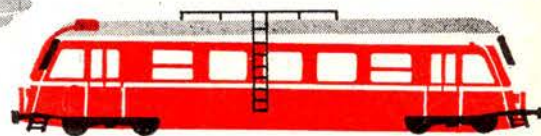
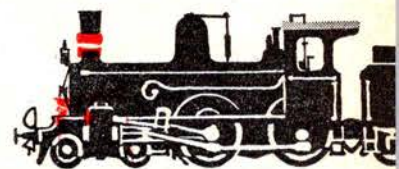


# JERNBANE-BLADET



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 Welcome & Co., London  
(The Welcome Foundation Limited)  
*Medicinalvarer*



The Carborundum Company  
Manchester, England  
*Digler - ildfaste materialer*



E. I. du Pont de Nemours & Co. U. S. A.  
*FREON - kolemedier*

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

John G. Stein & Co. Ltd., Scotland  
*Ildfaste sten og cement*

## Randers

### KIOSK „LERVANGEN“

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

### SKANSE-SALONEN

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

### BIO VASK

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

### Damesalon »MERIC«

v/ Birthe Steffensen  
Jyllandsgade 12 - Randers  
Nyeste permanenter. - 1. kl.s betjening  
Telf. 2 56 80

### DRONNINGBORG MØBELMONTERING

Fjordvej 5, Randers. Tlf. 2 32 69  
Ombetrækning og reparationer af  
møbler på eget værksted.  
Forhandler af Weston tæpper.

### CHR. BLOM & SØNNER

Vulkanisering.  
Sdr. Boulevard – Randers  
Tlf. 2 82 88

### Randers Styretøjs-service

Støberivej . Randers . Tlf. 2 06 72  
Styretøj repareres og justeres.  
Hjul afbalanceres.

### KOFOED's EFTF.

C. Krüger Jensen  
Burschesgade 4, Randers, tlf. 2 02 09  
Alt stenhuggerarbejde udføres.  
Gravminder.

### BØRGE HANSEN

GULD SMED  
Stort udvalg i gaver.  
Algade 4 . Brønderslev . Tlf. 73

## Hjørring

### TOBAKSFORRETNINGEN

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

Der er god kaffesmag –  
vi sælger mere og mere ...

### A. Toft Jensen

Bispensgade 35 – Hjørring – Tlf. 519  
SKJOLD BURNE VINE

## 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

### EJLER SCHAU

Hj. af Vestergade og Hjørringvej  
Frederikshavn – Tlf. 2 27 92  
Kvalitetsarbejde til rimelige priser.

### AUTOLAKERING

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

### Jernbanepersonalet benytter SPAREKASSEN FOR AARS OG OMEGN

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

### CENTRALBAGERIET

Rødkjærsbro – Tlf. 135  
Altid lækkert brød og kager

Drej altid ind til

### ESSO Service Station

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

## Aalborg

### A/S Norvin & Larsen

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

### 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

### Aalborg Træskofabrik

Ny Kastelsvej 36 – Tlf. 3 66 67  
Træsko af enhver art en gros.  
Kun 1. kl.s varer – Forlang tilbud.

## Skanderborg

### Spare- og Laanekassen

for  
Skanderborg og Omegn  
Telf. 37

### GARDIN-HUSET

Mindet 5, Skanderborg.  
Tlf. 708.  
Måltagning, syning og ophængning.

### Møllegårdens Cafeteria

Skanderborg – Tlf. 456  
Frisksmurt smørrebrød og nylavet  
kaffe til rimelige priser.

### BOY HOLST

aut. el-installatør for EGO  
Udfører arbejde for DSB  
Thorsø, tlf. 76

### RØNDE TANDTEKNIK

Hovedgade 50 . Rønne . Tlf. 64  
A. SCHUBERT JUULSGAARD  
eksam. tandtekniker



## JERNBANE-BLADET

Redaktion og ekspedition:

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

Redaktionssekretær:

Togfører V. Jonvald - Hvidovrevej 25B  
Tlf. 78 36 42

Jylland-Fyn's annonce-service  
Egevang 6<sup>st.</sup> - 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«

FEBRUAR 1964

*Dette nr. indeholder:*

Jernbane dekadence .....	side 25
Månedens emner .....	» 28
Månedens aktuelle .....	» 29
Jernbane betragtninger .....	» 31
Sagt og skrevet .....	» 32
Mens vi venter på tog .....	» 33
Ferie på Knudshoved .....	» 35
En bane - ikke kendt af mange .....	» 36
Østerbro minder .....	» 37
Fra udenlandske baner .....	» 38
Intermezzo .....	» 39
Til læserne .....	» 40
I få linier .....	» 41
Rutebil nyt .....	» 41
Januar dagbogen .....	» 42
Privatbane nyt .....	» 43
Model jernbane .....	» 43
Foto hobby .....	» 45
Personalia .....	» 45
Boganmeldelser .....	» 47
Hunden på .....	» 48

Tillægget:

Aarhus-Hammel-Thorsø Jernbane

# Duros

- det  
robuste  
rørplade-  
batteri

hvor der stilles krav til kvalitet

Det kendte  
LYAC-autobatteri  
monteres i  
alle bustyper.

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



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

## Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

*Tobak - cigarer - cigaretter*

*Film og kuglepenne*

*Dag- og ugeblade*

*Rejselekture*

**Til konfirmationerne**

anbefales kioskerens store udvalg i  
telegrammer fra de førende kunstforlag

*Venlig hilsen*

**Bladhandler-Forbundet**

i Danmark

## Aarhus

### Kronborgs Farvehandel

Fredensgade 48, Århus.  
Tlf. 2 98 33.

Farver – tapeter – rullegardiner.  
Gulvbelægning.  
Risskov afd., Ndr. Strandvej 15.  
Tlf. 7 95 50.

### GLORY FOTO

Clemensstræde 7, Århus. Tlf. 2 39 40  
Selskabsfoto, pasfoto (ingen ventetid)  
Tilkendt sølvmedalje.

### Trøjborg Auto-opretning

Steen Billesgade 7, Århus  
Tlf. 6 37 50  
Spec. Renault & BMW reparation.  
Castrol smøring.

Det største udvalg i isenkram og  
køkkenudstyr



### G. V. Schive

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

### Korset Specialisten

Dagmar Schultz Petersen

### KAWO korsetter

Ryesgade 28 - Telf. Århus 2 40 28

### Maja Gammelgaard

BOGHANDEL

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

### Mikael's Tobaksforretning

Hans Brogesgade 3 – Århus  
Tlf. 2 15 35

Cigarer – Tobakker – Spirituosa  
Piber og rygeartikler  
Åbner kl. 6.30

### Hasle Farvehandel

Viborgvej 133, Århus – tlf. 5 80 70  
Farver – lakker – maling  
tapeter – linoleum – persiener

### Fa. Murermester HUSTED

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

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

### Frederiksbjerg TÆPPEHUS

Frederiks Allé 104 – Århus  
Telefon 3 17 47

Største udvalg i tæpper og løbere



### EL HELGE PAULSEN

Aut. El-installatør

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

Vi mødes i

### E - B - M

Østergade 1, Århus, tlf. 2 17 77

Drejer det sig om legetøj –

### GIRAFFEN

Borgergade 11, Århus, tlf. 3 27 16  
Stort udvalg i legetøj til piger  
og drenge

Se på kvaliteten – det gør vil

### REFFINA VASK

– en kvalitetsvask

Jægergårdsgade 71 – Århus,  
tlf. 3 29 89

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

### Ringgårdens Kødudsalg

Vester Ringgade 76 - Århus - 3 14 54

1. kl.s kød - flæsk - paalæg  
Fineste salater

### TOBAKSHUSET

Randersvej 29, Århus. Tlf. 6 92 97  
Tobakker – cigarer – cerutter  
Vine og spirituosa

### REKORD VASK

Rosenvangsallé 216 – Højbjerg  
Tlf. 7 10 19

Våd vask – tør vask – rullevask  
Færdig skjortevaske  
Tøjet hentes og bringes

### Tobaksforretningen

Jægergårdsgade 87 – Århus  
Tlf. 2 50 68

Cigarer – Tobakker – Vine  
og altid en pipe for Dem

### SPECIALFORRETNINGEN

Ryesgade 23 – Århus C – Tlf. 2 72 15  
Vine – spirituosa  
cigarer – cigaretter – tobak  
Ransby's Eff. – V. Hjøllund

### OLIEFYR

RECK's Opvarmnings Co. A/S

Åboulevarden 39 – Århus  
Tlf. \*2 95 20

## Aarhus opland

### Brabrand Mælkeforsyning

ERLING SØRENSEN

Telefon 6 00 70

Kun 1. kl.s mejeriprodukter

### Grenåvejs Karosseriværksted

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

## Grenaa

### UNO-X Service

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

Vi bruger produkter fra . . .

### Grenaa Andelsmejeri

Nytorv 3, Grenaa, tlf. 2 12 22

Aktieselskabet

### Fællesbageriet

Grenå - tlf. 2 13 31

### 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

### ESSO Service Station

AUTOREPARATION

Rønede – tlf. Rønede 260  
Benzin – olie – vask – smøring

# Jernbane dekadence

## Februar causeri

Der var ikke meget krudt i de fire herrer, der skulle forsøge at afspore gdr P. E. Skov i fjernsynets „krydsild“, så motororganisationer og andre, der havde håbet at se generaldirektøren »gå på gulvet« blev skuffet så det kunne forstås. Det kunne i sandhed siges, at spørgerne gjorde det let for »ofret«, for de kom næsten udelukkende med spørgsmål, der går igen og igen i dagspressen og allerede har været besvaret der. Måske var der det med »Nicolinkuren« i lighed med SAS, men forslaget kunne ikke realiseres i øjeblikket grundet på ingeniørforeningens blokade over for DSB. Nej, der var ingen tips for banerne. at hente der.

Det er nu mere end en menneskealder siden, at daværende trafikminister Friis Skotte betegnede danske jernbaner som virksomheder i delvis likvidation. Som bekendt gjorde han sit til at gøre tilværelsen besværlig for sine efterfølgere ved at bebyrde DSB med regler om forretning og afskrivning. Det må dog erkendes, at likvidationen har haft et langsomt forløb og ikke i

det helt store omfang. Det har da også i de fleste tilfælde vist sig, at hver gang en såkaldt urentabel jernbane skulle nedlægges, har lokale kræfter rejst sig for banens opretholdelse, især når det drejede sig om statsbanestrækninger. Når det derimod drejer sig om private baner, er det først når banerne er standsede, at man gerne ville have bevaret dem. Senest har ministeriet for offentlige arbejder givet syv privatbaner et alvorligt varsel i form af en tilkendegivelse af, at den statslige dækning af underskuddet ikke kan fortsættes ubegrænset. I den ansøgning, som ministeriet har sendt finansudvalget om underskuddsdækningen, er statstilskuddet til disse syv baner allerede nedskrevet med 5 procent, og det meddeles, at hvis deres driftsøkonomi ikke inden næste år er væsentligt forbedret, vil der ske en ny nedskæring af tilskuddet.

Restaurant »På Fortovet«

og baren på Østerport station  
anbefales

POUL GUDMANN,

De syv privatbaner, der nu har fået at vide, at det ikke bliver ved med at gå, er banerne: Stubbekøbing—Nykøbing, Nordvestfynske jernbaner, Kertemindebanen, Silkeborg—Kjellerup, Horsens—Odder og Horsens—Silkeborg-banen. Ender det med nedlæggelse af alle disse privatbaner, vil jernbanernes likvidation unægtelig være ført et stort skridt videre frem.

I dette nummer af bladet beretter en indsender om brugen af talbetegnelse. Var der ikke noget om, at Nordisk Råd havde en fælles nordisk talbetegnelse på programmet? Man skulle synes, at dette måtte være et af de spørgsmål, der lettest kunne blive enighed om. Men hvad har Nordisk Råd i det hele taget fået gennemført?

Vi har nu passeret vinterens knudepunkt, og er sluppet lettere gennem denne end som de senest foregående år. Det har betydet store besparelser på så mange områder, og ikke mindst trafikken har været sparet for forsinkelser og omkostninger til snerydning m. m. - bro

# Månedens emner...

## Danske statsbaner

har udsendt sin årsberetning for året 1962-63 – et gråt hæfte, der dog oplives af en festlig rød ryg. Oplivende er også driftsresultatet.

De ordinære afskrivninger er steget med 4,3 mill. til 37,6 og forrentningen med 6,8 til 75,6 mill. kr., hvorefter det endelige regnskabsmæssige resultat blev et statstilskud på 117,7 mill. kr. mod 125,7 mill. kr. året forud. Stigningen falder dels på de gennemførte takstforhøjelser, dels på større trafik. Indtægten af personbefordring og rejsegods m.v. steg med 34,8 mill. kr. Godsbefordringen i øvrigt steg med 18,2 mill. kr., og den samlede godsmængde var på 7,4 mill. tons mod 7 mill. tons året før. Stigningen i driftsudgifterne skyldes bl. a. lønforhøjelser og omsætningsafgiftens indførelse den 1. oktober 1962.

Beretningen fortæller, at 56,2 pct. af billetterne er foretaget på Københavns bybane samt mellem den og stationerne på strækningerne indtil Helsingør (via Rungsted kyst og via Hillerød), og til Farum, Frederikssund og Roskilde.

Det viser sig, at den øgede bilpark og den voksende landevejstrafik har givet Halskov-Knudshoved-overfarten mange nye kunder. I driftsåret blev der ialt overført 1.308.000 biler eller 80.000 flere end året forud.

Selv om statistik ikke er spændende, siger disse tal fra beretningen dog noget:

Der er i driftsåret kørt 39,5 mill. togkilometer, hvoraf kun 0,7 mill. på de gamlemalds damp tog. Det er for damplokos vedkommende en tilbagegang på 1,3 mill.

DSB havde ved driftsårets udgang 29 færger og skibe, der i alt har sejlet 1.903.400 skibskilometer – en nedgang på 1,2 pct. trods bilkøernes vækst. Bilkilometer-tallet på busruterne steg med 650.000 til 31.181.000. Den samlede længde af baner og overfarten var 2.687 km, og man havde 364 stationer. Det samlede personale var på 26.872 personer, alle iberegnet. 14.361 var tjenestemænd, hvis gennemsnitsalder ved driftsårets udgang var 48,8 år.

## Færgen »Fynshav« søsat

Den 7. februar blev den nye færg, der skal afløse færgen »Mommark«, søsat fra Svendborg Skibsværft. Færgen har plads til 600 passagerer plus biler. Den er kun 57,7 m lang og 13,5 m bred. Under bildækket er der foruden maskinrum lokaler til passagererne samt mandskabsrum, og over

vogndækket bliver der rygesalon samt plads for dækspassagerer.

Hovedmaskincriet består af to 8-cylindrede B & W Alpha-dieselmotorer, hver på 640 hk. Skibets skruer – en i hver ende – er med vendbare blade, der gennem en hydraulisk styreanordning kan fjernbetjenes både fra forreste og fra agterste bro.

Strømmen om bord leveres af tre Frichs diesel aggregater, hver på 82 kva. Styremaskinerne er Svendborg Skibsværfts eget fabrikat.

Opvarmningen om bord skal ske ved hjælp af indblæst luft. Normalt opvarmes luften ved hjælp af varmebatterier i ventilatorernes indblæsningskanaler, og varmebatterierne forsynes med varme fra dieselmotorernes kølevand. Men for det tilfælde, at der skulle ske brud på motorerne, og den naturlige varmekilde derved gå tabt, får færgen også installeret to centralvarmekedler.

*DSB stiller store forhåbninger til ruten Bøjden-Fynshav og er parat til, hvis det skal være, at levere flere færger til den.*

## Perrontag stjålet

Sidste sommer blev der stjålet 53 røgfærgede bølge-acryl-plader fra et lagerrum i DSBs magasinbygning på Rodby Færge. Man havde tidligere brugt pladerne til perronoverdækning. De viste sig imidlertid at være meget uheldige, idet de rejsende opnåede en højst mærkværdig kulør under dem. Derfor blev de pillet ned og stillet til side til et bedre formål.

Da man opdagede, at pladerne var forsvundet, blev der slået alarm til kriminalpolitiet, men det er først nu, at eftersøgningen af DSB-taget har givet resultat. Politiet opfordrede den gang folk til at se efter, om naboen var ved at bygge et eller andet med de meget let kendelige plader. Denne opfordring har sikkert medvirket til, at gerningsmanden til tyveriet har fået »kolde fødder« og har smidt godset væk. Pladerne blev i hvert fald fundet på lossepladsen ved Gl. Badevej i Rødby Havn. Man fandt 37 af dem, men da flere af dem lå i vandet regner man med, at resten også findes på stedet.

## Kalundborg-Samsø-Århus

Efter ankomsten til Århus den 2. februar havde »Kalundborg« udført sin sidste ordinære tur på denne overfart, og gik der-

efter til oplægning i Nyborg. – Færgen »Freja« gik derefter ind i fast fart på ruten. Når sommerfartplanen træder i kraft bliver der forbindelse med Samsø på to dobbeltture hver dag.

## Værdifast pengeanbringelse

*Almindelig Investeringsforening*, der blev stiftet den 20. november 1956, og hvis formål er at yde den størst mulige værdisikring af medlemmernes opsparede midler ved anbringelse i børsnoterede aktier, har nu afslutet sit 7. regnskabsår. Regnskabet udviser en opskrivning af medlemmernes indestående på 5,3 pct., hvortil kommer et udbytte på 4,2 pct. af det pr. 1. januar 1963 bogførte indskud.

I det forløbne år har foreningen haft en tilgang på 135 nye medlemmer, og foreningen har herefter 1834 medlemmer, der i alt har indbetalt 16.520.175 kr., eller gennemsnitligt ca. 9.000 kr.

Af foreningens fondsbeholdning er 22 pct. anbragt i bankaktier, 14 pct. i rederiaktier, 4 pct. i forsikringsaktier, 57 pct. i handels- og industriselskaber og 3 pct. i obligationer. Fondsbeholdningen, der stod bogført til 16.354.817 kr., er på formue-regnskabet optaget til de anerkendte ultimokurser med i alt 17.193.721 kr. Den derved konstaterede formuestigning, 838.904 kr., svarer til 5,3 pct. af de udbytteberettigede indskud.

Det fremgår af den detaljerede fondsfortegnelse, at fællesformuen er anbragt i 178 selskaber, hvoraf 65 banker, 18 rederier, 9 forsikringsselskaber og 86 handels- og industriselskaber.

Udbytter og renter har givet foreningen en indtægt på 751.470 kr., efter regulering for gebyrer m.v. og efter fradrag af administrationsomkostninger, 96.321 kr., bliver der til fordeling 661.032 kr., svarende til 4,2 pct. af de udbytteberettigede indskud.

Foreningen har i det forløbne år delta- get i 22 nyttegninger; desuden har foren- ingen modtaget friaktier i 2 selskaber.

Det kursfald, der satte ind i november 1962, fortsatte gennem januar kvartal 1963, og foreningen måtte ved udgangen af marts konstatere en formuenedskrivning på ca. 4 pct. *Gennem de følgende 6 måneder bedredes markedet imidlertid støt, og ved udgangen af september var tabet ud- lignet.*

Den ovenomtalte formuestigning på 5,3 pct., der således er indvundet i oktober kvartal, skyldes først og fremmest kurs- fremgange for aktier i hovedbanker, han- delsselskaber og linierederier; ved et sel- skabs likvidation er indvundet et betyde- ligt beløb, ligesom foreningen har haft for- del af den almindelige kursopgang for

obligationer. På grund af den gældende udbyttebegrænsningslov kan stigningerne i aktiekurserne ikke tilskrives forventninger om større udbyter i det kommende år, men må snarere tages som et udtryk for stigende tillid til dansk erhvervslivs fremtidsudsigter.

En opgørelse af resultatet for de syv år, der nu er forløbet siden foreningens stiftelse, viser, at et indskud, der har stået urørt siden 1957, nu er blevet fordoblet.

Nærmere oplysning om *Almindelig Investeringsforening* fås ved skriftlig eller telefonisk henvendelse til foreningens kontor, Goldschmidtsvej 23, København F, telefon (01) 71 36 46.

# Månedens AKTUELLE



»Bornholmsk mareridt«  
Tegning i »Bornholmeren«

## Vi har modtaget ..

### Ordre E minde

En teksp fandt i ordre E, da han var på jernbaneskolen i 1940 nedenstående digt, som brugeren af samme bog før ham, havde forfattet. For begges vedkommende kan det vel siges, at de der fandt en oase i ordre E's uendelige ørken. Red.

*Danske mand og danske kvinde,  
som er »solgt« til D S B,  
har du vidst man kunne finde  
noget rart i ordre E?  
I min hjernes trætte celler  
hvor – for hver udrunden dag –  
regler sig som bundfald fælder,  
ganske stille lag for lag,  
står – idet jeg bladet vender  
ud en tanke – en idé,  
hvad er det, der for mig hænder?  
hvad er det jeg får at se,  
som gør mine tanker så blide,  
så jeg føler mig tilfreds?  
Der står ikke spor på side  
tohundredefireoghalvtreds!*

### Ny veteranjernbane

I Jb.-Bl. nr. 1 1964 ser man på side 6 et indlæg angående veteranjernbane ved Helsingør i forbindelse med Teknisk Museum. Her fortælles om Helsingør Jernbaneklub, der vil starte denne bane. Endvidere fremgår det af artiklen, at Hg. Jb. Klub har henvendt sig til specialisterne i »Jernbanehistorisk Selskab« om bistand i forbindelse med drift af banen. Dette ser meget mærkeligt ud, for mig bekendt er en specialist en person, der behersker sit speciale fuldt ud. Da »Jernbanehistorisk Selskab« aldrig nogen sinde har drevet veteranbane her i landet, synes det mig meget mærkeligt, at Helsingør-folkene kan

kald JS-folkene specialister i noget, de aldrig har beskæftiget sig med.

De eneste, der har drevet veteranbane her i landet, er da Dansk Jernbane-Klub. Da DJK er de eneste, der har drevet veteranbane, må de da være de eneste specialister på dette område.

Endvidere vil man måske drive banen med et par Q vogne med bænke og en gammel E vogn samt en F eller Hs maskine fra DSB. I så fald bliver det ingen veteranbane, men et ganske almindeligt rangertræk, som man i 1964 kan se i flere danske byer. Da der ikke mere eksisterer virkeligt gammelt og interessant jernbanemateriel ved de danske stats- eller privat-

## To oaser på Københavns Hovedbanegård



**Hovedbanegårdens  
Restaurant**

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft



**Nyt fra hele verden**

Journaler  
Kulturfilm  
Musikfilm  
Tegnefilm

— vi har cinemascope  
Central 13540

## Ferie- og udflugtssteder

### 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

Alborgvej 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 5

### Afholdshotellet

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

### 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.

Vi anbefaler

### Thomsens hotel garni

Tilegade 53 - Nakskov - Tlf. 400

### Hotel „Krogen“ - Hasseris MISSIONSHOTEL

Overnatning på gode værelser, med  
morgencompl., alt incl. 15-16 kr.

### Skibstedvej 4 - Aalborg

Tlf. 2 17 05

Kun 1 km fra Vesterbro, fri parkering

baner, ud over det Jernbanemuseet og DJK er i besiddelse af, synes dette forsøg på start af veteranbane noget mærkeligt, og mon ikke Helsingør-folkene skulle have henvendt sig til DJK i stedet, hvis de vil have veteranbane.

Endvidere ser det meget mærkeligt ud, at Teknisk Museum kan gå med i et projekt, hvor der snakkes veteranbane og hvad ved jeg, medens de, som virkelig har gjort en indsats for veteranbanesagen i Danmark, nemlig Dansk Jernbane-Klub, holdes helt uden for sagen, hvilket fremgår af J. H.s indlæg. Til slut håber jeg at Teknisk Museum vil komme med en kommentar til denne sag. nj.

P. S. Hvem er egentlig Helsingør Jernbaneklub. Vi har aldrig for i dette jernbaneinteresserede tidsskrift set eller hørt noget om denne klub. nj.

## Tal-udtale og blyantsorden

Var det ikke afdøde statsminister H. C. Hansen, der engang på et møde i Nordisk Råd henstillede, at vi i Danmark skulle gå over til at bruge nordiske talbetegnelser? Jeg har prøvet nogle gange, når jeg skulle bestille pladsreservering, at sige færgeturens nummer ordret - altså f. eks. 595 (fem-ni-fem). Som regel er jeg blevet »korrigeret« (med irriteret og spørgende stemme): »Nå - oh - De mener femhundrede-femoghalvfems?«.

Det får mig til at mindes en vis stationsmester, der kunne blive helt forkert i ansigtet, når han så, at den der havde haft plads ved skrivebordet før ham, ikke havde lagt blyanterne på plads i bakken efter endt brug på den måde, han ville have de skulle ligge - nemlig med blyantspidserne vendt til højre, og så var det endda sådan, at hvis man kom ud for det problem, at blyanterne ikke var lige lange, så var det spidserne, der skulle ligge lige ud for hverandre (hinanden - hvis der kun var to).

Når han så - med appel - havde lagt dem på plads på den måde, sagde han gerne »de bevingede ord«:

»Hvorfor i alverden skal man gøre sytten armbevægelser i luften, hvis man kan gøre det hele i en håndvending?«.

Se, det var længe før, at man »opfandt« rationalisering ved DSB.

Er det helt forkert af mig at synes, at det er mere enkelt og utvetydigt at sige fem-ni-fem fremfor femhundrefemoghalvfems, og at være skuffet over, at pgl. i den anden ende af telefonen som regel tænker:

Nå - han skal vist bare gøre sig bemærket?

Per Haps,  
teksp. (a. g. n.)

## Jernbane-glæder

Toget ruller forbi - toget ruller forbi - toget ruller forbi - toget ruller - toget ruller - toget ruller - to - t - - -

Larmen er forstummet, larmen fra det store godstog med MY-maskinen, der trækker sit tunge læs over bakken forbi vort vindue. - Vi har fået en lejlighed, en dejlig to-værelses med udsigt over både byens lys og ådalens tåger, men vi har fået noget i tilgift. Vi har fået en jernbane. Her, få meter fra huset, går det syd på førende spor, hvor der er trafik hele døgnet rundt. Godstog og persontog, tog af næsten alle slags. Der er de små næsvise skinnebusser, der er det røde lyntog, godstogene, »bumletog« på småstrækningerne og de store eksprestog med wagon-lits og spisevogne. Vi er glade for »vor« jernbane. Den hygger, og den sætter fantasien i sving. Hvem er med i de lange vogne, hvorhen går rejsen? Skal du på besøg hos familie, skal du på en længere ferietur til Italien eller Spanien eller på forretningsrejse? Måske er du blot på vej til eller fra dit daglige arbejde. Ja, sådan kunne man spørge hver enkelt, når man ser ansigterne i kupévinduerne. Man kan også drømme, at man selv sidder i en af vognene på vej ud i landet, man kan drømme sig til at se de afvekslende landskaber flyve forbi eller se sig selv sidde med avisen eller en god bog og i al stilhed nyde turen og en pibe tobak eller en god cigar. Jernbanen er en herlig ting, og så er den inkluderet i huslejen.

Se nu f. eks. forleden. Jeg stod i vor stue og funderede over, hvorledes jeg nu kunne male den ene væg, hvilken farve den skulle have, og hvordan jeg bedst kunne gribe sagen an. Lidt halvirritabel var jeg, som man kan være, når man kommer fra arbejde sulten og lidt ærgerlig over regnen, som har en vis evne til netop at styrte ned, når man er på vej fra sit arbejde og gerne vil have den smule luft og sol med, der kan være på hjemvejen. Derfor brød jeg min kone lidt for hurtigt af og sagde: »årh, ta' det roligt«, i en sarkastisk tone, da hun åndeløs kom styrkende ude fra køkkenet og nærmest råbte: »Se, se derude på banen!« Vi løb begge til vinduet og så et festligt syn, der fik hverdagsbegivenheder som bemandede satellitter, telstar og attentatforsøg på præsident de Gaulle til at blegne. Ude på banen kom en stor flot amerikansk luksusvogn, formentlig, en Packard anno 1932, rullende. Med skinnende kromlister og



duvende kaleche strog den hen over skinnerne som i automobilismens første dage, da unge amerikanere, naturligvis, morede sig med at køre væddeløb med damptoget på dets eget domæne. Dette for os så kostelige syn kunne trække smilet, det store

danske, frem, og sammen gik vi ud og nød den færdige middagsmad til lyden af togene, der rullede forbi, så porcelænet klirrede om kap med knive og gaffler. Jo, vi er glade for vores jernbane.

S. R. Frandsen.

## Jernbane-betragninger

Året 1963 er et af de år der vil blive erindret i Danmarks trafikale historie. For første gang i over 30 år blev der åbnet en helt ny banestrækning, der ikke blot var en omlægning af en eksisterende strækning. Med indvielsen af jernbanelinien Nykøbing F-Robby Færge og færgeforbindelsen til Fehmern har Danske Statsbaner placeret sig som et endnu vigtigere led, ikke blot i Danmarks trafik, men i hele Europas. Også på andre måder har 1963 været et år, hvor der er sket store fremskridt: Endelig er det lykkedes at få nye lyntog til statsbanerne, og selvom der har været en hel del begyndervanskeligheder, er det dog et storartet tog at køre i og vil i endnu højere grad end det hidtil har været tilfældet slå fast, at jernbanerne er bilerne overlegne, hvor det drejer sig om persontransporter over større afstande.

Dampdriftens afvikling er blevet forstærket i 1963, og selvom de fleste af os vil savne damptogene, må vi jo se i øjnene, at den snart tilendebragte dieselisering af banerne har medført ikke alene store økonomiske besparelser, besparelser der var nødvendige, hvis statsbanenettet skulle opretholdes, men også afgørende trafikale forbedringer både hvad rejsehastighed og godsbeholdning angår. På eet punkt var 1963 imidlertid et sorgeligt år for alle jernbaneinteresserede; endnu en gang så vi strækninger, vi holdt af, forsvinde. Koge-Ringsted og Hjørring-Lokken-Åbybro. For begges vedkommende gjaldt det vel at der var tale om strækninger med dårlig trafik, men alligevel synes jeg man kan nære nogen tvivl om berettigelsen af nedlæggelsen. For den nordjydske stræknings vedkommende var det oplagt, at strækningen Lokken-Åbybro, der vel var Danmarks ringeste, ikke kunne opretholdes, hvor-

imod der vel nok havde været en mulighed for Hjørring-Lokken-strækningens vedkommende f. s. v. man var blevet af med Åbybro-strækningen tidligere, og de to baneledes skæbne ikke var blevet knyttet uløseligt sammen. Koge-Ringsted-strækningen var drevet så sparsommeligt, at driftsresultatet gennem mange år havde været ganske hæderligt, men til gengæld havde man sparet så meget på vedligeholdelsen af sporet og på anskaffelser af materiel - det var vist over 30 år siden, at der blev anskaffet noget fabriksnyt materiel til banen - at man stod over for store udgifter, dersom driften skulle have været fortsat. Under hensyn til den meget beskedne trafik kan man måske ikke for tænke kommunerne i, at de veg tilbage for disse betydelige investeringer, men på den anden side må man vel nok betvivle rigtigheden af, på et tidspunkt hvor landevejenes trafik er ved at blive kvalt af den tiltagende motorisering, at berøve en egn, der er et udpræget udflytterområde og udflugtsmål for Københavnsegnens befolkning, dens jernbane.

Ser man på fremtidsudsigterne for jernbanerne synes de stigende arbejdsloninger og de dermed stigende tariffer at være det farligste moment. Flyvningen vil på persontrafikkens område over længere distancer blive en hårdere og hårdere konkurrent. Når det f. eks. koster det halve af hvad det koster med 2. kl. jernbane uden sovevogn at flyve til Mallorca, ja, så er der fare på færde og på samme måde må man, selvom jernbanetrafikken har mange fordele, frygte yderligere konkurrence fra bilernes side. Når det er billigere at køre i sin egen bil fra Helsingør til Hornbæk end at betale en billet, ja, så er man også inde i en farlig udvikling, der til sidst kan

bevirke, at mange baner kun vil have skolebørn og andre kortrejsende tilbage. Jeg tror derfor, at man ikke alene må forbedre driften som det er sket på DSB med de nye lyntog og dieselloko og på visse privatbaner med indførelsen af de nye tyske dieselvogne, men at det også bliver uomgængeligt nødvendigt at holde priserne på transporterne længere nede end det ihvertfald er sket på visse privatbaner.

Selvfølgelig må man også indstille driften, hvor trafikken helt er svundet bort som mellem Lokken og Åbybro, men man må da også være klar over, at det er en farlig vej at slå ind på at skære fodelinierne bort. Hvis en mand ikke kan køre i tog hele vejen til sit bestemmelsessted, eller hvis godset kun kan komme med toget en del af strækningen, så er der næppe tvivl om, at der er fare for, at manden tager sin bil hele vejen eller sender godset med lastbil. Resultatet af en nedlæggelse kan altså meget vel blive, at man taber mere på de øvrige strækninger, end man vinder ved at indstille driften på en side-linie. Vi har set uhyggelige eksempler herpå i Frankrig, hvor man af 35.000 km sekundærbaner oprindeligt kun ville nedlægge ca. 15.000 km, men efterhånden er endt derhen, at der nu er mindre end 2.000 km tilbage, eller endnu værre i Ulster, hvor man må imodese, at der af et engang meget tæt jernbanenet i lobet af to til tre år kun vil blive to lokalbaner ved Belfast og to hovedlinier tilbage.

Nedlæggelsen af strækningerne Næstved-Præsto-Mern og Nyborg-Ringe-Faaborg-Sonderborg synes at være eksempler herpå, men værre end alt hvad der hidtil er vist i den retning her i landet, synes dog beslutningen om nedlæggelsen af strækningen Nyborg-Hesselager-Svendborg at være. Trods at det er den sjettebedste privatbanestrækning i Danmark, og

\*\*\*\*\*  
 \* \* \* \* \*  
 \* \* \* \* \*  
 \* \* \* \* \*  
 \* \* \* \* \*  
 \* \* \* \* \*

### Månedens gode råd . . .

*Hvis fernispenzlens børstehår som stive sten på skaftet står, i kærnemælk- og sodabad den after bliver blød og glad.*

### »De Danske Østersøfærger«

Restaurationer

GEDSER

RØDBY FÆRGE

Restauration »Færgeskroen«,

Rødby Færge



Banegårdsrestaurasjonen

HILLERØD

TOM VALÈT

trods at den er et vigtigt led i landets banenet ved at forbinde Svendborg og de sydfynske øer med hovedstaden og Sjælland, har hverken DSB eller de sydfynske kommuner villet ofre de relativt beskedne beløb, der skulle til for at modernisere strækningen, ligesom man gennem en årrække har drevet denne på en sådan måde at det var ganske udelukket, at den kunne give et rimeligt økonomisk resultat. Det er måske vanskeligt nu at placere ansvaret, men at der her er tale om en utilgivelig kortsynethed fra en lang række offentlige myndigheders side, synes at være temmelig givet. Og alvorligere end selve nedlæggelsen er næsten det faktum, at denne har medført en så pessimistisk stemning blandt de nordfynske kommuner, at man må forvente, at ingen af de fynske privatbaner vil kunne fortsætte når garantiperioderne udløber i 1966. Alle disse strækninger er hvad driftsmateriel angår i en katastrofal situation, og for enkelte strækningers vedkommende vil en fortsættelse endvidere kræve store sporforstærkningsarbejder. Efter at man er blevet klar over, at statsbanerne og de sydfynske kommuner mener at kunne undvære Hesselagerbanen, der har haft en større trafikmængde end de nordfynske strækninger, er det meget tvivlsomt, om man vil gå ind for nyinvesteringer i disse og resultatet vil derfor meget let kunne blive, at samtlige sidebaner på Fyn forsvinder i løbet af få år. Og på samme måde stiller det sig i Ålborg, hvor bl. a. borgmesteren i Nørre Sundby ønsker nedlæggelse af Sæbybanen og i Horsens, hvor ihvertfald Odderbanen næppe har nogen lang levetid.

Hvis banenettet ikke i løbet af en meget kort årrække skal indskrænkes til nogle ganske få hovedstrækninger, er det på høje tid, at man gennem en nøje langtidsplanlægning af hele landets trafikstruktur gør sig helt klart, hvilke opgaver man ønsker jernbanerne skal have i fremtiden og hvilke strækninger, der af hensyn til helheden bør opretholdes, således at det ikke bliver tilfældige lokale repræsentationer, der kommer til at træffe afgørelser, der kan få vidtrækkende konsekvenser langt udover det lokale område, hvor banen går.

*Birger Wilcke.*

## sagt og skrevet

★ For nogle år siden stod der 10 smukke store ekspresloko i Sorø. Malingen skallede af, ståldelene rustede, og vagabonder og tyveknægte plyndrede maskinerne for alt det metal, de kunne flå af dem. Om sider blev maskinerne kørt bort. Nogle blev solgt til ophugning, andre fik lov at ruste videre et andet sted. I dag står forældede damploko døde og kolde i Århus, Struer, Esbjerg, Padborg, København, Roskilde, Gedser og enkelte andre steder.

*Fyens Stiftstidende.*

★ Det jeg ønsker er, at de ansvarlige rykker ud med en fyldestgørende redegørelse for deres beslutning, idet en nedlæggelse af SNB (af 34 privatbaner den

sjettededste) ser meget mærkværdig ud. Særlig er jeg interesseret i at høre, om det har været en medvirkende årsag, at koncessionen på den til banen parallelt løbende rutebilrute tilhører DSB og ikke banen.

*J. Seligmann, Lyngby.*

★ Jeg vil ønske, at man i Holstebro ville gøre lidt mere brug af banerne i stedet for at anvende pengene til lastbiler. For hver mand, der måske skæres fra her på grund af svigtende omsætning, mister byen dog en omsætning på 15.000 kr.

*Gx K. Henningsen,  
Holstebro.*

★ Og taksterne? Ja, vist er Storebælts-overfarten en god forretning, det skal ikke bestrides, men ikke nogen ublu, se blot på de takster, bilisterne må betale for at blive færget over den engelske kanal, det er mange gange dyrere. Her kan man komme



KENDER DE DEN STATION?

De kender navnet og ved måske også, at der er »station« i Nymindegab.

Der er imidlertid det uægte ved billedet, at stationsnavnet er indtegnet. De må dog ikke af den grund tage afstand, det er nemlig indtegnet nøjagtig der, hvor den tidligere maling skinnede igennem.

Desværre var det så uheldigt, at netop den dag fotografen med VNJ SM 15 kørte turen Nr. Nebel-Nymindegab og retur, havde militæret bestilt maler, og han havde endnu kun nået at lægge bundfarven.

Hvis De altså passerer Nymindegab nu, vil De møde et færdigt skilt i natura.

Perronen er vel nok noget pauver, men de træforkanter, der i ufredstider rammende denne ind, er smuldret bort, og den nuværende tilstand klarer fuldt ud dagen og vejen for så vidt angår de 1 à 2 persontog, der egentlig frekventerer stationen.

Lad os så for fuldstændighedens skyld tilføje, at såvel VNJ's dieselloko som DSB's MX-loko aflægger jævnlige besøg, den sidstnævnte trækraft er nemlig godtaget på banestrækningen – eller omvendt.



*Skönhed, som De ikke aner,  
findes langs*



*private baner*

et kvarter før overgangen og blive overført, ved kanalen må man bestille måneder forud og møde mange timer før. Nok kan taksterne diskuteres, men de tåler udmærket sammenligninger. Forøvrigt føler jeg trang til at sige, at vi ikke får mange klager, ja, så at sige ingen. Det meste læser vi om.

Ovfl C. O. Christiansen,  
Korsør.

★ Der hænger en rigtig statsbanekasket i et hjørne af loftet. Hvor stammer den fra, Lasse?

– Den har tilhørt stationsforstander Kr. Krogsgaard, der nu er pensioneret og opholder sig i Nyborg.

Vi fandt den, netop som han var flyttet. Den var på vej mod skraldepladsen, men nej. Han er en af vore allerfineste jernbanefolk. 100 pct. togmand og menneske. Så nu hænger den her på modelbaneloftet.

Rgfm Erling Christensen,  
Middelfart.

★ Men i de senere år har vi nok mærket, hvor det bar hen. Vi har set, hvordan man systematisk har tappet Tønder for jernbanefunktionærer – vel omkring 100 i de senere år.

Sv. A. Ørneborg,  
Tønder.

★ Banegården i Skanderborg er som et levn fra forrige århundrede – en bygning DSB ikke kan være bekendt at byde sine gæster.

Lrs. Paludan Müller,  
Skanderborg.

★ Det er mærkeligt for privatbanefolk at se i dagspressen, at både minister og gdr. protesterer, når der med mellemrum fremkommer rygter om nedlæggelse af f. eks. »Himmerlansbanerne«, men ikke en eneste røst hæver sig, når en privatbane nedlægges, hverken i dagspressen eller på de bestemmende banegeneralforsamlinger – nej, privatbanerne kan få lov at dø i »skønhed«.

Privatbane-Tidende.

## Ferie- og udflugtssteder

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

## 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**  
Åhavevej 46-48 – Silkeborg  
Tlf. 67

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

lige er jo, at ingen opfører sig normalt på en togrejse, hvorfor – må man overlade til psykologerne at hitte ud af. Det er i hvert fald en kendsgerning, at fra det øjeblik man tager plads i en kupé, forandrer man helt sine livsvaner.

Nu skal det jo ganske vist indrømmes,



### Folk i jernbanekupéer

Endnu er jernbanetogene vel det transportmiddel, der befordrer det største antal passagerer, og mærkeligt nok har togene med deres fut, fut, fut! stadig en atmosfære, der tiltrækker både voksne og børn. Skal man være helt ærlig, findes der, selv her i flyvningens århundrede, intet befordringsmiddel der kan sammenlignes med de rullende tog. Hvilket andet sted har man i samme grad lejlighed til at studere sine medpassagerer og deres sædvaner? Rejser man således med rutebil, må man

nojes med at stirre et par andre mennesker i deres kedelige nakker. Desuden gynger man op og ned, så man aldrig får ro til at koncentrere sig. På luftrejser bliver man distraheret af de alt for kønne flyveværtinder, mens sorejser varer så længe, at folk fra at være rejsende bliver hjemmевante lediggængere med globetrotter-for-nemmelser.

Må jeg så bede om den gammeldags jernbanekupé. Her kan man fra sin plads opleve de andre passagerers mere eller mindre besynderlige adfærd. Det mærke-

## BRØDRENE LEERVAD

aut. elektricitetsfirma



Udfører arbejder for DSB

Norgesgade 41 - Esbjerg - telf. 2 00 11

## Alt i tandteknik

Reparationer . Omstillinger og underføringer

**Martinus Schmidt**

Mariendalsvej 12c - FA. 880

at mange rejsende først og fremmest briller ved deres uvaner, og det er jo ikke så spændende. Nogle har således den opfattelse, at en kupé først og fremmest er beregnet til at sove i, og jeg tror, at de fleste kender passagertypen der, efter at have indtaget sin plads, straks falder i en dyb slummer, ganske uanset hvilket tidspunkt på døgnet det er. Man kan således altid være sikker på, at mindst halvdelen af de rejsende sliber sig en billig skraber, ofte i stillinger så ubekvemme, at de ikke ville kunne falde i søvn noget andet sted på den måde. Kommer togbetjenten, er det lige alt det, at man kan få dem så meget til bevidsthed, at de kan finde billetten, og når det er ordnet nikker de atter hen, nydende rejsen i fulde drag.

Er turen tilstrækkelig lang, vågner den slags passagerer selvfølgelig for eller senere til bevidsthed. I regelen tilhører sådanne i vågen tilstand en gruppe man kan kalde »de utilnærmelige«. Disse rejsende kan lægge en dæmper på ethvert optræk til lystighed i kupéen, hvad der er så meget mærkeligere, som at mange af dem i det private enten er lystige slagtere eller meddelsomme forretningsindehavere.

Almindelig er ligeledes »den gumlende passager«. En sådan medrejsende har medbragt flere store madpakker, som han ganske uanfægtet af omgivelserne fortærer i en fart, der nok skal vise sig at svare til et stykke pr. tilbagelagt kilometer. Den slags mennesker har lært sig at gumle i takt med togets rytme, og man ser dem på alverdens jernbanestationer hvor de, lænende sig ud af vinduet, råber og skriger efter appelsiner, øl, pølser og chokolade. Rejsen bliver på den måde først og fremmest en kulinarisk oplevelse af den slags, der hurtigt ville nedbryde mindre robuste fordøjelsesorganer.

Det er dog den fjerde type, som jeg vil kalde »den lystige rejsende«, der sætter kolorit på togrejserne. Disse sjældne mennesker lever som regel ellers en tilbagetrukket tilværelse som postejbagere eller tøffelhelte, men når de kommer af sted med toget, opfører de sig som kåde skole drenge. For disse meddelsomme passagerers skyld er det værd at rejse, og intet

kan være morsommere, end når de prøver at ruske liv i en trist og halvsøvnig kupé.

»Den oplagte rejsende« ryger store, fede cigarer. Han kan ofte nævne samtlige ruten stationer i rigtig rækkefølge og vil gerne servere et utal af historier, ganske uanset de øvrige rejsendes ansigtsudtryk. Han er et menneske, der er parat til at stifte bekendtskab med hvem som helst, skrive under på hvad som helst og spille kort med selv de mest udspekulerede typer.

Desværre er det jo ikke altid, at der findes en sådan »lystige rejsende« i den kupé man har valgt sig, og er man således kun omgivet af øjensure, sovende og gumlende ansigter, kan man alligevel, med små midler, sætte liv i kupéen. Hører man til den dristige type, er det vældig virkningsfuldt, hvis man begynder at spille saxofon eller giver sig til at trute i et skjult bilhorn. Den slags tricks forandrer omgående stemningen i ethvert rejseselskab og vækker alle de sovende.

Hører man derimod til de mere stilfærdige, vil jeg anbefale »kryds og tværs«-metoden, der blot kræver at man skal være to ifølge. For at udføre dette livsopvækkende nummer, er det imidlertid nødvendigt, at man bemægtiger sig et af de mange henkastede blade, der altid ligger og flyder i enhver kupé. Derefter finder man siden med kryds og tværs opgaven og tager en blyant frem, hvorefter man begynder at løse opgaven. Man kan være sikker på, at alle forberedelserne bliver fulgt med interesse af den vågne del af medpassagererne, der, sensationshungrende, følger enhver bevægelse. Efter en tids ihærdig skriven og mumlen, klør man sig tankefuldt i nakken og kigger på den medsammentvorne, der efter aftalen siger:

- Er du i tvivl om noget?

- Græs med to bogstaver, svarer man ærgerligt. Sværere ting frarådes, da man ikke straks kan vente sig, at en flok mere eller mindre åndssløve medrejsende straks vil kunne beskæftiges med græske gude navne eller bortgemte floder på Madagaskar. Når ens ven derefter ryster opgivende på hovedet, kan man altid være sikker på, at en eller anden kvikhjernet passager vil vrisse:

- Hø!

- Genialt! råber man, og fortsætter løsningen af opgaven under hele kupéens opmærksomhed. Den første kontakt er etableret, for intet menneske på jorden kan lade være med at beskæftige sig med andres kryds og tværs opgaver. Når man dernæst beder om et pigenavn på fire bogstaver eller en å i Jylland, vil ingen stå tilbage. Det myldrer med forslag, og snart er hele kupéen een stor familie, der kan begynde at sludre om hvad som helst.

Hvis man derimod er alene, benytter man kabale-metoden. Under alles opmærksomhed lægger man kortene op på en kuffert eller lignende, men undgår med vilje de mest oplagte chancer og er nu sikker på lignende indblanding som ved kryds og tværs opgaven.

Disse tricks kan faktisk føre til hvad som helst. Professor Rimpelfri plejer at optage den slags på bånd, hvorefter han får det udsendt i radioen, hvor man holder meget af den slags kvikke indfald. Andre har benyttet lejligheden til at starte syklubber eller foretage indsamlinger til fordel for bortkomne skildpadder i provinsen.

Ved hjælp af disse virkningsfulde råd er jeg sikker på, at enhver vil kunne få det rette udbytte af togrejser, der altid bør være en oplevelse, hvad enten man hører til de sovende, gumlende, vrisende eller snakkende.

Chris Para.

Flere og flere forlanger

**Hatting  
Tvebakker**

fordi de er sprøde -  
(men tåler ikke stød)



*Ligeså uundværlig*  
**JERNBANEN er**  
*for* **TRAFIKEN**



**er STATSANSTALTEN**  
*for* **LIVSFORSIKRING**

# Ferie på Knudshoved

Interview og foto: „HARALD“

Ved De, at  
**LEGO-børn**  
leger bedst!

Allerede nu begynder vi at planlægge sommerferie. Og hvad er mere naturligt, end at tænke på statsbanernes feriehjem KNUDSHOVED.

Mange, som ikke har været der, aner ikke hvilken herlig sommerferie man kan holde her. Hvor må vi være DSB taknemlig for dete dejlige opholdssted. Der er skov og strand, og ved færgestationen er der altid liv og meget at se på. Og indendørs er der nu moderniseret og pyntet så det står på højde med mange forsteklasses hoteller, og skulle det være lidt køligt uden for, så er der nu centralvarme overalt.

Kosten sørger den kendte restauratør hr. Gelsted-Jensen og frue for, og så er der prikken over i'et – nemlig plejemor og plejefar. Der er – så vidt jeg ved – to plejefædre. De gange jeg har været der, har det været hr. og fru Willadsen (fhv. stationsleder i Århus). De har den rigtige måde at sørge for alle gæsterne, således at alt går som efter en snor, de bliver ikke lette at erstatte.

– Fru Bendix, er det Dem alene, der ekspederer alle de ansøgninger om ferieophold?

– Ja, det er det.

– Hvor mange ansøgninger får De?

– Det kan jeg sige Dem på den måde, at i sidste sæson havde vi belagt med 8539 voksne og 1394 børn. Vi har haft 577 ansøgninger og måtte give 68 afslag.

– Hvor mange værelser er der?

– Der er 47 værelser ialt, dog er de værelser plejefar har, ikke regnet med.

– Nu De nævner plejefar – vil jeg gerne spørge, hvem den anden plejefar er?

– Det er hr. Duelund, en meget elskværdig og forstående mand, som de, der har været sammen med hr. Duelund, er meget glade for. Jeg ved godt, at de der kun har været sammen med hr. Willadsen, helst vil være der når han er der, men til gengæld bliver der sagt det samme om hr.

Duelund af dem, der har været der sammen med ham.

– Hvornår begynder De at se på ansøgningerne, det er jo Dem alene, der har dette arbejde?

– Ja, det er mig der ordner dette. Det begynder jeg på først i april, og De kan her se et skema jeg arbejder på. Det er jo ikke alle ønsker der kan opfyldes, men så vidt muligt søger jeg at ordne det således, at man får værelser på den tid, der er ansøgt om.

– Hvornår begynder sæsonen?

– Den er ikke rigtig fastlagt endnu. Nu er der jo varme på alle værelser, så for den sags skyld kunne vi godt begynde 1. maj, men der skal vist svagføre derover først i maj måned, og sæsonen slutter 31. august.

– Har De fået nogle klager fra feriegæsterne?

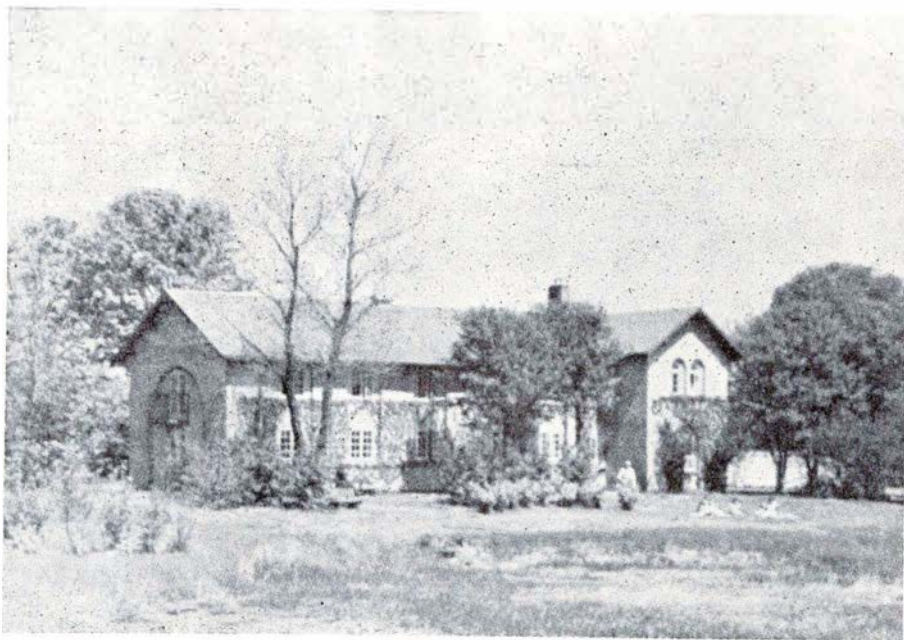
Kommer der klage fra nogen, så bliver de

grundigt undersøgt. Året i forvejen havde vi et par klager, og de blev undersøgt, og såfremt klagen har noget på sig bliver de rettet.

– Har De selv været på KNUDSHOVED?

– Ja, det har jeg – ikke ferieophold, vi har sommerhus, men jeg har været der et par dage, og jeg synes der er ganske vidunderligt. Til slut vil jeg gerne rette en henvendelse, særlig til pensionisterne, og det er, at jeg gerne vil anmode dem om at søge ophold i maj måned, der er ganske herligt i denne måned; skulle det blive lidt køligt, så er der jo varme, både på værelserne og i opholdsstuerne. Og så vil jeg ønske Dem alle en rigtig god ferie.

Og JERNBANE-BLADET siger fru Bendix tak, og vi ønsker også god ferie til alle dem, der i år skal tilbringe feriedagene på KNUDSHOVED. Harald.



Den gamle remise på Knudshoved — med værelser i stuen og 1. sal



**Randers-Hadsund Jernbane  $\frac{1}{5}$**

**Esbjerg og Omegns  
Sparekasse**

Kongensgade 58 – Esbjerg

# En bane - ikke kendt af mange

## BUR—LINDE 1925—1937



BUR station 1930

### Den bane har De næppe kendt

Med mindre De da er lokalt tilknyttet. For det store flertal af bladets læsere er det givet et ukendt kapitel indenfor landets sportransporter.

Et lille - meget lille - kapitel ganske vist, men til gengæld noget nær enestående i sin udformning.

Kortskitsen viser Dem det konkrete for så vidt angår beliggenhed og linieføring, og hertil kan følgende føjes:

Privat sidespor på nordsiden af Bur sta-

tion blev anlagt omkring oktober 1925.

Sporets ejer var Linde Brugsforening, der for dette anlæg måtte erlægge 6000 kr., hvortil kom 1200 kr. for materialer til sikring af tilslutningen.

Samtidig anlagdes langs bestående markvej et tipvognsspor udgående fra lagerpladsen i Bur og endende ved Linde Brugsforening.

De læsede vogne blev for en betaling

af 1 kr. pr. stk. indsat på sidesporet, og de tomme fjernet gratis derfra.

Tipvognssporet, der blev købt gennem tommerhandler Bendix i Holstebro, blev benyttet til transport af grovvarer. Varerne blev fragtet i tre brugsforening tilhørende åbne ladvogne, der tilsammen kunne rumme en vgl. (10 à 12 tons).

Trækraften var bogstavelig talt enkelte hk, idet der aldrig har været anvendt skinnekørende trækraft, kun heste.

Turen - 7½ km hver vej - var ofte en heldagstur, og i hvert fald i begyndelsen ofte en folkefornøjelse.

Denne tingenes tilstand varede ved til 1937. »Varerne hjemtages nu pr. lastbil fra Struer« hed det da, og det var afslutningen på dette lille, men særprægede, kapitel.

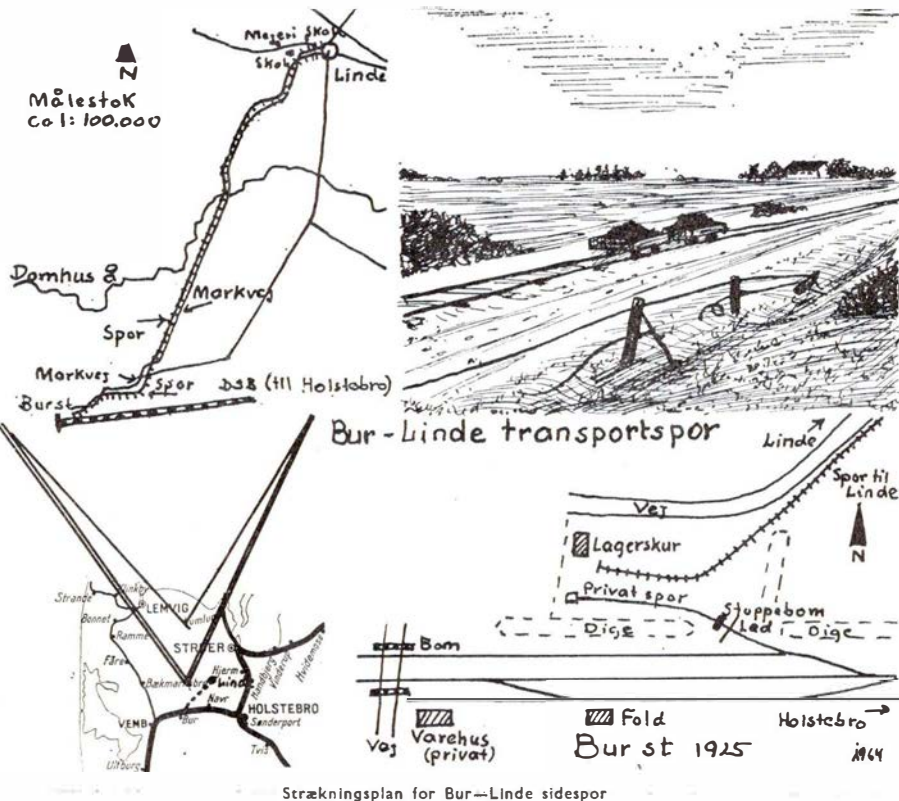
Marts 1938 meldtes tipsporet fjernet, og den 16.-11.1938 meldtes optagningen af det private sidespor afsluttet.

Dette sidste skete uden udgift for ejeren, idet DSB overtog de udbudne materialer, hvis pris modsvarede arbejdslonnen.

Tipspor og -vogne blev i 1938 solgt til en entreprenør, så i hvert fald sporet er muligt stadig i anvendelse et eller andet sted.

**VULKAN**  
Radio og TV  
INDEN M. JACOBSEN, SKÆRBÆK, TELF. 51151  
Radio og fjernsyn  
Jernbanegade 4, Skærbæk, tlf. 5 1151

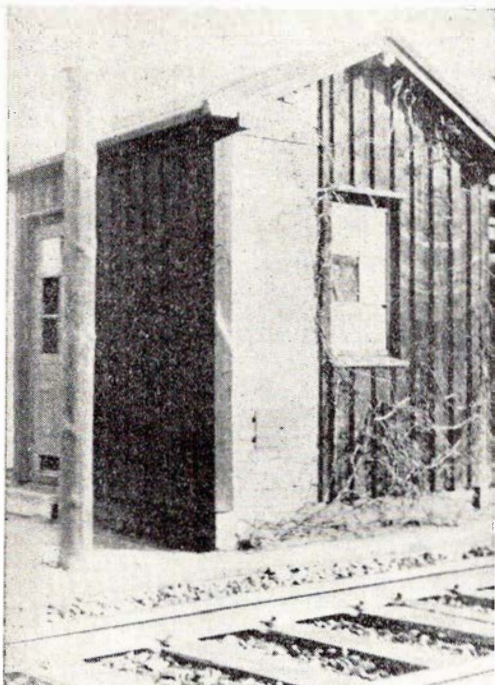
**Dalsø**  
GAS  
— ogsaa Deres flamme  
BRABRAND  
Løgstør - Vejen - Odense - Næstved



Strækningsplan for Bur—Linde sidespor

# ØSTERBRO minder

Tekst og foto: HARALD



Posten ved Østre anlæg

Der bliver talt meget om, at Østerport station skal nedrives og en ny – og mere moderne – skulle afløse den nuværende.

Men hvornår bliver det? Det har været på tale i mange år, og forskellige forslag har været fremme, men endnu har man ikke bestemt sig.

Jeg har selv været på Østerbro station i 1914, da jeg kom fra Gb til Østerbro og tilbragte nogle dejlige år herude. På de tider var Østerbro kendt som et sted, man blev forvist til, og det var da også en mand, der var forvist fra Gb til Kk, som jeg byttede med. Men jeg var glad for at være her, lærte gode kammerater at kende og venskabet med disse varer stadig, tænk på de sammenkomster vi kalder »Gamle Østerbroere« – her har vi været i stand til at samle mange gode kolleger, ja, ikke alene kolleger, men også fra »guldsnorene« har mange deltaget. Jeg vil gerne takke togfører Axel Schmidt for det initiativ han tog, da denne tanke slog ned i ham. Det var jo et lille sidespring, at jeg fik omtalt »Gamle Østerbroere«.

Jeg var nylig på Østerport en dag, med den tanke at forsøge at forevige noget af det gamle, der endnu findes, og ved sta-

tionsforstander Jørgensens store elskværdighed fik jeg lov til at gå, hvor jeg ville.

Jeg styrede straks mine skridt ud i sporene ved Østre anlæg. Jeg ville se om den »Hytte«, hvor jeg i 1915 betjente et blokapparat for togene mod Nørreport og til Østerbro, endnu eksisterede. Minsanden om ikke den var der endnu, men den så jo ikke godt ud, hverken indvendig eller udvendig – men den var der, og det gav anledning til at mange minder dukkede frem.

Jeg gik videre; jeg ville ud under Langeliniebroen og se om den gamle signalhytte også stod der endnu – og det gjorde den. Også her har jeg stået og trukket signalerne – med håndkraft – efter, at jeg først havde været ude og stillet sporene rigtigt og trække en bom for, og så melde op til den fungerende, at sporskiftenumrene på de sporskifter toget skulle passere, var stillet rigtig, og man måtte ikke glemme at sige, at bommen var trukket for.

Senere blev der så bygget en ny kommandopost, der blev betjent af en overportør. Denne signalpost står der også endnu, og udefra ser den ud som dengang, men apparatet, der fyldte det meste

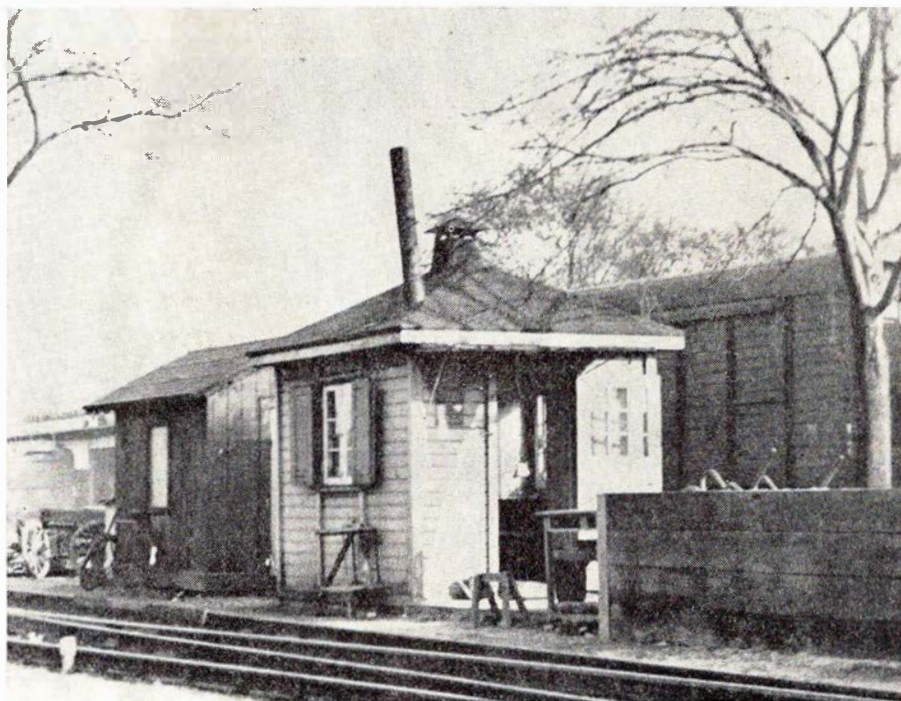
af rummet, var borte, og nu er der et snildt lille apparat, som betjenes af en assistent, samtidig har også en overassistent tjeneste her, og denne passer fjernskriveren. Men der er dog en lille rest fra fortiden, nemlig et blokapparat fra gammel tid.

På min vej derud så jeg også »Hytten«, som pladspersonalet har til ophold under små pauser. Her må jeg lige have lov at fortælle, at der står et træ (t.v. på billedet), dette har vores gode ven, fhv. togfører Peter Stech, plantet her i 1896, da han var stationskarl på Østerbro. På en af vore indbydelser til en »Østerbrofest« havde Peter Stech skrevet et lille vers, som jeg tillader mig at gengive her:

*En lille plet af skinner levnet,  
der står et elmetræ – lidt revnet,  
det står i slud og gennemtræk,  
det plantet blev af Peter Stech.*

*Oh træet grønnes år for år,  
mens nye folk omkring det går.  
De gamle gik – og nye kom,  
men pladsen den blev aldrig tom.*

*Harald.*



Pladspersonalets hytte

KIRK



**KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER 1/2**  
HORSENS                      AARHUS                      KØBENHAVN N.



**Det er ikke alle, der ved**

— at gode forbindelser med hurtige tog i Grindsted eller Trolldhede, gør rejsen mellem Kolding og Brande, Silkeborg, Randers, Herning, Viborg, Holstebro og flere jyske stationer billigt og hurtigst over

**TROLDHEDEBANEN**

## MANDSKABSVOGNE

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



Hurtig levering — lempelige betalingsvilkår — evt. leje med forkøbsret

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

## Gælder det rejser ... så

VERDENSREJSEBUREAUET

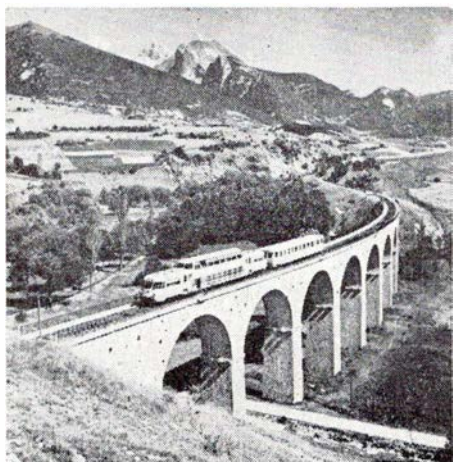
## WAGONS-LITS // COOK

VESTERBROGADE 1 - V. - TLF. Mi 2747\*

ikke dyrere ... men bedre

## Nyt fra udenlandske baner

Og her ses det nye populære udsigtstog, en slags skinnebus (undskyld det hos DSB forbudte udtryk) hvor midterpartiet er hævet og taget forsynet med glas højt op. Det giver en fin udsigt, når man kører gennem landskabet.



Fransk udsigtstog

Så faldt 10-øren, — ned i skålen

— Hun er nu godt ved magt, skal jeg love for!

— Ja, endnu, — men er på skrap afmag-

ring — — under kontrol!

— Aha, — — nå så er det det, man kalder kødkontrollen, — — jeg har godt hørt navnet før!



NYHEDER  
UNDERHOLDNING  
OPLYSNING



### - LIGEMEGET HVOR DE BEFINDER DEM ...

En transistorradio forkorter rejsetiden, den bringer Dem de sidste, vigtige nyheder, den giver Dem musik og underholdning, som De ellers måtte gå glip af, fordi De ikke var hjemme. HELLESENS transistorbatterier er en kraftkilde, som giver fuldendt gengivelse og driftssikkerhed. HelleSENS transistorbatterier er kendt for deres høje og ensartede kvalitet, der giver det store antal brugstimer.





### Grafologi

Skolepsykologen, som ville regnes for en lærd mand og derfor skrev en forfærdelig klo – sendte et brev med drengen hjem til hans forældre, der ikke måtte være uvidende om, hvad der belastede den unge.

Da hverken faderen eller moderen kunne tyde et eneste bogstav, bad de om hjælp på apoteket, der ikke havde nogen vanskeligheder, men tværtimod erklærede: Var bare alle recepter så tydelige!

Snart blev der da også blandet, rystet og etiketteret en stor flaske med et grumset indhold, hvoraf drengen nu fik en skuffet morgen, middag og aften, skønt der forsigtigvis på flasken stod: »Til udvortes«. – et ukendt ord, der blev anset for at være latin og behandlet derefter.

Tiden gik – og drengen trivedes vel, hvilket fik skolepsykologen til atter at skrive i sin protokol, men hvad vides ikke, desformelst ulæselighed – efterhånden også for ham selv!

### Begrænset service

Landsbyens læge og skomager havde akkorderet, at den gensidige assistance de to familier imellem skulle afvikles uden beregning. Men – som skomageren havde fået indflettet i kontrakten – kun for reparationer, idet alle nyanskaffelser, også indenfor familien, måtte påhvile den enkelte selv.

### De var nøjsomme – dengang

– Kan de gamle romaner virkelig more dig?

– More og mere, – men det interesserer mig at konstatere, hvor lidt der egentlig skulle til for at demoralisere vore bedste-forældre!

### Kommentar fra Vesterbro

efter en knald-realistisk haremsfilm: – De har sgu' krammet på kællingerne – de sheiker!

### Ikke noget at raffe om – – –

– Hvor kan De nu vide, forhørte skilsmisdommeren, at Deres kone gik og pønsede på at komme af med Dem for at gifte sig med den anden?

– Det er ligetil, – for de to skjorter hun forærede mig til jul var nemlig skåret til ham – – – det lille kryb!



Sidste hestetrukne sporgvogn »Hønen« nedlagt 1915

### Unødig frygt

– Mor har så meget imod, at jeg gå alene hjem om aftenen, – jeg kan heller ikke selv lide det – – !

– Det er der vel heller ingen fare for – – at du gør!

### Wonderbar

– Hør! sagde han til overtjeneren, på min regning fra i aftes står opført 10 sjusser. – Jeg kan kun huske, at jeg fik fem!

– Javel, – men derefter fik De ialt fem til!

### Oh, – solo mio!

Romantiken har udviklingen imod sig. Tænk blot på de vilkår, der bydes sere-naderne i det moderne Italiens højhuse. – Hvorledes skulle den menneskelige stemme kunne smægte helt op til bare 15.–20. etage?

### Livsens ondskab

– Nej, – det må jeg sige, at held i kærlighed, det har jeg ikke – – nu er det tredje gang, min mand har afsløret mig!

## B. WULFF & SØN

VERMUNDSGADE 13-15

KØBENHAVN Ø

TELEFON ÆGIR 9841



## KRAMER KL 400

med fejmaskine

og helt lukket førerhus

## Sjælland

### REKORD-VASK

Hersegade 7 - Roskilde - tlf. 35 44 60

1. kl.s nobel og skånsom vask  
Jernbanepersonalets damer anbefales  
Jernbanepersonalet anbefales -

### Legetøjsmagasinet

Grete Hansen

Skt. Hansgade 19 - Ringsted  
Telefon 354

Stort udvalg i mekanisk legetøj,  
trælegetøj og bijouteri

### Anton Hansens Eftf.

FORD-depot

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

### PREBEN SCHULTZ

Blikkenslager, aut. gas- og vandmst.

Howitzvej 18 - Tlf. Gothåb 6206

Privat: Fasan 4520

Udfører arbejder for DSB

### AABAL

Det danske Vindueskompagni

Vinduespolering udf. overalt.

Udfører arbejder for DSB.

P. Bangsvej 223, Valby. Tlf. 71 49 81

### Severin Andersen & Søn

aut. entreprenør og kloakmester

Alt kloakarbejde udføres.

Udfører arbejder for DSB

Tlf. Ordrup 1135

### E. Mortensen & Søn

v/ Svend Mortensen

HELSINGE - TLF. 466

Varme - sanitet - blik

Fjernvarme - Gilbarco oliefyr

### Bent Storgaard

aut. el-installatør

HELSINGE tlf. 231 (priv. 683)

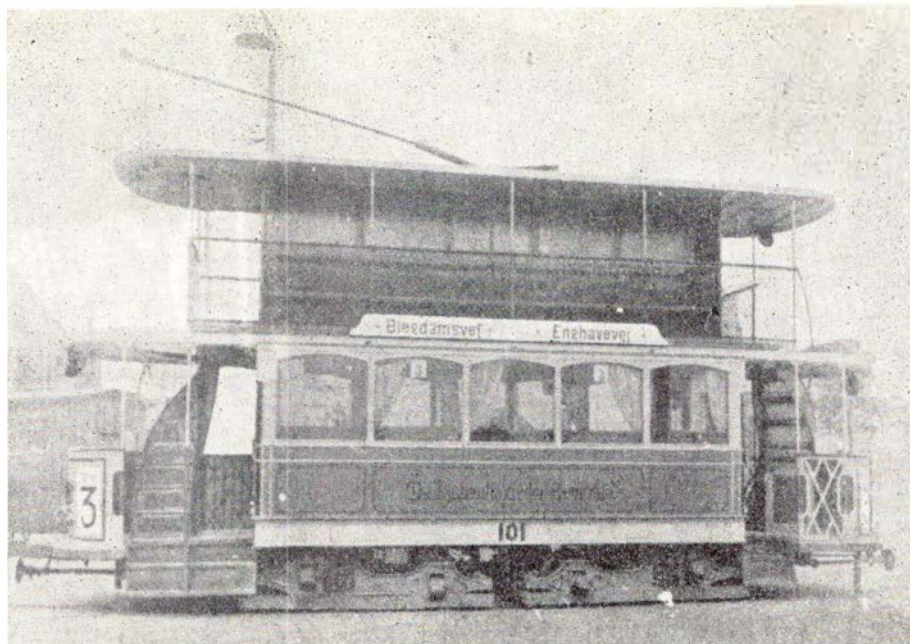
Distriktsvagt for NESA

Udfører arbejder for Gribskovbanen.

### Holsted Andelsmejeri

1. kl.s mejeriprodukter

Telf. Næstved 72 03 82



Københavns sporveje. — Gammel Linie 3 - to-dækker

## Til læserne

Vi takker for de mange venlige hilsener, der fulgte med på så mange af abonnementsindbetalingerne. Vi byder også de mange nye abonnenter velkommen til.

Svar til J.E.K., København F.: Midt-sjællandsbanen har været omtalt i Jb-Bl. februar nr. 1954 og juni og august 1961. Desværre har vi ikke flere af disse numre

til salg. De kan i hvert fald lånes på Statsbibliotekernes læsesale. På det kgl. Bibliotek i København kan man på telefon Minerva 115 mellem kl. 9 og 12 bestille bøger til læsning på bibliotekets læsesal, hvor de så kan fås efter kl. 15.

### Bortlodningen af bøger i nr. 12 - 1963

De heldige var:

1. Otas. Gottliebsen, Århus.
2. Remisefmd. Vaarmark, Esbjerg.

# MARIPOSILLA

GRANDE

- den mest solgte

HALBERG CIGAR



3. Gxp. Henningsen, Holstebro.
4. Finn Holmberg, København N.
5. H. D. B. Sørensen, Tåstrup.
6. Palle Hansen, Maribo.
7. Togf. Arne Jørgensen, Kh.
8. J. G. Jensen, København V.
9. Carl Jørgensen, Odense.
10. S. P. Laursen, Randers.
11. V. Johansen, København S.
12. Edgar Nielsen, Horsens.



General Motors, USA, fremstillede under sidste verdenskrig diesel-elektriske motorer til u-både. Man var så tilfreds med disse motorer, at man efter krigen satte dem på hjul, og det er den type motorer, der nu er i vore My og Mx.

★

Dansk Jernbaneforbund holder i år kongres i København i dagene 24.-26. juni, hvor der bl. a. skal vælges ny forbundsformand, idet P. Madsen har bebudet, at han trækker sig tilbage på grund af alder.

★

Vognbjørnen i Århus er i den senere tid blevet flittigt benyttet af gods-vognsmotagere. Det er nu otte år siden den havde premiere her, men den er gennem de mange år så godt som slet ikke blevet benyttet.

★

Det østtyske lyntog »Neptun« har været på prøve i Gedser færgeleje, men det var for langt for færgen »Danmark«. Det skulle ellers køre mellem Berlin og København. Nu bliver det formentlig et andet lyntog med kun tre vogne.

★

DSB har på Frichs fabrikker i Århus bestilt 20 diesel-hydrauliske rangerloko til en samlet pris af 10 mill. kr.

★

Visby st. er fra 1. februar nedlagt som ekspeditionssted og er derefter trinbræt.

★

Anlægget af en 200 m lang og 20 m bred bro, der skal forbinde Østre Allé og Kong Christians Allé over jernbaneterrænet i Ålborg, er nu udbudt i licitation.

★

Luftfartsmyndighederne har godkendt oprettelsen af en flyveplads i Maribo, og samtidig undersøges behovet for forretningsflyvning i landsdelen.

★

Ved udgangen af finansåret 1962/63 fandtes der 1634 posthuse her i landet, hvilket er et pr. 2864 indbyggere.

★

På Rødby Færge st. bilventeplads opføres nu en bygning med toiletter samt et større garageanlæg for DSB rutebiler m. fl.

★

Statsbanerne har udbudt arbejdet på en ny jernbaneviadukt over Frisen-gårdsvej i Nyborg i licitation. Den skal være færdig næste efterår og vil antagelig komme til at koste omkring 1 million.

★

DSB er gået i gang med at opføre et garageanlæg med plads til 16 busser på »Sandpladsen« i Fåborg. Tre vigespor, med en samlet længde på 500 meter, er blevet fjernet fra byggepladsen.

★

DSB får i det kommende år 15 ny MY dieselloko fra Nydqvist och Holm AB i Trollhättan. Danske firmaer deltager med 45 pct. i leverancen. Hvert loko koster 1,5 mill. kr.

★

Statsbanernes nye Storebæltsgodsfærge vil til foråret blive udbudt i licitation. Den skal have fire spor, og bliver 25 meter længere end nogen af de nuværende færger. Overbygningen bliver ganske enkel, idet færgen ikke skal anvendes til passagertrafik. Det overvejes at udstyre den med diesel-elektrisk maskineri.

★

Spanske rederier og et dansk rejsebureau åbner til sommer en forbindelse mellem Esbjerg og San Sebastian, med en færge til 300 biler og 1000 passagerer. Sejltid: 60 timer.

## RUTEBIL nyt ★

### Randers nye rutebilstation

Det var så småt ventet, at byens nye rutebilstation skulle have været færdig i løbet af 1963. Mange større og mindre uforudsete forsinkelser bevirkede, at byggeriet endnu ikke er påbegyndt. Det ventes nu, at dette snart kan komme i gang, og at rutebilstationen kan tages i brug sidst på dette år. Det påregnes, at stationens omsætning vil stige med 25 pnt. når flytningen er sket.

### Lov er lov

Rutebilejeren, der havde koncession på ruten Tørring-Nr. Snede-Brædstrup har uden videre standset ruten, der gav underskud. Det må man ikke. Derimod har DSB fået trafikudvalgets tilladelse til at standse ruten Skjolddelev-Sabro-Skanderborg, hvor der også var for lidt at køre med.

Trafikudvalget har foreløbig anmodet politiet om at undersøge sagen vedrørende Brædstrupruten.



Aktieselskabet

# DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1898

Vestergade 10 . København K.

Telf. C. 2150



## ELEKTRISKE URE

## NORDELEKTRO $\frac{A}{S}$

MOTORER - DYNAMOER - REPARATIONER

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

FABRIKSINSTALLATIONER & AUTOMATISKE ANLÆG

## Fredericia Byes og Omegns Spare- og Laanekasse

## Sjælland

### JERNBANEKIOSKEN

K. A. HANSEN  
Frederiksværk – Tlf. 148  
Tipstjeneste

*Aage Løkke*

### TIP-TOP

Nørregade 5, Frederiksværk  
Tlf. 345 og 745

### „ALT ELEKTRISK“

KNUD LØTH  
Nørregade 20, Frederiksværk



### R-N Huset

Nordsjæll. største specialforretn. i  
isenkram – sport – våben – køleskabe  
– vaskemaskiner – komfurer  
O. RAASCHOU-NIELSEN  
Frederiksværk Isenkramforretning  
Tlf. 150

## Lolland-Falster

### Nakskov Mælkeforsyning

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

### Stubbekøbing

### Tapet- og Farvehandel

H. O. CHRISTENSEN  
Vestergade 30 . Stubbekøbing  
Tlf. 84 14 26

## Silkeborg

Vi anbefaler et besøg i

### Banegårdsrestaurationsen Silkeborg

Telefon 717

#### I samme båd

- Skal I med til stationsforstanderens nytårgilde?
- Nej, - min mand har forøvrigt tjenestefest!
- Nå ja, - vi er nu heller ikke inviteret!

# Januar

## dagbogen

Kbhavn. Gb d. 2. jan. Ekstraarb. H. V. Poulsen blev i dag under rangerarbejdet ramt af en godsvogn og pådrog sig kraniebrud og brækkede det ene ben.

Kolding d. 2. jan. I eftermiddags afsporede to tomme tankvogne i stationens nordlige ende, hvorved begge hovedspor var spærret i 2½ time. De rejsende blev i den tid befordret med rutebiler mellem Kolding og Fredericia.

Odense d. 6. jan. Da et rangertræk med læssede godsvogne var under udkørsel fra Dalum papirfabriks sidespor afsporede tre vogne og væltede ned i bane-groften. I løbet af natten sank den ene vogn så dybt i den bløde jord, at den beskadede hovedgasledningen, der forsyner Fruens Bøge-kvarteret.

Videbæk d. 7. jan. Et rangertræk påkorte i dag Skjern-Videbæk rutebilen på overskæringen i Videbæk. Rutebilchaufføren forklarede, at han regnede med at rangertrækket ville standse ved overskæringen. Kun mindre materiel skade på rutebilen.

Århus d. 14. jan. Vognopsynsmand P. Risning blev i nat påkørt af et rangertræk i Molleengen, hvorved han pådrog sig åbent benbrud. Larmen fra et holdende My-loko var årsag til uheldet.

Fredericia d. 15. jan. En perroncar, der korte over hovedsporene fort af ekstraarbejder E. Petersen, blev ved middagstid påkørt af en Mo-vogn, der samtidig korte til perron. Det lykkedes Petersen at springe af for påkørslen skete, hvorved han slap med nogle lettere skrammer.

Hurup d. 20. jan. Da toget fra Thisted ved 9-tiden korte ind for at krydse toget fra syd, afsporede den bageste truck, hvorved den afsporede således, at den gennemgående toggang var spærret i 5 timer.

Århus d. 20. jan. Da nogle arbejdere ved 16-tiden var ved at fjerne noget gammelt linoleum i en motorvogn på centralværkstedet i Århus ved anvendelse

af tretalin, som arbejderne anså for ikke at være brandfarlig, tabte en af dem en tændstik på gulvet, hvorved en farlig brand brød ud. Hele vognen var på et øjeblik omspændt af flammer. Ved en kraftig indsats fra Århus brandvæsen, lykkedes det at begrænse ilden til den ene vogn, der brændte helt ned.

Grindsted d. 21. jan. I formiddag blev en lastbil læsset med flasker påkørt af toget på overskæringen i Stenderup. For sent opdagede chaufføren, at blinklysene var i gang, men da han forsøgte at standse bilen, gik motoren i stå, og bilen standsede midt i sporet. Det lykkedes bilens fører at springe ud fra bilen, for den rantes af toget. Togets trykluftbremse blev odelagt, så de 25 rejsende viderebefordredes med rutebil.

Silkeborg d. 22. jan. Ved 22-tiden korte en DSB rutebil i groften ved Lysbro som følge af glatte brosten. En af bussens 12 passagerer pådrog sig et benbrud.

Slagelse d. 25. jan. To loko – en My og en Mh – korte i eftermiddag sammen i et sporskifte på rangerpladsen. Mh'eren fik den ene side revet op og afsporede, hvorimod My'eren kun fik mindre skade. Hjælpevogn og mandskab fra Korsør tilkaldtes, men under arbejdet med at få Mh'eren på spor igen, blev remisearbejder M. Christensen, Korsør, ramt af et ildebefindende, og ved ankomsten til sygehuset var han død som følge af en hjertelammelse. Christensen blev kun 49 år og efterlader sig hustru og 5 børn.

Roskilde d. 29. jan. Et godstog mod København korte ved 4-tiden mod en kabeltromle, der var faldet af et vestgående godstog. Det forreste hjulsæt blev afsporet på My'eren, og sporet var spærret i 4½ time.

## Privatbane-

## nyt...

Fårevejle d. 8. jan. Ved 14-tiden korte en varebil ind foran skinnebussen på overskæringen i Fårevejle. Foreren af bilen blev slynget ud fra denne, men det viste sig på sygehuset, at han intet var kommet til og kunne tage hjem igen. Han indrognede, at han havde siddet i sine egne tanker og ikke bemærket blinklyset!

**Saxkøbing d. 11. dec.** Den 21. juni f. å. korte en overinspektør fra Vordingborg ind på jernbaneoverskæringen i Øster Toreby og blev påkørt af Lollandsbanens motortog. Ved retten i Saxkøbing blev han idomt 24 dages hæfte samt tab af kørekort i 1½ år for at have kørt bil i spirituspåvirket tilstand og for at have kørt groft uforsvarligt.

**Brenderup d. 16. jan.** Som tidligere meddelt tog en mekaniklærling en af NFJ's rutebiler, der var til reparation på faderens værksted, for at hente nogle varer. På hjemvejen blev han påkørt af et motortog. Han havde intet kørekort og er derfor idomt en bøde på 300 kr. Der var sket skade på toget for 578 kr. og for 30.000 kr. på rutebilen.

**Kerteminde d. 22. jan.** En forer af en varebil havde ved 14-tiden parkeret bilen således, at bagenden holdt ind over sporet, hvor motorvognstoget kort efter kom og påkørte bilen.

**Horsens Vestbaner** kan snart slutte likvidationen med et mindre underskud på 23.374 kr. – en gæld til DSB på godsafregningen. Aktiverne er på 2,8 mill. kr., hvilket beløb svarer til pensionsforpligtelserne til banernes 26 pensionister. Der resterer nu kun salg af 13 km fribanearealer, og likvidationen ventes sluttet i 1965.

**Lollandsbanen** har af finansudvalget fået bevilling på 6,3 mill. kr. til videreførelse af arbejdet med sporudveksling, der påbegyndtes i 1957. I 1963 nåede man til strækningen ca. midt mellem Sollested og Ryde. Når arbejdet slutter i 1964, regner man med at være nået ca. seks kilometer videre, således at man når forbi Sollested og kommer et godt stykke nærmere Avnede. De 600.000 kr. udgør 75 pct. af udgifterne, og de resterende 25 pct. betales af amterne og købstæderne, der har interesse i Lollandsbanen.

I alt kommer udgifterne i forbindelse med sporudskiftningerne fra Nykøbing F. til Nakskov til at beløbe sig til ca. 5 mill. kr., og arbejdet er projekteret færdig i 1965. Den manglende strækning, der er på ca. 12 km, skulle således være færdig til foråret 1965, da Lollandsbanens fire nye diesel-toge bliver leveret. De er under arbejde i Tyskland, og indkøbsprisen på disse er også 5 millioner kr.

De nye sveller, der nedlægges, er af bogetræ i modsætning til de nuværende, der er af fyrretræ. Når man har ændret

træsart skyldes det, at bogetræ har en længere holdbarhed end fyrretræ, der normalt holder i 25–30 år. Bogetræs holdbarhed er på ca. 40 år.

**Hornbækbanen.** Tikob sogneråd har tiltrådt at kommunen sammen med Helsingør kommune forlænger forpagtningskontrakten vedrørende HHGJ med ti år indtil april 1976.

## MODEL JERNBANE

### Vi lægger smalspor

Sidst skrev vi lidt om de forskellige baner med smalspor (1 m), som vi i tidens løb har haft herhjemme, og for at stimulere interessen for disse baner, der med en enkelt undtagelse, alle er gået over i historien, vil vi i de nærmest følgende numre af bladet bringe historiske enkeltheder og konstruktionsbeskrivelser til fremstilling af smalsporsmateriale og sporanlæg, samt tilhørende bygninger.

Da det er svært så mange år efter at få oplysninger om de forskellige vogne og loko, der har kørt på smalsporbanerne, gentager vi med disse linier vor opfordring i sidste nummer til læsere, der mener sig i besiddelse af sporplaner, tegninger og fotos af interesse, til at sætte sig i forbindelse med redaktionen.

Det er nemlig vort håb med tiden at kunne bringe en fyldig omtale af disse baners anlæg og materiel.

### Smalsporet

Inden man beslutter sig til at anlægge en hyggelig smalsporbane, må man gøre sig klart, at anskaffelsen af egnede løsdele er ret vanskelig, idet der ikke herhjemme findes noget, der er fremstillet med smalspor for øje. Vi er udelukkende henvist til at klare os selv.

Men så gør vi det.

Det vigtigste af det hele er sporanlægget. Her kan vi imidlertid klare os med købte TT-skiner (1:20), hvor sporvidden, 12 mm, ganske vist passer, men så kniber det til gengæld med svellelængden.

Dom selv.

Virkelig smalsporsvælle: 15×20×240 cm.

### Byggevejledning

Ønsker man derimod at anlægge det helt skalatro smalspor, går man frem efter nærværende byggevejledning.

Fig. 1 viser en stump smalspor i naturlig HO-størrelse, a betegner U-blik til fastgøring af skinner, b laske til skinnesamling. Afstanden fra svellemidte til svellemidte er 7 mm.

Af hensyn til hjemmefremstilling af svellerne, har vi tilladt os at forlænge dem med en brøkdel af mm, fig. 2.

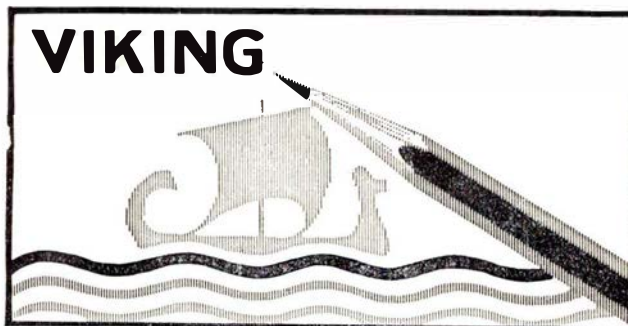
Svellerne fremstilles nemmest af 1 mm karton, der først skæres i 28 mm brede strimler (svellelængde). Strimlerne forsynes derefter med parallelle streger med 2,5 mm's afstand (svellebredde).

Herefter klipper vi de enkelte sveller ud i et beskæreapparat til fotografier (fig. 8). En almindelig saks kan naturligvis også bruges, men så bliver svellerne ikke så ensartede.

Svellerne dyppes nu i sort tusch.

Som fundament for skinnestykkerne bruger vi en træballast af 3 mm krydsfinér. Årerne i de yderste finérslag i ballastens længderetning. Bredden er 38 mm. Længden af ballaststykker afhænger af de »lokale« forhold. Her tænker vi på, om vi har en almindelig HO-bane ved siden af. Er dette tilfældet, bør smalsporballaststykkerne have samme længde som ballaststykkerne til normalsporet.

Har vi et Märklinanlæg, skal smalsporballaststykkerne være 180 mm lange, fig.



6, eller multipla heraf (36, 54, 72 eller 90 cm).

Smalsporssveller i HO: 1,7×2,3×27,6 mm. Normalsveller i TT: 2×2×23 mm.

Ser man bort fra det naturtro, slipper man nemmest over sporelægningen ved køb af TT-spordele. Sidste gang anbefalede vi det vesttyske fabrikat »Rokal«. Siden er der imidlertid dukket et nyt mærke op, nemlig »Zeuke-TT« fra Østberlin. Dette mærke er så absolut at foretrække, da de enkelte dele er yderst naturtro. Selv om delene er udført som 1:120 af normalspor, egner de sig glimrende til HO-smalspor.

## SKABENDE HOBBY

— en af de bedste fritidsbeskæftigelser, der findes.

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

116 siders katalog ..... 2.85

**Panduro HOBBY**

Butiksadresser:

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

Fig. 7 viser i naturlig HO-størrelse, med målangivelser i mm, tværsnittet af et færligt stykke smalspor. Siderne affases i overensstemmelse hermed. Affasningen foretages med høvl, men pas nu på, at årenerne i det midterste finérslag ikke flækker ved enderne. Dette undgås, hvis man fra hver ende høvler mod midten.

Ballaststykkerne pudses med sandpapir og males herefter sandfarvet (som grus).

Herefter limer vi svellerne fast på ballaststykkerne med nitrolim i overensstemmelse med fig. 1 og 7. Til hvert ballaststykke på 18 cm, bruger vi 26 sveller.

Afstanden fra svellemidte til svellemidte er normalt 7 mm, men under skinnesamlingerne er den kun 4 mm, hvilket giver 2 mm fra midte af yderste sveller til ballaststykkets endeflade, fig. 1.

Endvidere adskiller de yderste sveller sig fra de øvrige ved at være delt. På fig. 1 c ser vi, at vi har fjernet et stykke af svellen i en bredde, der svarer til laskebredden + 0,5 mm. På denne måde kan vi samle de enkelte skinnestykker, uden at laskerne stikker svellerne i stykker. Den modsatte skinne forsynes med laske, der loddes fast.

Skinnerne fastgøres iøvrigt med U-blik, der gennem svellen stiftes til ballasten, fig. 8.

Under monteringen af skinnerne holdes disse i den rette afstand ved hjælp af to skinnemål, der fremstilles af 1 mm plade efter målene på fig. 3. Den punkterede linie er en bukkelinie efter hvilken skinnemålet bukket i V-form.

Anvendelsen af skinnemålet fremgår iøvrigt af fig. 4, idet vi anbringer et skin-

nemål i hver ende af skinnestykket. Da skinnemålets bredde svarer til svellelængden, er det let at placere skinnerne rigtigt på svellerne.

Som skinner bruger vi almindelige HO-skinner, der skæres ud i passende længder ved hjælp af en fintanded sav. Savsnittet skal være vinkelret på skinnestregen.

### ADVARSEL!

Klip aldrig en skinne over ved hjælp af en tang eller pladesaks, idet skinnen uvægerlig vil blive mere eller mindre deformeret.

Får man lyst til også at fremstille buede skinnestykker, fremstilles ballasten til disse efter målene på fig. 9. Men da der vil gå uforholdsmæssigt meget træ til spilde, hvis vi skærer hele cirklen ud af ét stykke træ, bærer vi os ad på en mere sparsommelig måde.

Vi fremstiller først en papmodel, efter hvilken vi så efter fig. 10 aftegner det ønskede antal ballaststykker. For ansættelighedens skyld er ballaststykkerne på fig. 10 tegnet med større mellemrum end nødvendigt.

Iøvrigt opbygges de buede skinnestykker i lighed med de lige stykker.

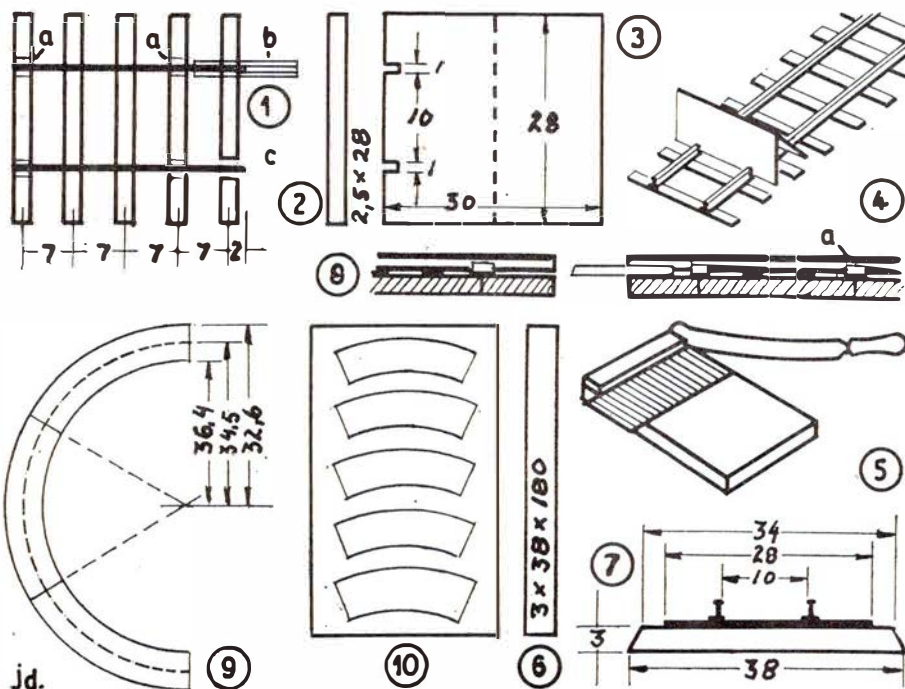
J. B. Dyrkilde.

### Oplysninger om smalsporbaner udbedes

Jeg har for et års tid siden her i bladet luftet tanken om smalspor som modelbane. Skulle tegninger mangle, kender jeg beliggenheden af to godsvognskasser fra HAJ og flere personvognskasser fra AAJ. De kan måske være til nogen hjælp?

Skulle der indløbe tegninger eller billeder af materiel fra ABA, ville jeg gerne have følgende emne belyst: Nogle af ABA's vogne var i stedet for skruebremse forsynet med en vægtstangsbremse. Denne kunne fjernbetjenes fra en E-vogn. Fjernbetjeningen bestod af et snoretræk fra bremsen over trisser langs vogntaget - dog højst over et par vogne - til betjeningshåndtaget. Det ville jeg gerne se et billede af.

I mit sidste indlæg efterlyste jeg numre på de længstlevende af amtsbanernes loko, men uden resultat. Har jeg heldet med mig, når jeg stiller følgende spørgsmål angående ABA? I 1927 færgedes tre loko over Allsund. Jævnfør W. Bay's bog og billede i Jernbane-Bladet. Tidligere i dansk tid, ca. 1923 færgedes også loko over Allsund. De kom enten fra HAJ eller Flensborgs amtsbaner, og det var



Arbejdstegning til smalsporbane

ikke de firekoblede? Hvilke var det da? De firekoblede loko skulle være krigsloko og under første verdenskrig have kørt på metersporede feltbaner. Kan dette afkræftes eller bekræftes?

Endelig var HAJ og AAJ forbundet under første verdenskrig. - Hvor?

B.H.

#### Bollekamp om banen

Interessen for modeljernbanen er så stor, at det har udartet til slagsmål på Hadsten station.

Stationsforstanderen kan således fortælle, at han en aften blev kaldt ned på stationen, hvor der var et voldsomt slagsmål i gang mellem to unge om brugen af banen. Slagsmålet var så vidt, at de implicerede var indsmurt af flødeboller, ligesom hele anlægget var indsmurt i flødeboller.

Efter en reprimande fik kamphanerne overrakt en spand vand og en børste, og da de var færdige med rengøringen, var de svalet af og forlod flove stationen.

Denne stump skal trækkes så langt ud, at den dækker revnen ind til hele filmen i kassetten. Man bukker enden af filmen om i et skarpt knæk, så ved man altid, at filmen er eksponeret.

En god fixerprøve til at afprøve om eens fixerbad endnu er brugeligt: 10% jodkaliumopløsning.

Man drypper en enkelt dråbe ned i fixeren. Kommer der en mælkeagtig tåge, er fixeren tjenlig til vasken og bør ikke bruges mere.

K.S.

## FOTO hobby

#### Forskellige fototips

Filtre, forsatslinser, blødtagnere og solblændere er uundværlig hjælpere til bedre og mere naturtro billeder eller til billeder med særlig effekt.

F. eks. kan et orangefilter adskille for- og baggrund i et billede, så det ligefrem forekommer at være plastisk, altså med et perspektiv. Skyerne på billedet vil fremkomme meget smukke og give dybde i billedet. Det udelukker ultraviolet og blå og dæmper grønne farver, det gennemtrænger dis og tåge og gengiver himmel og skyer meget effektivt. Det har en såkaldt forlængelsesfaktor på 4, hvilket betyder, at eksponeringstiden ganges med 4. F. eks. 1/100 uden filter, giver 4/100 lig med 1/25 sek. med filter. B+W vekselsystemet samt OMAG-filter-systemet giver muligheder for at udskifte forskellige farvefiltre, forsatslinser, blødtagnere og solblændere i samme holder.

#### Hav tålmodighed med farvedias

Når man får sine farvefilm fra fremkaldelse, bør man ikke omgående montere farvediasrammerne. Navnlig når vejret er så fugtigt som i denne tid. Film som skal monteres, skal være helt gennemtørret, da der ellers meget let dannes brydningsfænomener, der kaldes »Newtonringe«. Det ligner meget oliepletter i vand, og de odelægger nemt indtrykket af et ellers godt farvedias, når det vises i projektoren.

Den mest ideelle monteringsperiode, er en tør periode. I hvert fald bør man aldrig montere sine billeder umiddelbart efter modtagelsen fra fremkaldelsen, da de ikke får deres fulde styrke og modstandskraft før i løbet af nogen tid.

Som afbryderbad til fotopapir, anbefales som oftest 4% kaliummetabisulfit og 2% iseddike. Det sidste er at foretrække, da kaliummetabisulfit i visse tilfælde kan give skjolder.

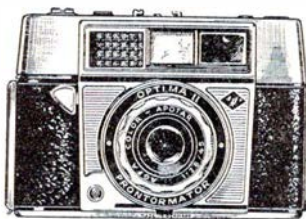
Filmklemmer af rustfrit stål renses i ca. 10-20% salpetersyrefortynding. Behandlingens varighed er ca. ½ time. Derefter yderst grundig skyldning i varmt vand, da fremkalderen eller bliver ødelagt.

Når en rullefilm er belyst, pakkes den ind i sølvpapiret igen, men denne gang med sølvsiden udad, så ved man nemlig med det samme, at den er eksponeret. En småbilledfilm skal, når den er eksponeret i kameraet, rulles tilbage således, at den ikke rulles helt ind i kassetten, men der skal sidde en sump udenfor kassetten.

De Skulle Brugte



KAMERERA OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

## JERNBANE-BLADETS SÆRTRYK

### Danske Jernbanestationer

i muntre tegninger og vers  
68 illustrationer — Kr. 5.00



### Erindringer

fra GDS og HHGJ

44 sider - 30 illustrationer - Kr. 5.00



E. A. Lyngø:

Erindringer fra DSB 1909-1963

48 sider - illustr. - Kr. 3.75

Indsend beløbet til postkonto 600 82  
JERNBANE-BLADET  
København - Valby

## Personalia

#### Højslev

Stationsmester J. A. P. Fibiger, Odde-sund, er efter ans. flyttet til Højslev, hvor sfst. M. A. Andersen er død (66 år).

#### Jullerup

Overportør V. Nielsen, Jullerup, er ud-nævnt til stationsmester samme sted, hvor stmst. J. Jørgensen har søgt afsked på grund af svagelighed (63 år).

#### Gårde

I anledning af Vejstrup stations lukning i maj er derværende stmst. O. A. Larsen for-flyttet til Gårde st., hvor stmst. K. Skad-holm har søgt afsked på grund af alder.

## Dødsfald

Togfører H. Mossfeldt, fh Kh, 87 år.

## 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 LYNGS**  
Bageri og Konditori  
Sønderlandsgade 25 – Holstebro  
Bestillinger til fester modtages  
Telefon 592

**FIAT 1100 Special**  
... italiener fra front til halefinne  
**Bjarnar 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

**Thisted Værktøjsmagasin**  
Knud Mortensen  
Storegade 10 – Thisted – Tlf. 400  
Stort ud valg i  
isenkram – udstyr – værktøj

## Skive

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

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

**O. J. LARSEN**  
Thlmgade 21, Skive, tlf. 1574  
Vi er altid billigst –  
med det bedste –  
Jernbanepersonalet anbefales

## STILMANN

Posthustorvet - Skive  
tlf. 364

## Vest-Jylland

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

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

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

## Oxbøl og omegns Brugsforening

Oxbøl st. - tlf. 35

**P. N. PETERSEN**  
Cykler – radio – fjernsyn  
knallerter – reparationer  
Vojens . Tlf. (045) 4 11 52

## Tønder

Gælder det cykler og knallerter  
**JAKOB Christiansen**  
Salg og service  
Carstengade 1 – Tønder

 **Textilhuset**  
SPECIALMAGASIN FOR BØDIGTE, TILER  
219 65 GULVTÆPPER GARDINER SENGEUDSTYR  
ERIK TYGESEN - ØSTERGADE 5 TØNDER

**TØNDER KIOSK**  
K. Rasmussen  
Storegade 21 Tønder  
Tlf. 2 12 04

**BRDR. HANSEN I/S**  
Ure – Optik – Guld- og sølvvarer  
Storegade 23, Tønder  
Tlf. 2 12 32

**Hans Petersen**  
Indeh. Fr. Petersen  
Østergade 64 – Tønder – Tlf. 2 13 39  
Alt i kød – flæsk – pålægsvare

## 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

**Allerellie's**  
Gartner- og blomsterforretning  
ALSBO – Sønderborg – Tlf. 2 13 55

**EGERTSEN's SKO**  
Exam. fodspecialist Chr. Egertsen  
Rønhaveplads 3, Sønderborg  
Telefon 2 11 13  
Sko til vanskelige fødder –

**N. C. Bocks Boghandel**  
Folmer Berentzen  
Nygade 12 – Gråsten – Tlf. 5 12 34



Lokofører J. N. C. Borgesen, fh mdt Gb, 87 år.  
 Ledvogter O. V. Jensen, fh Borup, 86 år.  
 Togfører E. L. Jørgensen, fh Korsør, 84 år.  
 Stationsmester A. T. Andersen, fh RGJ Nimtofte, 83 år.  
 Fuldmægtig, frk. Anna Westergaard, fh Trafikkt, 81 år.  
 Togfører N. Frederiksen, fh Østerport, 78 år.  
 Remisearb. C. Fokdal, fh mdt Gb, 78 år.  
 Portør V. A. Ringvold, fh Gentofte, 76 år.  
 Baneformand P. M. Jensen, fh Skelhøje, 76 år.  
 Stationsbtj. A. J. H. Ritz, fh Charlottenlund, 75 år.  
 Stationsbtj. H. P. Jensen, fh Kbhvn. Gb, 69 år.  
 Togfører H. Kargaard, fh OHJ Holbæk, 69 år.  
 Banearb. A. Barth, fh Rødekro, 68 år.  
 Lokofører S. M. Rasmussen, Struer, 67 år.  
 Overportør M. Jørgensen, Ålborg, 67 år.  
 Lokofører J. P. Pedersen, fh Fredericia, 66 år.  
 Overportør H. F. Nielsen, Espergærde, 65 år.  
 Rangermst. H. A. Deleuran, Slagelse, 59 år.  
 Magasinpasser O. Strunge, mdt Århus, 63 år.  
 Værkmst. A. V. Kjeldsen, cvk Kbhvn., 56 år.  
 Remisearb. J. P. M. Christensen, Korsør, 48 år.  
 Remisearb. S. A. Jensen, mdt Enghave, 44 år.  
 Togbetjent H. H. Jensen (Tårbæk), Århus, 40 år.  
 Lokofører T. B. Nielsen, mdt Gb, 39 år.

## BOG-anmeldelser

### Årets første Traner

Let gang på jorden.

Gennem hele sit forfatterskab kæmpede Agnes Henningsen utrætteligt for et friere forhold mellem kønnene, en »fri kærlighed«, der efter hendes mening stillede nye moralske krav, men som ofte udsatte hende for offentlighedens forargelse. Højdepunktet i sin kunstneriske skaben nåede hun med sine erindringsromaner, hvoraf den første, »Let gang på jorden«, nu er udsendt som Tranebog. Vi følger her hendes opvækst på fynske herregårde i samliv med søstrene. Overalt stikker hun sin lille nysgerrige næse frem og registrerer spændinger i luften: ægteskabelige konflikter mellem faderen og den bogligt dannede stedmoder, økonomiske vanskeligheder og kærlighedskonflikter. »Let gang på jorden« er et af de mest charmerende me-

moireværker i dansk litteratur, en sprudlende livsglad bog.

»Smedjen«, den anden barne- og ungdomsskildring blandt årets første Traner, er skrevet af den spanske digter Arturo Barea. Med udgangspunkt i sine egne gadedrengeår i Madrid giver han et farverigt billede af livet, som det formede sig i Spanien ved århundredskiftet, både i byen og på landet.

Kampen mellem sort og hvid er emnet for William Faulkners sydstatsroman »Forløsning i August«, der tidligere er udsendt på dansk under titlen »Lys i August« og som nu foreligger i Traneserien. Det særlige ved denne roman er, at striden mellem de to hudfarver foregår i et enkelt menneskes sind. »Forløsning i August« er bestardens historie. Hovedpersonen har et stænk negerblod i årenerne, ikke mere end at han i det ydre ligner en hvid mand, bortset fra hans mærkelige pergamentgule hud, men nok til, at han er forfulgt, og de to »racer« slås i hans eget sind, ligesom de slås i samfundet omkring ham.

Nytårets fjerde Tranebog, »Edbroder«, er en af Gunnar Gunnarssons bedst kendte romaner. På grundlag af de islandske sagaer beretter forfatteren om de to første islandske landnamsmænd, Ingolf og Leif. Mættede skildringer af livet i høvdinggårdene, blottesterne, fejderne mellem Odins tilhængere og de kristne, blodhævn og vikingetogter til Storbritanniens kyster gør læsningen til en lang og storslået oplevelse.

Pris kr. 4,25 - dobbeltbind kr. 6,25.

### DER ER GANG I VERDENS GANG!

Tidsskriftet *Verdens Gang* har skabt debat. I 1963 indtrådte fhv. statsminister *Viggo Kampmann* i redaktionen sammen med *Bent Hansen*, »Aktuelte«, og *Knud Heinesen*, Roskilde Højskole.

»Den nye redaktion vil være med til at holde sindene åbne og tanken levende«, skrev *Viggo Kampmann*, da han overtog job'et som bladets ansvarshavende redaktør. »Vi vil gøre det ved at stille spaltepads til rådighed for skribenter, der kan sige noget væsentligt både om, hvordan verdens gang er, og hvordan den efter deres mening bør være. At gøre *Verdens Gang* til et forum for information og meningsudveksling er målet for os, der nu overtager arbejdet med *Verdens Gang*.«

Løftet om debat blev holdt. *Verdens Gang* er jo arvtager af det gamle blad *Socialisten*, og bladet følger stadig traditionen op fra dengang med en levende diskussion om de problemer, der brænder på.

I *Verdens Gang* har faglige ledere i det forløbne år diskuteret industriforbund. Fremtrædende kulturpersonligheder og unge, indtil nu ukendte navne med et frisk syn på tingene har diskuteret menneskets situation i »den nye virkelighed«.

Nogle af diskussionerne har været hede - men det har i hvert fald haft den virkning, at redaktionen har levet op til sit løfte om at ville holde »sindene åbne og tanken levende«.

### Hvem skrev i Verdens Gang?

De kan naturligvis ikke blive nævnt allesammen, men her er nogle af dem, plukket ud i flæng:

Selvfølge først og fremmest *Viggo Kampmann*, der i en række ledende artikler kommenterede den løbende politiske udvikling med al den sagkundskab det giver, at have beklædt topposter i det politiske liv i en årrække.

Dr. phil. *Svend Erik Stybe* skrev om, »Hvorledes Marx blev marxist« og påviste med udgangspunkt i den seneste litteratur om den store socialistiske tænker, at han slet ikke er så uinteressant eller »støvet«, som nogle gerne vil gøre ham til.

Hovedkasserer *Villy Nielsen*, Træindustriarbejderforbundet, lagde op til en debat om industriforbund, der senere blev fulgt og af forbundsformand *Pemann Jensen*, Slakteriarbejderforbundet, forbundsformand *Arne Petersen*, Elektrikerforbundet, sekretær *Høiland Andersen*, Smedeforbundet - og som en gæst »ude fra«: statskundskabsstuderende *Mogens N. Pedersen*, der med en grundig historisk oversigt kastede nyt lys over industriforbundsdebatten.

Professor *P. G. Lindhardt* fra Århus skrev en drilsk artikel om arbejderbevægelsens forhold til kirken gennem årene, forretningsfører *Henrik Heie*, Det kooperative Fællesforbund, skrev om socialistisk investeringspolitik og overlæge, dr. med. *Svend Heinild* skrev om sygdommene som samfundsfænomener - betinget af samfundets politiske struktur, og derfor i virkeligheden også politiske problemer.

Den tidligere leder af Dansk Samling, *Arne Sørensen*, skrev en bemærkelsesværdig analyse af de Gaulle's planer om at skabe et »europæisk kejserdømme«.

Også borgmester *Erhardt Jacobsen*, Gladsaxe, satte lidenskaberne i kog. I årgang 1964's første nummer skrev han en artikel om modernisering af Socialdemokratiets politik - ikke mindst skattepolitikken - og i den debat der fulgte i kolvandet deltog blandt andre partisekretær *Niels Matthiasen*, kommunalbestyrelsesmedlem *Carl Johan Nielsen*, Lyngby, samt Socialdemokratiets skatteovsordfører, *Peter Nielsen*.

Og debatten fortsætter i *Verdens Gang*. Bladet er blevet et af de mest levende i den danske tidsskriftverden og vidner om, at der i arbejderbevægelsen føres en fri og frisk debat om dens mest vitale problemer.

Hvis man vil følge med i de nye tanker, der rejses og udkrystalliseres, kan man tegne et årsabonnement, der for ti numre koster 19,75 kr. Man kan enten gøre det ved henvendelse til en boghandel eller ved at skrive til Forlaget Fremad, Nørrebro-gade 54, København N (eller ringe: telf. Luna 4040, lokal 21).

### Jens Bjerre: Kalahari.

260 sider, 37 ill., de fleste i farver.

Dette er vor berømte globetrotters fortræffelige bog oversat til tysk og kommet i et stort oplag på DGB's sædvanlige meget fordelagtige vilkår for medlemmer.

Bogens udstyr svarer til dens indhold, begge dele er fornemt, og ydermere er det interessant læsning af den sjældne slags.

### Backwoods Railroads of the West.

180 sider, format 32 cm 24 cm, gennemill. Kalmbach Publishing Co., Milwaukee, Wis., ca. kr. 150,00.

Atter en strålende bog om jernbaneforhold i USA. Bogen er først og fremmest lagt an på at give en lang række fornemme

fotos, der kan illustrere jernbanerne og det liv, der rører sig om dem.

Dette er til fulde lykkedes. Blot et enkelt eksempel: Har De nogensinde før haft fornemmelse af den kvindelige stationsforstander på en sidebane i USA? Sådan et foto bringer emnet tæt ind på livet.

At billederne så yderligere er af høj kunstnerisk kvalitet gør ikke bogen ringere. Den kan anbefales på det varmeste.

#### Ocean Liners.

192 sider, format 21 cm 27 cm, gennemmill. Superior Publishing Company, Box 1710, Seattle 11. Ca. kr. 90,00.

Dette er historien om de store skibe, der næsten fra sejlskibets barndom og i hvert fald fra dampskibets og op til i dag har krydset Atlanterhavet og skabt den nære kontakt mellem Amerika og Europa.

Det er historien om Queen Mary, om Isle de France, om Titanic, om Kungsholm, om Andrea Doria, om Normandie o. s. v. Der er næppe det skib, der er gået omtale forbi i bogen.

Bogens inddeling er for øvrigt lagt an på små afsluttede og selvstændige kapitler, der solo fortæller deres historie, og kan læses som sådan uden direkte kontakt med naboerne.

Fortælleformen er levende, og det er de mest spændende og berettende episoder, der er samlet, så bogen bliver mere end blot en tilføjelse til den stærkt skibsengegeredes reel.

#### The Highland Railways.

David & Charles (Publishers) Ltd., Dawlish, Devon.

En yderst interessant bog om de skotske jernbaner og deres tilblivelse. Vi får i billeder og tekst et indblik i de mange forhandlinger, der blev ført om jernbaner der, og specielt et indblik i de mange planer, der var ganske urealisable, men af hvilke nogle trods alt blev ført ud i livet - og med resultat derefter.

Det er også på en måde historien om den knaldhårde konkurrence mellem de dengang privatejede britiske jernbaneselskaber, og denne konkurrence gør ikke historien mindre spændende i dag.

## Deutsches Bundesbahn Adressbuch

650 sider. Hestra-Verlag, Darmstadt.

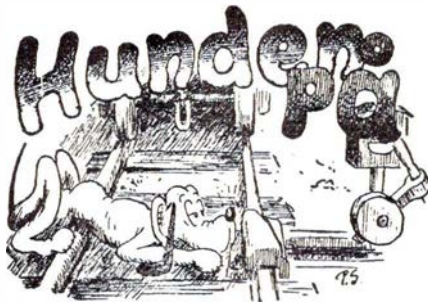
For 12 gang udgives denne adressebog over de tyske forbundsbaner. Bogen er nyttig for så vidt man ønsker oplysninger om stations- eller direktions-adresser. Men derudover giver bogen egentlig ikke så forfærdeligt meget. Men det ville vel også være ud over dens formål.

#### Theodor Heuss: Von Ort zu Ort.

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

Den tidligere tyske præsident rejste meget, bl. a. under sin regeringsperiode, og fra disse rejser har han medbragt en lang række skitser, af hvilke de interessanteste præsenteres her.

Heuss er en fortræffelig skribent og en yderst habil tegner, og man glæder sig over de mangeartede indtryk fra hele verden, der er samlet her. Jas.



### Næstsidste nyt!

#### Morgenparade

En vintermorgen på en større jysk station var der vagtskifte for pladspersonalet kl. 5. På dette tidspunkt mødte der 10-12 mand samt en overportør som pladsleder.

Vagtskiftet fandt som regel sted i stationens rejsegodsekspedition. Overportøren, der var af den gamle skole, holdt da gerne mandtal over personalet. En morgen kom han som sædvanlig og rettede følgende spørgsmål til hver enkelt mand:

»Hvad laver du?«, hvorpå manden som regel svarede, hvilken tjenestetur han udførte. Da overportøren havde været raden rundt og kom til sidste mand, der var en stille og forsigtig mand, kom han til at ændre sit spørgsmål, idet han spurgte:

»Hvad er du?«.

Svaret kom langsomt og lidt spagfærdigt på jysk:

»A, A er søvne!«.

Og det var nok sandt, for det var jo tidligt på dagen.

#### Fra sporvognen

Konduktøren spørger:

- Hvor gammel er den lille pige?

- Stik ham hellere de 85 øre til billetten, mor, og lad os være fri for de nærgående spørgsmål!

#### Fra perronen i Ålborg

- Hvad koster appelsinerne?

- 35 øre stykket.

- Nej, ved De hvad, i Langå koster de kun 25 øre.

- Ja, men det er også længere mod syd, i Italien koster de næsten intet!

#### Den Storebæltsskaffe

- Men dog, sidder De her på dækket og drikker kaffe i sådan forrygende storm?

- Ja, hvis jeg drikker kaffe dernede, får jeg den op - men når jeg drikker den her oppe, kan jeg holde den nede!

#### Fra pensionatet

- Jeg troede du skulle ud og besøge blondinen i går aftes?

- Det var jeg da osse.

- Hvorfor kom du så så tidligt hjem?  
- Jo, da vi havde siddet og sludret et stykke tid, slukkede hun pludselig alt lyset i stuen. Tror du ikke jeg forstår en fin hentydning?

#### Lægeråd

- Min læge har rådet mig til ikke at gå i seng med fyldt mave.

- Hvad gør du så?

- Så lægger jeg mig på divanen!

#### Fødselsdagsgaven

- Hvad fik du af din mand i fødselsdagsgave?

- Tænk dig, jeg havde sagt til ham, at jeg ønskede noget til min hals, og så giver det fæ mig en æske toiletsæbe!

#### En urolig seng

- Har herren sovet godt?

- Ikke et øje har jeg lukket!

- ? ? ?

- Sengen var som et skakbræt - fuld af løbere og springere!

#### Mellem veninder

- Kan du tænke dig hvor fræk han var, ham jeg var ude med i aftes?

- Hvad gjorde han?

- Han sagde til mig, at det var nogle skønne og formfulde arme, jeg havde.

- Nå, det må være fordi jeg spiller tennis, svarede jeg ham.

- Det kan man da ikke kalde at være fræk.

- Nej, men så sagde han:

- De rider måske også!

#### Fra paradiset

Når Adam var utilfreds med den mad Eva serverede, havde hun den fordel, at han ikke kunne sige, at hans mor lavede den bedre.

#### Telefonen ringer:

- Er det dig, -- skat?

- Ja! -- Hvem er det?

#### Og så var der

trøjeføreren, der strøg en tændstik for at se om der var benzin på tanken - han blev kun 32 år!

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

## Frøerød

### 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

Jernbanepersonalet anbefales

### Manufakturhandelen

A. L. Christensen  
Holbergsvej 39  
Manufaktur - trikotage  
Telf. Fredericia 43 31 23

### KAREN's Fodklinik

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

## Kolding

### Aage Andersen

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

### HOLGER LIND

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

### Ove F. Schmidt

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

### Damesalon „FIX“

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

## Herning

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

## Esbjerg



### SYMASKINER

Strandby Plads 3, Esbjerg  
Telefon 2 44 85

### CALTEX service station

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

Tal gardiner med  
GARDINSPECIALISTEN  
**LODBERG MANUFABRIK**

Strandbygade 92, Esbjerg  
Telefon 2 32 03

### Fabriks - UDSALGET

Storegade 65 . Esbjerg . Telf. 2 74 87

### Landbosparekassen for Ribe og Omegn

Torvet – i byens centrum  
Telf. Ribe 40 og 524

## Brande

Konfekturforretningen  
**„ULLA“**  
Storegade 44, Brande – tlf. 236  
Vore gaveæsker anbefales

### Trikotageforretningen

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

### LANDBOSPAREKASSEN for Ribe og Omegn

Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

### Grindsted Motor Co. A/S

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

Også DE vil blive beundret  
efter behandling i...

### Damefrisørsalonen

Nørregade 10, Bjerringbro – tlf. 377

### Haderslev Bank

Aktieselskab  
Nørregade 30 Haderslev  
Tlf. \*2 35 25

## Horsens

### HORSENS BANK

Aktieselskab  
Søndergade 18–20 – Horsens  
Telf. \*2 12 00

### DANSK LANDBRUGS ANDELS MASKININDKØB

Havetraktorer – trillebørene  
foderanlæg – renseanlæg

HORSENS  
Telefon 2 46 22 og 2 21 01

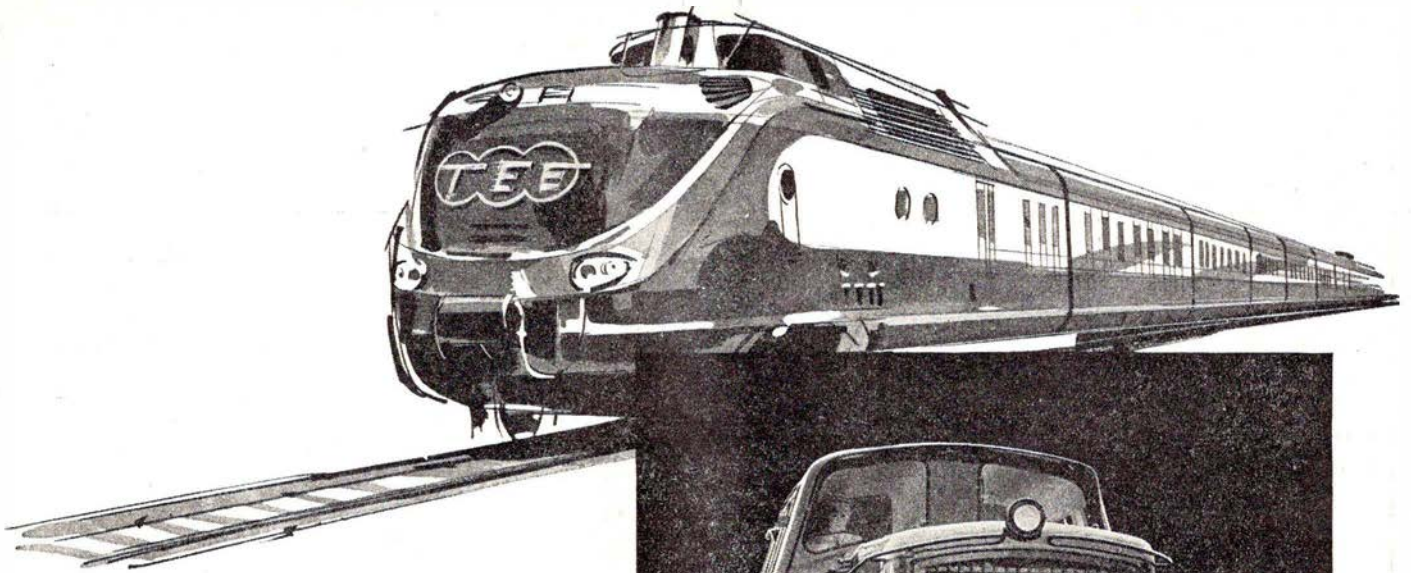
## Ikast

Jernbanepersonalets damer anbefales

### AMORSALONEN

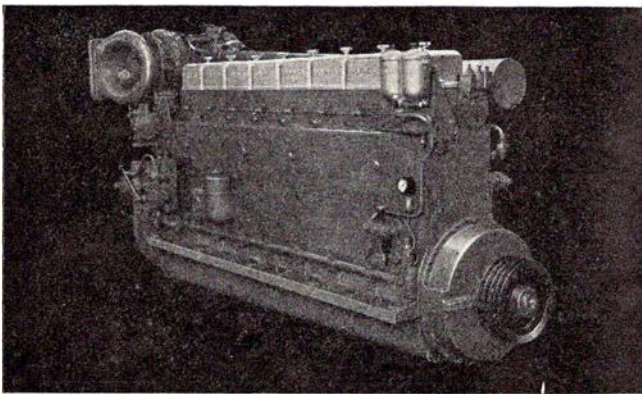
Bruno Nøddesbo  
Bredgade 54, Ikast – tlf. 5 15 41  
1. kl. moderne hårpleje  
Hurtig og nobel betjening

Ikast Sogns  
Spare- og Laanekasse



**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