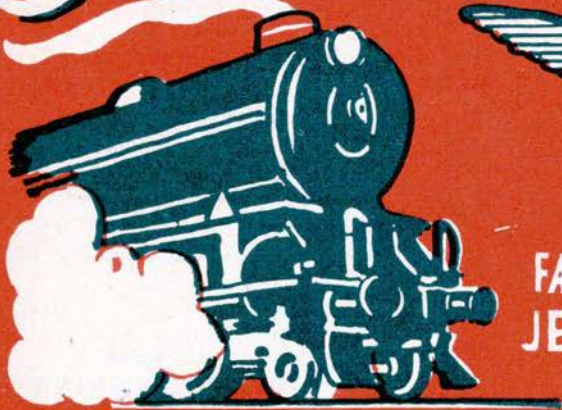


# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



**SIEMENS**

Bladskriver T typ 100  
Driftsikker.  
Moderne form.  
Lydløs.  
Let at betjene.  
Leveres såvel med som  
uden påbygget  
modtageperforator og  
strimmelsender.



FABRIKAT: SIEMENS & HALSKE AG.  
BERLIN - MÜNCHEN

**DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB**

BLEGDAMSVEJ 124 - KØBENHAVN Ø - C. 8448  
TELEX 2313

16. ÅRGANG NR.

**2**

FEBRUAR 1959



## Aarhus

### Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere  
Signalføjter - Hornarbejde

Aarhus . 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  
Konserves

### 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

### Rådhus pensionatet

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

### Kolonialforretningen

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

### Frugt - grønt - blomster

Marselisborg alle 30c - Århus  
Dekorationer og krans.   
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

### Fjernsyns-magasinet

Tordenskjoldsgade 27 - tlf. 6 56 22  
Nyeste modeller i fjernsyn og  
radio  
Spec. værksted med fagmæssig  
garanti

### GULDVAFLEN

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

### 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

### Bagerforretningen

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

### KNUD E.

Tordenskjoldsgade - tlf. 6 04 80  
Alt i herrekonfektion og linge  
Spec. målkonfektion.  
Kvalitet og velklædt til rimelige  
priser.

### SKOU's musikhandel

v. P. Benjamiassen  
Nørregade 22 - Århus  
Instrumenter - plader  
Spec. værksted. - Tlf 3 54 06

### AKTUEL FOTO

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

### Aarhus

### Galvaniserings Anstalt

Direktør J. Seest  
Nørreport 20 - Århus  
Telf. 2 32 22

### Slagterforretningen

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

### Frugt- og grøntforretningen

Tove Olesen  
Bülowsgade 22 - Århus  
1. kl.s frugt og grøntsager  
Telf. 3 59 30

### KNUD's Farvehandel

Knud Hansen  
Silkeborgvej 202 - Åbyhøj - tlf. 5 72 24  
Farver - lakker - tapeter  
rullegardiner - persienner

### Frugtforretningen

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

### Købmand Søren Hansen

Butikshuset - Kaj Munksvej - Århus  
1. kl.s kolonial - vin - tobak  
dybfrosne varer - konserves  
Tlf. 4 48 52

### SHELL service

Toldboden - Århus - tlf. 3 11 52  
Benzin - olie  
H. E. Hansen

Jernbanepersonalet anbefales

### BOGTRYKKERIET

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

### Vejlby Frugtcentral

Vagn Vesterager  
Alle årstidens friske frugt og  
grøntsager  
Vejlbygade 22 - Århus - tlf. 7 78 44

Jernbanepersonalet anbefales

### skotøjsværkstedet

Niels Christiansen  
Viborgvej 23 - Århus  
tlf. 3 28 94

### Brabrand Kødforsyning

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

### Det var noget helt andet!

— Vi springer fra 400 meter! råbte sergenten ud i mandskabskabinen, hvor der imidlertid blev mugget i geleddet, idet een af soldaterne ville akkordere til først at springe fra 300 meter.

— Nej, nej — det kan ikke lade sig gøre, for så når faldskærmen ikke at folde sig ud!

— Nåh, vi får faldskærme — så er den all right!

### Rationalisering

Vi ved allesammen, at handelsrejsende i togene har nummereret vittighederne (de kender dem jo alle), så de i stedet for at fortælle hele historien kun nævner nummeret. En dag blev der nævnt nr. 87, hvilket fik Hansen til at le så hjerteligt. På spørgsmålet, om han fandt den så god, svarede han: Jeg har aldrig hørt den før.

# 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«

FEBRUAR 1959

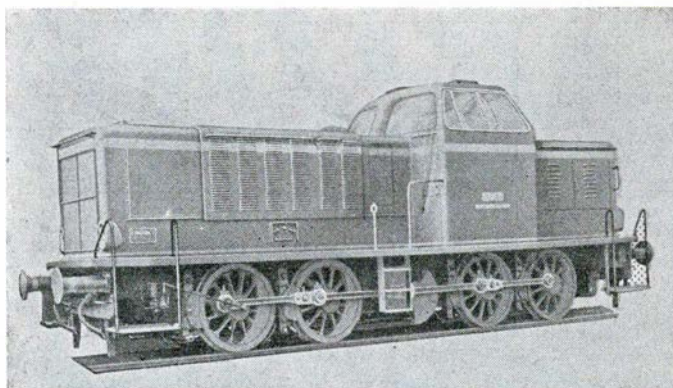
*Dette nr. indeholder:*

Masser af projekter .....	side 23
Dansk eller svensk bygget MY. «	24
Var det noget?..... «	25
Månedens emner .....	« 26
Afskedstur med Kalvehavebanen «	28
Mens vi venter på tog..... »	29
Erindres det .....	» 30
Det er ikke alle, der ved..... »	31
Vandring i naturen. Nr. Nebel- Tarm .....	« 32
Østsjællandiske Jb. »Pusterør« ..	« 34
Rutebil nyt..... «	34
Mergelbane loko efterlyses..... «	35
Jernbanemateriellets historie I. «	36
Privatbane nyt..... »	37
Model jernbane .....	» 38
Foto hobby..... »	39
Ud - ind..... »	41
Ingeniørfirm. Monberg & Thorsen »	43
Forenings-nyt .....	» 44
Hunden på..... »	44

# MAK

## dieselhydrauliske lokomotiver

240 HK—2000 HK



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

Generalrepræsentation:

## IVAR BERTELSEN

Civilingeniør, Dr. techn.

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

## Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

*Tobak - cigarer - cigaretter*

*Dag- og ugeblade*

*Rejselekture*

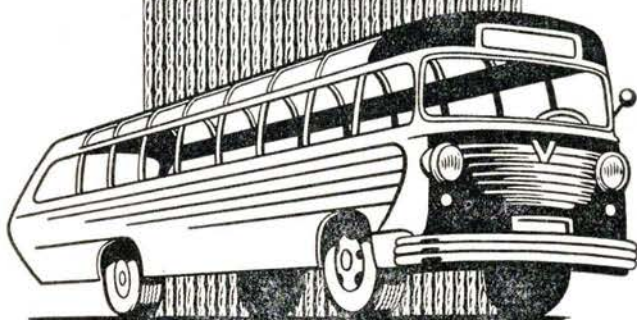
*Venlig hilsen*

**Bladhandler-Forbundet**

i Danmark



# Unisteel



Goodyear's nye ståldæk  
er et fortrinligt busdæk.

Det er et smidigt dæk  
og derfor meget komfortabelt.

Det er tillige et stærkt dæk med  
en usædvanlig høj kilometerydelse.



STAL · STYRKE · SMIDIGHED



# Masser af projekter

Næppe på noget området kan projekter påregne så stor almen interesse, som hvor det angår samfærdselen. Det gør ikke så meget, om projekterne realiseres eller ikke. Ja, det er næsten bedst, når de ikke realiseres, for så kan man da fortsætte at snakke og skrive om dem, diskutere og forbedre dem og eventuelt lade dem erstatte af helt nye ideer. Hvis man kunne leve af projekter, ville vi kunne leve højt her i landet. (Det gør vi vist for øvrigt alligevel). Der går næppe en uge, mellem hver gang et nyt projekt til forbedring af samfærdselen ser dagens lys, og kundgøres i radio og aviser med store overskrifter, som om det lige netop hver gang var det helt rigtige, der nu kom frem. Hvor vil vi blive fattige, hvis vi går hen og realiserer alle vore projekter, livet vil blive tomt for os, der vil ikke mere være noget at spekulere over og ingen forventningens glæde. Nå'e, det sker ikke foreløbig, vi kan være ganske rolige. Men det kan alligevel være godt engang imellem at tage et overblik over vore løbende projekter eller i det mindste de vigtigste af dem.

**Øresund:** En vej- og jernbane-højbro Helsingør—Helsingborg eller en vejbro alene. En kombineret tunnel-bro over Amager—Salholm for bane og vej eller for vej alene. Teknisk set skal mulighederne for de to projekter være lige, men jernbanerne foretrækker broen ved Helsingør, fordi en baneforbindelse over Amager vil blive besværlig og meget kostbar at etablere. Realiseringen tilhører fremtiden, derfor kan sagen stadig diskuteres, og nye

Hvilket bliver  
først bragt  
til udførelse?



ideer til forbindelser over sundet må forventes. Der arbejdes desuden med planer om mindst een ny privat færgeforbindelse yderligere. Det må i forbindelse med den store trafik over sundet ikke glemmes, at den for en meget betydelig del skyldes forskellige toldsatser og deraf følgende forskel i varepriser på de to kyster, og at disse prisforskelle når som helst kan forsvinde ved toldpolitiske og lignende foranstaltninger.

**Storebælt:** Her foreligger en mængde forskellige projekter til en bro- eller tunnelforbindelse både med og uden skinnevej. Det sidste er en vejbro, som skulle kunne bygges for 450 mill. Dertil har formanden for Storebælts-kommissionen udtalt, at det næppe vil ændre kommissionens indstilling om en kombineret vej- og jernbanebro. Men bemærker dog, at en betydelig del af såvel gods- som persontransporten tydeligt flyttes fra skinnevej til landevej, og at det er tvivlsomt, om man har råd til i det nuværende

omfang at opretholde parallelt løbende skinneveje og landeveje, samt at han anser det for sandsynligt, at man om 15—20 år må begrænse banerne til enkelte hovedlinier, og at der kun vil blive tale om bystationer, så togene kan komme op på større hastigheder. Dette, at transporterne flyttes fra bane til landevej, er jo egentlig ikke helt rigtigt. Banerne har ikke mindre at køre med, men det er rigtigt, at trafikforøgelsen hovedsageligt falder på landevejene. Det påtænkes også at etablere en ny privat færgeforbindelse over bæltet, og man forhandler om minestrykning, så forbindelsen kan udgå fra Mullerup på sjællandssiden. Det er ikke første gang, en privat færgeforbindelse over bæltet er forsøgt. Den, der for 3—4 år siden med stort reklamebrøl, pressens velvilje og støtte fra motororganisationerne samt fra Korsør og Nyborg blev sat i gang, måtte opgive. Det er for øvrigt vanskeligt at se betimeligheden af en sådan færgerute, da Statsbanerne klarer sagen til fuld tilfredsstillelse og stadig udbygger overfarten med nye store færger. For tiden har man to under bygning.

**Lillebælt:** Her har projekt-magerne fundet ud af, at broen er for lille. Man vil udvide den ved at hænge et »fortov« udenfor ved den ene side, man vil hænge en ny kørebane på, enten ved siden, ovenover eller nedenunder, og man vil nedlægge det ene, helst begge, jernbanespor og bruge dets plads til motorvej, hvilket Statsbanerne, egoistiske som de er, ikke vil gå med til. Der er også i den seneste tid fremkom-

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

anbefales  
POUL GUDMANN

met forslag om en ny bro til motortrafik alene, og man søger efter et passende sted at placere den. Også disse projekters realisering ligger ude i fremtiden. Og for øvrigt går det udmærket som det er.

**Kattegat:** En ny hurtigfærge til Århus—Kalundborg-ruten er under bygning. Den kaldes hurtigfærge, fordi den skal sejle hurtigere, end de nuværende skibe på ruten, og det er meningen, at den på sine forcerede ture ikke skal anløbe Samsø, eller kun gøre det en enkelt gang i døgnet. Derfor arbejdes der med planer om etablering af en privat færgerute mellem Samsø og Jylland og mellem Samsø og Sjælland. Et norsk og et svensk rederi har hver for sig besluttet at oprette færgefart mellem Grenå og/eller Århus og Halmstad og/eller Varberg, der forhandles med havnemyndighederne i de to jyske byer om anlægspladser for færgerne, som ifølge dagspressen allerede er bestilt.

**Limfjorden:** Her findes også problemer og projekter, og selv om disse ud over landet ikke omfattes med så stor interesse, er de for det nordligste Jylland langt mere betydningsfulde, end alle de andre projekter tilsammen. Hvor Europavej 3 går over Limfjorden, har vejbroen mellem Ålborg og Nørresundby længe været for lille, og selv med den udvidelse af den, som for tiden foregår, vil den ikke kunne tage trafikken, der allerede nu er oppe på 4,4 mill. biler årligt foruden et stort tal af cyklister og fodgængere. Når det så betænkes, at broen ofte skal åbnes for skibsfarten, forstår man, at det på visse tider af døgnet kan være vanskeligt og langsomt at komme over. Der er da også fremkommet en del projekter til forbedring af forholdene. Tunneler under fjorden og nye broer over, enten højbro mellem byerne eller lavbro vest eller øst for byerne. Da flere af disse

projekter vil kunne realiseres for omkring 100 mill. eller mindre, vil et af dem sikkert være nærmere ved at blive til virkelighed, end milliardbroerne over sund og bælt.

Ved siden af disse større projekter, som har landsomfattende interesse, findes der naturligvis en mængde andre, der nærmest kun har lokal betydning, men som ikke

desto mindre hver på sit sted omfattes med største kærlighed og diskuteres livligt. Vi har således nok at gå og tænke på og se hen til, og det er jo med den slags ting, som det er, når man tænker på giftemål, planlægger en fornøjelsesrejse eller spekulerer på at bygge sig et hus, forventningens glæde er den bedste. *Aros.*

---

## Dansk eller svensk byggede MY

### Fra diskussionen derom

Til den fortsatte motorisering af Statsbanerne skal der bruges en del flere MY-loko, og det synes som om pengene og bevillingerne dertil er sikrede. Nu står kampen, endda ret livlig, om hvorvidt disse nye maskiner skal bygges her i landet, det vil sige på Frichs fabrikker med motor efter Burmeisters konstruktion, eller de skal købes i Sverige, hvor de fremstilles efter amerikanske licenser med 30% af arbejdet leveret af danske firmaer. Maskinarbejderne på Frichs har mobiliseret deres fagforening til arbejde for, at de nye-loko bygges herhjemme, og alle er enige om, at dette ville være ønskeligt. Men det må selvsagt være en absolut betingelse, at kvaliteten ikke bliver dårligere, end de fra Sverige leverede maskiner, og at man ikke i læ af patriotiske følelser sætter priserne synderligt over de svenske.

Dansk Lokomotiv Tidende har udtrykt tvivl om, at de danske fabrikker kan fremstille MY-loko af kvalitet, der kan konkurrere med de amerikanske fra Sverige leverede, og det er vel også dette Statsbanernes ledelse er i tvivl om og derfor tøver med at afgive bestilling. Det er til syvende og sidst ikke prisen, der er det afgørende, men derimod maskinernes driftssikkerhed. Det værste af alt, trafikmæssigt set, er tog, som holder og ikke kan køre, nedbrudte tog og tog, som ikke kan afsendes til tiden, fordi maskinen ikke er i orden. Statsbanernes renommé tåler simpelthen ikke den slags, man taber kunder, hver gang et tog brækker ned, foruden den betydelige øjeblikkelige udgift til hjælpeforanstaltning, der er nødvendige. Derfor må den størst mulige driftssikkerhed være det absolutte krav, hvorfra man så end skal have maskinerne. I anden række, men ikke uvæsentlig, er kravet om rimelig pris og rimelige vedligeholdelsesudgifter.

Vi bringer nedenstående nogle uddrag fra diskussionen:

#### Maskinchef

##### Hedegaard Christensen

Pessimismen har sin baggrund i de to dieselloko — de såkaldte MY-maskiner. De skulle begge leveres i 1955 af Frichs og B&W i samarbejde. Det første af de to-loko blev leveret for halvandet år siden, altså med halvandet års forsinkelse, og det andet er ikke leveret endnu.

Det første-loko har stået stille en trediedel af sin levetid på grund af reparationer. Der har været tale om mange forskellige reparationer, og dette har medført et stort driftstab.

Det står desuden fast, at koster Statsbanerne 5—600.000 kr. om året for hver My man mangler, hovedsagelig i form af større brændselsudgifter.

#### Fællestillidsmand

##### Hans Jørgensen, Frichs

Da det i marts 1954 blev afgjort, at dansk industri skulle fremstille 2 dieselloko af samme størrelse som de udenlandske My-ere, stod A/S Frichs ganske vist som hovedleverandør, men i samarbejde med bl. a. B&W, der havde konstrueret motoren. Årsagen hertil var formodentlig, at B&W indenfor skibsmotorbranchen er verdenskendt og har rige erfaringer, hvad angår konstruktion af to-taktsmotorer, hvorimod A/S Frichs altid har koncentreret sig om fire-taktsmotorer. Nu tjener det ikke noget nyttigt formål at skjule, at der har været visse vanskeligheder med motoren i My 1201, det første danskbyggede dieselloko af denne type, men hertil er kun at bemærke, at de fleste af disse efterhånden er klar af, hvilket også har vist sig ved en stadig stigende driftssikkerhed. My 1201 har indtil nu kørt ca. 225.000 km, og i det sidste halve årstid uden nævneværdige uheld — de udenlandske My-ere har jo også uheld af og til!



Trods Dansk Lokomotivtidende's pessimisme mener vi, at dansk industri med de nu indvundne erfaringer vil være i stand til at fremstille et dieselloko, der i kvalitet kan måle sig med de udenlandske. Vi skal i denne forbindelse oplyse, at erfarne loko-førere har udtalt sig anerkendende om My 1201's rolige kørsel på skinnerne. Hvorvidt vi i pris helt kan konkurrere med udlandet, der jo producerer de store serier, er vel tvivlsomt, men et minus herved opvejes efter vor formening rigeligt gennem beskæftigelsen af hundreder af arbejdere, der beskattes af lønindtægten, og derved yder sit bidrag til samfundets husholdning i stedet for at gå ledige og hæve understøttelse.

Vi henstiller derfor indtrængende til de ansvarlige myndigheder at lade de kommende års store millionleveringer til DSB komme vor egen industri til gode, hvorved mange hundrede danske arbejdere kan få beskæftigelse.

### En af personalet på DSB cvk Århus

Ovenstående indlæg fra fællestillidsmanden er fra folk, der ikke ved, hvad de taler om.

Jeg arbejder i DSB My-værkstedet til daglig med eftersyn af de omtalte My-loko og skulle mene, at kende fakta. Jeg kan være ligeglad, om jeg skal efterse danske eller amerikanske My'er, men jeg er ikke ligeglad med, hvordan statens penge bruges. Indlægget begynder med at tale om, at når danske virksomheder og ingeniører kan bygge verdenskendte motorer til skibe, så kan de også lave en loko-motor.

Sådan noget vrøvl. Forskellen er som dag og nat. En skibsmotor løber højst ca. 100 omdrejninger i minuttet, mens en lokomotor skal have ca. 850 o/m, og den fart skal ikke være konstant, men hele tiden skifte. Det kan en skibsmotor ikke holde til.

Og så det andet spørgsmål: motorens vægt og mål. I et skib betyder 40—50 tons intet, ej heller en meter eller to, men på et loko betyder disse ting minsandten en hel del. Det ville da være grimt at løbe panden mod en viadukt, eller at mærke

skinnerne forsvinde under toget, fordi maskinen er for tung.

Den næste udtalelse begynder med at sige noget rigtigt, nemlig, at Frichs står alene med sorteper. Den maskine, der sidder i My 1201, er nemlig tegnet af B&W, men bygget af Frichs. Vi, der arbejder her med My, er af den opfattelse, at B&W — da Frichs har bedt om en tegning — med bind for øjnene har taget en i en kasse fra 1930. Maskinen ligner nemlig meget de maskiner, der sad i de nu af DSB kasse-rede MX og MV loko.

Nu kommer Hans Jørgensen med en stor usandhed, nemlig at My 1201 har kørt

225.000 km. — Ja, måske ialt, men den har været på Frichs to, måske tre gange. Hver gang er den blevet klædt af til skindet og forsynet med nye dele (af de ædlere), så det med de 225.000 km skal man ikke lade sig bluffe af.

Den næste usandhed er, at 1201 har kørt det sidste halve år uden nævneværdige uheld. Det er godt gjort, at Hans Jørgensen ikke har set den på fabrikken. Den har nemlig stået der i oktober-november-december 1958. Hele tre måneder har køretøjet været på Frichs til en stor omgang, bl. a. for svineri med sin smøreolie ned ad siderne. Der måtte lægges sække i begge

## Var det noget . . . ?



Nyt liv i gamle loko



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

Frederiksværkbanen

De er i godt selskab på en JØRGENSEN-REJSE

**Jørgensens**



**Rejsebureau**

JERNBANEGADE 7 - KØBENHAVN V

førerum til at tørre fodderne af på. Nu har den kørt i tre uger, omgangen har ikke hjulpet en smule. 1201 sejler i smøreolie, men det er jo også en skibsmotor.

Skibsmaskinfolkene er selvfølgelig ikke dygtigere end vi. Vi er alle udlærte maskinarbejdere. Endvidere har vi siddet på skolebænken både i Sverige og herhjemme for at lære at pleje og passe maskinerne som små børn, og det bliver de — med det værktøj, som hører til de omtalte loko. Det værktøj, som hører til de amerikanske maskiner, er sukkertøj at have med at gøre. Alt passer ganske nøje ind i hinanden, små ure er indbygget i noget af det, hvorpå man kan læse, hvor hårdt en møtrik er spændt. Så fikst kan man ikke sige, værktøjet fra Frichs er. Det er nemlig ganske simpelt så klodset udført, at jeg nægter at tro, at en landsbysmed kan og vil anvende det.

En læser savner kritik af MO'erne og Lyntogene. Mon han har glemt Mk-Fk. Det var i hvert fald en fiasko. En Movogn har 500 hestekræfter. De fire første My'er har hver 1500 hk, altså det samme som tre MO'er. Men prøv om tre MO'er kan klare 1000 tons på krogen bare på en lige strækning. De 60 fuldtlastede vogne rører sig med garanti ikke en halv meter frem. De fire My'er gør det uden at kny. Det giver et begreb om, hvor stærke de er. Et lyntog har 1000 hk til at trække et par vogne. Enhver kan da se, at det er et stort overskud af maskinkraft. De bliver jo ikke belastet, men kører i tomgang, når de holder 120 kilometers fart. De bruger kun kraften til at komme i gang på. Når så vognen løber 120 km, bliver maskinerne sat ned i omdrejningen. Om traktorerne kan jeg sige, at de er en tro kopi af den tyske Ardell, som Frichs har »lånt«. Gearkassen i samme Frichs-traktor er lavet i Tyskland, så helt dansk er den altså ikke.

Så vidt jeg husker, var det to tyske ingeniører, der tegnede lyntogene, og blev de forresten ikke afskediget, da »lynene« var færdige?

Hvis 2. distrikt skal have 20 amerikanske My'er mere, tror jeg, at vi skal have mandskabet udvidet med ca. 8—10 mand. Nu er vi 20 mand om at efterse 27 My'er. Hvis vi derimod skal have danskbyggede My'er, skal vi op på ca. 50—55 mand. Sådan en ting som bremseklodser, hvoraf der er 48 på de amerikanske My'er, er to raske mand ca. to timer om at udskifte.

Den danske derimod skal have 8 mand en hel dag, og det skal være med svejsebrænder og store forhamre. Den kan man ikke skifte to enkelte klodser ud på. Der skal man have hele trucken på een gang. Hvis vi skal skifte to, skal vi omjustere hele bremsetøjet, og det tager endnu længere tid. Alene opspændingen af den automatiske bremse-spænder skal altid foregå ved håndkraft før og efter hvert klodsskift. Ved dette skal man helst have akrobatled og kardanled på hænderne for at komme til. Så kinesisk er det indrettet på den danske My.

De My-loko, som den danske stat skal og bør have, koster 1,8 mill. kr. pr. stk. Når vi køber 20 stk., koster de kun 1,3 mill. kr., altså et ordentligt afslag i prisen. Deraf skal Frichs og dansk industri have en tredjedel af pengene, for de laver en tredjedel af arbejdet på den.

Den eneste danskbyggede My, nemlig 1201 — der kører kun den samme, selvom alle landets aviser skriver, at der kører to — har kostet den danske stat ca. 8 mill. kr. og en masse ærgrelse samt en masse taxa-regninger til DSB, når 1201 er nedbrudt på linjen og passagererne skal nå frem til internationale forbindelser. Skal vi se på skatteydernes penge, er jeg ikke i tvivl om, hvilken type vi skal have.

## DSB har bestilt 45 Mx hos NOHAB

Efter at staten har opnået sit store dollarlån i Amerika, har DSB nu sluttet kontrakt med NOHAB i Trolhättan om levering af 45 mindre dieselloko, der vil få ltr. Mx. Hver Mx vil koste 1,4 mill. kr., mens en My hidtil har kostet 1,8 mill. kr.

# Månedens emner...

## ●●●●●●●● **Vi har modtaget ..**

### Rationalisering — uha!

Ja, det var dog et fælt ord, og jo lavere man er på rangstigen, jo værre er det. Det lyder ellers så kønt, når man siger, at ordet rationalisering betyder en fornuftig tilrettelæggelse af arbejdet, men når det i realiteten betyder personalebesparelse, så går det ikke af det. Rationaliseringen skal også komme personalet til gode, siges der, men hvem har mærket noget til det? Er der endelig fra kompetent side slået til lyd herfor, har man altid fra administrativ side haft en forklaring parat gående ud på, at dette eller hint var en naturlig følge af udviklingen og således ikke havde noget med rationaliseringen at gøre.

Selvfølgelig skal vi ikke gå og træde hinanden over tæerne, personalestyrken må afpasses efter forholdene, men vi skal være her allesammen, og skal der endelig rationaliseres — og det skal der, det er der fuld enighed om — så må det være over

en bred front uden skelen til, om vedkommende står på nederste trin af stigen eller er ved at kravle ovenud.

Det er som bekendt vanskeligt at se ud over sin egen næse, derfor skydes der sommetider ved siden af, men jeg vil dog alligevel hævde, at det er rigtigt, når jeg siger, at det er det personale, der direkte er beskæftiget ved trafikken, der er så stærkt i søgelyset. Vi må ikke glemme, at håndens arbejder er et såre vigtigt led i jernbanens drift, derfor må arbejdsglæden ikke forringes, især ikke for dem, der har deres gerning på ranger- og godspladser, det kan være surt nok endda med kulde, slud, regn og mørke, lige så lidt som for meget sparerer må gå ud over Statsbanernes kunder.

Det er udtalelser af henholdsvis generaldirektør P. E. N. Skov og overtrafikinspektør H. V. J. Holst, som fornylig er fremkommet i dagspressen, der får mig til at gribe pennen, idet de begge, i deres udtalelser, er inde på rationaliseringen, mekaniseringen, motoriseringen og hvad det nu hedder alt sammen.

Det er vise ord og sikkert rigtige ord,

Til lands - til vands og i luften

## ZONE-REDNINGSKORPSET

Lykkesvej 18 - Herning

Telf. 1870

Spec.: Sværtransport

Jernbanepersonalet fortrækker

## ★ Stjerne Biscuit ★

Telf. Vejle 714

## Fritz Carstens eftf.

„Deres datters udstyr“

Bispensgade 13 - Ålborg - tlf. 3 42 20

Specialforretning i gas- og el-udstyr

Konto oprettes. Jens Koch Jensen



KIRK



KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER 1/2  
HORSENS AARHUS KØBENHAVN N.

# Firestone



Multiply  
Super  
Transport

Leverandør til Danske Statsbaner

## BELLGRAPHIC...

TROLDHEDE-KOLDING-VEJEN

FRA	TIL	DOBBELT	
CYKLER	REJSEG.	BANEPR.	TILLEG.
DATO	BARN	ENKELT	

JERNBANE 1/5

63002 A

*Ja, springet nu!!*

BELLGRAPHIC  
FØRER DEM  
LIGE TIL MÅLET



**BIL**

RUTERNES

**BILLET**

SYSTEM



Aktieselskabet

**SYSTEMEX**

BORGERGADE 15 · KØBENHAVN K

TELEF. PAL. 2090\*





der fremkommer i disse udtalelser, der må og skal gøres noget for at bedre økonomien, det er bare kedeligt, at det er et personalespørgsmål, der gør sig gældende, men sådan er situationen, og det må vi gøre os klart. 2000 mand mindre og økonomien er reddet, siger generaldirektøren. Ja, er det ikke en mærkelig tid, vi lever i, samtidig med at arbejdsløsheden er et højaktuelt problem, udpones der stadig nye geniale ideer på rationaliseringens og mekaniseringens område, så endnu mere arbejde kan udføres med endnu mindre arbejdskraft. Hvor ender vi?

At det står slojt til på mange af vore mindre landstationer, kan desværre ikke bortforklares, hvordan det så ser ud indenfor »murene«, tør jeg ikke udtale mig om — kun tænke —, men der er lang vej til 2000 mand, så blikket må vendes til alle sider, og her er det jeg mener, at der må passes på, for trafikens afvikling må og skal foregå så gnidningsløst som overhovedet muligt. Vor køreplan og vort arbejdsprogram er nemlig efterhånden lagt sådan, at blot der sker det mindste uforudsete, brænder det hele sammen, og så har vi straks de irriterende togforsinkelser, som just ikke er nogen god reklame for DSB.

Vi kan nu engang ikke tvinge folk til at rejse med banerne, lige så lidt som vi kan gøre krav på at have eneret på godsbefordringen, derfor undgår vi ikke rationaliseringsspøgelset, om det så hjælper og giver den pynt på regnskabet, som tilsigtes er en anden sag, for vi har to punkter på regnskabet, der hedder forrentning og afskrivning, og de har efterhånden antaget så store dimensioner, at det helt kan svimle for en solle banemand, men vi lever som bekendt i ingeniørernes og arkitekternes tidsalder, og det må vel selv DSB boje sig for.

Rationaliseringen går altså videre, forhåbentlig i så blid en bøl, at personalet må få et lysere syn på problemet. Et er i hvert fald givet, hvis vi kan blive fri for det latterlige syn, hvor et par af Statsbanernes højere embedsmænd render i rumpen af en ekstraarbejder for at se, om der kan spares en time hist og her, vil chancen for en bedre forståelse af rationaliseringsproblemet oges betydeligt. E. Ø.

## Aldersgrænse og enkeltmandsbetjening

Det urimelige og inhumane i at fastsætte samme aldersgrænse og samme levealder for opnåelse af fuld pension for alle tjenestemænd, har ofte — men tilsyneladende ikke ofte nok og energisk nok — været genstand for omtale. Alle er jo forstående over for dette, at når man kommer op i tresserne, kan man bedre klare et ikke fysisk anstrengende arbejde, som f. eks. kontorarbejde, end strengt legemligt arbejde med uregelmæssig arbejdstid, hvilket som regel også stopper sig selv for de alderstrin. Man ser da også, at en meget betydelig del af de indregistrerede arbejdsløse er folk, der er blevet for gamle til deres arbejde, og da de endnu ikke kan få folkepensionen, tælles de som arbejdsløse. Alligevel har man indrettet det sådan, at tjenestemændene er tvunget til at hænge i, selv om de ikke mere er tjenlige

dertil, og selv om de er tildelt en tjeneste, hvor prima sundhedstilstand er påkrævet.

Her tænkes i første række på forerne af vore største og hurtigste tog, som fremføres med My-loko. Betydningen af, at disse folk ikke er så meget på retur, at der risikeres midlertidige eller øjeblikkelige tilstande med nedsat eller slet ingen reaktionsevne, er så indlysende for enhver, at det ikke er nødvendigt at omtale dette forhold nærmere. Det er også en kendt sag, at risikoen for, at sådanne tilstande skal opstå, vokser med alderen og vokser hurtigt, når man kommer op i nærheden af den fastsatte aldersgrænse. Forsvarligheden af enkeltmandsbetjeningen kan måske i al almindelighed drages i tvivl, men når det drejer sig om store og hurtige tog og om betjening af een mand, som er til års og ved at være udslidt, kan der ikke være tvivl længere. Så må sagen nøje overvejes samvittighedsfuldt, og sikkerheden må gå frem for alt. *Togmand.*

## Afskedstur med Kalvehavebanen

Studie- og fototur søndag den 22. marts


Atter står en privatbane for fald, atter har bilerne tiltvunget sig overtaget, og dette på en så absolut unfair måde, at det må irritere enhver jernbanemand og jernbaneinteresseret. Kalvehavebanen lukker den 1. april, og dermed forsvinder igen en af landets privatbaner, tilmed en af de aller-kønneste. Et busselskab overtager kørslen, og dermed tror man, alt er så evig godt. Hvor naivt! — Det viser sig næsten hver gang en bane er blevet nedlagt, at det bliver et tilbageskridt, men alt skal i vore dage køre på gummihjul, være »moderne«, og man må ikke stampe mod udviklingen som det hedder.

Nu er altså Kalvehavebanen dødsdomt, dens dage er talte, de ansatte kan se sig om efter noget andet (og det er ikke let) — men endnu engang skal de gamle vogne ud at rulle, endnu engang skal der fyres op under det gamle loko, og endnu engang skal Kalvehavebanen køre et rigtigt dampvar bevaret nogle billeder af det gamle persontog, et tog som det så ud for 60 år

siden, kort sagt: et rigtig hyggeligt tog.

Den 22. marts arrangerer undertegnede et særtog fra Vordingborg til Kalvehave og tilbage til Vordingborg — for alle jernbaneinteresserede. Toget vil bestå af et OCO-koblet tenderloko bygget 1898 af Cockerrill — KB - Nr. 2, en postvogn og tre personvogne fra banens åbning.

Koreplanen ser således ud: Afg. Vordingborg kl. 9,30 (forbindelse med tog 115 fra Kbh.) og ankomst til Kalvehave ca. 11,30. I Kalvehave middagspause til kl. 14,00 og atter ankomst til Vordingborg kl. 15,50 (forbindelse til København med 160 — ank. Kbh. 18,10). Toget vil blive fort som »arbejdstog«, hvilket medfører, at det kan holde hvor som helst — særlig med hensyn til fotografering undervejs, både på strækningen og på stationerne. Det er så få billeder, der er taget af damptog på Kalvehavebanen, og her er altså en kærtkommen lejlighed for fotointeresserede, og tilmed absolut den sidste. Det ville være synd, om KB skulle forsvinde så ubemærket, at der for efterverdenen end ikke



**Henri Petersen**  
GULDSMED  
Stort udvalg i gaver og præmier  
AARHUS  
Immervad 9 - Telf. 2 14 36

**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<sup>s</sup> FOTO** Biiilowsvej 21 - Eva 1686 - Kbhv. V.



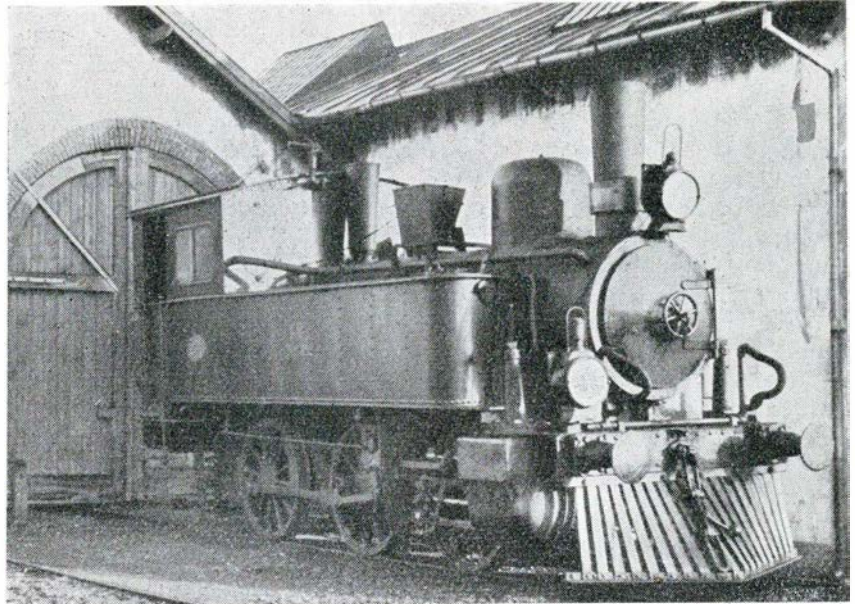


*Skønhed*, som De ikke aner,  
findes langs

☆ *private baner*

materiel i drift. Turen kommer til at koste 10 kr. pr. deltager fra Vordingborg til Kalvehave og retur, og beløbet må indbetales på postanvisning til undertegnede senest den 10. marts 1959. Samtidig ønskes besked, om deltagerne ønsker at spise middag på Kalvehave hotel.

W. E. Dancker Jensen, Skovvej 2, Bal-  
lerup, Svend Jørgensen, Bjerregade 18<sup>2</sup>,  
Helsingør.



Kalvehavebanens loko nr. 2  
Cockerrill 1898, der kører særtoget den 22. marts 1959



## Mens vi venter paa Tog

### Karolines storpolitik . . .

Det var blevet lidt sent med vores aftenspisning. Karoline havde nemlig været til eftermiddags-fødselsdags-komsammen hos fru Madsen, og den slags trækker gerne lidt længe ud. Det er der ikke noget at sige til, når en halv snes damer, der ikke ser hinanden alt for ofte, endelig træffer sammen, kan der jo være meget at drøfte. Nu vil jeg ingeniunde dermed insinuere, at det er bare pjat og pladder, de fordriver tiden med, tværtimod vil jeg dog ikke netop sige, men snarere tilføje, at der ved sådanne lejligheder også forhandles alvorlige og yderst betydningsfulde emner, der har væsentlig betydning for hele menneskeheds tilværelse. Jeg blev klog på det i løbet af aftenen.

Da vi endelig var færdige med at spise til referatet af de lettere nyheder, satte jeg mig til at udfylde min selvangivelse, det skal jo gøres. Jeg var lige midt i sammen-tællingen af min bruttoindtægt, da Karo-

line var færdig i køkkenet og kom ind. Der var noget ved den måde, hvorpå hun satte fødderne i gulvet og sådan, som hun lukkede døren, der sagde mig, at hun var optaget af noget alvorligt. Ved mange års samliv lærer man halvt ubevidst at fornemme sådan noget. Jeg skottede om efter hende, mens jeg forsøgte at holde sammen på tallene. Hun satte sig ved bordet med hånd under kind og så uhyre dybsindig ud:

— Synes du ikke, amerikanerne er godt dumme?

— Hva'? Jeg regnede videre.

— Jeg siger, synes du ikke, amerikanerne er godt dumme?

— Jo's, noget dumme er de jo nok — treoghalvfjers, syv in mente —

— Ja, ikke sandt? Det var vi også enige om allesammen.

— Men de er vel ikke dummere end andre folk?

— Synes du da ikke, det er hønedyt af dem sådan at vise ham Mikoyan rundt og lade ham se det hele?

— Nå's, det kan da vist ikke være nogen særlig dumhed. De ledende derovre er vel høflige folk, som vil underholde deres gæster på bedste måde. Hvis vi kommer til Amerika, vil vi jo også gerne se os lidt om.

— Forstår du da ikke, at han kun tager derover for at spionere?

— Hvordan har du fået den idé? Jeg huskede ikke i øjeblikket på, hvor hun havde været hele eftermiddagen.

— Det er ikke mig alene, der har den idé, som du siger, det mente de allesammen.

— Hvem allesammen?

— Alle damerne, som var omme hos fru Madsen.

— Nå —

— Tror du da ikke, det er rigtigt nok?

— Nej.

— Hvorfor ikke? når han får lov at se alting.

— Ja, hvad så?

— Kan du da ikke forstå det? Han tager jo lige hjem og fortæller Krustjof det hele.

— Og hvad så?

— Så ved de jo det hele.

— Hvad for noget: det hele?

— Alt hvad han har set. Og han fortæller det.

— Ja, det gør han sikkert, hvis de kommer til at snakke om det. Men skulle det kunne gøre noget?

— Det er da ikke rart at tænke på, at russerne ved det allesammen.

— Nej, det er i grunden synd for ame-



rikanerne, at de kan være så enfoldige. Det er også en skam, at I ikke har tænkt på det noget før, så kunne I have sendt Eisenhower et telegram og advaret ham mod at lade Mikoyan se noget. — Jeg begyndte igen at tælle sammen, men denne gang kom jeg ikke længere end halvt ned med første kolonne.

— Jamen, hvis det ikke er for at spionere, hvorfor tror du så, han rejser?

— Aner det ikke. Men det er jo altid rart at komme ud at rejse, når andre betaler.

— Tror du, det er bare ligesom, når H. C. Hansen rejser?

— Akkurat.

— Det tænkte jeg egentlig også, og jeg

spurgte, om de også troede, H. C. Hansen spionerede?

— Hvad mente de om det?

— Det grinede de bare af, og så ville jeg ikke dumme mig mere. Men jeg kan ikke rigtig se forskellen.

— Det er nok, fordi der ingen er. — Jeg fortsatte udregningerne og fik som facit: 123.000?? Jeg måtte altså have gjort en fejl. Det er også, fordi man aldrig kan få ro til noget. Hun kunne godt have ventet, til jeg var færdig. Nu må jeg have det hele om igen. Puh-ha.

— Nu har jeg fundet ud af det, forkyndte Karoline.

— Bare jeg havde det. — Nitten og fire og tyve er?? —

— Nu skal du høre. Der er alligevel en forskel.

— Ja, det må der være. 123.000 kan jo aldrig passe.

— Det er ikke dine dumme tal, jeg snakker om. Det er Mikoyan og H. C. — der er en meget væsentlig forskel, når man tænker sig om.

— Hm. Hvori består så den?

— Jo, ser du. H. C. tager altid sin kone med, når han rejser, somme tider hele familien. Han er mere galant. Russeren lader sin kone blive hjemme. Det beviser, han er en tarvelig fyr. Men det kan jo også være, fru Mikoyan ikke er så præsentabel?

— Det kunne også tænkes, at russerne



## nu ser man på priser og sammenligner

Vi kan i vort store udvalg af anerkendte fabrikater tilbyde Dem for eks.:

17" fjernsyn, nød eller teak .....	<b>1.385.-</b>
21" fjernsyn, nød eller teak .....	<b>1.595.-</b>
17" fjernsyn, nød eller teak med FM .....	<b>1.760.-</b>
21" fjernsyn, nød eller teak med FM .....	<b>1.995.-</b>

Samtlige fjernsyn, der har FM, modtager såvel de danske som de svenske FM stationer samt Radio Mercur. Desuden har de grammofoonafslutning.

**17" kombin. fjernsyn, radio og grammofoon m. 4 speed 1.990.-**

På alle vore fjernsynsapparater er der naturligvis den sædvanlige 2 års billedrørs garanti.

En yderligere fordel for Dem:  
Benyt Dem af Deres medlemskab i Forbrugerforeningen

### 3D GARANTI

- D - Korrekt vejledning og betjening før køb
- D - Effektiv service, også efter køb
- D - Kyndigt eftersyn på eget specialværksted

Københavns største specialforretning

## BØRGE DÅLSGAARD

VESTERBROGADE 6 D (BUEN) TELF. MINERVA 6250\*





ikke ville betale udgifterne ved at lade ham tage konen med.

— Så burde han have nægtet at rejse. En gift mand rejser ikke ud uden at tage sin kone med.

— Nej. I hvert fald ikke virkelig fredselkende folk!

— Virkelig fredselkende folk? Hvad mener du med det?

— Jeg mener dem, der er parat til at gøre noget for husfredens skyld.

Hun tog et blad og gav sig til at læse. Så var der fred til selvangivelsen.

lady.

## Erindres det....

### For 50 år siden, februar 1909

Da luksustoget København—Berlin forleden havde passeret Thureby station, opstod der ild i sovevognen. En rejsende standsede toget ved nødbremserne, og tog- og loko-personalet forsøgte straks at slukke ilden, som allerede, da den blev opdaget, havde godt fat. Da der i banegrøften noget længere henne var rigeligt med vand, blev toget ført derhen, men uagtet personalet gjorde sig alle anstrengelser for at få ilden slukket, var alle forsøg forgævet. De rejsende måtte i det blotte linned flygte over i pakvognen, efterladende al deres klædedragt og håndbagage, og da den brændende vogn ikke stod til at redde, måtte den efterlades på strækningen indhyldet i flammer.

Personalet måtte afstå deres uniformer og andre klædningsstykker til passagererne, 5 i tallet, og i Næstved blev en personvogn indsat i toget, der normalt kun består af en sovevogn og en pakvogn.

Vognen, som kostede 70.000 kr. og tilhører det internationale sovevognsselskab, nedbrændte totalt. Kun jern- og bronzebeslag blev tilbage. Resterne frembød et sorgeligt skue — de er næsten aldeles værdiløse.

I fredags nat udbrod der ild i en af Gribskovbanens kombinerede personvogne, der holdt på Gilleleje station. Alt brændbart i vognen gik op i flammer, og endevæggen i den statsbanevogn, den var koblet sammen med, ødelagdes også. Det

menes, at en henkastet cigarstump har stukket ild i et tæppe.

Vognen, der havde en værdi af 1600 kr., var assureret.

*Den nye personbanegård.* Der er nu sluttet overenskomst mellem stat og kommune om den nye banegård i København. Der vil således blive et vældigt luftbælte foran banegården — en tilfredsstillende ordning, der hilses med glæde af hovedstadens befolkning. Bygningen opføres efter tegning af professor Wenck af røde sten med granit og sandstensornamenter, og midterpartiet kronnes af det ikke synderligt flatterende tårn. Til opførelsen medgår ca. 9 millioner mursten, og omkostningerne anslås til ca. 2 mill. kr.

Da Vesterbrogade skal hæves halvanden alen, har Panoptikonbygningen protesteret derimod og kræver en erstatning på 300.000 kr.

*Biografpriserne.* Frederiksberg Runddels biografteater meddeler, at teatret er genåbnet efter ombygning. Billederne forevises på 2 store tæpper. 1. plads 15 øre, 2. plads 10 øre, reserveret plads 25 øre.

### For 25 år siden, februar 1934

I den sidste uges tid er der dels i Jylland og dels på Sjælland kørt prøveture med en ny hurtiggørende diesel-elektrisk motor-personvogn, litra Mp.

*Statsbanerne* har sluttet overenskomst med de hidtidige ejere af automobilerne på ruten København-Solrød-Greve strand om overtagelse af materiellet, ialt 10 omnibusser, fra det tidspunkt, Statsbanerne får koncession på ruten.

Ruten går ad den såkaldte »nye strandvej« mellem København og Køge.

## Det er ikke alle, der ved...

at statistisk departement for de første 10 måneder af året 1958 har udregnet følgende stigninger i DSB trafikken: S-banerne 53 mill. rejsende mod 60,9 mill. for hele 1957, hvilket vil sige, at rekorden bliver slået stort, når årets to sidste og travle måneder kommer til, på øvrige strækninger 1,08 mill. flere rejsende, godsbefordringen

168.000 tons større, biltransporten på Storebælt 42.000 flere. Kun godsmængden fra udlandet er gået 28.000 tons tilbage.

at der nu bliver taget fat på at indrette ventesale i de to toldbygninger ved Helsingør færgehavn.

at maskinarbejder Erik Christensen, cvk, Århus, i en alder af 41 år og samtidig med at passe sit arbejde på værkstedet, har afsluttet et 11 års studium med en juridisk eksamen ved Århus universitet.

at en DSB delegation på syv mand har været på studierejse til Frankfurt a. M. for at sætte sig ind i den derværende hovedbanegårds hypermoderne sikringsanlæg (udførligt beskrevet i Jernbane-Bladets december-nr. 1957) med henblik på et tilsvarende anlæg, der i de kommende år skal indrettes på Københavns hovedbanegård.

at My-erne kører gennemsnitlig fra 15.000 til 20.000 km om måneden.

at der nu er foretaget ekspropriation af arealer til anlæg af nye overhalingsspor på Ejby st, med henblik på den kommende fjernstyring af stationens sikkerhedstjeneste.

at der den 1. februar er indført indskrænket ekspeditionstid på stationerne Snedsted, Hordum og Bedsted, efter at disse stationer har fået nye sikringsanlæg.

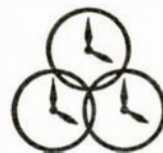
Aktieselskabet

# DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1893

Vestergade 10 . København K.

Telf. C. 2150



INDREG. VAREMÆRKE

## ELEKTRISKE URE

## Korsør-Nyborg overfartens restaurationer

(Jernbanefærgerne og bilfærger Heimdal)

RONALD LARSEN

Storebæltsgaarden - Telf. \*1100 - Korsør



GEDSER

## „De Danske Østersøfærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

# Vandring i naturen . . .

»Skynd dig kom om føje år« — randt mig i hu, da jeg i efteråret et par steder tilfældigt passerede Nr. Nebel—Tarm jernbanens tidligere planum. Grunden hertil var, at der faktisk overhovedet intet synligt spor var tilbage de pågældende steder, og — viste det sig senere — det samme var i høj grad tilfældet mange steder »undervejs«.

Det kan vel undre, især når man betænker, at det kun er 19 år siden, banen standsede, og at det ydermere er den vestjyske mere eller mindre sandblandede jord det drejer sig om.

Resultatet blev i hvert fald, at jeg vendte tilbage til åstedet for dog at fæstne de få til nu bevarede minder i hukommelsen, og også delagtiggøre andre i oplevelsen.

Kort sag, det blev til en lang — og kold — fodtur i februar, men også til en udbytterig fodtur i hvert fald for mit vedkommende. Om læsernes udbytte tilkommer det ikke mig at dømme.

## Banens historie

Efter mange års diskussion, og også efter en del planer, der ikke blev til realiteter, åbnedes den 30 km lange bane fra Nr. Nebel til Tarm den 4/11 1913.

I den anledning blev der anskaffet 2 damploko, 6 godsvogne, 3 personvogne og 1 E-vogn. Der blev fra starten kørt 3 togpar om dagen, og der kørtes ved banens lukning 4 togpar på hverdage samt 5 på søndage, hertil kom 1 »fast« ugentlig særtog for svinebefordring.

Der blev straks fra banens åbning indført fælles drift med V.N.J., herunder også fælles administration, og for største-

delen fælles personale, dog blev for begge baner udfærdiget særskilte regnskaber.

Kun indtil og med finansåret 1922—23 var driftsresultatet positivt, efter denne tid var det her som så mange andre steder under nulpunktet, idet maximum blev nået i 1939—40 med et déficet på ca. 31.500 kr.

På opdagelse efter  
Nørre Nebel-Tarm  
jernbane

Allerede tidligt — i 1924 — købte banerne den første motorvogn (M 1), og denne blev i 1926 efterfulgt af yderligere 2 vogne (M 2—3). M 1 var af den da gængse første type, som har været brugt på mange af landets privatbaner, og tjente trofast indtil den i 1941 blev solgt til R.Ø.H.J., hvor den som nr. 5 blev ud rangeret i 1942. M 2 var mere »moderne«, noget i retning af DSB's Me og Mf., og er iøvrigt den dag i dag i brugbar stand, og danner reserve for V.N.J.'s skinnebusser. M 3 var en tidligere personvogn med indbygget motor, og er for nogle år siden solgt til ophugning.

Hertil kom i 1932 et 250 hk dieselloko (M 11. Frichs, 1-B-1, vægt 38 t.). Dette loke er i dag en flittigt benyttet trækraft på N.V.J., og fremfører denne banes

godstog under normale forhold, idet der kun under nedbrud m. m. anvendes damploko på banen.

Trods denne motorisering var altså det regnskabsmæssige resultat negativt i en lang årrække, og hertil var vel også medvirkende, at banen i hele sit første forløb gik gennem en relativ tyndt befolklet egn. Dette ses bl. a. deri, at der midt i 1930'erne kun befordredes et gennemsnitligt antal rejsende pr. dag på ca. 125.

Også godsbefordringen var af beskedent omfang, kun mergelbefordringen nåede op på et vognantal af større betydning, men til gengæld var der i en årrække her tale om virkelig respektable tal. Således befordredes i 1934 det største antal vogne på eet år, nemlig ialt 1960, og tilsammen i årene 1930—37 ca. 6500 vogne. Det kan iøvrigt her som kuriosum nævnes, at der for enkelte vognes vedkommende var tale om mergelleverancen til fri bane, og disse vogne blev i givet fald afkoblet på aflæsningsstedet, tomt, og af næste tog (plantog) skubbet til nærmeste stations læssespor.

Mange af V.L.T.J.s vogne gæstede iøvrigt i disse år banen, idet der foruden fra Rindum leveredes store partier mergel fra Damhuså-lejet.

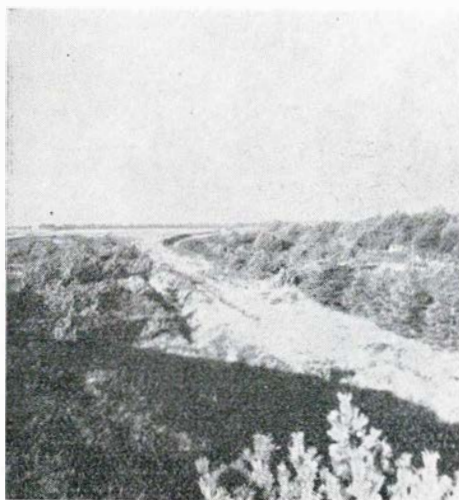
Fra banens fødsel til dens død den 31. august 1940 benyttedes de samme skinner — 22,45 kg/m — og disse var end ikke udslidt, da de blev taget op.

Det kan måske også her have interesse at notere, at tilslutningsvederlag androg ca. 5000 kr. til Nr. Nebel st. og ca. 4360 kr. til Tarm st.

Banen ejede i Tarm en remise med 2 standpladser samt en drejeskive. Denne remise eksisterer iøvrigt den dag i dag som privat pakhuis. Portene er dog tilmuret.

I slutningen af 30'erne var 23 fast ansatte tjenestemænd beskæftiget, heraf var dog 19 fælles for begge baner. De 4 alene ved N.T.J. ansatte var beskæftiget under banetjenesten således, at de havde bopæl på banens stationer, og således at hustruerne var ansat som ekspeditricer på de pågældende stationer. Også denne stationsbetjening var medvirkende til en billig driftsform.

Tidligere er omtalt banens trækraft. Der var måske også anledning til at ofre nogle linier på det øvrige materiel, der benyttedes på banen i dens sidste levetid, især da dette i antal var forholdsvis beskedent. Af personvogne benyttedes i det dieseldrevne blandede togpar vognene C 25—27, der havde 56 pladser, og hvis træsæder iøvrigt nu er erstattet af læderhynder. Såvel disse vogne som E 45 benyttes i dag på V.N.J. omend skinnebusserne klarer den normale daglige trafik. Også banens lukkede godsvogne kan tildels fin-



Nok vestjysk natur, men alligevel idyl



Gemt i lyngen fandt jeg denne milepæl



des på V.N.J. i dag, idet selvsagt påskrift er ændret. Det drejer sig om vognene Q 93—94 (bdfl 11,5 m<sup>2</sup>, aksafst 3,0, last 6000), Q 95, 97, 98 (bdfl 16,2 m<sup>2</sup>, aksafst 3,8, last 10.000) samt de åbne vogne K 55—56 (bdfl 148 m<sup>2</sup>, aksafst 3,5, last 10.000), der havde høje sidevægge og noget tilspidsede gavle. Disse sidste 2 vogne havde som hovedopgave transport af grus fra Lønborg grusgrav.

Som det vil ses af de anførte stationsplaner, udviser disse ikke noget exceptionelt, men er ganske nær de danske privatbaners gennemsnitsnorm.

Billedet af Nørre Bork station fremhæver måske ikke helt det typiske fællespræg ved disse stationsbygninger, men forhåbentlig nok til at give en opfattelse af deres udseende.

### Fodturen

var såvel som banen af 30 km's længde, og at den ikke blev endnu længere skal let frost have æren af, idet der på den måde faktisk alle steder var skabt mulighed for at passere marker af alle arter og afskygninger.

Da turen var lang og dagen relativ kort, skete afgang fra Tarm så snart dagslyset tillod det. Arealet på Tarm st. ligger ubenyttet hen, og banens forløb derfra er let at følge, idet man det første stykke vej for en stor del har større eller mindre dæmningsrester at holde sig til. Banen løb her i kanten af Skjern å-dalen.

Hen mod Lønborg findes den ene af banens eneste to afvigelser af betydning fra det næsten vandrette plan, idet man her må erindre, at det er det flade vestjydske landskab, der danner ramme om turen. Lønborg kirkebakke — hvori iøvrigt grusgraven var beliggende — gennemskæres, og banen finder atter sit vandrette leje. Lønborg-Vostrup kniber det mange steder at finde spor, men ved hjælp af kort og »sigte« kan forløbet fastslås.

Lettere er det straks på den forholdsvis øde strækning Vostrup-Hemmet, hvor oven i købet en længere strækning bruges som halvofficiel bivej endnu i dag.

Omkring Hemmet er der atter brug for sporsansen, og igen går det kun takket være ældre detaljerede kort, hvorfra beliggenheden kan fastslås. Dog — der er overalt lyspunkter. Netop som det kneb allermest, begyndte en tur i et dejligt landskab, hvor banens planum endnu i dag ligger urørt og ubenyttet, og hvor kun lyng og græs breder sig. Man kan her — som det fremgår af billedet — endnu finde bevarede minder i form af kilometersten, selv om lyngen skjulte dem. Kommet til kanten af en hævnings i terrænet findes banens anden afvigelse fra

vandret plan, idet der på en forholdsvis lang strækning er fald imod den næste station — Sønder Vium. Samtidig er der atter besvær med at finde banens rigtige forløb. Dette besvær er iøvrigt så udtalt, at det på steder end ikke er muligt at finde et svagt grusislet i de pløjede marker.

Fra Sønder Vium til Nørre Bork passerer atter en dejlig og fredelig natur, der har tilladt planumsrester at blive liggende, tildels i en slags brandbælte i plantagerne.

Nær Nørre Bork, og iøvrigt delvis helt til Sønder Bork kniber det atter, og det er i det hele taget ikke muligt uden hjælp fra ældre kort at fastslå banens forløb.

Stationsbygningerne ligger iøvrigt alle steder bevaret, men der er flere steder foretaget indgreb i disses struktur i form af f.eks. pakhuses ændring til beboelse m. m.

Fra Sønder Bork til Nørre Nebel er opgaven let. Største delen af vejen ligger planum på en delvis beskeden dæmning, som nu danner det ene dige om en afvandingskanal, indtil vi ved Nr. Nebel teglværk rammer den nye vej Tarm—Nr. Nebel der for den overvejende dels vedkommerde blev fuldført omkring og efter banens lukning.

Sidste etape bliver altså en tur på asfalt, hvor ethvert spor er skjult, og hvor vi slipper vejen for at svinge ind til Nr. Nebel station er resultatet det samme, idet dyrkede marker sletter alle spor. Dette gælder helt frem til det punkt, hvor møde med den nyere strækning Nr. Nebel—Nymindegab finder sted.

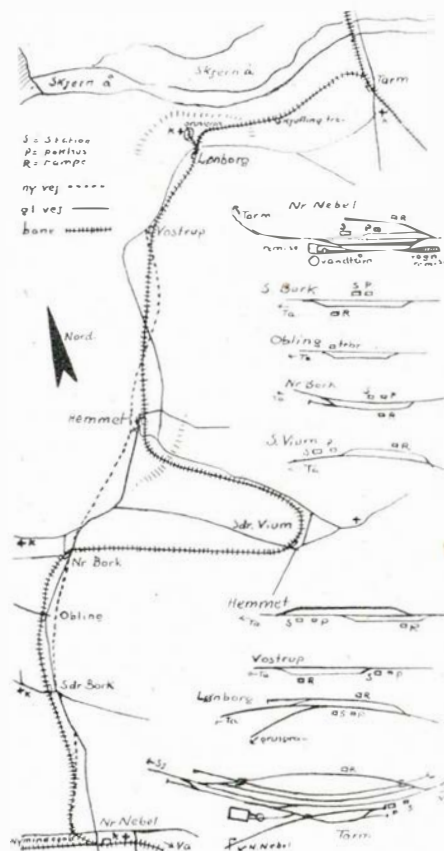
Kuriost virkede det iøvrigt, at der hvor planum ved Nr. Nebel teglværk forsvandt ind i vejen, stod et vejskilt betitlet »Spor«, idet et tipvognsspor her skærer vejen.

Turen er til ende, og var det end en dejlig februar dag med sol og let frost, be-

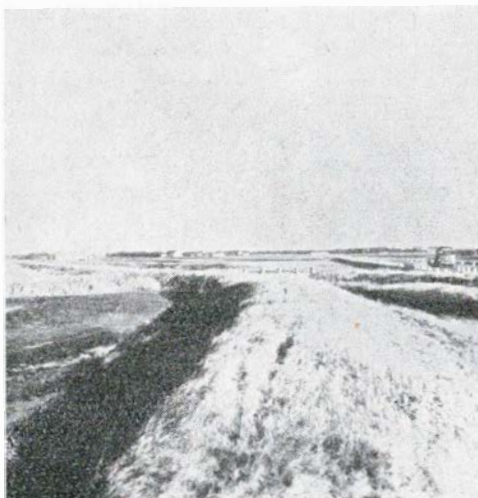
virkede det flade, vestjydske landskab, at selv en ringe vind registreredes i næse og ører.

Kan dette mit farvel til N.T.J. også interessere og underholde andre, har turen ikke været forgæves.

Prb.



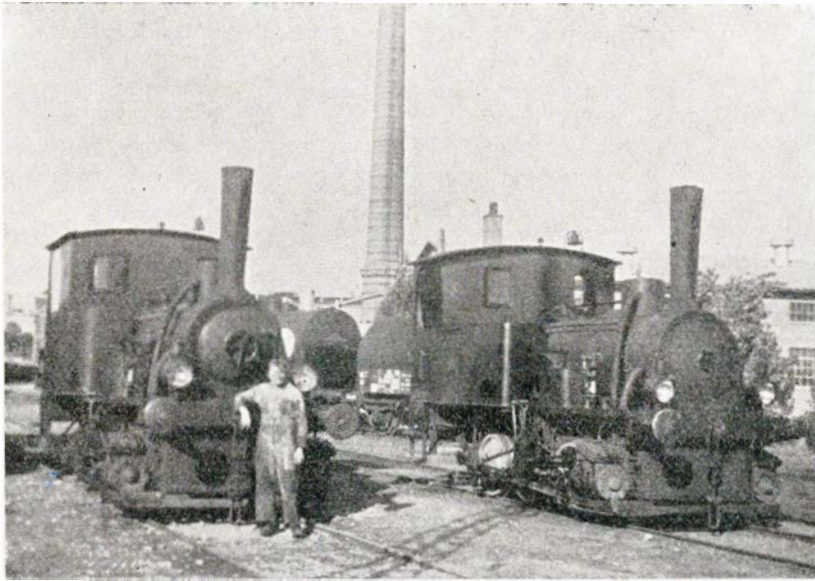
Skitse over Nr. Nebel-Tarm jernbane



Banen og dens afløser, rutebilen Skjern-Nr. Nebel



Nørre Bork, fhv. stationsbygning



ØSJS nr. 2 og 3 på Nykøbing F. sukkertabrik

Jeg har med interesse læst artiklen »Min-der om østsjællandske jernbane« i decembernummeret af Jb.-Bl., og da det sikkert kun er få, der ved, at hele 2 af de deri nævnte »pusterør« stadig er i drift, sender jeg hermed disse foto, idet det sikkert vil interessere en del af læserne at høre nærmere derom.

ØSJSs første loko nr. 114 var bygget af Kraus og Co. i 1878 og 79. Det var meget små trekoblede maskiner uden tender og med meget små hjul (0,800 mm i diam.). Set med den tids øjne var de dog slet ikke så dårlige — ganske vist langsomme, men til gengæld ret stærke, dels grundet de små hjul og dels som følge af det dengang ret høje kedeltryk (12 atm.).

Maskinerne gjorde da også god fyldest lige til 1910, ganske vist havde man i 1895

fået de meget kraftige tenderloko nr. 5 og 6 med 4 koblede hjul, men først efter anskaffelsen af nr. 7 og 8 fra Henschel blev de gamle udrangerede og solgt.

Nr. 2 og 3 blev i 1910 solgt til Nykøbing F. Sukkerfabrik, og de er stadig i drift i roekampagnen. Det er de ældste normalsporede loko, der er i drift her i landet. (I Faxe findes et smalsporet loko fra 1874). Selv om loko i dag ser noget antikverede ud, har det været godt kram de i sin tid blev lavet af, ellers havde man næppe ofret nye kedler på dem for få år siden, og de er således stadig i god og velholdt stand og kan uden vanskelighed holde i mange år endnu.

Lad os håbe, et af dem engang, når de er slidt op, havner på vort jernbanemuseum.  
*S. Jørgensen.*

**Overhalings-ulykke.** Den 26. november ved 17-tiden ville en DSB rutebil overhale en lastbil på vejen mellem Gl. Holte og Nærum. Af uforklarlig årsag fik rutebilen hele den højre side af bilen skrællet af. Til alt held sad alle passagererne i den anden side. Føreren af rutebilen og to passagerer måtte på sygehuset.

**Dækekspllosion.** Da en DSB rutebil på ruten Randers—Århus ved 23-tiden den 28. novbr. kørte ned ad den stærkt faldende Randersvej mod Århus, eksploderede bilens fordæk. Lufttrykket var så voldsomt, at nogle trefags vinduer blæste ud i et nærliggende værksted. Det lykkedes føreren af bilen at holde denne på vejen.

Dækekspllosioner er iøvrigt så sjældne, at DSB rutebilerne ikke kører med reservedæk.

**Sønderborg den 8. december.** En DSB bus med 50 passagerer til Danfoss fabrikerne skred ved 6,45-tiden i grøften lige før Svenstrup. Den standsede dog med en hældningsgrad på 45. Ingen kom noget til, og passagererne blev viderebefordret i en anden bus.

**Haderslev den 10. december.** Der er nu enighed om opførelse af en ny rutebilstation i Haderslev til afløsning af den gamle amtsbanegård på Jomfrustien. Den nye station skal opføres på Nørregade—Teaterstien. Kommunen har bevilget 250.000 kr. til vejarbejder m. m. i forbindelse dermed, og selve stationen vil koste 200.000 at opføre.

*Ligeså uundværlig*

JERNBANEN er  
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN  
for LIVSFORSIKRING

## Manglende numre af bladet.

Vi modtager jævnlig anmodning om at få tilsendt manglende numre af bladet, der ikke er leveret af postvæsenet. Vi gør i den anledning atter opmærksom på, at postvæsenet altid får et vist antal numre ud over det antal, der svarer til den indsendte antal blade. Derfor bedes man henvende sig til postbudet med anmodning om at skaffe det. Hjælper dette ikke, må man henvende sig til bladets ekspedition.

Vi gør samtidig opmærksom på, at det ikke er postbudene tilladt at sammenfolde bladet, så det bliver beskadiget for dem, der ønsker at lade bladet indbinde.



Assens—Odense. Da DSB agter at erstatte flere tog på Tommerup—Assens banen med rutebiler, har DSB søgt koncession på rutebildrift mellem Odense og Assens over Ravnebjerg—Holmstrup—Tommerup—Glamsbjerg—Assens.

Frederiksværk den 21. december. En 25 personers rutebil tilhørende Frederiksværkbanen blev i nat stjålet på pladsen foran banens værksted. Da den kun

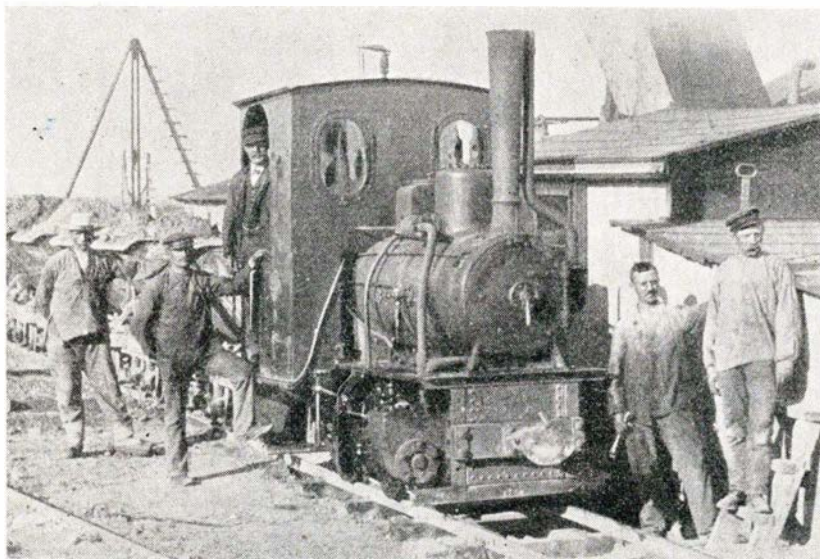
havde gule nummerplader kunne den ikke fjerne sig ret langt uden for ruten uden at blive opdaget. Der gik dog næsten tre døgn, før vognen blev fundet, idet den var efterladt på et øde sted ved Buresø, hvor der ikke kommer mange mennesker på denne årstid. Den var nu sunket så dybt i den bløde jord, så den hvilede på vognbunden. Det viste sig senere, at det var tre berusede mænd, der havde stjålet bussen.

loko på bare 10 hk og små giganter på over 75 hk, — der har været russiske loko med rigtige tendere og tjekoslovakiske uden tender, loko der kunne omstilles til flere sporvidder og enkelte, der kunne fyres med træ. Mange af dem har haft navne — Odin, Thor, Knold og Tot, Tove, Else, Tine og Musse — for blot at nævne nogle få.

Hvis nogle af Jernbane-Bladets læsere kan hjælpe med oplysninger eller evt. har billeder, der kan lånes, af mergelbaner, iøvrigt også tørvebaner, eller billeder fra vej- og baneanlæg, vil jeg være meget interesseret og taknemmelig for at høre nærmere derom.

Svend Jørgensen,  
Bjerggade 18 . Helsingør.

## Mergelbane loko efterlyses . . .



20 hk loko ca. år 1909 på Rindom mergelleje

I Jernbane-Bladet for december 1958 fandtes en interessant artikel om mergelbaner. Da dette emne netop interesserer undertegnede meget, sender jeg hermed 2 foto af mergeltog, der måske vil interessere Jernbane-Bladets læsere.

Det ene er fra Rindum mergelleje ca. 1909 og viser et lille loko på ca. 20 hk. fra fabriken »Orenstein og Koppel« i Tyskland; hele »personalet« er med ved siden af maskinen. Det andet foto er såvidt vides fra Løngså mergelleje og viser et noget større loko, også fra »Orenstein og Koppel«, samt fører og fyrbøder.

Der har, som nævnt i Jernbane-Bladet, i Jylland været en mængde af disse baner, og på de fleste af dem har der været benyttet små damploko til transporten. I dag er disse små jernbaner, deres materiel og deres »personale« næsten glemt, og det er en stor skam, for de har dog i stor udstrækning været med til at frugtbar gøre vort land og kunne nok fortjene en bedre skæbne. Mange interessante ting knytter sig til disse små tog, og mange morsomme loko har i tidens løb futtet rundt på steder, hvor vi i dag ikke kunne forestille os et sådant tipvognstog. Der har været



## Dagbogen . . .

København d. 1. jan. Med udgangen af december ophørte Sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek, stiftet 1. maj 1850, på grund af lokalemangel og manglende tilslutning, sin virksomhed.

Dansk Lokomotivmands Forening havde d. 1. jan. bestået i 60 år.

## Haardfro . . . Klaris

lev. i Banevogn fra Skals og Thyborøn.

Skagen: A/S Skagens Isværk . Rigstelf. 238  
Frederikshavn: A/S Frederikshavn Isværk . Tlf. 443  
Thyborøn: A/S Thyborøn Isværk . Tlf. 3  
Hirtshals: A/S Hirtshals Isværk . Tlf. 70  
Esbjerg: A/S Vestjysk Krystal-Isværk . Tlf. 66

## Arnold Andersens efft.

v/ tømrermester Søren Balle

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

Randers - Tøjhusavevej 36 - Telf. 5965



Borup d. 1. jan. En 58-årig tjener forsøgte ved midnatstid at springe på et persontog, der lige havde sat sig i gang. Han faldt ned mellem perronkanten og toget, der kørte over hans ene ben.

Skringstrup d. 3. jan. En 13-årig dreng kørte ved 15.30-tiden ind i siden på Mo-vognen på en privat overskæring. Han døde kort efter ankomsten til sygehuset.

Nyborg-Korsør d. 4. jan. De to afteneksprestog med rejsende til Sjælland medførte i aften så mange rejsende, at mange måtte opholde sig på de åbne promenadedæk under overfarten.

Esbjerg d. 7. jan. Da lokofyrbøder V. V. Møller, Brande, i eftermiddag skulle fjerne presenningvindskærmen på et loko, da toget var under indkørsel på Esbjerg st, faldt han af maskinen. Han forslog sig noget, men han var sluppet heldigt fra faldet.

Roskilde d. 9. jan. En perroncar kørte i eftermiddag over spor 3 samtidig med, at et lyntog skulle passere. Portøren sprang af i tide og reddede sig fra uheldet. Efter et kort eftersyn kunne lyntoget fortsætte.

Nykøbing F. d. 12. jan. En lastbil tilhørende firmaet Nybyg påkørte i dag baneingeniørens skinnebil på overskæringen i Kohaveskoven. Der skete kun materiel skade.

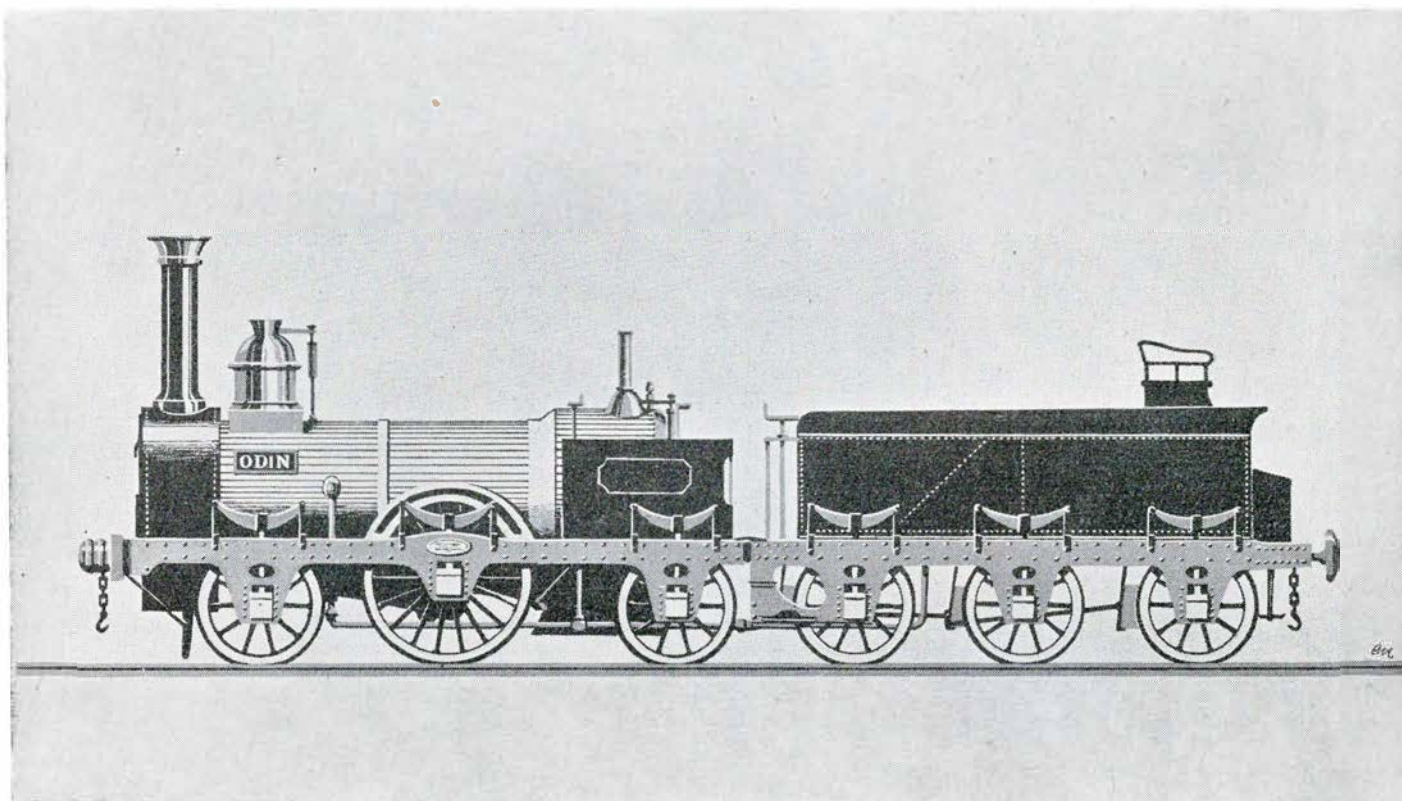
Nørresundby d. 12. jan. En husmand i Hvorup, der har sin mark på begge sider af banelinien, havde fået nedlagt sin private overkørsel og modtog herfor en erstatning på 8000 kr. Da han herved skal køre 1 km til en underføring for at komme til sin mark, mente han, at erstatningen var for lille og sagsøgte derfor ministeriet. Ved landsretten blev han tilkendt yderligere 4000 kr., men det synes han heller ikke

var nok og appellerede til højesteret. Her blev landsretdommen omstødt og ministeriet frifundet, da man fandt, at husmanden ved nyanlægget havde opnået flere fordele. Hver part skal betale sine sagsomkostninger.

Tofterup d. 14. jan. En 73-årig gårdejer, der sidste sommer kørte sin bil ind på overskæringen i Tofterup samtdig med at toget kom, hvorved hans hustru dræbtes, blev derfor ikendt en bøde på 300 kr. og under hensyn til hans høje alder, og til at han er ret døv, fradømt kørekortet for bestandig. Denne dom appellerede han til landsretten. Her stadfæstedes bøden på de 300 kr., hvorimod fratagelsen af kørekortet blev begrænset til et år.

Berlin vest. Siden krigen har DSB ikke haft noget egentligt rejsebureau i Vestberlin. Denne mangel er nu afhjulpet, da DSB har lejet kontorlokale i nærheden af Kurfürstendam.

## Jernbanemateriellets historie I.



Tegner E. Nederland har været så venlig at tilbyde Jernbane-Bladet tegninger af jernbanemateriellet gennem tiderne. — Den første tegning er det første loko til banen København—Roskilde, bygget i England i 1846, vægt 20 t, 3 aksler med den midterste som drivaksel



**Nyborg** d. 15. jan. Da lyntoget Sønderjyden i aften skulle køre fra færgen i Nyborg havn, sænkede færgens bovport sig ned på taget af lyntogets motorvogn og beskadigede dens køleanlæg. Lyntoget fik derefter en My som trækraft.

**Herning** d. 17. jan. Garderobeforpagter K. Christiansen Petersen, Herning st, blev i morges dræbt, da han var passager i en lillebil, der kørte mod en lysmast. Petersen blev 52 år.

**Holmstrup** d. 24. jan. De automatiske bomme i Holmstrup blev i aftes påkørt og splintret af en lastbil, der ikke kunne standse i det glatte føre. Uheldet registreredes straks i kommandocentralen på Odense st, hvorfra der tilkaldtes reparationsmandskab, hvem det kun tog en times tid at få bomanlægget i orden igen.

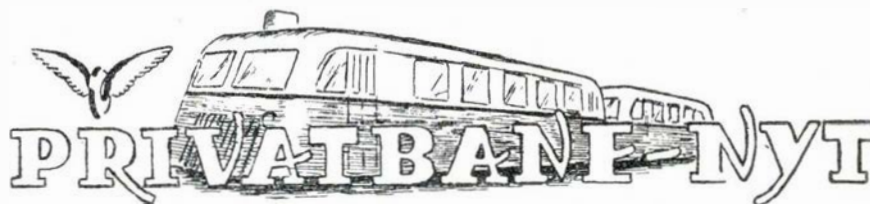
**Herlev** d. 24. jan. Under rangering afsporede i aften en godsvogn, der kom til at stå så uheldigt, at det ene S-togs spor spærredes.

**Ålborg** d. 31. jan. Ved 16-tiden skete der et rangeruheld, hvor en F-maskine med et træk på 16 vogne kørte ind i siden på et af Ålborg privatbaners dieselloko i to sammenløbende spor. Da begge rangerlederne stod på venstre side af deres maskiner, har de ikke set hinandens bevægelser. De to mand på F-maskinen, portør Kaj E. Pedersen og jernbanearbejder Kaj E. Møller, blev klemt imellem de to maskiner. Pedersen var dræbt på stedet, og Møller døde kort efter ankomsten til sygehuset uden at være kommet til bevidsthed. Pedersen blev kun 32 år og Møller 33 år.

**Korsør** d. 31. jan. Da færgen »Korsør« ved midnatstid nærmede sig Korsør, opdagedes det, at der var ild i et kammer under agterdækket. Det lykkedes færgens mandskab at bekæmpe ilden med skum og vand, således at det tilkaldte brandvæsen, ved færgens ankomst til Korsør 10 minutter senere, kun behøvede at efterslukke. Som ved en lignende brand i november på den nu. 32 år gamle færge, skyldtes ilden

kortslutning i de elektriske ledninger bag panelerne. Da færgen trods sin alder gør udmærket fyldest på overfarten, hvor den slet ikke kan undværes,

er det meningen at forny hele den elektriske installation, når færgen til næste år skal gennemgå det store klasseeftersyn.



**Nørresundby H** d. 8 jan. Kl. 14.30 blev en lastbil påkørt af Sæby-Frederikshavn toget på overskæringen for Brogade. Der skete kun ringe materiel skade.

**Horsens** d. 16. jan. En vognmand, der i oktober i fjor kørte over overskæringen for Torrild-Ørting vejen og blev ramt af skinnebussen, vedtog i dag en bøde på 120 kr. for manglende agtpågivenhed. Odderbanen krævede 804 kr. for reparation og afsavn af skinnebusnen.

**Brædstrup** d. 20. jan. Ved 11-tiden blev en varebil påkørt af toget på overskæringen i Brædstrup. Bilen fik et skub bag i, så den røg ned i grøften. Kun materiel skade.

**Hillerød** d. 22. jan. Stillingen som direktør for Frederiksværkbanen er opslået ledig. Den skal besættes med en jernbanekyndig civilingeniør, der uden vederlag skal være villig til at lede »andre nordsjællandske jernbaner«, hedder det i opslaget. Stillingen er normeret i 23. lkl., 36.000 kr. årligt stigende til 39.000 kr., hvortil kommer visse tillæg efter statens regler. Ansøgningsfristen udløber d. 10 februar.

**Sdr. Felding** d. 26. jan. En trehjulet mælkelastbil blev kl. 7.30 påkørt og slæbt med af skinnebussen på overskæringen mellem Sdr. Felding og Skovbjerg. Føreren af bilen blev slynget op gennem bilens tag og havnede i banegrøften. På sygehuset konstateredes flere alvorlige læssioner. Skinnebussen, der var fyldt med skolebørn, kunne med nogen forsinkelse fortsætte til Grindsted.

**Vemb** d. 31. jan. Kl. 21.45 kørte det sidste tog fra privatbanestationen i Vemb. Såvel privatbane- som postekspedition er derefter flyttet til DSB stationen i Vemb. Efter nyordningen regner Lemvigbanen med en årlig besparelse på ca. 38.000 kr. Trafikassistent V. Hansen, der var leder af privatbanestationen, er udnævnt til stationsmester i Bækmarksbro.

**Næstved-Præsto-Mern banen.** Banens bestyrelse har besluttet at indstille fragtbilkørslen til og fra København fra 1. april, da den i det sidste år har givet underskud, og i stedet anvende lastbilen til kørsel i banens opland. Banens to godstog indstilles samtidig, og der regnes med nyordningen med en årlig besparelse på 28.000 kr.

**Svendborg-Nyborg banen.** På baggrund af et driftsunderskud i sidste driftsår på 200.000 kr. og et krav fra DSB om større forpagtningsafgift, har banens bestyrelse drøftet spørgsmålet om at nedlægge banen. Den nuværende overenskomst med DSB udløber den 31. marts i år. Forhandlingerne med DSB vil blive fortsat.

### Kolonialforretningen

O. Vestergaard  
Valbyvej 17 - Slagelse  
telefon 472  
Kolonial - vin - konserver

### Vagn Trillingsgaard

Tømmerhandel  
Ved Tingvej . Herning . Tlf. 35

Tilbud gives på alt i trælast  
bygge- og isoleringsmaterialer



### STORMAGASINET

Bispensgade 5 - Aalborg

### Blikkenslagernes Andelsselskab - Aalborg

Danmarksgade 84 - tlf. 2 49 35

Vand - gas - sanitet - fjernvarme  
Tilbud og overslag gives



## Sjælland

### Damefrisør-salonen

Kingosvej 52 - Helsingør - tlf. 2 135 80

Frisurens charme ligger i en naturlig permanent

Vi anbefaler

### SAN REMO

Stengade 53 - Helsingør  
tlf. 21 0055

### Slagtermester

Svend Jørgensen  
Fredensborg  
Jernbanegade 14 - tlf. 31  
Kun 1. kl.s varer  
Kød - flæsk - pålæg

### Bageriet

Skt. Olsegade 24 - Roskilde  
tlf. Roskilde 2839  
1. kl.s brød og kager

### Tobaksforretningen

Algade 52 - Roskilde  
tlf. 1860  
1. kl.s tobaksvarer og vine  
Åbner kl. 6 morgen

### Kunsthandelen

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

### Konfektureforretningen BITTEN

Nygade 14 - Holbæk - tlf. 1838  
Konfekture - is  
chokolade - gaveæsker

### Kolonialforretningen

Tove Sørensen  
Tidemandsvvej 18 - Holbæk - tlf. 803  
Kolonial - vin  
konserves

### BLOMSTERBODEN

Nygade 16 - Holbæk - tlf. 506  
Altid friske blomster  
og dekorationer

### K. Stentoft-Christensens eftf.

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

### Banegårdsrestaurationsen

## HOLBÆK

Altid en god kop kaffe  
Varme retter og smørrebød

# MODEL JERNBANE

## Vi bygger en gammel Cc-vogn

(fortsat)

Gulvet og gelænderet på endeperronen fremstilles af et vinkelformet blikstykke, fig. h, der blot fastloddes oven på vognbunden. Gelænderet skal være i flugt med vognens pufferplanke. Mål og form fremgår af fig. a og b sammenholdt med fig. h.

Fig. g viser fremstillingen af trin samt gribelisten til gelænderet. Delene hertil er blot et u-formet trådstykke af 0,5 mm pianotråd, der forsynes med to trin af 0,5 mm messingplade. I trinene bores blot et par små huller, hvorigennem pianotråden føres; trinene fastloddes. Mål og form fremgår af fig. a og b.

Det lange »ben« på pianotråden loddes fast til kanten af pufferplanken og gelænderstykket. Det korte »ben« føres op i et lille hul, man har boret gennem undersiden på vognbunden og fastloddes her.

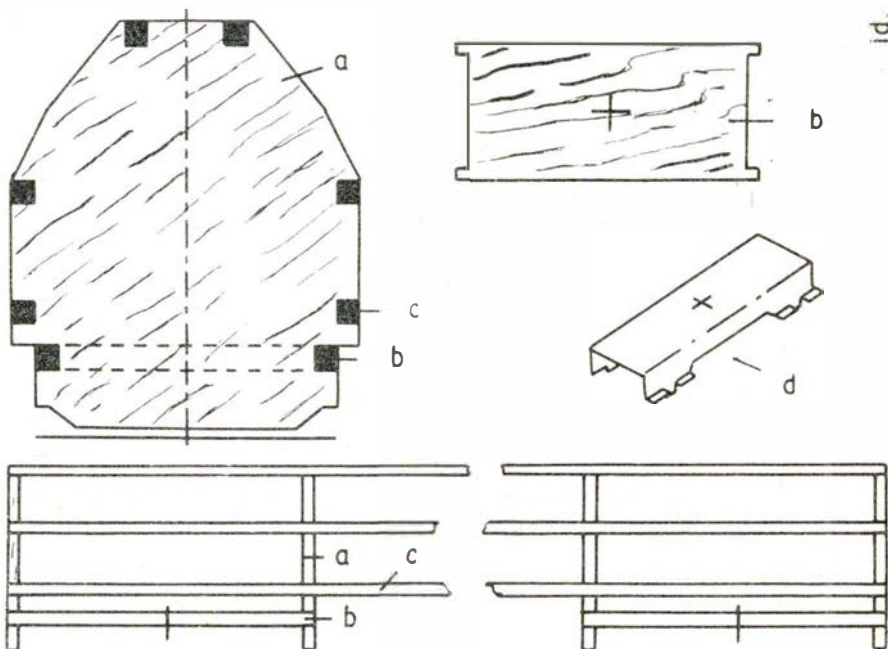
Vognen forsynes nu med Märklin-puf-

ferer, der nittes fast. Denne type kommer af udseende de originale pufferer nærmest.

Det sværeste punkt at overvinde, er vel nok at finde passende egenhjul til vognen. Der findes forskellige fabrikater, som kan komme i betragtning, både isolerede og uisolerede, af disse sidste må Märklins 11 mm løbehjul foretrækkes, selv om de ikke er helt skalatro, idet flangen er lidt for kraftig og løbefladen lidt for bred.

På undersiden af vognbunden fastloddes nu to stk. Long-lejeblik, hvori hjulsættene anbringes. Bruger man også Longs attraplejer af plastic, må disse files kraftigt ned, for at falde ind i vognens stil, idet »akselgafterne« på plasticlejet ikke må være bredere og længere end selve lejeblikkets endeflade. Endvidere må »fjederstropper« og »fjederbukke« kun lige være markeret.

Koblinger fastgøres ved hjælp af to til vognbunden fastloddede fladhovedet messingskruer.



Arbejdstegning til et fritrumsprofil

### Mejeriudsalget

Hellig Andersvej 3 - Slagelse  
tlf. 2061 v  
1. kl.s mejeriprodukter

### HOBBY MESSEN

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

Vognen afpudses og afslibes, synlige filestrøg må fjernes, overflødig tin ligeledes.

Vognen er nu tjenlig til maling, der kan foretages med udmærket resultat ved hjælp af Rivarossi-farver. Undervognen samt trin sort, ydre vognkasse samt gelænder og tagstøtter rustred med gul staffering, underside af tag hvid, overside heraf samt indvendige vognkasse grå.

Litrabetegnelser og nummerangivelse markeres blot med gul farve.

### Et transportabelt fritrumsprofil

Når modelbyggeren arbejder på montagen af sit sporanlæg, avner han ofte et redskab til at angive *det frie rum* over sporene, således at han med sikkerhed kan anbringe signaler, perroner, bygninger, »beplantninger« og lign., uden at det rullende materiel fri passage hindres.

Til dette formål tjener en profilvogn. Ja, egentlig skulle denne konstruktion allerede have været bragt i det første num-

mer af Jernbane-Bladet, idet en sådan vogn er modelbyggeren til glimrende støtte ved planlægningen og udformningen af anlægget.

Profilvognen er egentlig ikke nogen vogn, men et bevægeligt fritrumsprofil; længden heraf skal svare til længden af den største vogn, der skal trafikere anlægget.

Profilvognen består i al sin simpelhed blot af 4 stk. faste profiler, der er udskåret af 4 mm krydsfinér. Fig. a viser et sådant i naturlig HO-størrelse.

Nu udsaves 2 bundstykker b 41×60 mm af 3 mm krydsfinér. Hullerne til fastgøring af boggiene er markeret med et X på fig. b. Derefter limes profilstykkerne fast til bundstykkerne og sikres evt. med små søm.

Når man er så vidt, kan man beskæftige sig med tanken om fremstilling af boggiene. Der kan enten bruges normale boggiere eller, såfremt man synes, sådanne er for værdifulde, små slæder som fig.

d viser. Slæderne fremstilles af 0,5 mm plade.

Vognen samles ved at lime listerne fast i udsnittene i profilerne. Når limen er tør, sliber man efter med fint sandpapir. Herefter monteres boggiene, hhv. slæder. Ved dette arbejde må man være opmærksom på, at profilerens underkant skal være 1 mm over skinneoverkant. Dette opnås ved evt. at lægge slatskiver mellem slæderne og bundstykkerne.

Det bedes bemærket, at nærværende konstruktion er udarbejdet med benyttelse af slæder for øje. Ønsker man at bruge rigtige boggiere i stedet for slæder, må bundstykkerne hæves noget på profilstykkerne for at give plads til de noget højere boggiere.

Når den færdige »vogn« anvendes, anbringer man den på skinnerne udfor det sted, hvor man er i færd med anlæggets udsmykning. Vognkassen angiver nu, hvor tæt på sporet broer, bygninger etc. må monteres.

J. B. Dyrkilde.

## Jernbane-Bladet's FOTO konkurrence

### Månedens foto



Klampenborg st. i »Eventyrdragt«

Foto: Pakmester Sidal, Kh.

Isopan F 1/5 sek. bl. 8

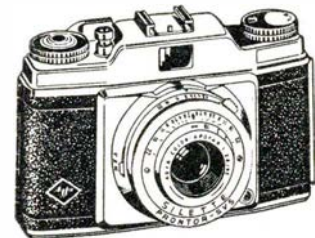
### Mine oldtimer loko

Fortsættelsen kommer i næste nr.

De Skulle Brugte



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

### Anton Schrøder

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

E L



### Slagterm. Viggo Jensen

Dronningsgade 38 - Odense  
tlf. 12 10 19  
Alt i l. kl.s kød og  
hjemmelavet pålæg

### S. Aug. Petersen

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



## Aalborg

### Slagtermester Norvin

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

### 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

### Eyvin Haurum

Tandlæge  
Vingårdsgade 15 - Ålborg  
Tlf. 2 67 08

## Nørresundby

### Sv. Baj Nielsen

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

### Mejeriudsalget

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

## Brønderslev

### Trikotageforretningen

Algade 1 - Brønderslev - tlf. 3  
Stort udvalg i trikotage  
l ingeri 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

## Frederikshavn

### Købmand Jespersen

Bærfredsvej 1 - Fr.havn - tlf. 1366  
1. kl.s kolonial - konserver  
tobaksvarer og spirituosa

### 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 - konserver - grøntsager  
3 %/o rabat på alle varer  
På 1/4 kg kaffe 50 øre mod  
allevering af denne annonce

Jernbanepersonalet  
anbefales

### KIVO - KUNST

Søndergade 61 - Frederikshavn

### 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

## Hjørring

### Tobaksforretningen

Bispensgade 79 - Hjørring - tlf. 2128  
Tobak - cigarer - cerutter  
Dag- og ugeblade

### Mettes konfekter

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

— STØT vore  
ANNONCØRER

## 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

## Silkeborg

Aktieselskabet  
**Handels-  
og Landbrugsbanken  
i Silkeborg**  
Tlf. 1024 (5 l.)  
Filialer i Bryrup og Engesvang

### Brødudsalget

Metha Jensen  
Holbergsgade 27 - Silkeborg - tlf. 675  
Altid frisk brød og kager  
konfekter og is.

### Osteklokken

G. & H. Hermansen  
Nygade 24 - Silkeborg - tlf. 466  
Stort udvalg i fuldfed, lagret ost  
Æg - konserver - kaffe

### Strøgets Konfekter

Søndergade 15 - Silkeborg  
Telf. 1154  
Chokolade og konfekter  
gaveæsker

### 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 konfekter  
Åbent til kl. 22

### Brødudsalget

Estrupsgade 6 - Silkeborg - Tlf. 1352  
1. kl.s brød og konfekture  
A. Pedersen

# FOTO hobby

## Retouchering

En fotointeresseret trafikkespedient har spurgt om anvisning på en god fremkaldelse, og derpå svarede vi i januar nr. Men han har endnu et fotoproblem:

— Mit andet spørgsmål drejer sig om, hvordan kan man komme af med en generende baggrund på billederne, jeg tænker ikke her på at »maske af«, som det hedder, nej, der må kunne laves noget med retouche, men hvordan det skal foregå, er jeg ikke rigtig klar over, måske du kan omtale det engang, for jeg tror, det vil kunne have interesse for mange amatører, der fremstiller portrætter m. m.

Vi håber med nedenstående anvisning at have hjulpet spørgeren, og vi hører selvfølgelig meget gerne fra spørgeren eller andre om resultatet heraf.

## Retouchering med Neucoccin

Til vejledning af vore ikke tyskkyndige læsere, bringer vi nedenstående en oversættelse af den tyske brugsanvisning, der følger med AGFA Neucoccin:

AGFA Neucoccin er et rødt vandopløseligt farvestof. Den fortyndede vandholdige opløsning anvendes til retouchering af negativer og muliggør derved, på en enkel og for negativet uskadelig måde, at fjerne tynde skyggepartier, der kopierer stærkt uden detaljer, at fjerne falsk lys, at forstærke skyer og meget andet. Den ufortyndede opløsning egner sig udmærket til fuldstændig fjernelse af uønskede enkeltpartier såvel som større flader.

## E. Blach Hansen

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

## Kunstboden

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

## Husk

banegårdsrestaurant  
**Silkeborg**  
R. E. Madsen - Tlf. 717

## Blandingsforskrift

Man opløser pakningens indhold (5 g) i 100 ccm vand. Af denne blanding kan så igen fremstilles tre forskellige brugsopløsninger:

- 1 del blanding til 40 dele vand,
- 1 del blanding til 20 dele vand,
- 1 del blanding til 10 dele vand.

Det er hensigtsmæssigt at tilsætte opløsningen Agepon vand (ca. 0,5 ccm til 100 ccm vand). Det letter arbejdet med at få ensartet farvning på større flader.

Direkte anvendelse af ufortyndet opløsning eller af det faste farvestof på en palette, hvorfra man af og til påfører den våde pensel farve, forudsætter nogen øvelse og erfaring.

## Brugsanvisning

Neucoccin's opgave er at farve gelatinen. På rulle- og planfilm (blank eller mat) trækker man farvestoffet op med en blød pensel på bagsiden af filmen, hvorimod man ved plade- og småbilledfilm farver på hindsiden. Penslens størrelse må rette sig efter størrelsen på den flade, der skal arbejdes på.

Skal konturerne i billedet stå skarpt, må opløsningen trækkes på den tørre hindside. En ensartet farvning opnås dog bedst, når gelatinen først gøres fugtig (vand med Agepon tilsætning).

Har man berørt overfladen med den rigeligt fugtede pensel, må penslen ikke løftes fra, før den mister sin spidse virkning. Skulle der derefter blive stående en enkelt dråbe, må den hurtigt duppes bort med en godt aftrykket fugtig vattot eller svampestump.

Til at begynde med afprøver man virkningen af den tynde opløsning, efter at denne er tørret, på et prøvekopi.

Sarte og bløde negativer må altid kun farves svagt. Er virkningen for svag, men af princip kun når filmen er tør, kan påsmøring gentages. Har man trukket farven for stærkt eller uensartet op, kan man næsten helt afvaske farven med vand.

Går den røde farve i løbet af kortere eller længere tid over i gult, har filmen været dårlig udvasket. Efter grundig afvaskning kan man farve pany.

## Damefrisørsalonen CHIC

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

## Angående fremkaldelse

har vi modtaget følgende:

I artiklen om fremkaldelse i november nr., side 249, står der: Det eksponerede papir lægges i fremkalderskålen med hindsiden opad!

Dette har jeg erfaret ikke er særligt godt, fordi det er meget vanskeligt at få hele papiret ned på een gang. Nej, vend det med hindsiden nedad før det vendes, så vil der ikke være fare for »boblere«.

J. E. Kristensen, Højslev.



## Glostrup

Overtrafikkontrolør L. S. Hald, Slagelse, er forfremmet til stationsforstander ved Glostrup st, hvor stfst C. J. Ladehoff er død (67 år).

## Skodsborg

Trafikkontrolør E. R. Andersen, Københavns Hovedbanegård, er forfremmet til stationsforstander i Skodsborg, hvor stfst. J. Korff har søgt afsked på grund af alder (65 år).

## Islev

Trafikkespedient M. Blankenborg, Lyngbyvej st, er forfremmet til stationsmester ved Islev st, hvor stfst. K. J. Ryden har søgt afsked på grund af alder (65 år).

## Kongerslev

Trafikassistent A. E. Christensen, Kongerslev, er udnævnt til stationsmester samme sted, hvor stfst. C. Bundgaard er død (58 år).

## Skræderiet

v/ R. Jacobsen  
Dame- og herreskræderi  
Fromsgade 8 - Nykøbing F.  
tlf. 85 17 80

Gør Deres indkøb  
hos annoncørerne!



## Fredericia

### FARVEBØTTEN

Danmarksgade 23 Fredericia  
Alt i malerverier og  
moderne tapeter Tlf. 1337

### Frederica Karosserifabrik

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

### AA. ELLEHUUS

Specialværksted for polstrede  
møbler  
Nymarksvej 94, Fredericia.  
Tlf. 2865

### Frugtforretningen

G. Hvilsted  
Rahbæksvej 4 - Fredericia  
Tlf. 2825  
Altid 1. kls frugt og grønt

### Vejleveys mejeriudvalg

A. Sørensen  
Vejlevej 53 - Tlf. Fredericia 1707  
1. kls mælk - fløde - smør

### Kolonialforretningen

Vasgården 17  
Fredericia - telf. 313  
Kolonial - vin - delikatesser  
Prøv min extrafine kaffe

### Storegårdens Viktualie

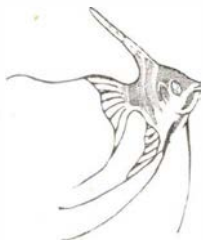
E. Rosendahl  
Nørrebrogade 35 - Tlf. Fredericia 74  
Kød - flæsk - pålæg  
Middagsretter - smørrebrød

### Skomager Kr. Jensen

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

## Vejle

### Schalarén



### B. HANSEN

Havnegade 9  
VEJLE

Jernbanepersonalet anbefales

### CAFÈ HJØRNET

Tønnesgade 6 - Vejle - tlf. 2388

## Vejle

### Th. Weissenborn & søn

Smede- & Maskinværksted  
Gas . Vand . Sanitet . Varme

### Oliefyr

Vejle . Volmersgade 5 . Tlf. 2075

### NINON trikotage

Ørstedsgade 33 - Vejle - tlf. 3228  
Stort udvalg i trikotage -  
lingeri og småting

### Aage Jensen

bageriet - Fiskergade 7 - Vejle  
Tlf. 629  
Altid 1. kls brød og kager

### MOKKA BAR

O. Lehmannsgade 2 - Vejle  
tlf. 2484  
Kaffe og kaffe er to ting,  
men MOKKA BAR er en god ting

### Slagterforretningen

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

## Skanderborg

### 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

### BRIX BOGTRYKKERI

A/S Skanderborg amts bogtrykkeri  
Telf. Skanderborg 168

### Vestervangs kødudvalg

B. Pedersen  
Vestervang 7 - Skanderborg - tlf. 833  
1. kls kød - flæsk - pålæg  
salater - konserver

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

## Horsens

### Landbosparekassen i Horsens

Rædersgade 5 - telf. 2 12 22  
Åben: 9,30—12,30 og 14,00—16,30

### Winther Pedersen

Fabriksvej 66 - Horsens - tlf. 2 53 60  
Kolonial - tobakker - vine  
og spirituosa

### 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 - kranse - dekorationer

### Frisørsalonen

Søndergade 27 - Horsens - tlf. 2 34 14  
1. kls moderne hårpleje og  
betjening.  
J. H. Hansen

### Hinnerup Trævarefabrik %

Tlf. Hinnerup 23

### G. H. MØBLER

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

## Vallo

Stationsbetjent E. Jensen, Hårlev, er forfremmet til stationsmester ved Vallo st, hvor stationsbetj. J. Kristiansen har søgt afsked på grund af svagelighed (65 år).

## Jægersborg

Trafikekspedient P. H. Kristensen, Brøndbyøster, er forfremmet til stationsmester ved Jægersborg st., hvor stmst. J. Saur Jensen har søgt afsked på grund af svagelighed (67 år).

## Herfølge

Trafikekspedient N. C. B. Magnussen, Havdrup, er forfremmet til stationsmester ved Herfølge st., hvor stmst. C. A. Jensen er død (63 år).

## Gadstrup

Trafikekspedient C. J. Lorentzen, Thureby, er forfremmet til stationsmester ved Gadstrup st, hvor stmst. C. J. Jørgensen har søgt afsked på grund af alder (65 år).

## Dybbølsbro

Trafikekspedient A. R. J. G. Rasmussen, Helgoland, er forfremmet til stationsmester ved Dybbølsbro st, hvor stmst. K. U. Paldan har søgt afsked på grund af alder (65 år).

## Dødsfald

Banearbejder P. B. Christensen, fh. Tåstrup, 88 år.

Togfører L. P. Hindahl, fh. Nyborg, 86 år.

Lokofører N. L. Nielsen, fh. Helsingør, 85 år.

Togfører K. N. Svendsen, fh. Århus, 85 år.

Banearbejder L. C. Petersen, fh. Haslev, 84 år.

Lokofører K. A. Sandberg, fh. Skive, 78 år.

Togfører C. Steffensen, fh. Haderslev, 77 år.

Rangermester N. K. Vigh, fh. Gb, 75 år.

Lokofører C. S. Christensen, fh. mdt Gb, 73 år.

Stationsmester J. J. Møllepovl, fh. Herfølge, 72 år.

Lokofører P. N. Larsen, fh. Esbjerg, 72 år.

Lokofører N. P. Jensen, fh. Århus, 69 år.

Togfører O. O. Broberg, fh. Randers, 68 år.

Banearbejder J. P. Pedersen, fh. Århus, 68 år.

Stationsforstander J. Lauritzen, Farum, 67 år.

Bogholder H. E. Madsen, NFJ, Bogense, 66 år.

Togfører Jørgen Hansen, Fredericia, 65 år.

Stationsmester H. Alexandersen, Lystrup, 64 år.

Trafikkontrolør P. Bertelsen, Gb. gods-exp., 64 år.

Overbanemester A. M. Therkelsen, Køge, 64 år.

Lokofører S. W. Nielsen, Ålborg, 63 år.

Overtrafikassistent P. K. Hansen, BJ, Rønne, 54 år.

Trafikassistent Th. Grevsen, LB, Rudkøbing, 53 år.

Portør A. B. Johansen, Nyborg, 42 år.

Jernbanearbejder K. Møller, Ålborg,

Portør K. E. Pedersen, Ålborg, 32 år.

# Ingeniørfirmaet Monberg & Thorsen

## 40 års jubilæum

Ing. Monberg og Thorsen var studenterkammerater, og efter at have afsluttet deres ingeniøruddannelse rejste de begge i 1915 en tur til Amerika for eventuel videre uddannelse og for at se større forhold.

Da krigen 1918 var slut, tog de begge hjem ladet med mod og stor energi og mente, at nu måtte der være god brug for deres kræfter herhjemme.

Efter en del samtaler blev de enige om at starte firmaet, der regner sin start fra 1. februar 1919.

Det gik dog lidt småt i den første tid. Først hen på sommeren fik de overdraget arbejdet på bygning af et pakhuis i Korsør og derefter en del broarbejder for DSB. Samarbejdet med DSB er fortsat gennem årene.

Af større broarbejder kan nævnes Alsundbroen og senere Lillebæltsbroen. Denne sidste satte rigtig fart i og vakte opmærksomhed om firmaet. Dette arbejde var meget spændende, da der her benyttedes en helt ny metode, der ikke før var prøvet herhjemme, nemlig at støbe pillerne på bedding og derefter sænke dem i sænkekasser på deres plads i bæltet. Derved blev det muligt for danske arbejdere at arbejde videre i sænkekasserne. Senere fulgte større og mindre arbejder slag i slag.

Men Danmark var ikke nok for deres

virkestrang. Blikket blev rettet udefter, og der oprettedes kontor i Stockholm, hvor der ligeledes er udført store bygge- og broarbejder.

Andre arbejder omkring i verden fulgte efter. I Teheran er udført store kornsiloeer samt store og vanskelige jernbanearbejder. I Korea, Chile, Jamaica og mange andre steder er der og udføres stadig store og vanskelige arbejder. Alt i alt et verdensomspændende firma.

Foruden deres egen virksomhed administrerer og deltager firmaet sammen med andre, bl. a. Lufthavns-konsortiet og „Danish Arctic Contractors“, det sidste arbejder udelukkende på Grønland.

Dette store administrationsarbejde ledes med stor dygtighed af kontorchefen frk. Hansen.

Firmaets vidtomspændende virksomhed skyldes meget, at det altid har udført solidt og gedigent arbejde. Med andre ord et firma der er skabt tillid til.

En anden ting der også har været medvirkende til firmaets store succes må stå fast – dette at firmaet altid har forstået at skaffe sig dygtige medarbejdere såvel på kontorer, tegnestuer som i marken.

Til lykke.

X

Jernstærke Sko til Jernbanefolk



Reginakrydset Aarhus

## Jyllands Tæppelager

Store Torv

Århus

O. Lings

## Forældreskolen

Marselis Boulevard 17

Telf. Århus 4 29 06

Kontortid: 13-14 (ikke lørdag)

Kai Haagerup



## Forenings-nyt

### DSB Fotoklub Kh.

Klubben har afholdt en konkurrence, hvor 1. præmien var et fotoapparat, og 2. og 3. præmien en rulle farvefilm. Betingelsen for at deltage var, at billedet skulle være »Typisk Dansk«. Det var med stor glæde, at bestyrelsen modtog så mange gode og smukke billeder, vi, der modtog billederne synes, at de skulle have præmie allesammen, men det kunne desværre ikke lade sig gøre. Bestyrelsen takker alle, der har indsendt billede, og ønsker vinderne til lykke. Dem, der ikke fik præmie denne gang, takker vi for interessen, og ønsker bedre held næste gang.

1. præmie: K. J. Birkebæk, togb., Kh.
2. præmie: Har. Mikkelsen, togb., Kh.
3. præmie: B. Olesen, togb., Kh.

Alle ansatte optages i fotoklubben, henvendelse til formanden, adr. Ndr. Fasanvej 116, tlf. Fasan 3112.

P. b. v

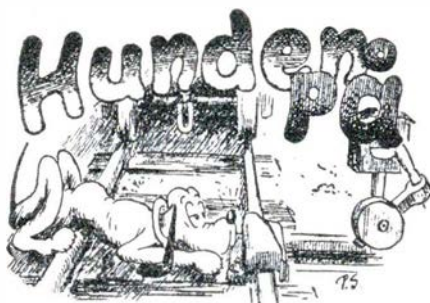
Harald Mikkelsen,  
formand.

### Dansk Jernbane Orkester Forbund

har afholdt repræsentantskabsmøde i Fredericia. Forbundets bestyrelse kom her til at se således ud: Formand S. L. Nieslen, Fa, sekretær J. Chr. Nielsen, Ng, samt kasserer H. H. Vaarmark, Es. Det blev endvidere foreslået at afholde orkesterstævne i en by, hvor der ikke er jernbanenorkester, f. eks. en by som Kolding blev foreslået. Det skal her bemærkes, at der nu findes ialt 11 jernbanenorkestre her i landet. Orkestrene er placeret således: Københavns Jernbane-orkester, »Animator«, København, Korsør Jernbane-orkester, Nyborg Jernbane-orkester, Odense Jernbane-orkester, Fredericia Jernbane-orkester, Esbjerg Jernbane-orkester, Struer Jernbane-orkester, Århus Jernbane-orkester, Centralværkstedet Århus orkester samt Padborg Jernbane-orkester. Det sidste er dog ikke medlem af D.J.O.F.

J. Chr. Nielsen.

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



### Brevkassen

Mine fingre bliver gule af cigaretterne, hvad skal jeg stille op mod det?

Ung husmor.

Svar: Fritag Deres mand for opvasken!  
Red.

### Livets gang

— Hvordan går det dig derude i Sølvgade?

— Op og ned! — Vi har jo den dejlige elevator.

### Alsidighed

— Hvad er din kæreste egentlig, Sofie?

— Jeg véd det såmænd dårligt. Han siger, han er melankoliker, — og somme tider, at han er narkoman, og min far siger, han er løjser, så han har nok flere job, heldigvis — for det er da altid godt at have noget at falde tilbage på!

### Sikken en uskik!

— Hvordan morede du dig til premieren i aftes?

— Ikke særlig godt — det var et mærkeligt stykke at vælge til en premiere!

### Der er ligheden til forskel —

— Det er da ikke dit alvor, at der er stor lighed mellem det danske og det franske flag. Det franske er jo blåt, hvidt og rødt.

— Ja — vort er jo også blot hvidt og rødt!

### Af et åbenhjertigt interview

— Nævn så til slut Deres lykkeligste dag.

— Ja, dengang jeg fik to års tugthus!

— ???

— Joh, for jeg stod helt oplagt til fire år!

### I en shaver-tid

— Joh, far, hun er vældig sød og flink, hendes far er barber.

— Nåh, ja, sådan set så rager han jo hverken dig eller mig!

### Sværmerister

— Du — tænk, om vi to sad på en øde ø!

— Jah! — med små borde og jazz-musik!

### I en hobby-tid

Arbejde — ja, det er selvfølgelig meget godt — men det stjæler så forbandet meget af ens tid.

### If You now it!

Der havde været slagsmål på kajen, hvor en dansk sømand havde anvendt et ikke-konventionelt våben, idet han havde stukket en englænder en gammeldags, solid skalle, der havde slået den anden så hårdt i dørken, at han ynkeligt råbte:

— You kill me!! — You kill me!! (Du slår mig ihjel).

— Ja, jeg skal kilde dig, kan du tro, hvis du kommer igen! — var skallesmækkerens korte kommentar.

### Dog et trøstens ord —

Det er en kendsgerning, at kvinderne er i overtal, men heldigvis ikke nær så galt som i gamle dage, hvorfra det sort på hvidt berettes, at — kvindelisten er uden ende!

### Beslutsomhed

— Man skal se faren lige i øjnene! — sagde overassistenten, da kontoret havde fået en nydelig ung kontoristinde, som hans kone havde kaldt farlig.

### Fra fælleden

— Øv! — sådan en elendig exersits kan gøre mig så ondt, så ondt — at hele kompagniet kunne straffes for officersmishandling!

### Immer uheldig

Det var galt med foden — levedoden, for han havde mistet et af sine bedste »ben«.

### Sprogkundskaber er en god ting

Engang i fordums dage, da der var gang i udvandringen formedelst guldgravningen i Klondyke, kom slig en emigrant op til en engelsklærer og ville have nogle timers kursus.

— Det er alt for kort tid til, at det kan blive noget bevendt, sagde læreren.

— Ih, nej, jeg har ikke brug for så meget, bare De vil lære mig rigtigt barsk at sige: Ka' du komme væk fra klumpen, din sjovert!

### Og så var der —

han der dumpede ved eksamen på jernbaneskolen. Han trøstede sig med, at han var den bedste af dem, der dumpede!

## Viborg

### Viborg Andelsmejeri

Telf. 1270 og 1271

Kun 1. kl.s mejeriprodukter

### Fr. Møller & Søn

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

### Kirkebakvej Savværk

Chr. Christensen  
Tlf. Viborg 1774  
Tømmer - lægter - 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. Mathiasgade 35 - Viborg  
Telf. 735 - 736

### Viborg cyklelager

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

### 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

### BRO MAGASINET

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

### KAJ's autopolstring

K. P. Ibsen  
Århusvej 522 - tlf. 1761  
Al autopolstring udføres  
Tæpper - ombetrækning

## Viborg

### Knallert-service

Halvor Jæger  
Gothersgade 4 - Viborg - tlf. 2822  
1. kl.s knallert service

### Jyllandsgades Bageri

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

## Herning

### Lund & Eriksen Elektro-Installation

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

### Mindeparkens

slagter- og viktualieforretning  
H. C. Ørstedesvej 93 - Herning  
Tlf. 3065  
1. kl.s kød og pålæg. Lynfrosne  
fjerkræ - fisk - grøntsager

### H. C. Ørstedesvejs Kiosk

Alt i dag- og ugeblade - papir  
og telegrammer  
H. C. Ørstedesvej 66  
Telf. Hørning 2862

### GULF service station

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

### Frugt- og blomsterforretn.

Fr. Nielsens efft  
Østergade 46 - tlf. Hørning 289  
Alt i frugt - grønt - blomster -  
buketter og kranse

### AMAZONE

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

### Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Østergade 10 - Herning - Tlf. 10

Gør Deres indkøb hos vore annoncører

## 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

Spis og bo på

### GRAND - Hobro

Telf. Hobro 36 og 576  
Astrid og Villade Knudsen

### Auto-lakereriet

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

### Bagerforretningen

Adelgade 23 - Hobro - tlf. 297  
1. kl.s brød og kager  
C. Sørensen

Jernbanepersonalet anbefales

### Kolonialforretningen

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

### Klar ved pumperne

Som et nytårsforsæt havde ledvogter Anders Ledøje besluttet, at han i det nye år ville begynde at sprøjte sine buske og træer i haven. Og da han havde studeret sig til, at det bedste var Bordeaux-vædske, sikrede han sig straks hele 4 flasker »Extra Bordeaux. — St. Emilion«.

Så nu er han klar ved sprøjten, når signalet lyder i radioen.

### Ubegribeligt!

— Jeg har kun truffet een mand, der havde virkelig forstand på kvinder — sagde en erfaren dame, men han har så til gengæld andre fejl.

— For eksempel?

— Han er helt utilnærmelig — går langt uden om os!



## Thisted

### Alfred Nielsen's efft.

Vestergade 22 - Thisted - tlf. 119  
Isenkram - glas - udstyr  
værktøj og støbegods

### ØSTBYENS KIOSK

Gerda Landbo - Østerbakken 11  
Alt i dag- og ugeblade  
Tlf. Thisted 920

### Frugtforretningen

H. Badstue - Vestergade 17  
Frukt - grønt - blomster  
Tlf. Thisted 511

### Kolonialforretningen

A. Sunesen  
Strandgade 7 - Thisted - Tlf. 15  
Kolonial - vine - tobak  
konserves

### Tobaksforretningen

Nørregade 10 - Thisted - tlf. 1305  
Tobak og vine  
Helga Andersen

## Holstebro

### Autolakereriet

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

### Bazarbygningens Konfekturforretning

Nr. Port - Holstebro - tlf. 716  
Chokolade - konfekturner -  
gaveæsker

### Banegårdskiosken Holstebro

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

### Frugthuset

Østergade 19 - Holstebro - tlf. 1929  
Frukt - grønt samt is og  
konfekturner

### Ringparkens Frisørsalon

Ringparken 65 - Holstebro - tlf. 2313  
Alt i moderne  
dame hårpleje

## Holstebro

### JYTTES brødufsalg

Lemvigvej 18 - Holstebro - tlf. 1343  
Brød og konfekturner

## Esbjerg

### Damefrisørsalonen

Jernbanegade 62 - Esbjerg - tlf. 2541

Alt i moderne hårpleje  
nyeste frisurer og permanente

Jernbanepersonalet anbefales

### FRUGTFORRETNINGEN

Finlandsgade 36 - Esbjerg  
tlf. 3164  
1. kl.s frukt og grønt

### Kolonialforretningen

Torvegade 6 - Esbjerg - tlf. 407

1. kl.s kolonial - konserves  
kaffe - vin og tobak

## Kolding

### Trikotageforretningen

Jernbanegade 30 - Kolding - tlf. 383

Alt i garn - tricotage -  
småting og børneudstyr

### Olaf Christensen

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

### Viktualieforretningen

v/ Martha Frandsen  
Låsbygade 42 - Kolding - tlf. 3057  
Viktualier - pålæg - salater  
færdig retter - smørrebød

### Autoopretning

Martinusen & Jokumsen  
Haderslevvej 151 - Kolding  
Al opretning udføres  
Tlf. Kolding 4617

### Mesterkokken

Østergade 52 - Struer - tlf. 353  
1. kl.s smørrebød - selskabs-  
middage. Pålæg og salater.  
Hver dag en god varm ret

## Randers

### Slagterforretningen

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

### 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

### Restaurant Guldhuset

Mariagergade 7 - Randers  
Pensionærer modtages  
Små varme retter og godt  
smørrebød til små priser.  
Åbner kl. 5. - Tlf. 367

## Næstved

### Kolonialforretningen

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

Se på priserne og kvaliteten  
De får alle fordele hos

### KELD HANSEN

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

### Bellevue-salonen

Jernbanegade 15 - Næstved  
tlf. 510  
Alt i moderne hårpleje  
1. kl.s betjening

### Pensionatet

A. J. Andersen  
Dehnsvej 4 - Næstved - tlf. 2417  
1. kl.s madsted

## Vordingborg

Jernbanepersonalet anbefales

### Viktualieforretningen

Bodil Hansen  
Altid 1. kl.s varer  
Algade 15 - Vordingborg - tlf. 566

### GULF SERVICE

A. Frandsen  
Rutebilstationen - Banegårdsplads  
Tlf. 633 - Vordingborg  
Benzin - olie - smøring