

Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



fremragende ydeevne
fornem formgivning
fornuftig pris

Sælges på
D.F.J.s fordelagtige betalingsvilkår

VI PRÆSENTERER
Anker
junior
500



85

En helt ny konstruktionsmetode har gjort det muligt at fremstille et komfur, som tager hensyn til husmødrenes pengepung:

Her er en række Anker Junior fordele:

2 store + 1 lille brænder af aluminium

Stor termostatstyret ovn af hel ny konstruktion

Ovn og varmeskab i eet

Ny tændingsanordning til ovnen

Nemt at renholde

Baghylde

og så er Anker Junior emaillet overalt — også på siderne.

Se komfuret på D.F.J. udstillingen:

Vesterbrogade 2 · København V · PA 9206



Aarhus

Kolonialforretningen

v/ R. Rasmussen
Vesterbrogade 10 - Århus
tlf. 2 17 79

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

Specialitet: 1. kl.s kaffe

Møbelmagasinet

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

Møbler og tæpper
for alle hjem

Står De for køb af bil
henvend Dem da først til

TAGE NIELSEN

Magnoliavej 9 - Århus
tlf. 4 13 00

Autoriseret FIAT forhandler

Kolonialforretningen

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

K. A. HARTMANN Maskinfabrik 1/5

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

Slagterforretningen

v/ Niels Schødt
V. Ringgade 218 - Århus - tlf. 2 77 81

1. kl.s kød - flæsk - pålæg
Spec.: Hjemmel. medisterpølse

Viktor Sørensen

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

Frederiksberg

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

Peter K. Dolby & Søn

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

K F U M restauration

Klostergade 37 - tlf. Århus 2 14 16

Daglig god og billig kost
Pensionærer modtages

Skotejsreparationen

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

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

Cigarforretningen

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

Kolonialforretningen

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

Fjernsyns-magasinet

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

GULDVAFLEN

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

Købmand V. Kristensen

Teglværksgade 18 - Århus - tlf. 2 90 32

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

YDUN VASK

Odensegade 12 - Århus - tlf. 2 43 82
Våd vask - rulle vask
færdig vask. Spec.: skjortevaske

Udlejningsforretningen

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

Murenes coop. Forretning

Gerlachsgade 28 - Århus
Tilbud og overslag gives
Tlf. 2 45 44

Abaco BLOMSTER

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

S. A. Olsen

Stationsgade 26 - Riiskov
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. 8 94 80
Alt i herrekonfektion og linge
Spec. målkonfektion.
Kvalitet og velklædt til rimelige
priser.

Slagterforretningen

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



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

Jernbanepersonalet anbefales

Modelsalon LA ROBE

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

Frugtforretningen

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

Jernbanepersonalet anbefales

BOGTRYKKERIET

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

Kirsten Herløw

Landsretesagfører
Søndergade 76 - Århus
Telf. 2 50 00

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

**MEDELM AF
FØRENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTE**

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagstælling

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

JULI 1959

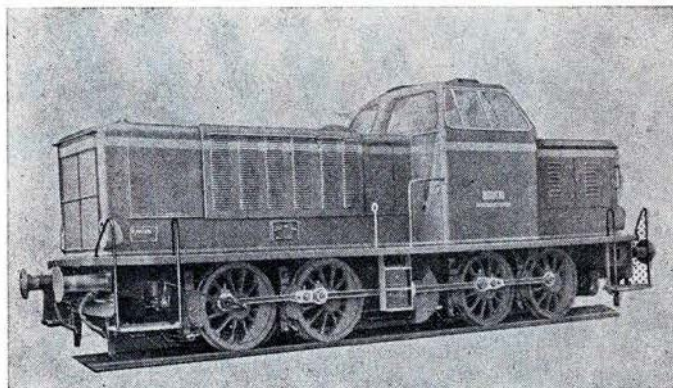
Dette nr. indeholder:

Pristalsreguleringen	side 147
Månedens emner	» 148
Sagt og skrevet	» 149
Skandinavien - biltoget i München	» 149
Erindres det	» 150
Rutebil-nyt	» 150
Kværlanten spørger	» 150
Mens vi venter på tog	» 151
Fra arbejdspladsen	» 153
Se, det er jo en privatbane ...	» 154
Det er ikke alle, der ved	» 155
Automatiske bomme — det sikreste	» 155
Hjørring-Hirtshals-banen	» 156
Privatbane nyt	» 159
Maanedsmagasinet	» 161
Model jernbane	» 163
Foto hobby	» 165
Ud - ind	» 167
Boganmeldelser	» 168
Hunden på	» 168

Mak

dieselhydrauliske lokomotiver

240 HK—2000 HK



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

Generairepræsentation:

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

Rejselektüre

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

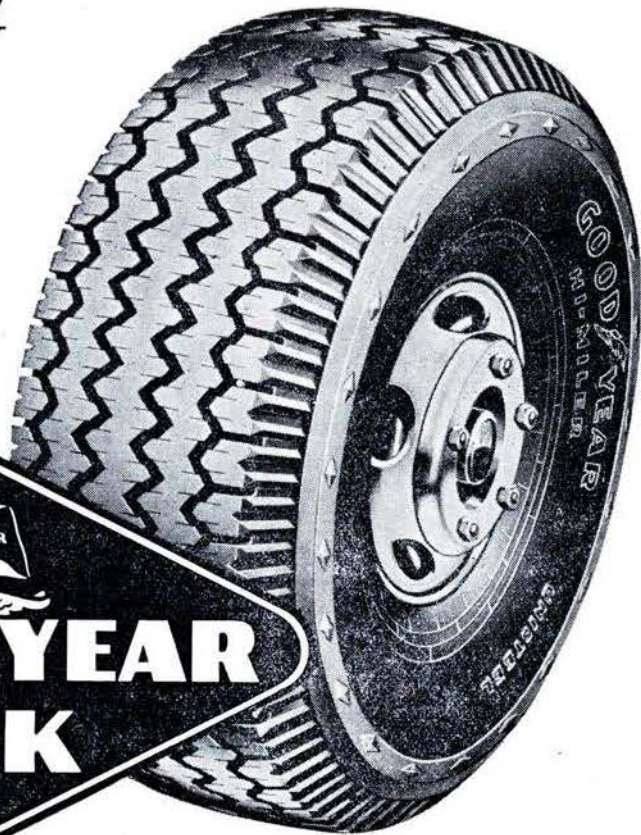
Unisteel



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.



STÅL • STYRKE • SMIDIGHED

Pristalsreguleringen . . .

skruen uden ende

Nu offentliggøres igen et nyt pristal, der denne gang er lønregulerende — for tjenestemændene fra oktober — og man skulle tro, at alle, der skal have lønnen reguleret, ventede i spænding. Men således er det slet ikke, og såvel arbejdere som tjenestemænd har efterhånden tabt interessen for pristallet. Ganske vist tror man stadigvæk på, at pristalsregulering af lønningerne er en garanti for, at lønmodtagerne ikke helt kan sejles agterud på grund af leveomkostningernes stigning, men garantien indskrænker sig ved nærmere eftersyn til at sikre, at processen ikke forløber så hurtigt. Det er også et spørgsmål, om pristalsreguleringen i virkeligheden opfylder sit formål? Ikke ud fra de betragtninger, der lægges til grund for pristalsbekæmpelsen, blandt dem der bare ønsker pristallet afskaffet for at kunne forhøje priserne uden at skulle betale højere lønninger. Men ud fra den betragtning at pristalsregulering alligeve ikke i realiteten hjælper dem, der skulle have fordel deraf.

Dermed være ikke sagt, at pristalsregulering af lønninger ikke tjener noget nyttigt formål. Det gør den nemlig i høj grad. Den forårsager ro på arbejdsmarkedet. Strejker og andre uroligheder undgås, fordi lønarbejderne tager pristigningerne uden vrøvl i troen på, at næste regulering giver dækning, og alle andre tror, eller lader som om de tror det samme. Pristalsregulering er blå i øjnene på folk og blindede folk er lette at lede. Derfor

er den nyttig, og desuden forhaler den som nævnt forringelsesprocessen af lønningerne, således at der bliver længere imellem de nødvendige lønreguleringer uden om pristallet.

Men som udjævnende og regulerende faktor er den ikke meget bevendt. Hvis man f. eks. betragter den sidste pristalsregulering, den med virkning fra 1. april, vil man se, at tjenestemænd og arbejdere da fik et tillæg på gennemsnitlig ca. 30 kr. pr. måned. (De fleste mindre). Men samtidig steg bidragene til pension, sygekasse og fagforening. Ikke meget, men det tog dog de første huller i de 30 kr. Der kan måske ikke være noget at sige dertil, udgifterne stiger jo for alle. Huslejerne steg, man kan vel regne med gennemsnitlig omkring 12—15 kr. pr. måned. Den sag kunne der siges meget til, men her skal vi nøjes med at konstatere det. Så fik taksterne for offentlige befordringsmidler en tak opad. Tobakken har også fået en halv snes procent, og øl og andre drikkevarer en mindre stigning. Et par skosåler er steget med ca. et par kroner, og et sæt tøj med omkring 50 kr. Det er altsammen i sin orden. Det er jo også blevet dyrere at leve for både skomageren og skræderen og alle

de andre, som ligeledes har forhøjet deres priser. De følte sig alle i deres gode ret til at gøre det, så snart de hørte om lønningsreguleringen. Man ser bort fra, at lønningsreguleringen netop er en følge af, at priserne er blevet forhøjet. Vort samfund og næringslivet er nu engang sådan sammenfiltret, at hvis lønmodtagerne skal have mere (det bekendtgøres altid kraftigt), så vil alle de andre også straks have mere. Endelig viste skattebilletten for tiden fra april, at for praktisk taget alle lønmodtagere steg skatten med et beløb, der er større end hele reguleringstillægget.

Hvad er der så tilbage til de der fik tillægget? Det hed sig jo, at dette var dækning for prisstigningen, som var foregået, før pristallet i januar blev fastsat. Der blev intet tilbage — tværtimod — der blev mindre, end der var. Sådan har det altid været, og således vil det vedblive at være, så længe priserne går opad. Derfor har man efterhånden tabt interessen for pristallet, skønt dette i sig selv sikkert er solidt nok. Det er reguleringen, det er galt med. Skulle der være nogen mening i det, måtte lønningerne reguleres med en tilbagevirkning på 3 måneder fra det tidspunkt, pristallet fastsattes.

Man vil måske i denne forbindelse spørge: Hvorfor vedbliver leveomkostningerne at stige? Påstanden om, at det er verdenskonjunkturene, der bestemmer priserne, er ikke holdbar. Verdensmarkedets priser har jo det sidste år været nedadgående for de altbestemmen-

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

de varegrupper som korn, brændsel og jern, og vi læser dagligt, at vort landbrug ikke mere kan opnå rimelige priser i udlandet. Der synes ikke at være anden årsag til prisstigningerne end den almindelige tro på, at alt vil og skal blive dyrere og dyrere, og så det for-

hold at de eneste som profiterer på stigende priser, er de, der kommer først med at forhøje prisen på det, som de netop sælger. Der foregår et stadigt kapløb om at være den, der tager gevinsten hjem, inden den almindelige regulering finder sted.

Aros.

Månedens emner...

Ved sammenligning

Jeg har hidtil gået og været så stolt af de 2. kl. personvogne, Statsbanerne i de senere år har ladet bygge og sat i drift. Jeg er det ikke mere. For nylig rejste jeg fra Amsterdam til Odense og fik da plads i en af de nyere tyske vogne. Vognen var sammenkoblet med en af de nye danske, så det var nemt at drage sammenligning. Det første, som virkede påfaldende, var, at den tyske vogn var besat til sidste plads, mens den danske var tom, kun et par enkelte rejsende tog nu og da plads der for kortere tid. Akkurat det samme var tilfældet efter togskifte i Hamborg. Årsagen til, at de rejsende så åbenbart foretrak den tyske vogn, var ikke vanskelig at opdage. Denne vogn virkede langt lysere, luftigere og rummeligere end den danske. Det væsentligste var, at mens den danske er indrettet til 8 personer i hver kupé, var der i den tyske, og skulle kun være, 6 pr. kupé, og hvert sæde afgrænset med armlæn til begge sider. Det er så afgjort sådanne vogne, de rejsende ønsker.

Det kan, teoretisk, se besnærende ud, at vore vogne rummer 16—18 siddepladser mere end de tyske, men det er absolut ikke noget fortrin — tværtimod. Den tid er forbi, da det gjaldt om at kunne stuve de flest mulige mennesker sammen på den mindst mulige plads. Skal banerne fortsat stå sig i konkurrencen med andre beførdringsmidler, må systemet 8 pladser pr. kupé ændres til 6 pr. kupé. Dette vil antagelig også ske inden så længe. Da nu de tyske baner har begyndt, vil de øvrige europæiske baner blive tvunget til at følge efter, i hvert fald for de internationale

togs vedkommende, og i sådanne tog for langvejsrejsende vil nyere vogntyper som f. eks. storrumsvogne, selv om stolene i disse gøres aldrig så bekvemme og kunstfærdige, ikke tilfredsstille de rejsende i så høj grad, som de virkelig rummelige kupévogne.

En rejse i kupévogn med kun 6 pladser i hver kupé, tangerer det luksuriøse, og hvad gør det så, at 1. kl. ikke er stort bedre? Det er langt, langt bedre at køre med fuldt besatte vogne, der kun rummer 50 pladser, end at køre med vogne med 70 pladser, som løber tomme eller kun fyldes ganske enkelte dage om året. Og valget kommer til at stå der imellem.

At.

Byg viadukter

Der findes ingen midler, der kan forhindre folk i at komme galt afsted, når de absolut vil det, eller i det mindste ikke vil gøre noget for at undgå det. Men man kan altid i nogen grad begrænse mulighederne, for selvfølgelig griber folk i sådanne tilfælde som i andre til de midler, der er bekvæmest, mest spændende og mest interessante. Ganske vist er der endnu nogle enkelte, der benytter de gammeldags metoder, som at springe ud på hovedet, hvor der er for lidt vand, hoppe ud på dybt vand uden at kunne svømme, eller svømme for langt ud i stærk strøm og bølgegang. Men den slags er ikke mere i kurs, og aviserne skriver ikke mere store artikler om det. Nej, så er der ganske anderledes gas i at bruge motorkøretøjer. Ikke bare til at ramle sammen med ude på vejene, det bliver ikke det helt store. Derimod at køre ind foran et frem-

brusende tog, eller ind i siden af et sådant, og helst først igennem et par bomme og forbi advarselsskilte og blinklys, det er godt. Man skal naturligvis ikke gøre det med en knallert, en motorcykel er heller ikke helt tilfredsstillende, med mindre man har en på bagsædet og et par stykker i sidevognen. Nej, en rigtig bil skal det være, helst med 6—8 mennesker, så er man sikker på hæderlig omtale i alle landets aviser. Det må altid erindres, at det ikke er noget, man er nødt til at gøre, lige så lidt som man er nødt til at springe ud i vandet, hvor man ikke kan klare den, eller tage den på hovedet i en halv meter vand.

Man vil måske rent umiddelbart tænke, at det må blive folks privatsag, hvorledes de vil slå sig ihjel eller blive lemlæstet, men det er det ikke. De skal jo samles op, transporteres til hospital, plejes, begravnes eller forsørges, hvis de er blevet invalider, og deres eventuelle efterladte skal forsørges. Alt dette koster penge, utroligt mange penge og forårsager sorg og elendighed. Desuden bliver køretøjerne odelagte, det er også værdier, der går tabt. For bærerne kan det også være farligt, og i het digste tilfælde volder det forsinkelse og forstyrrelse i toggangen. Altså, det er en samfundssag at hindre folk i at begå den slags ulykker, og samfundet er da også beredt til inden for rimelige grænser at betale, hvad det koster. Men man vil jo gerne slippe så billigt som muligt, derfor prøver man med advarselsskilte, lyssignaler, automatiske bomme og manuelt betjente bomme, skønt erfaringerne har vist, at den slags ikke hjælper stort. Det er dette, der er galt, for alle disse foranstaltninger koster en masse penge uden virkelig at opfylde formålet, og derfor må man hellere først end sidst begynde det eneste fuldt betryggende: nemlig at bygge viadukter alle steder, hvor det er muligt.

Man vil naturligvis indvende, at dette bliver alt for dyrt. Men når man regner med, hvad alle de andre foranstaltninger i tidens løb koster til anlæg, vedligeholdelse, pasning og fornyelse, samt hvad ulykkerne koster, vil det måske slet ikke være så meget dyrere. Desuden er der jo, efter hvad man læser i aviserne, mere end penge nok at tage af i alle de afgifter og skatter af forskellig slags, som de motorkørende må udrede. Endelig er bygning af viadukter jo noget, der ikke koster synderligt

DE ER I GODT SELSKAB PÅ EN JØRGENSEN-REJSE

JØRGENSENS  REJSEBUREAU

Jernbanegade 7 - København V - Tlf. 8Y. 9580 - C. 2251

af udenlandsk valuta. Pengene bliver her hjemme.

Man skulle synes, at det ville være en opgave for de store og økonomisk stærke motororganisationer at tage fat på. Mere nærliggende og mere påkrævet end at etablere nye færgforbindelser, og til langt større gavn end broer over Storebælt og Øresund.

Endelig en god nyhed

Med stor tilfredshed for alle, læser man i dagspressen, at drikkepenge-systemet er afskaffet på Helsingør—Helsingborg færgerne. Der er intet, der i den grad irriterer folk, som netop det system med drikkepenge. Vi håber, at man snart følger efter på de andre overfarter, og forøvrigt på alle restauranter og hoteller. Man vil ikke kunne finde på noget, som turistmæssigt vil betyde mere, end hvis man på turistbrochurer i udlandet kunne læse:

I danske hoteller og restauranter taxabiler eksisterer drikkepengesystemet ikke.

j.

ved en ulykke, skal det nok blive skreget ud, men får en mand en bøde for at have overtrådt færdselsloven ved at passere en overskæring efter blinklyset er i gang, hører man intet om det. Naturligvis, vi kan alle fejle, men burde vi ikke bedømmes ens?

Stationsforst. C. A. Qvist, Hillerød

Stationsforstanderen i Kibæk i 1916 var en herlig mand. Lars Kruse hed han, og han var lige så ugudelig som overportøren var gudelig. I Kibæk var skellet mellem missionen og »de andre« lige så skarpt, som det måske er nogle steder den dag i dag. I Kibæk delte man i hvert fald folk mellem de, der havde klaver, og de, der havde orgel. Overportøren skulle sætte mig ind i forholdene vedrørende godsfor-sendelser o. lign., mens stationsforstanderen tog sig af de vigtigere fag som trafik- og ekspeditionsforhold.

Det var imidlertid lige ved, at jeg måtte undvære mesters belæring, for en dag be-

troede overportøren mig, at han kun ville fortsætte med at undervise mig, hvis jeg gik med ham i missionshuset hver torsdag. Hertil svarede Lars Kruse, at gjorde jeg det, var han færdig med at lære mig noget som helst. Så jeg foretrak at rette mig efter ham.

Stationsforst. C. Corneliusen, Haslev

Et langt liv i DSB's tjeneste er endt. En officiel takkeskrivelse på 3 maskinskrevne linier med anerkendelse for dygtigt og samvittighedsfuld tjeneste ligger på bordet. Man synes faktisk, at der nok kunne gøres lidt mere ude af en sådan skrivelser. Det virker lidt billigt.

Forstanderen forsvare sin etat:

— Ser De, min herre, DSB er et foretagende, hvor man ikke ødsler. Vi har altid sparet, hvor det kunne gøres. Der har altid været noget spartansk over etaten.

— Jamen, alligevel...

Sagt og skrevet

Stationsforst. L. V. Erner, Gedser

Men klapper hr. Khrustjev »jernetæppet« i bund, må jeg erkende, at Gedser fra at være et af Danmarks store trafikknudepunkter ender som en lille uanset lokalbane-station. Derfor følger gedserboerne gerne forhandlingerne i Genève med en interesse, der er større end noget andet sted i Danmark. For dem gælder det eksistensen.

Lokofører O. Øvall, Nakskov

Men en ting, der undrer mig og vist alle banefolk med mig er, at politiet er begyndt at spiritusprøve lokoførerne efter ulykker, hvor man allerede har konstateret, at blinklyset var i orden. Det sker ikke inden for statsbanerne, og når alt har været i orden ved overskæringen, er det meningsløst at spiritusprøve.

En tanke som vist mange af jernbanens folk går med er, at er det banen eller den enkelte funktionær, der har skylden

Festlig modtagelse i München af »Skandinaver-biltoget«

Natten mellem søndag og mandag kørte det første biltoget fra Grossenbrode til München med danske, norske og svenske biler. Søndag klokken 17.50 var bilerne kørt om bord på færgen »Kong Frederik IX«, der kl. 20.45 lagde til i Grossenbrode. På banegården i Grossenbrode stod De Tyske Forbundsbaners nye biltoget allerede parat. Toget kan med sine specielt konstruerede vogne også uden vanskelighed transportere de længste, bredeste og mest moderne amerikanske luksusbiler. Bilen køres op på en rampe og gennem endevæggene direkte ind i vognene ligesom på en færg.

Præcis kl. 21.50 afgik toget med sine sove- og liggevogne og ankom mandag morgen kl. 10.32 til München. Alle rejsende havde haft rigelig tid til at sove længe og indtage morgenmaden i toget.

I München ventede dem en særlig overraskelse. Bundesbahndirektion München havde sammen med byen München tilrettelagt en festlig modtagelse. På perronen, der var smukt pyntet, havde jernbanernes orkester, som var i folkedragter, taget opstilling. Dette orkester har forresten to gange tidligere givet gæstespil i København. Den danske konsul i München, hr. Poul Heiberg-Kristensen var sammen med Skål-Klubbens præsident, Bundesbahnberrät Gerhard Fischer, der tillige er chef for presseafdelingen ved Bundesbahndirektion München, til stede, for at byde gæsterne fra Danmark, Norge og Sverige velkommen. Byen München var repræsenteret ved to søde »Münchner Kindl« i deres traditionelle sort-gule festdragt — en slags munkekutte med hætte.

Da toget ankom på München Østbanegård, blev de rejsende glædelig overrasket,



Til JYLLAND

over

HUNDESTED — GRENÅ

Tog fra Hillerød:

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

Søn- & helligd. 7.15 8.50 10.50 16.15 18.15 19.50

* Kun lørdage. ** Ikke lørdage.

Frederiksværkbanen

Benyt



Hjørring Privatbaner

tog og rutebiler

da de kiggede ud af vinduerne fra deres sove- og liggevogne, for der på den festlig dekorerede perron lod ægte bayeriske folkeviser fra orkestret i de maleriske folkedragter. De to »München Kindl« taptede bayerisk øl fra et stort fad og rakte hver af de rejsende et halvliter krus med skummende øl. I anledning af det første biltogs ankomst fra Skandinavien til München var der rigtig folkefeststemning, som ved de berømte oktoberfester i München.

Biltog D 182/181 kører nu tre gange om ugen mellem Grossenbrode og München Ost. Der er sovevogne 1. og 2. klasse, liggevogne og desuden medføres 7—8 biltransportvogne. Den nye biltogforbindelse skal lette hen- og tilbagereisen gennem Tyskland for bilister fra Skandinavien. Men også bilister fra Sydtykland, der vil tilbringe deres ferie i Danmark, Sverige eller Norge, vil sikkert gerne benytte sig af denne nemme rejsemåde. Bilisterne, der kom med det første tog, var glædelig overrasket over den festlige modtagelse, som Bundesbahndirektion München og byen München havde beredt dem, men de var ligeledes meget tilfredse med den behagelige jernbanerejse de havde haft.

På minutter efter at taget var ankommet på banegården, stod biltransportvognene ved aflæsningsrampen, og de 20 personbiler rullede frem. 9 biler kom fra Danmark, 6 fra Norge og 5 fra Sverige. De ca. 60 passagerer kørte snart i deres biler videre fra Münchens Østbanegård ind til byen, eller ud på Autostradaen til Oberbayern, Østrig eller Italien. D.B.

Erindres det. . . .

For 50 år siden, juli 1909

Dampfærgeren »Prinsesse Alexandrine« har på sejladsen fra Warnemünde til Gedser søndag den 25. haft et større haveri.

Da færgeren ved 4-tiden om morgenen befandt sig ca. 10 sømil fra Warnemünde, mærkedes et stød i skibet, hvorfor maskinen straks standsedes. Det viste sig, at det ene hjul var beskadiget, så at det ikke kunne benyttes. Kaptajn Andersen, der

førte færgeren, lod straks ankeret falde, og maskinpersonalet beordredes ud i det beskadigede hjul for at adskille det. I løbet af 4 timer blev de svære skovle taget ud og med stort besvær manøvreret ind på dækket, hvorefter færgeren atter var sejlklar.

Efter omtrent 7 timers ophold på søen løb »Prinsesse Alexandrine« ind i Gedser færgeleje.

For 25 år siden, juli 1934

En af Sydfynske baners motorvogne er den 7. ds. brændt på fri bane i nærheden af Sorup.

Statsbanerne har modtaget en ny 30 tons korekran. A/S Titan har leveret selve kranen med kontravægte og andet tilbehør. Scandia har leveret undervognen.

På Aalborg-Hvalsundbanen skete den 9. om aftenen et voldsomt togsammenstød på Blære st.

Aftentogene var stærkt forsinkede på grund af den store søndagstrafik. Togene fra Aalborg og Hadsund skal normalt krydse i Års, men i dag var krydsningen henlagt til Blære. Her kørte damptoget fra Aalborg først ind på stationen, da det blev påkørt af toget fra Hadsund, der blev fremført af banens nye store dieselloko. Påkørselen var ret kraftig, og den materielle skade stor. Efter uheldet opstod der i nogle minutter panik blandt de mange rejsende, men kun tre måtte føres til sygehuset i Nibe. Ca. 20 andre rejsende blev forbundet og behandlet på stedet af tilkaldte læger.

Det var diesellokoets første tur efter prøvekorserne.

E. Blach Hansen

Guldsmedie og Juveler
Leverandør til DSB Personale

Østergade 3 . Tlf. 800
Herning

Odense-Kerteminde-Martofte
Jernbane

Nordvestfynske Jernbane

Tlf. Odense II 87 II

Dansk
Maskinpakning $\frac{1}{2}$

Amaliegade 41 - København K.

Rutebil nyt



Korsør rutebilventesal

På Caspar Brands plads har Korsør kommune bygget en ny rutebilventesal. Driften skal hvile i sig selv med lejeindtægter, tilskud fra DSB og private rutebiler m. fl.

Ringsted rutebilstation

DSB's 13 rutebiler, der kører mellem Korsør og København, er flyttet til nyt garagekompleks på Vestervej i Ringsted. Samtidig er bygget værksted med værkstedsgrave og alt tænkeligt moderne udstyr. Det nye anlæg er under ledelse af driftsleder Chr. Bendtsen, Valby Langgade.

Odder

En lastvognschauffør, der for nogle måneder siden påkørte en af Horsens-Odderbanens skinnebusser på overskæringen ved Bilsbæk, har måttet erstatte skaden på skinnebusen med 804 kr.

Kucærlanten spørger



Kan der gives nogen forklaring på, hvorfor eksprestog 20 har en køretid på 122 min. på strækningen Korsør—København, når de øvrige eksprestog på denne strækning kører på 74 til 85 minutter.



Mens vi venter paa Tog

Karolines indkvartering . . .

Regningen præsenteres

Man kan ganske roligt gå ud fra, at man ikke får noget foræret her i verden. Alt skal på en eller anden måde betales for eller senere. Karoline gik et par dage og var så underlig åndsfraværende og indesluttet. Jeg forstod, der var et eller andet, hun gik og spekulerede på, men jeg spurgte ikke. Af erfaring ved jeg, at det ikke nytter noget. Alt skal have sin tid, og når tidens fylde kommer, kommer hun frem med, hvad hun har på hjerte. Det kom en dag, da jeg lige var ved at gøre mig færdig til at gå til tjeneste. Hun har fået den vane, eller anlagt den taktik, at når der er noget, hun ved, jeg ikke synes om, da at komme frem med det, når jeg netop skal gå, således at jeg ikke har tid til at fremkomme med afgørende modargumenter.

»Hr. Steel var her inde forleden.«

»Nå.« Steel er formand for en afdeling af Verdens Venskabs Forbundet. Det var ham, der for et par år siden havde Karoline med på en Englands-tur. Turen var gratis for hende, fordi hun skulle fungere som sekretær for rejseselskabet.

»De får englændere hertil i næste uge.«

»Nå.«

»Det kniber med at få dem indkvarteret.«

»Det gør det altid. Der er ingen, som er forlegen for den slags gæster.«

»Er det ikke mærkeligt? Folk rejser

derover og nyder gæstfrihed, og så er de uvillige til at gøre gengæld.«

»Sådan er mennesker.«

»Sådan skal man ikke være.«

»Hm.« Jeg havde allerede gættet, hvor det bar hen. Men hun skulle få lov til selv at komme frem med det.

»Hr. Steel spurgte, om jeg ikke troede, vi kunne tage et ægtepar i 8 dage? Det bliver en kollega til dig, eller i hvert fald sådan noget i den retning.«

»Det kan vi jo ikke. Vi har ikke mere plads end til os selv.«

»Det forklarede jeg ham også. Men han sagde, de stillede ingen fordringer, og hvor der er hjerterum er der også husrum. Jeg lovede ham så, at jeg skulle få talt med dig om det, og så har jeg tænkt på, vi kunne jo godt for nogle dage ligge på divanen og sofaen, så kunne de få soveværelset.«

»Har du så lovet det?«

»Nej, ikke helt bestemt. Det er jo dig, det kommer an på.«

»Nu kan jeg ikke vente længere. Du kan gøre, som du vil. Jeg må afsted, der er på høje tid.«

Englænderne kom, selvfølgelig. De var pæne, flinke og elskværdige mennesker, naturligvis, akkurat som ventet. Jeg kunne, Gud ske lov, ikke tale med dem. Det kan være en fordel at kunne fremmede sprog, men det kan så sandelig også være en fordel ikke at kunne. Så den sag måtte

Karoline klare. De blev installeret i soveværelset og følte sig åbenbart som hjemme. Det kan være rart, når gæster foler sig hjemme, men — der er en grænse for alt. De var ikke vanskelige eller fordringsfulde, sådan direkte da. Hvis de ikke syntes om maden, lod de bare være at spise, og de syntes kun om det, de var vant til, og kun på den måde de var vant til. De lagde beslag på badeværelse og toilet hele formiddagen og det meste af aftenen. De førte England og alt engelsk med sig uden nogen som helst interesse for vore forhold og levevaner. Hvis ikke de fik æg og skinke om morgenen, spiste de ikke. Kartofler, som vi spiser dem, smagte de ikke, de skulle være stegte eller bagte. Pålægsmad spiste de ikke, det skulle være noget varmt både middag og aften, og hakket kod som frikadeller og bof rorte de heller ikke, men en mængde grøntsager skulle de have til hvert måltid. De ville ud hver dag for at se på byen og omegnen, men de snakkede aldrig om at ville betale nogen del af udgifterne, som var forbundne dermed.

De befandt sig tilsyneladende vel. Men Karoline kogte af arrigskab, i særdeleshed da hun opdagede, at Steels ikke selv havde englændere indkvarteret. Hun sagde ikke noget, og jeg sagde heller ingenting, men jeg havde ondt af hende, fordi hun måtte slide og slæbe dagene igennem for at gøre gæsterne tilpas. Men alt får jo en ende. Da vi havde vendt ryggen til dem efter at have sagt farvel ved toget, knyttede Karoline næverne og sagde, eller rettere hvædede: »Det var første, og det bliver dæleme også sidste gang. Skal vi igen engang til udlandet, bor vi på hotel og betaler, hvad det koster, det bliver alligevel meget billigere. Så kan de beholde venskabet for mig. Og så sådan en bandit, der ikke engang selv ville have nogen af dem. — Nu er pengene til vores sommerferie roget.«

Lady.

Jernbanepersonalet anbefales

Færggaardens restaurant

Strandgade - Assens

Tlf. 428

**Korsør-Nyborg overfartens
restaurations**

(Jernbanefærgerne og bilfærger Heimdal)

RONALD LARSEN

Storebæltsgaarden - Telf. *1100 - Korsør



GEDSER

„De Danske Østersøfærger“

Restaurations

K. BJØRN JENSEN

Herning

Jernbanepersonalet anbefales

Nystrup's Bageri

v/ bagermester P. Nystrup

Vestergade 16 - Herning
Telefon 548

Altid lækkert brød og kager
samt 1. kl.s betjening

Dalgaard's Kolonial

Fynsgade 72 - Herning - tlf. 2708

Kolonial - vin - konserver
frugt og grønt.

Specialitet: KAFFE

Centralhotellet

Bredgade 45 - Herning
Telf. 2188 - 409

Et 1. kl.s madsted samt hyggelige værelser

Vi anbefaler . . .

Buemann Polyfoto

Bredgade 35 - Herning
Tlf. 121

GULF service station

Vestergade 42 - Herning - tlf. 2585

Benzin - olie - vask
og smøring

Frugt- og blomsterforretn.

Fr. Niensens efft.

Østergade 46 - tlf. Herning 269

Alt i frugt - grønt - blomster -
buketter og kranser

Tandlæge

Orla Kistrup

Bredgade 11 - Herning - tlf. 3280

Kl. 9-12 og 13,30-16,30

Lørdage: 9-12

Centri Vask

H. C. Ørstedsvej 52 - Herning - tlf. 2686

Vasken leveres tørret,

rullet eller færdigbehandlet

Hentes og bringes

Salon CITY

v/ Helga & Sigv. Jensen

Bredgade 51 - Herning - tlf. 3150

Kold permanent 25 kr.

Varm permanent 18 kr.

Conditoret

Broder Jensen & Co.

v/ H. Bækdal Larsen

Østergade 30 - Herning - tlf. 214

Herning

Bjerregaard Adamsen

Isenkram

v/ A. Rohde Christensen

Isenkram - porcelæn - cykler

Østergade 28 - Herning - tlf. 741

Osteboden

Bredgade 23 - Herning - tlf. 179

Stærk eller mild -

også efter Deres smag

Viborg

Philipsen & Hall %

aut. elektroinstallatører



Eianlæg udføres overalt i

landet. - Radio - køle

anlæg. - Lys - kraft

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

Fr. Møller & Søn

v/ J. O. Møller

St. Sct. Hansgade 3

Alt bogtrykarbejde udføres

Tlf. Viborg 58

Kirkebækvej Savværk

Chr. Christensen

Tlf. Viborg 1774

Tømmer - lægter - brædder

samt alt i brændsel

Agerskovs kaffe- & spisehus

Gravene 45 - Viborg - tlf. 267

God mad og kaffe

Pensionærer modtages

BRO MAGASINET

Winther Pedersen

Middagshøjvej 22B - Viborg

Alt i manufaktur - trikotage og

småting. Telf. 12.

KAJ's autopolstring

K. P. Ibsen

Århusvej 22 - tlf. 1761

Alt i autopolstring udføres

Tæpper - gulvbelægning

Malerm. Johs. Gregersen

H. C. Andersensvej 34 - Viborg

Tlf. 2964

Tilbud og overslag gives

Kun 1. kl.s arbejde

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

Skive

Jernbanepersonalet anbefales

Bon - Bon

Tobak . vine . spirituosa
chokolade . kaffe

Østertorv 3 . Skive . tlf. 225

Skive og Omegns Andelsvaskeri

Brårupvej 16 - Skive

Tlf. Skive 13 og 424

Spis brød fra

Arbejdernes

Fællesbageri

Skive . Telefon 196

Brogårdens

Herrefrisør Salon

v/ J. L. Olesen

Østertorv 7 . Skive . telf. 1961

1. kl.s betjening

Husk at bestille tid

M. Madsen

Maskin- og beholderfabrik

Viborgvej - Skive

Telefon 1339

Jernbanepersonalet anbefales

Tobaksforretningen

v/ P. Dam

Holstebrovej 35 . Skive . tlf. 826

Tobak . vin . spirituosa

Ugeblade.

Hobro

Auto-lakereriet

Nyvej 18 - Hobro - tlf. 1083

1. kl.s autolakering

SV. MEJLSTRUP

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

Adelgade 5 - Hobro - tlf. 41

1. kl.s kolonial - vin - konserver

G. Albertsen

Damefrisørsalonen

Ida Randrup

Adelgade 46 - Hobro - tlf. 526

Alt i moderne hårpleje

1. kl.s betjening

Fra arbejdspladsen

»Kontrolbetjenten«

Der er sikkert adskillige jernbanemænd, især blandt de ikke ganske unge, der af og til har ønsket sig, at de kunne bytte deres mere eller mindre farefulde og anstrengende job med kontrolbetjentens, eller som de fleste rejsende siger »kontrol-løren«; hvilket er ganske naturligt efter hans arbejde.

Ofte er det nok ikke blot et ønske om at få en lettere tjans, men en ligefrem nødvendighed for en og anden på grund af tilskadekomst eller andre skavanker, der i årenes løb har meldt sig.

Men hvordan er egentlig kontrolbetjentens arbejde? Er det virkelig så eftertragtelsesværdigt? Ja, den, der har skoen på, ved som bekendt bedst, hvor den trykker, og da jeg har haft den på i ca. tre år, kan jeg vel tillade mig at snakke med om det. Jeg vil da straks fastslå, at efter min mening skal man ikke ønske at komme til at sidde fast i en kontrolboks, så længe man kan klare noget som helst andet. Dette betyder selvsagt ikke, at der ikke er mange, som befinder sig udmærket der — den menneskelige tilpasningsevne er jo heldigvis stor. Grunden hertil kan være forskellig, men det er klart, at det for den, der ikke øjner andre muligheder, drejer sig om at få det bedst mulige ud af det. Filmed må han i almindelighed være lykkelig over, at der findes en sådan mulighed for udnyttelse af arbejdskraften i stedet for afsked i en alt for tidlig alder og til en for lille pension.

Når jeg skriver, at man ikke skal ønske at komme til at sidde der, så længe der gives andre muligheder, er det ikke på grund af kontroltjenestens særlige krav til udøverne rent arbejdsmæssigt set, idet jeg her vil gå ud fra, at det kan enhver klare uden eksamen. Jeg tænker mere på det krævende i, at man må finde sig i at blive anbragt på den samme stol i det samme, som regel meget knapt tilmålte rum, i adskillige timer i træk, fordi det samme rum nok kan siges at være oldnordisk i sin indretning. Allerede for mange år siden ledte man ude i det private erhverv en

storstilet kampagne for bedre forhold for kontorpersonalet i det daglige arbejde. Mottoet var, at man skulle se at komme bort fra de alt for tidligt runde rygge, som kontormus og dito -mænd fik af at hænge på de stive stole eller taburetter. Kampagnen virkede efter hensigten aldeles tilfredsstillende, ikke mindst for fabrikanterne af stalmøbler, og nu holdt de rulende og drejende stole deres indtog overalt. Det var ikke blot på de private kontorer, men sandelig også på statsbankkontorerne landet over, hvor kontorfolk, der skal holde rede på det arbejdende folks forskelligartede pligter og behov — herunder også kontroltjenestens — nu ruller, rokker og drejer sig frem til den rigtige skuffe i det moderne stalmøbel. Naturligvis efter at de omhyggeligt har påset, at såvel sæde som rygstød er indstillet i den for personen korrekte højde.

Men hvordan er det nu med kontroltjenestens personale, der som før bemærket

ofte er bundet til den samme stol i mange timer ad gangen? Ja, der er vist næppe megen forskel på kontrolbetjentens stilling i dag og den, den første kontrolbetjent indtog, da den egentlige kontroltjeneste blev oprettet for femogtyve år siden. Den stol, han sidder på i de mange timer, skal passe til ham, hvad enten hans højde er 1,60 m eller 1,80. Er han 1,80, kan han naturligvis tage den »bløde« pude af og sidde på den bare træstol. Når man skal sidde så længe ad gangen på det samme sted, kan det have stor betydning, om man i et mindre travlt øjeblik kan vende sig og indtage en anden stilling. Det er der de fleste steder slet ikke plads til, og da stolen ikke kan drejes, har det mindre betydning, om man selv kan vende sig halvt. Man behøver naturligvis ikke megen fantasi for at kunne forestille sig, at det kan være ret ubehageligt for folk med selv små legemlige skavanker.

Opholdet i en kontrolboks kan foruden på grund af pladsens snæverhed være yderst ubehagelig om vinteren, ja, på enkelte stationer nærmest umenneskelig. Det er naturligvis udmærket med et varmeapparat, for uden dette kunne det slet ikke gå, men i et vintervejr med 15 graders



Billetkontrol Hinch. Valby st.

Amatør se her!

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

Kvalitetsarbejde - hurtig levering - send Deres film til NØR^s FOTO Bülowvej 2¹ - Eva 1686 - Kbhv. V.



Henri Petersen

GULDSMED

Stort udvalg i gaver og præmier

AARHUS

Immervad 9 - Telf. 2 14 36

kulde eller en bidende vind er det absolut hverken behageligt eller særlig sundhedsbefordrende at være nogenlunde varm på den ene side og isende kold på den anden side af kroppen. Skulle det mon være så vanskeligt eller dyrt at konstruere et varmeapparat, der varmede på i alt fald de tre sider af manden i boksen?

Det er selvfølgelig ikke alle steder, det med varmen har lige stor betydning. De steder, hvor kontroltjenesten udføres i en boks inde i banegårdshallen, som f. eks. på Hovedbanegården, må man vel, hvad varmen angår, kunne siges at være helgarderet. Andre stationer, hvor kontrollen er indendørs i en mindre hal, overdækket trappegang o. l., er vist kun halvgarderet, måske endda knapt nok alle steder. Hvor man som f. eks. Svanemøllen og Enghave er helt ude i den kolde sne, må man vist

siges at være ugarderet. Mærkeligt forresten, at man ikke har kunnet skaffe plads til kontrollen inde de få steder, det drejer sig om. Når jeg passerer kontrollen på en af ovennævnte stationer om vinteren, kommer jeg tit til at tænke på de første lokoførere og togbetjente på togene til Roskilde. Kontrolbetjentene er næsten i samme situation. Det eneste, de mangler, er en gratis punch, når rejsen er tilendebragt.

Måske ikke enhver er enig med mig i alle de anførte ting, men vi kan vist alle være enige om, at der kunne og burde gøres noget for at forbedre forholdene både for dem, der af omstændighederne er tvunget til at tilbringe ca. 8 timer hver arbejdsdag i en kontrolboks, og for dem, der frivilligt har taget tjansen.

mr. Christian.

Skræderiet

v/ R. Jacobsen

Dame- og herreskræderi

Fromsgade 8 - Nykøbing F.

tf 85 17 80

Banen har 25 almindelige stationer, 7 godsbanegårde, 22 trinbrætter, 3 blokposte på strækningen, et krydsnings- og overhalingsspor undervejs.

Skinnerne er 49 kg/m, 60 m lange og gennemgående svejdede i stykker på helt op til 2,9 km lange. Der findes 713 spor skifter og ca. 360.000 sveller.

Der er 36 signaltårne, deraf 27 med elektrisk betjening, 6 mekaniske og 3 supermoderne. Banen har 285 hoved- og frem-skudte signaler, hvoraf de 264 dagslyssignaler, størstedelen kontrollerede gennem strækningsblokanlæg. Dertil kommer så 429 andre former for signaler. Der er 75 overkorsler med bomme, 35 ubevogtede og 10 med blinklys og automatiske halvbomme.

Til sidst kan det nævnes, at banen sidste år befordrede 20.110.990 rejsende og 11.405.177 tons gods.

En ganske pæn lille småbane, ikke sandt?
jas.

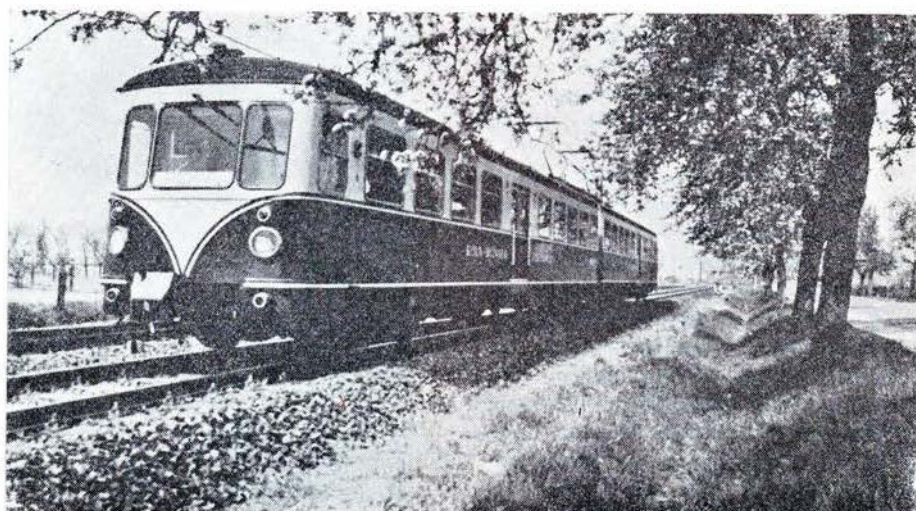
Se, det er jo en privatbane

I Tyskland kaldes privatbaner for »Kleinbahnen«, småbaner, men det virker næsten blasfemisk at kalde »Köln—Bonn—Eisenbahngesellschaft« for en småbane. Det skulle da lige være, fordi hele banens samlede strækning kun er 95,9 km. Hvor det drejer sig om trafik, er det nemlig slet ikke nogen lille bane, hør bare her.

De 95,9 km strækning omfatter hovedlinien fra Rhin-havnens station i Köln til Bonn, begge stationer banens egne. Denne strækning befares normalt af fire tog i hver retning i timen, de to af disse hurtigtog med kun et stop undervejs. I myldretiden ligger trafikken tættere. Den vigtigste sidelinje går ligeledes fra Köln, men fra banens egen Barbarossa-Platz station ind gennem landet til fællesstationen i Bonn. Her kører kun tog — ligeledes mindst 4 i timen — der stopper undervejs. Begge disse strækninger befares af 2-vogns elektriske tog.

En tredje strækning går fra Rhin-havnen i Wessling og vestpå, og denne strækning er lige ved at være banens vigtigste, idet der alene transporteres mere end 12.000 tons brunkul om dagen over sporene til havnen.

Som nævnt er banens strækning på 95,9 km, men det samlede skinnenet er dog 239,3 km, idet banen næsten har ennet på havnebanerne langs Rhinen langs hele strækningen og i de to hovedbyer. 117,6 km bane drives elektrisk.



Köln-Bonn jernbane ved Rhinbredden

Busser og tog trafikerer alle de smukke steder på Lolland.

Selskabskørsel i moderne turistbiler

Telf. Maribo 298



L LOLLANDSBANEN

aldrig til tjeneste



**Hovedbanegårdens
Restaurant**

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft

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

- at til efteråret bliver den sovjetrussiske olieledning fra Sortehavet til Østersøen færdig, og derefter ventes et stort fremstød mod Skandinavien for at sælge olien.
- at den første af de to sænkekasser, der skal danne molchovedet i Rødby havn, nu er søsat. Den har en højde på 3,5 m, måler 12 m i bredden, er 14 m lang og vejer 333 tons.
- at man hvert 10. år påbegynder maling af Storstrømsbroen. 32 malere er 5—6 år om arbejdet, der kræver 100 tons Dyrup & Co. specialmaling, og istandsættelsen koster ca. 1,5 mill. kr.
- at muligheden for ombygning af dampfærgeren »Chr. IX« til bilfærge for tiden undersøges. En sådan ombygning anslås at koste 10 mill. kr.
- at Hareskovbanen i 1958 befordrede ca. 1.370.000 passagerer, hvilket er en stigning på 70.000 mod året før. Dermed er Hareskovbanen ved at have lige så mange rejsende som Nærumbanen, der i 1958 havde 1,4 mill. rejsende.
- at lyntogenes benyttelse på Thybanen i den første måned blev langt over forventning.
- at DSB har et årligt reklamebudget på 700.000 kr., hvoraf en væsentlig del går til rejsebureau tjenesten.
- at ligesom de europæiske jernbaner har standardiseret alle godsvogne, sådan at f. eks. Italien bygger efter samme tegninger som Danmark, vil man nu søge at skabe ensartede personvogne.
- at det atter blev Helsingør Skibsværft, der skal bygge en ny bilfærge til Storebæltsoverfarten. Færgeren bliver et søsterskib til færgeren »Halsskov«, og den skal være færdig til foråret 1961.

Automatiske bomme er det sikreste

Amerikansk statistik gennem 23 år.

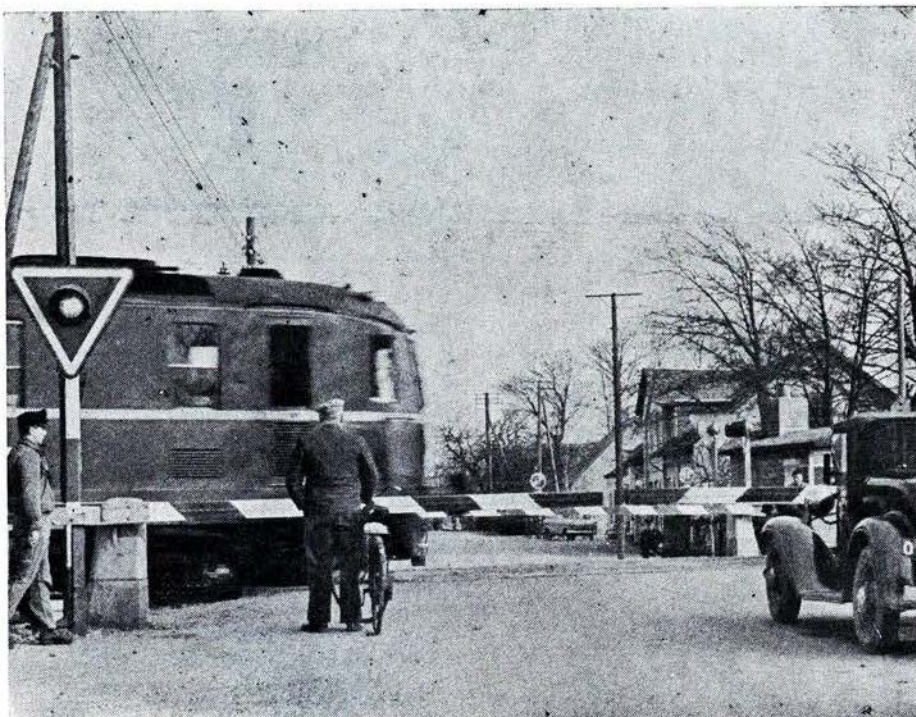
En amerikaner, Vm. J. Hedley ved Wabash banen har udarbejdet en statistik over uheldene i 23 år ved banens over-skæringer i de seks stater, den dækker.

Han opererer med 14 forskellige former for advarsler og som det ses i efterfølgen-de skema, har han sat den udregnede ulyk-keskvotient for hvert enkelt system i pro-centvis forhold til den simple advarsels-form, der svarer til vore malede »andreas-kors«:

Type:	Ulykkeskvotienter i forhold til kvotienten for malede krydsskilte	pct.
Malede krydsskilte	100	100
Blinklys - gl. type, enkeltspor	100	100
Refleksskilte (Michigan)	95	95
Vagtmand - deltid	90	90

Automatisk klokke	89
»Wigwag« (svingende signal)	88
Vagtmand - døgtjeneste	85
Refleksskilte (A.R.E.A.)	84
Håndbetjent bomme - deltid	74
Blinklys - gl. type, flere spor	74
Blinklys - moderne, flere spor	50
Håndbetjente bomme - døgnvagt	45
Blinklys - moderne, enkeltspor	24
Automatiske bomme	14

Oversigten viser således tydeligt, at auto-matiske halvbomme er alt andet klart overlegent. Hvad der også overrasker er, at blinklys i begge sider af vejen er ikke så lidt bedre end de ledvogterbetjente bomme.



Helautomatiske bomme på Hareskovbanen



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

HANDELSBANKEN

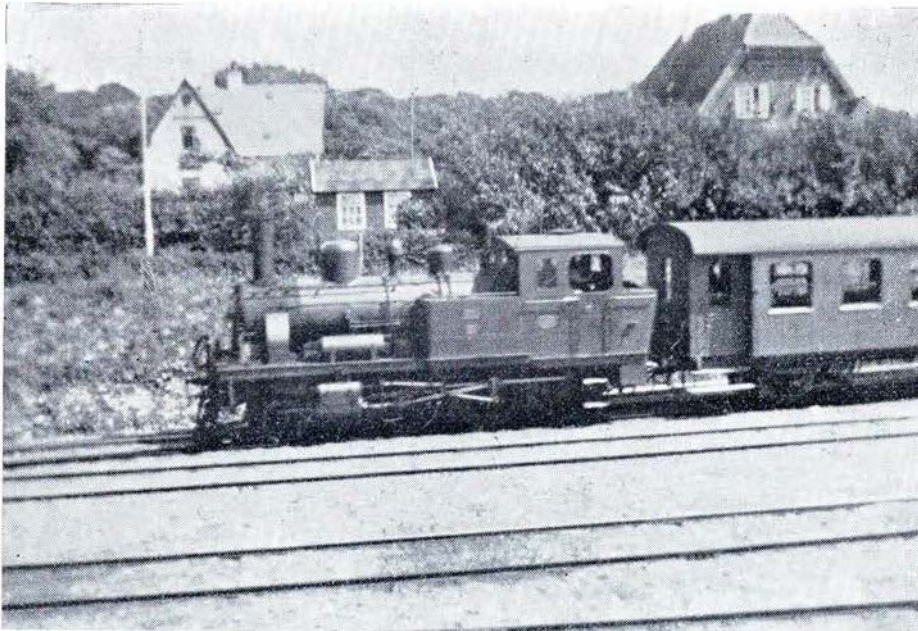


HOVEDBANEGÅRD AFDELING
KØBENHAVN V.
TELEFON: MI 6886

— den moderne bank med de gode traditioner

HJØRRING-HIRTSHALS BANEN

Danmarks eneste private bane med direkte spor til udlandet



Fra gamle dage. HB loko nr. 31 på Hjørring V. station i 1936

Rent bogstavelig talt er overskriften vel nok på gyngende grund, idet banens navn er HB (eller rettere en del af HP), og sporforbindelsen formidles af M/F »Skagen«, der danner forbindelsesled mellem Kristianssand og Hirtshals.

Banens internationale placering bevirker i øvrigt, at en beskrivelse af denne naturligt falder i 3 afsnit: i går (fortid), i dag

(nutid) og i morgen fremtid), og som det senere skal ses, er disse afsnit ikke alene interessante hver for sig, men ligger ydermere til en vis grad udenfor normale privatbaneforhold.

Fortiden

begynder som en beskrivelse af en ifølge lo af 27. maj 1908 vedtaget bane fra Hjør-

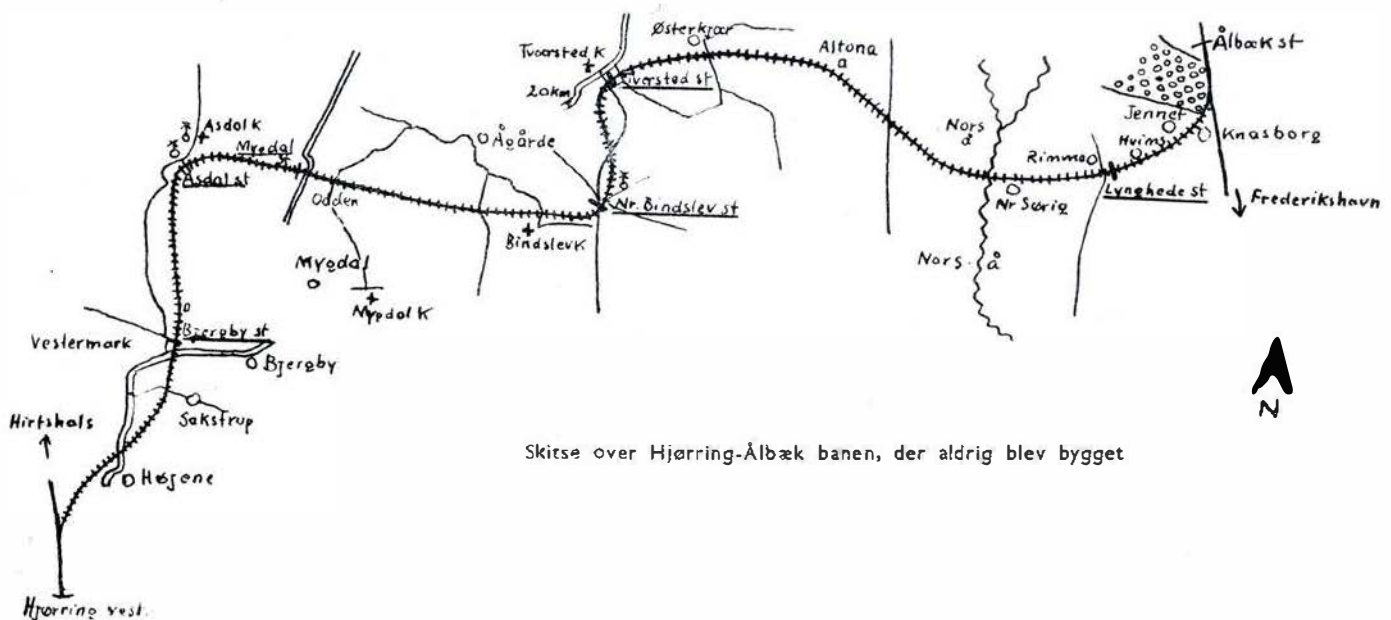
ring over Tversted til Ålbæk med sidebane Vellingshøj—Hirtshals.

Denne banekombination benævntes HA, hvilke initialer — som det bl.a. vil ses på afbildede godsfrimærke — blev anvendt på de i anledning af baneanlægget fremstillede formularer m.m. Som kuriosum kan nævnes, at såvel trækraft som materiel bar disse initialer indtil 1932.

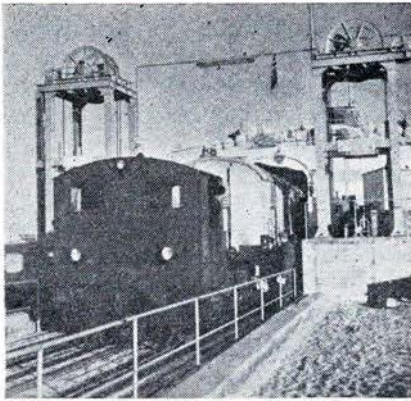
Hosstående skitse viser såvel Ålbækbanens forløb, som de stationer, der skulle rejses i forbindelse med banens anlæg. Det skal dog i sandhedens interesse anføres, at ser det end fint og færdigt ud på papiret, så er der i virkeligheden — af reelle jord- og bygningsarbejder — kun udført noget udgravningsarbejde, hvor de to baner i nordenden af Vellingshøj station skulle skilles.

Ved forbiørsel i dag ses en udgravning drejende mod nordost, samt en svag sænkning i jordsmonnet et stykke længere fremover i samme retning. Derefter ophører ethvert spor af den påbegyndte bane. Når jordarbejdet på dette sted blev påbegyndt skyldes det i øvrigt, at nævnte arbejde blev igangsat af Hjørring kommune som nødhjælpsarbejde.

Sidestrækningen Vellingshøj—Hirtshals blev altså den eneste af de »siamesiske tvillinger«, der overlevede fødselen, men denne tvilling har til gengæld — sin ringe kilometermæssige udstrækning til trods — vokset sig stor og stærk. Der blev til bane-



Skitse over Hjørring-Ålbæk banen, der aldrig blev bygget



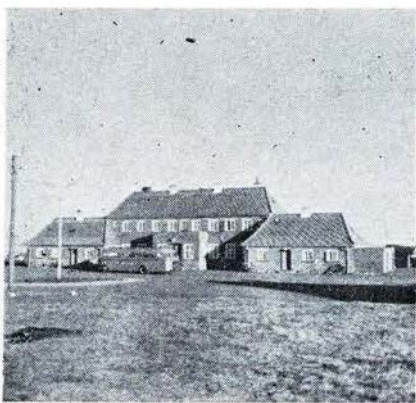
Færgerangeringen i Hirtshals udføres med 115 hk, traktor H P nr. 40 (eidl. H L A nr. 10 fra 1934)

anlægget anskaffet 2 loko (1-C tenderloko fra Henchel), 9 perron-, post- og rejse-godsvogne, samt 11 godsvogne.

Motorisering af trækraften fandt sted i årene efter 1927, i hvilket år den første motorvogn blev taget i brug, senere (i 1933) er til banen anskaffet et 3 koblet dieselloko fra Frichs, 300 hk, egenvægt 50 t (nu H P nr. 12).

Denne motorisering bevirkede, at der fra 1926 til 1934 skete en kraftig nedgang i antallet af kørte dampogs-km (1926 — 74200 km, 1934 — 600 km). Efter sidstnævnte år har dampkørslen yderligere mistet terræn, og det kan i dag fastslås, at kun meget vanskelige sneforhold eller flere samtidige nedbrud vil trække de nu intakte 4 damploko frem af molposerne, nærmere betegnet fra det bevarede remise-anlæg på den i 1942 nedlagte Hjørring vestbanegård.

Under banens fortid hører også banegårdsspørgsmålet i Hirtshals, idet dette spørgsmål har måttet løses gentagne gange. Begyndelsen blev gjort med en lille men gedigen bygning ved Hirtshals by's første sporanlæg, beliggende hvad man vil kalde »på landet« ost for det, der engang skulle blive den nu over 3000 indbyggere store by. Der var samme sted opført



Nuværende stationsbygning i Hirtshals er imponant

remise, og begge bygninger genfindes i dag.

Den landlige beliggenhed viste sig ret hurtigt at være gene, hvorfor stationsbygning nr. 2 — der ligeledes er intakt i dag — var en baraklignende bygning beliggende umiddelbart vest for banens nuværende endestation, og vis à vis havnen. Gennem flere år var denne barak en trang ramme om den allerede da stærkt voksende trafik.

Forst da det ved flytning til den nuværende hovedbygning — der til gengæld byder på særdeles tiltalende forhold for både publikum og personale — kan man sige, at banegårdsspørgsmålet har fundet sin endelige løsning. Samtidig hermed kunne stationens chef efter flere års hjemløshed (bolig ude i byen) sætte foden under eget bord om man så måtte sige. Denne sidstnævnte bygning var tidligere banens administrationsbygning, og overtagelsen af denne blev muliggjort ved et mageskifte hvori bl. a. den førstbyggede station indgik.

Jeg tror disse historiske rids er nok til at danne basis for næste afsnit.

Nutiden

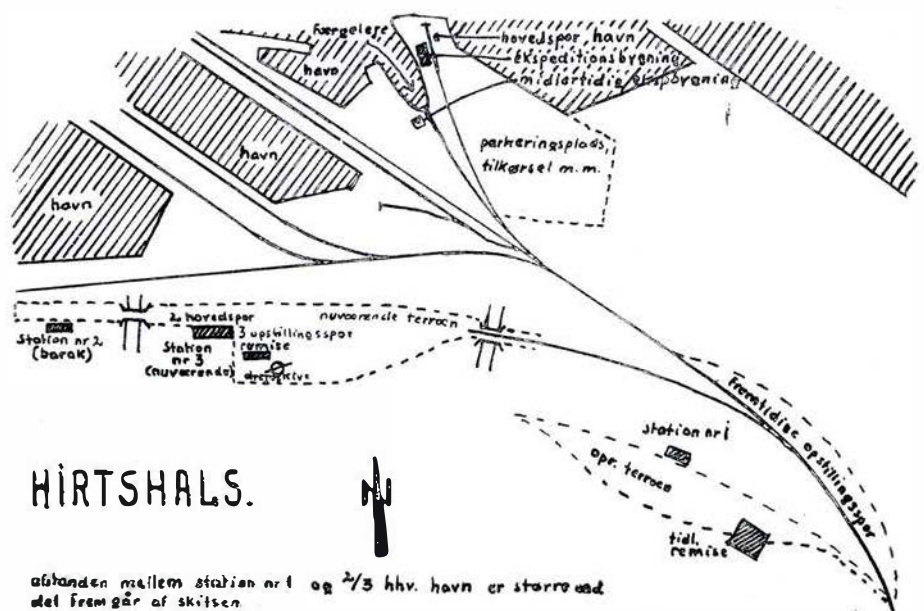
kan kort karakteriseres gennem de få ord: en *privatbane i rivende udvikling*. Desværre er det kun et fåtal af endnu bevarede privatbaner, der er inde i en tilsvarende udvikling, men det bør retfærdigvis samtidig nævnes, at udviklingen til en vis grad er en følge netop af banens internationale karakter, ganske vist kombineret med havnens, og hermed byens, eksplosionsagtige udvikling. Ved simpel optælling i køreplanen findes let frem til tallet

11 daglige togpar, men det ses ikke, at disse togpar virkelig er *tog*, og ikke privatbanernes almindelige befordringsmiddel skinnebuser (ikke opfattes i nogen nedsettende betydning). Ganske vist ejer H. P. 2 skinnebuser, og eet af disse gæster i indeværende køreplansperiode banen, men kun som en søndagsforeteelse. Medvirkende hertil er især, at der ofte med kort varsel kommer fiskevogne til befordring, en befordring det på grund af skiftende vejrforhold ikke er muligt helt at lægge i faste rammer.

Der er i køreplanen indlagt 2 blandede togpar samt 1 godstogspar, men der køres derudover særtogskørsel i ret stor udstrækning, idet visse massetransporter (brændsel) banebefordres Hirtshals—Hjørring.

På Hjørring st. findes foruden et stort remiseanlæg endvidere et udstrakt depotsporanlæg rummende en ikke ubetydelig godsvognspark — ca. 60 lukkede og ca. 70 åbne godsvogne — tilhørende H. P. Antallet af vogne synes især stort når henses til, at privatbanevognparken i de senere år er indskrænket noget, men når man hører hvilket vognantal der indenfor en kort tidsfrist kræves ved løsning af blot en kuldampner i Hirtshals, forstår man, vognenes tilstedeværelse.

Der findes heriblandt en del godsvogne med højt bremschus (tårnbremse), hvilket man sjældent møder i vognparken anno 1959. Under nutiden hører også at nævne et nyanskaffet 650 hk. MAK-dieselloko, der er malet i en festlig højrod farve. Hvor det tidligere nævnte Frichs-dieselloko på stigningen Hirtshals—Horne maksimalt belastes med ca 7 fuldtlæssede vogne, køres med det nye loko med ca. 20 til-



svarende vogne. Altså en driftsrationalisering, der giver sig stort udslag i antal korte særtogskilometer, og herigennem på økonomien.

Stationsmæssig set — banen har 4 mellemstationer — er driftsformen ligeledes den økonomisk bedst mulige, idet såvel jernbane som postekspedition besørger af ekspeditricer. Alle 4 stationer er forsynet med læssespor, og en (Horne) endvidere med krydsningsspor.

Banens skinner — 24,39 kg/m — er på nær en strækning mellem Vellingshøj og Vidstrup, samt en kort strækning for Hirtshals, lagt i grusballast. Nævnte to undtagelser har skærveballast, hvilket det førstnævnte sted er foranlediget af tendens til opfrysning, og det sidstnævnte sted af de adgangsværende udvidelser.

Sikringsanlægget er, selv om dette allerede blev indført i 1939 på grund af forestående kørsel med »Nordpilen« ene halvdel til Hirtshals, af et for privatbanegenemsnit moderne tilsnit. Samtlige mellemstationer er forsynet med daglyssignaler med gennemkørselsangivelse, og strækningen iøvrigt med de på DSB anvendte hastighedstavler. Sporafslåsningen er via 2 nøgler sat i afhængighed af signalgivningen.

Som det fremgår af foranstående, er betegnelsen: en privatbane i rivende udvikling, ikke et frimodigt postulat, men bygget på realitetsbetonet grund.

Fremtiden

er derved, at motorfærgerne »Skagen« allerede siden 14/12 1958 har været jernbane-færges mellem Kristianssand og Hirtshals (blev indsat sommeren 1958 uden at der da var etableret klap med spor m. m.), nært forbunden med nutiden.

Når nævnes at der maksimalt pr. tur kan overføres 6 normale to-akslede vogne, tror jeg, at dette i øvrigt yderst tiltalende fartøj må betragtes som tilstrækkelig omtalt, idet enkeltheder må anses for at være kendt gennem presse- og fagbladsomtale.

Da tallet 6 jernbanevogne selvsagt kan kræve en vis kontrol — eller kontingentering — for at opnå en jævn udnyttelse af færgens sporplads, og fremfor alt for ikke at blive udsat for et uventet stort tilløb af vogne, med deraf følgende døgnlange ventetider, er en sådan kontingentering gennemført i praksis på den måde, at der fra statsbanernes 2. distrikt i Århus gives læssetilladelse til de vogne, der ønskes befordret via overfarten.

En kuriositet er i den forbindelse, at færgen er forsynet med »bredspor«, idet sporvidden er 1453 mm.

Ganske vist er forskellen fra 1435 til 1453 ikke kolossal, men dog nær den liden tue, der kan vælte stort læs. Forsigtig rangering til og fra har indtil nu klart denne mærkværdighed uden gener, en mærkværdighed, der formentlig har sin oprindelse i en simpel ombytning af de to cifre i 35. I forbindelse med etablering af færgeljet i Hirtshals er igangsat store anlægsarbejder, hvis væsentligste komponenter er ekspeditionsbygning samt parkeringsplads. De forskellige lokaliteters indbyrdes beliggenhed fremgår af hosstående skitse, til hvilken kun skal bemærkes, at der ved anlæg af den nye »havnestation« vil blive åbnet mulighed for at såvel modtage som afsende tog direkte (uden at berøre Hirtshals st.), samt at der ved anlæg af det nye depotsporområde øst for sporene skaffes mulighed for at opstille tog af en så-

dan størrelsesorden, at der vil kunne drages fuld nytte af tidligere nævnte nye dieselloko, uden at man — som nu — skal foretage en delt opstilling i bestående relativt korte opstillingsspor.

Statistisk kan være et tveægget sværd i ukyndige hænder, men jeg tror dog, at efternævnte tal vedrørende Hirtshals st. (der i dag har et personale på 12 mand) kun kan virke efter deres hensigt, nemlig yderligere at slå fast, at det virkelig er en bane, der er inde i en rask fremadskridende udvikling.

År	Antal rej- sende fra st.	Antal rej- sende til st.	Fra st. t. gods	Til st. t. gods
1937	22475	29678	4684	3799
1958	44612	45386	17142	11276

Det er som bekendt svært at spå, og især om fremtiden, men trods det tør jeg spå banen en fremtid fuld af opgaver, og tør udvide spådommen til at omfatte en eksistensberettigelse i lang tid fremover.

Prb.

Det nye rangerterræn

Som anført i oversigttegningen yderst til højre, kan det tages i brug sidst på sommeren.

Ved siden af læssesporer anlægges en helt ny vej, der tilsluttes det øvrige vejnet, og som bundsten til denne nye vej har man flere hundrede kubikmeter cementstumper, der stammer fra den bunker, der før lå på arealet og som var blandet sammen af 6000 poser cement og masser af jern. Bunkeren blev sprængt med plastisk sprængstof og bagefter bearbejdet med lufthamre.

Afgravningsarbejdet, der udførtes som beskæftigelsesarbejde med en del henviste arbejdere fra Hjørring, er nu stoppet, dog skal vejen gøres færdig, men et endnu større afgravningsarbejde med flytningen af 40.000 kubikmeter jord skal påbegyndes til efteråret, og det areal, der herved

Sjælland

Aktieselskabet

Banken for Ringsted og Omegn

Jernbanepersonalets damer anbefales

Damefrisørsalonen

v/ Anne B. Clausen

Strandvej 59, Køge — Tlf. 379

Alt i moderne hårpleje

Sidste nye permanenter

Kolonialforretningen

v/ Inga Mygind

Vordingborgvej 49, Køge — Tlf. 118

Alt i kolonial — konserves

Tobak — Vine, Spirituosa

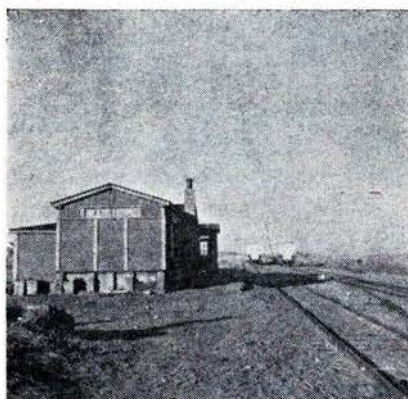
FARVEHANDELEN

v/ Lilly Hansen

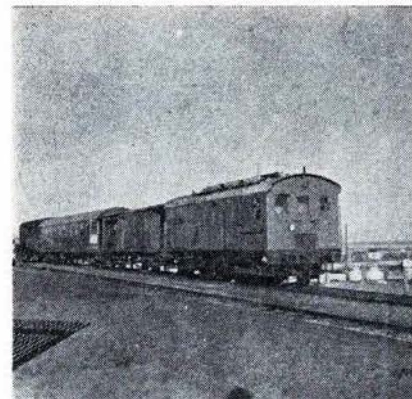
Nørregade 36 — Køge — Tlf. 505

Tapet — farver — lakker

Løbere og linoleum



Hirtshals station nr. 2
(barak)



Gennemsnitstoget af 1959. Personvognen er en 4-akslet truckvogn bygget af Scandia efter krigen (89 sidepl.)

skal indvindes, skal anvendes til industrigrunde.

Det nye rangerterræn, der vil blive taget i brug sidst på sommeren, er helt idelt, idet det er fjernet fra al anden færdsel og således ikke har nogen overkørsel. Det nye læssespor indebærer for forsendere af vognladningsgods den store fordel, at læsningen kan foregå uden at vognene skal flyttes, før de er færdige. Ligeledes vil der nemt fra dette sporterræn kunne laves tilslutningsspor til de nye industrier, der ad åre uden tvivl dukker op på industriarealerne.

Dampvaskeriet EXPRES

Nygade 17 . Nykøbing Mors
1. kl.s vask
Telefon 477

Svogerslev transportører og transportanlæg

leveres i alle størrelser og
til alle formål, såvel trans-
portable som stationære.

Indhent tilbud uden forbin-
dende.

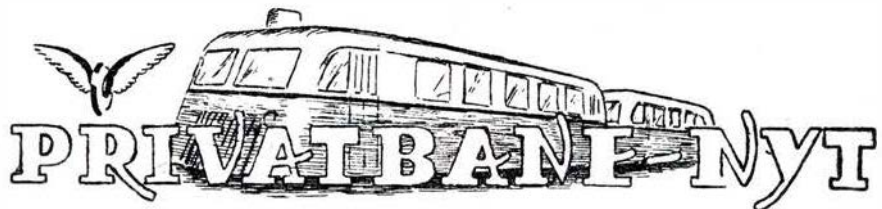
Leverandør til DSB

Svogerslev Maskinfabrik

pr. Roskilde
K. G. Christiansen
Telf. Svogerslev 36

Uden ANNONCERING

ingen forretning —
intet trives i hemmelighed . . .



Horsens d. 4. juni. En 12. januar kørte to lastbiler mod den sænkede bom i Brædstrup. Begge chauffører er nu idømt boder på 60 kr., for skaden på bomene betales 1604 kr.

Saxkøbing d. 4. juni. En 50-årig mand kørte ved middagstid mod skinnibusstoget, da dette passerede overskæringen ved Våbensted. Han slyngedes om på vejen, hvor der gik ild i hans tøj. Denne blev slukket af det tililende togpersonale. Han var dog så hårdt kvæstet, at han døde kort efter ankomsten til sygehuset.

Nykøbing Sj. d. 4. juni. En ung mand kørte i eftermiddag mod skinnebustoget på Havnegadeoverskæringen. Motorcyklen blev slynget ind på fortovet, men føreren af cyklen slap med lettere kvæstelser.

Kongerslev d. 11. juni. En 15-årig dreng på knallert kørte i aften med fuld fart mod toget til Hadsund på overskæringen i Sdr. Kongerslev. Han døde kort efter af sine alvorlige kvæstelser.

Helsingør d. 27. juni. En folkevogn blev ved 7.50-tiden knust af toget fra Tisvildeleje på Valbyvej overskæringen. Føreren af bilen opdagede for sent blinklyssignalet, men nåede at bremse noget. En efterfølgende bilist, der heller ikke havde set blinklyset, kørte mod folkevognen og gav den det sidste skub ind på banen. Folkevognen var næsten knust, men føreren af den slap med nogle småskrammer.

Maribo d. 30. juni. En gårdejer, der ikke havde respekteret det røde blinklys ved Håred overskæringen d. 1. april blev

i dag idømt en bøde på 100 kr. for sin forseelse.

Hads-Ning-Herreders jernbanes 75 års jubilæum.

Som tidligere omtalt i Jernbane-Bladet havde Hads-Ning-Herreders jernbane 75 års jubilæum den 19. juni, og dagen blev uforglemmelig for banens bestyrelse, dens ansatte og den mange venner. Ved receptionen på Centralhotellet i Odder blev banen hyldet i hjertelige ord af repræsentanter for egnens sogneråd og amtsråd, fra erhvervslivets ledende kræfter og fra samarbejdende institutioner og virksomheder. Det var vælgørende at høre, hvorledes det nære tilhørsforhold mellem banen, dens kunder og dens medarbejdere blev tolket i velmente ønsker for banens fortsatte gode trivsel.

Hads-Ning-Herreders jernbane er i sandhed en bane, der er på »hat« med sin egen og sine kunder, en bane, der bygger sit virke på gode medarbejdere, service overfor kunderne og en rationel udnyttelse af de bestående muligheder for en hensigtsmæssig afvikling af trafikken.

Et væld af smukke gaver strømmede ind hele dagen til den jubilerende bane, og en beskeden fest for banens personale sluttede den uforglemmelige festdag.

V. J.

Driftsresultater

Frederiksværkbanen havde i 1958 et underskud på 352.579 kr. mod et underskud på 80.900 kr. året for. Der havde været nogen nedgang i godsindtægten, og alene lønningskontoen var steget med 165.000 kr.



ALLEN-TRAKO slåmaskinen

engelsk - dansk - anerkendt

Frimodt Konning

Trako Manufacturing
Pjedsted - Telefon 60

Eneforhandling

Fredericia

Manufaktur —

KONTANTEN

Svanberg Petersen
Danmarksgade 52 . Fredericia
Telf. 321

Solgaardens

FRUGT og BLOMSTER

Kongensgade 57 - Fredericia - tlf. 386
Fineste frugt og blomster
til rimelige priser

Kolonial-Lageret

v/ Vagn Dahl-Hansen
Sjællandsgade 82 - tlf. 795
Kolonial - vin - tobak
konserves - kaffe

Jernbanepersonalet anbefales

TRICO

v/ G. Jørgensen
Nørrebrogade . telf. Fredericia 1931
Tricotage - småting

Frederica Karosserifabrik

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

Skomager Kr. Jensen

Dyrhavevej 3 - Fredericia - tlf. 2844
Fodtøj til alle,
Skistøvler - gummi fodtøj
Træsko-reparation

Vejle

KØR SIMCA

Vejle Autohandel

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

Th. Weissenborn & søn

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

LADY salonen

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

Vejle

Trekantens Andelsvaskeri

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

Clausen & Mortensen

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

B P service station

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

Duplikering

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

Slagterforretningen

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

Horsens

N. H. Jensen's Møbelhandel

Hestedamsgade 3 . Horsens
Telf. 2 50 70

Osteboden

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

Kolonialforretningen

v/ P. O. Christensen
Nygade 32 . Horsens . tlf. 2 39 54
Alt i l. kl.s kolonial . vin
konserves . tobakker

Hinnerup Trævarefabrik %

Tlf. Hinnerup 23

Skanderborg

BRIX BOGTRYKKERI

A.S Skanderborg amts bogtrykkeri
Telf. Skanderborg 168

URMAGER

Ebbe Krogh

Adelgade 117
Skanderborg

Vestervangs kødudsalg

B. Pedersen
Vestervang 7 - Skanderborg - tlf. 833
l. kl.s kød - flæsk - pålæg
salater - konserves

Henning Hartmann

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

Silkeborg

YTTINGS VIN og TOBAK

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

Frederiksberg Fiskehus

K. Lykke Rasmussen
Lyngbygade 2 . Silkeborg
Telf. 1759
Alt i årstidens fisk. Kun l. kl.s varer

Det lyder tiltalende

Han havde ventet relativt temmelig længe foran billetlugen, mens en ung billette rice — i strutkittel — tappert forsøgte at udfærdige og beregne en weekend billet.

— Nå — her kan man nok lære at vente!! — spruttede han omsider.

— Det kan De — svarede hun og afbrød midlertidigt sine talonstruktio ner — og hvis De samtidig kunne holde Deres mund, ville Deres optræden næsten være eksemplarisk!!

Gribskovbanen har derimod forbedret sit regnskab således, at underskudet er gået ned med 40.000 kr. til 458.958 kr. mod i fjor 498.248 kr. Banens koncession, der udløber næste år, er forlænget til 1980, og man har derfor ikke taget i betænkning at udføre moderniseringsarbejder til ialt 765.000 kr. Havnesporet til Gillejele havn er nu nedlagt. Der har været stigning både i person- og godsbeholdningen. Banen havde ønsket at forhøje sin snerydningsfond med 20.000 kr., men dette havde ministeriet modsat sig, hvorefter snerydningsfonden er ophævet, og snerydningen afholdes fremtidig af driften.

Lollandsbanen har haft et underskud på 1.177.994 kr. mod 926.107 kr. året før. Persontrafikken var steget med ca. 82.000 rejsende og set fra 1938-tallet er der siden da sket en stigning i antal rejsende på 89,1 pct. Det nye MaK dieselloko har i driftsmæssig henseende svaret til forventningerne. Den kan belastes med ca. 50 pct. mere end banens andre dieselloko, hvilket sparer mange godssærtog, og dampdriften er nu helt afsluttet. Man har solgt to damploko til industrivirksomheder, og man har derefter fire loko som reserve.

Østsjællandske jernbane. Banens underskud blev på 131.287 kr. mod 60.665 forrige år. Banens faste personale er reduceret fra 46 til 40 mand. Banen beforder ca. 1160 rejsende pr. dag.

Kragenæsbanen sluttede året med et underskud på 69.368 kr., hvilket er 21.000 kr. mere end året før. Der har været stigning både i person- og godstrafikken.

Torvebageriet

v/ P. Petersen
Torvet 10 . Tlf. Assens 321

Altid 1. kl.s brød og kager
Bestillinger modtages

STANDS pengeflugten gennem muren med CORTEX plastic skum

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

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

Murermester Ragnar Rasmussen, Solbrinken 9, Højbjerg, tlf. 7 03 36
Snedkermester Arnold Jørgensen, Grenaaavej 205, Risskov, tlf. 7 99 89
Murermester Knud Rasmussen, Nørre Alle 28, Skanderborg, tlf. 880



København Gb d. 2 juni. Et rangerloko påkørte i eftermiddag en personbil, da det kørte ud på Kalvebod Brygge. Selv om maskinen knuste både rat og førersæde i bilen, slap føreren af den med et alvorligt chok og nogle skrammer.

Tinglev d. 6. juni. Da lyntoget »Sønderjyden« ved 22,30-tiden kørte ind på stationen opstod der brand i togets motorvogn. Brandvæsenet slukkede ilden med skum, men vognen blev så stærkt beskadiget, at den ikke kunne føre toget videre.

Esbjerg d. 7. juni. En Mo-vogn skulle i formiddag køres i remisen, men farten må have været for stor, for vognen kørte ikke alene over sporstopperen, men også gennem remisens murværk, hvor den lavede et hul på ca. 12 kvadratmeter.

Ålborg d. 9. juni. I eftermiddag holdtes rejsegilde på hallerne til Ålborg nye godsbanegård, og hele byggeriet ventes fuldført i november.

Hjulby d. 10. juni. En 1½-årig dreng var ved 14-tiden krobet ind på banen, hvor han blev ramt af et godstog og døde senere af sine kvæstelser.

Fredensborg d. 10. juni. En sindssyg 63-årig mand kastede sig ved middagstid foran Helsingørstoget og blev dræbt på stedet.

Hørdum d. 10. juni. En varebil blev i middags påkørt af motortog på en overskæring syd for Hørdum. Da han opdagede toget, fik han drejet bilen i togets kørselsretning, så den nærmest blev puffet ud fra banen, og kun bilens bagparti blev knust.

Odense d. 11. juni. Da et tog passerede Bolbro sprang en mand ud ad et vin-

due, og han fandtes senere liggende død i banegroften.

Borrís d. 12. juni. Da trafikkekspedient A. Rostgaard Nielsen tidlig i morges mødte til tjeneste, blev han overfaldet af en tyv, der havde gemt sig på kontoret. Medens han rullede et gardin op, fik han to slag oven i hovedet, hvorefter tyven sprang ud ad døren, men Rostgaard Nielsen, der ikke var slået bevidstløs, løb efter ham samtidig med, at han råbte om hjælp. Dette blev bl.a. hørt af baneformand Karl Madsen, der forsøgte at forhindre tyven i at køre bort i den bil, han havde holdende uden for stationen. Det lykkedes ikke, men da baneformanden havde bilens nummer, varede det ikke længe, før politiet fandt bilen og roveren i Egeris plantage.

Nykøbing F. d. 18. juni. Som tidligere meddelt forlangte sukkerfabriken henvend 4,5 mill. kroner i erstatning for de arealer, fabriken skal afgive til Rødby havn banen. Ekspropriationskommissionen tilbød 1,1 mill. kr., som sukkerfabriken afslog. En nedsat taksationskommission har afgivet kendelse om, at erstatningen kun skal være 965.000 kr. kontant.

Hellerup d. 22. juni. Overbaneformand C. B. Elmark blev kl. 15.40 påkørt og dræbt af et tog fra Rungsted, da han ville gå over sporene ved Hellerup kommandopost.

Nørreport d. 25 juni. Ved 18-tiden hoppede en 40-årig mand ned i sporet foran et S-tog og blev dræbt på stedet.

Aulum d. 26. juni. En 26-årig mand blev i morges påkørt og dræbt af toget mellem Tvis og Aulum.

Rødbyhavn d. 27. juni. Entreprenørfirmaet »Nyby« har nu fået overdraget jord- og afvandingsarbejdet til den nye station i Rødbyhavn. Blandt 12 tilbud lå firmaet lavest med et tilbud på 4.174.700 kr. Dette tilbud anså de øvrige tilbudsgivende for at være for lavt og forlangte det udskudt. Et nedsat beregningsudvalg kom ikke til enighed, hvorefter en valgt opmand afsagde kendelse om, at

Haardfrossen Klaris

lev. i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.

Skagen: A/S Skagens Isværk . Rigsteli. 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 Vestjydske Krystal-Isværk . Tlf. 66

Sønderborg

Glarimester

Børge Nielsen

Rønhaveplads

Perlegade 65, Sønderborg Tlf. 2 22 27

Billedindramning, blyindfattede
ruder

Reparationer. Alt i l. kl.s arbejde

Vi anbefaler . . .

Skotøjsreparationen

A. Andresen

St. Rådhusgade 4

Sønderborg . tlf. 2 33 49

Slagterforretningen

J. A. Mikkelsen - Perlegade 94

Sønderborg . Tlf. 2 18 24

l. kl.s kød og flæsk

Spec.: hjemmelavet pålæg

Damefrisørsalonen

v/ I. Hiinermundt Espesen

Jernbanegade 17 - Sønderborg

Alt i moderne hårpleje

Telf. 2 15 17

K. F. U. M. restauration

Løkken 18 - Sønderborg - tlf. 2 29 12

Pension — Et godt madsted

H. Christensen

Jernbanepersonalet anbefales

Herre- og damesalonen

Helgolandsgade 39 - Sønderborg

l. kl.s hårpleje

H. Andresen - Tlf. 2 18 41

Haderslev

Sparekassen for Haderslev Byes Omegn

Telf. Haderslev 2 21 33

Kunstboden

v/ Kirsten Linding

Storegade 18 - Haderslev - tlf. 2 27 61

Alt i gaveartikler samt
udsmykning til hjemmet

Annoncerne

læses af flest i et blad med
læseværdigt indhold.

Randers

Skomageriet Villa Nørreløst

Aage Pedersen

Mariagervej 51 - Randers

Tlf. 1082

l. kl.s arbejde. l. kl.s materialer

Vorup Cementvarefabrik

Mariendalsvej 16 - Randers - tlf. 3666

Betonrør for kloak og afvanding

Fortovs og havefliser.

Kantsten

Vesterport cykellager

Vesterport 1 . Randers . tlf. 3161

Cykler og knallerter

l. kl.s reparationsværksted

Niels Ebbesens Bar

Storegade 12 - Randers - tlf. 1744

Her får De maden uden

ventetid til billige priser

KIOSKEN

v/ C. H. Pedersen - Lervangen 56

Randers - tlf. 6225

Dag- og ugeblade

Skriverekvitter

Telegrammer til alle lejligheder

Slagterforretningen

v/ Erhard Rasmussen - (ny indehaver)

Nyvangsvej 14 - Randers - tlf. 812

Alt i l. kl.s kød og flæsk

hjemmel. pålæg - smørrebrød

og små varme retter

Kolonialforretningen

Købmand Sv. Hage Kristensen

Kolonial . vine . tobak

spirituosa. SPEC.: KAFFE

Kristrupvej 83 . Randers . telf. 1630

Kolonialforretningen

v/ Olav Oest

Bastrups alle 32 . telf. Randers 5117

Kolonial . konserver . vine

tobak . kaffe . spirituosa

Svendborg

ELEKTRO SERVICE

Vald. Larsen

Ørkildgade 61 . Svendborg . tlf. 2708

Spec. værksted for reparation

Odense

Møller & Co.

Odense $\frac{1}{2}$

Fabrik for akkumulatorbatterier
til el-værker, automobiler,
motorcykler, radio, skibe, tele-
foner m. m.

Asylgade 16 - telf. 12 33 43

Bolbro Materialhandel

Middelfartvej 81 . tlf. 11 45 12

Materialer, parfumer, sygepleje

Tobak og vine

Nyrop & Maag A/S

Klaregade 7 . Odense . tlf. 12 29 33

Sygeplejeartikler . instrumenter
bandager

Sjælland

DANA-vognen

v/ Frederik Hansen

Hersegade 15 - Roskilde

telf. 2355

Jernbanepersonalets damer anbefales

Salon LILLI

Helligkorsvej 10 - Roskilde - Tlf. 2940

l. kl.s hårpleje og betjening

Kolonialforretningen

v/ Erik Pedersen

Østergade 38 - Roskilde

tlf. 1401

l. kl.s kolonial - vin - tobakker
konserver

Kolonialforretningen

O. Vestergaard

Valbyvej 17 - Slagelse

telefon 472

Kolonial - vin - konserver

Kunsthandelen

V. Reventlow

Storkegade 1 - Sorø

Altid gode gaveideer til

jubilæer - sølvbryllup m. m.

K. Stentoft-Christensens efft.

O. Friis

Algade 62 - Holbæk - tlf. 216

Stort udvalg i trikotage

lingeri og småting

udskyldelsen var uberettiget. Så var DSB frit stillet, og efter at »Nybyg« har fráfaldet visse forbehold i deres tilbud, får firmaet nu 100.000 kr. mere end tilbudet lød på.

Jelling d. 27. juni. En personbil fra Syd-slesvig kørte ved midnatstid gennem den ene bom på overskæringsen uden for Jelling. Bilen blev drejet, så den kom til at holde mellem sporet og den anden bom, således at taget kort efter passerede uden at ramme bilen.

Jyllingevej d. 29. juni. En midaldrende mand kastede sig ved 15-tiden foran et S-tog fra Ballerup og blev dræbt på stedet.

Der hittes på

Det er et problem at læsse stykgods i jernbanevogne således, at det kan tåle stødene ved rangering og rystelserne ved hurtig kørsel. Uensartet gods vælter let rundt og bliver beskadiget, hvis det ikke er stuvet med særlig omhu og kendskab, og endda kan det gå galt. For at sikre sådanne forsendelser har man ved nogle baner i Frankrig anskaffet sække eller puder af lufttæt materiale, som anbringes i mellemrum mellem godsset og derefter ved hjælp af trykluft pustes op, så de udfylder hullerne og derved støtter godsset og hindrer dette i at glide eller vælte.

Kære Jernbane-Bladet!

Jeg tillader mig herved at takke for min udnævnelse som pastor. For ca. 3 numre siden har postvæsenet tituleret mig som pastor i stedet for portør. Da jeg lægger bladet på vor borgestue, har vi haft meget sjov ud af det, så nu hedder det: Der kommer pastoren! og det er da et fint tilnavn. Før hed jeg laksemanden, hvilket kom sig af, at jeg før min jernbanetid var laksefisker. Dette her er altså ment i al gemytlighed, og nu synes jeg, I skulle grine en gang også derinde, og så siger jeg tak for det udmærkede blad.

Med venlig hilsen

»pastor« portør H. B. J.

Kære »pastor«!

Tak for den morsomme måde, du har taget postvæsenets fejladressering på. Allerede fra dette nr. vil jeg tro, det er rettet, og så kan du jo se, hvor længe du får lov at være i himlen...

Venlig hilsen. Red.

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

SALON LA REINE

Anders Brøndum

Guldsmedgade 20 - Århus

Tlf. 2 68 31. Ny indehaver.

MODEL JERNBANE

Vi bygger et Diesel-elektrisk loko. III.

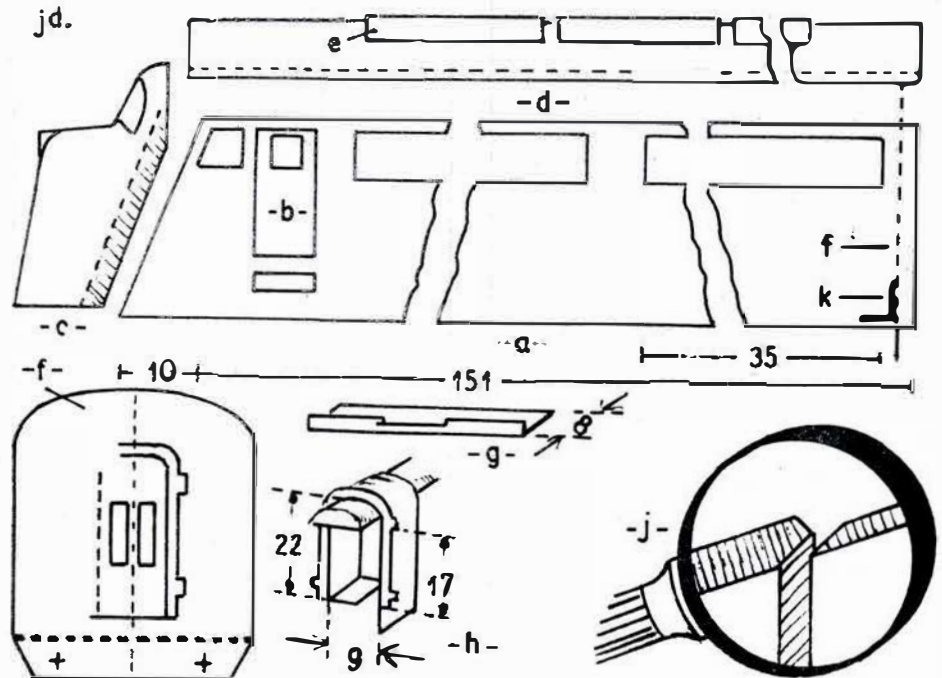
Denne gang bringer vi byggevejledningen til lokoets overdel. Denne består af siderne a, næsepartiet c, hvis fremstilling vi skildrede sidste gang, samt taget d, der er vist i naturlig HO-størrelse.

Siderne a fremstilles af 1 mm messingplade i dimensionerne 161×28 mm. Tegningen viser, hvorledes siden a forsynes med udskæringer til vindue, dør, trin og ventilationsgitre. Af pladshensyn er a ikke

vist i fuld længde, hvorfor man kun ser en del af de tre udskæringer til ventilationsgitrene.

Hver af disse udskæringer er 35×8 mm. Afstanden mellem gitrene er 8 mm. På den indvendige side af pladen fastlodder man nu en strimmel fintmasket messingnet.

Døren b, samt markeringen af trinene under denne, forsænkes i lokomotivets side, idet man bag udskæringerne til disse fast-



Arbejdstegning til My-loko

Sig ikke blot „tændrør“ -

sig BOSCH, når Deres tændrør trænger til udskiftning - så er De sikker på at få det meste ud af motoren og De opnår bedre acceleration, større trækraft og mindre benzinforgbrug.

BOSCH tændrør er det førende, og det forbedres stadig i takt med den tekniske udvikling.

sig

BOSCH

- en kvalitet man kender



Esbjerg

TRIKOTAGE BACH

MANUFAKTUR

Hj. af Østergade og Nygårdsvej
ALTID NYHEDER
Telefon Esbjerg 6105

Mejeriudsalget

v/ G. Thygaard
Nørrebrogade 122 . Tlf. Esbjerg 1013
1. kl.s mejeriprodukter og brød

Bagerforretningen

Karl Sørensen
Storegade 147 . tlf. Esbjerg 1943
1. kl.s brød og kager
Bestillinger til fester modtages

Slagterforretningen

R. Schulick
Nørrebrogade 46 . tlf. Esbjerg 214
Kød . flæsk . pålæg og salater

Jørgen Olsens bageri

Rørkjærsgade 7 . Esbjerg . tlf. 6980
Lækkert brød og kager
Bestillinger modtages til
festlige lejligheder

Bageri & Konditoriet

Kongensgade 7 . Esbjerg . tlf. 5566
Robert Christiansen (ny indehaver)
Altid 1. kl.s brød og kager

Kolding

Jernbanepersonalet anbefales

HJEMMEBAGERIET

v/ H. Ernstsens
Dølbygade 22 . Kolding
tlf. Kolding 1076
Prima brød og kager. — Bestillinger
modtages

Olaf Christensen

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

Autoopretning

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

Kolding

Viktualie-kælderen

v/ Arne Guldbrandtsen
Damhusgade 17 . Kolding . tlf. 3182
1. kl.s pålæg og salater

Salon LADY - Gretha Clausen

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

Grindsted

Grindsted Andelsmejeri

Telefon 8

TRIKO

v/ E. Hansen
Jernbanegade 18 . Grindsted
Tlf. 350
Trikotage - undertøj - alt i
babyudstyr

Karl V. Nielsen

Vulkaniseringsanstalt

Grindsted . tlf. 72

Brande

Brande Sogns Spare- og Laanekasse

Kontortid: 10—12 og 14—16
Fredag tillige 19—20
Lørdag 9—12



A. C. POULSEN

vulkaniseringsanstalt
Brande - tlf. 375
1. kl.s arbejde
Lager af autogummi

G. H. MØBLER

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

Brande

Golbækdal Maskinfabrik

Stålvinduer og sporcykler
Leverander til DSB
Telefon Brande 123

Brande Andelsmejeri

Altid isafkølet mælk og fløde
Statssaniseret sødmælk
Telf. Brande 12

Grenaa

S. Aug. Petersen

Slagtermester - Fasanvej 15 - Grenå
Alt i 1. kl.s kød og hjemmelavet
pålæg.
De ringer - vi bringer. - Tlf. 914

Esso service station

v/ Jens Jensen, Randersgade Grenå
Telefon 139
Benzin - olie - vask - smøring -
gummi - 1. kl.s autoværksted.
Tre nye PRINZ udlejes uden
fører, 25 øre pr. km.

FÆRGEKROEN

Ved Havnen . Grenå . tlf. 783
1. kl.s køkken
Ny vært: Aage Jørgensen

Markus RADIO

Østergade . Grenå . Telefon 1027
RADIO og FJERNSYN

Åbyhøj farve- & tapethandel

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

Livsens ondskab

Præsten antraf et af sine sognebørn,
just som denne kom ragende ud fra en
snaske:

— Det gør mig ondt at se Dem komme
ud fra den bule!

— Jamen, hr. pastor, det er skam hel-
ler ikke med min gode vilje, at jeg for-
lader den — jeg havde bare ikke en skejs
mere!!

lodder en lille messingplade 10×25 mm. Herefter udskæres vinduet i døren.

Nu skal næseklodsens tilpasses. Af støbetekniske grunde har vi fremstillet den lidt større end nødvendigt. For ikke at gøre lokomotivet for tungt foran, skærer vi lidt af næsepartiets sider, indtil målene på tegningen er nået.

Derefter affases næseklodsens sider, vist skraveret på fig. c. Affasningen er i størrelse nærmere vist på fig. j.

Affasningen på næseklodsens skal nøje passe til en tilsvarende affasning af siden a (se fig. j). Affasningen foretages, dels for at give en større loddeflade og hermed større soliditet og dels for at give en jævn overgang fra side til næseparti.

Bemærk venligst, at den indvendige afstand mellem siderne skal være 32 mm, altså til bundpladens bredde.

Fig. f viser gavlen i naturlig HO-størrelse. Udskæres af 1 mm messingplade og forsynes med 2 vinduesudskæringer. Den nederste del af gavlstykket er samtidig pufferplanke. Den punkterede linie viser placeringen af bundpladen.

Delen k er et vinkelstykke fremstillet af 0,5 mm messing, 32×10 mm, der tjener til senere fastgøring af bundpladen. Anbringelsen af gavl og vinkelstykke er indtegnat på fig. a, henholdsvis med punkteret og fuldt optrukket streg.

Rundingen foroven på gavlstykket skal nøje svare til næsepartiets runding. I modsat fald bliver taget skævt.

Inden overdelens sidedele samles, forsynes gavlstykket med harmonika, hvis fremstilling fremgår af fig. g og h sammenholdt med fig. f.

Harmonikaen fremstilles af 0,5 mm tyk og 65×10 mm messingplade, hvorpå der er bukket en 3,5 mm vinkelret kant, i hvis midte man filer en 14 mm lang og 1,5 mm bred fordybning (fig. g). Herved bøjes messingstykket lettere i form, fig. h. Jo smallere den ombukkede kant er, desto lettere foretages bukningen. Den nedfildede kant må dog ikke være mindre end 2 mm. Bukningen af harmonikaen foretages nu omkring en tilfilet skabelon af jern, der tjener som ambolt, når den lægges over gabet i en skruestik. Bukningen sker dels mod fladtang, dels med lette hammerslag.

»Amboltens« bredde svarer til harmonikaens indvendige bredde på 9 mm, og amboltens afrunding foretages efter fig. f, eller efter harmonikaen på en Märklin-

vogn, der her tjener som forbillede.

Nu filer vi den ombukkede kant ned til en bredde på 2 mm, samtidig med at vi filer uden om de fire knaster (fig. f og h), der forestiller styrebeslagene.

Havde vi filet kanten ned inden bukningsen, ville det være ret vanskeligt at få styrebeslagene ud for hinanden, altså i samme højde i begge sider.

Herefter sammenloddess delene a, c og f, således at overdelens totallængde, altså længden fra underkant af næseklods til bagkant af sidestykker bliver 17 cm. Bemærk her, at underkant af sidestykkerne er 1 mm lavere end underkant af næsestykket. Afstanden fra gavlstykke til sidestykkernes bagkant er 3 mm, se fig. a.

Taget d fremstilles af hvidblik fra en opklippet konserverdåse, 152×40 mm. Tagpladen bøjes herefter i facon i overensstemmelse med næseklodsens og gavlstykkets runding. Herpå bukker man efter den punkterede linie i fig. d en ret kant på 1 mm. Denne tjener til fastlodning af taget til overdelens indvendige sider. I det taget således fastloddes til de indvendige sider på lokomotivet, fremkommer der en art vandliste af 1 mm bredde, svarende til sidestykkernes tykkelse.

Endelig fastlodder man til taget tre eftersynslemme e af 24×24 mm hvidblik. Anbringelsen af disse fremgår af fig. d. (Fortsættes). J. B. Dyrkåde.

FOTO hobby

Billedvinkel og perspektiv

I det følgende skal vi prøve at give en forklaring på billedvinkel og perspektiv.

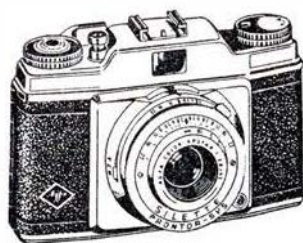
Ethvert objektiv giver et rigtig tegnet billede, der svarer til centralprojektionens regler. Når man fotograferer fra samme sted, er den perspektiviske tegning uafhængig af brændvidden og ens ved alle slags objektiver. Derimod bliver der forskel på afbildningens målestok, når man bruger forskellige brændvidder. Det indtryk et fotografi vil gøre som geometrisk tegning afhænger af, hvor langt den pågældende genstand, der skal fotograferes er borte, samt af billedvinklen, hvorunder der fotograferes. Billedvinklen bestemmes af brændviddens forhold til optagelsesformatets længde. Ved optegnelser med kort brændvidde er billedvinklen betydelig større, derved bliver størrelsesforholdet mellem for- og baggrund unaturlig. Hvis man vil undgå overdrevet perspektiv, må man heller ikke med objektiver med kort brændvidde fotograferer på altfor nært hold. Hvis det kan lade sig gøre, vil det være rigtigere at tage billedet på større afstand og bag efter forstørre det, perspektivet vil så blive rigtigt og tilfredsstillende. Et forkert perspektiv, opstået ved fotografering med kort brændvidde på for kort afstand, kan undertiden virke meget uheldigt ved portrætter o. lign. Endelig skal vi anføre, at

man altid vil få et helt forkert perspektiv, hvis apparatet hældes under optagelsen.

De Skulle Bruge



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Fritz Carstens efft.

„Deres datters udstyr“

Bispensgade 13 - Ålborg - tlf. 3 42 20

Specialforretning i gas- og el-udstyr

Konto oprettes. Jens Koch Jensen

Ateliér og fotohandel

Storegade 47 - Esbjerg - tlf. 6043

Lilly Demant

Reklame-, selskabs- og pasfoto

Portrætsstudier - børnefoto

Alt til fotoamatører

Gå efter kvalitet . . .

Lingeri - manufaktur - konfektior.
Hele familiens magasin

STILMAN

Søndergade 24 - Århus - tlf. 2 86 00

Thisted

♂ Glasmagasinet

Vestergade 34 · Thisted
tlf. 536

Største udvalg i glas - porcelæn
køkkenudstyr
og gaveartikler

FAVORITTEN

Toft Jacobsen

Vestergade 20 - Thisted - tlf. 112

Kun 1. kl.s pålæg - salater
samt smørrebød

OSCAR LUND

GULDSMED

Vestergade 25 - Thisted
Tlf. 540

Alt i fest- og brudegaver

Knuds Herremagasin

v/ Knud Imer

Storegade 4 - Thisted
Telf. 1152

Kolonialforretningen

v/ Henning Nielsen

Thingstrupvej Thisted
Telf. 1380

1. kl.s kolonial - vin
konserves - tobakker

ØSTBYENS KIOSK

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

Struer

Jernbanepersonalet anbefales

Toft Nielsen & Matthesen $\frac{1}{2}$

Østergade 11 - Struer - tlf. 18
Damekonfektion - manufaktur

Jernbanepersonalet anbefales

Kontantforretningen

v/ H. P. Petersen

Søndergade 7
Struer - tlf. 747

Struer

Mesterkokken

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

Elite Lingeri

Grethe Jessen (ny indehaver)
Søndergade 9 · Struer · tlf. 572
Stort udvalg i bluser, kraver
og småting

Holstebro

Jernbanepersonalet anbefales

Krabbe's Hotel

vis a vis Holstebro station

1. kl.s køkken
og hyggelige værelser

St. Torv

Herrefrisørsalon

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

CARLA PETERSEN

Holstebro Læderhandel

Nørregade 31
Telefon 67

Vestjysk Vulkanisering

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

L. Hedegaard

Autoforretning
Østerport - Holstebro
Aut. VOLVO forhandler

Autolakereriet

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

Holstebro

B P service station

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

Skjern

Skjern og Omegns Sparekasse

Telefon Skjern 207

Andelsmejeriet Skjern

1. kl.s mejeriprodukter
Telf. Skjern 30

Skjern Brugsforening

Bestyrer: A. Kirkegaard
Møllegade - Skjern - tlf. 700

Varde

Andelsbanken

A. m. b. a.
Varde afdeling
Tlf. Varde 945

Jernbanepersonalet anbefales

Villy's BAR

Storegade 23 - Varde
Telefon 1073

Største udvalg i
herrekonfektion og skjorter

hos KJELDTSEN

Vestergade 26 - Varde - tlf. 857
Populære priser

LAKSEBODEN

E. Madsen · Storegade 29 · Varde
Altid frisk fisk lige fra havet
Telefon 90

M. Søndergaard

Skotøjsforretning
Nygade 5 · Ringkøbing · tlf. 324
Sko til hele familien

i stedet for at holdes lige, denne fejl forekommer hyppigere ved arkitekturoptagelser, hvor hele bygningen skal med på billedet, men hvor billedvinklen bliver for lille, fordi man ikke kan komme til at fotografere i den rette afstand fra bygningen, f. eks. i en gade, så får man linier, der falder, hvorved hele optagelsen praktisk talt bliver ubrugelig, thi forsøget på at få sådanne negativer rettet op i størrelsen, d. v. s. rette de faldende linier op, er meget vanskeligt at gennemføre og lykkes sjældent.

Og skal vi så lige gå over til at omtale portrætfotografering. — Det er et svært kapitel. Men det bør alligevel ikke afholde nogen fra at tage portrætter. Her er nogle enkelte ting, man bør iagttage:

Uden dørs bør portrætter kun tages i skyggen. Er man tilstrækkelig rutineret, kan man gå imod denne almindelige regel, hvis man vil opnå en særlig virkning, men det kræver en vis øvelse. En glat husmur eller et buskads, hvorigennem der ganske vist ikke må trænge lys, kan danne en udmærket baggrund.

Hjemme kan stuens væg danne baggrund, billederne må ganske vist fjernes, ellers bliver baggrunden for urolig.

Lys set skal falde på personen fra mindst to sider, da formålet er at få et plastisk, fint nuanceret billede, med tegninger også i skyggerne. Det ensidige lys, som vi f. eks. kender det fra det berømte billede ved vinduet, giver en for flad belysning og gør billedet hårdt og uskont. Sidelys kombineret fikst med ovenlys, giver de sikreste resultater, i hvert fald i begyndelsen. Hjemme placeres personerne således ved vinduet, at lyset falder stærkt fra siden og forfra på personens hoved, medens den side af ansigtet, der ligger i skyggen, lyses op ved hjælp af et stykke udspændt lærred eller et stort ark hvidt papir, der tilbagekaster lyset.

Der stilles skarpt ind på øjnene. Hvor langt man vil lade dybdeskarpheden strække sig ved hjælp af afblænding, eller hvor stor man vil have blænden for at lade baggrunden forsvinde i uskarphed beror på det enkelte tilfælde og den personlige smag.

Den rigtige afstand er overordentlig vigtig. Dersom man med et kamera med kort brændvidde rykker for nær ind på livet af personen, vil resultatet ofte være groteske fortegninger. Man bør altid holde en afstand, der er det ti-dobbelte af

objektets diameter, det bliver altså, når der er tale om portræt, afstanden fra næsens spids til øret, hvilket er ca. 20 cm × 10, altså 2 meters afstand fra objekt til kamera.

Med et lysstærkt objektiv og en film, der er højstfølsom for kunstlys, f. eks. Isopan ISS — film på 21/10 DIN og Isopan-ultra-småbilledfilm på 23/10 DIN, kan man tage korte øjebliksbilleder ved almindelig stuebelysning. På klart oplyste gader og pladser kan med ovennævnte film og et objektiv på 1:4,5 tage natbilleder på 1/5 til 1/10 sek., navnlig hvis regnvåde eller snedækkede gader reflekterer lyset. Forestillinger på scenen i projektorlys eller i cirkusmanegen er ligeledes gode emner til smukke virkelighedstro billeder, som man kan tage under forestillingen.

Det ser næsten ud, som Agfa filmene får alle skrænker til at falde for den godt udrustede fotograf, der forstår at behandle sit instrument: kameraet.

Harald.



Haslev

Trafikkontrollør K. F. Anderson, Randers, er udnævnt til stationsforstander i Haslev, hvor stf. C. M. Corneliussen har søgt afsked på grund af alder (69 år).

Ellidshøj

Trafikekspedient E. Johansen, Skørping, er udnævnt til stationsmester i Ellidshøj, hvor stf. U. E. Ifversen er død (60 år).

Humlum

Trafikekspedient E. P. Petersen, Hurup, Thy, er udnævnt til stationsmester ved Humlum st., hvor stf. M. C. Madsen har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Husum

Trafikekspedient O. C. B. Sørensen, Bernstorffsvej, er udnævnt til stationsmester i Husum, hvor stf. L. N. Rasmussen har søgt afsked på grund af svagelighed (63 år).

Dødsfald

Stationsforstander H. J. Nielsen, fh. Helerup, 1926—33, 94 år.

Togfører E. A. Stisen, fh. Esbjerg, 82 år.

Trafikkontrollør A. Afzelius, fh. Kvægtorvs st., 80 år.

Lokofører Henry Larsen, fh. Roskilde, 80 år.

Overportør J. Zinglersen, fh. Charlottenlund, 80 år.

Rangerformand H. A. V. Hansen, fh. Godsbgd., 72 år.

Stationsforstander K. Borreschmidt, fh. Kibæk 1942—47 og Kokkedal 1947—54, 71 år.

Overbaneformand T. Nielsen, fh. Fredericia, 69 år.

Stationsmester H. M. Petersen, Enghave, 69 år.

Baneformand Th. Pedersen, Ramsing, 67 år.

Overportør H. V. Knudsen, Godsbgd., 64 år.

Stationsmester D. C. Davidsen, fh. Frederiks 1946—57, 63 år.

Rangermester M. Jensen, Randers, 61 år.

Overbaneformand C. B. Elmark, Hellerup, 49 år.

Fra forretningsverdenen

SINUS TELEFONAKTIESELSKAB, der er kendt for en lang række leverancer til etaten, har på en virkelig fiks måde fortalt forretningsforbindelser og samarbejdende institutioner, at firmaet er flyttet til Nikolaj Plads 25, København K. og med nyt telefonnummer: Minerva 1788.

Stilman

STORMAGASINET

Bispensgade 5 - Aalborg

Antvorskov Teglværk

L. Hansen
Slotsalle - Slagelse - Telf. 88

½ Niels D. Kemp jun.

Læderfabrik
ROSKILDE

Aktieselskabet

Nordisk Venditor

Tordenskjoldsgade 14 - København K.
Telf. Byen 9825

BOG - anmeldelser

Twenty Locomotive Men. Ian Allan Ltd., Hampton Court, Surrey. Ca. kr. 25,00.

Dette er en bog om jernbaner drejet derhen, hvor lokomotivernes kendte mestre er forgrunden, og deres historie giver så samtidig jernbanehistorien. Det er en udmærket måde at fortælle på, og som skrevet her, bliver bogen ekstra levende ved de mange menneskelige elementer, forfatteren nødvendigvis kommer ind på.

Bogen spænder fra de allertidligste jernbanedage og op til midten af trediverne og er fyldt med al den romantik, der netop i disse damphestenes gyldne år stod om jernbanerne. Dertil kommer en hel serie fortræffelige illustrationer.

Die Hedschas — und Bagdadbahn. VDI-Verlag, Düsseldorf. Ca. kr. 5,00.

Nærmest en tryksag på ca. 45 sider om et berømt jernbanebyggeri, et sidestykke til de, danske ingeniørselskaber har stået faddere til i det nære Østen.

Nogen speciel baggrund for bogens udsendelse nu er der ikke. Banen er gammel, og vel i dag ikke noget specielt. Men måske har den helt savnet sin litteratur, og er dette tilfældet, ja, så er det jo ikke for tidligt, dens levnedsløb bliver beskrevet. Og det er sket med ægte tysk grundighed.

The Railway Magazine Miscellany.

George Allen & Unwin, Museum Street, London. — Ca. kr. 30,—.

Denne bog er en ekstrakt fra bladet »Railway Magazine«. Man har fundet nogle mere end 50 år gamle udgaver frem og genoptrykt alle de ting, der kan give et billede af jernbanevæsenet dengang, både i England og andre steder.

Alene af den grund er bogen interessant. Og så byder den selvfølgelig på en serie illustrationer, som vi ikke ser i dag. Det er f. eks. annoncer fra jernbaneselskaber, beretninger om den sidste nye sovevogn, beretning om en køreplanskonferens i Paris sidst i det sidste århundrede i. s. v.

En bog, De vil glæde Dem over at have stående både fordi den giver et værdifuldt billede af jernbanehistorien fra dengang og fordi den er morsom at bladere i.



Hurtig identificering

En stort kontingent af nye kontorassistenter havde lige holdt sit indtog — og modtagelsen blandt de ældre kolleger var præget af stærkt blandede følelser, styret af ægte kvindelig skarpsindighed:

— Se nu hende der — med den læbestift på det mundtøj — jeg tør vædde på, hun er fra Kajerød!

Fra revisionatet

Da revisionismen endelig — ved Aksel Larsens nye parti — holdt sit indtog i den danske rigsdag, ansporede dette hurtigt til en mærkbar forøgelse af effekten i revisionen i Solvgade, hvor der således noteredes stærk stigning i antallet af de lokale vittigheder.

En af disse, hvis pointe summa summarum var, at revisionistens »ben« måtte være flueben, udløste en sand latterkaskade, i hvilken en enkelt af de tilstedeværende dog ikke deltog desformedelst en mægtig talrækkes betagende magi.

— Hørte du den ikke!? blev der forundret spurgt.

— Ih, jo — lad jer ikke forstyrre — 79 — 82 — 87 — — jeg griner, når jeg har kolonnen nede!!

Forskelsbehandling

Ifølge dagbladenes annoncer kan piger komme på pension i Schweiz allerede fra 17 års alderen.

Og herhjemme skal de mindst være 67! — Mon vi ikke bor i et underudviklet land!?

Moderne Nyhavn

— Hvis du altså ikke omgående lukker det gab og slapper helt af, skal jeg smadre dig i atomer, så de skal helt ud på Riso for at få samlig på dig igen!!

Kvindens frigørelse

— Er De her ved Rivieraen på forretningsrejse?

— Næh — jeg er skam på bryllupsrejse!

— Ih, dog — tillykke — må jeg også have lov til at hilse på fru!

— Hun er desværre ikke med — hun har nemlig en frisørsalon, som hun ikke sådan kan forlade!

Hurtig opklaring

— Jeg må tale alvorligt med dig angående drengen! — Jeg havde 3 frikadeller stående i spisekammeret og nu er der kun en tilbage. Han er den eneste, der kan være tale om, så du kan måske forklare mig, hvordan det er gået til!?

— Det kan jeg let — for der er så mørkt derinde, at han slet ikke har set den tredje!

Effektiviteten i hæren

De nye rekrutter stillede op for første gang med deres delingsførere, som straks gav dem nogle — rent praktiske oplysninger. Disse:

— Se, nu er I altså rekrutter — men I skulle jo også gerne se at blive soldater — og det skal jeg lære jer. Og derom er at sige, at det er mere end sandsynligt, at I undervejs nok vil glemme jeres slægt og venner, jeres forældre og søskende, jeres koner eller forlovede — og jer selv — men mig vil I ... (og så bandede han) ... aldrig glemme — det sørger jeg for!!

Tilværelsens omskiftelighed

— Er det ikke mærkeligt — der sidder vi om formiddagen og sludrer ganske gemtligt og ligefrem om tingene, og så — hen på eftermiddagen — erfarer jeg — —

— Hvad for noget — — er det sket med ham —!?

— Ja! — han er blevet stationsforstander!!

Og så var der —

ham, der følte sig som en kolonihave — konen rev ham og skuffed ham og passede på, at han ikke gik ud!

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

Forældreskolen

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

Husk

banegårdsrestaurant
Silkeborg
R. E. Madsen - Tlf. 717

Jyllands Tæppelager

Store Torv
Århus
O. Lings

Aalborg

Restauration

Skydepavillonen

ved Aalborgtårnet - tlf. 20344

Selskabslokaler

Mindre selskaber modtages

TORVEHALLEN

Nyhavnsgade 22 - tlf. 22661

Fa. P. BØTTCHER guld- & sølvsmed

Kattesundet 1 - Aalborg

Nyt arbejde - reparationer

Stort udvalg i gaveartikler

Telefon 2 22 68

Jernbanepersonalet anbefales

Frugtforretningen

„Himmerland“

H. Kjeidsen

Himmerlandsgade 21 - Aalborg

Telf. 3 21 45

1. kl.s frugt - grønt - blomster

Kolonialforretningen

C. Brath

Ågade 26 - Aalborg - tlf. 2 02 87

Kolonial - vin - konserves

BRATH's kaffe i kanden

den . . . og ingen anden

SALON MARITZA

Lis Andersen

Suensonsgade 6 - Aalborg

telf. 3 04 50

1. kl.s moderne hårpleje og

1. kl.s betjening

Cykel- og knallertmekaniker

Holger Christensen

Ørstedvej 2 - Aalborg - tlf. 3 11 02

Åltd 1. kl.s arbejde

A. C. Johansens etff.

Boulevarden 2 - Aalborg - tlf. 2 56 88

Alt i isenkram - glas - porcelæn
og udstyr

Salon AASE

v/ Aase Sørensen

Sjællandsg. 80 - Aalborg - tlf. 2 28 75

Nyeste permanent og

frisurer

Aalborg

Slagterforretningen

H. Nielsen - St. Billesgade 15

1. kl.s kød - flæsk - pålæg

Små varme retter.

Tlf. Aalborg 3 15 29

Boulevard Caféen

Boulevarden 39 - Aalborg

Et 1. kl.s madsted

Nobel og prima betjening

Slagterforretningen

Thorbjørn Haagensen

Hobrovej 64 - Aalborg - tlf. 3 44 59

1. kl.s kød - flæsk - pålæg

samt små varme retter

Møbelpolstring

v/ Carl Hansen

Jernbanegade 20 - Aalborg - tlf. 2 94 85

Reparation af polstrede møbler
samt tæpper.

Tilbud uden forbindende

Slagterforretningen

v/ Knud Jeppesen

Østerbro 67 - Aalborg - tlf. 2 54 46

1. kl.s kød og flæsk samt

hjemmelavet pålæg

Specialitet: medisterpølse

Hjørring

Jernbanepersonalet anbefales

HOTEL HAFNIA

Jernbanegade 24 - Hjørring.

Noble værelser. 1. kl.s køkken

Prima betjening.

Telefon 1850

Tobaksforretningen

Bispensgade 79 - Hjørring - tlf. 2128

Tobak - cigaretter - cerutter

Dag- og ugeblade

Aktieselskabet

Hirtshals Bank

Filial af

Hjørring Diskontobank A/S

Hirtshals

Hirtshals Fiskeauktion

Tlf. Hirtshals 34 - 233

Erik Christensen

(Hjermitzlevs etff.)

Fiskeeksport

Hirtshals - Telefon 16

Frederikshavn

Mejeriet Gammel Torv

Frederikshavn

tlf. 2 01 06

Kun 1. kl.s mejeriprodukter

CARL BÆCH Jernstøberi

Gærumvej - Frederikshavn

Tlf. 872

WÆHRENS

Rimmensgade 35 - tlf. 413

Kolonial - delikatesser

Kaffe — god til sidste dråbe

NIMA

Asylgade 39 - Frederikshavn - tlf. 1805

Kolonial-konserves - grøntager

3 % rabat på alle varer

På 1/4 kg kaffe 50 øre mod

aflevering af denne annonce

KIOSK »CITY«

Søndergade 7 - Frederikshavn

tlf. 22 26 00

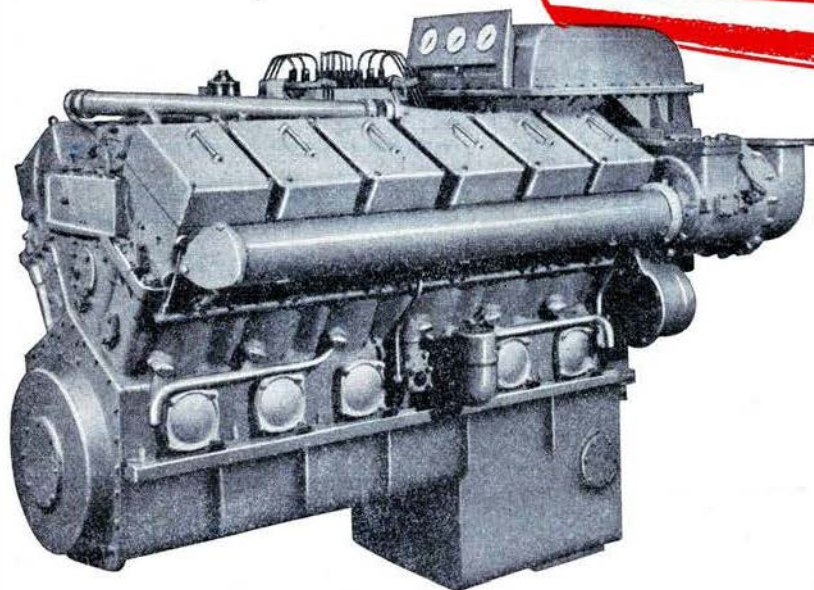
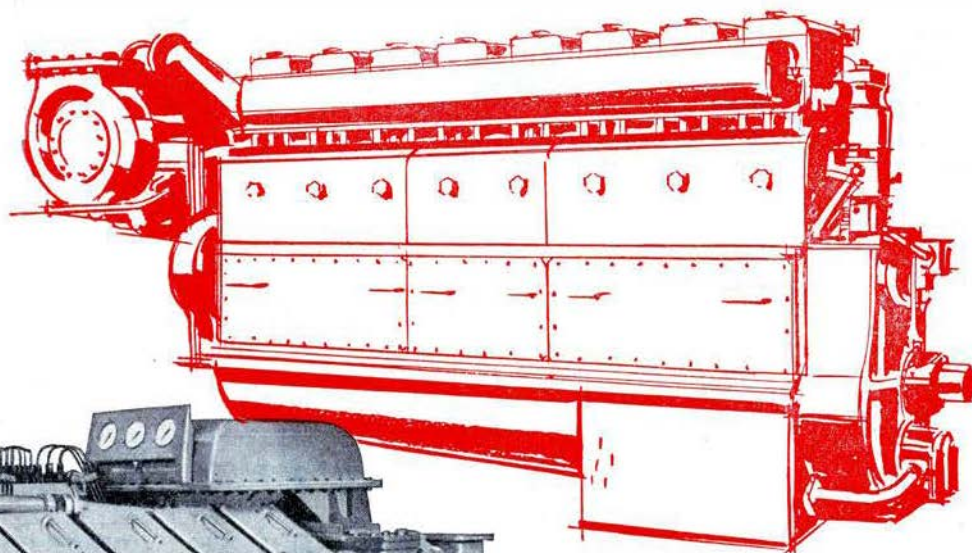
Dag- og ugeblade

Tidsskrifter og modeblade

Papirvarer. — Aut. tipstjeneste

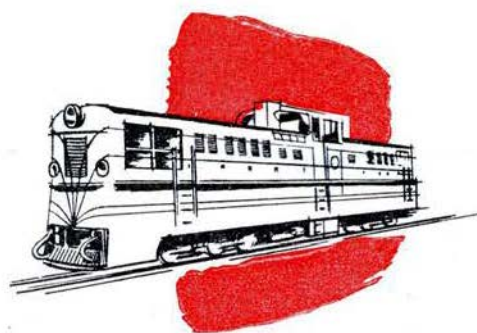
Gør Deres indkøb ———
—— hos vore annoncører

M·A·N



DIESEL TIL LOKOMOTIVER

Rangertjeneste, let strækningstjeneste, svær godstogsdrift og motorvognskørsel forlanger helt forskellige, fast begrænsede ydelser. Træktydelser, tilladeligt akseltryk, strækningforhold og klimatiske betingelser er afgørende faktorer for valget af driftsmidlet. Over alle disse tekniske krav står imidlertid driftssikkerhed, udnyttelsesfaktorer, og dermed total økonomi. M. A. N. har til disse formål udviklet en række motortyper, der er afstemt efter de krav, der kan fremsættes. For ydelser fra 100 til 2000 ch_k, med cylindre på linie eller i v-form, med eller uden trykladning, kan der leveres M. A. N.-indbygningsdieselmotorer til alle former for kraftoverføring.



MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NURNBERG AG · WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{1}{2}$

VESTER FARIMAGSGADE 1 · KØBENHAVN V. · TELEFON MINERVA 2062