditionerne, og det synes jeg er godt. Man skal aldrig stivne i een gang vedtagne bestemmelser.

Derfor skal man heller ikke græde, fordi damplokomotiverne nu forsvinder. Det skal jeg nok fortælle eventuelle kritikere på min fødselsdag. Tænk bare på, hvor megen gigt lokofolk fik i »gamle dage«. Nu sidder de lunt inden døre og styrer deres maskiner - endda i pæne, rene kitler.

Jo, DSB er kørt ind i en ny - og bedre - tid.

Der er allerede en tydelig tendens blandt rejsende til igen at bruge togene på de lange distancer. Det ses af, at benyttelsen af 1. klasses kupeerne er stigende. DSB er i forlegenhed for 1. klasses vogne. Vi har bygget adskillige og bestiller fortsat nye.

**Dir. Schwartzlose's
25 års jubilæum**

Direktor Schwartzlose kunne d. 1. oktober fejre 25 års jubilæum som restauratør hos DSB.

Vejen til stillingen som »Danmarks største restauratør« startede på Bramminge banegård, hvor han var restauratør et års tid. Derfra gik turen til Horsens, hvor han overtog jernbanerestauratøren i 1939, og i 1942 steg han i graderne til restauratør ved provinsens største banegård i Fredericia, hvor Schwartzlose i bogstaveligste forstand fik sin helt store »ildprøve«.

Fredericia banegård var en i højeste grad fremskudt og udsat post. Det var ikke blot spørgsmålet om at betjene de rejsende - men om at betjene de »rigtige« bedst muligt. Det var i besættelsestiden, og Fredericia banegård var et temmelig livligt område med konstant aktivitet, dag og nat, fra modstandsfolk. Sporene på den næsten helt nye banegård var elektrisk dirigerede - og dermed ekstra sårbare, og det var af stor betydning, at de tyske transporter her blev generet så meget som overhovedet muligt. Og intet blev forsømt i den retning. Tyskerne var nærmest fortvivlede - og skiftevis rasende.

Følgelig var banegårdsrestauranten ikke

LASTPALLER fremstilles til alle formål

Fiske-, frugt-, øl-, vand-, mælke- og
Coca Cola-kasser



Pakkasser og kasser til maskinfabrikker

Alt efter opgave

Forlang tilbud uden forbindelse.

I/S ALDERSLYST SAVVÆRK & EMBALLAGEFABRIK
TLF. SILKEBORG 121

just nogen tryk arbejdsplads, men det gik – og Werner Schwartzlose balancerede klogt og lykkeligt sin virksomhed igennem de forbandede år. Han kunne bagefter smykke sig med en Røde Kors-medalje og den svenske »hovmestermedalje« i 8. størrelse, som han fik tildelt af kong Gustav – begge dele for den yderst fortjenstfulde indsats, han ydede under de dramatiske transporter af flygtninge og ved de illegale tog nordfra. Tyskerne gik med til bespisningen, som Schwartzlose personligt forestod, på den betingelse, at det tyske tog-personale også fik mad. Mangen politimand vil ligeledes huske W. S. for de gode klemmer, han dækkede op for dem, da de kom hjem fra lejrene i Tyskland, og det var fuldt fortjent, at Schwartzlose fra Gestapofangerne modtog et smukt sølvfad med frihedsbevægelsens armbind heftet ved . . .

I 1947 kom budet til ham fra statsbanernes ledelse, om han ville overtage chefposten som færgerestauratør ved Storebælt – og hverken han selv eller DSB har senere fortrudt, at han slog til. Først var det overfarten Korsør-Nyborg, så kom bilfærgerne Halsskov-Knudshoved og de tilhørende restaurationer i land – den i Knudshoved blev skilt fra, og en overgang fandt man på at dele færgerne op under to restauratører, Ronald Larsen (tidl. Olsens Hotel i Maribo) fik jernbanefærgerne, mens Schwartzlose alene koncentrerede sig om bilfærgerne. Det gik kun en tid – så indså man, at alle parter var bedst tjent med, at færgerne havde én fælles restauratør, og nu står Schwartzlose som chef for restaurationserne i 14 færger (8 jernbane- og 6 bilfærger) samt isbryderfærgen Holger Danske og restaurant »Halsskovperlen« i land.

Det er store forhold, og der er rigeligt at se til – årlig omsætning 16 millioner!!! Hovedparten skabt i korte serveringer på en stadig kortere overfartstid – det er mængden, der gør det! Kaffen flyder ikke forgæves fra kanderne på Storebælt . . .

STENVAD Kager

— det store navn i SMÅkager

»De Danske Østersøfærger«s

Restaurationer

GEDSER

RØDBY FÆRGE

Restaurations »Færgetroen«,
Rødby Færge

Erindres det . . .

For 60 år siden . . . oktober 1903

Gedser-Warnemünde ruten åbnedes d. 1. oktober for offentlig trafik, med hjulfærgerne »Friederich Franz IV« og »Prins Christian«. I dagene forinden havde der fundet pompose individeshøjtideligheder sted under overværelse af kong Christian IX, storhertugene af Mecklenburg m. fl. Hele færgelanlægget med bygninger, lejer, klapper m. m. kostede omtrent 1 mill. kr., hvortil kom uddybning af sejllobet over Rødsand, der kostede 600.000 kr.

For 50 år siden . . . november 1913

På et møde på børsen i Hamburg udsendtes en resolution for snarlig gennemførelse af Rødby-Fehmern-ruten.

☆

Attentat mod Gribskovtoget ved Kildeport. En svær jernkile var den 1. novbr. drevet ned mellem skinnerne. Toget blev gennemrystet, men blev på sporet.

☆

På Lolland er der atter i landkommunerne stor interesse for en bane mellem Nakskov og Rødby.

For 25 år siden . . . november 1938

Den 2. novbr. kl. ca. 21,30 er der på Lillebæltsbroen sket en højst uhyggelig begivenhed, idet lokoforeren på lyntoget »Midtjyden« standsede sit tog midt på broen og sprang ned i bæltet.

☆

Roskilde st. var d. 7. novbr. mørkelagt i anledning af den store luftværnsøvelse. Togene til og fra Roskilde samt de gennemkørende tog var mørkelagt, men øvelsen skabte for banernes vedkommende kun små forsinkelser.

☆

Statsbanernes 15 m høje vindmotor ved Grindsted st. blev d. 24. novbr. væltet af stormen, således at den spærrede både Vardebaniens og statsbanernes spor. Vindmotoren væltede kort efter, at et tog havde passeret.

Ferie- og udflugtssteder

På vestkysten
bor man
i Varde
på

HOTEL VARDE
HOTELLET VED EVENTYRLANDETS PORT



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

Direktion: Gunnar Nielsen
TELF. (052) 205 00

Vi anbefaler et besøg på
HOTEL KRAGELUND
Højbjerg v. Århus – Tlf. 7 09 00
Selskaber modtages

CENTRALHOTELLET
Søndergade 24, Hadsten. Tlf. 13
Et godt madsted –
gode, noble værelser.

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

Grand Hotel
Adelgade 54 - Hobro - telf. * 2 11 99
Selskaber modtages
Prøv cafeteria „LILLE GRAND“



Banegårdsrestaurationen

HILLERØD

TOM VALÈT

To verdenskrige — to tørvebaner . . .

Uden på nogen måde at ville forsøge at fremhæve tørvebaneanlæg på bekostning af noget så tragisk som krige, vil vi kun konstatere, at netop den af to krige følgende brændselsmangel bevirkede, at Store Vildmose enorme brændselsreserver i store mængder måtte transporteres til nærmeste jernbanestation – Tylstrup – for derfra ad jernbane befordres til storbyens industrier, gasværker m. m.

Kort fortalt havde begge baneanlæg deres udgangspunkt i Vildmosen og deres endepunkt på Tylstrup stations østside, og begge var ført under statsbanens spor det samme sted syd for Tylstrup. Som det ses af skitsen, var baneforløbet for en stor del det samme når undtages, at 1917-udgaven sigtede mod nordvest op mod nord for Toften og 1940-udgaven mere direkte mod øst mod damfenerne. Der var dog tale om betydelig større sporanlæg i mosen, end det er muligt at vise på en så lille skitse, en hel del af opsamlingssporene var i øvrigt transportable (flyttelige) spor, så denne opgave var i og for sig kun en videreførelse af disses hidtidige anvendelse, idet sporet i 1917 blev overtaget som et af Hedeselskabets flyttelige mergelspor.

Endelig skal oplyses, at der også i sidste omgang var sporforbindelse til arealet ved maskinhuset i Toften, hvor der i begge runder var værksteds-, reparations- og re-

miseanlæg, samt at der – ligeledes i sidste omgang – var anlagt en regelret krydsningsstation syd for Gammelvrå, hvor en fast sporvagt skiftede spor og stillede signal, så ind- og udkørende tog kunne passere hinanden her, hvor strækningens køreplanmæssige midtpunkt lå.

Vi vil herefter se lidt på de to »krigsbørn« og begynde med

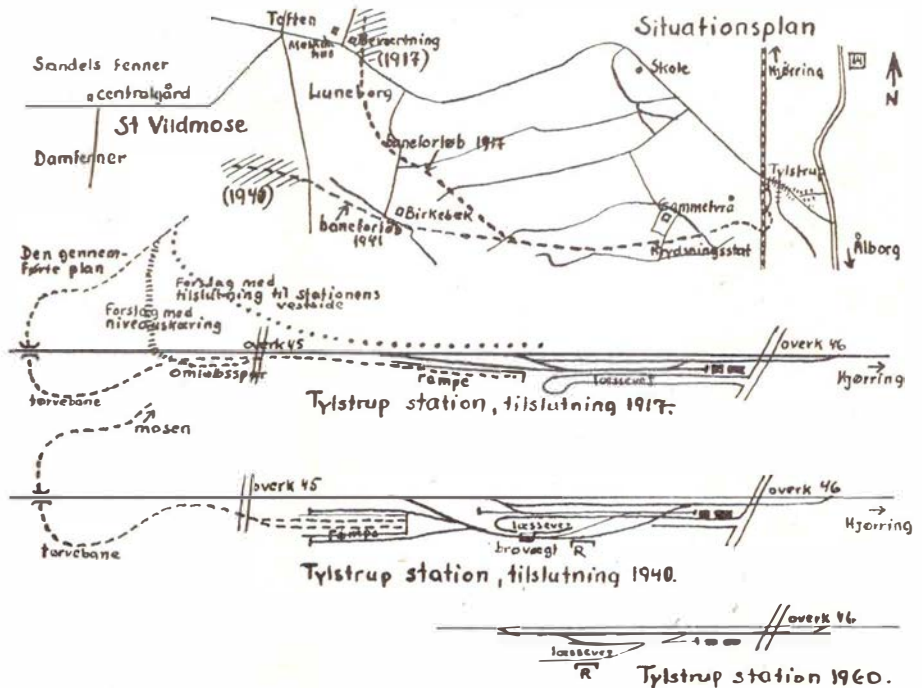
1917-udgaven

Den havde sin hjemmel i mergelbane-loven – lov 183 af 20/3 1918 (126 – 29/4 1913). Banens officielle navn var Tylstrup – Store Vildmose smalsporede bane, og »bagmænd« og forbrugere af de med banen transporterede torv var industrivirksomheder, gasværker og elværker i Ålborg – Nørresundby.

Der var sommeren 1917 ialt ca. 50 mand

i arbejde på et areal, der var så stort som 100 td. land, og allerede ca. 25/8 dette år var banen klar til kørsel, en kørsel der i første omgang kun fandt sted til oplagsplads vest for banen ved Tylstrup station, idet der først den 21/8 1917 blev sluttet overenskomst med DSB om bygning af underføringsanlæg. Man havde da bl. a. forsøgt at skabe forbindelse til læssesporene via en niveauskæring, hvilket DSB afslog.

Efter mange bitre kommentarer over statens – banernes – langsommelige forretningsgang blev der som nævnt endelig den 21/8 1917 sluttet overenskomst om underføring. Regningen herfor lød på 4975 kr., hvilket beløb sammen med 3000 kr. for DSB-læssespor og 1122 for underføringens fjernelse i 1924 på dette sidstnævnte tidspunkt atter gav anledning til gnidninger parterne imellem, idet der fra banernes side blev forlangt prompte overholdelse af overenskomsten bl. a. under hensyn til, at landbrugsministeriet havde anvist smalsporbanen 36.642 kr. i støtte. Da underføringen, der var udført af træ, i 1924 skulle fjernes, var der i øvrigt planer om at lade denne erstatte af en bli-



Kronborgs Farvehandel

Fredensgade 48, Århus.
Tlf. 2 98 33.

Farver – tapeter – rullegardiner.
Gulvbelægning.

Risskov afd., Ndr. Strandvej 15.
Tlf. 7 95 50.

GARDIN-HUSET

Mindet 5, Skanderborg.
Tlf. 708.

Måltagning, syning og ophængning.

Den rigtige vin

Elm Iversen Vinhandel

Flensborggade 11
Telefon Eva 8082 - 8201



Tørvebaner St
Vildmose - Tylstrup
station.

vende i forbindelse med tørvebanens forstærkning med sværere skinner, ja endog tale om at gøre tørvebanen normalsporet. Ingen af delene blev realiseret, og enden blev banens lukning.

Som ovenfor berørt blev tørvene i første omgang aflæsset på jernbanens vestside, hvorfra de pr. færdselsvogn blev kørt over til ladesporet. Efter at sporlægning til læssevejen var slut, kunne man læsse direkte i jernbanevogn, hvilket var en lettelse, men allerede 18/2 1918 gjorde Hedeselskabet opmærksom på, at der var 12 mill. tørv i mosen, hvorfor en fast læsserampe måtte anses for yderst påkrævet. Præsværdig hurtig blev der handlet denne gang, idet der allerede 3 dage senere forelå tilsagn om anlæg af såvel et omløbspor for tørvebanen som en fast læsserampe 60 m lang, 2 m bred og 1 m høj. Denne blev straks sat i arbejde og betød, at tipvognene nu kunne tippes direkte i jernbanevogne, hvilket fremskyndede læsningen meget. Fra banens åbning til ultimo maj 1920 var der i alt læsset op mod 1000 jernbanevogne, men så er vi imidlertid også ved at være ved eventyrets slutning i første runde, den runde hvorom Aalborg Stiftstidende den 27/8 1917 bl. a. skrev: »Vildmosen er ikke mere et sagn, den er tørv og penge.«

Ret hurtigt forsvandt det karakteristiske liv fra Vildmosen, der atter kunne gemme sig i sin eventyrstemning, bortset fra de skår, som den omsiggribende opdyrkning slog i arealerne.

Denne opdyrkning vil vi imidlertid lade ligge og først atter gæste Vildmosen på den tid, hvor det andet krigsbarn kom til verden.

1940-udgaven

viste de første livstegn den 13/6 1940, idet jordlovsudvalgets tørveindustrikontor da henvender sig til DSB med anmodning om, at der anlægges en tørvesporrampe,

et sidespor til ca. 25 jernbanevogne samt endelig også et underføringsanlæg syd for Tylstrup station. Man henstillede arbejdet udført snarest, og dette startede da også straks efter et afsluttende møde den 27/7 1940. 5-10/8 1940 ventede man tørvebanen ført frem til statsbanen, hvor der også denne gang blev udført et anlæg i trækonstruktion. Arbejdet voldte visse vanskeligheder på grund af, at man delvis måtte arbejde i efterladte rester af 1917-anlægget, og dette medførte en del ekstra afstivningsarbejde. Desværre viste resultatet sig hurtigt at være diskutabelt, idet det i oktbr. 1941 måtte fastslås, at et nyt underføringsanlæg måtte udføres, da det tilstedeværende ikke kunne holde længere. I konsekvens heraf blev der så udført et mere bestandigt anlæg i beton, et anlæg der, som det fremgår af hosstående billede, er intakt endnu i dag.

Straks efter at tørvebanen, hvis forløb stort set fremgår af skitsen, var ført frem til rampen, tog transporterne fart, og det varede ikke længe før rampen måtte udvides til 2 tipspor samt et læssespor ved dennes anden side måtte anlægges. Læsserampens kapacitet blev herved fordoblet, og det kan f. eks. nævnes, at der alene i tiden 1/8 1940 til 31/12 1941 blev læsset 4338 jernbanevogne med tørv på stationen. Trods det store antal læssede vogne blev rangeringen klarert ved hjælp af hest leveret af jordlovsudvalget.

Banens trækraft og materiel var vel ikke særlig egenartet, men de små damploko med prærieskorsten (gnistfanger) og ofte en reservevandspand hængende foran på kedlen, gav dog hele foretagendet en vis kolorit.

Begyndelsen til enden var oplagring på stationspladsen af 3.300 t tørv i 1948, og i årene 1949-50 blev så sporene taget op og anlæggene sløjfet. Viadukten derimod står som nævnt endnu, og blev i 1950 »solgt« til DSB for 2.599 kr. 26.000 måtte

jordlovsudvalget give i 1942 for at få den bygget og 2.500 for at komme af med den igen!

Epilog

Tilbage er så kun at gøre status, og det er forholdsvis let. Tylstrup station har endnu sporrester gemt i frodig vegetation, og en stationsplads af stor udstrækning, og når vi passerer under jernbanen og går mod vest, finder vi snart tørvebanens jordiske rester, idet det – med nøje kendskab til dennes forløb – pletvis kan iagttages, hvor baneanlægget har fordret jordarbejder. Det skal dog ikke skjules, at terrænets udformning – fladt som det er – ikke giver anledning til større eskapader i den retning.

☆

Det var historien – 2 tørvebaners historie – og forhåbentlig har dette kortfattede resumé givet Dem et lille begreb om et lokalt afgrænset, men nationalt betydeligt felt indenfor de indenlandske brændselstransporter.

E. A. LYNGE

Erindringer

fra
DSB

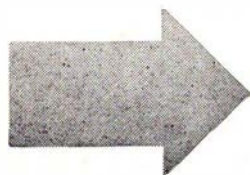
1909—1963

48 sider i kartonomslag

kr. 3.75

- portofrit tilsendt, når beløbet
indsendes i frimærker eller på
postkonto 600 82
JERNBANE-BLADET
København-Valby

UNIFORMER I MERE END 100 ÅR



Når De lægger uniformen

Til Deres daglige arbejde går De i en uniform fra J. B. Schilder, firmaet som i mere end 100 år har specialiseret sig i uniform-skrædderi. Den erfaring vi har høstet, stiller vi til Deres disposition når det drejer sig om civilt tøj. De kan vælge forarbejdningen i hånd-skrædderi eller fineste målkonfektion — snit og pasform er det ypperste i hver prisklasse. Såfremt en kontobetaling passer Dem bedst træffer vi aftale herom — og naturligvis uden rentetillæg.

J. B. SCHILDER

Nørregade 7 - København K - Central 2058



Københavns Sporvejes 100 års jubilæum

1863 — 22. oktober — 1963

Trafikudviklingen

Københavns første offentlige personbefordringsmiddel var *Portechaisen*, en slags lukket bærestol. Det var ikke ligefrem af magelige hensyn, man benyttede en sådan, det var ligefrem en nødvendighed, idet byens gader til tider kunne henligge i et ganske ufremkommeligt »bundløst« ælte. Det var i 1706, der første gang blev givet koncession på en sådan trafikvirksomhed, men først i året 1726 blev virksomheden ordentlig organiseret med faste takster for visse ture og med faste holdepladser på Kongens Nytorv, Ulfeldts Plads (nuv. Gråbrødretorv), Vandkunsten ganske som bilholdepladserne i dag. Taksten var to sletdaler pr. halve dag.

De første såkaldte hyre- og lejevogne viste sig først på Københavns gader i 1928. Det var tunge og svære vogne af hensyn til byens gader, der endnu på den tid var i en slem forfatning, og først så sent som i 1880-erne fremkom lette typer af dro-scher med mere hurtigløbende heste. Endelig i 1904-05 fik byens sine første automobilroscher.

De første omnibusser

begyndte deres kørsel i København i 1840-erne fra Amagertorv til Frederiksberg Runddel, i begyndelsen kun nogle ture daglig. Mange af Frederiksbergs gamle beboere var utilfredse med, at omnibus-kusken forstyrrede deres landlige idyl, når han lig de gamle postkuske blæste lystige signaler, for at varsko folk, der ville køre med. Da omnibusselskabet senere ansøgte om at køre ad Frederiksberg Bredegade, fandt sogneforstanderskabet det bedst at nægte dette, da omnibusserne ville slide for meget på den nye bro-lægning!

Selv om disse omnibusser var et uhyre fremskridt på befordringens område, blev de af mange betragtet som nogle uanstændige kasser. De var så smalle, at de to rækker passagerer ikke kunne undgå at berøre hinanden med knæene. Dertil kom, at omnibussen rumlede og skrumlede på den slidte stenbro i den grad, at det var umuligt for passagererne at høre, hvad de selv sagde.

Første sporvejskoncession

blev givet i 1859, men det lykkedes ikke koncessionshaveren, at løse spørgsmålet den gang. Men i 1862 fik løjnant C. F.

Garde ny koncession med ret til anlæg af en sporvejslinie fra Sct. Annæ Plads til Frederiksberg og en anden linie fra samme udgangspunkt til Tårnbæk.

Et engelsk selskab købte rettighederne af Garde og d. 22. oktober åbnedes sporvejsdriften mellem Frederiksberg Runddel og Trommesalen. Driften åbnedes med 3 hestetrukne sporvogne, der kørte med 15 min. mellemrum. På billedet ses en af de første sporvogne. De havde plads til 18 passagerer indeni og lige så mange ovenpå vognen samt 3 ståpladser bagpå. Vognene var smukt malede i samme lysegule farve, der også anvendes i dag, og med våbendekorationer på siderne. I hver af vognens ender var en vindeltrappe, der gav adgang til pladserne ovenpå. Denne sporvejs åbning var en stor begivenhed, da sporveje i egentlig forstand kun fandtes i England, Frankrig og nogle nord-amerikanske byer. Dagen efter åbningen skrev »Folkets Avis«, hvis redaktør var forfatteren Erik Bøgh:

»Sporvejen til Frederiksberg Runddel åbnedes i går for færdsel fra Vesterbro-gades begyndelse til Frederiksberg Runddel. Lige fra om formiddagen drog store skarer ud ad Vesterbro, dels for at se, og dels for at køre med det nye befordringsmiddel. De færreste var imidlertid så heldige at opnå det sidste, thi tilstrømningen af kjørelystne var så stor, at vognene

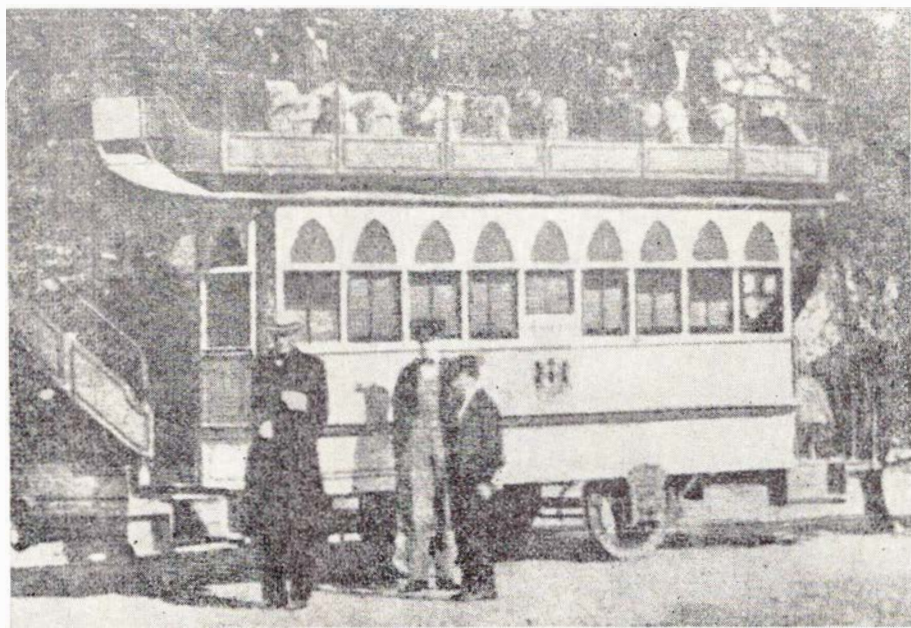
knap havde sat sin fragt af ved endestationen, førend de 36 ind- og udvendige pladser atter var besat.«

To måneder efter premieren blev linjen forlænget fra Frihedsstøtten til Sct. Annæ Plads, men der gik endnu to år, før en udbygning til Østerbro med Lille Vibenshus som endestation kunne gennemføres.

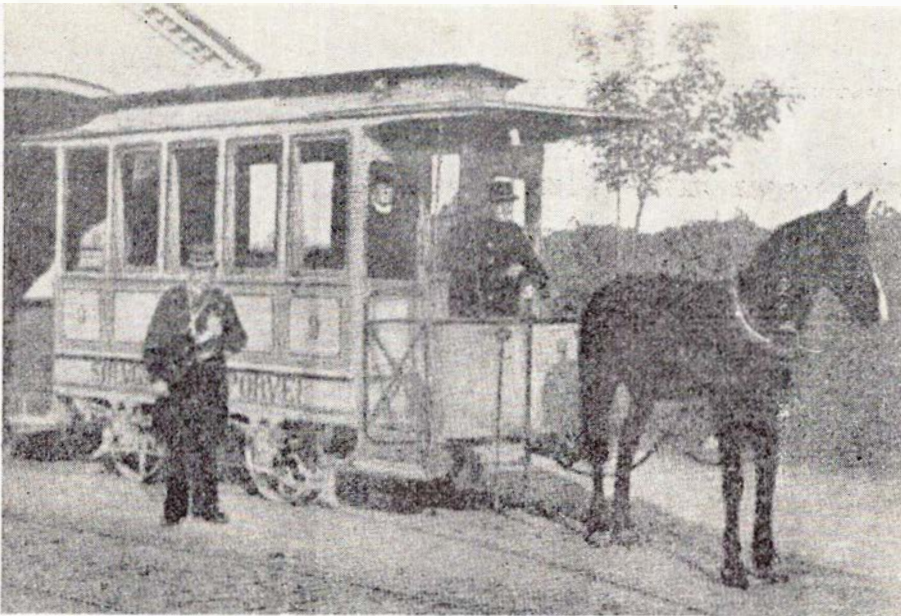
Flere sporvejselskaber

Det engelske selskab, der begyndte sporvejsdriften i København, arbejdede med en altfor lille kapital, således at selskabet efter kun få års forløb befandt sig i store økonomiske vanskeligheder, hvorefter det afstod hele anlægget til et nydannet aktieselskab, Kjøbenhavns Sporvej-Selskab, med C. F. Tietgen i spidsen, den 1. januar 1866. I dette år nåede passagertallet op på 2,4 millioner, hvilket efter datidens forhold var nok til, at der i årene 1867-95 oprettedes 5 nye sporvejs- og omnibusselskaber.

Medens lønninger og pensioner i dag udgør 60 pct. af sporvejenes samlede udgifter, beløb de sig kun til 14 pct. i 1870, hvor man honorerede en 16-17 timers arbejdsdag med en rigsdaler plus en skilling for hver rigsdaler, der blev indkørt. Den store udgiftspost dengang var hestene, der var de 70 pct. af omkostningerne. Hestene var lejet hos forskellige vognmænd i Kø-



Første hestetrukne sporvogn



Sølvgedes sporveje, der kørte mellem remisen ved Heimdalsgade og Kgs. Nytorv.
Endte som linie 11 »Hønen« mellem Gl. Torv og Farimagsgade

benhavn, og sporvognskuskene måtte hente dem hos vognmændene om morgenen og bringe dem hjem igen om natten efter endt kørsel.

En tur gennem datidens København

Vi stiger op i en vogn på Frederiksberg Runddel og tager plads på tagbænken, så har vi friere udsigt på turen. Vi bemærker os, at Frederiksberg Allé var langt smukkere og mere idyllisk den gang end nu. Små villaer med velholdte haver, med skyggefulde træer og dybe grofter på begge sider af vejen gav hele billedet et vist landligt sceneri. Nu har vi konduktøren, og vi betaler for hele turen helt ud til Slukefter, der hvor Tuborg-flasken nu står. Vi får et messingskilt som kvittering, men det skal afleveres til kuskene, når vi står af. På den store firkant, der nu er indrammet af Frederiksberg Allé, Hauchsvej, Gl. Kongevej og Alhambravej lå det store forlystelsessted »Alhambra«. Det blev imidlertid nedrevet allerede i 1870-71. Dersom det var bevaret til vore dage, ville det sikkert have været en slem konkurrent til Tivoli, med hvilket anlæg det stod fuldt på højde.

Hvor Vesterbrogade begynder lå sangerindepavillonen »Valhalla« og på hjørnet af Værnedamsvej var Møllers store vokskabinet i en gammel tre-etagers bindingsværksbygning. Senere nedbrændte hele herligheden og gav plads for de nuværende ejendomme. Stenosgade i dag var en dyb muddergrøft, hvortil alt muligt affald havde sit udløb. På grund af den hæslige stank, der altid var her omkring kaldtes den for »Rosenåen«. Hvor nu nr. 19

på Vesterbrogade er, lå et gammelt lavt hus, »Peders Håb«, hvor der var dansesalon og om sommeren fremvisning af tykke damer o. l.

Vi er nu ved nuværende Helgolandsgade kvarteret, hvor gartner Hinge dengang havde sine store gartnerier, hvorfra der var fri udsigt til Amager. Terrænet, hvor nu Istedgade og tilstødende gader ligger, var en sumpet eng, hvor der næsten ingen beboelser fandtes. Så er vi ved Trommesalen, der var datidens kvægtorv. Til højre, hvor vi nu har Panoptikonbygningen, lå Vesterbros teater, en træbygning, hvor større selskaber gav forestillinger om vinteren. Vi kører nu på den nyanlagte Vesterbros Passage og svin-

ger til højre over Halmtorvet, nuv. Rådhusplads, ad Filosofgangen (Vestervoldgade), der gik langs med og inden for den beplantede vold. Her har mangen en gæv københavner sovet rusen ud og er vågnet op til bitter erkendelse af egen dumhed og medmenneskers slethed!

Vi drejer ad Stormgade og langs Thorvaldsens Museum, hvor sporene ligger tæt op til kanalens træbolværk, forbi Højbro, der var alle kørendes skræk på grund af sin stejlehed – over Holmens Bro, der var så smal, at kun en vogn ad gangen kunne passere den. Vi nærmer os nu Kongens Nytorv, hvor sporene går tæt op ad Det kgl. Teater. Ad Bredgade, hvor vi bemærker den endnu ikke fuldførte Marmorkirke, der med sine mægtige konturer og stilladser tager sig imponerende ud. Så drejer vi ind i Grønningen, hvor militæret har eneret, hvorfor der var spærret af med en bom, der skulle åbnes af en opsynsmand, hver gang en sporvogn skulle passere.

Østerbro var meget lidt bebygget. Kun ved Holmens kirkegård, der lå helt frit, var et par beværtningshaver til brug for dem, der skulle have »gravøl«.

Ved Trianglen var holdeplads for karpervogne, der om sommeren kørte til skoven. Hele terrænet mellem Ohlsensgade og Øresundsgade var gartnerier tilhørende handelsgartner Løve samt Ohlsens Enke! Vi fortsætter nu ud langs marker fra Vibenshus til Swanemøllen, der nedbrændte i 90-erne, og herfra og til endestationen ved Mariendal. Her så næsten ud som nu med villaerne. Tuborg blev først opført 1873.

Så nåede man endestationen, og turen havde været næsten 5 kvarter.



De første røde Omnibusser

Fra Frederiksberg til Kgs. Nytorv. På den del af strækningen, hvor der var sporvognsskinner, blev de to små forreste hjul sænket ned i skinnerne

Dampsporvognen

Som før omtalt var hestene den største belastning for driftens rentabilitet, så problemet var derfor at finde en billigere trækraft, og i 1884 blev der derfor sat dampsporvogne ind på Strandvejen. De blev dog aldrig nogen succes, da de grisede både de, der var med vognen, og de, der færdedes på vejen, og særlig damerne sommerkjoler blev sodet forfærdelig til, så folk flygtede langt væk, når dampvognen kom. Men de holdt sig alligevel på Strandvejen i otte år til 1892.

Syrevognene

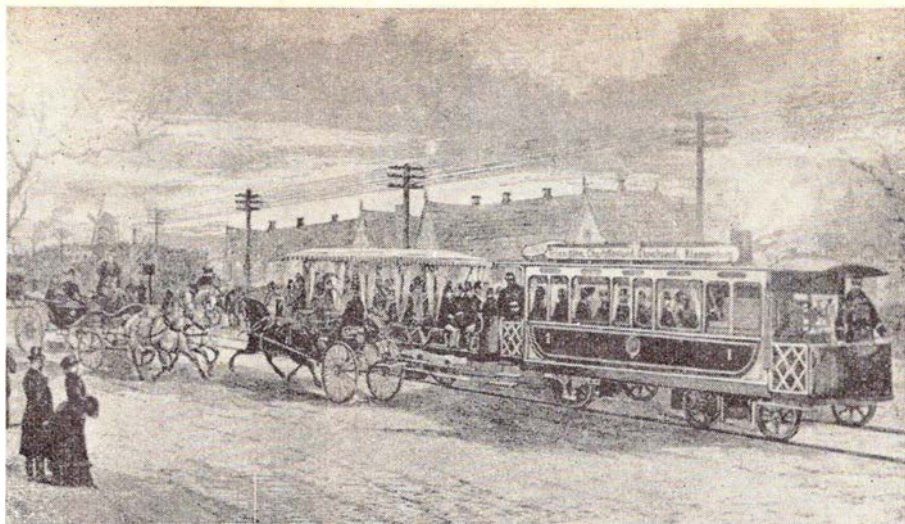
I 1897 sattes der akkumulatorvogne i drift mellem Nørrebro remise og Kg. Nytorv. Hver gang de kom til endestationerne blev de opladede. Som følge af vognenes rystelser skvulpede akkumulatorsyren over og frembragte en ubehagelig duft, så passagererne ikke kunne holde ud at være inde i vognen.

Elektriske sporvogne

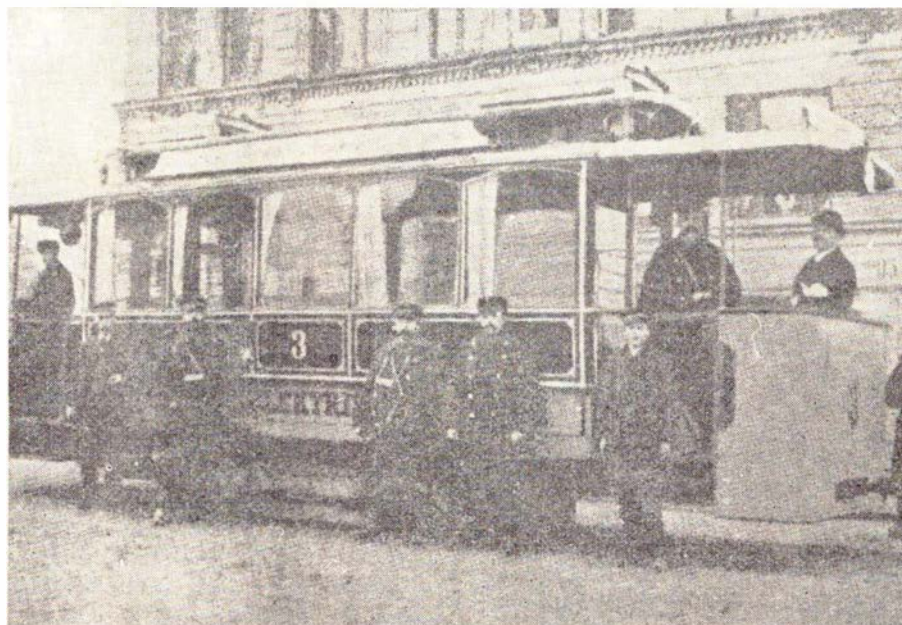
I 1901 indførtes de første elektriske sporvogne med luftledning. Som kuriosum kan vi nævne, at de sporvogne, der skulle passere i nærheden af el-værket i Gothersgade, på et længere stykke kørte med to stænger, således at den anden stang skulle tage returstrømmen, for at denne ikke skulle gå i jorden og ødelægge kablerne! I 1911 overtog Københavns kommune sporvejsdriften og fra 1919 tilige de frederiksbergske sporveje.

Da den kommunale æra blev indledt for 52 år siden, var passagertallet vokset til 91,6 millioner. Det kulminerede i 1946-47 med 277 millioner for herefter at dale væsentligt. I 1962-63 kom det ned på 162 millioner.

Den sidste hestetrukne sporvogn kørte ad Nørregade mellem Frederiksborggade og Gammel Torv indtil 1915. De hestetrukne omnibusser kørte i endnu to år, hvor den sidste linie mellem Sotorvet og Højbro blev nedlagt i 1917.



Dampsporvognen med åben bivogn på Strandvejen (Svanemøllen i baggrunden)



Akkumulatorsporvognen mellem Nørrebro remise og Kg. Nytorv (senere linie 7)



Første automobilomnibus (Mercedes) med faste ringe



— ogsaa Deres flamme

BRABRAND

Løgstør - Vejen - Odense - Næstved

I få linier . . .

På Korsør st. fortsætter man nu de store omlægninger af spor og perroner. Anlægskolonnen fra Rødby Færge er nu flyttet til Korsør.

☆

Odense amtsråd har påny nægtet DSB tilladelse til at køre med vognbjørn til transport af godsvoгне.

☆

SCANDIA, Randers, har afleveret 5 nye postvoгне ltr. Dm til DSB, hvorefter nogle ældre postpakvoagne kan udgå.

☆

DSB blodgivere i et antal ca. 400 har i tre dage afgivet blod i serum-institutet i en dansevogn og en personvogn, der holdt ved perron 1 på Kh. Det er meningen at fortsætte i den øvrige del af landet.

☆

På Horsens station påbegyndes snart en fuldstændig omlægning af stationens spornet, der vil vare i fire år og koste 12 mill. kr.

☆

Møns omnibusser, der overtog trafikken efter Kalvehavebanens lukning, er gået i direkte konkurrence med de private fragtmænd, idet man i samarbejde med DSB og speditør M. Kritoffersen, Gb, har etableret en belæst vogn København-Vordingborg. Godset udkøres derefter på strækningen Vordingborg-Kalvehave og på hele Møn uden tillæg for udkørsel.

Oktober

dagbogen

Bynkel 30. septb. En kvindelig bilist kørte ved 16-tiden ind i siden på motorvognen i toget til Svendborg. Bilen blev slynget om på siden, men damen var intet kommet til. Først da nogle håndfaste mænd rejste bilen på højkant, slog hun hovedet mod bildøren og måtte køres på sygehuset. Blinklysene var i gang, og en bil var standset op på den modsatte side af banen, for at lade toget passere.

Ålborg havn 4. okt. Da en rangertraktor i formiddag skubbede 6 godsvoagne ad

havnesporet, holdt en lastbil ud over sporet. Der blev fløjet stop til traktorføreren, men traktoren kørte i »slæde«, og toget ramte først en lastbil, der blev skubbet mod en anden lastbil, der igen kørte mod et cykelskur, hvori en scooter, to knallerter og to cykler blev ødelagt.

Valby 7. okt. Da et eksprestog fra Korsør passerede Valby st, pillede en ung mand ved døråsen, så døren gik op, og han faldt ud i nabosporet og pådrog sig svære kvæstelser.

Århus H 11. okt. Da lyntoget »Nordjyden« i aften havde sat sig i gang, forsøgte lokofører R. P. J. Rasmussen, Viborg, at springe på toget. Han fik ikke ordentligt fodfæste og faldt ned mellem perronen og toget. Det blev standset, og man fik Rasmussen trukket op, viste det sig, at han var sluppet med uventede sår og iturevet tøj.

Holsted 15. okt. Under rangering med et godstog afsporede en tom vogn ved 18-tiden så uheldigt, at indkørsel fra vest var spærret. Lyntog »Vesterhavet« måtte sendes over Brande-Vejle til Fredericia. Efter tre timers forløb var sporet atter farbart.

Valby 16. okt. Ved 15-tiden var ekstrarbejder A. M. Persson beskæftiget med at spænde skinnebolte mellem Valby og Enghave. Han blev påkørt og dræbt af et S-tog fra Ballerup.

Halskov 17. okt. Da færgen »Arveprins Knud« på tur fra Knudshoved ved 10-tiden nærmede sig Halskov, gik dens maskineri pludselig i stå. Færgen kastede anker, og efter at maskinpersonalet havde undersøgt maskineriet, lykkedes det efter 35 min. forløb at få det i gang igen.

Holbæk 20. okt. Da Odsherredbanens tog ved midnatstid skulle rangeres til remisen, kom en af vognene til at holde på tværs af sporene, hvorved den gennemgående toggang sinkedes i tre timer.

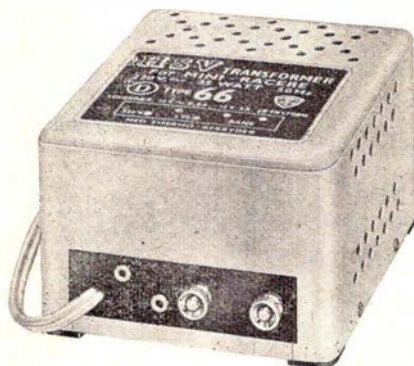
Sønderborg 20. okt. DSB-chauffør Chr. Thielsen, Sønderborg, holdt ved 0,30-tiden inde i vejrabatten på hovedvejen mellem Avnbøl og Nybøl, da en personbil kørte bag ind i lastbilen, hvor Thielsen stod. Han blev klemt og slynget op mod bilens frontrude, hvorved han pådrog sig bækkenbrud og andre indvendige kvæstelser.

Uglev 21. okt. En personbil med 3 passagerer kørte ved 14-tiden ind foran toget på overskæringen ved Uglev, hvor blinklysene var i gang. Motorvognens buffe gik gennem døren til bilen, hvorved bilen førtes sidelæns foran toget ca. 50 m, før det standsede. Den 72-årige fører af bilen sad fastklemt ved rattet og kunne først frigøres, da Falck

HSV

TYPE **66**

for MINIRACERE



NYHED
kr. 68.00

35 watt

Sjælland

REKORD-VASK

Hersegade 7, Roskilde. Tlf. 4460
1. kl.s nobel og skånsom vask
Jernbanepersonalets damer anbefales

Legetøjsmagasinet

Grete Hansen
Skt. Hansgade 19 - Ringsted
Telefon 354
Stort udvalg i mekanisk legetøj,
trælegetøj og bijouteri

Holsted Andelsmejeri

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

Lolland

Nakskov Mælkeforsyning

Ø. Boulevard 10 - Nakskov
Telefon *1566
1. kl.s mejeriprodukter

Svendborg

Holdbare frisurer
SALON KI-KI
Vestergade 118 - Svendborg
Telf. 2250

1. kl. moderne hårpleje
omhyggelig, nobel betjening

KFUM Pensionat

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

Bramminge

LANDBOSPAREKASSEN for Ribe og Omegn

Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

Bramminge Boghandel

Bent Schack
Storegade 13 . Bramminge
Telefon 7 30 61

fra Hurup nåede frem. Hans ene hånd var klemt mellem buffen og rattet, men men ellers var passagererne i bilen sluppet heldigt fra uheldet.

Gelsted 22. okt. En gravko læsset på en godsvogn fra Odense til Jylland ragede så højt op, at den beskadigede fire viadukter mellem Årup og Gelsted. Vognen blev derefter udsat på Gelsted st.

Oddesund 23. okt. Ved 17-tiden blev en lastbil påkørt af motortoget fra Thisted på en overskæring ved fiskemelsfabrikken i Oddesund S. Der er ikke blinklys ved denne overskæring, men der er normale advarselstavler. Da togets lokofører så lastbilen komme, gav han fløjtesignal, men dette blev ikke hørt på grund af lastbilens rumlen på den dårlige vej. Bilens ejer, der sad ved siden af chaufføren, sprang ud, da han opdagede toget, og få sekunder efter ramte det bilen, der slæbtes 35 m hen ad sporet. Chaufføren kunne selv kravle frem fra bilvraget, og var sluppet med et chock. Falck-Zonen fra Holstebro måtte tilkaldes med kranvogn for at få gjort bilvraget fri af motorvognen.

Gudme 24. okt. En 11-årig pige, der på cykel var vej hjem fra skole, opdagede for sent det røde blinklys, og da hun så toget, ville hun bremse og springe af cyklen, men stod midt i sporet da toget kom. Hun var dræbt på stedet.

Odense 30. okt. Under rangering på Odense station blev portør aspirant F. B. Stephensen ved 2-tiden fundet liggende med begge ben afkørt over knæene. Ingen har set hvordan uheldet er sket, men det var hans opgave at retstille sporskifter og modtage nogle ilgod-

vogne, der blev sluppet ned til ham. Han må have forsøgt at springe på vognene og er derved kommet under hjulene.

Privatbane-

nyt...

Mejlskov 2. okt. Da en motorvogn ved 22,30-tiden befandt sig mellem Kasse-mose og Mejlskov, gik der et par kvier i sporet. Den ene slap væk, men den anden blev ramt af motorvognen, der afsporede og kom til at stå på tværs af sporet. DSB's store kran fra Århus måtte rekvireres for at få motorvognen på spor igen.

Solbjerg 4. okt. En varebil kørte i dag ind på overskæringen på Korupvejen og ramte skinnebussen til Ålborg i dens bageste del. Bilens forparti knustes, og skinnebussen afsporede. Føreren af bilen havde pådraget sig hjernerystelse og forskellige kvæstelser og kom først fri af bilen, da Falck-Zonen fra Tern-drup kom til. Efter et par timers for-lob var skinnebussen på spor igen. Der er blinklys ved overskæringen, og en bil var standset op på modsat side af banen for at lade toget passere.

Nørreundby Havn 7. okt. En varebil, hvis fører ikke så blinklyset, men blev advaret af skinnebussens fløjtesignal, nåede først at få standset da bilens forparti var inde på sporet på overskæringen på Slagterivej. Der skete kun materiel skade.



Farso 7. okt. Stationsbetjent G. Dahl Nielsen, Farso, var ved 19-tiden på knallert på vej til stationen for at lukke bomme. Han blev påkørt af en bil og pådrog sig derved mindre kvæstelser, så han måtte køres på sygehuset. Falck-Zonen sørgede for at bommene blev lukket for toget, der ventede udenfor stationen.

Brenderup 8. okt. En tom rutebil blev ved 9-tiden påkørt af motortoget på Rugårdsvej overskæringen i Brenderup. Rutebilen kom fra autoværksted og fortes af en mekaniker derfra. Han blev slynget ud gennem forruden og fandtes et stykke derfra. Han havde kun pådraget sig nogle mindre beskadigelser. Toget kunne kort efter forsætte til Odense med sine ca. 70 passagerer.

Ryå 11. okt. En lastbil med anhænger ville ved 20-tiden bremse op foran de sænkede bomme på hovedvejen i Ryå. Bilens oliebremsler svigtede helt, og bilen brasede gennem begge bomme og nåede helt over, før toget passerede.

Nakskov 29. okt. En 86-årig kvinde gik ved godt 18-tiden i sporet ved Madeskovgård, hvor skinne bussen til Kragens næs kort efter skulle passere. I mørke og let tåge så motorføreren kvinden i lyskeglen, men hun reagerede ikke på flojtesignalet, og det var ikke muligt at standse på den korte afstand. Hun var dræbt på stedet.

Togafsporingen ved Saxkøbing

Der har været afholdt et retsmøde i sagen mod chaufføren, der var årsag til det alvorlige uheld. Lollandsbanen oplyste, at banens erstatningskrav ville blive på mindst 145.000 kr. Tiltalte mente, at når han ikke havde set blinklyset, var det måske fordi solen havde reflekteret i lysene. Heroverfor kunne anklageren oplyse, at det var gråvej, da ulykken skete, ligesom han i givet fald måtte have solen i ryggen! Sagen blev derefter udsat.

Vemb-Lemvig-Thyborøn banen

I anledning af uheldet på overskæringen i Houe, hvor en bil påkørte banens motordræsine, har der været afholdt et retsmøde med efterfølgende åstedesforretning. Direktør H. Ronoe, der førte dræsinen, havde givet gas for at nå helt over vejen, men det lykkedes ikke. Han mente i øvrigt, at sammenstødet ikke havde været uundgåeligt, idet der havde været plads nok til, at bilen kunne have passeret bag om.

Han anslog bilens fart til ca. 100 km/t og bemærkede i øvrigt, at han fandt det uheldigt af hensyn til de vejfarende, at privatbanernes sikkerhedsreglement afviger fra statsbanernes derved, at privatbanernes dræsiner ikke må sætte blinklysene ved vejoverskæringerne i funktion.

Domsforhandling vil senere finde sted.

Driftsresultater

Skagensbanen. Underskudet blev på 191.133 kr. mod 184.912 kr. i fjor. Det forventes, at staten dækker de 70 pct. af underskudet. Der havde været flere rejsende med togene og nogen nedgang i rejsende med banens busruter. Som en ny udgiftspost nævntes oms'en, der anslås at koste banen 20.000 kr. Banens sporfornyelse ventes afsluttet i 1965. Der installeres nu nye toiletter på Strandby station.

Frederikshavn-Fjerritslev banens underskud var steget med 55.000 kr. til 1.756.789 kr. Antal rejsende er faldet med 8 pct., hvilket har givet en mindre-indtægt på ca. 80.000 kr. Derimod er godsmængden steget med 25.000 t til 205.293 t - den højeste i de sidste tyve år. Merindtægten derved har været 123.379 kr. Banens bilruter havde givet et overskud på 34.807 kr. mod 44.810 kr. året for. Salget af grunde og materiel fra strækningen Frederikshavn-Sæby har indbragt 941.452 kr., der overføres til banens afskrivningsfond. Det vedtoges at købe to brugte skinnebusser til 30.000 kr. pr. styk.

Borgmester R. Christiansen, Nørresundby - banens fjende nr. 1 - udtalte, at når hans kommune gik så stærkt ind for ned-

læggelse af strækningen Sæby-Nr. Sundby var det ikke for at ramme nogen, men strækningen er urentabel i sådan en grad, at det ikke gavner samfundet at holde denne strækning i live. Vi har bundet os ved garantien til 1969, men så heller ikke længere.

Stubbekøbing banen har et underskud på 381.079 kr. mod 306.448 kr. i fjor. Antal rejsende var faldet med knapt 2 pct., men indtægten af rejsende var steget med godt 18.000 kr., hvilket ikke skyldes takstforhøjelse, men flere rejsende over længere afstande og færre skolerejsende.

Ålborg-Hvalpsund banen har haft et underskud på 659.828 kr., en stigning på 136.000 kr. Rutebilen Logstor-Ranum-Ålborg havde i år givet et underskud på 29.918 kr. mod et overskud på 1.477 kr. forrige år.

Skive-Vestsalling banen havde et underskud på 200.361 kr., hvilket er en stigning på 43.454 kr. Heraf stammer de ca. 40.000 kr. fra stigning i lønnings- og pensionsudgifter, der udgør ialt 477.000 kr. af banens samlede udgifter på 694.323 kr. Banens to skinnebusser, der nu er 16 og 11 år gamle, var oprindeligt beregnet til en levetid på ca. 10 år, men de har på det punkt overgået forventningerne og vil kunne holde adskillige år endnu. Banen købte en af Køge-Ringsted banens skinnebusser for 29.000 kr. Efter at den har fået en gennemgribende reparation på banens værksted i Spottrup, står den nu banen i ca. 40.000 kr. Banen har i gennemsnit befordret 312 rejsende pr. dag.

Vemb-Lemvig-Thyborøn banens underskud er på 686.319 kr. mod 581.105 kr. i fjor. Udgiftsstigningen på ca. 160.000 kr. skyldes væsentlig lønstigning på ca. 35.700 kr., oms 24.200 kr. og reparation af en beskadiget motor 62.000 kr. Der havde været en lille nedgang i antal rejsende, hvorimod den befordrede godsmængde var steget med næsten 11 pct.

Ålborg Privatbaner. De tre baneselskabers samlede underskud har i år passeret de tre millioner kr.

B & T

Ib V. Andersen:

KOLDING SYDBANER 1911-1948

Historisk skildring af banernes tilblivelse, drift etc. Bogen er rigt illustreret og forsynet med 8 tabeller, planer og kort.
Pris kr. 21,75.

Bogen kan erhverves ved indbetaling af beløbet til postgirokonto nr. 119696,
A/S Ynico, Mynstersvej 12, København V.

Struer

Jernbanepersonalet anbefales
ESSO-servicestation
Holstebrovej 56 – Struer – Tlf. 5 08 75
Benzin – olie – vask – smøring

STRUER BRYGHUS
Vestergade 47 – Struer – Tlf. 5 10 15
Depot for STJERNENS produkter
Prøv vor herlige –
OLYMPIA most og sodavand

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

Holstebro

Banegårdskiosken Holstebro

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

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

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

**Oxbøl og omegns
Brugsforening**
Oxbøl st. - tlf. 35

Thisted

Rosenbergs Farvehandel
Richard Mønster
Brogade 1 - Thisted - tlf. 211
Tapeter - farver - persienner
linoleum

Spar på kræfterne – gå til
REKORD VASK
Storegade 14 – Thisted – Tlf. 1650
REKORD vask – er RIGTIG vask!

Vest-Jylland

FEDDERSEN's
Blikkenslagerforretning
Vester Strandgade 18
Udfører arbejde for DSB
Tlf. Ringkøbing 173

Vestjydsk Hushjælp
Veibelsgade 1 – Lemvig – Tlf. 1165
H. Dahl
Komfurer – køleskabe – røremaskiner
og støvsugere

Dan Ballesgaard
Handelsgartner
Vesterport – Varde
Tlf. 618

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

A. Honorè & søn

 Iseenkram - køkkenudstyr
glas og porcelæn

LEMVIG
Enggaarden - tlf. 2 15 66
Andrupsgade - tlf. 2 13 89

Premier Is

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

Skive

**SKIVE OG OMEGNS
ANDELSVASKERI**
Brårupgade 16 – Skive
Tlf. Skive 13 og 424

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

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

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 bogtrykkearbejde 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
Resenvej 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

MODEL JERNBANE

Vi bygger en drejeskive (1)

Denne gang bringer vi første del af tekst og tegning til en 20 meters lokodrejeskive til modelbanen.

Statsbanernes største drejeskiver er 20 meter lange, og disses længde er tilstrækkelig til selv de største damploko.

En drejeskive består af en svingbro, der drejer sig omkring en midtertap. Svingbroen er anbragt i en cirkelformet drejeskivegrube omgivet af en betonstøbt ringmur.

Da vor modelbanedrejeskive er konstrueret til anvendelse sammen med skinner, anbragt på ballaststykker, f. eks. Märklin eller hjemmelavede skinnestykker med træballast, er drejeskiven ret flad.

Endvidere er konstruktionen gjort ret simpel, idet de anvendte dele kun er, hvad enhver kan få fat i. Tillige har vi udeladt det elektriske drev, løbehjul samt kransskinnen, hvorved også den, der ingen forkundskaber har med lethed kan løse opgaven.

Fig. 1 viser drejeskivens ringmur, der udsaves af 7 mm krydsfinér. Kan man ikke støve dette op, kan man sammenlime en 3 mm plade og en plade på 4 mm.

Ringmurens ydre diameter er 27,2 cm, den indre diameter er 23,2 cm. På fig. 1 er vist målet for radius.

Ved hvert sted, hvor et skinnestykke skal støde op til ringmuren, saver vi en 4 cm bred støtteflade (se fig. 1), hvilket rigeligt svarer til den bredeste ballast-sål. En ballast-sål er betegnelsen for undersiden af et skinnestykkes ballast, altså den flade, der hviler på underlaget.

Da drejeskiven af konstruktionsmæssige årsager må være ret flad, udkærer vi drejeskivegrubens bund af 0,5 mm galva-seret jernplade. Ren zinkplade af tilsvarende tykkelse kan også bruges, men får lettere buler, da den er blødere.

Fig. 2 viser grubens bund, der naturligvis skal have samme form som ringmuren.

Svingbroen, fig. 3, udkæres af 5 mm krydsfinér efter de på tegningen anførte mål. Svingbroen har en diameter på 23 cm, hvilket er 2 mm mindre end ringmurens indre diameter. Herved er der rigelig »slip« mellem ringmuren og svingbroen under drejning.

Den ene ende af svingbroen er forsynet med et 2 cm bredt fremspring, der senere udstyres med »skudrigle« og »aflåsningsvinkel«.

Svingbroen skal i hver side forsynes med en løbebro, disse er vist skraveret på fig. 4. Løbebroerne udkæres af metal af hensyn til senere pålodning af rækværk. Pladetykkelsen er 0,5 mm. Metallens art er underordnet.

Løbebroerne udkæres efter målene på fig. 4, således at de overalt ved siderne rager 0,5 cm udover svingbroens sider. Mellem løbebroerne skal der være en afstand af 2,2 cm.

Løbebroerne fastgøres til svingbroen med forsænkede, fladhovedede messingtræskruer.

Fig. 5 viser en hel masse streger, men skal ellers forestille et delvis længdesnit af drejeskiven. Lidt nærmere forklaring er nok nødvendig.

- a forestiller ringmuren,
- b drejeskivens bund,
- c svingbroen,
- d glidesko fastgjort til svingbro,
- e skinnestreg,
- f motrik fastloddet til grubebund,
- g slutskive, forsænket i svingbro.

I centrum af svingbroen borer vi et hul med forsækning. Heri anbringer vi en fladhovedet messingskrue, der fastskrues i motrikken f.

Glideskoen d er nærmere vist på fig. 6 og 7, der viser skoen henholdsvis set ovenfra og fra siden. Skoens længde er 4 cm, og den skal svare til bredden af svingbroens smalle del og endvidere have samme runding som denne.

Fremstilles i øvrigt af messing.

Begge glidesko fastgøres ved hjælp af 2 små fladhovedede træskruer, hvis hoved forsænkes i glideskoen.

Fig. 7 viser glideskoen fra kant. Man ser, at enderne er afrundede forneden, hvorved skoen lettere kan glide henover bundpladen.

Når skoen er fastgjort til undersiden af svingbroen, slibes de af med smergel-lærred. Der må nemlig ikke være nogen ujævnhed på skoens glideflade, der for at sikre at drejeskiven går let, må smøres med grafit, vaseline eller andet svært smørestof.

(Fortsættes).

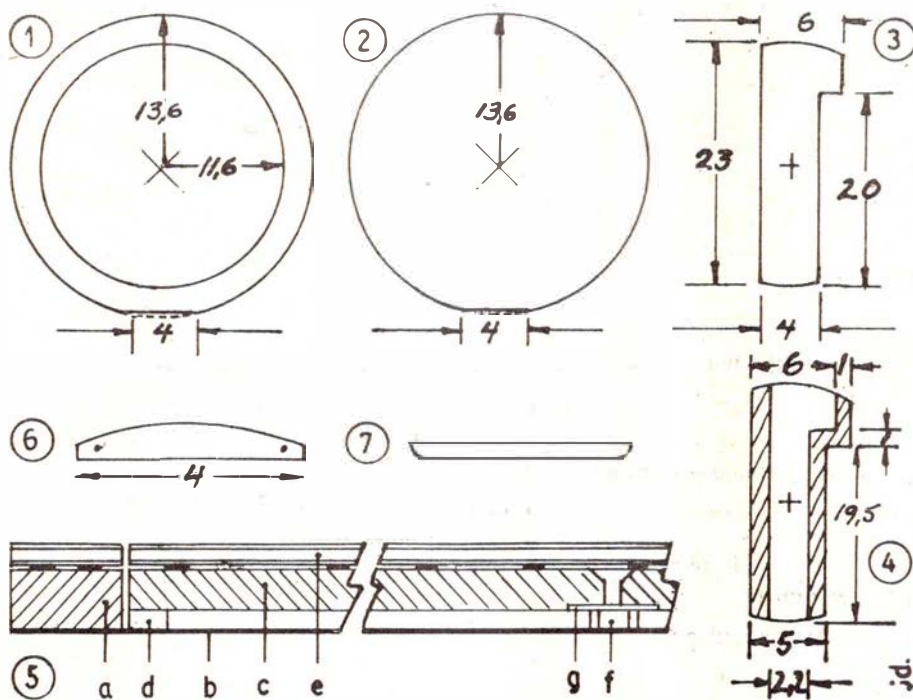
J. B. Dyrkilde.



FOTO hobby

Hold kameraet i ro under eksponering

Ja selvfølgelig skal man det, vil enhver foto- eller filmamatør bemærke til denne overskrift. Desværre er det en kendsgerning, at den fejl amatørerne begår hyppigst, er: *rystende optagelser*. Fotohandlere, der uge efter uge i højsæsonen udleverer sort/hvide og farveoptagelser i hundredevis, kan bevidne, at overvældende mange amatører har svært ved at holde kameraet i absolut ro i det øjeblik de tryk-



Arbejdstegning til drejeskive I

Aarhus

OLIEFYR

Service på alle typer oliefyr
Garanti- og serviceabonnement
tægnes for en for Dem fordelagtig pris
Døgn- og week-end vagt

HOLMBO & KJÆRULF

Sømeøgade 80 . Århus C . Tlf. 2 83 11

KOLONIALFORRETNINGEN

v/ Käte Metzdorff
Carl Bertelsensg. 1, Århus, tlf. 4 34 06
Vin - konserves - tobakker
Husk vor ekstrafine kaffel

Urmager G. HOLST's Efff.

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

MEJERIUDSALGET

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

Spis på K F U M

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

Det største udvalg i isenkram og
køkkenudstyr



G. V. Schive

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

Mikael's Tobaksforretning

Hans Brogesgade 3 - Århus
Tlf. 2 15 35
Cigarer - Tobakker - Spirituosa
Piber og rygeartikler
Åbner kl. 6.30

Korset Specialisten

Dagmar Schultz Petersen

KAWO korsetter

Ryøsgade 28 - Telf. Århus 2 40 28

Maja Gammelgaard

BOGHANDEL

Ny Munkegade 4 - Århus
Tlf. (061) 2 17 37

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
Jægervangsgade 71 - Århus,
tlf. 3 29 89
Våd vask - tør vask - rullevask
De ringer - vi henter og bringer

Ringgårdens Kødudsalg

Vester Ringgade 76 - Århus - 3 14 54
1. kl.s kød - flæsk - paalæg
Fineste salater

SKOMAGEREN

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

OLIEFYR

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

Tobaksforretningen

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

DFDS dragerne

Århus havn - Tlf. (061) 2 82 50
Al kørsel og flytning udføres.
Hurtig og reel betjening.

Fa. Murermester HUSTED

Klosterstræde 78, Århus. Tlf. 2 59 46
Alt i nybygning, reparationer,
flisearbejde og gulvbelægning.

TOBAKSHUSET

Randersvej 29, Århus. Tlf. 6 92 97
Tobakker - cigarer - cerutter
Vine og spiritiosa

REKORD VASK

Rosenvangsallé 216 - Højbjerg
Tlf. 7 10 19
Våd vask - tør vask - rullevask
Færdig skjortevaske
Tøjet hentes og bringes

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

Hasle Farvehandel

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

ker på udloseren. Meget drevne fotografer kan ganske vist – hævder de da – tage et billede på fri hånd selv på 1/10 eller 1/15 sekund. Disse undtagelser vil vi se bort fra. I almindelighed står man sig ved at følge det råd, man ofte hører kritikerne give til fotoklubbernes medlemmer: Ingen optagelser i hånden på længere tid end 1/100 sekund. Dete er måske nok lidt overdrevet.

Selv om småfilmere fra reklamebrochurer og annoncetekster får at vide, at det er legende let at optage småfilm, og at stativ kan undværes, må man desværre fastslå den kendsgerning, at alt for mange småfilm skæmmes af rystede eller urolige billeder som følge af, at kameraet ikke har været holdt i absolut ro under optagelserne. Det må erkendes, at kinostativet ved reportage, børne- eller rejseoptagelser er meget besværligt, men skal det undværes, må man vælge sine kamerastandpunkter sådan, at der gives bedst mulig støtte. Man kan f.eks. støtte sine albuer på et fast underlag, en stoleryg, et armlæn eller ude i naturen et stakit e.l.

Under normale omstændigheder optages småfilm med 16 billeder i sekundet, hvilket giver en eksponeringstid på ca. 1/35 sek. til hvert billede. Selvfølgelig denne brøkdelen af et sekund er temmelig »lang« tid, men det er ikke netop det, der giver urolige fiimbilleder under forevisningen.

Regner vi en situation til 6 sekunders varighed, skal der projekteres 6 gange 16 billeder – lig med 96 optagelser op på lærredet indenfor dete tidsrum. Har filmamatoren ikke haft »godt greb« om sit kamera, vil de 96 billeder *ikke* – som de bør og skal – »falde« nojagtig oven i hinanden under forevisningen, og resultatet vil blive hoppende og dansende filmsituationer, som ikke vil tiltale den tilskuerskare, man har tænkt sig at skulle underholde.

Det kan derfor ikke ofte nok fremhæves for foto- og filmamatorerne, at roligt kamera er en nødvendighed for at få gode billeder og småfilm. Man ser endnu kameraer i brug, hvor fotografen bruger det såkaldte navle- eller mavemotivsoger. Det vil sige, at vedkommende fotograf holder kameraet nede på maven og den ene hånd skygger så foran en prismesøge, medens han med den anden hånd både skal sigte med kameraet og trykke på udloseren. Det siger sig selv, at det kan ikke blive et roligt billede. Det kræver et tilbageholdt åndedræt og god øvelse.

De moderne kameraer, der holdes i øjenhøjde – hvilket heldigvis altid gælder for småfilmsoptagere – giver bedre hold på kameraet og rige muligheder for at støtte albuerne. Småfilmere der vil have disse råd i erindring, når de arbejder med kameraet, kan – hvor panorering ikke er nød-

vendig – stort set undvære kinostativet ved optagelser, hvor man skal »være hurtig i vendingen«. Stativet hører med til udstyret og bør iøvrigt altid anvendes, hvor der er tid til at gøre filmarbejdet ordentligt. Fotografer, der vil følge princippet med støtte for begge albuer, vil kunne tage billeder på 1/25 sek. uden rystelser og *måske* efter nogen træning opnå færdighed i at optage på 1/10 sek. Men også her gælder det, at de langsomme eksponeringstider faktisk forudsætter brug af stativ, hvis muligheden for armstøtte ikke er til stede.

Nye AGFA fremkaldere, II

(Fortsat)

2. Agfa papir-fremkaldere 860

Den blev efterspurgt, længe inden den kom på det danske marked.

Agfa 860 er en virkelig rationel fremkaldere på phenidon-hydrochinon-basis til positivarbejder, ligegyldigt om format- eller rullepapir ved enkeltstyk- eller snitforarbejdning.

Et særligt kendetegn for Agfa 860 er den lette og praktiske måde, hvorpå den kan opløses. En pakning til 20-40 l brugsfærdig fremkaldere opløses i 10 l vand, som man så har stående som forrådsopløsning og kan fortynde efter behov.

Denne opløsning er ved opbevaring i fyldte, tæt lukkede glasflasker holdbar i mange uger.

Ved fortynding heraf med almindeligt ledningsvand 1+1 får man en normal-fremkaldere – og med 1+3 en sparefortynding, der uden nævneværdig forlængelse af fremkaldetiden rækker til ca. 250 blade 7×10 pr. l.

1+1 fortyndingen holder sig ved hensigtsmæssig opbevaring 2-3 uger, mens sparefortyndingen må klare sig med 6-8 dage.

Alt efter papirtype får man med Agfa 860 en neutral til blåsort billedtone og samtidig brillante, fint gennemtegnede billeder, hvor forskydninger i billedtonen indenfor de enkelte papirtyper vidtgående er udlignet.

En høj udnyttelsesgrad giver i forbindelse med fremkalderens lange holdbarhed og kraftige slørstabilisering en fast arbejdskonstans, der er det bedste grundlag for et flydende tempo.

Den moderne konfektionering i plasticposer med påtrykt kortfattet brugsanvisning, yderligere emballeret i en stabil plastic-beholder, virker sobert og tiltalende.

Pris: 10×20-40 l koster kr. 310,-.

3. Agfa Neutrol – »Grosspackung«

Agfa Neutrol er Dem sikkert ikke ubekendt, da denne fremkaldere har været anvendt landet over i mange år. Nu er det

fyldige sortiment afsluttet med en »Grosspackung« til 10×20-40 l brugsfærdig fremkaldere. Afhængig af papirtypen får man hermed en neutral til varmsort billedtone. Den kan opløses på samme lette måde som Agfa 860 og bidrager som denne til et 1. kl. positivarbejde. Med sine 400-500 billeder 6,5×9,5 pr. liter er den også økonomisk i brug.

Pris: 10×20-40 l kr. 310,-.

Personalialia

Odense

Overtrafikkontrollør B. Andreasen, Esbjerg, er udnævnt til stationsforstander ved Odense st, hvor stfst. M. K. Dige har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Sorgenfri

Stationsmester N. C. B. Magnussen, Herfølge, er efter ansøgning flyttet til Sorgenfri, hvor stfst. E. Elm er dod (66 år).

Østerild

Ekspeditrice fru K. Thomsen, Saltum, er antaget som ekspeditrice ved Østerild.

De Skulle Bruge



KAMERERA OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Aarhus opland

Carita

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

Viby Brugsforening

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

Brabrand Mælkeforsyning

ERLING SØRENSEN
Telefon 6 00 70

Kun 1. kl.s mejeriprodukter

Grenåvejs Karosseriværksted

Grenåvej 372. Risskov. Tlf. 7 90 45
Alle skader repareres
på eget værksted

1. classes

Cyklereparationsværksted

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

Grenaa

Vi bruger produkter fra . . .

Grenaa Andelsmejeri

Nytorv 3, Grenaa, tlf. 2 12 22

UNO-X Service

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

Arthur Davidsen

Radio og fjernsyn
Grejsdalsvej 23, Vejle, tlf. 3980

ESSO Service Station

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

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

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

Sønderbro Hjemmebageri

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

Skanderborg

Spare- og Laanekassen

for
Skanderborg og Omegn
Telf. 37

Chic Trikotage

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

CENTRALBAGERIET

Rødkjærsbro - Tlf. 135
Altid lækkert brød og kager

- STØT vore
ANNONCØRER

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

OSTEKLOKKEN

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

Kolding

Aage Andersen

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

HOLGER LIND

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

Ove F. Schmidt

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

Damesalon „FIX“

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

Grindsted Motor Co. A/S

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

Dødsfald

Rangerformand R. Hansen, fh Kh, 81 år.
Overportør A. C. Frederiksen, fh Eng-
have, 80 år.
Lokofører Th. Nørgaard, fh Ålborg,
71 år.
Stationsforst. K. I. Østerbye, A P, Åby-
bro 1939-1960, 70 år.
O.kontorbetjent C. P. Rasmussen, fh 1.
distr. Kh, 70 år.
Lokofører J. C. Roed, Struer, 68 år.
Stationsbetj. A. E. Bengtsen, fh Charlot-
tenlund, 68 år.
Stationsforst. J. B. Andreasen, Knabstrup
1947-53 og Støvring 1953-62, 67 år.

Overportør E. A. Petersen, fh Nørrebro,
66 år.
Trafikeksp. A. C. Sørensen, Ørbæk, 66 år.
O.trafikassistent C. A. Voss, fh A P, Fjer-
ritslev, 66 år.
Overportør S. Petersen, Ryomgård, 65 år.
Lokofører J. P. Blendstrup, Ålborg, 65 år.
Overportør C. I. Poulsen, Helsingør,
65 år.
Stationsforst. G. A. S. Holme, Nyborg
Syd 1947-58 og Fåborg fra 1958, 64 år.
Stationsforst. J. K. B. Jensen, Vildbjerg
fra 1957, 62 år.
Togbetjent V. Toftegaard, NFJ, Bogense,
57 år.
Lokofører H. E. J. Jellingsø, Helsingør,
48 år.

Carlsbergs Mindelegat fylder 25 år

Den 1. oktober 1888 overdrog brygger J. C. Jacobsen sit bryggeri Gamle Carlsberg til Carlsbergfondet, som på 50 års dagen for overtagelsen den 1. oktober 1938 stiftede:

*Carlsbergs Mindelegat for brygger
J. C. Jacobsen.*

Carlsbergfondets direktion hædrede brygger J. C. Jacobsens minde ved at knytte hans navn til dette legat, der i tilslutning til Carlsbergfondets almindelige virksomhed for dansk videnskab kunne tjene det danske samfund på det praktiske livs område, hvor brygger J. C. Jacobsen - også efter Carlsbergfondets stiftelse - havde ydet en betydelig indsats ved personlige gaver til nationale og praktiske formål.

I erkendelse af den betydning, Carlsbergs Mindelegat for brygger J. C. Jacobsen har haft, har Carlsbergfondets direktion gennem årene forøget legatkapitalen fra 1 million til 10 millioner kr. Mindelegatets reinteindtægter er i de forløbne 25 år fordelt over mere end 900 bevillinger.

Ser man tilbage på de formål, som Mindelegatets bestyrelse i det kvarte århundrede har følt burde støttes, får man et levende indtryk af Mindelegatets arbejde i samfundets tjeneste.

Allerede året efter Mindelegatets oprettelse udbrod den 2. verdenskrig, og besættelsestiden hæmmede naturligvis også dette legats virksomhed. På den anden side fandt Mindelegatets bestyrelse det ønskeligt at styrke det nationale sammenhold, som bl.a. kom til udtryk ved den spontant opståede alsang. Legatet vedtog derfor at bekoste udgivelsen af den sangbog, der i disse år blev folkeje.

Det vil ved denne lejlighed være natur-

ligt at erindre om den støtte, Mindelegatet gennem årene har ydet til ungdommens uddannelse, ikke mindst ved uddeling af rejseløgater og bevillinger til dansk sport under mange forskellige former og ved at muliggøre sportsungdommens deltagelse i internationale stævner.

Legatbestyrelsen har fundet det værdifuldt at kunne gøre andre lande såvel i Europa som i Amerika fortrolige med dansk kunst. Man har således ønsket at bidrage til udviklingen af korsang ved at medvirke til, at Københavns Drengekor har kunnet deltage i internationale stævner i bl.a. Edinburgh og i Wien, ligesom man har bidraget til at fremme musiklivet i Danmark ved at yde støtte til engagementer af fremstående udenlandske dirigenter og afholdelse af koncerter. Ved disse lejligheder har Mindelegatet tillige interesseret sig for enkelte kunstneres uddannelse. Endelig har Mindelegatet været med til at muliggøre den Kgl. Danske Ballets gæstespil på udenlandske scener.

For at fremme udsendelsen af lødige, populært-videnskabelige arbejder har Mindelegatet hvert år afsat betydelige beløb, ligesom man gennem Folkeuniversitetsforeningen har medvirket til adskillige foredrags udgivelse i bogform.

Af årligt gentagne gaver kan nævnes, at Mindelegatets bestyrelse i forbindelse med Den almindelige Danske Lægeforenings 100 års jubilæum i en årrække stiller kr. 10.000 til rådighed som påskønnelse til en praktiserende læge, der ved udførelsen af sin daglige lægegerning har gjort sig særlig fortjent.

Herudover kan i korte glimt nævnes vidt forskellige områder, hvor Carlsbergs

Mindelegat har virket, som f.eks. ved bevillinger til landbrugsvidenskabelig forskning, til bevarelse af værdifulde ældre bygningsværker og af nationale monumenter samt ved støtte til fremme af kolonihavebevægelsen, bl.a. til oprettelse af en kolonihave-højskole.

Når Carlsbergs Mindelegat for brygger J. C. Jacobsen den 1. oktober har virket i 25 år, kan det passere denne mærkedag som en særdeles levende og stærk legatinstitution, hvis betydning for samfundet er i stadig vækst.

BOG-anmeldelser

På dansk foreligger nu et katalog over Siemens program af stærkstrømsmateriel. Der er i kataloget, som er opdelt i 18 afsnit, medtaget et vist omfang af svagstrømsmateriel og måleinstrumenter, som har interesse ved projekteringen af elektriske installationer i boliger og indenfor industrien.

H. & K. Lübecke har fornyling udsendt et nyt katalog over det omfattende program af vario-transformere til forskellige formål. Det bemærkes, at typerne for 2 og 8-10 A nu leveres helt indstøbt i kunstharpiks, hvorved der opnås en bedre beskyttelse af viklingerne og dertil mindre dimensioner såvel som billigere pris.

Das Fernsehbuch.

384 sider, ill. Deutsche Buch-Gemeinschaft, Darmstadt.

En interessant bog om fjernsynets udvikling lige fra dens spædste start og til det mest raffinerede af i dag og i morgen.

Specielt interessant er de gamle billeder fra det eksperimenterende England, der i mange år var foregangslandet i Europa.

Lagebesprechungen im Führerhauptquartier.

380 sider. Deutsche Buch-Gemeinschaft, Darmstadt.

Denne bog hører til de dokumentariske fra vor tidsalders mest kritiske dage, årene 1942-1945, hvor Hitler førte sine tyske arméer igennem fra omtrent sejr til totalt nederlag takket være sin egenrådige politik.

Vi træffer såvel Hitler selv som alle de førende tyske generaler m. v. Det er vel ganske ekstraordinært, at der findes så fuldstændige stenografiske referater af militære overvejelser i en overkommando fra krigstid, og de er da også et tydeligt udtryk for tysk grundighed.

Indians. 176 sider, 200 fotos.
Superior Publishing Company, Seattle 11, USA. Ca. kr. 90,00.

Atter en interessant bog om Amerikas tidligere så glørværdige tid. Det er indianerne, der er emnet, og hvad kan vel være mere egnet for en spændende tekst eller nogle pragtfulde fotos?

Bogen er måske lidt dyr, men sådan skal det nu engang være i USA, og den er på sin vis pengene værd.

Diesels West.
162 sider, ill. Kalmbach Publishing Co., Milwaukee 3, USA.

Vil De se og læse om dieseltog, kan De næppe få nogen bedre bog end denne, der tager sin begyndelse helt tilbage i »de gode gamle dage« og følger udviklingen op til i dag med hovedvægten på dagens drivkraft.

Bogen er – som alle forlagets bøger – præget af indgående kendskab hos forfatteren til jernbaneforhold. Og det er altid interessant for os at høre om jernbaneforhold i USA.

Booleen Algebra.
112 sider, ill. med skitser. Howard W. Sams & Co., Inc., Indianapolis, USA.

Et nyt sprog er ikke en hverdagsbegivenhed mere. Men ikke desto mindre har de sidste år givet aktualitet til et sådant, Booleen Algebra, det sprog man bruger i forbindelse med bl. a. elektronregnemaskiner.

Bogen gennemgår sproget og dets anvendelse (det er ikke et kodesprog, men betegnelsen for de tegn, der anvendes), og ved enkelte eksempler gøres det hele lettere forståeligt for læseren.

Hvis »Puden er grøn« er en sætning, vil udtrykke på sproget, kan man gå følgende vej: Puden sættes lig A og grøn lig B, og sætningen bliver altså: A er B. Måske for forenklet, men dog lidt i den rigtige retning.

Great British Tramway Networks.
258 sider, 122 ill., 20 løse kort bagi bogen. Ca. kr. 40,00. Light Railway Transport League, 245 Cricklewood Broadway, London.

Det må være tid for sporvejsjubiler andre steder end i Danmark. Den sidste her har udgivet en masse bøger om emnet, og som sædvanlig er det England, der fører an med den sobre og uromantiske litteratur, der nøgternt og ærligt fortæller en fornem historie om et transportmiddel, hvis dage vel nok snart er talte.

Det er en strålende bog, der giver gode løfter for mere litteratur af samme skuffe.
jas.



Næstsidste nyt!

Der var bid ved Rødby Færge

En søndag aften skete der en ejendommeligt hændelse ved Rødby Færge, da bilerne skulle køre om bord på færgen, idet en østrigsk bilist må have misforstået signalet til at køre om bord, da det ikke var den række han holdt i, der skulle køre først. Den mand, der ledede om bordkørslen, ville holde ham tilbage ved at holde i døren med den nedrullede rude, men østrigreren bed ham i fingrene, og væltede ham om på jorden. Politiet afhørte østrigreren om hans mærkelige adfærd og idømte ham en bøde på 100 kr. samt en erstatning til jernbanemanden på 75 kr. Begge dele blev betalt på stedet, hvorefter østrigreren, der meget beklagede sin handling, fortsatte med en færgesydpå.

Svagføretog

Ved togets ankomst til Haderslev, vakte stationsforstanderen stor opsigt, da han modtog toget i fuld galla med trekantet hat, sabel og – paraply.

Blandt nudister

– Jeg besøgte en dag en nudistlejr, og selv opsynsmanden var ganske nøgen.
– Hvordan kunne du så vide, at det var opsynsmanden?
– Nå, ja, det var i hvert fald ikke opsynsdamen!

Skilsmisse

– Ja, nu vil jeg altså have skilsmisse, sagde fru en til en veninde, for jeg har opdaget en brillantring på hans højre hånd!
– Det kan da ikke være grundlag for skilsmisse?
– Jo, for hans højre hånd er nemlig hans sekretær!

En hjælpende hånd

– Åh, gamle ven – har du været på lånekontoret? – Hvis det sker dig igen, så kom dog til mig først!
– Det er virkelig rørende, – og det er dit alvor?

– Ja, absolut, for så kan du tage noget med for mig, – jeg er så genert af mig!

Lidt for gennemsigtig

– Nej, Ole, – du har inte været på jagt, men på galajen, har du!
– Hvor kan du sige sådan noget, jeg har dog en hare med hjem til dig!
– Ja, – og det er mig bevis nok!

På vildspor

– Med de nye jordlove er regeringen nok gået forkert i byen!
– Ja, for adressaten bor jo ude på landet!

Lille DASK – – over næsen

Hele lønningsregnskabet laves nu på elektronregnemaskine, som da også skulle demonstreres for et kuld aspiranter:

Pralende slog vigtigper op: 2×2! og lynhurtigt svarede: = 0,04. – Tableau! – Han havde glemt at anslå normalfaktoren, som den kloge Robot imidlertid selv ansatte som sin vurdering af operatoren.

Tilpasning er tidens Løsen

– Beslagningsmede er allerede nu en stor sjældenhed, – hvad skal vi stille op, når de er helt væk?
– Så må vi vel gå over til at bruge gænger, – for tømrere har vi da endnu!

De er da to'lige – – –!

– Er det da altsammen svindel og bedrag derinde i København? Jeg besteg rigtignok en sporvogn og købte – efter bedste underretning hjemme – en ligeud-billet, men aldrig så snart begyndte han at dreje og svinge og køre om hjørner med, så hvis det er ligeud, hvad så om jeg havde købt en zig-zag-billet?

Den tavse dansker

– De kan da ikke stå der og optage telefonen med bare at vente! rasede de i køen udenfor telefonboxen.
– Jamen, jeg taler – – med min kone!

Vi kan da selv

– Nej, jeg vil væk herfra – – og foreløbig tager jeg til et af U-landene!
– Det behøver du virkelig ikke, – – du kan da godt blive underudviklet herhjemme, – – du har for eksempel slet ikke prøvet med at se fjernsyn – – !

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

Viborg



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

Aalborg

A/S Norvin & Larsen

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

Cykleforretningen

v. Holger Christensen
Ørstedesvej 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

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

Brdr. Mortensen

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

Randers

KIOSK „LERVANGEN“

v/ C. H. Pedersen
Lervangen 56, Randers – tlf. 2 62 25
Dag- og ugeblade
Skriverekvitter
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 permanente
Tlf. 2 56 80

BIO VASK

Udbyhøjvej 152, Randers. Tlf. 2 83 20
Hurtig, nem og billig vask.
Tøjet hentes og bringes.

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

Aars

Jernbanepersonalet benytter SPAREKASSEN FOR AARS OG OMEGN

Indskudskapital 16.5 mill. kr.
Telf. (086) *2 17 00

Brødsalget

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

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

Frederikshavn

CALTEX SERVICE

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

Købmand Tage Nielsen

Elmevej 43 – Frederikshavn
Telefon 2 07 75
Kolonial - Konserves - Ekstrafin kaffe
Vine og tobakker

Ikast

Jernbanepersonalets damer anbefales

AMORSALONEN

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

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Ikast afdeling - 5 15 57

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 smørelie
leveres lige til Deres dør

AUTORUDER

monteres ekspres.
Karetmagerarbejde. Nye vognlåd
ARNE HOLME
Søndergade 3. Tlf. Hammerum 55

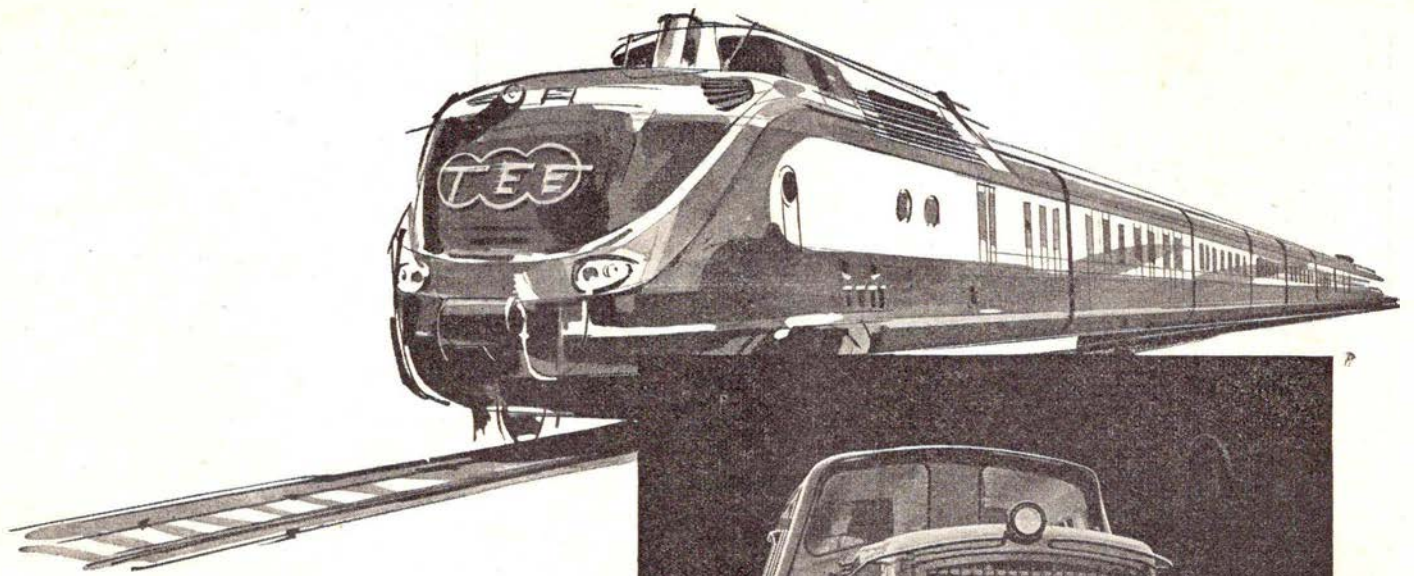
Vi anbefaler et besøg i Banegårdsrestaurationen

Silkeborg
Telefon 717

Også DE vil blive beundret
efter behandling i . . .

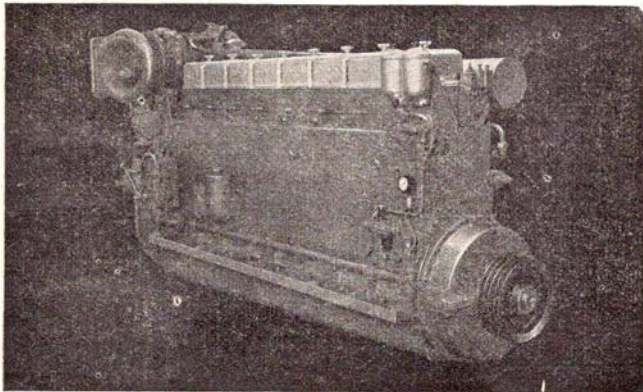
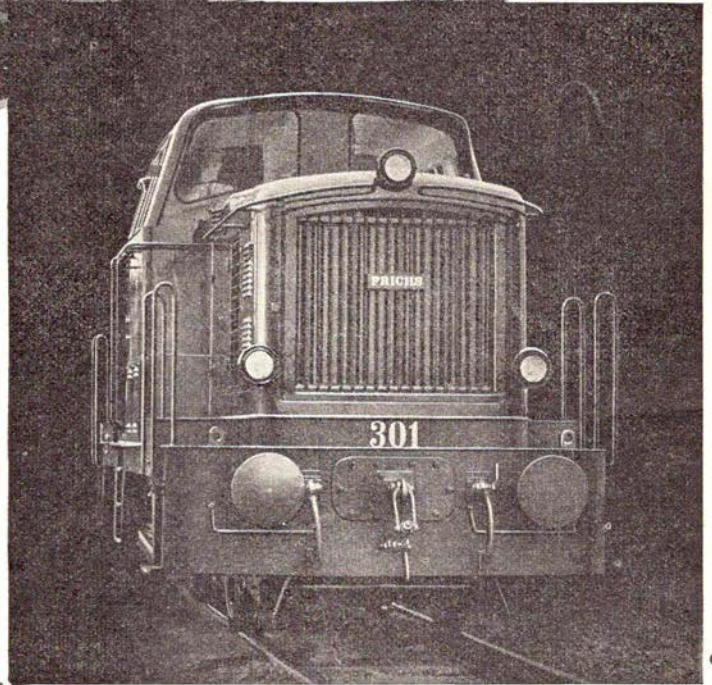
Damefrisørsalonen

Nørregade 10, Bjerringbro – tlf. 377



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{1}{2}$

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