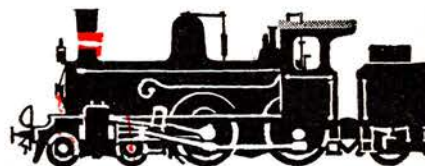
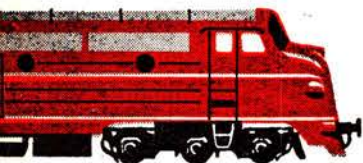


JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

Benyt

**PRIVATBANKENS
FAMILIE
SERVICE**

**En GRATIS fordel
for Dem PRIVAT**

PRIVATBANKENS FAMILIE SERVICE fritager Dem for mange praktiske problemer med Deres private økonomi.

PRIVATBANKEN husker, hvornår Deres faste, regelmæssige regninger og ydelser forfalder.

PRIVATBANKEN sørger for, at de bliver betalt til tiden, opbevarer kvitteringerne og giver Dem en samlet oversigt over udbetalingerne.

Tal med Deres nærmeste PRIVATBANK-afdeling

PRIVATBANKEN

-hele familiens bank!

Sønderborg

A. V. THIESEN
Isolationsforretning
Mal med Wimadox og Kamatex
Middelkobbøl 34 - SØNDERBORG - Telf. (044) 2 48 31

SØNDERBORG KAFFERISTERI
Math. Lorenzen
Kastaniealle 17 - SØNDERBORG - Telf. 2 38 51

Ribe

Tal RADIO og FJERNSYN med
Lauridsen & Jensen
Nederdammen 29 - RIBE - Tlf. 2 01 20

Nyborg

Bison Lædervarer
Nørregade 10 - NYBORG - Tlf. 1814

Fredericia

FREDERICIA AUTOLAKERERI A/S
1. kl.s autolakering og maskinpolering
voksbehandling — Tilbud gives gerne
Kaltoftevej - Fredericia - telf. 2 05 44

Nykøbing Falster

ARNE AA. RYDE
eksam. ejendomsmægler
Tværgade 15 - NYKØBING F. - Telf. 85 21 72
Villaer og ejendomme anvises til køb og salg

Nakskov

J. C. CHRISTOFFERSEN
statsaut. revisor
Nørrevold 5 - NAKSKOV - telf. 777 og 1677

Vor leverandør er ...

»KERNEHUSET«

Havnegade 8 - VEJLE - Telf. 6010
Vi fører alt i årstidens frugt, grønt og
BLOMSTER

Brønderslev Tæppelager

Algade II A - Brønderslev - tlf. 2 12 33
Stort udvalg i tæpper og løbere
Konto oprettes gerne

GÆLDER DET

lønkonto - sparelån eller
spar i skat konto

TAL MED

Spare- og Laanekassen
for Horsens By og Omegn

Ruth's KOLONIAL

Ryesgade 20 - ÅLBORG - Tlf. 12 37 82
1. kl.s kolonial - konserves - vine og spirituosa
Prøv vor ekstrafine kaffe

Nye gardiner

Stort udvalg i moderne mønstre
og kvaliteter.
Vi tager mål og monterer overalt.
Godthåbsvej - SVENDSTRUP J. St.
Tlf. (08 - 158711) 578

HERREMAGASINET

TIP-TOP

Asger Abildgaard
Herrekonfektion - Lingeri - Arbejdstøj
Kom og se vort store udvalg i
moderne beklædning
Godthåbsvej - SVENDSTRUP J.
Tlf. 620

Vi kører til ...

Svenstrup Auto-Lakereri

Godthåbsvej - Svenstrup J. St.
Tlf. (08 - 158711 nr. 33)
1. kl. auto- og industrilakering
udføres.
EINAR LARSEN.



JERNBANE-BLADET

Redaktion:

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

Ekspedition:

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

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement

12 kr. årlig.

Kan bestilles på girokonto 600 82
Jernbane-Bladet - Hvidovre
Medlem af
Dansk Fagpresseforening
og
International Tidsskriftsfederation
Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

Februar 1966

Dette nr. indeholder:

Februar causeri.....	side 31
Månedens emner	» 32
Verdens længste stationsnavn ..	» 33
Sagt og skrevet	» 33
Erindres det	» 34
I få linier	» 35
Til og fra læserne.....	» 36
Ltr. Mx nr. 131 - 132	» 37
Fra dagbogen	» 40
Farvel til OKMJ og NFJ.....	» 42
Fra forretningsverdenen	» 47
Privatbane nyt	» 47
Model jernbane	» 47
Foto hobby	» 49
COBRA svellestamper	» 53
Hold dig i form	» 53
Personalia	» 55
Boganmeldelser	» 55
Humør piller	» 56



KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER ½
HORSENS AARHUS KØBENHAVN

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Film og kuglepenne

Dag- og ugeblade

Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

Fredericia

MOBIL SELV-X

Norgesgade - Fredericia - Tlf. 2 03 02
Benzin - olieskift - smøring - vask
1. kl.s service
Stort udvalg i autotilbehør

Fredericia Smørrebrød

Danmarksgade 45 - Fredericia
Telefon 2 42 40
Anretninger - selskabssmørrebrød
Madpakker - grillstegte kylinger
De ringer - vi bringer



Servicecenter

v/ A. C. Godballe
Vesterbrogade 6, Fredericia
Telefon 2 04 02
Minutvask - Smøring - Olieskift
Stort udvalg i auto-tilbehør
Vi er specialister i POLERING

... altid hos SPETZLER

Urmager - Guldsmed - Optiker
Telefon 2 02 80 - Fredericia

Kør altid ind til -

MOBIL SERVICE

v/ A. Dahl Rasmussen
Egeskovvej 119 - Fredericia
Telf. 2 47 14
Benzin - olie - vask - smøring
Stort udvalg i auto-tilbehør

Diabetiker brød



Vesterbrogade 34, Fredericia
Tlf. 2 10 06

Salon „LIKA“

v/ Ingelise Frederiksen
Jyllandsgade 71 - Fredericia
Tlf. 2 03 41
1. kl. moderne og nobel hårpleje
Individuel behandling

KOLONIALLAGERET

v. Skou Larsen
Sjællandsgade 82 - Fredericia
Telefon 2 07 95
Kolonial - vine - tobak - delikatesser
3% rabat på alle varer

Vejle

Conditoret „VISSINGHUS“

v/ H. A. Nyeman
Vissinggade 2 - VEJLE - Tlf. 2328
Byens førende conditori
Kun det bedste i brød og kager

Vi spiser på ...

Restaurant „BORGVOLD“

Borgvold 8, Vejle. Tlf. (0581) 21 43
Et 1. kl. madsted med rimelige priser

S A I

Skandinavisk Akkumulator Import
v/ K. Møller Jensen
Kolding Landevej 31, Vejle. Tlf. 6969
Akkumulatorer til alle formål

Vor leverandør er ...

Hans Jørgen's Kolonial

Vardevej 50 - VEJLE - Tlf. 2085
1. kl. kolonial - konserves - vine
og tobaksvarer
Prøv vor ekstrafine kaffe

Vi kører til ...

MOBIL Service

Mekaniker Stramdahl Pedersen
Boulevarden - VEJLE - Tlf. 6895
Benzin - olie - vask - smøring
1. kl.s reparationer udføres

TEATER KIOSKEN

v/ Sv. Aa. Brogaard
Dæmningen 28, Vejle. Tlf. 1010
Cigarer - tobakker - vine - spiritus
Stort udvalg i rygeartikler

WESTINGHOUSE

KEMO-RENS

Staldgårdsgade 1, Vejle. Tlf. 1596
4 kg renses for 14 kr.
Vi henter og bringer

TOBAKSFORRETNINGEN

v/ S. SØRENSEN
Havnegade 25, Vejle. Tlf. 1293
Stort udvalg i tobak,
vine og spirituosa samt
rygeartikler

MEJERIUDSALGET

Grønnegade 6 - VEJLE - Tlf. 136
1. kl.s mejeriprodukter
Æg - konserves - ost

Horsens

GRANN's TOBAK

Smødegade 70, Horsens. Tlf. 2 71 30
Cigarer - cigaretter - tobakker
Vine og spirituosa
TIPSTJENESTE

CITY Skotøjsmagasin

Graven 4 - HORSENS - Tlf. 2 15 08
KVALITETSFODTØJ
til rimelige priser

Solgårdens Kiosk

v/ P. Johansen
Frederiksgade 92 - Horsens
Telefon 2 27 84
Aviser, dag- og ugeblade,
telegrammer
Stort udvalg i lommeromaner

Vi mødes på ...

RUTEBILKAFFEN

Gl. Jernbanevej 5 - HORSENS
Telefon 2 50 76
Et 1. kl. madsted - Frisklavet kaffe

Skal vi hygge og more os - så

ZANZIBAR

v/ Greta og Emil Poulsen
Havnen 9 - HORSENS
Tlf. 2 51 46 og 2 72 56
Vi serverer en fin platte
Lækkert smørbrød
Musik og dans 20-2

Nordbyens Autoværksted

v/ Mogens Hansen
Stefansgade 49 - HORSENS
Telf. 2 79 12
1. kl. reparation og opretning
af alle vogntyper
Olie og smøring

RYTTERKROEN

Sønderbrogade 2, Horsens.
Tlf. 2 57 03
Stedet, hvor man spiser og hygger
sig

HØJVANG MØBLER

Søndergade 48, Horsens. Tlf. 2 71 17
(Indgang gennem porten)
Kvalitetsmøbler til billigste pris.

Sølvgades Kiosk

v/ Willy Stidsen
Sølvgade 1, Horsens. Tlf. 2 57 52
Aviser - dag- og ugeblade,
telegrammer og skrivartikler

I en kommunevalg tid...

Februar causeri

NYTÅRSFORSÆTTERNE - - - hvad var det nu vi ved nytårstid bestemte skulle være anderledes og bedre? Som sædvanlig har vi forlængst glemt at efterleve det, vi gerne ville gøre på en anden måde og selvfølgelig bedre end forhen. I stedet er vi faldet tilbage til at lade det gå som det bedst kan. Nytårsforsætterne bestemmes vel nærmest af en hvis skyldfølelse af, at man lever helt forkert og gerne vil gøre alt bedre. Alene det, at man er klar på, at der er noget, der kunne og skulle være anderledes, er allerede den første begyndelse til at noget kan blive bedre!

STORE TRAFIKPLANER er der stadig ingen mangel på, men samtidig er vi i den beklagelige situation, at der ikke er blot en brøkdæl af de penge, der skal til at kunne virkeliggøre blot enkelte af de hver for sig udmærkede ideer om nye S-baner, tunnelbaner, Storebæltsbro, Øresundsbroer o.s.v. For fem år siden vedtoges den famøse lov om anlæg af tre nye S-baner, der skulle gøres færdige samtidig. Senere er det som bekendt besluttet, at strækningen Kh - Vallensbæk skal gøres færdig først. Denne strækning er kun på 13 km, men med det tempo, der hidtil er præsteret her, vil det vare mange år før blot denne lille strækning kan tages

i brug. Men hvordan kan det være anderledes, når der som i de sidste tre år kun har kunnet afses 10 mill. kr. årlig til udbygning af disse nødvendige forstadsbaner? Med disse småbeløb for øje er det vanskeligt at se, hvorfor folketing og mange flere beskæftiger sig med tunnelbaneforslag og andre millionprojekter, dersom disse skal nøjes med bevillinger af samme størrelsesorden, som det der for tiden kan afses til nye S-baner, må det blive mindst en 100-årsplan. Senest er man begyndt arbejdet på etablering af S-togs drift Holte-Hillerød og Tåstrup-Roskilde. Altså overhovedet ingen fast plan i anlægsarbejderne.

FOLKETINGET begyndte det nye år med en helt uventet offensiv, der endte med både firkant- og trekantforlig. Det første gjaldt boliglovgivningen, der derefter skulle ligge fast for de kommende første otte år, men selv boligministeren tør ikke driste sig til at tro, at det indgåede forlig og loven derom er den endelige løsning af boligpro-

blemerne. Trekantforligets resultat på afgiftsforhøjelser til et samlet beløb på 430 mill. kr. var en frisk blomst til den forlængst visne afgiftsbuket. Det var dermed sjette gang siden 1961, at regeringen ikke kunne finde på anden måde at skaffe indtægter til statskassen, end ved den traditionelle forhøjelse af afgifterne på cigaretter, øl, spiritus m.m. Der er hermed igen givet ny næring til den hastigt stigende inflation.

PRISTALLET steg som ventet igen, hvilket gav en dyrtidsportion til arbejderne og to portioner til tjenestemændene, og vejen er dermed åbnet igen for nye forhøjelser på alt hvad der bruges i dagliglivet. Danmark har for 1965 sat ny Europa-rekord med prisstigninger på 6,9 pct. mod en stigning på 4,5 pct. året før. - Mon ikke pristallet har overlevet sig selv? Da pristallet blev indført ved lønningsloven af 1919, var det en virkelig lønregulator både op og ned, men nu hvor der sker fast lønregulering hvert andet år, og for de flestes vedkommende lønglidning i det mellemliggende år, skulle lønregulering efter pristal ikke være absolut nødvendig. I dag virker det mest som springbræt som grundlag for omgående ny prisfordyrelse på alt.

- bro.

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

Månedens emner...

Hæren vil ikke benytte DSB

Hærkommandoen har planer om at opsiges sin overenskomst med DSB. Det vil ske med virkning fra 1. april, når den nuværende overenskomst udløber.

Baggrunden for hærkommandoens opsigelse er, at den nuværende overenskomst indeholder en bestemmelse om, at al persontransport over 150 km skal foregå pr. bane. Regimentscheferne – særlig i Jylland – ønsker meget at kunne gennemføre militærtransporter over længere afstande ad landevejen, thi kun på den måde får de værnepligtige den fornødne træning i at kunne føre store transporter frem ad landevejen – en træning, der kan blive af uvurderlig betydning under krigsforhold.

Også uden overenskomst vil hærens enheder naturligvis i stort omfang bruge jernbanerne til transporter af gods og materiel, men man vil ikke mere være tvunget til det.

Hurtigruten Kalundborg-Århus

blev i 1965 benyttet af 200.000 biler og over 1 million rejsende på ialt 2078 dobbeltture.

Storebæltskommissionens prognoser om færgetrafikken på Kattegat kom slet ikke til at passe, idet man allerede nu har nået de tal, som kommissionen havde forudsat til omkring 1980. Når DFDS i løbet af forsommeren åbner sin nye rute Sjællands Odde-Mols, er det ikke utænkeligt, at Kattegat-ruterne efterhånden overtager Storebælts-overfartens nu dominerende rolle.

På DSB's hurtigrute og Kalundborg-Juelsminde-ruten blev tilsammen overført 515.415 biler mod 450.000 i 1964. Kommissionens tal for 1965 regnede med, at der ville blive overført 50.000 biler fra Kalundborg til Jylland.

Mini supermarkeder

har holdt deres indtog på bl. a. Københavns hovedbanegård, hvor der i den vestlige ende mod Istedgade er opstillet automater med 75 forskellige varegrupper bl. a. bestående af fiske- og kødkonserver, mel, hugget sukker, babymad på dåse, franske kartofler, honning, salt, peber, flere slags ost og meget andet.

Automaten arbejder med en slags elektronhjerne, der kan indstille priserne med 5 øres mellemrum. Den regner selv prisen ud og giver det rigtige beløb tilbage uan-

set hvor mange 1- eller 5-kroner man putter i. I indeværende kvartal regner firmaet, der har licens for hele Skandinavien, med at alle S-stationer er forsynet med automater, hvorefter turen kommer til en landsomfattende opstilling af disse automater.

Ventesals hæværk

Hvad nytter det, at banerne moderniserer ventesalene, når ungdommelige elementer ødelægger de læderbetrukne sofaer i ventesalene. Bl. a. har man i Vordingborg været ude for gentagne reparationer af beskadigede læderbetræk, så man nu helt har fjernet disse sofaer og erstattet dem med træbænke. De skrues fast i metalarme, der er støbt ind i muren.

Stationsforstanderen i Vordingborg udtaler til pressen: I vore dage vil problemet altid være der. Der er næppe noget, der er stærkt nok, når unge skal udfolde sig, men skal man ove vold mod det nye inventar, skal man ligefrem have både hammer, kniv og sav med sig!

Silkeborg station

er gennem flere år blevet ombygget og moderniseret indvendig, og der fortsættes i det nye finansår, hvor bl. a. kiosken i forhallen flyttes til de lokaler, hvor der tidligere var garderobe. Kiosken deles til to. Den ene med bladsalg, bøger, tobak m. m. og den anden sælger chokolade, frugt o. a. Toiletterne skal moderniseres bl. a. med flere håndvaske. Bancgårdens perroner bliver overdækkede, hvorved man kan fjerne overdækningen til perronnedgangene.

DSB overtager industriarealer i Åbyhøj

Åby kommune har forgæves forsøgt at overtale DSB til at afhænde det store areal, statsbanerne ejer ved baneterrænet og Østanlægget i Åbyhøj. Efter magelæg med kommunen, som ejer nabojorden, kan DSB nu optræde i den rolle, som kommunen ville have spillet og udbyde plads til handels- og industrivirksomheder.

Planen er at anlægge et besporet industriareal under devisen: Toget holder for døren. På arealet skal bygges lagerbygninger og industribygninger, som DSB vil udleje til liebhavere, som har behov for banetransport.

Tidligere har DSB haft planer om at flytte centralværkstedet fra Århus til om-

rådet, men denne tanke er opgivet. I stedet oprettes nu et center i lighed med, hvad DSB tidligere har gjort på sit areal ved Ringgaden i Århus.

DSB regner med, at projektet kan interessere erhvervsforetagender, der derved vil blive gode kunder hos DSB, der iøvrigt også er interesseret i lignende muligheder i andre byer, hvor besporede arealer kan forenes med byplanlægning.

Vi har modtaget ..

Fri os for navnet »Kongeåen«

Det er nærmest ubegribeligt, hvorfor lyntoget til Sønderjylland ikke kan beholde sit gamle navn »Sønderjyden«, da toget også efter, at det får nye vogne befarer samme rute som hidtil. Bladet »Jydsk Tidende« skriver herom:

De nye lyntog, der deles og hhv. samles i Kolding, får navnene »Kongeåen« og »Syd-Vest-Jylland«. Der har været nogen diskussion om disse navne, idet det har været gjort gældende, at det ville være synd at afskaffe »Sønderjyden«-navnet. Men motiveringer for at afskaffe dette navn er, at man ikke kan have en togstamme, der hedder »Sønderjyden« og som kører til Struer over Esbjerg. Den ene stamme af togene skal betjene det vestjyske område, den anden det sønderjyske. Og navnet »Kongeåen« anses for så neutralt, at det kan køre over det hele. Nu vil andre hævde, at Struer ikke er Sydvestjylland, og heri har de ret. Men navnet bliver heller ikke Sydvestjylland. Det bliver »Syd-Vest-Jylland«.

Hvad er nu det for noget bavl, at toget skal køre over hele strækningen og derfor skal have et neutralt navn, når stammen til Sønderborg kobles fra i Kolding. Denne del af stammen kører således hele den rute, som »Sønderjyden« kører i dag, så der er således ingen som helst grund til at dette navn laves om, så meget mere som navnet »Sønderjyden« dækker togets rute bedre end navnet »Kongeåen«.

Sagen er for mange og for undertegnede blevet en hjertesag, og jeg har bl. a. helt fra Thisted via Bjerndrup modtaget tak for, at jeg har protesteret mod navnet »Kongeåen«, så endnu engang – lad toget beholde navnet »Sønderjyden«!

H. A. Hansen,

pens. togfører, Lyngby.

Almindelig Investeringsforening

blev stiftet den 20. november 1956 med det formål at yde den størst mulige værdisikring af medlemmernes opsparede midler ved anbringelse i aktier, har nu 2833 medlemmer. I 1965 er medlemstallet forøget med 646; denne medlemstilgang er større end i noget tidligere år. Det samme gælder den forvaltede formue, der er gået op fra ca. 23 til ca. 30. mill. kroner; formuen er placeret i 200 børsnoterede aktieselskaber.

Det er endvidere bemærkelsesværdigt, at 114 – eller 18 pct. – af de i 1956 optagne medlemmer er børn, der er indmeldt af forældre eller bedsteforældre!

Som regnskabet viser, blev den samlede procentsats for udbytte og kursregulering for det forløbne år ca. 9,3.

Af den regnskabet vedføjede oversigt fremgår bl. a., at et medlem, der ved foreningens stiftelse for ni år siden indsatte 1.000 kr. på sin konto og som har ladet udbytterne stå urørt, nu har et indestående på 2.460 kr.

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

Månedens foto



Verdens længste stationsnavn

På billedet ser man stationsnavnet på den walesiske jernbanestation, der blev lukket den 12. februar i år som led i de britiske statsbaners rationalisering. Stationen har bestået i snart 100 år, og har altid været et yndet objekt for souvenirjægere. Skiltet er taget ned og sendt til

det britiske jernbanemuseum.

Det imponerende navn på 58 bogstaver skulle i dansk oversættelse lyde sådan noget som: Marie Kirken ved hullet Hvide Hassel i nærheden af den rivende stormhvirvel St. Tyssilio kirke hule.

☆

Sagt og skrevet

En Jeronimus

– Det er gået Dem godt her i livet!

– Tak, det må man vel sige. Min far var landmand og havde et mindre sted i Jylland. Han døde i 1931, da han var 70 år. Min mor blev 66 og døde i 1935. Jeg tænker, at hun blev glad, da jeg skrev til hende, at jeg var blevet overassistent.

Min kones mor blev 87 og døde på et sygehjem. Hun var en fortrinlig kone, der var så »gammeldags«, at hendes største glæde var at glæde andre.

Nu om stunder hærger egoismen og misundelsen. Det er sorgeligt, synes jeg.

Men dertil siger næste generation vel:

– Lad ham mene, hvad han vil, for han er over 60 – og vel allerede en Jeronimus!

Gdr. P. E. N. Skov.

Sancerre station (Frankrig)

Toget der kører højt oppe på noget, der ligner en akvædukt. Vi var oppe på stationen der i går aftes for at spørge om vej. Den lignede Hellebæk station med søndagstrætte ventende og et skarpt lys over hårde, grønne bænke. På kontoret en stationsforstander, der ikke ænser os, men gennem ruden kan vi se, at han taler med

sig selv, mens han udfylder et skema. Han flytter blidt på den store kat, der ligger midt i hans papirer, tager sin lygte og sin kasket, og katten følger ham ud på perronen og begynder en langsom gang med halen lige i vejret ud ad den ene skinne, målbevidst som en linedanser, ud mod det tog, vi godt kan se komme mod stationen. Men katten fortsætter, men pludselig svinger stationsforstanderen med hatten og lygten og råber til katten for at få den væk fra dens afsindige foretagende.

Den kat havde jeg forlængst taget afsked med!

G. Hartmann i Politiken.

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens Restaurant

KØBENHAVN

TLF. 14 12 32

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. (063) 4 10 90

Vi bor og spiser på

HOTEL WESTEND

Randers - Tlf. (064) *2 53 88

Værelser med moderne komfort
til moderate priser.

Afholdshotellét

Fyensgade 26 - Fredericia

Hansigne Hansen

Hyggelige værelser - god mad og kaffe

Tlf. (059) 2 01 48

Missionshotellet ANSGAR

Prinsensgade 14-16 - Ålborg

Telefon (08) 13 37 33

God mad - gode værelser

AFHOLDSHOTELLET

Ester Lindskov Hansen

Brotorvet 2 . Holstebro

Tlf. (074) 2 04 18

Altid et besøg værd -

MOTEL LA TOUR

Randersvej v. vandtårnet - Århus N.

Tlf. (061) 6 78 88

Et godt madsted

- Selskaber modtages -

AABY KRO

Silkeborgvej 228 - Åbyhøj

Tlf. (061) 5 79 99

Et 1. kl. madsted

Møde- og selskabslokaler
fra 20-300 kuverter

MISSIONSHOTELLET

Nygade 12 - HOLBÆK

Tlf. (03) 4 35 - 2400

Stedet, hvor man spiser
og sover godt.

Søby brunkulsleje

Under min tjeneste ved DSB har jeg været stationeret omkring 80 steder. Et af de interessanteste var i brunkulslejerne i Søby under krigen. Her brød omkring 30 firmaer brunkul, der så med tog transporterades ud over hele landet. Jeg stod for vejning og fordeling af vognene til de forskellige firmaer. I Søby lærte man mange interessante mennesker at kende, folk der af forskellige årsager var blevet slået »ud af kurs« på grund af krigen.

I lejerne arbejdedes og levedes der under utroligt primitive forhold, og jeg erindrere, hvordan jordemoderen en gang fortalte, at hun havde været til fødsel hos en af arbejderne, der levede med sin familie i et skur med et værelse. Medens hustruen fødte, sad han med tre kammerater - drak og spillede på sekseren i samme rum.

Stfst. P. Højbjerg, Fredensborg.

Erindres det. . .

For 50 år siden . . . februar 1916

Den 8. løb den nye dampfærge til DSB's overfart Madsnedø-Orehoved af stabelen. Færgeren, som Helsingørs Jernskibsværft har bygget, fik i dåben navnet Orehoved.

☆

Skagens byråd har vedtaget at stille indtil ¼ mill. kr. til rådighed til Skagensbanens ombygning fra smalsporet til normalsporet bane.

☆

Den gamle banegård i København er nu ved at forsvinde. Nedrivningsentreprenørerne, der allerede har ladet det gamle jernbaneposthus jævne med jorden, er nu begyndt nedrivningen af banegårdens nordre ende.

☆

Den stærke storm den 16. var skyld i

store oversvømmelser ved Sneum bro. Man turde ikke lade de tidlige morgentog køre over dæmningen, men udvekslede passagerer, rejsegods og post. Da det blev lyst, viste det sig, at skaden på dæmningen kun var ringe, og tilkaldt mandskab fik ret hurtigt skaden udbedret, så den ordinære toggang kunne genoptages. Stormen bevirkede iøvrigt en mængde forsinkelser i færgeforbindelserne. Gedser-færgerne måtte helt indstille sejladserne. Ved Tommerup blæste Statsbanernes vindmotor omkuld og faldt hen over det ene hovedspor. I Odense satte stormen et par godsvogne i bevægelse, og de endte begge nede i drejeskiven.

☆

I nordjylland agiteres der stærkt for en længdebane fra Ålborg til Esbjerg (Ålborg, Nørager, Rødkærbro, Kjellerup, Funder, Bramminge, Esbjerg).

☆

Eet blad oplyser, at det endelige resultat af folketællingen blev stærkt forsinket, fordi nogle kommuner havde sendt materialet til Statistisk Departement som *fragtgods*.

☆

I dagspressen meddeles et forlydende om, at DSB vil købe dampskibet »Sverrig«, der blev lejet til Århus-Kalundborg-overfarten, og sælge de ældre skibe »Skirner« og »Masned Sund«.

☆

To løsslupne vogne, der den 26. af stormen førtes fra Nyråd mod Vordingborg, måtte her ledes ind på et sidespor, hvor de væltede og beskadigedes stærkt samt ødelagde en kreaturfold. Skade for 7000 kroner.

For 25 år siden . . . januar 1941

Det fryser 17° de første dage i året.

Ligeså uundværlig
JERNBANEN er
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN
for LIVSFORSIKRING

Den 5. standsede sneen næsten al trafik på Bornholm.

☆

Fra privat side foreslås oprettet en midlertidig færgerute Rødbyhavn-Grossenbrode, der skulle besejlet af de oplagte færger fra Hundested-Grenå ruten.

☆

Ved et togsammenstød ved Tinglev d. 16. dræbtes en togfører, og en brems blev hårdt kvæstet. Flere godsvogne blev helt odelagt.

☆

På en generalforsamling i Maribo vedtoges det at standse Maribo-Torrigbanen fra 1. marts 1941.

(Når vi bliver færdig med de mange: Farvel til nedlagte baner, kommer: På fodbatur efter Maribo-Torrigbanen. Red.).

☆

Stærk snefygning på Falster d. 21. medfører togstandsning. Samtidig fryser det nu 22°, hvilket giver begyndende isvanskeligheder på Storebæltsoverfarten.

☆

Den 27. fros det 32,6° ved Ryomgård, hvilket var ny dansk kulderecord. Den tidligere laveste temperatur var 29° i 1895.

Den 31. er der landet over togstandsninger som følge af snefygning og hård frost. Det fros 33° i Hadsten.

For 25 år siden . . . februar 1941

Januar pristallet steg fra 145 i oktober til 151, hvilket gav tjenestemændene 7 portioner reguleringstillæg.

☆

Nationalbanken sætter de første aluminiums skillemonter i omløb.

☆

På grund af benzinmangel går biler og banernes benzinmotorvogne over til at benytte generatorer, der ved fyring med brænde producerer gas.

Som følge af isvanskeligheder var ruten Kalundborg-Århus indstillet fra d. 20. til d. 25. - Læso havde på samme tid været uden skibsforbindelse med Jylland i en hel måned.

☆

Trafikministeren forelægger regeringens beskæftigelsesudvalg et forslag om, at Slangerupbanen føres i en tunnel fra Nørrebro st. til Norreport st. med tilslutning til Boulevardbanen.

☆

Den 28. er der atter store trafikvanskeligheder på grund af stærk snefygning og islag.

☆



Selv om *Sallingsund-kommissionen* har holdt sit afsluttende møde, hvor man gik ind for en vejforbindelse udført som højbro fra Pinen til Plagen, vil broen tidligst være færdig i 1971.

☆

Den gamle postholdergård på den sydlige side af *Tåstrup st.*, er nu nedrevet for at give plads for den nye Tåstrup S-station.

☆

Til forbedring af strækningen *Lunderskov-Padborg* er der i det kommende finansår afsat 4,2 mill. kr. Af en samlet bevilling på 52,6 mill. kr. er der indtil nu brugt godt 34 mill. kr. Arbejdet ventes først afsluttet i 1971.

☆

Anlægget af *Fugleflugtslinien* er nu endelig opgjort til at have kostet 139 mill. kr., hvilket er en beskedent overskridelse på 800.00 kr.

☆

Færgeruten *Københavns-Halmstad-Århus* har som tidligere meddelt indstillet

Ferie- og udflugtssteder

Missionshotellet „KROGEN“

Skibstedvej 4, Hasseris, Ålborg
Gode og hyggelige værelser
til rimelig pris.

Kun 1 km fra Vesterbro, fri parkering.
Tlf. (08) 12 17 05

Hotel Mogenstrup Kro

Restaurant – Selskabslokaler
Haveatrium i skønneste omgivelser.
For kongresser, firmaudflugter eller
familiens egne fester.

Selskaber indtil 400 cuverter.
Weekend og pens. Musik i sæsonen.
Idyllisk beliggenhed ved
Næstved-Præstø landevej.
Mogenstrup Kro pr. Lov.
Bord- og værelsesb. (03) 761 Lov 130

Motel EUROPA Restaurant

ELLIDSHØJ

Tlf. (08 11 93 11) 132 og 133

1. kl. veltillavet mad

Samtidig en vidunderlig udsigt
Selskabslokaler indtil 180 cuverter

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

Juridiske konsulenter

HELGE KNUB

Landsretssagfører

Søndergade 10–12 - Århus C.

Tlf. (061) 3 01 00



Banegårdsrestaurationsen

HILLERØD

TOM VALÈT

»De Danske Østersøfærger«s

DSB

Restaurationser

GEDSER

RØDBY FÆRGE

DSB Restauration »Færgetroen«,

Rødby Færge

Sjælland

72 10 03

BERNHARDT's radiodirigerede vogne

kører dag og nat
5 - 7 - 14 personer
Farimagsvvej 9 - NÆSTVED

SPAR PENGE ...

Kød - Flæsk - Pålæg - Fjerkræ
FABRIKUDSALGET

Labæk 8 - Holbæk - Tlf. 2235
til en gros priser.

**Tårnborvejens
Cykelforretning**

v/ Kofoed Nielsen

Cykler - knallerter - transistorer
Alle reparationer udføres
Tårnborvej 8 - KORSØR
Tlf. 57 01 92

Pølsebaren ved HERLEV st.

Åben: kl. 6-12 og 15.30-24

Pølser - smørrebrød - sodavand
Prøv 4 stk. lækkert smørrebrød 2,95

Banegårdsrestaurationen

VALBY STATION

anbefales

TOFTES BOGHANDEL

Slotsgade 22 - Hillerød
Telefon *26 01 32

DANSK

LANDTEKNIK

T. DRAGSTRUP

Strandgade 45 - Helsinger
Tlf. 21 45 18

sejladsen indtil begyndelsen af marts, hvor selskabet får en ny færge. Man påbegynder da en ny rute Halmstad-København-Travemünde, og anlægspladsen i København flyttes fra Tømmergraven til Kalkbrænderihavnen.

Der er i 1965 solgt 15.000 biler færre end i 1964. Der gives fra bestemt side de forhøjede motorafgifter skylden. Mon ikke det er kreditstramningen, der er årsag?

I Herning arbejder man med planer om at etablere en svævebane fra kongreshallerne i centrum af Herning, og til udstillingshallerne i udkanten af byen. Banen vil blive knapt 4 km lang.

1. marts træder 44 timers ugen i kraft mellem arbejdsmarkedets parter. Den al-

mindeligste løsning ventes at blive lukning af virksomhederne et antal lørdage - først og fremmest de »indeklemte« lørdage som f. eks. påskelørdag.

Der skal opføres en firesporet højbro over Roskilde Fjord til aflastning af Kronprins Frederiks Bro ved Frederikssund. Broen vil koste 30-35 mill. kr.

Grenå venter at få to nye færgeforbindelser i 1966. Midt i januar etableres ruten Grenå-Halmstad, og hen på sommeren vil Grenå-Hundested færgefart antagelig begynde sejlsads Grenå-Århus.

DSB har udbudt arbejdet med bygning af et nyt pakhus på Tinglev st. i licita-

Til læserne

Tak til læserne

Bladet bringer hermed sin bedste tak for de mange nytårshilsener, vi har modtaget fra læserne - både pr. kort, breve og abonnementskuponerne.

Svar til H.P. i Næstved

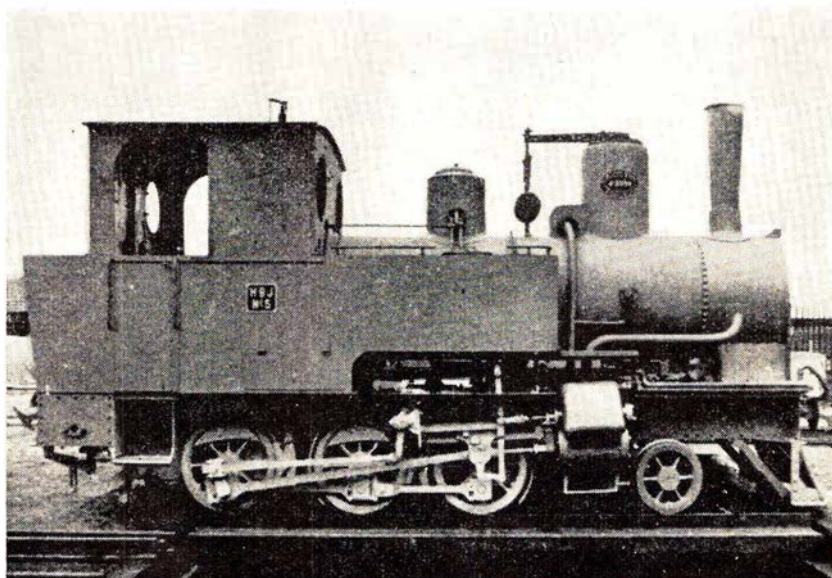
1. I Horsens-Bryrup Jb. smalsporstid skulle der i 1908 (jvf. W. Bay's bog) være anskaffet et O-C-1 (T) loko fra Krauss. Er dette rigtigt? - og kan Jernbane-Bladet vise foto af dette?

ad 1. Det må være Krauss-loko nr. 5934,

HBJ nr. 5, 062T. Maskinen er bygget i 1908 og blev udrangeret i 1929. Billede af maskinen bringes hosstående.

2. Under 2. verdenskrig eksisterede der en smalsporet tørvebane i Holmegårdsmosen, ca. 10 km nordøst for Næstved. Denne bane havde forbindelse til læsse-sporet på Holme-Olstrup st. Havde banen forbindelse til Holmegårds Glasværk, og benyttede glasværket sporet til Holme-Olstrup st.? Var det muligt Jernbane-Bladet kunne bringe en artikel herom? Helst med en del fotos!

ad 2. Der eksisterede ganske rigtigt et 670 mm smalspor fra Holme-Olstrup sta-



Horsens-Bryrup loko nr. 5

tion til glasværket i Fensmark og videre ud i mosen, og en lang række oplysninger herom er i bladets besiddelse. »Banen« blev lukket omkring 1940, og en nærmere beskrivelse vil senere blive bragt.

3. *Et langt spørgsmål angående Vigerslevulykken i 1919.*

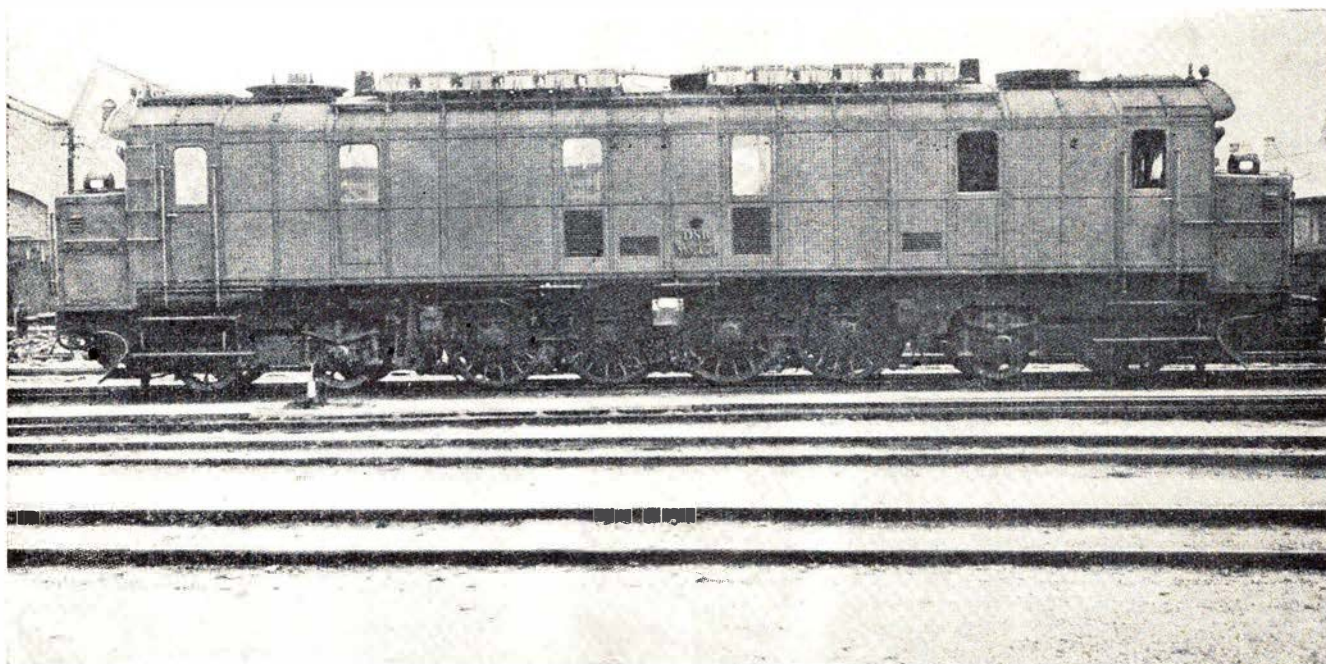
ad 3. Vi har længe haft en artikel angående denne ulykke liggende, og den kommer, når der bliver plads, men der er

stadig så mange aktuelle artikler, der ikke kan vente, så det varer nok lidt.

Ang. Sorø-Vedde banen fandtes der en artikel i Jernbane-Bladet 14. årgang 1953, side 14.

Litra Mx nr. 131–132

Motorlok begyndelsen



Diesel el-loko ltr. Mx nr. 132 bygget af Frichs, Århus

Når man med få timers mellemrum først møder eksprestoget »Nordpilen« fremført af litra MY nr. 1201 og senere nr. 1202 blive spændt foran et langt godstog, kan man ikke andet end glæde sig over den store alsidighed, som disse maskiner er i besiddelse af, og at vi herhjemme trods alt er i stand til at hamle op med verdensmarkedets største lokoleverandør, General Motors i USA. Dette firma kan nu se tilbage på en produktion af mere end 20.000 diesel-elektriske motorloko til alverdens lande, og med oparbejdelsen af en sådan erfaring er det klart, at fabrikken i dag kan levere med

højere kvalitet end sine konkurrenter. Derfor kommer man uvilkårligt til at tænke på, hvilke forudsætninger og praktiske konstruktioner A/S Frichs i Århus må have for i det hele taget at kunne bygge loko, der kan benyttes i flæng med maskiner af verdensformat.

For at belyse dette spørgsmål skal vi atter en tur til Skanderborg, men vi kikker nu indenfor i den gamle remise, hvor mangt og meget af det historiske materiel, som D. S. B. ønsker bevaret for eftertiden, står låset inde. Ganske betagende virker det pludselig at stå overfor de damploko, som vi efter midten af 1950'erne har måt-

tet nøjes med billeder af; thi i mørket holder her litra A nr. 159, K nr. 563 og O nr. 318, men helt ovre i hjørnet finder vi et gammelt motorloko, litra Mx nr. 132. Kantet og gammeldags ser det ud, men ikke desto mindre er det netop denne maskine, der danner et væsentligt led i den praktiske forsøgsrække, hvorpå A/S Frichs i dag er nået frem til så fine resultater. Og lad os derfor skrue tiden lidt tilbage og se, hvilken rolle dette loko har spillet hos DSB.

Næppe havde man i 1925 fået sat de første motordrevne køretøjer i gang, før spørgsmålet straks meldte sig, om man

Gælder det rejser . . . så

VERDENSREJSEBUREAUET

WAGONS-LITS // COOK

VESTERBROGADE 2A - V. - TLF. *14 27 47

ikke dyrere . . . men bedre

Alt i tandteknik

Reparationer . Omstillinger og underføringer

Martinus Schmidt

Mariendalsvej 12c - FA. 880

ved DSB skulle lade fremtidens traktionsmidler bygge motorvogne eller motorloko. Dengang havde man nemlig ikke de moderne metallegeringer, hvoraf man i dag kan konstruere selv meget stærke motorer i en relativ let udførelse, og problemet blev derfor den høje motorvægt i forhold til maskineriets effektive arbejdsydelse. Den letteste måde at løse dette problem på, var naturligvis at bestille flere motorvogne, fordi de ikke krævede så store motorer og dermed høje akseltryk for at fremføre sig selv og en eller to tilkoblede personvogne med pæne hastigheder. Til gengæld forblev befordringskapaciteten så ret begrænset, og da det i enhver form for jernbanetrafik jo altid har været målet at fremføre den højst opnåelige bruttolast til de laveste priser, måtte man således, hvis videre rationalisering overhovedet skulle ske, forsøge at konstruere motorloko, der både var i stand til at opfylde kravet om en tjenstfærdig vægt, der kunne fordeles indenfor rammerne af de lave akseltryk, som det eksisterende banelegeme fordrede.

Ltr. Mt, Mv og Mw

I årene 1927/1929 anskaffede DSB derfor 10 nye diesel-elektriske motorloko. De var ud af hele 3 forskellige typer (MT, Mv, Mw) og bygget på 3 forskellige fabrikker, hvad der bestemt ikke kan kaldes en videre rationel fremgangsmåde, men indkøbene skete hovedsageligt, fordi man på denne måde kunne give den danske industri lejlighed til at afprøve forskellige konstruktioner i praksis, hvorpå den så skulle arbejde sig frem til et tilfredsstillende resultat, som senere tillod seriefremstilling af et større antal maskiner. Disse loko var alle af ret ringe kapacitet, og en nærmere beskrivelse heraf hører derfor ikke hjemme i denne sammenhæng.

Ltr. Mx nr. 131 - 132

Forst i 1930 var fabrikationen af diesellokomotorer så langt fremme, at man var i stand til at skabe et motorloko, der med rette kunne erstatte selv de yngre dampmaskiner i den daglige drift; og det afgørende vendepunkt for hele den senere udvikling kom, da DSB samme år sluttede kontrakt med A/S Frichs i Århus om levering af 2 diesel-elektriske motorloko på 1000 HK, der skulle have betegnelsen: litra Mx nr. 131-132.

I samråd med DSB blev disse loko i alle detaljer konstrueret af A/S Frichs' ingeniører. Hele karosseriet var, som det fremgår af hosstående illustration, bygget op over en gennemgående hovedramme,

der i midten bar 4 drivhjulssæt og i enderne understøttedes af en 2-akslet bogie. Relationen til damploko havde man altså endnu ikke sluppet, for både anvendelsen af den lodrette pladejernsramme og den måde, hvorpå de forholdsvis store drivhjul var fastlænket hertil, samtidig med at de små løbehjul samledes i bogier, vidnede kun alt for godt om ældre og direkte overførte principper. Således nedrivede maskinerne også den stivhed, som dette arrangement hidtil var forbundet med, og som man i mange år havde kendt fra damploko. Karosseriet var en helsejset gitterkonstruktion, således at dens profiljern sammen med undervognens hovedramme udgjorde den bærende vognkasse, medens vægpladerne kun tjente som ydre beklædning. Efter vore begreber kan man i dag sige, at udførelsen virkede kantet og gammeldags, men dog langt fra uæstetisk, og tager man samtidig i betragtning, at de moderne MY- og Mx-loko er bygget op på nøjagtig samme grundlag, er det interessant at konstatere den udvikling, som er sket siden da. Selve overbygningen blev inddelt i 3 afdelinger med et maskinrum i midten og 2 forerhuse anbragt ved hver ende deraf. Foran sidstnævnte fandtes en lille »næse«, der ikke alene gav lokoet en pæn symmetrisk afslutning, men som også tjente det vigtige formål at være sæde for to akkumulatorbatterier og en brændselsolietank. Som det hørte tiden til fik litra Mx solskærme over de 3 frontruder, men da virkningen af dem syntes ret ringe, var det også sidste gang, disse »skyklapper« påmonteredes DSB's store strækningsloko.

Gennemført symmetri var i det hele taget karakteristisk for de gamle Mx'eres såvel udvendige som indvendige opbygning, for går vi nu over til at betragte maskinrummets indretning, så var det det samme forhold, der her gjorde sig gældende i den plan, hvorefter de centrale elementer i maskinudrustningen var stillet op. Mellem lokorammens længdedragere fandtes 2 solide bundplader, og ovenpå hver af disse plader var en dieselmotor, en hoveddynamo og en hjælpedynamo bygget sammen på række, sådan at de to ens, men dog uafhængige aggregaters dieselmotorer vendte mod hinanden. Begge motorer var dengang af A/S Frichs' nyeste standardtype på 500 HK og bar betegnelsen: 628 C. Den var vandkolet og bygget med cylinderdiameter: 285 mm, slaglængde: 330 mm og et maksimalt omdrejningsantal på 600 omdrejninger i minutet. Der fandtes 6 cylindre, der arbejdede i 4-takt med trykløftsforstøvning, og disse var anbragt i række under en solid motorhjelms, således at maskineriets støj-afgivende dele stod fuldstændigt indkaps-

lede. Til hver cylinder hørte en brændselsoliepumpe, og den blev ligesom smøreoliepumperne trykket mekanisk gennem en særlig udgang på dieselmotoren. For at lette lokoforerens adgang til og fra motorens manøverside havde man placeret de to pumpeanlæg modsat denne langs maskinrummets ydervægge. Udstødningsskassen ledtes op gennem en velafpasset lyd-dæmper for siden at blive blæst ud gennem den pågældende dieselmotors skorsten i lokotaget. Kølingen foregik gennem et kølevandssystem, hvori elektriske pumper hele tiden sørgede for at trykke radiatorernes varme vand op i kølerelementerne, som var rejst ovenpå selve maskinrummet. Vandet nedsvalede her til en temperatur, der tillod det at løbe tilbage i kølevandstanken, inden det atter trådte ind i kredsløbet. Når særligt varme sommerdage eller andre ugunstige driftsforhold bevirkede, at dette system var ude af stand til at nedsætte kølevandets temperatur hurtigt nok, kunne lokoforeren, for at øge temperatursænkningens hastighed, bringe en hjælpekøler i funktion. Gennem et par gitterværk i lokoets sider sugede en elektrisk drevet ventilator under taget køleluft ind i en kanal, der førte den i kraftige hvirvelstrømme forbi cylindrenes overophedede radiatorer og ud gennem åbninger i taget. Med dette system imødegik man således eventuelle motorskador, der kunne være opstået, hvis lokoet arbejdede langsomt i bagende sol.

Som tidligere nævnt var lokoets 2 dieselmotorer bygget sammen med hver sin hoveddynamo, men i modsætning til de fleste andre maskindele var den ikke fabrikeret af A/S Frichs, idet firmaet A/S Titan i København allerede i flere år havde beskæftiget sig specielt med udviklingen af dynamoer og nu var nået frem til patenter, der var bedre end mange andre typer på det hjemlige marked. For at opnå det bedste resultat var fremstillingen af hoveddynamoen derfor lagt i hænderne på dette firma, og ud fra sin konstruktion TF 115 viklede det nu et par nye dynamoer, som ved et maksimalt omdrejningsantal på 600 omdrejninger i minuttet hver afgav en effekt på 550 volt jævnstrøm til 2 banemotorer. Sidstnævntes trækraft og hastighed reguleredes så ved at variere spændingen på hovedgeneratoren, hvad der simpelt hen skete ved at ændre dens magnetfelt ved hjælp af en akkumulatorfodet modstand. Men hoveddynamoen havde endnu en funktion. Ved start af dieselmotoren virkede den nemlig som motor med akkumulatorbatterier som strømkilde.

De 4 banemotorer var ophængt i selve

lokorammen, hvor kraftoverføringen skete gennem en enkelt tandhjulsvæksling, og anvender man nu damplokos gamle karakterbetegnelse, var litra Mx altså af typen: 2-D-2. Banemotorerne var selvventilerende, og efter at en del af den tilførte elektriske energi var undsluppet i form af varme, gav de tilsammen lokoet en styrke på ca. 900 HK. Da maskinerne var udstyret med hele 4 drivhjulset, overførtes således en meget stor del af deres tjenstfærdige vægt på 102,0 tons til banelegemet, og med en adhæsiøsvægt på 51,7 tons kunne de efter datidens forhold fremføre både lange og tunge tog, selvom trykket på de enkelte aksler lå så lavt, at de kunne køre på næsten alle DSB's strækninger. Men da man samtidig ønskede, at de nye maskiner kunne bruges med stor alsidighed i den daglige drift, så at de også kunne trække de allerhurtigste eksprestog, forsynede man dem med forholdsvis store drivhjul, der havde en diameter på 1404 mm, hvorved banernes maksimale hastighed på 100 km/t kunne nås ved et modereret omdrejningsantal af banemotorerne.

Vi starter Mx 132

I lokoets to maskinaggregater var hoveddynamoen i den ene ende koblet til dieselmotoren, medens den i den anden ende var forbundet direkte med hjælpedynamoen, så at de to hjælpedynamoer som for antydning vendte ud mod forerrummenes bagvægge. Under normale forhold afgav de begge en maksimal spænding på 70 volt til opladning af Mx'ernes akkumulatorbatterier, der så igen fodede det øvrige elektriske hjælpemaskineri. Kun dieselmotorernes kolevandspumper kunne modtage strøm direkte fra hjælpedynamoen, og såfremt denne ikke havde nået at oplade batterierne fuldstændigt under korslen, kunne lokoforeren i en kort periode øge dens spænding til 90 volt. Af det elektriske hjælpemaskineri, der blandt andet omfattede tryklufskompressor, vacuumpumpe og hjælpekolere, indtog den elektro-pneumatiske styring, hvorved man fra regulatoren i forerrummet kunne beherske alle lokoets bevægelser, en cen-

tral stilling. Den virkede efter det såkaldte Leonard-princip, men for at forstå den nøjere sammenhæng mellem dette systems funktioner i praksis, vil vi nu foretage et lille tankeeksperiment, idet vi tager plads i den ene foreristol på litra Mx nr. 132 og kører en tur med maskinen. Den holder som bekendt inde i Skanderborg remise, og vor første opgave bliver da at bakke den ud på drejeskiven. Efter at have trykket dødmanspedalen ned griber vi starthåndtaget, der sætter akkumulatorbatterierne i forbindelse med den ene hoveddynamo, og den trækker så dieselmotor nr. 1 i gang. På nøjagtigt samme måde startes dieselmotor nr. 2, og med 3-trinsregulatorens fastsætteri vi motorenes hastighed til 350 omdrejninger i minuttet. Ved hjælp af den elektro-pneumatiske styring indkobler vi banemotorerne i serie og sørger nu for at vende deres magnetfelt sådan, at lokoet løber baglæns. Maskineriet er i gang, og lokoet kan startes, hvornår det skal være, men inden vi løsner tryklufsbremsen kontrolleres dens arbejdstryk, hovedgeneratorernes og batterierne spænding, kolevandets temperatur og smøreoliens tryk ved at aflæse de dertil hørende instrumenter oven over selve forerbordet. Endvidere sikres, at alle advarende lysindikatorer mod eventuelle driftsforstyrrelser er slukket, og som det hører reglementeret til gives et forsigtigt stød i tryklufsflojten, inden vi slipper bremsen og trækker hovedkontrolleren langsomt tilbage. Denne står gennem den elektro-pneumatiske styring i forbindelse med den tidligere beskrevne akkumulatormodstand, der gradvis øger hoveddynamoen magnetfelt. Dens spænding stiger, og lokoet er i bevægelse. Ude på drejeskiven vendes banemotorernes magnetfelter til »frem«, og da vi nu ønsker at køre med større hastighed, sættes 3-trinsregulatorens op i næste stilling, hvilket giver dieselmotorerne et omdrejningsantal på 500 omdrejninger i minuttet. Hovedkontrolleren trækkes atter tilbage, og maskinen starter med pæn acceleration. Efterhånden når vi op på en middels stor hastighed, men vi ønsker at køre endnu stærkere og sætter derfor 3-trinsregulatorens i øverste hak, der giver die-

ESSO Service Station

TVINGSTRUP - Tlf. 135
Benzin - olie - vask - smøring
1. kl. service.
Reparation af alle vogntyper.



Mac Baren



Flamingo Fabriken

Kvistgaard
Telf. (03-238) 238

... skab hygge med Flamingo

Skinnebefæstigelsesdele til træ- og betonsveller
Fjederringe Vandreklemmer
Sporværktøj Smøreapparater

Alfred Raffel Aktieselskab

Vodroffsvej 46 København V Tel. 35 2343

selmotorerne et omdrejningsantal på 600 omdrejninger i minuttet. Banemotorerne indkobles parallelt med det samme håndtag, der satte dem i serie, og svinger vi nu hovedkontrolleren helt i bund, kryber hastigheden op på 110 km/t, hvor maksimum nås. Bortset fra os selv har vi intet at slæbe på, og vi kan derfor roligt slå hele det ene maskinaggregat fra, så at lokoet nu drives af en dieselmotor og dennes 2 banemotorer. Når påhængslasten tillader det, kan vi altså køre med fuld fart med den halve trækraft.

Vi har nu fulgt den elektro-pneumatiske styrings funktionsmekanisme, så længe lokoet arbejdede accelererende, men det er nøjagtigt det omvendte forhold, der gør sig gældende, når decelerationen indtræder.

Ja, kære læser, hele turen var kun et tankeeksperiment, men jeg håber alligevel, at jeg på denne måde har kunnet klarlægge de mange muligheder, som Leonard-styringen gav for manøvrering af de gamle Mx'ere. I praksis gav den disse loko en sådan smidighed, at man ved hvilken som helst hastighed kunne indstille dieselmotorernes fulde styrke.

Til opvarmning af persontogene var der i maskinrummet installeret en automatisk virkende oliefyret dampgenerator. Når den først blev startet fra førerpladsen, sørgede den selv med en hedeplade på 8,0 m² for en konstant opvarmning af den efterfølgende togstamme.

Litra Mx blev udstyret med tryklufsbremse til lokoets egen afbremsning og med vacuumpumpe og ledning for også at kunne standse de mange vogne, der dengang løb med dette arrangement. Enkelte bremseklodser omgav alle drivhjulene, og disse var ophængt i akselkasser med rullelejer. Strømmen til lokoets egenbelysning blev taget direkte fra akkumulatorbatterierne, der havde en spænding på 65 volt.

De to hidtil største motorkoretøjer ved DSB rullede så ud fra A/S Frichs i 1952 med fabriksnumrene 101 og 102 for umiddelbart efter at påbegynde det daglige arbejde på de jysk-fynske banestrækninger. Ganske naturligt ønskede man først og fremmest at prøve de nye maskiners evner i de store eksprestog, og det viste sig da, at de med en togvægt på 250 tons formåede at gennemkøre strækningen: Fredericia - Århus - Ålborg med en fart af 90 km/t, medens de i godstog kunne

løbe med op til 350 tons på kroge. Set med nutidens øjne virker disse præstationer ikke særligt imponerende, men hvis man i stedet anlægger en bedømmelse ud fra den tids forudsætninger for fremstilling af dieselmotorer og elektrisk udstyr, må resultatet siges at være godt. Lokoene havde i de første år efter igangsætningen en del værkstedsophold, fordi dieselmotorernes bundbakker ikke kunne holdes tætte, hvorved olie fra sumpen i motorernes bundkar dryppede ned i banemotorernes luftindsugningskanaler og herved hindrede den påkrævede ventilation. Men efter at disse forhold blev rettet, løb maskinerne tilfredsstillende. Dette var også de sidste motorloko, der blev leveret til DSB inden krigen, for i de følgende 20 år var anskaffelser heraf totalt indstillet, idet man ikke ønskede at forbigå den rivende udvikling, som netop var begyndt i motorvognenes konstruktion.

My-erne slog Mx ud

Få de fleste baner i 2. distrikt nåede disse loko at fremføre næsten alle former for tog, inden de i begyndelsen af 1950'erne stationeredes fast i Fredericia. Fra da af blev deres trækraft fortrinsvis anvendt i de daglige persontog mellem Nyborg og Århus, og denne opgave bevarede de så, indtil de i midten af 1950'erne var så udslidte, at deres fortsatte anvendelse blev betinget af en gennemgribende revision. Med en sådan ville lokoene i endnu en årrække kunne gøre tjeneste for DSB, men da de nye MY'ere i mellemtiden havde påbegyndt en altomfattende karriere heri, indså man det unødvendige i stadig at afholde store udgifter til et reservedelslager for en maskintype, der kun talte 2 repræsentanter. Nr. 131 blev udrangeret i 1957 og solgtes umiddelbart efter til ophug. Nr. 132 faldt i 1958, men da maskintypen dannede et så vigtigt led i den danske udvikling af motorloko og i sin tid havde været et internationalt forbillede, var jernbanemuseet naturligvis stærkt interesseret i at bevare det sidste eksemplar, og det sendtes derfor til remisen i Skanderborg, hvor det holder den dag i dag. *Jens Gadmar.*

Fra dagbogen

Horsens d. 5. jan. Lyntog »Gudenåen« på vej mod København fik nedbrud, da det nærmede sig Horsens. En tilkaldt Mo-vogn førte toget videre. Med en times forsinkelse ankom toget til København.

Holbæk d. 5. jan. En 68-årig mand, der på ulovlig vis skød genvej over baneterrænet på Holbæk st., blev ramt af to godsvogne, der var rangeret med stod. Ingen havde bemærket uheldet, og først lidt senere blev manden fundet dræbt ved siden af sporet.

Herning d. 9. jan. En personbil kørte i dag fra en sidevej ind på Herning-Viborg landevej i nærheden af Gedhus vagten, hvor der i det samme kom en DSB rutebil. Bilen blev skubbet i vejgrøften, og rutebilen standsede ovenpå den. En dame i bilen var dræbt på stedet, og føreren af den havde pådraget sig alvorlige kvæstelser.

Gørding d. 6. jan. Et damploko, der fremførte et godstog fra Esbjerg, kunne ikke mere, da man næsten var nået til Gørding. En rangermaskine fra Bramminge fik toget skubbet ind på Gørding st. Der skete forsinkelser på en time i toggangen fra begge sider.

Fårhus d. 9. jan. En kolebil med påhængsvogn kørte ved 9-tiden gennem den sænkede bom ved Vejebæk overskæringen og mod de midterste vogne i et godstog, der netop passerede overskæringen. Kolebilens førerhus blev knust og revet af. De to bageste vogne i toget blev afsporet. Bilens chauffør var dræbt på stedet. I flere timer måtte de rejsende befordres i biler mellem Padborg og Tinglev.

Kirstine Jensen

TANDEKNIK

Storegade 2 - BJERRINGBRO
Tlf. 8 12 24 47

Lemvig Tandteknik

J. Holmstrup

Kunstige tænder fremstilles og
indsættes

Torvet 1 - Lemvig - Tlf. 2 02 45

Vestjydsk Fotocenter

Vestergade 17 - Lemvig - Tlf. 2 03 06

Alt i foto og fotoudstyr
Konto oprettes gerne

Thisted Cykelbør

Nytorv 3 - THISTED - Tlf. 323

De førende mærker i cykler
og autocykler

1. kl.s reparationsværksted

Det betaler sig at handle i

BRUGSEN

Torvegade 2 - THISTED - Tlf. 106

Sønderborg d. 10. jan. Da en Mo-vogn, der havde hentet et par godsvogne på Vester-Sottrup st., var på vej mod Sønderborg og skulle passere en privat overskæring ved skibsværftet, holdt der en lastbil på sporet. Da chaufføren så toget, ville han skynde sig væk fra sporet. Det lykkedes ikke helt. Bilen blev skubbet væk af toget, og de svære jernplader på bilen skar sig ind i Mo-vognen, hvor de tre mand, der opholdt sig der, fik klemt benene. Bilens fører blev slynget ud og pådrog sig alvorlige kvæstelser. Mo-vognen kunne ikke fortsætte, men blev slæbt til Sønderborg af en rangertraktor.

Vejle d. 11. jan. Da et godstog ved 3,30-tiden var under indkørsel på stationen, væltede en af togets forreste vogne og trak andre tre vogne med sig. Vognene var læsede med kreaturer til eksport. På den ene vogn var taget knust, så her slap kreaturerne den vej ud, men på de andre vogne måtte anvendes skæreblander for at få dyrene ud.

Fredericia d. 12. jan. Som følge af opfrysning af jorden afsporede i nat en godsvogn, da den passerede et hjertestykke. Den væltede over mod en tom godsvogn på nabosporet. Den lagde sig helt om på siden.

Korsør d. 14. jan. Da lyntog »Nordjyden« ved middagstid skulle køre fra færgeren i det nylig ombyggede leje 2 hoppede en truck over i et andet spor. Ved senere undersøgelser viste det sig, at en af de stålplader, der danner overgang fra broklap til færge, som følge af sne og is gæbede så meget, at pladen skubbede truck'en over i det andet spor.

Jægersborg d. 18. jan. Stationens to pengebokse blev i nat åbnet ved hjælp af skæreblander og tømt for indholdet 5100 kr.

Hellerup d. 21. jan. Kl. 9,36 påkørte et S-tog tre mand, der var beskæftiget med at efterse transformatoren til sporskifteopvarmningen ved et sporskifte i nærheden af Ryvangen. Signalarbejder S.

K. Pedersen og signalmontør-aspirant P. Henriksen blev dræbt på stedet. Signalmontør-aspirant A. B. C. Jakobsen pådrog sig lettere kvæstelser.

Nykøbing F. d. 28. jan. Ved 22,15-tiden blev en af postvæsenets perroncarer med påhængsvogn påkørt af et tog under indkørsel på stationen. Ekstrapostbudet, der førte carren, blev slynget op på My-erens buffer, hvor han blev hængende, til toget standsede. Han pådrog sig alvorlige kvæstelser.

Fredericia d. 28. jan. To uheld skabte i aften store forsinkelser i toggangen, der i forvejen var stærkt belastet som følge af, at mange i det dårlige føre på vejene lader bilen stå og benytter togene. Kl. 18 afsporede en godsvogn i stationens nordlige del, hvorved et sporskifte blev ødelagt og først kom i orden igen ved midnatstid. Indtil da måtte godstogene holdes tilbage på Fyn og de nærmeste nabostationer. Det næste uheld skete kl. 21,30, da en sikring brændte sammen i den østlige signalpost og blokerede al indkørsel fra øst.

Vejret og trafikken i januar

På årets første dag faldt en masse sne, der skabte togforsinkelser i Nordjylland. Derefter fulgte nogle dage med frost (12°), der skabte begyndende isvanskeligheder i farvandene. Midt i måneden nyt snefald, der med stærk fygning skabte trafikvanskeligheder over det meste af landet. På Bornholm var toggangen indstillet i flere dage, og d. 15. var der togstandsning på Ålborg Privatbaner. Temperaturen holdt sig resten af måneden omkring frysepunktet. Den 20.-21. indstillede Stubbekøbing banen driften på grund af snedriver. Den 26.-28. atter snefygning over det meste af landet med togstandsning i Nordjylland og på Falster. Fra 31. atter normal trafik overalt i landet.


Chr. Langbo

1. kl. kolonial

Bredgade 40 - Skjern - telf. 5 00 77

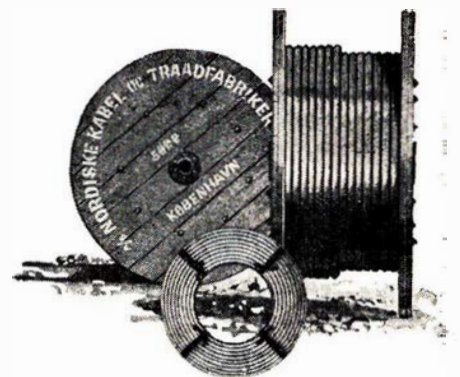


Skonhed, som De ikke aner,
findes langs
☆ *private baner*



— ogsaa Deres flamme
BRABRAND
Løgstør - Vejen - Odense - Næstved

NIKT LEDNINGER OG KABLER



Hovedbanegårdens Restaurant

Århus C

Direktør: Rich. Pedersen - Tlf. (061) 2 02 26



Storebæltsoverfartens Restaurationer og

Restaurant »Halsskov-Perlen«

Werner Schwartzlose

Færggården: Telf. Korsør (03) 57 06 19
efter kl. 17: 57 10 35

Halsskov-Perlen: Telf. Korsør (03) 57 10 35

FARVEL til nedlagte privatbaner

Odense-Kerteminde-Martofte

Indledning

Den bedrøvelige Odysse, afskedsturen på de alt for mange baner, går videre. Nu i det fynske regie.

Flere ture har bladets medarbejder taget på disse baner. Det var ligesom det ikke rigtig var tilstrækkeligt med blot en enkelt afskedstur, *det virkede urealistisk at tro på, at disse store tog med alle disse rejsende, med stor rejseudveksling på en række mellemstationer, at alt dette er sidste vers af en sang.* Men det må – trods undren – konstateres endegyldigt, at det er sidste vers.

4.000 protestunderskrifter kunne ikke lirke statskassen op, den statskasse, der via et forhøjet tilskud til dækning af banernes underskud måske kunne have hindret – eller i hvert fald forhalet – kortslutningen.

Har man fulgt avisreferaterne fra det sidste par år, afspejler hele udviklingen sig således:

Store underskud. Kommunaldebat.

Uenighed, der stort set blev til enighed. Enighed om forsøg på bevarelse, hvis statsstøtte også kunne bevares.

Nej fra staten. Partiel kommunal uro, der manifesterede sig i protestaktioner.

Disses forebringelse for det høje ministeriumsterium og sidstnævntes kategoriske afstandtagen fra at acceptere.

Derefter haver man sig så at rette, lukning vedtaget hvilket sker med dette finansårs udgang.

Lad så fremtiden vise, hvor stor fremgang i bilindregistreringen på Fyn næste finansår kan monstre. Monstro dette vil give staten en indtægt, der – sammen med bortfald af underskudsdekning – kan modvirke nogle af de udgifter, der jo uvægerligt også følger i lukningens kølvand. At der i 1965 blev indregistreret 111.278 biler – et fald på 14% i forhold til 1964 – er jo ikke noget skoleeksempel!

Personalemangel

er en anden ting, der også har været gjort til genstand for presseomtale. Ikke med de store flerspaltede overskrifter, men dog nævnt gentagne gange. Nævnt i forbindelse med muligheden af utidig standsning af banernes drift, eller i hvert fald beskæring af samme.

Dette spørgsmål har dog vist løst på på den måde, at DSB har kunnet »ud-

låne« det til driftens afvikling nødvendige kvalificerede personale. Der blev ultimo januar i banernes tog nævnt følgende tal for så vidt angår »udlånt« personale:

- 6 lokoførere,
- 5 trafikassistenter,
- 1 trafikekspedient og
- 3 portorer (togtjeneste).

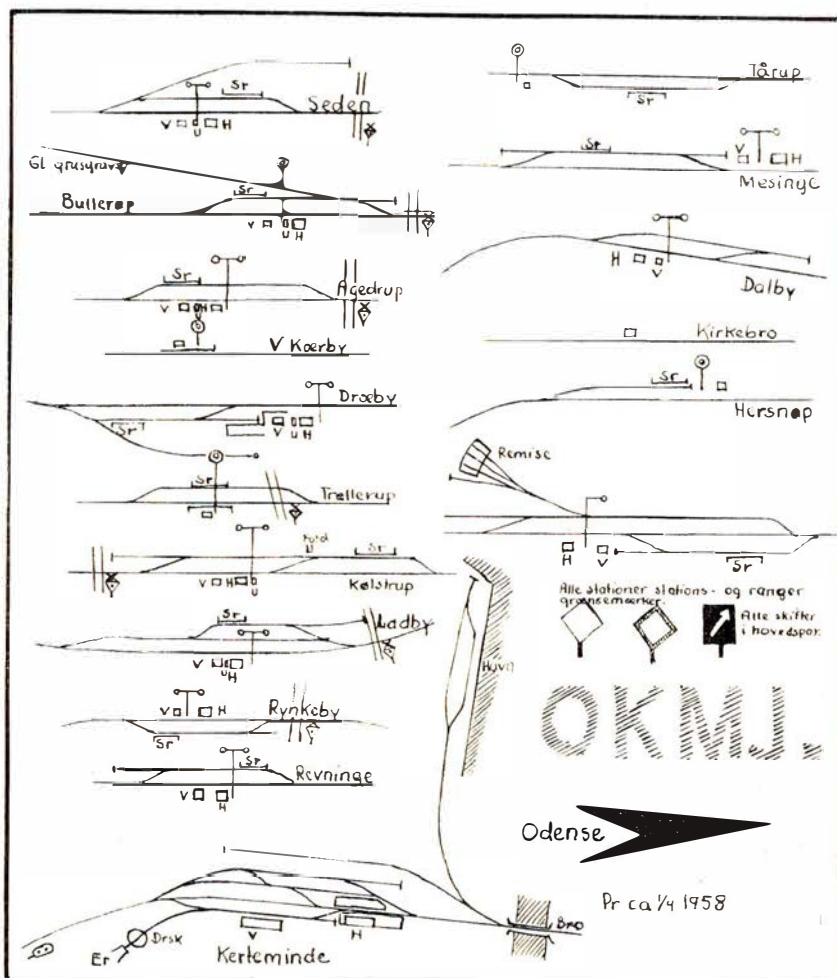
Vel er dette store tal, men på den anden side må tallene ses på baggrund af, at dette store privatbanesystem har et stort personale. Må man ikke snarere undre sig over, at ikke et endnu større antal af personalet har søgt og fået andet arbejdet? Mangler samfundet ikke stort set arbejdskraft?

OKMJ = Kertemindebanen

Sidste omtale sluttede med SNNB, og derfra til Fyn. Til den i 2 tempi åbnede OKDJ hhv. OKMJ (5/4 1900 – 31,64 km, 26/2 1914 – 3,96 km). Egentlig en bane, der synes anlagt med solid grund under fødderne.

Fra en stor købstad pegende ud i et opland, hvor ikke andre baner kunne påvirke i konkurrencemæssig henseende – i modsætning til f. eks. OMB. At der i dette opland tilmed lå en ikke ubetydelig købstad, en havneby, turde også pege i positiv retning.

Men alt dette var altså i det lange løb ikke tilstrækkeligt til at køre videre. Om det så rent samfundsmæssigt burde have ventet endnu nogle år med lukningen, skal vi ikke her tage stilling til, men som



Kertemindebanens stationsplaner

sagt i indledningen, man har lov til at undres.

Rullende materiel

Dette emne er bl. a. på grund af vognforbund m. v. ikke umiddelbart opstilligt. Sværere er det også derved, at banen indtil den 25/8 1961 alene ejede almindeligt materiel, ment på den måde, at der først fra da blev indført skinnebusmateriel (SM og SP fra RØHJ), og kun i dette enkelte eksemplar til supplerende af ordinært materiel.

Da banen har nået en moden alder, er der primært tale om materiel af ældre anskaffelsesdato, hvilket alt i alt giver en fra nutidig rationalisering stærkt afvigende bestand, og det kan formentlig have interesse at notere, fra opgørelse 1931, følgende tal:

Sidegangsmateriel A 10-11, B 3-4, CM 1-2 og C 6-8.

Midtgangsmateriel C 9.

BE 12 har sidegang, rejsegodsrum og er forsynet med truck.

Post- og personvogne D 16-17.

Rejsegodsvogne E 18-20.

22 bænkevogne litra J, med 34 pladser.

19 luk. godsv. QB og 10 QA.

10 åb. godsv. PC, 11 KA og 13 PA.

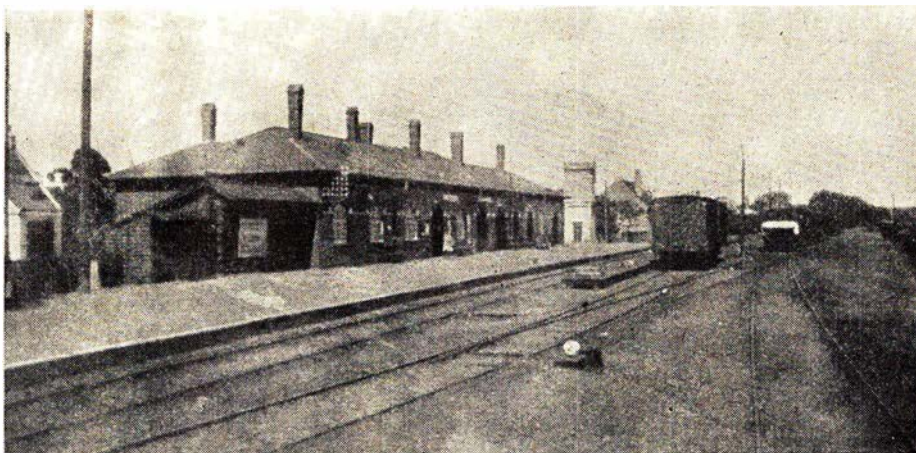
Som det ses, er antallet af åbne vogne ret stort, og årsagen hertil var roetransporter. Roer til sukkerkogeriet i Odense.

1964 var imidlertid stort set det sidste roeår, hvilket vel også i nogen grad har været medvirkende til, at de økonomiske resultater så ud som de gjorde. Så store var imidlertid disse roetransporter, at der i f. eks. 1964 lejedes 40-45 åbne DSB-vogne, 40 i 1963, 30-40 i 1962 og et nogenlunde tilsvarende antal i de forudgående år. Desuden har der i tidligere år også eller i stedet været suppleret op med vogne fra f. eks. MFVJ og HP. Dette altså udover banernes i forvejen store vognbestand.

Driften

gennem de mange år kan selvsagt danne basis for at give mange forskellige oplysninger, men lad os her nøjes med at give Dem følgende tal hhv. facts:

Pr. 20/9 1902 (da kostede køreplanen 25 øre!) var køretiden for strækningen 80-100 minutter, og banen trafikeredes i tiden 5,05-11,25 (=23,25), pr. 15/5 1918 85-110 min. (da var hele strækningen åben), første tog fra Odense 5,20, sidste i Martofte 21,55, pr. 15/8 1928 70-105 min., fra 4,45 til 0,20, pr. 1/6 1958 70-80 min. og i tiden fra 5,20 til 0,25.



Kerteminde station

Slutning

Der kunne skrives meget mere og også meget mere interessant om OKMJ, men lad os forinden vi skifter til NFJ skinnebusserne - slutte med disse spredte oplysninger.

Ved banens 25 års jubilæum kunne det oplyses, at der alle driftsår undtagen det første var blevet udbetalt udbytte, de fleste år 3½ %.

Banen blev anlagt med stålskinner, 35 pd. pr. eng. yard, største stigning på fri bane 1:150, mindste radius 1000 fod. 2 store broer blev anlagt, Kerteminde 160 fod samt over Odense å 80 fod.

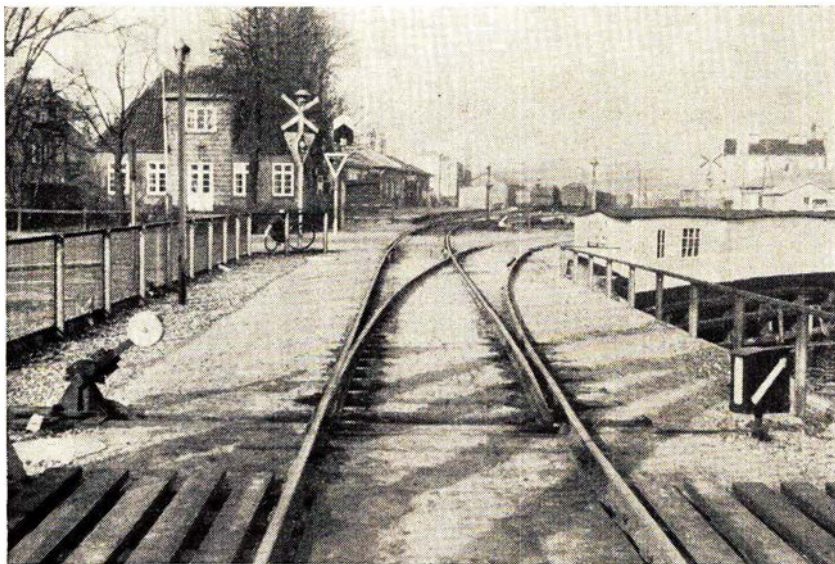
En del af det oprindeligt anskaffede personvognsmateriel var fra Vulcan, alle godsvogne var fra F. Crull & Co., Wismar.

Havnebanen i Kerteminde blev anlagt i driftsåret 1900/01, og der var allerede i det første driftsår tale om en del sommersærtog (badetog). Dette begreb badetog har gennem årene været et primært kapitel

i banens drift, ganske som der i årevis har været kørt til Skærven mellem Nyborg og Knudshoved. Kigger man i en køreplan for blot få år tilbage, vil deri findes visse dubleringstog mellem Odense og Kerteminde, det ene gennemkørende, det andet standsende, altså rejsende i så stort tal, at det var rationelt at dele disse. Allerede i 1902 indførtes i øvrigt badebilletter mellem fornævnte to byer (enkeltbilletspris).

Sluttelig dette, at en statusopgørelse pr. juni 1944 (krigsforeteelse) angav følgende driftsklare personbefordrende materiel:

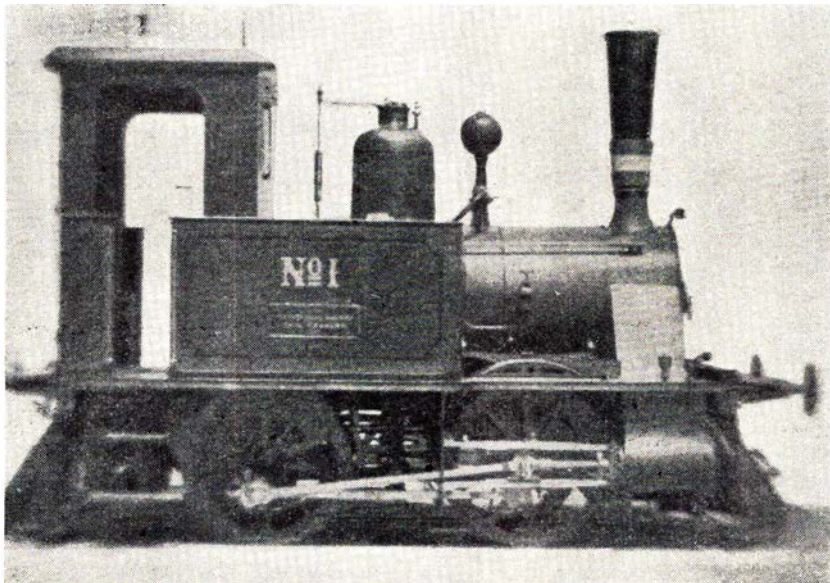
- 1 3-koblet loko lejet hos OMB.
- 2 2-koblede og 1 3-koblet (egne loko).
- 10 personvogne med 384 siddepladser.
- 2 post- og personvogne med 60 siddepladser samt
- 2 motorvogne, den en benzin med gen-gas - 86 pladser, den anden diesel med 71 pladser.



Indkørsel til Kerteminde st. fra syd. — Sporskiftet er stillet til havnebanen

Nordfynske Jernbane

1882–1966



Nordfynske Jb. loko nr. 1

Efter turen på Kertemindebanen kører vi så ud på Nordfyns ældste privatbane (åbnet allerede 1/7 1882), og tilmed på et stykke bane, der har mulighed for at overleve. Dette levedygtige stykke strækker sig ganske vist kun 2,4 km ud, nemlig dertil hvor sidesporet til Haustrups fabrikkers sluttes til NFJ.

af dette stykke bane er de 1,2 km forsynet med 27 kg skinner fra 1926, og de resterende 1,2 km med 33,4 kg fra 1945, altså ret godt udstyret til at bære fremtidens rangertræk.

Selv om forhandling om endelig status til nu er uafsluttet, tør man næsten spå en levedygtig fremtid al den stund, at der – ifølge dagspressen – 1964/65 var tale om banefragter på ialt ca. 560.000 kr. fra/til firmaet.

Men dette er også alt, hvad der levnes af NFJ. Ej realiseres planer om nærtrafikbaner ud fra Odense, næppe heller tanker om at lade planum blive liggende som »reserve« med henblik på eventuelle fremtidige S-baner. Nej, der tales tværtimod allerede om vejanlæg på banearealerne, ca. 12–15 km siges der. Lad os også konkret nævne, at det der tales om er Mesinge-Martofte, Otterup-Beldringe og endelig også Kappendrup-Uggerslev-Skamby.

Åk ja, når man så læser f. eks. 1906-betænkningen vedrørende disse baner. Plan om forlægning af strækningen Beldringe-Odense, om diverse forslag om tilslutning af en nordvestfynsk bane o.s.v., stor

er forskellen. Udviklingen er skyld deri, siger man, men hvad er udviklingen, er det bl. a., at den erhvervsaktive del af landbefolkningen på Fyn faldt fra 29,9 % i 1950 til 22,5 % i 1960. Måske dette også, men mange andre ting tillige. Fra 1920 til 1960 ogedes DSBs gennemsnitlige godstransportafstand fra 96 til 200 km, eller med ca. 2,9 % pr. år. I hele denne periode lå privatbanernes tilsvarende tal fast på ca. 22 km!

DSB udførte i 1921 581 mill. ton/km, i 1962 1.577 ton/km.

Privatbanerne udførte i 1921 67 mill.

ton/km, i 1962 33 mill. ton/km, vare- og lastbiler udførte i 1921 ca. 90 mill. ton/km, i 1962 7.300. Disse tal siger os, at bilandelen er steget fra 12 til 62 % i den nævnte periode. Manende tal, og vel nok mere »udvikling« end så meget andet.

Statistik og talbehandling er mange ting, det kan eksempelvis også give sig udslag i følgende:

NFJ har for hver 100 kr.s indtægt en udgift på 182 kr.,

OKMJ har for hver 100 kr.s indtægt en udgift på 212 kr.

OMB har for hver 100 kr.s indtægt en udgift på 256 kr.

Det dagblad, hvorfra disse tal er hentet, skrev også: »Giv hver rejsende Odense-Bogense 6,00 kr., og lad dem selv sørge for befordring«. – Sådant kan det også siges!

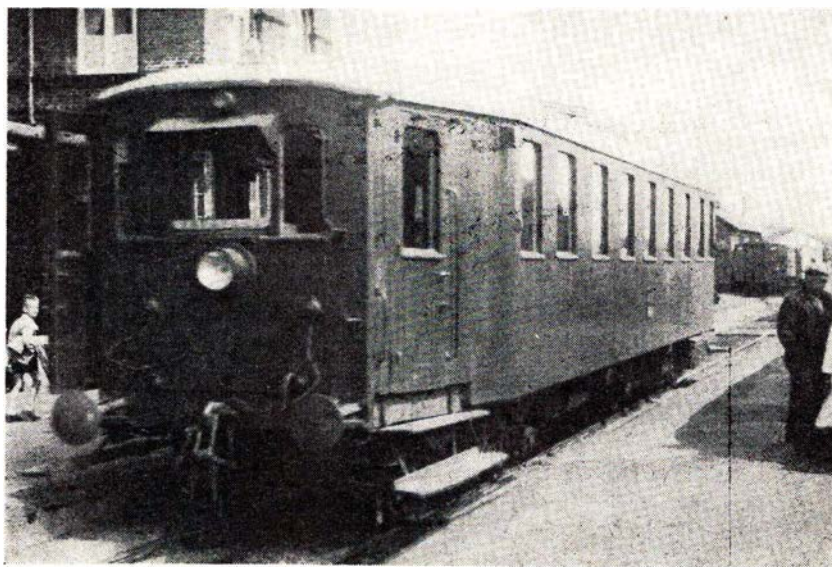
Lidt spredt historie

Lad os her holde os fra det kronologiske, bl. a. fordi en meget gammel bane let giver anledning til et så omfattende skrivi, at vi ikke vil belemsre læserne med alt dette. Nej, i stedet følgende:

Og så lige en kort materieloprensning.

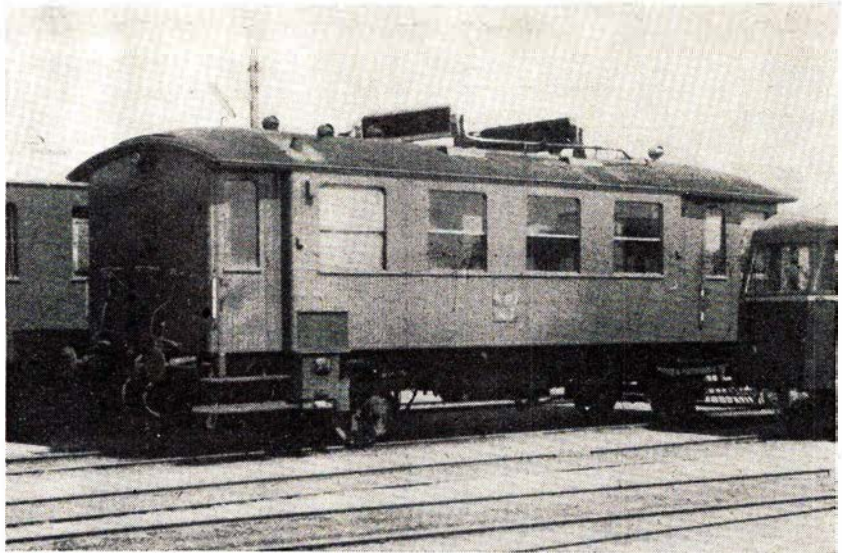
Personvogne: A 3 (aksafst. 4,2 m), A 6-7 (6,6 mm), B 11-12 (3,2), C. 21-27 (4,2 m) samt A 4-5 (truck). Alle disse vogne kupévogne. Hertil C 29-30, sidegang og med 7,2 m aksafst. Post- og personv. D 31-33, rejsegodsvogne E 51-53 og 56-57. Lukkede godsvogne 40 stk. F. Lukkede bænkevogne 1 stk. F. Lukkede godsvogne 10 stk. H. Åbne godsvogne 22 stk. G og 49 stk. P.

Alle disse materiel tal er ligervis OKMJ fra 1930'erne, og som det også var tilfældet med OKMJ, vil vi også her nævne 1944-opgørelse'n.



NFJ Mlt 8 (tidl. SFJ, MBF 584.) - En ægte SFJ med luftgear

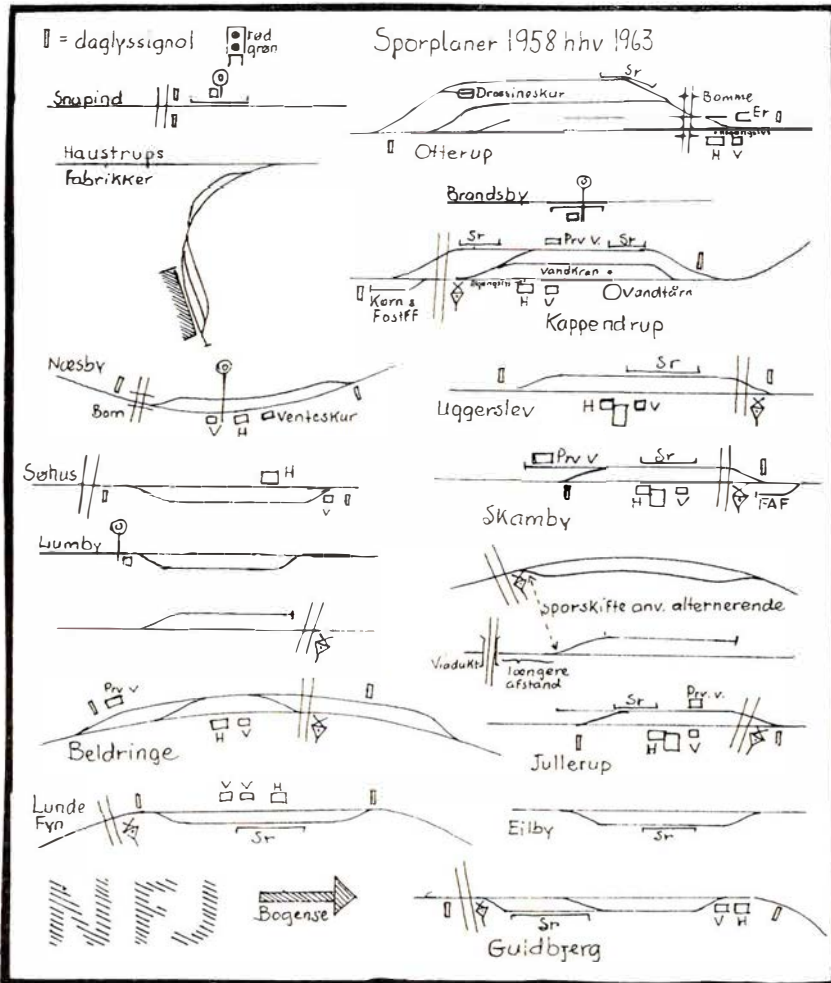
- 4 damploko samt 1 dieselloko (MT 4).
 - 7 personvogne med 350 siddepladser.
 - 1 dieselmotorvogn (MQ) med 70 pladser.
 - 1 udtjent generatorvogn med 100 pladser – anvendes som motorbivogn.
- Desuden disponeredes der over 5 gamle kupévogne med ialt 180 pladser, men disse sidste blev kun benyttet til (og var kun egnet til!) befordring af arbejdere Odense-Beltringe lufthavn.



NFJ nr. Mg 7 (tidligere RGGJ)

Spredte oplysninger

Mange, mange ting kunne drages frem, mange morsomme ting tillige. F. eks. at Bogense i 1921 var så stærkt oversvømmet, at kun perronerne 1 og 2 var tørre, at banen gav overskud helt til 1932 – der blev da udbetalt ikke mindre end 4 mill.



kr. til aktionærerne, at funktionærerne indtil 1942 havde indbetalt 50.000 kr. til hjælp til dækning af underskud.

Endvidere at NFJ allerede i 1941 fik en delvis udrangeret motorvogn forsynet med gasgenerator, og at det var den første store gasgenerator, der blev sat i drift på en dansk bane. At der i 1941 blev befordret 10.000 t tørv mod normalt 500 t, at banen allerede i 1895/96 etablerede særlig dampopvarmning i personvognene fra en særskilt kedelvogn, et el-togsbelysning blev indført 1911-12 og endelig, at banelængden ved ibrugtagning af ny station i Odense blev ændret til 38,1 km (tidligere 37,4 km).

De skal ikke trættes mere – det var en lang remse - blot lige dette, at NFJ adskiller sig fra tilsvarende aldrende baner derved, at den er anlagt uden statstilskud samt, at stationsforvalterne på landstationerne fik krobetilling, idet man regnede med » ... derved at gavne såvel banernes som de rejsendes tarv«. Læg mærke til, at banernes tarv er nævnt først. Denne gavnlige foranstaltning ophørte i øvrigt allerede 1889.

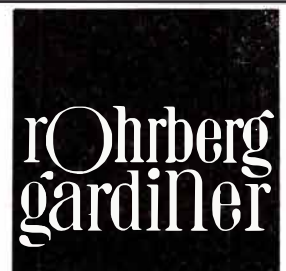
Lad så dette være afskedsord til NFJ, og lad os sige stop i Bogense – formentlig fremtidig DSB-rutebilstation – klar til at entre den der holdende OMB-motorvogn.

Fredericia Byes og Omegns
Spare- og Laanekasse

Vi klarer ethvert
GARDIN problem
... også Deres

Gratis måltagning og demonstration
tilbud uden forbindelse

Jernbanegade 16 - Viborg
Telf. 5005



Aarhus

HELGE PAULSEN



Aut. El-installatør
Harald Jensens Plads 1A
Århus - Tlf. 3 04 15

TRØJBORG ISENKRAM A/S

Tordenskjoldsgade 57 - ÅRHUS
Telefon 6 80 05
Køkkenudstyr - glas - porcelæn
Værktøj til husholdning og hobby

TRAULS

Erichsens eftf.
Vestergade 37 - Århus - Tlf. 3 66 44
Farveri og renseri
Grundlagt 1856

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

Kornhuset

Gl. Munkegade 2 - Århus - Tlf. 2 48 40
Alt i fugle - frø og korn
Stort udvalg i fuglebure
Fredag og lørdag bringes efter bestil.

200 BARNEVOGNE

klapvogne, dukkevogne, nye og brugte
- sælges og byttes. Rabat ved kontant
eller på konto. Selvbetjening og god
parkering.

THORUP

Grenåvej 186, RISSKOV. Tlf. 7 88 86

W M Autoservice

W. Mikkelsen
Helsingforsgade 3-5, Århus N
Telefon 6 62 72
1. kl. autoværksted
Speciale: VW og ROVER

SALON „ANJA“

v. Anita Johansen
Chr. Wærmsgade 4, Århus.
Tlf. 3 21 86
1. kl. moderne hårpleje -
individuel behandling

Kør ind til

MOBIL SELV-X

Skanderborgvej 100 - Århus
Telefon 44 74 09
Alle tiders og alle årstiders
BENZIN og MOTOROLIER
Stort udvalg i autotilbehør

Nørgaard's Boghandel

v. Roar Madsen
Banegårds Plads 16 - Århus
Tlf. 2 60 36
Bøger - papir - kontorartikler

N B Autoservice



Speciale:
Garageanlægget Ingerslevs Plads
ÅRHUS C - Tlf. 3 24 02
1. kl. autoreparationer udføres

K F U M Cafeteria

Klostergade 37, Århus. Tlf. 2 14 16
Selvbetjening - god veltillavet mad
dagens middag - alt til små priser
Selskabslokaler forefindes

Det kvikke hjørne ...

Søren Rasmussens Eftf.

De Mezasvej 9, Århus. Tlf. 2 79 03
1/1 sherry: FAD NR. 6 kr. 16,75

PALADS Teatret

Århus - tlf. 6 83 00

Vi mødes i

E-B-M

og **BUKSEKÆLDEREN**
Østergade 1 - Århus - Tlf. 2 17 77

PARFUMERIET

Ny Munkegade 18-20 - Århus
Telefon 2 72 08
Stort udvalg i alle førende
præparater som DUBARRY m. fl.
Sæber - strømper

FØLG GULF-STRØMMEN til -
GULF Service Station

ved Østbanegården, Århus
Telefon 3 00 05
Benzin - olie - vask - smøring
Quick service

GULF Service

H. Jensens Plads - Århus
Tlf. 3 43 31
Benzin - olie - smøring - vask
Quick service

Kronborgs Farvehandel

Farver - tapeter - rullegardiner
Gulvbelægning
Nrd. Strandvej 15 - Risskov
Tlf. 7 95 50

Korset Specialisten

Dagmar Schultz Petersen

KAWO korsetter

Ryesgade 28 - Telf. Århus 2 40 28

„GOURMAND“

v. KOK - H. C. Sand Nielsen
Sdr. Ringgade 3, Århus. Tlf. 4 78 60
Smørrebrød - varme retter
Diner transportable
Ring venligst og lad os tale om det

Aarhus Bedemands- og Begravelsesforretning

H. J. Madsen
Ring til 2 28 66
(også søn- og helligdage form.)
Jærggårdsgade 17-19, Århus

Frederiksbjerg cykel- og knallertservice

Hedemannsgade 8 - Århus - tlf. 2 55 85
Cykler - reparationer - tilbehør
Forh. af Velo-Solex - Radexi og SCO

Gælder det TOBAK eller rygeartikler
- så ind hos ...

Vagn R. Kruse

Gl. Munkegade 19, Århus - Tlf. 2 44 64
Stort udvalg i vine og spirituosa

Slagterforretningen

v/ Børge Frandsen Jensen
Randersvej 55 - ÅRHUS - Tlf. 6 74 97
1. kl. kød, flæsk og pålæg
Prøv vor ekstraprægede hjemmelavede
medister

Fra forretningsverdenen

50 Siemens centralapparater i Finland

I december i fjor blev et nyt centralapparat taget i brug på Voikoski st. Dette var det 50. centralapparat som Braunschweiger fabrik for jernbanecentralteknik Siemens & Halske A/G har leveret til Finlands Statsbaner. Voikoski st. ligger på den 113 km lange, enkeltsporede strækning Rovoli-Kikkeli, der allerede i 1963 blev udstyret med Siemens fjernstyringsanlæg.

Privatbane- nyt...

Viby J. d. 10. jan. En lastbil med påhængsvogn blev ved 16-tiden påkørt af toget fra Odder på en overskæring i Viby J. 13 af togets passagerer kom lettere til skade, men kunne alle føres til deres hjem efter behandling på syge-

huset. Derimod måtte motorvognsfører E. Petersen, Odder, indlægges på sygehus på grund af de kvæstelser, han pådrog sig ved sammenstødet.

Bækmarksbro d. 20. jan. En lastbil fuldt læsset med kreaturer kørte i morges mod den sidste vogn i et motortog på overskæringen for Bøvlingvejen. Bilens forparti blev knust, men føreren af den kom intet til.

Mariager-Fårup banen

Der er nu dannet et kommunalt driftselskab, der overtager driften på Mariagerbanen fra 1. april. Selskabet skal stå som garant for DSB's kørsel med gods mellem Fårup og Mariager.

Det udvalg, der forbereder dannelsen af den nye Mariager storkommune, vil videreføre banen efter det nuværende selskabs likvidation til april. Alle virksomheder, der har brug for banen, kommer til at ligge i Mariager storkommune, og man vil formentlig derfor ikke anmode andre om at gå ind som garant eller medejere.

Dansk Jernbane Klub har tilbudt at køre passagertog på banen på betingelse af, at man får overdraget godstransporten, hvilket der formentlig nu ikke bliver tale om, efter dannelsen af det nye driftselskab.

res af lave betondæmninger, der efter fransk forbillede kaldtes Batardeau'er.

I volden var udformet standpladser til de forskellige batterier, hvor kanonerne stod fire og fire. I forbindelse med kanonstillingerne var opført talrige delvis underjordiske magasiner og kasemater.

Voldgravens bredde var 16 m, dybden 2,5-3,5 m.

Fæstningsvoldens højde varierede fra 4-7 m.

Hele anlægget løber den dag i dag i en bredde af 100 m fra Køge Bugt til Utterslev Mose (ca. 15 km), og dækker ialt et areal på 376 tdr. land.

Bag volden, ind mod København, var anlagt en vej »voldgaden«, og bag denne igen, altså nærmest byen, var militærsporet anlagt.

Dette spor var forbundet med vestbanen og muliggjorde transport af personel og materiel og endelig til transport af et såkaldt »batteritog«, der bestod af seks lave blokvogne med påmonterede 15 cm kanoner. Toget blev trukket af et damploko, hvorved batteriet let kunne flyttes til det sted på fronten, der behøvede størst ildstøtte.

Illustrationen viser således en rekonstrueret batteritogsvogn.

Til fæstningsvoldens armering hørte der 176 kanoner samt et betragteligt antal lettere skyts og maskingeværer.

Det er dog ikke her meningen at komme med hverken en detaljeret teknisk, militærisk eller historisk udredning. Læsere, der er interesseret i en yderligere uddybelse af dette emne, må vi opfordre til gennem det stedlige bibliotek at låne: »Historiske meddelelser om København« årgang 1964, der indeholder 46 sider historiske oplysninger om Københavns land- og søbefæstning 1886-1962, samt en del litteraturhenvisninger.

MODEL JERNBANE

Jernbaneskyts

Nærværende artikel er ikke en omtale af bevæbningen ved jernbanehjemmeværnet, som overskriften måske kunne forlede nogen til at tro, men derimod en kort omtale af det eneste jernbaneskyts, den danske hær nogen sinde har haft, og en kort omtale af stedet for skytsets anvendelse.

Som det sikkert er mange af læserne bekendt, blev der bagved Vest-enceinten anlagt et jernbanespor, det såkaldte enceintespor, der krydsede vestbanen mellem Glostrup og Brøndbyøster.

Dette militærspor strakte sig ca. 6 km

mod syd til gården Smitshøj ved Køge Bugt. (Smitshøj er for mere end en menneskealder siden udstykket til byggegrunde).

I retning mod Husum havde sporet en tilsvarende længde.

Selve udtrykket »enceinte« stammer fra Frankrig og betyder slet og ret fæstningsvold.

Vest-enceintens linie var med regelmæssige mellemrum brudt af kanonstillinger i lave betontårne (Kaponiérer), hvorfra man kunne skyde langs med den foran volden liggende voldgrav.

Vandspejlet i voldgraven kunne regule-

Legetøj og hobby ... så SNURRETOPPEN

v/ A. Engelund
Søndergade 39 - Frederikshavn
Tlf. 2 07 37
Alt tilbehør til MÄRKLIN og FLEISCHMANN - SCALEXTRIC
Faller racerbaner



Lyngby-Nærum Jernbane

Skinnebusdrift hvert 20. minut

Tlf. (01) 87 07 08

Buslinie 172 - Lyngby-Ørholm
Buslinie 180 - Jægersborg-Gl. Holte

Støt BONUSTANKEN

Bankbog 12 mdr. opsigelse .. 9 %
Checkkonto..... 3 %

Foruden rente fordeles halvdelen af bankens nettooverskud som BONUS blandt indskyderne.
Giro 5010 - Telf. HERNING (071 1) 1144

Brug BONUSBANKEN

Aarhus opland

Vor bladkiosk er . . .

MOLS KIOSKEN

Molsgade 11 - Århus - tlf. 3 29 29
Stort udvalg i dag- og ugeblade
samt i kontorartikler

Slagtermester

Erik Boysen

Jerichausgade 9, Århus. Tlf. 2 70 79
1. kl. kød - flæsk - hjemmel. pålæg
Prøv vor medister

Michelsen's Eftf.

S. K. Karlsson

Frederiksgade 1 - Århus C
Tlf. (0 61) 2 47 46
Fineste stempel- og gravørarbejde
Navneplader - Formarbejde

MEJERIUDSALGET

v/ P. H. Nielsen
Godthåbsgade 3 - Århus. Tlf. 2 62 53
1. kl. mejeriprodukter
Brød - øl - sodavand

Følg Gulf Strømmen til

GULF Service

v/ J. Rasmussen
Silkeborgvej 304 - Åbyhøj
Tlf. 5 85 99
Benzin - olieskift - smøring
Stort veludstyret selv-vaskeplads
Alt i auto-udstyr til rimelige priser

MÆLKEFORSYNINGEN

Erling Sørensen
Brabrand - Tlf. 6 00 70
1. kl.s mejeriprodukter

Viby Fuglehandel

Brorsonsvej 8 - Viby J. - Tlf. 4 55 67
Fugle - Bure - fiskegrej - sandorme
Husk vor automat med grej og sandorme

POLY - RENS

Adelgade 99 - Skanderborg - tlf. 2 07 63
Effektiv og hurtig rensning
til rimelige priser

Grenaa

ROALDTSEN

Lillegade 4 - Grenå - Tlf. 2 22 38
Ventetøj - Babyudstyr
Børnbeklædning
Nederdele og strikvarer

Jørgen Schmidt

Snedkermester
Kannikegade 16, Grenå - Tlf. *2 12 66
Møbler og ligkister

Rekord Rens & Vask

Engdalen - GRENÅ - Tlf. 2 20 67
1. kl. skånsom behandling af tøj
Hentes og bringes

Havnevejens Brødsalg

v/ Vagn Aage Jensen
Havnevejen 120 - GRENÅ
Telefon 2 23 64
Chokolade og konfekture
Frisk og lækkert brød og kager

CYKELFORRETNINGEN

v. K. Strunge
Lillegade 46 - GRENÅ - Tlf. 2 05 93
De førende mærker i cykler
og autocykler
1. kl.s reparationsværksted

Holstebro

En forretning med liv i -

FUGLESTUEN

Ll. Østergade 8 - Holstebro
Tlf. 2 23 79
Alt i dyr, fugle og fisk
Frø og foderartikler

NØRREPORT KIOSK

v/ Finn Holm Jensen
Nørregade 45 - Holstebro
Telefon 2 06 02
Aviser - dag- og ugeblade
Stort udvalg i lommeromaner - Film

Charcuteriet

Gourmet

- stedet for den gode smag, Danmarksgade 2,
Tlf. (074) 2 03 79 - v. O. Delligbjerg

Alt i hjemmetilberedte sild
Stort udvalg i dansk og udenlandsk
konserves - oste - krydderier

Silkeborg

Vi anbefaler et besøg i
Banegårdsrestaurationen
Silkeborg. Tlf. 717

Spare- og Laanekassen for Silkeborg og Omegn

Tlf. 416 - 417 og 410. Postgiro 7863
Mandag-fredag kl. 9.30-12.30 og 14-18
Fredag tillige kl. 18-19.30
Lørdag lukket

Ringgaard's KONDITORI

Vestergade 15 - Silkeborg. - Tlf. 264
Kendt for sin gode mad.
Altid frisklavet kaffe

„LANDSBYEN“

v/ K. Nellemann Rasmussen
Søndergade 22 - Silkeborg
Telefon (681) 2960
Stedet, hvor man mødes . . .

Nykøbing Mors

MORSØ Boghandel

Algade 1 - Nykøbing Mors
Tlf. 2 03 10
Bøger - kontorartikler -
Fotoudstyr

AUTOSKADER

repareres med moderne special-
værktøj
Kun 1. kl.s arbejde ved fagmand
GERT's Autoopretning
Filtenborggade 31 - Nykøbing M.
Tlf. 2 16 61

BRUGSEN

NYKØBING MORS

Algade 5 - Telefon 2 13 33
Pris i bund - kvalitet i top!
- og så får De dividende!

Fuglebakkens K-MARKED

v/ Bent Sørensen
Vibevej - HOBRO - Tlf. 2 19 19
Kolonial - konserves - vine -
spirituosa
1. kl.s kød - flæsk og pålæg
Et godt og billigt sted at handle!

Historisk resumé

Vestenceintens forhistorie er lang og fuld af politisk dramatik.

1867 Københavns gl. landbefæstning nedlægges.

1872 Københavns første befæstningskommission nedsættes baseret på forslag af ingeniørkorpset med en enceinte fra Kalvebod Strand, vest om Damhussøen til Hellerup.

1873 Lovforslag fremsættes. Forkastes af rigsdagen.

1879 Anden befæstningskommission nedsættes med kronprins Frederik som formand (senere Fr. 8.). Grundlaget er denne gang en fremskudt linie, der er identisk med den senere udførte befæstning.

1881 Fuldstændigt forslag forelægges med forter foran Vest- og Husumenceinten.

1881-83. Forslaget forsøges gentagne gange vedtaget ved lov.

1884 Reduceret forslag vedtages af ministeriet Estrup. Estrup, der var en handlingens mand, mister tålmodigheden og får i landstinget vedtaget et forslag til 25 mill. kroner. Forslaget forkastes imidlertid af folketinget.

1885 Estrup udarbejder en provisorisk finanslov og får ved kongelig resolution tilladelse til at foretage de fornødne opmålinger til et befæstningsanlæg.

1885-94. Ialt bevilges 18 mill. kr. til Vestenceinten på foreløbige finanslove.

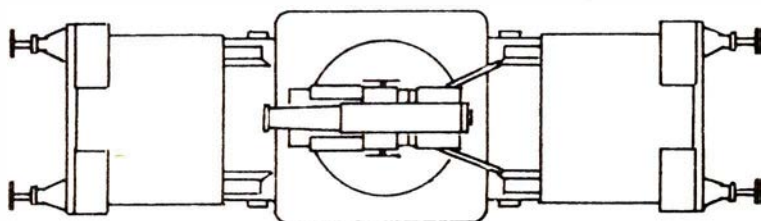
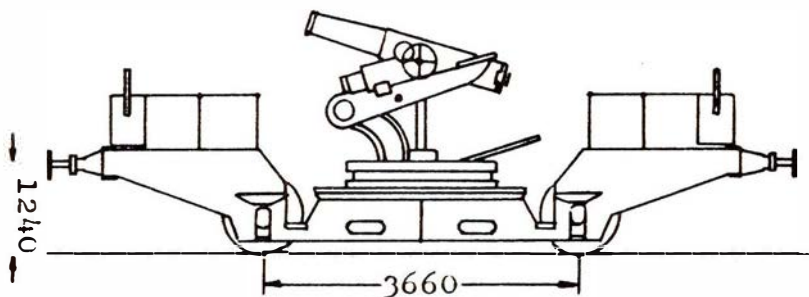
Estrups fremgangsmåde med at sætte folketinget ud af funktion og egenmægtigt at vedtage provisoriske love, betragtedes som et voldsomt overgreb, og dette gav anledning til datidens hårdeste politiske kampe. Landet blev i realiteten splittet i to lejre, »fæstningsbyggerne« og den øvrige befolkning. Begreber som hær, flåde og værnepligt kom i modsætning til store dele af landets befolkning.

At fæstningsanlæggene anlagdes, og at hær og flåde overlevede, skyldtes udelukkende den omstændighed, at den patriotiske følelse var så meget stærkere hos den positivt indstillede del af befolkningen, hos hvilken nederlaget i 64 stadig sved i hjertet.

For eksempel foranstaltedes en privat indsamling, der som resultat gav 1,7 mill. kroner, hvilket i dag svarer til ca. 30-32 mill. kroner. En sum, der i vort nuværende velstandssamfund ville være aldeles utænkelig at opnå ved frivillig indsamling. Men den gang var offerviljen til stede; en offervilje, der må have været ganske betragtelig i forbindelse med datidens helt anderledes ringe indtjeningsmuligheder.

Offerviljen gav sig også udslag i, at 20.000 danske kvinder alene ved en anden indsamling kunne skænke kongen (Chr. IX) 8 kanoner til bestyknings af Christiansholms Batteri ved Klampenborg. Disse med inskription forsynede kanoner står i dag i Tojhusmuseets gård.

(Fortsættes).
J. B. Dyrkilde.



Militær batterivogn

***** * FOTO hobby *****

Fotografering med farvefilm

Vi lever i en verden af handling og bevægelse. Når vi tager billeder af vore venner og familie, synes vi, at de bedste billeder er de, der viser folk foretage sig noget: Børn, der leger, fodboldspil, skøjteløb, skiløb, tennis eller badminton osv.

Specielle problemer

For at kunne »fryse« bevægelsen på en naturlig måde, må De vælge en temmelig høj hastighed til lukkeren. Nøjagtig hvor høj afhænger af, hvor langt De er fra det sted, De skal fotografere, og i hvilken retning bevægelsen foregår i forhold til kameraet. Husk at ting, der bevæger sig i rette vinkler i forhold til kameraet, kræ-



Byg SVENSK på DANSK

Forlang brochure over fritids- og helårshuse

RINGLINGHUS

KALUNDBORG - tlf. *1800

NB. Se fritidshusene ved JKL-færgen i Kalundborg

Aalborg

A/S Norvin & Larsen

ingeniør- og
entreprenørforretning
Udfører arbejder for DSB
Jernbanegade 21 - Aalborg
Telefon 12 85 99

Møjeriudsalget

Hadsundvej 5 - Aalborg - tlf. 13 34 37
1. kl.s mejriprodukter
Mælk - brød - æg

Simonsens Frisørsalon

v/ Bjarne Simonsen
Søndergade 17, Aalborg, tlf. 13 32 30
Herre- og damefrisørsalon
1. kl. individuel behandling

Kolonialforretningen

v/ K. E. Kristensen
Christiansgade 58 - Aalborg
Telefon 12 04 25
Alt i kolonial - konserves - vine -
spirituosa - tobaksvarer
Prøv vor ekstrafine kaffe

FARVELADEN

Grønlandstov 22 A - Aalborg
Telefon 13 34 66
Farver - lakker - dørmåtter -
linoleum - vinyl - rullegardiner og
voksdug
Stort udvalg i tapeter
Gode parkeringsmuligheder!

Midtbyens Auto-Service

Finn H. Nielsen
Sct. Hansgade 9 - Aalborg
Tlf. 13 18 96 - Priv. tlf. 16 06 19
1. kl. reparationsværksted for alle
mærker vogne

MEJERIUDSALGET

Boulevarden 44 - Ålborg
Telefon 12 53 97
1. kl.s mejeriprodukter
Brød og kager

Holger Christensen

Ørstedesvej 2 - Ålborg. - Tlf. 13 11 02
Nye og brugte cykler og knallerter
1. kl.s reparationsværksted

Gå altid til fagmanden ...

WITTRUP

Hadsundvej 15, Ålborg. Tlf. 13 70 06
Reparationer - ompolstring -
omforandring.
Udvalg i tæpper - Konto oprettes.

SUSSE DAHL's klinik

v. Aase Sigsgaard
Bispensgade 2 - Aalborg - tlf. 13 47 01
Skønhedspleje - Fodpleje

Damefrisørsalonen

BIRTHE OHRT
Boulevarden 33, Aalborg, tlf. 12 40 69
Moderne hårpleje
Sidste nye frisurer

SPECIALFORRETNINGEN

Hjørringvej 34, Aalborg, tlf. 13 17 16
Grøn pose: pragtfuld JAVA
kr. 5,48 1/4 kg
Guld pose: Fin Columbia
kr. 4,88 1/4 kg
Hvid pose: Økonomiblanding
7,48 1/2 kg
Twilling luxus the i alle sorter
Varerne bringes overalt i by og opland

De faar lynhurtig en vogn hos

Bejsebakkens MINI CAB

Aalborg - Tlf. 12 48 00

Vi handler hos ...

Aalborg Mælkekompagni

Christiansgade 1 A, Aalborg
Telefon 13 47 75
Kun 1. kl.s mejeriprodukter

Gugvej Farvehandel

v. Flemming Kristensen
Gugvej 83 - AALBORG - Tlf. 13 76 11
Alt i farver, lakker og tapeter

Sæby - Jylland

Kolonialforretningen

v/ Sv. Poulsen
Fr.havnsvej 47, Sæby Jyl. Tlf. 6 13 09
1. kl. kolonial - konserves - vine
og tobakker.
Prøv vor ekstrafine kaffe

Nørresundby

BØGH KLITGÅRD

Exam. Tandtekniker
Østergade 32 - NØRRESUNDBY
Telefon 16 07 62

Nørresundby

Sejlmagerværksted

Bakkelygade 4 - Telf. 16 01 32
Alt i sejl, markiser, telte,
presenninger samt splejsearbejde
Reparationer udføres

NORDVASK

Vestergade 57 - Nørresundby
Tlf. 13 83 65
Våd vask - tørret vask - rulle vask
Rensning på få timer
1. kl. nobel behandling af tøj

Vestergades FOTO

Nørresundby
Vestergade 43 - Tlf. 13 72 48
Stort udvalg i foto - smalfilm
og fotoudstyr til rimelige priser

Vor leverandør er ...

Nørresundby Kiosk

ved rutebilstationen. Tlf. (08) 12 45 00
Aviser, dag- og ugeblade, papir,
telegrammer
Stort udvalg i billiggøber.

Hjørring

Fa. Jenny Jensen

Skolegade 7 - Hjørring - Tlf. 538
Træsko - træskostøvler - træfodtøj
Reparationer udføres

TEX / DUN

v/ Erik Christensen
Stokbrogade 3, Hjørring, tlf. 105
Det hele store udvalg i
gardiner og sengeudstyr

DAMS eftf.

Bredgade 36, Brønderslev. Tlf. 2 01 15
Lædervarer - kuffertter - tasker
Stort udvalg i legetøj

ver højere hastigheder end de, der bevæger sig i diagonale linier eller direkte hen mod Dem. Handlingsforløb på længere afstand som f. eks. fodboldspil, der spilles inde på midten af banen, kan »fryses« med lavere lukkerhastighed end det samme handlingsforløb, der sker blot nogle få meter borte.

En så langsom lukkerhastighed som 1/25 sek. vil »standse« personer, der går langsomt imod kameraet, medens en hurtigløber, der passerer diagonalt forbi kameraet, mindst vil kræve 1/500 sek. Generelt sagt skal De altid bruge en lukkerhastighed, der er så hurtig, at De undgår undereksponerede billeder.

Som bekendt bliver dybdeskarpheden ringe ved store blænderåbninger. Det kan derfor være praktisk at anvende en slags skarpheds-dybde-system. Lav et skon over inden for hvor stort et område den sportsbegivenhed eller det handlingsforløb, De vil fotografere, vil foregå. Sæt skarphedsindstillingen på en middel afstand, så De kan »skytte« løs uden stadig at skulle ændre skarphedsindstillingen. De fleste af Deres billeder vil da vise sig at være skarpe og gode.

Sport og scener, hvor der foregår noget, egner sig fortrinligt til de hurtigere farvefilm, f. eks. Kodak High Speed Ektachromefilm dagslystypen. Denne film har en hastighed på 160 ASA. sammenlignet med Kodachrome II, dagslysfilm, hvis hastighed er 25 ASA. Det betyder, at lukkerhastigheden ved en given blænder er 1/25 sek. med Kodachrome II film, og at De med samme blændeåbning kan tage billeder på 1/200 sek. med High Speed Ektachrome.

Skønt denne hurtige Kodak-film har tilstrækkelig hastighed til de fleste situationer, er det muligt at opnå en endnu hurtigere eller større hastighed ved ændring af fremkaldeprocessen. Eksponeringsindexet kan fordobles ved at forlænge tiden i den første fremkalder til 13 minutter. De øvrige trin i processen forbliver uændret.

Objektiver med lang brændvidde

Det punkt, hovedinteressen samler sig om ved mange sportsgrene som fodbold, håndbold, baseball eller hestevæddeløb, befinder sig ofte langt væk. Det gør brugen af objektiver med lang brændvidde aktuelt. Husk at sådanne objektiver ikke alene øger billedstørrelsen, men også hele billedbevægelsen på filmen, størrelsen af personers eller tings bevægelse på filmen stiger direkte i forhold til brændvidden. Det betyder i praksis, at hvis en lukkerhastighed på 1/100 sek. er tilstrækkeligt til at standse bevægelsen med en 50 mm linse, vil den samme bevægelse (taget fra

samme afstand) kræve en lukkerhastighed på 1/200 sek. med en 100 mm linse. Altså, jo længere brændvidde, jo større lukkerhastighed kræves.

Somme tider giver forbigåelse af denne regel mere tilfredsstillende resultater ved fotografering af handlingsforløb. Det sker nemlig lejlighedsvis, at sådanne billeder, der tages med stor lukkerhastighed, »fryser« øjeblikket så effektivt, at de virker stillestående og tidløse. En teknik, der kendes som panorering, kan ofte bruges med godt resultat til at give indtryk af stor hastighed. Den udføres ved at svinge kameraet, samtidig med at De i søgeren følger objektet, medens De tager billedet. Det færdige billede vil vise den eller det, der bevæger sig, »standset«, medens baggrunden bliver helt udtværet.

(Fortsættes).

Lavvoltage eller Halogen?

Mange spørger, hvilken forskel der egentlig er på lavvoltage lamper og de nyere halogenlamper (JOD-kvartslamper).

Her er en lille udredning:

På de hidtil anvendte lavvoltage lamper er glodetråden anbragt i en kolbe af glas, som er hærdet.

Ved en elektrisk effekt på 150 W eller mere stiger glaskolbens temperatur til høje varmegrader. Så høje, at glaskolben ville springe, hvis der ikke var sørget for speciel afkøling.

Det kan ikke forhindres, at wolfram i løbet af lampens levetid fordampes fra glodetråden og afsætter sig på glaskolben. Resultat: Lysudbyttet reduceres i takt med den tiltagende sværtning.

Af termiske grunde er det trods kølingen nødvendigt med en vis mindsteafstand mellem glodetråd og glas for ikke at overskride den maksimumstemperatur, glasset kan tåle. Dette betyder med hensyn til belysningsoptikkens konstruktion, at det bag lampen placerede hjælpespejl kun kan opfange en vis mængde af det lys, som stråler bagud.

Halogenlampen frembyder i modsætning hertil betydelige fordele: Som kolbemateriale anvendes ikke glas, men kvarts, som har et væsentligt højere smeltepunkt. Desuden er halogenlampen fyldt med et luftformet halogen (f. eks. jod, brom el. lign.). På basis af denne luftart opstår en kredspocess, som har til følge, at det wolfram, som fordampes fra glodetråden, mens lampen er tændt, ikke afsætter sig på indersiden af glaskolben eller i dette tilfælde - kvartskolben, men det fordampede wolfram aflejres atter på wolframglodetrådens masse. Herved opnås to ting:

Den ovenfor beskrevne sværtning af kolbens glas indtræder ikke, og tillige

forlænges wolframtrådens levetid derved, at der ikke sker nogen væsentlig formindskelse af dens tværsnit som følge af fordampning.

En forudsætning for den omtalte kredspocess er det, at kvartskolben har en mindstetemperatur. Denne opnås kun når lampen ikke yderligere afkøles.

På grund af halogenlampe-glodetrådens større termiske modstandskraft ligger glodetrådens temperatur højere i sammenligning med en almindelig lavvoltage lampe, og der er et hvidere lys fra en halogenlampe.

FOTO tips

Agfa har sendt to nye farvefilm på markedet. Det drejer sig om smalfilm - en super-8 kombineret film, der er indrettet til kunstlys, men som ved hjælp af konversationsfilteret i optageren bliver til en dagslysfilm. Samt en 8 mm kunstlysfilm.


CK 17 S er afstemt efter 3400 grader kelvin, der svarer nøje til f. eks. lyset fra studiolux eller en jodkvartslampe, der hidtil har krævet filter. Det er en kornfri, skarptegnende film med et bredt belysningsspillerum og en helt udmærket farvegengivelse. Også den nye super-8 film angives at have en følsomhed på 17 DIN.

Knud Sidal.

De Skulle Bruge



KAMERERA OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Frederikshavn



ESSO Servicecenter

Jørgen Henningsen
Rimmens Alle – FREDERIKSHAVN
Tlf. (084) 2 32 20 – Åbent: 7-22

H. C.s KIOSK

v/ Egon Christensen
Asylgade 27 – Frederikshavn
Telefon 2 16 59
Aviser – dag- og ugeblade

Scooter Service

Asylgade 31 – Frederikshavn
Telefon 2 31 75
Køb – salg – bytte
1. kl. reparationsværksted for
scooter og knallerter

Købmand Kokborgs efft.

Elmevej 43, Frederikshavn, tlf. 2 07 75
1. kl. kolonial og konserveres
Ekstrafin kaffe
Vine og tobakker

FREDERIKSHAVNS BANK

Stiftet 1891
– Byens og egnens bank –

Ejler Schou

Møbelpolstrer
Hj. af Vestergade og Hjørringvej
Frederikshavn – Tlf. 2 27 92
Alt i møbler – kvalitetsarbejde
til rimelige priser



Gulf Service

v/ Allan Wolf
Bardredsvej 30, Frederikshavn
Tlf. 2 35 80
Benzin – olie – vask – smøring
Dæk – udstyr. Quick service

Frederikshavn

Moderne Hushjælp

Danmarksgade 2 – Frederikshavn
Tlf. 2 29 30
Alt indenfor moderne
husholdningsmaskiner

Gælder det møbler – tæpper
eller ompolstring – så

NORDBYENS MØBLER

Niels Juelsvej 12 – Frederikshavn
Tlf. 2 33 65
1. kl. kvalitet – rimelige priser

Haarby's vaskeri

Svanholmsvej 7 – Frederikshavn
Tlf. 2 19 45
Vi henter og bringer gerne

Struer

Jernbanepersonalet anbefales –

Esso service

STATION

v/ Tage Andersen
Holstebrovej 56 – STRUER
Tlf. 5 08 75
Benzin – olie – vask – smøring
Quick service

Bjerre's Bageri

Vestergade 33 – Struer – Tlf. 5 02 57
1. kl. lækkert wienerbrød og kager
Bestillinger modtages
Prøv vor spec. fødselsdagskringle

Vi kører ind til –

UNO-X

v/ Knud Erik Christensen
Hj. af Ringgade og Tårnvej. STRUER
Tlf. 5 17 21
Ekstra kr. 1,06 – UNO-X kr. 1,02
Diesel kr. 0,26. – 1. kl. service

Slagterforretningen

v/ Kaj Aggerholm
Søndergade 5 – Struer – Tlf. 5 00 17
1. kl. kød, flæsk og hjemmel. pålæg
Kvalitet i top – pris i bund!

Struer

BP service

Bredgade 12 – Struer – Tlf. 5 08 34
Benzin – olie – smøring
Quick service – Nye dæk

Østergades Kiosk

Østergade 33 – Struer – Tlf. 5 05 05
Aviser – dag- og ugeblade
Forkort rejsen med en lommeroman!

Holstebro

Banegårdskiosken - Holstebro

v. Tage Skjød Pedersen
Dagblade – Ugeblade – Bøger
Holstebro – Telf. 2 09 48

VEEDOL service station

Struervej (hj. af Hunsballevej)
Holstebro – Tlf. 2 37 02
Benzin – olie – vask – smøring
Quickservice

BOJSEN'S AUTO

Broagervej 1, Holstebro – Tlf. 2 20 32
Ved køb af nye dæk –
gratis hjulafbalancering!

Vore damer anbefales –

salon „IRENE“

Viborgvej 13, Holstebro – Tlf. 2 23 42
1. kl. moderne hårpleje
Individuel behandling



Nørregade 27, Holstebro – Tlf. 2 02 66
Stort udvalg i moderne kvaliteter
og mønstre.
Lige klar til ophængning!

Stedet, hvor velklædte mødes –

Erik Ribert Hansen

Skræddermester
Struervej 15, Holstebro – Tlf. 2 16 69
Uniformer konfektioneres efter mål
Selskabstøj udlejes

SVELLESTAMPNING MED *Cobra*



En let og handy maskine



Det er altid muligt for operatoren at arbejde med COBRAEN uden at bevæge armene. Værktøjet til svellestampning findes i 2 længder, hvilket gør det muligt for såvel små som høje mennesker at arbejde med maskinen. COBRAEN er en komfortabel og effektiv maskine ved svellestampning, hvor pladsen mellem skinnerne er ret begrænset (f. eks. ved sporskifte).

I utallige tilfælde konstrueres værktøj og værktøjsmaskiner til et stærkt begrænset anvendelsesområde. Hvor der er tale om masseproduktion, er det ganske klart, at der er et behov for specialmaskiner.

Universalsværktøjet, værktøjet med de mange anvendelsesområder, vil trods alt være det mest efterspurgte inden for de fleste industrigrene med forskellige arbejdsområder.

Universalsmaskinen, som ATLAS COPCO kan tilbyde, er COBRAEN - verdens letteste benzindrevne stemboremaskine og betonhuggehammer. Siden COBRAEN fik sin debut på markedet for 10 år siden, er der udviklet en snes forskellige værktøjer svarende til lige så mange arbejdsområder, hvoraf kan nævnes boring, hugning, gravning, stemboring, stampning og føring af rør under vejbane o. s. v.

Som følge af de mange anvendelsesområder anvendes COBRAEN med stor fordel af entreprenører, bygmestre, elværker, telefon-, stats- og kommunale virksomheder samt overalt i verden af militær, hjemmeforsvar, civilforsvar og redningskorps.

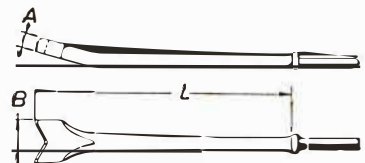
Ved svellestampning vil COBRAEN være til stor hjælp i de tilfælde, hvor en stor svellestampningsmaskine af en eller anden grund ikke er til stede, når en udbedring skal foretages.

Fra et økonomisk synspunkt er det vigtigt, at underlaget under svellerne til stadighed ligger fast. Dette opnås bl. a. ved hurtig udbedring af opståede skader, hvortil man anvender maskiner, der er i stand til at give kraftige slag.

Den transportable, lette og handy COBRA-svullestamper kan betjenes af en mand, hvilket især er vigtigt de steder, hvor der er meget trafik. Ved svellestampning anvendes normalt 2 eller 4 COBRAER, der evt. kan betjenes af specielt organiserede arbejdshold.

I f. eks. Sverige, Norge og Tyskland har man allerede opnået fremragende resultater, ofte under meget vanskelige arbejdsforhold (tæt trafik).

UDSTYR



DIMENSIONER

L mm	A mm	B mm
480	30	80
480	30	120
630	30	80
630	30	120

Hold dig i form

Det »slidte« hjerte

berøver alt for mange mænd i fremtrædende stillinger deres arbejdsevne. Coronarthombosen rammer flere mænd i deres bedste alder, end vort samfund har råd til at undvære - ganske bortset fra de personlige tragedier.

Lægebladet »Helse« har behandlet dette

AMAGER BILEN

Ring til

50 12 60

- og bliv tilfreds

Esbjerg

Esbjerg og Omegns Sparekasse

Esbjerg

Esbjerg Eksportstald

holger alexandersen

Møbler

Møbler i alle stilarter
Strandbysvinget - ESBJERG
Tlf. 2 70 52 og 2 87 16

TÆPPE-eksperten

v/ K. Berggren
Storegade 67-69 - Esbjerg
Tlf. (051) 2 45 30

Bramminge

Bramminge Boghandel

Bent Schack
Storegade 13 - Bramminge
Telf. 7 30 61

Landbosparekassen

Bramminge
Telefon 7 34 44

Brande

BRANDE AUTOOPRETNING

v/ Jens Knudsen
Industrivej - BRANDE - Tlf. 643
1. kl. arbejde til rimelig pris

Grindsted

BANEGÅRDSKIOSKEN

Grindsted - Tlf. 2 06 61
Aviser - Dag- og ugeblade

Kolding



skal De spise -
godt og hurtigt ... så

Banegårdsrestaurasjonen

KOLDING (v/ Jørn Klug)
Tlf. (055) 2 32 32
Et 1. kl. madsted - Ekstragod kaffe

ASTRID RUBY KUNST

Låsbygade 54 - Kolding
Tlf. (055) 2 70 15
Krylstal - glas - tin - keramik m. m.
Spec.: hvidt porcelæn. Eget brænderi

Vi anbefaler ...

PENSION KOLSTER

Fredericiagade 32 - KOLDING
Tlf. 2 61 17
1. kl. sund og veltillavet mad

WINKEL Jensen

v/ H. Lægstrup Jensen
Østergade 11, KOLDING. Tlf. 2 12 08
... med det store udvalg i trikotage

BYENS SMØRREBRØD

Hollændervej 3 - KOLDING
Tlf. 2 20 85
1. kl. smørrebrød til rimelige priser
leveres overalt i by og omegn.
Åbent til kl. 24. Tirsdag lukket.

Fa. Just Christensen v/
ERIK VIVE

Seest Bakke 37 - KOLDING
Tlf. 2 45 33
Lys - Kraft - Varme
Aut. el-installatør

Varde

FARVEMESSEN

Storegade 22 . Varde . Tlf. 2 05 45
Altid til tjeneste med gode råd ...
Farver - lakker - tapeter

LANDBOSPAREKASSEN

for Ribe og Omegn
Torvet - i byens centrum
Tlf. *2 13 33

Sønderjylland

TEXTIL køber man i
TEXTILHUSET
Padborg - Telefon 7 34 67



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

Gælder det cykler og knallerter

JAKOB Christiansen

Salg og service
Carstengade 1 - Tønder

Vejen

1/8 SYDJYDSK
DAMKULTUR
VEJEN

FISCHER'S BOLIGMONTERING

VEJEN
Telefon *176

Støvring

Støvring Auto-Lak

v/ Erling Jensen
Viborgvej 10 - Støvring
Tlf. (08) 37 12 01
Med vort helt moderne udstyr og
ved brug af de bedste materialer
kan vi give Dem den bedste betjening!

HAGELUND MØBLER

Viborgvej 50 (hovedvej A 13)
STØVRING - Tlf. (08) 37 13 81
Kvalitetsmøbler til rimelige priser

STENVAD Kager

- det store navn i SMÅkager

problem i sit januarnummer og blandt andet haft en samtale med forhenværende stats- og finansminister Viggo Kampmann, der for godt 3 år siden måtte give op på landets vigtigste post på grund af flere blodpropper i hjertet.

– Jeg måtte finde en form. Det vigtigste for folk er jo at lære at leve med deres sygdom. Jeg hviler meget, ligger ned 12 timer i døgn, samtidig holder jeg min vægt nede. Føler jeg mig træt, ligger jeg i sengen en hel dag. Der kan jeg læse og skrive i fredelige omgivelser. – På den måde er han i stand til at gennemføre et omfattende arbejde og være, som han kalder det – en aktiv pensionist.

Viggo Kampmann siger videre, at det nok var klogt, hvis folk over fyrrer gik til undersøgelse en gang om året for at få taget elektrokardiogram og blodtryk. Når folk er omkring de halvtreds, ville det være godt, hvis de kunne trække sig tilbage fra det daglige pres og virke som rådgivere i stedet for som udøvere.

Det var Viggo Kampmann, der indførte begrebet »sabbatåret« – et hvileår. Han siger herom, at det naturligvis ikke behøver at være et helt år, men at han selv prøver at samle al ferie i en lang periode.

Personalia

Holte

Trafikkontrollør H. Flensberg, Hillerød, er udnævnt til stationsforstander i Holte, hvor stfst. V. E. Eriksen er død (68 år).

Gentofte

Trafikkontrollør H. V. Jørgensen, Næstved, er udnævnt til stationsforstander ved Gentofte st., hvor stfst. C. H. Christensen har søgt afsked på grund af svagelighed (66 år).

Ikast

Trafikkontrollør E. Berg, Herning, er udnævnt til stationsforstander i Ikast, hvor stfst. K. H. T. Christensen har søgt afsked på grund af svagelighed (65 år).

Hurup Thy

Trafikkontrollør V. J. Fredberg, Ålborg, er udnævnt til stationsforstander ved Hurup st., hvor stfst. M. P. Madsen har søgt afsked på grund af alder (68 år).

Glumsø

Stationsmester S. Å. Hansen Væggerløse, er forflyttet til Glumsø st., hvor stationsmester Kaj Nielsen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Nykøbing Mors

Trafikkontrollør K. Thestrup, Nykøbing Mors, er udnævnt til stationsforstander samme sted, hvor stfst. A. Nielsen har søgt afsked på grund af alder (68 år).

Randers

Overtrafikkontrollør O. H. Mikkelsen, Helsingør, er udnævnt til stationsforstander ved Randers st., hvor stfst. G. Skov er død (49 år).

Vamdrup

Overtrafikassistent O. Uhrbrandt, Vejle, er udnævnt til stationsforstander i Vamdrup, hvor stfst. T. R. Rasmussen har søgt afsked på grund af svagelighed (65 år).

Lundby

Overtrafikassistent J. P. Kristensen, Vojens, er udnævnt til stationsforstander i Lundby, hvor stfst. E. M. Jensen har søgt afsked på grund af alder (68 år).

Dødsfald

Dementi

Vi bragte meget beklageligt i januarnummeret den meddelelse, at lokomester C. V. Hvidbjerg, Esbjerg, var død. Efter hvad det oplyses må fejlen skyldes, at nylig afdøde lokofører C. R. Nielsen, Struer, til stadighed benyttede navnet Hvidbjerg så meget, at snart ingen kendte ham under navnet Nielsen.

Overportør C. Hansen, fh. Kbhvn. Gb., 86 år.

Overportør K. J. Schobius, fh. Khhvn. Gb., 85 år.

O.sIGNALFORMAND N. P. H. Hansen, fh. Hillerød, 83 år.

Overportør P. K. O. Nielsen, fh. Kh., 81 år.

Lokofører P. K. Østergaard, fh. Struer, 81 år.

Lokofører N. R. M. Nielsen, fh. Århus, 80 år.

Lokofører A. Helt, fh. Århus, 79 år.

Lokofører H. P. Petersen, fh. mdt. Gb., 77 år.

Lokofører A. L. Wedeby, fh. Slagelse, 76 år.

Pakhusmester N. P. Andersen, fh. Kbhvn. Gb., 75 år.

Stationsforstander K. A. Werenberg, Ribe 1952–61, 74 år.

Rangermester E. V. Jacobsen, fh. Østerport, 74 år.

Godsekspeditor N. P. Ingstrup, Skive 1945–50, 73 år.

Værkmester V. F. Knoop, fh. cvk. Kbhvn., 73 år.

Baneingeniør E. Haxthausen, fh. Overingeniøren, 70 år.

Stationsforstander M. C. Overgaard, Grindsted fra 1955, 68 år.

Togfører F. V. S. A. Nielsen, Odense, 68 år.

Togfører J. P. Jørgensen, fh. Fredericia, 68 år.

Lokofører P. E. Bækgaard, fh. Fåborg, 67 år.

Stationsbetjent H. C. Guldborg, fh. Østerport, 67 år.

Stationsforstander V. R. Hjorth, Køge fra 1958, 67 år.

Remisearbejder R. G. Sambleben, Kh. lysanlæg, 64 år.

Vognmester N. A. Mortensen, Fredericia, 55 år.

Vognopsynsmand J. F. Pedersen, Næstved, 50 år.

Lokofører A. A. Clausen, Padborg, 46 år.

Godsekspeditor A. H. Pedersen, Tønder, 43 år.

Signalarbejder S. K. Pedersen, Hellerup, 31 år.

Signalmonitørsp. P. Henriksen, Hellerup, 21 år.

BOG-anmeldelser

Locomotives of the LSWR

150 sider, ill. *The Railway Correspondence and Travel Society, 19, Dene Court Road, Olton, Solihull, Warwickshire. Ca. kr. 25,00.*

Bogen starter med en ganske kort, men særdeles velskrevet oversigt om banens historie, og derefter kommer en nøje gennemgang af alle de locos, banen i tidernes løb har rådet over.

Det er interessant læsning, der i rigt mål er suppleret med tekniske data og skitser.

Die Dampflokomotive

960 sider, ill. *VEG Verlag für Verkehrswesen, Französischer Strasse 13/14, 108, Berlin 8.*

En lidt tør skildring af et utal af tyske loko fra deres første til sidste udseende, med rige detaljer om indretning, udstyr, ombygning og hvad ved vi.

Typisk grundigt arbejde, hvor selv den mindste ting er husket, men måske derfor lidt vel tør som underholdningsstof.

G. W. R. in Dean

170 sider, ill. *David & Charles (Publishers) Ltd., Sout Devon House, Newton Abbot, Devon. Ca. kr. 38,00.*

Der er det specielle omkring denne del af de britiske jernbaners afsnit Great Western Railways omkring byen Dean, at

alle linierne er startet på et meget tidligt tidspunkt som hestetrukne minebaner.

Mange af linierne blev med tiden til »rigtige« jernbaner, nogle endda bredsporede, men enkelte af dem kom kun til planlægningsstadiet, for så påny at blive gemt bort i skivebordsskuffer. En enkelt blev oven i købet bygget helt færdig, og derefter henlagt som tomt spor i adskillige år, for så atter at blive pillet op. Det er den historie – i korte træk – bogen fortæller. Spændende og fascinerende.

Filmfotografie

384 sider, rigt ill. VEB Fachbuchverlag, Leipzig.

Det er en slags filmens lærebog i populært tilsnit, med mange letlæselige kapitler og et righoldigt billedmateriale, som de fleste med glæde studerer.

Da filmfotografi ikke interesserer mig specielt, vil jeg dog afstå fra en nærmere bedømmelse af bogen, blot konstatere, at jeg læste den med glæde.

Rails in the Rising Sun

140 sider, stort format, rigt illustreret. Ca. kr. 56,00. Golden West Books, P.O. Box 8136, San Marino, Calif., USA.

Hvor meget ved De egentlig om jernbaner i Japan? Måske lidt fra et par tidligere artikler i »Jernbane-Bladet«, hvor vi har fortalt om de meget moderne og meget hurtige tog, der befarer et par hovedstrækninger, om et moderne elektronisk TV-reserveringssystem, men derudover sikkert ikke meget, med mindre de er særdeles velorienteret.

Men nu har De chancen i denne fortræffelige bog, som fortæller om jernbaner i Japan i almindelighed, og vel at mærke alle typer af jernbaner. Bogen er velskrevet og levende illustreret i et utal af billeder, der viser, at forfatter og fotograf har virkelig forstand på, hvad der interesserer en jernbane-interesseret.

Kraft-übertragungsanlagen der Dieseltriebfahrzeuge

190 sider, ill. Tranpress, Französischer Strasse 15/14, 108, Berlin 8.

Dette er en rent teknisk bog, som specielt henvender sig til de mennesker, der beskæftiger sig med diesel-lokos m. v. – Derfor skal jeg blot nævne et par kapitler for at give en idé om, hvad bogen beskæftiger sig med, og undlade at forsøge på en professionel bedømmelse:

Generelt om kraftoverføring.

Koblinger.

Mekanisk kraftoverførsel.

Hydraulisk kraftoverførsel.

Elektrisk kraftoverførsel.

Sammenligning mellem systemerne.

jas.

HUMØR

☆ * piller

Nytårs-oraklet

sagde i år og uden noget som helst tågesløv:

– Det kommende år vil byde vort land to store og ustyrlige problemer – inflation og ... Per Hækkerup!

Som de børn dog siger

Mor, far og femårige Johan var ude at gå søndags eftermiddagstur, hvor mor tager far under armen. Drengen skynder sig hurtigt ind imellem dem og siger:

– Mor, du må ikke være så mandfolkegal!

Drømmerier

Jernbanemureren var ved at reparere stationens ydervægge, hvorunder stationsforstandersens frue kom og fortalte ham, at hun havde drømt, at mureren var faldet ned og var kommet til skade, hvorfor hun på det bestemteste ville advare ham. Her til svarede mureren:

– Kære frue, jeg tror aldeles ikke på drømmerier. I tre nætter har jeg drømt, at fruhen inviterede mig ind på kaffe!

Arbejderbeskyttelse

En arbejdsmand havde fået en alvorlig flænge i sin ene hånd ved at rive hånden på et søm. I den anledning skrev forsikringsselskabet til virksomheden og forespurgte, hvad der var gjort for at forhindre lignende uheld. Kontoristen, der fik brevet til besvarelse, vidste at der intet var gjort, og svarede følgende:

»Man har bøjet sommet!«

Data-regne-maskinen

Det er næsten ikke til at holde ud, at man kunne få at vide, hvor gammel hun var – den sfinx.

Men så kom der en data-programmør til. Han rakte den hemmelighedsfulde dame (der, hys, var født 12. januar 1932) en notesblok og bad hende gøre sig et par notater – efter hans opskrift:

1) Skriv Deres fødselsdag og -måned i en sum (månedens i to cifre, f. eks. april 04).

2) Gang dette med 2.

3) Læg dertil 5.

4) Gang med 50.

5) Læg dertil alderen.

6) Fradrag et normalårs dagetal (365).

– Så har De vist fået et stort og forvirret tal?

– Ja, det skal jeg love for og uden frygt nævnte hun dette: 120018!

– Tak! sagde han og lagde 115 til og fik, at hun var født: 12. januar, men gentleman som han var, sagde han ikke – lige straks i hvert fald – at hun var 33 år.

Altså:

$$1201 \times 2 + 5 \times 50 + 33 \div 365 = \\ 120018 + 115 = 12-01-33$$

Udregningen kan selvfølgelig foretages for alle dage og aldre.

Stadier på livets vej

Den ene af brødrene blev kommandør af Dannebrog ... den anden rekommendør på »Bakken«.

Mikroskopisk

– Er der nogen forskel på Dyrehavsbakken og en falleret bank?

– Ja, ja, forhåbentlig. Det er da helt øjensynligt!

– Ja, men ørenhorligt, for den ene har betalingsdansning og den anden betalingsstandsning!

Er der noget om snakken – ?

Moralen er der ikke mange kvinder, der tager så tungt på ... at de forløfter sig ... for de har voksne døtre!

Hypnologi

Man skal hyppe både sine heste og sine kartofler, men man kan gøre det samtidig ved at lade de første hyppe de sidste!

Stor interesse –

Der var stor friluftsfest i X-købing med hornorkester og naturligvis også foredrag. Formanden for festkomitéen tog ordet:

– Nu kommer folketingsmand Hansen og holder et foredrag om aktuelle spørgsmål, og derefter vil orkestret sammenkalde jer igen.

Og så var der –

ham, der brugte sin livrem som et mål for livet!

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

Herning

SHELL Service

v/ Egon Ørving
Vestergade 58 – Herning – Tlf. 987
Benzin – olie – service.
Shell olie – vask – smøring
Quick service.

Vestergades Kødforsyning

v/ Willy Pedersen
Vestergade 21 – Herning – Tlf. 396
1. kl.s kød og pålæg
Hjemmel. pålæg til dagens pris

E. K. KLAUSTRUP

Sygeplejeforretning
Stort udvalg i toiletartikler
Gummistrømper – Kameluldsvare
Bethaniagade 5, Herning, tlf. 4210

MINI RADIO

Vestergade 17 – Herning – Tlf. 5717
RADIO – TV – Stereoanlæg
Fabriksanlæg
Stort udvalg i de kendte mærker
og så – er vi nemme at handle med!

BRILLER ...

J. Hannibal

Skolegade 3 – Herning – Tlf. 4743
Synsprøver udføres
Gerne efter aftale

Skive

TOPP's Konditori

Torvegade 4 . Skive . tlf. 143
Frisklavet kaffe . lækker t brød
Selskabslokaler til alle formål

Smørrebrødsforretningen

Grønnegade 22, Skive. Tlf. 1297
Smørrebrød – Middagsretter
Åbent: Hverdage 9.30–20.00
Søndage 16–20
Bestill. modt. – Lev. overalt

CITY-SKO

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

Skive

Poul Hansen

Brdr. Hendricsens efft.
Vestergade 16 – Skive – Tlf. 2550
Nye og brugte instrumenter
Stort udvalg i noder

H. Mehlsen

Østertorv – SKIVE – Tlf. 1188
Bygningsartikler en gros

Viborg

Landboernes Møbelmagasin

Vestergade 4 – Viborg
Telefon 1904 og 2088
MØBLER i 4 etager

Toftegårdens Kolonial

Ringvej 10 – VIBORG – Tlf. 2527
Kolonial – konserves – kaffe
Tobakker – vine – spirituosa
Varerne bringes

MODESTRIK

Mathæusgade 90 – Viborg – Tlf. 298
Værn Dem mod vinterkulden –
Vær godt klædt på i MODESTRIK

LA BOUTIQUE

Mathiasgade 33 – Viborg – Tlf. 706
Stort udvalg i toilet- og parfume-
artikler

„BROEN“

v/ N. Jørgensen
Middagshøjvej 22, Viborg – Tlf. 2949
Alt i årstidens frugt og grønt
Blomster – buketter – dekorationer

BAGERIET

v/ Villy Sørensen
Mogensgade 26, Viborg – Tlf. 287
1. kl. lækker brød og kager
Bestillinger modtages gerne

VENUS salonen

Else & Jan Boesgaard
Sct. Hansgade 8, Viborg – Tlf. 4004
Alt i moderne hårpleje

Randers

Frederiksbjerg Kødforsyning

v/ Gunnar Mann
Bøsbrovej 7, RANDERS. Tlf. 2 98 41
1. kl. kød og flæsk. Hjemmel. pålæg

M. HOUGAARD's EFTF.

v/ E. Karlsen
Strømmen 14 – Randers – Tlf. 2 13 11
Cykler – knallerter – symaskiner
BAADMOTORER
1. kl.s reparationer udføres

CAFETERIA RANDERS

Erik Menvedsgade 4 – Randers
Telefon 2 71 72
God daglig middag, små varme retter
1. kl.s smørrebrød og kaffe
til rimelig pris.

HAARUP's Kolonial

Hobrovej 46 – RANDERS. Tlf. 2 07 95
1. kl.s kolonial – konserves –
vine spirituosa – tobaksvarer
Ekstrafin kaffe

Vi mødes på –

DEN GAMLE KRO

Mariagervej 2 – RANDERS
Telefon (064) 23 21 79
Musik og dans
Et 1. kl.s madsted - Fortræffelig kaffe

MUSIKCENTRUM

v/ H. Måhl
Vestergade 43, Randers. Tlf. 2 81 18
Stort udvalg i alle slags
musikinstrumenter

NYVEJS kolonial

v/ Ib Vestergaard
Nyvej 5 – Randers – Tlf. 2 31 21
1. kl. kolonial – konserves – vine –
spirituosa – tobaksvarer.
Ekstrafin kaffe

Osteforretningen

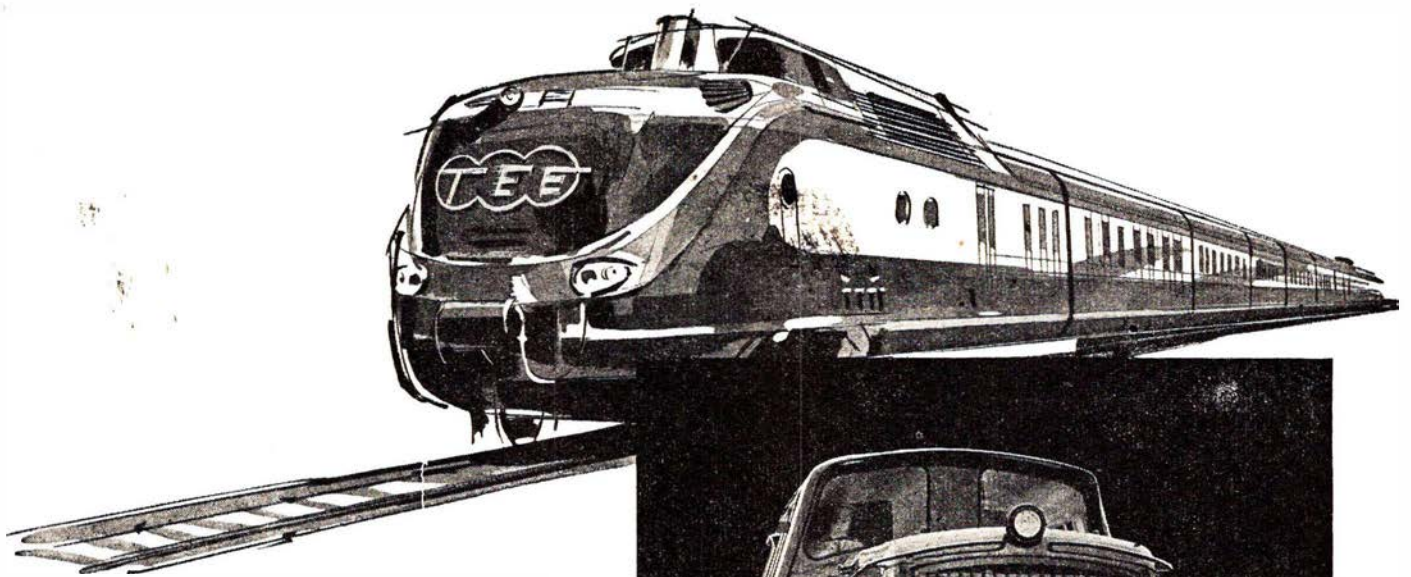
v/ Sv. Aa. Møller
Vestergade 35, Randers – Tlf. 2 16 35
Altid 1. kl.s vellagrede oste
Stort udvalg i hørkram

Vi handler i ...

Mejeriudsalget PARKEN

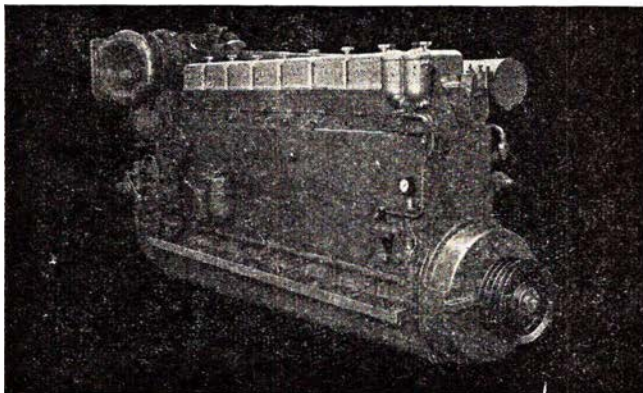
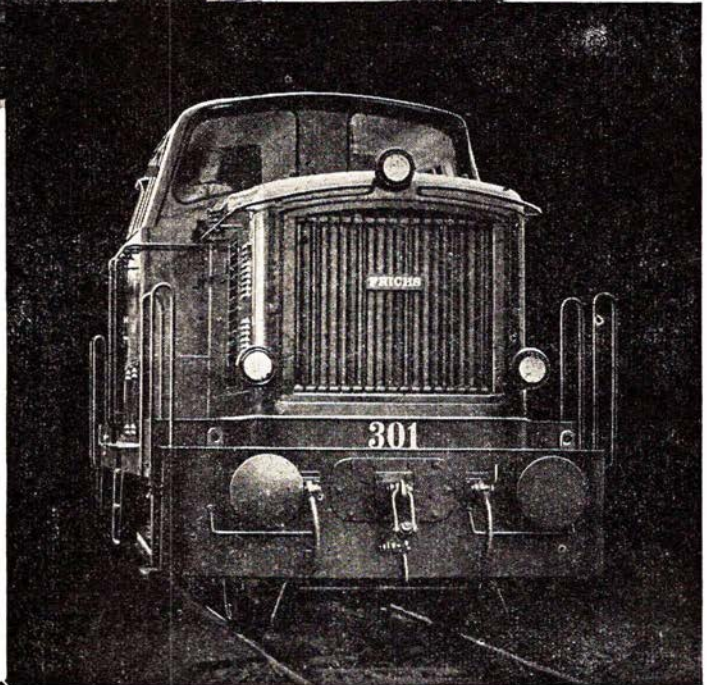
Hadsundvej 32, Randers – Tlf. 2 14 68
Kun 1. kl. mejeriprodukter
Brød – kiks – ost m. m.

PERSONALET
DSB MASKINDEPOT
JBST AALBORG
65



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO 1/2

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