

Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

B&W - *leading in the maritime world...*

B&W
B&W

B&W

SKIBSBYGNING

REPARATIONER

DIESELMOTORER

med og uden

TURBOLADNING



BURMEISTER & WAIN

København · Danmark

17. ÅRGANG NR. 5 MAJ 1960

5

Aarhus

Frugt- og Grøntforretningen

»Marselis«

N. Søgaard
Marselis Boulevard 80
Frugt - grønt - blomster
Telf. Århus 4 21 37

ESSO service station

Hjørnet af Åbogade og Kathrinebjergvej
Benzin - Olie - Vask - Smøring
samt autoreparation
Jens Madsen - Tlf. Århus 68629

Jernbanefamilierne handler
selvfølgelig i

Skotøjsmagasinet

I. C. Mortensen
Frederiksgade 78 (v/ Rådhuset)
Telf. Århus 3 45 96

Jernbanepersonalet anbefales

Østbanegårdens Restauration

God mad og kaffe
Telf. Århus 2 71 79

Frederiksbjerg elektromekaniske værksted

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

Jernbanepersonalet anbefales

Slagterforretningen

P. Jensens efft.
Sv. Henriksen
Vestergade 25A - Århus
telf. 2 38 36
1. kl.s kød - flæsk - pålæg - salater

Gør Dem selv og Deres omgivelser i
godt humør — prøv en frisure hos

SALON LA REINE

Anders Brøndum
Guldsmedgade 20 - Århus
Tlf. 2 68 31. Ny indehaver.

Toledo Kaffebar

v. Harry Johansen (ny indehaver)
Moderniseret fra inders til yderst
Spanien 11 - Århus - Tlf. 33378

Slagterforretningen

v/ Th Valder Petersen
Altid 1. kl.s kød - flæsk samt
lækkert pålæg
Specialitet: medisterpølse
Frederiksbjerg Torv 6 - telf. 2 74 65

S. Brandstrup Kolonialforretning

Sdr. Ringgade 47 - Århus - Telf. 43244
Kolonial - vin - konserver - tobak
1. kl.s kaffe

Abaco BLOMSTER

E. Aabentoft Jensen - tlf. 2 83 97
Østergade 28 - »Sygekasseborgen«
Anbefaler sig med alt
indenfor branchen

Slagterforretningen

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

Tandlæge P. Rasmussen

Viborgvej 113
Århus - telf. 5 51 05
Kons. 9-16 - lørdag 9-12

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalføjter - Hornarbejde
Århus . Sjællandsgade 43 - Tlf. 28468

Jernbanepersonalet anbefales

Trikotageforretningen

Tage Hansensgade v. Kiosken
Stort udvalg i trikotage og
lingeri.
Telf. Århus 3 10 76

Frugt- og grøntforretningen

Grethe Madsen
Museumsgade 2 - Århus
1. kl.s frugt og grøntsager
Telf. 2 18 05

Markus

RADIO

Østergade - Grenå - Telefon 1027
RADIO og FJERNSYN

Aarhus opland

Hvilehjemmet »TOFTEN«

Rolige, hyggelige omgivelser og
god forplejning
Fru Anna Bønnerup,
sygeplejerske
Toftevej 2 . Brabrand
Telf. Århus 6 03 60

Jernbanepersonalet mødes

hos »ELKA«

Silkeborgvej 225 - Åbyhøj
Selskaber indtil 300 kuverter
Telf. 5 79 99. (Ny vært.

Hvile- og Rekreatiohshjem

Stationsgade 4 . Risskov
tlf. 7 88 97
1. kl.s pleje. Hyggelige omgivel-
ser ved skov og strand.
Ruth Larsen.

Trikotageforretningen

Ferdinand Kjær - Stilling
Stort udvalg i trikotage
lingeri og smaatng
Telf. Stilling 17

Bagerforretningen

S. O Schousbøll
Hedensted - telf. 19
Altid fint og lækkert brød
og kager
Bestillinger til fester modtages

Hadsten

Jernbanepersonalet anbefales

Broderi- og Trikotageforretningen

v/ Ellen Pedersen
Søndergade 11
Broderi-, trikotage-, lingeri
småting.
Telf. Hadsten 284 *

TRIKOHL Renseri

v/ E. Høj
Ågade 2 - Hadsten
Altid nobel 1. kl.s rensning
Tlf. Hadsten 315

Hadsten Apotek

Nørregade 1 - Hadsten
Telf. 10

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

**MEMLEM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER**

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

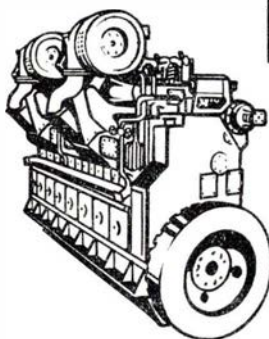
Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

MAJ 1960

Dette nr. indeholder:

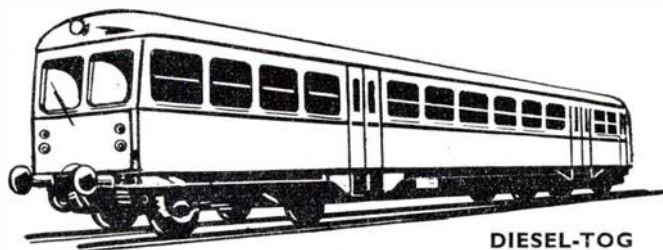
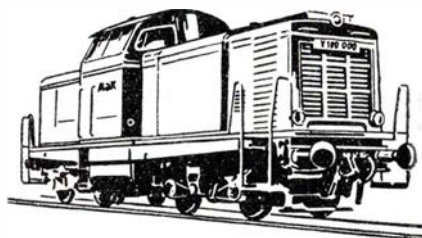
| | |
|---|---------|
| Luftrafikken..... | side 99 |
| Månedens emner | » 100 |
| Mens vi har dem endnu | » 101 |
| Det er ikke alle, der ved..... | » 102 |
| Erindres det | » 102 |
| Mens vi venter på tog..... | » 103 |
| Aurskog-Hølandsbanen | » 104 |
| Lillebæltsbroen rustbeskyttelse. | » 106 |
| Nyt fra udenlandske baner | » 107 |
| Grossenbrodes stationsforst.... | « 108 |
| Damp-særtog | » 109 |
| Sic transit..... | » 110 |
| 25 år siden Tønder-Højer blev godsbane | » 111 |
| Uheld i serier..... | » 113 |
| Skinnebus tog..... | » 113 |
| Måske for sidste gang..... | » 114 |
| Månedsmagasinet..... | » 114 |
| Privatbane nyt | » 115 |
| Model jernbane | » 117 |
| Foto hobby | » 119 |
| Ud - ind | » 123 |
| Bog-anmeldelser | » 123 |
| Hunden på | » 124 |

MaK



SKIBS-
DIESEL-MOTORER

DIESEL-HYDRAULISKE
LOKOMOTIVER



DIESEL-TOG

GENERALREPRÆSENTATION: **IVAR BERTELSEN**

CIVILINGENIØR DR. TECHN.

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

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Dag- og ugeblade

Rejselekture

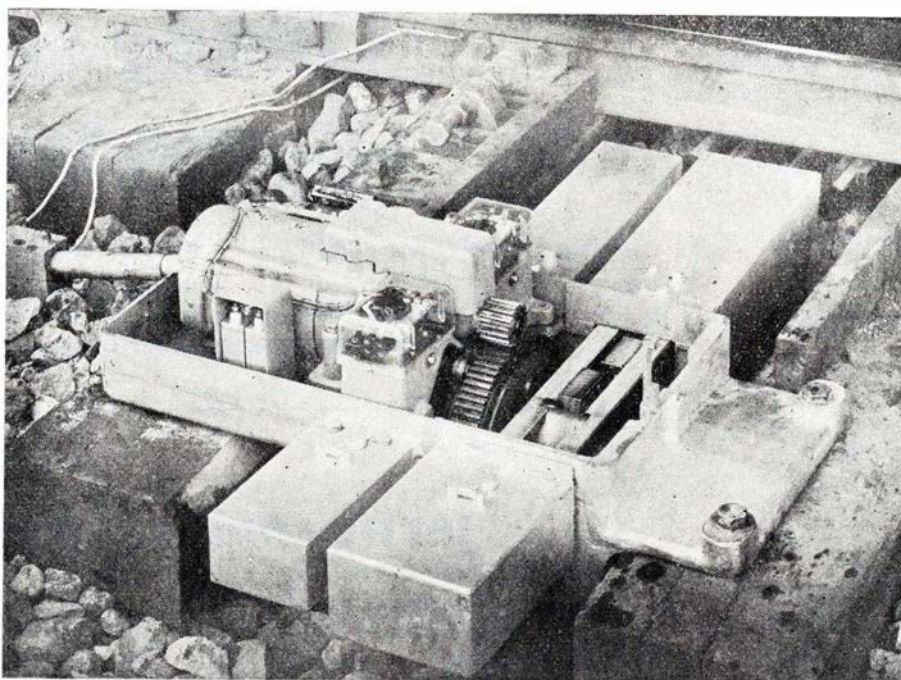
Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark



Et vigtigt led i trafiksikkerheden



Siemens elektriske sporskiftedrev med indbygget lås

Fabrikat: SIEMENS & HALSKE A-G
BERLIN - MÜNCHEN

DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB
BLEGDAMSVEJ 124 - KØBENHAVN Ø. - C. 8448 - TELEX 2313

Lufttrafikken

. . . for hastig udvikling?

Lufttrafikken er inde i en voldsom udvikling, en udvikling der foregår i et tempo, der er ved at tage vejret fra luftfartselskaberne. Verden over investeres der så store milliardbeløb i flyvevæsenet, at tallene ikke mere siger os noget forståeligt, men her hjemme, for vor egen luftfarts vedkommende, kan vi dog endnu lade tallene tale og derved få et indblik i, hvor gigantisk et foretagende det drejer sig om. Lufthavnen i Kastrup er nu udvidet til at kunne tage en enorm trafik. 1600 passagerer i timen døgnet rundt regner man med at kunne ekspedere, og i år kommer man op på et samlet passagerantal på 1,8 millioner. Lufthavnsudvidelsen har kostet henved 200 mill., og havnen er nu en af de største og bedste i verden. Det er ganske givet, at dette er af en endog meget stor betydning for landet, selv om det er temmelig umuligt at afgøre, hvem der høster fordelene? Det kan ikke undre, om f. eks. en bondemand på Mors ikke kan se, hvorfor han skal være med til at betale til lufthavnen. Men sådan er der jo så meget. Det kan også knibe for en københavner at forstå, hvorfor han skal betale til grundforbedringer i Vestjylland, men under en eller anden form får vi jo så godt som alle statstilskud.

Noget andet er, om luftfarten nogensinde kommer til at kunne bære og forrente de vældige investeringer der foregår? Er udviklingen ikke alt for voldsom og for hurtig? Det er godt nok, at man kan bygge

de mægtige og hurtige maskiner, og det synes, som om man fortsætter med at bygge dem større og hurtigere, hele tiden lige til grænsen af det teknisk mulige. Men er der, eller vil der være et virkeligt behov for dem fremover? For tiden er menneskene jo besat af en rejsegalskab uden lige, men der er ingen garanti for, at dette vil fortsætte. Vi har i det sidste halve århundrede fået en mængde nye og vidunderlige trafikmidler, som skal prøves og bruges. Vi har nu mulighed for at få udløsning for den gennem hele menneskeheds tilværelse, af mangel på muligheder, hæmmede rejselyst, og vi benytter os deraf i rigt mål. Vi har fået nyt legetøj, og det skal benyttes. Men det bliver måske ikke ved at være nyt og spændende, og den dag kommer vel nok, da diplomater og forretningsmænd ikke mere gider rejse til den anden ende af jorden for at snakke et kvarter eller en halv time med en eller anden, som de akkurat ligeså godt kan tage i telefon, og at folk ikke mere tror at have så forbandet travlt og absolut mener at skulle være alle andre steder, end der hvor de netop er.

Men luftfartselskaberne er kommet ind i en kappestrid om at kunne indsætte de største og hurtigste

maskiner, og man er simpelthen nødt til at være med, om man ikke helt skal blive slået ud. Det er tilsvarende, som det var for passager-skibsfarten for et halvthundrede år siden. Kan man så nogenlunde fylde de store maskiner med rejsende, der betaler to, tre eller flere gange så meget som det koster med tog eller skib, så kan det vel nok gå, men kan man det? Hovedparten af de luftrejsende er jo folk, som ikke selv skal betale, det er forretningsverdenens spidser, diplomater, delegationer og andre af det offentlige udsendte, og det offentlige er jo temmelig rundhåndet med at bevillige flyverejser og yder derved et betydeligt indirekte tilskud til luftfarten. Men kan den slags kunder være tilstrækkeligt til at fylde kæmpemaskinerne? Selskabernes kraftige reklame synes at tyde på, at de ikke er det, og at man søger at få tag i den bredere befolkning, dem, der selv må betale rejsen.

Luftfarten står overfor det samme dilemma som andre, som baner, busser, skibe, forlystelsesforetagender o. a.: Skal man køre med få til store priser, eller med fuldt hus til små priser? Skal man have fat i den brede befolkning, den der tæller, så må priserne ned, og kan man sætte dem tilstrækkeligt ned? Er ikke hele apparatet blevet for stort og kostbart både i anskaffelse og i drift? Og når et trafikapparat skal gå dagligt og regelmæssigt, enten der er mange eller få med, bliver regnskabet ikke så simpelt, som når man bare kan sige: Der er plads til

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

så eller så mange rejsende à så og så mange kroner, det bliver så meget, og det koster så meget at flyve, overskud så meget. Generalomkostningerne skal betales uden hensyn til benyttelsen. Forrentning, afskrivning, vedligeholdelse, lønninger o.s.v., og for luftfarten bliver generalomkostningerne efterhånden så store, at man må forudse det tilfælde, at om få år vil selskaberne køre fast. Så får vi historien med jernbanerne om igen. Man vil ikke

mere yde de vældige tilskud til private foretagender, og man vil alligevel ikke undvære luftfarten. Altså bliver der ikke anden udvej, end at staterne overtager denne.

Her i Skandinavien har der jo før været talt om, at staterne skulle overtage SAS, og sagen vil sikkert blive aktuel igen om få år. Fra uofficiel side snakkes der om, at luftfarten skal slæes sammen med de pågældende landes statsbaner. Tiden vil vise det.

A r o s.

Påsketrafikken

Alt i alt må det vist siges at banerne klarede påsketrafikken til de rejsendes tilfredshed. Det er fint at se 2. påskedag, hvorledes My-erne sørger for at komme rettidigt til Nyborg selv med forbindelser helt fra Frederikshavn.

Kun dagbladet AKTUELT skrev med meget stor overskrift: Op til fire timers ventetid i Nyborg, og først langt inde i teksten oplyses det, at det var for dem, der ikke havde bestilt plads til biler.

Spiritusen på Helsingør-overfarten

Den voldsomme kampagne, som det svenske politi satte i gang mod spiritus-salget på DSB færgerne på Helsingør-Helsingborg overfarten, viste sig som ventet at være en storm i et glas vand. Kun få af svenskernes mange klager har kunnet stå for en nærmere undersøgelse, og det hele er nu afblæst. Alt går som før, stille og roligt, når det kolossale passagertal tages i betragtning.

Månedens emner . . .

Brobyggeri

Rundt om i landet drøftes brobygningsplaner med stor lidenskab, og hvert sted synes man, det går for langsomt med bevillingerne. Lad os se på de arbejder, der er i gang eller principielt godkendt:

Limfjordsbroen. Udvidelsen af denne er snart færdig og vil med tilsluttende vej-anlæg koste ca. 10 mill. kr.

Guldbrogundbroen vil koste 28 mill. kroner.

Hvide Sande. Her bygges broer til 1,6 mill. kr.

Børsgraven i København. Denne bro koster 3,6 mill. kr.

Sjøsund. Dæmningen kostede her 9 mill. kr., og den påbegyndte bro over Rudkøbingløbet vil koste 14 mill. kr., og bro eller tunnel over eller under Svendborgsund vil koste henved 20 mill. kr.

Alt i alt skal der i en overskuelig fremtid anvendes ca. 668 mill. kr. til nye broer eller tunneller.

Ny *Limfjordsbro* vil blive den bekosteligste til 140 millioner plus 40 millioner til vejanlæg.

Ny *Lillebæltsbro* er anslået til 100 mill. kroner.

København—Amagerbro fra Halmtorvet til Islands Brygge vil koste 125 mill. kr.

Sallingsundbroen mellem Salling og Mors vil koste 69 mill. kr. Dette beløb omfatter en kombineret vej- og jernbanebro, men hele spørgsmålet om denne bro er for tiden genstand for en kommissionsbehandling.

Hvalpsundbroen er anslået til 14 mill. kroner.

Hadsundbroen må snarest udskiftes med en ny bro, der vil koste 5 mill. kr.

Fanøbro til 27 mill. kr. er foreløbig henlagt af regeringen.

Vejle Fjord bro til 50 mill. kr. ligger lidt ude i fremtiden.

Egersundbro ved Flensborg Fjord til 7 mill. kr. må også vente noget.

Seks baner nedlæggelsesmodne

Folketingets udvalg, der behandler forslaget om nedlæggelse af urentable DSB baner, har nu fået en foreløbig opgørelse, der viser en nedgang i omsætningen på seks sidebaner, som DSB selv har haft i søgelyset. Det drejer sig om:

Skive—Glyngøre
Sønderborg—Mømmark
Tommerup—Assens
Hobro—Løgstor
Sønderborg—Tinglev
Nyborg—Fåborg.

Den foretagne opgørelse viser bevægelserne fra 1952 til 1959, og der er en betydelig nedgang såvel for gods som passagerer.

Færgeruternes rentabilitet

Der er foretaget en beregning over DSB færgeruterne:

Storebæltsoverfarten: Et overskud på 7 mill. 172.800 kr. afskrivning og forrentning medregnet.

Gedser—Grossenbrode: Overskud på godt 2 mill. kr.

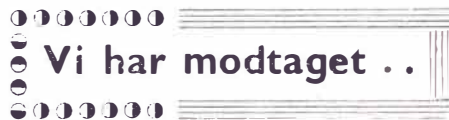
Gedser—Warnemünde: Underskud på 555.000 kr.

Frihavnen—Malmø: Underskud på 98.000 kr.

Helsingør—Helsingborg: Overskud på 652.000 kr.

Sallingsund: Underskud 526.000 kr.

Fåborg—Mømmark: Underskud 237.000 kr.



Vi har modtaget . . .

Med tog eller bus på ferierejsen?

Ferien og ferierejsen nærmer sig. Rejsebureauerne spreder deres farvestrålende og fristende rejsebrochurer og forslag i titusindvis ud over landet. Konkurrencen er også på dette område stor. Det gælder om at være fremme i god tid og have noget nyt og tilløkkende at byde på. Rundt i hjemmene studeres brochurerne indgående, og der diskuteres og lægges rejseplaner for den tilstundende ferie.

Indtil for relativt få år siden havde det rejsende publikum i det væsentlige kun to problemer at tage stilling til, nemlig rejsens *mål* og dens *pris*. I dag er der kommet et tredje problem til — selve *rejsemåden*. Skal man vælge tog eller bus?

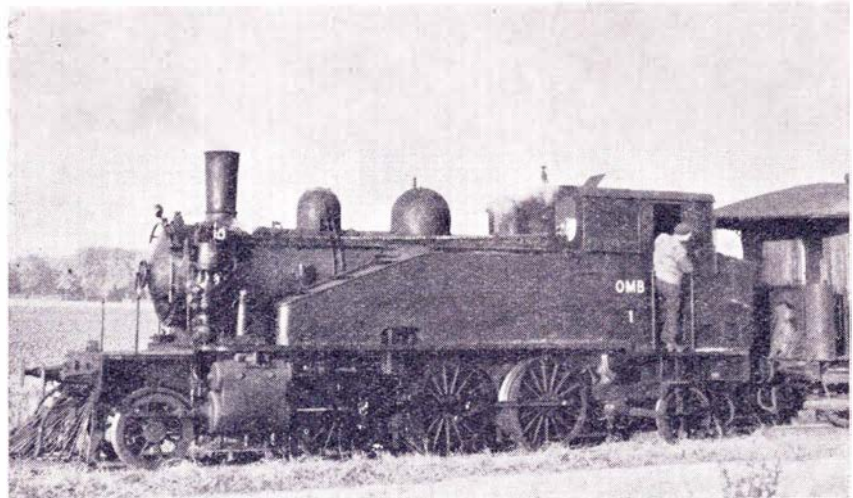
At hver af de to rejseformer har deres fordele og ulemper — og derfor deres tilhængere og modstandere — er uomtvisteligt. Men hvorledes afgøre spørgsmålet objektivt og retfærdigt? Man skal prøve alt, og beholde det gode, som skrevet står. (I det efterfølgende ses helt bort fra det nyeste indenfor ferierejsernes område: flyverejserne).

Efter krigsafslutningen i 1945, da den i årevis indestængte udlandsrejsetrang atter fik sin chance, gik der så småt panik i de tilbagevendte muligheder på rejselivets område. Nye rejsebureauer startedes her og der, selv mange privatfolk begyndte for egen regning og risiko at arrangere udlandsrejser. Det gjaldt om at hverve kunder. I den branche råder ofte en vis pa-

triotisme. Een gang tilfreds kunde bliver i mange tilfælde fremtidig kunde. Men flere af disse nyetablerede bureauer og private faldt i konkurrenceverden undertiden for fristelsen til at falbyde udenlandsrejser, der såvel tids- som længdemæssigt stod i urimeligt misforhold til rejsernes pris. For så at billiggøre de uundgåelige transportomkostninger mest muligt, chartrede bureauerne mere eller mindre — navnlig mindre — egnede hjemlige rutebusser, der aldeles ikke, hverken hvad komfort eller motorkraft angik, var byggede med langturskørsel, endsige bjergkørsel for øje. Og for så at holde givne løfter og den planlagte rejses dagprogram, måtte man manipulere med så uhyrlig lange, daglige kørestrækninger, at deltagerne måtte sidde — eller snarere dingle — ret op i de ofte umagelige busser fra 6—7 morgen til 20—21 aften, kun afbrudt af de nødvendige og kortest mulige stop udover de regulære spisestop. Utilfredsheden hos de lokkede rejselystne udeblev da heller ikke. Når disse efter en sådan hasarderet »karusseltur« gennem flere europæiske lande igen nåede hjem, var de ofte så trætte og udkørte, at de formelig »sejlede« i dage efterpå, medens de afreagerede »feriens« strabadser — hvis man i det hele taget kan tale om »ferie« i denne forbindelse. Heller ikke alle bureauer havde ublandet succes på mange af disse arrangementer. Ofte brød en sådan busmotor sammen af overanstrengelse i udlandet, og turens gennemførelse kostede bureauet store tab i penge — foruden prestigetab. Også pinlige finansielle krak for rejsebureauer oplevede man, så deres rejsehold »strandede« i udlandet, og selv eller ved det derværende konsulats assistance måtte klare hjemrejsen. Dette er dog forlængst et overstået stadie. Nu er der oprettet en art økonomisk solidarisk ring af anerkendte rejsebureauer imellem, og mange bureauer bruger nu specielt byggede — ofte egne — magelige og komfortable, dieseldrevne langtursbusser. Spørgsmålet tog contra bus er derfor i dag absolut højaktuelt.

Tidsmæssigt kan bussen ikke klare sig overfor toget. Man kan f. eks. rejse fra København med toget kl. 11 om formiddagen og være i Rom den følgende dags

Mens vi har dem endnu . . .



Odense-Martofte banens loko nr. 1

En dag i roesæsonen kørte jeg til Kerteminde for at følge godstoget til Odense, så godt det nu lod sig gøre, idet jeg nemlig kun har en knallert, der jo har begrænset hastighed. I begyndelsen kneb det noget, for OMB nr. 1 er ingen sinke, især ikke når det kun har fire vogne med, men senere, da toget voksede, gik det bedre. Men tilbage til billedet. Det er taget i Kølstrup og viser som for nævnt OMB nr. 1 (OKMJ og OMB er ikke bange for at bruge hinandens materiel). I den nylig udkomne bog af Bay om privatbanernes damploko skriver han, at Henchel har tegnet og bygget disse loko. Der mener jeg dog, at han har uret. Henchel har bygget dem, men det må da være Milling

fra SFJ, der har tegnet dem, for ligheden med Df-en er jo kolossal. De to huller i pufferplanken, de skrå vandkasser, de to kugleformede domer, det store førerhus og det lille sving på kulkassen kan ikke være tegnet af Henchel, det må være Milling. Lokomotiverne var meget vellykkede, der siges endda, at de kan løbe 90, og det skal såmænd nok passe, den benede i hvert fald afsted, så det var en lyst, og da godstoget efterhånden voksede til ca. 20 vogne, uden at det generede den særlig meget, viste det sig, at den også kunne trække.

H. G. C.

Hvad siger sagkundskaben til ovenstående problem? Lad os høre derom. *Red.*

aften. En sådan tur kan en bus ikke klare uden flere overnatninger for rejseholdet undervejs. Skal man derfor langt, og tiden er begrænset — og man måske ydermere er ude over den første ungdom — er toget absolut at foretrække. Med indførelsen af de billige og praktiske liggevogne på de tyske banestrækninger i nattetimerne, er der gjort et vægtigt fremstød i togrejsernes favor.

Nu er der imidlertid to opfattelser af begrebet ferie og ferierejser. Der er de ferierende, der ønsker hurtigst muligt at komme til feriestedet, en eller anden naturskøn egn, slappe af og hvile ud der, og så de, der foretrækker at gøre selve turen længst gørlig ved at komme til de flest mulige byer undervejs, for derefter, overfor venner og bekendte at kunne prale med, at de har været der og der, selv om

To oaser på Københavns hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft



Nyt fra hele verden

Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Tegnefilm

— vi har cinemascop

Central 13540

de måske intet rigtigt har set i de pågældende byer, ved at ankomme dertil ved 19—20 tiden på aftenen — måske endda efter mørkets frembrud — og haste videre kl. 7 den følgende morgen.

Et argument, der tidligt dukker op, når talen er om tog contra busrejser, er at man ser mere på en busrejse. Gor man nu også det? Svaret må retfærdigvis blive både ja og nej. Det kommer i første række an på, hvad man lægger i ordet eller begrebet ser. Det menneskelige øje såvel som hjernen har deres begrænsning med hensyn til at absorbere indtryk på stærkt afmålt tid. Men forøvrigt, hvor meget ser man ved på en solvarm dag at køre i et formeligt »drivhus«, som de moderne busser jo er nu om stunder, sløvede af varmen og indtryk, ofte halvt eller helt sovende hundreder og atter hundreder af km ad de facadeløse tyske, franske eller italienske autostradaer, behændigt udenom alle gamle, smukke eller typiske byer undervejs? Ser man så — frisk og oplagt — ikke lige så meget af den fremmedartede natur fra toget, som desuden passerer igennem sådanne byer med kortere eller længere stop ved disse? I modsætning til i en bus er togrejsende heller ikke så »stavnsbundne« til deres pladser time efter time, men kan gå ud i sidegangene og strække benene, eventuelt gå på toilettet uden at føle sig skyldig i derved at sinke 35 medrejsendes ferietur.

Endelig er der for ældre og nervøst disponerede mennesker den faktor, der hedder *tryghedsfølelsen*. Sådanne mennesker ved, at de i fuld tryghed kan sætte sig i toget og helt give sig ferierejsens forventede glæder i vold, stolende på at et effektivt sikkerhedssystem, bistået af hundreder af ansvarsbevidste og samvittighedsfulde jernbanemænd, er dem en borgen for, at de kan afskrive al nervøsitet. P.p.

Det er ikke nok

at skrive: Vi hjælper Dem gerne — — Vi ordner gerne — — Kom ind og tal med os, vi er gerne til tjeneste — — o.s.v. En stor institution må også sørge for, at kunderne får indtryk af, at det altsammen sker g e r n e. Man må drage omsorg for, at de, der skal modtage og betjene kunderne, gor det smilende, elskværdigt, hjælpsomt og med forståelse. Selv om man er aldrig så korrekt, må man ikke være eller

G. H. MØBLER

Vestergade 34 - Varde
Tlf. 53

Alt i moderne nutidsmøbler
Reparation og ombetjæring

viser at være sur, ugidelig, nedladende, kort for hovedet eller overlegen, for så hjælper det ikke noget at skrive: Vi vil GERNE.

En tiltalende forandring

Man kan ikke undgå at lægge mærke til den forandring, der i de senere år er foregået med vore togbetjentes udseende. De er meget pænere og renere, end de var tidligere. Deres uniformer var slidte, malpropere og upressede, hænderne var grove, forslæde og ofte snavsede. Nu er de alle rene, pæne i tøjet og en pryd for banerne. Og det viser sig, at deres fremtræden, optræden og hele væremåde har fulgt trit med udseendet til glæde og behagelighed for de rejsende. Det er en udvikling, der er en følge af omlægningen af godstrafikken. Tidligere, da togbetjentene måtte mase med ind- og udlæsning af alle slags forsendelser og rode med rangeringen, var det umuligt for en togbetjent at holde sig selv og sit tøj i ordentlig stand, og hele personen prægedes af det beskidte og strenge arbejde. Nu, da togbetjentene så godt som udelukkende beskæftiger sig med billettering, ser man forandringen, og den er glædelig. obs.

Erindres det....

For 50 år siden, maj 1910

Afgangssignalet. Fra 1. maj skal afgangssignalet med klokken bortfalde på Nord- og Kystbanen. Stationsbestyreren skal — i stedet for klokkesignalet — give mundtlig afgangssignalet til togføreren. Togføreren fløjter afgang til lokoføreren, og denne sætter toget i gang straks uden at repetere med dampfløjten. På nogle stationer, hvor de lokale forhold gør anvendelsen af denne fremgangsmåde vanskelig, skal stationsbestyrerens afgangssignalet gives ved tænding af nogle elektriske lamper, der viser grønt lys.

Jyllingebanen. Der vil i nær fremtid blive givet koncession på anlæg af en jernbane fra villabyen Vanlose ved Frederiksberg til Jyllinge, en lille fiskerby ved Roskilde Fjord. Egnen, den nye bane skal gennemskære, ligger således mellem de tvende statsbanelinier og Frederiksbundsbanen.

Give-Herningbanens anlæg og statens derved i forbindelse stående overtagelse af Vejle-Givebanen er nu det første af de nye statsbaneanlæg ifølge den sidst vedtagne jernbanelov.

For 25 år siden, maj 1935

»Kronborg«. Den nye færge til overførelse af automobiler mellem Helsingør og Hålsingborg vil blive afleveret fra Nakskov skibsværft til Statsbanerne den 6. ds. således at den er klar til at gå i fart ved køreplansskiftet. — På grund af færgens mange uheld i starten og dens udseende, hæv den i pressen kaldt for »Klods Hans«.

Gribskovbanens tog stodte den 1. ds. sammen med et automobil ved en overkørsel nord for Hillerød, hvorved 3 mennesker blev dræbt.

Skovgæsterne krævede pengene tilbage d. 5. maj, da det kneb for statsbanerne at klare den voldsomme trafik til Klampenborg. Der var ialt 75.000 rejsende. En masse damptog måtte indsættes til Klampenborg for at klare den store opgave, men forsinkelserne blev store, hvilket bevirkede utilfredshed og utålmodighed hos de rejsende, der på flere af bybanens stationer krævede at få deres billetter refunderede.

Det er ikke alle, der ved...

- at banen Nykøbing F.—Rodby kræver en daglig udgift på 100.000 kr. i anlægsperioden.
- at der nu er bevilget automatiske halv-bomme til overskæringen på hovedgaden i Morke.
- at der i forhallen på Fredericia station er opstillet et modelbaneanlæg, hvor to tog kører rundt, når der indkastes 25 øre. Det indkomne beløb fordeles til velgørende institutioner i Fredericia.
- at arbejdet med at afskaffe niveaoverskæringer på strækningen København—Korsør fortsætter. Strækningen København—Soro ventes færdig i løbet af sommeren, og til efteråret påbegyndes en bro ved Grofte ved Frederikslund og en ved Forlev.
- at der nu er opstillet bagageautomater med 46 bokse på Helsingør st.
- at udgravningsarbejdet til færgelejerne i Rodby havn nu tager sin begyndelse, hvorfor hele området bliver afspærret. Arbejdet er iøvrigt blevet en turistattraktion, hvorfor DSB har besluttet at opføre et 8 m højt udsigtstårn, hvorfra der er udsigt over hele havneområdet.
- at DSB kolonnestrækningerne fremtidig skal dække 12½ km på dobbeltsporet strækninger og 16 km på sidebaner som følge af indførelse af mekanisk værktøj.



Karoline om cigaretrygning . .

Cigaretrygning

Karoline læser højt for mig af avisen. Først en artikel hvori den bekendte lungekræftspecialist, et eller andet, udtaler, at der næppe mere kan være tvivl om, at lungekræften skyldes cigaretrygning. Dernæst vender hun bladet og læser:

Statistisk Departement har opgjort, at i 1959 solgtes her i landet 4692 millioner cigaretter mod 4335 millioner i året før. Det er en forøgelse på 357 millioner i løbet af et år, omtrent en million mere om dagen.

Så smider hun avisen og ser krigerisk på mig og siger: »Der kan du se, hvor galt det er. Nu må du altså tage dig sammen og sige noget til dem. Det kan ikke blive ved at gå. Det ender galt, før vi aner det. Du må gøre noget.«

Idet hun fremsætter disse bemærkninger i en alt andet end venskabelig tone, mindede hun mig pludselig om en vis type af ikke helt unge koner, man ofte træffer i togene. De har manden med og betragter ham åbenbart kun som en tjenende ånd, der skal tage alle ubehagelighederne og for øvrigt holdes til vinden hele tiden, så vidt det kan lade sig gøre. Vi kender alle typen. Når de kommer ind i kupeen, begynder forestillingen: Jeg sætter mig her, så kan du tage den plads der. Læg kufferten op der og den store taske her. Nej, sæt den hellere der oven på kufferten. Tag mig den lille taske ned igen, jeg skal have en kam, så kan du lægge min hat op

her. Puh, ha. Sig til dem om at lukke vinduet ned, jeg er ved at kvæles. Jeg må hellere bytte plads med dig, jeg kan ikke køre baglæns, det vidste du jo godt, hvorfor sagde du ikke det. Det er da en grusom støj, de børn holder ude på gangen, gå da ud og få dem til at være lidt mere stille, ellers kan du sige det til konduktøren. Der er ingen mening i, hun sidder og trækker gardinet for, så vi ikke kan se ud. Sig det til hende. Så må vi også have lukket det vindue, det ryger lige herind med støv og skidt. Jeg vil gerne have min strikkede trøje, den er i kufferten. Vi må nok alligevel hellere bytte plads, det trækker her. Nu lukker han igen op for varmen, sig da til ham, det er alt for varmt, o.s.v. i det uendelige så langt rejsen går.

Ikke sandt, vi kender typen, og den stod lyslevende for mig, da Karoline forlangte, at jeg skulle gøre noget. Mærkeligt nok, for hun er ellers ikke sådan, slet ikke. Men mon hun ikke skulle blive det med tiden? Der er jo kvinder, som har tabt alt kvindeligt og forvandlet sig til kønløse væsener, og som ikke mere har anden interesse eller følelse for mænd, end at de er til for at tjene dem. Nå, det vil vise sig.

Det, hun i dette tilfælde ville have mig til at ordne, var børnenes cigaretrygning. Men når børn bliver en snes år, hvad kan man så gøre ved den slags. Selvfølgelig ryger de for meget, det gør man nem-

mest. Men Karoline er blevet hysterisk ved at læse om lungekræft:

»Du siger ikke noget til dem. Du er ligeglad. For din skyld må de dø af lungekræft. Det er din skyld. Du siger ingenting.«

»Hvad skulle jeg sige?

»Hvad du skulle sige? Du skal selvfølgelig få dem til at lade være med at ryge.«

»Hvordan?«

»Du må forklare dem, hvor farligt det er, så de virkelig forstår det.«

»Det forstår de jo ligeså godt som vi. Og forøvrigt har du sikkert sagt dem alt, hvad der kan siges om den ting.«

»Ja men, de hører ikke efter.«

»Så er det nok fordi, det er sagt for ofte.«

»Man kan da ikke se stiltiende på, at sine børn ødelægger sig. Men det er også den forbandede reklames skyld.«

»Tror du reklamen har så meget at gøre med cigaretrygning?«

»Ja. Det kan du bande på, den har.«

»Jeg synes nu ikke der reklameres så kraftigt eller pågående med cigaretter. Ikke som f. eks. med vaskemidler og andre ting.«

»Nej. Så dumme er cigaretfabrikkerne ikke. De bruger en indirekte reklame, der er langt billigere og meget mere virksom.«

»Hvordan?«

Ja, der ser du. Man opdager det ikke engang, det er det fine ved det. Men man læser ikke en bog, uden at en eller anden på hver på hver eneste side tænder en cigaret, beder om en cigaret eller giver en anden en cigaret. Og se på filmene. Hvert øjeblik gælder det en cigaret. Man rækker hinanden en cigaret, tænder den for hinanden, og griber en cigaret, så snart et eller andet problem opstår. Det foregår som noget ganske naturligt og selvfølgelig. Al den slags får folk til at forstå, at det nu engang hører sig til, og at det er noget selvfølgelig. Det er den slags reklame, der får ungdommen til at ryge, selv om de synes det smager fælt, og efterhånden vænner de sig til det og kan ikke undvære det.«

»Du har nok ret, Karoline. »Og jeg føjede til: »Som sædvanlig.«

lady.

Korsør-Nyborg overfartens restaurationer

(Jernbanefærgerne og bilfærger Heimdal)

RONALD LARSEN

Storebæltsgaarden - Telf. *1100 - Korsør



GEDSER

„De Danske Østersøfærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

Ferie- og udflugtssteder

Rindsholm Kro

1. kl.s mad - kaffe - betjening
Selskaber indtil 250 kuverter modt.
Ideelt for firma-, skole- og forenings-
udflugter
Telefon Viborg 9044

Øster Hurup Hotel

A. Bælum - Tlf. Ø. Hurup 14
17 moderne værelser
Lige ud til Kattegat.
1. kl.s mad og kaffe. — Større og
mindre selskaber modtages

SKOVBALLE KRO

Svendborg - telf. Landet 86
1. kl.s spisested
En god kop kaffe
Mogens Møller.

Ulveskovens udflugtssted

Aalborg-Fjerritslevbanen kører lige til
døren.
Børnekarrusel og alle forlystelser.
Traktørsted med stor dansepavillon.
Telf. Birkelse 53

Hotel „PHØNIX“

Gode værelser, velrenommeret køkken,
høflig betjening og rimelige priser.
Hyggelig sal indtil 250 kuverter.
Telf. Thisted 863 og 1083

Puggaardsminde Kro

Prøv vor store kolde anretning kr. 9,50
Foreninger indtil 100 couv. modtages.
Musik og dans.
Telf. Ribe 182

THURØ KRO

og badepensionat

Kendt for sin gode mad og
rimelige priser.
Hyggelige værelser.
Her er den rigtige krostemning.
Telf. Thurø 4

Hjort's Badehotel

Kandestederne - Hulsig st.
anbefaler sig for sæsonen.
Telf. Ålbæk 148

Hotel EBELTOFT

Hyggelige værelser
god mad og kaffe
Telf. Ebeltoft 90

Aurskog—Hølandsbanen

lukkes 1. juli i år

En smalsporet forsvinder

Til orientering for interesserede læsere kan det meddeles, at Aurskog-Hølandsbanen (Sørumsand-Skulerud) ved Oslo skal nedlægges 1. juli 1960, og at Setesdals-banen (Grovan-Byglandsfjord) ved Kristianssand også står for at skulle lukke. Dato herfor er endnu ikke fastsat. Begge baner er smalsporede hhv. 750 og 1067 mm og dampdrevne, er meget anbefalelsesværdige for damp-interesserede amatør-fotografer. Særlig på sidstnævnte bane såvel rejsemuligheder (1 personforende dampgodstog på hverdage og 3—4 daglige motorvognstog) som det flotte landskab gøre det muligt, i løbet af et par dage at tage adskillige fine strækningsbilleder.

Med hensyn til Aurskog-Hølandsbanen kan det anbefales at tage rundturen fra Oslo med tog (vistnok) kl. 7,40 over Sørumsand til Skulerud. Derfra med dampskibet »Turisten« ad Haldenkanalen til Halden (ca. 6 timers sejltur — og derfra med tog til Oslo.

Dette som et lille tip til norgesrejsende.

Mogens Bruun.

I det efterfølgende fortæller Sv. Jørgensen, Helsingør, nærmere om Aurskog—Hølandsbanen.

Denne bane er den hyggeligste og morsomste smalsporbane med offentlig trafik, man kan tænke sig. Banen er 56,5 km

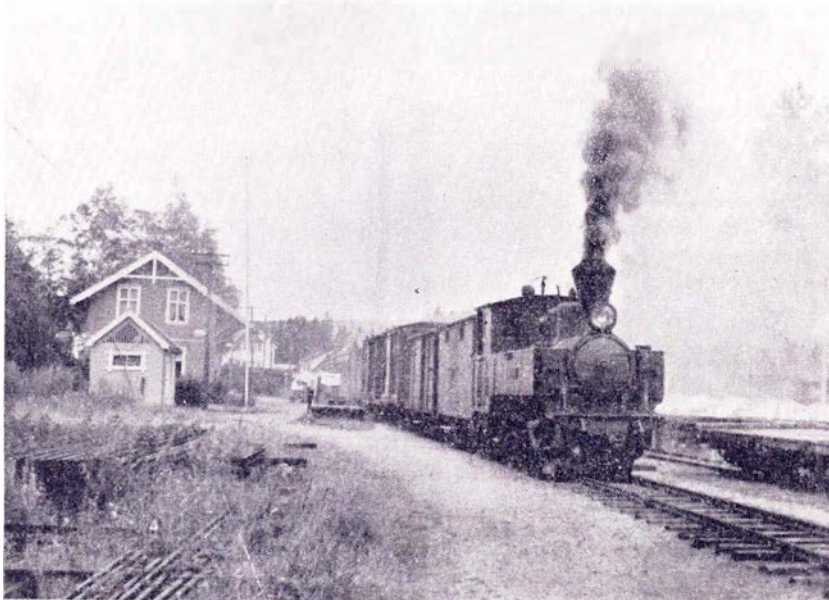
lang og sporvidden er 0,750 mm. Som så meget andet, der både er morsomt og hyggeligt, bliver banen som ovenanført nedlagt den 1. juli. Den skal derfor have sit sit minde, og en tak for to vidunderlige dage, jeg havde med »Tertitten«, som dens kælenavn er.

Banen er bygget i 1895 fra Sørumsand, der ligger på strækningen Oslo-Kongsvinger (mod Stockholm) kun en times kørsel fra Oslo, og til Skulerud, der ligger ved en sø, hvorfra der kan sejles til Halden.

Banen klarede sig godt i mange år og var til stor gavn for sin egn, men her som andre steder har bilerne odelagt banens økonomi, og den har i mange år givet et stadigt større og større underskud. Der har været tale om at forlænge den fra Skulerud til Mysen og samtidig gjort normalsporet. Men nu er tiden altså løbet fra Aurskog-Hølandsbanen, og nu skal den raseres.

Det hjælper intet, at en sådan gammel bane er et afholdt led i turistlivet, og at det er med sorg i sind, at både jernbane-folk og beboerne langs banen ser denne forsvinde.

Banen snor og vrider sig gennem landskabet med foragt for alt hvad der hedder rette linier, ja, man skulle tro, at banen var stukket ud af en fuld mand. Noget lyntog er banen heller ikke, for selv om vi trækker 15 min. ophold fra på Bjørkelangen st., går der alligevel 165 min. om at



»Tertitten« på en af de hyggelige stationer



Bemærk »stærekassen«, der er stationens hovedsignal, her anbringes i mørke en lygte med rødt eller grønt lys.

af 3—4 huse, men alligevel kører toget standsmæssigt til dampskibskajen, hvor S/S TURISTEN ligger klar.

I Skulerud

Efter ankomsten til Skulerud skal der rangeres tommervogne til kajen, hvorfra tømmeret kastes i vandet. Lokoet skal drejes og have vand, og togets personale indtager deres medbragte mad. Også vi spiser vore »klemmer« og besøger byens eneste forretning — en blandet landhandel, der på en gang er bager, købmand, malerforretning m. m.

Derefter går turen tilbage til Sorumsand. I Bjorkelangen får vi tid til at se remisen, hvor vi finder banens loko nr. 1 fra 1895, det skal senere nyde sit otium på jernbanemuseet i Hamar, som det eneste håndgribelige minde om »Tertitten«. Banens nyeste loko »Prydz« er iøvrigt bygget i 1950!

Såvel personale som befolkning er kede af, at »Tertitten« skal ophøre, da man er klar over, at det trods rute- og lastbiler vil blive et savn for egnen. Så de, der kunne tænke sig en oplevelse med »Tertitten« må altså skynde sig.

Sluttelig en tak for fin service til hele personalet.
Sv. Jørgensen.

Vi kan røbe, at de, der arbejder med at skabe en dansk veteranjernbane allerede har forsøgt sig hos Norges Statsbaner om køb af vogne fra Aurskog—Hølandsbanen.

Jyllands Tæppelager

Store Torv 6 - Århus - tlf. 2 55 66

Ledelse: O. Lings

Alle slags gulvtæpper

Konto kan oprettes

komme gennem de 56,5 km. Selv om hastighedsmåleren kun viser 35 km/t, giver toget indtryk af at køre meget hurtigere, når man ser det komme.

Holder toget på stationen, kan man næsten se over lokoet, der strutter af indestængt energi. De små vogne er velholdte med rød farve. Indeni er vognene ikke som en kupé, men nærmest som et værelse med en brændeovn midt på den ene langside. I kl. har en destingveret fornemhed over sig som om det var salonvogne fra kong Oscars tid — man føler sig lidt beklemt, før man træder ind —.

Jo, »Tertitten« er en rigtig lille charmerende bane, der går gennem det smukkeste tænkelige landskab — passerer skove, marker, gårde, løber over og langs elve og ender til sidst i Skulerud, der kun består



S/S »Turisten« på Halden Kanalen



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

Lillebæltsbroen rustbeskyttet med stålhud gennem 25 år

Overalt i verden — under alle klimatiske forhold har Dyrups Stålhud stået sin prøve. Maximal beskyttelse i forbindelse med hurtigtørring har gjort Stålhud til det foretrukne middel mod korrosion — således også til Lillebæltsbroen, som har bestået i 25 år.

I dagspressen har der været spændende og underholdende artikler om broen, men det er sikkert kun få der har fattet, hvor uhyre stort arbejdet med broens maling er, og hvor omhyggeligt det bliver udført.

Broens ståloverflade er ca. 140.000 m², og med de forskellige behandlinger svarer det igangværende malerarbejde til maling

af et areal på omkring 60 tønder land, altså et middelstort landbrug. At male så stort et areal er selvsagt en kæmpeopgave. Men ikke nok med det. Hertil kommer de vanskelige maleforhold; malerne hejses op og ned langs de høje stålbjælker i taljer, som svæver i rummet indtil 60 meter over havoverfladen. Der kræves rutinerede og modige malere til dette job.

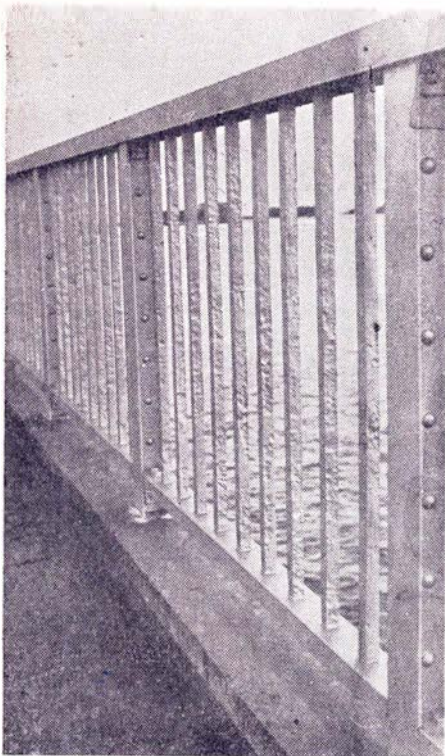
Lillebæltsbroen har været beskyttet med Stålhud, siden den blev taget i brug for 20 år siden. Ved de tidligere behandlinger har man benyttet Stålhud på oliebasis, men ved det nuværende arbejde anvendes udelukkende Stålhud på syntetisk basis. Da

disse kvaliteter er forholdsvis nye og ikke tidligere har været anvendt konsekvent ved rustbeskyttelsesarbejde af så stort format, giver vi her en indgående beskrivelse af arbejdet og hvilke kvaliteter, der anvendes.

Der er i denne omgang tale om et reparations- og vedligeholdelsesarbejde, og som ved alle større rustbeskyttelsesarbejder går der meget grundigt til værks. De steder, hvor der har vist sig rustgennemslag, renses meget omhyggeligt med roterende stålborster, og snavs og olie vaskes af med terpentint og salmiakspiritus.



Lillebæltsbroen får stålhud



Luftens angreb på Odesundbroen

Der anvendes to forskellige behandlingsmåder. Det man ikke ser, d.v.s. de indvendige sider af hoveddragerne og under vejbanen, plettes med Stålhud Speed Primer 3661 i 2 omgange. Først påføres 3661—337 (zinkkromatgul), og når denne er tør 3661—315 (creme). Speed Primer anvendes her på grund af den hurtige tørretid — ca. 1 time — fordi det rensede metal hurtigst muligt må beskyttes mod fugt, som konstant findes inden i hoveddragerne. Formålet med at anvende 2 forskellige nuancer i grundfarve er at sikre sig imod »helligdage« af enhver art — selv de usynlige, så vidt det kan lade sig gøre. Som dækfarve anvendes Syntetisk Stålhud 3672—260, og der afsluttes med 3672—890 (sort).

Til den synlige del af stålkonstruktionen benyttes en anden fremgangsmåde:

Overfladen renses som ovenfor, og for alle eventualiteters skyld sikrer man sig også her ved at anvende den syntetiske

grundfarve 3671 i 2 nuancer, orange 630 og creme 315. Som dækfarve anvendes Syntetisk Stålhud 3672—240, og arbejdet afsluttes med påføring af den sølvskinnende Aluminit 3685 på syntetisk basis.

Et sådan gennemført reparationsarbejde af Lillebæltsbroen er naturligvis ikke billigt, men når man tager i betragtning, at Lillebæltsbroen er livsnerven i trafikken mellem Jylland og øerne med anslået årlig passage af 2.500.000 motorkøretøjer og ca. 50.000 tog, er det kun et ringe beløb.

Nyt fra udenlandske baner

»S« - godstrafik

De Tyske Forbundsbaner har i de sidste år udbygget deres hovedstrækninger til en maksimalhastighed af 140 km/h. De hurtigste eksprestog opnår inkl. ophold ved stationerne en gennemsnitshastighed af over 100 km/h.

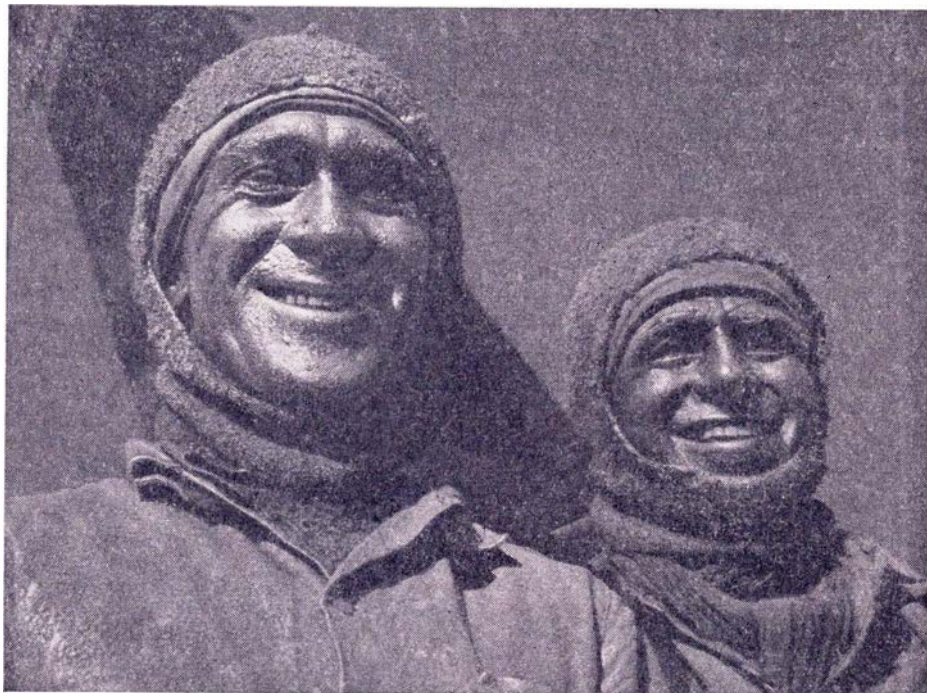
Men ikke kun passagertrafikken går så hurtigt i Tyskland, også godsvogne med

gods til hurtig befordring har en stor hastighed. Der findes allerede et stort antal godsvogne, mærket med et »S« som (Schnellzugwagen) hurtigtogsvogne, der kan befordres med tog med en hastighed på 100 km/h.

Nogle eksempler viser, hvad De Tyske Forbundsbaner formår at yde med hensyn til hurtig godstransport. Godstog nr. 5536 afgår (fra 29.5.60) kl. 14,50 fra Flensburg Weiche og er efter 22½ timers kørsel i Basel. Godstog nr. 5538 afgår om natten kl. 0,12 og når Basel efter 22½ timers kørsel. Afstanden er 1011 kilometer.

Fra Basel til Flensburg er forbindelsen endnu bedre. Tog nr. 5533 kører kun 18 timer fra Basel til Flensburg Weiche, og tog nr. 5529 20½ timer.

Men også til Aachen West og til Bentheim kører meget hurtige godstog fra Flensburg. De Tyske Forbundsbaners hurtigste gennemgående godstog støtter dermed på en særlig måde eksporten af danske fødevarer til Belgien, Holland, Frankrig, Spanien, Schweiz og Italien.



Det er ikke et par grønlandere, men et par lillebæltsbromalere, der har smurt fedtstof i ansigtet for at beskytte huden.

SAAB
99B



Den
lynhurtige
svensker

Peders Radio

HEDENSTED - TELEFON 29

Autoriseret SAAB-forhandler

Forretningen med de gode, små vogne

Gode betalingsbetingelser

Flere gode ibyttetagne vogne på lager

Grossenbrodes stationsforstander

For 50 år siden drømte ingen om, at drengen Gustav Szameitat fra det lille børnerige landmandshjem ved Sønder Vilstrup mange år senere skulle residere som konge på de tyske statsbaners øde udpost, Grossenbrode Station, hvor han som et led i sit arbejde modtager konger og statsmænd, og hvor han har trukket en stor del af læsset med at tilrettelægge den jernbanemæssige del af den ny »fugleflugtslinje«, der skal forbinde Mellem-europa og Skandinavien.

Det er imidlertid gået Szameitat sådan, at han nu i en halv snes år har ledet arbejdet i den højst intermistiske færgehavn i Grossenbrode, og samtidig har han forberedt den ny tid. En belønning for dygtigt arbejde fik han forleden fra Danmark, da han modtog ridderkorset, og afslutningen på den livslange tjeneste for de tyske baner er ikke ret langt borte, idet han allerede går af om eet år, længe før arbejdet med Fehmern-broen og den ny færgehavn kan slutes.

Gustav Szameitat er en jævn og bramfri mand. Hans væsen er præget af barndommen i den sønderjyske landsdel, der har givet ham mange danske træk samtidig med, at den har gjort ham fortrolig med det danske sprog og dansk tankegang. Forbindelsen med sit danske moderland har han hele tiden holdt vedlige, først og fremmest gennem den store søskendeflok, ti halvsøskende, der alle er bosat på Fyn, men også gennem skolekammeraterne og ungdomsvennerne fra Haderslev-egnen og hele det øvrige Sønderjylland og gennem sin kones familie i Broballe på Als.

En del af mit liv

— Den forbindelse er en del af mit liv, siger han i en samtale med »Jydske Tidende« på det meget spartanske forstanderkontor i den yderste af de fem-seks forblæste huse, der udgør Grossenbrode. Og den er i høj grad kommet mig til gode i mit arbejde, hvor mit kendskab til dansk næsten er en livsbetingelse. *Det er lige ved at være sådan, at det danske sprog er min fornemste kvalifikation til embedet, og gennem posten her er jeg, på grund af sproget kommet i forbindelse med mange gode, danske, først og fremmest inden for jernbaneverdenen, men også mange andre, der på deres vej har haft brug for en hjælpende hånd.*



Den danske Konge le isages til toget af stift. Szameitat

Min tilværelse har ellers forment sig en del anderledes, end det var at vente. Det var småt derhjemme, og jeg kom tidligt ud at tjene hos én af omegnens bønder, men da jeg gerne ville lære noget, besluttede jeg mig til allerede som 17-årig at melde mig til soldatertjenesten, så jeg

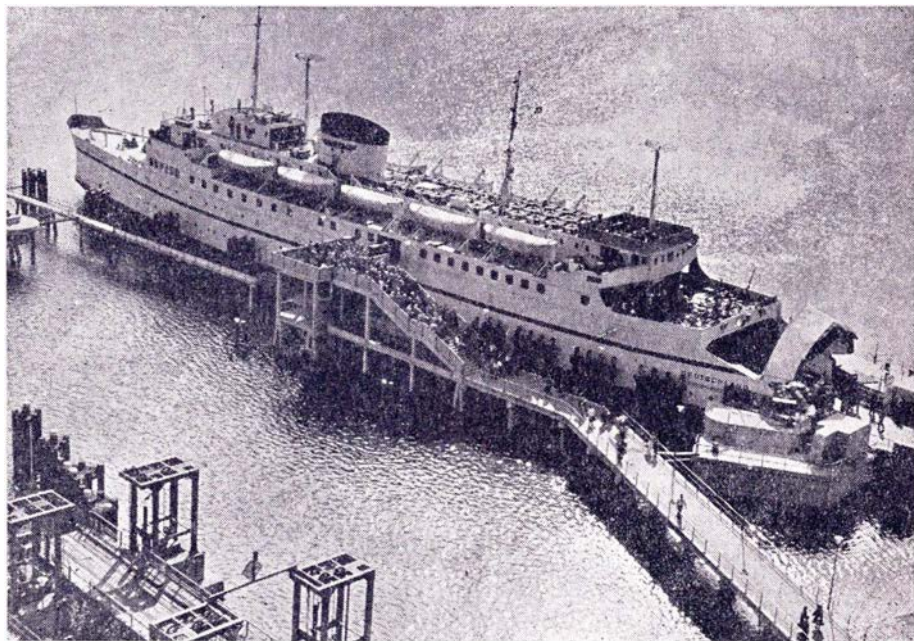
kunne få den overstået. Det var i Haderslev i 1913, men krigen medførte naturligvis, at det kom til at gå helt anderledes. Jeg kom med fra den første dag, og allerede i august 1914 blev jeg såret i Frankrig. Det blev ikke den eneste gang, men heldigvis kom jeg alligevel hjem uden mén, og da jeg i skolen i Sønder Vilstrup havde lært at skrive ganske antageligt, fik jeg en kontorplads i Lübeck i stedet for at vende tilbage til landbruget.

Det førte videre frem til en mangeårig tjeneste ved Lübecks privatbaner, og så fulgte jeg med, da disse baner i 1938 blev overtaget af staten.

Under krigen fortsatte jeg tjenesten i Lübeck, ofte endda under særdeles vanskelige forhold, og det var egentlig både uventet og overraskende efter de mange Lübeckerår, at jeg i 1951 fik tilbuddet om at overtage Grossenbrode.

Fire mand på ufærdig station

Noget helt andet var, at færgestationen dengang var det mindst mulige. Bygningerne og færgelejet var ikke færdigbygget, og vi rådede kun over 300 meter spor. Men der løb også kun et motortog om dagen, så der var faktisk ikke arbejde nok til mig og mine tre mand dengang. Udviklingen gik imidlertid hurtigt. Den ene færge og det ene tog er blevet til fire færger og ti dobbeltture, og de sølle 300



Færgen »Deutschland« ved Grossenbrode kaj

meter spor er 11 kilometer spor. Samtidig er staben vokset, og jeg har nu i sæsonen 120 mand herude. Vi bruger stadig de bygninger, der er overtaget fra én af krigstidens flyvestationer, og der bliver heller ikke lavet noget om mere, for fugleflugtslinjen har jo dødsdømt stationen, og samtidig med, at vi afvikler stortrafikken her ad en enkeltsporet bane, forbereder vi den ny tid, når Fehmern-broen bliver bygget, og hurtigruten over Rødby kan åbnes.

Jeg er med i forberedelserne, og der bliver mere end nok at gøre, når broarbejdet og vejbygningen for alvor sætter ind. Så belastes vore spor og vor lille Fehmernfærge til det yderste, men jeg kommer ikke til at opleve den ny linje. Til den tid har jeg trukket mig tilbage, og man leder allerede nu med lys og lygte efter min afløser, som helst også skal kunne tale dansk.

Når stationen flytter

I øvrigt er jeg — og mange med mig — spændt på, hvordan det vil gå fugleflugtslinjen. Dens store fordel er, at sejladsen bliver betydeligt kortere, men erfarne sømænd er betænkelige ved den ny rute, fordi den i et snævert farvand kommer til at gå lige gennem den store trafik af handelsskibe gennem Østersøen.

Der var mere plads til Grossenbroderuten, og vi har derfor kun haft de relativt få vanskeligheder, der er opstået, når is og storm har voldt besvær ved at sende vandet ud af fægelejet.

Ellers kan jeg ikke sige andet, end at jeg har været glad for årene herude, og jeg har især været glad for den kontakt, jeg har fået med danske myndigheder og med de mange venner, jeg har fået i kraft af mit arbejde tværs over Østersøen.

Det kan nok være lidt ensomt herude, men til gengæld er det et vidunderligt opholdssted i varme sommerdage, så jeg har kunnet tillade mig at bruge mine sommerferier til at knytte kontakt med de kolleger, der sidder ved den anden ende af sporene, i København, i Paris, Ostende og ved den italienske riviera.

— Jo, jeg har haft det dejligt ved Østersøen, og jeg har ikke fortrudt, jeg tog mod stationen på den yderste revle.

DAMP-SÆRTOG

på Østsjællandsske Jb.

søndag den 26. juni 1960

Alle jernbaneinteresserede med familie indbydes herved til en tur med damp-særtog på Østsjællandsske jernbane — (i lighed med turen på Kalvehavebanen den 22. marts 1959) — fra Køge til Faxe og retur.

Afgang fra Køge kl. 10.20

(Forbindelse fra København H kl. 9,00)

Ankomst Faxe kl. 11.52

Der bliver god lejlighed til fotografering, da toget standser såvel på stationerne som på den frie bane.

Efter ankomsten til Faxe spadserer vi til Hotel Faxe (ca. 1,5 km) hvor der kan spises medbragt mad eller hotellets middag. Efter spisningen spadseretur gennem byen forbi Faxe Kalkbrud til Stubberup (ca. 2 km). Herfra returnerer damp-særtog.

Afgang Stubberup kl. 15.20

Ankomst Køge » 16.10

Fra Køge forbindelse til København kl. med ankomst København H kl. 17,29.

Deltagelse i turen koster Køge-Faxe retur 10 kr.

Anmeldelse om deltagelse og indsendelse af beløbet pr. postanvisning må være en af undertegnede arrangører i hænde *inden den 15. juni 1960*. Såfremt man ønsker at bestille middag i Faxe, bedes dette anført med et „ja“ på postanvisningskuponen.

Deltagere fra København H vil kunne få billet til Køge og retur *til nedsat pris*, når man møder på perronen ved toget *senest kl. 8,40*.

Eventuelt overskud af turen vil blive anvendt til hjælp til start af den her i bladet omtalte: *Danske Veteranjernbane*.

*Mogens Bruun,
Lindehøjen 10,
Vanløse.*

*Sv. Jørgensen,
Blichersvej 5, 1.,
Helsingør.*

Hotel „Limfjorden“

Pension kr. 21.00 incl. betjening

Telf. GLYNGØRE 35

Strandhotellet „Fænøsund“

Hyggelige værelser med varmt og koldt vand.

Værelse m. morgencompl. kr. 12.50

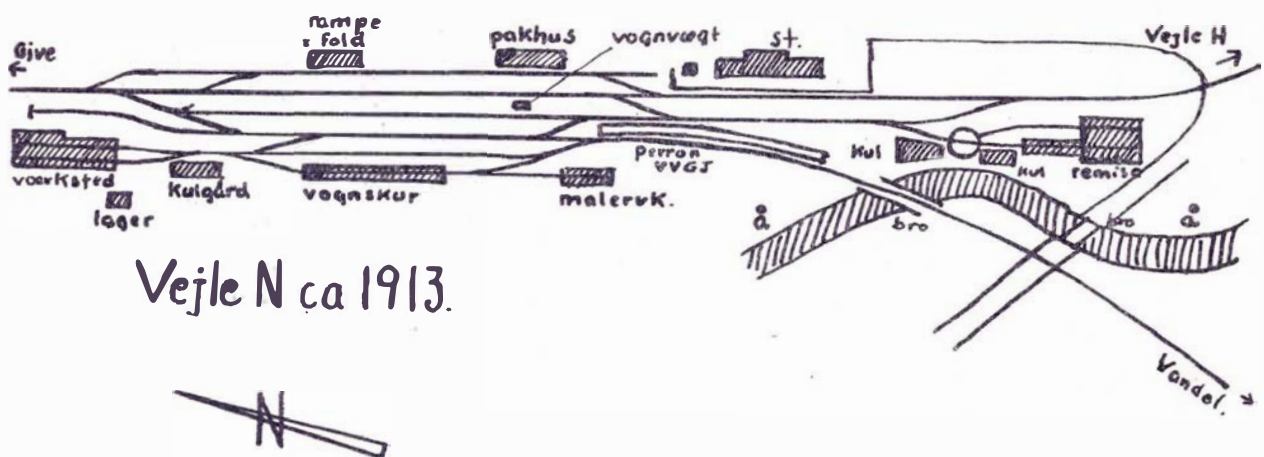
Telf. Middelfart 105

Sønderho Kro

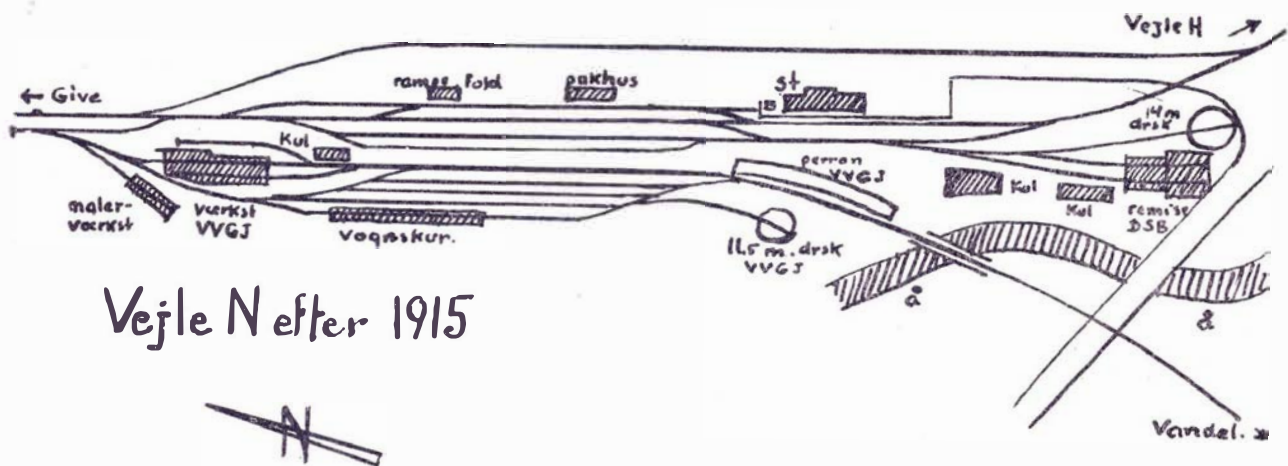
besøg den 238 år gamle kro
på FANØ

Telf. Sønderho nr. 9

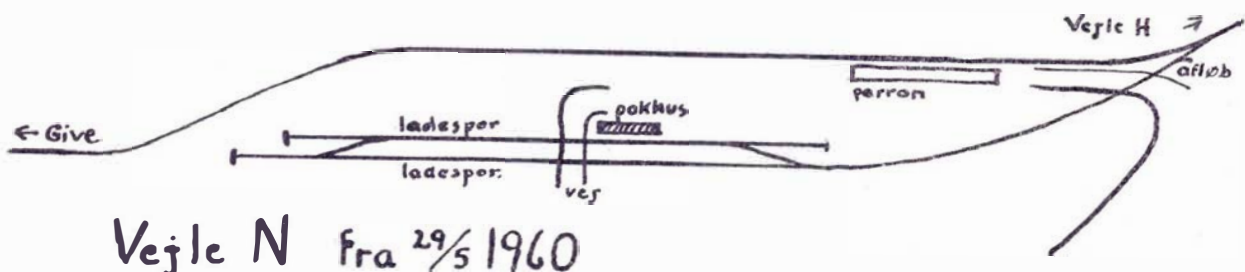
Pic transit . . . en bystation bliver trinbræt



Vejle N ca 1913.



Vejle N efter 1915



Vejle N Fra 29/5 1960

Landstationer nedrykkes til trinbrætter og trinbrætter nedlægges.

Denne foretelse møder vi i disse år landet over. Vi kan kalde det rationalisering eller vi kan kalde det forsøg på at mindske udgifterne for at bane vej mod regnskabsmæssig balance.

At en bystation nedrykkes til trinbræt er imidlertid så exceptionelt, at det ikke bør ske i stilhed.

Fra 29/5 1960 påregnes Vejle Nord st. at være trinbræt. En st. med en lang og interessant fortid er hermed borte. Allerede 2/8 1894 blev Vejle-Givø banen åbnet

med Vejle N. som udgangsstation, og den 10/9 1897 tilkom Vejle-Vandel banen, der 21/5 1914 forlængedes til Grindsted.

Som det fremgår af hosstående skitse var sporterrænet allerede før DSB's overtagelse af VGJ d. 1/4 1912 (var dog bortforpagtet til 30/9 1914) ret omfattende, ligesom dette efter stationens overgang til statsbanestationernes rækker blev yderligere udviklet (skitse 2).

Allerede inden 1897 blev ved særligt spor oprettet forbindelse med statsbanest. og dermed havnen. Forbindelsen var dog ret primitiv, idet det 16/6 1904 blev påbudt,

at hastigheden ikke måtte overstige $7\frac{1}{2}$ km (i dansk mil) i timen.

Ved VVGJ's nedlæggelse den 31/3 1957 begyndte nedgangstiden, idet alle denne banes spor anlæg successive blev optaget og værdstedsbygningerne udlejet.

Tilbage efter 28/5 1960 er — som det fremgår af skitse 3 — kun en sorgelig rest af en engang stor privatbanestation/overgangsstation/statsbanestation — en grusperron samt 2 tilsluttede læssespor, der er degraderet til en del af Vejles fremtidig eneste banegård.



Et gammelt billede af Vejle Nord — formentlig fotograferet i 1898—1899

25 år siden strækningen Tønder-Højer lukkedes for persontrafik.

Den tiltagende konkurrence fra automobilernes side — senere forstærket af den omfattende internationale krise — havde i slutningen af tyverne bevirket, at driften på en lang række statsbanestrækninger ikke længere var rentabel. Navnlig var driftsresultaterne for de korte statsbanestrækninger blevet ugunstige, hvilket forhold var ganske det samme som vi kender i dag.

Disse vanskelige forhold havde bevirket nedlægning af de to korte sønderjydske statsbanestrækninger VesterSottrup-Skjelde og Padborg-Tørsbøl i 1932, og i 1933 indstilledes personbefordringen på Sorø-Veddebanen. Yderligere nedlægninger var på tale, bl. a. af Himmerlandsbanerne, af Skjern-Videbækbanen og også af Tønder-Højerbanen.

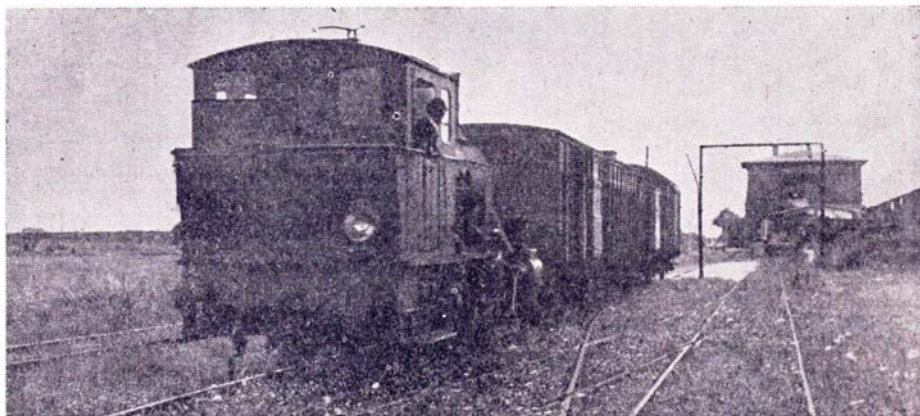
Ved loven af 20. maj 1933 blev der truffet bestemmelse om den fremtidige skæbne for nogle af sidebanerne, og for Tønder-Højerbanens vedkommende blev det bestemt, at banen tidligst kunne nedlægges efter 1. oktober 1934, og at nedlægningen kun kunne finde sted med tilslutning fra begge Rigsdagens finansudvalg. Hensigten hermed var, at man endnu i en kortere periode ville se tiden an for det tilfælde, at udsigterne for banen skulle bedres eller at en sådan skulle kunne forudses, men da der intet tegn var på nogen bedring, stilledes forslag om nedlægning af persontrafikken til de respektive finans-

udvalg, som tiltrådte indstillingen, hvorefter persontrafikken ophørte fra og med den 15. maj 1935.

Tønder-Højerbanen åbnedes for persontrafikken den 15. juni 1892 og for gods- og godstrafikken den 1. august s. å. Banens opgave var i første række at være forbindelsesled mellem fastlandet og øen Sild, men desuden skulle de mere lokalt betonedede transportopgaver naturligvis også varetages. Det blev dog med tiden transittrafikken, som blev den dominerende, navnlig efter at der var bygget en mængde store badhoteller på øen. Om sommeren var der derfor en livlig trafik til og fra Højer Sluse, hvorfra den videre befordring til Sild foregik med skib.

Efter genforeningen fortsatte trafikken via Højer Sluse fremdeles. For at undgå told- og pasbesværligheder førtes de tyske tog til Højer Sluse med aflåsede kupeer, og personbefordringen var stadig af et ret betydeligt omfang. I 1927 åbnedes imidlertid Hindenburg-dæmningen, hvorved der tilvejebragtes direkte forbindelse mellem fastlandet og Sild udenom dansk område, og dermed var Højerbanens betydning som transitbane forsvundet. Fra 2. oktober 1927 indstilledes derefter trafikken mellem Højer og Højer Sluse, og trafikken på banen antog derefter et meget beskedent omfang.

Det følgende år trafikeredes banen af 8 togpar daglig, men det daglige antal



Endnu kører rangertoget til Højer st.

Esbjerg

Jernbanepersonalet anbefales

Flemming's *Kolonial*

Storegade 197 - Esbjerg
Tlf. 1716

Kolonial . vin . tobak
konserves - kaffe

Bagerforretningen

Karl Sørensen

Storegade 147 . tlf. Esbjerg 1943

1. kl.s brød og kager

Bestillinger til fester modtages

Slagterforretningen

R. Schulick

Nørrebrogade 46 . tlf. Esbjerg 214

Kød . flæsk . pålæg og salater

Jernbanepersonalet anbefales

SCHOUS SÆBEUDSALG

v/ V. Nielsen

Jyllandsgade 100

Telf. Esbjerg 1243

Kolding

Viktualie-kælderen

v/ Arne Guldbrandtsen

1. kl.s pålæg og salater

Damhusgade 17 - Kolding

telf. 3182

Lunderskov

Hele Deres ostebehov dækker

Michaelsen

Lunderskov

H. C. JØRGENSEN

Manufaktur og herreekvipering

Lunderskov - Telf. 23

HOLGERS bageri & café

anbefales

Storegade - Lunderskov

Telf. 103

Reserveret 2679

Bramminge

Hotel Kikkenborg

Telefon 27 og 100 - Bramminge

Bramminge Bog- og Papirhandel

Bent Schack

Telf. 61

K. F. NISSEN

Manufakturhandel

v/ Johs. P. Nissen

Nørregade 18 - Bramminge

Telf. 74

AAGE C. PAHUUS

Aut. SMC forhandler

Ribevej 2 - Bramminge

Telf. 107 - 307

M. P. GRAM

Cykelforretning

Nørregade 16 - Bramminge

Telf. 213

NICOLAI JOHANSEN

Guld - Sølv - Ure - Optik

Storegade - Bramminge

Telf. 88

Sydjysk Damkultur $\frac{1}{2}$

VEJEN

Telf. 115 - Telgr.: Damkultur

EKSPORT

egne jernbanevogne

Record vask

Rolighedsvej 7 - Grindsted

Altid proper og skånsom vask

Telf. Grindsted 583

Ribe

Bruno V. Sørensen

Banegårdskiosken

Telf. 314 - Ribe

Ribe og Omegns BRUGSFORENING

Telf. 76 - Ribe

Præmieobligationsklubben
er ordnet gennem

LANDBOSPAREKASSEN for Ribe og Omegn

A. P. Jørgensen

Maskinfabrik

Leverandør til DSB

Ribe - Telf. 206 - 423

H. Holm Petersson

Aut. el-installatør

Dagmarsgade 4 - Ribe

Telf. 162

Varde

LUNDEVEJS BAGERI

E. Larsen (ny indehaver)

Lundevej 31 - Varde - telf. 709

1. kl.s brød og kager

Bestillinger til fester modtages

M. A. Buchardts efft.

H. C. Nielsen

Alt glarmesterarbejde udføres

Bilruder indsættes

Telf. Varde 279

Pedør Mikkelsen

Bageri og Konditori

Storegade 5 - Tarm - telf. 32

rejsende androg efter en foretagen opgørelse kun ca. 140/150, hvorfor Stykgodsudvalget i 1932 udtalte, at banen burde nedlægges, da driften gav et ret betydeligt årligt underskud, som der ikke var udsigt til at kunne mindske. I de følgende år reduceredes antallet af togpar til 5, og der indførtes andre besparelser, men herudover var yderligere nedbringelse af

strækningens driftsunderskud ikke mulig, da driften i forvejen i overvejende grad besørgedes af diesellokomotiver.

Fra den 15. maj 1935 indstilledes derefter persontrafikken over banen, mens godstrafikken fortsat opretholdtes, og stadig finder sted omend sporet nu efterhånden er så medtaget, at det må befares med forsigtighed.

Uheld i serier

I et så stort foretagende som Statsbanerne indtræffer der dagligt uheld af en eller anden art, og dette vil selvfølgelig aldrig kunne undgås. Heldigvis er langt den overvejende del af uheldene så ubetydelige, at man ikke regner med dem og ikke hører om dem. Derfor kan de godt være ubehagelige og fortrædelige for de direkte implicerede. Det kan f. eks. være et nederdrægtigt uheld at vælte en blækflaske eller at tabe en møtrik ned i en maskine, men i en stor forretning betyder den slags alligevel ikke noget. Mellem sådanne småting og til at smadre et tog ligger der en næsten uendelig række muligheder for uheld, som før eller senere indtræffer, og der er ikke nogen bestemt grænse for, hvilke man kan karakterisere som betydelige. De uheld, man hører om, er almindeligvis sådanne, som volder forstyrrelse i toggangen eller ødelægger større værdier, og som omtales i bladene. Dertil kommer så uheld, der betegnes som ulykker, nemlig når der går menneskeliv tabt, eller der forårsages grovere tilskadekomst. Disse uheld er heldigvis ret sjældne, selv om de heller ikke helt kan undgås.

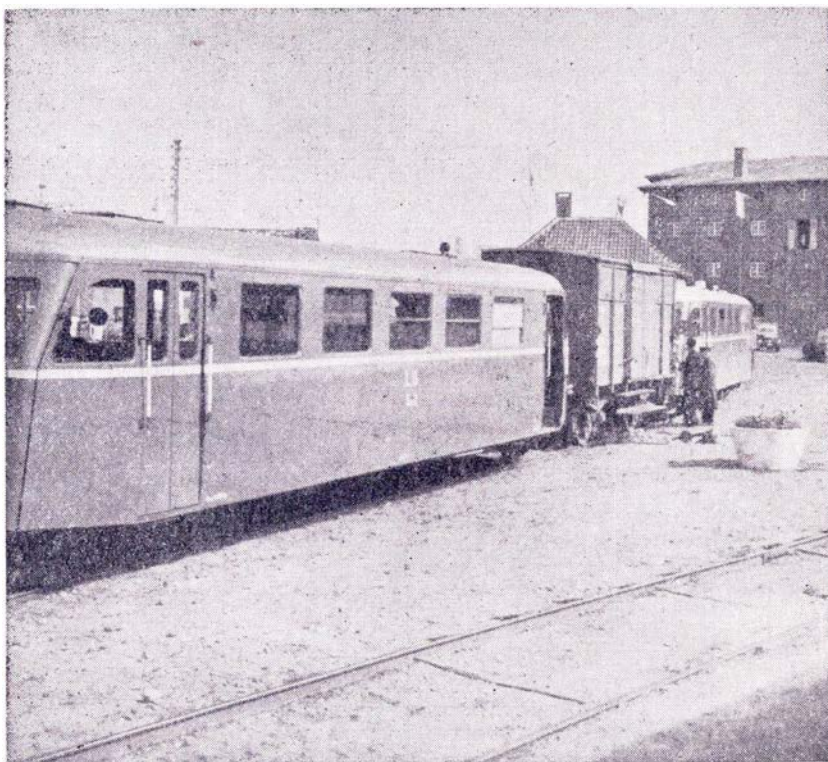
Et gammelt ordsprog siger: En ulykke kommer sjældent alene. Og måske er der noget om det, de fleste ordsprog er vel opstået som følge af menneskenes erfaringer gennem tiderne. De fleste jernbanefolk har vel hørt fortælle, at de større uheld altid indtræffer i serier på tre ret hurtigt efter hinanden. Umiddelbart lyder det som overtro. Men man får så ofte fortalt om eksempler, som synes at bevise det, så man ved ikke, hvad man skal tro. Der er jo også det mærkelige ved tro, at man ofte ser mennesker, som er yderst nøgterne og ellers kun tror på det beviselige, kan tro fuldt og sikkert på det rene vås. Men alligevel — skulle der være noget om det med de tre uheld på rad? Nu for ikke så længe siden kunne man notere tre betydelige uheld indtræffende kort efter hinanden. Det ene måtte endda betegnes som ulykke. Og det er ikke den eneste gang, der er indtruffet de tre uheld på rad. Det ville være interessant, om en eller anden ville grave i arkiverne og finde

ud af, om de tre uheld i serie er forekommet særlig hyppigt i forhold til de gange, hvor der kun er sket et enkelt eller to uheld. Der skal for øvrigt nok være en og anden gammel jernbanemand, som har ført bog over den slags ting, og hvis en sådan kunne meddele Jernbane-Bladet sine iagttagelser, kunne disse muligvis bidrage til at bekræfte eller sandsynliggøre teorien eller afkræfte denne. Det ville i alle tilfælde være meget kærkomment.

Når alt går godt gennem længere tid, sløves uvilkårligt opmærksomheden med hensyn til iagttagelse og kontrol. Dette er noget fundamentalt ved menneskene og kan ikke ændres. Så sker der et uheld. Man opskræmmes, og opmærksomheden rettes mod årsagen. Sker der så et uheld mere, måske af anden art, bliver man urolig og tager sig sammen til endnu større agtpågivenhed, men måske er det for sent, det tredje eller fjerde uheld er allerede under opsejling. Nu er man for alvor opskræmt, der må ikke ske mere. Eftersyn, kontrol og opmærksomhed skærpes til det yderste. Og så sker der naturligvis ikke mere, før det igen har gået godt i lang tid. Hvorlænge ved man ikke, men før eller senere begynder det forfra.

Dette kan være en forklaring på, hvorfor uheld optræder i serier. At der netop skal ske tre på rad, kan måske skyldes, at en enkelt eller to ikke er tilstrækkeligt til at vække den nødvendige opmærksomhed og initiativ. Kom frem med en anden forklaring, hvem der har en. S.

SKINNEBUS TOG



Langlandsbanens skinnebus

I året 1958 mødte jeg denne morsomme kombination på Rudkøbing havn:

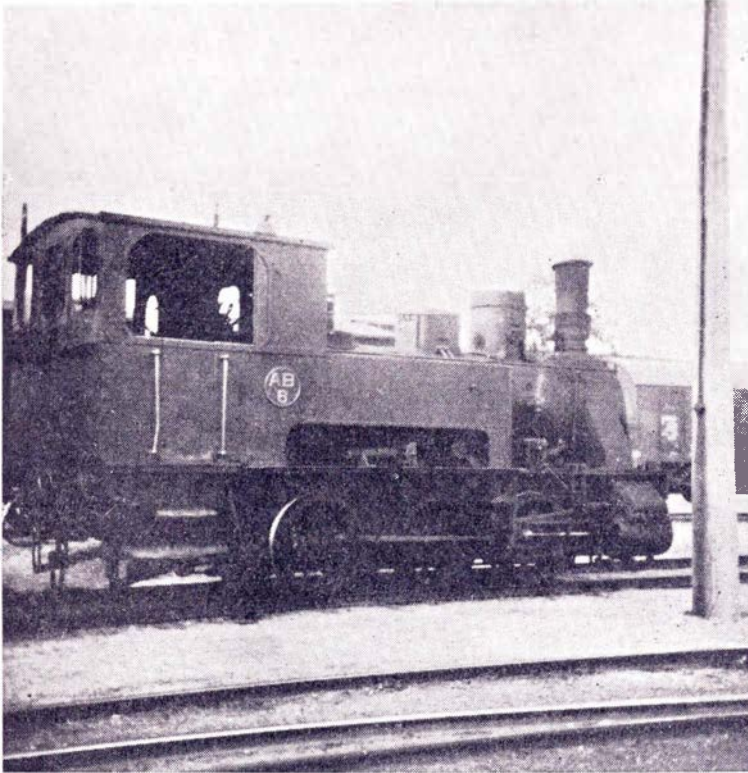
Godsvognen er universel for så vidt som den (LB har flere af disse vogne) er anvendelig i såvel skinnebusser som almindelige tog.

Der må, når anvendelse i førstnævnte

togart finder sted, kun køres indtil 60 km/t. I tilfælde af at godsvognen er mellemvogn må der stadig køres 60 km, men ikke befordres rejsende i den bageste skinnebus.

Sig så ikke at skinnebusser er uden romantik!

Måske for sidste gang . . .



Amagerbanens loko nr. 6

Det er efterhånden ved at blive en sjælden begivenhed her i landet at se en privatbane benytte damploko i den daglige drift.

Men det skete i september i år på landets korteste privatbanestrækning — Amagerbanens — hvor man kun fremfører godstog fra banens terræn i Wermlandsgade til Kastrup st. Under togfremførelsen har man en masse rangeringer til de store industrivirksomheder langs banen.

Vi bringer derfor et billede af denne banes sidste damploko, AB nr. 6. Af lokoets »dåsattest« fremgår, at det stammer fra den tyske lokofabrik: Krauss & Comp. A/S i München, »født« i 1910 som nr. 6376.

Lokoet er, som det fremgår af billedet, tre-koblet med ret små hjul, hvad der giver stor trækkevne, men ikke hastighed, hvad der vel heller ikke var nødvendigt for Amagerbanen, da man anskaffede maskinen.

Dette gamle loko har trofast tjent banen siden 1910. Det oplevede aldrig moderniseringer af nogen art — trykluftbremse eller andet, men klarede sig fint uden dette til 1956, hvor det blev afløst af et 240 hk M.A.K. dieselloko. Den gamle maskine kortes i remise.

Men da dieselloket efterhånden trængte til en hjulafdrejning, der blev foretaget i centralværkstederne på godsbanegården, måtte man atter ty til »dampen«. — Nr. 6 kom atter i sving.

Måske for sidste gang —

Man kunne ellers ikke se på den gamle maskine, at det var 3 år siden, den sidst havde været opfyret, kun trængte den til en ordentlig rengøring efter opholdet i remisen, men var i øvrigt ikke mere snavset, end de damploko Statsbanerne endnu hver dag benytter i den daglige trafik.

I en kort pause i rangeringen spurgte vor medarbejder lokofører Hansen, der førte maskinen, om den kunne have noget på »krogen«. Han forsikrede, at den stadig »dampede« godt, men at han nu alligevel foretrak diesellokoet. Det var mere renligt, hvorefter han atter lukkede op for dampen og »futede« afsted med nr. 6 til nye rangeropgaver. *Verner.*

NB. Findes der blandt vore læsere nogle, der kan skaffe billeder af lignende art, da send venligst disse til redaktionen — husk det bliver historie, der snart helt vil høre fortiden til.

Red.



Filskov den 2. april. En varebil, hvori befandt sig 5 personer foruden føreren af bilen, kørte i eftermiddag ud foran toget fra Grindsted. Bilen blev fuldstændig knust. Alle 5 passagerer blev dræbt på stedet, og føreren pådrog sig livsfarlige kvæstelser. Varebilen havde holdt ved det nu nedlagte ledvogterhus og taget de fem mennesker med, hvorefter den startede og kørte lige ud foran toget.

Tønder den 5. april. Ved 22-tiden kørte en personbil ind i en af de bageste vogne på toget, der kom fra Tønder. De to personer i bilen pådrog sig forskellige kvæstelser, og bilen blev ødelagt.

Ålborg den 5. april. Den nye hurtigfærge til Kalundborg-overfarten søsattes i dag fra Ålborg værft. Prinsesse Elisabeth døbte færgen »Prinsesse Anne-Marie«.

Dragør den 7. april. Den forsinkede indvielse af færgeruten Dragør—Limhamn fandt sted i dag.

Tinglev den 7. april. Den 59-årige jernbanearbejder H. Høegh, Tinglev, blev i dag påkørt og dræbt af »Nordpilen«, da han ville gå over sporet. . .

Valby den 8. april. Under arbejdet med skinnelibemaskine kom baneformand C. M. Jensen for sent væk fra sporet, da et S-tog kom. Han var dræbt på stedet.

Kolding den 13. april. Lokofører H. K. Dam, Kolding, har modtaget påskønnelse og ducør, fordi han den 19. januar i en forrygende snestorm med rangermaskinens fløjte fik advaret to mænd, der var beskæftiget med udfejning af sporskifter, fra at blive påkørt af Hamborg-ekspres.

Dragør den 20. april. Efter at færgen Dragør ved 13-tiden havde forladt Limhamn skete en eksplosion i maskinen, hvorved gearsystemet fra motorerne til skrueakslen var sprængt. Sejladsen måtte derefter indstilles i 1½ døgn.

København den 21. april. Da øresundsbåden Sverige i dag skulle trækkes på bedding på Nordhavnsværftet, væltede den om på siden, da den var trukket halvt op, og kom til at ligge med rælingen i vandet således, at der trængte vand ind i salonerne. Skibet er senere

kommet på ret køl igen, og der forhandles nu, om skibet skal ophugges eller repareres.

Skjern den 21. april. En 55-årig mand, der har hus lige op til banen, blev kl. 6,30 fundet dræbt efter at et rangertræk havde passeret hans hus. Ingen har bemærket hvordan ulykken er sket.

Birkerød den 21. april. Da toget mod Hillerød kl. 15,14 havde sat sig i gang, kom en 63-årig mand løbende og forsøgte at springe på toget. Togbetjenten advarede ham uden resultat. Benene gled ned imellem de to trinbrædder, men det lykkedes togetbetjenten at hale ham fri, således at manden slap med en knust fod.

Hornslet den 21. april. Ved 15,30-tiden kørte en motorcyklist ind i toget på overskæringen i Hornslet. Han kvæstede sit ene ben alvorligt.

Skalbjerg den 25. april. Kort før middag blev en 72-årig mand dræbt på en privat overskæring af et motortog.

Tylstrup den 26. april. Tre km før ilgodstog fra nord nåede Tylstrup st. hoppe en tankvogn, der var bagest i toget, af sporet. Vognen fortsatte ved siden af skinnerne, men da den nåede sporskiftet på Tylstrup st., stillede den sig på tværs af sporet. I seks timer, til sporet var ryddet, måtte de rejsende udveksles over uhedsstedet. Nordpilens rejsende til Frederikshavn blev videreført fra Ålborg i tre rutebiler.

Esbjerg den 29. april. Ved godt 18-tiden var en række af biler på vej fra Fanø-færgen ad færgevej. En rutebil standsede op ved Toldbodvej, hvorved en efterfølgende varebil kom til at holde tværs over sporet ved Gl. Havn. Han opdagede pludselig, at et rangertræk kom mod hans vogn. Da der holdt bil både for og bag ham, så han ingen anden udvej end at forlade sin bil. Sammenstødet var så voldsomt, at bilen kom ind under godsvognen og blev slæbt et stykke hen ad sporarealet.



Nyborg den 4. april. Nyborg byråd vedtog med 8 st. mod 4 at garantere for Svendborg—Nyborgbanen i fire år indtil april 1964.

Lysbro den 5. april. To lastbiler stødte ved 8-tiden sammen på overskæringen ved Lysbro. Den ene bil væltede over og ødelagde den ene bom. Kjellerupbanens skinnebus var netop ankommet til stationen, da uheldet skete, og da det tog en times tid, før overskæringen var ryddet, blev de rejsende sendt til Silkeborg i rutebiler.

Kolding den 5. april. De nye halvbumpe på Fynsvej-overskæringen blev i dag påkørt for første gang. Derved sprængtes en sikring, således at bommene forblev sænkede. Banen har aftale med Falck om assistance ved optrædende fejl, og indtil denne blev fundet, hævdes bommene ved håndkraft.

Nykøbing F. den 5. april. Nykøbing byråd har vedtaget at garantere for Stubbekøbing—Nystedbanen i 10 år indtil april 1971.

Nørresundby den 7. april. Sæbytoget påkørte i eftermiddag en 30 år gammel bil på overskæringen ved vejboden. Bilen knustes fuldstændig, men føreren af den slap uskadt. — Jeg må have snorket godt i det, sagde han, for blinklys og klokker er jo igang endnu!

Nakskov den 9. april. En personbil blev i eftermiddag påkørt af skinnebussen på overskæringen ved Løjtoftevej. For sent

opdagede føreren af bilen, at blinklyset var i gang, og bilen standsede efter et bremsespor på 15 m midt på overskæringen. Ved sammenstødet blev bilen drejet en halv omgang rundt. Tre af bilens passagerer, der blev slynget ud ad dørene, bragtes til sygehuset med lettere kvæstelser.

Mern den 18. april. Mern sogneråd har vedtaget ikke at yde garanti til Præstøbanens fortsatte drift.

Stenlille den 24. april. En varebil kolliderede i eftermiddag med skinnebustog på overskæringen i Stenlille. Føreren af bilen pådrog sig en flænge i hovedet.

★

Privatbane loko

Troldhedebanen har købt et Df loko af DSB for 15.000 kr. Nr. kendes ikke. Samtidig har banen solgt to af Winttherthur maskinerne til ophugning for ca. 16.500 kr.

Frederiksværkbanen har nu udrangeret loko nr. 10 (fh DSB G nr. 605). Da banen skal have to damploko i reserve, påtænkes det også her at købe et Df loko. Banens loko nr. 9 er af denne type.

Østsjællandske Jb. har udrangeret loko nr. 1 og 2. Sv. J.

Husk SOLGAVE indsamlingen
GIRO 337
DANSK BLINDESAMFUND



ALLAN-TRAKO slåmaskinen

engelsk - dansk - anerkendt

Eneforhandling



Fredericia

Jernbanepersonalet anbefales

Afholdshotellet

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

Damefrisørsalonen

K. Buch - Jyllandsgade 71 A
1. kl. moderne hårpleje
Nobel betjening

Telf. Fredericia 341

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

H L. Christensen Holbergsvej 39
Manufaktur - trikotage
Telf. Fredericia 3123

Autolakereriet

S. Christensen . Calvinsvej 41
Fredericia . tlf. 1329
Al sprøjtelakering samt under-
vognsbehandling udføres

Kolonialforretningen

Vasegården 17 - Fredericia - tlf. 313
Kolonial - vin - delikatesser
Prøv min ekstrafine kaffe

MØBELMAGASINET

Gothersgade 32 - Fredericia
Alt i moderne møbler
Reparationer - ombetrækning
Telf. 822

Nygaards Vaskeri

Dalegade 64 - Fredericia
Altid nobel og skånsom vask
Telf. 610

RENSERIET VI-KA

v/ Louis Hansen
Vesterbro 14 - Fredericia - Telf. 1753

Vin- og Tobaksforretning

Vesterbrogade 3 - Fredericia
Altid stort udvalg i tobakker og vine
Telf. Fredericia 2127

Vejle

KØR SIMCA

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

SALON

»hos Vera«

Vera Martinsen - Grejsdalsvej 5 - Vejle
* Speciel klippeteknik
* Moderne frisurer
* Nyeste permanenter
Telf. Vejle 4335

Jernbanepersonalet anbefales

Restauration

Lumskebugten

Havnegade 33 - Vejle - Telf. 379

Tandlæge Erik Lassen

Kirkegade 2 . Vejle . tlf. 43
Konsultation: kl. 10-16
Lørdag 10-12

Trekantens

Andelsvaskeri

Rugsted - Vejle - tlf. Rugsted 49
Indleveringssteder i
Fredericia - Vejle - Kolding

Horsens

Kolonialforretningen

Erland Vilhelmsen
Strandgade 23
Kolonial - vin - tobak
Spec.: 1. kl.s kaffe
Telf. Horsens 2 21 46

Vi anbefaler

VIKTUALIEFORRETNINGEN

Løvenørnsvej 42 - Horsens
Kun 1. kl.s varer
Telf. Horsens 2 52 62

Jernbanens folk anbefales

K F U K pensionatet

. . . 1. kl.s madsted
Allegade 19 - Horsens - tlf. 2 18 90

Silkeborg

Aktieselskabet

Handels- og Landbrugsbanken i Silkeborg

Telefon 1024 (5 lin.)
Filialer i Bryrup og Engesvang

Stedet, hvor vi mødes -

Restaurant Sønderport

Silkeborg - Telf. 1390

SOFT ICE

Østergade 14 - Silkeborg - tlf. 2724
1. kl.s is og konfekturner
Åbent til kl. 22

Herning

Aktieselskabet

Herning Handels- og Landbrugsbank

Østergade 2 - Herning
Telf. 65 (4 ledn.)

AMAZONE

Bredgade 11 - Herning - tlf. 1464
Midtjyllands største udvalg
i tropefugle og -fisk
Fuglebure - akvarier - tilbehør

Bjerregaard Adamsen Isenkram

v/ A. Rohde Christensen
Isenkram - porcelæn - cykler
Østergade 28 - Herning - tlf. 741

POUL KRØJGAARD

Trikotagefabrik
Sølvgade 5 - Herning
Telf. 406 og 1985

Vi anbefaler . . .

Buemann polyfoto

Bredgade 35 - Herning
Telf. 121

MODEL JERNBANE

Den danske veteranjernbane

Planen har vakt stor interesse, og dem der står forrest i arbejdet har allerede modtaget tilsagn om forskellige ting, således et komplet sporskifte og en drasine.

Der arbejdes i øjeblikket på at finde et passende spor, sandsynligvis i nærheden af Hillerød, og der skal snarest føres forhandlinger om tilladelse til at benytte dette spor på lordage og søndage.

Så snart nyt herom foreligger, vil der blive indkaldt til et orienterende, evt. stiftende møde. Det er tanken, at financiere banens etablering gennem nogle få større og mange mindre indskud, og at banens drift herefter skal hvile i sig selv.

Da det på nuværende tidspunkt er vanskeligt at sige, hvad det vil koste at realisere planen, og hvor mange, der vil samle sig om planen, vil det være af stor værdi for de der arbejder med sagen, om alle interesserede gav et foreløbigt tilsagn om medlemskab og økonomisk støtte i form af et midlertidigt kontingent på f. eks. 10 eller 25 kroner. Dette indskud og tilsagn om medlemskab kan sendes til en af nedenstående adresser:

Sv. Jørgensen, Blichersvej 5¹, Helsingør
P. Adamsen, Gentoftegade 37, Gentofte
M. Bruun, Lindehøjen 10, Vanløse

Vi bygger en AC-vogn

(fortsat)

Harmonikaens fremstilling fremgår af fig. a, der viser en 0,5 mm tyk zinkplade med dimensionerne 65×11 mm. Herpå bukker man nu en 3 mm vinkelret kant, i hvis midte man filer en 14 mm lang og 15 mm bred fordybning. Herved bøjes zinkstykket lettere i form, fig. b.

Jo smallere den ombukkede kant er, desto lettere foretages bukkningen. Den nedfilede kant må dog ikke være mindre end 2 mm.

Bukningen af harmonikaen foretages nu omkring en tilfældig skabelon af jern, der

tjener som ambolt, når den lægges over gabet af en skruestik. Bukningen sker dels med fladtang, dels med lette hammer-slag.

»Amboltens« bredde svarer til harmonikaens indvendige bredde på 9 mm, og amboltens afrunding foretages efter harmonikaen på en Märklinvogn, der her tjener som forbillede. Den harmonika, vi fremstiller, skal have samme størrelse som Märklins, og i lighed med denne filer man nu resten af den ombukkede kant ned til en bredde af 2 mm, samtidig med at vi filer uden om de fire knaster (se fig. b), der forestiller styrebeslagene. Målene hertil fremgår kun delvis af tegningen. Det bedste er derfor at tage målene fra en Märklinvogn.

Havde vi filet kanten ned inden bukkningen, ville det være ret vanskeligt at få styrebeslagene ud fra hinanden, altså i samme højde i begge sider. Nederst på harmonikaen filer vi kanten helt bort, hvorved vi får to flige, der bukkes ind efter og danner harmonikaens bund. Fligene afkortes om nødvendigt.

Til vognens belysning bruger vi en Märklinlysamatour. Fig. c viser, hvorledes vognsidersnes flige forsynes med to 4 mm brede hak, der tjener til fastgøring af lysamaturen.

Det vanskeligste arbejde ved fremstillingen af vognen er bukkningen af taget, der fremstilles af 0,5 mm zink i formatet

4,3×23,7 mm. Til dette formål anskaffer vi et stykke tagprofil af træ. Da de enkelte hobbyforretninger fører flere tagprofiltyper, må man huske at få et profil med den rigtige runding, fig. f.

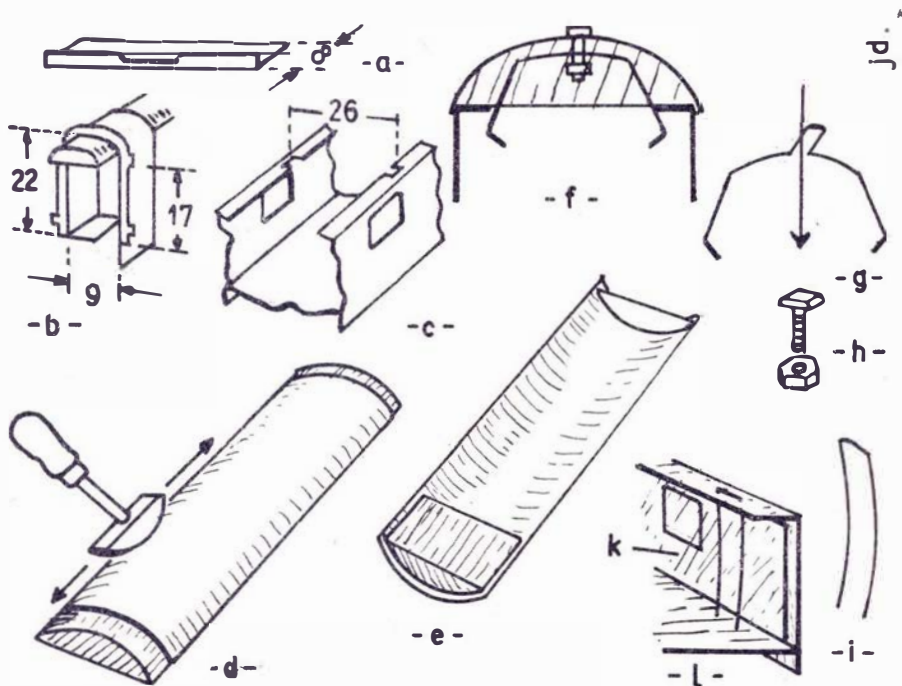
Fig. d viser hvorledes tagprofilen tjener som skabelon. Taget bukkes først ret groft i hånden, hvorefter man med et glittejern presser zinken ned mod underlaget. Glittejernet kan være en stump flækket rundjern monteret på skaft, eller blot et stykke værktøj med afrundede former, f. eks. skaftet på en skruenøgle.

Glittejernet presses let mod zinken og bevæges let frem og tilbage i tagets længderetning, i begyndelsen på tagets midte, hvorefter man gradvis går ud mod siden.

Taget forsynes nu med to endestykker, der dels tjener til at bevare tagets form, dels bevirker at taget ikke forskydes i vognens længderetning. Endestykkerne er vist skraveret på fig. f (naturlig størrelse) og loddes fast til taget i en indbyrdes afstand af 234 mm, således at de er anbragt umiddelbart indenfor vognens gavlstykker. En stump tagprofil tjener som støtte for tagets endestykker under lodningen, fig. e nederst.

For at fastholde taget til vognkassen, bringer man ved hjælp af en messingskrue h med nedfilet hoved et fjederstykke af 0,5 mm pianotråd i form af fig. g, der er tegnet i naturlig størrelse.

Fjederstykkeets »øje«, der er vist i perspektiv, er naturligvis bukket vinkelret på fjederens ben. Fig. f viser dernæst, hvorle-



Arbejdstegning II til en Ac-vogn

Feriebillederne tar vi igen



PÅ



FILM

des fjederstykket, der presser mod vognsiders indadvendte flige, holder taget på plads.

Vognens vinduer forsynes herefter med »glas«. Dette sker ved i hver vognside at anbringe en strimmel af celluloid eller klart plastic, der presses op mod den indvendige vognside, fig. e, ved hjælp af en 22 mm lang »hårnål« af 0,5 mm pianotråd, fig. i.

Hårnålen, der er buet af form, stikkes dels gennem to huller i vognsiders indadvendte kant, dels gennem to tilsvarende huller i vognbunden l.

Nålens buede ben presser herved glasstrimlerne ind til vognsiden.

Til slut afpudses vognen og males herefter i overensstemmelse med Statsbanernes praksis.

J. B. Dyrkilde.

FOTO hobby

Keukenhof venter Dem og Deres kamera

Der bliver naturligvis mange, der vil fotografere de skønne motiver i Keukenhof, for senere igen at kunne nyde den her oplevede farvepragt hjemme, ved hjælp af disse strålende farveoptagelser.

Når De benytter Agfacolorfilm, kan De tillige deltage i den internationale Agfa farvefotokonkurrence 1960. Vi indbyder Dem herved gerne, og alle kan deltage.

I fotokiosken (De følger vejviseren med rullefilm) får De enhver art af filmmateriale samt oplysninger, og så selvfølgelig Agfa-farvefilmen, der er nødvendig for deltagelse i den internationale konkurrence. Ligesom i tidligere år, er der også denne gang udsat værdifulde præmier.

Konkurrencebetingelserne:

Indsendelserne dele i tre grupper:

1. Agfa-farve i lysbilleder 24×36 mm eller 4×4 cm.
2. Agfa-farve lysbilleder 6×6 cm eller større.
3. Agfa-farve fotos.

Præmier:

I hver af ovenanførte grupper er der udsat følgende præmier:

1. præmie: 500 Gylden kontant (ca. 900

kr.) og et Agfa automatik 66 (6×6-kamera med automatisk belyningsindstilling til værdi af 825 Gylden, ca. 1500 kr.).

2. præmie: 250 Gylden kontant, ca. 450 kr.

3. præmie: 100 Gylden kontant, ca. 180 kr.

Deltagerbetingelser:

- a. Enhver deltager kan samtidig indsende indtil fem Agfa lysbilledfilm og/eller

5 Agfa farvefotos på Agfa farvepapir.

b. *Optagelserne skal være et udtryk for stemningen i Keukenhof.*

c. Alle lysbilleder skal indsendes i kassette, hvorved alle størrelser er tilladt.

d. Farvefotos skal mindst være 7×10 cm.

e. På hver film må deltagerens navn og adresse være angivet på kassetts side, og billedernes bagside.

f. Enhver indsendelse må være vedlagt fornødne antal internationale svarkuponer til porto til returnering af det indsendte.

g. Deltagerens navn og adresse må tillige være angivet på en løs seddel, der indlægges i forsendelsen.

h. Indsendelserne adresseres til:
NV AGFA-PHOTO, Boulevard
Heuvelink 2, Arnheim, Nederlande.

Endvidere anføres tydeligt:
Fotowettstreit Keukenhof.

i. Indsendelserne skal være NV AGFA-PHOTO i Arnheim i hænde senest den 1. juli 1960.

AGFA Isolette L

Doren står på klem til en ny fotosæson, en fotosæson i farvefilmens tegn, og inden vi får set os om, er vi midt i travlheden.

I den forbindelse vil vi her omtale et kamera — en »gammel« nyhed i ordets egentligste betydning — som kom på markedet for et par år siden, og som blev modtaget med den allerstørste interesse fra alle sider. Begejstringen var dog dengang svær at holde vedlige, idet de kendte Agfacolor-film CT 18 og CK, der til dato er de eneste, som giver en 100 % udnyttelse af dette universalkamera, der på dette tidspunkt var en udpræget mangelvare.

I dag har situationen ændret sig afgørende — Agfacolor-filmene kan leveres uden restriktioner, og herved er Agfa-kameraet

Isolette L

blevet en højaktuel nyhed til fotosæsonen 1960.

Agfa Isolette L er en specialkonstruktion, som de amatører, der ønsker det store formats fordele til sorthvid-fotografering og på den anden side gerne vil udnytte småbilledformatet 24×36 til en mere økonomisk fotografering med farvefilm, vil blive begejstret for.

Isolette L er som bekendt et kamera i 6×6-formatet og er forsynet med et ind-

bygget maskesæt, således at man ved farvefotografering i en håndvending og uden anvendelse af ekstraudstyr — kan skifte til 24×36-formatet, og vel at mærke med kun een type film B2—120. Med denne film får man 12 optagelser 6×6, men 24 optagelser 24×36, hvilket giver en lige så god økonomi som fotografering med 35 mm farvefilm.

Og som et ekstra plus opnår man med 6×6 objektivets længere brændvidde på 85 mm en ganske interessant virkning på diapositiverne, som ser ud, som var de taget med teleoptik.

Men Isolette L er ikke alene praktisk i sin anvendelse. Det tekniske udstyr ligger helt i topklassen, idet kameraet har indbygget fotoelektrisk belyningsmåler — en behagelighed ved sorthvid-fotografering og så at sige en nødvendighed til farvefotografering.

Objektivet er det kendte farvesikre Agfa Apotar 4,5/85 mm med fremragende opløsningsevne og fin detaljeskarphed. Lukkeren er en Protno med selvudløser og blitzsynkronisering.

Og det bedste husker De sikkert! Trods den store alsidighed, trods finesser og teknisk udstyr af høj kvalitet er prisen

kr. 269,00

chokerende lav — og »helt rigtig«.



Viborg

Philipsen & Hall ½

aut. elektroinstallatører



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

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

AFHOLDSHOTELLET

N. Gjeddebæk - Gravene 18-20

Propre værelser

Godt madsted

Pensionærer modtages

Telf. Viborg 2325 og 2326

Knallert SERVICE

Halvor Jæger

Gothersgade 4 - Viborg - tlf. 2822

1. kl.s knallert-service

Tandlæge Søren Glavind

Vestergade 1 - Viborg

(Andelsbankens bygning

Telf. Viborg 3070

Bagerforretningen

Hugo Berg

Klostervænget - Viborg

Altid 1. kl.s brød og kager

Bestillinger modtages - Tlf. 3040

Jernbanepersonalet anbefales

BP service station

M. Jensen

Herningvej 31 - Brande

Benzin - olie - vask - smøring

Telf. Brande 73

Ejstrupholm

Ejstrupholm Møbelfabrik

Telf 30

Alle årstidens blomster

Ellen Nielsen

Stationsvej 17 - Ejstrupholm

Skanderborg

Jernbanepersonalets damer anbefales

frisør salonen

Algade 102 - Skanderborg

telf. 766

1. kl.s hårpleje - nyeste
permanent

1. kl.s nobel betjening

N. J. Nielsen

Hjørring

Hjørring ny Tømmerhandel

Odinsvej - telf. 1321 - 1562

Alt i trælast og

bygningsartikler

Jernbanepersonalet anbefales

FLÆSKEBØRSER

Rich. V. Thomsen - Østergade 40

Kun 1. kl. kød og flæsk

Spec. pålæg

Telf. Hjørring 1615

RUDS BAGERI

Bent Pedersen - Løkkensvej 3

1. kl.s brød og kager

Bestillinger modtages

Telf. Hjørring 983

Holstebro

Banegårdskiosken Holstebro

v. Tage Skjød Pedersen

Dagblade - ugeblade - bøger

Holstebro - Telefon 948

Thisted

Glasmagasinet

Vestergade 34 . Thisted

tlf. 536

Største udvalg i glas - porcelæn

køkkenudstyr

og gaveartikler

OSTEHUSET

Jernbanegade 5 - Thisted - tlf. 489

Stort udvalg i ost og konserver

Ølgod

Sydvestjydske Teglværkers Salgskontor

Telf. Ølgod 58

Jernbanepersonalet anbefales

DAMPVASKERIET

Grønnegade 14 - Ringkøbing

1. kl. skånsom vask
med en duft af renhed

Telf. Ringkøbing 622

Assing Foderstofforretning

Kibæk - telf. 61

Andelsmejeriet Ulfborg

Bestyrer: A. Nørgaard

1. kl. mejeriprodukter

ULFBORG - Telf. 34

Hjemmebageriet

Skolegade 4 - Bjerringbro

Telf. 359

Altid 1. kl.s brød og kager

Bestillinger modtages

Kogekunst

— Hun er vist meget dygtig til madlavning — din nye husholderske?

— Ja, såmænd, men det bliver bare altid til noget andet end det tilsigtede.

— Jah, ser man det! — Det er vist det, man kalder madkultur.

Den alimentation

Ungkarl Olsen havde i mange år betalt børnebidrag til sin fhv. husholderske. Men endelig oprandt dagen, da drengen fyldte 18 år, og drengen kom selv den sidste gang for at hente pengene.

På 6 måneder er der fremstillet 100.000 Optima-kameraer.

Skønt det kun er et halvt år siden, at Agfa startede serieproduktionen af det allerede nu verdenskendte Agfa Optima, kan man med rette betegne 1959 som et »Optima-år«, idet Optima-kamera nr. 100.000 allerede den 4. januar 1960 forlod samlebåndet i München.

Begivenheden blev fejret på Agfa Camera-Werk med en festlighed, ved hvilken den tyske økonomiminister Erhardt var til stede sammen med prof. dr. h.c. Ulr. Haberland, som er formand for bestyrelsen i både Farbenfabriken Bayer A.G. og Agfa A.G., Leverkusen, samt direktørerne Gustav Ahrens, Agfa A.G., Leverkusen, og dr. Rudolf Kremp, Agfa Camera-Werk, München.

Agfa Optima, det fuldautomatiske småbilledkamera, blev som det første af sin art bragt på markedet for et halvt år siden. Kameraet fik en begejstret modtagelse af pressen i både ind- og udland og blev betegnet som en pionergerning inden for

fotografien. Selv i USA talte man om »Optima-året 1959«. Trods den store produktion har man til i dag endnu ikke været i stand til at tilfredsstille den enorme efterspørgsel. Med dette kamera, som garanterer amatøren virkelig fine kvalitetsbilleder, uden at han behøver at bekymre sig om teknik af nogen art, har Agfa ikke blot sikret fotografien mange nye venner, men samtidig har man givet fotograferne et nyt »ekstraudstyr«, et kamera nr. 2, i hånden, som medfører en betydeligt forøget »skud«-hastighed. Tyske og østrigske pressefotografere har allerede udstyret deres vigtigste reportere med Optima.

Efter højtideligheden, ved hvilken økonomiminister Erhardt fik overrakt Optima nr. 100.000 som gave, samledes man i fabrikkens kantine for på ægte munter Münchener-vis at bænkes om et veldækket bord med bayerske pølser og masser af skummende Münchener-øl.

specielle, morsomme, barokke eller på anden måde enestående situationer omkring vor arbejdsplads. F. eks. en lokofører, der står på hovedet i lokoskorstenen, en togbetjent, der giver en baby ren ble på i en CD-vogn, eller to signalarbejdere, der ved den stadig hyppigere nedtagning af maste-signaler danner et dobbelt vingesignal med deres arme, kort sagt noget ekstraordinært, der giver sig selv alene ved motivet. Billedet på denne side kan måske også virke inspirerende på konkurrencedeltagerne.

Billederne skal være i formatet 9×12, og på BLANKT papir, og sidste frist for indsendelse er 15. oktober 1960. Resultatet vil blive publiceret i Jernbane-Bladet for november måned, således at vinderne kan få præmierne overrakt inden jul.

Dommerkomiteen består af formanden for DSB-fotoklub på København H, togb. H. Mikkelsen, reklamechef hr. G. Nielsen fra Agfa Foto A/S og en medarbejder fra Jernbane-Bladet.

Sluttelig skal bemærkes, at indsendte billeder IKKE returneres, såfremt der ikke medfølger frankeret kuvert, og hermed god fornøjelse!

V. J.

Jernbane-Bladet

nye fotokonkurrence

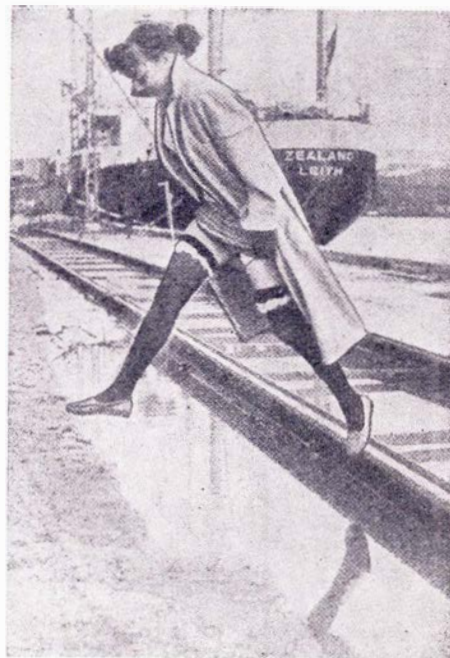
1. præmie til værdi 582 kr.

Flere fotointeresserede har i indsendte breve overfor os bemærket, at vi i vore spalter under FOTO-HOBBY er lidt vel rigeligt »på hat« med AGFA FOTO A/S. Vi giver disse læsere fuldstændig ret. Vi gør det ovenikøbet med glæde. Sagen er jo den, at mange af de spørgsmål, der indsendes til os, kræver en teknisk bistand fra virkelige fagmænd, og da Agfa, med reklamechef hr. G. Nielsen som mellemmand, altid hjælper os med enestående elskværdighed (og tålmodighed), er det fra vor side kun naturligt, at vi gør gengæld, ved at åbne vore spalter for nyheder fra dette verdenskendte firma.

En anden væsentlig ting ved det nære samarbejde, er Agfas store rundhåndethed, når det gælder præmier ved vore fotokon-

kurrencer. Også ved konkurrencen i 1960 har Agfa stillet såvel en 1. som en 2. præmie til rådighed. Og vel at mærke en 1. præmie, der siger sparto til alle tidligere præmier, nemlig et AGFA SUPER ISO-LETTE, kamera 6×6 med indbygget koblet afstandsmåler, optiken er Agfa Solinar 3,5 med compurlukker, og værdien af denne dejlige 1. præmie er kr. 582,00. Desuden en 2. præmie bestående af en gavecheck fra Agfa på kr. 50,00, der kan indløses ved køb hos en vilkårlig fotohandler over hele Danmark. 3. præmien er et 3-årigt friabonnement på Jernbane-Bladet.

Og så lidt om konkurrencebetingelserne. Alle læsere af Jernbane-Bladet kan deltage. Motivet skal være »noget ekceptionelt i forbindelse med vore tog«. Altså



En havnebane pige

Odense-Kerteminde-Martofte
Jernbane
Nordvestfynske Jernbane

Tlf. Odense II 87 II

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 Bülowvej 21 - Eva 1686 - Kbhv. V.

Allingaabro

Allingaabro Hotel

Et 1. kl.s madsted
Storegade 2 - Telefon 7

Bageriet

v. W. Ploug Sørensen
Fineste brød og kager
Bestillinger til fester modtages

Tlf. Allingåbro 49

Løgstør

SNEHVIDE vaskeriet

S. Carstensen - Rådhusgade 11
1. kl.s nobel og skånsom vask
Telf. Løgstør 180

Jernbanepersonalet benytter
Sparekassen for Aars og Omegn

Indlånskap. 9,8 mill. kr.
Telf. Års 25 og 251

Randers



SV. PEDERSEN

Urmager og Guldsmed
St. Voldgade 7
Telefon Randers 7055

Ankerstjerne & Eriksen

Bogbinderi
Jens Schriver (ny indehaver)
Kun 1. kl.s arbejde
Storegade 10 - Randers - tlf. 1853

Randers

KIOSKEN

v/ C. H. Pedersen - Lervangen 56
Randers - tlf. 6225

Dag- og ugeblade
Skriverekvisitter
Telegrammer til alle lejligheder

Vorup Cementvarefabrik

Mariendalsvej 16 - Randers - tlf. 3666
Betonrør for kloak og afvanding
Fortovs og havfliser.
Kantsten

Kolonialforretningen

Købmand Sv. Aage Kristensen
Kolonial . vine . tobak
spirituosa. SPEC.: KAFFE
Kristrupvej 83 . Randers . telf. 1630

Niels Ebbesens Bar

Storegade 12 - Randers - tlf. 1744
Her får De maden uden
ventetid til billige priser

KISA møbler

Strømmen 37 - Randers
telf. 6441
Moderne møbler
ompolstring og reparationer

TANDLÆGE

Thomas Rud Rasmussen
Erik Menveds Plads 2 - Randers
Konsultation: 9-12 og 13,30-17,00
Lørdag 9-12
Telefon 5155

Randers Planteskole

Petri Petersen - Mariagervej
Stort alsidigt udvalg
Telf. Randers 423

Hobro

Spis og bo på Grand - Hobro

Telf. Hobro 36 og 576
Astrid og Villade Knudsen

Jernbanepersonalets damer anbefales

SALON MINNA

Adelgade 74 - Hobro - tlf. 1146
1. kl.s moderne hårpleje
Spec. klipning

Grethe Gade

Aalborg

Jernbanepersonalet anbefales

Slagter- og viktualie- forretningen

E. Foldager - Bejsebakkevej 23
Aalborg - telf. 2 59 39
Kød - flæsk - pålæg - små
varme retter

Kolonialforretningen

Per Larsen
Poul Paghsgade 16 - Aalborg
Koniai - vine - tobakker
konserves - Spec. kaffe
Telf. Aalborg 2 25 08

A. G. Johansens efft.

Boulevarden 2 - Aalborg - tlf. 2 56 88
Alt i isenkram - glas
porcelæn og udstyr

A/S Alliance

Absalonsgade 9 - Aalborg
Installation - reparation
Telf. Aalborg 2 81 22

Brdr. Mortensen

Maskinfabrik

Nyhavnsgade 80 - Aalborg
Telf. Aalborg 3 39 30 - 3 58 16

Restaurant

GRAND

Frederikstov, Aalborg
Telefon 2 30 26

Frugt- og grønhandel

Gl. Kongevej 67 - Nørresundby
Årstidens frugt og grønt
i prima kvaliteter
Telf. Nørresundby 2 43 72

Vestergades Renseri

Vestergade 21 - Hurup
1. kl.s rensning til
rimelige priser
Telf. Hurup 192



Vamdrup

Trafikkontrollør Th. Rasmussen, Lunderskov, er udnævnt til stationsforstander i Vamdrup, hvor stfst. S. V. Simonsen har søgt afsked på grund af alder (68 år).

Børkop

Trafikkontrollør J. C. Michelsen, Fredericia, er udnævnt til stationsforstander i Børkop, hvor stfst. V. Læssøe har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Dødsfald

Pakhusmester C. F. Jørgensen, fh. Gb., 84 år.

Ledvogter J. C. Flander, fh. Holme Olstrup, 81 år.

Banearbejder N. P. C. Jensen, fh. hovedlageret, Århus, 79 år.

Lokofører H. J. Rasmussen, fh. mdt. Gb., 76 år.

Trafikekspedient N. P. Sørensen, fh. Ullerslev, 75 år.

Afdelingsing. L. M. Prindsholm, fh. Overing., 72 år.

Banearbejder H. Martinsen, fh. Jyderup, 72 år.

Lokofører K. L. Eriksen, fh. Tønder, 67 år.

Lokofører C. Christensen, Esbjerg, 67 år.

Togfører V. N. Andersen, Kh., 66 år.

Lokofører N. C. Rasmussen, Fåborg, 65 år.

Togfører T. K. Nikolajsen, Fredericia, 64 år.

Lokofører C. E. Hansen (Vig) fh. mdt. Gb., 63 år.

Portør S. P. Jensen, A P Ålborg G., 63 år.

Pakhusformand S. P. Hedin, fh. A P Ålborg G.

Magasinpasser A. Jensen, Århus, 63 år.

Portør L. Christensen, Kh., 62 år.

Stationsforstander M. Sparvang, Assens fra 1959, 60 år.

Jernbanearbejder H. Høegh, Tinglev, 59 år.

Trafikkontrollør C. H. Wigant, Silkeborg, 57 år.

Portør J. A. Hansen, Tølløse, 55 år.

Togfører N. T. Brølling, Odense, 54 år.

Lokofører Sv. A. Thomsen, fh. Nyborg, 54 år.

Togfører J. J. Jensen, Ringkøbing, 53 år.

Matros H. H. Hansen, Gedser, 52 år.

Remisearbejder H. A. Hansen, Nyborg, 52 år.

Lokofører S. A. Danum, mdt. Gb., 45 år.
Overtrafikass. K. L. Andersen, Lønningskontoret, 42 år.

Baneformand C. M. Jensen, 1. distr. banetj., 39 år.

BOG-anmeldelser

Pacific Slope Railroads.

Superior Publ. Co., 2809 Third Ave., Seattle 11. — Ca. kr. 70,00.

Dette er en bog af de sjældne i hvert fald på disse kanter. Lige så glade englænderne er for deres loko — det er jo mest det, jernbaneentusiaster i England beskæftiger sig med — lige så glade er amerikaneren for sine jernbaner fra sidste århundrede.

· Og når man læser og ser en bog som denne, forstår man det egentlig godt. Der er al den romantik forbundet med den periode, som man kan ønske sig, og ydermere var de amerikanske loko i almindelighed aldeles charmerende med de næsten overdimensionerede skorstene, og jernbanescenen i særdeleshed dengang var fortryllende.

Denne bog på sine 182 sider og med vel 300 pragtfulde fotos løvner denne æra al den ære, der er værdig, og bogen vil forekomme Dem at være på en gang underholdende, af oplysende værdi og spændende som en cowboyfilm.

Railways as a Carreer.

B. T. Batsford Ltd., Portman Square, London. — Ca. kr. 15,00.

Dette er en indforelse i jernbanevæsenet specielt beregnet på den unge engelskmand, der kunne tænke sig at gøre jernbanen til sit levebrød.

Sagligt behandler den alle de emner, man kan tænke sig at vælge, og derfor er den interessant for os, fordi vi herigennem får et førstehåndsindtryk af engelske baner.

Erich Staisch:

Die Elektrische S-Bahn in Hamburg.
Verlag Georg Stilke, Hamburg 1.
Ca. kr. 12,00.

Det er morsomt — især for den, der har besøgt Hamburg — at få lejlighed til rent historisk at følge udviklingen indenfor Hamburgs S-banenet. Hvad mange sikkert ved, findes der i Hamburg både Hochbahn — der er kommunalt ejet — og S-banen, der drives af Deutsche Bundesbahn, og det er denne sidste, men med betimelig skæven til den første, der skrives om.

Bogen er veldrejet, og et plus er det, at den er gennemillustreret af fortræffelige

tegninger, der jo mange gange næsten er bedre end fotos til at illustrere detaljer.

jas.

Skønlitteratur

Sønner og elskere

Man lægger bogen fra sig med en fornemmelse af medlidenhed. Medlidenhed for kulminearbejderens søn Paul, og for den blide forsmåede Miriam. De to er så afgjort dem, der står stærkest i denne roman. D. H. Lawrence digtede med rod i virkeligheden. Mon ikke Paul til en vis grad er identisk med forfatteren selv? Pauls kunst, hans trang til at skabe, foregår med pensel og farve, men kan være en let omskrivning af Lawrence's egen evne til at skrive.

Sønner og elskere er en glimrende bog. Dens personskildring er uovertruffen, dens fine nuancering af det menneskelige sinds indre brydninger er simpelthen fremragende. Handlingen kan måske føles langtrukken, men når bogen er læst, griber man sig selv i at tænke, at ikke et eneste ord var overflødig.

Dobbeltbind, prins kr. 5,75.

Barbara

Jørgen-Frantz Jacobsen er vel ikke noget særlig kendt forfatternavn. Han døde ung, og kun een virkelig roman nåede han at skrive: BARBARA. Til gengæld er denne roman, hvis handling foregår på Færøerne, et rent mesterværk. Forfatterens evne til at beskrive de umådelige stærke følelser, der rummes i Barbaras vågne sind, er gjort med både hård realisme og blid poesi. En kvinde på 29, der, omtrent i samme åndedrag, lader sig elske af en fransk marineofficer og siger ja til et frieri fra en nylig ankommen præst, kan vel være svær at beskrive, så læseren føler sympati, men Jørgen-Frantz Jacobsen har evnet at gøre det. Endda gøre det så mesterligt, at man føler sig grebet af den fortærende sorg hun møder, da hendes sidste elsker, en student fra København, forlader Færøerne, og Barbara, uden at sige farvel.

Pris kr. 3,75.

Forbandede ungdom

Holden Caulfield, bogens hovedperson, er 17 år og helt igennem slap og holdningsløs. Bortvist fra skolen på grund af dovenskab, levende i New York uden at gå hjem, på grund af fejhed, træffer vi denne meget unge amerikaner. Vi får et indblik i hans indeklemt erotiske lyster uden at erfare resultater, og vi får at vide, at skolen er en MØGskole, at New York er en MØGby, at samfundet er et MØG-samfund, og at biograferne kun spiller MØGstykker. Altsammen uendeligt ligegyldigt. Men bogen er vel et ærligt billede

af en purung amerikaner, alene i efterkrigstidens forvildede verden. Den har en slags humor, der sikkert vil virke banal på de fleste. Men kan man gå ind for den særlige lune, der præger drenge på sytten, er *Forbandede ungdom* læseværdig. Så kan kan ovenikøbet karakteriseres som morsom.

Pris kr. 3,75.

Giftmordet

Giftmordet er vel ikke ladet med fortættet spænding. Det er mere en psykologisk kriminalroman, en roman, der behandler sit emne på en elskværdig og dannet facon. Hovedpersonen, den aristokratiske, men hyggelige Peter Wimsey, løser uden større besvær den vanskelige sag, sagen som politiet har fået helt forkert fat i, og undervejs lykkes det for den ædle Peter at få sin søster afsat til politiinspektøren, og selv at fri til den formodede giftmorderiske. Lidt banalt måske, men ikke uden speciel lune. Dorothy L. Sayers har givet os en behagelig og ukompliceret oplevelse. Dydigt er damen, vi ser med glæde hen til mere nyt fra hendes pen.

Pris kr. 3,75.

Clotilde

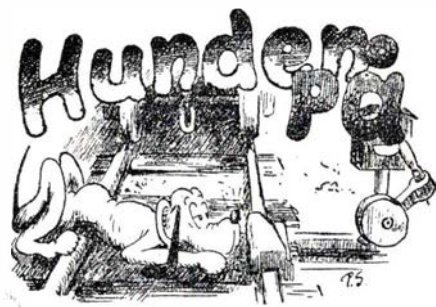
Grafisk Forlag har med sædvanligt godt blikfang på omslaget udsendt en roman, hvis titel fører tanken hen på en ungpige-bog. Bogen er imidlertid en underholdningsroman fra krigstidens Frankrig. Bogen vil uden tvivl skille sine læsere i 2 skarpt afgrænsede lejre: for eller imod Clotilde! Man må enten acceptere pigen og føle med hende, eller man må foragte hende eller endog forarges. I sin vurdering må man imidlertid ikke glemme, at en krigstid er grobund for impulsive og lidet overvejende handlinger, og syntes man, at Clotilde er lidt for generøs med sin slanke pigekrop, må man også erindre, at den samme pige mere end een gang sætter livet på spil for Frankrigs sag.

Handlingen foregår i tidsrummet fra Frankrigs sammenbrud og til den amerikanske landgang i Nordafrika. Man oplever Vichy og marskal Petain, det besatte Paris og Laval, blitzens London og de Gaulle, og føres på strejftog til Syrien og Alger. Modstandsbevægelse, spionage og intriger, og så Clotilde. På omslagets bagside står: »Fjendsfri — Ung — Yndig og Syndig.« Tja! Lad os sige det på en anden måde: »Vågen — Følsom og — Ensom.«

Clotilde er en underholdningsroman, der kan anbefales de mange, der tænker selv, fremfor at lade andre dømme.

Forfatter: Cecil Saint Laurent. Pris kr. 29,50 — indb. kr. 39,50.

V. J.



Næstsidste nyt

1. maj afholdtes landet over de sædvanlige majdemonstrationer. Hvorfor de hedder sådan og hvad der demonstreres for, er der ingen i dag der ved. Som følge af at 1. maj i år faldt på en søndag, var der slet ikke noget ved dagen, da de, der ellers kan tilkomme en hel eller halv fridag, blev snydt for denne.

I Sludderstrup talte bl. a. modehandler Olsen fra Skægkjær, der (i parentes bemærket) er ejer af en større samling julekort på 32 stk., hvoraf de 8 er med glimmer på. Det mest sympatiske og surrealistiske ved Olsen er, at han ingen skygge har, når solen skinner på ham. Han mistede skyggen, da han, knapt et år gammel, var deltager i Mødrehjælpens korrespondancekursus i skyggeboksning, hvor han ved en velberegnet fintning fik sat et velrettet stød ind i skyggens solar plexus. Siden da har skyggen kun været en skygge af sig selv.

Ikke et ord mere om 1. maj.

Langelandsbanen ordner alt

Den hyggelige lille Langelandsbane med de røde skinnebuser har ikke mere travlt, end at den kan tillade sig en lille forsinkelse for at værne om en lille hvid høne.

Da skinne bussen i går var på vej ind til Rudkøbing, var passagererne øjensvidner til, at en schæferhund jagede en lille hvid høne hen over markerne. Den unge togmedhjælper, Erik Hansen, der er en god løber, blev opfordret til at hoppe af skinnebusen og redde hønen. Skinnebusføreren slog bremserne i, og Erik Hansen stak i rend ind over markerne. Han fik skræmt hunden væk og kastede sig derefter over den forskrækkede høne, som blev afleveret til ejeren på skinnebussens tilbagetur.

Apartethed mellem naboer

I et nummer af VOR STAND er Jernbane-Bladet blevet forvist til et sort reservert for annonceblade — hvilket er følt som et stærkt farisæisk overgreb, da forviserens egen hudfarve er særdeles stærkt blakket — af annoncer.

De enfoldiges røst —

— Ganske vist er det ikke særligt varmt, men så koldt, som dine tænder klapper til, er det nu heller ikke.

— Jah, du har ikke bedre forstand — men sådan en protese er ikke altid nem at styre!

Også en udvej

Endelig — har stationsforstander Parlant i Snakkebjerg fået højtaler ude på perronen, hvorved hans telefon omsider får en længe tiltrængt aflastning.

Tag ikke fejl!

— Undskyld, herr Koldhede, De er tilfældigvis vel ikke i familie med min onkel af samme navn?

— Nej, unge mand, det er jeg ikke — og havde jeg været det, så havde det ikke været — som De sagde — tilfældigt. Sådant kendes nemlig ikke i vor slægt!

Nu dages det —

En fortrolig — men iøvrigt meget trolig stemningsanalyse godtgør, at DSB omsider er ved at komme ud af svøbet. — Om svøbet.

Venner, ser på Danmarks kort!

— Hvor ligger Bornholm? — I hvilket hav?

— Den ligger ikke i noget hav!

— Nå, ja, ja, da, — så i hvilken sø?

— Den ligger heller ikke i nogen sø, men i en indhegning nede ved Lolland!

Pligtskyldig

— Nå, stationsforstander — De har nok været til taffels! Var det morsomt?

— Just ikke ordet, — men det hører med til de ting, man gør for en ordens skyld!

Det ordner sig

— Han var en arg fritænker, der konsekvent afviser tanken om et helvede!

— Jah, — han er jo ungkarl endnu, — men vent — han har nok ikke tænkt færdig!

Og så var der —

ham, der mødte med hænderne i bind, — fordi han i nogle dage havde arbejdet på egen hånd!

LIND HANSEN

KULTORVET 14 C. 6288

LEVERANDØR AF
OG BILLED MATERIALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN

Sønderjylland



Vi anbefaler . . .

Skotøjsreparationen

A. Andresen

St. Rådhusgade 4

Sønderborg - telf. 2 33 49

Odense

Jernbanepersonalet anbefales

KI-VA kolonial

Holtzengade 28 - Odense
Kolonial - vin - tobak
konserves - kaffe
frugt og grønt
Telf. 12 43 69

CARL N. DAMSTED PLANTESKOLE

»Bakkely« - Søhus st.
Telf. Odense 12 66 43

Olga Meyer's Kolonial

Thorkildsgade 7 - Odense
Kolonial - vin - tobak
konserves og spec. i kaffe
Telf. Odense 12 23 34

Nørrevold Apotek

Nyborg . Telf. 470

Annoncerne

læses af flest i et blad med
læseværdigt indhold.

Faaborg

HYGGE - BO

moderne boligmontering

Helge Nielsen - Mellemgade 9
Telf. Fåborg 37

Østerhed Bageri

E. Buch - Svendborggade 92
1. kl.s lækker brød og kager
Bestillinger modtages
Tlf. Fåborg 225

Assens

Jernbanepersonalet anbefales

Trikotagemessen

v. E. Nielsen - Villemoesgade 1 A
Trikotage - Manufaktur - Småting
Telf. Assens 701

Assens Tandteknik

Folmer Rossell - Korsgade 10
Kunstige tænder fremstilles og indsættes
Telf. Assens 546 - Privat 758

Svendborg

Jernbanepersonalet anbefales

K. F. U. M.s pensionat

Sct. Nicolaisgade 6
Tlf. Svendborg 1085
Et 1. kl.s madsted

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

A. Ø. Mathiasen
Nyborgvej 204 - telf. Svendborg 1349
Kolonial - vin - tobak
Spec. kaffe

Kolonialforretningen

G. Petersen
Skovsbovej 2
Kolonial - vin - tobak
Konserves - spec.: kaffe
Alt i dybfrosne varer
Telf. Svendborg 738

Slagelse

Jernbanepersonalet anbefales

Tropehuset

Evald Poulsen
Jernbanegade 2 - Slagelse
Telf. 52 08 83

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

Slotsalleen 22a - Slagelse
Kolonial - tobak - vin
konserves - spec.: kaffe
Telf. Slagelse 52 09 49

Jernbanepersonalet anbefales

Pensionatet

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

Ringsted

Vi anbefaler

CALTEX SERVICE

Roskildevej 115 - Ringsted
Benzin - olie - vask
Vogne hentes og bringes
Tlf. Ringsted 1516

Bornholmer-Bageriet

Sv. E. Nielsen
Ydunsvej 1 - Næstved
Telf. 1114
1. kl.s brød og kager

Såre enkelt — og lige til —

Som grund til skilsmisseansøgningen blev der anført det juridiske traditionelle: dyb uoverensstemmelse mellem gemytterne, hvilket ved forligsmødet viste sig at være, at han ville skilles, og det ville hun ikke — for hun havde det godt, men det havde han altså ikke.

Av! — Av!

Lille Else havde stået ½ time i skammekrogen.

— Nå, skammer du dig nu? — blev der spurgt.

— Ja, meget!

— Det var godt! — Hvad var det så Elsepigen skammer sig over!

— Sin brutale far!

Foto-annonce

Lad Deres familie forstørre hos os. Det lønner sig ikke at gøre det selv.

VED ET BETYDNINGSFULDT JUBILÆUM



Den første af Danmarks store broer, Lillebæltsbroen, fyldte den 14. maj 25 år. Den var det første betydningsfulde led i moderniseringen af landets trafik og dermed af hele erhvervslivet, for hvem hurtig og økonomisk transport spiller den største rolle.

Da man for 25 år siden skulle vælge materialet til rustbeskyttelse og bevarelse af Lillebæltsbroen, blev STÅLHUD foretrukket - som den stadig foretrækkes til bevarelse af mange andre af samfundets store og værdifulde stålkonstruktioner. Kaster man i dag et blik på det lysende stålnet, der forbinder Jylland og Fyn, ser man, at STÅLHUD også her var den rigtige løsning.



STÅLHUD
S. DYRUP & CO ^A/_S