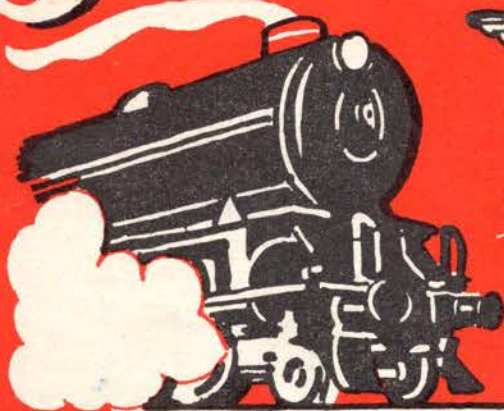
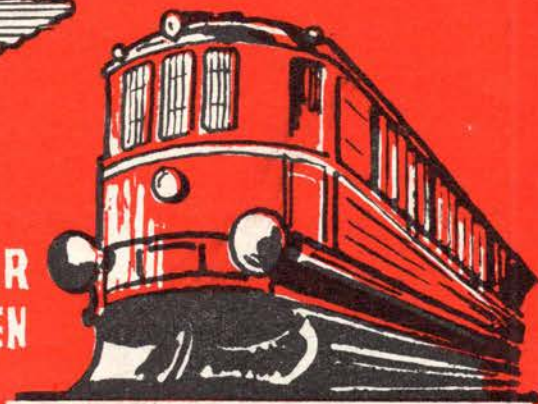


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET

Få påfyldt

BP-ZOOM

den ENESTE BLYFRI specialblanding til alle tohjulede totaktere.

BP-ZOOM

forener god økonomi med enestående driftssikkerhed.

Til smøring af MY'erne valgte DSB
BP ENERGOL IC-D 40,- et bevis på . . .



kvalitet

Aarhus

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalføjter - Hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 - Tlf. 28468

K F U M restauration

Klostergade 37 - tlf. Århus 2 14 16

Daglig god og billig kost
Pensionærer modtages

Skotøjsreparationen

V. Harlungs efft. - Ernst Hansen
Stadion Alle 21 - Århus - tlf. 2 68 62

1. kl.s arbejde og materialer
Håndsyet fodtøj efter mål

Cigarforretningen

Kruse Christiansen
Banegårdsgade 12 - tlf. 2 61 50
Cigarer - tobakker
vine - spirituosa

Kolonialforretningen

Sdr. Ringgade 47 - Århus - tlf. 4 32 44

Kolonial - vin - konserver
1. kl.s kaffe

Fjernsyns-magasinet

Tordenskjoldsgade 27 - tlf. 6 56 22

Nyeste modeller i fjernsyn og
radio. - Spec. værksted med
fagmæssig garanti.

GULDVAFLEN

Silkeborgvej 70 - tlf. 2 94 60
Alt i chokolade - konfekture
og dessert-is

Købmand V. Kristensen

Teglværksgade 18 - Århus - tlf. 2 90 32

1. kl.s kolonial - vin - tobakker
konserver - toiletartikler

YDUN VASK

Odensegade 12 - Århus - tlf. 2 43 82

Våd vask - rulle vask
færdig vask. Spec.: skjortevask

Jernbanepersonalet anbefales

Kai's Fiskehal

Frederiks Alle 120 - Århus

Tælf. 3 56 85

Udlejningsforretningen

Carl Hansens efft. - K. Røijen
Studsgade 29 - Århus - tlf. 3 53 98
Borde - stole - service m. m.
Lettere kørsel besørjes

Brød- og konfekturedsalg

Ida Knudsen
Møjlgade 84 - tlf. Århus 2 56 92

1. kl.s brød og konfekture

S. A. Olsen

Stationsgade 26 - Risskov
Cykler - knallerter -
plæneklippere. Salg og rep.
Tlf. 7 72 13.

Bagerforretningen

Marstrandsgade 30 - Århus
Telf. 2 31 49

1. kl.s brød og kager

KNUD E.

Tordenskjoldsgade - tlf. 6 94 80
Alt i herrekonfektion og lingeri
Spec. målkonfektion.
Kvalitet og velklædt til rimelige
priser.

SKOU's musikhandel

v. P. Benjamiassen
Nørregade 22 - Århus
Instrumenter - plader
Spec. værksted. - Tlf. 3 54 96

AKTUEL FOTO

v/ Carl W. Jensen
Kaløgade 1 - Århus - tlf. 2 18 12
Selskabsfotografering

Slagterforretningen

I. P. Spang
Studsgade 12-14 - Århus
1. kl.s kød - flæsk - pålæg
Spec. ekstrafin medisterpølse
Tlf. 2 39 15



JURE og OPTIK

Ove B. Sørensen
Sdr. Alle 27 - Århus
Reparationer udføres - 1. kl.s service

Jernbanepersonalet anbefales

Modelsalon LA ROBE

E M. Hessellund
Åboulevarden 98 - Århus
Tlf. 2 47 32

Frugtforretningen

K. B. Haagh
Ny Munkegade 2 - Århus - tlf. 3 22 60
Frugt - grønt - konserver
Blomster og kranser

Kolonialforretningen

v/ R. Rasmussen

Vesterbrogade 10 - Århus
tlf. 2 17 79

1. kl.s kolonial - konserver - vin
og tobakker
Specialitet: 1. kl.s kaffe

Møbelmagasinet

v/ Robert Christensen
Mejlgade 25 - Århus - tlf. 2 23 35

Møbler og tæpper
for alle hjem

Står De for køb af bil . . .
henvend Dem da først til

TAGE NIELSEN

Magnoliavej 9 - Århus
tlf. 4 13 00

Autoriseret FIAT forhandler

Jernbanepersonalet anbefales

BOGTRYKKERIET

C. E. Olsen & Petersen
Anholtsgade 3 - Århus
Tlf. 2 44 61

Slagterforretningen

v/ Niels Schødt
V. Ringgade 218 - Århus - tlf. 2 77 81
1. kl.s kød - flæsk - pålæg
Spec.: Hjemmel medisterpølse

Langenæs Bladcentral

Nordborggade 29-31 - Århus
Dag- og ugeblade - papir
frimærker m. m.
Tlf. 4 28 40 - De ringer - vi
bringer

Åbyhøj farve- & tapethandel

Silkeborgvej 230 - tlf. 5 71 23
Tapet - farver - lakker
Rullegardiner - persiener

VIBY KAFFESALON

V. Kongevej 24 - Viby J.
Tlf. 4 15 84

Mejeriudsalget - V. Pedersen

Louisevej 2 - Brabrand - tlf. 6 01 48
1. kl.s mejeriprodukter
Øl - sodavand - brød

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

Stationsmester

H. E. Rybro, M. D. F. (ansvarhavende)
Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Redaktionssekretær:

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

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement

9 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

MEMBER OF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagstælling

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

JUNI 1959

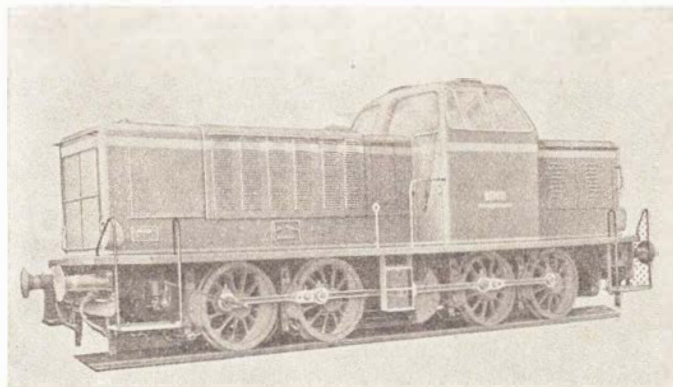
Dette nr. indeholder:

Protester	side 123
Månedens emner	» 124
Farvel til dampen på Gribskov- banen	» 125
Mens vi venter på tog	» 127
Farvel til Viborg-Ålestrup banen	» 129
Jernbane-tanker	» 130
Nyt fra udenlandske baner	« 131
Byvandring — Haderslev amts baner	» 132
Det er ikke alle, der ved	» 134
Maanedsmagasinet	» 134
Privatbane nyt	» 135
Model jernbane	» 137
Kalvehavebanens første loko	» 137
Foto hobby	« 139
Ud - ind	» 143
Boganmeldelser	» 143
Hunden på	» 144

Mak

dieselhydrauliske lokomotiver

240 HK—2000 HK



800 HK loko leveret til Lollandsbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

Generalrepræsentation:

IVAR BERTELSEN

Civilingeniør, Dr. techn.

H. C. Andersens Boulevard 20 • Kbhvn. V • Tlf.: Byen 6045 - Byen 6085 - Telex 5746

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Dag- og ugeblade

Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark



Signalanlæg
Uranlæg
Telefonanlæg

L. M. ERICSSON 1/5

FINSENSVÆJ 78
KØBENHAVN F

FASAN
0 1 3 2 6868

transformere
TIL
SIGNALANLÆG

FORLANG KATALOG



H & K. LÜBCKE

JERNBANE ALLE 43 · KØBENHAVN/VANLØSE
TIF. DAMSØ *5710

12

HØJESTE KVALITET. LETFLYDENDE,
HURTIGTØRRENDE OG FARVE-
KRAFTIG. TØRRER IKKE IND I
PÆN ELLER RIDSEFJER.
FÅS I STATSAUT. SORT SAMT 16
FARVER. I GLAS OG PATRONER.

Kores



KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER 1/5
HORSENS AARHUS KØBENHAVN N.

Protester

i anledning af de forestående takstforhøjelser . . .

Vi er protestanter her i landet, ikke alene af overbevisning men også af natur og tilbøjelighed. I særdeleshed protesterer vi overfor Staten. Alt, hvad Staten foretager sig, afføder protest. Kræver Staten penge af borgerne, protesterer vi, betaler den penge til borgere, protesterer vi, sætter den arbejde igang, protesterer vi og foretager den sig ikke noget, protesterer vi også. Det er slet ikke nemt at være stat, hvis man skal gøre alle tilfreds, ja, det er vel nærmest umuligt. Og dog må det være en stats fornemste opgave, at alle borgerne får det som de ønsker det. I erkendelse af det umulige i at gøre alle tilpas på samme tid, griber man til den udvej, at man tilfredsstiller, eller søger at tilfredsstille, snart en del af borgerne og snart en anden del og på den måde søger at øve ret og skel til alle sider, og så forøvrigt vende det døve øre til protesterne fra de, der ikke fik det som de ville i denne omgang, og ligeså fra de, der af princip protesterer, hvad enten det, der foretages er dem til gavn eller ikke.

Nu har man i den senere tid banket hylet over Statsbanernes underskud op til en sådan højde, at såvel regeringen som banernes ledelse fandt det rigtigst at foretage noget, og dette noget blev som sædvanlig en takstforhøjelse på godt eller ondt. Naturligvis protesteres der. Nu har de almindelige rejsende i ny og næ, altså dem der først og fremmest udgør hovedparten af banernes rejsende og forsendere, ikke

nogen bestemt organisation til at tale deres sag, og derfor bliver protesterne ret spredte og svage. Derimod har de store motororganisationer indsendt kraftige protester. Det er jo en anledning til at vise, man er på tærne og vogter medlemmernes interesser, og dette er såre naturligt og forståeligt. Men når man i dagspressen læser, at motororganisationerne har foretaget meget grundige beregninger, som viser, at overførselen af motorkøretøjer over Storbælt allerede giver et betydeligt overskud, der i sidste finansår beløber sig til mindst 14 mill. netto, så tager man sig uvilkårligt til hovedet og siger: de er knagende dygtige. For hvem kan regne sådan noget ud? Al banernes trafik er jo nu engang i så høj grad blandet sammen og står i et så gensidigt afhængighedsforhold, at man ikke kan udskille en del deraf og med bestemthed sige, at dette giver over eller underskud. Dette kan jo ikke engang banernes regnskabsafdeling gøre.

At finde ud af brutto-indtægten ved biloverførselen er ikke vanskelig, og man kan måske også tilnærmelsesvis finde størrelsen af udgiften ved en færgetur, altså den direkte udgift. Men hvormeget det f. eks. koster at have en færge dispo-

nibel for forøget trafik, for tilfælde af havari og til afløsning for værft-eftersyn er betydeligt sværere at finde ud af. Hvilke udgifter er der forbundet med vedligeholdelse af færgelejer, med regnskabsvæsen og administration m.m.m.? Hvem kan sige noget om det? Det er muligt, ja vel endda sikkert, at betragtet for sig selv, er det en god forretning at sejle over med en færge fuldt lastet med biler, selv uden takstforhøjelse. Men det er endnu mere sikkert, at det er en endnu bedre forretning at sejle over med en færge fuldt lastet med rejsende og jernbanevogne. Dette giver mange flere penge, regnet ud efter takster og billetpriser. Således er der heldigvis mange ting indenfor banerne, der betragtet for sig selv er en god forretning, men dette siger ikke noget om, hvorvidt takster og billetpriser er rimelige, og sammenligner man taksterne for biloverførsel her i landet med tilsvarende i andre lande, vil man se, at disse er meget højere end vore. Og hvis man rent umiddelbart betragter forholdet mellem billettaksten og billettaksten, vil man næppe finde det urimeligt, om man skulle betale ligeså meget for at få en bil over som for en halv snes mennesker.

Motororganisationerne karakteriserer takstpolitikken som et monopol-misbrug. Til trods for at de ved andre lejligheder stærkt hænger sig i, at banerne ikke har monopol på færgefarten. Og de stiller krav om en neutral overfartsledelse og en neutral takstpolitik, hvad der så end

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

menes med dette. Man kan jo da være helt sikker på, at havde færgefarten været et privat foretagende ville taksterne, med den tilstrømning der er til overfarten, have været skruet ganske anderledes op.

Nå, protesten er vel heller ikke ment så særlig alvorlig, vi er jo alle protestanter, og en protest beviser altid, at man er vågen for samfundets ve og vel.

Aros.

Månedens emner...

De ubevogtede overkørsler.

Der sker så mange ulykker ved de ubevogtede overkørsler, at man uvilkårligt må spørge, om nu også systemet med blinklys og advarselsskilte er så gode, som man med rimelighed kan forlange? Der er jo næsten ikke en dag, uden at man læser om en ulykke snart her og snart der foranlediget ved, at en motorkørende på landevejen ikke har set, eller ikke rettet sig efter, blinklys og skilte og er kørt ind foran et tog eller i siden på et sådant. Resultat: Smadrede køretøjer og dræbte eller lemlæstede mennesker, undertiden afsporede tog. I lørdags—søndags-trafikken noteres der ofte en hel serie af den slags ulykker. Hvad kan det nytte, at alle sagkunderskaber og myndigheder har sagt god for de forebyggende foranstaltninger, der er truffet? Ulykkerne sker jo. Bagefter konstaterer man bare, at blinklyset har været i orden, og lader forsikringsselskaberne, hospitalerne og mekanikerne om resten.

Men for hver gang en sådan større ulykke er sket, tales der om nødvendigheden af mere effektive foranstaltninger til sikring af overskæringerne, om eventuelt at gå tilbage til bevogtning med bomme eller led. Dette anses vel nok for at være det mest sikre, der findes, og dog ser man temmelig hyppigt, at også bomme bliver kørt ned. Dette er vel det bedste bevis på, at det ikke er sikkerhedsforanstaltningerne i sig selv, det er galt med, men derimod det rent menneskelige hos de vejfarende, og dette er der næppe noget at gøre ved. Hvis man ikke ser sig for og gør det hele tiden, vil det før eller senere gå galt. Men det går ikke galt hver gang. Hvis det gjorde det, ville man se sig for, ligesom ved vej- og gadekryds, men ved baneoverskæringer går det som regel godt,

selv om man er uopmærksom, og der ligger faren. Når man betænker, at trafik-tætheden på banerne er så ringe, ofte kun 10—20 tog i døgnet, og det således kun drejer sig om nogle få sekunder i hver time, som kan være farlige, må man undres over, at der sker så mange sammenstød, som der sker. Man kan fristes til at sige, at selv om der slet ingen sikringsforanstaltninger var truffet, ville det ikke blive værre. Og hvis ikke der findes på mere effektive midler, må man se i øjnene, at ulykkernes antal vil stige i takt med trafikens intensitet, indtil man griber til det eneste sikre: Viadukter.

Lokf.

Oplysende.

En herre, der af »Aarhus Stiftstidendes« interviewes angående ferieproblemer, udtaler blandt andet:

Til udlandet? Ikke tale om. Jeg prøvede det i påsken i år. Jeg har altid godt kunnet tænke mig at komme ud og se mig om. Lære lidt sprog og den slags. Så mutter og jeg meldte os til en busrejse til Harzen.

I bussen derned så jeg kun nakken af haren, der sad foran. Engang imellem sagde rejseføreren: »Og her til venstre ser De nu...« Men inden jeg nåede at dreje hovedet, var vi forbi. Det skal gå stærkt, når man skal nå til syden og hjem igen på et par dage.

Ved vejs ende spejdede jeg forgæves efter udlændinge. Hver gang, jeg spurgte om vej, fik jeg altid svar på dansk. Til sidst flygtede jeg fra rejseselskabet og fandt en lille afsides kro. Her måtte der da ske noget, tænkte jeg.

Det gjorde der også. I de tyve minutter, jeg sad der, kom en snes mennesker hen og slog mig på skulderen og sagde: »Dav, Calle, er du også her?«

Tog-kryds-rejser.

Når man ser de mange store luksus-skibe, der sommeren igennem er på krydstogt med turister, bringes man uvilkårligt til at tænke på, om ikke noget tilsvarende kunne gøres med tog og vel at bemærke med fordel for banerne? De svenske jernbaner har jo gjort forsøget med de såkaldte toghjemsrejser, som vel anses for at være tilfredsstillende. Men da de foregår i et temmelig afsides hjørne af Europa, vil de aldrig kunne opnå en popularitet, som hvis de foregik i eller gennem de store turistlande. Et tog sammensat af hensigtsmæssigt materiel, sove- og spisevogne og ført gennem f. eks. Tyskland, Frankrig, Schweiz, Italien og Østrig ville utvivlsomt kunne blive en succes. Det behøvede ikke at være til billige priser, luksuspriser og luksusbetjening på alle områder ville måske være bedre, og selv om man ikke i tog kan byde på fuldt så komfortable bekvemmeligheder som i skibe, ville man til gengæld hele tiden have afvekslende landskaber for øje i stedet for det bare vand og havne, der ligner hinanden over hele verden. Man kunne gøre et forsøg med nogle enkelte vogne, som kunne tilkøbes de ordinære tog. Men måske rådes der ikke over det nødvendige materiel.

F.

Erindres det....

For 50 år siden, juni 1909.

På koreplanskongressen i Essen, som direktør Helper fornylig deltog i, har man behandlet spørgsmålet om 3. classes sovevogne på de europæiske ruter.

Sverige påtænker allerede forsøgsvis at indføre sådanne sovevogne fra efteråret. Prisen for benyttelsen af sådanne sovepladser vil blive 2,50 kr.

For Danmarks vedkommende kan denne foranstaltning ikke ventes gennemført, i hvert fald ikke i en overskuelig fremtid. De vanskelige overfartsforhold vil være en hindring herfor.

* * *

De nye centralværksteder ved Godsbanegården nærmer sig deres fuldførelse. I løbet af sommeren og efteråret vil de blive taget i brug.

DE ER I GODT SELSKAB PÅ EN JØRGENSEN-REJSE

JØRGENSENS  REJSEBUREAU

Jernbanegade 7 - København V - Tlf. BY. 9580 - C. 2251

For 25 år siden, juni 1934.

Der er nu truffet bestemmelse om, at det svenske firma Signalbolaget (L. M. Erichsson, Stockholm) skal udføre sikringsanlægget på den nye Fredericia station; en del af anlægget skal dog udføres her i landet, idet Thomas B. Thrige, Odense, skal bygge elektromotorerne. Anlægs-summen angives til ca. 700.000,— kr.

* * *

Blandt sine udflugtstog har statsbanerne i år for første gang lagt 3 rejser til Sverige. Den første af dem løb af stabelen søndag den 17. juni og gik til Ystad.

* * *

Som et led i de bestræbelser, statsbanerne gør for at gøre alt bekvemt for de rejsende, er der i disse dage åbnet en bar på Hovedbanegården, hvor der serveres alt fra cocktails til kaffe med wienerbrød.

* * *

Dansk ingeniør vil føre Slangerupbanen under København til Amager. Et projekt, der lyder ikke lidt fantastisk, er dukket frem. Det går ud på at elektrificere Slangerupbanen og gennem en tunnel føre den under Nørrebrogade — Søerne — Gylde løvesgade, Hovedbanegården, havnen Langebro og videre under boulevarden til Amagerbanens st. Det er fremsat af dansk ingeniør C. E. P. Nielsen, der bosat i Paris. Projektet vil koste ca. millioner kroner. Ingeniøren har overf Slangerupbanens ledelse antydnet, at der står et konsortium af franske finansforbag ham.

* * *

Trafikminister Friis-Skotte og generaldirektør Knutzen rejser i dag til Amerika for at se på sådanne tog. Vi rejser ikke blot for at se på aluminiumstog, men også for at studere det vidt forgrenede samarbejde, man har derovre mellem jernbaner og ruteantobiler, sagde trafikministeren ved afrejsen med »Frederiks VIII« fra frihavnen.

Farvel til dampen på Gribskovbanen

GDS var den sidste privatbane, der regelmæssigt kørte med damp. Det var dog kun i weekenden, når de ret tunge og med de gennemgående vogne fra og til København krævede virkelig robust trækraft. Det skete for sidste gang mandag den 30. marts 1959.

GDS har fået sin MaK, 640 HK. Det er sikkert et udmærket og økonomisk køretøj, men vi lidt ældre jernbaneinteresserede har ondt ved at vænne os til dets udseende. Havde det været lidt lysere rødt og haft flere hvide striber, var det uvægerligt døbt »Bismarcksklumpen«. Men det værste er dog det horn, fabriken har udstyret det med. Jeg har ikke nogen helt klar mening om, hvordan det lyder, når en elskovssyg elgok i brunsttiden har tabt færtan af sin mage, men hvis jeg var elgtyr i Gribskov, ville jeg snarest flytte til Gurre. (... sig korsør armen Bonde...)

Damploko blev pludselig aktuelle i påsken, da GDS' andet motorloko (L 1) var

til hovedreparation, splittet ad og fordelt over flere remiser. Et større træk tomme vogne skulle om eftermiddagen til Tisvildeleje og Gilleleje for at afhente hjemrejsende påskeferierende. Man havde da opfyret lok 11, som ellers ikke har vist sig i lange tider. 14.40 afgik et ikke helt almindeligt tog fra Hillerød: Lok 11, L 2 (MaK), 6 CL, 3 E og endnu 2 CL, alle DSB-vogne. Ved kontorets velvilje og personalets hjælpsomhed lykkedes det 3 fotograf og jernbaneinteresserede at komme med. I Kagerup skulle toget som sædvanlig deles, og her holdt lok 5 parat. Lok 11 og L 2 fortsatte med det meste af toget til Tisvildeleje; lok 11 skulle forblive der som forvarmer. Vi fortsatte med lok 5 og 3 vogne til Gilleleje.

Det er utroligt, så hurtigt rygter om dampkørsel spredes. På kort tid var 11 af deltagerne fra den særdeles vellykkede damptur på Kalbehavebanen forsamlede, og så blev der fotograferet!

Skræderiet

v/ R. Jacobsen

Dame- og herreskræderi

Fromsgade 8 - Nykøbing F.

tlf. 85 17 80



Til JYLLAND

over

HUNDESTED — GRENÅ

Tog fra Hillerød:

Hverdage: 7.15 9.15 11.15 15.50* 16.15** 18.15 20.15

Søn- & helligd. 7.15 8.50 10.50 16.15 18.15 19.50

* Kun lørdage. ** Ikke lørdage.

Frederiksværkbanen

Busser og tog trafikerer alle de smukke steder på Lolland.

Selskabskørsel i moderne turistbiler

Telf. Maribo 298



1/5 LOLLANDBANEN

altid til tjeneste

Lok 5 kørte plantoget til Kagerup og returnerede til Gilleleje. Fra Tisvildeleje ankom L 2 med resten af toget, der som sædvanligt kørte sammenkoblet til Hille-rød. Den trækker nu godt, den ny MaK, men ... det horn!

P. Thomassen.

Prøvekørslen

Efter overtagelsen og prøve-kørslen af Gribskovbanens nye MaK-loko udtalte banens formand, amtmand Saurbrey bl. a. følgende:

Som man vil huske, fik Gribskovbanen i 1952 sit første dieselloko, som blev leveret fra A/S Frichs, Aarhus. Det blev anskaffet for den bevilling, som banen fik i henhold til moderniseringen af 1948.

Man havde dengang fremsat ønske om 2-loko — 1 til hver af banens 2 strækninger — men det kunne ikke bevilges.

Imidlertid var der ved statsstøtteleven af 1956 skabt mulighed for fornyede moderniseringsforanstaltninger. Inden denne mulighed kunne udnyttes for Gribskov-

Heri indgik bl. a. anskaffelse af endnu et dieselloko. Anskaffelsen voldte nogle bryderier, og en tid så det ud til, at det bevilgede beløb ikke kunne holde. Men ved fortsatte forhandlinger med tyske værker samlede vor interesse sig om et 650 hk.-loko, som i 2 år havde været anvendt til demonstrationskørsel og til udleje til industribaner. Fabriken tilbød at hovedreparere og levere det med fuld fabriksgaranti og til en pris, som ved forhandlinger blev bragt ned på et niveau, der lå omtrent på linie med banens overslag.

Prøvekørslerne er forløbet tilfredsstillende, og med ministeriets anbefaling vedtog bestyrelsen da at anskaffe dette loko.

Det er leveret af »Maschinenbau Kiel« — MaK — og er af en type, som i stor udstrækning anvendes af og stadig leveres til de tyske statsbaner. Ligeledes har de svenske statsbaner et antal i drift.

Det har kostet ca. ½ million kr. Prisen på et tilsvarende danskbygget loko ville have været væsentligt højere, så vi regner med, at banen har gjort en god forretning.

Motoren er en moderne 4-takts diesel-

inden anskaffelsen af det første dieselloko, blev brugt 518 tons kul, som i dag ville svare til en udgift på 80.000 kr., medens brændselsolieudgiften for de to dieselloko kan anslås til 12.000 kr. Hertil kommer besparelser på lønkontoen, idet dieselloko betjenes af 1 mand.

Disse tal viser, hvor stor betydning dieselloko har for banen. Det er derfor naturligt, at der på denne dag lyder en tak til de myndigheder, som har muliggjort også den sidste fornyelse. Vi takker ministeriet og Tilsynet med Privatbanerne, men først og fremmest siger vi amtsrådet og kommunerne tak, fordi de ved deres økonomiske støtte til banen har skabt betingelserne for, at moderniseringen i denne omgang lykkedes. Staten yder tilskud med 75 pct.

Bestyrelsen tror, at disse penge er givet godt ud, og vi håber, at de må bidrage til en forbedring af banens betjening af dens opland.

Små rejseotitser.

For ikke at forstyrre turister og indbyggere er det blevet forbudt at køre motorcykel eller lastvogn i tiden fra kl. 23 til kl. 5 i den tyske by Mittenwald (nær den østrigske grænse).

Mittenwald er berømt for sine mange kolonbyggere, sin kirke med kalkmalerier, okseblod og sine dejlige skibakker, der »snesikre« i vintermånederne.

★

I Rupholding er en ny siddelift netop blevet taget i brug. I løbet af dette år bliver endvidere en ny badeanstalt åbnet.

★

I byen Rottach-Egern ved Tegernsøen den afdøde operasanger Leo Slezak's 50 år gamle hjem blevet åbnet for publikum, og en del af den gamle slægtsgård åbnet som gæstgiveri.

I fh. togfører H. A. Hansen.

Den i artiklen »Sjællandske jernbaners nye direktør« i vort april nr. anførte bog af fh. kontrochef L. Kragballe udgivet af H. A. Hansen er på 64 sider og udsendt på H. A. Schonbergs forlag i 1897.

Odense-Kerteminde-Martofte
Jernbane

Nordvestfynske Jernbane

Tlf. Odense II 87 II

Arnold Andersens eftf.

v/ tømrermester Søren Balle

Tømrer- og snedkerarbejde
Plastic- og gummigulve - Gulvafslibning
Tilbud og overslag gives

Randers - Tøjhushavevej 36 - Telf. 5965



Karolines sommerhus . . .

»Puh-ha. Jeg har vel nok sovet dårligt i nat.« Karoline så — sikkert tilstræbt — inderlig utidig ud, da hun fremsatte denne udtalelse, mens vi sad ved morgenkaffen en søndag morgen, jeg havde fredag. Jeg så på hende med et blik fuldt af den dybeste medlidenhed, men sagde ikke noget. Der var jo egentlig ikke noget for mig at sige til den sag.

»Jeg har nærmest ikke lukket et øje hele natten.«

Jeg tænkte ved mig selv, at lukke øjnene kunne hun da i det mindste gøre. Efter min erfaring kan det være ret umuligt at falde i søvn, når man holder øjnene åbne, men jeg sagde det ikke. Hun så ikke ud til at være modtagelig for den slags argumenter, men hun ventede åbenbart, at jeg skulle sige noget, og jeg bemærkede derfor med størst mulig bedrøvelse i stemmen: »Det er vel nok synd for dig. Du er vel ikke syg?«

»Nej. Men jeg har ligget og haft så mange spekulationer.«

»Med hvad da?«

»Jeg ved godt, det er dumt at spille sin nattesøvn med sådan noget, men jeg kunne ikke komme fra det.«

Jeg lavede mit ansigt til et spørgsmålstegn, og hun fortsatte: »Det var en annonce, jeg så i aftes i avisen.«

»Nå'e. Sådan noget skal man ikke tænke for meget på. Jeg tror endda, man helst skal lade være med at læse annoncer. Det er altid fra nogen, der vil lokke

penge fra folk.« Karoline er meget let-påvirkelig af annoncer.

»Der kan også undertiden være en chance i annoncer. Hør her.« Hun tog avisen og læste: »Ældre bondehus, bindingsværk, idyllisk beliggende ved skov og eng 500 meter fra rutebil sælges billigt og uden udbetaling for solide folk, der vil bekoste istandsættelse. Træffes ved huset hele søndagen.«

»Det har altid været min store drøm at bo i sådant et gammelt hyggeligt bondehus, og der er jo ikke så langt. — Hvad om vi tog derud nu med det samme?«

»Det var noget pludselig. Og hvad i alverden skulle vi da med sådan en gammel rønne?«

»Holde sommerferie, selvfølgelig, og tage derud på fredagene.«

»Det vil sikkert blive en dyr fornøjelse.«

»Nej, slet ikke. Tværtimod. Jeg har tænkt over den ting. Vi kan tjene penge ved at have et sådant hus og leje det ud om sommeren, i den tid vi ikke selv benytter det. Der betales raskt væk 2—300 kr. om ugen for elendige sommerhuse. Og tænk så: Et rigtigt bondehus.«

»Tror du ikke, det er noget forfærdelig gammelt skidt?«

»Jeg er da godt klar over, det ikke er nyt. Men det er jo nemlig det fine ved det. Skal vi så tage ud og se på det? Der går en rutebil 10,20.«

»Ja, lad os bare det.« Jeg kunne lige så godt gå på den først som sidst, og en tur

på landet en sommerdag i godt vejr ville ikke være det værste.

Vi kom derud og fandt huset. Idyllen var rigtig nok. Karoline tog dansetrin af henrykkelse, mens vi gik ad en sti over engen henimod huset, der lå på en skrænt i skovkanten. Huset var smukt — på afstand altså. Man kunne selvfølgelig nok se, at der var lidt huller i stråtaget, og at skorstenen var ved at falde ned. Ved nærmere eftersyn så det knap så godt ud. Der var ingen mennesker at se. Vi gik rundt om huset og kiggede ind ad vinduerne, der manglede en del ruder, så det var nemt nok. »Det kan vist ikke blive så dyrt at sætte i stand,« mente Karoline. Jeg mente ikke noget. Der var en brønd et halvhundrede meter fra huset. Der var ingen pumpe, og dækket var itu. Vi så derned. Der var kun en meter til vandet, som var grønt, og stensætningen var fyldt med frøer og tudser. Karoline gyste men sagde ingenting.

»Ja, den trænger til at blive rensset. Men der er ellers vand nok både vinter og sommer,« sagde en stemme bag os. Det var manden, som skulle vise huset til købere. Han fulgte os ind i huset og lod os se det hele. Der så ikke godt ud. Der var teglstensgulv i forstue, køkken og kammer, i de to stuer var bræddegulvet råddent ligesom køkkenbordet og det øvrige træværk: »Der er vel ikke mus?« spurgte Karoline. »Nej, det tror jeg ikke,« svarede manden: »Men de satans rotter har jo være lidt hårde ved det. Men de må da være til at få has på, det er snart værre med myrerne.«

Jeg bemærkede, at Karoline blev lidt bleg, og at hun stirrede hen under vinduerne, hvor væggene ved nærmere eftersyn viste sig at være fulde af fede bænkebidere: »Jeg tror ikke, det er noget for os,« sagde hun.

Vi gik. Da vi kom ned på stien, vendte hun sig og så dvælende tilbage mod huset, der lå så yndigt i solskin. Så drejede hun ansigtet mod mig og sagde: »Den slags skal nydes på afstand.«

lady.



Korsør-Nyborg overfartens restaurationer

(Jernbanefærgerne og bilfærgerne Heimdal)

RONALD LARSEN

Storebæltsgaarden - Telf. *1100 - Korsør



GEDSER

„De Danske Østersølærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

Thisted



Glasmagasinet

Vestergade 34 . Thisted
tlf. 536

Største udvalg i glas - porcelæn
køkkenudstyr
og gaveartikler

Ostehuset

Jernbanegade 5 - Thisted - tlf. 489
Ny indehaver

Stort udvalg i ost og
konserves

Thagaards frisørsalon

Storegade 3 . Thisted

Tlf. 632 og 476

1. kl.s hårpleje og betjening

ØSTBYENS KIOSK

Gerda Landbo - Østerbakken 11

Alt i dag- og ugeblade

Tlf. Thisted 920

Sparekassen for Thisted Amt

Ekspedition: 10—12 og 13,30—16

Lørdag: 10—12,30

Telf. *1616

Oprettet 1829

OSCAR LUND

GULDMEDE

Vestergade 25 - Thisted

Tlf. 540

Alt i fest- og brudegaver

Knuds Herremagasin

v/ Knud Imer

Storegade 11 - Thisted

Telf. 1152

Kolonialforretningen

v/ Henning Nielsen

Thingstrupvej Thisted

Telf. 1380

1. kl.s kolonial - vin
konserves - tobakker

Dragsbæk Margarinefabrik

THISTED

Hurup

Sydthy Andels Svineslagteri

Hurup Thy - Telefon 171

N. K. Pedersen Skotøjsfabrik

og en gros

Hurup - tlf. 85 og 217

Hurup Missionshotel

Jernbanegade 5

Telf. Hurup 10

1/3 Sjørring Maskinfabrik



Telefon

Sjørring

10 og 100

ERIK LINNET

Korn - foderstoffer - såsæd

Direkte import af

KUL - KOKS - CINDERS

Telf. Bedsted 16 og 19

Dampvaskeriet EXPRES

Nygade 17 . Nykøbing Mors

1. kl.s vask

Telefon 477

M. Søndergaard

Skotøjsforretning

Nygade 5 . Ringkøbing . tlf. 324

Sko til hele familien

Struer

Struer Andels Svineslagteri

Pølser — Fedevarer

Konserves af prima kvalitet

Statskontrol 38

Telefon Struer 700

Gør som DSB

— lad de elektriske installationer
udføre af



H. Grønne 1/3

Østergade 23

Struer . Telefon 206

Jernbanepersonalet anbefales

Toft Nielsen & Matthesen 1/3

Østergade 11 . Struer . tlf. 18

Damekonfektion . manufaktur

Struer Kul-Import

Østergade 29 . Struer

Telf. 777

Mesterkokken

Østergade 52 - Struer - tlf. 353

1. kl.s smørrebrød - selskabs-
middage. Pålæg og salater.

Hver dag en god varm ret

Elite Lingeri

Grethe Jessen (ny indehaver)

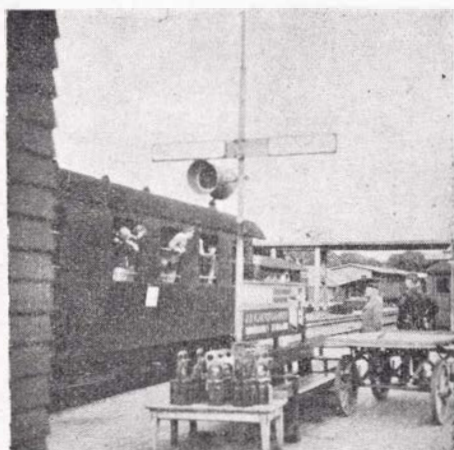
Søndergade 9 . Struer . tlf. 572

Stort udvalg i bluser, kraver
og småting

Hillerslev Andelsmejeri

Telf. Hillerslev 5

Farvel til Viborg-Ålestrup banen



Det var den sidste besiktning mod Ålestrup

Den 30. maj 1959, kl. 21,16 — 6 minutter forsinket — ankom sidste personførende plantog til Viborg fra Ålestrup.

Endnu engang oplevede landstationerne denne aften deres renaissance. Der var blitz, knaldsignaler, fotografer i sporet, og — fremfor alt — mennesker, mange mennesker alle steder. Mennesker tilkommet med befordringsmidler af alle arter fra apostlenes heste til traktor med fladevogn.

Bilerne var rigt repræsenteret ved de små landstationer. Fra gårde og huse blev der vinket, mange steder var naboen ankommet — i sin bil — for at overvære den lokalhistoriske begivenhed.

Thi det var det for egnen, det føltes overalt.

Mange ældre og aldrende beboere mødte op og tog den sidste tur med, man hørte overalt: —»kan du huske«, og beklagelser over banens forsvinden: »vi brugte jo ikke toget, men et savn bliver det alligevel«.

Det beskedne togpar (MO + CÔM + EI) fik samtlige siddepladser besat allerede, da dette på udturen kørte fra Løgstrup. Byens befolkning entrede i stort tal toget for at få den sidste tur med, og stemningen var ikke just trykket.

At turen tilbage ikke havde helt samme passagerantal og kolorit skyldes alene, at et med bøgerene festligt smykket særtog (D-maskine + 5 fireakslede personvogne) efter at have befordret småbyernes ungdom hjem fra amts-gymnastikstævne i Rindholm var blevet frigivet til ekstraordinær personbefordring Ålestrup—Viborg og givet standsning efter behov. Dette tog blev faktisk herved banens aller-

sidste persontog — omend ikke plantog.

Gyyelens gule og syrenernes lilla flør bredte sig langs banens hegn og skråninger. Der var blomster i rigt mål til at manifestere den sorgelige begivenhed, omend et liv som godsbane er banens fremtidige lod og i måske mange år kan redde den fra den allermest forsmædelige skæbder kan overgå en skinnevej, total nedlæggelse.

Fra 31. maj 1959 bestrides trafikken af Ardelt-traktor samt DSB rute- og lastbiler.

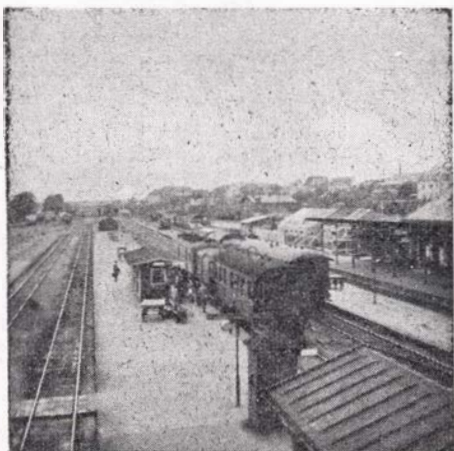
Banen nåede på sin sidste dag og med sit sidste togpar at befordre også statsbanernes generaldirektør. Egnens befolkning og banernes chef på samme sæde — tydeligere kan betegnelsen alles befordringsmiddel vel i grunden ikke illustreres.

Prb.

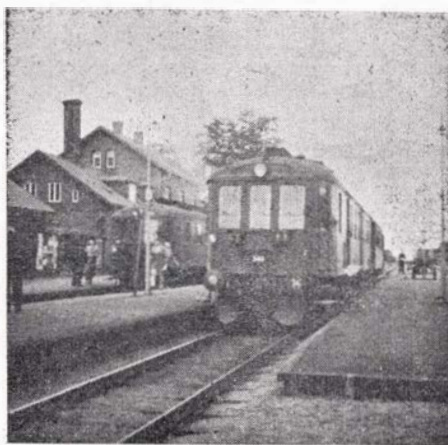
Bageri & Konditoriet

Kongensgade 7 . Esbjerg . tlf. 5566
Robert Christiansen (ny indehaver)

Altid 1. kl.s brød og kager



Forrest holder på Viborg st. sidste persontog til Ålestrup



Ålestrup st. — Sidste gang ekspeditionen af planpersontog til alle 3 sider



I Skals blev den sidste aften yderligere historisk derved, at der var etableret ekstraordinær krydsning

Amatør se her!

Alle størrelser film fremkaldes, kopieres og forstørres. 6x9 40 øre - 7x10 50 øre - 9x9 og 9x12 55 øre - 13x18 2 kr.

Kvalitetsarbejde - hurtig levering - send Deres film til
NØR'S FOTO Bülowsvej 2¹ - Eva 1686 - Kbhv. V.



Henri Petersen

GULDSMED

Stort udvalg i gaver og præmier

AARHUS

Immervad 9 - Telf. 2 14 36

Jernbane-tanker

Jeg kan huske, at jeg engang for nogle år siden stod et sted nede i Tyskland og betragtede skinnerne, der løb forbi en lille jernbanestation og fortsatte et meget langt stykke ad en snorlige strækning, før de sluttelig forsvandt ind i en skov ude i det fjerne. Jeg kendte ikke den pågældende strækning og spekulerede på, hvor mon den gik hen. Hvilke mennesker farer og har faret hen over disse skinner, og hvad var deres mål.

Det går omtrent på samme måde, når man engang imellem får lyst til at se tilbage langs skinnerne og prøve at se, hvad der er sket i alle de år, jernbanen har eksisteret. Selv om vi ikke har jernbanens historie i detaljer, ved vi en del om dens kår gennem skiftende tider, og det kan nu og da være morsomt at kaste et blik helt tilbage til de allerførste dage. Endskønt vi vel ofte trækker lidt på smilebåndet, når vi læser om det, må vi ikke glemme, at det ikke blot var jernbanen, der var ny og fremmed; det var alt teknisk.

Vi ved alle, at der fandtes mennesker dengang, som havde fantasi og evne til at se langt ind i fremtiden og forestille sig, hvordan mulighederne ville blive i fremtidens trafik. Jeg tænker ikke blot her på Jules Verne, men også og ikke mindst på vor verdensberømte landsmand, eventyrdigteren H. C. Andersen. Det er måske de færreste, der ved, at han også havde fantasi til at forestille sig, at menneskene ville komme til at bevæge sig hurtigt ikke blot på jorden, men også i luften.

Da han havde været på sin første tur med jernbanen, skrev han følgende:

»Jernbanen vil overvinde det djævelske. Raskere kunne ikke Mestifoles flyve med Faust på sin kappe. Vi ere ved naturlige midler i vor tid lige så stærke, som man i middelalderen har troet, at djævelen kunne være det. Vi ere ved vor kløgt kommen op på siden af ham, og før han selv ved det, ere vi forbi ham. Alt teknisk, såvel det materielle som det åndelige, er i vor tid i sin højeste udvikling. Vor tid erholder derved en flugt, selv i de døde masser.«

Ja, hvad ville H. C. Andersen ikke have kunnet forestille sig, hvis han havde levet i vor tid, i jetalderen, som man nu ofte kalder den. For alle vi, der har gennemlevet denne utrolige udvikling på det tekniske område, synes snart ikke noget umuligt mere, og et besøg på en fremmed klode er ikke længere noget, der fostres i en digters fantasi eller en gal mands hjerne. Det er noget, der rykker os nærmere og nærmere, noget, der måske alle-

rede i dette øjeblik, da dette læses, er ved at blive til virkelighed.

Hvor fantastisk og hvor lokkende disse fremtidsperspektiver end kan være, mindes vi dog gerne stadigvæk vor barndoms jernbane og dens ofte noget langsommelige og besværlige trafik. Hvis denne vældige udvikling var sket på nogle få år ville vi næppe have kunnet tage det, men nu har vi gradvis vænnet os til det hele. Når jernbanen her i Danmark en dag er fuldt motoriseret, og hvert eneste lokomotiv er ophugget, vil en og anden af vi ældre jernbanemænd nok med et suk tænke tilbage på de tider, da duften af den sorte røg, der væltede op fra skorstenen på den

sorte trækhest, kildrede ens næsebor og slyngede sig ind mellem vognene på rangerpladsen, eller drev ud over markerne fra togmaskinens ildspyende skorsten. Da vil mangan ældre jernbanemand sukke og tænke: »Ja, det var tider dengang, og de kommer aldrig tilbage.« Nej, de kommer aldrig tilbage. For hvis jernbanen vil være med i kapløbet, må den følge med tiden og udviklingen, og tiden kræver fart. Se blot på den storm, det vækker, når talen er om, at de, der sidder bag de svulmende motorkræfter, skal nøjes med at køre 50 kilometer i timen. Når denne tidens fartdjevæl jager forbi os enten på jernbane eller landevej, kan det være godt at kaste et blik på vor gamle digters maleriske beskrivelse af selv køreturen på den første jernbanerejse:

»Se kun ud, og de nærmeste ti til tyve



H. C. Andersen i dampvognen

Ligeså uundværlig

JERNBANEN er
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN
for LIVSFORSIKRING

alen er marken en pilsnar strøm: Græs og urter løber i hverandre. Man får en idé om at stå udenfor jorden og se den dreje sig. Det piner øjet at hefte det længe i samme retning, men ser du nogle favne længere bort, da bevæge sig de andre genstande ikke hurtigere end vi se dem bevæge sig. Alt stå stille, man har ganske og aldeles skuet og indtrykket af den hele egn.«

Hvis en eller anden skulle have lyst til at opleve noget lignende, kan det nok lade sig gøre endnu, men man skal skynde sig. Endnu den dag i dag findes der strækninger, hvor en prustende damphest med fuldt læs stamper af sted op over bakkerne, alt mens de, der gider det, kan nå at få »ganske og aldeles skuet og indtrykket af den hele egn«.

Chris. . .

Nyt fra udenlandske baner

De tyske Forbundsbaner har netop udsendt beretning og regnskab for året, der svandt, og der er meget af interesse også for en dansk jernbanemand — og meget til eftertanke.

DB gennemførte i 1958 — hedder det i beretningen — en takstforhøjelse på gennemsnitlig 11% for gods og 9% for persontrafikken. Slutresultatet skuffer imidlertid (drag her sammenligning med den tilsvarende svenske takstforhøjelse, der har været en endnu større katastrofe for SJ end den tyske var det for DB).

Den samlede godstransport dalede betydeligt, og nogenlunde tilsvarende stillede de sig med persontrafikken. I årets løb blev der læsset ikke mindre end 6,8% færre godsvogne, og hele det store og dyre takstforhøjelsesapparat gav næppe 5% merindtægt.

DB havde i 1958 6.700 mill. DM i ind-

tægt og 7.200 mill. DM i udgifter. I 1958 optog DB to lån på tilsammen 650 mill. DM.

DB's 10-årsplan kunne som følge af de svigtende indtægter takket være takstforhøjelsen ikke i sin fulde udstrækning gennemføres. Dog blev der investeret for 2.130 mill. DM, deraf for 860 mill. i rullende materiel.

DB anskaffede sig i årets løb 6 nye damploks, 186 elektriske, 53 lette og 68 tunge dieselloks. Forøgelsen af vognparken var betydelig. 379 nye vogne med skydetag og sidevægge gik ind i driften, og 1817 selvlæssende vogne af forskellige typer blev ligeledes købt. I alt anskaffede DB sig 6.000 nye godsvogne i årets løb. Dertil kommer 2.000 nye småbeholdere af A-, B- og C-typen plus 600 af de helt store.

I årets løb transporteredes 584.000 t danske sukkerroer, og hertil stillede DB 3.000 godsvogne til disposition. Det var for øvrigt en forøgelse på ca. 112.000 tons i forhold til året før. Desværre ser det for øjeblikket ikke ud til, at der bliver tale om sukkerroetransport til Tyskland i år. Det tyske landbrug fører i hvert fald en kraftig kampagne her imod.

Transporten af biler med tog steg betydeligt, både af fabriksnye vogne i de nye 2-tagers specialvogne og af »auto-rejsetog«. På strækningen fra Hamburg til Schweiz alene 4.000 biler og 10.000 passagerer.

På foranledning af danske ønsker indsættes i år yderligere bil-tog fra Hamburg og en helt ny forbindelse fra Grossenbrode. Hvornår vognene føres igennem til Frederikshavn er imidlertid uvist.

jas.

Andre steder — andre skikke

Vi har her i landet aldrig været særlig begejstret for den rangermanøvre, at »ta-be« vogne i fart, eller som det populært kaldes, at løbe fra. Vi har særgelige erfa-


ringer med sådanne forsøg, og det har da også, så vidt vides, altid været officielt forbudt at foretage rangering på den måde. Ingen har vel nogensinde drømt om at gøre noget tilsvarende med tog under kørsel. I Frankrig derimod brugte man så tidligt som omkring 1890 ved knudestationer at koble vogne til sidebaner fra gennemkørende tog i fuld fart. Det brugtes særligt med tog fra Paris ud til badestederne ved kanalkysten og foregik på den måde, at lokoføreren ved et bestemt mærke, anbragt foran pågældende station, slækkede koblingerne ved at »holde igen« på maskinen, mens en konduktør, som opholdt sig i en bremsekupe, hvor der skulle kobles fra, foretog frakoblingen, hvorefter lokoføreren igen satte fuld kraft på fremad, og konduktøren ved passende bremsning bragte de afkoblede vogne til standsning ved perronen på stationen. Endnu så sent som i 1935 konstruerede man specielle togstammer med det formål for øje at frakoble vogne uden standsning af toget.

Aktieselskabet

DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1898

Vestergade 10 . København K.
Telf. C. 2150



INDREG. VAREMÆRKE

ELEKTRISKE URE



ÅBEN FOR KØB OG SALG AF FREMMED VALUTA
FRA KL. 8,00—23,00

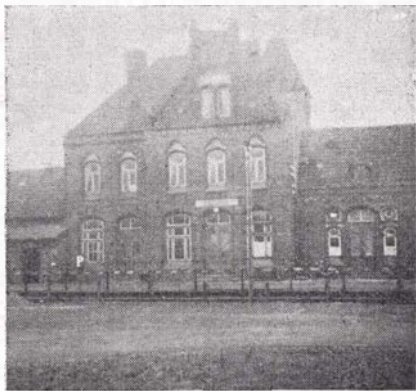
HANDELSBANKEN



HOVEDBANEGÅRD AFDELING
KØBENHAVN V.
TELEFON: MI 6886

— den moderne bank med de gode traditioner

.... Byvandring PÅ SPORET AF NEDLAGTE PRIVATBANER ● ● ● ●



Amtsgårdens perronside — endnu præg af jernbane

Banegårdernes by fristes man til at kalde Haderslev, når man tænker tilbage på byens jernbanemæssige storhedstid.

Jeg er vel klar over, at såvel Rønne som Kolding hhv. har haft 3 banegårde, men da Haderslev foruden sine 3 stationer også havde et holdested midt i byen, tror jeg, at denne trods alt er berettiget til betegnelsen banegårdernes by.

Imidlertid kører udviklingen på gummihjul, og den kører hurtigt. Dette kommer især til udtryk i byerne, hvis ekspansionstrang bl. a. resulterer i hurtig udslættelse af alt, hvad der ikke harmonerer med tidens tempo, og i dette tilfælde altså Haderslev amtsbaners rester.

Der hvilede — den dag jeg besøgte byen — et tågeslør over denne, men jeg accepterede kendsgerningerne, idet jeg affandt mig med, at det vel med lidt god villie lod sig omskrive til et glemselens slør over Haderslev amtsbaners bevarede rester.

Reusltatet er dog, at de i sagens øjemed optagne fotografier ikke er af den kvalitet, der var tilsigtet, hvorfor der altså må appelleres til læsernes gode villie.

Som allerede nævnt, og som det fremgår af kortet, havde byen i sin tid 3 banegårde. Heraf havde vestbanegården (stasbaneg.) kun ekspedition af statsbanetog, idet amtsbanestrækningen Haderslev — Skodborg ganske vist passerede stationsterrænets nordside, men havde her særlig perron med læskur. Strækningen fra stasbanegården til amtsbanegården og i øvrigt videre til havnen havde 4-strengt spor, idet normalsporede vogne skulle have befordringsmulighed til amtsbanegården med omlæsning for øje, samt til havnens virksomheder. Trækraften blev i øvrigt leveret af privatbanerne.

Sydbanegården (Sønderbro st.) var mel-

lemstation på strækningen til Ustrup og videre vest på ad de to baner via Gram hhv. Toftlund til Arnum og videre til Skærbæk.

F. s. v. angår strækningen til Årosund, var sydbaneg. rebrovssementstation. Det bør endvidere nævnes, at der — som det fremgår af kortet — også var en holdeplads betitlet Skolegade midt i byen.

De smalsporede amtsbaners egentlige centrum var amtsbanegården ved Jomfrustien, idet der her fandtes et udstrakt sporareal i forbindelse med hvilket, der var anlagt en halvrunderemise med 8 porte samt et stort værksted.

Alt det forannævnte kan til en vis grad genfindes endnu i dag, omend det kræver en del forundersøgelser for at stedfæste bygninger og — især — banernes forløb.

Mest intakt genfindes amtsbanegården og sydbanegården, og som det vil fremgå af hosstående fotografier, bærer de endnu



»Porsiden« af sydbanegården, nu husvildebolig og dermed stadig »en station på vejen«.

i dag et umiskendeligt præg af deres tidligere brug. Værksteder og remise er også nogenlunde uændret, når man tilføjer, at førstnævnte er tilpasset nutidens trafik derved, at der er indrettet en lang række garager og værksteder til rutebiler alt som følge af, at banernes arvtager, Haderslev amts Rutebilaktieselskab, så vidt muligt har overtaget alt bestående f. s. v. vidt angår bygninger.

Remisen benyttes i dag som pakhús, men dens 8 dobbeltporte kan endnu fortælle om mange togmaskiners og motorvognes ind- og udørsel.

Brohovederne

Endnu en velbevaret rest bør nævnes, nemlig de to brohoveder, hvor banen

krydsede Haderslev dam. I øvrigt ses på dammens sydside hele banelegemet henliggende uændret frem til sydbanegården, og det samme er tilfældet med en længere strækning af Årosundbanen fra Hertug Hans/ gade mod sydøst.

Når dette er nævnt, er det meste af det i dag bestående omtalt, og der bør vel derudover som basis for denne lille vandring også gives et kort tilbageblik over banernes storhedstid.

Banens storhedstid

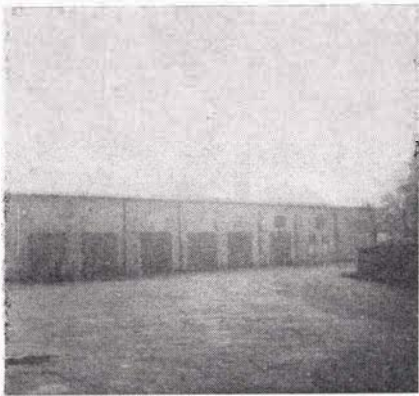
Banesystemer med et fremmedartet islæt blev ved genforeningen i 1920 tilført det danske jernbanenet. Her tænkes ikke så meget på sporvidden 1000 mm, der kendtes fra flere privatbaner nord for Kongeåen, men mere på amtsbanesystemernes opbygning og driftsform. Disse banesystemers formål var alene at tjene lokale formål, og de var derfor anlagt som hinanden uafhængige systemer, der hver især betjente deres »moderkøbstad« og dennes opland.

Deres lokalprægede karakter kom klart til udtryk derved, at der ikke var nogen form for forbindelse mellem dem indbyrdes trods det, at der f. eks. 2 steder var mindre end 5 km's afstand mellem Åbenrå og Haderslev amtsbaner, og at gods mellem de to »nabo« stationer skulle jernbanetransporteres 100 km på smalspor foruden DSB transporten. Hertil kom endvidere omlæsning 2 gange.

Banernes anlæg baseredes på preussisk lov nr. 25 af 28/7 1892, og disse åbnedes i årene 1899—1910. Et udvalg nedsat af amtsrådet og med amtmanden som formand var »driftsbestyrer«. Banerne ejedes af amtet, hvorfor der ikke var statsrepræsentanter i bestyrelsen. Dette blev dog i



Skråt hen over dammen kørte i sin tid togene



Værkstederne rummer nu »kun« rutebiler
banens arvtagere

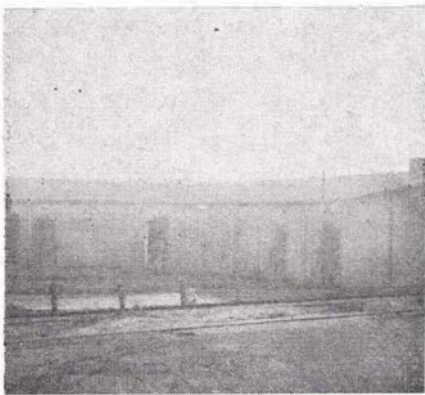
1920 ændret derhen, at valg af driftsbestyrer skulle godkendes af den danske stat.

Som kuriosum kan nævnes, at der ved banernes anlæg udbyggedes et offentligt telefonnet inden for 5 km fra banerne til begge sider. Dette telefonnet ejedes og betjentes af banerne, der efter genforeningen modtog en godtgørelse fra staten ved dennes overtagelse af telefonnettet.

Med undtagelse af strækningerne Gram—Toftlund—Arnum—Skærbæk, der havde 24,39 kg skinner, havde banerne kun 15,5 kg skinner, og der var på fri bane en mindste kurveradius på 200 m og en maksimalstigning på 1:60.

I 1934 blev også strækningen fra vestbanegården til amtsbanegården forsynet med 24,39 kg skinner, idet DSB da blev optaget på sidstnævnte st., og vestbanegården var herefter faktisk kun godsstation.

Statsbanerne ydede fra dette tidspunkt et vederlag til amtsbanerne svarende til et bestemt fastsat personaleantal, som beregnedes at medgå til statsbanernes ekspedition. Samtidig stilledes i remisen 2 standpladser (= 22,5 m spor) til rådighed for DSB foruden visse tekniske anlæg til kul- og vandforsyning samt eftersyn.



Endnu kendes remisens portbuer

I årene 1932 til 1939 ringede klokkerne for de forskellige amtsbanestrækninger, der forsvandt een efter een og erstattedes af Haderslev amts Rutebilaktieselskab. Efter 1939 var DSB eneste bane til Haderslev, og spørgsmålet om togenes passage over de mange og stærkt befærdede overkorsler blev taget op til drøftelse, idet byen gerne så disse gener afskaffet. Knuden blev på gordisk vis løst på den sindrige måde, at den af kommunen ejede Frederiksskole i 1950—52 blev overdraget til DSB og ombygget i overensstemmelse med sit fremtidige formål som jernbanest. Der er herefter kun togtrafik indtil Nørregade,

og derudover kun de for havnens betjening nødvendige rangerbevægelser.

Takket være brug af motormateriel med styrevogne kan sporlæg på den ret knebne plads ved nuværende bystation indskrænkes til det absolutte minimum, nemlig eet eneste spor.

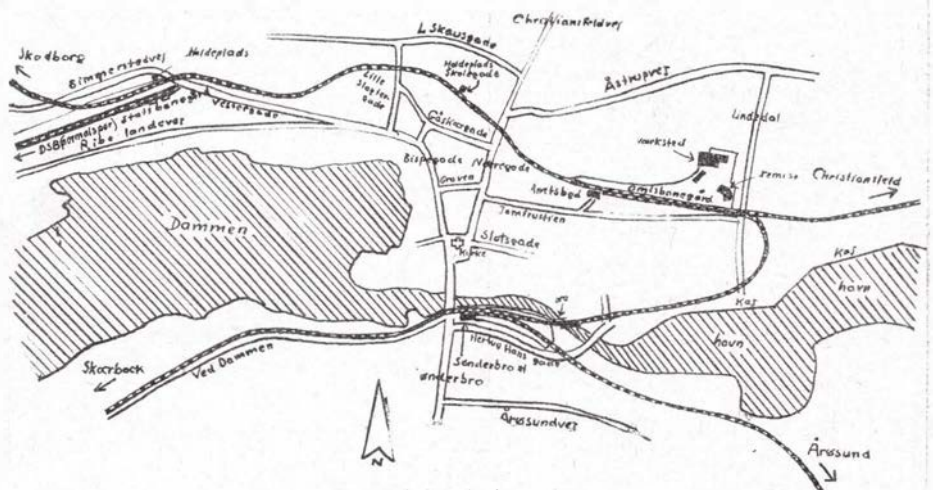
I forbindelse med omtalen af amtsbanegårdens forholdsvis store sporareal og omfattende værksteder bør anføres, at der ved genforeningen rådedes over følgende smalsporede materiel:

35 loko.

41 personvogne III klasse.



En episode i amtsbanernes udslettelse



Banegårde i Haderslev

Sjælland

Roskilde Mejeri

Stødøen 17 - Roskilde
Tlf. 349

Jernbanepersonalets damer anbefales
Salon LILLI

Helligkorsvej 10 - Roskilde - Tlf. 2940
1. kl.s hårpleje og betjening

Kolonialforretningen

v/ Erik Pedersen

Østergade 38 - Roskilde
tlf. 1401

1. kl.s kolonial - vin - tobakker
konserves

Kolonialforretningen

O. Vestergaard
Valbyvej 17 - Slagelse
telefon 472

Kolonial - vin - konserves

Kunsthåndelen

V. Reventlow
Storkøgade 1 - Sorø
Altid gode gaveideer til
jubilæer - sølvbryllup m. m.

K. Stentoft-Christensens efft.

O. Friis
Algade 62 - Holbæk - tlf. 216
Stort udvalg i trikotage
lingeri og småting

Jernbanepersonalets damer anbefales

Damefrisørsalonen

v/ Anne B. Christensen

Strandvej 59, Køge - Tlf. 379

Alt i moderne hårpleje

Sidste nye permanenter

Kolonialforretningen

v/ Inga Mygind
Vordingborgvej 49, Køge - Tlf. 118
Alt i kolonial - konserves
Tobak - Vine, Spirituosa

FARVEHANDELEN

v/ Lilly Hansen

Nørregade 36 - Køge - Tlf. 505

Tapet - farver - lakker
Løbere og linoleum

20 personvogne II—III klasse.
1 salonvogn.
17 post- og rejsegodsvogne.
172 lukkede godsvogne.
140 åbne godsvogne.
14 langvogne og
11 specialvogne.

Når henvises til, at en stor del af dette materiel var af ældre dato, var dets tilstand i banernes sidste leveår relativt god

og nogenlunde på højde med tidens krav. Hertil var dog stærkt medvirkende, at der foretoges en omfattende motorisering.

Som allerede nævnt i indledningen udvikler byerne sig med stormskridt, og summa summarum udviser da også, at der — bortset fra de grundmurede — kun findes relativt få synlige minder bevaret fra byens interessante jernbanemæssige storhedstid.
prb.

Det er ikke alle, der ved ...

at der foreløbig bygges to færgelejer i Rødby havn, men der sættes plads af til yderligere fire færgelejer,

at der nu ikke køres med damp på Løgstørbanen mere, hvilket medfører, at remisen i Løgstør nedlægges,

at biloverførslen til Sverige via Havnegade stadig stiger med eksplosiv hast. Her er tallene for maj måned de sidste fem år:

1955	.....	35	stk.
1956	.....	379	»
1957	.....	1033	»
1958	.....	1340	»
1959	.....	2018	»



Bred den 3. maj. Trafikekspedient A. Gjesager, Bred, mistede i dag herredømmet over en udlejningsbil, som han førte, da bilens ene baghjul eksploderede i Fjeldsted skov. Trods det, at bilen kurede tværs over vejen, kunne de tre voksne og seks børn, der var passagerer i bilen, kravle så godt som uskadt ud. Gjesager havde pådraget sig kødsår i ansigtet samt en hjernerystelse.

E. Blach Hansen

Guldsmedie og Juveler
Leverandør til DSB Personale
Østergade 3 . Tlf. 800
Herning

Skovlunde den 3. maj. Under en opvisning på Skovlunde flyveplads drev en faldskærmsudspringer over mod S-banens ledningsnet. Faldskærmens perlonlinier fik fat i køre- og bæreledningen, så faldskærmsudspringeren svævede mellem køreledningen og jorden. Personalet på Skovlunde station afbrød kørestrømmen fra en af ledningsmasterne, hvorefter udspringeren var uden for fare. Velmenende mennesker forsøgte forinden om de ikke kunne få fat i fødderne på udspringeren og få ham hevet ned, men det havde været den visse død for begge parter, om dette var lykkedes. I stedet kom en helikopter og reddede ham ad luftvejen. At der skulle gå en hel time, før toggangen kom igang igen, synes unødvendigt, da der ingen skade var sket på ledningsnettet.

Herning den 3. maj. En helt ny personbil kørte i dag med fuld fart mod toget fra Herning til Viborg på overskæringen for Gullestrupvej. Den 29-årige fører af bilen og hans 63-årige fader blev begge dræbte ved påkørslen.

Vangede den 6. maj. Da toget fra Buddinge i aften standsede for stop foran Vangede station, troede en dame i toget, at det var på stationen, toget holdt. Hun åbnede døren og styrtede ned i banegrøften. Hun pådrog sig en hjernerystelse og måtte indlægges på sygehuset.

Lystrup den 19. maj. En 50-årig knallertkører blev i dag påkørt og dræbt af Århus—Grenå-toget på overskæringen mellem Terp og Lystrup.

Lamdrup den 21. maj. I september i fjor var tre kvier kommet ind på banelinien mellem Bønkel og Lamdrup og blev påkørt og dræbt af toget. Manden, der ejede kvierne, krævede DSB for en erstatning på 3678 kr., fordi leddet, hvor kvierne var kommet ind på banen, var i uorden. Landsretten fandt ikke, at DSB havde begået nogen fejl, hvorfor der blev afsagt frifindelsesdom for DSB. Gårdejerens dømtes til at betale DSB 500 kr. i sagsomkostninger.

Hinnerup den 20. maj. En rutebil ødelagde den ene bom på overskæringen i Hinnerup, hvorfor der blev sat vagt til at advare trafikanter, når der ventedes tog. Ved 18,30-tiden kom trafikekspedient V. Balsby, Hinnerup, på knallert og skulle passere overskæringen. Vagten loftede advarende hånden i vejret, men Balsby har formentlig opfattet det som en hilsen og kørte ind på overskæringen og blev påkørt af toget fra Århus. Han blev alvorligt kvæstet indlagt på sygehuset.

Gedser den 22. maj. Ved oprangering af »Holland-Ekspress« i morges kørte maskinen og nogle af de gennemgående vogne så hårdt mod vognene for lokale rejsende, at flere af de rejsende tumlede rundt i vognene og pådrog sig skrammer og chok. Med en times forsinkelse kunne toget fortsætte.

Auning den 23. maj. Ved 17-tiden kørte en personbil ind på Kirkegade overskæringen, hvor der i det samme kom et godssærtog. Føreren af bilen, et 33-årigt landpostbud, hans hustru og to børn blev alle dræbt.

Hvam den 23. maj. Da en personbil i eftermiddag skulle passere overskæringen i Thuelstrup, gik bilens motor i stå midt på sporet. I det samme kom motortoget og knuste bilen. Føreren af denne blev slynget ud og kvæstedes så alvorligt, at han døde kort efter.

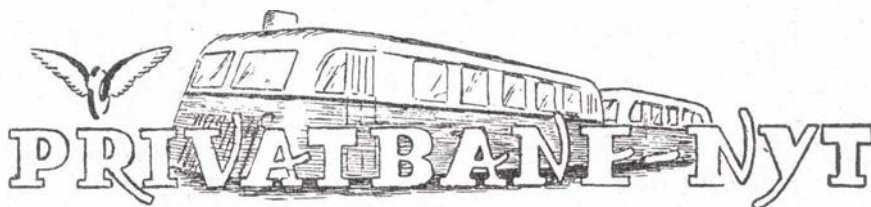
København Gb den 27. maj. Under rangering ved pladskontoret fik jernbanearbejder E. J. Christensen i eftermiddag sine ene fod kørt over af rangermaskinen.

Grindsted den 29. maj. En 2-årig dreng var ved 11-tiden kommet ind på sporet, hvor han blev påkørt af et godstog fra Bramminge. Han pådrog sig kraniebrud, men menes dog at ville overleve uheldet.

Viborg—Ålestrup den 30. maj. Kl. 21,16

kørte det sidste ordinære persontog over strækningen. Banen bevares herefter foreløbig for godskørsel.

Thisted—Struer den 31. maj. Fra i dag udgår lyntoget »Uldjyden« fra Thisted, og 5—600 mennesker var mødt op i morges for at overvære det første togs afgang. Generaldirektør Skov fik overrakt en stor vase i kgl. porcelæn, og både her og i Hurup og Hvidbjerg blev der overrakt gaver til togpersonalet.



Nye direktører

Fuldmægtig H. Egede Hansen, Viborg, er nu udnævnt til direktør for Mariager—Fårup—Viborg jernbane. Den nye direktør, der nu er 52 år, begyndte i sin tid som elev ved Århus—Odder-banen og var trafikelev ved Vestsalling-banen fra dennes åbning i 1924. Den 1. januar 1932 blev han assistent. Samme år forflyttedes Egede Hansen til Mariager—Fårup—Viborg jernbane. En kort tid var han på Troldhede—Kolding—Vejen-banens trafikkontor, og i 1941 kom han tilbage til det fælles hovedkontor for Fårup-banen og Vestsalling-banen som kasserer. Han blev overassistent den 1. maj 1949 og fuldmægtig i sommeren 1951.

Nordvestfynske jernbaner og Kerteminde-banen har udnævnt kontorchef A. T. Pedersen, Odense, som direktør for disse baner. Pedersen er 57 år, og den 10. maj i år var det 40 år siden, han begyndte

som trafikelev ved Sydfynske jernbaner, først i Allested og siden i Ryslinge. Fra 1923 har Pedersen være tilknyttet hovedkontoret og siden 1949 som kontorchef.

Nørresundby den 6. maj. En militær skolevogn kørte i eftermiddag ind på Brogade overskæringen, hvor Sæbytoget i det samme skulle passere. Det lykkedes lokofører Louis Nielsen at få bremsset toget så meget, at der kun skete ringe materiel skade.

Maribo den 16. maj. Ved 15-tiden blev en personbil påkørt af toget til Rødby på en overskæring uden for Maribo. Bilen kom ind under togets dieselloko. De tre personer, der var i bilen, dræbtes alle på stedet.

Da toget befandt sig mellem Rødby og Rødby havn, kom motorføreren ud for en ny chokerende situation, idet en kvindelig bilist fik en mand til at løfte

Thisted Andelsmejeri

Telf. 240

Landbosparekassen for Thy

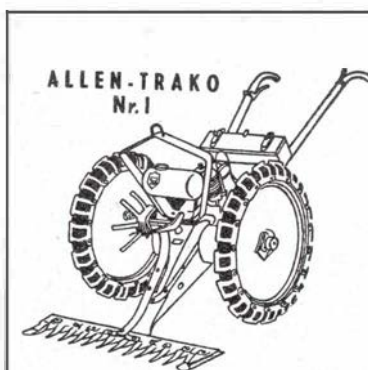
Frederiksgade 18 - Thisted
Tlf. 241 - 1521

J. Nielsen Tømmerhandel

Tlf. Thisted 544

Thisted Andels Svineslagteri

Tlf. 719 - 720



ALLEN-TRAKO slåmaskinen

engelsk - dansk - anerkendt

Frimodt Konning

Trako Manufacturing
Pjedsted - Telefon 60

Enforhandling

Fredericia

Frederica Karosserifabrik

H. Olufson - Tlf. 1369
Prængervej 2B - Fredericia
Alt Karosseriarbejde udføres

Skomager Kr. Jensen

Dyrhavevej 3 - Fredericia - tlf. 2844
Fodtøj til alle.
Skistøvler - gummifodtøj
Træsko-reparation

Vejle

KØR SIMCA

Vejle Autohandel

v/ H. M. Pedersen
Borgvold 6 - Vejle - tlf. 2600

Th. Weissenborn & søn

Smede- & Maskinværksted
Gas . Vand . Sanitet . Varme
Oliefyr
Vejle . Volmersgade 5 . Tlf. 2075

LADY salonen

Vissingsgade 17 - Vejle - tlf. 3782
Moderne hårpleje og
l. kls betjening

MØBLER

nye og brugte
Tønnesgade 7 - Vejle
Tlf. 3325

Duplikering

af enhver art i fineste udførelse
MAGDA JENSEN
Jernbanegade 14 - Vejle
Tlf. 1178

Trekantens Andelsvaskeri

Rugsted - Vejle - tlf. Rugsted 49
Indleveringssæder
Fredericia - Vejle - Kolding

Clausen & Mortensen

Koldingvej 2 - Vejle - tlf. 3195
l. kls kolonial - tobak
vine og spirituosa

B P service station

Kolding Landevej 53 - Vejle - tlf. 4448
Benzin - olie - vask
smøring - polering
Erik E. Larsen

Vejle

Konfektforretningen Ekko

Vestergade 36 - Vejle - tlf. 2055
Konfekt . chokolade
Stort udvalg i gaveæsker

Slagterforretningen

H. Wie Nielsen (ny indehaver)
Kolding Landevej 60 - tlf. 2431
l. kls kød - flæsk - pålæg
spec. hjemmel. medister.

Horsens

Sundvejens Kiosk

Sundvej 18F - Horsens - tlf. 2 43 16
Dag- og ugeblade - telegrammer
Indlevering til tipstjenesten

N. H. Jensen's Møbelhandel

Hestedamsgade 3 . Horsens
Telf. 2 50 70

Osteboden

v/ S. H. Juhl
Smedegade 5 . Horsens
Ost . konserver . kaffe

Kolonialforretningen

v/ P. O. Christensen
Nygade 32 . Horsens . tlf. 2 39 54
Alt i l. kls kolonial . vin
konserver . tobakker

Silkeborg

YTTINGS VIN og TOBAK

Nygade 35 . Silkeborg
telf. 1714
Tobak . vin . spirituosa

Frederiksberg Fiskehus

K. Lykke Rasmussen
Lyngbygade 2 . Silkeborg
Telf. 1759
Alt i årsidens fisk. Kun l. kls varer

Odense

Møller & Co.

Odense ¹/₅

Fabrik for akkumulatorbatterier
til el-værker, automobiler,
motorcykler, radio, skibe, tele-
foner m. m.
Asylgade 16 - telf. 12 33 43

Bolbro Materialhandel

Middelfartvej 81 . tlf. 11 45 12

Materialer, parfumer, sygepleje
Tobak og vine

Tobaksforretningen

Vesterbro 67 . Odense . tlf. 12 39 20

Cigarer . tobak . vine
spirituosa.
SVEND AA. NIELSEN

Gælder det møbler — så Hoffmanns MØBLER

Rewentlowsvej 25 . Odense
tlf. 12 38 41
10 % ved kontant.
Konto: 6 mdr. rentefrit

Østergaard

broderi- og trikotageforretning

Ellen Andersen . Allegade 34
Odense . tlf. 12 48 43
Broderi og broderiartikler
Påtegning på eget materiale



Lys i alle huse —
ring til KRUSE

aut. elektro installatør

Jernbanegade 4 . Odense
Tlf. 12 02 65 og 12 95 50

Nyrup & Maag A/S

Klaregade 7 . Odense . tlf. 12 29 33

Sygeplejeartikler . instrumenter
bandager

Odense støvsuger central

Brugte støvsugere sælges
kontant eller på rate
Reparationer udføres
Vindegade 13 - Odense - tlf. 12 64 78

Gør Deres indkøb ———
——— hos vore annoncører

de sænkede bomme, og det lykkedes bilen at slippe over lige foran toget.

Allerslev den 23. maj. En lastbil blev formiddag påkørt af Præstø-baners skinnebus på overskæringen til Uglede. Der skete stor materiel skade både på skinnebus og bil.

Ruds Vedby den 25. maj. Trods blink og alarmklokker kørte en personbil v. 10,30-tiden ind på overskæringen i Ruds Vedby og blev påkørt af skinnebuss til Høng. Føreren af bilen blev slynud af denne, men slap med lettere kvæstelser.

Lemvigbanen. Banen har fået sikret brens drift for syv år til 1. april 1958.

*

Takstforhøjelser En række privatbaner har vedtaget takstforhøjelser.

Ålborg privatbaner forhøjer persontaksterne med ca. 10 % og godstakster med ca. 20 %.

Gribskovbanen forhøjer enkeltbilletter med 20 % og dobbeltbilletter med 5 %. Abonnementskort med ca. 20 % og godstakster med 20 %.

Nordvestfynske baner ville egentlig ikke forhøje taksterne, men da banen er forpligtet til at holde samme takst som DSB på strækningen Odense—Middelfart, har man måttet regulere prisen der. Godset får samtidig ca. 10 % forhøjelse.

Frederiksværkbanen forhøjer enkeltbilletter med 20 %, dobbeltbilletter med 5 % og kort med 10 %. Godstaksterne forhøjes med 5—10 %.

Lollandsbanen regulerer alle takster og regner med en merindtægt på ca. en halv million kr.

Østsjællandiske jernbane forhøjer billetpriserne med ca. 7 % og godstaksterne med 10—11 %, hvilket skulle give en merindtægt på godt 100.000 kr.

Køge—Ringsted-banen forhøjer billetpriserne med 7 % og med en lille forhøjelse af godstaksterne ventes en merindtægt på ca. 15.000 kr.

MODEL JERNBANE

Vi bygger et Diesel-elektrisk loko. II.

Denne gang begynder vi på den vanskeligste del af bygningen af det diesel-loko, hvortil vi i sidste nummer bragte første konstruktions-afsnit.

Det, vi nu skal omtale, er nemlig støbningen af næsepartiet på overdelen på lokot. Næsepartiet støbes i bly efter samme retningslinier som nævnt i Jernbanebladet for december 58 under afsnittet metalstøbning til modelbanen.

Den eneste forskel er blot, at vi her selv må fremstille modellen, der tjener som grundlag for formen, der støbes af gips.

Tegningens fig. a, b og c viser i naturlig HO-størrelse lokoets næseparti henholdsvis forfra, fra siden samt ovenfra. Mo-

dellen udskæres i træ, helst pæretræ, da dette egner sig fortrinligt til udskæring, idet denne træsort er uden fremtrædende årer og samtidig viser utilbøjelighed til at flække.

Man udsaver først en lille klods, d, der blot følger hoveddimensionerne, altså største længde, bredde og høje på næsepartiet. Herefter tegner man næsepartiets hovedomrids op, hvorefter man går i gang med selve udskæringen. Først saver man efter de optegnede linier; derefter afrundes næsepartiets strømlinieformede linier med kniv, rasp og fil.

Det er imidlertid ikke nok at fremstille næsepartiets ydre form, idet en massiv næseklods vil give lokoet en alt for stor vægt.

STANDS pengeflugten gennem muren med CORTEX plastic skum

Lempelige betalingsvilkår ved 3-årige isoleringslån. De kan betale lånet tilbage med den besparelse, der opnås ved brændselskøbet.

Lad os uden forbindelse give Dem et tilbud, der for fremtiden giver Dem en årlig kontant, skattefri indtægt. Godkendt af boligministeriet. — *Aut. forhandlere:*

Murermester Ragnar Rasmussen, Solbrinken 9, Højbjerg, tlf. 7 03 36

Snedkermester Arnold Jørgensen, Grenaaavej 205, Risskov, tlf. 7 99 89

Murermester Knud Rasmussen, Nørre Alle 28, Skanderborg, tlf. 880

Jernbanepersonalet anbefales

MØBELGAARDEN

A. Wilkes eff. M. Gehrke

Jernbanegade 8 - Sønderborg

Ingen butik — derfor billige priser

Telf. 2 25 56

A. Andreasen

St. Rådhusgade 4

Sønderborg . tlf. 2 33 49

Slagterforretningen

J. A. Mikkelsen - Perløgade 94
Sønderborg . Tlf. 2 18 24
1. kl.s kød og flæsk
Spec.: hjemmelavet pålæg

Damefrisørsalonen

v/ I. Hünermundt Espesen
Jernbanegade 17 - Sønderborg
Alt i moderne hårpleje
Telf. 2 15 17

K. F. U. M. restauration

Løkken 18 - Sønderborg - tlf. 2 29 12
Pension — Et godt madsted
H. Christensen

Jernbanepersonalet anbefales

Herre- og damesalonen

Helgolandsgade 39 - Sønderborg
1. kl.s hårpleje
H. Andresen - Tlf. 2 18 41

G. H. MØBLER

Vestergade 34 - Varde
Tlf. 53
Alt i moderne nutidsmøbler
Reparation og ombetækning

ventetid til billige priser

KIOSKEN

v/ C. H. Pedersen - Lervangø 56
Randers - tlf. 6225
Dag- og ugeblade
Skriverekvisitter
Telegrammer til alle lejligheder

Slagterforretningen

v/ Erhard Rasmussen - (ny indehaver)
Nyvangsvej 14 - Randers - tlf. 812
Alt i 1. kl.s kød og flæsk
hjemmel. pålæg - smørrebrød
og små varme retter

Svendborg

ELEKTRO SERVICE

Vald. Larsen
Ørkildsgade 61 . Svendborg . tlf. 2708
Spec. værksted for reparation

Gælder det møbler — så

VALD. MØLLER & SØN

Skattegade 23 . Svendborg . tlf. 1397
Aldtid 1. kl.s betjening

Industrihotellet

Aage Jacobsen
Toldbodvej 5 . Svendborg
Tlf. Svendborg 2113
Pensionærer modtages

Skanderborg

BRIX BOGTRYKKERI

A/S Skanderborg amts bogtrykkeri
Telf. Skanderborg 168

URMAGER

Ebbe Krogh

Adelgade 117
Skanderborg

estervangs kødudsalg

Pedersen
estervang 7 - Skanderborg - tlf. 833
1. kl.s kød - flæsk - pålæg
salater - konserver

fenning Hartmann

aut. installatør
Vestergade 26 - Skanderborg
Alt elektrisk arbejde udføres
Telf. 634 .. en god forbindelse

Haderslev

TROPEHUSET

Badstuegade - Haderslev - tlf. 2 47 36
Alt i tropisk - planter samt
tilbehør

Kunstboden

v/ Kirsten Linding
Storegade 18 - Haderslev - tlf. 2 27 61
Alt i gaveartikler samt
udsmykning til hjemmet

Køb Deres brød hos

**Arbejdernes
Fællesbageri**

Erlevej 28
Haderslev - tlf. 2 22 58

Venlig hilsen **O. G. JENSEN**

Folk er slemme til at overdrive.

— Hun er virkelig meget tunghør!
— Åh, hvad — så rent galt kan det
nu da heller ikke være, al den stude
dog jævnligt hører fra sin søn —
ovre i Australien!!

Modellen skal derfor fremstilles som en tynd skal af træ, der ikke må være over 2,5 mm. Træmodellen udhules lettest med billedskærerjern. Til dette brug kan med fordel anvendes de til hobbybrug kendte knive, der let kan udskiftes på et fælles knivhefter, som f. eks. det kendte engelske X-acto billedskærerværktøj.

Husk endelig ved udskæringen at give modellen såvel ind- som udvendig en sådan form, at den kan slippe gipsformen.

Efter udskæring af vinduer afpudses modellen med fint sandpapir, hvorefter »lygtehusene« til de tre frontlygter fastlimes. Lygtehusene udskæres blot af en rund træpind.

Herefter overpensles modellen grundigt med shellak, hvorved træets årer rejser sig. Når lakken er tør, afslibes modellen med fint sandpapir, lakkens igen og afslibes. Denne behandling gentages et par gange, hvorefter modellen er blevet glashård og glat.

Det må lige bemærkes, at der skal nogen tålmodighed og lidt kritisk sans til, inden man når det endelige resultat.

Ønsker man at forsyne næsepartiet med markering af dør, gøres dette ved at lime en kartonstrimmel fast på modellen. Kartonstrimlen behandles ligeledes med shellak.

— Og så kan vi gå i gang med fremstillingen af selve gipsformen, fig. e viser i snit fremstillingen af formens ene halvdel.

Først udhules modellens vinduer med voks, parafin eller lignende, idet den flydende gipsmasse ikke må flyde ind bag træmodellen, hvis anbringelse i støbekassen er vist med kraftig sort optegning. Støbekassen er blot en træramme, bestående af let sammenstiftede træliter, stillet på et plant underlag.

Træmodellen smøres ind i et tyndt lag olie og anbringes i støberammen, der fyldes halvt op med jævn gipsgrød. Støberammen eller formen rystes let, hvorved eventuelle luftblærer i gipsmassen stiger til vejrs.

Når denne gipshalvdel er tør, tages den ud af støberammen, forsynes med to fordybninger, een i hver side, der tjener som leje for to tilsvarende styretappe i formens anden halvdel.

Vokset fjernes fra træmodellens vinduer. Modellen indsmøres igen i olie, anbringes i den nu tørre gipshalvdel, der nu igen indsættes i støberammen, denne gang dog omvendt, altså med træmodellens hulrum opad.

Gipsformens opadvendende side indsmøres nu med et tyndt lag olie, hvorefter støberammen fyldes med ny gipsmasse. Når denne er tør, fjernes støberammen, formen adskilles, træmodellen udtages,

støbetragt og luftkanaler udskæres med en gammel kniv, hvorefter man har den færdige form, hvis to halvdele, fig. f og g viser.

Skal formen bruges, stilles den blot på et plant underlag og fyldes med smeltet bly. Evt. må formen afslibes forinden, således at den slutter tæt til underlaget, i

modsat fald vil blyet flyde ud af formen.

Da vi tidligere (som nævnt i december 58) har bragt en vejledning til fremstilling af gipsforme, har vi denne gang kun behandlet emnet i store træk.

J. B. Dyrkilde.

(fortsættes)

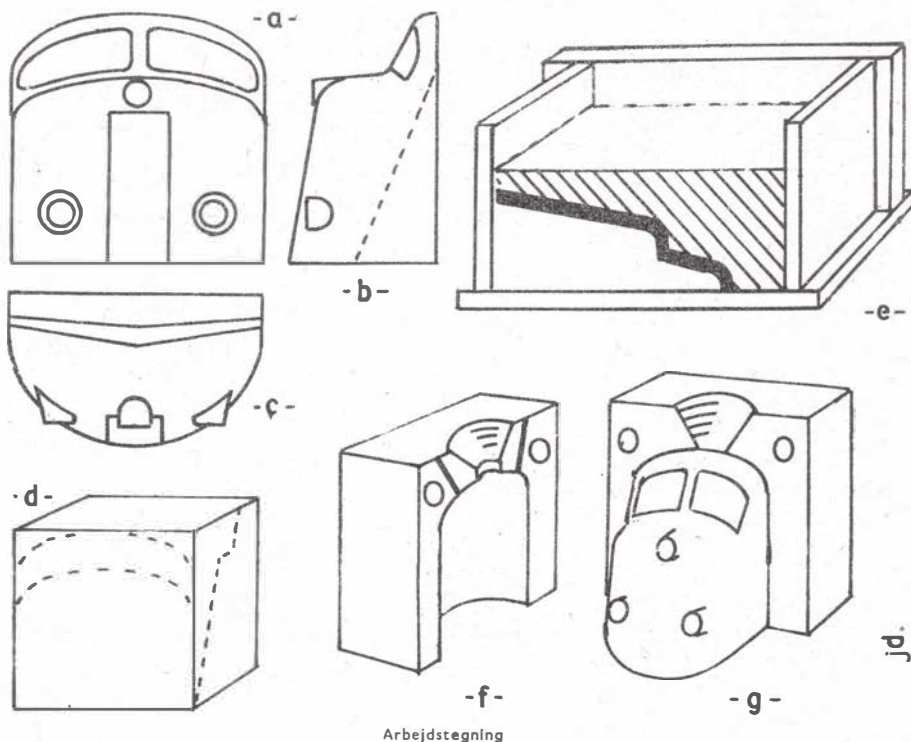


FOTO hobby

Nu er vi lige midt i højsæsonen, og nu må alle, der har et fotoapp., ud i marken og prøve lykken. Vi har her i *Jernbane-Bladet* givet flere forskellige tips i vinterens løb, og vi skal endnu en gang prøve at hjælpe dem, som står lidt tvivlrådige; til dem siger vi, bare ud og tag fat. Vi tager med familien en tur i skoven, eller ud i kolonihaven eller et andet sted i den frie natur. For hvem, der har små børn med, gælder det om at have apparatet klar så godt som hele tiden, der kan nemlig indtræffe situationer, som ikke kan etableres igen, og det kan ikke nytte at sige: Et øjeblik, jeg skal lige have fat i apparatet, for når man så kommer med apparatet, så er det hele forbi, og skal man først til at konstruere det samme tilfælde, så lykkes det som regel aldrig. Når man så ankommer til kolonihaven eller skovløberhuset eller er ude i det fri, og mor skal til at pakke frokosten ud, så går fotografen på jagt, han søger at finde et godt motiv, dem er der nemlig altid man-

ge af, og her skal lige nævnes fremgangsmåden:

1. Bedøm motivet — bestem Dem for optagelsen.
2. Luk apparatet op.
3. Indstil afstanden.
4. Lyset bedømmes eller måles.
5. Blænden indstilles.
6. Lukkeren indstilles (og spændes).
7. Optagelsen.
8. Efter en næroptagelse føres indstillingen tilbage til uendelig.
9. Filmen drejes frem.
10. Luk apparatet.

Afstandsindstillingen kan godt volde begynderen lidt hovedbrud, hvis der er tale om et lysstærkt kamera. Med et Box eller Clark er det yderst ligetil, fordi et apparat med lyssvag optik som 1 : 1,1 eller 1 : 8,8 har større dybdeskarphed, og det derfor ikke er nødvendigt at indstille afstanden så nøjagtigt, ved indstilling på »Uendeligt« gengives forgrunden og baggrunden lige skarpt.

Herning

Lund & Erichsen

Elektro-Installation

Udiører arbejder for DSB
Herning . Bredgade 49 . Tlf. 70

Vi anbefaler . . .

Buemann Polyfoto

Bredgade 35 - Herning
Tlf. 121

Kolonialforretningen

Chr. Christensen
Fyensgade 10a - Herning
Telf. 648
Kolonial - vin - spirituosa

GULF service station

Vestergade 42 - Herning - tlf. 2585
Benzin - olie - vask
og smøring

Frugt- og blomsterforretn.

Fr. Nielsens eiff
Østergade 46 - tlf. Herning 269
Alt i frugt - blomster -
buketter og kranser

Tandlæge

Orla Kistrup
Bredgade 11 - Herning - tlf. 3280
Kl. 9—12 og 13,30—16,30
Lørdage: 9—12

Centri Vask

H. C. Ørstedsvvej 52 - Herning - tlf. 2686
Vasken leveres tørret,
rullet eller færdigbehandlet
Hentes og bringes

Salon CITY

v/ Helga & Sigv. Jensen
Bredgade 51 - Herning - tlf. 3150
Kold permanent 25 kr.
Varm permanent 18 kr.

Conditoret

Broder Jensen & Co.

v/ H. Bækdal Larsen
Østergade 30 - Herning - tlf. 214

Osteboden

Bredgade 23 . Herning . tlf. 179
Stærk eller mild —
også efter Deres smag

Pallesen & Maibom

Huset med kvalitetsvarer
Østergade 7 . Herning
Telf. *222

Herning

Centralhotellet

Bredgade 45 . Herning
Telf. 2188

Et l. kls madsted samt hygge-
lige værelser

Viborg

Philipsen & Hall ½

aut. elektroinstallatører



Eianlæg udføres overalt i
landet. — Radio - køle-
anlæg. - Lys - kraft

Viborg, Sct. Mathiasgade 58. Tlf. 173-174

Fr. Møller & Søn

v/ J. O. Møller
St. Skt. Hansgade 3
Alt bogtrykarbejde udføres
Tlf. Viborg 58

Kirkebakvej Savværk

Chr. Christensen
Tlf. Viborg 1774
Tømmer - lægter - brødder
samt alt i brændsel

Agerskovs kaffe- & spisehus

Gravene 45 - Viborg - tlf. 267
God mad og kaffe
Pensionærer modtages

BRO MAGASINET

Winther Pedersen
Middagshøjvej 22B - Viborg
Alt i manufaktur - trikotage og
småting. Telf. 12

KAJ's autopolstring

K. P. Ibsen
Århusvej 22 - tlf. 1761
Alt i autopolstring udføres
Tæpper - gulvbelægning

Knallert-service

Halvor Jæger
Gothersgade 4 - Viborg - tlf. 2822
l. kls knallert service

Jyllandsgades Bageri

Erik Kramer
Lækkert brød - iskager
Jyllandsgade 4 - Viborg
tlf. 1261

Malerm. Johs. Gregersen

H. C. Andersensvej 34 - Viborg
Tlf. 2964
Tilbud og overslag gives
Kun l. kls arbejde

Skive

M. Madsen

Maskin- og beholderfabrik
Viborgvej - Skive
Telefon 1339

Jernbanepersonalet anbefales

CITY SKO

Adelgade 4 - Skive
Telf. 193

Skive og Omegns

Andelsvaskeri

Brårupvej 16 - Skive
Tlf. Skive 13 og 424

Spis brød fra

½ Arbejdernes

Fællesbageri

Skive . Telefon 196

Brogårdens

Herrefrisør Salon

v/ J. L. Olesen
Østertorv 7 . Skive . telf. 1961
l. kls betjening
Husk at bestille tid

Grenaa

S. Aug. Petersen

Slagtermester - Fasanvej 15 - Grenå
Alt i l. kls kød og hjemmelavet
pålæg.
De ringer - vi bringer. - Tlf. 914

Esso service station

v/ Jens Jensen, Randersgade 5, Grenå
Benzin - olie - vask - smøring -
gummi - l. kls autoværksted.
Tre nye PRINZ udlejes uden
fører, 25 øre pr. km.

FÆRGEKROEN

Ved Havnen . Grenå . tlf. 783
l. kls køkken
Ny vært: Aage Jørgensen

Markus

RADIO

Østergade . Grenå . Telefon 1027
RADIO og FJERNSYN

Da den skarpe zones område stadig forringes, jo mere lysstærkt objektivet er, må man ved sådanne objektiver indstille de forskellige afstande nøjagtigt. Hvis lysforholdene ikke er så dårlige, at man tvinges til at bruge fuld blændeåbning, er det heldigt at blænde af, for derigennem at give skarpheden en større udstrækning.

Indstillingen af lukkeren er lige så vigtig som valget af blænde eller afstandsindstillingen. Også her byder Boxkameraet den nemmeste løsning på problemet, den har kun een øjeblikshastighed og een indstilling på tid. På de fleste apparater med automatlukker, kan indstilles på forskellige hastigheder, og det er en stor fordel at kunne indstille nøjagtigt på: $\frac{1}{25}$ — $\frac{1}{50}$ og $\frac{1}{100}$ sek. Ved ting, der bevæger sig, er de af vigtighed at kunne eksponere så hurtigt som muligt, medens man på den anden side ofte ikke kan undvære de lange eksponeringstider under dårlige lysforhold. Optagelser på fri hånd bør — så vidt muligt — ikke eksponeres længere end $\frac{1}{25}$ sek., da optagelsen ellers let bliver rystet, det vil sige, at billedet bliver uskarpt eller utydeligt. Ved længere eksponeringstider tilrådes det derfor at stille apparatet på et fast underlag eller også benytte stativ. Bruger man desuden trådudløser, for at lukkeren udløses så blødt som muligt, så vil det være helt udelukket, at apparatet ryster i det øjeblik, der fotograferes.

Husk så altid at tage hensyn til solens stilling. Sollyset må absolut komme skråt bagfra for den, der fotograferer, ellers bliver billedet ikke plastisk, og det er netop det, de kommer an på, når man tager f. eks. arkitekturoptagelser. Apropos — nu vi er ved arkitekturoptagelser, så hænder de jo ret ofte, at høje bygninger ikke kan være på filmen, medmindre man vipper apparatet bagover. Ved en sådan manøvre vil billedet blive forvrænget, og derfor bør man, såvidt muligt, fotografere på længere afstand og bagefter forstørre de pågældende udsnit. Kan man ikke undgå at »vippe« apparatet, må det gores bevidst og grundigt. Billedets lodrette linier løber da sammen opå, men dette indtryk behøver ikke altid at være uheldigt eller forkert. Det minder om det indtryk, man virkelig får, når man ser lige op ad et højt tårn eller en høj bygning.

Vi fortsætter i næste nummer.

Agfa Neutol S

Mon De ikke ville blive lidt stødt, hvis vi begyndte at fortælle Dem om Agfa Rodinalens fantastiske betydning indenfor negativ-fremkaldelsen. Det har været en kendsgerning gennem årtier lige fra glaspladen til småbilledfilmen. Derimod vil det sikkert være en nyhed for Dem, at Agfa nu har bragt en fremkalder på markedet, som har alle muligheder for at indtage en lige så fremtrædende plads på positivforarbejdningens område som Rodinalen på sit felt.

Agfa Neutol S er dens navn. Også den er en flydende fremkalder, men skal ikke måles op i småportioner, når den skal bruges. Topstykket klippes af den praktiske, brudsikre kunststofflaske, og indholdet, der er beregnet til 1 liter færdig papirfremkalder, hældes op i en 1 l-beholder og fortyndes med almindeligt ledningsvand. Når den er rørt godt igennem, kan den ligesom Rodinalen bruges med det samme, og straks fra begyndelsen arbejder den ensartet, sikkert og slørfrit. Det anbefales ofte at lade en fremkalder, der er blandet af faste substanser, stå og sunde sig en halv snes timer inden brugen; denne forsigtighedsregel kan man altså se bort fra ved Neutol S.

Størstedelen af sit navn, prisen og de gode resultater har Neutol S fælles med den almindelige Neutol (pulverform), men i sig selv er det en helt ny fremkalder med nye substanser og en ændret sammensætning, der giver en højere udnyttelsesgrad, således at der kan fremkaldes op til ca. 400 billeder $7,5 \times 10,5$ pr. liter. Så først begynder fremkalderen at blive let grumset uden dog derfor at miste sin fremkaldeevne. Holdbarheden for den brugsfærdige fortyndede fremkalder er i fyldte, lukkede glasflasker mindst seks uger.

Der er desuden den behagelighed ved Neutol S, at de første antydninger af billedet allerede kan ses efter 15 til 20 sekunders forløb, hvorefter dækningen langsomt tager til, så man uden vanskelighed kan følge udviklingen. Skyggerne bliver pænt gennemtegnede, »tonen« bliver lidt koldere end i den almindelige Neutol — og til sidst når man frem til et brillant, plastisk virkende resultat.

Neutol S lader sig ligesom Rodinal nemt tilpasse, idet den kan fortyndes i forholdene 1+3 til 1+11, fra en krafti-

gere til en blødere virkende fremkalder. Ved fortyndingen 1+3 (flaskens indhold til $\frac{1}{2}$ l vand) kan fremkaldetiden nedsættes med 40 %, en fordel for pressefotografer og andre, der tæller sekunder. Desuden er denne fortynding (1+3) glimrende egnet som forrådspopløsning, idet den kan holde sig i flere måneder. Til normalt brug fortyndes den så igen 1+1. Neutol S leveres også i 1 liter-flasker til 10 l fremkalder, en passende mængde til professionel brug.

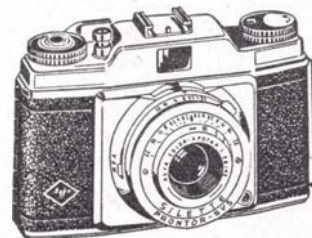
Dette lovende Agfa-produkt er ikke en nyhed, der nu skal til at stå sin prøve ude i praksis. Den har allerede »bestået« på det tyske marked, hvor et stort antal fotohandlere og tyske fotoklubbers tekniske ledere har »eksamineret« den på kryds og tværs, og overalt gav man den en enstemmig positiv bedømmelse.

De kan således se, at Agfa Neutol S er en papirfremkalder, der har alle forudsætninger for at blive lige så populær som Rodinal — nem, hurtig og billig, smidig i brugen, en yderst tiltalende billedtone og dertil holdbar og sikker.

De Skulle Brugte



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Fritz Carstens efft.

„Deres datters udstyr“

Bispensgade 13 - Ålborg - tlf. 3 42 20
Specialforretning i gas- og el-
udstyr

Konto oprettes. Jens Koch Jensen

Atelier og fotohandel

Storegade 47 - Esbjerg - tlf. 6043
Lilly Demant

Reklame-, selskabs- og pasfoto
Portræstudier - børnefoto
Alt til fotoamatører

Gå efter kvalitet . . .

Lingeri - manufaktur - konfektion
Hele familiens magasin

STILMAN

Søndergade 24 - Århus - tlf. 2 86 00

Holstebro

Jernbanepersonalet anbefales

Krabbe's Hotel

vis a vis Holstebro station

1. kl.s køkken
og hyggelige værelser

St. Torv Herrefrisørsalon

S. Søndergaard
St. Torv 4 - Holstebro - tlf. 613
1. kl.s hårpleje
Nobel betjening

CARLA PETERSEN

Holstebro Læderhandel

Nørregade 21
Telefon 67

Vestjysk Vulkanisering

H. Larsen
Herningvej 40 - Telf. Holstebro 1719
Nyt autogummi - slidbaner
Reparationer — fineste
behandling

L. Hedegaard

Autoforretning
Østerport - Holstebro

Aut. VOLVO forhandler

B P service station

Joh. Veilby . Vesterbrogade
Holstebro . tlf. 2276
Benzin . olie . vask

Banegårdskiosken Holstebro

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

Autolakereriet

Robert Løndbjerg
Bisgårdsgade 14 - tlf. 692
Alt autolakering udføres
1. kl.s arbejde - Tilbud gives.

Esbjerg

Kolonialforretningen

Grønnegade 25 . Esbjerg . tlf. 4315
1. kl.s kolonial . vin . kaffe
Tobaksvarer
Børge Sørensen

Jørgen Olsens bageri

Rørkjærgade 7 . Esbjerg . tlf. 5980
Lækkert brød og kager
Bestillinger modtages til
festlige lejligheder

Damefrisørsalonen

Jernbanegade 62 - Esbjerg - tlf. 2541

Alt i moderne hårpleje
nyeste frisurer og permanenter

Kolding

Olaf Christensen

Klinik for kunstige tænder
Slotsgade 19 - Kolding - tlf. 4216

Autoopretning

Martinussen & Jokumsen
Haderslevvej 151 - Kolding

Al opretning udføres
Tlf. Kolding 4617

Salon LADY - Gretha Clausen

Agtrupvej 40 - Kolding - tlf. 1194
Nyeste frisurer og permanenter
1. kl.s hårpleje

Hobro

Spis og bo på

GRAND - Hobro

Telf. Hobro 36 og 578
Astrid og Villade Knudsen

Auto-lakereriet

Nyvej 18 - Hobro - tlf. 1083
1. kl.s autolakering
SV. MEJLSTRUP

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

Adelgade 5 - Hobro - tlf. 41
1. kl.s kolonial - vin - konserver
G. Albertsen

Hobro

Slagterforretningen

H. E. Jacobsen
Adelgade 73 - Hobro - tlf. 511
Kød - flæsk - pålæg
Ekstrafin leverposteg

Tobaksforretningen

Karl Thøagaard
Adelgade 71 - Hobro - tlf. 842
Tobak - cigarer - vine
papir - ugeblade - Tjipstjeneste

Damefrisørsalonen

Ida Randrup
Adelgade 46 - Hobro - tlf. 526
Alt i moderne hårpleje
1. kl.s betjening

Aarhus

Kolonialforretningen

Einer Mikkelsen
Skovvej 55 - Tlf. Århus 32 736
Kolonial - vin - tobak
Varerne bringes

K. A. HARTMANN Maskinfabrik $\frac{1}{8}$

Jydsk afdeling for olietryk
Harald Skovbygade 3 - Århus
Telf. 3 16 77 - 2 18 19

ABHCO blomster

E. Aabentoft Jensen
Østergade 28 - »Sygekasseborgene«
Anbefaler sig med alt
indenfor branchen

Kirsten Herløw

Landsrettsagfører
Søndergade 76 - Århus
Telf. 2 50 00

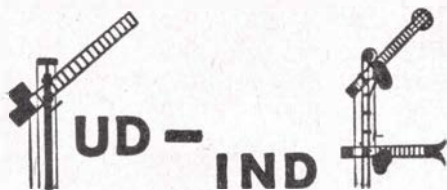
Viktor Sørensen

Peder Christensens etff.
Manufaktur - trikotage
Guldsmedgade 1 - Århus
Tlf. 3 58 56

Frederiksberg

elektromekaniske værksted
Pauls Plads 12 - Århus - tlf. 3 00 17
Køb, salg og bytte,
reparationer af el.-motorer
Salg og opstilling af olietryk

Esbjerg Exportmarked



Næstved

Trafikinspektør H. V. Ravnholt, 1. distrikt T, er udnævnt til stationsforstander ved Næstved st., hvor stfst. L. C. D. Musaeus har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

Holstebro

Trafikkontrollør H. S. R. Schou, Korsør, er udnævnt til stationsforstander Holstebro, hvor stfst. J. C. Jessen har søgt afsked på gr. af alder (67 år).

Hanbjerg

Trafikekspedient J. E. Andersen, Tistrup, er udnævnt til stationsmester i Hanbjerg, hvor stfst. M. C. Christensen har søgt afsked på gr. af svagelighed (64 år).

Tørsbøl

Trafikekspedient S. B. Jacobsen, Ejstrup, er udnævnt til stationsmester ved Tørsbøl st., hvor stfst. H. Clausen har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

Dødsfald

Banevogter H. P. Petersen, fh. Holte, 84 år.

Stationsforstander I. E. D. Crawford, fh. Fredensborg, 83 år.

Overportør H. P. N. Hansen, fh. Gb, 82 år.

Togfører A. Andersen, fh. Ringkøbing, 81 år.

Stationsforstander A. U. Davidsen, fh. Frederikssund, 1935-43, 79 år.

Godsekspeditor Frans Buch, fh. Ålborg G, 78 år.

Lokofører J. Rylev, fh. Århus, 75 år.

Togfører P. Els, fh. Fredericia, 75 år.

Togfører J. A. Lund, fh. Fredericia, 72 år.

Vi mødes på

VINDEBY KRO

Tåsinge - Svendborg - tlf. Troense 47

1. kl.s køkken og værelser

Overtrafikassistent P. C. Nielsen, Gb, 69 år.

Rangermester H. M. Sørensen, Roskilde, 63 år.

BOG-anmeldelser

Neuzeitliches Transportieren. GOF Verlag. Wien IX. Ca. kr. 15,00.

Dette er en virkelig saglig bog og ikke spor for en almindelig jernbane-elsker. Det er noget for fagmanden, manden, der skal organisere enhver form for transport, specielt den, der fører gods til jernbanevognen.

Og som sådan er bogen fortræffelig. Østrig er jo i dag vel et af de få lande, hvor jernbanen stadig har stor betydning. Gods sendes simpelthen med jernbanen, og kun i de tilfælde, hvor det er umuligt, benyttes biler. Men over så korte afstande som muligt. Derfor er de østrigske forbundsbaner rigt udviklet, og specielt teknisk forbilledlig. Alt dette giver bogen glimrende indblik i og bliver på den måde værdifuld.

Cecil J. Allen: Railways of Britain. Thomas Nelson & Sons Ltd., Edinburgh 9. Ca. kr. 8,00.

En fortræffelig lille bog, der i beskeden og tiltalende stil giver en gennemgang af engelske jernbaner, deres historie og udvikling op til nutiden.

(derne er jo helt grebet af loko), og de Vi hører om forskellige loko (englængamle bredsporede baner, om berømte broer, om moderne signaliseringssystemer o.s.v. Hertil kommer et beskedent, men fortræffeligt billedmateriale.

Alt i alt en bog, der er sine penge værd.

Trains Illustrated Annual. Ian Allan Organisation, Hampton Court, Surrey. Ca. kr. 11,00.

Trains Illustrated Annual er nu kommet med sin nye årgang, og som sine forgængere byder den på en masse godt stof om jernbaner i England (det meste) og i andre lande.

Bogen er værd at have, bl. a. fordi den fortæller om det sidste nye, og i selskab

på reolen med sine forgængere får man en hel lille jernbane-historie-samling.

Billedmaterialet i den nye årgang lader noget tilbage at ønske. Det er, som har man ikke ønsket at ofre de helt fine optagelser denne gang, og det er en skam.

Austria. Fodor's Modern Guides, Haag, Holland.

Forårstid er rejsetid i den forstand, at med forårssolen kommer udlængslen, og rejseplanerne for den kommende sommersæson bliver lagt.

Derfor vrimler det i vore boglader med allehånde rejsebøger, de fleste af dem ikke særligt bevent, men nogle dog af så fornemt et tilsnit, at man med fordel kan planlægge ferien med dem i hånden.

Blandt disse er Fodor-Guide'n til Østrig. Foruden de mange glimrende tips til rejseruter, hvad man skal se, hvilke bjergbaner man skal prøve o.s.v., bliver ejeren af en Fodor-Guide automatisk medlem af Fodor's rejseklub, og dette privilegium giver ret til op til 10% rabat i en lang række nærmere angivne forretninger over hele Østrig. Så køber man godt ind i disse forretninger, er Guide'ns pris hurtigt indtjent.

Jet Age Guide to Europa. Fodor, Haag, Holland.

Som forlagets Østrigs-Guide er dette værk en strålende rejsevejleder i Europa, langt bedre end det ækle navn »Jet-Age« lader antyde.

Og som i Østrigs-Guide'n bliver man som ejer af denne Guide medlem af Fodor's rejseklub, og i alle lande giver et utal af forretninger (alle specielt nævnt i i en lille tryksag) rabat til klubmedlemmerne, i almindelighed 10%. Hvor stor rabatten er er angivet for hver forretning.

Køb bogen, De bliver tilfreds med den.

STORMAGASINET

Bispensgade 5 - Aalborg

Elm Iversen Vinhandel

Flensborggade 11

Telf. Eva 8082 - 8201

St. Heddinge Apotek

E. Vermehren

Algade 23 - Telefon 24

Overseas Railways. 33 Tothill Street, London. Kr. 7,50.

Denne bog, der udkommer hvert år som en udvidet udgave af det fortræffelige blad »The Railway Gazette«, er en fin fortsat fortælling om jernbaner i alle de lande, hvor engelske jernbaner eller engelske finanser har økonomiske interesser.

Hvert lands jernbanestyrelse behandler selv sine sidste fremskridt og problemer. Spørgsmålene bliver behandlet på saglig og — desværre en gang imellem — lidt tør basis.

The Railroad Passenger Car. Oxford University Press, London EC4. Kr. 40,00.

Vi har for anmeldt jernbanelitteratur fra dette forlag, og fælles for de tidligere omtalte publikationer og denne er, at bøgerne på samme tid er grundige, saglige, interessante, letskrevne og lækkert indbundne med fornemt papir og tilfredsstillende tryk.

Bogen er — desværre måske — skrevet og trykt i USA for forlæggerens regning. Derfor har stoffet tendens til først og fremmest at behandle amerikanske jernbaneforhold og helt glemme, at jernbanerne jo dog kom først i Europa, selv om udviklingen måske en overgang stod stille her.

Men denne lille fejl tilgiver vi gerne, når vi sidder med bogen i hånden og glæder os over det fyldige materiale.

The Development of the Railcar. Oakwood Press, London. Kr. 6,50.

En fiks lille tryksag om skinnebussen i dens form fra jernbanernes første tid og helt til i dag. Tænke sig, at der virkelig fandtes skinnebustyper så tidligt, og tænke sig, hvor lidt disse fortræffelige småtog (fikse, bekvemme og hurtige) er slået an herhjemme hos DSB. Er det ikke en skam?

Das Hotel auf Sciennen. Küche & Keller, Hamburg.

Denne bog skal ikke nærmere omtales her, blot skal det konstateres, at den er udkommet. Vi skal imidlertid senere komme med en speciel artikel om DSG, der er et stort og yderst interessant foretagende.

Forældreskolen

Marselis Boulevard 17
Telf. Århus 4 29 06
Kontortid: 13-14 (ikke lørdag)
Kai Haagerup

Hunden på

Interessant oldsag.

En af DSB' få veteraner fra den forrige københavnske banegård opdagede forleden, da han tilfældigt skiftede til et par ældre bukser, at der lå en gammel, rusten nøgle på et fjerdingspund i en af lommerne.

Han stod imidlertid helt uforstående overfor fundet, men ved hjælp af gode venner, — som han har mange af — kom man dog på sporet, idet han for ret nylig i et interview til dagspressen har oplyst, at det var ham, der egenhændigt havde lukket den gamle Nordbanegård for steds en kølig septembernat i 1921 og »stukket nøglen i lommen«.

Aha! — Så blev den gåde løst, og man fik tillige forklaringen på, hvorfor bemeldte banegård var så opsigtsvækkende længe om at blive revet ned, — — man kunne altså ganske simpelt ikke komme ind.

Men egentlig ravage har fundet dog vist kun skabt i Statistisk Departement, dette talkundskabens træ på godt og ondt, hvor de hidtidige tal for bukseskiftningsterminer i etaten måtte ændres betragteligt.

Herrer vi ere udi Aandernes Rige!

Han havde studeret i en årrække ved universiteter i USA og aftjente derfor en noget forsinket værnepligt ved trainementet, hvor hans sergent nu var ved at introducere ham i de militære kundskaber:

— Ser De, 87 — hvad doktor phil. er for noget, det har jeg ingen som helst begreber om, — og når De siger, at De er videnskabsmand, så tror jeg Dem på Deres ord, — men når De — som jeg har konstateret — ikke har anelse skabt om, hvor mange køretøjer der hører til en trainafdeling, så står det sgu' sløjt til med videnskaben i dag!

Navneændring.

Togfører Jensen kom alligevel ikke så godt ud af det med sin kone, som jeg troede. Da hun levede, hed deres villa »Sofiebo«, men nu da hun er død, er navnet blevet forandret til »Frederikshvile«.

Husk

banegårdsrestaurant
Silkeborg
R. E. Madsen - Tlf. 717

Angående cognac.

— I det hele taget skal man kun drikke cognac, når man er syg.

— Sig det endelig ikke højt, da min mand fra nu af ikke ville være rask resten af livet.

Om alder.

— Hvordan er egentlig trafikkontrollørens kone?«

— Ja, hun taler, som om hun var 20 år, men klæder sig, som om hun var 25, påstår, at hun er 30 år, og er i virkeligheden 45.

I landsbykroen.

— Hvad tager De for en middag?
— Vi har en til 3,00 kr. og en til 4,00.
— Hvad er forskellen?
— Een krone.

Fra jernbanerestaurationsen.

— Tjener, der svømmer en flue i min suppe.«

— Det kan ikke passe herr, en død flue kan ikke svømme.«

Husk altid:

At man kan bedømme et selskab efter herrernes vittigheder og damernes latter.

Nå, på den måde!

Ved eksamen i zoologi spurgte censor: — Hvorledes kan de skelne mellem en gammel og en ung høne?

— På tænderne! — Har en høne da tænder? — Nej, men jeg har —

Og så var der

stationsforstanderen med den stramme frue, der havde haft tyvebesøg i soveværelset. Han henvendte sig hos politiet for at tale med tyven for at få oplyst, om hvordan denne var kommet ind, uden fruén vågnede.

LIND HANSEN

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

Jyllands Tæppelager

Store Torv
Århus
O. Lings

Aalborg

Restauration

Skydepavillonen

ved Aalborgtårnet - tlf. 20344

Selskabslokaler

Mindre selskaber modtages

TORVEHALLEN

Nyhavnsgade 22 - tlf. 22681

Fa. P. BØTTCHER guld- & sølvsmed

Kattesundet 1 - Aalborg

Nyt arbejde - reparationer

Stort udvalg i gaveartikler

Telefon 2 22 68

Jernbanepersonalet anbefales

Frugtforretningen

„Himmerland“

H. Kjeldsen

Himmerlandsgade 21 - Aalborg

Telf. 3 21 45

1. kl.s frugt - grønt - blomster

A. C. Johansens efft.

Boulevarden 2 - Aalborg - tlf. 2 56 88

Alt i isenkram - glas - porcelæn
og udstyr

B P service station

Toldbodgade 14 . Aalborg

tlf. 22 884

Benzin . olie . vask
smøring

Skalborg Kro

v/ K. Westergaard

Hobrovej 398 - tlf. Ålborg 3 50 26

et 1. kl.s madsted

en god kop kaffe

Selskaber modtages

Kolonialforretningen

C. Brath

Ågade 26 - Aalborg - tlf. 2 02 87

Kolonial - vin - konserves

BRATH's kaffe i kanden

den . . . og ingen anden

SALON MARITZA

Lis Andersen

Suensongade 6 - Aalborg

telf. 3 04 50

1. kl.s moderne hårpleje og

1. kl.s betjening

Aalborg

Cykel- og knallertmekaniker

Holger Christensen

Ørstedvej 2 - Aalborg - tlf. 3 11 02

Altid 1. kl.s arbejde

Slagterforretningen

Thorbjørn Haagensen

Hobrovej 64 - Aalborg - tlf. 3 44 50

1. kl.s kød - flæsk - pålæg
samt små varme retter

Salon AASE

v/ Aase Sørensen

Sjællandsg. 80 - Aalborg - tlf. 2 28 75

Nyeste permanent og
frisurer

Møbelpolstring

v/ Carl Hansen

Jernbanegade 20 - Aalborg - tlf. 2 94 85

Reparation af polstrede møbler
samt tæpper.

Tilbud uden forbindelse

Kolonialforretningen

v/ Olga Vestergaard

Slotsgade 25 - Aalborg

Kolonial - tobak - brød - smør

øl - sodavand

Centrum for moderne

HAARPLEJE

Skjoldagers damesalon

Gugvej 23. Aalborg. tlf. 24 714

Slagterforretningen

v/ Knud Jeppesen

Østerbro 67 - Aalborg - telf. 2 54 46

1. kl.s kød og flæsk samt

hjemmelavet pålæg.

Specialitet: medisterpølse

Skomagerforretningen

Otto Jensen & Søn

Hadsundvej 38 . Aalborg

Tlf. 34 058

1. kl.s arbejde og materialer

Jernbanepersonalet anbefales

Hjemmebageriet

Ågade 21 . Aalborg

tlf. 23 652

1. kl.s brød og kager

Tandtekniker Johanne Madsen

Pallekærsvvej 11 . Hjørring

Tlf. 1447

Frederikshavn

Svend Overgaard

LONDON MAGASINET

Søndergade 21 . Frederikshavn

Telf. 146

Damefrisørsalonen

Lis Marklund

Kalkværksvej 4 . Frederikshavn

Tlf. 1943

Moderne hårpleje og 1. kl.s
betjening

WÆHRENS

Rimmensgade 35 - tlf. 413

Kolonial - delikatesser

Kaffe — god til sidste dråbe

NIMA

Asylgade 39 - Frederikshavn - tlf. 1805

Kolonial - konserves - grøntsager

3 %/o rabat på alle varer

På 1/4 kg kaffe 50 øre mod

aflevering af denne annonce

Mejeriet Gammel Torv

Frederikshavn

tlf. 2 01 06

Kun 1. kl.s mejeriprodukter

CARL BÆCH Jernstøberi

Gærumvej - Frederikshavn

Tlf. 872

Hjørring

Rekord vask

Skolegade 21 . Hjørring

Tlf. 2135

Vasker automatisk mens De
går på indkøb!

»JENNY« - alt for damer

Nørregade 4 ved du Nord

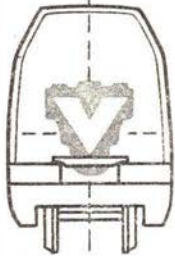
Tlf. Hjørring 914

Strømper . undertøj og

babyudstyr

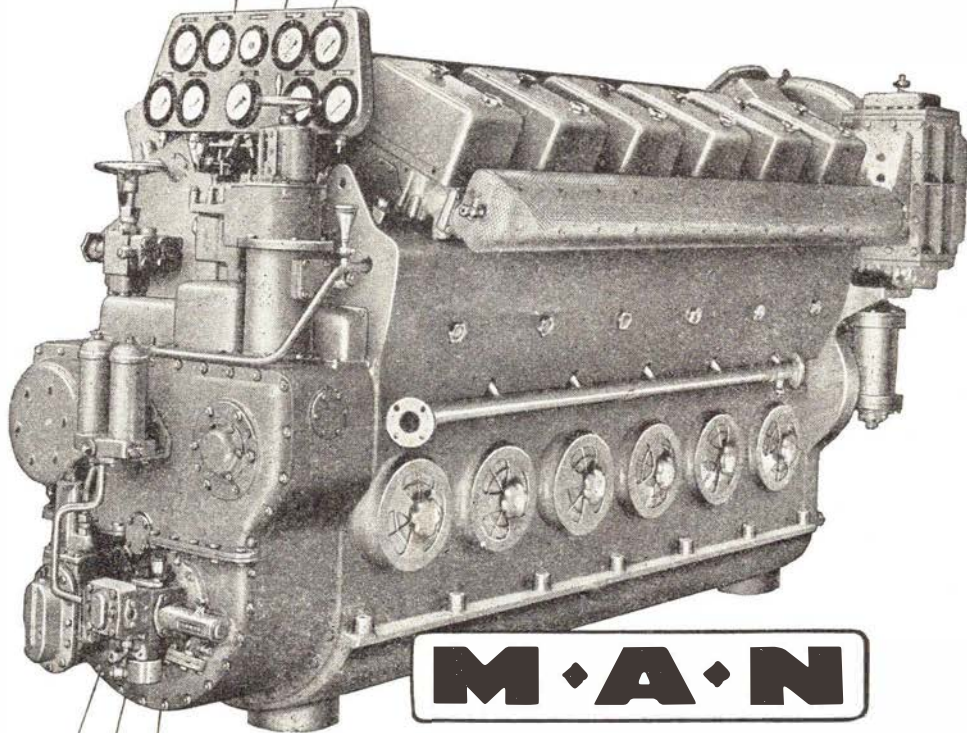
V

DIESEL



Motortypen V V udvikler 540-1160 ehk. ved 650-1000 o/min. u/ trykladning, og indtil 2080/ehk. med trykladning.

Bliver i stigende grad anvendt i lokomotiver og skibe.



M·A·N

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG AG · WERK AUGSBURG

Repræsentation:

Protechnico $\frac{A}{S}$

VESTER FARIMAGSGADE 1 KØBENHAVN V MINERVA 2062.