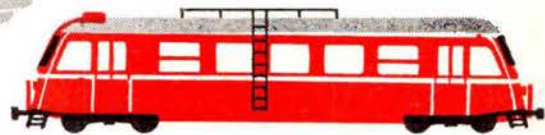


JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

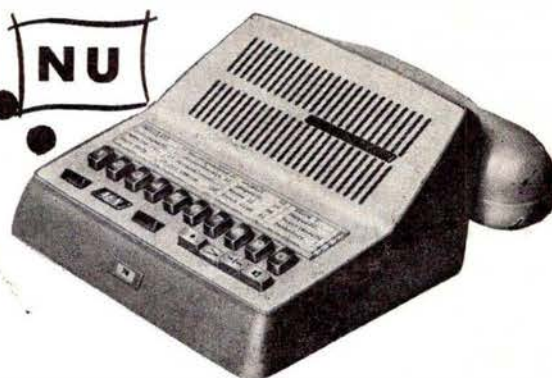
SAMTALEANLÆG

SINUS FORDELE

- ★ Lynhurtig kontakt
- ★ Hænderne frie under samtalen
- ★ Svar fra Deres plads
- ★ Frigørelse af bytelefonen
- ★ Omgående besked til Deres kunder



SINUS leverer også
DISA teknisk TV
HASLER trådløse perron søgeanlæg



KØBENHAVN
MINERVA *1788

ÅRHUS
(061) 3 1788

ALT TALER FOR **SINUS**

Esbjerg



SYMASKINER

Strandby Plads 3, Esbjerg
Telefon 2 44 85

CALTEX service station

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

Tal gardiner med
GARDINSPECIALISTEN

LODBERG MANUFAKTUR

Strandbygade 92, Esbjerg
Telefon 2 32 03

K F U K Esbjerg

Stormgade 6 – Telefon 2 82 16
Pensionærer modtages

FRANK's BLADKIOSK

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

WELTH

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

HOLD DEM TIL VOLVO
– den holder til Dem

J. Østergaard Vejvad

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

Andreas Christensen

Købmandsforretningen
Strandby Kirkevej 88 - Esbjerg
Telf. 2 89 33

Jason

Lædervarer
Kongensgade 98 – Esbjerg
Telefon 2 35 34

Esbjerg

Wiggo Kongstad A/S

H. E. Bluhmesvej, Ny Havn, Esbjerg

Varde

Døres direkte olieledning –
VARDE 2 12 05

klarer alle fyringsproblemer
BP Varde depot

Jens Ove Hansen, Smedegade 37
Varde

Dan Ballesgaard

Handelsgartner
Vesterport – Varde
Tlf. 618

Chr. Bering's Kulimport A/S

Fast og flydende brændsel
Varde – Tlf. *2 12 00

Mandfolk handler i
TOFT

Herremagasin

Storegade 35 – Varde – Tlf. 2 01 32

H. Pedersen

Bageri og conditori
Søndergade 4 – Varde – Tlf. 2 00 49

STRØMPEHUSET

Chr. Fræhr
Vestergade 5 – Varde – Tlf. 2 08 75

VARDE TEXTIL-LAGER

Storegade 10–12 - Varde
Telefon 2 06 36

A. K. Toftgaard Jensen

Parfumerie
Elisabeth Arden forhandler
Vestergade 16 – Varde – Tlf. 2 00 69

Skjern

Andelsmejeriet Skjern

1. kl.s mejeriprodukter
Skjern – Tlf. 30

Skjern Cyklelager

Cykler – Cykledele
Auto-cykler
Tværgade 2 – Skjern – Telf. 176

Ringkøbing

FEDDERSEN's Blikkenslagerforretning

Vester Strandgade 18
Udfører arbejde for DSB
Tlf. Ringkøbing 173

Jernbanenbladets damer anbefales

Damesalonen

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

Den røde løber

Østergade 10 – Ringkøbing – Tlf. 746
Alt i gulvtæpper

A. Honorè & søn



Iøenkram - køkkenudstyr
glas og porcelæn

LEMVIG - tlf. 2 15 66

Enggaarden - Andrupsgade - 2 13 89

PEDER MIKKELSEN

Bageri og Konditori
Lige ved banen
Storegade 5 – Tarm – Tlf. 32

Landbosparekassen for Ribe og Omegn

Torvet – i byens centrum
Telf. Ribe 40 og 524

Grindsted Motor Co. A/S

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



JERNBANE-BLADET

Redaktion og ekspedition:

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

Redaktionssekretær:

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

Jylland-Fyn's annonce-service
Egevang 6^{st.} - Vejle - Telf. 4506

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement

12 kr. årlig.

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

Medlem af
Dansk Fagpresseforening
og

International Tidsskriftsfederation
Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

MARTS 1964

Dette nr. indeholder:

Javist - er det synd for personalet	side 51
Månedens emner	» 52
Månedens foto	» 53
Standard rangermaskinen Mh.	» 54
Erindres det	» 56
Brandsluknings-tog	» 57
Vognopsynet: DSB's »stedbørn«	» 58
I få linier	» 59
Flensborg-Padborg-Rødebro	
100 år	» 60
Et sælsomt tog	» 62
Februar dagbogen	» 63
Privatbane nyt	» 64
Sagt og skrevet	» 64
Model jernbane	» 65
Foto hobby	» 67
Personalia	» 69
Bog anmeldelser	» 71
Hunden på	» 72

I april nr. bl. a.:

Nyt og gammelt i rederiet DSB
og Fra den jyske højderyg

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

Bruungsgade 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

TRAULS

Erichsens eftf.

Vestergade 37 – Århus – Tlf. 3 66 44

Farveri og renseri

Grundlagt 1856

Kornhuset

Gl. Munkegade 2 – Århus – Tlf. 2 48 40

Alt i fugle – frø – korn

Stort udvalg i fuglebure

Fredag og lørdag bringes efter bestil.

Jernbanepersonalet går til ...

DAMM

Klostergade 63 . Århus . Tlf. 3 47 06

Frimærker og tilbehør til rimelige
priser

Køb – Salg – Bytte

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

Frederiksbjerg TÆPPEHUS

Frederiks Allé 104 – Århus
Telefon 3 17 47

Største udvalg i tæpper og løbere



HELGE PAULSEN

Aut. El-installatør

Harald Jønsens Plads 1 A

Århus – Tlf. 3 04 15

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

OLIEFYR

RECK's Opvarmnings Co. A/S

Åboulevarden 39 – Århus

Tlf. *2 95 20

Aarhus Bedemands- og Begravelsesforretning

H. J. Madsen

Ring til 2 28 66

(også søn- og helligdage form.)

Jægergårdsgade 17-19, Århus

PALADS Theatret

Århus

Telefon 6 83 00

Århus Østbanegårds Restaurant

anbefales – God mad og kaffe
til rimelige priser

Telefon 2 71 79

TRØJBORG

Akvarie- og fugleforretning

Otto Rudsgade 46, Århus, tlf. 6 87 62

Alt i fiskestænger,

liner og tilbehør

Friske sandorme hver dag

Mølleengens Kolonial

Marstrandsgade 36 – Århus

Telefon 2 67 34

Kun 1. kl. kolonial – konserver –

tobaksvarer og spirituosa

Husk – vor ekstrapine kaffe

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 repareres

på eget værksted

Viby Fuglehandel

Brørsonsvej 8 - Viby Jyll.

tlf. 4 55 67

Fineste udvalg i fugle og fisk

foder og bure

KØB - SALG - BYTTE

UNO-X Service

H. Henriksen, Havnevej 72, Grenå

Benzin – olie – selvvask

Den bedste benzin til billigste pris

Fineste service. Tlf. 2 18 48

BOY HOLST

aut. el-installatør for EGO

Udfører arbejde for DSB

Thorsø, tlf. 76

Javist — er det synd for personalet

Diskrimineres da hele jernbanefolket?

Naturligvis må DSB's store personale føle det som en stor uret og en kilde til megen ærgrelse stadig at skulle se resultatet af sine anstrengelser og gode vilje ødelagt af et spøgelse, der hvert år forskrækker det ganske land, i skikkelse af en stærkt maskeret regnskabspost. Dette gespenst, der kaldes forrentning og afskrivning men også optræder under den næsten beroligende forklædning: *Tilskud til driften*, er en konto, hvis moralske ret vi vel nok må have lov til stærkt at betvivle. Og dette ikke mindst fordi den efterhånden har fået karakter af en helt uretfærdig og meget udemokratisk gabestok for arbejdssomme og pligttopfyldende borgere — til spot og spe og skam og skændsel — men for hvad? — eller for hvem?

Det må selvsagt føles krænkende for de mange tusinde, at sådant et stædigt regnskabsprincip — for andet er det næppe — skal have lov til at ride dem som en mare, — skal have lov til at skræmme renomméet for en gammel, både kronet og hæderkronet, institution, som gennem 100 år har båret — og bærer endnu — samfundet frem til dets nuværende kommercielle position. Den bar — gennem mange år — vort såkaldte bærende erhverv og er iøvrigt *den let påviselige grundsten, som nutidens økonomi er bygget på*. Man kan nemlig uden skrupler omskrive en sentens af Karl Marx til: *Transport er den fornemste kilde til al samfundsrigdom og kultur!*

Hvad er da — og hvorfra stammer dette ulykkelige indslag i en iøvrigt meget virksom etats tilværelse!? — Man spørger faktisk forgæves, for — udover at afskrivningen blev indført i 1915 med 3 mill. kr. og forrentningen 10 år senere med godt 19 mill. kr. årligt — er der vel næppe nogen, der korteligt kan udrede dette spegede spørgsmål. — Man kan jo hverken af penge eller tal se deres afstamning, — at det måske er renters, renters, renters — — — rente fra en sum fra en fjern fortid, — — og her er det praktisk at erindre, at en kapital på

5 % fordobler sin hovedstol på bare små 15 år.

Givet er det imidlertid, at det er denne kontos helt urimelige tal, der har *tilsløret*, at DSB i år har aflagt et virkelig netregnskab, der i hvert fald både er optimistisk og meget lovende. — Der er kun 4½ mill. kr. i driftsunderskud (Det kgl. Teater har tilsvarende 20 mill.) — og dette i et meget blandet, social-økonomisk foretagende, der vel kan tilskrive beløbet den hårde isvinter, — for der er vel ingen, der tror, at en sådan er rentabel? — Men har De hørt nogen applaus eller måske læst rosende omtale? — Nej, vel!? — Men tværtimod!

Den famøse konto bliver derved nærmest et æselspark til alle de, der uden at kny har båret rationaliseringens ulemper, såsom flytning med hus og hjem, mere og som regel lavere klasseret arbejde, delt arbejdstid osv., osv. — alt det som englænderne reagerede så voldsomt imod.

Hvem kan fylde et kar, der er bygget uden bund? — Og dette så meget mindre her, hvor det jo slet ikke er DSB, der bestemmer priser og takster, — som jo dog er grundlaget for at få bund i forholdene, — men politikerne, der desværre må mistænkes for at have alt andet at tænke på end netop banernes økonomiske status. Ja, vor evindelige hovedpine er dem såmænd nok lige så fjern som de satellitter, der farer rundt ude i det ydre rum, — i dette tid- og vejlose ufore. — Sådant ville man måske også gerne affinde sig med, hvis det ikke lige netop afstedkom, at det blev DSB, der kom til at sidde med Sorteper og personalet, der fik næserne sværtet.

Stod det således til DSB, må det antages, at man klogeligt ville forhøje alle pri-

ser passende (nogle ører pr. billet eller fragtbrev) samme dag som pristalsreguleringen blev effektiv. Sådant var dog uimodsigeligt rimeligt, — kunderne har jo da også selv flere penge i pungen. I stedet kommer man nu med prisforhøjelser længe efter, hvor det rimelige opfattes som en uforskammet takstforhøjelse, som der sandelig kraftigt må protesteres imod. — Hvem godtgør forøvrigt — rent forretningsmæssigt — DSB for tabet? — Eller går det bare på kontoen — — derude!?

Altså må vor ledelse have meget friere — og forretningsmæssige — tøjler, og vor satellitkonto må bringes ned til jorden — og reorganiseres. Det vil jo således være ganske urimeligt, om den indeholder summer, som een eller to forudgående generationer — formedelst alt for billige takster — har undladt at afskrive. Den må sikres imod at blive en bekvemmelighedskonto, hvortil man — som vistnok nu — forviser hjemløse og ulykkelige talstørrelser fra alle andre fronter end de rent forretningsmæssige.

Men for at sådan tiltrædelse skulle kunne ventes, måtte der dog vist først tinglyses visse servitutter. — Således måtte det i sig selv findes ganske urimeligt råt og ubeskåret at overføre alle anlægsudgifter o. lign. til forrentning m. m. på forretningsmæssig basis i en hård konkurrence. Langt de fleste af disse anlæg eller anskaffelser har haft en anden baggrund end netop forretning. Og når det er staten — og der er jo krone over — der anlægger eller køber, følger der uvægerligt en hel del hensyn og pligter. Der skal bygges såkaldt ordentligt (dvs. kostbart og flot) så staten kan være det bekendt. Der kunne nævnes alt for mange eksempler, men vi har hver for sig nogle stykker at tage frem. — — (Det er måske billigt, når det koster 1.350.000 kr. at få det meget ønskede hul i 25-ørerne? — Hvad ved vi om det!) Men det vil sikkert være rimeligt om vore anskaffelser blev reduceret med 30 % inden de gik til forrentning, — og meget må hol-

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

des helt uden for, hvad vore isbrydere o. lign. forhåbentlig også hidtil har været.

Men anvendt som politisk instrument har vi det straks meget vanskeligere, for så går tabene ind i møllen og bliver borte i summa summarum. – Selvfølgelig var det meget prisværdigt, at Smedenes Forbund drog omsorg for beskæftigelsen blandt sine medlemmer og fik DSB til at prøve på at bygge vore MY herhjemme. – Når det nu imidlertid ikke blev succes, – men det modsatte – burde man på selve statsregnskabet have en konto for dubiose foretagender, hvor sligt kunne afskrives hurtigt muligt. På Det kgl. afskrives alle fiaskoer omgående, – de har minder nok i forvejen.

Mange andre statslige håndsrækninger til vor hjemlige industri har DSB også lagt krop til og været kostbar prøveklud og forsøgslaboratorium for nye frembringelser. Dette er også helt i orden, – men kan det samme siges om konteringen!?

Det ville være interessant at få klarlagt, om vi virkelig sejler med meget gamle lig i lasten, – om den politisk animerede, men dødfodte, Hornsherredbane fra tyverne har bundfældet sig med en eneste krone – til fordobling over 15 år. Denne dødssejler, – der gik fra Hillerød over Frederiks-

sund med en lang bro over Roskildefjord til Hornsherred og videre over Hvalso til Ringsted, – blev aldrig taget i brug til sin hensigt, – transittrafik – og blev kun prøvet nogle få år på små delstrækninger.

Og her måtte man også gerne kigge på den jernbaneskyld, som staten lagde på denne banes opland og som først blev afsløst adskillige år efter. – Blev denne skat nogensinde opkrævet – – eventuelt med hvor meget – – og hvem fik pengene!?

Tilbage står der for os – personalet – kun at blive enige om, at generaldirektor Skov ikke skal stå alene på den skanse, der skal beskytte os mod diskriminering. – Vi (ca. 50.000 i og omkring DSB) vil ud af den nedværdigende gabestok, man uberegtiget har puttet os i.

En ny tidsbolge siges at skylle ind over vort samfund, generationsskiftet på rigsdagen er vel også gennemført – og et folketingsvalg står for døren, så tiden til handling må vel lige akkurat være inde.

Vi må kalde på vore organisationer. – Disse og deres blade har vel heller ikke tabt tænderne, – så vi vil gerne se dem! Et snævert udvalg fra disse personaleræpræsentationer var vel ønskelig – med en adresse og en postkasse – – om politikerne ville tale med os. *Dixi.*

Månedens emner...

Limfjordstunnelen

Om seks år har Danmark faet sin første undersøiske trafikåre. Den tunnel, der i øjeblikket projekteres som den anden forbindelse mellem Ålborg og Norresundby, ventes at kunne åbnes for trafik senest i 1970. Den vil da aflaste landets næst mest benyttede trafikåre, Limfjordsbroen, hvis kapacitet allerede er overskredet.

For midten af det 19. århundrede fandtes der istedet ved Limfjorden andre forbindelser mellem Vendsyssel og Himmerland end færger. Det var derfor et stort teknisk fremskridt, da man i 1885 – for snart 100 år siden – indviede pontonbroen mellem kobstaden Ålborg og handelspladsen Norresundby. Den 500 meter lange og kun syv meter brede bro klarede fint trafikken. Kørebanelen var 4,50 meter, og der var to fortøve på hver 1,25 meter.

Den nuværende Limfjordsbro byggedes i 1930–33. Broen er 14,50 meter bred og 400 meter lang. Kørebanelen var oprindeligt 8,50 meter, men i 1958 udvidedes den, så kørebanelen nu er på 12,50 meter.

Men heller ikke denne broforbindelse er tilstrækkelig. Efter udvidelsen af broen i 1958 beregnedes dens kapacitet til ca. 25.000 køretøjer i døgnet, et tal som forlængst er overskredet. De sidst offentliggjorte tal for trafiktællingen på broen viser, at den i november passeredes af 831.293 køretøjer, eller 27.000 pr. dag. Men disse tal fra tiden uden for turistsæsonen

står slet ikke mål med sommerens tal, som langt overskrider broens kapacitet.

Når der fra alle sider har været overvejende stemning for en tunnel, skyldes det, at de årlige trafikudgifter er væsentlig mindre ved en tunnel ligesom besejlingsforholdene på Limfjorden vil være betydelig bedre. Dertil kommer, at valutaforbruget til en tunnel kun andrager 2 mill. kr., hvorimod jern- og stålforbruget til en bro vil kræve 30 mill. kr.

Det forventes, at tunnelen vil kunne åbnes for trafik i 1969 eller 1970.

Dragør—Limhamn færgeruten

er blevet noget nær et »guld-æg« selv om de nuværende færger ikke just kan prale med passagerkomfort ombord.

Da man i 1960 begyndte ruten, regnede man faktisk kun med, at ruten havde en mission for bilister, men allerede det første år var passagertallet 350.000. Det steg i 1962 til 750.000, men faldt igen i fjor til 650.000. Faldet har dog ikke skabt panik. Det har en naturlig forklaring. 80 pct. af passagererne på ruten er svenske, hovedsagelig husmodre, der har opdaget, at de kan tjene penge ved at gøre deres indkøb i Danmark. Husmodrenes antal faldt i 1963 på grund af forbud mod udførelse fra Danmark af sukker og senere på grund af forbud mod indførelse i Sverige af kød, fordi der blev konstateret mund- og klovesyge i Danmark.

På samme rute overførtes i 1962 ca. 70.000 personbiler (tallet var i 1963 77.000) hvortil kommer flere tusinde lastbiler. Overførelserne vil yderligere stige, når man i juni kan indsætte en ny og større færge, som for øjeblikket er under bygning på værftet i Ålborg. Den får plads til 400 passagerer (mod det nuværende 300) og 40 personbiler (30). Man vil derefter kunne sejle 11.200 ture årligt mod nu ca. 8.000.

Silkeborg station

gennemgår i øjeblikket en fuldsæntidig sporomlægning i forbindelse med automatisering af sikringsanlægget. Det omfattende arbejde regnes ikke færdigt for til næste år. Alle sporskifter skal udskiftes med sværere typer, og desuden bliver der ændringer i selve linjeforingen for Brandetogene og Herning-Silkeborg-togene, og dertil kommer, at der skal nedlægges et omfattende kabelsystem.

For øjeblikket er det således at toget, der kommer fra Brande og fra Silkeborg skal videre mod Langå, må krydse over sporene på linjen mod Skanderborg. Dette forhold skal ændres, og derfor skifter Brandetogene og togene på Herning-Silkeborglinjen plads. Herning-Silkeborg-togene kører for øjeblikket ind på spor 3, men bliver ved ændringen flyttet over til spor 4, på hvilken togene fra Brande for øjeblikket kører ind. Disse tog flyttes til spor 3. Ved denne ændring bliver det muligt samtidig at afsende togene mod Skanderborg og Langå, hvilket ikke kan lade sig gøre for øjeblikket, og derved kan der indvindes flere minutter.

Rodby Færge-overfarten

Færgen »Knudshoved« har efter en større ombygning af færgens saloner m. m. været i såvel Rodby Færge som Puttgården for at prøve de fire færgeløjer. Fra 2.-april skal »Knudshoved« i ca. 3 uger afløse »Theodor Heuss«, og fra 31. maj i fast rute på denne overfart, der derefter befares af to tyske og to danske færger.



Det er altid noget interessant i »J-B«

Jo, det er sant, der er altid noget interessant å lese i »J-B«. I mer enn 4 år har jeg nå lest bladet, og endnu ikke funnet noget nummer som har vært kjedelig, men jeg savner »Karoline« og »Jacobine«. Disse små petit-artikler var gode.

Jeg er en norsk jernbanepensjonist. Hvordan jeg kom til å få lese »J-B«, var på den måten at en av mine danske venner innen jernbannen sendte mig et nummer hvor der sto om Bergensbanens 50 års jubileum. Der var et par småting som jeg fant var feil, så skrev jeg til »J-B«, og fikk dette rettet, siden har jeg lest vært nummer, og når jeg i ledige stunder ser igjennom »J-B« arkivet mitt, så kan jeg fremdeles glede mig over bladet innhold.

som nå idag, når været ikke er så godt, man sitter inde i en elektrisk oppvarmet stue, hører radio og riktig nyter søndagens fred.

Det er alltid hyggeligt at lese om de gamle baner, de som etter hvert blir nedlagt, det er jo jernbanehistorie, og for oss som er jernbanefolk og kanskje bare har hørt om disse baner, eller vi kjender dem ikke i det hele tatt, så er det av interesse å lese stoffet.

Vi leser om færgerne som forbinder de danske øer med fastlandet, eller øerne imellom. Færger som gamle »Glyngøre«, og til de aller nyeste to og tre-dekker. I nr. 4 for 1960 finner vi en større artikkel om Lillebæltsbroen ved dens 25 år, og vi spør oss selv, »Er den ikke eldre«, bedre visste vi ikke, vi trodde den var en eldgammel bro. I forskjellige nummer i 1960 finner vi også artikler om jernbanen i Norge, noget som for dere danskere må være like interessant å lese, som vi om de danske baner. I nr. 6 for 1960 får man de første artikler, tegninger og opplysninger om den planlagte »Fugleflugtlinien«, for så i nr. 5, 1963, å lese om de store begivenheder da linien blev åpnet. Jo, »J-B« følger med.

Vi leser om de gamle lokomotiver som har gått på gamle og nedlagte baner, til de allernyeste TEE-tog. Der er intervjuer med store og små personer innen etaten, vi får Generaldirektørens mening om jernbanen, og vi får høre hva de underordnede mener.

Jo mer jeg leser »J-B«, jo større blir min lengsel etter at komme til Danmark, få stifte nærmere bekjendtskap med danske kolleger, se de store utviklinger innen etaten, som det er gjort så meget med i de siste år.

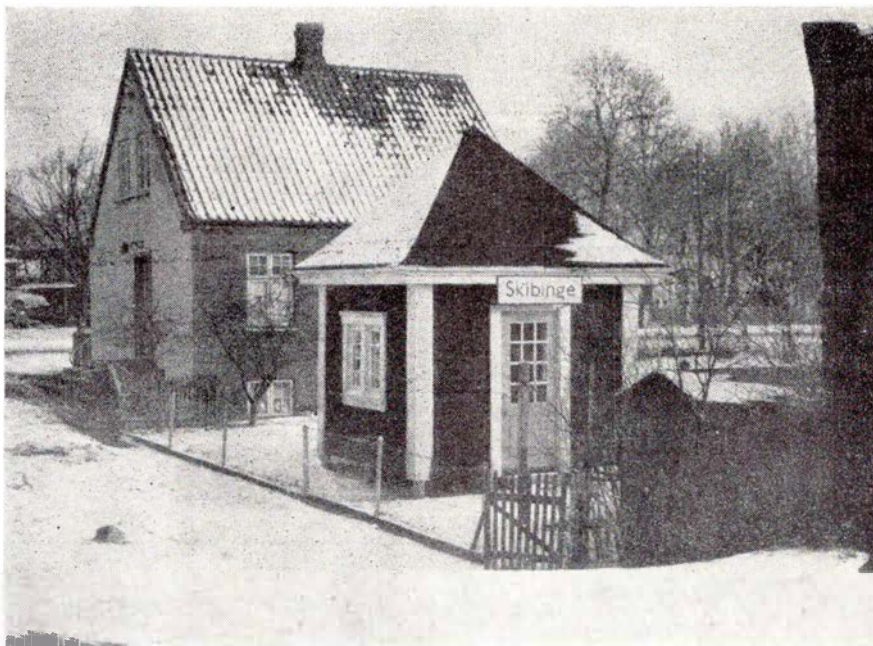
Der er alltid noget interessant i »J-B«.

Odd Amundsen.

Stasjonsprotokol

Ofte har jeg syntes, at man på stasjonene mangler en »embedsprotokol«, hvori det gjordes til en pligt for stationens chef, at notere når der sker ændringer på stationen, personaleskifter o. s. v., men også byens udvikling som følge af stationens placering i den. Jeg tror det ville gøre os mere populære, når der senere kan læses derom. Mens jeg var chef for en af stasjonene på nordvestbanen anlagde jeg en sådan protokol selv om det ikke var let at samle

Månedens FOTO



N P M B-minde: »Nu blot til lyst«

Foto: J. E. Kirkegaard

begivenhederne på og omkring stationen gjennom 70 år.

Jeg påbegyndte den da banen fyldte 70 år ved uddrag af rigsdagstidende og forskjellige blades omtale af banens retningslinier m. m. Mine tre efterfølgere førte imidlertid ikke bogen a jour (jeg har måske ikke evnet at gøre den tillokkende nok), og ved et besøg på stationen, fandt jeg den anbragt blandt stationens arkivsager – altså på vej til papirmøllen. Jeg tog den med mig hjem, hvor den er endnu, men selvfølgelig skal jernbanemuseet arve den.

Det var mig dog en stor tilfredsstillelse, at Holbæk Amts historiske Samfund i sit årsskrift for 1944 i et særtryk bragte et uddrag deraf på 24 sider, og hvorom Holbæk-bladene bragte lange artikler.

I al beskedenhed glædede dette mig, og

det er som om, at der er en stadig stigende interesse for jernbaneminder også blandt de yngre, så her er der en opgave at føre videre.

J. D.

Hundehold på stasjonene

Vi har som bekendt fået en ny hundelov til forbedring af vore firebenede venners kår, og det var i høj grad tiltrængt, ikke mindst med hensyn til lænkehundene.

Det ligger i hundens natur, at den reagerer, når man kommer ind på dens eller dens herres område, hvorfor den næsten altid gør voldsomt, hvis man nærmer sig et hus eller en gård, der holder hund. Når hunden er bunden, sker der ikke noget ved det, men mange løsgående hunde er farlige for deres omgivelse, ja endog på jernbanestationer kan man møde meget

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

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

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.

Alle tider hyggelige week-end
40 kr. pro persona (alt incl.)

HØJSKOLEHOTELLET

Jernbanegade 7 – Frederikshavn
Tlf. (084) 2 04 07 og 2 22 55

Velkommen o'

HENNE STATIONS KRO

Anna og Ejnar Tusborg
Telf. Henne 24

farlige og bidske hunde, hvilket følgende tildragelser vil vise.

På en jydsk jernbanestation skulle jeg hen for at se en togtid og blev her mødt af en stor schæferhund, der tog voldsomt på vej, men med lidt forsigtighed lykkedes det mig alligevel at komme ind i ventesalen. 3 måneder senere var jeg i den samme by og havde samme ærinde, og jeg var spændt på at se, om hunden var der endnu, og det blev jeg snart overbevist om, for den kom farende og var lige ved at fare på mig, og hvis jeg ikke havde haft min cykel som værn imellem hunden og mig, var jeg ganske sikkert blevet bidt. Fruen på stationen kom ud på grund af hundens ståhej og fik den lukket ind, selv om den var lumsk ked af det, og jeg fik togtiden undersøgt. Det undrer mig ikke, hvis denne station har få rejsende, for hunden jager jo kunderne væk og hen til rutebilen, der passerer kun 100 meter derfra. En så bister hund bør være bunden også af hensyn til de mange, der har ærinde på postekspeditionen.

På en station på en anden jydsk privatbane lå der en stor boxerhund lige inden for døren til ventesalen. Den var ufarlig, fordi den havde mundkurv på, men den vagthavende fortalte mig, at hunden især

var slem ved aviddrene, som den havde bidt flere af, hvorfor den var blevet uskadeliggjort. Hunden boede ikke på stationen, men var en hyppig gæst, da den tilhørte naboen.

Et afsides sted på Fyn skulle jeg hen på DSB-stationen og gik nok så fredeligt på vejen, men da jeg kom forbi et hus, hvor der tilsyneladende ingen var hjemme, lavede en schæferhund et værre spektakel, idet den gøede og viste tænder og satte poterne imod ruden, og jeg ventede hvert øjeblik, den ville springe gennem ruden, men det skete dog ikke, idet den atter faldt til ro, da jeg var kommet forbi.

Disse tilfælde viser, at det kan være farligt for sagesløse personer at »rejse« med toget, idet man på vej til dette kan risikere at blive skambidt, og det skulle jo nødig gå sådan, som det gik for mig en dag, da jeg adlød »parolen« »Med DSB – og så til fods«, idet jeg var taget med toget fra Århus til Skanderborg, hvorefter jeg gik en tur i den smukke omegn og nød naturen, men et sted var der en stor hund, der snappede mig i fingern, der blodte voldsomt, så jeg måtte slå hul i isen på Skanderborg so for at få såret vasket, inden jeg skulle tilbage med toget. O. B.

Standard rangermaskinen DSB ltr. Mh

For blot få år tilbage kunne alle vi, der regelmæssig benytter jernbanerne som befordringsmiddel, under standsning på de større statsbanestationer se en F-maskine rangere rundt indhyllet i røg og damp. Dette syn er i de sidste par år gået tilbage fra at være en hverdagsoplevelse til en sjældenhed, og når man nu trækker vinduet ned, er det ikke mere de velkendte, sorte »rangergrise«, der kommer toffende, men et mærkeligt, grønt loko, der hedder litra MH og i stedet for at fløjte afgiver signaler med en lyd, der straks får en til at tænke på et bilhorn. Men hvad er så det for nogle nye maskintyper, vil mange sikkert spørge. Ja, det er det, jeg her i det efterfølgende vil prøve at svare på ved en gennemgang af disse loko og deres tilblivelseshistorie.

Det hele begyndte i september 1957, da DSB sluttede kontrakt med lokofabrikken Henschel & Sohn i Cassel om 6 måneders

leje af et rangerloko, der efter firmaets typebetegnelse benævntes DH 440. Grunden til dette skridt var, at man fra Statsbanernes side længe havde næret ønske om at prøve en tredie form for kraftoverføring i rangerdriften foruden det mekaniske Ardel-gear og den diesel-elektriske transmission, nemlig den diesel-hydrauliske overføring, idet dette system i det tyske firma Voiths udformning allerede havde fået stor succes og vundet en udbredt anvendelse ved jernbanerne rundt om i Europa.

Dette loko blev så provokort, hovedsagelig på Københavns Godsbanegård, hvor dets anvendelsesmuligheder blev undersøgt i alle former for ranger- og let strækingskørsel, der forekommer ved DSB. Det viste sig da, at lokoet på vandret bane kunne rangere med helt op til 1200 tons togvægt og på strækningerne let kunne fremføre 500 tos tog. Disse resultater blev



BIKUBEN

FORSØRGELSESFORENING
OG SPAREKASSE

Tal fremtid med Bikuben —

— Deres Sparekasse

da også fundet så tilfredsstillende, at man allerede ved tilbageleveringen af DH 440 i 1958 straks bestilte 3 loko hos Henschel nøjagtig magen til den lejede maskine. Disse loko blev leveret senere samme år og fik litra Mh nr. 201-203.

Som det fremgår af billedet er Mh-lokoene af typen: O-C-O og forsynet med gennemgående blindaksel, der gennem kobbelstænger trækker de 3 drivhjulssæt. Mh-ernes ydre form er i moderne, strøm-liniet udførelse, og fra det højtplacerede førerhus er der et glimrende udsyn til alle sider gennem de store glasrunder; ja, man kan endog se den højre buffer fra fører-pladsen, så der kan derfor rangeres meget nøjagtigt med maskinen. Men, hvad der navnligt er bemærkelsesværdigt, er den gode lydisolations indvendig, der blandt andet er opnået ved, at både førerummet og »kølerhjelmen« er anbragt på særlige gummiprofiler, hvilket også indebærer den fordel, at motor- og kølerhjul hver for sig hurtigt kan løftes af, så adgangen til maskindelene under disse er blevet gjort lettest mulig. Der findes 2 førerpladser, en for hver retning, og for at lokoføreren under rangering let kan skifte plads, er betjeningsgrebene derfor sammenkoblet.

M. A. N.-motorer

Men lad os gå over til at se på selve lokoets »hjerne«, motoren. Litra Mh's dieselmotor er af MAN's type W 8 V 17,5/22 Am. A. på 440 HK. Den er turboladet og har 8 cylindre, der arbejder i 4-takt. Kølingen foregår igennem et kølevandssystem, der automatisk ved hjælp af termostatstyrede jalousier i lokoets ene ende sørger for, at motorens holdbarhed og effektivitet forøges.

Som tidligere nævnt foregår transmissionen ved hjælp af et hydraulisk gear, der er bygget af Voith og er af typen: L 37 U. Omkoblingen sker automatisk og er kun afhængig af maskinens hastighed og drejningsmoment, sådan at 1. gear »er inde« fra 0 til 30 km/tim., hvorefter 2. gear anvendes over 30-40 km/tim., og 3. gear klarer så det sidste interval: 45-60 km/tim. Disse tal er kun omtrentlige og gælder udelukkende for strækningskørsel, for når lokoet anvendes til rangering, er maximalhastigheden kun 30 km/tim.

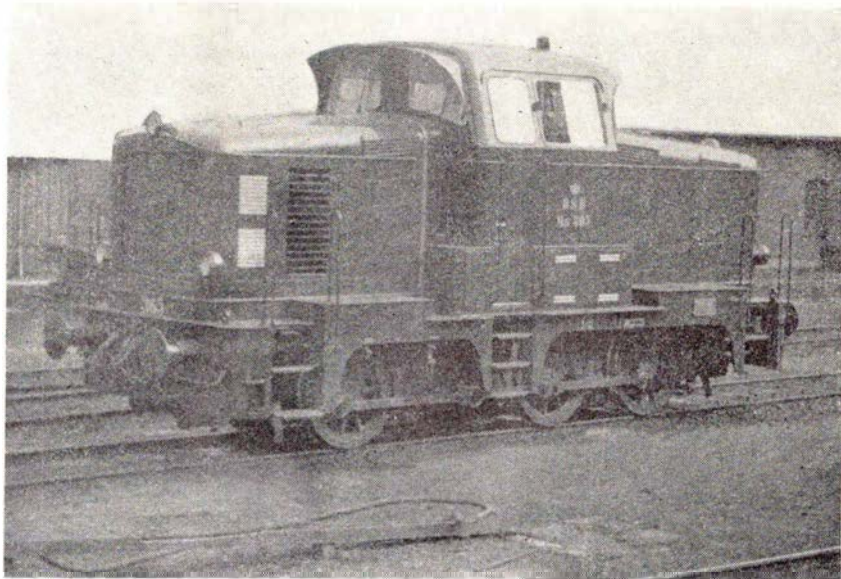
Omstillingen mellem ranger- og strækningskørsel sker gennem en anden, vigtig del i transmissionen, nemlig det mekani-

ske trin- og vendegear, der samtidig tjener som frem- og baggear, idet det er bygget sammen med det hydrauliske gear. Når denne omstilling foretages fra stræknings- til rangerkørsel, sættes »dødmansanordningen« ud af funktion. Selve gearet, der alene vejer 4 t, er af en meget robust konstruktion, da dets tandhjul ustandselig bliver koblet ud og ind under rangerarbejde, og det samtidig må påregnes, at det ofte skal overføre store kræfter. Men det skulle nu være fuldt tilfredsstillende, da man har kunnet udvikle det på basis af de erfaringer, der i flere år er gjort med Deutsche Bundsbahns rangerloko, litra V 60.

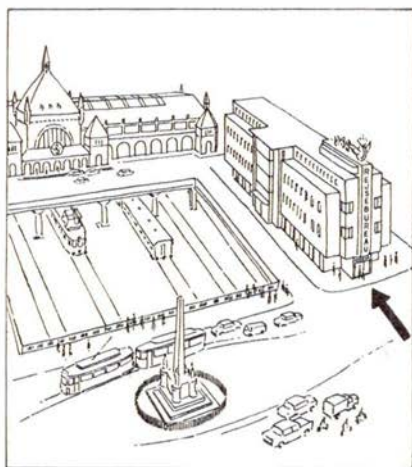
Gennem regulatoren styres både motor og transmission, og dette sker ved hjælp af et trykluftanlæg, der er firmaet Westinghouses system; dog må det erindres, at det hydrauliske gears styring er fuldautomatisk. Også alle de øvrige styringsfunktioner foretages på de nye Mh-loko gennem trykluftstyring, og ved dette har man opnået at få de forskellige styringsapparater bragt i indbyrdes afhængighed, så betjeningen af lokoet bliver let og enkel, og at der samtidig har kunnet indbygges en række sikkerhedsforanstaltninger mod fejlbetjening.

Mh-lokoerne er udstyret med såvel automatisk som direktevirkende trykluftbremse, der sammen med kompressoren er udført efter firmaet Knorr's system. Det kan her nævnes, at bremsen er særdeles effektiv, for tages den for hårdt, blokeres hjulene med det samme, hvilket er en af de få ting, der kan give anledning til kritik af litra Mh. De vejer i tjenstfærdig tilstand 40,5 t, som er fordelt ligeligt på de 3 aksler, og disse er ophængt i akselkasser med rullelejer af SKF's fabrikat. Endelig kan det nævnes, at lokoets egenbelysning leveres fra et dynamoanlæg med spændingen 24 volt.

Indsættelsen i driften af de 3 tyskbyggede Mh-loko gav så gunstige resultater, at DSB i februar 1959 fik bevilget udenlandske lån som basis for indkøb af et stort og samlet antal loko af denne type. Der blev da også straks efter, i april måned, afgivet bestilling på 80 nye maskiner; denne gang hos A/S Frichs i Århus, og det blev bestemt, at de skulle have litra Mh nr. 301-380. Dette var en af de allerstørste bestillinger DSB har afgivet siden anskaffelsen af K- og D-maskinerne, men man har fundet det fuldt forsvarligt, idet Mh-ernes maskinaggregat nu skulle være så robust og driftssikker, at der ikke frem-



Mh 365



Rejsevaluta ordnes hurtigst i

PRIVATBANKEN

... en god bank at have i ryggen

Privatbankens Banegaards Afdeling i Rejsebureau ASTORIA udfører alle bankforretninger og er aaben ud over almindelig banktid for veksling af valuta



Privatbanken har ogsaa et vekselkontor i Rejsebureau MAGASIN

over ville kunne blive tale om større ændringer som følge af uforudsete vanskeligheds tilsynekomst.

Det første loko i denne kæmpeserie, nr. 301, lullede ud fra fabrikken i foråret 1960 og efter nogle prøveture ved Århus, der omfattede dels rangering og dels strækingskørsel med et 500 t godstog mellem Århus og Grenå, gik lokoet ind i normal drift. De danskbyggede Mh-loko er i det store og hele magen til nr. 201-203, i hvert fald, hvad maskinanlæggene angår, for der er foretaget små ændringer i konstruktionen af udseendet. - Det gælder først og fremmest forerhuset, der er blevet gjort dansk og meget nøje svarer til Mt-ernes opbygning. Endvidere er der sørget for en sådan indretning, at der ved indlæggelse af ballastvægte senere kan opnås et akseltryk i tjensfærdig tilstand på 15 t og altså en totalvægt af lokoet på 45 t. Den større adhæsiønsvægt vil nemlig udvide maskinens anvendelsesmuligheder. Men, hvad der er helt nyt ved indretningen af DSB-loko, er, at litra Mh nr. 301-380 alle bliver forsynet med grundinstallation for rangeradio, så den kan påmonteres i det omfang, der fremover bliver behov for.

Springer vi frem til 1964, så er forholdet det, at den store serie Mh nr. 301-380 nu er ved at være færdig, og det er disse maskiner, man for alvor kan se, er ved at fortrænge de gode, gamle F-maskiner bort fra rangerkørslen på danske stationer til hensættelse som kolde reserver ude på maskindepoterne. Men der er trods alt 120 F-maskiner, der skal afledes, så derfor blev det nødvendigt at bestille 20 litra Mh nr. 381-400 hos A/S Frichs. Denne bestilling blev afgivet i marts 1962, og maskinerne skal udfores ganske som de under levering værende Mh. Endnu en bestilling på 20 Mh nr. 401-420 er i disse dage afgivet til Frichs i Århus.

Lettere konstruktionsændringer

Trods Mh-ernes unge alder er der allerede blevet foretaget et par konstruktionsændringer ved dem. Dette skyldes forslag fra *håndværker A. B. Andersen, Nyborg*, der i begyndelsen af 1963 foreslog, at der anbringes en aftagelig rist på indsugnings-samlekasserne, hvorved rensningen af indsugningsfiltrene lettes betydeligt. Også Andersens forslag om, at afgangen fra

kompressorens tomgangsfilter ledes ud i fri luft, bliver anvendt, for herved undgås oliespild i maskinrummet.

I modsætning til mange andre lokovenner synes jeg, man kan kalde Mh-erne særdeles pæne, og når man tager den store økonomiske forbedring, disse loko har tilvejebragt i betragtning, er de opnåede resultater med et helt nyt standardloko ved DSB da enestående. Hertil mener mange, at »jernbaneromantikken« nu er forsvundet. Nuvel, det er ikke mere hyggen ved de gamle damplokos røg, der taktfast stødes ud ad skorstenen med det rød-hvide bånd, der råder på stationerne, men jeg tror godt man kan sige, at motor-lokoene i æstetisk henseende mange gange er blevet vurderet helt forkert i sammenligning med den ældre opfattelse af et lokos fremtoning. Litra Mh følger sine egne love inden for æstetikken ved jernbanerne, og det vil den blive ved med, ligesom dens »kolleger« My-erne nu har gjort det i 10 år, og lad os derfor ønske DSB til lykke med den gode forretning, der er blevet gjort ved anskaffelsen af litra Mh.

Jens Gadmar, Hillerød.

Erindres det . . .

For 50 år siden . . .

februar og marts 1914

Et udvalg fra *Nykøbing F. sukkerfabrik* har beset roebaner på vestsjælland, idet man agter at anlægge lignende baner på Lolland-Falster.

★

Dampfærgen »Storebælt« grundstodte den 14. februar uden for Nyborg færgehavn, hvilket har bevirket store forsinkelser i toggangen Jylland-Sjælland.

★

Statsbanerne har nu bestemt, at der fra de stationer, hvor der er stationeret ambulancetog, skal afholdes øvelse med disse mindst een gang om året. Bane- trafik- og maskin-afd. skal deltage i øvelserne.

★

Den *sjællandske midtbane* kræves påbegyndt snarest. 22 repræsentanter fra kommunerne hos trafikministeren i den anledning.

Den nye banestrækning fra *Dalby til Martofte* blev den 26. februar indviet. - Denne banestrækning er godt en halv mil lang og har kostet ca. 230.000 kr.

★

Sæby-toget kørte den 10. marts på grund af forkert sporskifte mod 3 holdende godsvogne på Langholdt st. Lokoet blev stærkt beskadiget, men de rejsende og personalet slap med mindre skrammer.

★

De nye mellem-bloksignaler på strækningen *Slagelse-Viby* blev taget i brug den 14. marts.

★

Dampfærgen »Korsør« skal fra den 1. september indsættes på ruten Kalundborg-Århus, når DSB overtager denne, og prøveturen den 18. marts var vellykket teknisk set. Fra de rejsende indløb senere mange klager over manglende komfort på denne færge, medens man tidligere havde været særdeles tilfredse med DFDS's skibe på ruten. Sejltiden er med anløb af Samsø 4½ time.

★

På *Varde Vest* kørte den 28. marts, på grund af en sprængt kobling, 10 løsrevne godsvogne mod et holdende godstog. 8 vogne med last blev delvis odelagt.

For 25 år siden . . . februar og marts 1939

Da *Kalvehavetoget* den 3. februar ved 21-tiden var på vej mod Vordingborg, opstod der brand i en godsvogn læsset med halm. Ilden blev opdaget, da toget holdt på Viemose st. Togpersonalet kobled den brændende vogn fra, men da banen herfra falder meget, gik vognen i gang, og som en kæmpemæssig fakkelløber den tilbage mod Kalvehave med stadig stigende fart. Telefonisk var Kalvehave st. blevet underrettet om »ekstratoget«, hvorfor man her var klar til at afspore vognen, da den med stor fart kørte ind på stationen.

★

Bestyrelsen for *Slangerupbanen* bebuder banens likvidation snarest, hvis den ikke får omgående hjælp fra staten, Gentofte og Københavns kommuner.

★

Københavns magistrat har nu nedsat et udvalg, der i samarbejde med de kommuner, der har interesser i Slangerupbanen, vil søge frem til en løsning af banens fremtidige drift, idet bestyrelsen for banen har meddelt, at man må likvidere, hvis den ikke får betydelig støtte snarest.



Gå i

**DEN SJÆLLANDSKE
BONDESTANDS
SPAREKASSE**

- også når det gælder lønningskonto

En konto i Bondestandens Sparekasse kan benyttes ved alle Sparekassens 113 kontorer, der er spredt over hele Sjælland

Flamingo Fabriken

KVISTGAARD

TELF. (03-238) 238

. . . skab hygge med Flamingo

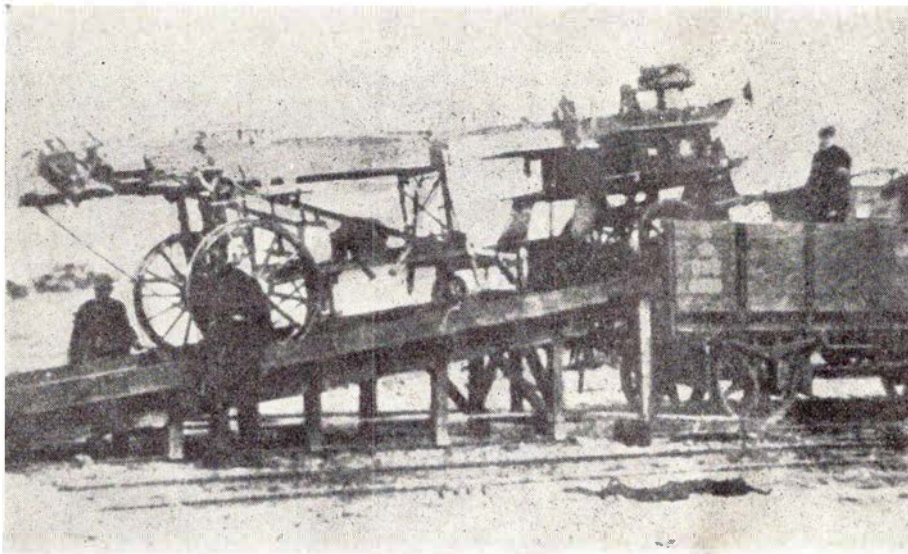
De første forhandlinger indledes om afkortning af *Nærumbanen* med 800 m, hvorved banens endestation flyttes til Egevang. Her ville man opføre en større station med remiser og værksteder for busser og tog. Grunden er, at man sparer et betydeligt beløb ved at undgå viaduktbyggeri over den nye motorvej til Hørsholm.

★

En evnesvag hulebeboer forsøgte den 27. marts at afsøre *Gribskovbanens* motortog ved Gribsø ved at lægge en svær granstamme over sporet. Der skete intet ved påkørslen, men ved at undersøge terrænet i nærheden fandt man den syge mand i en hule. Han oplyste over for personalet, at han var syg af sult, hvorfor han på denne noget mærkelige måde ville tilkalde sig opmærksomheden for at blive hjulpet.

Brandsluknings-tog

fra København i årene 1893—1930



Indlæsning af stigevoan

Iflg. brandloven af 15. maj 1868 skulle Københavns Brandvæsen yde hjælp ved brande i sjællandske provinsbyer. I 1893 udvidedes hjælpen til også at omfatte statens slotte i Nordsjælland samt Roskilde domkirke. Samme år blev der mellem indenrigsministeriet og DSB sluttet overenskomst vedrørende transport af brandvæsenets køretøjer.

Læsseramperne

25. juni 1894 kl. 9 foretoges den første indlæsningsøvelse med hovedbrandstationens dampsprøjte og tender på den gamle

godsbanegårds kvægrampe ved Trommesalen, og denne rampe blev benyttet til år 1907. Da brandvæsenet på dette tidspunkt anskaffede nye 20,5 m balancetiger, der ikke kunne manøvreres ved Trommesalen, benyttedes en rampe ved havnebanen på den anden side af Vesterbrogade ved Panoptikonbygningen. Herefter foretoges hver fredag morgen kl. 6 i sommerhalvåret indlæsningsøvelser med stigevoan og dampsprøjte. Denne rampe var i brug for udrykninger ad nordbanen indtil 1917, da boulevardbanen åbnedes.

Alle udrykninger fra København foretoges derefter fra rampen for enden af il-

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

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

godspakhuset. Denne rampe blev bygget i 1912 og benyttedes til 1925, hvorefter en ny stenrampe ved Cvk's hjælpeogstation på Gb blev benyttet indtil 1930, hvor brandvæsenet var fuldt motoriseret.

Ved rampen holdt der altid et tomt tog parat bestående af 3 åbne godsvogne, en lukket Q-vogn til hestene og en personvogn til det brandmandskab, der ikke havde tilsyn med materiellet og hestene under kørslen. På vangen af de åbne vogne var anbragt et rør til forbindelse med vacuumbremsen. Brandvognene blev trukket op på godsvognene med taljer, og mellem vognene var anbragt u-jern til at køre brandvognene over på. Fra det øjeblik, der var givet alarm til udrykning og til toget var køreklart medgik kun ca. 15 minutter.

Forskellige ildebrande

I årenes løb benyttedes brandudrykning pr. jernbane flere gange, bl. a. i 1895 ved en brand i remisen på Klampenborg st. 1901 ved en stor brand i Kalundborg, 1904 brand i Allerød mose, 1907 til brand på Rådvaldam fabriker ved Lyngby, 1909 til branden på Aldershvile slot ved Bagsværd. I 1909 og 1911 foretoges der prøveudrykninger til brandøvelse på Fredensborg slot og Eremitage-slottet. Fra indlæsnings og kørsel til Klampenborg st. medgik der 40 min., hvilket må siges at være ganske ekspres efter datidens teknik.

I 1912 var der udrykning til brand på

Alt til sommerhuse . . .

Nyt og brugt af alt

Franske døre og vinduer - brædder - tømmer - lister

Vald. Nielsen - Jagtvej 117 - København N

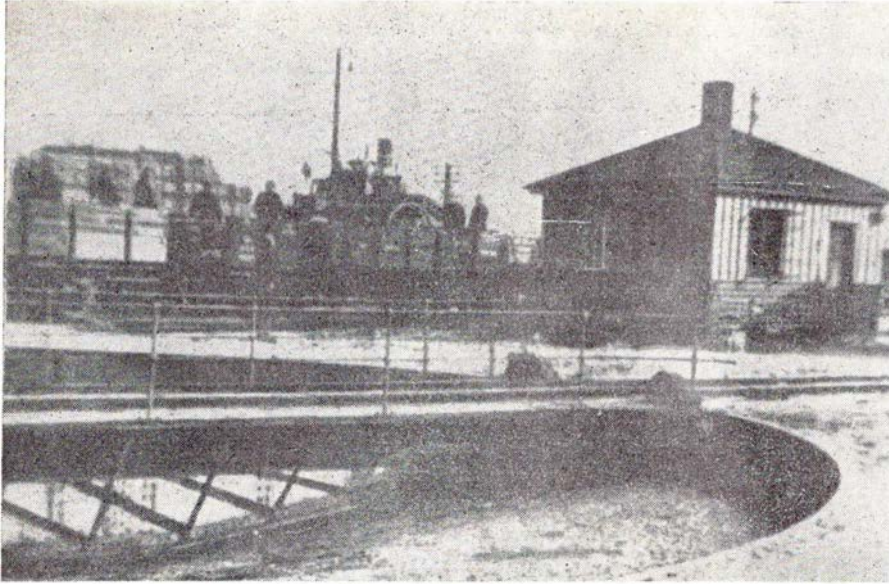
Telf. Taga 419

Alt i tandteknik

Reparationer . Omstillinger og underføringer

Martinus Schmidt

Mariendalsvej 12c . FA. 880



Dampsprøjten læsset ved ilgodspa' h. på Kh

Maglemølle i Næstved, men da det var korskøl om natten, hvor alle stationer var ubetjente, tog det tre timer for at nå til Næstved. Det lokale brandvæsen havde da ilden under kontrol, så det københavnske

materiel kom slet ikke i brug. I 1912 var der udrykning til brand på Ørholm papirfabrik ved Lyngby, hvor man assisterede med 5 slanger i 26 timer. I 1914 var der brandtog til Sorø.

Som kuriosum kan nævnes, at da Boulevardbanen skulle åbnes den 1. december 1917 sprængtes en hovedvandleddning og fyldte tennellen med vand. Brandvæsenet blev tilkaldt for at pumpe vandet op, men man kunne intet udrette oppe fra gaden. En dampsprøjte blev læsset og kørt ind i »røret«, og i løbet af tre timer fik man pumpet vandet ud.

Årsag til Vigerslevulykken

I 1919 sendtes der en nat brandtog til Frederikssund, hvor der var brand i et kornlager, og et par måneder efter blev der sendt brandtog til Køge. Det var dette tog, der blev den egentlige årsag til den store togulykke ved Vigerslev. Indladningen på Gb var færdig kl. 20,21, men på grund af utæt vacuumledning, kom toget først fra Gb kl. 20,43.

Samme år var der igen brandtog til Frederikssund, hvor der var brand på en stor tømmerplads. Dette var den sidste brandudrykning pr. tog. I 1930 om sommeren blev der ganske vist forlangt brandtog til Nykøbing Falster, men da det ved planlægning af særtoget viste sig, at det ville komme til Madsnedø samtidig med nat-ekspresen til det sydlige udland, ville færgerne være optaget af sovevogne, hvorved udrykningen ville blive meget forsinket, hvorfor den blev opgivet.

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

Vognopsynet: DSB's „stedbørn“

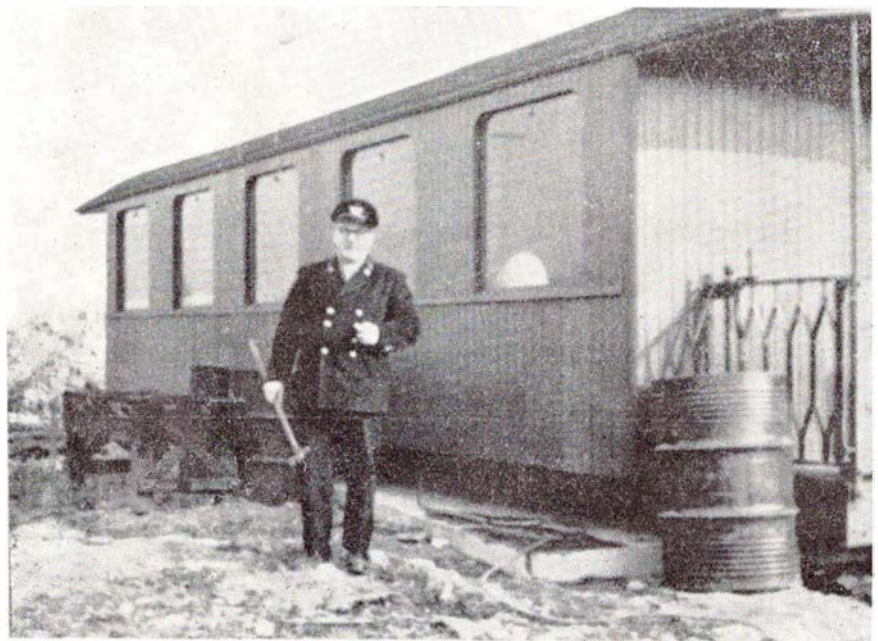
Hvad er vognopsynet? Ja, vi inden for etaten ved det godt, men folk, der rejser med togene, aner det næppe. De ser en mand, med en meget lang hammer, der går og slår på hjulene, og hvorfor gør han det? De tænker slet ikke på, at det er for deres sikkerhed han gør det – og de ser

heller ikke, at det er vognopsynet der foretager bremseprøve inden et tog sendes af sted. Dette sidste er af allerstørste betydning – den allerstørste sikkerhedsforanstaltning – hvad kunne der ikke ske, såfremt denne bremseprøve ikke blev foretaget.

* Månedens gode råd . . . *
* * * *

Forkølelsestrykken
over næseryggen!
Ascorbinsyretabletter
– og trykket sig letter.

Flere og flere forlanger
**Hatting
Tvebakker**
fordi de er sprøde –
(men tåler ikke stød)

Vognopsynets komb. værksteds- og opholdsrum på Lersøen station

Foto: »Harald«

Og trods dette ansvar, som vognopsynet har – er de nu, efter den nye lønningsslov placeret i 3. lønningssklasse mod 14. i den gamle lønningsslov. Avancement findes ikke, vognmestrene kommer nu fra håndværkerne, så det er de afskåret fra.

Dette er blot et lille hjertesuk om en kategori, der – trods et stort ansvar – ikke vurderes særligt højt.



Vopsm. O. V. A. Lønholm, Lersøen

Deres lønmæssige forhold spejler sig i de fleste tilfælde også i de opholdsrum, der bydes denne kategori af personalet, hvorom der gives udtryk for i følgende linier:

*Ved et lille støvet bord,
må man spise nattens fo'er,
hvilende de trætte ben
på et iskoldt gulv af sten.*

*Langsomt fyldes man med gift,
reumatisme og andet sligt.
Luften fuld af støv og skidt.
snotforkølet er man tit.*

*Lugt af olie og grafit,
dårlig maling og esit –
alt gør luften tyk som grød,
krydrer det medbragte brød.*

*Her i vognopsynets hytte
lever man som blomst i skygge,
skræk for mus og rottebid
skrømmer en fra sans og vid.*

H. K. A.



Kristian Kirk Telefonfabriker A/S opfører for tiden en ny telefonfabrik og administrationsbygning på Langemarken ved Horsens med en værkstedshal på 12.000 m².

★

Kristianssand Dampskibsselskab har på Ålborg Værft bestilt en ny jernbanefærge til ruten Hirtshals-Kristianssand. Den får plads til 1000 passagerer og 140 biler, eller 15 jernbanevogne fordelt på tre spor. Færgen vil koste omkring 20 mill. kr.

★

DSB er i disse dage ved at fjerne den store kulgård på Sdr. Mole i Århus havn. Dieseldriften har gjort den overflodig. Halvdelen af det 3000 kvadratmeter store areal er lejet ud til Det Danske Gødningskompagni, der vil opføre et pakhuis. Den anden halvdel skal bruges til friluftsoptagning af stykgods.

★

Som et led i bestræbelserne for at afhjælpe Københavns trafikproblemer har Carlsberg Bryggerierne opført et fjernlager i Brøndby kommune på et areal på 16 ha, hvor der allerede nu kan opbevares 16 mill. flasker. Provsdepoterne kan fremtidig afhente øl her og derved spare bytrafik.

★

På Nykøbing F1 perron 2 er nu opstillet mekaniske togviserskilte og signaler for bremseprøve.

★

1. juni åbner ny færgerute mellem Korsør og Kiel med nybygget luksusfærge, der måske hurtigt efterfølges af endnu en færge. Rederiet Svea og Skandinavisk Linietrafik investerer ca. 30 mill. kr. i ruten.

Den 22. marts er fjernstyringen over Fyn helt udbygget, idet strækningen Mid-

Göteborg-Frederikshavn-Linjen

M/S »Prinsessan Margaretha«

M/S »Prinsessan Christina«

Daglig

Fra Frederikshavn kl. 12,30 og 18.00

Ankomst Göteborg kl. 16,10 og 21,50

Fra Göteborg kl. 7,10 og 17,00

Ank. Frederikshavn kl. 10.50 og 20,30



GÖTEBORG-FREDERIKSHAVN LINJEN

Nic. Pedersen & Co.

Frederikshavn - tlf. 2 04 88

AUTORUDER

monteres ekspres.

Karetmagerarbejde. Nye vognlad

Leverandør til DSB

ARNE HOLME

Søndergade 3. Tlf. Hammerum 55

delfart-Fredericia tilsluttes fjernstyringscentralen i Odense.

★

I alle S-togsvogne findes et let overskueligt lineskema med alle S-togs linier og stationer. Lignende skilte vil nu blive sat op i forhal og på perroner på de større S-togsstationer.

★

I lobet af kort tid får Ålborg st en vognbjørn, der bl. a. skal benyttes af det nye OCEKA-lager.

★

Der regnes nu med, at den nye færge »Prinsesse Elisabeth« vil kunne afleveres fra Ålborg værft så betids, at den kan afløse færgen »Prinsesse Benedikte« på hurtigruten Kalundborg-Århus den 20. marts. hvorefter sidstnævnte færge vender tilbage til påsketrafikken på Storebælt.

★

Jernbanerestauratør Tage Borregaard, Padborg, har fra 1. marts overtaget restaurationsholdet på Valby st.

»De Danske Østersøfærger«s

Restaurationer

GEDSER

RØDBY FÆRGE

Restauration »Færgekroen«,
Rødby Færge



Banegårdsrestaurationen

HILLERØD

TOM VALÈT

Flensborg-Padborg-Rødebro 100 år

åbnet 15. april 1864

Atter glider en dansk banestrækning ind i de 100-åriges rækker. Så dansk som nogen trods mange årtiers udlændighed, og tilmed et af de stærkeste led i ikke alene den rent danske, men også i den internationale jernbanetrafik.

Strækningen Padborg-Rødebro

Til fulde er den historiske baggrund for de norrøjske baneanlæg belyst i bladets spalter, men kun periferisk den forhistorie, der danner grundlaget for heromhandlede baner anlæg.

Vi bør derfor – selv om nogle læsere måske ønsker det ugjort – trække frem lidt af denne historie. Trække frem med skønsom hånd noget af det essentielle, nogle af hovedpunkterne.

Forhistorien

Starten er engelsk, idet nogle forretningsfolk fra dette handelsland så banernes kommende betydning.

Så de handelsmuligheder, en eventuel baneforbindelse over Slesvig – mellem Nord- og Østersø – ville betyde: Et fortrinligt trafikled.

Hvad gør man så? Man nedsætter som altid en kommission.

Denne var imidlertid lige så klartseende. Klartseende nok til at konstatere, at Danmarks vitale interesser – Øresundstolden – ville trues af et sådant baneanlæg.

Undersøgelsen foretoges derfor uden officiel sanktion og med Hansestædernes købmænd som aktører.

I august måned 1834 mente man ikke at kunne komme længere i det skjulte, og en officiel engelsk henvendelse blev rettet til Danmarks regering, der tilsagde planens undersøgelse.

Medvirkende til dette løfte var gyldne fremtidsudsigter – banen måtte f. eks. godt udgå fra Altona, 10 % af overskuddet skulle tilfalde Danmark o. s. v. I hvert fald, det kom der ud af det, at Danmark den 10.-12. 1835 nedsatte sin første jernbanekommission. Kommissionens hovedopgave synes (naturligt nok) at have været at forpurre de engelske planer. Så godt lykkedes dette, at alt løb ud i sandet, og alle planer blev i 1839 opgivet.

Uden her at trævle alle detaljer op skal blot noteres, at en plan om anlæg Altona-Kiel omsider nød fremme, godkendtes, og den 30.-12. 1840 blev koncessionen givet.

Abningen fandt sted den 18.-9. 1844, og

i dåben fik banen navnet »Christian den VIII's Nordøstersøjernbane«. Begyndelsen var svær, men til gengæld fortsættelsen lettere.

År 1846 gjorde de Jydske Provinsialstænder indstilling om anlæg af en bane Rendsborg-Flensborg, altså noget nær midt gennem landsdelen. Der var ganske vist allerede i 1841 givet en Flensborg-komité tilladelse til at bygge denne bane, men planen blev atter opgivet.

I midten af 1852 androg Sir Morton Peto om koncession på anlæg af bane Flensborg over Husum til Tønningen med sidebane til Rendsborg. Koncessionen gaves den 8.-9. 1852 med betingelse, at anlæg skulle ske i løbet af 3 år.

Periferisk tale om bane videre fra Flensborg til Ballum Sluse blev ved det periferiske.

Den 25.-10. 1854 åbnedes så det, der flod blev kaldt »King Frederik the 7th's Sleswick Railway«. Åbnet med maner og udrustet med en efter datidens forhold særdeles flod kongevogn.

Morsomt er det nu bagefter at konstatere, at Danmarks import fra Hamborg fra 1844 til 1847 steg med ca. 33 %, for hvilken stigning Altona-Kiel banen fik den største ære.

Krigen 1848-51 afbrød denne bratte stigning, men kun for en tid, og for eksempel

blev ca. 80 % af København-Roskildebanens aktier afsat til beboere i Hamborg.

Flensborg-Rødebro

Lad os herefter hellige os jubilaren. Lov af 31.-7. 1853 indeholdt mulighed for kongelig tilladelse til anlæg af en bane fra hertugdømmet Slesvig op gennem Jylland. Staten kunne til dette baneanlæg tilskyde 640 £ pr. dansk mil.

Tilladelsen blev givet, og strækningen Flensborg-Rødebro blev åbnet den 15.-4. 1864.

Allerede forinden – natten mellem den 5. og 6.-2. 1864 – måtte danske tropper rømme Dannevirke, og så blev, om ikke jerntæppet, så historiens slør hurtigt trukket for.

Banen blev en del af de efterhånden omfattende tyske baner.

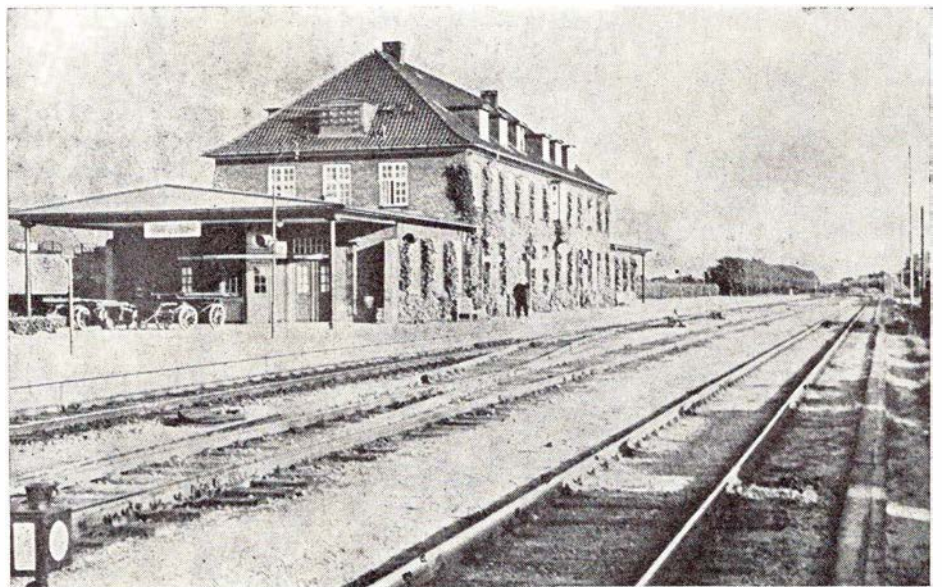
Den 1.-10. 1864 åbnedes strækningen Rødebro-Vojens og den 1.-11. 1866 strækningen Fredericia-Vamdrup-Farris-Vojens.

Genforeningen

Banestrækningens tilbagekomst til Danmark i forbindelse med genforeningen skete 16.-17.-6. 1920, og hvad fik vi så?

Vi fik en svær hovedbane, men – naturligt nok – en stærkt nedslidt hovedbane og med singelsballast.

Til gengæld en banestrækning, der var



Padborg station

stærkt militært præget, og som – soldatermangel til trods – krævede ret stort personaleberedskab.

Omfattende spor- og siderampeanlæg, også på adskillige landstationer, flere steder 2 eller 3 signalposter, der krævede døgnbetjening! Arbejdslønnen var ikke dengang det primære.

Var sporet nedslidt, må det dog betegnes som nogenlunde i forhold til bygningernes tilstand. Medvirkende til det pauvre udseende var vel nok også, at den danske byggestandard lå – og ligger – relativt højt.

Den førhen legendariske preussiske punktighed hvad afgangstider angik var degraderet til noget nær vilkårlighed. Hør, hvad der bl. a. skrives:

»Materiellet ville passende kunne derangeres til at benyttes på »Grisen« mellem Lyngby og Vedbæk. Lys kun i hveranden kupé, dog somme tider kun måneskin. Vinduerne kunne som oftest ikke åbnes, men da der var hul igennem dem, fik man frisk luft endda«.

Der stod mere af samme slags, men nu

var det fremgang, der stod for døren, moderlandet var klar til at yde en indsats for at hæve den hjemvendte landsdel til samme niveau, som det øvrige land.

Hæve det også banemæssigt set. Ikke derved, at der direkte skulle anlægges mange mil, der var allerede en særdeles stor banetæthed.

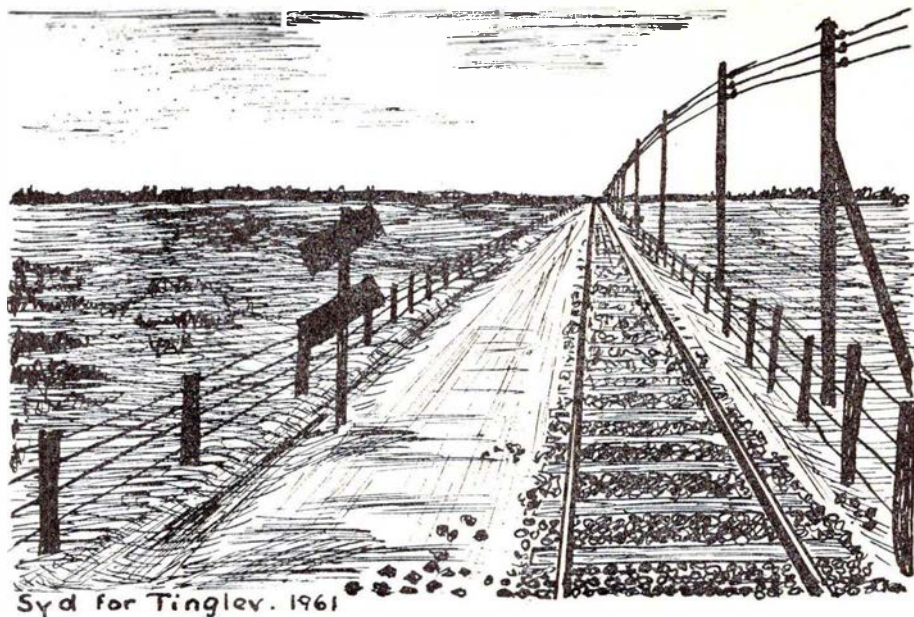
Nej, det der skulle ske var, at alle de snoede, krogede småbaner – kredsbaner – til en vis grad skulle indgå i et overvejende normalsporet stats- og privatbanenet.

Den Sønderjydske jernbanekommissions betænkning taler sit tydelige sprog om, at viljen er redebøn o. s. v. Alle de planer vil vi slet ikke komme ind på her, de var nær legio. Det gik tilbage med alle de mange småbaner, ikke straks ganske vist, men se på et kort i dag. Det gik til gengæld frem med den sydlige ende af den jyske østbane, selv om dobbeltsporet Padborg-Tinglev i 1938 blev til 15,39 km enkeltspor. Dobbeltsporet med sit trange profil medførte, at slutsignaler af vor normale type ikke lod sig anvende.

Nutid og fremtid

Dobbeltsporets genopståen har i hvert fald på papiret været ret nær forestående, men mon ikke den dobbeltsporede strækning Lunderskov-Vamdrup i forbindelse med fuldendelse af den allerede delvis udbyggede fjernstyring vil bevirke, at strækningens trafikale effektivitet er fuldt tilstrækkelig til også fremtidens opgaver.

Selv om der i 1920 kun var 17.700 biler i landet mod 750.000 i 1962, tør vi godt



spå strækningen et langt liv, international som den er. Tidligt blev den det iøvrigt. Allerede fra 15.-5. 1907 kørte der sovevogn Hamborg-Frederikshavn-Hamborg.

Ved krigsudbruddet bortfaldt selvsagt denne trafik, men kun for at vende forstærket tilbage efter genforeningen. Fra 10.-2. 1921 sås atter sovevogn, men denne gang – selv om det var Wagons Lits – en lokal dansk foreteelse, idet vognen kørte København-Tinglev og retur. 20.-2. 1924 yderligere i selskab med en sovevogn København-Padborg og retur 3 gange ugentlig.

Spisevogn blev også forsøgt, idet en sådan kørte Tinglev-Alborg-Tinglev fra den 24.-7. 1923. Formedelst ringe udnyttelse blev løbet dog ændret til Esbjerg-Alborg-Esbjerg fra 14.-5. 1925.

Fra 15.-5. 1930 genopstod den direkte sovevogn Hamborg-Frederikshavn, og den 6.-10. 1936 fødtes »Nordpilen«. Hermed er vi så inde i den helt store internationale æra, den æra, der blev beskåret ved Fugleflugtsliniens åbning.

Lige før 100-året blev dog nogen kompensation givet strækningen derved, at op mod 14.000 vgl sukkerroer rullede over grænsen mod tyske stationer. Allerede tales om endnu større tal i efteråret 1964, altså lyse perspektiver ved begyndelsen af næste århundrede.

Rødekro station

Arbejdet med udvidelsen og ombygningen af Rødekro station er efterhånden ved at tage fart. I den sydlige ende af stationen er man gået i gang med jordarbejderne til spor-omlægningen, og ved stationsbyg-



Tinglev nye station fra 1957

Sønder Jylland



Handelsbanken i Graasten

– altid med i billedet
Nygade 4 – Tlf. *5 12 65

Thiel Junckers Eftf.

v/ Jul. Carstensen – Tinglev
Et godt indkøbssted

Th. Th. Nielsen

Tinglev – Tlf. 4 40 05
Korn og foderstoffer
Kul og koks – Brændselolie

H. F. Hansen

Urmager – Optiker – Guldsmed
Padborg – Telefon 7 32 74

Ved De, at

LEGO-børn

leger bedst!

STENVAD kager

— det store navn i SMÅkager



— ogsaa Deres flamme

BRABRAND

Løgstør - Vejen - Odense - Næstved

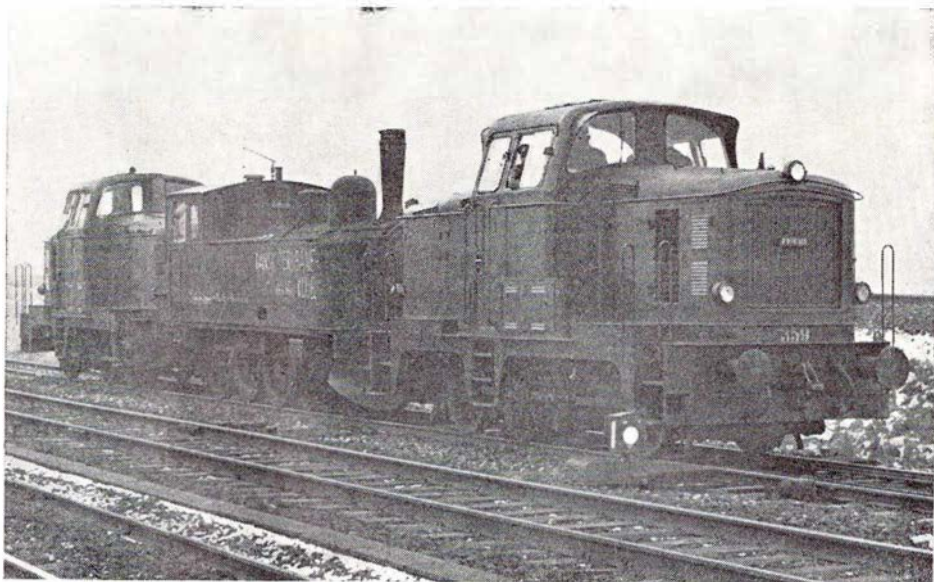
ningen har man taget fat på nedrivningen af et tomrerværksted, der må vige på grund af en ny vejføring, som igen er betinget af, at pakhuset skal flyttes.

Det ene projekt trækker det andet med sig, og i løbet af sommeren kan man formentlig se tunnel-byggeriet nord for stationen i fuld gang. Slutresultatet bliver en fuldstændig ændring af forholdene på stationen, omlægning af spor, såvel hovedspor som rangerspor, flytning af pakhus og læsseramper og formentlig opførelse af en helt ny stationsbygning samt som sagt en løftning af sporarealet og etablering af en

vejunderføring, hvor der nu er bomme nord for stationen. Baggrunden for milliprojektet er automatiseringen og etablering af fjernstyring.

Jordarbejdet syd for stationen er begyndelsen til en flytning af samtlige rangerspor. Alle rangerspor på den vestlige side af hovedsporet skal flyttes over på det østlige, så man undgår unødigt krydsning af hovedsporet. Samtidig skal det nuværende pakhus nedlægges, og i stedet skal den gamle remise syd for stationen tages i brug som pakhus.

Et sælsomt tog



Et sælsomt tog: Mh 378 — GDS 11 - Mh 359

DKJ har fornylig på lejebasis sikret Gribskovbanens loko nr. 11, forhen Helsingør-Hornbækbanen loko nr. 4, en bedre skæbne end det var tiltænkt, idet man ikke længere kunne huse det i remisen i Tisvilde, hvorfor det ville være blevet anbragt i det fri som bl. a. nr. 5 og 9.

Lokoet blev søndag den 16. februar afkoblet og grundigt smurt i Hillerød af DKJ's arbejdsbold, og om aftenen kørtes det af loko S-737 til København, hvor det anbragtes i godsbanegårdens remise til det

fredag den 21. februar sendtes med særtog 8121 bestående af Mh-359 (til Gedser) loko 11 og Mh-378 (til Næstved).

Det usædvanlige tog vakte en del opsigt undervejs, men gamle nr. 11 blev ikke nervøs af den grund og klarede turen uden vanskeligheder af nogen art.

DJK vil ikke foreløbig sætte lokoet i drift da kedlen kræver eftersyn, men det vil allerede i sommer få en udvendig op-pudsning, så man kan få glæde af det som museumsgenstand i Maribo. S. J.

— også Deres plads står åben i

JERNBANE-HJEMMEVÆRNET

Alle oplysninger hos HJEMMEVÆRNET - Sorgenfri Slot - Lyngby

Februar

dagbogen

Hørning den 3. februar. Ved 5,30-tiden opdagedes det, at et leje på en godsvogn i et godstog på vej fra Skanderborg til Århus var rødglodende. Vognen og den resterende del af togstammen måtte efterlades, og toggangen måtte derefter afvikles ad et spor hele formiddagen.

Halsskov den 5. februar. Som følge af vindstyrke 10 blev færgen »Arveprins Knud« sejlet til Knudshoved for at ride stormen af under Fyns kyst, for ikke at løbe nogen risiko ved manøvreringen til færgelærerne af »Arveprinsen« med den høje overbygning.

Hjøllund den 5. februar. En lastbil kørte ved 15,30-tiden ind i togstammen på et brunkulstog med 30 tomme vogne. En væltet træstamme havde afbrudt strømtilførslen til blinklyssignalet ved hovedvej 13, hvorfor der ingen advarsel var for lastbilen. Da chaufføren så toget, befandt han sig på en isglat vej, der falder mod banen, hvorfor det ikke var ham muligt at standse, før bilen ramte toget. Chaufføren sprang ud af bilen i sidste øjeblik, hvorved han pådrog sig et benbrud. 6 godsvogne afsporede, og strækningen Brande-Silkeborg var spærret til næste morgen.

Ringe den 5. februar. Da et tog fra Ringe i eftermiddag var på vej til Odense, afsporede en tom svensk godsvogn ved Lammestrup mellem Ringe og Pederstrup. Toget fortsatte med den forreste del mod Odense, og i løbet af tre timer var vognen på spor igen.

Viborg den 6. februar. Da toget fra Langå ved 19,30-tiden kørte ind på stationen, afsporede motorvognens bageste hjul sæt i en kurve kort foran et sporskifte. De rejsende til Struer viderebefordredes i biler.

Hellerup den 13. februar. Et godstog fra Gb til Helsingør passerede ved 5-tiden på tværs gennem stationen fra spor 5 til spor 1. En tom svensk godsvogn afsporede og trak yderligere 9 vogne af sporet. Kun et af S-togenes spor var uberørt af uheldet, således at det en hel dag igennem ikke var muligt at etablere gennemgående S-togstrafik.

Vemb den 15. februar. Da et godstog kl. 11,42 kørte ind på stationen afsporede to godsvogne i et sporskifte. Den gennemgående toggang var afbrudt i fire timer.

Rudme den 16. februar. En personbil med tre mennesker kørte i eftermiddag ind på overskæringen ved Volstrup, hvor blinklysene var igang, og blev ramt af toget fra Svendborg. Motorvognens buffer kom ind under bilens tag, og slæbte den med hen ad sporet ca. 230 m før toget standsede. Bilens passagerer var alle sluppet med forskellige kvæstelser.

Korsør den 19. februar. Et rangertræk på en halv snes vogne kørte som følge af fejl sporskiftning mod to tomme godsvogne, der afsporede og trykkes gennem muren til en kiosk på Jernbanevej. Damen i kiosken slap med en forskrækkelse.

Svendborg den 18. februar. Ved 9-tiden afsporede en Mt rangermaskine mellem Brogade og Frederiksgade, og trak yderligere to vogne af sporet. Togførervognen spærrede for trafikken i Brogade. Først kl. 3 næste morgen var maskinen på plads igen.

Skårup den 18. februar. En bil fra vejvæsenets snerydningshold havde ved 5,30-tiden tabt en sneplov på overskæringen ved Skårup st. Da folkene så blinklysene gå i gang, forsøgte man at stoppe en motorvogn, der kom fra Svendborg. Da man ikke havde lygter ved hånden, lod det sig ikke gøre. Både motorvogn og sneplov fik lettere materiel skade.

Haderslev den 22. februar. En varebil kørte over for rødt blinklys og blev knust af en Mh rangermaskine, der kom fra havnen. Føreren af bilen slap heldigt fra uheldet.

Kliplev den 23. februar. Ved 18-tiden kørte en personbil ind på en overskæring ved Kliplev st. og blev ramt af toget fra Sønderborg. Bilen slyngedes en snes meter hen ad sporet. Damen, der førte bilen, fik en hjernerystelse og nogle ribbensbrud. Hendes forlovede, der sad ved siden af hende, dræbtes på stedet.

København den 24. februar. Fh. direktør Ronald Larsen drev som bekendt i fire år restauranterne på Storebæltsoverfarten. Ved fratrædelsen mente DSB ikke, at direktøren havde overholdt kontrakten om afregning, og da denne ikke mente at være DSB noget skyldigt, nægtede han at betale de 65.776 kr., som

DSB krævede. DSB hentede derefter beløbet hos Dansk Kautionsforsikringsselskab. Ved såvel landsret som højesteret blev DSB dømt til at tilbagebetale dir. Ronald Larsen de 65.775 kr. samt sagens omkostninger, ved højesteret 6000 kr. På et vist tidspunkt havde direktøren tilbudt forlig i sagen, ved at man delte beløbet, men det ville DSB ikke.

Esbjerg havn den 25. februar. En Mh rangermaskine afsporede i morges ved 7,30-tiden. Da man på dette tidspunkt kunne se, at det ikke ville være muligt at få sporet i orden til Englandsbåden kom ind med rejsende til lyntog »Englænderen«, havde man en rutebil parat til de ca. 40 rejsende. Trods det, at skibet var forsinket en time i ankomst, lykkedes det at få lyntoget rettidigt fra Esbjerg.

Farum den 29. februar. En 17-årig spejder blev ved 16-tiden ramt af motortoget på jernbanebroen ved Fiskebæk. Normalt kan man godt stå op ad broens gelænder uden at blive ramt af toget, men

SKRÆDDERFIRMA

A. H. H. H. H.

ÅRHUS 4/6

ALT I HERRE- OG
DAMESKRÆDERI

MÅLKONFEKTION I FINESTE UDFØRELSE
PROVINSENS STØRSTE UNIFORMSKRÆDERI
Konto oprettes gerne

Vestjysk **AKTUELT**

MORGENBLADET

der kæler for den lokale nyhed

BRØDRENE LEERVAD

aut. elektricitetsfirma



Udfører arbejder for DSB

Norgesgade 41 - Esbjerg - telf. 2 00 11

Sjælland

Jernbanepersonalets damer anbefales

LILLI SALONEN

Helligkorsvej 10 - Roskilde - 35 29 40
Salon for moderne individuel hårpleje

Hundested Maskinværksted og Centralvarmeservice

Knud, Henning og Godtfred Hansen
Telf. Hundested 555

Hundested Trælasthandel

Sophus Brammer A/S
Tlf. Hundested 1

HUNDESTED BANK

Filial af Banken for Frederiksværk
og Omegn A/S
Grundlagt 1880 - Tlf. Hundested *700

Jernbanerestauranten

Frederiksværk st. - Tlf. 791
Frisklavet kaffe - Varme pølser
Smørrebrød - Sodavand
Alkoholfrit øl
Smørrebrød leveres ud af huset

Rud. Pallesen A/S

Bogtrykkeri - Papir en gros
Gutenberghus - Hillerød

SORØEGNENS ANDELSSVINESLAGTERI

Sorø Stakitfabrik I/S

Havehegn og snehegn
Telf. Sorø 1000

De er altid velkommen til S O R Ø

Byen med de historiske minder
og den skønne omegn
Sorø Turistforening

hans rygsæk blev ramt af et trinbræt, der væltede ham omkuld. Ved ankomsten til sygehuset var han død.

Privatbane-

nyt...

Tølløse den 25. februar. HTJ's skinnebus afsporede ved 17-tiden i hovedsporet til Holbæk. To DSB tog måtte udveksle rejsende og returnere igen.

Vemb den 1. marts. En lastbil kørte ved 8,30-tiden mod toget fra Lemvig på en overskæring nord for Vemb. Bilens fører forsøgte at dreje vognen i togets kørselsretning, men derved rantes bilens bagende togets bageste vogn. Der skete kun materiel skade.

Randers-Hadsund.

Falslev-Vindblæs kommunes andel i garantien for Hadsundbanens sporoverføring på den nye Hadsundbro er 6.160,- kr. Sognerådet vedtog at meddele ministeriet, at man finder, at banens endestation kan oprettes i Hadsund syd, samt at man ikke mener, at den anlagte plan kan henføres under modernisering for banens vedkommende.

Tårs færgeprojekt.

Det var meningen, at der nu skulle fart i igangsættelsen af dette projekt, men der synes nu at være indtrådt betydelige vanskeligheder.

For det første har vejdirektoratet meddelt amtet, at man *ikke* kan godkende den nye Tårs-vejs linjeføring, og for det andet har ministeriet i tilskuds-tilsagn for 1964-65 til amtets vejvæsen udskudt bygningen af det kommende færgeleje i Tårs, så at det *ikke* kan påbegyndes i det kommende finansår.

Sagt og skrevet

Inden for DSB har man i øjeblikket overvejelser i gang om at komme to betrængte jyske banestrækninger til hjælp. De planer, man overvejer, går ud på at give Thy- og Løgstorbanen særligt lave takster for at udnytte de to linjer bedre, rette op på økonomien og give dem en forlænget frist til at vise, om det bærer mod nedlæggelse, eller om udviklingen vil gå i den modsatte retning. *Thisted Tidende.*

- Det er rigtigt, at vi afskediger ekstraarbejdere på grund af rationaliseringer, men vi har tilbudt, at de kan blive forflyttet til andre stationer. Det har deres forbund modsat sig, og så er vi nødt til at afskedige dem. *ac L. Buus-Pedersen*

★

Fordi der er hævde på: florumvunden snak ved at sætte folk fluer i hovedet, fordi de ser et væld af roser -, berettiger det absolut ikke til, at den nye floskel: »fluor i tandpasta« får hjemmel i sproget.

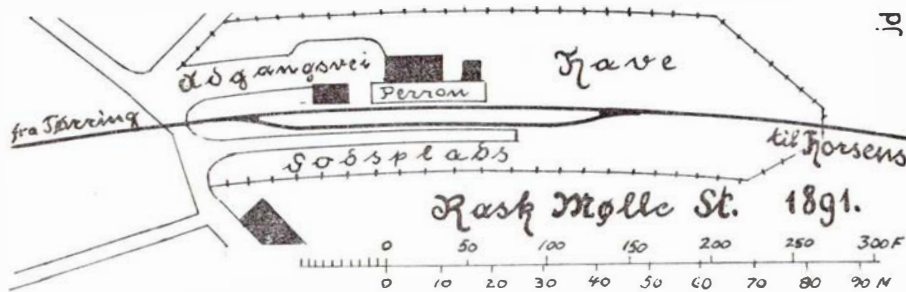
Det hedder: fluorid i tandpasta, og det er det, der menes. Fluor og fluorid er yderst forskellige. *H. Kjølsten.*

Aktieselskabet

Banken for Sorø og Omegn

Telefon Sorø *500

MODEL JERNBANE



Smalspor-baner

Kilder: Koncessionen for Horsens-Tørring Jernbaneselskab, Horsens-Tørring Jernbanes Takstreglement 1899.

Sporplaner.

Sidste gang talte vi lidt om, hvordan man lægger HO-smalspor. Vi tror dog, at de fleste interesserede modelbyggere køber færdigfremstillede skinner, hvorfor vi denne gang vil gå let hen over månedens konstruktionsbeskrivelse og blot gengive et par eksempler på tidligere smalspor-sporplaner, som enhver kan kopiere.

Behøver vi at fortælle, at sporplanerne også kan bruges som forbillede for HO-normalsporede anlæg?

De afbildede sporplaner til Rask-Mølle og Tørring stationer stammer fra den til-

ligere smalsporede strækning Horsens-Tørring. Begge sporplaner er tegnet i samme størrelsesforhold, og på planen over Rask-Mølle er afsat målestok i fod og meter.

Horsens-Tørring Jernbane.

Omkring 1880 begyndte oplandskommunerne vest for Horsens at ytre ønske om en jernbaneforbindelse med Horsens.

Efter droftelse af forskellige forslag og nedsættelse af diverse udvalg blev det den 12. april 1889 i rigsdagen vedtaget at bygge en smalsporet jernbane fra Horsens til Tørring.

Herefter stiftede de interesserede kommuner nu Horsens-Tørring Jernbaneselskab, der den 22. november 1889 modtog koncession til drift af omhaudede jernbane.

Koncessionen.

Selve koncessionen lod meget højtideligt således:

Vi Christian den Niende, af Guds Naade Konge til Danmark, de Venders og Gothers, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg.

Gøre vitterligt: at vi efter derom indgiven Andragende i Overensstemmelse med Lov nr. 52 af 12te April 1889 allernaadigst ville have og bevilget Bestyrelsen for Horsens-Tørring Jernbaneselskab Eneret til at anlægge en Jernbane fra Horsens til Tørring samt i 80 Aar fra Banens Aabning at regne at benytte denne til Befordring af Personer og Gods ved Hjælp af Lokomotiver, idet Vi dog ville have Staten forbeholdt Eneret til Jernbanetransporten mellem de Punkter paa Statsbanerne, i hvilke førstnævnte Bane ved Forbindelse med andre Jernbaner maatte komme i Berøring.

Givet paa Amalienborg, d. 22de November 1889 under Vort Kongelige Haand og Segl

*I Kongens Navn
Frederik
Kronprins.*

Foruden ovennævnte højtidelige indledning indeholdt koncessionen nærmere detaljer om banens retningslinje, byggemåde og forsyning med materiel m. v.

Banen skulle bygges som en let loko-

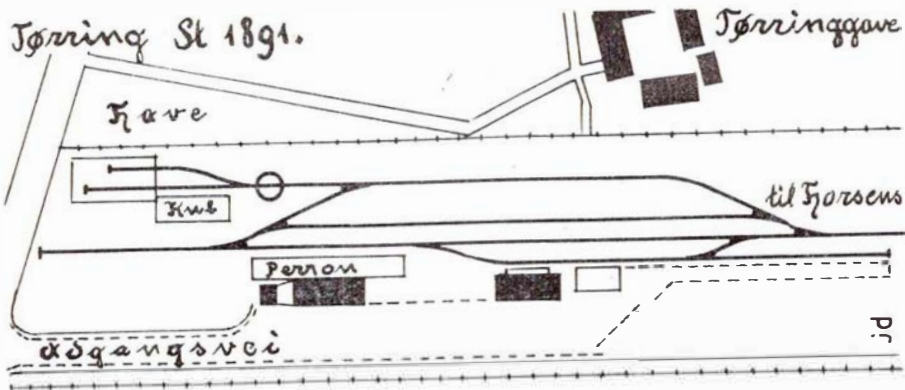


Den eneste, den bedste og mest vidunderlige Sherry med tre stjerner



ELM IVERSEN

Flensborggade 11 - tlf. Eva 8082 - 8201



Måtteproblemet - baade ude og inde -
løses bedst med

Svejbæk-Måtten og Svejbæk-Risten

SVEJBÆK

RISTE- OG MAATTEFABRIK

SVEJBÆK - TLF. SILKEBORG (0681) 6055 - 6079

**Fredericia Byes og Omegns
Spare- og Laanekasse**

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 –

K F U M pensionat

– God mad gør sindet glad
Lækken 28 – Sønderborg – Tlf. 2 29 12

Harald Olsson

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

Blomster JACOBSEN

Perlegade 56 – Sønderborg
Telefon 2 22 61

BH'er og korsetter

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

BP Servicestation

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

NYE OG BRUGTE

ELECTROLUX

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

JØRGEN JOHANSEN

Sandquistgade 48 – Sønderborg
Telefon 2 30 29

Sønderborg

Jernbanepersonalets damer anbefales

LILIAN's SALON

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

Sønderborg Brugsforening

Alsgade – Tlf. 2 43 73
Toften – Tlf. 2 49 32
Torvet – Tlf. 2 11 78

RØNHAVEBODEN

Rønhaveplads 5 – Sønderborg
Telefon 2 49 22
Tingleffs kaffe. Tobak og vine
Chokolade og konfekture

HELMER & JØRGENSEN

Manufaktur – Konfektion – Udstyr
Perlegade 28 . Sønderborg
Telefon 2 14 43

Hans Hansen & Co.

Dame- og herrekonfektion
Perlegade 45 – Telf. *2 27 72
Sønderborg

JØRGEN MØLLER

Optiker
Jernbanegade 16 – Sønderborg
Telf. 2 25 54

Graasten

N. C. Bocks Boghandel

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

MEJERIUDSALGET

Slotsgade 9 – Gråsten – Tlf. 5 13 69
Kun én slags varer: de bedste

JØRGEN IPLAND

Isenkram
Slotsgade 7 – Gråsten – Tlf. *5 16 60

Tønder

Tønder Andels-Slagteri

Udsalget Vestergade 72, Tønder
Telefon 2 17 30

BLADCENTRALEN

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

SVEND KIRCHHEINER

Højspændingsinstallatør
Vestergade 7 . Tønder
Telefon (047) * 2 20 4b

Renseriet „PIKA“

P. J. Schmidt
Østergade 49, Tønder. Tlf. 2 16 82

Møbler fra Vestergade
til Allégade

HANS OUTZEN

Vestergade 27, Tønder. Tlf. 2 20 81

Rødekro

J. Jansen

Blomster – Frugt – Grøntsager
Kranse
Søndergade 1, Rødekro – Tlf. 6 21 74

M. P. Branderup

Købmand
Søndergade – Rødekro – Tlf. 6 22 65

A. Petersen

Slagteri – Pølsemageri
Rødekro – Tlf. 6 22 56

HANS HØI

Manufakturforretning
Østergade – Rødekro – Tlf. 6 22 33

F. Greisen

Skotøjsforretning
Søndergade 7, Rødekro – Tlf. 6 21 16

SLUMSTRUP

Trikotage
Østergade 8, Rødekro – Tlf. 6 21 12

bane med smalspor, og som hovedregel uden indhegning og uden led og bevogtning ved vejoverkørslerne.

Halvdelen af erstatningen for grunde og ejendom, der skulle afgives til baneanlægget, blev udredt af statskassen i overensstemmelse med loven af 12.-4.1889. Den anden halvdel af disse udgifter, samt øvrige udgifter i forbindelse med besigtigelse-, ekspropriations- og taksationskommissioner måtte jernbaneselskabet afholde.

Jernbaneselskabet måtte endvidere til banens bygning kun anvende indenlandske arbejdere. Der måtte endvidere ikke uden tvingende nødvendighed arbejdes på anlæget på søn- og helligdage.

Koncessionen indeholdt endog *direktiver for fund af oldsager*. Sådanne skulle afleveres til den tekniske kontrol, og af denne indsendes til Museet for de nordiske Oldsager, fra hvilket der ville blive udbetalt finderens passende dusør.

Endvidere indeholdt koncessionen de sædvanlige direktiver af takstmæssig og trafikalt interesse. Endelig bestemtes det, at banen skulle åbnes for endelig drift inden 1ste januar 1892.

Linieføring.

Banen blev imidlertid allerede indviet 1. december 1891, altså 2 måneder inden udløbet af den i koncessionen anførte frist.

Linieføring, afstande og samlet længde var som følger:

Horsens	0,0 km.
Bygholm	0,8 km
Lund	6,6 km
Kørup	8,6 km
Vrønding	11,2 km
Flemming	13,6 km
Rask Mølle	17,2 km
Dotheasminde	19,6 km
Uldum	20,6 km
Ølholm	24,8 km
Tørring	28,1 km

Rullende materiel

vil blive behandlet i en senere artikel.

Selskabets kapital.

Denne udgjorde ved selskabets stiftelse et af bestyrelsen hos »Den danske Land-

mands- og Hypothekbank i Kjøbenhavn« optaget lån på 659.000 kr.

Som kautionister for dette lån indestod	
Skanderborg amtsråd	200.000 kr.
Horsens byråd	170.000 kr.
Vejle amtsråd	90.000 kr.
Tamdrup sogneråd	40.000 kr.
Hverring-Hornborg sogneråd ..	65.000 kr.
Uldum-Langeskov sogneråd ..	35.000 kr.
Aale-Tørring sogneråd	35.000 kr.
Linnerup-Hammer sogneråd ..	12.000 kr.
Øster Nykirke sogneråd	12.000 kr.
Ialt	659.000 kr.

Lånet forrentedes fra 11.-12.1891 med $3\frac{7}{8}\%$ og fra 11.-6.1897 med yderligere $1\frac{1}{8}\%$. Lånet forudsattes berigtiget 11.-6.1936.

Som tak for at have kautioneret fik garantierne på generalforsamlingerne 1 stemme for hver 1000 kr.

Til reservefonden skulle hvert år henlægges 15 % af driftens nettooverskud, dog mindst 3000 kr. årligt.

Takster.

Det er ikke lykkedes os at hitte et takstreglement fra banens åbning, men vi har her billetpriserne fra 1899. Disse priser viser pengenes værdi omkring århundredeskiftet. Beløbene er anført i øre.

Fra Horsens til	II kl.		III kl.	
	EB	DB	EB	DB
Bygholm	25	40	15	25
Lund	50	75	35	50
Kørup	60	90	40	6
Kørup	60	90	40	60
Vrønding	70	105	45	70
Flemming	85	130	55	85
Rask Mølle	100	150	65	100
Uldum og				
Dotheasminde	115	175	75	115
Ølholm	135	205	90	135
Tørring	150	225	100	150

Abonnementskort beregnedes for 1 måned til 10 gange enkeltbilletsprisen. For hver følgende måned beregnedes et tillæg af 5 gange enkeltbilletsprisen.

For frimærkepakker lokalt på Horsens-

Tørring banen:	
0-5 kg	10 øre
5-10 kg	$\frac{3}{4}$ 20 øre
10-30 kg	40 øre
30-60 kg $\frac{3}{4}$	60 øre

I forbindelse med andre jernbaner var taksten 20, 40, 60 og 80 øre for henholdsvis 5, 10, 15 og 25 kg. Frimærkepakker på 25 kg var maksimum i forbindelse med andre baner.

(fortsættes)
J. B. Dyrkilde.

FOTO hobby

Fotografering og filmsoptagelser ved Vinterolympiaden

Ved de olympiske lege i Innsbruck fandt der intet slalomløb sted, uden at der samtidig blev optaget en kontrolfilm. Af den Nationale Østrigske Olympiske komite blev Agfa opfordret til at forberede og gennemføre denne filmkontrol. På en pres-

De Skulle Bruge



KAMERERA OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Busser og tog trafikerer alle de smukke steder på Lolland

Selskabskørsel i moderne turistbiler



Telefon Maribo 298

$\frac{1}{5}$ LOLLANDBANEN

... altid til tjeneste

Deres Bank —

ESBJERG BANK

AKTIESELSKAB

— den lokale bank

Kolding

HOLGER LIND

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

Damesalon „FIX“

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

SHELL Service

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

Bramminge

Bramminge Boghandel

Bent Schack
Storegade 13 . Bramminge
Telefon 7 30 61

LANDBOSPAREKASSEN for Ribe og Omegn

Bramminge afd. Tlf. 7 34 44

Jensens Bageri

Laurits Jensen
Bramminge - tlf. 7 31 78

Fredericia

WELLA-salonen

Karen Nielsen (ny indehaver)
Gothersgade 6 - Fredericia - tlf. 2 11 35
1. kl. moderne hårpleje
Nobel og hurtig betjening

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

A. L. Christensen
Holbergsvej 39
Manufaktur - trikotage
Tlf. Fredericia 2 31 23

KAREN's Fodklinik

Luthersvej 16
Exem - Fodspecialist
1. kl.s behandling
Tlf. 2 07 57

Fredericia

Gælder det
KOKS - CINDERS - OLIE
OLIEFYR - finansiering - saa
Fredericia
Kulkompagni A/S
Gothersgade 40 - Fredericia
tlf. 2 08 88

Hendes

MAGASIN

Vendersgade 12
Fredericia - tlf. 2 34 68

Svendborg

Holdbar frisurer SALON KI-KI

Vestergade 118 - Svendborg - tlf. 2250
1. kl.s moderne hårpleje
omhyggelig nobel betjening

KFUM Pensionat

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

Lolland-Falster

Shell Service station

Gåbensevej 58 - Nykøbing Fl.
Telefn 85 14 15
Benzin - vask - smøring
Alle tiders - alle årstiders olie

Jernbanepersonalets damer anbefales

SALON „La Petite“

Østergade 43, Maribo. Tlf. 1146
1. kl. moderne hårpleje.
1. kl. nobel og høflig betjening.

Nakskov Mælkeforsyning

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

TEKNIK fra

John Sørensen

El - sanitet - varme
Søndergade 41 - Nakskov
tlf. 178 - 678

Sjælland

Holsted Andelsmejeri

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

BP SERVICE STATION

Københavnsvej 11 - Vordingborg
Telefon 1923
Benzin - olie - vask - smøring
Hjulafbalancering - lygteindstilling
hurtig-opladning - tændrørs-service

MONA RISHØJ

DAMEFRISØR-SALON

Marbækvej 7, Frederikssund, tlf. 1566
1. kl.s moderne hårpleje
Absolut nobel betjening

Smede- og maskinværksted

E. Bertelsen, Roskildevej 8
Telf. Frederikssund 348
Alt smede- og maskinarbejde udføres

O R A Service Station

Roskildevej 21 - Frederikssund
Telf. 1453
Benzin - Olie - Vask
Smøring og reparationer

Jernbanepersonalet anbefales

PENSIONATET

Fru S. Eriksen, Løvegade 10
God og veltillavet mad.
Telf. Slagelse 52 28 36

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

Alex Christensen

statsaut. el-installatør



Alting i
EL-ting

Torvet 9 - Hillerød - tlf. *4041

sekonferencen blev formålet og fremgangsmåden forklaret og demonstreret for journalisterne, for fotografer og kamerafolk fra ind- og udland. Shah Reza Pahlewi og kejserinde Farah Diba besøgte under legende det hurtigarbejdende filmlaboratorium som Agfa havde indrettet i en ski-hytte, og her fik regentparret demonstreret, hvorledes de optagne Agfakontrollfilm blev fremkaldt på »olympisk« rekordtid.

På pressekonferencen udtalte organisationskomiteens generalsekretær, professor Friedl Wolfgang, at man på denne måde havde opnået et ufejlbarligt kontrolmedium. Nu kan man måske spørge sig selv om, hvorfor det skulle være nødvendigt med denne kontrol, da der dog står kontrollører og medhjælpere ved hver eneste port, og disse overvåger, at hver deltager opfylder konkurrencebetingelserne.

I disse konkurrencebetingelser står der bl. a., at en deltager bliver diskvalificeret, hvis han ikke krydser linien mellem portstængerne med begge fodder. Ved de alpine mesterskaber i 1954 blev den østrigske slalomløber Pravda først diskvalificeret, da



Agfa kontrolltårn

en kontrolpost mente, at Pravda ikke havde gennemløbet en port korrekt. Men østrigeren fik sin medalje, da en tilfældigt drejet film tydeligt viste, at Pravda havde løbet korrekt og ikke skulle diskvalificeres! Siden den tid hedder det i konkurrencebetingelserne:

Ved skiverdensmesterskaberne og Olympiske vinterlege skal løbsledelsen indrette en filmkontrol, som korrekt fastholder forløbet af slalomkonkurrencen. Ligeledes skal der sørges for indretninger, således at filmen straks kan fremkaldes og stå til juryens disposition.

Som filmmateriale til kontrollen blev der af Agfa brugt Agfa-TV-Omvendfilm ISS og 27 DIN. Kejserinde Farah Diba udtrykte efter filmforevisning i den ski-hytte, hvor laboratoriet er indrettet, ønsket om også at blive optaget på en Agfa-film, når hun forsøgte slalomløbets svære kunst.

Knud Sidal.

Personalia

Åbenrå

Overtrafikkontrollør G. R. Jensen, 1. distr. trafiktj. Kh, er udnævnt til stationsforstander ved Åbenrå st, hvor sfst. M. Poulsen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Oddesund

Trafikekspedient J. P. Kanstrup, Hurup Thy, er udnævnt til stationsmester ved Oddesund st, hvor stmst A. P. Fibiger efter ans. er flyttet til Hojslev, hvor sfst. M. A. Andersen er dod (66 år).

Dødsfald

Lokofører C. A. Larsen, fh mdt Gb, 88 år. Stationsmst. J. H. Sorensen, Kliplev, 1924-44, 86 år.

Banemester J. F. Petersen, fh TFJ, Frostrup, 85 år.

Togfører H. M. Johansen, fh Kh, 79 år.

Rangermester N. M. Lauridsen, fh Fredericia, 79 år.



Kejserinde Farah Diba besøger hurtigfremkaldelaboratoriet

Esbjerg og Omegns
Sparekasse

Kongensgade 58 - Esbjerg



Vardeindkøbsforeningens
Manufakturafdeling
Varde 214 44

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 LYNDS

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



M. Olesen

Aut. FORD-forhandler og reparatør
Holstebro - Telf. 1700 (fl. linier)
Salg og service

Thisted

Rosenbergs Farvehandel

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

Duge - Dyner - Udstyr



Storegade 15 - Tlf. 327 - Thisted
Stedet, hvor man køber gardiner!

Oxbøl og Omegns Brugsforening

Oxbøl st. - tlf. 35

Padborg Kosangasdepot

W. Kückelhahn
Telefon 7 33 13

Struer

STRUER BRYGHUS

Vestergade 47 - Struer - Tlf. 5 10 16
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 betjening
og 1. kl.s hårpleje

Horsens

Landbosparekassen i Horsens

Rædersgade 5 - telf 2 12 22
Åben: 9,30-12,30 og 14,00-18,30

Sundvejens Kiosk

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

Herning

JACK BØJE's Frisørsalon

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

FRISØRSALONEN

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

Silkeborg

Vi anbefaler et besøg i
Banegårdsrestaurationsen
Silkeborg
Telefon 717

Fodklinikken

Vesterbrogade 31 . Silkeborg . tlf. 2639
Ny indehaver:
Fru M. Storgaard Nielsen,
sygeplejerske

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.

Også DE vil blive beundret
efter behandling i...

Damefrisørsalonen

Nørregade 10, Bjerringbro - tlf. 377

Jernbanepersonalets damer anbefales

AMORSALONEN

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

RØNDE TANDTEKNIK

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

Alt i herre- og drengetøj

TIP-TOP

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

Ivar Boldt

Manufaktur
Skærbæk - Tlf. 5 11 11

F. C. Andersen

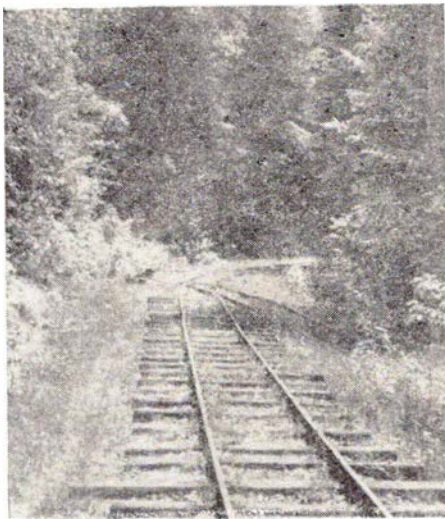
v. Georg Andresen
Bageri - Konditori
Skærbæk - Tlf. 5 11 15

- STØT vore
ANNONCØRER

Rangerformand Chr. Larsen, fh København H, 78 år.
 Remisearb. N. P. Jensen, fh mdt Gb, 75 år.
 Remisearb. K. E. Baunsgaard, fh mdt Gb, 74 år.
 Overportør F. V. Grundstrøm, fh Gb Vx, 71 år.
 Banebetjent J. P. Jessen, fh Padborg, 71 år.
 Oversignalfmd. S. Hornbak, fh Hillerød, 71 år.
 Pakhusformand H. C. Pedersen, fh Frederiksberg, 70 år.
 Togfører J. Olsen, fh NKJ, Kragensås, 70 år.
 Lokofører M. Damsgaard, fh Nyborg, 67 år.
 Regnskabsfører O. Madsen, Maskint., 61 år.
 Overtrafikkontrollør E. I. Jakobsen, Cvk Kh, 56 år.
 Overpottør V. P. Bergen, Godsbgd. Tx, 55 år.
 Togfører A. M. Vesterholm, Randers, 53 år.
 Stationsmester C. E. Fredsholdt, Krogager fra 1958, 49 år.

kunne få forbindelse med markedsbyen Filipstad og få deres skovprodukter ud til hovedhanen: *Bergslagarnas Järnväg*. Gennem næsten 40 år eksisterede denne lille bane, som var så primitiv, at jernbaneforeningen ikke ville optage den som medlem, og den opnåede aldrig officiel tilladelse til personbefordring.

I disse år ramtes den af alle de uheld et sådant foretagende kunne komme ud for og historien om, hvordan nogle enkelte trofaste banefolk klarede det hele er mere spændende end den bedste kriminalroman. Og historien om banens driftsmateriel viser en opfindsomhed, som er uovertruffen



Bosjöbanan

ved nogen anden bane. Hvordan man i 1913 købte et Ruhrtaler motorloko, der holdt i fem dage, hvorefter det gik uhjælpeligt i stykker og stod i 15 år uden at kunne flyttes, om hvordan man i 1921 anskaffede en åben benzinmotorvogn fra Ljusne-Voxna, som med ligeledes åben slæbevogn kunne tage 24 rejsende, hvordan man efterhånden havde fire forskellige personvogne, mere eller mindre lignende kørende cigarkasser, det er læsning, det er læsning, der må have en særlig appel for alle, der holder af den individualitet, der er ved de små uafhængige baner.

Kort sagt, hvis man overhovedet interesserer sig for jernbanedrift, kan man ikke over for sig selv tillade sig at lade være med at købe Staffan Mörlings bog, der vidner om et uovertruffent kendskab til emnet, og om forfatterens kærlighed til dette, uden at denne på nogen måde forleder ham til de for jernbaneentusiaster så typiske overdrivelser. Har De kun råd til enten at købe Mörlings bog eller en af de danske bøger, DJK eller andre har udgi-

vet, ja, så må jeg med skam at melde råde Dem til at købe Mörlings.

Birger Wilcke.

P. HAASE & SØN, intern. bogh.

Løvstræde 8, København K.

J. N. Westwood: *Soviet Railways today*.

194 sider, 91 illustr., kr. 37,50.

Dr. Westwood skriver i sin indledning:

Mit bekendskab med de russiske jernbaner begyndte i 1954, da jeg havde det held at besøge USSR, medens turister endnu var udelukkede derfra. Siden da har forfatteren aflagt tre besøg i Rusland, der har gjort et omhyggeligt og analyserende studie af emnet muligt. Resultaterne er samlet i denne bog, der vil interessere ikke alene de, der er jernbaneinteresserede, men også de der er interesserede i jernbanernes sociale og økonomiske betydning i Ruslands historie. Bogen har som baggrund de russiske jernbaners tidligste historie, den revolutionerende periode i årene 1939-45, der var en økonomisk krisetid. I denne forbindelse skriver forfatteren om den rolle, de russiske fagforeninger spillede for jernbanedriften.

Beretninger om personalets omsorgsfuldhed for togene, følges af lignende beskrivelse af banernes ledende og administrative stab. I de efterfølgende kapitler beskrives, både i detaljer og illustrationer, om baneliniernes bygning, driftens ledelse, togenes og stationernes sikkerhedssystem, elektrificering, dieseldrift, damp, godstransport, publikumsservice, samt om en ikke helt almindelig godsbane. Der er talrige fotografier og skematiske tegninger, og der er ingen tvivl om, at denne bog er et betydningsfuldt bidrag til de forskellige landes jernbanelitteratur. -bro.

Traner i marts

Som årets første Tranebog udsendes Arturo Bareas »*Smedjens*«, første del af den spanske frihedsdigters mesterlige triologi om det moderne Spaniens historie. I disse dage foreligger – også som Trane – anden del, »*Den blodige Vej*«, mens det afsluttende bind, »*Oprøret*«, følger i begyndelsen af april.

»Den blodige Vej« handler om Bareas tid som sergent i Marokko under kampene med rifkabylerne i begyndelsen af tyverne, er fyldt med skarpe situationsbilleder af ørkenstøv og maurisk elendighed, af bordel- og værtshusatsmosfære, af råddenskab

BOG-anmeldelser

Staffan Mörling: *Skogsbanan*.

Historik över Lindfors-Bosjöns järnväg. 150 sider, 28 illustr., 16 kort og tegninger. Pris 18 kr. DJK's sekretariat.

Svenska Järnvägsklubben har med Staffan Mörlings bog om Bosjöbanan udgivet sin første bog i en skriftserie om Sveriges jernbaner, og det lover godt for, hvad vi har i vente. Jeg vil ikke tage i betænkning at sige, at det er den bedste bog om en lokalbane, jeg nogensinde har læst. Da jeg hørte, at Mörling havde skrevet en bog på 150 sider om Bosjöbanen, et af de mindste jernbaneforetagender i Sverige, undrede jeg mig i mit stille sind over, at der kunne skrives så meget om denne bane uden at komme ind på for mange ligegyldige petisser, men når man er færdig med at læse bogen er det faktisk sådan, at man ærgrer sig over, at han ikke har skrevet dobbelt så meget. Ikke fordi der mangler de oplysninger, vi skal have, men fordi vi har fået så mange morsomme oplysninger om en afsides egn og dens bane, at man kunne ønske at fortsætte i det uendelige.

Bosjöbanen var et forsøg på i en fattig skovegn at drive en 600 mm bane med fire ansatte, med det minimale materiel og uden stationer eller bygninger af betydning for på en så billig måde, som overhovedet muligt at skaffe mulighed for at skovbønderne

og desperation. Det er en stærk og modig bog om den korruption, der har diktatur til følge.

En anden Martstrane er »21 Noveller« af Graham Greene, der tidligere har bidraget til serien med romanerne »Manden i Tågen«, »Magten og Æren« og »Istanbul-Ekspressen«. Novellesamlingen blev i sin oprindelige form udsendt på dansk i 1954, men Graham Greene har siden slettet to af novellerne og føjet fire til, der ikke tidligere har været oversat til dansk. Traneudgaven kan således betragtes som en helt ny Graham Greene-bog, et prøvebræt på alle sider af hans eminente fortællertalent.

Med Tranebog nr. 130, Hans Lyngby Jepsens roman »Rød Jord«, er vi ovre i dansk efterkrigsprosa. Skildringen af den unge sonderjyde, der har været tvunget i tysk krigstjeneste, giver et overbevisende realistisk indtryk af krigsundommens vanskeligheder ved at tilpasse sig det normale samfund.

Den sidste Trane i denne omgang er amerikaneren Budd Schulbergs roman »Hvorfor har Sammy så travlt«, et vittigt angreb på det moderne menneskes rastløse karrierejag med Hollywood som den glitrende baggrund. Schulberg begyndte sin karriere som altnuligmand ved filmateliere i Hollywood og kender således hele miljøet af selvsyn.

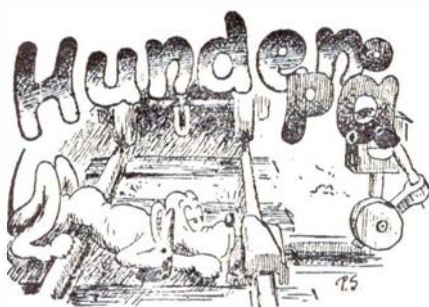
Pris: kr. 4,25 – dobbeltbind kr. 6,25.

AUTOMOBILER

Forlaget SPEKTRUM har udsendt bogen AUTOMOBILER, der er tilegnet dem, der virkelig vil vide noget om dette nutidens elskede og forkætrede transportmiddel. *Automobiler af Ralph Stein* er en fornem og elegant bog, en stamtavle for bilismens fuldblod, gennemillustreret med rigelig brug af farvefoto, og med et indhold, der netop rummer al det seriøse stof enhver bilkender bør vide. Bogen er delt op i 11 afsnit, hvoraf vi vil nævne overskrifterne og gemme indholdet til liebhaverne.

Ildvognene – Fuldbyrdselsens år – Automobilsportens barndom – Med damp og elektricitet – De store navne – Grand prix – Sportsvogne – Rødder i fortiden – Masseproduktion – Sportens nye guldalder – Fremtiden.

Køb den, hvis De vil vide mere om automobiler end naboen. Køb den, hvis De ligger i sengen så længe, at De sparer benzin for de 85 kroner, den koster. – Ønsk den til Fars dag. Som bilist bliver De alligevel ikke lykkelig for De ejer ejer denne smukke bog. V. J.



Næstsidste nyt!

Struer – ak, Struer.

For mange år siden var en udlænding på en rejse til Danmark kommen til Fredericia banegård, og her undrede han sig meget over at se, at der på næsten alle de afgående tog stod »Til Struer«, nemlig over Esbjerg til Struer, over Vejle og Herning til Struer samt over Langå til Struer. Ligeledes lagde han også mærke til, at mange af togene kom fra Struer ad de tre nævnte ruter.

Da han rejste hjemmefra anede han ikke noget om, at der var noget, der hed Struer, men eftersom der stod »Til Struer« på så mange tog, blev han nysgerrig, og han regnede med, at det måtte være en meget stor by, når der kørte så mange tog dertil og fra, og derfor rejste han en tur derop.

Han blev imidlertid ikke så lidt overrasket, da han kom dertil og fandt en lille provinsidyl ved den smukke Veno bugt, og det undrede ham, at en så forholdsvis lille by var et så stort jernbaneknudepunkt.

O. B.

Det var da morsomt!

– Du ser så oprømt ud – er I blevet gode venner igen?

– Ja, absolut – endelig er han da gået med til at lade sig skille!

Altså kun delvis!

– Er svensk ikke dit modersmål?

– Ikke helt – – men mit svigermodersmål!

Det må man da regne med.

– Og så har du vel også talent?

– Det må jeg have – for jeg købte malerkassen – – med alt tilbehør!

Giv agt!

– Hvis din kassererske bliver gift med stor ståhej og langt slæb – – så vær vaks, for så er der gerne underslæb ovenpå!

Mellem veninder.

– Og så de glugger, hun har – – minder de ikke alt for meget om skibsvinduer?

Ægte moral.

– Har De fanget pointen, frøken? spurgte han underfundigt.

– Nej! – Ikke hvis det er det jeg tror – for så er den jo uartig!

Vor mand i Argentina

beretter om tingenes tilstand, efter at landet har begyndt at styre hen imod velfærdsstaten:

Borgerne i en lille flække klagede til Monopoltilsynet over, at den lokale slagter altid havde for lidt kød, hvilket skruede prisen i vejret.

Slagteren blev afhørt og forklarede, at han hver uge slagtede een ko, og at to koer ville være alt for meget, – – hvorhos Monopoltilsynet (altså det derværende) dekreterede, at han fremtidig – værsågod – havde at slagte mindst halvanden ko!

Blandt gentlemen.

– De har vist tidligere stiftet bekendtskab med politiet – ikke?, spurgte dommeren.

– Sandt at sige – – for jeg vælger nemlig min omgangskreds med passende omhu – og politiet er der vel sådan set ikke noget særlig ufordelagtigt at sige på!

Giv tid!

– Hvad skal drengen så hedde?

– Ja, han skal da have faderens navn!

– Som er? ? ?

– Sat i bero – – til man finder ham!

Alt for gæsterne.

– Sikken et stort selskab I havde forleden – ude på terrassen!

– Ja, vi så på satellitter – noget skal man jo byde sine gæster!

Usikker diagnose.

– De kigger for dybt i glasset, min gode mand, bebrejdede præsten.

– Det er forkert at sige, hr. pastor – – for jeg lukker nemlig altid øjnene – – så smager det nemlig bedre!

og så var der

dommeren der sagde, at svaret var feelt!

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

Randers

Kiosk »Lervangen«

v/ C. H. Pedersen - Lervangen 56

Randers - tlf. 2 62 25

Dag- og ugeblade

Skriverekvitter

Telegrammer til alle lejligheder

BIO VASK

Udbyhøjvej 152, Randers. Tlf. 2 83 20

Hurtig, nem og billig vask.

Tøjet hentes og bringes.

DRONNINGBORG MØBELMONTERING

Fjordvej 5, Randers. Tlf. 2 32 69

Ombetrækning og reparationer af møbler på eget værksted.

Forhandler af Weston tæpper.

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.

Det lille kaffe- og thehus

Vestergade 24, Randers - Tlf. 2 13 95

Udsøgte kaffe- og thesorter - og altid en blanding, der passer Dem

„Billi heden“

Vestergade 31, Randers - Tlf. 2 11 74

Alt i årtidens

frugt og grønt til billige priser

Slagterforretningen

HARRIS PEDERSEN (ny indehaver)

Hobrovej 19 Randers. Tlf. 2 75 35

Kun 1. kl.s slagtervarer

Hjemmel. salater - små varme retter

Jernbanepersonalet benytter SPAREKASSEN FOR AARS OG OMEGN

Innskudskap tal 16.5 mill. kr.

Telf. (036) *2 17 00

Aalborg

A/S Norvin & Larsen

ingeniør- og

entreprenørforretning

Udfører arbejder for DSB

Jernbanegade 21 - Aalborg

Telefon 2 85 99

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.

Søren Hempels efft.

(Jens Hansen & Søn)

PAPIR EN GROS

Danmarksgade 3 - Ålborg - tlf. *3 44 11

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

Frederikshavn

EJLER SCHAU

Hj. af Vestergade og Hjørringvej

Frederikshavn - Tlf. 2 27 92

Kvalitetsarbejde til rimelige priser.

FREDERIKSHAVNS BANK

Stiftet 1891

- Byens og egnens bank -

Aars

J. Kjær - P's efft.

Himmerlandsgade 49 - Års

Telefon 2 13 31

Stort udvalg i moderne møbler

Reparation og ompolstring

Konto oprettes

Aars og Omegns BRUGSFORENING

Tlf. (086) 2 15 33 Aars

FOTO - magasinet

Adelgade 15, Hobro. Tlf. 2 13 53

K. A. Bjørn-Jensen

Skive

CITY-SKO

Adelgade 4 - Tlf. 193 - Skive

Herre-, dame- og børnefodtøj

O. J. LARSEN

Thinggade 21, Skive, tlf. 1574

Vi er altid billigst -

med det bedste -

ESSO Service Station

AUTOREPARATION

Rønde - tlf. Rønde 260

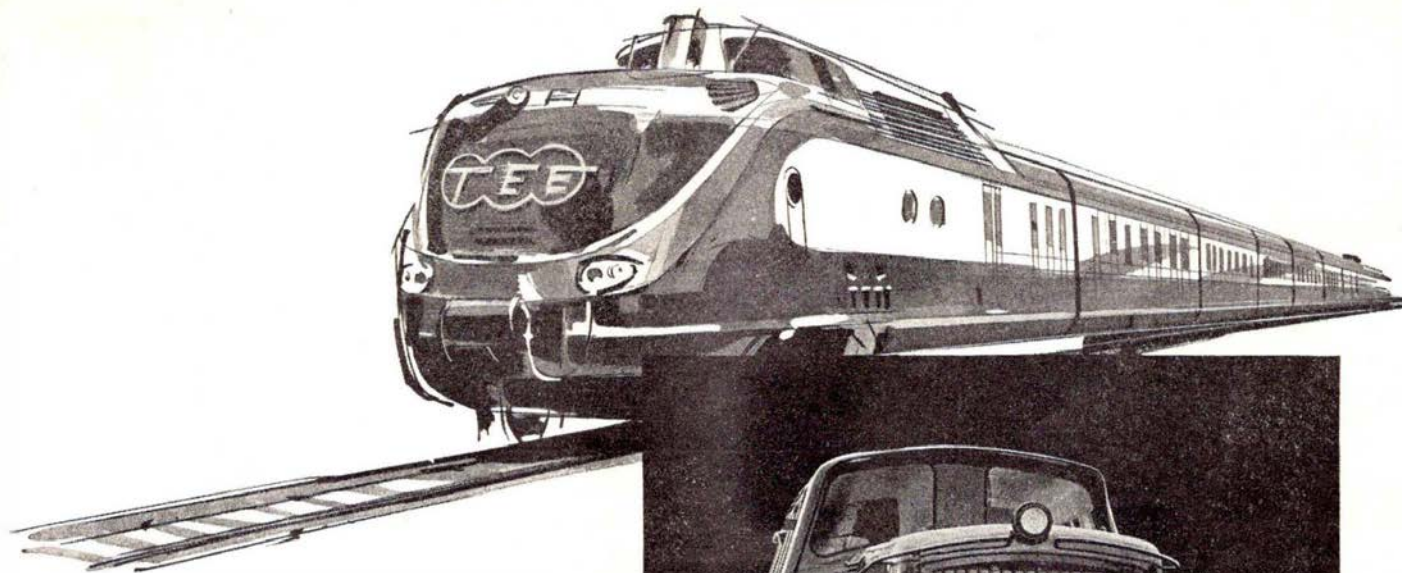
Benzin - olie - vask - smøring

Drej altid ind til

ESSO Service Station

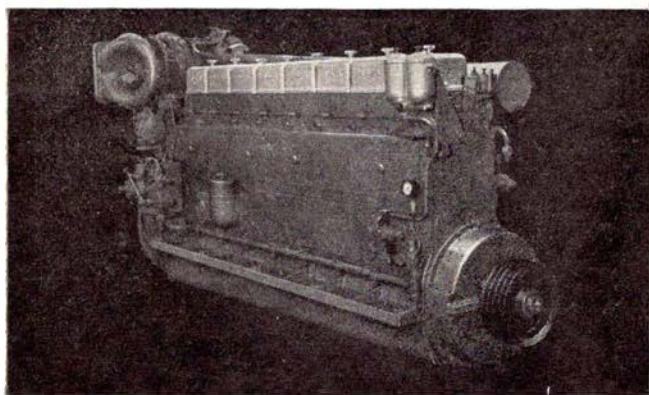
Søndergade 1, Nibe - tlf. 13

Benzin - olie - vask - smøring



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTOROG
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