

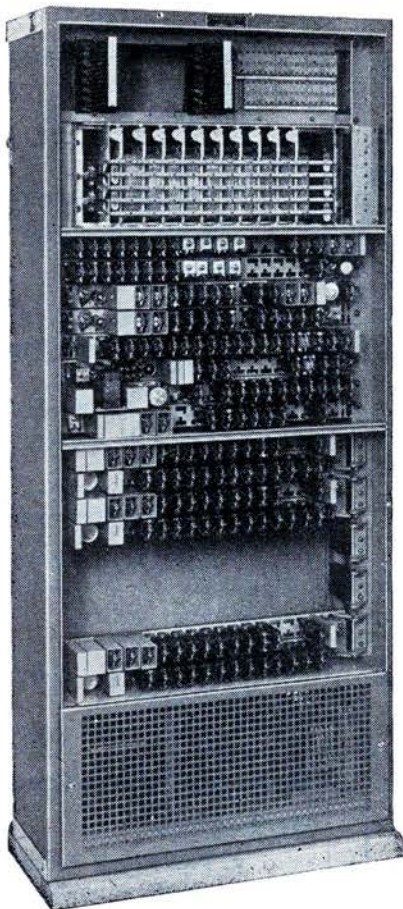
# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



## AUTOMATISK LOKALTELEFONCENTRAL

*Standard Electric A/S* **7016-PABC** er en fuld-automatisk lokalcentral af koordinatvælgertypen indrettet for tilslutning til offentlige telefonnet.

Centralens maximale kapacitet er 16 lokallinier, 5 to-vejs centralledninger og 2 lokalsnorpar, d. v. s. at der samtidigt kan tales fra 9 apparater.

Centralledningskredsens relæer er monteret på plader med multistikkontakter, således at udvidelse let kan foretages uden nævneværdigt montagearbejde.

*Standard Electric A/S*

RAADMANDSGADE 71 . KØBENHAVN N. . \*TAGA 7000

## Herning

### Nystrup's Bageri

v/ bagermester P. Nystrup  
Vestergade 16 - Herning  
Telefon 546  
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

### Bjerregaard Adamsen

#### Isenkram

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

#### Tandlæge

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

### Pallesen & Maibom

Huset med kvalitetsvarer  
Østergade 7 - Herning  
Tlf. \*222

## 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

### ØSTBYENS KIOSK

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

### Frugt- & grønthandel

B. L. Knudsen - Vasen 2 - Lemvig  
OST  
FRUGT - KONSERVERS  
Telf. Lemvig 446

## Viborg

### 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

### Knallert-service

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

### Bageriet

W. Dahl  
Sct. Mikkelsgade 20  
Tlf. Viborg 433  
Lækreste brød og kager

### Afholdshotellet

N. Gjeddebæk - Gravene 18-20  
Propre værelser.  
Godt madstед  
Pensicnærer modtages  
Telf. Viborg 2325 og 2326

### Bagerforretningen

Hugo Berg  
Klostervænget - Viborg - tlf. 3040  
Altid 1. kl.s brød og kager  
Bestillinger modtages

## Struer

Jernbanepersonalet anbefales

### Kontantforretningen

v/ H. P. Petersen  
Søndergade 7  
Struer - tlf. 747

### Elite Lingeri

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

Jernbanepersonalet anbefales

### Tobak- og vinhandelen

M. P. Andersen  
Østergade 17 - Lemvig - tlf. 761  
Tobakker - vine - spirituosa

## Skørping

### Slagterforretningen

R. Jensen  
Vinkelvej 12 - tlf. Skørping 125  
1. kl.s kød - flæsk - paalæg og  
salater

Jernbanepersonalet anbefales

### Pensionatet

hos Rigmor Truesen  
Himmerlandsvej 2 - Skørping  
God og veltillavet mad

### BAGERIET

E. Ejstrup - Jyllandsgade 21  
Kun lækkert og velsmagende  
brød og kager  
Telf. Skørping 81

## Skive

Jernbanepersonalet anbefales

### Bon - Bon

Tobak . vine . spirituosa  
chokolade . kaffe  
Østertorv 3 . Skive . tlf. 225

Spis brød fra

### Arbejdernes

### Fællesbageri

Skive . Telefon 196

Jernbanepersonalet anbefales

### Tobaksforretningen

v/ P. Dam  
Holstebrovej 35 . Skive . tlf. 826  
Tobak . vin . spirituosa  
Ugeblade.

## Holstebro

### B P service station

Joh. Veilby  
Vesterbrogade . Holstebro  
Telf. 2276  
BENZIN - OLIE VASK

### Banegårdskiosken

### Holstebro

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

# 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  
FORENINGEN AF DANSKE  
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER**

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagstælling

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

OKTOBER 1959

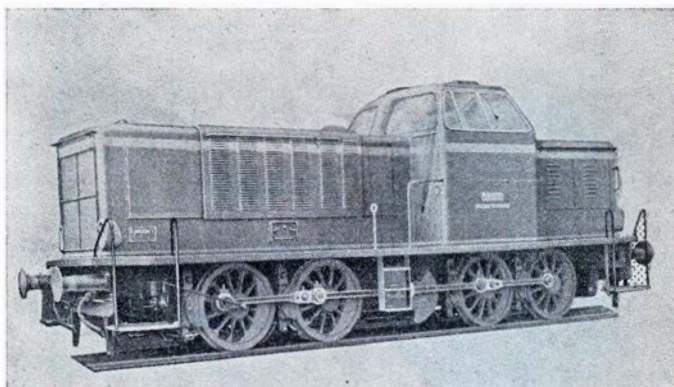
*Dette nr. indeholder:*

Erhvervs-skade.....	side	227
Månedens emner .....	»	228
Sagt og skrevet .....	»	229
Nyt fra udenlandske baner....	»	230
Statsanstaltens årsberetning....	»	230
Mens vi venter på tog.....	»	231
Mennesket bag vingehjulet....	»	232
Brevkassen.....	»	232
Fra arbejdspladsen .....	»	232
Östra Södermanlands Järnväg .	»	234
Erindres det .....	»	236
Vigerslev ulykken i 1919 .....	»	236
Verdens største lastbil.....	»	237
Danske sukkerfabrikers roebane loko.....	»	238
Det er ikke alle, der ved....	»	240
Månedsmagasinet .....	»	240
Privatbane nyt.....	»	241
Model jernbane .....	»	245
Foto hobby .....	»	247
Ud - Ind .....	»	249
Forenings nyt .....	»	249
Boganmeldelser .....	»	251
Hunden på .....	»	252

# MAK

## dieselhydrauliske lokomotiver

240 HK—2000 HK



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

Generalrepræsentation:

## IVAR BERTELSEN

Civilingeniør, Dr. techn.

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

## Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

*Tobak - cigarer - cigaretter*

*Dag- og ugeblade*

*Rejselektur*

*Venlig hilsen*

**Bladhandler-Forbundet**

i Danmark

# Firestone

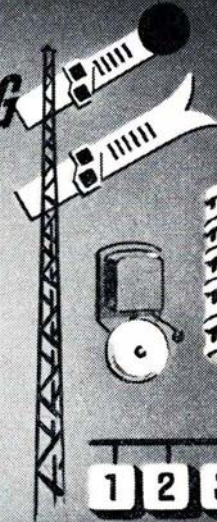
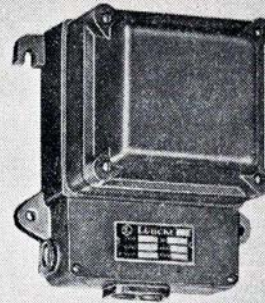


**Multiply  
Super  
Transport**

Leverandør til Danske Statsbaner

# transformere

TIL  
**SIGNALANLÆG**



FORLANG KATALOG



## H & K LÜBCKE

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

12

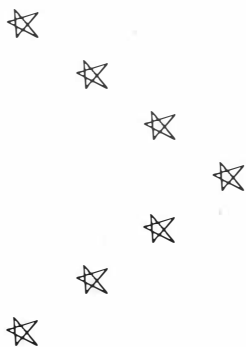
# Chloride

## BATTERIER

for

**Diesellokomotiver  
Elektrokørrer  
Signalanlæg**

Omnibusser  
Lastvogne  
Skibe  
Rad.o



**CHLORIDE AKKUMULATORFABRIKKEN 1/2**  
MYNSTERSVEJ 6 - KØBENHAVN V. - HILDA 2288



**KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER 1/2**  
HORSENS AARHUS KØBENHAVN N.

# Erhvervs-skade

## Fjende nr. 1: SØVNLØSHED

Det er ikke sne, frost, regn, storm eller varme eller den slags ubehageligheder, der er jernbanemandens værste fjende. Sådanne ting er jo nemlig kun af midlertidig karakter, og selv om de kan være nok så drøje at kæmpe imod, og selv om de kan kræve en overordentlig indsats af kræfter, energi og udholdenhed, betyder de intet væsentligt i forhold til den fjende, der — i stigende grad med alderen — truer langt de fleste rigtige jernbanefolk, det vil sige dem, der har så direkte med driften at gøre, at deres arbejde og arbejdstid falder på alle tider af døgnet. For dem er den virkelige fjende SØVNLØSHED.

Mange mennesker plages af søvnløshed, og grundene dertil er, siger sagkundskaben, bekymringer, overanstrengelser, nervøsitet eller ufornuftig levevis. Påstanden om, at hvis man trænger til søvn, skal man nok kunne sove, gælder ikke. Der er mange, som i virkeligheden trænger hårdt til søvn, men som alligevel ikke kan sove. Hvem der ikke selv har prøvet det, kan dårligt forstå det, men der kan ikke være tvivl om, at det er tilfældet. De ligger og vender og drejer sig i sengen og når kun til en urolig slummer henved den tid, da de igen skal op og begynde en ny dag. De er selv klar over, at på denne måde kan det ikke blive ved at gå, og de griber til brug af sovemidler, der hjælper en tid. Men der er som bekendt det ulykkelige ved den slags medikamenter, at virkningen taber sig, eftersom man vender sig til dem, og at man

derfor skal have en stedse større dosis for at opnå den ønskede virkning. Resultatet er, at man i det lange løb bliver ødelagt af sådanne hjælpemidler. Man bliver da tvunget til at gøre det, man forlængst skulle have gjort, nemlig finde og fjerne årsagen til søvnløsheden.

Dette vil for de fleste kunne lade sig gøre. Men for jernbanemanden, der aldrig vil kunne føre en sund og fornuftig levevis, er mulighederne ikke gode, for det, at føre en sund og fornuftig levevis, består først og fremmest i at arbejde, spise og sove til bestemte tider, og dette er jo en umulighed for en jernbanemand.

Det er udmærket med alle de mange forskrifter, regler og bestemmelser for tjenestetid og fritid (hvilletid). Men det er ikke stort bevendt, hvis man ikke er i stand til at sove på de tider, som af tjenestefordelingen er bestemt dertil, og der er mange, som ikke kan det, særligt når man kommer op i årene. De lykkelige mennesker, som bevarer evnen til at kunne sove om dagen og på alle tider af dagen, er færre, end man tror. Man vil måske nok sige, at der er ingen jernbanefolk, der arbejder hver nat, og en enkelt nat eller et par nætter en gang imellem må man nok kunne tage uden

at tage skade, man kan jo så tage revanche ved at sove noget mere de nætter, der er lejlighed dertil. Men det er det ulykkelige ved sagen, at også dette mister man evnen til. Ved uregelmæssighederne får man livsrytmen slået i stykker, der er ingen mulighed for at tillægge sig sovevaner, og derfor ender man i søvnløsheden. Hvilken jernbanemand kender ikke, hvordan det er, at komme træt og søvning hjem om morgenen og kun opnå et par timers søvn, inden man vågner og ikke kan falde i søvn mere den dag, men går og er utilpas og er mere træt og søvning om aftenen, når man igen skal til tjeneste, end man var om morgenen, og derefter det meste af natten ligesom går »ved siden af sig selv«. Endnu værre er det for dem, der begynder og slutter tjenesten om natten på mange forskellige tider.

Nu er det jo desværre ikke sådan, at søvnløshed kun er en ubehagelighed, der består i, at man ligger og ikke kan falde i søvn. Den, der lider af søvnløshed, får ikke den nødvendige hvile, hverken for legeme eller ånd. Han er derfor hurtigt udslidt, hans almenbefindende er dårligt, han bliver et let bytte for sygdom og ulykke og han ældes for tidligt. Det er ikke anstrengende eller enerverende arbejde, der slider jernbanemanden op, det er mangel på ordentlig søvn. Men det er nu engang de vilkår, banerne giver deres arbejdere, og der er ikke stort at gøre ved den ting, togene skal jo køre døgnet rundt. Endnu da. Der

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

var også en gang, butikker, værts-huse o. l. holdt åben så godt som hele døgnen, og man mente ikke, det kunne være anderledes.

Spørgsmålet, hvad der kan gøres mod søvnløshed, må besvares med, at det er ikke meget, man kan gøre, når man ikke kan bringe sin livsførelse ind i regelmæssige baner. Der har været prøvet alt muligt. En amerikansk professor har for ikke så

længe siden foretaget en meget omfattende undersøgelse over årsagerne til og midler mod søvnløshed. Årsager fandt han nok af, de er ret kendte, men midler til afhjælpning fandt han ikke, udover at han kunne fastslå, at det *værste* man kunne gøre, var at lægge sig med den tanke: *Jeg kan ikke falde i søvn.*

Aros

## Månedens emner...

### Et transportmuseum

Luzern (Lucerne). Navnet vækker tanke-associationer og erindringer. Luzern er, og var i endnu højere grad tidligere, særlig for folk fra Skandinavien, Tyskland, England og hele Nordeuropa, indbegrebet af Schweiz. Luzern, det er foruden selve den skønne stad, Vierwaldstättersøen, Rigi, Pilatus, Sankt Gottardbanen, Løve-monumentet og meget andet. Det var alt, hvad man forstod med Schweiz, og vejen til Italien gik derover. Og nu har Luzern fået en attraktion mere: Et storslået museum for alle arter af samfærdselsmidler. VERKEHRSHAUS DER SCHWEIZ (La Maison Suisse des Transports).

Allerede i 1897, 50 år efter åbning af de første jernbaner i Schweiz, opstod tanken om at oprette et jernbanemuseum, men først i 1918 nåede man til at kunne åbne et sådant, der havde til huse på godsbanegården i Zürich under ret beskedne forhold, hvor der dog var samlet et ikke helt ubetydeligt materiale. I 1942 blev det imidlertid besluttet at oprette et museum for alle transport- og kommunikationsmidler, byen Luzern tilbød et passende areal, og på dette har man nu opført og indrettet museet, der spænder over 23.000 kvadratmeter.

Bygningerne er placeret omkring en gårdsplads med grønne plæner, hvor man i et vandbassin har anbragt et hundredårigt dampskib fra Vierwaldstättersøen. Iøvrigt optager effekter fra banerne ca. halvdelen af hele komplekset, og her er en righoldig samling af alt vedrørende jernbanevæsen: Lokomotiver, vogne, spor- og signalanlæg, sikringsanlæg o. m. a. lige fra banernes barndom til i dag, ligesom der er en mængde modeller i 1/10 af vogne og loko. Flyvemaskiner, både og skibe er der også, samt telegraf, telefon, radio, fjernskriver, fjernsyn foruden meget andet, som ikke her kan remses op. Kort sagt,

det er et museum, der omfatter alt, hvad man i Schweiz har brugt, bruger og i nærmeste fremtid vil bruge som middel til samkvem mellem mennesker, forsendelse af produkter og forsendelse af tanker. Kan man forlange mere?

### Luftfartens rivende udvikling

Fra Kastrup lufthavn har SAS i de sidste måneder daglig fløjet omkring 300 passagerer til USA. På en enkelt dag har tallet været oppe på over 450. Det bør bemærkes, at der kun er tale om rejsende til USA, og det giver et godt begreb om den uhyre mængde mennesker, der benytter luftvejen. Trods de høje billetpriser giver luftfartselskaberne verden over dundrende underskud, og man er inden for ledelserne klar over, at når man i løbet af få år får leveret de bestilte nye jetmaskiner (der er bestillinger for 21 milliarder kr.), vil det blive nødvendigt, ikke at forhøje billetpriserne, som andre gør, men at sætte priserne ned, for at kunne klare økonomien. cn.

### Det må være galt

For en tid siden skrev Jydske Tidende:

Man kan rejse fra Sverige eller Norge til Paris eller Rom uden at stå ud af sin jernbanevogn. Det er der sørget for. Men sønderjyder og nørrejyder kan stadigvæk ikke rejse til hinanden uden at skulle ud af toget, ned ad trapper og op ad trapper med bagage og vente i den forblæste korridor, som Fredericia Banegaards perroner er.

Det forekommer unægteligt også mærkeligt, at der så godt som ikke er et eneste tog, som løber igennem Fredericia fra nord til syd eller omvendt. »Nordpilen« gør det, men da den ikke standser undervejs, har det i denne forbindelse ikke nogen betydning, og den gennemgående vogn, der nu befordres i togene 13 og 14, er jo navnlig for rejsende til og fra Tysk-

land. Selv om den væsentligste del af trafikken går fra og til Fyn (København) — dette skyldes vel også tildels togskiftningen og ventetid i Fredericia ved rejser mellem nord og syd — er det alligevel sært, at trafikken er ligesom skåret over i Fredericia, at man f. eks. ikke kan rejse fra Vejle til Kolding uden togskifte, og det må da også bidrage til at tvinge de rejsende ud på landevejene.

Koreplaner er jo noget af et puslespil, og det er umuligt at få det hele til at klappe. Men mon det nu også kan være godt, at alt er tilrettelagt, som om det eneste, der har nogen betydning, er at føre rejsende til og fra København? Kunne der ikke uden tidsspilde fores vogne med de større forbindelser, som kunne fortsætte over Fredericia mellem nord og syd? Når man er forberedt derpå, tager det ikke lang tid at koble nogle vogne fra et tog og sætte dem i et andet, og der kan ikke være tvivl om, at det ville stimulere lysten til at benytte banerne til rejser mellem Nord- og Sønderjylland, hvis man ikke skulle skifte og vente i Fredericia.

Tidligere havde man togstammer, der løb rundt på strækningerne Fredericia — Esbjerg — Struer — Langå — Fredericia og omvendt. Dette gav gode forbindelser mellem de fleste jyske byer. Mon ikke der burde etableres noget tilsvarende igen, men med kredsløbet forlænget ned over Tinglev — Tønder? F.

●●●●●●●●   
● **Vi har modtaget . .**   
●   
●●●●●●●●

### Hvor kører togene hen?

Det var en aften for en tid siden, jeg havde knas med min vogn og besluttede mig derfor til at tage med toget fra Randers til Århus. Jeg havde fundet ud af, at der skulle gå et tog 22,40, og henad ved den tid gik jeg ind på banegården, købte en billet og fik hos damen ved billetsalget besked om, at der gik et iltog til Århus fra perron 2 22,40. Jeg kom ud på perronen, men kunne ikke opdage noget tog til Århus. Derimod holdt der en motorvogn med påskrift: Til Langå. Så kom stationsforstanderen eller i hvert fald en med rødt bånd om huen. Jeg spurgte ham om toget til Århus.

»Der går ikke tog til Århus før 23,20.«

»Der blev sagt inde ved billetsalget, at der gik et tog 22,40.«

»Det gør der også, men det er den motorvogn, og den går kun til Langå.«

»Hun sagde, der gik et iltog til Århus.«

»Der er ikke noget før 23,20. Hun kan

jo ikke vide noget om, hvor togene kører hen.»

Så gik han. Jeg gik lidt omkring og funderede over sagen. Så kom der en togmand, og hos ham fik jeg at vide, at motorvognen til Langå der ville have forbindelse med et iltog fra Viborg, som kørte til Århus. Sådan set var alt jo i orden. Men det undrer mig, at man ikke på stationen vidste, hvor togene har forbindelse til.

### Banernes betydning for handelen

I tilknytning til den udmærkede og interessante artikel i august-bladet om ovenstående, føler jeg trang til at anføre følgende:

Den i artiklen nævnte udstilling »Handel«, som undertegnede så i Århus, var ganske fortræffelig og ligeledes den tilhørende brochure, og den giver stof til eftertanke.

Her i Århus var der for nogen tid siden et stort statsbanearbejde under udførelse, og dertil skulle der bl. a. bruges en del materiale af et meget stort format, og det blev fremstillet i en by et godt stykke herfra, og transporten hertil foregik ad landevejen pr. lastbil. Ville det ikke have været mere naturligt og mere moralsk, om leverandøren, der af DSB havde fået en ordre til mange tusinde kr. og dermed også flere tusinde kr.s fortjeneste, lod banen få lidt fortjeneste ved at transportere disse store genstande, selv om det eventuelt også var lidt dyrere end ad landevejen?

Men således gik det altså ikke i dette som i så mange andre tilfælde, og som jernbaneentusiast kan man ikke andet end ærgre sig over, at noget sådant kan finde sted, hvad enten det så skyldes ligegyldighed overfor DSB eller måske blot tankeløshed.

Det er fuldstændig rigtig som anført, at for mange kommuner er statsbanepersonalets skatteevne af overordentlig betydning.

Lad os tænke os den absurde tanke, at banerne blev nedlagt. Hvad ville det ikke betyde for en by som f. eks. Fredericia, hvor 1.000 af byens 9.000 familier får deres brød som følge af ansættelse ved banen?

Disse mange borgere er både gode skatteydere og gode stabile kunder hos handlende, og det ville jo nærmest være en katastrofe for byen både socialt og skattemæssigt, hvis disse mange mennesker mistede deres gode faste indkomst.

Statsbanerne såvel som deres personale er gode kunder hos de handlende og gode betalere, men ikke desto mindre hører man gang på gang banerne bliver kritiseret af disse handlende. Andre kunder bliver sikkert ikke bagtalt bag deres ryg af de handlende, og derfor er det heller ikke fair at behandle banerne på denne måde.

Som jernbaneven kan man ikke andet end blive harm over at høre noget sådant, og man kan ikke godt lade være med at tage til genmæle for at få tingene sat på deres rette plads.

O. Bøye.

## Sagt og skrevet

### Fh. generaldir. E. Terkelsen

— Deres personlige opfattelse af pensionisttilværelsen?

— Jeg vil tro, det ligger sådan, at jo mere man har haft sin lidenskab med i arbejdet, des mere savner man det, fordi det jo så betød adskilligt mere for én end blot dette at få tiden til at gå eller at tjene en løn. Og der er jo dette ved arbejdet, at her synes lidenskabens at vokse — modsat på alle andre områder, hvor den må falme.

— Her spiller vel også det pågældende arbejdes betydning ind?

— Det gør det vel, men jeg ville dog også tro, at man kunne være tilfreds med et mere ensformigt arbejde. Det er min bestemte opfattelse, at livet er sådan indrettet, at dette at have opgaver er en del af det daglige brød. Luther har en længere definition på begrebet »det daglige brød«. Det er gode venner, godt nabo-skab o. s. v., jeg tror, han har glemt dette: at have opgaver. Også de er nødvendige, for at man kan spise sig mæt. Man kan sige, at man må være sulten, før man kan spise sig mæt — sulten, det er den brug,

der er for én. Det er her, problemerne opstår.

Mange taler jo om, at man i pensionist-tiden rigtig kan få tid til at dyrke sine hobbies, men hobbies det er noget ved siden af. De kan aldrig blive det centrale i ens tilværelse. Vi drømmer alle om det, vi skal nå, når vi har lagt arbejdet fra os, og man får jo også tid til meget, man ikke for nåede, men der er nu ikke den samme sødme ved at læse fra kl. 8 til kl. 23, som der var, når man efter en lang arbejdsdag måtte halvsnyde sig til det. Der er også dette, at jeg f. eks. har svært ved at overvinde en fornemmelse af, at nu er det ligegyldigt, om noget sker i dag eller i morgen. I gamle dage lå der dynger på ens skrivebord, og man sluttede dagen tilfreds eller utilfreds alt efter, hvad man havde nået. Nu sniger den tanke sig ind på én: I dag eller i morgen — det er ligegyldigt! *Det er et spørgsmål, om ligegyldighed ikke er en form for livskulde — å, ja, det begynder at blive vinter!*

### Stationsforst. Warberg, Herning

Jeg mener, en fødselsdag er en rent privat affære, og jeg ønsker ikke, nogen skal have udgifter, fordi jeg tilfældigvis fylder 60 år.

— Kan vi ikke betragte fødselsdagen som et påskud til en samtale om Deres arbejde?

— Ønsker De at få noget at vide om jernbanedrift, tror jeg, det er bedre at købe »Jernbanens HVEM-HVAD-HVOR«, der netop er udkommet. Jeg skal selv op og have den en af dagene, siger stationsforstanderen med et smil.

### LILLI salonen

v/ Lilli Nielsen  
Sct. Mathiasgade 64<sup>2</sup> - Viborg  
anbefaler sig med alt indenfor  
moderne hårpleje  
Telf. Viborg 180

### Bertram Nielsen

Slagtermester, Storegade 8  
1. kl. kød og flæsk  
Tlf. Bramminge 240



Til JYLLAND  
over  
HUNDESTED — GRENÅ

Tog fra Hillerød:

Hverdage: 7.15 9.15\*) 11.15 16.15\*\*) 18.15\*)\*\*) 20.15\*\*)

Søn- & helligd. 7.15 9.15\*) 10.50 16.12 18.30\*) 19.15

\*) Kun til 31/10 samt 19/12 - 5/1

\*\*\*) Ikke 24/12 og 31/12

Frederiksværkbanen



Hovedbanegårdens  
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft

## Nyt fra udenlandske baner

### Hurtiggodsforbindelse

En ny hurtiggodsforbindelse for vogn-ladningsvise forsendelser er netop åbnet, og da den er et interessant bevis på et internationalt samarbejde, er det værd ganske kort at omtale den her.

### Faaborg

#### Brun's Konditori

v. L. Banke - Vestergade 6  
Altid 1. kl.s varer  
Bestillinger til fester modtages  
Telf. Fåborg 208

#### HYGGE - BO

*moderne boligmontering*  
Helge Nielsen - Mellemgade 9  
Telf. Fåborg 37

#### Østerhed Bageri

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

### Assens

Jernbanepersonalet anbefales

#### Færgegaardens restaurant

Strandgade - Assens  
Tlf 428

#### Assens Tandteknik

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

#### Torvebageriet

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

Altid 1. kl.s brød og kager  
Bestillinger modtages

#### Assens Møbelmagasin

Møbler - Gulvtæpper - Gulvbelægning  
Østergade 33 - Assens - Telf. 45

Daglig fores frugter fra norditalienske byer til München for at sælges på markedet der, og hidtil har transporten taget omtrent to døgn.

Med den nye forbindelse, der går fra bl. a. byer som Merano, Trient og Bozen over Brenner, Innsbruck, Kufstein til München. Undervejs medfølger to jernbanefunktionærer for at klargøre alle toldpapirer, og det er lykkedes at afkorte togets samlede ophold ved den italiensk/ostrigske og ostrigsk/tyske grænse til tilsammen 75 minutter.

Toget, der daglig medfører i gennemsnit 40 vogne, når fra den ene eftermiddag frem til næste dags morgenmarked i München, idet toget ruller ind på München Süd kl. 3,36.

### Turistattraktion

Udsigtstårnet Einkorn i Schwäbisch Hall (Tyskland) er atter genopbygget, og turisterne kan nyde en virkelig storstilet udsigt fra tårnet over et af Tysklands skønneste bjerg- og skovlandskaber.

Jas

## Statsanstalten for Livsforsikring Årsberetning

Statsanstaltens samlede aktiver udgjorde ved årets slutning 1,2 milliard kr. Bonusfonden til støtte for næste bonusudlodning i 1962 var ved udgangen af 1958 på 64 mill. kr. Til yderligere støtte for næste bonusudlodning har Statsanstalten i 1958 henlagt 23 mill. kr. til overskuds-fonden, som derefter er på 66,5 mill. kr. Indtægterne i 1958 androg 170,2 mill. kr., og der blev i samme tidsrum indkøbt værdipapirer og placeret udlån til et samlet beløb på 131,5 mill. kr.

Statsanstalten for Livsforsikring har udsendt sin beretning om virksomheden i 1958. Det fremgår heraf, at Statsanstalten i det forløbne år har tegnet nye livsforsikringer til en samlet sum af 208 mill. kr., og nyttegningen af renteforsikringer har andraget 17 mill. kr. årlig hævning.

Ved forsikringstidens udlob er der udbetalt 18,4 mill. kr. til de forsikrede, og som følge af dødsfald blandt de forsikrede 8,5 mill. kr.

Ved udgangen af 1958 udgjorde Statsanstaltens samlede bestand af livsforsikringer over 2,5 milliarder kr. Bestanden af renteforsikringer udgjorde på samme tidspunkt 134 mill. kr. årlig hævning.

16.104 personer har i årets løb indsendt helbredsoplysninger til tegning af nye forsikringer. Af disse har kun 24 — eller 1,5 promille — af helbredsmæssige grunde ikke kunnet opnå den ønskede livsforsikringsdækning.

Præmiefritagelse på grund af invaliditet er indrømmet i 296 tilfælde, og 307 forsikrede, der betalte for højet præmie, har fået præmierne nedsat, de 250 til tarifmæssig præmie.

*Ligeså uundværlig*

JERNBANEN er  
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN  
for LIVSFORSIKRING





## Mens vi venter paa Tog

### Karolines uventede spørgsmål?

Man er vel nok mand i sit eget hus. Men — selvfølgelig er der jo mange ting man må gøre eller lade være at gøre, for husfredens skyld altså, og jeg er en fredselkende mand, derfor passer jeg på ikke at støde an mod Karolines principper. Og hun — ja, naturligvis er hun så god en kone, som nogen mand kan ønske sig, men hun har mange principper, som støder an mod mine begreber om frihed og rettheder i mit eget hjem. Desuden er der den forskel på vor indstilling til begrebet fred i huset — for hun ønsker selvfølgelig også fred, formoder jeg — at mens jeg altid er parat til at rette mig efter hende, hellere end at have misstemning, tager hun hellere, ja, skænderi vil jeg ikke kalde det, for det skal der to til, og jeg skælder aldrig igen, ligemeget hvad hun så siger, men lad mig sige det sådan, at hun hellere lader det komme til uglæde, misstemning, tavshed eller surhed, end hun slår af på principperne eller på det, hun i øjeblikket ønsker. Det er ikke sådan, at hun går og vil have noget, som er urimeligt, det er gerne noget, som hun vil, jeg skal sige eller ikke sige, gøre eller ikke gøre, og det kan undertiden være vanskeligt nok.

En ældre erfaren kollega har engang forklaret mig, at hvis man vil være god ved sin kone og leve lykkelig sammen med hende til sine dages ende, må man frem for alt ikke lade hende få sin vilje. Kvinder har ikke god af at få deres vilje, og

inderst inde ønsker de det slet ikke, for så udvikler de sig i en uheldig retning og gør efterhånden livet til et helvede for sig selv og hele familien. Derfor, sagde han, den allerførste gang de begynder at skabe sig, bliver sure eller tvære eller gale i ansigtet, så skal de have en på kassen, så det synger. Sker det en gang til, skal de have samme omgang, men så kan man også være sikker på, at det ikke sker mere, og man kan leve i lykkelig harmoni alle sine dage. Før eller senere vil det alligevel blive nødvendigt at tage hånd i hanke med dem, og venter man, til de kommer op i fyrerne eller derover, ryger de lige lukt på nerveklinik, så snart de møder modstand. Hans teori er måske nok rigtig, men jeg er ikke mand for at omsætte den i praksis, og nu er det jo forøvrigt også for sent.

Derfor var det, det gav et sæt i mig, da hun pludselig stod i døren med hænderne i siden. Og derfor var det, at mine ben, som jeg havde lagt til hvile på bordet, kom så hurtigt ned. Karoline kan nemlig ikke lide, jeg lægger benene op på bordet. Når jeg prøver at forklare hende, at sådan gør alle de store amerikanere, milliardærer, direktører, journalister og filmskuespillere, siger hun bare: »Du er ikke milliardær, og du bliver det aldrig.« Hun er fuldstændig blind for den tanke, at jeg dog måske kunne blive det, hvis jeg fik lov til først at tillægge mig de rigtige vaner, f. eks. til

at begynde med at lægge benene op på bordet. Som sagt, benene gik på gulvet, og det med en sådan fart, at en vase med blomster og et askebæger med min pibe gik samme vej.

Jeg vil ikke påstå, at mit mod var stort i øjeblikket, for det var det ikke: »Sid stille. Rør dig ikke,« hylede hun og forsvandt ud efter remedier til at ordne sagerne med. Hun sagde ikke et ord, mens hun bragte orden i roderiet. Dette undrede mig. Ganske vist var der ingen skade sket, men jeg sad i en dødelig angst for at hendes humør skulle være ødelagt, for at sige det mildt. Da hun var færdig, sagde hun uden bitterhed i stemmen: »Der ser du. Man skal ikke lægge benene på bordet.« Jeg skønnede, der var et eller andet vigtigere, hun var optaget af.

Hun gik lidt og nussede rundt, var en vending ude i køkkenet og kom igen ind, stillede sig med hænderne i siden og spurgte så: »Hvad ville du i grunden have gjort, hvis jeg ikke havde taget dig?«

Jeg måbøde — det var dog det mest fjolde spørgsmål, jeg til dato havde været udsat for. Karoline ynder at spørge om ting, der ikke kan gives noget fornuftigt svar på. Hun gentog: »Ja, hvad ville du have gjort?«

»Ingenting.«

»Du havde vel taget en anden så?«

Den slags kan man nu engang ikke vide noget om, og jeg syntes, det var skørt, at give sig til at diskutere den sag. Men hun havde jo set stort på, at jeg ragede sagerne på gulvet, og jeg var glad for, hun tog det så pænt. Godt. Den ene venlighed er den anden værd, og jeg svarede derfor: »Nej. Det havde jeg i hvert fald ikke. Jeg ville have gået i kloster, temmelig sikkert.«

»Pjat,« sagde hun, og så gik hun. Jeg kunne så sidde og spekulere over, hvorfor hun spurgte om det. Det gjorde jeg, mens jeg meget forsigtigt lagde benene op på bordet igen. Man sidder nu godt sådan.

lady.

Hvad der sås i godhed — kommer ikke dårligt igen!

### Korsør-Nyborg overfartens restaurationer

(Jernbanefærgerne og bilfærger Heimdal)

RONALD LARSEN

Storebæltsgaarden - Telf. \*1100 - Korsør



GEDSER

### „De Danske Østersøfærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN



## Jernbaneforeningens

afholdte sekretær, trafikkontrollør C. A. Larsen, fejrede den 12. september sit 40 års jubilæum, og udtalte ved den lejlighed i en samtale med Berl. Tidende:

— De er organisationsmand. Har organisationerne det godt med DSBs styrelse?

— Ja, jeg synes, at vi har et forholdsvis godt samarbejde med administrationen.

— Med P. E. N. Skov?

— Ja, ja, men vi har nu mest at gøre med L: Buus-Pedersen, chefen for personalafdelingen, ja, hos os siger vi ikke personale, — men personalafdelingen. Jeg sagde engang til vores formand, da han skulle til forhandling med hr. Buus-Pedersen: — Pas nu på, for han er jyde, og oven i købet son af en hestehandler, endda en af de rigtig gamle.

— Bliver hr. Buus-Pedersen nu arrig, når han læser, hvad De har sagt.

— Nej, det tror jeg ikke. Han er jo jyde, og jyder har lune.

— Hvad skal man kunne, når man forhandler med *dem på den anden side bordet*? .. .. .

— Man skal vide, hvad man har med at gøre, og helst ganske nøje. Man skal også gerne vide, hvad de andre må formode at vide. Man skal endelig være tilpas fast, men ikke dumt stædig, for man skal jo nå et resultat.

— Har De selv haft nogen dramatisk oplevelse?

— Ja, jeg har. Noget *dengang* spændende. Jeg var tidligt politisk interesseret og kom i mine unge dage meget på *folketings tilhørerpladser*. En dag blev jeg smidt ud, fordi jeg afbrød en taler.

— Hvem afbrød De?

— Bent Holstein, mens han angreb daværende departementschef Dalhoff.

— Hvad sagde De?

— Jeg sagde: — *Det er jo det rene circus!*

Så kom der to rigsdagsbetjente og førte mig ud. Med pålæg om ikke at vise mig på tilhørerpladserne det første halve år.

— Hvad er De politisk?

— Jeg er socialdemokrat, og det er jeg, fordi jeg er fra et beskedent hjem og aldrig har glemt min oprindelse.

— Vi kom bort fra, hvorfor De er blevet slank.

— Det er ingen god historie. Jeg har

måttet lægge 33 kilogram, fordi jeg havde hjerte-vrovl, og jeg har været fire gange på hospitalet siden 1956. I øjeblikket har jeg det godt. Alligevel har jeg nu et pap-helbred. For var det af jern. Nå, det er der ikke noget at gøre ved, man kan jo ikke have både i pose og i sæk.

## Lokofører Th. Andersen, Nakskov

fejrer den 1. september 40 års jubilæum ved L J og sagde bl. a. i en samtale med Lollands Tidende:

— Der er ikke mange privatbaner tilbage?

— Nej, alle de små går ned. Der er for resten stor forskel på Lollandsbanen af i dag og for 40 år siden, siger Andersen, der mindes den tid, da aktierne var fordelt på private hænder. Som følge deraf skulle der spares for meget, for at det kunne blive til udbytte for aktionærerne!

*Siden har kommunerne og amtet overtaget banen, og det betød flere og nødvendige nyanskaffelser. Det er for resten ikke for meget sagt, at jeg har stået i lære i de 40 år ved banen. Hver gang, der kom en ny maskine, skulle man jo lære at køre den, enten det så var et damploko eller et af de moderne dieselloko.*

— Fremtidens tog?

— Jeg regner med, at der kommer til at køre gennemgående tog mellem Nakskov og København, og de vil sikkert komme, når de store spor er fort helt igennem over Lolland. Foreløbig ligger de kun mellem Maribo og Sakskobing.

— Der er vel også muntre minder blandt de mange oplevelser, De uvilkårligt har haft gennem de mange år?

— En vinter havde jeg i nogle dage slået på, at vi skulle have gule ærter, og så havde mor da bestemt, at nu skulle vi have dem en bestemt dag til middag.

Om formiddagen kl. 9,30 kørte jeg til Kragenæs. Det sneede, men vi kom da derop. Vi kunne blot ikke komme hjem igen, for Torrigravningen var fyldt med sne inden middag, og så måtte vi blive i Kragenæs i tre dage, før vi blev gravet fri, fortæller Andersen med et lunt smil og fortsætter: — De var nu flinke »dernede i Kragenæs«, for de tænkte på mig og min livret!

— ?

— *Jo, jeg fik gule ærter hver dag ... og mor, der havde lavet gule ærter den dag, da jeg kørte hjemmefra, tænkte skam også på mig, for der var også gule ærter på bordet, da jeg kom hjem, og ærlig talt: de smagte nu bedst herhjemme.*

## Brevkassen

Til Th. Jensen, Odense. Du skriver om den store prisstigning på bladet. — Den rigtige pris ville i dag være 15 kr. årlig, og når bladet i 1958 havde et driftsunderskud på 2490 kr., ja, så var det nødvendigt at forhøje prisen.

Til A. C. P. Ng. Tak for Deres interessante oplysning, som vi bringer videre omstående. R e d.

## Fra arbejdspladsen

### I mørke og tåge over Storebælt

Vi står på færgen Storebælts bro, og vi er lige startet fra Nyborg, efter at styrmand Bymar har forsøgt at indvi mig i radarens mysterier. Der er tid til det, for da vi bakker ud fra færgeløbet, er ikke blot jeg u-søkyndige, men foruden styrmanden rorgængerens o-matros Hansen tilskuere, indtil færgen ved at dreje over mod Slipshavn har fået snuden vendt den rigtige vej. I samme øjeblik, som svajningen er fuldført, tager Hansen roret, og styrmanden tager plads ved radar'en for at holde et vågent øje med færdselen omkring os.

Der er formodentlig delte meninger om den betydning, radar har for skibene, ikke mindst efter at der bevisligt er sket nogle

kollisioner mellem skibe og færger, der var forsynet med radar. Spørgsmålet er også temmelig aktuelt netop i det øjeblik, Storebælt stævner ud på sin tur mod Korsør. For ikke så forfærdelig mange timer siden stødte to færger sammen her i det samme farvand, heldigvis uden at der skete større skade; men dette forandrer jo ikke noget ved kendsgerningen, at det er sket. Og netop i dag vajer flagene på halv stang overalt for at minde om den særgelige begivenhed i ishavet ved Grønland. At radar imidlertid er en glimrende hjælp for søens folk, kan der vist næppe være tvivl om, men den er kun et af de gode hjælpemidler. Hvis den, som her på Storebælt og de andre færger er suppleret

med et Decca-anlæg, er den absolut værdifuld, hvilket jeg i høj grad fik lejlighed til at overbevise mig om.

På vejen ud gennem Nyborg fjord forklarede styrmand Bymar mig meget elskværdigt, hvorledes man bærer sig ad med at kigge i radar-øjet. Man kan forestille sig det ved at tænke på et fotografisk negativ, idet alt det mørke, landjord og andre skibe fremtræder som lysende striber eller punkter alt efter størrelse. Den mærkelige indretning, som man ser oppe i en af masterne, fremkommer på radaren som en lys stribe, der bevæger sig rundt på feltet hele tiden i takt med den hurtighed, hvormed den svinger rundt på masten. Det skib, man selv sejler med, ligger midt i feltet, og så drejer det sig om at holde øje med alt det, der rører sig rundt om en. Jeg var temmelig forbavset over, så let det så ud til at være, men der var jo heller ikke — foreløbig — nogen vanskelighed af nogen art. Tågen, der i flere dage havde ligget tæt og knugende over det meste af landet og vandene med, var nu ikke særlig slem, selvom det vel nok stadig hed »ringe sigtbarhed«. Pludselig vendte den imidlertid frygtelig tilbage, og så kan det nok være, at styrmand Bymar fik travlt med at hidkalde assistance. Det første, der blev gjort, var at sætte maskintelegrafen på »Klar«, og inden der var gået to minutter, var både kaptajn Jørgensen og styrmand Grove Olsen på pletten for at overtage de forskellige funktioner. Da jeg ret hurtigt blev klar over, at man godt kunne undvæ-

re min assistance, foretrak jeg at liste en tur ned i maskinen for at se, om der også var tåget dernede. Det var der ikke. Det føltes som at komme fra det nordlige ishav og ned på varmen, så brat var overgangen, og maskinfolkene anede åbenbart ikke meget hverken om tåge eller iskulde, for de optrådte i sommertøj.

Hvis man aldrig har set det maskineri, der skal til for at drive en moderne færge fremad på vandet, gør man sig næppe nogen forestilling om, hvor stort det er. Som 1. styrmand Bell forklarede, da han beredvilligt førte mig rundt i maskinen og viste mig lysmaskinen: »Man må forestille sig, at vi skal levere strøm til lys, til at varme vand, til at drive pumperne med, til køkkenet o. s. v., til husholdningerne i en middelstor by. Maskineriet i et moderne skib er et teknisk eventyr, et eventyr som nok er værd at lære at kende.

Da jeg kom op på broen igen, var tågen ikke forsvunden. Tværtimod. Jeg må her tilstå, at jeg på forhånd havde bestemt mig til at lave en fantasifuld historie om tåge, der lå så tæt, at man ikke kunne se den bekendte hånd for sig. Det blev ikke nødvendigt at tage fantasien til hjælp. Tågen var der, tæt og uigennemtrængelig for selv det skarpeste øje. Alle på broen havde travlt. Styrmand Bymar passede radaren, og ved Decca-apparaterne stod styrmand Grove Olsen og regnede kursen ud, men jeg må straks tilstå, at det var for mine øjne som en slibesten. Kaptajn Jørgensen havde ikke valgt det letteste job. Han stod

selv ude ved maskintelegrafen, som hyppigt kom i brug, da vi skiftedes til at gå for halv kraft og ligge stille, alt imens tågehornet blev brugt flittigt og sendte sine advarende toner ud over bæltet. Det er jo ikke alle skibe, der er forsynet med radar og decca.

Jeg stak et par gange næsen udenfor for at følge slagets gang også fra den side, men mit ophold derude blev dog ikke af længere varighed. Tågen, der hang som en ulden dyne ind over færgen, var isnende kold, og forøvrigt var det ikke morsomt at stirre ud i den grå masse uden at kunne se det mindst. Uafledigt konfererede de tre mænd på de ansvarsfulde poster. »Der er en på vej ud af havnen i Korsør,« meddelte styrmand Bymar til kaptajnen. Der er fire mil til koen, og der ligger en bag os i en afstand af ca. 4 mil.« Man gribes uvilkårligt af en underlig følelse og kan ikke lade være med at tænke på, hvordan det ville have set ud uden de moderne tekniske hjælpemidler, og dog har færgerne sejlet Storebæltets vand tyndt i samme slags vejr i mange, mange år, før disse blev opfundet.

Man er ikke rigtigt tilfreds med, at der ikke høres noget tågesignal fra ham, der er på vej ud, men endelig lyder hans tågehorn gennem tågen, og næsten samtidig falder »koen« ind med sit hæse brøl. For at gøre det hele endnu sværere, haler færgen agterude ind på os, og der er nu lige ved at være trængsel ved indsejlingen til



Kaptajn Jørgensen klar ved maskintelegrafen

Aktieselskabet  
**DANSK NORMAL-TID**  
 Grundlagt 1898  
 Vestergade 10 · København K.  
 Telf. C. 2150

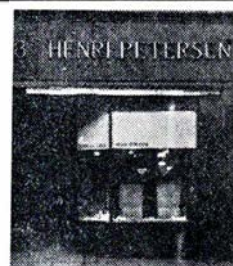
INDREG. VAREMÆRKE

**ELEKTRISKE URE**

## Amatør se her!

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

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



## Henri Petersen

**GULDSMED**

Stort udvalg i gaver og præmier

**AARHUS**

Immervad 9 - Telf. 2 14 36

## Odense

Jernbanepersonalet anbefales

### Guldregn Frugt og Grønt

Skibhusvej 61 A - Odense  
Else Nielsen - Tlf. 12 76 63

#### Bolbro Materialhandel

Middelfartvej 81 . tlf. 11 45 12

Materialer, parfumer, sygepleje  
Tobak og vine

#### Camillus Nyrop's etabl. Nyrop & Maag A/S

Klaregade 7 . Odense . tlf. 12 29 33

Sygeplejeartikler . instrumenter  
bandager

#### Frisørsalonen

Vester Stationsvej 16 B - Odense  
Moderne hårpleje  
1. kl.s nobel betjening  
Gurli Schmidt - Telf. 11 72 80

## Grindsted

### Grindsted Andelsmejeri

Telefon 8

#### TRIKO

v/ E. Hansen

Jernbanegade 18 . Grindsted  
Tlf. 350

Trikotage - under tøj - alt i  
babyudstyr

Karl U. Nielsen

#### Vulkaniseringsanstalt

Grindsted . tlf. 72

## INGE HALLING

Kolonialforretningen

Gåbensevej 42, Nykøbing Fl.  
Kolonial - vine - tobak - konserves  
Spec. KAFFE  
Tlf. 852737

Jernbanepersonalet anbefales

### Boulevard Hotellet

Vordingborg  
Telefoner 129 - 443

Jernbanepersonalets damer anbefales

### SALON MINNA

v/ Minna Skarvad (ny indehaver)

Vor specielle klippeteknik  
og permanentbehandling sikrer Dem  
en smuk og holdbar frisure  
Adelgade 74 - Hobro - telefon 1146

Korsør. Da man bliver klar over, at den fra Korsør udgående færge er ved at foretage den sædvanlige svajning lige foran os, giver kaptajnen ordre til stop og derefter bak. Styrmand Bymar, der opmærksomt følger begivenhederne i radaren, løfter en advarende røst: »Pas på, bak ikke for langt, der er ikke mere end ca. en mil til ham her bag ved.« Lidt senere siges, at nu kan vi bakke så meget, vi har lyst, for nu ligger han en mil til bagbord. Endelig forsvinder den foran os liggende færge bort i tågen over mod Halskov, og

vejen er klar for os til Korsør og klar til færgeleje 1. Det sidste har styrmand Bymar fået oplyst pr. telefon. Ca. ti minutter senere glider vi stille ind i færgelejet præcis 35 minutter forsinket efter en spændende tur, men uden skrammer af nogen art takket været et moderne skibs moderne udstyr og takket være nogle raske mandfolk, der forstår at betjene de moderne apparater, og som ikke taber hovedet, selv når det ser mest sort, eller skal vi sige gråt ud.

Mr. Christian.

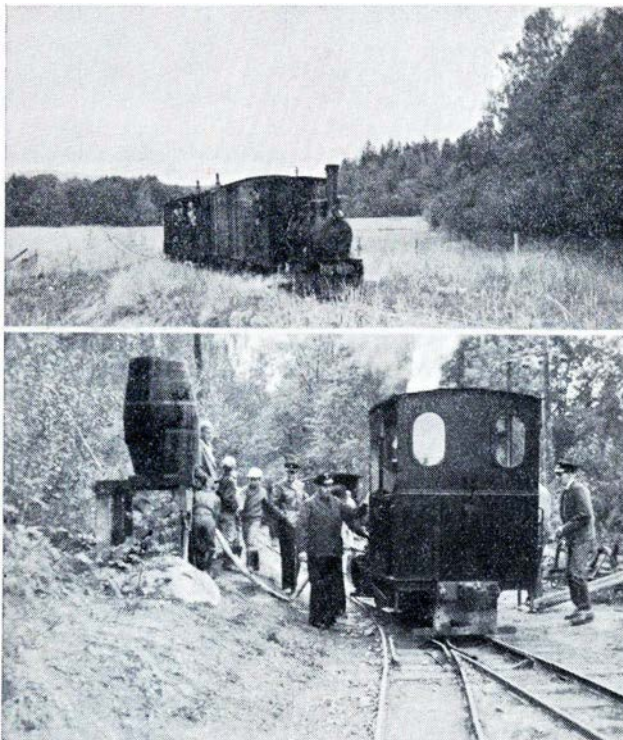
## Östra Södermanlands Järnväg

### Opfordring til alle jernbaneentusiaster

Tekst og foto: Sv. Jørgensen

Ny privatbane startet i Sverige!! — Bannens sporvidde er 0,600 mm! Driftsmaterieller består af 2 loko — damploko!! 2 per-

sonvogne og 1 pakvogn! — Det må være fra gammel tid, tænker De sikkert, nej, slet ikke — det skete i 1959; men der må nok en nøjere forklaring til.



Øverst: »Lotta« med tog 3 ved station »Udsigten.« Nederst: »Lotta« får en tår vand.

Forklaringen er den, at Östra Södermanlands järnväg står under Svenska järnvägsklubben og er denne klubs egen private jernbane; — ligesom modeljernbaneklubber herhjemme har deres egne modeljernbaner! (Det var pokkers!)

Lad os, inden vi går videre, se lidt tilbage i historien. I Sverige har der for mange år siden været en del smalsporede jernbaner (0,600 mm sporvidde) med persontrafik, bl. a. Kosta-Lessebo Järnväg — Stavsjö Järnväg og flere andre. Alle disse baner er for snart længe siden nedlagte, og kun få steder bruges sporvidden 0,600, til rene industrispor, teglværker og lignende.

Alt hvad der var bevaret fra disse interessante baner var 1 loko og 1 personvogn fra Kosta-Lessebobanen, som jernbanemuseet havde taget sig af — næsten alt andet er nu gået tabt.

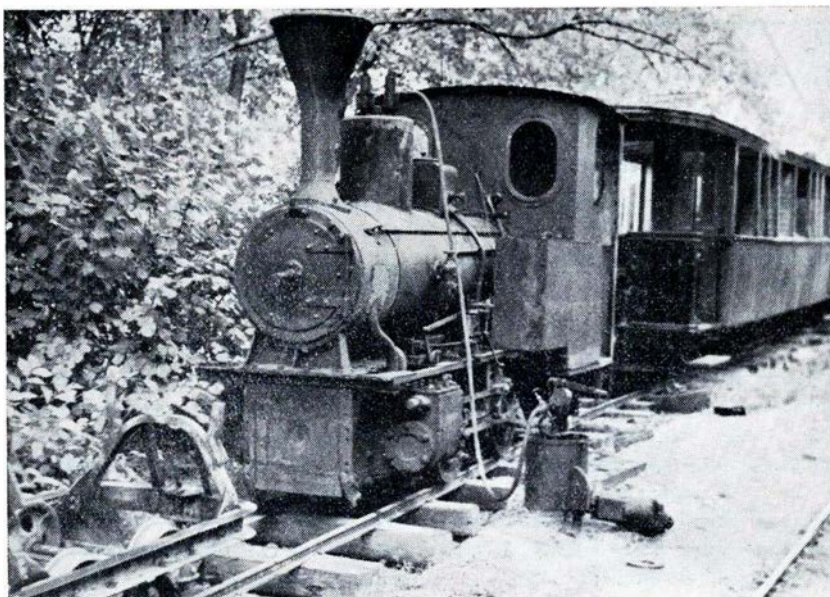
I 1958 stiftedes Svenska Järnvägsklubben (SJK) med det formål at samle og bevare, hvad der endnu fandtes af disse gamle baner, og om muligt at søge tilvejebragt egen jernbane med loko, vogne o. s. v.

I England har man allerede længe haft sådan to baner, nemlig Festimag Railway og Talyllyn Railway, der nu drives udelukkende af jernbaneentusiaster. — Nu er det altså også lykkedes i Sverige, hvad billederne her tydeligt viser.

Al begyndelse er svær, således også at starte en privatbane, ikke mindst i dag. SJK måtte hurtigt opgive at købe skinner og selv lægge spor på en af de gamle 0,600 baners planum, som man ellers havde fået lov til, men ved henvendelse til Lina teglværk, der har en ca. 3 km lang bane med den nævnte sporvidde, lykkedes det at få lov at låne denne på lørdage og søndage, mod at medvirke til sporets vedligeholdelse. — Nu havde man en bane, og materiellet lod ikke vente længe på sig. Jernbanemuseet deponerede sin ene vogn hos SJK mod vedligeholdelse, en anden vogn, der havde været brugt ved filmoptagelse tillige med en pakvogn blev foræret af filmselskabet, og banens 2 damploko fik man givet af henholdsvis Kohlswa Jernværk og Smedjebackens Valsværk. De døbtes »Blixten« (Lynet) og »Lotta« og er begge OBO i 1913 og 1923. Da undertegnede besøgte SJK, var »Lotta« netop sat i drift, og man arbejdede på »Blixten«, der var ved at blive trykprovet.

At der var interesse for sagen og den rette jernbanestemning til stede, viser vist bedre end mange ord billederne derfra.

Det kan man klare i Sverige; men hvorfor ikke lave noget lignende herhjemme? — Ganske vist har vi aldrig haft baner med personbefordring på smallere sporvidde end 1,00 m, og denne sporvidde



Loket »Blixten« og personvogn nr. 2 under reparation

samt normalspor, må vi vist i denne forbindelse se bort fra, men det er jo heller ikke nødvendigt. Vi har derimod haft i massevis af mergel-, torve-, brunkuls- og entreprenorbaner med vidt forskellige sporvidder, lige fra 0,600 — 0,700 — 0,785 — 0,802 og 0,900 mm, og vi har stadig mange kilometer roebaner; men bortset fra roebanerne, hvad er der så tilbage? — Så uendelig lidt; næsten intet er bevaret, skont disse små baner dog har betydet så særdeles meget for vort land. Betænk blot de enorme mængder mergel, der er kort ud på markerne pr. tipvogn, eller hvad der er gravet ud og fyldt op ved vej- og jernbanebygning ligeledes pr. tipvognstog.

Engang var der vel mere end 150 sådanne små damploko her i landet, i dag er der 15 tilbage ialt. Meget er gået tabt, kun få billeder af disse loko og baner er levnet os, men lidt af det, der endnu er tilbage fortjener dog en bedre skæbne end den ophugning, der ellers uvægerlig venter.

Vil De være med til at bevare lidt af dette? — kort sagt vil De være med til at gøre SJK ideen efter — da sæt dem venligst i forbindelse med undertegnede.

Svend Jørgensen,  
Bjergegade 18, 2,  
Helsingør.



»Lotta« rangerer på Lina station

# Vigerslev ulykken i 1919

## Et 40 års jammersminde

### For 50 år siden, oktober 1909

Efter længere tids svagelighed er fhv. generaldirektør for Statsbanerne, I. V. Tegner afgået ved døden i sit hjem i Hellerup lørdag den 16. ds.

\*

De gamle værksteder i København vil blive nedrevne, så snart udflytningen til de nye værksteder har fundet sted. Først kommer turen til vognværkstedet, på hvis plads der skal nedlægges en 20 meters drejeskive til drejning af P-maskiner, som til foråret vil holde deres indtog på Sjælland til brug på Vestbanen.

★

### For 25 år siden, oktober 1934

Der er i de sidste dage truffet en ordning, som skal gøre det muligt at tage Lillebæltsbroen i brug ved køreplansskiftet den 15. maj 1935. Hidtil har man regnet med, at broen kunne blive færdig i juli måned 1935, hvorefter et køreplansskifte måtte finde sted midt under sommertrafikken.

De firmaer, der udfører broen, har stillet tilbud om at fremskynde arbejdet med de nævnte 2 måneder, således at der herfor ydes firmaerne 1 million kr. udover entreprisesummen.

\*

Ved 21-tiden den 20. skete der et større togheld på Vejen st. Da godstoget fra Esbjerg kørte mod øst, kom det ved forkert sporskifte ind på forbindelsessporet mellem Statsbanerne og Troldhedebanen. Sporet var ikke frit, idet Gesten-toget holdt her. Med fuld fart påkørte godstogets H-maskine Gesten-toget, der blev vippet af skinnerne. Den materielle skade er ikke særlig stor, og ingen mennesker kom til skade.

\*

Da den estniske damper »Heljo« den 21. om morgenen skulle passere Limfjordsbroen, greb strømmen damperen og førte den med bredsiden gennem broåbningen. Damperen tørnede 2 gange mod broen. Første gang blev kabel- og telefonledningerne revet ned, således at broen må dirigeres med håndkraft. Anden gang ramte damperen afviserværket, der består af tommer, der hviler på jernbetonpæle. Pæle blev sprængt, og træværket stærkt beskadiget.

Skaden anslås til ca. 70.000 kr.

Ulykken fandt sted den 1. november 1919 kl. 2101 om aftenen vest for Vigerslev krydsningsstation på banestrækningen København-Roskilde under følgende omstændigheder:

Kl. 21 standsede det ordinære tog 168 fra Kalundborg, der skulle have passeret Vigerslev kl. 2035 og altså var noget forsinket, på banelinien 50 m vest for stationen, idet der var trukket i nødbremsen, fordi et barn var faldet af toget. Omtrent samtidig skulle et brandslukningstog, der var på vej fra godsbanegården til Køge, passere krydsningsstationen, men da der var stillet togvejssignal for tog 168, kunne brandslukningstog, som for at komme over på det nordre spor skulle passere den dobbeltsporede personbanes søndre spor, ikke komme over, før tog 168 var passeret. Stationsmesterprøvet overportør Hansen, som den pågældende aften var stationsbestyrer i Vigerslev, gik hen til tog 168 for at erfare grunden til standsningen. Da han her fik oplyst, at det ville kunne tage nogen tid, inden barnet blev fundet, og da en standsning af brandslukningstoget måtte anses for uheldigt, besluttede han sig til at lægge togvejen om, således at dette tog uhindret kunne passere.

Imidlertid var der henimod midten af oktober måned i centralapparatet på Vigerslev krydsningsstation blevet indbygget en såkaldt togvejsfastlægnings-spærre, der havde til hensigt at forhindre, at en togvej blev taget for tidligt tilbage, hvilket opnåedes ved, at apparatets togvejshåndtag blev fastholdt, indtil det sidste hjulpar af det tog, for hvilket der var sat togvej, havde passeret en isoleret skinne med skinnekontakt øst for stationen. — Hansen måtte derfor foretage et kunstigt indgreb i apparatet for at sætte togvej for brandslukningstoget. Dette indgreb påbegyndte han rigtigt og opnåede at sætte togvej for brandslukningstoget, som også straks kørte over, men ved derpå fejlagtigt at dreje på induktorsvinget — en bevægelse han foretog ganske automatisk, fordi det er den ved en ordinær togvejsfor-

andring sædvanlige — sendte han deblokeringsstrøm til den vest for Vigerslev liggende blokpost, Brøndbyøster. Mod denne blokpost, der havde hejst stopsignal, nærmede sig imidlertid sær-eksprestog 8064, der var dubleringstog for det ordinære eksprestog, tog 44 Korsør-København. Da der nu blev givet gennemkørselssignal, kørte det mod øst. — Hansen opdagede meget hurtigt sin fejl, og telefonerede til blokposten, men eksprestoget var da kørt forbi. Imidlertid var tog 168 — for at møde de personer, der var gået ud for at finde barnet — rykket tilbage, således at der var 398 m mellem dets maskine og krydsningsstationens signalmaster. Skønt Hansen løb mod vest, så hurtigt han kunne, lykkedes det ikke at standse eksprestoget, der kørte op i tog 168.

Ved sammenstødet blev de 5 bageste vogne i tog 168 knust. Eksprestogets maskine P. 904 og tender afsporede og væltede ned ad skråningen. De 2 forreste vogne, som var pakvogne, blev knuste, og af den 3. vogn, som var en boggievogn, og som afsporede, men blev hængende ud over skråningen, blev de 3 forreste kupeer knust.

Ved ulykken omkom 40 personer, nemlig lokomotivføreren og fyrbøderen, der begge blev skodet af damp, og 8 rejsende i eksprestoget samt 30 rejsende i Kalundborg-toget. Antallet af tilskadekomne var 58, men kun 27 af dem blev indlagt på hospitalerne efter ulykken. Mens samtlige omkomne i eksprestoget var rejsende på 2. klasse, var alle i Kalundborg-toget på 3. klasse, deriblandt mange unge mennesker, hvilket forklares ved, at uheldet fandt sted en skiftedag.

Efter dybtgående undersøgelser dels af auditøren for statsbanerne, dels af politiet, blev der af rigsadvokaten rejst tiltale for uagtsomt manddrab mod overportør Hansen og mod Kalundborg-togets togfører. Medens togføreren, mod hvem anklagen lød på, at han havde undladt at sikre tog 168 bagud, da det holdt stille på banen og senere rykkede tilbage, blev fri-funden, blev overportøren ved Østre Landsrets dom af 20/11 1920 anset med straf af fængsel på sædvanlig fangekost i 2 måneder.

Dommen blev ikke appelleret. En ansøgning om benådning blev ikke bevilget.

## Kjolesalonen »Nete«

Agnete Arent Jensen, Bredgade 5

### KJOLER

til fornuftige priser

Tlf. Slagelse 1339

Togbetjent Larsen, der var tjenstgørende i Kalundborg-toget, fortæller til en af Berlingske Tidendes medarbejdere følgende:

Da toget var standset efter trækket i nødbremsen, sprang jeg og min kollega, Hoborg, af for at lede efter barnet, som var faldet af toget. Barnets moder løb med os. Vi løb mere end togets længde tilbage, ja, en 5—600 m forslår ikke.

Så fandt vi barnet. Fælt så det ud. Det ene ben var brækket. Vi bar det tilbage — og ud af alle togets vinduer lå folk og kiggede for at se efter os. Lige da vi står og skal løfte barnet ind i kupeen, hører vi det bruse bag os — iltoget kom. — Vi røg ud til siden — det vil sige jeg med barnet, og moderen sprang til side — vort tog satte sig i bevægelse — det forsøgte at køre fra sin skæbne. — Men så skete det skrækelige. — Det grifulde — åh, det var forfærdeligt. Et brag så rædselsfuldt ... Heldigvis stod vi på den rigtige side. — Havde vi været på den anden side af toget, var vi nu ikke mere blandt de levendes tal. — Om min kammerat, togbetjent Hoborg, er reddet, ved jeg ikke engang. Måske kom han ikke langt nok ud til siden. Jeg har ikke set ham siden katastrofen, men han kan jo have været med i redningsarbejdet et andet sted derude.

Togbetjent Larsen slutter: — Det var underligt, da det skete — det var ligesom om eksprestoget, der kom brusende ind over os, et øjeblik holdt sig tilbage — gjorde en kraftanstrengelse for at undgå det forfærdelige. Så lød braget — den frygtelige brasen, hvæsen — og så de høje skrig og jamren ...

Trafikassistent Høgsgaard, formanden for Jernbaneforeningen, fortæller, at han befandt sig i en af de forreste vogne i Korsør-toget, da det voldsomme sammenstød fandt sted. Ved afsporingen blev den vogn, hvori han befandt sig, slynget ned ad skråningen, og i det samme gik lyset ud, så alt var hyldet i mørke. Han fik et kraftigt stød, hvorved han besvimeede, men han kom til sig selv, da det begyndte at brænde i lokomotivet. Han krøb da ud gennem vognens vindue, og var selv med til at bære de første 7 dræbte bort fra togets ruiner ...

Verner.

## Verdens største lastbil

### Laster 100 tons

Verdens største lastbil, som er godt 5 meter bred og kører på dæk, der ville få selv den største mand til at se lille ud, blev for kort tid siden kørt fra New Orleans, Louisiana til Tulsa, Oklahoma, U.S.A.

Det kraftige køretøj er bygget af Automobiles M. Berliet i Lyon, Frankrig, til brug i blødt og sandet terræn, som er umuligt at passere for almindelige vogne.

Lastvognen kan medbringe en last på 100 tons igennem alle slags terræn, idet der er brugt dæk, der kan sammenlignes med en kamels fødder. De 2,5 meter høje dæk, der er fremstillet af The Goodyear Tire & Rubber Company A/S, er blevet konstrueret således, at det tryk, hvormed de hviler på jorden pr. kvadrattomme, kan sammenlignes med trykket af dyrets fødder. — Det bærende areal for alle seks dæk udgør ialt 100 kvadratfod, hvad der giver et tryk på 14 pund pr. kvadrattomme — det samme som en kamels fødder. — På grund af dækkenes relativt lave tryk kan Berliet T-100 let og behageligt køre lange distancer og i praktisk taget al slags terræn.

Den gigantiske Berliet T-100, der er fremstillet til brug i utilgængelige områder, er godt 5 meter bred, ca. 4¼ meter høj og ca. 13¼ meter lang. Den ankom til New Orleans fra Frankrig og var derefter med på en udstilling i to dage.

Den kørte ad en specielt kortlagt rute, for at vognen kunne tilbagelægge den næsten 1.600 kilometer lange rejse med et minimum af trafikhindringer.

På trods af sin størrelse kan Berliet T-100 køres med ret stor lethed på grund af dens servostyr, der er en del af konstruktionen. Berliet T-100 har blandt andet servostyring, servobremser og en gearkasse, hvis otte fremgående gear og otte baggear betjenes meget let på grund af en servomekanisme. Motoren er en 600 hk turbodiesel.

Førerhuset, der også kaldes »Cabine Relaxe«, er forsynet med et luftcon-

ditioneringsanlæg, der holder rummet i den rigtige temperatur, samt fem komfortable sæder ved siden af hinanden og to køjer, et komplet udstyret instrumentbræt, kogegrej og en tank med drikkevand.

Ydermere er vognen forsynet med såvel sender- som modtager-radio for at holde chaufføren i konstant forbindelse med sin base, selv på en afstand af 350 kilometer.

Dækkene på denne Berliet lastvogn er imidlertid ikke verdens største. Det er derimod nogle dæk, Goodyear har fremstillet til en vejbygningsmaskine. Disse dæk er 3,20 meter høje de indeholder gummi til 320 personvognsdæk og nylon til 7000 par damestrømper; karkassen består af 32 lag, og dækket vejer med fælg tre tons.



Lastbil med 2,5 m høje dæk

## Nørrevold Apotek

Nyborg . Telf. 470

## Annoncerne

læses af flest i et blad med læseværdigt indhold.



## 1/3 Sjørring Maskinfabrik

Telefon  
Sjørring 10 og 100

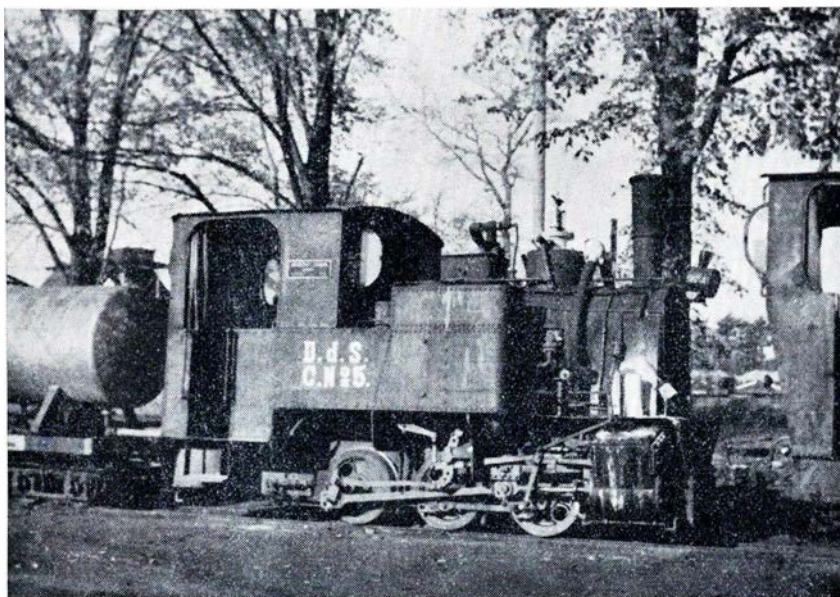
## Haardfrossen Klaris

lev. i Banevæn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.

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

# Danske sukkerfabrikers roebane loko

Af Sv. Jørgensen og F. Reshauge Sørensen. — Foto: Sv. Jørgensen



Nr. 5. Bygget hos Henschel i 1910. — Saxkøbing

Som supplement til den interessante artikel i Jernbane-bladet nr. 1 1959, om det danske roebanenet vil vi hermed gerne fortælle lidt nøjere om lokoparken ved De danske Sukkerfabriker gennem tiderne, samt prøve at bringe en foreløbig oversigt over de i tidens løb anskaffede loko, og vise hvordan fordelingen ser ud i dag.

— Da det ikke er helt klart, hvor de enkelte maskiner har været stationeret fra starten — nogle har »flyttet« 2 à 3 gange, angiver navnet i () det formodede anskaffelsessted.

Det første loko til roebanerne blev købt i 1894 fra den engelske fabrik, *Wog G. Bagnall (Højbygård)*. Det var et lille OC0-koblet tenderloko med udvendig ramme, skråtstillede cylindre og indvendig styring, altså et typisk engelsk produkt. Det havde byggenummer 1440. I 1902 og 1905 anskaffedes 2 lignende maskiner fra samme fabrik, nr. 1686 og 1784, men disse er dog nu ophuggede. Det var gode, solide maskiner, dog måske lovlig små, bl. a. er vandtankene i tidens løb bygget noget større. Kulkassen, der findes

i bagvæggen af førerhuset, minder på en morsom måde om en rygsæk.

I 1897 anskaffedes fra fabrikken *Kraus og Co.* i Tyskland 2 stk. af en ret stor OC1 type, med indvendig ramme og udvendig styring og en meget lang kedel, byggenr. 3591 og 3592 (*Maribo*). Disse maskiner var noget stærkere end de engelske, men fordrede grundet længden noget større kurver, selv om bagløberen var sideforskydelig. I 1912 og 13 anskaffedes endnu 2 af denne type fra *Kraus og Co.* (*Maribo*), skønt alle de i 1910 og 1911 anskaffede loko ellers var OC0 eller OD0 maskiner fra *Henschel und Sohn*. Disse 2 sidste var nr. 6622 og 6801. Et, måske 2 af denne type, er stadig i drift.

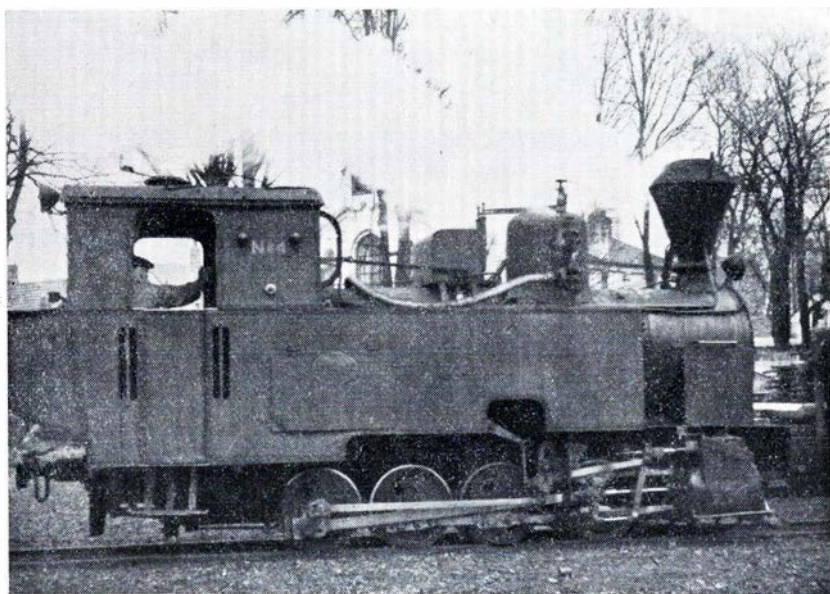
Fra 1897 og helt til 1910, blev der såvidt vides ikke anskaffet loko til roebanenet, i hvert fald ikke til D.d.S., dog muligvis til nogle af de private roebanelskaber, men i 1910, i forbindelse med Saxkøbing- og Assens-fabrikernes åbning, anskaffedes til gengæld ialt 13 loko, nemlig 7 stk. OC0 loko fra *Henschel und Sohn*, nr. 9989—9994 samt nr. 9999 (*Saxkøbing og Nakskov*), og til fabrikken i *Assens* 6 stk. OD0 loko, ligeledes fra *Henschel und Sohn*, nr. 9995—9998 og nr. 10020—10021. De ret små 3-koblede maskiner på *Lolland* var for såvidt gode; men da man året efter anskaffede endnu 7 loko, valgte man dog den samme noget større og stærkere type med 4 koblede aksler, som året for var leveret til *Assens-fabrikken*.

At *Assens-fabrikken* skulle have den kraftige 4-koblede type straks, var ganske givet en nødvendig konsekvens af det bakkede terræn disse baner gennemløber. De 6 loko her er ikke helt magen til de *lollandske*, men afviger dog ikke meget fra disse. De har udvendig ramme, hvilket gør, at de »ligger bedre«, på så smalt et spor som 700 mm, og i tilfælde af afsporing ikke er så tilbøjelige til at vælte. Hjulene er af hensyn til kurverne sideforskydelige.

De *lollandske* maskiner af OD0-typen har ligeledes udvendige rammer, og også ved disse er hjulene anbragt forskydelige.

I 1913 anskaffedes til *Lolland* den næstsidste af denne type fra *Henschel*, nemlig nr. 12321 (*Saxkøbing*). Den sidste kom i 1921, og det var fabriksnr. 18449.

De til *Gørlev-fabrikken* i 1912 og 1913 anskaffede loko var af en noget anden type end de øvrige. Det var 4-koblede ma-



Nr. 4. Arn. Jung. 1912. — Gørlev sukkerfabrik



skiner fra fabrikken Arn. Jung-Jugental (nr. 1794—1797 fra 1912 og nr. 1980 fra 1913), med indvendige rammer og store sidevandskasser. En enkelt maskine, nr. 5844, blev dog leveret af Orenstein og Kappel i 1912. Denne havde udvendige rammer og er, skønt den ikke er større end de øvrige, noget stærkere end disse.

I 1922 anskaffedes til Assens 2 maskiner fra A. Borsig, nr. 11505 og 11506 — udvendig ramme, og lidt større og kraftigere end de øvrige, med en længere og lavere liggende kedel. Alle maskiner ved Assens (÷1) og Gorlev er endnu i drift.

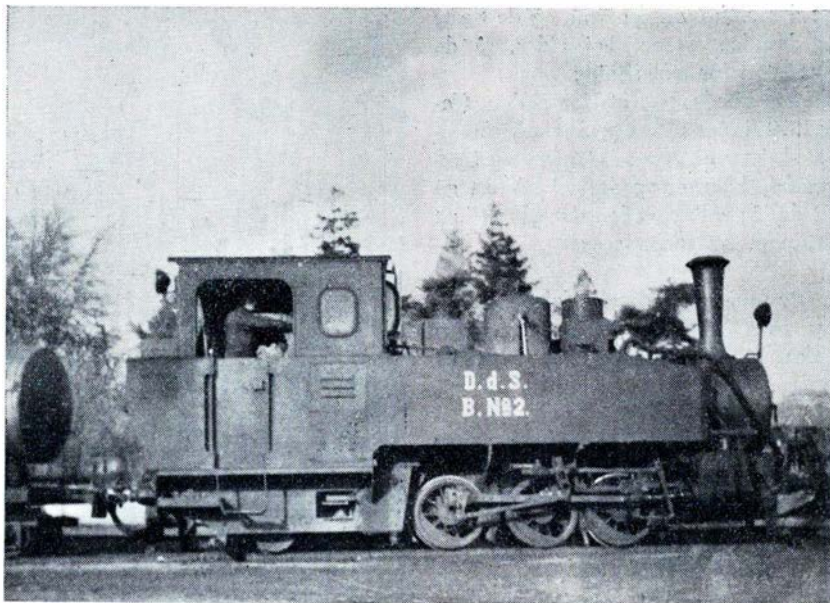
I 1920 og 1923 anskaffedes til Lolland 2 stk. 3-koblede maskiner (OC0) fra Orenstein og Kappel, nr. 9350 (Maribo) og nr. 10597 (Saxkøbing). Det er forholdsvis små maskiner, men med en meget kraftig og ret højtliggende kedel og indvendige rammer. En af disse blev slemt molestrøret ved et sammenstød i Holmeskoven ved Saxkøbing kun 8 dage efter, at den var sat i drift, men de er dog begge koreklare endnu.

Det sidste damploko, der blev anskaffet til D.d.S. roebaner, er »Lange Maren«, — en OC2 koblet maskine med indvendige rammer fra Orenstein og Kappel, 1927, nr. 11420. (Den er stationeret nr. 11420. Det er ikke alene den nyeste, men tillige en af de bedste af samtlige maskiner ved roebanerne. (Den er stationeret i Saxkøbing).

Til de fleste af maskinerne benyttes, når disse skal gå længere ture, en særlig vandvogn, som dag også kan medføre kul og forskelligt værktøj til afhjælpning af eventuelle afsporinger. Denne vogn kan kobles til loko både for og bag, og fødevandet tages så direkte derfra. Kullene derimod må lempes over i lokets kulkasse — alle loko ved D.d.S. er »tenderloko« — altså uden særlig tender; eller »kulvogn« som det ikke hedder. En del af maskinerne er endvidere udstyret med pultometer, således at der kan suges vand fra søer og vandløb op i vandtankene, og dette overflodiggør i enkelte tilfælde den særlige vandvogn.

At motordriften forlængst har vundet indpas, også på roebanerne, kan vel ikke undre.

Visse af de private roeselskaber, hvis strækninger for en dels vedkommende nu er nedlagt, såvel D.d.S., har i adskillige år anvendt mindre toakslede benzin- eller dieseltraktorer, både i den egentlige drift og til rangering, f. eks. af Pedershåb-fabrikat. Det var fortrinsvis af den gængse slags, som er kendt fra teglværker og entreprenorvirksomheder etc. Dog fik Vesterborg-Ravnsby-Egholm roebancelskab i 1946 leveret et treakslet, 100 hk diesel-mekanisk loko. Dette odelagdes sammen



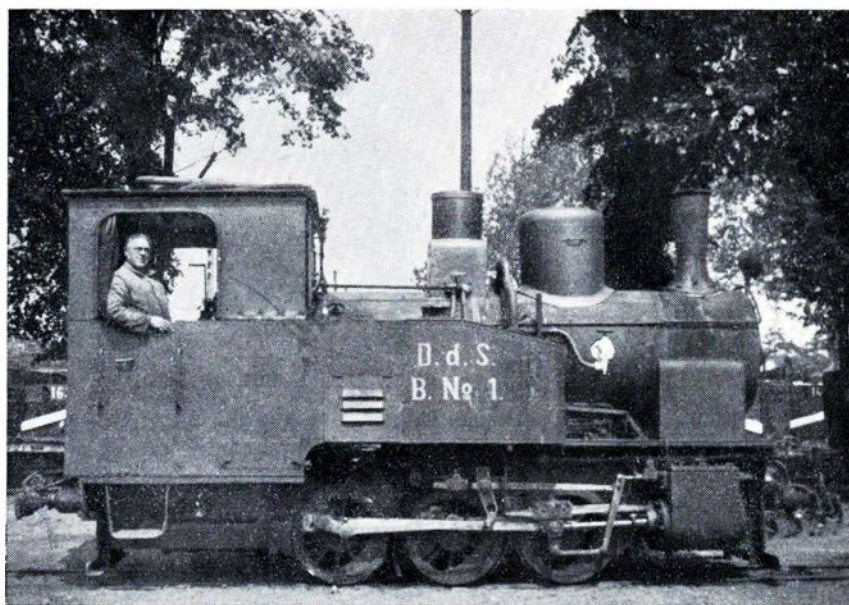
Nr. 2. »Lange Maren.« Orenstein & Kappel. — Saxkøbing

med banens damploko ved remisens brand i sommeren 1956. I 1947-48 leveredes til D.d.S. de første af de større diesel-elektriske typer fra Kastrup Maskinfabrik, og flere af sukkerfabrikkernes eget fabrikat er fulgt siden.

Der er i hovedsagen to slags: en treakslet og en fireakslet, udstyret med kobbelstænger og forerhuset anbragt midtpå. For de treakslede maskiners vedkommende er hestekræfterne 90/67, og for de fireakslede ca. 120/100. De førstnævnte mindre maskiner er i dag i drift på Saxkøbing og Nakskov sukkerfabrikkers linier samt et på en privat roebane ved Stokkemærke saftstation under Maribo-fabrikken, mens de store 16 tons maskiner findes fordelt med 2 på Nakskov og Maribo og 1 på

Holeby, Saxkøbing og Gorlev. Efter megen eksperimenteren er det lykkedes at bygge såvel de tre- som de fireakslede maskiner så stærke og robuste, at de i hvert fald på det flade Lolland kan konkurrere med damploko, men de har alligevel en del flere maskinnedbrud end disse, og f. eks. på Gorlev-strækningerne kniber det dieselloko at klare stigningerne, uden at overbelaste motoren, med deraf følgende fare for brud. Assens-fabrikken har således heller ikke anskaffet noget diesel-loko.

Udskiftningen af damp med diesel er heller ikke udelukkende et spørgsmål om bedre økonomi, for alle ting taget i betragtning: nedbrud, reparationer o. s. v., er forskellen sikkert ikke så stor, men



Nr. 1. »Champo.« Orenstein & Kappel. — Saxkøbing

mange damploko var for små, og de fleste havde desuden en ret høj alder, så de alligevel stod for udskiftning.

Man vil således se, at der endnu (februar 1959 finder en ret omfattende dampdrift sted, især på Assens, Gørlev og Saxkøbing fabrikkerne, og der vil sikkert gå en hel del år endnu, inden damploko helt er fortrængt fra roebanerne.

I næste nummer af bladet følger en opstilling over samtlige D.d.S. damploko samt flere billeder af disse loko. Red.



Højbygårds diesel-loko. — Foto: Ib V. A.

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

at man for at få en bedre udnyttelse af Gedser—Grossenbrode overfarten fra 1. oktober har nedsat taksterne for vognladningsgoods over denne rute.

at det nu er afgjort, at dampfærgen Chr. IX. ikke skal ombygges til moderne bilfærgе, da en sådan ombygning vil koste 12 mill. kr. Det bliver derefter nødvendigt at anskaffe en ny dobbelt-dækker allerede i 1963.

at anlægget af fugleflugts-motorvejen er gratis for Maribo amts vejevæsen, men vedligeholdelse af vejen vil koste amtet 200.000 kr. om året

at færgen FYN nu også er forsynet med lukket promenadedæk.

at strækningen Nr. Åby—Kauslunde nu er forsynet med 60 m lange skinner, og man er nu gået i gang med strækningen Kauslunde—Middelfart.

at Sydfynske Jernbaner allerede d. 23. juli 1900 — altså 20 år før der var noget, der hed lastbilkonkurrence — tilstod godsejer Lange, Ørbæk, 20 % fragtmøderation på mælkeforsendelser til Nyborg, og samme rabat blev ydet på den tomme returgående emballage!

at det nye signal- og sporskifteamlæg for nærtrafikken på København H nu er taget i brug. I forbindelse med signalerne til togvisersklitene på perronerne vise 30 stationsnavne mod nu en halv snes.

at modeltogene på DSB's udstilling har indkørt i alt 2727 kr., der er blevet overgivet til børnehjemmet O. Holenbergs minde i Hellerup.

at der muligvis i 1961 vil blive anskaffet et par nye lyntog af TEE typen, der har så stor succes i Europa.

at entreprenøren, der var overdraget jordarbejdet ved den nye viadukt i Tingsted, er blevet løst fra kontrakten, fordi det blev forlangt, at lastbilerne, der skulle transportere jorden, skulle læsses med håndkraft!

at skibsreder A. P. Møller har meddelt færgedvalget i Juelsminde, at de ikke skal regne med økonomisk støtte fra ham.

sin ene fod kørt af under rangering. Ingen har set, hvordan ulykken er sket, og uheldet er så meget mere trist for ham, idet han havde taget tjenesten for ret, hvorved sporene til Sønderborgstrækningen blev spærret.

**Skive H** d. 3. sept. En varebil kørte ved 12,30-tiden ind på overskæringen ved Sdr. Boulevard trods blinklys og klokkringning og blev påkørt af motor-toget til Skive. Da toget ramte bagenden af bilen, skete der kun materiel skade.

**Haderslev H** d. 5. sept. Da toget fra bystationen ved 15,30-tiden var under indkørsel på H, afsporede Mo-vognens forreste hjulsæt i et sporskifte. Der måtte tilkaldes hjælpemandskab fra Fredericia, og det lykkedes først at få motorvognen på sporet søndag morgen.

**Herlev** d. 8. sept. Under rangering på stationen i nat var togbetjent A. H. Andersen, Ro, uheldig at falde over et sporskifte og ramte derefter en godsvogn, hvorfra han igen blev væltet over mod stangen på et sporskifte. Han pådrog sig hjernerystelse og forskellige kvæstelser i hovedet.



**Tinglev** d. 3. sept. Under de store sporomlægningsarbejder, der for tiden foretages i den sydlige ende af Tinglev st. hoppede den store 30 t korekran af sporene kollega.

**Kh godsbanegård** d. 2. sept. Stationsbetjent H. C. Christensen Givard fik i nat

Jernbanepersonalet anbefales

**Adelgades Mejeriudsalg**

N. C. Jensen - Adelgade 95

Tlf. Skanderborg 197

Al id 1. kl.s mejeriprodukter

**Hampen** d. 8. sept. To landmænd her på egnen havde gennem længere tid ladet leddene på deres markoverkørsler stå åbne og fik i den anledning forelagt en bøde, hvilket de tog meget let. Bøden var på 4 kr., og den blev betalt med et smil.

**Grejsdal** d. 9. sept. Da toget fra Vejle ved godt 6-tiden var under indkørsel på Grejsdal st. afsporede Mo-vognen og de efterfølgende vogne i indgangsspor-skiftet. Ingen af vognene væltede, og der skete kun materiel skade.

**Bording** d. 9. sept. I tæt tåge kørte en motorcyklist ved 7-tiden mod de sænkede bomme på Hestlund-overskæringen. Da han opdagede bommene, kørte han i grøften i forsøg på at undgå at påkøre bommene. Han pådrog sig brud på højre ben.

**Svendborg** d. 10. sept. Under rangering på godspladsen kørte et rangertræk mod nogle henstående vogne, hvorved to åbne vogne løftedes af sporet og delvis ødelagdes, og to lukkede godsvogne blev trykket ind i hinanden.

**Alborg** d. 10. sept. Under rangering ved Cold Stores fik en ti-års dreng ved 19-tiden sit ene ben kørt af. Det har længe været en yndet sport for byens drenge at se hvem, der turde løbe under vognene, når de blev sat i gang.

**DSB** d. 11. sept. I dag begyndte pølse-salget i togene på Jylland og Fyn. Stewardesser i fikse uniformer serverer fra specielt byggede små pølsevogne, der ikke er bredere end en rejsekuffert — pølserne på papbakker. Slår ideen an, er det meningen at udvide salgs-området.

**Gedser** d. 18. sept. Den 28. maj i år tørnede færgen »Danmark« ved midnats-tid mod øster mole i Warnemünde. Det blev ved domsforhandlingen fastslået, at færgens forror ikke kunne fungere, da der ikke var sat damp til styre-mekanismen, og at der ikke var foretaget den i reglementet foreskrevne ror-prøve før afsejlingen fra Gedser. Færgens fører idømtes i denne anledning en bøde på 400 kr. plus 100 kr. i sags-omkostninger, medens styrmanden blev frifundet for tiltale.

**Jelling** d. 12. sept. Ved midnatstid opdagede motorføreren på toget til Vejle, at signalet for de automatiske bomme

ved hovedvej 18 syd for Jelling ikke viste klar. Toget blev derfor med en mand foran lodset langsomt over over-skæringen, men en varebil kørte allige-vel ind i togets fjerde vogn. Bilen blev fuldstændig ødelagt, men føreren af den slap med en kvæstet skulder.

**Højslev** d. 20. sept. Et godstog skulle ved 18-tiden optage tre vogne på stationens ladespor. Da toget atter skulle køre til stammen, afsporede en læsset godsvogn midt i toget. Falck fra Skive bragte ved hjælp af kranvogn og dunkrafte vognen på spor igen.

**Skive** d. 23. sept. En arbejdsmand var sendt ned på sporet fra Struer for at fjerne nogle materialer, der var faldet ned under arbejdet på Dukkebroen. Han var advaret om at passe på toget, men da det kom, ramte det en skovl, hvis skaft med stor kraft ramte hans ene ben, der brækkede.

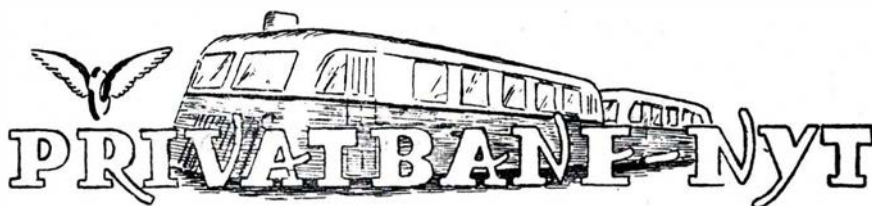
**Korsør** d. 24. sept. Ved ilandtagningen af godsvogne fra en færge, afsporede en fireakslet, læsset godsvogn i et spor-skifte, hvorved den forankørende tog-førervogn væltede. Medens den afsporede godsvogn kom på spor i løbet af et par timer, kom togførervognen først på spor ved 2-tiden, da man måtte af-

vente den store kørekran fra Køben-havn.

**Assens** d. 24. sept. Kl. 18,30 afgik det sidste damploko med tog fra Assens. Togene fremføres herefter af MT-loko.

**Alken** d. 28. sept. Ved 21-tiden fik stationsmester J. Aa. Sørensen, Alken, meddelelse om, at nogle kreaturer var brudt ind på banelinien mellem Ry og Alken. Stationsmesteren og banefor-manden begav sig ud for at drive krea-turerne væk, efter at nabostationerne var underrettet derom. De fandt også dyrene og drev dem hen mod et sted, hvor de kunne komme ud fra banen. De to mænd så godt toget fra Silkeborg nærme sig, men først i sidste øjeblik opdagede de, at toget kom med fuld fart mod dem. De to mænd sprang til siden, medens toget brasede gennem kreaturflokken og dræbte de fire af dem.

**Centralværkstedet Gb.** 2 malersvende, der arbejdede i en grube med emaljemaling, hvori var blandet et fortyndermiddel af fareklasse B, blev i eftermiddag for-giftet af dampene fra fortyndervædsken. De blev begge fundet bevidstløse og blev i ambulancen behandlet med car-bogen, og kom herunder atter til be-vidsthed.



## Privatbanernes delegeretmøde

Danske Privatbaners delegeretmøde afholdtes i år i Odder i dagene 4.—5. september. I mødet deltog 180 repræsentater, formænd, bestyrelsesmedlemmer og direktører fra alle danske privatbaner.

Formanden borgmester Robert Holm, Horsens, udtalte bl. a., at den nye løn-ningslov for statens tjenestemænd, hvor der skete en væsentlig ændring i løn- og pensionsforhold, havde skabt et ikke ringe hovedbrud med at få privatbanetjeneste-mændene ind under samme rammer. Det var dog omsider lykkedes, og man reg-nede med en merudgift på ca. 2,2 mill. kr.

Formanden redegjorde for forhandlin-gerne om pensionsordninger og statsrefu-sioner m. m., hvor man nu var nået til overenskomst med ministeren, og der kun-ne ventes et lovforslag allerede i efteråret.

## Privatbanernes fremtid

Om privatbanernes underskuds dækning og de såkaldte »advarsler« fra ministeren for offentlige arbejder sagde formanden, at det ikke var lykkedes ganske at over-bevise ministeren om privatbanernes syns-punkter med hensyn til statens tilskud,

## Randers

### Gørup Christensen

Installationsforretning



Lamper og lysekroner

Energivej 53 - tlf. 2115  
Randers

### NIELS EBBESENS Bar

Storegade 12 - Randers - tlf. 1744

Her får De maden uden  
ventetid til billige priser

### Tobaks- og bladhandelen

K. Nygaard

Pr. Christiansgade 10 . Randers  
Telf. 1067

Tobak . vine . spirituosa samt  
dag- og ugeblade

### Raadhus-Kiosken

J. P. Olesen

Raadhusstorvet 6

Altid 1. kl.s betjening

Telf. Randers 1498 - 4133

### Kolonialforretningen

v/ Olav Oest

Bastrups alle 32 . telf. Randers 5117

Kolonial . konserver . vine  
tobak . kaffe . spirituosa

### Vorup Cementvarefabrik

Mariendalsvej 16 - Randers - tlf. 3666

Betonrør for kloak og afvanding  
Fortovs og havefliser.  
Kantsten

### Kolonialforretningen

Købmand Sv. Hage Kristensen

Kolonial . vine . tobak

spirituosa. SPEC.: KAFFE

Kristrupvej 83 . Randers . tlf. 1630

### Vorup Autoværksted og service station

Bøsbrovej 92 - Randers

Tlf. 5938

K. Østergaard

### KIOSKEN

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

Dag- og ugeblade

Skriverekvisitter

Telegrammer til alle lejligheder

## Randers

### Slagterforretningen

v/ Erhard Rasmussen - (ny indehaver)

Nyvangsvej 14 - Randers - telf. 812

Alt i 1. kl.s kød og flæsk  
hjemmel. pålæg - smørrebrød  
og små varme retter

### Kolonialforretningen

L. Overgnard

Glentevej 1 - Randers - tlf. 755

Kvalitetsvarer til den rigtige

pris . . .

Kolonial - vin - tobak

konserver - kaffe

## Ryomgaard

### ESSO servicestation

Skovvej 2 - Ryomgård - Tlf. 145

Benzin - Olie - Smøring -

Autoreparation

### Ryomgaard Møbellager og Møbelsnedkeri

E. T. Svendstrup

Jernbanegade 23 - telf. 95

### Bagerforretningen

v. M. Sørensen - Vestergade 30

1. kl.s brød og kager

Bestillinger modtages

Tlf. Ryomgård 41

## Auning

### Auning Plejehjem

v. diakon Arne K. Ottesen

Pensionspris: 10-12 kr. pr. dag

Tlf. Auning 146

### Bagerforretningen

v. A. Brandt Sørensen

Altid frisk og lækkert brød og kager

Tlf. Auning 17

Jernbanepersonalet anbefales

### Auning Boghandel

Erna Wolder

Telf. Auning 44

## Hedensted

Jernbanepersonalet anbefales

### TATOL udsalget

Vestergade 8 - Hedensted

Tlf. Hedensted 210

Alt i sæber og  
rengøringsartikler

### Bageriet

K. Wærum - Bredgade 10

Telf. Hedensted 140

Det lækreste brød — de bedste  
smaakager

Bestillinger modtages

Jernbanepersonalet anbefales

### VASKERIET

Mosevej - Hedensted - tlf. 181

Altid skånsom og nobel vask

### Bagerforretningen

S. O. Schousbøll - Hedensted - tlf. 19

Altid fint og lækkert brød

og kager

Bestillinger til fester modtages

## Hinnerup

Jernbanepersonalet anbefales

### Kolonialforretningen

Henning Vinge

Storegade 2 - tlf. Hinnerup 38

Kolonial - vine - konserver -  
tobak

### Agnetes Hjemmebageri

Søndergade 8 - Hinnerup

— har brødet for

en lækker mund

Telf. Hinnerup 30

## Langå

### Langå Vaskeri

v/ M. Kastrup

Telf. Langå 180

Altid nobel og skånsom vask

### Langå Dampbageri

C. G. Clausen - tlf. Langå 34

DE har ret —

vort brød og kager

er det lækreste!

Bestillinger modtages

men ministeren havde dog lovet at tage spørgsmålet om de omtalte advarsler op til overvejelse, da ministeren forstod, at disse advarsler ved de enkelte baner undertiden kunne have en virkning, der var ud over det tilsigtede.

Privatbaneudvalget har derefter drøftet sagen, og et resultat af drøftelserne meddeltes banerne i marts i år.

Den sædvanlige praksis vil herefter være den, at privatbaneudvalget fastsætter statens tilskud for det enkelte år på grundlag af årets resultater og banens forhold i øvrigt til 60—70 pct. i almindelighed. Såfremt udvalget mener, at en banes økonomi og trafik er blevet så ringe, at et tilskud på 60 pct. ikke lader sig opretholde, vil banebestyrelsen blive indkaldt til et møde i ministeriet og der få forelagt udvalgets og ministeriets synspunkter og selv få lejlighed til at udtale sig om bestyrelsens syn på banens fremtid.

Så længe en banebestyrelse ikke har været indkaldt til en sådan forhandling, vil den altså kunne regne med, at det ikke fra udvalgets eller ministeriets side er nogen tilskyndelse til at overveje banens snarlige likvidation, at statens tilskud fra et år til andet går procentvis ned, så længe tilskuddet blot stadig er 60 pct. eller derover.

Denne praksis, sagde formanden, må vi vi vist fra privatbanernes side hilse med relativ tilfredshed, idet man navnlig må tillægge det betydning, at en bane ikke pludselig får en meget lav tilskudsprocent, uden at bestyrelsen på forhånd har haft lejlighed til at drøfte banens forhold med ministeriet.

Ministeren har lovet, at den stigning i underskud, der måtte fremkomme som følge af det nye lønningssystem, ikke skal komme banerne til skade i form af formindsket tilskudsprocent. Fællesrepræsentationen har dog rettet henvendelse til ministeren om at forhøje den gældende maksimumsprocent på 70 for underskudsdekning i anledning af de forhøjede lønudgifter. Man har forhandlet med ministeren om dette og andre spørgsmål i forbindelse med lønningssystemet, men ministeren mente, det ville være yderst vanskeligt at formå finansministeren og finansudvalget til at sætte dækningsprocenten op. Derimod så ministeren en mulighed for, at man fik bidragene til pensionskasserne for det tjenstgørende personale ind under 85 og 15 pct.-reglen, således at staten som helhed kom til at bære 85 pct. og kommunerne 15 pct. af samtlige pensionsudgifter, der belaster banernes regnskaber. I øvrigt kunne det efter ministerens opfattelse ikke være overraskende for kommunerne, at også privatbanernes tjenstemænd skulle have højere løn, når der

i almindelighed var sket en lønstigning også for de kommunale tjenstemænd og arbejdere. Nogen forhøjelse af tilskudsprocenten er der altså ikke givet stort håb om, men fællesrepræsentationen arbejder videre med sagen, sagde Robert Holm.

### Forhandlingerne om tilslutningsvederlaget

Videre berettede formanden om de forhandlinger, som for tiden føres med statsbanerne om tilslutningsvederlaget. Der er for tiden en arbejdsgruppe på turné til alle stationer m. v., hvor privatbanerne sluttedes til DSB, og man håber, ministeren vil nå frem til en afgørelse, som ikke bliver alt for byrdefuld for privatbanerne.

Efter forhandling er indført nye takster for privatbanernes vognleje hos DSB, som i 1938 sattes til 1 kr. pr. vogn pr. dogn, i 1953 til 2 kr. Nu blev lejen af DSB sat til 8 kr., men man fik dog forhandlet sig til rette om 5 kr. under hensyntagen til, at udenlandske vogne, som også kommer ind i billedet i større stil, er ret kostbare for DSB.

Jernbaneskolen i Horsens var i fjor besøgt af 25 elever, som alle bestod eksamen, men til kursus i 1960 har kun meldt sig 11 deltagere, hvorfor man har besluttet at annullere dette års kursus.

Dir. Poul Hjortkær aflagde regnskabet, der balancerer med 115.902 kr. og har et underskud på 13.430 kr. Status udviste en formue på 171.382 kr.

Oversigten over de 38 privatbaners driftsresultater viser, at personindtægten er steget med 0,4 pct. til 29, mill. kr., godsindtægten med 2,3 pct. til 15,1 mill. kr. og de samlede driftsindtægter med 1,2 pct. til 49,5 mill. kr. og driftsudgifterne med 21,1 pct. til 60,5 mill. kr.

Valgene til fællesrepræsentationen for 3 år var genvalg. Dir. Johansen nyvalgte for 1 år. Til fællesudvalget valgtes dir. F. baron Wedel Wedellsborg, Næstvedbanen, og dir. Poul Hjortkær, fællesrepræsentationernes kontor. Som stedfortrædere borgmester Robert Holm og dir. O. Nielsen, Varde, og dir. E. Nielsen, Østsjællandsbanen.

Ved fastsættelse af næste års delegeretmøde opstod der en del diskussion. Amtmand Schau, Horsens Vestbaner, udtalte, at det ville være ønskeligt, om man tog spørgsmålet om de kommende delegeretmoders form op til overvejelse. Moderne har udviklet sig på en sådan måde, at udbyttet ikke står i forhold til de kostbare arrangementer, man kunne unnlade damernes deltagelse eller indskrænke de delegeredes antal. Næste års delegeretmøde vil blive afholdt i Hårlev eller Fakse Ladeplads.

**BELL-  
GRAPHIC  
SYSTEM**

**A/S SYSTEMEX**  
BORBERGGADE 15 · KBHVN. K · PALÆ 2890

Mens delegeretmødet holdtes, var damerne Hads-Ning herreders jernbanes gæster på en udflugt til Himmelbjerget og en efterfølgende frokost på Rude Strandhotel. Kl. 19 samledes alle på »Tarantella« til middag.

## 40 års jubilæum

1. november 1919 blev stadsingeniør, cand. polyt. J. A. C. Rastrup, Kgs. Lyngby, ansat som driftsbestyrer for Lyngby-Vedbæk Jernbane. Efter banens afkortning 1. januar 1923 ændredes navnet for denne til A/S Lyngby-Nærum Banen. Da Lyngby-Taarbæk og Søllerød kommuner 1. april 1926 overtog banen i forpagtning, fortsatte stadsingeniør Rastrup som driftsbestyrer for jernbanen og som direktør for aktieselskabet.

Ørum 4. sept. Da toget mod Fårup ved 16,30-tiden nærmede sig Ørum st., opdagede motorfører H. Kjeldsen, Mariager, at der lå en traktor med hjulene i vejret midt i sporet. Det lykkedes at standse toget, før det nåede traktoren. Under traktoren lå en livløs ung mand. Banen kører det pågældende sted gen-

## Frederikssund

### B P service station

Brøndum Andersen, Trekanten  
Benzin - olie - vask  
Smøring - 1. kl. autoværksted  
Biler udlejes uden fører  
Tlf. Frederikssund 655

### Frugt- og grøntforretning

Eva Jespersen, Østergade 2  
1. kl. frugt og grøntsager  
Varerne bringes  
Tlf. Frederikssund 493

Jernbanepersonalet anbefales

### Jernbane Hotellet

v/ Marie Ingholt  
Tlf. Frederikssund 72

### ORA service station

V. Sørensen, Roskildevej 21  
Benzin - olie - vask  
Smøring - autoreparation  
Tlf. Frederikssund 1147

## Roskilde

Jernbanepersonalets damer anbefales

### Roskilde Dampvaskeri

Skomagergade 38 - Roskilde  
tlf. 195  
Byens billigste  
rullevask - 1 kr. 50 øre pr. kg  
med en duft af renhed!

### Kolonialforretningen

Bent P. Sørensen (ny indehaver)  
Kolonial - vin - tobak  
konserves. - Spec. KAFFE  
Københavnsvej 67 - Roskilde  
Telf. 933

## Køge

### Slagterforretningen

Anni og Bent Henriksen  
Vi fører kun 1. kl. varer  
Kød - flæsk - alt i hjemmelavet pålæg  
og dybfrosne varer  
Marksvinget 7, Køge, tlf. 2250

### Kolonialforretningen

Øster Sandmarksvej 13, Køge  
Kolonial - vine - tobak  
Konserves og kaffe  
M. Jørgensen. Tlf. Køge 394

## Slagelse

### CASINO BAGERIET

C. Jensen, Jernbanegade 2  
Vi har byens lækreste brød og kager  
Tlf. Slagelse 993

### Mejeriudsalget

E. Rørbæk, Østerbro 18, Slagelse  
1. kl. mejeriprodukter  
Brød og konfektureer  
Tlf. Slagelse 482

Jernbanepersonalet anbefales

### Pensionatet

Fru S. Eriksen, Løvegade 10  
God og veltillavet mad  
Tlf. Slagelse 2836

## Sorø

### Vaskeriet

Fru N. Pedersen, Saxogade 4, Sorø  
Rullevask, våd vask og færdig vask  
- det dufter af renhed!

3 % rabat på alle varer  
Kolonial - vine - tobak

### MIKO

Storegade 38 Sorø 626

## Frederiksværk

### VAGN NIELSEN

skibsmægler  
Frederiksværk - telefon 185

### Kolonialforretningen

C. Blomhøj - Skovbakkevej 9  
Kolonial - vin - tobak  
Konserves - kaffe  
Telf. Frederiksværk 570

### Ostehuset

Nørregade 30 - Frederiksværk  
Ost for enhver smag.  
Konserves. - Alt i 1. ks. varer  
Tlf. 198

HIRSCHSPRUNGS cigarer  
BODEGA vine

Stort udvalg i PIBER

### Tobaksforretningen

Nørregade 22. Frederiksværk. Tlf. 276

## Ringsted

Jernbanepersonalet anbefales

### Poul Pedersen's Blomsterhandel

Tinggade 12 - Ringsted - tlf. 110  
Smukke dekorationer og buketter

## Salon PIA

Gurli Hansen - Dagmarsgade 80

- ✕ Speciel klippeteknik
- ✕ Moderne frisurer
- ✕ Nyeste permanenter

Telf. Ringsted 2086

## Legetøjsmagasinet

Grete Hansen

Skt. Hansgade 19 - Ringsted  
telf. 354

Stort udvalg i mekanisk legetøj  
trælegetøj og bijouteri

Vi anbefaler

### CALTEX SERVICE

Roskildevvej 115 - Ringsted

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

## GARDENIA

Oda Sørensen

Nørregade 47 - tlf. Ringsted 686  
Al årstidens frugt - grønt  
og blomster

## Sjælland

### Slagterforretningen

Erik Larsen - Sdr. Banevej 22  
Telf. Hillerød 1060  
1. kl.s kød og flæsk  
hjemmelavet paalæg

### Lund's Trikotage

Karen Jacobsen (ny indehaver)  
Trikotage - linge - børneudstyr  
Sdr. Banevej 14 - Hillerød  
Tlf. 2984

Fra vognrengøringen.

— Sæderne er noget støvede! — Ja, hr. overkontrollør, det er ikke så underligt, der er jo ingen, der endnu i dag har sidet på dem.

nem en udgravning, og det viste sig, at traktoren under markarbejde var kommet for nær skrænten, hvorefter den styrtede 12 m ned på banelinien.

Balle d. 15. sept. Ved 9,30-tiden kørte en lastbil ind i siden på Ebeltofttoget på overskæringen ved Balle st. Blinklysene var i gang, og chaufføren på en lastbil, der var standset op på den anden side, forsøgte også at advare, men intet hjalp. Først ved 12-tiden fik Falck fra Grenå ryddet sporet igen. Kun materiel skade.

Sakskøbing d. 19. sept. En traktor med to påhængsvogne tog ved middagstid chancen for at komme over overskæringen i Våbensted, skønt bommene var ved at blive sænkede. Han slap under den første, men for at komme ud fra banen måtte han køre gennem den anden bom, der blev fuldstændig odelagt.

Skellebjerg d. 20. sept. En helt ny personbil med 5 passagerer kørte ved 16-tiden ind på overskæringen ved Skellebjerg vænge og blev påkørt af skinnebusen. Hele den ene vognside på bilen blev skrælet af, og de 5 passagerer måtte alle indlægges på sygehus. Ved ankomsten dertil var den ene af dem — en 69-årig mand — død. Der fandtes ingen advarselstavler ved denne overskæring, og der opstod i den anledning en stor diskussion om, hvem der bar ansvaret derfor. Vejdirektoratet havde fået anmodning fra trafikministeriet om at forsyne overskæringen med advarselstavler, men da man skulle sætte dem op, blev det bestemt, at advarselstavlerne skulle være reflekterende, og der blev derfor sat en ny fabrikation i gang, og opstillingen begyndte med de stærkest trafikerede overskæringer først.

Illebølle d. 22. sept. En motorcyklist opdagede først i sidste øjeblik skinnebusen, der nærmede sig overskæringen på Lindelsevejen. Han fik dog drejet cyklen så meget, at han kurede langs siden på skinnebusen. Han pådrog sig nogle skrammer, men kunne fortsætte på motorcyklen.

Lyngby d. 29. sept. Nogle unge mennesker på to stjalne scootere skulle ved 22,30-tiden passere overskæringen ved Smedebakken. Den første slap over, medens den anden, hvorpå befalet sig to 14-års drenge blev ramt af skinnebusen. Ham, der sad bagest, blev slyngt hen ad banelegemet og pådrog sig alvorlige kvæstelser i brystkasse og hovedet. Den anden slap med overfladiske skrammer.

# MODEL JERNBANE

## Vi bygger en Hd-vogn

Da vi tidligere kun ret sjældent har bragt byggevejledning til lukkede vogne, vil vi, for at bøde herpå, denne gang omtale bygningen af en Hd-vogn.

Fremgangsmåden er den samme som omtalt i marts-nummeret af bladet, hvor vi bragte konstruktionsbeskrivelsen af en Iks-vogn. Også denne gang vælger vi metal som materiale til vognen. Vi bruger formentlig hvidblik, som fås ved opskæring af gamle 5 l's oliedunke. Da der efterhånden er mange motorejere her i landet, skulle en sådan dunk ikke være vanskelig at få fat i. Dunken skæres nemmest op ved at fjerne dunkens låg og bund med et skarpt stemmejern, hvorved man får et firkantet rør, der blot klippes op med en almindelig saks.

Da man vil få noget svært ved at få dunkens hjørner rettet plant ud, klipper man blot disse partier bort, hvorefter man har fire stykker (formentlig) plant hvidblik. Eventuel maling og påtryk på dette fjernes let med lakfjerner.

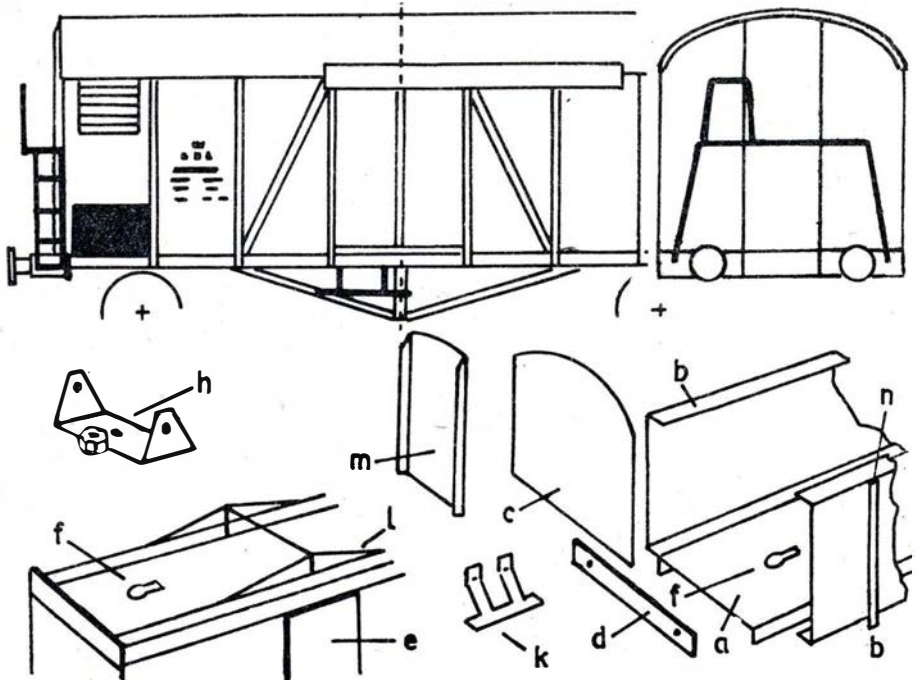
Til taget bruges dog et stykke hvidblik fra en almindelig konservesdåse, dette er noget tyndere og derfor lettere at bukke i profil.

Målene på vognen fremgår af hovedtegningen overst på illustrationen, der viser vognen fra side og gavl.

Bundstykket a er således 90×26 mm med to 3 mm nedadbojede kanter, der dels afstiver vognbunden, dels gør det ud for længdedragere. Sidestykkerne b fremstilles tilsvarende, højden er 25 mm, og de vinkelrette ombukkede kanter er 3 mm.

Bundstykkets bredde på 26 mm med tillæg af sidestykkernes kanter på hver 3 mm vil give vognkassen en samlet bredde på 32 mm. Er bredden større, må man, inden sammenlodningen af vognkassen finder sted, file sidestykkernes kanter ned, indtil målene passer.

Gavlen c fremstilles efter målene på hovedtegningen, herefter sammenloddet bunden med sidestykkerne således at



Arbejdstegning til en Hd-vogn

### G. H. MØBLER

Vestergade 34 - Varde  
Tlf. 53

Alt i moderne nutidsmøbler  
Reparation og ombetrækning

### Ernst Østerlund

Randersvej 8 . Ry . Tlf. 76

Triumph . Victoria . Ardie  
Aut. forhandler af Skoda vogne  
1. kl.s værksted anbefales

### Hvad angår SEJLGARN

er „ELINJA“ garn det bedste

Fa. Jacob Pedersen, Stormgade 16  
København K. Telf. Byen 3351 - 8307

## Aarhus

Jernbanepersonalet anbefales

### ATHO kolonial

Harry Gammelgaard  
Helge Rodesvej  
Telf. Århus 6 66 85  
ATHO kolonial - vine - tobak  
SPEC.: KAFFE

### SKOU's Musikhandel

Norsgade 22 - Århus  
telf. 3 54 96  
v/ Peter Benjamin

Stort udvalg i grammofonplader  
og musikinstrumenter.

### Frederiksbjerg

#### elektromekaniske værksted

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

### Konfektureforretningen

Annelise Lauridsen  
Tordenskjoldsgade 25 - Århus  
Tlf. 6 88 30  
Konfektur - chokolade



**JURE og OPTIK**

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

Jernbanepersonalet anbefales

### Modelsalon LA ROBE

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

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.

### CITY KIOSKEN

v/ Kr. Madsen . Møjlsgade 78B  
Tlf. Århus 2 65 61  
Kort - uge- og dagblade

### KNUD E.

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

### Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrøiere  
Signaliløjtter - Hornarbejde  
Århus . Sjællandsgade 43 - Tlf. 28468

### Kirsten Herløw

Landsretssagfører  
Søndergade 76 - Århus  
Telf. 2 50 00

### YDUN VASK

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

### Udlejningsforretningen

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

### Cigarforretningen

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

### Kolonialforretningen

Sdr. Ringgade 47 - Århus - tlf. 4 32 44  
Kolonial - vin - konserves  
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 - konfekturer  
og dessert-is

### Abaco BLOMSTER

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

### Slagterforretningen

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

### Uden ANNONCERING

ingen forretning —  
intet trives i hemmelighed . . .

Jernbanepersonalet anbefales

### EXPRES smørrebrød

Åboulevarden 46 - Århus  
Telf. 3 65 15  
Altid bedste varer  
Altid frisksmurt  
til selskab og hverdag

### Blomsterforretningen Bellis



Thorvaldsensg. 30  
Tlf. Århus 3 04 16

Buketter

Kranse

Dekorationer

## Aarhus opland

### Hjemmebageriet

v. C. Petersen  
Hovedgade 30 - Brabrand - Tlf. 6 00 06  
Altid frisk brød og kager  
Bestillinger modtages

### Åbyhøj farve- & tapethandel

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

KØBMAND

### GUNNAR SABROE

Bernstorffsvej 46 - Viby Jyll.  
Kolonial - vine - tobakker  
spirituosa - konserves  
Prøv vor specialitet i kaffe  
Telf. Århus 4 14 61

### Trikotageforretningen

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

Jernbanepersonalet anbefales

### Kilde-salonen

Kildegade 10 - Odder  
Tlf. Odder 440

### Bageriet

v. W. Ploug Sørensen  
Fineste brød og kager  
Bestillinger til fester modtages  
Tlf. Allingåbro 49



sidstnævntes kanter flugter med bundstykkets flade, hvorefter gavlstykket fastgøres ved lodning.

Pufferplankerne d udsaves af 1 mm messingplade og fastholdes efter at man har afkortet længdedragerne lidt for at få pufferplankerne til at flugte med vogn-gavlen.

Herefter fastloddet gavlens sidestotter m, disse er blot to 1,5 mm ombukkede kanter på et stykke hvidblik. Målene tages efter hovedtegningerne. Bemærk lige, at sidestotterne går helt ned til pufferplan-kens underkant.

Ved at fremstille sidestotterne på denne måde, opnår man nemmest at få dem parallelle, og tilmed er det nemmere at anbringe lodrette på gavlstykket, end hvis de var fremstillet hver for sig som to tynde blikstrimler.

Taget fremstilles som tidligere nævnt af hvidblik fra en almindelig konservesdåse, eller af andet tyndt materiale, der nemt lader sig bukke i facon efter et tagprofil af træ, der her bruges som form.

Efter tagets fastlodning, forsyner man vognkassen med ventilationsribber i hvert hjørne. Ventilationsribberne er 8×8 mm og kobes for nemheds skyld færdige, koster ca. 50 ore pr. stk.

Vognkassen forsynes endvidere med sidestotter og skræstivere af 1 mm firkan-tede tråddykkere.

Døren fremstilles af 1,5×17×23 mm messingplade. Vandlisten over døren fremstilles af samme materiale som taget.

Bremseplatformen med tilhørende stiger og rækværk kan købes færdige, men kan også fremstilles af 1 mm messingplade og 1 mm pianotråd samt to stykker stige.

Trinet k udklippes af 0,5 mm messing, dets bredde er 3 mm, øvrige mål tages efter hovedtegningen, loddes fast til den indvendige side af længdedragerne.

Armeringen l sammenloddet af 0,5 mm pianotråd.

Nu er vognkassen for så vidt færdig. Vi mangler blot at anbringe lejeblik og hjul, samt puffere. Da akselafstanden er 6,9 cm, forsynes vognbunden i overensstem-melse hermed med to huller f, hvortil lejeblikket h fastgøres. Hullerne f har form som et nøglehul, idet den rundhovedet messingskrue, hvormed lejeblik- ket fastholdes, forsynes med to modsatte udsparringer tæt op til hovedet (se marts-nummeret af bladet).

»Nøglehullet«s runde del svarer til bredden af skruehovedet, og den smalle del svarer til den nedfilede hals. Den så- ledes indsatte skrue kan herefter ikke drejes rundt under lejeblikkets fastspæn- ding med motrik.

Ved hjælp af hullerne f kan man end-

videre skylle vognkassens indre ren for loddevand. Vil man være helt sikker på, at vognkassen ikke rustner, behandles den både ud- og indvendig med et flydende afrustningsmiddel, der indeholder fosfor- syre, der forsyner jernets overflade med et rustbeskyttende fosfatlag.

Herefter tørres vognkassen grundigt på en varm kakkellovn eller radiator.

Undersiden af lejeblikket h forsynes med en lille motrik, hvortil koblingen fastskrues, lejeblikket forsynes med long- attraplejer.

Pufferne skrues fast til pufferplankerne, idet man skærer gevind i tapperne på puf-

ferne og i pufferplanken. Anvend helst millimetergevind.

Vognen afpulses nu og grundes med en tynd mager oliefarve. Når denne er tør, males vognkassen med brun plastic- farve (eks.: »Spred Satin«). Farven på- fores med en flad blod pensel, tørrer mat op og er uden penselstrog, idet farven løber fuldstændig sammen.

Påskrift på vognen foretages med hvid plasticfarve, bogstaver og tal markeres blot med prikker og streger. Undervogn, puffere, stiger, lobebro og rækværk samt påskriftstavle males sorte. Taget gråt.

J. B. Dyrkilde.

## FOTO hobby

### Kopiering

Nu står vinteren for døren, så jeg vil foreslå de amatørfotografer, der sender deres film til fotohandleren — om selv at forsøge på at lave det. Det er et morsomt og interessant arbejde, og jeg tør garantere for, at når man først er begyndt, og har set resultatet, så bliver man forbavset over, hvor let det er, og så kommer først lysten til at fortsætte. — Prov det —

Det bedste er, hvis man har et rum til rådighed til mørkekammer, så kan man have alle sine sager stående på deres bestemte pladser, men det er jo ikke mange, der har det. Har man et badeværelse, kan dette glimrende bruges, ellers må man få lov af mor til at være i køkkenet. Såfremt man benytter badeværelset, må jeg på det strengeste anmode jer om at passe på de elektriske installationer, de må være i lovlig stand, for vi ved alle, at vand og elektricitet ikke kan forliques, og såfremt installationen ikke er helt i orden, udsætter man sig for at få boder.

Man har først og fremmest brug for et arbejdsbord, men læg et stykke voksdug eller plastik på pladen for at undgå pletter.

I det efterfølgende er der kun tale om kopiering, — fremkaldelse af film kommer vi tilbage til. — Til at begynde med skal man anskaffe

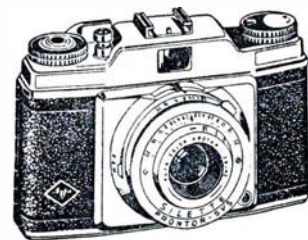
- 2 flade skåle,
- 1 måleglas,
- 1 kopiramme,
- 1 rød lampe.

Har man disse ting, er det papiret, man skal anskaffe, og da der her er tale om kontaktaftryk, må papirets størrelse blive enten 6×6 eller 6×9, har man småbilledfilm (24×36) skal disse forstorres op, og så dette kommer vi tilbage til, når vi har anskaffet os et forstørrelsesapparat. Ved valget af papir er der straks et spørgsmål, der findes forskellige gradationer, f. eks. blod, normal, hårdt, ekstrahårdt o. s. v.

De Skulle Bruge



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

### Atelier og fotohandel

Storegade 47 - Esbjerg - tlf. 6043

Lilly Demant

Reklame-, selskabs- og pasfoto  
Portrætstudier - børnefoto  
Alt til fotoamatorer

## Varde

Jernbanepersonalet anbefales

### KIOSKEN

Klara Fogelberg (Ny indeh.)  
Dag- og ugeblade - telegrammer  
Nørregade 27, Varde, tlf. 807

### M. A. Buchardts eftf.

H. C. Nielsen  
Alt glarmesterarbejde udføres  
Bilruder indsættes  
Tlf. Varde 279

### LAKSEBODEN

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

Jernbanepersonalet anbefales

### Villy's BAR

Storegade 23 - Varde  
Telefon 1073

Største udvalg i  
herrekonfektion og skjorter

### hos KJELDEN

Vestergade 26 - Varde - tlf. 857  
Populære priser

## 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

## Esbjerg

### Esbjerg Exportmarked

#### Jørgen Olsens bageri

Rørkjærsgade 7 . Esbjerg . tlf. 5980  
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

Jernbanepersonalet anbefales

#### SCHOUS SÆBEUDSALG

v/ V. Nielsen  
Jyllandsgade 100  
Telf. Esbjerg 1243

### Frukt - Grønt

R. Jacobsen  
Frodesgade 128 - tlf. Esbjerg 1080  
Altid 1. kl.s frugt og grønt  
samt dybfrosne varer  
Varerne bringes

## Kolding

Jernbanepersonalet anbefales

### HJEMMEBAGERIET

v/ H. Ernsten  
Dalbygade 22 . Kolding  
tlf. Kolding 1076  
Prima brød og kager. — Bestillinger  
modtages

### Olaf Christensen

Klinik for kunstige tænder  
Slotsgade 19 - Kolding - tlf. 4218

#### Viktualie-kælderen

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

**Salon LADY** - Gretha Clausen  
Agtrupvei 40 - Kolding - tlf. 1194

Nyeste frisurer og permanenter  
1. kl.s hårpleje

## Sønderborg

Vi anbefaler . . .

### Skotøjsreparationen

A. Andresen  
St. Rådhusgade 4  
Sønderborg . tlf. 2 33 49

Jernbanepersonalet anbefales

### Rekord VASK

Herman Bangsgade - Sønderborg  
Vask med komfort -  
hos REKORD  
Tlf. Sønderborg 21122

Vi anbefaler

### Fru K. Thomsen's Tandteknik

St. Rådhusgade 11 - Sønderborg  
Telefon 2 31 74

#### PENSIONATET

v/ frk. I. og M. Tychsen  
Helgolandsgade 24, Sønderborg  
God og sund kost  
Tlf. 22337

#### Bageriudsalget

H. Henrichsen, Rylen 1, Sønderborg  
Frisk og lækkert  
brød og kager  
Bestillinger modtages: Tlf. 23643

#### ALSBO'S Trikotage

v/ A. M. Eriksen, Ringgade 192  
Trikotage-småting  
Tlf. Sønderborg 21675

#### K. F. U. M. restauration

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

## Brande

### Brande Sogns Spare- og Laanekasse

Kontortid: 10—12 og 14—18  
Fredag tillige 19—20  
Lørdag 9—12



### A. C. POULSEN

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

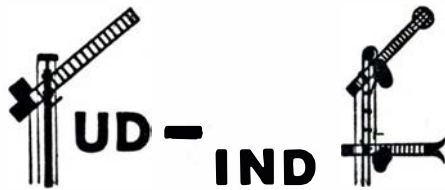
Når der er tale om papir, spiller de forskellige gradationer faktisk en langt større rolle end negativmaterialet, fordi det tjener til at udligne differencer i negativterne, hvad sværtningsgraden angår. Altså: Til underbelyste negativer skal man bruge hårdt papir — til normal belyste negativer bruger man normal papir — og til overbelyste negativer bruger man blødt papir. Dette er faktisk — i hovedtrækkene — hvad en amatør skal bruge, når han skal kopiere kontaktaftryk. Når man køber papiret, så husk at sige, at det skal benyttes til kontaktaftryk. De forskellige papirgradationer giver lejlighed til i hvert enkelt tilfælde, at vælge den overflade, der får motivet til at virke bedst. Det spiller også en stor rolle for billedkarakteren, om man vælger en blank, en halvmat eller en mat overflade. Valget af overflade er i grunden en smagssag, men det ville være helt forkert at kopiere små negativer på en mat overflade, da man derved ville gå glip af de fineste enkeltheder. Ingen regel uden undtagelse, således også her, er negativet meget kornet, vil den matte overflade camouflere kornene, der ellers ville virke uheldigt.

Kopiering er et arbejde, man har megen glæde af og som ikke er svær at lære, det gælder navnlig, hvis man på forhånd har orienteret sig om papirgradationen. Som mørkekammerlampe kan man benytte en rød lampe, den kan man bruge til al slags papir, noget papir kan nemlig kun tåle rødt lys. Kopien belyses i kopirammen, den rigtige eksponeringstid konstaterer man nemt og hurtigt ved hjælp af en prøvestrimmel. Så kommer vi til fremkaldervædsken, dem findes der jo mange forskellige af, men AGFA har nogle gode fremkaldere, og dem går man aldrig forkert af. De findes både i flydende og fast form, man kan købe kemikalierne og selv opløse disse, der er altid brugsanvisning med, og retter man sig efter denne, er man sikker på gode billeder. Efter fremkalderbadet skal man skylle billedet, og derefter i surt fixerbad, og efter denne proces kan billedet tåle dagslys, og skal derefter skylles godt af, helst i rindende vand i ca. ½ time.

Ja, kære læser, det er det hele, prøv en gang, og jeg tør love, at det bliver ikke ved forsøget. Er det ikke en fornøjelse selv at lave sine billeder, man ikke alene sparer tid men også mange penge. Til slut beder jeg om, at dem der har noget på hjertet, skriv til os, og vi skal hjælpe, så meget vi formår.

Vi fortsætter i næste inummer.

Harald.



### Årup

Stationsforstander E. S. Henriksen, Laurbjerg, er udnævnt til stfst. i Årup, hvor stfst. J. C. Jakobsen har søgt afsked på grund af alder (70 år).

### Langeskov

Trafikkontrollør K. A. Hansen, Odense, er udnævnt til stationsforst. i Langeskov, hvor stfst. A. O. L. Randrup-Thomsen efter ans. er flyttet til Tommerup st.

### Sæby

Stationsforstander I. L. Westergaard, Ålborg G station, der nedlægges fra 1. november, er forflyttet til Sæby st., hvor stfst. K. Johansen har søgt afsked på gr. af alder (71 år).

### Sønderskov

Trafikekspedient K. T. Glavind, Ellidshøj, er udnævnt til stationsmester i Sønderskov, hvor stfst. E. K. Thomsen har søgt afsked på gr. af alder (67 år).

## Dødsfald

Stationsmst. H. J. Leth, fh Jydstrup 1925—36 og Stenløse 1936—44, 81 år.

Baneformand L. Chr. Larsen, fh kol. 18 Frederiksberg, 81 år.

Trafikkontrollør S. K. A. Lund, fh maskinsektionen, Fredericia, 79 år.

Rangermester E. Vivike, fh Fredericia, 77 år.

Stationsforst. J. K. Rasmussen, fh Tim 1931—36 og Gørding 1936—53, 76 år.

Baneformand Fr. Frederiksen, Kolding, der havde været ansat ved Troldhede—Kolding—Vejen Jernbanen siden 1917 og

var formand for Privatbaneforbundets Baneafdeling i 30 år, fra 1952—56 var han landsformand for Privatbaneforbundet, 73 år.

Overbanemester Th. Jensen, fh Ringkøbing 1941—48 og Ålborg 1948—57, 67 år.

Lokofører A. C. Rønaa, fh Ålborg, 75 år.

Portør N. K. Dankelev, fh Nørrebro, 66 år.

## Forenings-nyt

### Jernbane-orkester stævnet i Kolding

10 jernbaneorkestre holdt d. 4. og 5. septbr. stævne i Kolding.

Straks efter ankomsten gik de mange orkestre i aktion, og det blev en indsats, der blev bemærket. Forskellige steder i byen, således bl. a. på sygehuset, De gamle Hjem og ved aldersrenteboliger og i anlæg, gav orkestrene koncert, der skabte glæde hos tilhørerne. Det velspillende Fredericia-orkester gik i spidsen for et børneoptog og var ved sin fikse opstilling som skabt til at være fortrop i et optog, og det gjorde megen lykke. Det hilstes med stærkt bifald, da det afsluttede åbningshøjtideligheden efter borgmesterens tale med et par numre.

Om søndagen mødtes orkestrene i KIF-hallen, hvor de 300 musikere samledes i et orkester til koncert under direktion af stationsforstander E. Bech, Vejle.

Viceborgmester Søren M. Jensen bød orkestrene velkommen til den store koncert og takkede jernbaneorkestrene, fordi de så beredvilligt havde villet dele deres egen glæde over musikken med andre. I vor forjagede tid er der noget værdifuldt i at møde mennesker, der vil dele deres glæde med andre. Ved koncertens afslutning overrakte viceborgmesteren de 11 dirigenter, der medvirkede ved den store koncert, en erindringsgave fra byen som påskønnelse for den værdifulde indsats.

Get Deres indkøb hos vore annoncører

*Stilman*

**STORMAGASINET**

Bispensgade 5 - Aalborg

## Aalborg

### Bageriet

Jens Houen  
Fynsgade 18. Ålborg . tlf. 28482  
Vi har byens lækreste brød  
og kager

Jernbanepersonalet anbefales

### B P service-station

Gugvej 41 - Ålborg - tlf. 23873  
Benzin - olie - vask  
og smøring

### Slagterforretningen

Kæstetvej 61 - Aalborg  
Tlf. 26282  
1. kl.s kød - flæsk  
hjemmelavet lækker pålæg  
Holger Sørensen (ny indehaver)

Til daglig og selskab —

### K. K. smørrebrød

til rimelige priser  
og alt d frisksmurt  
Erna Bech Sørensen,  
Slotsgade 9 - tlf. Aalborg 24464

### Slagterforretningen

H. Nielsen  
St. Billesgade 15 -  
1. kl.s kød - flæsk - pålæg  
Små varme reuer  
Telf. Ålborg 3 15 29

### Boulevard Caféen

#### Boulevarden 39 - Aalborg

Et 1. kl.s madsted  
Nobel og prima betjening

### Møbelpolstring

v/ Carl Hansen  
Jernbanegade 20 - Aalborg - tlf. 2 94 85  
Reparation af polstrede møbler  
samt tæpper.  
Tilbud uden forbindende

### A. C. Johansens eftf.

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

### Brønderslev ny varmerulle

Alt tøj modtages til varmerulning  
Absolut små priser.  
ESTHER SØRENSEN  
Smalbyvej 76 - Telf. 944  
Tøjet hentes og bringes

## Brønderslev

### Traktor- og autoværksted

Mejlstedgade 4 - Brønderslev  
Vi anbefaler os med smøring  
og reparationer  
Telf. 314 — Vagn Larsen

### Kolonialforretningen

S. A. Larsens eftf. — P. E. Borup  
Kolonial - vin - tobak  
konserves. — Spec. kaffe  
Husk — magen til kaffe  
kan ingen anden skaffe . . .  
Frederiksgade 8 - Brønderslev . tlf. 350

## 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 - cigarer - cerutter  
Dag- og ugeblade

### Kolonialforretningen

K. A. Sudergaard  
Skagensvej 16 . tlf. Hjørring 247  
Kolonial - vin konserves  
tobak  
Spec.: kaffe

## Frederikshavn

### KIOSK »CITY«

Søndergade 7 - Frederikshavn  
tlf. 22 26 00  
Dag- og ugeblade  
Tidsskrifter og modeblade  
Papirvarer. — Aut. tipstjeneste

## Hobro

Jernbanepersonalet anbefales

### Kolonialforretningen

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

## Løgstør

### Løgstør Andels Svineslagteri

Telf. Løgstør 9

### Løgstør KUL-IMPORT

Telf. Løgstør 16

Jernbanepersonalet anbefales

### Bageriet

J. V. Jensen - Bredgade 38  
Altid lækker og velsmagende Brød  
og kager  
Bestillinger modtages

### SNEHVIDE vaskeriet

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

### STRØG baren

H. Hvidberg - Østerbrogade 22  
Her får De kaffe og middag,  
som De ønsker  
Is - Soft Ice - Konfekturer  
Tlf. Løgstør 89

### Bageriet

Arne Johannesen - Søndergade 1  
Altid 1. kl.s brød og kager  
Telf. Løgstør 84

## Bjerringbro

### Kirstine Jensen's Tandteknik

Storegade 2 . Bjerringbro  
Telf. 247

### Hjemmebageriet

Skolegade 4 . Bjerringbro  
Telf. 359  
Altid 1. kl.s brød og kager  
Bestillinger modtages

# Farverige billedværk-nyheder

fra forlaget FREMAD

Når en bog bliver udsolgt i 25.000 ekspl. og må genoptrykkes i et nyt stort oplag, er det vist det bedste bevis på succes. Forlaget Fremad udsender nu sit strålende billedværk, *Naturens vidunderlige Verden*, der længe har været udsolgt, i et nyt oplag, der sikkert også hurtigt får ben at gå på, for mage til bog for naturelskere skal man lede længe efter. Med sine over 550 farverige illustrationer og en veloplagt tekst af selveste magister *Lieberkind* er *Naturens vidunderlige Verden* et værk, som intet hjem bør savne, så meget mere som det kan fås for kun 29,75 kr., elegant indbundet. Også den forlængst udsolgte og stærkt efterspurgte *Hogben-bog*, *Matematikkens Eventyr*, udsendes nu i nyt oplag til glæde for de mange, som har jagtet værket forgæves i lang tid.

Men ikke nok med disse uomstødelige succes-egn: Forlaget Fremad øger sit fornemme populærvideenskabelige bibliotek med to nye interessante billedværker. De teknisk og videnskabeligt interesserede vil kaste sig over *Videnskabens vidunderlige Verden*, hvori magistrene *Asger* og *Gunhild Lundbak* kommenterer og beskriver de nyeste landvindinger på snart sagt alle videnskabelige områder. Illustrationerne er i samme topklasse som vanligt i Fremads store billedværker og er af stor dokumentarisk værdi. Det fornemme værk på 216 sider koster kun 29,75 kr. i smuk pluviusindbinding.

*Bibelens Lande* er den anden store billedværk-nyhed. Her indføres læseren i den historiske og arkæologisk-geografiske baggrund for både det gamle og nye testaments beretninger. Moderne bibelforskning har gjort store fremskridt de seneste år, og i dette fornemt illustrerede værk får læseren stof til bedømmelse af jødefolkets vandring fra Ægypten til det forjættede land. Den danske bearbejdelse skyldes nylig afdøde professor *Flemming Hvidberg*, der regnedes for en af dansk bibelforsknings førende personligheder. Værket kan erhverves for 29,75 indb.

## Nye billige rejsebøger

Hvert andet år glæder Forlaget Fremad de rejseboglade med en ny fornem serie

rejsebøger, og i år er det altså rejsebogstid igen: i nyt fornemt udstyr udsendes ikke alene fire nye rejsebøger, men også to genoptryk af de helt store bestsellere på rejsebogsområdet: *Peter Freuchens* strålende *Min grønlandske Ungdom* og sammen *Fra Thule til Rio*. Dem og deres forfatter behøver man ikke at anbefale.

Først i november udsendes to af de nye rejsebøger, nemlig den eneste bog på dansk, der overhovedet findes om en af klodens store øer, Madagascar. Det er radioens kendte *Mogens Chr. Nørlund*, der efter en spændende rejse rejsebogs-dækker *Madagascar — den glemte Ø* for os, og gør det på strålende vis, så man sidder og ønsker sig sydpå for at opleve eventyret.

Men heller ikke efterårets anden nyhed savner eventyr-ingredienser: i *Hassoldt Davis* uhyre dramatiske *Troldmændenes Landsby* trænger vi dybt ind i Elfenbenskystens jungle, hvor forfatteren og hans kække hustru oplever de sælsomste ting —



Også Elfenbenskysten har sine pin-up'er  
(alle Fremads rejsebøger er rigt illustrerede)

gang på gang i overhængende fare, men trods alle strabadser med et ukueligt humør, der er overflyttet til bogen.

Efter nytår fortsættes denne nye serie af Fremads rejsebøger med *Noel Barbers* interessante skildring af den store sydpols-ekspedition, som *Fuchs* og *Hillary* gennemførte i fjor, *Den hvide Ørken*, samt amerikaneren *Norwoods* fantastisk spændende og eventyrlige beretning om en dødsensfarlig diamantjægerfærd ind i vildniset i Britisk Guiana i Sydamerika. Den er lige ved at tage pusten fra én, siger rejsebogs-konsulenterne om »*Alene i Urskoven*«.

Fremads Rejsebøger er et strålende bevis på dristig udgivelsespolitik: gennem store oplag sikres læserne rejsebøger i topklasse til omkring en trediedel af hvad man ellers må betale for rejsebøger herhjemme.

Både Fremads store billedværker og den nye rejsebogs serie kan få hos både boghandlere og hos FFB's mange bogombud på virksomhederne landet over.

## Hans Reitzels billigserie

I Hans Reitzels nye billigserie er i disse dage udsendt følgende bind:

*Sherwood Anderson*: En by i Ohio (Winesburg, Ohio), 146 s. — *Hans Lyngby Jepsen*: I kærlighed og andre noveller, 96 s. — *Franco Solinas*: Fiskeren i nettet, 96 s. — *Johan Borgen*: Far og mor og os, 96 s. — *Henry Miller*: En djævel i paradiset, 96 s. — *Christopher Isherwood*: Farvel til Berlin, 168 s. — *H. C. Andersen*: Mit eget eventyr uden digtning, 124 s. — *Laurence Sterne*: En følsom rejse gennem Frankrig og Italien, 96 s. — *M. J. Lermontov*: Vor tids helt, 144 s. — *Leonora Christina*: Jammers minde, 136 s. — *Johan Herman Wessel*: Samlede digte og Kierlighed uden Strømper, 144 s. — *Vatsyayana*: Kama Sutra, 152 s.

Kr. 4,95 pr. bind.

## Bøger om jernbaner

Berg Heil. BLV Verlagsgesellschaft, München. Ca. kr. 30,00.

»Die 100 schönsten Bergwanderungen in den Alpen« er bogens undertitel, og denne dækker ganske godt indholdet.

For den almindelige turist, der holder sig til tog på ud- og hjemrejsen, er en

**Elm Iversen Vinhandel**

Flensborggade 11

Telf. Eva 8082 - 8201

**Husk**

banegårdsrestaurant

**Silkeborg**

R. E. Madsen - Tlf. 717

**Jyllands Tæppelager**

Store Torv

Århus

O. Lings

orientering i, hvilke smukke ture man kan vandre fra sin bopæl, altid velkommen. Og denne bog giver netop en sådan alsidig og grundig vejledning.

Med sine 100 tur-beskrivelser og dertil hørende 100 helsides fotografier fremtræder bogen smuk og præsentabel og er såvel en pryde for reolen som en fornøjelse at bladere og læse i.

**Über den Alpen. Kümmerly + Frey, Bern, Schweiz. Ca. kr. 65,00.**

Dette er en strålende bog i stor format med nogle af de bedste luftoptagelser, vi nogensinde har set af bjerglandskaber. Intet under, at bogen er til høje priser, for den er fremragende.

Billederne fremtræder i højglans, som var det ægte fotos, man stod med i hånden og ikke »bare« gengivelser i bogform.

Hvor trivielle luftfotos af bjerg kan virke, får man et lille indtryk af, men indimellem findes virkelige perler af optagelser, hvor knappenålsstore landsbyer eller næroptagelse af bebyggelser, giver indtryk i et lille samfunds opståen omkring en kirke.

Tag denne bog i hånden, og glæd Dem over et virkeligt stykke godt arbejde. Ejer De den først, vil De gang på gang tage den frem for at fryde dem.

**Modern Railways. Faber & Faber, London. Ca. kr. 45,00.**

Hvor er bogen typisk engelsk, typisk for den englænder, der elsker jernbaner og ikke kan indse, at jernbanevæsen kan drives bedre nogen steder end netop på de britiske øer, der jo dog er berømte for den forældede jernbanedrift. Men forfatteren har forstået at finde netop de moderne jernbaneting frem, der findes i England, og med et ærbødigt, men langtfra skrabende buk til den øvrige jernbaneverden, lykkedes det ham virkelig at give et indblik i moderne jernbaneforhold som vel netop kun en englænder kan gøre det.

Bogen har forholdsvis få men ret gode billeder, og en ganske drabelig, lidt tung men velovervejede tekst. Rigtig en jernbanebog til at læse i sengen om aftenen og falde i søvn over. Men misforstå ikke: Den er ikke kedelig, blot lidt **tør**.

Jas.

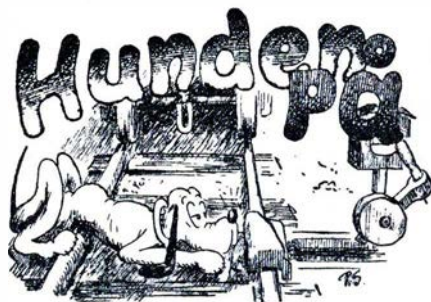
Jernbanepersonalet anbefales

**Slagterforretningen**

Knud Petersen - Østergade 9, Hadsten

1. kl.s kød - Flæsk og pålæg

Telf. Hadsten 56



— Min mand er egentlig slet ikke så skeløjet, men han forlanger, at jeg skal stå på hovedet for ham hele dagen. Det er jeg træt af nu, — hvad skal jeg dog gøre?

fhv. tålmodig.

— Skift ham ud — og prøv en skeløjet!!

Red.

**En læser skriver:**

— Ved bladet, at Napoleon har sagt, at mod kvinderne kæmper selv guderne forgæves?

— Nej, svarede vi, det ved vi ikke, men derimod at en gammel vismand har udtalt, at mod dumheden er Deres kamp helt omsonst!!

— Nåhh! — men gør det egentlig nogen forskel? riposterede vor tænksomme læser.

**Forvirring frabedes!**

— De kalder Dem fru Nielsen, men efter Deres papirer hedder De jo Jensen!

— Ja, rigtigt nok, — det hed nemlig min sidste mand, men han blev kun i 3 uger, og det synes jeg er for kort til at skifte navn på, — så det springer jeg over. Man skal jo også passe på, at det hele ikke bliver alt for rodet!

**Gradueret munterhed.**

Rangerformanden smilede så smøret, medens stationsarbejderen kun havde råd til et fedtet grin.

**Det burde han have undgået.**

— Undskyld froken, — jeg synes, jeg skulle kende Dem?

— Hvorfor skulle De dog det?

— Jeg mener, jeg kender Deres ansigt?

— Men se dog, — så skal det nok være ude fra psykopatanstalten, hvor jeg engang var sygeplejelev!

**Eksamen i samfundskundskab.**

— Hvad kaldes regeringen også — med et gammelt, fint navn?

— ? — ? — ?

— De ved det godt — og skal ikke være nervøs!

— Nåh — et rædselskabinet!

**På museum i dag.**

— Hvad er så det der? spørger vi inspektoren for Jernbanemuseet, der velvilligt viser os rundt.

— Tjah, — ror det ikke, det er en stor sjældenhed — det er et format!

— ? ! ? ! ? ! ?

— Det er det eneste, vi har og desværre ikke særlig velbevaret. — De har tidligere været ret almindelige, men findes næppe mere indenfor embedsstanden, — så De forstår vel, at vi værner om dette. — Joh, vi har med lys og lygte søgt i alle hjørner og kroge — men forgæves!!

— Se, den karakteristiske spids! — indskød vi uforvarende.

— Bravo! — jublede den impulsive inspektør og pudsede skægget, — det er netop også min udlægning af spørgsmålet, — at det er Spids!

(»Spids« var en yderst særpræget trafikchef (svarende i embede til vore dages D-chef), og ham kunne — burde der — der skrives uhyre meget interessant om).

**Konfirmationsforberedelse.**

— Hvad vil De foreslå, — spurgte fruene kogekonen, — at vi skal byde på til middagen?

— Det afhænger fuldstændig af, om fruene hjælper til — eller ej!

**Fra et åbenhjertigt interview.**

— Hvad var Deres far?

— En rigtig Don Juan!

— Har De nogen søskende?

— Ja, — mon ikke!

**I jetalderen bliver man møjsom.**

— Bliver du virkelig ved stadig at rulle dine cigaretter selv?

— Absolut — lidt motion må man jo sørge for at få!

**Filosofiske finesser.**

— Hvad forskel er der på agerkål og ågerka!?

— Hm! — Ja, begge dele er ukrudt!

**og så var der —**

ham, der blev spurgt, om han ville være ridder — det ville han gerne, men kun hvis der fulgte en hest med!

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

## Fredericia

Manufaktur —

### KONTANTEN

Svanberg Petersen

Danmarksgade 52 . Fredericia  
Telf. 321

Solgaarden's

### 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

Jernbanepersonalet anbefales

### Manufakturhandelen

H L. Christensen Holbergsvej 39

Manufaktur - trikotage

Telf. Fredericia 3123

### Skomager Kr. Jensen

Dyrhavevej 3 - Fredericia - tlf. 2844

Fodtøj til alle.

Skistøvler - gummi fodtøj

Træsko-reparation

### Autolakereriet

S. Christensen . Calvinsvej 41  
Fredericia . tlf. 1329

Al sprøjtalakering samt under-  
vognsbehandling udføres

Vi anbefaler

### MEJERIUDSALGET

H. Christensen

Prangervej 53

Altid 1. kl. mejeriprodukter

Telf. Fredericia 285

Jernbanepersonalet anbefales

### Konfektureforretningen

Bodil Hansen

Sjællandsgade 61

Chokolade - konfekt

Smukke gaveæsker

Telf. Fredericia 3135

## Vejle

### KØR SIMCA

Vejle Autohandel

v/ H. M. Pedersen

Borgvold 6 - Vejle - tlf. 2600

### Trekantens

### Andelsvaskeri

Rugsted - Vejle - tlf. Rugsted 49

Indleveringssteder i

Fredericia - Vejle - Kolding

### Slagterforretningen

H. Wiø Nielsen (ny indehaver)

Kolding Landevej 60 - tlf. 2431

1. kl.s kød - flæsk - pålæg

spec. hjemmel. medister.

### Tandlæge Erik Lassen

Kirkegade 2 . Vejle . tlf 43

Konsultation: kl. 10—16

Lørdag 10—12

### Kolonialforretningen

Ethel Jacobsen

Nutzhornsgade 15

Kolonial - vin - tobak

konserves. Spec. KAFFE

Telf. Vejle 1612

Jernbanepersonalet anbefales

### BAGERIET

Kurt V. Nielsen - Havnegade 13

Telf. Vejle 2158

Altid lækker og veismagende

brød og kager

## Horsens

Jernbanepersonalet anbefales

### Slagterforretningen

Sv. Niensens eftf.

Kurt Helmer

Kun 1. kl.s kød - flæsk - pålæg  
og salater

Smedegade 46 - Horsens

Telf. 2 14 34

### K F U K pensionat

Allégade 19 - Horsens

God og veltillavet mad og kaffe

til fornuftige priser

Telf. 2 16 90

## Horsens

### Otto Nielsen's eftf.

Allegade 2 . Horsens

Telf. 2 17 70

Smukke og moderne

**GRAVMINDER**

til rimelige priser

### Kolonialforretningen

v/ P. O. Christensen

Nygade 32 . Horsens . tlf. 2 39 54

Alt i 1. kl.s kolonial - vin

konserves . tobakker

Jernbanepersonalet anbefales

1. kl.s pension til rimelig pris

### K F U M pensionatet

Søndergade 31

Horsens - Telf. 2 17 08

**Gram køleskabe**

**Indstiksbrændere**

for kakkelovn og kamin

### Teknisk Service

B. Kristiansen

Bygholm Parkvej 17B - Horsens 2 26 35

## Aars

### ESSO service

Himmerlandsgade 35 - Aars

Benzin - olie

vask - smøring

Telf. Aars 96

### Bundgaards Bageri

Himmerlandsgade 45 - Aars

Til daglig og fest

er brød og kager

fra Bundgaard bedst!

Telf. Aars 130

### Kolonialforretningen

K. M. Jensen

Himmerlandsgade 70

1. kl.s konial - material -

vin - tobak

Telf. Aars 42

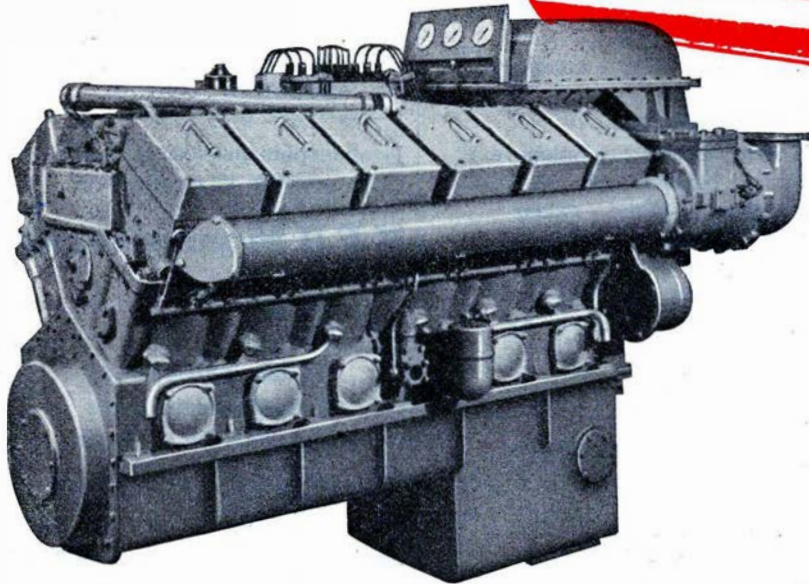
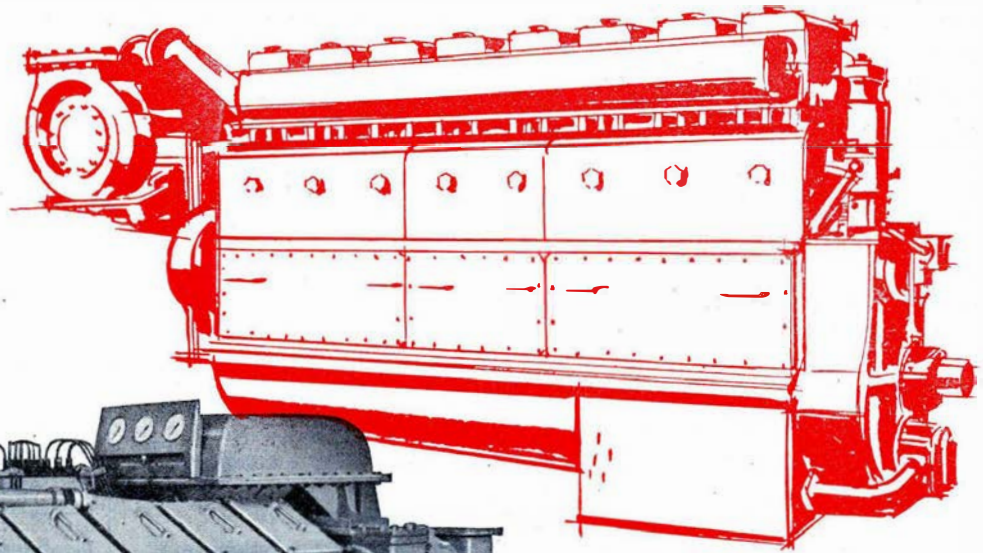
### LARS BJØRN

Tapet- og Farvehandel

Himmerlandsgade 88

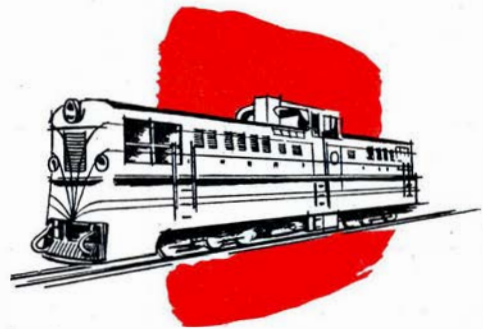
Telf. Aars 40

# 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 chh, 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