

Jernbane-Bladet



Julen 1958

GLAS

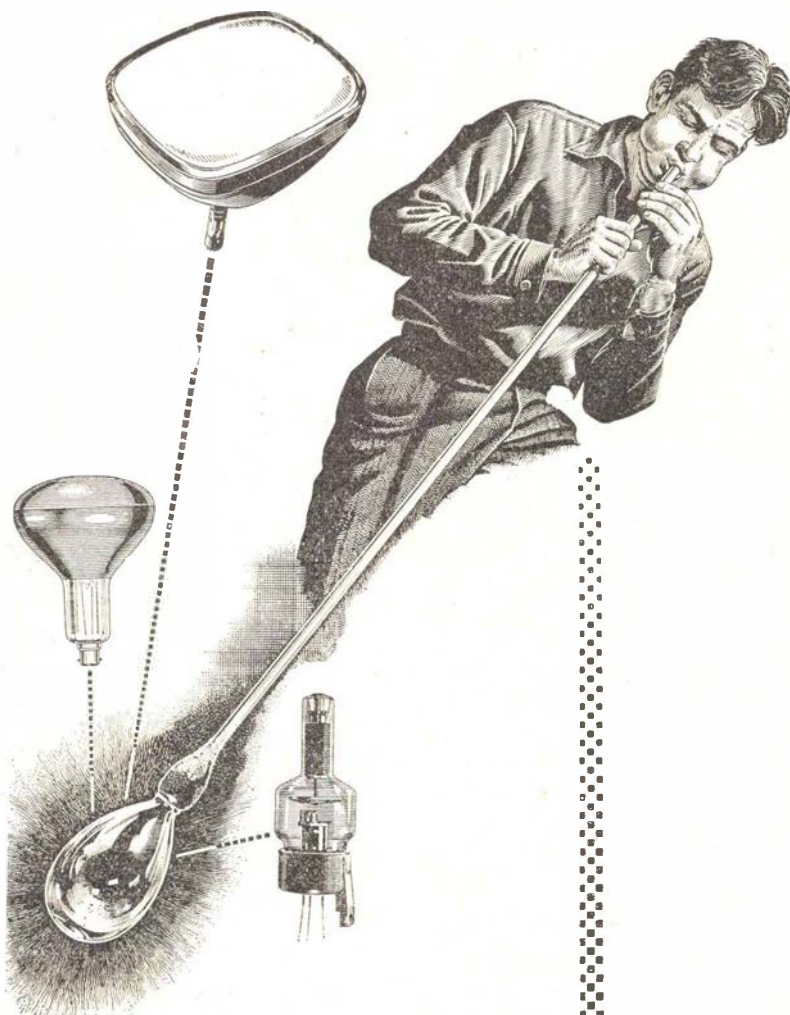
er
tusind ting

Det glas, De hæver til en skål i festligt lag, er noget helt andet end det glas, der bruges i vinduer. Det er indlysende. Men er De klar over, at der også i moderne elektroteknik anvendes glas af mange forskellige sorter, hver passende til sit specielle formål?

For at finde — og fremstille — det rigtige glas til hvert enkelt formål byggede Philips sine egne glasværker. Her indledtes et stortilet forskningsarbejde, der f. eks. resulterede i stærkt forbedrede Røntgen-rør og ultra-violette lamper. Samarbejde mellem metallurger og glaseksperter ledte til udviklingen af en særlig glassort til elektronrør. De nødvendige maskiner til fremstillingen blev konstrueret og bygget på Philips egne værksteder.

Endnu en gang blev det snævre samarbejde mellem mange slags specialister den drivende kraft på vejen mod fremgang og kvalitet. — Philips kvalitet.

PHILIPS



ELEKTRONRØR og HALVLEDERE • GLØDELAMPER, LYSRØR, KVIKSØLV- og NATRIUMDAMPLAMPER •
INDUSTRIARTIKLER • RADIO- og FJERNSYNSMODTAGERE • GRAMMOFONUDSTYR •
ELEKTRISKE BARBERMASKINER • GRAMMOFONPLADER • RADIO- og FJERNSYNSSENDEUDSTYR •
RADARUDSTYR • TELEFONI • FORSTÆRKERE, MIKROFONER og HØJTALERE • KINOUDSTYR •
BANDOPTAGERE • SVEJSEELEKTRODER og MASKINER • ELEKTRONMIKROSKOPER •
VIDENSKABELIGT UDSTYR • MÅLEAPPARATER • RADIOAKTIVE ISOTOPER



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

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

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagstælling

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

DEEMBER 1958

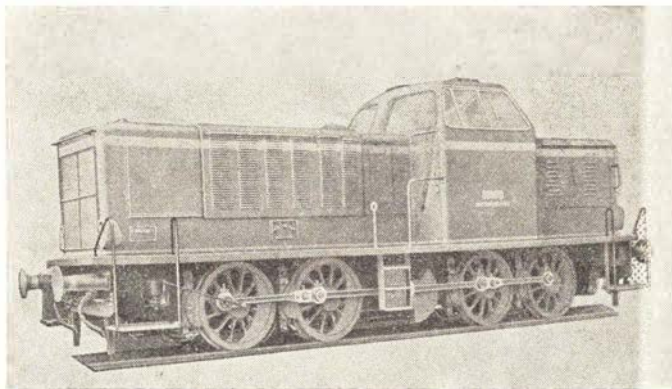
Dette nr. indeholder:

SOLHVERV	side	255
Erindres det	»	257
Standardlastpaller	»	258
Månedens emner	»	264
Minder om Østsjællandske Jernbane	»	269
Kongevognen fra 1871	»	271
Midtbanens »prøvetid«	»	273
På opdagelse efter nedlagte baner	»	274
Mens vi venter på tog	»	277
Banen er afbrudt	»	281
Mergelbaner	»	283
»Den røde Røver«	»	285
Månedsmagasinet	»	286
Det er ikke alle, der ved	»	287
Privatbane nyt	»	289
Vesttysklands privatbaner	»	290
Affæren i Amsterdam	»	291
Model jernbane	»	293
Ud - ind	»	295
Juleknas	»	296

MAK

dieselhydrauliske lokomotiver

240 HK—2000 HK



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

Generalrepræsentation:

IVAR BERTELSEN

Civilingeniør, Dr. techn.

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

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Dag- og ugeblade

Rejselekture

Husk også kioskerens store udvalg i

julehæfter

Venlig hilsen

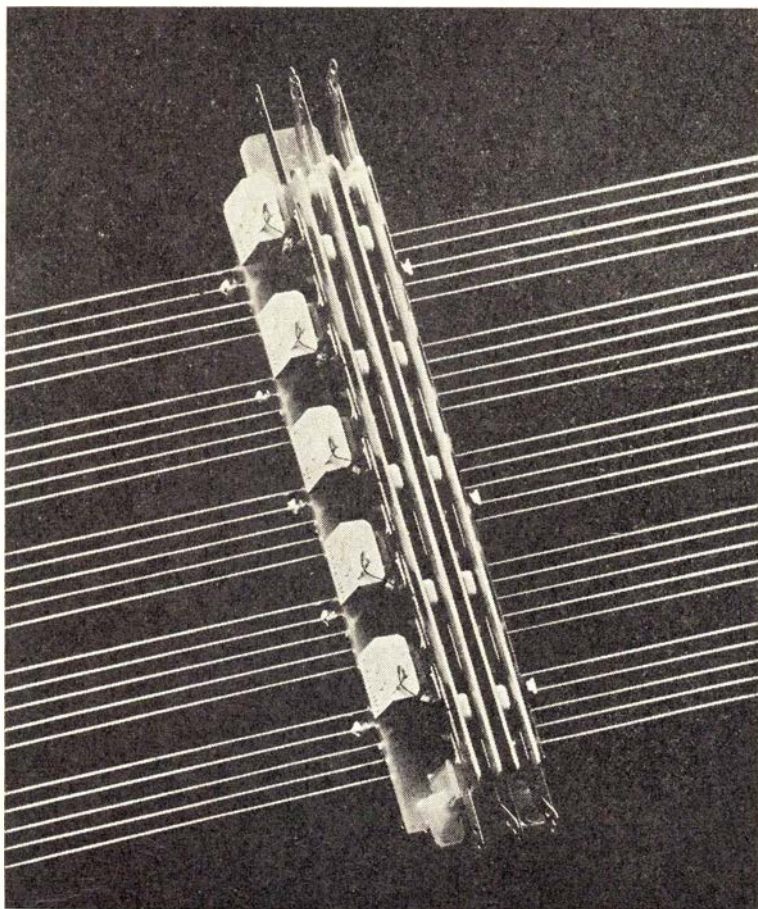
Bladhandler-Forbundet

i Danmark

ESK

Det nye princip i centralteknik

Små, hurtige, robuste og lydløse relæsæt, der ikke kræver justering. — Anvendes i alle slags PABC-anlæg i virksomheder, på skibe og færger, - overalt



ESK-centraler leveres i fikse skabe, der på grund af relæernes lydløse funktion kan opstilles overalt på forhåndenværende plads.

ESK-centraler leveres for 2—10 tovejs centralledninger med op til 100 lokalabonnenter.

Til ESK-centraler hører moderne omstillingspulte med bl. a. lampeaster, lampe-tableau for optagetmelding, nummerskive- og tastaturvalg samt tællere.

Fabrikat
SIEMENS & HALSKE A-G
BERLIN - MÜNCHEN

DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB

BLEGDAMSVEJ 124 - KØBENHAVN Ø. - C. 8448 - TELEX 2313



SOLHVERV

De unge, de ældre, de gamle

Atter en gang har vor gamle jord gjort en omdrejning om solen og er kommet godt fra det. Vi er ikke stødt sammen med andre kloder ej heller opløst i atomstøv, og vi kan med nogenlunde fortrosthed begynde på en ny omgang. Nu er det altså jul igen, og vi ønsker os selv og andre en glædelig jul. Når vi skriver det — og det gør vi ofte, antallet af julekort og julebreve er voldsomt stigende fra år til år — føjer vi som regel til: og godt nytår. Egentlig burde vi regne årets begyndelse fra solhverv, for derfra begynder dagene at blive længere og lysere, og selv om vi nok har den værste del af vinteren tilbage, går det dog mod vår. Der er fortrosthed i dette. Men dermed melder sig også tanker om, hvad det nye år vil føre med sig, og hvad det svindende bragte. Det er tanker, der vil være som krydderi til al den søde juleknas, og krydderi er nødvendig, det gør smagen mere pikant. Hvad tænker da jernbanemændene på?

De unge:

Jernbaner er interessante, og det er dejligt at være jernbanemand. Men menneskene er egoister. Egoisme anses jo almindeligvis ikke for at være nogen tiltalende egenskab, men trods alt er det dog den, der

er den væsentligste drivkraft til alt det, der holder tilværelsen i sving. Derfor tænker man først og fremmest på de rent personlige forhold. Der mangler endnu meget i hjemmets komplettering, og familien er blevet forøget i årets løb, eller man venter den forøget i det kommende år. Nogle håber og glæder sig til, at det vil ske, andre ser med bekymring hen til, at det vil indtræffe. Børn kan jo være en velsignelse, men de er i alle tilfælde en betydelig belastning for en ung tjenstemands økonomi. Derfra går tanken til den nye lønningsslov, vi fik i sommer. Den var en skuffelse og en urimelighed for de yngre. Altså må man håbe at blive gammel og høste frugterne. Der er noget at se frem til. Det er ligesom æslet med *guleroden*, det har altid en vis stimulerende virkning, selv om man siger til sig selv: Hvad kan det nytte, at jeg, når jeg bliver et halvt hundrede år eller derover, bliver i stand til at betale lejen for den bolig, jeg nu har brug for, eller til

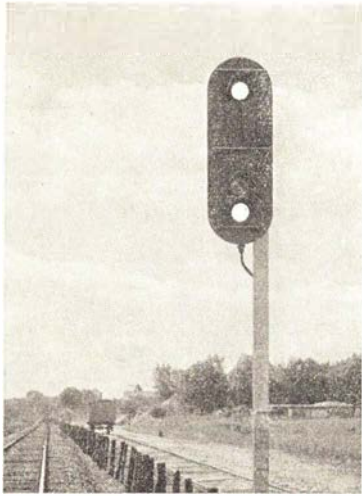
den tid kan købe det til mine børn, de nu mangler? Nå'e, længe grubler man ikke, når man er ung. *Glædelig jul*. Det er solhverv, og det går fremad mod lyse og lange dage. Arbejdet kalder, glæderne venter. — Livsappetitten er stor.

De ældre:

Også de har deres personlige glæder og bekymringer at tænke tilbage på og se frem til. Også de vil skænke lønningssloven en tanke og almindeligvis være nogenlunde tilfredse. Løntillægget hjalp over et dødvande, og der blev igen noget at se frem til — *guleroden*. Men tiden har lært de ældre tjenstemænd at betragte lønningsmæssige goder med en vis skepsis. De husker tidligere lønningsslove, som også så så tiltalende ud, og hvad blev det til? Man behøver kun at tænke på 1946. Da så det også ret godt ud, men inden et år var gået, var vi ligeså langt nede igen. Vil det gå sådan denne gang? Meget tyder derpå. Den seneste tids prisstigninger peger hen imod en ny hurtig forringelse af lønningernes værdi. Allerede for oktober var pristallet på en højde, som betingede en reguleringsportion, men den kommer ikke før til foråret. Og efter oktober har der været en række kraftige prisstigninger på mange varer: Brød, smør, mælk, sukker, kød og meget andet, og den værste har vi tilbage: huslejen, som man arbejder med i folketinget. Inflationen skal åbenbart have en kraftig indsprøjtning, så man er sikker på, den ikke går i stå foreløbig. Det skal hedde sig, at man kan forhøje huslejen med 30 %, uden at det vil påvirke pristallet, fordi skatterne vil gå ned. Mon nogen tror på det? I alle tilfælde kommer lejeforhøjelsen til april, men den deraf følgende lønregulering og evt. skatteregulering kommer ikke før et år efter. I mellemtiden sidder tjenstemændene med Sorteper og må betale. En huslejestigning på

Resturant **»På Fortovet«**
og baren på Østerport station

anbefales
POUL GUDMANN



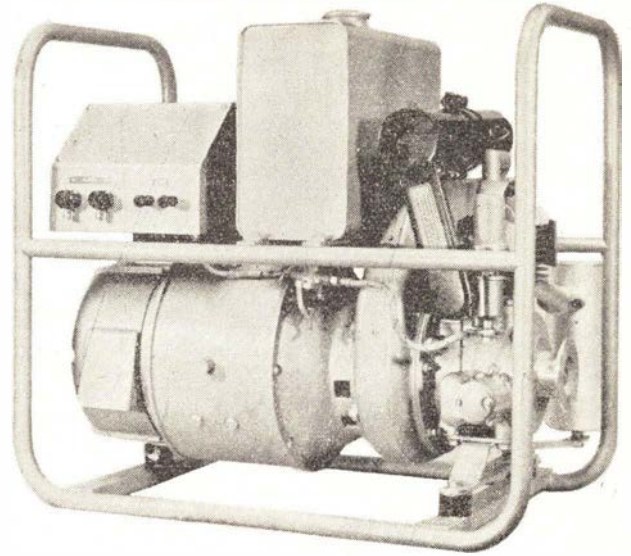
I forbindelse med automatiseringen af signalanlæg m.m. på Statsbanernes hovedstrækninger anvendes **Electric** fuldautomatiske reserveelværker.

Desuden har vi til andre afdelinger indenfor DSB leveret forskellige specialaggregater.

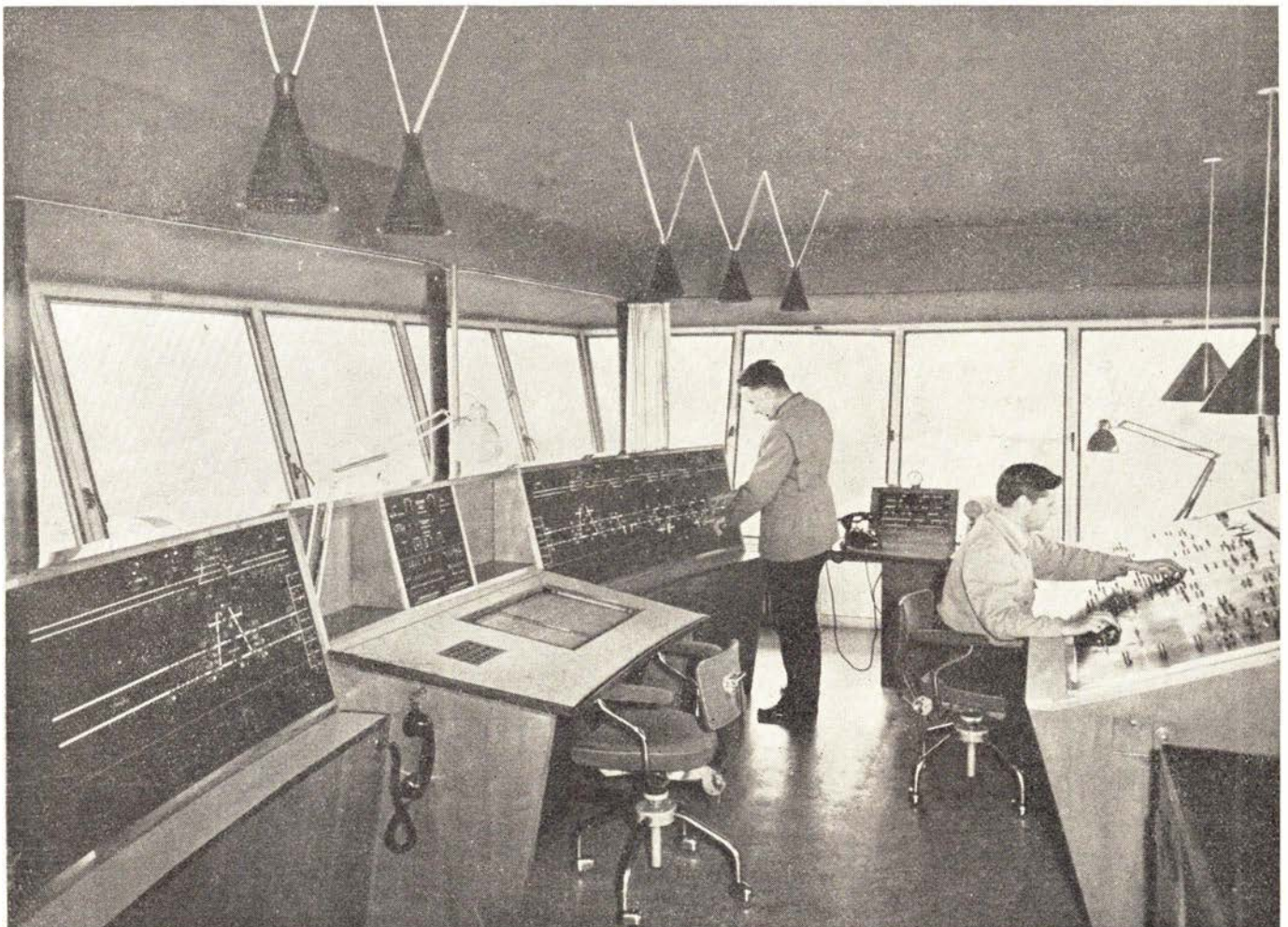
a/s **Electric**

VESTERBROGADE 181
KØBENHAVN V - HI. 800

Specialister i el-aggregater



ELECTRIC benzindrevet el-aggregat, type CKO, 2 KVA, 220 volt vekselstrøm, 50 per. og 24 volt jævnstrøm incl. kontrolbox med automatik for ind- og udkobling ved strømafbrydelser på nettet — i specialudførelse til DSB, signalvæsenet.



MANØVRECENTRAL. - Betjeningspult for CTC-anlæg (til venstre) og for lokalt sikringsanlæg (til højre) opstillet på Odense station

DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S
FINSSENSVEJ 78 - F - FA 6767

30% kan regnes at svare til gennemsnitlig to reguleringsportioner, og en sådan lønstigning vil uundgåelig blive væltet over på priser og skatter. For hver prisstigning bliver tjenestemændene fattigere. Ville det for øvrigt ikke være rimeligt, at folketinget, når det fastsætter en bestemt stigning i leveomkostningerne fra en bestemt dato, samtidig bevilgede tjenestemændene dækning fra samme dato?

De gamle:

Ak, ja. (Mærkeligt nok, men sådan siger de gamle altid, når de taler om tiden, der svandt og om det, der skal komme). Så har vi jul igen. Det bliver min sidste jul ved banerne. Jeg har indsendt ansøgning om afsked fra udgangen af marts. Så er det løb kørt, og det er vel, stort set, kørt godt. Det kunne have været meget værre. Det kunne også have været bedre, der er ikke noget at prale af, absolut ikke. Men jeg er kommet igennem det, mere kan man vel ikke forlange? Jeg har vel endda haft det godt. Et interessant arbejde, som jeg aldrig har været ked af, et godt helbred og gode familieforhold. Jeg har været forskånet for uheld og ulykke, sygdom, sorg og nød og savn. Ja'è, savn det er, som man tager det. Økonomisk har det jo knirket altid, knirket slemt endda imellem, men det gik jo, og efter at vi har fået børnene fra hånden, har vi haft det godt. Særlig nu efter den nye lønningslov. Man skulle bare have kunnet blive ved et par

år endnu, så man kunne komme lidt ovenpå. Nå, det nytter ikke at tænke på det, men der er noget irriterende ved fordele, der kommer forsent. Jeg har det omtrent som manden, der vandt den store gevinst, da han lå på sit dødsleje. Ak, ja. Skidt med det hele. Det er vel godt nok, som det er? Der er forresten heller ikke noget ved at være jernbanemand mere. Det er blevet så prosaisk det hele, og alt går som efter en snor. Ikke engang til jul har man rigtige togforsinkelser mere. Det var ellers den slags, der satte kolorit på tilværelsen, når man havde få et det hele ud af trit, og

togene kom og gik som hø og hakelse imellem hinanden, og man svedte af anstrengelse og forvirring lige fra distriktskontorerne til kontor-, plads- og togpersonale. Ak, ja. Det var tider. Men bortset fra det, tror jeg, jernbanerne går en god fremtid imøde. Når der bliver rigtig moderniseret, landstationerne nedlagt og småbanerne ligeså, så kan der blive rigtig jernbanetrafik. Nå, men det kommer jo ikke mig ved. Det er min sidste jul. Ak, ja. Glædelig jul allesammen og et godt nytår.

Aros.

Erindres det. . . .

For 75 år siden, december 1883

Regelmæssig sejlads med dampfærger over Storebælt påbegyndtes den 1. ds. med indsættelsen af dampfærgerne »Korsør« og »Nyborg« på ruten mellem Korsør og Nyborg.

For 50 år siden, december 1908

Der er givet koncession på anlæg af en jernbane fra Aars til Hvalpsund, og endvidere en smalsporet bane fra Kolding over Hejls til Hejlsminde.

Uheld i Jebjerg. Et personsærtog fra Glyngøre kørte ved krydsningen i Jebjerg den 21. december ved 6-tiden ind i et holdende tog fra Skive.

Ved uheldet blev begge lokomotiverne skadiget og 6 vogne løb af sporet, mens 11 blev beskadiget. Flere passagerer blev kvæstede og mange blev forslåede. Den ene lokofører beskadigede sin ryg og det ene ben.

Årsagen til uheldet skyldtes stærk tåge.

Odsherreds- og Høng—Tølløsebanen. På et den 29. afholdt fællesmøde med de 2 banens direktioner og repræsentantskaber vedtoges en ændring i lønreglementet for funktionærerne, således at begyndelseslønnen for togførere bliver: 1260 kr. for konduktører, 1000 kr. lokoførere, 1400 kr. og fyrbødere 1060 kr.

Et af folketingsmand Kr. Pedersen, Sandby, stillede forslag om at indlede forhandlinger med funktionærerne forkastedes med 17 stemmer mod 5.

For 25 år siden, december 1933

Elektrificeringen af Københavns Nærtrafik. Prøvekørslerne på strækningen Frederiksberg—Hellerup vil blive påbegyndt i denne måned.

G. H. MØBLER

Vestergade 34 - Varde
Tlf. 53

Alt i moderne nutidsmøbler
Reparation og ombetrækning



DE FORENEDE KULIMPORTØRER

HOLMENS KANAL 5 (VED SIDEN AF DET KGL. TEATER)

BRÆNDSOLSOLIER

KUL KOKS CINDERS

CENTRAL 211

Standardlastpaller

i statsbanernes godstrafik

Ved overtrafikkontrollør E. Kirkebæk

Overtrafikkontrollør E. Kirkebæk, generaldirektoratet for Statsbanerne, har i Dansk Teknisk Tidsskrift skrevet nedenstående artikel, som vi bringer med tidsskriftets tilladelse. I fortsættelse af artiklen fortæller hr. Kirkebæk om den seneste udvikling vedrørende oprettelsen af en international lastpallepool.

I 1948 indførte Statsbanerne anvendelsen af lastpaller ved stykgodsbeholdninger. Begyndelsen blev gjort i omlæsehalerne i Korsør og Fredericia, hvor omlæsningsarbejdet mekaniseredes ved hjælp af gaffeltrucks og lastpaller. Siden er en række godsekspeditioner og stationer blevet udstyret med gaffeltrucks og/eller løftevogne, således at alle bystationer og mange landstationer i dag er udstyret med mekaniske hjælpemidler til håndtering af lastpaller.

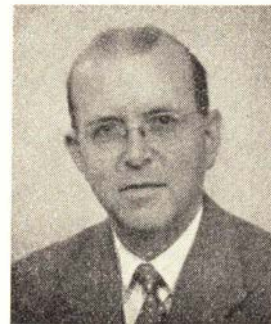
Anvendelsen af gaffeltrucks kræver som bekendt gulve af en vis styrke og med jævn overflade. Gulvene i mange af DSBs ældre pakhuse opfylder ikke disse betingelser, og der er derfor siden 1948 foretaget ombygning af ældre og bygning af nye pakhuse med henblik på anvendelsen af mekaniske hjælpemidler. Senest er der i 1957 på Københavns godsbanegård bygget et stort nyt pladslæsningsanlæg, i Odense er der bygget en stor, moderne godsekspedition, og i Randers er pakhuset blevet ombygget. Yderligere ombygninger af ældre pakhuse og bygning af nye er projekteret og vil blive gennemført i takt med de økonomiske muligheder. I fig. 2—5 er vist nogle billeder fra det moderne pakhuse i Odense.

Da DSB i 1947 begyndte at arbejde med tanken om at rationalisere godstransporten ved hjælp af lastpaller og mekaniske hjælpemidler, var anvendelsen af lastpaller kun lidt kendt i Europa, og der var derfor ikke mange erfaringer at bygge på, ligesom standardisering af lastpaller endnu ikke var taget op. Derfor var de af DSB først anskaffede lastpaller af andre dimensioner end de nuværende standardlastpaller.

Standardisering af lastpaller

Spørgsmålet om standardisering af lastpaller på international basis blev først taget op i 1948 af den internationale standardiseringsorganisation (ISO), der nedsatte en teknisk komité til undersøgelse af spørgsmålet. Der skete dog ikke noget i de nærmest følgende år, og i mellemtiden havde den internationale jernbaneunion (UIC) i 1950 nedsat en underkommission til at undersøge spørgsmålet om standardisering af lastpaller og bokspaller i international jernbanetrafik. I 1952 var dette arbejde nået så vidt frem, at UIC med gyldighed fra 1. januar 1953 udsendte bestemmelser for to standardlastpaller 800×1200 mm og 1000×1200 mm. Den af ISO nedsatte komité afholdt sit første møde i London i december måned 1952, og på dette møde vedtog komiteen bl. a. at ISO skulle anbefale lastpallerne 800×1200 mm og 1000×1200 mm som international standard.

Det af Dansk Standardiseringsråd nedsatte lastpalleudvalg var i 1955 nået så langt med opstilling af forslag til dansk standard for lastpaller, at det med nogen-



Overtrafikkontrollør E. Kirkebæk

lunde sikkerhed kunne påregnes, at de ovenfor nævnte typer også ville blive danske standardlastpaller, og DSB gik derfor i 1955 over til kun at anskaffe lastpaller af størrelsen 800×1200 mm. Denne lastpalle er som bekendt senere blevet anerkendt som dansk standardlastpalle, idet den opfylder bestemmelserne i DS 364, dansk standard for lastpaller.

DSB lastpaller

Lastpallen er vist i fig. 1. Det er en firevejs-lastpalle uden vinger. Materialet er uhøvlet gran eller fyr, og pallen er samlet med specielle skruesøm og alm. søm. Lastpallen vejer ca. 22 kg, og den er udført som firevejs-palle, for at den i jernbanevogne og på lastbiler kan læsses både i længde og tværetningen. Denne udførelse muliggør også en mere rationel udnyttelse af lagerrummene. Jeg vil gerne nedenfor fortælle nærmere om baggrunden for Statsbanernes valg af denne pallestørrelse.

De pallestørrelser, der kunne komme i betragtning for DSB's vedkommende, var 800×1200 mm. Ved valget af pallestørrelse måtte vi tage hensyn til, at pallen skulle kunne indgå i en kommende lastpallepool og kunne benyttes til befordring af enhedslaster gennem hele transportkæden fra leverandøren af råvarer eller halvfabrikata via producent, grossist og forhandler

CLARK trucken — den mest anvendte i Danmark — er en kvalitetstruck. Den er bygget af de bedste materialer, derfor holdbar.* Den er bekvem at køre med, sikker og driftssikker.

* Over 10 år gamle CLARK trucks hos DSB er den dag i dag i god drift.

**CLARK
EQUIPMENT**



Vort specialfirma fører et rigt holdigt udvalg af produktivt transportmateriel. Stort reservedelslager samt gode servicemuligheder står til tjeneste for vore kunder.

Arnbak
1/2 LARS ARNBAK & CO
Curlinguiser, M. Ing. F.

København N - Hørsholmsgade 20 - Ægir *5115

OVERALT I EUROPA

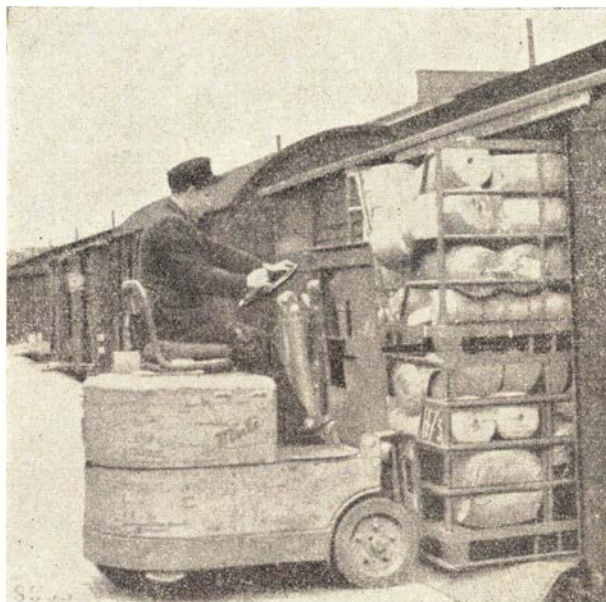
I TYSKLAND

DEUTSCHE BUNDESBAHN

— al intern godstransport

foregår med

Muli GAFFELTRUCKS



EGS 600 »Bundesbahnausführung«

I DANMARK

TUBORGS BRYGGERIER ½

kræver

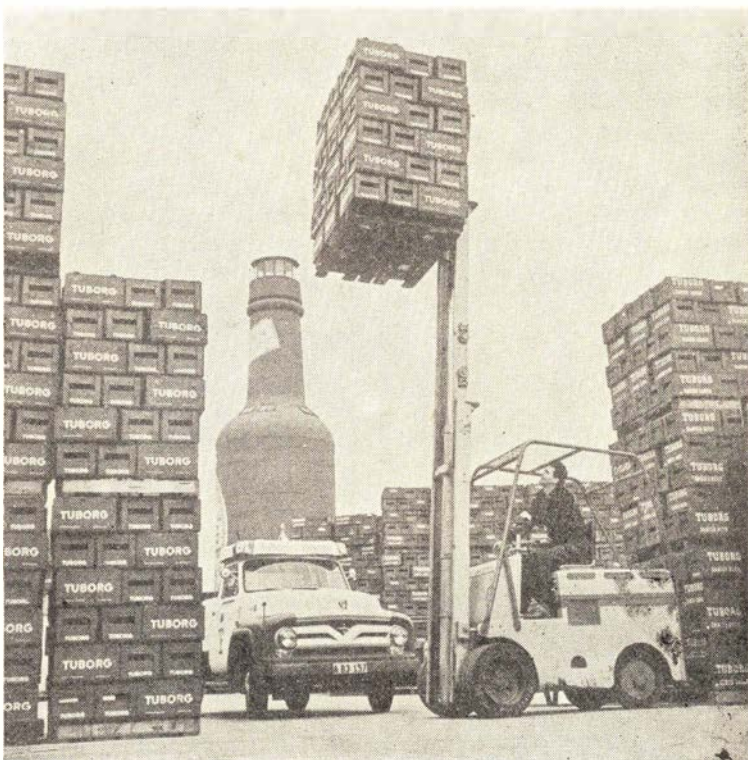
KAPACITET

DRIFTSSIKKERHED

KVALITET

— og anvender derfor

Muli GAFFELTRUCKS



EGS 2500



ERLING GAD

Peder Skramsgade 1 . København K . Minerva *6060



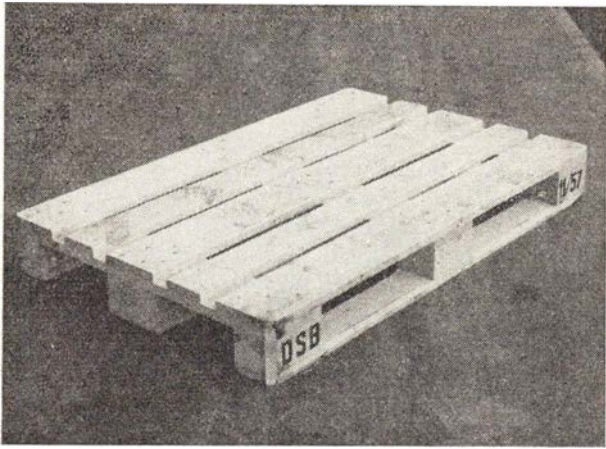


Fig. 1. DSB standardlastpalle



Fig. 2. Tømning af stykgodsvogn ved hjælp af gaffeltruck

til forbrugeren. Vi måtte derfor vælge den pallestørrelse, der måtte antages bedst at ville dække behovet hos alle leddene i denne kæde.

Indgående overvejelser gav til resultat, at pallen 800×1200 mm under hensyn til Danmarks mange middelstore og små virksomheder og de — selv i store virksomheder — snævre pladsforhold måtte være den palle, der bedst ville svare til industriens og handelens behov.

Pallen 1000×1200 er ganske vist egnet for den interne transport i store og rummelige lokaler, men til den gennemgående transport af enhedslaster hele vejen fra producent til forbruger vil den i almindelighed være for stor og tung. Det er nemlig de færreste virksomheder, hvis korebaner, døre, ramper o.s.v. er tilstrækkelig brede til korsel med de store lastpaller. Endvidere vil de store paller i de fleste tilfælde også være for store til at kunne anbringes ved maskinerne på produktionsstedet, idet pallen 800×1200 mm her må

siges at repræsentere maksimum for anvendelig pallestørrelse.

Lastpallerne i udlandet

Ved valget af standardpalle har vi naturligvis også skævet til udviklingen i andre lande i Europa. Lastpallen 1000×1200 mm er den foretrukne standardpalle i to lande, Holland og Vesttyskland (jeg ser bort fra Finland, der har bredsporede jernbaner), i de øvrige lande er lastpallen 800×1200 mm den foretrukne standardpalle.

I Holland har anvendelsen af lastpaller i hele transportkæden fra producent til forbruger hidtil ikke gjort nævneværdige fremskridt, og der findes ingen hollandsk lastpallepool, omfattende industri, handel og transport.

I Vesttyskland har forbundsbanen ganske vist opstillet bestemmelser for udveksling af standardpaller med kunderne, men i praksis foregår der stort set kun palleudveksling af nogen betydning med

forholdsvis få store virksomheder. Flere store industriforetagender har i deres interne transporter ikke villet benytte lastpallen 1000×1200 mm, fordi den er for stor til at indgå i produktionsprocessens enkelte led. Endelig finder mange, at forbundsbanens lastpalle er for tung (godt 35 kg) og for dyr (30—35 DM).

I flere lande med lastpallen 800×1200 mm som standardpalle er der derimod i betydelig udstrækning etableret udveksling af lastpaller og dannelse af lastpallepool. Særlig skal nævnes den eksplosionsagtige udvikling på dette område, som i løbet af de sidste 3—4 år er foregået i Schweiz. Pr. 1. juli 1957 var der af banerne og erhvervslivet indsat 300.000 standardlastpaller 800×1200 mm i en fælles lastpool, og heraf var 150.000 indskudt af de schweiziske forbundsbaner. Disse havde pr. samme tidspunkt sluttet overenskomst med omtrent 1000 virksomheder — hovedsagelig inden for industri og handel — om fælles anvendelse af standardpaller.

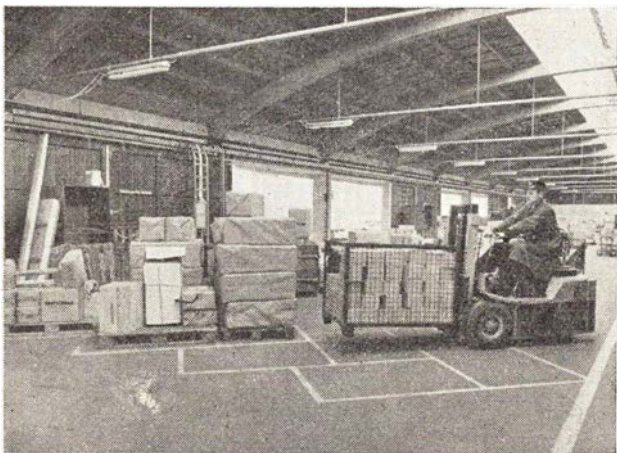


Fig. 3. Det ankomne gods anbringes på afmærkede pallepladser



Fig. 4. Atlæsning fra lastbil ved hjælp af gaffeltruck

LASTPALLER

i enhver udførelse.



ULLERSLEV KASSER

til intern og extern transport.

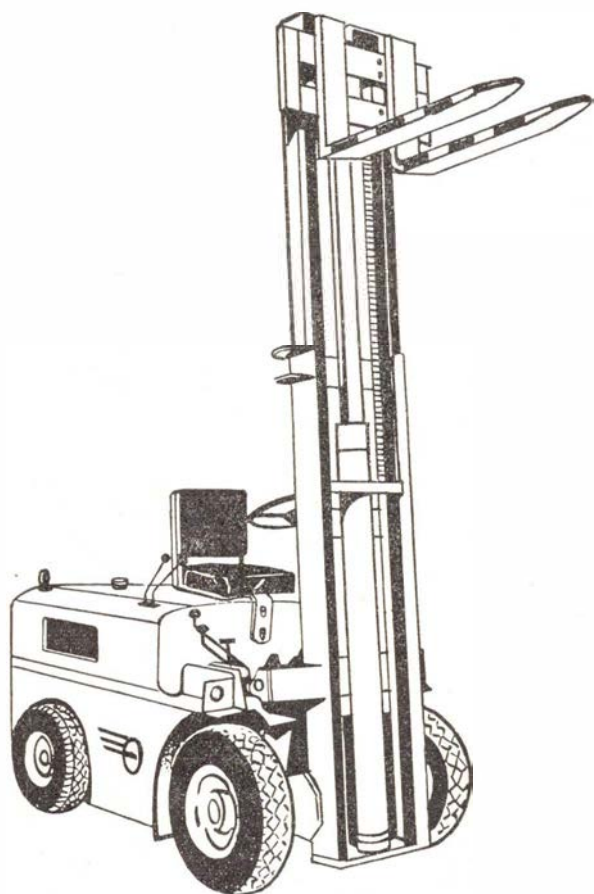
PAKKASSER

til ethvert formål

AKTIESELSKABET

SAVMØLLEN I ULLERSLEV

FYN - TLF. 210



LAD EN ASEA TRUCK
BLIVE DEN BÆRENDE KRAFT

Drivkraft: Batteri - Benzin - Gas eller Diesel

HURTIG SERVICE
BILLIGE RESERVEDELE
STORT UDVALG AF ALLE
TYPER - OGSÅ KÆRRER

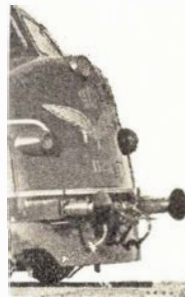
Mere end 30 års erfaring
Forlang prospekt

ASEA

BREDGADE 45 - KØBENHAVN K. - MI. 4666

let“, juni 1957: „På basis af det foreliggende materiale om brænd-
 ; om prisforhold for kul og brændselsolie kan man beregne, at de
 r i den sidste serie indtil den 1. juni 1957 har bevirket en samlet
 ulforbrug på ca. 90.000 ton, hvilket svarer til lasten i 10 store kul-
 læsset i jernbanevogne til lasten i en togstamme, der når fra Kø-
 em Roskilde til Viby, Sjælland, medens besparelsen i penge som
 lem den sparede kuludgift og den virkelige olieudgift ialt andrager
 r. i det nævnte tidsrum. De besparelser, der er opnået alene på
 oen, andrager altså for disse 20 lokomotiver ca. 1/2 mill. kr. pr. år

måde viser de foretagne opgørelser for de fire første MY-lokomo-
 kører i samme løb som de 20 i den sidst leverede ordre, at disse,
 fra de blev sat i drift i foråret 1954 og
 til 1. juli 1957, sammenlagt har for-
 brugt ca. 7.500 ton brændselsolie og
 præsteret et transportarbejde på ca. 1.250
 mill. bruttotonkm, og man kan beregne,
 at der herved på brændselskontoen alene
 er sparet ialt ca. 6 mill. kr. Disse be-
 sparelser i brændselsudgift er særlig for-
 delagtige, fordi de også er direkte valuta-
 besparelser.“



AG
 5284



*Det bedste er
 Mere arbejde*

*ikke for godt!
 hurtigere*

tons

HYSTER

TRUCK A

TRUCK B

HYSTER

LANGREUTERS * HI 1090

m

DSB lastpallepool

Vender vi nu tilbage til vore hjemlige forhold, så har DSB i 1957 oprettet en lastpallepool med standardlastpaller 800×1200 mm, og der er allerede afsluttet overenskomst med flere firmaer om udveksling af lastpaller. Nærmere om denné lastpallepool og udveksling af byttepaller findes i et tillæg til godsbefordringsreglementet. Her skal ganske kort omtales hovedtrækkene i ordningen:

Et firma, der ønsker at gå ind i omhandlede lastpallepool, kan slutte overenskomst (palleaftale) med DSB om udveksling af byttepaller, og firmaet må da anskaffe et nærmere aftalt antal standardlastpaller 800×1200 mm. DSB yder i givet fald gerne firmaet vejledning med hensyn til anskaffelsen. Lastpallerne skal være af samme konstruktion (de nøjagtige mål for DSBs standardlastpalle er ved udnyttelse af de i DS 364 tilladte tolerancer 810×1215 mm) og kvalitet som DSBs standardlastpaller og skal inden afgang fra leverandøren godkendes af DSB. Godkendte lastpaller mærkes på to afstandsstyrker med »DSB«, hvorefter de kan anvendes som byttepaller.

Når afsenderen indleverer stykgods på f. eks. 5 byttepaller til forsendelse med jernbane, udleverer afsendelsesstationen ham med det samme 5 tomme byttepaller. Firmaet har således hele tiden sin beholdning af lastpaller hjemme og behøver derfor ikke at have så stor en beholdning af dem, som det ville være nødvendigt, hvis lastpallerne skulle sendes retur til firmaet. Når jernbanen på bestemmelsesstationen udleverer gods på byttepaller til en modtager, med hvem, der er »palleaftale«, afleverer modtageren straks et tilsvarende antal tomme byttepaller til bestemmelsesstationen. Er der ikke sluttet »palleaftale« med modtageren, og denne får godset udleveret på lastpallerne, skal disse tilbageleveres til bestemmelsesstationen inden for en vis frist.

Det er også muligt at anvende byttepaller ved befording af gods i vognladning

ger, og såvel ved befording som stykgods og som vognladning betales der aldrig frægt af lastpallens vægt, men kun af godsets nettovægt.

Jeg skal ikke komme ind på de nærmere bestemmelser om byttepaller eller om anvendelsen af private lastpaller, men alle DSB stationer, godsekspeditioner og transportagenturer giver gerne nærmere oplysninger herom, hvis et firma skulle have specielle problemer vedrørende disse spørgsmål, vil vi også gerne drøfte dem med firmaet.

Til slut vil jeg understrege, at i et råstoffattigt land som Danmark vil det ved en skærpelse af konkurrencen fra udlandet — og en sådan synes på baggrund af planer om fællesmarked og frihandelsområde ikke at være langt borte — blive ganske nødvendigt at billiggøre produktionen ved bl. a. med *alle midler* at rationalisere såvel den interne som den eksterne transport, idet der her er uhyre store summer at tjene. *Et led i denne billiggørelse af transporterne vil være transport af enhedslaster på standardlastpaller.*

International lastpallepool

Når jeg i ovenstående artikel er gået stærkt ind for lastpallen 800×1200 mm, er grunden den, at mange danske firmaer, på det tidspunkt artiklen blev skrevet (januar 58), endnu stod ret tvivlrådige over for spørgsmålet om, hvilken lastpallestørrelse de burde vælge ved palletering af deres virksomhed. Derfor understregede jeg betydningen af at vælge den størrelse, der bedst egnede sig for hele transportkæden fra leverandøren af råvarer til brugeren og som havde størst chance for at kunne gå ind i en lastpallepool, dannet af transportører og brugere af lastpaller.

Spørgsmålet om valg af en europæisk lastpalle til brug i en international lastpallepool har senere været behandlet af forskellige internationale organisationer, ligesom regeringerne i de europæiske lande i anledning af en forespørgsel fra den økonomiske kommission for Europa (ECE) har udtalt sig om spørgsmålet. Langt de fleste lande er i deres udtalelse gået ind for anvendelsen af lastpallen 800×1200 mm, og det er bemærkelsesværdigt, at den tyske forbundsrepublik (Vesttyskland), der igennem adskillige år er gået ind for lastpallen 1000×1200 mm,



Fig. 5. Læsset lastpalle udleveres ved hjælp af løftevogn.

*En glædelig jul og et godt nytår med tak for hjælpsomhed
og godt samarbejde i 1958.*

7/8 JERNBANEREKLAMEN

hvoraf der i Vesttyskland findes et betydeligt antal, efter en dybtgående undersøgelse af fordele og ulemper ved de forskellige typer lastpaller nu har besluttet sig til at gå ind for lastpallen 800×1200 mm. Hermed synes vejen at være fri for den europæiske lastpallepool.

På et møde, som arbejdsgruppen for udstyr til kombineret transport under ECE's indlands transport komité afholdt i Genève den 18.—22. august 1958, blev der vedtaget et udkast til en resolution, der skal forelægges indlands transportkomiteen på dennes møde i december må-

ned 1958. I resolutionsudkastet anbefales det regeringerne at opfordre deres jernbanestyrelser til sammen med jernbanestyrelserne i andre lande at danne en international pool af lastpaller af typen 800×1200 mm, uden dog at udelukke mulighederne for at afslutte tosidige aftaler mellem jernbanestyrelser om udveksling af lastpallen 1000×1200 mm. Endvidere anbefales det regeringerne at søge ovennævnte lastpallepool udvidet til også at omfatte de internationale landevejs- og vandvejstransporter, og eventuelt, hvis dette ikke skulle være muligt, at danne en

international lastpallepool mellem disse transportører og deres kunder.

Tilbage er endnu bl. a. at fastsætte, hvilke betingelser lastpaller, som skal kunne indsættes i den internationale lastpallepool, skal opfylde, f. eks. med hensyn til materialer, kvalitet, udførelse og mærkning, samt hvilke prøver de evt. skal underkastes. Såvel den internationale standardiseringsorganisation (ISO) som den internationale jernbaneunion (UIC) arbejder med dette spørgsmål, og det kan antagelig forventes, at bestemmelser herom vil foreligge en gang i 1959.

Månedens emner . . .

●●●●●●●● **Vi har modtaget . . .**

Forord

Det lakker mod vinter, mørketiden er begyndt, og sindene er så småt ved at falde til ro oven på lønningens mer eller mindre urimeligheder, sommerkøreplanens strabadser eller hvad der nu ellers kan bringe én i affekt. Man får tid til at fundere lidt over tingene, og så melder der sig jo altid noget, som man synes burde være anderledes.

Lad mig dog straks sige, at lønningens skal jeg nok afholde mig fra at kommentere, det hører sig hjemme andetsteds, men kun hellige mig ting vedrørende statsbanerne, som jeg altså synes, der bør rettes lidt ved eller snakkes lidt om.

Hertil kan der måske så siges, at dette også hører hjemme andetsteds, men mon ikke Jernbane-Bladet er et så velrenommeret og godt blad, at det læses på »rette sted«, og hvis mit indlæg endvidere kan animere andre medansatte til at fremkomme med deres tanker, så er formålet og hensigten i øvrigt nået, idet jeg regner med, at Jernbane-Bladets spalter står åbne for enhver, når blot det man har på hjerte er af nogenlunde sober karakter.

Jeg tror nemlig, at der er et vist behov for en sådan »fri spalte«, og selv om der så skulle være en og anden, der synes, at dette — eller det, der senere kommer frem — er noget forfærdeligt pladder, så kan det jo hænde, at et guldkorn dukker op en gang imellem og om ikke andet, så har man fået luft for sine tanker.

Jeg er togmand, og det er jeg glad for. Måske burde jeg i tide have søgt en landstation som arbejdsplads, livets rolige

rytme et sådant sted må jo være en sand helse for helbredet, men sådan skulle det altså ikke være, og jeg er som sagt glad for min gerning, selv om der er megen nattjeneste og en tosset arbejdstid, der for det meste kræver, at et døgn normale sovn uvægerligt må falde i flere tempi, og at maven altid må være indstillet på at blive fodret på de mest utrolige tider.

Nå — men det var jo ikke det, sagen drejede sig om, men jeg synes lige, jeg ville fortælle, at jeg var togmand, og så røg der altså lidt mere med, sådan går det jo.

Pladsreservering

Noget af det, der skaber irritation hos publikum — og for den sags skyld også hos togpersonalet. For det er dem, der får på puklen — er de mange reserveringer, der finder sted om sommeren. Det er lige som man ikke — i alle tilfælde — har det fornødne samarbejde mellem det kontor, der forestår reserveringerne og vedkommende sektion. Personlig har jeg været udsat for kun at have 6 kupeer fri i et eksprestog fra udgangstationen, og hvad det kan afstedkomme, kan enhver sige sig selv.

Det er helt i sin orden, at hvor der er tale om skoler og større selskaber, skal disse holdes samlede, men man må ikke af den grund glemme de øvrige rejsende, derfor skal det fornødne vognmateriale også være tilstede, og beklæbningen af de reserverede kupeer og vogne være så effektiv, at den evindelige flytten rundt med de rejsende, fordi de har overset reserveringssedlerne, undgås.

Med hensyn til en mere effektiv beskiltning kan der være mange forskellige meninger om en sådan, men blot dette ene, at *gardinerne er trukket for, og døre-*

ne er lukkede er så stort et plus, at det burde være obligatorisk, idet den hvide reserveringsseddel herved fremtræder betydeligt skarpere. Ved reservering af hele vogne bør man, foruden den sædvanlige beskiltning påsætte ruteskilte, der er påmalet »reserveret«. Jeg har nemlig lagt mærke til, at forbavsende mange rejsende ser på ruteskiltene, så alene denne lille forbedring vil gøre det lettere for publikum at orientere sig og aflaste togpersonalet for meget vrøvl.

Det er muligt, at det jeg her har berørt praktiseres visse steder, men lad det blive en gylden regel for alle, der har med beklæbning af reserverede afdelinger at gøre, og sæt så malerne i gang med at male ruteskilte således, at når sommerens forhåbentlig store trafik sætter ind, er statsbanerne klar til at modtage den på en endnu bedre måde; for et tilfreds publikum er og bli'r nu engang den bedste reklame.

I næste nummer følger lidt om togenes hastighed. E. Ø.

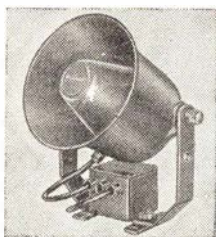
Kom ned på jorden igen!

Mange jernbaneinteresserede, bl. a. modeljernbanebyggere, er i tiden tilbøjelige til at betragte My'erne som hele afguder! — Det er temmelig irriterende stadig at høre på disse mere eller mindre overdrevne historier om, hvor meget de kan trække, og hvor stærkt de kan lobe. Derfor her et par oplysninger fra DSB's tjenestekoreplaner.

Litra My 1105—1144 har 1750 hk og er dermed noget stærkere end vore største damploko E, H og N, der er på ca. 1370, 1200 og 1600 indicerede hk. Det siger således sig selv, at man ikke umiddelbart kan sammenligne My'erne med disse maskiner — hvilket folk iøvrigt er slemme til. I DSB's træk-tabeller for damploko og motormateriel står anført at litra E i godstog må trække 900 t, litra H 1000 t og litra N det samme som My, nemlig 1200 t. Et tog her i landet må højst være på 140 aksler, altså 70 2-akslede vogne; men da

Peerless

HØJTTALERE



Et dansk verdensprodukt

STANDARD
HARTMANN
STÅL

STÅLREOLER
GARDEROBESKABE
KARTOTEKER
DOKUMENTSKABE

K. A. HARTMANN & SØN - SIGURDSGADE 41
TLF. ÆGIR 4545

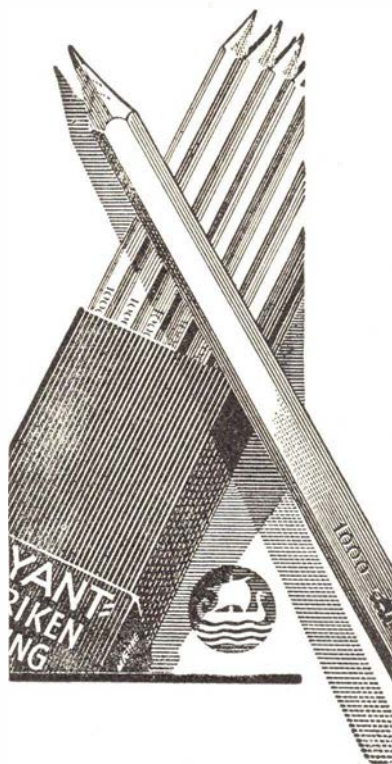


til krævende arbejde

ROLLO NR. 1000

Fineste kunstner- og tegneblyant, hvis 16 hårdhedsgrader ligger nøjagtig aftrappet fra

6B til 8H



man meget vel kan have et forholdsvis let tog på 70 vogne og et tungt tog på bare 35 vogne, giver vognenes antal ikke noget nøjagtigt mål af togvægten.

Hvad angår hastigheden, så er den tilfaldte maksimalhastighed for litra E 110 km/t, litra P 120 km/t og R, PR, C og K 100 km/t. For litra My er maksimalhastigheden 120 km/t — den har været oppe på 130 km/t under prøvekursler, men det har E og P også! — og R, C og K maskiner har mange gange været nær de 120 km/t!

Ved disse hastigheder må man gøre sig klart, at de kun opnås med begrænsede togvægte, også for My — således ca. 400 t for litra P, 450 t for litra E og 500 t for My ved eksprestog. — Lad så være at komme og fortælle, at My'erne kan køre 150 km/t og trække 800 t, for det er det rene nonsens!!!

I betragtning af maskinernes alder og størrelsesforhold klarer damploko sig godt — husk på, P'erne er bygget i 1907—10, og de klarer pænt turen Korsør—København i lyntogstider med passende togvægt. E'erne kan også være med, f. eks. ved de store internationale eksprestog, og de er dog første gang konstrueret i 1915! (964—974). N-maskinerne er My'erne fuldt ud jævnyrdige i svære godstog, men her kan der naturligvis ikke være tale om større hastigheder. Endelig må vi også huske, at vore damploko aldrig har været særlige giganter eller rekordindehavere,

ejheller i de seneste tyve år repræsenteret noget særligt moderne, selvom de har været og stadig er gode maskiner. Alt taget i betragtning synes jeg ikke, der er nogen særlig grund til al den My forherligelse, man ser og hører så ofte.

Hvordan gik det med My drift på Bergensbanen? Trods det at My'erne her var bygget med særlig gear-anordning beregnet til kørsel på stærke stigninger, måtte kørsel med tunge tog med My som trækraft opgives. Vender vi blikket mod Frankrig, ser vi SNCF's store 2D1 eller 2D2 loko med internationale tog på over 20 vogne med en togvægt op mod 1000 t køre med en hastighed på 100 km/t — så blegner de »fantastiske« My'er helt.

Joh! Dampen kan endnu...

Svend Jørgensen.

Der er vist ingen, der vil underkende de dampdrevne lokos fortrinlige evner som trækraft, flot og romantisk ser det også ud, når de store damploko kommer farende sprængfyldte med hestekræfter indhyllet i røg og damp. Men hvordan med økonomien? Hvordan ville både stats- og privatbanernes underskud se ud i dag, såfremt man ikke var gået over til motortrækraft? Der kan vist ikke pilles ved, at resultatet af anskaffelsen af de 44 My loko til DSB har oversteget selv de dristigste forventninger.

Red.

set, var uberettigede til at kræve mere. I hvert fald vækker et sådant »efterkrav« ikke begejstring blandt kunderne, og da lignende tilfælde ikke betyder noget for banerne, fordi de så sjældent sker, ville det sikkert være bedre ikke at bemærke dem. Opkræve det forlidt betalte kan man ikke være bekendt i en honnet forretning.

T. B.

Det er ikke alene farten

Der skal bygges nye færger til Århus —Kalundborg ruten, eller i hvert fald een ny færge. Den skal kunne sejle hurtigt, en time hurtigere, end de nuværende skibe. Dette er meget godt, men det er langt fra det eneste saliggørende. Det er nemlig ikke så meget farten, det er galt med på denne rejseforbindelse. Det er derimod det, at det langt overvejende flertal af rejsende er bange for at blive gynget. Derfor er ruten så lidt benyttet i vintertiden. Nok er vi en søfartsnation, men den almindelige rejsende holder ikke af at sejle i dårligt vejr. Derfor bør de nye færger først og fremmest bygges, så de ikke vipper, men går støt, og det må vel kunne lade sig gøre? Selv om de nyere storebæltfærger ikke viser fremskridt i den retning.

Landkrabbe.

Kucerculanten spørger



Hvorfor skal det være en hemmelighed, hvor meget Statsbanepersonalets Sygekasse betaler til tandbehandling? Mens man i vedtægterne kan finde ud af, hvor meget der ydes i tilskud til briller, massagebehandling og flere andre ting, finder man ikke noget om størrelsen af tilskuddet til tandbehandling. Hver gang man indsender en regning for noget så almindelig som tandudtrækning, blombering og rodbehandling, bliver man forbavset over det beløb, man får refunderet, idet det svinger mellem en fjerdedel og tre fjerdedele. Kan det rette sig efter, hvor mange penge, der for tiden er i kassen? Efter humøret hos den, der ekspederer sagen? Eller hvad? Var det ikke rimeligt, om medlemmerne vidste, hvad der ydedes for et kontingent, som er betydelig større end andre sygekassers?

Hansen's Hotel

J. Storgaard

Borgergade 22 - Grindsted

Telf. 3

Aktieselskabet

DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1898

Vestergade 10 . København K.

Telf. C. 2150



INDREG. VAREMÆRKE

ELEKTRISKE URE

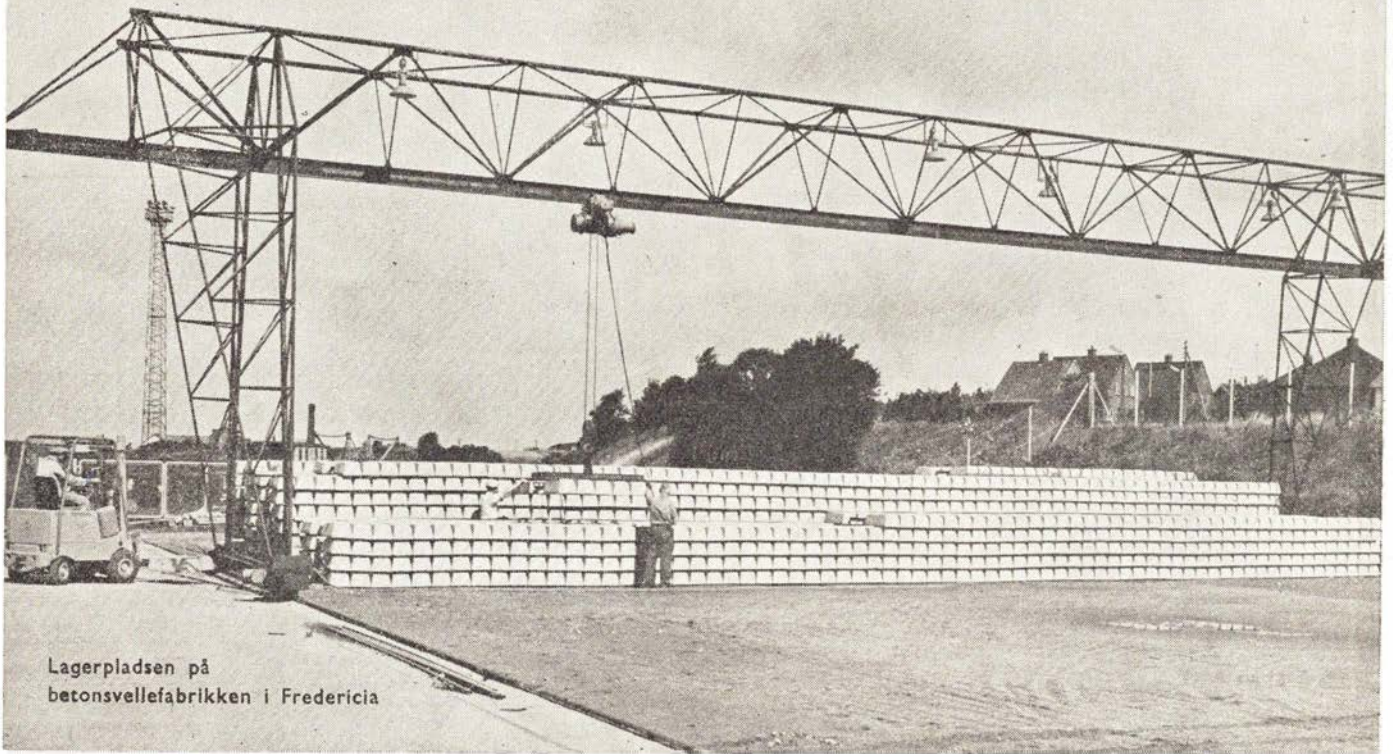
Kan man det?

Under billetteringen i et af de gennemgående eksprestog traf togvogteren en rejsende, der ønskede en tillægsbillet til 1. kl. fra København til Borris. Dette foranledigede, at togvogteren undersøgte billetprisen mellem de to stationer, og han kunne derfor, da han lidt senere traf en billet fra en af bybanestationerne til Borris, straks se, at der var noget galt med prisen. En fornyet undersøgelse af taksterne viste, at prisen for denne billet var beregnet forkert, således at den rejsende havde betalt 2,20 kr. for lidt. Togvogteren skrev en anden billet og afkrævede den rejsende de 2,20 kr.

Kan det være rigtigt at gøre sådant? Er den rejsende, som har købt og betalt billet til den pågældende rejse, forpligtet til at betale, hvis billetsælgeren har regnet forkert? Er en handel ikke en handel og bindende for såvel sælger som køber? Hvis man køber en anden vare for en bestemt pris, kan det da ikke nytte, at sælgeren bagefter kommer og siger, at han har fået for lidt og skal have noget mere. Og når man har købt en rejse til Borris for en bestemt pris, må man også have rimelig krav på at få den for denne pris. Man skulle også tro, at Statsbanerne, juridisk

HØJGAARD & SCHULTZ 1/2

Ewaldsgade 9 - København N.



Lagerpladsen på
betonsvelfabrikken i Fredericia

BELLGRAPHIC...

Giv gaver med glæde...

STØT DEM TIL
BELLGRAPHIC-KOPISTRIMLEN,
- DEN HAR TAL PÅ
HELE INDTÆGTEN

HADS-NING HERREDERS			
FRA	TIL	ENKELT	
C	B	R	Pk. R.Gods Tillæg
DATO		PERS.	DOBBELT
JERNBANE			T
			B 25098



BIL
RUTERNES
BILLET
SYSTEM



Aktieselskabet **SYSTEMEX**

BORGERGADE 15 · KØBENHAVN K

TELF. PAL. 2090*





KØB OG SALG AF FREMMED VALUTA
og enhver bankforretning i øvrigt:

HANDELSBANKEN



HOVEDBANEGÅRD AFDELING
KØBENHAVN V.
TELEFON: MI 6886

— den moderne bank med de gode traditioner

MONBERG & THORSEN A/S

INGENIØRER - ENTREPRENØRER

København K. - Kultorvet 2 - Minerva 2442

NYBYG

CIVILINGENIØR- OG ENTREPRENØRFIRMA
KØBENHAVN

Hempels skibsfarver er søstærke...



Minder om Østjællandske Jerbane

omkring århundredskiftet

Forfatteren Schmidt-Hansen har fortalt Jernbane-Bladets medarbejder små træk fra hans faders tid som vogterdreng langs Østbanen.

— Da jeg omkring århundredskiftet var vogterdreng i egnen ved Haarlev, førte vi drenge i efterårstiden en drabelig kamp mod Østbanens tog. Navnlige ved en gennemskæring, der blev kaldt »Henriks Hul«, stod slagene. Vi bombarderede banens loko, som vi kaldte »pusterørene«, med gulerødder og roer samt meget andet »blødt« materiale, som vi havde ved hånden. — Mændene på maskinerne og togpersonalet truede ad os og gjorde ofte mine til at ville standse toget og forfølge os, men det skete aldrig.

Det var et frygteligt mas for disse små loko at slæbe togene gennem stigningen ved »Henriks Hul«, hvorfor farten var til pas langsom for et bombardement fra os. — Ofte gik toget i stå, og vi forsvandt da meget hurtigt. Maskinen udstødte da nogle frygtelige hyl, der lokkede en hjælpemaskine fra Haarlev til assistance. Når denne var vel ankommet og med megen larm og røg gik i gang med at få toget op ad stigningen, kom vi atter til stede og løb langs sporet og drillede på alle tænkelige måder tog- og lokopersonale. — Det var jo ikke så farligt — rent klømessigt set — da personalet nok skulle lade være med at standse toget for at løbe efter os. Selv rejste vi jo aldrig med toget, så heller ikke på denne måde kunne personalet træffe os.

Ikke så langt fra »Henriks Hul« lå en lavvandet dam, som også havde vor store interesse. Her legede vi meget og pjaskede omkring i vandet. En dag, da toget igen holdt ved »Henriks Hul« og havde haft hjælpemaskine fra Haarlev, fik vi dog en alvorlig forskrækkelse her.

Da maskinen havde hjulpet det ordinære tog i gang, kom den listende tilbage og standsede kort fra dammen. Ned steg begge mændene og begav sig mod os. — Vi flygtede i vild rædsel, vel huskende

alle vor skarnstreger. Men lokofolkene løb ikke efter os. De satte sig i græsset ved dammen, smed træsko og strømper, hvorefter de vadede lidt omkring i dammen. — Kort efter gik de tilbage til deres »pusterør«, der lidt efter tøffede mod Haarlev. — Om de ville undersøge dammens fiskebestand, eller blot have deres fødder skyllet, fik vi aldrig oplyst, men vi blev lidt mere forsigtige i vore bombardementer af togene.

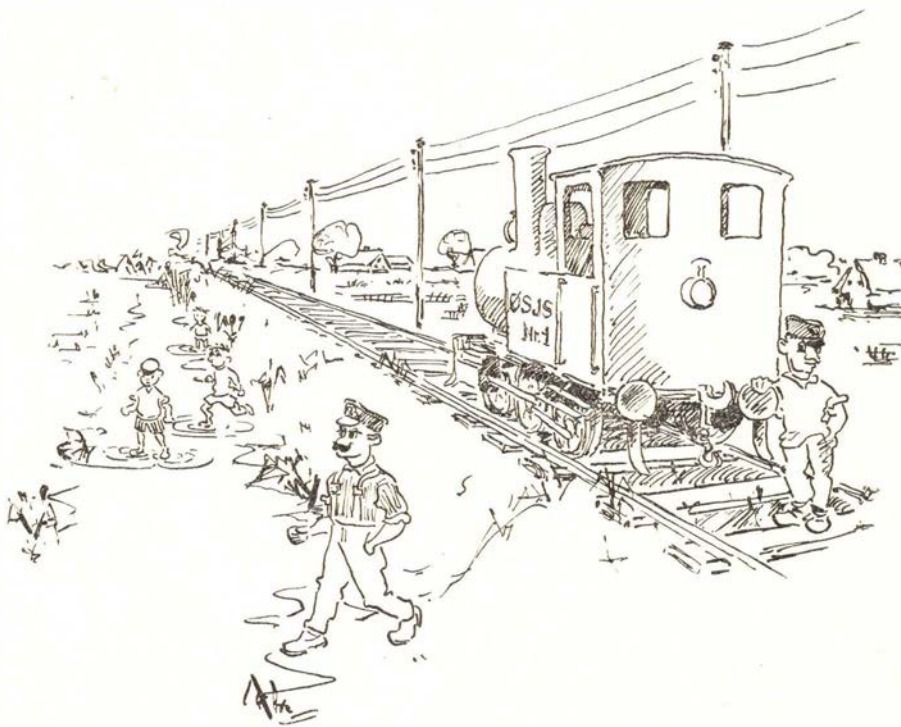
Ofte løb vi en tur til Haarlev jernbanestation, hvor vi nøje fulgte rangeringen og maskinernes forsyning af kul og vand ved remisen. Vi misundte manden, der gjorde maskinerne klar, men vi turde aldrig henvende os til ham og spørge, om vi blot måtte få en lille køretur eller komme op

i et loko, dertil havde vi for stor respekt for jernbanens mænd. De var jo ophøjede i vore øjne, næsten som en jetpilot i dag.

Om vinteren, når sneen feg, var det altid særlig slemt ved »Henriks Hul«. Hele slugten feg til, og togene kørte ofte fast her. Jeg husker tydeligt engang, hvordan maskinen næsten var helt skjult af sneen. Man kunne lige skimte skorstenen og ane kulrøgen, men lidt efter lidt fik den varme kedel sneen til at smelte, og »pusterøret« kom atter til syne.

Nu er det længe siden, og disse brave mænd er vel ikke mere, men hvor de sled. — Stigningen ved »Henriks Hul« er nu afgravet og sinker ikke togene mere, men den har været dyr for banen i brændsel og togforsinkelser. For lokopersonalet kostede dette sted på banen ekstra sved og ærgelse, derom kan der ikke være tvivl.

Fortælleren sagde altid, når talen faldt på Østbanen, at skulle der nogensinde rejses et minde om banen, burde der på



ØSJS »pusterør« nr. 1

	Til JYLLAND over HUNDESTED—GRENÅ	
Tog fra Hillerød		
Hverdage: 7,15	11,15 16,15**	20,15**
Søndage: 7,15 10,50	16,12	19,15
** Færgen sejler ikke 24.-12. og 31.-12.		
Frederiksværkbanen		

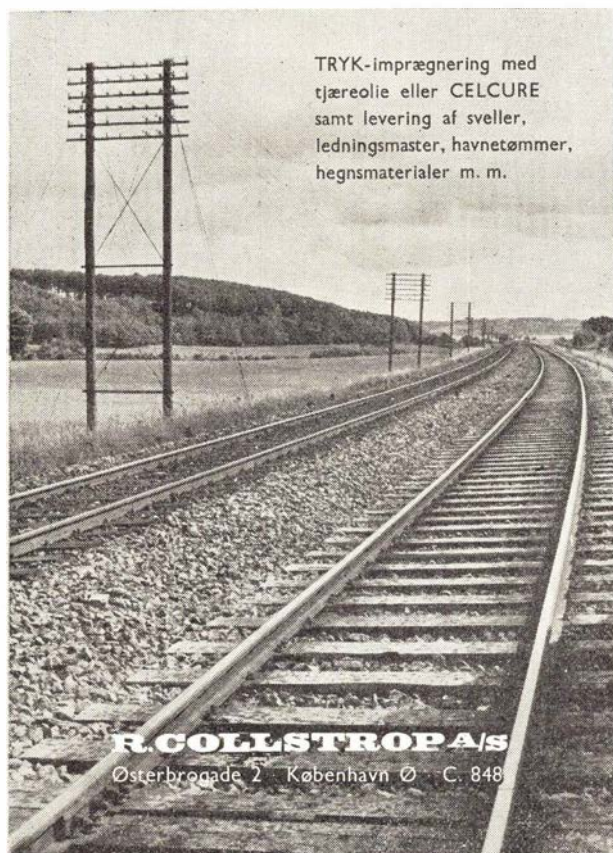
	„De Danske Østersølærger“
	Restaurationen
GEDSER	K. BJØRN JENSEN



SØNDERBYS  **FABRIKER** ½
 SCT. ANNÆ PLADS 26 - KØBENHAVN K



- der er altid lys i lygten med



TRYK-impregnering med
 tjæreolie eller CELCURE
 samt levering af sveller,
 ledningsmaster, havnetømmer,
 hegnsmaterialer m. m.

R. COLLSTROP A/S
 Østerbrogade 2 · København Ø · C. 848



BAGAGEVOGN

Lad længde 180 cm
 » bredde 70 cm
 » højde 50 cm

GAR-TEK

Roskildevej 349 - Valby
 Tlf. 70 09 09

Transportvogne til alle formål

dette være forbeholdt en plads for at mindes de mænd, der sled med banens første loko.

»Pusterorene«, der omtales, var banens første loko fra 1879, disse blev først udskiftet i 1910—11, men havde da gjort god fyldest i alle disse år.

Nu, da banen er blevet moderniseret og motoriseret er poesien vel forsvundet, men det er jo udviklingens lov, og denne kan man ikke med held kæmpe mod, men derfor er det alligevel med vemod, man lader tankerne gå tilbage.

Men på Østbanen arbejdes der stadig godt og flittigt, og det er en bane, der sent vil kunne undværes. Kørselen på banen foregår nu med moderne skinnebusser og dieselloko, som nok ikke så let kan sætte fantasien i sving hos ungdommen langs banen, som de sorte »pusterør« var i stand til.

Vi hilser Østbanen, dens ledelse og personale i håbet om, at den endnu i mange år må rulle gennem det smukke Østsjælland med store tog til og fra »Storebrør« i Koge.

V. E. J.

Kongevognen fra 1871

»En glarmester i tranedans«

For ca. 25 år siden realiserede Statsbanerne en del gammelt materiel bl. a. en masse gamle vogne, blandt disse den gamle kongevogn fra 1871, den som Chr. d. 9. og hans udenlandske gæster benyttede i de historiske Fredensborgdage. Denne vogn vil dog blive overdraget til Jernbanemuseet.

Vognen blev bygget i 1871 på Lauensteins vognfabrik i Hamburg og har været benyttet til omkring 1901. Vognen er ret stor — ca. 12,5 m lang. Den indeholder 2 saloner, udstyret med chaiselonguer, borde og fritstående lænestole, samt et mindre forrum med 2 lænestole og 2 toiletrum — adskilte ved en korridor.

Til det mere underordnede inventar hørte oprindeligt datidens uundgæelige spyttebakker, der i denne vogn var særlig rummelige.

Vognkassen, der er udført i mahogni, var oprindeligt indvendigt i salonen betrukket med orangegult silkestof og med mor-

keblåt betræk i sovekupeen. Det indre udstyr blev forandret allerede i 1881, idet møblerne fik rodt silkebrokade, i den store salon og grønt i sovekabinettet, ligesom man lagde nye brysseler — tæpper på gulvene.

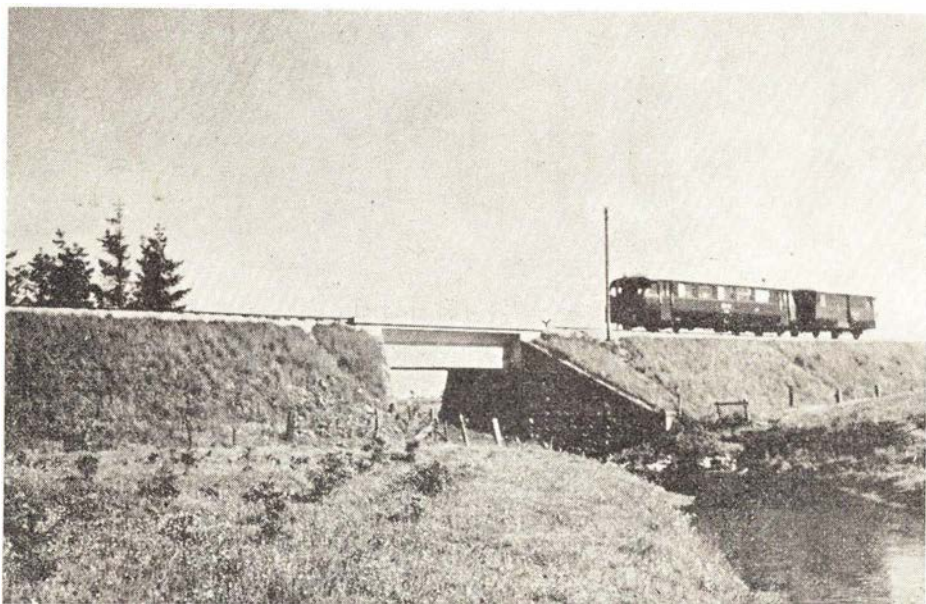
I 1891, da vognen blev gjort i stand, drejede det sig om fornyelse af dette udstyr, med hvilket den nu afleveres til Jernbanemuseet.

I den store rude i vognens salon havde efterhånden en række af europas berømteste fyrstelige personligheder indridset deres navne. De lever nu ikke mere, og mange af dem havde indridset deres kælenavne inden for slægten, således »Sacha« (Alexander den 3.), »Alix« (dronning Alexandra) o. s. v. Denne rude er nu anbragt i samlingerne på Rosenborg.

Der knytter sig forøvrigt en lille munter historie til ruden. Der var i sin tid en glarmester i centralværkstederne, der havde fået det hverv at pudse kongevognens ruder. Han havde ofte læst på alle de gamle navne i ruden, og en dag blev han grebet af en uimodståelig trang til — ved hjælp af sin glarmesterdiamant — at sætte sit navn ved siden af Europas berømteste fyrster. Det var fagmanden, der ville vise, hvorledes sådan noget skulle gøres, når de rigtige folk kom til. Og så skrev han »Christensen« midt i det hele. Selvfølgelig blev det ret hurtigt opdaget, og glarmesteren fik en ordentlig »skylle« hos maskinchefen. Hans navn blev derefter fjernet fra samlingen.

Jernbanemuseets altid elskværdige leder, trafikkontrollør Parbøl, har oplyst under tegnede om, at denne gamle vogn nu henstår i en remise på Østerport st.

Verner ...



ØSJS skinnebus passerer Tryggevejle å.

Foto: Tass. Ole Jensen, Haarlev. Indsendt til »månedens foto.«

Agfa Billy - 1/200 sek., blænde 8

Kunstboden

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

Rationelle blanketter
giver rationelt arbejde

PARAGON A/S

Specialtrykkeri for systemformularer

København K. - Borgergade 18 - C. 1488

C. F. RIEDEL & LINDEGAARD

JERNSTØBERI & MASKINFABRIK

København V - Kingosgade 11 - Tlf. C. *2648

AGA

*svejsning og skæring
til ethvert formål*

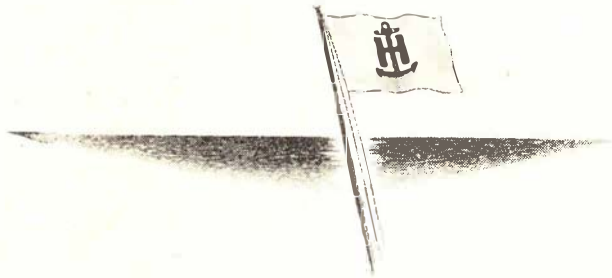


¹/₅ GASACCUMULATOR

KØBENHAVN SU 9900

ÅRHUS TLF 58300 AALBORG TLF 35622 ODENSE TLF 2316

LUFTARTER · GASSVEJSNING · FLAMMESKÆRING · ARGONSVEJSNING · LYSBUESVEJSNING · UNIONMELTSVEJSNING m. m.



SKIBSUDSTYR

AAGE HEMPEL

LØNGANGSTRÆDE 16 - KØBENHAVN K.

MI. 6767

KIRK



KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER ¹/₅
HORSENS AARHUS KØBENHAVN N.

Midtbanens »prøvetid«

Selv om Midtbanen forlængst er begrævet, spøger den nu og da. En ganske glimrende radioudsendelse først i november 1958 fik mig til gennem gamle aviser at undersøge, hvad menigmands mening om denne bane var i dens »prøvetid« i 1934.

Jeg fandt et indlæg om banen skrevet af den i øjeblikket stærkt omtalte læge H. J. Tvedegaard, Jydstrup. Dr. Tvedegaard nævner i sit indlæg nogle eksempler på, at trafikken i »prøvetiden« i den grad er blevet forværret, at den nok skal få de sidste af banens »kunder« til at benytte andre trafikmidler.

På grundlag af den hidtidige togplan oplyser dr. Tvedegaard, at det for visse tog tager 3 timer og 54 min. at gennemkøre den 85 km lange strækning mellem endestationerne Næstved og Frederikssund — det giver toget en gennemsnitsfart af 22 km/t. Ja, der er endog tog på denne bane, hvis gennemsnitsfart er 18 km/t.

Men for at tage de grelleste eksempler:

Toget fra Næstved kl. 18,29 havde 107 min. ophold i Ringsted samt 53 min. ophold i Hvalso. Toget fra Frederikssund kl. 6,05 havde 88 min. ophold i Ringsted, og toget kl. 8,44 — 68 min. ophold ved samme station.

Trafikinspektør Diechmann oplyser, at disse forhold er blevet forbedret ved den nye køreplan (1934), således at opholdet på 107 min. er blevet indskrænket til 55 min.!

Selv om man har forbedret forholdene på banen, er der dog stadig store ophold i Ringsted og Hvalso på op til 90 min.

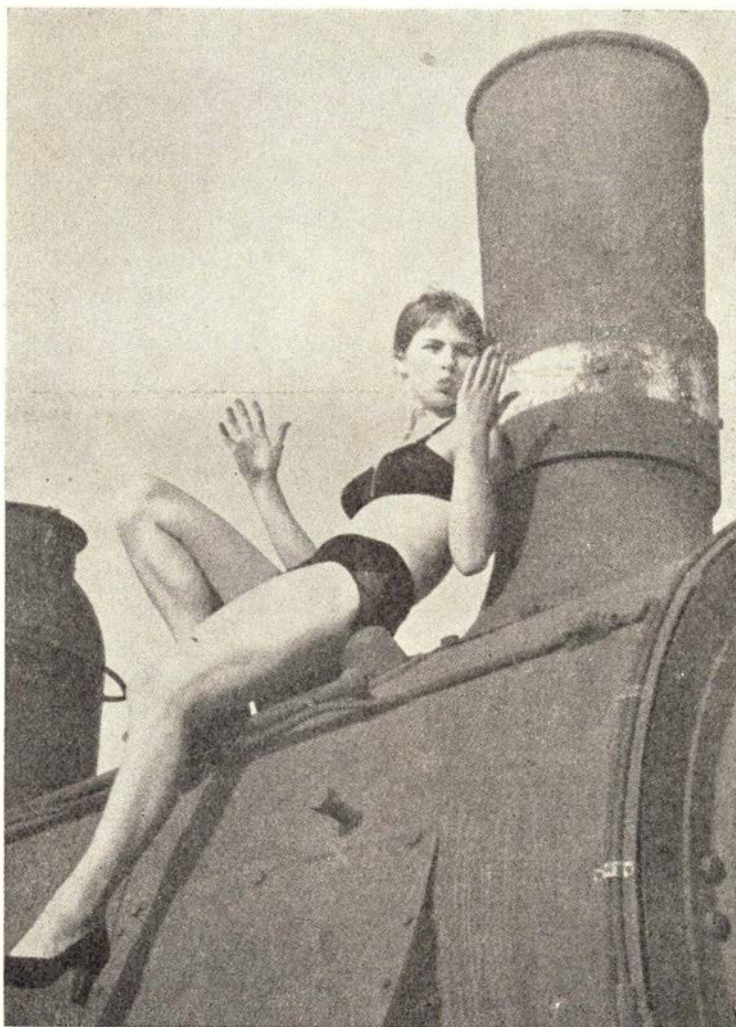
Alt tyder på, at når banens »prøvetid« er endt, vil dens nedlæggelse på ny blive aktuel.

Ja, dr. Tvedegaard fik jo desværre ret i sine betragtninger om banen. Man forstår det bedre i dag, når man læser om sådanne forhold, hvorfor Midtbanen måtte få så trist en skæbne. Netop dengang som nu, hvor kampen står mellem baner og biler, burde der fra statsbanernes ledelses side være sat meget kraftigt ind for at

bevare banen og vække egnens befolknings interesse for banen. Men materiellet på banen, navnlig motorvognene, var vist heller ikke særlig egnet til at lokke kunderne frem, men dette emne har Jernbane-Bladet jo behandlet i en glimrende artikel for nogle år siden.

Verner.

Hvem sagde »Sorte Per« —?



Sommerbillede fra »loko-kirkegården« i Brande 1958

Malbergs efft.

F. Reinholdt - Hestedamsgade 11
HORSENS - tlf. 21500

Kolonial - material
tobak - vine og spirituosa



LYSBERG & HANSEN 1/2
Kgl. Hofleverandør og kgl. svensk Hofleverandør

1/2 Lysberg, Hansen & Therp

BREDGADE 3 - TELF. C. 4787

Privatbankens

vekselkontorer i
DSB's rejsebureauer
Astoria og Magasin

ordner alt vedrørende rejsevaluta for Dem



På opdagelse efter nedlagte jernbaner

Nærum—Vedbæk strækningen



Rundforbi trinbræt

Det er en god idé, Jernbane-Bladet har fået med at optage artikler om nedlagte og snart forsvundne baner. Men det er et stort felt, for efterhånden er det ikke så få hundrede kilometer baner, der er nedlagt. Jeg skal dog ikke vove at konkurrere med ideens ophavsmand om de længste fodture; jeg lader de næsten 400 km nedlagte sønderjydske baner i fred og nøjes med den korteste: Nærum—Vedbæk — den var 4,2 km.

Trods sin lidenhed er Nærumbanen omlagt mere end nogen anden dansk privatbane (det skulle da lige være Hirtshalsbanen, der jo også har fået nye endestationer i tidens løb).

Lidt tørre historiske oplysninger om Lyngby—Vedbæk Jernbane: Bygget i årene 1899—1900, åbnet 25. august 1900; længde 12,1 km, anlægssum kr. 916.655. Driftsmateriel fra starten: 3 loko (Borsig), 4 personvogne, 2 E-vogne og 4 godsvogne. Motorvogne anskaffet fra 1926. Driften på strækningen Nærum—Vedbæk indstilledes delvis fra 1. marts 1921, idet der kun korte tog, når der var gods. »Officiel nedlæggelse« 1. januar 1923. Ved Holtebanens elektrificering flyttedes LNJs tilslutning fra Lyngby til Jægersborg (15. maj 1936). For at undgå brobyggeri over Hørsholmvejen fik banen ny station i Nærum, taget i brug 3. oktober 1954.

For god ordens skyld kan lige nævnes, hvad der endnu er at se af banens første km i Lyngby; men det er såre lidt. Ved Lyngby station kan ingen se, at der i sin tid lå et privatbaneareal, for det er for tiden under opfyldning til den meget om-

diskuterede omfartsvej. Den eneste færdige del af denne er pudsigt nok taget på den nye Lyngby station. Nærumbanens spor gik parallelt med DSB til Lyngby hovedgade, der ved togtid spærredes med jernkæder; her drejede banen fra mod nord, og banelegemet er bevaret på en strækning af ca. 600 m som gang- og cyklesti. Det kan endnu ses, hvor det lidt beskyttede Præstevang trinbræt har ligget. Da banen blev omlagt i 1936, flyttede trinbrættet med, hvad der absolut ikke hjalp på benyttelsen. Den ny del af banen støder til, omtrent hvor emballagefabrikens private sidespor udgik. Det er imidlertid optaget for et par så siden.

Men lad os begynde vandringen på »den ældste nedlagte privatbanestræk-



Frydenlund terrænet

ning«. Den begynder ved Skodsborgvej, og det er så heldigt, at banelegemet i næsten hele sin udstrækning ligger som den dag, det blev ryddet, nemlig lige til sammenløbet med Kystbanen. Det er en herlig spadseretur, og cykling er tilladt, og så er man tilmed fri for hvæsende og brølende knallerter og lignende jernbaneudrydende samfærdselsmidler. Fra Nærum er kun 800 m til Rundforbi trinbrædt. Dette synes ikke at være anlagt sammen med banen, eftersom driftsberetningerne først vil kendes ved det fra 4. driftsår. Det har aldrig været meget benyttet; kun den nordøstligst beliggende del af Nærum, der den gang bestod af nogle få villaer, og nogle skovgæster har haft glæde af trinbrættet. Perronen ligger der stadig, men bænken er nok af nyere dato! Be-

voksningen er her efterhånden blevet så tæt, at man færdes i en hel tunnel med noget indskrænket fritrumsprofil.

Efter atter at være kommet ud i det fri, passerer man noget, der ligner en forhenværende bakkeknold. Det var et grusholdigt areal, der medgik til banens bygning. På en kurvet dæmning nærmer man sig atter skov, og midt heri ligger en tennisbane. Her lå Frydenlund station, som i dag ville være betegnet som TB. Den var oprindeligt indrettet til betjening lige som Brede og Ørholm, men betjeningen har i det meste af stationens levetid indskrænket sig til ekspedition af vognladningsgods — ved togtid. Sidesporet var ret benyttet, navnlig til kultransporter, også efter den halvofficielle nedlæggelse i 1921! Selvom Trørød ligger et stykke vej derfra, har dens beboere dog benyttet Frydenlund station flittigt; den nærliggende ejendom »Frydenlund« har tegnet sig for en væsentlig del af godstransporterne.

Efter en lysning i skoven med frugtplantage går en smal vej tilvenstre; det er den berømte Caroline Mathilde-Sti, hvor visse historiske personligheder for et par hundrede år siden holdt natmanøvrer. I det sidste stykke skov på LVJ støder man til Kystbanen ved broen med Trørødvej. Herfra en LVJs banelegeme kun delvis synligt; det er medgået til planumsudvidelse på Kystbanen, men den kan følges ad en sti næsten lige til Vedbæk station. Her er imidlertid intet mere at se af LVJ, da dennes areal nu er helt dækket af finere kolonihaver.



Helt til højre i billedet banens indføring til Vedbæk station

LVJ »nekrolog«

Så er turen slut, men der mangler dog lidt, nemlig en »nekrolog« over den gamle station i Nærum. I dag er intet tilbage af stationsarealet; kun stationsbygningen minder om, at der her engang endte en lille hyggelig bane. Til gengæld er stationen næsten uforandret udvendig, og den opfylder stadig to af sine oprindelige missioner, stationsforstanderbolig og postekspedition. På den gamle lokoremises plads ligger nu en nydelig villa med købmandshandel, og sporarealerne er efterhånden bebyggede med villaer.

Grunden til Nærum—Vedbæk-strækningens nedlæggelse er for en gangs skyld ikke bilkonkurrence. Årsagen var den for ringe trafik, svigtende godstransporter efter første verdenskrig og de abnorme kulpriser, der odelagde økonomien for de fleste privatbaner herhjemme. Dertil kom så de ringe tilslutningsforhold i Vedbæk.

Som overgangsstation har Vedbæk ikke haft større betydning for LVJ. For persontrafikens vedkommende var tilslutningstiderne helt elendige, og godstrafikken var stærkt handicappet af DSBs bestemmelse i den sidst gyldige ordresamling (1922), om at gods på direkte fragtbrev til LVJ kun måtte ekspederes via Lyngby. Så galt har det nu næppe været fra begyndelsen!

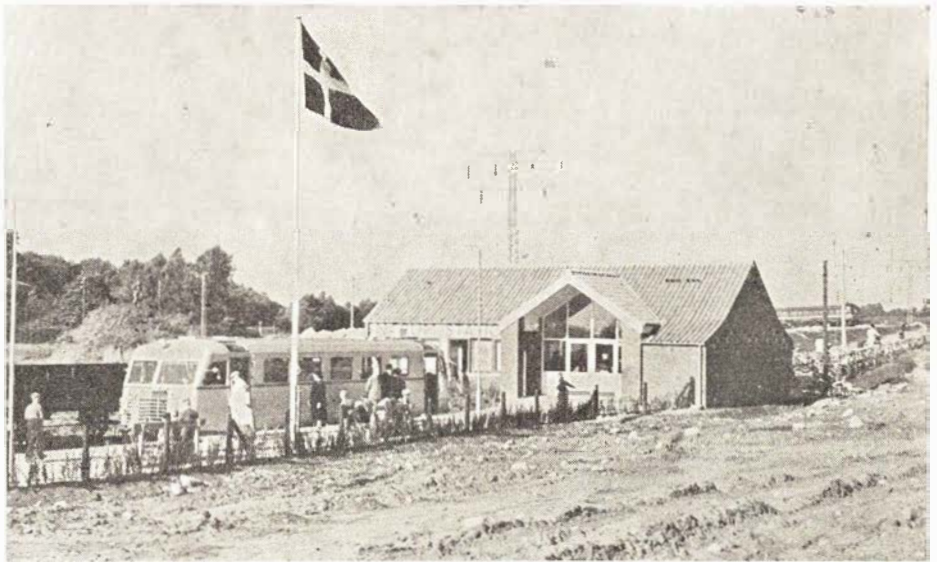
Det kan dog ikke have kostet meget at opretholde den toggang, banen de sidste år klarede (?) sig med. LVJs koreplan i rejselisten for november 1920 så således ud: Tog 3 afg. Lyngby 15,56, ank. Vedbæk 16,56. Tog 2 afgang Nærum 11,30, ank. Lyngby 12,10. Tog 4 afg. Vedbæk

17,25, ank. Nærum 17,40 — og så var der ikke mere den dag. Alle tog var godstog, ingen toggang søn- og helligdage! Det må have været noget af et kunststykke for banen at skrabe 21,800 rejsende sammen med den toggang i 1920—21. Rundforbi trinbræt benyttedes af ca. 900 rejsende, Frydenlund af ca. 2500. Til Frydenlund ankom 420 t gods og afsendtes 11 t. Til Vedbæk ankom ca. 3500 rejsende, og der afsendtes 120 t gods til Nærum og 60 t til Frydenlund. Transporten af banepakker, som i dag er en stor indtægtskilde for Nærumbanen, var i LVJs dage forsvindende lille. I 1920—21 afsendtes 75 lokale banepakker og 461 gennemgående. Det fik man 270 kr. for!

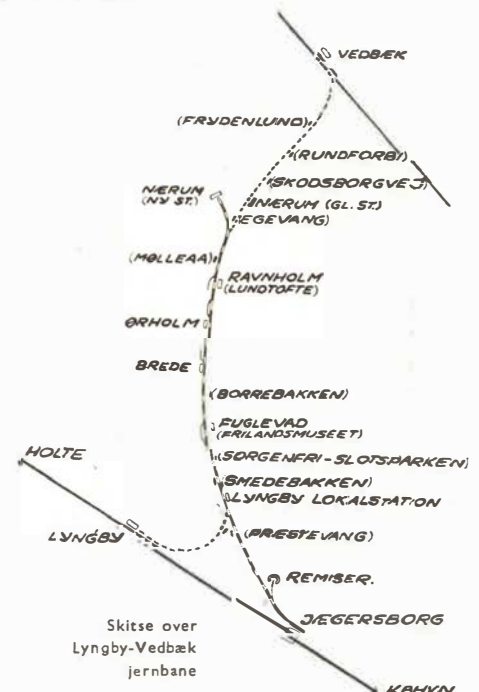
Amputationen, der i 1923 kostede »Grisen« dens hale, virkede straks særdeles gavnligt på økonomien. Med en mere normal koreplan med 4—5 tog daglig i hver retning steg rejsernes antal i 1921—22 til 94,400 og i 1922—23 til 114,900.

Det var et kønt lille stykke nordsjællandsk natur, der mistede sin bane i 1923. Men heldigvis ligger Nærumbanen stadig ved et endnu kønere parti, nemlig langs Mølleåen. Partierne ved Fuglevad, Brede dam og Nymølle er togrejsen værd. Har De ikke prøvet den, kan jeg trygt anbefale den. Og i dag er der masser af tog!

P. Thomassen.



Nærumbanens endestation fra 1954



EMPEXO
 - vandafvisende murtfarve



EMPEXO
 MED FARVE

- den populære forsteningstorve fremstillet på basis af
 HVID PORTLAND-CEMENT

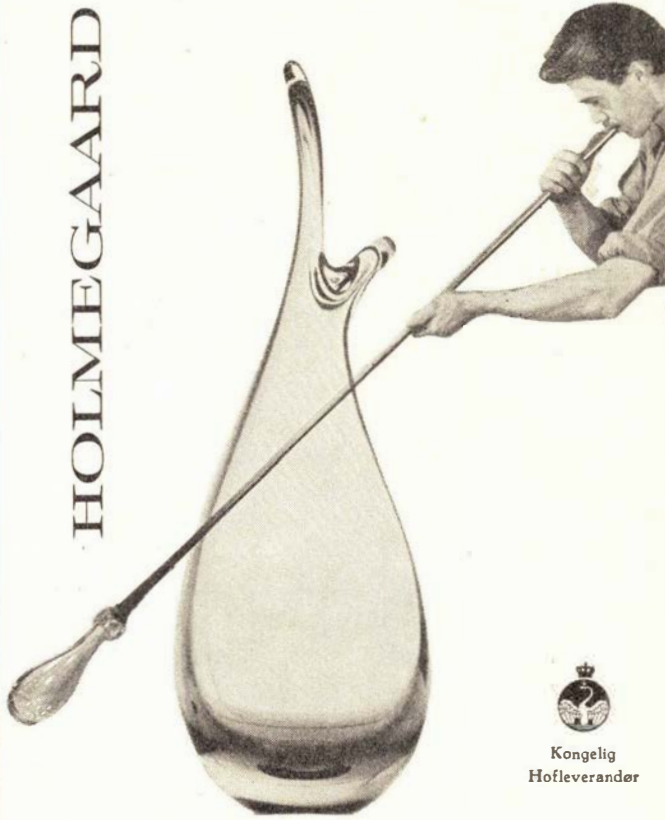

Den ideelle overfladebehandling
 til bygværker af enhver art.
 Fås i 8 smukke farver og hvid.

Anvendes på
 murværk, puds, beton m. m.



FORHANDLERE OVER HELE LANDET

HOLMEGAARD

Kongelig
 Hofleverandør

明
MING tusch

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



Kores

National

KASSEAPPARATER
 BOGHOLDERIMASKINER
 REGNEMASKINER
 ELECTRONICS

Eneforhandling
 for Danmark **EMILIUS MØLLER**
CENTRAL 1555 VIMMELSKAFTET 38
 KØBENHAVN K.



Karolines julegave problemer . . .

Julegaver. Julegaver. Julegaver. I december måned er alting julegaver. Ligeegyldigt hvor almindelig og prosaisk en ting eller en vare er, så er det en julegave i denne tid. Måske er der nogle, der finder det dejligt — ja, bornene selvfølgelig — men også måske nogle voksne? Handelsfolkene må jo mene, de sælger mere, når de kalder det julegaver, og de gør det muligvis også. Mig personlig keder julegaver noget så grusomt, ligesom alt andet gaveuvæsen, både de gaver jeg ser i butikkerne, og dem jeg skal give. Får jeg selv julegaver, morer det mig heller ikke. Man får jo aldrig noget, man virkelig bryder sig om, eller også er det noget, man alligevel skulle have haft. Stod det til mig, skulle alle mennesker simpelthen helt lade være at købe noget som helst i hele de-

cember måned. Jeg er rigtig godt gal i hovedet på det alt sammen. Julen, med alt hvad dertil hører, er blevet til en eneste stor fastelavnsforestilling.

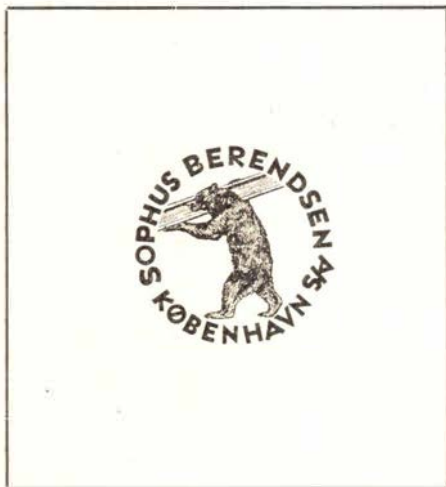
Man har ganske glemt, hvorfor man holder jul. Man har glemt budskabet: »Fred på jorden«. Og tænker eller taler man nu om fred, mener man en tilstand, hvor der ikke er regulær krig mellem folk og nationer, og så tror man, der er fred. Men den fred, englenerne bragte bud om, var ikke netop særlig fred for storkrige. Det var fred i det daglige, det som vi nærmere ville oversætte ved ordet: Ro. Ro i det daglige, arbejdsro, nattero, helligdagsro, juleto.

Alt dette har man glemt. Men goglet og gaverne, julehalloj, julemad, julejysker, julegilder og al den slags husker man, og handelen skal nok sørge for at holde heksekedlen i kog. Det gælder om at sælge, sælge meget, så man tjener meget og tjener flere penge, som andre så igen kan plukke fra een. Det er nemt nu til dags, at gejle folk op. Måske er det fordi man bliver fodret med alle disse vitaminer og præparater, som, hvis de i det hele taget har nogen betydning, gør folk sprælske, endda så de må fylde sig med andre præparater for at kunne falde i sovn. Den slags lever apoteker og medicinalfabrikker af, og det hele løber rundt. Det er hvad man kalder gode tider. Spektakel og gejl, handel og halloj. Vi fjerner os mere og mere fra fred på jord.

Ja, jeg er rigtig godt gal i hovedet på det alt sammen, og jeg ved også godt hvor-

for. Det er Karolines skyld — ja'e, det er måske nok også noget min egen skyld, for jeg kunne jo lade være at gå og ønske mig noget. Det var nu slet ikke julegave, jeg ønskede, det havde intet med jul at gøre. Men jeg havde fået en ubændig lyst til at have en elektrisk barbermaskine. Hvorfor og hvordan jeg havde fået den tanke, at det kunne være morsomt at have en sådan, ved jeg ikke, men tanken sad fast et sted inde i mig. Det var ikke reklamen, der havde gjort det. Det er min faste overbevisning, at jo mere der reklameres for en vare, jo dårligere og mere unødvendig er den. Jeg ved også godt, at problemet barbering ikke er løst med sådanne maskiner, der mangler meget endnu. Jeg er ikke engang sikker på, at det er et fremskridt, det er måske ret beset nærmere et tilbageskridt i retning af noget dårligere. Alt det ved jeg godt, men Karoline ved det ikke. Derfor skulle hun ikke være så selvsikker og afvisende. Det er så sjældent, man får sine inderligste ønsker tilfredsstillet, og jeg havde nu fået sådan lyst til en elektrisk barbermaskine, selv om jeg var på det rene med, at det var en meningsløs lyst.

Så var det, jeg var med Karoline på bytur. Karolines bytur er en ekspedition, hun foretager en gang imellem og består i, at hun på en spadseretur undersøger alle strogets vinduer. Sådant noget skal man gøre, mener hun, det er ligeså nødvendigt som at læse aviser, og man er nødt til at holde sig à jour med moder og priser, siger hun. Når det kan passe sådan, bliver jeg slæbt med. Det morer mig ikke, ingenlunde, snarere tværtimod, ja, afgjort meget tværtimod. Nå, man må jo ind imellem ofre sig. Så var det, jeg fik



Til lands - til vands og i luften

ZONE-REDNINGSKORPSET

Lykkesvej 18 - Herning
Telf. 1870

Spec.: Sværtransport

Jernstærke Sko til Jernbanefolk



Reginakrydset Aarhus

BRAND!
HVOR ER DERES
NU-SWIFT?

Verdens hurtigste ildslukkere
—for enhver brandrisiko

Virker ved tryk fra forseglede kulsyrepatroner
VAGN DUJARDIN,
TAARBÆKDALSVEJ 3 - KLAMP

I alle engelske orlogsskibe

Jernbanepersonalet foretrækker

☆ **Stjerne Biscuit** ☆

Telf. Vejle 714

AKTIESELSKABET
ACCUMULATOR-FABRIKEN
KGS. LYNGBY

Leverandør af Akkumulatorer
til

Skinnebusser

Diesellokomotiver

Togbelysning

Signalanlæg

Telefoncentraler

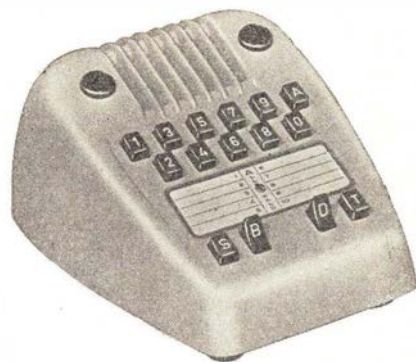
Elektrovogne

Gaffeltrucks

Rutebiler

m. m.

ALLE *taler med* **ALLE**



når De
har et



**SAMTALE-
ANLÆG**

AMPLIDAN er det nyeste og teknisk mest fuldkomne samtaleanlæg for indtil 18 abonnenter. Hvem som helst kan kalde og tale med hvem som helst, og ved opkald gives både optisk og akustisk signal. Uønsket aflytning kan ikke finde sted.

Endvidere trykknop, »fælles«-kald, blokering og dæmpning
Forlang nærmere oplysninger.

AMPLIDAN A/S Fabrik for elektroakustisk materiel
MØNTMESTERVEJ 17 - KØBENHAVN NV - TLF. ÆGIR 4201

Firestone



**Multiply
Super
Transport**

Leverandør til Danske Statsbaner



*Signalanlæg
Uranlæg
Telefonanlæg*

L. M. ERICSSON A/S

FINSSENSVEJ 78
KØBENHAVN F

FASAN
0132 **6868**

øje på en elektrisk barbermaskine i et vindue. Der stod JULEGAVE på et stort skilt ved maskinen, men det så jeg ikke for bagefter, ellers havde jeg måske holdt mig, og måske var det det dumme skilt, som først faldt Karoline i øjnene og derved gjorde udslaget. Altså, jeg holdt mig ikke, men sagde: »Sådan en barbermaskine ville jeg gerne have.«

»Hvad ville du da det for? Det går jo udmærket.« Og så skred hun til det næste vindue.

Jeg sagde ikke mere. Der var ikke mere at tale om. Men det udløste en række af tanker, bitre tanker. Her gik jeg og fulgte hende troligt, mens hun betragtede alle mulige ligegyldige sager, hørte på hendes bemærkninger og svarede pligtskyldigt ja eller nej, så vidt muligt på de rigtige steder, og så snart der var en eneste ting, jeg gad se og tale om, affærdiger hun mig med et sådant svar: »Hvad ville du da det for? Det går jo udmærket.« Giver det ikke grund til eftertanke? Hvorfor jeg ønskede maskinen? Det har jeg forklaret mig selv. Jeg aner det ikke, jeg kan ikke se nogen som helst fornuftig grund til det, men det aner Karoline jo ikke. Jeg ville bare gerne have den, og så er der ikke mere at sige om det.

»Det går jo udmærket,« siger hun nok så nonchalant. Hvad i alverden kender hun til det? Har hun måske noget som helst begreb om, hvordan det er at barbere sig? Aner hun hvilken sum af smerter, af kval og ærgrelser barberingen indebærer et helt liv igennem? Det er jo ikke noget, man gør en enkelt gang, det er dagligt. Det kan måske være ubehageligt for kvinderne at føde børn, men det sker da kun ganske enkelte gange for hver, så den samlede sum af lidelser, det indebærer, er for intet at regne mod barberingens daglige plage. Det er også for galt, at man ikke i vor tid endnu har fundet på midler til at hæmme eller dræbe skægveksten, for selvfølgelig kan det lade sig gøre. Hvorfor lægger man ikke de kloge hoveder i blød for en sådan opgave? Det ville være af langt større betydning for menneskeheden, end alle deres anstrengelser med atomer og raketter og skidt, som de spilder tiden med. Og naturligvis kunne man gøre det, hvis man ville, men man vil ikke, for så kan der ikke tjenes penge på barbergrejer. Humbug det hele. — — —


3 dage før jul

Nu kan man tydeligt mærke, at julen nærmer sig, og uvilkårlig kommer man i en slags julestemning og begynder at se forsonligt på alting. Det var dumt, jeg blev så fortørnet over Karolines bemærkning til mit ønske om en barbermaskine,

for i virkeligheden havde hun ret som sædvanlig. Det var i grunden såre vise ord hun sagde, måske klogere end hun selv vidste af. Det var ord, som verden trænger til at høre og forstå: »Det går jo udmærket, så hvorfor lave om på det?« I de allerfleste tilfælde ved man jo slet ikke, om det bliver bedre, det man vil lave. Men der er en mængde mennesker, som lever af at lave om på noget. Lave om på love, på skatter, på gader og veje, på huse, klædedragt, skolegang, fødevarer, levevaner og kort sagt alt. Og det er me-


get lidt, der bliver bedre af det. Men der tjenes penge på det, og folk er nemme at gejle op. Derfor sagde Karoline det rette ord. Hun er en klog kone, og jeg har altid stået mig ved at høre efter hende. Hun er også rar. Nu i formiddags spurgte hun mig: »Du snakkede forleden om elektrisk barbermaskine, tror du, det er de bedste, de der går rundt, eller de, der går frem og tilbage?«

Nu aner jeg, hvad hun vil give mig som julegave. Hun er alligevel en perle. lady.



Philips Fjernsyn hos
BØRGE DALSGAARD *det er klart*

PHILIPS har fremstillet fjernsyn siden 1937 — — et verdensfirma med store traditioner og gode erfaringer, der kommer Dem til gode.



PHILIPS FAVORIT 21

Universalmodtager med 10 monterede kanaler, 21" billedrør med 90 % afbøjning og vidunderøret PCC 88, der på samme tid giver et kraftigt signal og et minimum af støj. Leveres med kabinet i teak, mat eller blank nød. Pris kr. 2.175.-.
Pr. måned kr. 80.-
17" pris kr. 1265.-
Pr. måned kr. 80.-
2 års garanti på billedrør


3D

Korrekt vejledning og betjening før køb

Effektiv service, også efter køb

Uyndigt eftersyn på eget specialværksted

garanti hos

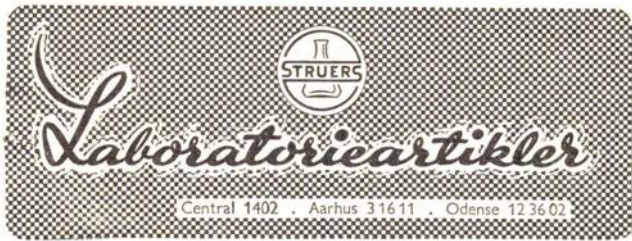


BØRGE DALSGAARD

VESTERBROGADE 6 D (Buen) - Telf. MI 62 50

Københavns største specialforretning med det kendte kontosystem.

4 etager



C. F. Riedel & Lindegaard

Jernstøberi og Maskinfabrik

København V - Kingsgade 11 - Tlf. C. *2648

Lemvigh-Müller & Munch A/S

Århus

København



Arbejdernes Fællesorganisations
Brændselsforretning A/S

Kul · Koks · Olie · Oliefy

København V - V. Farimagsgade 37 - Minerva 6068

BANG & TEGNER A/S

KØBENHAVN N

J. Saabye & O. Lerche A/S

ingeniører & entreprenører

Telefon C. 2658

Hovedbanegårdens Aviskiosk og Boghandel

Aviser og tidsskrifter fra hele verden

J. & J.

EMANUEL PETERSEN

KAFFE EN GROS

Brolæggerstræde 6 - København K

Telf. C. 265 - C. 17 265

CARL BRINCKER

elektrotekniske halvfabrikata

Struenseegade 15A - København N. - Tlf. Luna 2601

AURA ALUMINIUM A/S

Repræsentation: C. H. Halgreen

Løjtegårdsvej 99 - Kastrup - Tlf. 50 09 60

Entreprenørforeningen

København V

Vester Farimagsgade 31

L. C. Glad & Co. A/S

Første danske fabrik for mineralske smøreolier

København K. - Grundlagt 1880

NORMAL TRYKKERIET

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16B - Øbro 62 61

Dragerforeningen Hovedbanegården

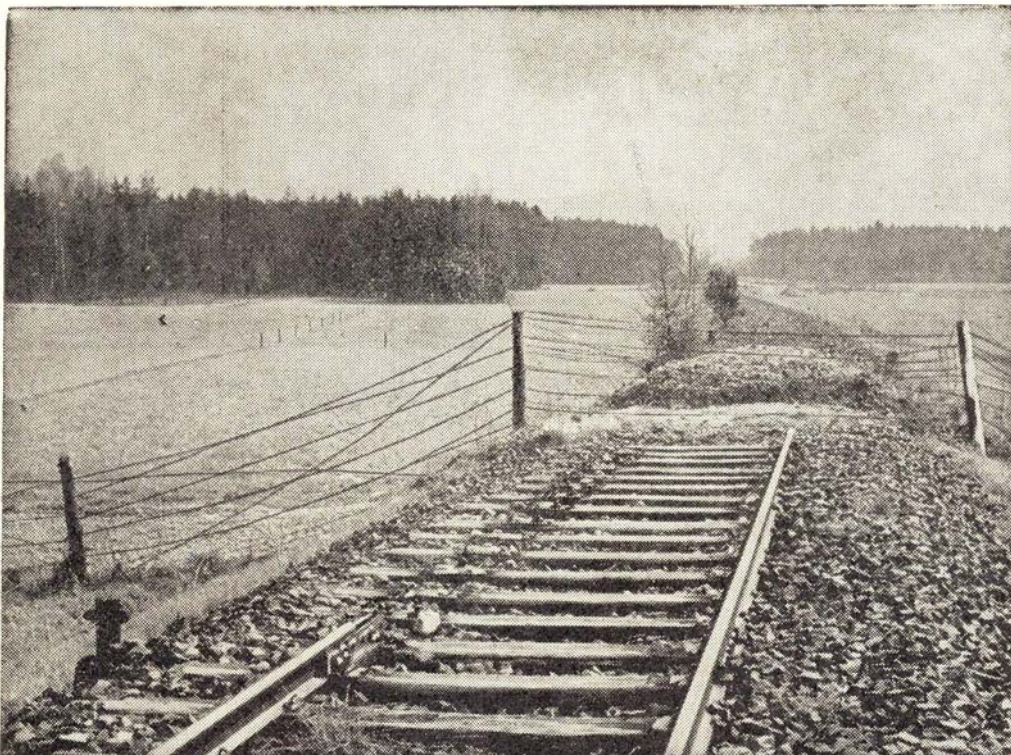
besørger alt

Telefon 2162 - 3104

AVANTI STIGEFABRIK

Glostrup - Tlf. 96 16 67

Stiger til alle formål



Banen er afbrudt — driften nedlagt indtil videre —

Sådan kan teksten faktisk lyde til dette billede, der er hentet fra Tyskland — et eller andet sted langs zonegrænsen mellem vest og øst, »Jerntæppet«.

Det er et billede, der taler sit tydelige sprog, et billede, der ikke behøver mange kommentarer for at sætte ens tanker i arbejde.

Og alligevel: Jeg kommer til at tænke på en lille hændelse, jeg havde under en Tysklandsrejse fornylig. Jeg var netop på

besøg i nærheden af sektorgrænsen »et eller andet sted«, og af lutter nysgerrighed tog jeg toget fra byen og ud til landsbyen klods op ad grænsen (grænsen går i virkeligheden tværs gennem byen og deler den i to lejre). Strækningen er klipet over i landsbyen som vist på billedet her.

Tilfældigvis kom jeg i samtale med togføreren, en forholdsvis ung mand, og han fortalte hvordan han i krigens sidste dage

var blevet taget til fange af englænderne og sendt til England. Da han efter et par års forløb vendte tilbage til Tyskland for at genoptage sit arbejde ved banerne, fandt han sig afskåret fra sit hjem, der netop lå på østsiden af sektorgrænsen der i landsbyen, hvor hans tog hver dag kører ham hen.

Hver morgen ved 8-tiden, når toget standser ved den lille station, går han nogle få hundrede skridt videre ad banen dertil hvor den er afbrudt, og han kigger længselsfuldt over til dem, han har kær.

At komme derover på legal vis er på det nærmeste umuligt, og kan kun ske en gang om året nogle ganske få dage ved en rejse, der fører ham ad store omveje. Derfor tager han en gang imellem om natten til landsbyen, og i mørket kryber han — langt uden for byen, hvor faren for opdagelse ikke er så stor — over pigtrådsspærringen og går forsigtigt på besøg i sit hjem.

Sådan er det i dag i vor oplyste tidsalder, hvor selv ikke jernbanen — det vigtigste samfærdselsmiddel i alle forhold — formår at slå bro mellem øst og vest.

jas.

DSB-vogmand

Frode Jensen's Enke

Al lettere vognmandskørsel

Frihedsvej 15 Hobro tlf. 622

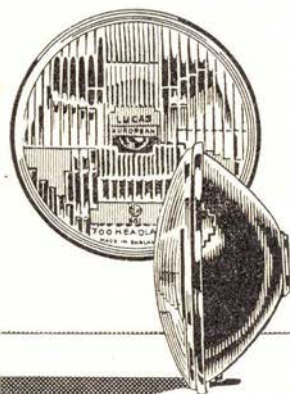
FARVEBØTTEN

Danmarksgade 23 Fredericia

Alt i malerverier og

moderne tapeter Tlf. 1337

ASYMMETRISK LYS.... OG DEN ANDEN MULIGHED



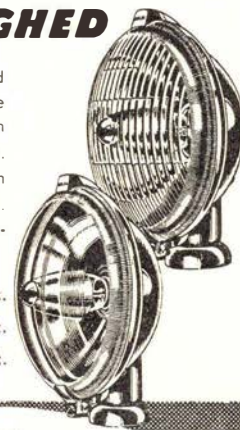
LUCAS asymmetriske lys, som er fremstillet efter de af I.S.O. fastlagte krav, giver Dem en ny mulighed for »i tide« at fange den farlige trafik i højre vejside, fordi den — uden at blænde modgående færdsel på lige vej — kaster lyset længere frem i denne vejside. Men det er klogt at kombinere det asymmetriske lys med en LUCAS tåge- og kurvelygte (fra det berømte tvillingsæt) til brug i højregående kurver, hvor de asymmetriske lygter kan blænde. Pris komplet med pære etc. kr. 33.- pr. stk.

Med LUCAS fjernprojektor kombineret med Deres normallys opnår De en endnu længere rækkende, blændfri lyskegle, som giver Dem uovertruffen sikkerhed ved hurtig natkørsel. Hertil kommer, at fjernprojektoren let kan omstilles til kørsel i lande med venstretrafik. Fås i 3 størrelser, alle udført i svært forchromet messing til ...

Junior kr. 67.50 pr. stk.

Senior (som ill.) kr. 87.50 pr. stk.

Grand kr. 115.- pr. stk.



LUCAS FJERNPROJEKTØR OG NORMALLYS

LUCAS ASYMMETRISKE LYS

HVILKEN MULIGHED DE END VÆLGER, SÅ HUSK: GÆLDER DET LYS ER DET KLART.....

FÅS HOS ALLE VELASSORTEREDE FORHANDLERE OG VÆRKSTEDER

LUCAS



ALEX GROSMAN
ENSRETTERFABRIK
GLADSAXEVEJ 367 - SØBORG 7676



DANSK SOJAKAGEFABRIK
AKTIESELSKAB
ISLANDS BRYGGE 24 - KØBENHAVN 5



1/2 N. P. NICOLAJSEN

TØMMERHANDEL

Røde Mellemvej 1

Tlf.: Central 8195

Telegram-Adresse:

Timbers,
København

Dæhnfeldts
garanterede
Fros

Hovedkontor:

Odense

Telf. 11 06 06

Filial:

Grønttorvet 19-21

København-Valby

Telf. 30 14 99

AJVA^{A/S}

Varmevekslere
Evaporatorer
Varmtvandsbeholdere

Søborg . Sydmarken 22-26 . Telf. Søborg *8611

H. HOFFMANN & SØNNER 1/2

ENTREPRENØRER - CIVILINGENIØRER

TRONDHJEMSGADE 7
KØBENHAVN Ø.
TELF. TRIA 4380



Værktøj for vej- og jernbaneanlæg

— således omfatter vor produktion bl.a.
stengrebe og skovle til såvel stats- som
privatbanerne

DANSK STAAL INDUSTRI 1/2
af 1933
Kongens Lyngby

Pensler og limfarveanstrygere

med mærket



er godt værktøj

BAY & VISSING 1/2

Mergelbaner

... også et afsluttet jernbane kapitel

I udkanten af Jernbane-Bladets domæne ligger et emne, der hedder mergelbaner. Måske ligger det endog så langt ude, at det burde blive liggende.

Trods det vil jeg alligevel gerne prøve at ikklæde emnet lidt historiske oplysninger i håb om, at læserne er tålmodige nok til at følge med til slutningen.

Jeg vil bruge et konkret eksempel at bygge på, og har til det formål valgt en strækning, der hed Grindsted—Grene mergelbane.

Når denne er valgt som grundlag, har det to årsager. Den første og mest iøjnefaldende er, at banen har været årsag til hele 3 viaduktanlæg, hvoraf de 2 endnu i dag er bevaret og sikkert er bemærket af mange rejsende. Den anden grund er, at denne bane var ret enestående, idet der her i landet ingensinde har eksisteret mere end 3 af denne art, nemlig mergelbaner med faste spor.

Det danske Hedeselskab begyndte i 1880 mergeltransport pr. spor på en hestetrakket strækning Damsholt—Hodsager, bygget i 1879—1880 (2½ mil), dernæst fulgte bygning af Grindsted—Grene (2¾ mil) 1885—1886 (denne bane var lokodrevet, og åbnedes med 2 loko). Endelig blev i 1895—1896 bygget Eskjær—Slyngemergelbane, der ligesom førstnævnte var hestetrakket. Der blev ved disse 3 baneanlæg anvendt skinner af hhv. 5, 8¾ og 7—8 kg pr. m. Statskassen ydede til disse anlæg 5/6—7/8 af anlægsudgifterne som rentefrit lån, der dog i hovedsagen måtte eftergives.

Erfaringen i de første årtier viste, at banerne havde vanskeligt ved at klare sig, idet deres »faste« beliggenhed kun bibragte dem selve mergeltransporten samt lidt tørv og byggematerialer.

Fra 1904 gik man derfor ved nyanlæg over til at benytte flyttelige spor, og ser man et kort over Danmark fra mergeltransportens højsæson, forbauses man over hvor udbredt disse spor anlæg i tidens løb har været. Når vi slår fast, at Sjælland

kun havde eet område på Holbækegnen — et stort område ganske vist — der dækkede store dele af Odsherred, så er det let at sige, at resten af banerne fandtes i Jylland. Til gengæld har der i Jylland kun været få steder, der ikke har været berørt af disse spor anlæg, nemlig Thy, Nordhimmerland samt Djursland og Mols.

123 selskaber landet over har arbejdet med udkørsel af mergel, og har i årene 1904—1941 udkørt 16,5 mill. m³ med en bekostning på ca. 70 mill. kr., altså en meget lav befordringspris.

Flyttelige spor brugtes sidste gang i 1936.

Det bør endvidere oplyses, at staten i 1917 henstillede, at tørveproduktionen overtog disse transportmidler, hvilket også i stor udstrækning fandt sted med det resultat, at samme stat i årene 1920 og 1921 måtte yde Hedeselskabet et tilskud på ialt ca. 1 mill. kr. til indkøb af nyt materiel, bl. a. flyttelige spor. Det bør også noteres, at sporene havde en spor-

vidde på 700 mm, samt at vognene, der havde jernkasse, sædvanligvis rummede 1 m³.

Trækraften var som nævnt enkelte steder heste, men ellers overalt damploko, der i tidens løb adskillige steder udskiftedes med motortraktorer.

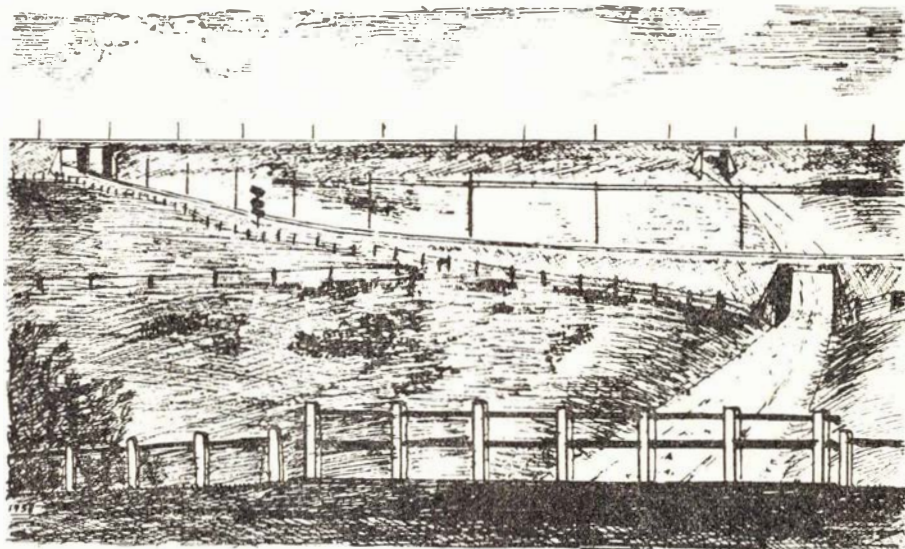
Nærværende bane udgår fra et ca. 50 tdr. land stort mergelleje ved Stelbjerg, og havde efter ældre kilder en længde på ca. 2¾ mil, hvortil kom sidespor på ca. 7000 alen.

I 1890'erne udkørtes ca. 240.000 kubikfod mergel pr. år.

Banens anlæg kostede ca. 155.000 kr., hvoraf statslånet (jfr. foran) udgjorde ca. 130.000 kr.

Det var den historiske del. Der er så kun tilbage at fortælle, at heromhandlede bane fortsatte sin eksistens til årene omkring 1930, da mergeltransporternes omfang ikke mere var stort nok til at holde liv i denne.

Banens lukning havde til følge, at viaduktanlægget under vejen Grindsted—Sdr. Omme blev sløffet, idet næsten hele højdeforskellen var overført på nævnte vej, som derfor var belemret med en ret stor »pukkel« til gene for vejens trafik.



Man må tænke sig at stå på den nu fjernede viadukt på landevejen Grindsted—Sdr. Omme. Første viadukt førte mergelsporene under Bramminge—Brandebanen, og anden viadukt under Troldhedebanen. Endvidere ses tv. DSB's underføring under TKVJ.

De er i godt selskab på en JØRGENSEN-REJSE

Jørgensens



Rejsebureau

JERNBANEGADE 7 - KØBENHAVN V

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 2' - Eva 1686 - Kbhv. V.

Aarhus

Husk det gode
pålæg fra

Århus Flæskehal $\frac{1}{5}$

Telf. *33 34 33

$\frac{1}{5}$ Nordisk Kaffe Kompagni

Morten Børupsvej 12-14
Telf. Aarhus 3 26 55

Nellemann & Thomsen

auktionsfirma
Mejlgade 45 - Århus
Telf. 2 06 66 - 2 00 02

Køb Deres julegodter i Chokoladeforretningen »63«

I. Huitfeldsgade 63 - Århus
Telf. 6 81 79

Trøjborg Møbellager

M. V. Apel & Søn
Tordenskjoldsgade 96 - Århus
Telf. 6 90 65

Hagstrøm Musik

v/ Rich. Høeg
Nye og brugte Instrumenter
Harmonikaundervisning
Indmeldelse og alle Oplysninger
Vestergade 4 - Aarhus - Telf. 2 5412

Kolonialforretningen

Sdr. Ringgade 47 - Århus - tlf. 4 32 44
Kolonial - vin - konserver
1. kl.s kaffe

Frukt - grønt - blomster

Marselisborg alle 30c - Århus
Dekorationer og kranse.
Bordpyntning. Tlf. 2 34 12

Ruth V. Kirkegård

Marselis Boulevard 80 - Århus
Tlf. 4 21 37
1. kl.s frugt - blomster og
alt i binderi

Peter K. Dolby & Søn

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

Sigaards kødudsalg

Brendstrupvej 123 - tlf. 6 78 61
1. kl.s kød og flæsk
Hjemmelavet paalæg

Kolonialforretningen

Poul Vester
Holbergsgade 37 - tlf. 2 69 24
Kolonial - vin - tobak
Konserver

Kaffe- og spisesalonen WEST-END

Fr. Alle 92 . Århus
Middag - smørrebrødspakker
Hans Bech . Tlf. 3 47 84

K F U M restauration

Klostergade 37 - tlf. Århus 2 14 16
Daglig god og billig kost
Pensionærer modtages

Kongsvang Maskinsnedkeri

Haraldsgade 27 - Århus - tlf. 2 88 84
Alt arbejde på eget værksted
Tilbud og overslag gives

Damefrisørsalonen

Norsgade 26-28 - tlf. 2 80 65
Alt i moderne hårpleje
1. kl.s individuel behandling

GULF service station

Ingerslevs plads - Århus - tlf. 3 04 74
Benzin - olie - vask
og smøring

Herta's kjolesalon

Sejrøgade 18 - Århus - tlf. 2 09 19
Alt i moderne pasform
til rimelige priser

CALTEX service station

Kongevej 73 - Århus - tlf. 4 08 53
Benzin - olie - vask - smøring
Jørgen Møller

Rådhus pensionatet

Frederiksgade 78 - Århus - tlf. 2 79 27
1. kl.s pension - god mad og
hyggelige værelser
Pensionærer modtages

KIOSKEN

Nr. alle 76 - Århus - tlf. 2 79 93
Aviser - dag- og ugeblade
Papir og telegammer
Aut. tipstjeneste

Christiansbjerg Babyvask

Tjørnegade 7 - tlf. 6 79 89
Pr. uge kr. 8,50, pr. md. 30 kr.
Hentes og bringes overalt

S. A. Olsen

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

Fortegården - Risskov

Kollektivhus for ældre —
modtager pensionærer —
også plejepatienter.
Prospekt sendes.
Telf. Århus 7 81 44

Tandlæge

Carl E. Andersen
Jægergårdsgade 66
Århus

Bagerforretningen

Marstrandsgade 30 - Århus
Telf. 2 31 49
1. kl.s brød og kager

Brabrand

Hvilehjemmet »TOFTEN«

Toftevej 2 - Brabrand - tlf. 6 03 60
Rolige og hyggelige omgivelser
God forplejning
Fruerne E. Thygesen og
I. Neess Sørensen

Brabrand Kødforsyning

Hovedgaden 60 - tlf. 6 03 75
Kun 1. kl.s varer.
Bestilling på smørrebrød modt.

Hovedgård Auto- og Motorcykleværksted

mekaniker H. R. Christensen
Vestergade - Hovedgård
Telf. 50

Nu står kun de to viaduktanlæg under banelinjerne tilbage, og på grund af det store jordarbejde, der ville blive en følge af den vestlige viadukts sløjfning, får denne vel nok lov at stå urørt uanset den er et generende indgreb i banens længdeprofil.

Den østlige bane (T.K.V.J.) er for så vidt ugeneret af underføringen, da banens spor alligevel skal føres over Bramminge—Brande-banen.

Selve mergelbanens planum kendes endnu enkelte steder, længst som en bred

vejrabat noget vest for de nævnte viaduktanlæg, men også etapevis øst for disse, og bruges endvidere enkelte steder som markvej, hvor traktorernes gummihjul nu har afløst tipvognstogene.

»prb.«

»DEN RØDE RØVER«



DSB i kamp mod »DEN RØDE RØVER«

I Ingeniørforeningens foredragssal blev d. 31. oktober vist en dokumentarfilm om samfundsproblemet *rust*. Filmen, der er produceret af Minerva-Film A/S, med Farve- og Lakfabriken S. Dyrup & Co. A/S som sponsor, behandler på en fornøjelig og objektiv måde problemet rust og rustens be-

kæmpelse. I billeder og tale fortæller filmen om effektiv bekæmpelse af rust. Man sad ligefrem og fik medlidenhed med gårdejer Hansen, der først måtte skrabe sit rustangrebne bliktag, dernæst gi' det en omgang med stålborsten, og sluttelig male den kæmpestore flade 3 gange. Men at det var ulej-

ligheden værd fik man at vide i tørre tal. Rusten koster samfundet Danmark ca. 300 millioner – 300.000.000 kroner årlig. Det er 20 øre pr. dag for hver eneste dansker. Det er unægtelig tal, der maner til eftertanke.

Filmen, der er i farver, har givetvis en stor mission og vil, når den bliver vist ud

Odense

Køb Deres varer i

Odense Eksportslagteri's

UDSALG

William Bencke & Co.

Odense - Langelinie 1 - Tlf. 12 04 02

Import Kompagniet I/S

Odense

Nørrebro 91 - Tlf. 13 21 40

Brød og bonus

Aktiebageriet

Odense - Tlf. 13 05 44

Odense-Kerteminde-Martofte Nordvestfynske jernbaner

Karl N. Damsted

Planteskole

»Bakkely« Søhus

Tlf. Odense 12 56 43

H. L. Rasmussen

Nørregade 71 - Odense - tlf. 12 25 52

Kød - flæsk - paalæg

Madsens Træskoforretning

Søndergade 16 - Odense - tlf. 12 57 44

Alt i træsko, hjemmesko.

gummistøvler

Ombundning

Bladcentralen

Rødegaardsvej 46

Tlf. Odense 11 08 83

Aviser - ugeblade - kioskartikler

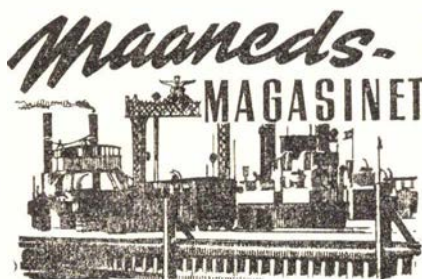
Tipstjeneste

over landet, sikkert anspre mange klart-tende maling fra det store Farve- og Lak-tænkende medborgere til at tage fat medfirma S. Dyrup & Co. Derfor slutter filmen stålborste og pensel.

Få virksomheder i Danmark har vel så Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen. Filmen er iøvrigt fuldstændig fri for re-luft, som Danske Statsbaner. Derfor vilklame, men samfundet har i høj grad grund denne film sikkert finde vej til studiekredsetil at være S. Dyrup & Co. taknemmelig for og instruktionsmøder indenfor etaten oglen økonomiske håndsrækning, der har mu-derved være medvirkende årsag til, at ba-liggjort produktionen af „Den Røde Røver“. Filmen vil formentlig om kort tid blive vist i DSB's Kino på Hovedbanegården.

Det er jo kendt af de fleste, at bl. a. vore store broer bliver behandlet med rustbeskyt-

Villy Jonvald.



Fra dagbogen . .

Centralværkstedet Gb. Smedenes afd. 7 har holdt generalforsamling, hvor der var stor misfornøjelse med den nye lønningslov. Ved den efterfølgende værkstedsafstemning opnåede afdelingsformand Hjalmar Jensen, der tillige er fællesafdelingens formand, ikke genvalg, da han kun fik 293 stemmer mod Echert Jensens 417 stemmer.

Århus H d. 28. okt. Da et My-loko ved 5-tiden skulle køre til stammen for et ilgodstog, skete det med så stor kraft, at den forreste vogn i stammen rejste sig på højkant og de to næste blev løftet af sporet.

Viby S. d. 31. okt. Som følge af et akselbrud på den niende bageste vogn i et godstog fra Korsør, skete der ved 1-tiden mellem Viby og Roskilde et større uheld, og det lykkedes først at få banen fri igen ved 9.30-tiden.

Sommersted den 1. novbr. I nat kørte en motorcyklist mod de sænkede bomme på overskæringen ved stationen. Han pådrog sig hjernerystelse, ribbensbrud og andre skrammer.

København den 1. novbr. En tysk dame, der var faldet ned fra en personvogn på en færge på Grossenbrode overfarten, hvor trappen fra trinbrættet til færgedækket på uoplyst måde var fjernet, havde i den anledning krævet erstatning af DSB for de kvæstelser hun pådrog sig. Landsretten dømte i dag DSB som erstatningspligtig efter erstatningskommissionens afgørelse samt 1025 kr. i sagsomkostninger.

Ribe den 3. novbr. I overskæringen på hovedvej 11 nord for Ribe havde en lastbil i sidste uge påkørt den ene bom, hvorfor ledvogteren med rødt flag og lygte erstattede den manglende bom. En

Ligeså uundværlig

JERNBANEN er for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN for LIVSFORSIKRING

personbil overså i aften ledvogterens røde lygte og kørte ind og blev ramt af et godstog, der slæbte bilen 250 m hen ad banen. Føreren af bilen slap med et chock og overfladiske skrammer.

Husum den 8. novbr. Ved 18-tiden fandt man en mand liggende dræbt i sporet. Ingen havde bemærket noget til, hvordan ulykken skete.

Fredericia den 13. novbr. Da lyntog »Nordjyden« på vej mod København i formiddag kørte ind på stationen, var der ild i en maskintruck. Man forsøgte at slukke med vognens skumslucker, men for en sikkerheds skyld blev vognen kørt ud til efterslukning i maskindepotet. Togets rejsende blev overført til viderebefordring med »Uldjyden«.

Herning den 15. novbr. I den ubevogtede overskæring på Viborgvej nord for Herning st. kørte en personbil ind i togets anden vogn. Damen, der førte bilen, blev slynget ud af denne og pådrog sig alvorlige kvæstelser.

Oversigtsforholdene ved overskæringen er ikke de bedste, og det er for længst besluttet, at der skal opsættes halvbotte.

Statsbanerne den 15. novbr. Det gamle »GIV AGT« mærke er fra i dag erstattet med et nyt fast mærke af form som en rød/hvid pilespid, der peger ind mod sporet.

Borris den 6. novebr. En stor transportabel gravemaskine blev i dag påkørt af toget fra Skjern på en overskæring, hvor man havde glemt at lukke leddene. Der skete kun materiel skade. Uheldet har fremdraget en ret upågtet paragraf i færdselsloven, der siger: Særligt langsomtkørende transport, såsom tromletog, entreprenormaterialer, gravemaskiner, større maskintransporter o. l. må ikke passere en jernbaneoverkørsel, hverken bevogtet eller ubevogtet, forinden der ved henvendelse til ledvogteren eller nærmeste station er truffet aftale om tidspunktet for transporten.

Hellerup den 17. novbr. Ved 20-tiden blev koreledningsnettet for S-togene revet ned af en defekt strømaftager. Der vedblev strømmen afbrudt på hele stationens ledningsnet, og toggangen kom først igang igen kl. 21.40.

Middelfart den 19. novbr. En 33-årig beruset mand sprang ved 18-tiden af et

eksprestog, da dette havde passeret Lillebæltsbroen. Han rullede ned ad den 15 m høje dæmning med så stor fart, at han fløj over et et par m højt ståltrådehegn og endte midt ude på hovedvejen. På sygehuset viste det sig, at han var sluppet nogenlunde fra det vovelige spring, idet han var sluppet med hjerne-rystelse og skrammer.

København H den 19. novbr. En dame, der var gledet i det glatte føre ved hovedbanegården og pådraget sig forskellige kvæstelser, havde af DSB fået udbetalt ialt 8209 kr. Dette beløb krævede DSB nu betalt af entreprenøren, der har renholdelsen og grusningen ved hovedbanegården i entreprise. Ved landsretten blev entreprenøren dømt til at betale det forlangte beløb samt 1000 kr. i sagsomkostninger.

DSB den 30. novbr. Kl. 7,10 i dag blev det telegrafiske tidssignal givet for sidste gang. Fremtidig kan stationerne få tiden pr. telefon hos »frk. klokken« i Århus eller København.

Det er ikke alle, der ved ...

at den første storebæltfærge for 75 år siden kostede 600.000 kr. I dag er prisen 25 mill. kr.

at fjernstyringsanlægget i Odense er blevet en teknisk »turistattraktion«. Nylig besøgte en delegation på tre mand fra Rusland, fire fra Østtyskland og Formosa-Kina med to mand anlægget (alle jernbanefolk).

at en af DSB's anlægskolonner har slået sig ned i Kalundborg og påbegyndt det store arbejde med færgehavn og stationsflytning.

at Lollandsbanen har ca. 3000 rejsende daglig.

at der nu anbringes en Rawie stopper i sporet ved perron 3 i Helsingør, således at sporet fremtidig også kan anvendes som ankomstspor.

at der nu vil blive taget fat på arbejdet med at bygge bro, der skal tage færdselen mellem Nørregade og Søndergade. Hele arbejdet med omlægningen af trafikken vil koste 4 mill. kr.

at også tjenestemænd kan opnå folkepension, både den indtægtsbestemte, hvis indkomsten er så lav, at den berettiger dertil, eller i hvert fald folkepensionens mindstebeløb ved det fyldte 67. år, selv om den pågældende stadig er i tjenesten. Mindstebeløbet udgør for ægtepar, der begge er fyldt 67 år, 1080 kr. årlig og 720 kr. årlig for enkelt person.

at der nu indføres varmeborde på storebæltfærgerne, hvilket vil give en hurtigere betjening og varmere mad.

at man i Ålestrup nu har fået besked på, at den farlige overskæring midt i byen vil blive sikret med automatiske bomme. Det er nu 14 år siden, der blev søgt om disse bomme.

at der nu bliver hængt konsoller uden på broen mellem Ålborg og Nørresundby, der skal tage fodgænger- og cykeltrafikken over broen.

at de mest benyttede sporskifter på Fredericia station nu forsynes med elvarme til brug under sneforhold.

at der på kommende års finanslov er afsat 100.000 kr. til påbegyndelse af flytning af Frederikshavn station.

Sv. Aa. Sørensen

blikkenslagermester

Aut. vand- og gasmester

Skjern - Nørregade 47 - tlf. 666

De sidder rigtigt
på en

KEVI STOL

— fremstilles til alle formål



Kgs. Nytorv 21

København K.

Telf. MI. 682*

Forlang brochure eller demonstration.

TRYKLUF-TANLÆG - TRYKLUF-TVÆRKTØJ

Atlas Copco A/S

ÅRHUS AFD.

KØBENHAVN

AFRIDANA A/S

Dronning Olgasvej 6

KØBENHAVN F. - TLF. FASAN 4200

Vordingborg

Vordingborg BIO

Telf. 881

SKOTØJSREPARATIONEN

Algade 67, Vordingborg
Tlf. 1164

GLARMESTER OLSEN

Valdemarsgade 20
Tlf. Vordingborg 1160

KJOLESYSTEMEN

Boulevarden 23
Tlf. Vordingborg 1161

DAMERNES FRISØRSALON

Kis Hansen
Algade 24 - Vordingborg - Tlf. 274
1. kl.s moderne hårpleje

VALDAL Autolakereri

Valdemarsgade 82
Tlf. Vordingborg 316
Sandblæser havest

Ringsted

Anlægsbageriet

Anlægsvej 26 - Ringsted
Frisk og lækkert brød
Tlf. 829

Lad vaske ude -

VASKERIET, NÆSTVEDVEJ 10

Ringsted. Tlf. 475

BENLØSE KRO

anbefales
Roskildevej 113, Ringsted. Tlf. 1607

AXEL JENSEN

Glarimester
Åvej 12, Ringsted. Tlf. 1658

LEGETØJSMAGASINET

v/ Grethe Hansen
Sct. Hansgade 19, Ringsted

Roskilde

Gælder det julevask -

Vaskeriet RENA

Slotsgade 38, Roskilde
Tlf. 85 10 02

TRICO manufaktur

Grønnegade 6, Roskilde
Tricotage - strømper - broderi
Tlf. 3086

KONFEKTUREFORRETNING

Algade 40. Tlf. Roskilde 249
Konfekt - chokolade - is - gaveæsker

FODPLEJE

Dagny Nørholm
Borgerdiget 47, Roskilde. Tlf. 3190

INGEBORG BODILSEN

Moderne dameskræderi
Hersegade 1 A, Roskilde. Tlf. 714

Nykøbing F.

JULIUS BERNTH

Langgade 32, Nykøbing F.
Herreskræderi - linge
færdig konfektion

PETER KJÆR

Frisegade 4, Nykøbing F.
Farve - tapet - linoleum
Tlf. 85 02 58

Grenaa

S. Aug. Petersen

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

Kamp's tandteknik

Torvet 13 - Grenå - tlf. 1118
(Kioskens ejendom)

GUBI's planteskole

og anlægsgartneri
Tlf. Grenå 988
Alt i planteskoleartikler

Randers



GØRUP CHRISTENSEN

Installationsforretning
Lamper og lysekroner
Energivej 53. Tlf. 2115

B. JOHANSEN

Tricotage - undertøj - linge
Houmeden 12, Randers
Tlf. 2051

MOTORCYKLER

Reparationer - reservedele - tilbehør

Viggo Thomadsen

von Hattenstræde 11-13, Randers
Tlf. 4517

Niels Ebbesens Bar

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

Smede- og maskinværksted

Ridehusvej 1 - Randers - tlf. 6803
Alt smede- og maskinarbejde
udføres.
Tilbud og overslag gives

Lise Jensens tandteknik

Kirkegade 7 - Randers
Konsultation: 9-17 og 18-20
lørdag 9-12. - Tlf. 6640

Slagterforretningen

S. Møllersgade 20 - Randers - tlf. 2697
1. kl.s kød og flæsk
hjemmelavet pålæg

Næstved

Kolonialforretningen

Kildemarksvej 39 - Næstved
1. kl.s kolonial - vin - tobak og
konserves.
Tlf. 1135

Se på priserne og kvaliteten
De får alle fordele hos

KELD HANSEN

Ringstedgade 27 - Næstved - tlf. 75
Kolonial - vin og tobak



PRIVATBANE NYT

Nakskov den 3. novbr. Ved 8-tiden blev en 70-årig kvinde dræbt af toget fra Kragens, da dette kørte ind på stationen.

Næsby den 12. novbr. Ved 20-tiden afsporede to godsvogne, da disse skulle rangere ind på Hastrupsspor. Resten af aftenen måtte de rejsende udveksles på Næsby st.

Store Heddinge den 17. novbr. I eftermiddag påkørte motortoget en lastbil på Froslevvej overkørsel. Føreren af bilen blev slynget ud og pådrog sig hjerneystelse og forskellige kvæstelser. Motorvognen afsporede og spærrede sporet i godt et par timer.

Køge den 28. novbr. Til trods for at flere biler var stoppet op for rødt blinklys på begge sider af overkørslen på Københavnsvvej, cyklede en dame ved 14-tiden ind foran toget. Hun kom ind under motorvognen og pådrog sig alvorlige kvæstelser.

Øster Hassing den 30. november. I formiddag påkørte skinnebussen en lastbil på overkørslen ved Hedegården. Bilen blev fuldstændig knust og skinnebussen afsporede med alle hjulsæt. Føreren af bilen slap uskadt.

Hadsund Syd den 30. novbr. En personbil blev i eftermiddag påkørt af skinnebussen på overskæringen for vejen til Randers. Bilen ramtes af den ene pufte og slæbtes 40 m hen ad banen. Føreren af den og hans 4-årige søn blev indlagt på sygehus.

Thisted—Fjerritslev banen har haft et driftsunderskud på 466.099 kr. mod 47.000 kr. forrige år. Den megen kørsel på banen som følge af Limfjordsbroens spærring havde der været ekstraordinære store udgifter til vedligeholdelse af sporet.

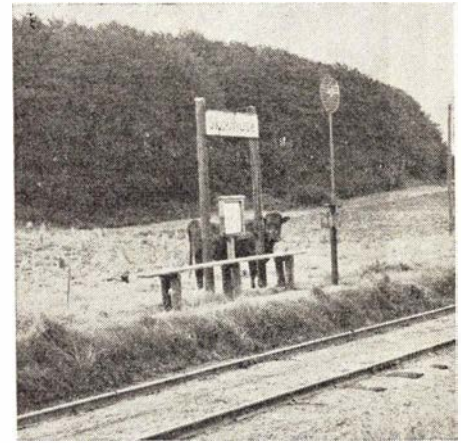
Horsens—Odder banen. Århus amtsråd har vedtaget at forny garantien for banens drift i fem år indtil april 1964.

Fåborg—Svendborg banen. På 42-årsdagen for banens åbning holdt det likviderede baneselskab sin sidste generalforsamling med det overraskende resultat, at de kapitalindskydende får 88,45 pct. af deres penge tilbage, et beløb man aldrig havde regnet med at kunne tilbagebetale. Banen blev ved dens åbning i 1916 straks overdraget Sydfynske Jernbaneselskab i forpagtning mod en årlig afgift på 50.000 kr. 1. april 1949 overtog DSB forpagtningen af banen sammen med Sydfynske Jb.s øvrige baner, mod at selskabet betalte DSB en afgift på 90.000 kr. årlig. DSB's budget for 1952—53 viste imidlertid et underskud på 120.000 kr., hvorefter det besluttedes at standse banens drift den 23. maj 1954. Når det endelige regnskab er afsluttet, vil der være et overskud på et par hundrede kr., som det vedtoges at skænke De gamle Hjem i Ollerup, hvor man vil bruge pengene til et chokoladegilde.

Troldhedebanen

har et underskud på 323.000 kr., hvilket er en stigning på ca. 10.000 kr. fra forrige år. Bomanlæggene i Dybvadbro og Bække er erstattet med blinklys. Desværre trækker det i langdrag med halvbotte og blinklys på Fynsvej overskæringen i Kolding. Rutebildriften, der er blevet moderniseret, gav et overskud på ca. 16.000 kr. Antal ansat personale er gået ned fra 49 til 46, hvorimod banen har 66 pensionister, hvilket medfører en pensionsudgift på ca. 415.000 kr.

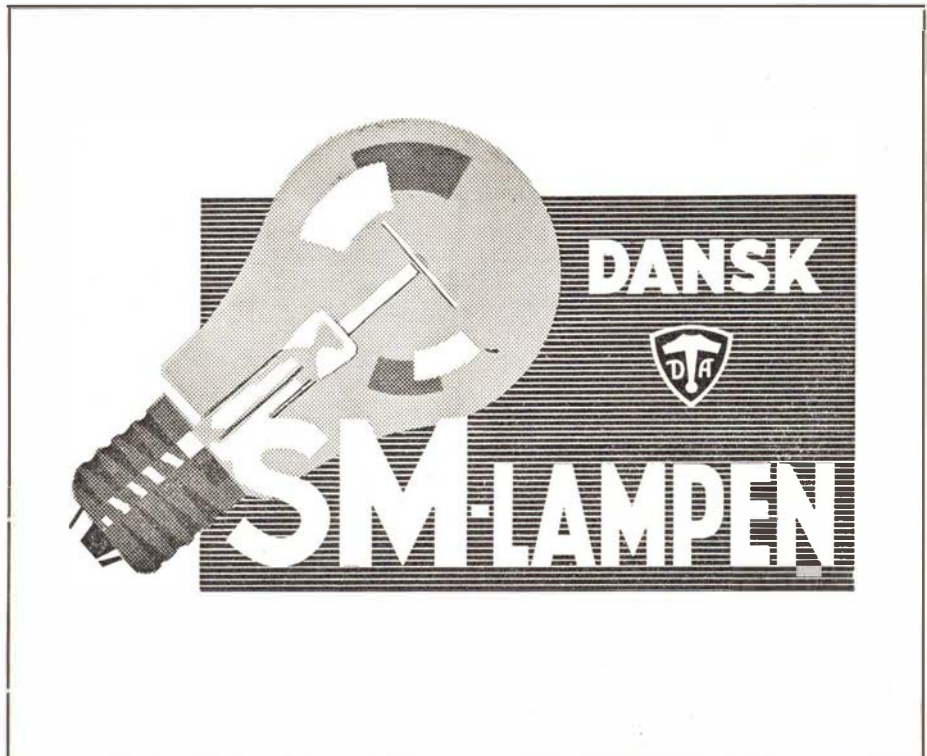
Skovhuse



At de ku' nænne at ta' Kalvehavebanen fra mig



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



DANSK
DAF
SM-LAMPEN

Hørve—Værsløv banen i likv.

Også her går det fint. Ved sidste års generalforsamling regnede man med en dividende på 70 pct. Salget af aktiver har i det forløbne år indbragt så meget, at der i dag er et dividendebeløb på 82,57 pct. Arealer og bygninger har givet 20.000 kr. mere end beregnet. Salg af materiel til Høng—Tølløsebanen havde givet 34.000 kr., som der ikke var regnet med i fjor, og et lokomotiv, der var ansat til en skrotpris på 20.000 kr., havde Frederiksværkbanen købt for ca. 60.000 kr. Pensionsforpligtelserne var reducerede dels ved dødsfald og dels ved at ministeriet havde bestemt at fh. stationsmst. Fisker ikke skulle have pension.

Vandelbanen i likv.

Her skrider afviklingen også positivt frem. De hidtil afhændede aktiver har givet 79.400 kr. mere end beregnet, hvilket har forbedret dividendetallet fra 59 til ca. 64 pct. Der mangler endnu at sælge nogle småarealer langs banestrækningen, remiserne i Vejle og Grindsted samt nogle spor i Grindsted. De sidste strides banen og DSB i øjeblikket om ejendomsretten til.

Eksportroer

Det begreb kender vi alle — fra sidste år og i år. Det er et økonomisk set lønsomt foretagende; der blev i dagspressen sidste efterår nævnt en fragtindtægt på ca. 5 mill. kr. til DSB. Dette »til DSB« fik mig til at tænke på lillebro privatbanerne, og jeg satte mig for at undersøge, hvor meget disse baner var og er berørt af emnet, idet der netop sidste år mange steder er sket en glædelig nedgang i en del baners underskud, en nedgang, der muligvis også må søges i roetransporterne, selv om det kun er en lille brik i det store spil.

Da banerne i Jylland og på Fyn er mest impliceret i nævnte transporter, er der kun anført tal for disse strækninger. Resultatet af undersøgelsen fremtræder nedenstående, idet dog må forudskikkes den bemærkning, at det er det omtrentlige antal vogne de pågældende baner skønmæssig brugte hhv. vil bruge, og at levering af et antal vogne med 20 t bæreevne kan påvirke tallene i nedadgående retning.

Som kuriosum kan nævnes, at en bane som MFVJ er så velstillet med materiel, at det er muligt at udleje til NFJ 15 stk.

åbne 15 t godsvogne. Dette er vel nok en undtagelse, og normalt må — ved vognmangel — storebror DSB træde hjælpende til.

	1957	1958
AHB	ca. 120 vogne	ca. 50 vogne
AHJ	» 165 »	» 345 »
ETJ	» 115 »	» 65 »
FFJ	» 230 »	» 305 »
HBS	» 275 »	» 205 »
HHJ	» 140 »	» 75 »
HOJ	» 290 »	» 160 »
HP	» 75 »	» 40 »
HV	» 235 »	» 140 »
MFVJ	» 55 »	» 80 »
NFJ	» 240 »	» 250 »
OKMJ	» 80 »	» 275 »
OMB	» 490 »	» 495 »
RHJ	» 270 »	» 355 »
RØHJ	» 65 »	» 85 »
SB	» 15 »	» 0 »
SKRJ	» 150 »	» 35 »
SVJ	» 105 »	» 70 »
TFJ	» 5 »	» 15 »
TKVJ	» 285 »	» 170 »
VaGJ	» 30 »	» 25 »
VLTJ	» 85 »	» 30 »
VNJ	» 80 »	» 85 »

»prb.«

Skanderborg

Banken for Skanderborg og Omegn

Telefon 516

BRIX BOGTRYKKERI

A/S Skanderborg amts bogtrykkeri
Telf. Skanderborg 168

E. Sigh & Sønner

Sølystvej 1 - Skanderborg
Alt i 1. kl.s kolonial
Tlf. 410

Henning Hartmann

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

Kontantforretningen

Adelgade 41 - Skanderborg - tlf. 437
Alt i kolonial - konserver
vin og tobakker

Fiskeforretningen

Adelgade 71 - Skanderborg - tlf. 304
Alle årstidens fisk
S. Andersen

HOTEL RY og annekset GUDENÅ

v/ Else og Holger Hansen

RY STATION
Telf. Ry 8

Vesttysklands privatbaner

De vesttyske privatbaner er et område, som man inden for den hjemlige trafikverden kender meget lidt til, og dog frembyder disse 270 baner som helhed et yderst værdifuldt led i hele forbundsrepublikkens trafiksystem. De kæmper selvfølgelig med de samme vanskeligheder som de hjemlige privatbaner, men når man ser på, at det befordrede antal passagerer fra 1937 til 1956 er vokset fra 83,7 til 274 mill. personer (heri ikke medregnet passagererne på rutebiler), må det erkendes, at disse baner har styrket deres stilling i en forbavsende grad. Mindre strålende ser det ud for godstrafikken, men også her er der tale om en, omend kun ringe, stigning, nemlig fra 82,3 til 87,6 mill. tons. Men også for privatbanerne spiller den socialt betonede trafik en stor rolle, idet 68 pct.

af passagererne befordres til stærkt nedsatte takster (arbejderkort og skolekort). Banernes samlede mindreindtægt derved anlås for øjeblikke til henved 10 millioner D-mark om året.

Banerne driver 538 rutebiler, råder over 727 damploko, 256 dieselloko og 82 elektriske loko. Investeringsbehovet anlås for øjeblikket til 350 mill. D-mark. Af anlægskapitalen befinder 70 pct. sig i offentlig besiddelse. Personalet tæller godt 25.000 personer. Banerne er sluttet sammen i en fællesrepræsentation med sæde i Köln. Et lille indtryk af taksterne får man, når man hører, at priserne for personbefordringen ligger på 124 mod 100 i 1938, mens lønninger ligger på 195, dieselloolie på 302 og kul på 382.

Tidstab og kvalitet

er af afgørende betydning, når en bus eller rutebil skal males. Spørg om leveringstid og pris — og regn så selv besparelsen ud.

Autolakerieret »HØJGLANS«

N. Nicolajsen - Horsens - Tlf. 2 17 00

Leverandør til DSB og privatbanerne

Zugspitsbanen

En meget væsentlig del af turisttrafikken falder på turistbanerne, navnlig på de 34 svævebaner og på tandhjulsbanerne, blandt hvilke de 25 findes i Bayern. — Blandt de mest kendte turistbaner er Zugspitsbanen, der fører op på Tysklands højeste bjerg, ca. 3000 meter over havets overflade. Wendelsteinbanen og de mange svævebaner omkring Garmisch-Partenkirchen. Zugspitsbanen blev færdig 1930 og havde da kostet 20 mill. rigsmark. Hvad dens bygning i dag ville have kostet står hen i det uvisse. Turen fra dalen varer kun 70—80 minutter. Den sidste del foregår gennem en mange kilometer lang tunnel, der blev sprængt ud i den massive klippe. I alt mistede 10 arbejdere livet under banens bygning.

Et luksushotel i sneriget

I 2650 meters højde er bygget et moderne luksushotel, Schneefernerhaus, med 100 senge, store restauranter, vinterhave, mødelokaler, bar, posthus, frisører og et par forretninger. Alt må føres op fra dalen, også drikkevandet, som det koster 7 D-mark pr. kubikmeter at slæbe op. Kun vaskevandet hentes fra sneen. Årlig må der slæbes 7 mill. liter vand og 140.000 liter dieselolie op i højderne.

Selv i september er hotellet omgivet af sne. Sæsonen varer året rundt, men kulminerer i den egentlige ski-sæson. Priserne er i betragtning af forholdene meget moderate. Et enormt og farligt byggearbejde er gået forud for hotellets opførelse. 7000 kubikmeter klippe måtte sprænges bort. Fra de store liggeverandaer har man en strålende, ja enestående udsigt over sneen og bjergtinderne. Helt oppe på kammen, der nås med svævebane på fire minutter fra hotellet, ligger en vejstation, der samtidig gør tjeneste for visse industrivarer, som skal bevise deres holdbarhed under usædvanlige vejrforhold. De klimatiske forhold svarer nogenlunde til Spitzbergens.

Da banen i 1955 kunne fejre sit 25 års jubilæum, havde allerede 15 mill. passagerer benyttet den, og siden er antallet steget meget betydeligt. For turisttrafikken er banen et aktiv af første rang, og de gæster, der i dag søger rekreation heroppe i sneens og stormenes rige, tænker ikke meget på, hvad der er gået forud af stra-

badser, menneskelig indsats og vovemod. De betragter det som noget selvfølgeligt, at menneskeånden har overvundet også disse hindringer. De nyder ferien og rekreationen, driver deres sport og hygger sig.

I dag forenes gæster fra alverdens lande om at beundre dette mesterværk af ingeniørkunst og menneskelig indsats. Over for den storslåede natur kan man kun blive tavs af beundring.

Affæren i Amsterdam

Generaldirektoratet for Danske Statsbaner og generaldirektionen for de hollandske baner har, som det allerede er bebudet gennem pressen, foretaget en fælles undersøgelse i anledning af den episode, som et dansk rejseselskab, der lørdag den 19. juli 1958 rejste med Holland-Skandinavien Ekspress fra Amsterdam til København, var udsat for.

Ved denne undersøgelse er følgende fastslået:

DSB har for dette rejseselskab afsendt en pladsreservering, som imidlertid ikke er modtaget af de hollandske baner og derfor heller ikke er taget til følge.

Da DSB i tidligere tilfælde ved bestilling af pladser for et selskab i samme rejseplan som det heromhandlede selskab ikke har modtaget noget skriftligt svar fra de hollandske baner, og det fremgik, at reserveringen var foretaget og i orden, har DSB ment, at også reserveringen for selskabet med afgang fra Amsterdam den 19. juli var i orden.

DSB medgav rejselederen en kopi af pladsbestillingen og rådede hende til efter ankomsten til Amsterdam at få bekræftet hos de hollandske baner, at reserveringen virkelig var i orden.

Forskellige misforståelser medførte, at hotelværtten på den danske rejseleders vegne først fredag aften telefonerede til pladsreserveringskontoret.

Hotelværtten har — også over for det hollandske jernbanepoliti — erklæret, at han har talt i telefonen med pladsreserveringskontoret og fået det svar, at reserveringen var i orden.

Ifølge en af de hollandske baner foretaget afhøring er en sådan telefonsamtale ikke fort af pladsreserveringskontoret eller

af andet tjenestekontor på centralstationen i Amsterdam.

Da selskabet næste morgen nogen tid før togets afgang indfandt sig på perronen og henvendte sig til konduktøren, viste det sig straks, at der ikke var foretaget nogen reservering for dette selskab.

Misforståelsen mellem rejselederen og konduktøren og sprogvanskeligheder medførte, at selskabet fik den opfattelse, at det ikke kunne blive befordret med toget.

Deltagerne i selskabet indtog derefter uden konduktørens tilladelse pladser i toget, der var reserveret for andre rejsende og derfor forsynet med pladsreserverings-sedler. Endvidere rev nogle af deltagerne i selskabsrejsen nogle af jernbanens pladsreserveringssedler af.

Alle disse uregelmæssigheder og misforståelser skabte en spændt og ubehagelig atmosfære mellem det hollandske jernbanepersonale og rejseselskabet.

Da selskabet ifølge det tilstedeværende jernbanepersonale nægtede at forlade de med urette indtagne pladser, påkaldte stationsbestyreren på dette tidspunkt politiets hjælp.

Over for beretningen fra den danske rejseleder og flere medlemmer af selskabet, hvorefter mindst en herre blev slået af politiet, og dette fordi han ikke ville adlyde politiets ordre til at forlade kuppen.

Det forstås sig, at de hollandske baner ikke kan øve nogen indflydelse på, hvorledes politiet optræder.

De kompetente politimyndigheder i Amsterdam beklager meget, at politifolkene i dette tilfælde så sig nødsaget til at benytte kniplerne.

Det her meddelte er resultat af en fælles behandling og undersøgelse af denne sag i Holland ved repræsentanter for Danske Statsbaner og de hollandske baner.

Generaldirektoratet for Danske Statsbaner og generaldirektionen for de hollandske jernbaner beklager meget episoden i Amsterdam den 19. juli. De vil bestrebe sig for — og er overbevist om, at det vil være tilfældet — at noget lignende ikke vil gentage sig.

Banerne vil herefter betragte sagen som uddebatteret sig imellem.

Denne beretning stilles samtidig til rådighed for den danske og den hollandske presse. *Th. Jensen, trafikchef.*

Husk

banegårdsrestaurant

Silkeborg

R. E. Madsen - Tlf. 717

Fritz Carstens efft.

„Deres datters udstyr“

Bispensgade 13 - Ålborg - tlf. 3 42 20

Specialforretning i gas- og el-udstyr

Konto oprettes. Jens Koch Jensen

Forældreskolen

Marselis Boulevard 17

Telf. Århus 4 29 06

Kontortid: 13-14 (ikke lørdag)

Kai Haagerup

Aalborg

KOLONIALFORRETNINGEN

Hobrovej 374, Aalborg. Tlf. 35018
Kolonial - vin og tobak

Slagtermester Norvin

Kastetvej 7 - tlf. Ålborg 2 51 14
Alt i 1. kl.s kød og hjemmel.
pålæg og viktualier.

Købm. Lundtoft Andersen

Ørstedvej 41 - tlf. 2 10 75
1. kl. kolonialvarer . kaffe
konserves . vine . tobakker

Aksel Mortensen

specialværksted for polstrede
møbler
Bonnesensgade 7 - Aalborg
Tlf. 2 98 75

Rutebilstationens Kiosk

Aalborg - Tlf. 2 33 41
Aviser - dag- og ugeblade

Radio service

Igelmoses eftf. H. Christensen
Danmarksgade 12 - tlf. 35 774
Reparation af radio og fjernsyn
Udlejning af båndoptagere

William Christensen

Borgergade 30 - Aalborg - tlf. 2 16 60
Skræderi - målkonfektion
Reparation og omforandring

B P Hasseris servicestation

Hasserisvej 102 - tlf. 3 03 89
Benzin - vask - olie - smøring

Skalborg Autoværksted

H. Rasmussen - Hobrovej 396
1. kl.s reparation af ladvogne
og personvogne.
Telf. 3 50 85

Sv. Baj Nielsen

Østerbrogade - 15 - Nørresundby
Kayser symaskiner - Atlas køleskabe
Nilfisk støvsugere - husholdnings-
maskiner
Konto oprettes - tlf. 2 97 98

Mejeriudsalget

Rolighedsvej 59 - Nørresundby
Telf. 3 57 49
1. kl.s mejeriprodukter

Frederikshavn

Købmand Jespersen

Barfredsvej 1 - Fr.havn - tlf. 1366
1. kl.s kolonial - konserves
tobaksvarer og spirituosa

By- og Landbosparekassen i Frederikshavn

Telf. 930

WÆHRENS

Rimmensgade 35 - tlf. 413
Kolonial - delikatesser
Kaffe - god til sidste dråbe

CALTEX service station

Sæbyvej 58-60 - Frederikshavn
Benzin - olie - vask
Chr. Smed - tlf. 2077

NIMA

Asylgade 39 - Frederikshavn - tlf. 1805
Kolonial - konserves - grøntsager
3 % rabat på alle varer
På 1/4 kg kaffe 50 øre mod
aflevering af denne annonce

FRUGTFORRETNINGEN

Frida Kragsskov
Teglgårdsvej, Frederikshavn. Tlf. 1516
Altid 1. kl.s frugt og grønt

VESTERPORTS FISKEHAL

Abildgårdsvej 42, Frederikshavn
1. kl.s friske fisk
O. Nielsen. Tlf. 2089

Nykøbing Mors

Werner Nielsen

Højbro 30 - Nykøbing M. - tlf. 8
Alt i 1. kl.s kolonial
Spec.: ekstrafin kaffe

TRIKOHL

Havnegade 5 og 14 - Nykøbing Mors
1. kl.s kemisk rensning og
oprensning
Tøjet hentes og bringes - Tlf. 955

ELITE salonen

Algade 21 - Nykøbing Mors - tlf. 760
1. kl.s hårpleje og
betjening

Brønderslev

Slagtermester Thuesen

Algade 10 - Brønderslev
1. kl.s kød og hjemmelavet
pålæg
Telf. 203

Trikotaforretningen

Algade 1 - Brønderslev - tlf. 3
Stort udvalg i trikotage
lingeri og småting

Slagtermester Larsen

Holbergsgade 2 - Brønderslev
Alt i 1. kl.s kød og hjemme-
lavet pålæg. Tlf. 480

Niels Andersen

Slagtermester - Nygade 4
1. kl.s kød og hjemmelavet
pålæg
Kun friske varer. - Tlf. 530

Hjørring

Tobaksforretningen

Vestergade 20 - Thisted - tlf. 1160
Alt i tobaksvarer
vine og spirituosa

Mettes konfekture

Nørregade 13 - Hjørring
Alt i chokolade og konfekturer
Tlf. 1375

NYGADES MØBELMAGASIN

Nygade 2 - Hjørring
Tlf. 1880

Langå

Aage Rasmussen

Scharlings eftf. - tlf. 85 - Langå
Alt i dame- og herrekonfektion
samt manufaktur

Wiener-Bageriet

Bredgade 3 - Langå
Prøv vort friske og lækre brød
H. Hertzum - tlf. 67

Ger Deres indkøb hos vore annoncører

MODEL JERNBANE

store de støbte figurer skal være. Ønsker man f. eks. at støbe mennesker til modelbanen, skal de færdige figurer være 38 mm høje til skala O og 20 mm høje til skala HO. De tilsvarende forme kan da bestå af klodser på 2×5×7,5 cm, henholdsvis 1,5×4×5 cm.

Metalstøbning af modelbanen

Undertiden ønsker hobbyfolk, modelbanebyggere især, selv at kunne støbe menneske- eller dyrefigurer. Dette er efter anvisningen her i bladet i september 1957 uhyre nemt under forudsætning af, at man har en model af foretagne afstøbninger efter.

Er man derimod ikke i besiddelse af en model, stiller sagen sig naturligvis noget anderledes. Problemerne bortelimineres imidlertid, såfremt man går frem efter følgende anvisning, der ydermere byder på den store fordel, at de støbte figurer kan gives et individuelt udseende, hvad der kan have sin store betydning, når man ønsker modeller af f. eks. arbejdende personer.

Fremgangsmåden her forudsætter blot lidt fingerfærdighed og kunstnerisk sans, ting, der ikke er så nødvendige ved støbning i gips, hvor alle afstøbningerne bliver ens.

Træformen

Træformen består af to regelmæssige træklodser, a og b. Det er af stor betydning, at de sider på klodserne, der skal vende mod hinanden, er plane. Klodsernes størrelse afhænger naturligvis af, hvor

Formen fremstilles således:

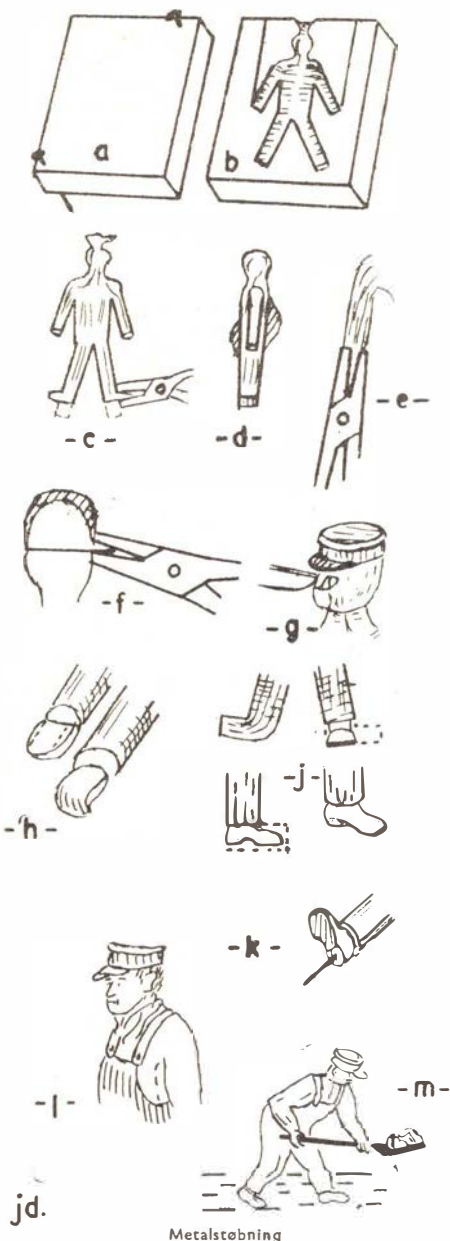
I den ene af klodserne skærer man et træsnit, der har den ønskede figurs omrids. Til figurens hoved skærer man en støbetragt, endvidere ridser man en luftkanal fra hver arm (se fig. b). Begge klodser stiftes nu let sammen, hvorefter man hælder smeltet bly ind i formen, der nu skilles ad igen. Blyet har nu svedet den anden træklods, således at der fremkommer et aftryk, der er en nøje kopi af træsnittet i den første træklods.

Den anden klods behandles ligesom den første, altså udskæres efter det svedne aftryk.

— Og de to formhalvdele er nu færdige til brug.

På hver figur, der støbes, er der en støbetap. Denne støbetap samt tråde fra luftkanalerne skæres af.

Med en fladtang klemmer man den nederste del af figurens ben, idet man samtidig bøjer disse, fig. c. Ønsker man at forsyne en enkelt figur med mave eller let fyldig bagdel, påfører man blot lidt loddetin, til det ønskede resultat er opnået, fig. d.



Metalstøbning

Joh. Hansens Eff. t.



A. Simonsen
Aut. Elektroinstallatør
Lys - Kraft - Varme
Udf. Arbejder for DSB
Storegade 15 . Tlf. 45
Brande

TRIKOTAGEFORRETNINGEN

Jernbanegade 30, Kolding.
Tlf. 383.
Alt i garn - tricotage -
småting og børneudstyr

A. Rylunds eff. t.

Stort udvalg i frimærker
Spec.: album og samleartikler
Klostergade 20 - Århus
Tlf. 2 32 48

Århus

Hobbyforretning

Frederiksgade 17 - Tlf. 2 41 67

Alt til modeljernbaner

HSV kvalitets TRANSFORMATORER

til alt . . . overalt

Type 1	50 watt	65,00
Type 2	30 watt	55,00
Type 3	8 watt	18,00
Type 4	2x40 watt	125,00
Type 5	30 watt	84,00
Type 6	30 watt	48,00

12 måneders garanti for fabrikationsfejl

Forhandles af legetøjs- og hobbyforretninger over hele landet,
hvor vort udførlige katalog udleveres gratis!

Viborg

Privatbanken for Viborg og Omegn

Gravene 2 - tlf. 2600

Fr. Møller & Søn

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

Kirkebakvej Savværk

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

NILBRO-salonen

Gravene 33 - Viborg - tlf. 2150
Mandag—torsdag kl. 7,30—17,30
fredag kl. 7,30—20,30
lørdag kl. 7,30—14,30

ELECTRIC

K. Jensen & E. Agerkilde
Lys - kraft - varme - kulde
Sct. Mathisagade 35 - Viborg
Telf. 735 - 736

Viborg cykkelager

Hilmer Nielsen - Gravene 3 - tlf. 1013
Herre-, dame og børnecykler
SCO-SACHS knallerter
1. kl.s reparationer

J. Chr. Villadsen

møbelpolstrer
Gravene 25
Tlf. Viborg 2833

Købmand Dissing

Kirkebakvej 48 - Viborg - tlf. 1147
1. kl.s kolonial
Tobaksvarer og spirituosa

BAGERIET

Sjællandsgade 18 - Viborg
Tlf. Viborg 2259
1. kl.s brød og kager

Agerskovs kaffe- & spisehus

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

MEJERIUDSALGET

St. Sct. Pederstræde 7 - Viborg
Tlf. 635
1. kl.s mejeriprodukter
samt brød

Herning

EJNAR KJELDEN

Karosserifabrik
Poulsgade 14 - Herning
Telf. 1291

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Østergade 10 . Herning . Telf. 10

Lund & Erichsen

Elektro-Installation

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

H. Kronborg

Gl. Landevej 163 - Herning
1. kl.s kolonial
ekstrafin kaffe
Varerne bringes. - Tlf. 577

Mindeparkens

slagter- og viktualieforretning
H. C. Ørstedsvvej 93 - Herning
Tlf. 3085
1. kl.s kød og pålæg. Lynfrosne
fjerkræ - fisk - grøntsager

H. C. Ørstedsvajs Kiosk

Alt i dag- og ugeblade - papir
og telegrammer
H. C. Ørstedsvvej 66
Telf. Herning 2862

La Rense

H. C. Ørstedsvvej 54 - Herning
Kem. rensning og presning
Tøjet hentes og bringes
Tlf. 2636

GULF service station

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

Frugt- og blomsterforretn.

Fr. Nielsens eftf.
Østergade 46 - tlf. Herning 269
Alt i frugt - grønt - blomster -
buketter og krans

AMAZONE

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

Ikast

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Ikast afdeling - tlf. 557

IKAST VULKANISERINGSANSTALT

v. Ejner Madsen
Udfører arbejder for DSB
Ikast. Østergade 26. Tlf. 140

KNUD KNUDSEN

Aut. elektroinstallatør
Udfører arbejder for DSB
Ikast. Nørregade 37. Tlf. 126

JOHS. LAURIDSEN

Trikotagefabrik
Ikast. Telefon 205

Skive

Jernbanepersonalet anbefales

FRISØRSALONEN

Adelgade 1 - Skive
1. kl.s betjening
1. kl.s hårpleje

M. Madsen

Maskin- og beholderfabrik
Viborgvej - Skive
Telefon 1339

»Nørreport«

Nørregade 33 - Skive
Frisk og lækkert brød
hver dag
Tlf. 1230

Hobro

Købmand Johansen

V. Alle 16 . Hobro . tlf. 367
Kolonial . konserver . tobak
vine . spirituosa . brød

Møbelleret

Adelgade 28 . Hobro . tlf. 876
Moderne nutidsmøbler
Reparation og ompolstring
Konto oprettes

Spis og bo på

GRAND - Hobro

Telf. Hobro 36 og 576
Astrid og Villade Knudsen

Fig. e, f, g, h og j illustrerer bedre end mange ord, hvorledes man med tang, kniv og fil samt ved anvendelse af sine kunstneriske anlæg og sin fingerfærdighed forsyner figuren med ansigt, hænder, hovedbeklædning og støvler. Eventuelt manglende materiale tilføres ved lodning, fig. d og f (det skraverede).

Bemærk dog, at fødderne ikke forbliver i stillingen som vist på fig. c; de drejes naturligvis fremefter og kan efter behov gives en hvilken som helst stilling. Grundet blyets bøjelige egenskaber kan man ved få greb give figuren udseende af at være i færd med at udføre en bevægelse, fig. m. Denne kan gøres yderligere levende ved at lade figuren fatte redskaber m. v.

Men selv det mest fuldendte præg kan dog let forringes, ja, endog helt ødelægges ved dårlig bemaling. Fig. 1 er et eksempel på, hvorledes figuren kan bemales. Manden har blondt hår og er »iført« sort uniformshue, grå arbejdsjakke og blå overall samt mørkt halstørklæde. Øjne, øjenbryn og mund betegnes med sort henholdsvis rød maling, alle knapper er gule.

For at figuren skal kunne stå fast, lodder man på hver fod en kort nål, fig. k. Herefter kan figuren anbringes i terrænet. Nålene bevirker, at figuren står fast under alle forhold, og desuden er man fri for den klodsede fodplade, der er så typisk for alle købte figurer.

Skal figurerne imidlertid anbringes på hårdt underlag, kan nålene ikke anvendes, og så kan man med fordel bruge fodplade. Denne fremstilles af messingblik eller andet tyndt materiale; tyndt for at virke så lidet iøjnefaldende som muligt. Fodpladen loddes fast og males om muligt med samme farve som det terræn, figuren opstilles i. Herved falder fodpladen sammen med omgivelserne og bemærkes som følge heraf ikke.

En tredje fremgangsmåde kan anvendes ved figurer, der udfører omlæsning af gods. Man kan lade figuren trille med en stor tønde eller bakse med en stor kasse el. lign. Godset limes blot fast til hænderne på figuren, således at godset samtidig rører jorden. Herved bliver modellens understøtningsflade så stor, at det kan stå alene uden brug af nåle eller fodplade.

J. B. Dyrkilde.



Rødkærsbro

Trafikontrolør N. C. Dam, Valby, er forfremmet til stationsforstander i Rødkærsbro, hvor stfst. H. L. Walmod har søgt afsked (67 år).

Fasterholt

Trafikeksp. C. E. Asboe, Stevnstrup, er forfremmet til stationsmester i Fasterholt, hvor stmst. L. K. Knudsen er død (66 år).

Hasselager

Trafikeksp. H. J. Danielsen, Eltang er forfremmet til stationsmester ved Hasselager st., hvor stmst. A. Andersen har søgt afsked på grund af svagelighed (63 år).

Nårup

Trafikeksp. V. G. T. Vilhelmsen, Lange-skov, er forfremmet til stationsmester i Nårup, hvor stmst. C. J. Madsen, har søgt afsked (67 år).

Tolne

Trafikeksp. K. E. Mortensen, Tylstrup, er forfremmet til stationsmester i Tolne, hvor stmst. N. P. A. Madsen har søgt afsked (65 år).

Sig

Trafikeksp. V. Pedersen, Pjedsted, er forfremmet til stationsmester ved Sig st., hvor stmst. A. P. Petersen har søgt afsked (67 år).

Dødsfald

Togfører C. P. R. Dalby, fh. Kh., 89 år.
Overportør Andr. Thomsen, fh. Hjørring, 82 år.

Togfører Johs. Jørgensen, fh. Horsens Privatb., 78 år.

Togfører R. P. Rasmussen, fh. Fredericia, 77 år.

Overportør M. Jensen, fh. Kh., 72 år.

Togfører W. F. Nicolaisen, fh. Åbenrå, 68 år.

Lokofører L. G. Larsen, Odense, 67 år.

Portør C. Gyldsted, fh. Nørreport, 67 år.

Lokofører C. Jacobsen, Viborg, 60 år.

Vi bragte i sidste nr. en meddelelse, at togfører P. K. Sørensen, Randers, var død. Sørensen lever fremdeles i bedste velgående og er stadig tjenestegørende. Vi beklager meget det skete.

Blikkenslagernes A/S

Carit Etlars alle 11 - Esbjerg - tlf. 360
Værksted: Nygårdsvej 84
Telf. 5195
Vand - gas - sanitet - fjernvarme



STORMAGASINET

Bispensgade 5 - Aalborg

ALBANI PILSNER

- dagens pilsner

Legetsjhuset

Egen import - derfor billigst
Forhandling af Lego og Tekno
Nørregade 5 - Århus
Telf. 2 95 52

HOBBY MESSEN

Østergade 24 - Nørresundby
Modeljernbane og alt til
»Gør det selv hobby«
Stel til lampeskærme

Jyllands Tæppelager

Store Torv
Århus
O. Lings

Odense

Smedegaardens Konditori

Østerbækvej 90
Tlf. Odense 11 51 56
Altid friskt og lækkert brød
Rimelige priser

Laur. Winther

kaffehandel
Vestergade 61
Odense - Tlf. 12 17 02.

Slagterm. Viggo Jensen

Dronningensgade 38 - tlf. 12 10 19

Alt i 1. kl.s kød og
hjemmelavet pålæg

Anton Schrøder

E L

Aut. Installatør
Udfører Arbejder for
Grindstedbanen
Agerbæk - Tlf. 44



Skrædersyede kjoler

til en fornuftig pris

Plisserede Terylene nederdele
Terylene kjoler
Serveringskjoler kr. 93,00

Ring eller skriv og vi kommer gerne og
viser Dem vore prøver uforbindende.

HALY M. P. Hansensvej 9
Århus - Telefon 7 02 42

Vagn Trillingsgaard

Tømmerhandel
Ved Tingvej . Herning . Tlf. 35
Tilbud gives på alt i trælast
bygge- og isoleringsmaterialer

Ost er billigt pålæg

1 1/2 kg fed velsm. ost kun 4,48
1 1/2 » stærk Chr. d. 9 » 5,85
Godt 2 kg velsm. Tybo for 6,45

Reberbangsgade 22 - Aalborg
Telf. 2 51 12



Forslag til den manglende julegave

Den til alle børnene. Den er tillige billig og sanitær.

— Køb en tom kasse og fyld den med fint strandsand. Her kan børnene m. fl. hele julen more sig med at jambe med bare ben, så de rigtig får tærne i det løse sand og omvendt, og — sand i tær er frem for noget andet sanitært.

Lige fedt!

Ham der!?! — Joh, ham kender jeg fra juleaften ifjor — vi ville tilbringe den sammen i komfortable og hyggelige omgivelser som for eksempel i spjældet.

Vi lavede da også en rædsom ballade i Nyhavn, men panserne slog så hårdt, at vi i stedet for brummen kom på hospitalet. — Nåh, skidt med det — for osse der fik vi flæsketeg og rødkål, sådan som vi havde regnet med — det var da lige fedt!!!

Glædelig Jul!!!

onskes alle — — der er så kloge at vente nogle dage med at gøre op, hvad den egentlig har kostet!

Nyt om storken

En vis hvas zoologisk magister har overalt i landet eftersøgt en julestork — men forgæves, hvoraf han da også slutter, at storken altså må være en sommerfugl.

Ikke nogen Industri-Jul!

Han udbad sig en gammeldags jul — og ikke noget med færdiglavet pose-rødkål, fabriksænder eller andet såkaldt industrikonsum. Det skulle være hjemmelavet altsammen.

Derfor indforskrev han da også sit fjerkræ direkte fra bondegården, så han var sikker på, at de var både håndfangede og selvdøde.

Vær god ved menneskene!

Om julen synes alle mennesker at være så dyrevenlige, men det omvendte er skam også tilfældet.

Drageren julenat på Hovedbanegården havde ondt af en stor, hylende og snerrende schæferhund i kasse, som stod uafhentet, fordi der manglede papirer på den.

Omsider fik han så megen medlidenhed med dyret, at han tog den ud af kassen og med ind i sin spisestue, hvor de havde en rar juleaften sammen.

Næste dag kom fragtbrevet. Det var en vild ulv fra Nordsverige til Zoologisk Have, som sagde, at den nok ikke har været sulten.

VANSKELIG JULEKALENDER

Soldaten skrev hjem, at han rejste på juleorlov den dag det er juleaften om morgenen...

Damefrisørsalonen CHIC

Blegdamsgade 2 - Nyborg
Moderne frisurer, kold perman.
Inga Rubæk - tlf. 1616

Gå efter kvalitet . . .

Lingeri - manufaktur - konfektion
Hele familiens magasin

STILMAN

Søndergade 24 - Århus - tlf. 2 86 00

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

*Bladets læsere samt alle de mange, der også i år har vist »Jernbane-Bladet«
deres interesse og støtte, ønskes herved en glædelig jul og et godt nytår!*

Redaktionen.

Vejele

Th. Weissenborn & søn

Smede- & Maskinværksted
Gas . Vand . Sanitet . Varme

Oliefyr

Vejele . Volmersgade 5 . Tlf. 2075

Akkumulatordepotet

WOTAN

Udfører Arbejder for D.S.B.

Vejele . Skovgade 14 . Tlf. 1468

Østerbos damesalon

Ørstedsgade 27 - Vejele - tlf. 1315

Alt i moderne hårpleje

Fiskebørsen

Sønderbrogade 32 - Vejele

Altid friske fisk

Varerne bringes - Tlf. 1292

H. C. Jensens Enkes efft.

Dæmningen 66 - Vejele - tlf. 1407

Alt bogbinderarbejde udføres

Sønderbros Osteforretning

Sønderbro - Vejele - tlf. 1153

Vellagrede oste.

H. Mortensens kaffe

Spec.: Bunkenborgs pølser

Jernbanepersonalet
anbefales

KIVO - KUNST

Søndergade 61 - Vejele

NINON trikotage

Ørstedsgade 33 - Vejele - tlf. 3228

Stort udvalg i trikotage -

lingeri og småting

Aage Jensen

bageriet - Fiskergade 7 - Vejele
Tlf. 629

Altid 1. kl.s brød og kager

MOKKA BAR

O. Lehmannsgade 2 - Vejele
tlf. 2484

Kaffe og kaffe er to ting,

men MOKKA BAR er en god ting

Clausen & Mortensen

Koldingvej 2 - Vejele - tlf. 3195

1. kl.s kolonial - tobak

vine og spirituosa

Horsens

»JETTE« damekonfektion

Borgergade 1 - Horsens

telf. 2 40 24

Konto uden rentebetaling

Se udstillingen Borgergade 10

Winther Pedersen

Fabriksvej 66 - Horsens - tlf. 2 53 60

Kolonial - tobakker - vine

og spirituosa

Tandlæge Jørgen Tarp

Søndergade 16 - Horsens

(Tidligere Bristol) - Tlf. 2 18 65

Akkumulatorcentralen

Smedegade 91 - Horsens - tlf. 2 28 93

Salg af nye batterier

Opladning og reparation

Tandlæge Tage Jylling

Tandlæge C. Knudsens efft.

Søndergade 15

Horsens - Tlf. 2 56 21

Tobaksforretningen

Amaliegade 16B - Horsens - tlf. 2 32 78

Cigarer - tobak - vine

Knud Buus

Sundvejens Kiosk

Sundvej 18F - Horsens - tlf. 2 43 16

Dag- og ugeblade - telegrammer

Indlevering til tipstjenesten

FRESIA

Sundvej 26 - Horsens - tlf. 2 29 56

Blomster - kranser - dekorationer

Frisørsalonen

Søndergade 27 - Horsens - tlf. 2 34 14

1. kl.s moderne hårpleje og
betjening.

J. H. Hansen

C. Broe Rasmussen

Urmager optiker

Alt i ure og briller

Graven 16 - Horsens

telf. 2 10 68

CALTEX service

Erik Hansen - Dæmningen 11

Telf. Vejele 4125

BENZIN - OLIE

Silkeborg

Løren Bjørn

murermester

Silkeborg

Hostrupsgade 17

Telf. 97

Aktieselskabet

J. D. Koopmann's

Svineslagteri

og Konservesfabrik

Silkeborg - Telf. 2800

Osteklokken

G. & H. Hermansen

Nygade 24 - Silkeborg - tlf. 466

Stort udvalg i fuldfed, lagret ost

Æg - konserves - kaffe

Strøgets Konfekterer

Søndergade 15 - Silkeborg

Telf. 1154

Chokolade og konfekterer

gaveæsker

Hjemmebageriet

Friskbagt brød hver dag

Estrupsgade 7 (Gaden fra banen)

Silkeborg . Tlf. 109

WEBER CARLSEN

Østergade 2 - Silkeborg - telf. 2302

Billigst med det bedste

i gardiner - hvidevarer og

sengeudstyr.

SOFT ICE

Østergade 14 - Silkeborg - tlf. 2724

1. kl.s is og konfekterer

Åbent til kl. 22

Brødudsalget

Estrupsgade 6 - Silkeborg - Tlf. 1352

1. kl.s brød og konfekturer

A. Pedersen

Spare- og Laanekassen for Silkeborg og Omegn

Vestergade 3 - Silkeborg

Tlf. 410 - 416 - 417

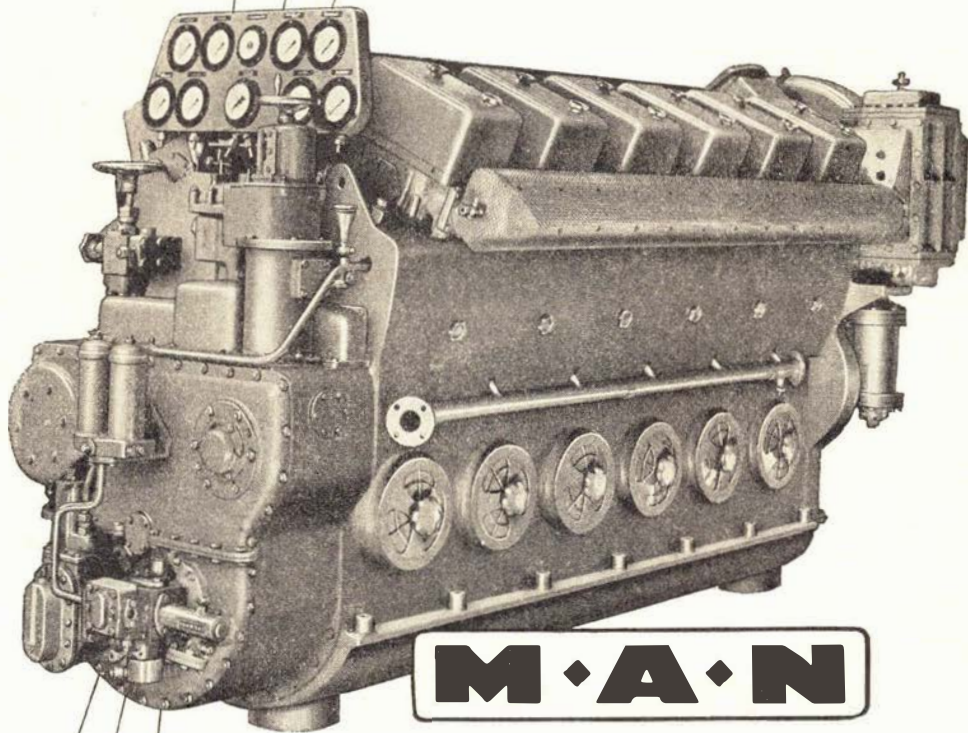


DIESEL



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

Bliver i stigende grad an-
vendt i lokomotiver og
skibe.



M·A·N

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG AG · WERK AUGSBURG

Repræsentation:

Protechnico $\frac{A}{S}$

VESTER FARIMAGSGADE 1 KØBENHAVN V MINERVA 2062