

Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

Kør Deres egen BP-Zoomkana og vind

gratis rejse til
ROM under Olympiaden

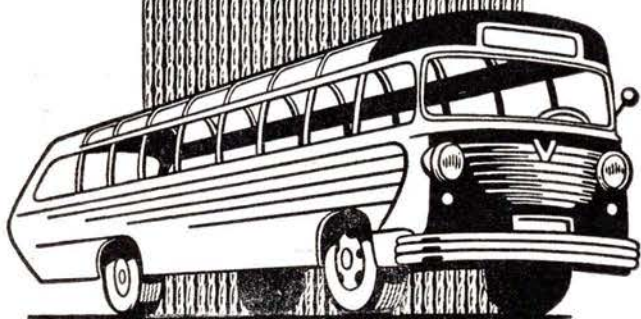


Kør foråret i møde i
BP-ZOOMKANA

med **BP** Zoom i tanken

Henvend Dem allerede i dag på den nærmeste
BP Servicestation og få brochurerne med
alle oplysninger om BP-ZOOMKANA.

Unisteel



Goodyear's nye ståldæk
er et fortrinligt busdæk.

Det er et smidigt dæk
og derfor meget komfortabelt.

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



STÅL · STYRKE · SMIDIGHED

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

Stationsmester

H. E. Rybro, M. D. F. (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Redaktionssekretær:

Togbetjent V. Jonvald - Hvidovrevej 258

Tlf. 78 36 42

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement

9 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

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

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

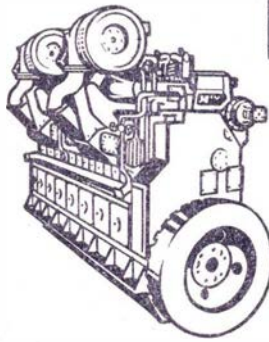
Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

APRIL 1960

Dette nr. indeholder:

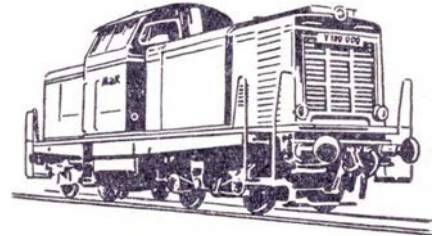
Postvæsen ctr. jernbane	side 67
Månedens emner	» 68
Den levende modelbane	» 70
Mens vi venter på tog	» 71
Hvorfor altid uden om Luxembourg	» 72
Det er ikke alle, der ved	» 73
Lillebæltsbroen 25 år	» 75
Erindres det	» 84
Knudepunktcentraler	» 85
Nyt fra udenlandske baner	» 87
Månedsmagasinet	» 87
Jernbanemateriellets historie V.	» 87
Privatbane nyt	» 89
Model jernbane	» 89
Foto hobby	« 91
Ud - ind	» 93
Fra forretningsverdenen	» 95
Bog-anmeldelser	» 95
Hunden på	» 96

MAK



SKIBS-
DIESEL-MOTORER

DIESEL-HYDRAULISKE
LOKOMOTIVER



DIESEL-TOG

GENERALREPRÆSENTATION: **IVAR BERTELSEN**

CIVILINGENIØR DR. TECHN.

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

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigaretter - cigaretter

Dag- og ugeblade

Rejselektur

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark


SIEMENS



SIEMENS Togviserskilt:
tydelig information

SIEMENS Fjernskriver:
hurtig og præcis
pladsbestilling

FABRIKAT: SIEMENS & HALSKE AG
BERLIN-MÜNCHEN

DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB

Blegdamsvej 124 - København Ø - Central 8448 - Telex 2313

Postvæsen ctr. jernbane

To statsinstitutioner under ulige vilkår

For ikke så længe siden erfarede man gennem dagspressen, at postgirokontoret havde købt et meget stort parti obligationer for på denne måde fordelagtigt at anbringe nogle af de hundreder millioner, der til stadighed står på girokonto. Om denne pengeanbringelse er rigtig og forsvarlig, samfundsmæssigt set — usikker er den naturligvis ikke — eller om det er rigtigt, at postvæsenet driver en kæmpebankforretning, skal vi ikke her komme ind på. Derimod kan man ikke undgå at undres over, at et statsforetagende kan tillade sig at tjene så enormt på kundernes penge. Den rente, postvæsenet betaler af pengene, er jo nærmest ingenting, og når girokontoret kan købe for mange millioner kr. obligationer for kundernes penge, er man da klar over, at der tjenes mindst 5—6%. Dette bliver imidlertid en sag mellem postvæsenet og kunderne, man undres bare over, at det kan gå, og at der ikke hyles ganske anderledes op om den sag, for vitterligt kunne der jo betales en passende rente af de indestående konti.

Uvilkårligt kommer man til at tænke over, hvordan der ville blive taget på sagen, hvis den anden af statens store foretagender, Statsbanerne, gjorde noget tilsvarende. Så gik den i hvert fald ikke. Hele befolkningen er nu engang på vagt overfor banerne og finder straks enhver ting, der med eller uden rimelighed kan kritiseres. Derimod tager man altid postvæsenets dispositioner til efterretning uden vrøvl,

og man godtager takstforhøjelser, som efter driftregnskabet slet ikke er nødvendige. Dette er mærkeligt, selv om vi har et solidt og sikkert postvæsen, og dette har vi uden tvivl. Kan det være alene fordi postvæsenet hvert år møder op med et pænt overskud, mens banernes balance ikke er så god? Eller er det simpelthen, fordi banerne har forkælet befolkningen, så den efterhånden er blevet urimelig. Begge foretagender er statens, og begge er de til for almenvællets skyld. Men der er en himmelvid forskel på den service de yder befolkningen, og derfor er det meningsløst, altid at fremhæve postvæsenet som et lysende eksempel på god økonomisk drift, i modsætning til Statsbanernes uduelighed på det økonomiske område.

De to foretagender arbejder under så vidt forskellige forhold, at rimelig sammenligning er umulig og meningsløs. Postvæsenet arbejder i ly af et monopol, der udelukker enhver konkurrence, og kan derfor, uden smålig hensyn til kunderne, indrette arbejdsforholdene på den økonomisk bedste måde, desuden kan investering i kostbare anlæg, modernisering m.m. begrænses til et minimum. Derimod må banerne i hård konkurrence med andre be-

fordringsmidler ofre uhyre summer på nyanskaffelser og nye anlæg, og alt må gøres for at betjene kunderne så godt som overhovedet muligt. Men så har befolkningen også gode befordringsmuligheder døgnet rundt, også på søn- og helligdage, på disse dage endda til nedsat pris. Dette betyder en væsentlig forskel. Postvæsenet lukker simpelthen butikken, når det er fyraften, og kan man nogle steder under visse forhold få breve om søndagen, er det til forhøjet takst, men ingen laver vrøvl.

Følgende uddrag af »Politiken« leder den 23/11 58 karakteriserer udmærket forskellen mellem de to »væsener«.

— selvfølgelig må et minus på 100 millioner virke hæmmende på statsbaneledelsens foretagelse. Post- og Telegrafvæsenet er anderledes frit stillet. Dette monopolforetagende møder med et overskud på 25 millioner. Men medens Statsbanerne sætter alt ind på at modernisere og sætte farten op, så både gods og passagerer kan komme frem så hurtigt som muligt, triller det store tal af landpostbude som i vore bedsteforældres tid stadig deres rute igennem på trædecykler, og selv ministeren for offentlige arbejder synes, at det ikke kan være anderledes. Men det kan det, og det bør det. Med et overskud på 25 mill. kr. er der ingen som helst undskyldning for stadig at trække motoriseringen af posten på landet i langdrag.

Med mindre da, at portoen skal anvendes som skatteobjekt,

Resturant **»På Fortovet«**

og baren på Østerportstation

anbefales

POUL GUDMANN

og det kan vel ikke være meningen.

Der har vi det hele i en nøddeskal. Statens foretagender skal frem for alt søge at betjene befolkningen så godt som overhovedet muligt. Kan der så opnås balance på regnskabet, vil det være godt, men over-

skud bør der ikke være, for så bliver det en ekstra skat, som lægges på kunderne. Og et mindre underskud kan vel næppe have nogen afgørende betydning, og i forhold til pengeværdien og til Statsbanernes omsætning er det kun et mindre underskud, det drejer sig om.

Aros.

Månedens emner...

DSB nyt 1960

Folderen med den ovennførte titel, der er omdelt til samtlige husstande i hele landet, fik en mægtig omtale i dagspressen, hvis lyriske medarbejdere digter videre på generaldirektorens indledende tekst i samme folder. Mogens Dam digter:

*Hvor P. E. N. Skov dog er frisk og stor,
futfut-futfut-fallera -
når han blir lyrisk på sit kontor,
futfut-futfut-fallera.
Hvornår har DSB før mon set
i toppen magen til frisk poet,
der tunle kan pegassen?
fut-fut-fallera.*

*»Den vinterfrost«, siger P. E. N.
futfut-futfut-fallera -
»er kold, men snart får vi sol igen!«
Futfut-futfut-fallera.
Et strejf af sol vil vi alle se,
hver gang vi kører med DSB,
og derfor bør vi rejse,
futfut-futfut-fallera.*

Aarhus Stiftstidende rimer:

*Du, som har sorg i sinde
bør drage ud at se
ved hjælp af togbilletten,
som fås hos DSB.
Vend ikke ryg til solstrejf,
som er din sjæls behov,
der vælder ud af brevet,
vi snart vil få fra Skov.*

*Du finder poesien
i agre og i eng,
ved strand og klit og hede
med lyngklædt blomsterseng,
på høje og i dale,
hvor bonden går bag plov.
Der er lyrik i lunde,
men navnlig da i Skov.*

Dagens Myg i B.T. skriver:

Jeg har stor sympati for generaldirektør P. E. N. Skov. Alene det, at han går med alpehue. Mange vil måske mene, at det ikke betyder så meget, men der er nu mange i store stillinger, der i hvert fald rent åndeligt går med høj hat.

Og en gang imellem siger han noget, der vækker til eftertanke. Det sidste han har fundet på, er en hilsen til samtlige familier i landet. Heri står nogle lyriske bemærkninger om sol og sommer, og lidt reklame for DSB. Til brug i denne hilsen har generaldirektøren regnet ud, at man kan køre med DSB for 21 øre i timen ...

— — —
Dette har vedkommende skribent fået galt fat på, eller også har han læst tryksagen som en vis herre læser bibelen. Det kan heller ikke komme til at stemme, når han regner prisen ud efter en enkelt billet, når DSB har udregnet prisen efter et månedskort til 156 kr.

DSB kræver bugsertvang

Som følge af millionskaderne ved påsejlingerne af jernbanebroen mellem Ålborg og Nørresundby, har DSB nu ladet udarbejde et nyt reglement for gennemsejling af jernbanebroer. Efter dette forlanges det, at alle skibe på over 1500 t skal bugseres igennem, og skibe på mere end 800 t får lodstvang.

Forslaget overvejes nu i handels- og sofartsministeriet, men Vordingborgs havnemyndigheder har protesteret kraftigt under henvisning til, at bugserhjælp gennem Masnedsundbroen vil koste 2000—3000 kr. pr. skib, da man her skal have bugserhjælp fra Nakskov.

Husk flygtningehjælpen
GIRO 607
Radiohuset - København V.

Rødby—Femern

På dansk side skrider arbejdet regelmæssigt frem. I Rødby havn er dækmolerne for færgehavnen nu færdig, og man kan derefter gå i gang med bygningen af de to færgelejer.

Jordarbejdet for selve stationen med tilhørende parkeringsplads er nu påbegyndt under anvendelse af det mest moderne entreprenørmateriel. Mellem Guldborgsund og Rødbyhavn arbejdes der på såvel jord- som broarbejdet.

Jordarbejdet for den nye Guldborgsundbro er omtrent fuldført, og man er nu begyndt at søsætte de første bropiller.

På den tyske side har man været noget bag efter med arbejdet på dansk side, men nu er der taget fat på fuld kraft. Først og fremmest det store arbejde med bygningen af jernbanebroen over Femernsund. Den planlagte bro bliver 950 m lang. Den bliver en kombineret jernbane- og vejbro. Broens bredde var først bestemt til 15 m, men den bliver nu 22 m fra gelænder til gelænder.

Broforbindelsen Svendborg—Langeland

Forbindelsen fra Tåsinge til Sjø blev som bekendt færdigbygget sidste efterår, og man er nu stærkt i gang med at bygge en broforbindelse mellem Sjø og Rudkøbing. Derimod kan man ikke blive enige i Svendborg, om det skal være en tunnelforbindelse eller en højbro. Her er amtet nu gået ind for at bygge en højbro med 26 m fri gennemsejlingshøjde, der vil koste ca. 16,5 mill. kr. Men Svendborg byråd har for længst vedtaget, at man ønsker en tunnel, så nu må trafikministeriet træffe en afgørelse.

Vognmænd ctr. jernbaner

DSB påbegyndte i februar teatertog fra sjællandske stationer til Frederiksberg st., hvorfra der kun er få minutters gang til forestillingen »My Fair Lady« i Falkoner-teateret.

Så længe bilerne ikke kunne køre på grund af sne og is, var der ingen protester, men så snart vejene var farbare, mødte vognmændene med krav til Falkoner-Centret om straks at standse salget af teaterbilletter til DSB, i modsat fald ville vognmændene standse teater- og isshow-kørsel med tilhørende billet salg. Dette krav mente teateret at måtte boje sig for, vel nærmest for isshowets skyld, da hovedparten af billetsalget til dette går til provinsen.

Vognmændene er også rasende over, at Trælasthandlernes Landsforening har sluttet kontrakt med banerne om transport af 500.000 kubikmeter træ fra Sverige.

Kontrakten lyder på, at trælasthandlere, der vil hjemtage 90 pct. af sin import fra Sverige med banerne, ville få en rabat på 10 pct. på svenske baner og 15 pct. på danske strækninger. De resterende 10 pct. måtte transporteres efter importørens eget ønske. Det er ikke nogen kollektiv aftale, men ca. halvdelen af landets importører har gjort brug af aftalen.

Færgetrafiken over Kattegat vokser

I øjeblikket investeres der ca. 200 mill. kr. i nye skibe, færgelejer m. m. i ruteudbygning over Kattegat og Øresund.

Frederikshavn-Gøteborg: Den 1. maj tager linien nybygningen »Prinsessan Christina« i brug.

Lasnik-Frederikshavn ruten har bestilt en afløser for færgen »Peter Wessel«. Den skal være større og hurtigere.

København-Malmø: Øresundsselskabet får bygget en båd på Ålborg værft. Den d. 8. apr. åbnede den nye rute Dragør-Limhamn.

Horsens-Falkenberg: 13. april åbnes denne nye rute, der besejles af en gammel skærgårdsbåd »Brynhild«.

Grenå-Varberg: Den nye rute, der ventes åbnet i midten af maj, bliver besejlet af den nye færge »Europafærgen«, der bygges i Norge og som vil koste 15—16 mill. kr.

Århus-Halmstad: Denne rute ventes åbnet ca. 1. juni når færgen »Prins Bertil«, der bygges på Århus flydedok, er færdig. **Århus-Oslo:** Til denne rute, der først kan ventes åbnet i slutningen af dette år, bygges der en ny færge på et værft i Hamborg. Her bliver der tre ture om ugen i hver retning.

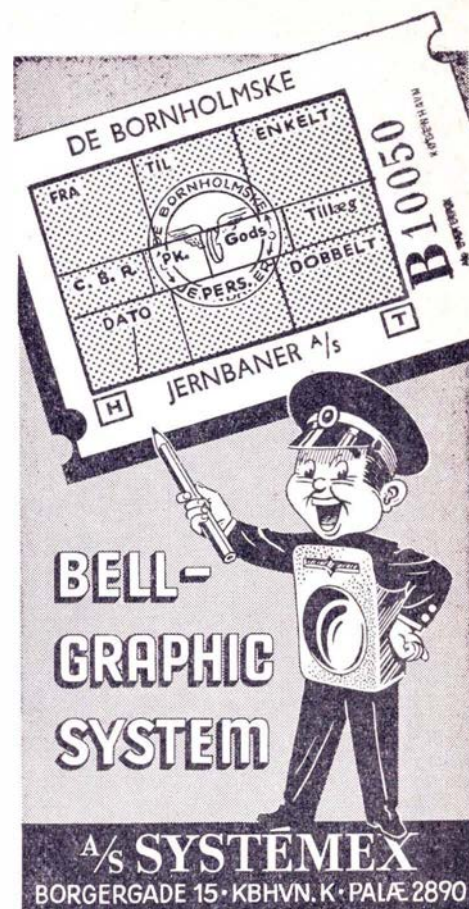
Når hertil føjes indenrigsruterne Grenå-Hundested, der får bygget en ny færge på norsk værft, og DSB's nye Kalundborg-Århus hurtigfærge, der bygges på Ålborg værft, og som sættes ind på ruten fra vintertokoplanen, kan det vel nok siges, at vi her står over for alle tiders færgeudbygning — og det er altsammen bilernes skyld.

Vi har modtaget . . .

Rabatbillet

Der lød et lille klik. Jeg kender lyden, det er den, der fremkommer, når noget går igennem brevsprækken i min entrédør. Jeg så efter, hvad det var. Det kunne jo være et brev med gode nyheder, den slags, der aldrig kommer nogen af, men som jeg alligevel hele livet igennem har været parat til at modtage. Nej fy da. Det var igen kun en af de sædvanlige reklamer. Det skulle forbydes at fylde sådan noget bras i folks brevkasser. Der var lidt halvmørkt i entréen, og jeg havde ingen briller på, men jeg kunne da skelne ordet: Rabat . . . Et ord der gør mig rasende. Rabat her, rabat der, rabat på det og på det, rabat allevegne på alt muligt. Det er til at blive syg af, for begribeligvis er det humbug det hele. Hvorfor gives der, og hvorfor reklameres der med rabat? Det er selvfølgelig for at putte folk blår i øjnene og bluffe. Ellers kunne man simpelthen sætte priserne ned til det, man vil sælge for. Mon folk virkelig er så nemme at tage i skægget? Det er ikke troligt. Når alle reklamerer med stort set den samme rabat på de samme ting, må det da være virkningsløst, og alle de mange penge, der ofres på den sag, er lige smidt ud af vinduet, kun til glæde og gavn for reklamebranchen, der blomstrer som ingensinde før.

Jeg var lige ved som sædvanligt at smide skidtet væk, da jeg fik øje på, at der stod: Danske Statsbaner. Hm. Så må jeg da vist hellere læse det. Jeg satte mig ind, tog brillerne på og gav mig til at studere den fiske lille tryksag nærmere. Det var angående rabatbilletter. Bevar mig vel. Begynder et ordentligt og honet firma som Statsbanerne nu også med det rabatsludder? Nå, man må vel mene, at det er godt, eftersom alle andre kører frem med det. Men alligevel? Det er da for galt, at selve Statsbanerne ikke holder sig for gode til den slags heksekunster. Hvis ikke det er for at bluffe folk, kunne man simpelthen sætte billetprisen ned, til det den er, når rabatten er givet. Det må jo være en pris,




Gør Deres indkøb hos vore annoncører

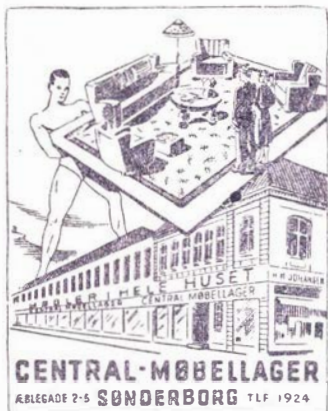
man gerne vil sælge for. Hvorfor så sætte en højere pris og give rabat? Det må være den højere salgsvidevidenskab, i hvert fald går den langt over min og andre almindelige menneskers forstand, og jeg tvivler på, at det er den rigtige vej. Det vil sige, jeg tvivler ikke mere om, at det er godt med lavere billetpriser både for de rejsende og for banerne, men i stedet for at sætte det som en rabatpris, måtte man hellere fastsætte prisen til den virkelige. Det ville være meget simplere og mere rimeligt. Der er jo ikke mere nogen, som tror, de gør et bedre køb, når der står: »Pris 20 kr. sælges for 16.« End når prisen bare er angivet til den virkelige:

Som genvej — ta' den vej —

 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
 Frederiksværkbanen

De er i godt selskab på en JØRGENSEN-REJSE

Jørgensens Rejsebureau
 JERNBANEGADE 7 - KØBENHAVN V

Sønderjylland



Rekord VASK

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

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

ALSBOB Trikotage

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

Blomsterforretningen

»IRIS«

Jernbanegade 17 - Sønderborg
Telf. 2 22 66

DUPLI-Clausen

Sønderborg
Jernbanegade 18 - Telf. 2 19 23

Drag fordel

af at studere annoncerne
under Deres by

16 kr. Eller skulle menneskene alligevel endnu være så naive?

Udover prisen har rabattbilletter for øvrigt et par fortrinlige egenskaber frem for alle andre rejsehjemler. Det er gyldig i et ubegrænset tidsrum, og den er upersonlig, så den kan benyttes af flere forskellige personer, som enten rejser samtidig eller på forskellige tider. Dette er to meget betydelige fordele for de, der køber rabattbilletter, og det koster ikke banerne det ringeste. Ville det mon ikke være godt at tillægge alle billetter disse to egenskaber?

Jeg blev så glad ved at læse om dette, at jeg næsten forsonede mig med rabatteriet. Men så læste jeg på sidste side en oprensning af andre former for prisnedsættelse: Abonnementskort (lad gå med det, det er der dog nogen mening i) men, familiebilletter, billige rundrejser, grupperejser, week-end billetter og 65-billetter. Så blev jeg igen gal i hovedet. Det kan være meget godt med alle de former for billige rejser, men hvad har dog de stakels mennesker gjort, som ikke kan komme ind under nogen af disse rabatordninger, så de skal straffes med at betale overpris? Man rammer jo ikke de særligt velhavende eller nogen, som har bedre råd end de andre. Tværtimod rammes som regel de ganske uskyldige og de dårligst situerede, som tvunget af omstændigheder, som de ikke selv er herre over, bliver nødt til at foretage en rejse uden rabatmuligheder, og som ikke er fræk nok til at tage den på tommelfinger. Og dette til trods for, at banerne efter alt at domme hellere end gerne vil give en rabat, om man bare kunne få vedkommende ind under en eller anden ordning. Jeg finder det opvækkende, og så smider jeg den tryksag væk, ligesom alle

de andre. Jeg er meget fortørnet over, at alt skal gøres så indviklet, kunstfærdigt og urimeligt. Det ville dog være langt simplet og sikkert meget bedre om man, hvis man absolut vil være med i rabatgalskaben, simpeltthen sagde: Alle får på alle rejser en rabat på f. eks. 35%.
Sophus.

Den levende modelbane

Damptogs udflugten

Vi bragte i sidste nummer en kort meddelelse om en damptogsudflugt på Frederiksværkbanen i maj måned. Der var sket en fejlslæbning — det skulle have været med Hong—Tolløse Jb. Men i sidste brev fra Sv. Jørgensen skriver denne, at turen desværre ikke bliver til noget, men at han håber, det skal blive muligt at arrangere en tur på en fynsk eller jydsk bane i maj eller juni måned.

Vi har ellers allerede haft mange henvendelser angående den omtalte tur på Frederiksværkbanen, for der er mange, især blandt de, der måtte nøjes med at læse om dampturen på Kalvehavebanen, der gerne vil med på sådan en damptogstur. Vi håber derfor det skal lykkes at få turen arrangeret.

Danske smalsporede hobbybaner

Forkæmperne for den danske smalsporede hobbybane håber stadig, at det skal lykkes at få startet denne.

Man har bedt os efterlyse oplysninger om, hvor der findes smalsporet materiel, loko, spor og gamle vognkasser f. eks. fra de smalsporede baner i Sønderjylland.

Meddelelse om sådanne ting modtages med tak af Svend Jørgensen, Blichersvej 51 — Helsingør.

Ligeså uundværlig

JERNBANEN er
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN
for LIVSFORSIKRING



Karolines tankespil . . .

Ligeberettigelse

»Tror du ikke, ham præsident Eisenhower er en meget klog mand?« Karoline lader bladet, hun har siddet og læst i, synke ned i sit skød og ser spørgende på mig.

»Jo'e, det er han vel nok.«

»Vel nok. — Er du i tvivl om det?«

»Han er sikkert en meget fornuftig mand. Men der er ingen grund til at antage, at han er klogere end andre.«

»Ikke klogere end andre. — Hvorfor tror du så, man har valgt ham til præsident?«

»En skal jo være det. Og han har naturligvis indsigt i forskellige ting, som vi ikke kender noget særligt til. Men alt det er jo ikke noget bevis for, at han har bedre forstand end almindeligt.«

»Men vil du da ikke tro, at når han vælger sig en læge, tager han den klogeste, han kan finde?«

I hvert fald en han anser for at være en dygtig læge.«

»Ja, ikkesandt? Det kan der ikke være tvivl om. Men så skal vi også til at tage skeen i den anden hånd.«

????

»Hør her, hvad Eisenhowers tilsynsførende læge skriver:« Hun tog bladet op og læste:

»Lad ikke Deres mand smide sig på sofaen, så snart han kommer hjem, lad

ham ikke hvile sig eller tage den med ro. Send ham hellere ud at grave i haven, slå græsplæne, skovle sne, hugge brænde, gøre rent i kælderen, banke tæpper eller hvad De nu kan finde på at sætte ham til. Det holder mænd sunde, friske, glade og medgørlige, og sikrer dem mod mave- og hjertesygdomme.«

Altså. Du må i gang. Ikke mere noget med at snue lang middagssovn eller sidde og lulle i lænestolen med en bog. Ud at virke og få motion?«

Det var rigtig vand på Karolines mølle. Hun havde aldrig kunnet forstå, at efter en lang og streng tjeneste eller før en anstrengende nat bekommer det mig godt at hvile. Nu skulle der sættes en forsvarlig bom for den slags unoder. Men det mærkelige sker undertiden at man netop lige har det ved hånden, som man skal bruge. Og dette skete for mig ved denne lejlighed. Jeg havde netop for et par dage siden lagt et udklip af en avis til side med den bagtanke, at vise Karoline det ved passende anledning, og nu var anledningen der. Jeg fandt udklipet og læste, hvad en anset læge havde skrevet angående de nyeste forskningsresultater. Efter en udredning af årsager til sygdomme og tidlig død, skrev han:

»Derfor tilrådes det husmødrene at skåne deres mænd og ikke straks falde over dem, når de kommer ind ad døren efter en

anstrengende arbejdsdag, med besværligheder og ting de skal gøre. Dette er nemlig den sikreste vej til hurtig enkestand.

Lad manden komme indenfor og blive vel modtaget, få sat sig ned med et lille glas og en cigar eller måske en lille kop te. Lad ham ikke rende og hoppe og slå søm i, vaske op, slæbe kufferter på loftet, hente brændsel i kælderen og alt sådant. Giv ham lidt fred, så har De ham længere og har mere glæde af ham.«

»Hvad siger du så til det?«

»Tror du han har nogen forstand på det. Eller han bare er en doven fyr, der ikke gider røre sig?«

»Det ved jeg ikke noget om. Men den ene kan vel være lige så klog som den anden.« Hun sad og grundede over problemet, og jeg fandt hende og tiden moden til at sige et par belærende ord og fortsatte: »Og det er komplet revnende ligegyldigt, om de mener det ene eller det andet, man vil altid bedst selv kunne mærke, hvad der bekommer een bedst. Det, man skal lægge mærke til, er den måde, det siges på. Sæt manden til — Lad manden gøre sådan eller sådan — Lad ham gøre det eller det — Alt dette viser, at manden ikke er skabningens herre, men tværtimod et underordnet væsen, som konen kan skalte og valte med efter forgodtbefindende. Han betragtes som et tyende eller husdyr, man sætter til noget eller gør noget med. Der er ingen, der spørger om mandens mening eller tager hensyn til den. Man ser omvendt aldrig i noget blad noget om, at man skal gøre dit eller dat med konen, sætte hende til noget, holde hende i sving eller lade hende have fred. Man betragter det som en selvfølge, at hun bestemmer selv, men ikke en røst løfter sig til fordel for mandens selvbestemmelsesret. Jeg har altid været tilhænger af kvindens ligeberettigelse, men når det nu er kommet så langt, at manden kun skal betragtes som et til tjeneste stående væsen, synes jeg ikke om det mere. Og jeg forstår, at når kvinderne søger at praktisere dette system, tager mændene deres tøj og går.«

Karoline hørte som om hun ikke hørte det. lady.

BANG & TEGNER ½
KØBENHAVN N.



„De Danske Østersøfærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

Ferie- og udflugtssteder

Rindsholm Kro

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

Øster Hurup Hotel

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

SKOVALLE KRO

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

Ulveskovens udflugtssted

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

Hotel „PHØNIX“

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

Puggaardsminde Kro

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

THURØ KRO

og badepensionat

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

Hjort's Badehotel

Kandestederne — Hulsig st.
anbefaler sig for sæsonen.
Telf. Albæk 148

HOTEL RY og annekset GUDENÅ

v/ Else og Holger Hansen

RY STATION - Tlf. Ry 8

Hvorfor altid uden om LUXEMBURG

Et lille upåagtet land med mange overraskelser

Når danskerne rejser ud, står der i disse år for de flestes vedkommende Italien, Frankrig eller Østrig på programmet. Intet ondt om nævnte lande, der ganske givet er første klasses rejselande. Men af og til er navnet Luxembourg dukket op i spørgsmålet om rejsernes planlægning. Jo, vi skal til Paris i år, vi har tænkt at rejse over Köln og Koblenz. Vi vil køre langs med Rhinen og Mosel og derfra igennem Luxembourg til Paris. Luxembourg bliver nævnt og man spiser måske frokosten der og kigger lidt på Luxembourg by, inden man haster videre mod Paris. Mere bliver det sjældent til. De forskellige rejseselskabers programmer strejfer af og til Luxembourg og derved bliver det. Da jeg derfor bestemte mig til at lære dette lille smukke land nærmere at kende, blev jeg mødt af en bekendt med følgende spørgsmål: »Hvad i alverden vil du dog derned efter, er der i det hele taget noget særligt for en jernbanemand at se der? Man kan jo spytte fra den ene ende af landet til den anden.« Jeg svarede: »Ja, hvis du kan spytte fra Nyborg til Middelfart, så skal det nok være rigtigt.« Det var måske et billigt svar, senere er jeg dog blevet i stand til at give et mere fyldestgørende. Luxembourg har et areal på 2587 km² (Fyn har 2976 km²). Indbyggerantallet ligger på ca. 300.000, hvoraf de 80.000 bor i hovedstaden, som også hedder Luxembourg. Sproget er en tysk dialekt, det såkaldte »letzeburgsk«, dette sprog er komplet uforståeligt for an-

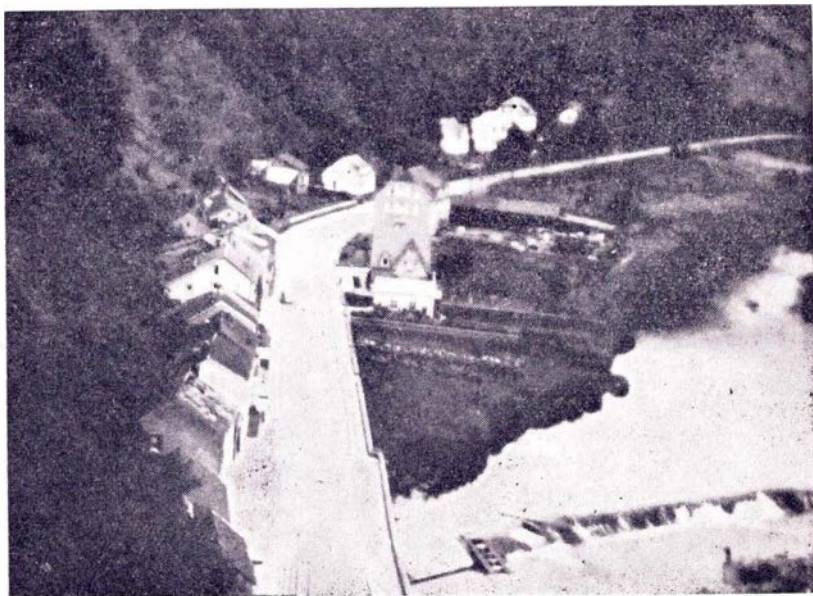
dre. Landets officielle sprog er fransk, men tysk forstås af alle, så sprogligt set skulle det ikke volde en dansker besvær at rejse dernede.

Luxembourg har sine egne franc (Luxembourg-franc). Kursen er lig den belgiske franc, som kan benyttes overalt. Brug de belgiske franc. De der bliver tilbage, kan i modsætning til landets egne franc veksles tilbage i danske banker.

I Luxembourg, der grænser op til Tyskland, Belgien og Frankrig, er 31 % af befolkningen beskæftiget ved landbrug, frugt- og vinavl, medens 43 % arbejder ved håndværk og industri.

Landet er en uafhængig og suveræn stat med forfatningsmæssigt og arveligt monarki indenfor huset Nassau. Man har et snævert samarbejde med nabolandene Belgien og Holland i den såkaldte Beneluxunion. Endvidere er man tilsluttet Atlantpagten. Luxembourgs regent er Hendes kongelige Højhed, storhertuginde Charlotte, der er formælet med prins Felix af Bourbon-Parma. De luxembourgiske og skandinaviske fyrstehuse er nært knyttet til hinanden, idet prinsesse Marie-Gabrielle er gift med den danske greve Knud Holstein-Ledreborg.

Jeg var så heldig at komme til hovedstaden om aftenen, og hvilket eventyrligt syn. Ja, ordet eventyr er det rette udtryk. De store broer, slugterne og klipperne rundt omkring er illumineret, og jeg skal love for: de har sans for effekter. Den raffinerede gullige belysning giver det hele et rigtigt eventyrskar.



Fra Vianden i det nordlige Luxembourg

Foto: H. Jørgensen

Hovedstaden er et glimrende udgangspunkt for ture rundt i landet. Derfor slog jeg mig ned og foretog flere rejser med dejlige små lokale tog på forskellige sidebaner. Dette foregik med motortog og skinnebusser og en enkelt gang med damp. De har nemlig endnu damptog dernede med op til 15 vogne på krogen alle 3-akslede, som bruges i myldretimerne, når arbejderne og kontorfolk fra alle kanter af landet haster til deres arbejde i hovedstaden eller ved de store jernværker i syd. Men snart er dette også forbi. MYer, akkurat mage til vore, fortrænger dampen der, som så mange andre steder. Ligeledes skrider elektrificeringen hurtigt frem. Strækningerne Luxembourg By—Arlon (Belgien) og Thionville (Frankrig) er allerede en realitet, og snart kommer også strækningen Luxembourg—Trier med, der arbejdes stærkt derpå i øjeblikket. Fra nord møder man de belgiske MYer. Fælles for alle nabostyrelserne er, at de sender vogne og materiel helt til Luxembourg By. Ydermere kommer der dagligt et T.E.E. tog igennem Luxembourg, nemlig »Edelweiss« på dets vej fra Zürich til Brüssel og Amsterdam. Herved kom SBB materiel ind i billedet. Luxembourg By er i sandhed et jernbaneknudepunkt, der er værd at opholde sig på. Foruden de nævnte tog finder vi »L'Europeen« og »Direct« fra Luxembourg til henholdsvis Paris og Basel. Og så ikke at forglemme express nr. 21 og 24 Paris—L.—Koblenz og omvendt, samt eksprestoget »Rapide« fra Amsterdam til Basel.

Vil man opleve de små sidebaner, skal man tage til Luxembourg. Her er rigelig lejlighed til at følge toggangens afvikling. Når så dertil kommer, at alle strækninger går gennem idylliske bjerglandskaber med skovbevoksede skrån timer og i dalens bund en flod som følgesvend, ja da må man beklage, at også CFL i de senere år har nedlagt en del baner og sat rutebiler ind i stedet. Men den slags foreteelser kender vi desværre så godt fra vore hjemlige områder. Det er en fornøjelse for en jernbanemand at rejse rundt dernede. Togene kører meget præcis og forsinkelser hører til sjældenheder. Selv om Luxembourg kun råder over 600 km. jernbane, hører landet procentvis til et af de tætteste

i verden. Landets beskedne størrelse har den fordel, at man på en uges ferie vil være i stand til at komme rundt overalt. Foruden togene råder CFL over en fuldtud moderne rutebilpark, der spinner sit net ud til hver dal og til hver en borg, — a propos borge. Man har kaldt Luxembourg for »de mange borges land«. Skulle De få lyst til at rejse derned, vil De forstå hvorfor. Og tilsidst: Der er slet ingen grund til at undgå Luxembourg.

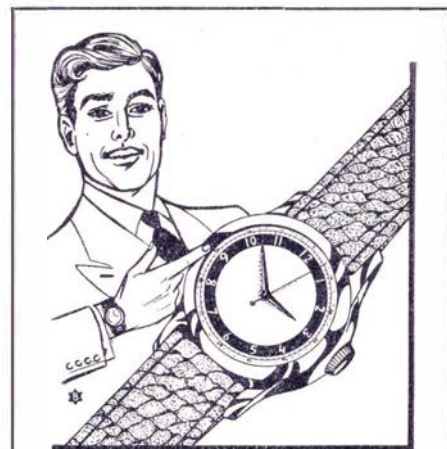
A. J.



Det er ikke alle, der ved...

- at arbejdet på en ny 10 m lang tunnel i Hovedgård påbegyndes nu.
- at alle perroner og adgangsveje til og fra Kalundborg st. og færger bliver overdækket. I licitationen over arbejdet med perrontage var indkommet ni tilbud med laveste tilbud på 226.700 kr. og højeste på 566.200 kr.
- at den nye havnebanegård i Frederikshavn nu er taget i brug, selv om den endnu ikke er helt færdig.
- at stationerne Store Fuglede, Jerslev og Værsløv fra sommerkøreplanens ikrafttræden nedsættes til trinbræt.
- at restaurant »Halskov Perlen« har så stor søgning, at det nu er besluttet at udvide restauranten til den dobbelte kapacitet. Arbejdet påbegyndes til efteråret.
- at borgmesteren i Svendborg fastholder, at forbindelsen mellem Svendborg og Tåsinge skal være en tunnel.
- at det er meningen, at Kalundborg stations nye sikringsanlæg koordineres med fjernstyringsanlæg til Værsløv st.
- at den påtænkte Korsør—Kiel rute nu er opgivet i denne omgang.
- at DSB har givet indstilling til trafikministeriet om anlæg af tredje færgeløje i Halsskov og Knudshoved og bygning af en tredje dobbeltdækker færge, der anses som nødvendig for at klare biloverførslen i 1962.
- at fripasberettigede pensionister nu kan få legitimationskort, der giver ret til rejser til halv pris på udenlandske baner for dem selv og deres hustru.

- at fripas ikke er gyldige til færgeruten Dragør—Limhamn.
- at DSB fra 1. april har tilsluttet sig kølevognsselskabet Interfrigo, der er et kooperativt selskab, hvis medlemmer udelukkende er europæiske jernbanestyrelser, der her kan få kølevogne på lejebasis. DSB får nu 270 kødkølevogne og 50 fiskekølevogne stationeret her i landet.
- at Statsbanerne har arrangeret en iøjensaldende stand på den store udstilling »Week-end og vandsport«, der er åbnet i Funkturmhalle i Berlin.
- at fjernstyringen på Fyn skrider hastigt vestpå. Den 1. april blev afsnittet Tommerup—Årup taget i brug, og inden årets udgang ventes hele strækningen Nyborg—Middelfart at være fjernstyret fra Odense st.
- at der arbejdes på højtryk for at få det nye pakhuis i Nykøbing F. færdig, således at hele den nye godsbanegård kan afleveres færdig den 1. maj i år.
- at hurtigfærgerne Kalundborg—Århus' sejl-tider nu er fastsat til Århus afg. kl. ca. 8 (Kh. ank. 12,55) og kl. 23, og fra Kalundborg kl. 18,50 og kl. 2,30. De to nuværende færger sejler til samme tider som nu med anløb af Samsø.



SV. PEDERSEN

Urmager og Guldsmed
St. Voldgade 7
Telefon Randers 7055

C. F. RIEDEL & LINDEGAARD $\frac{A}{S}$

Maskinfabrik og Jernstøberi

Kingsgade 11 - København V. - C. 2648

Centralvarme - Gas - Vand og Sanitetsanlæg

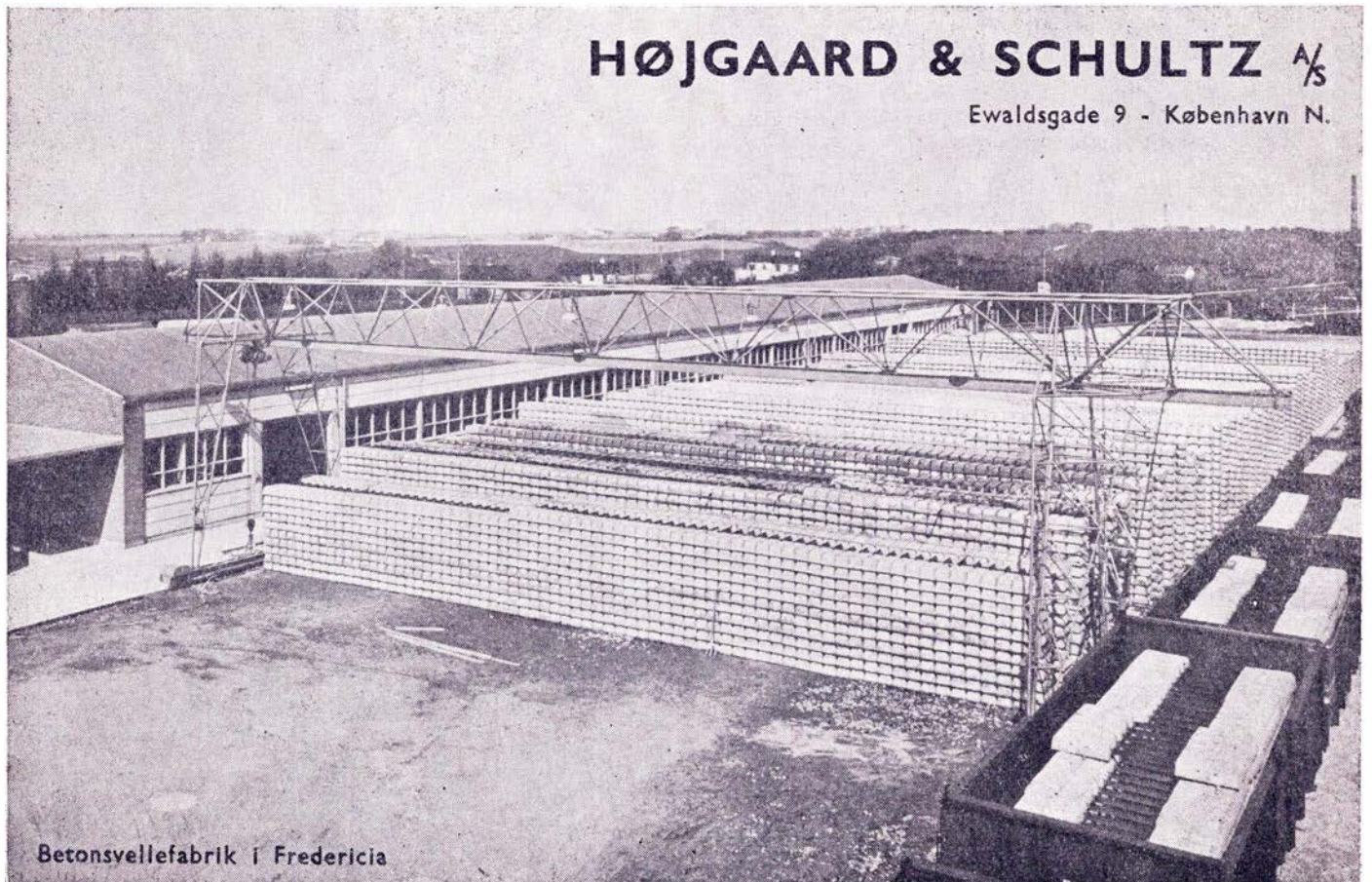
Sporskifter — Strålevarme



Hilsen fra Middelfart

HØJGAARD & SCHULTZ A/S

Ewaldsgade 9 - København N.



Betonsvelfabrik i Fredericia

Lillebæltsbroen 25 år

1935 — 15. maj — 1960

Lillebælts overfarten 1863—1935

Den 7. september 1863 var jernbanen ført fra Nyborg til Middelfart. Begivenheden blev fejret med kongens og dronningens besøg, og i byen så man med forventning hen til en ny epoke i byens historie, en tid, der skulle bringe fremdrift. I horisonten truede dog den omstændighed, at jernbanen skulle føres videre til Strib, hvor færgefarten mellem Jylland og Fyn skulle foregå. Man var dog i Middelfart overbevist om, at det ville blive meget uheldigt, for fiskerne gav deres ord for, at med de herskende strømforhold ville farvandet blive så vanskeligt at besejle, at man snart ville opgive foretagendet og flytte overfarten til det sted, hvor den havde været siden tidernes morgen: Middelfart-Snoghøj.

Kamp om overfarten

En af de interessanteste episoder i Middelfarts historie udspillede i 1865-1866. Lokal foretagsomhed kæmpede mod statsmagtens dispositioner og mod gammel, privilegeret fordom. Parterne i striden var nogle driftige Middelfart-købmænd, statsbanerne og den privilegerede færgemand. Statsbanerne vandt slaget. Kampen havde drejet sig om, hvorvidt Middelfart eller Strib skulle være overfartsstedet mellem Fyn og Jylland, og den kamp tabte Middelfart. Det er interessant også for en nutidig betragtning, at en af årsagerne til, at det gik sådan, var, at den lokale, småskårne konservatisme, angsten for at prøve noget nyt, og skrækken for at sætte noget ind, øvede sin hæmmende indflydelse på de fremskridtsvenlige kræfter, der måtte kæmpe på to fronter: på den ene side statsmagtens dispositioner, på den anden side den lokale træghed, der klamrede sig ved århundredgamle fordomme.

Færgemanden ville ikke sejle med damp

Den dengang nye banegård blev lagt udenfor byen, og de rejsende, der skulle til Jylland, måtte derefter gå til Middelfart havn, hvor den privilegerede færgemands åbne ro- eller sejlbåde lå parat til befording. Særlig behageligt var det just ikke på kolde dage, og pladsen i bådene stod slet ikke i forhold til de rejsendes mængde. Deres antal steg nemlig stærkt med trafikmulighedernes forbedring. Det var helt utænkeligt, at man ved den privilegerede overfart ville tage noget nymodens stads som dampkraft i brug til overfartens hurtigere og mere bekvemme afvikling. Man havde klareret sig med årer i hundreder af år, hvad var det for noget sludder, at det ikke skulle være godt nok i fremtiden også?

Første dampfærge

En kreds af driftige, lokale handelsfolk mente imidlertid, at det var det ikke. De så chancen for at lave en stor forretning, og de tog chancen. De dannede et aktieselskab, og i England købte de et »skruedampskib«, som de gav navnet »Lille Belt«. På Burmeister & Wains værft i København blev skibet underkastet en reparation og en forandring, så det kunne svare til formålet, og med skipper I. J. Thuesen ved roret stod det torsdag den 29. juni 1865 kl. 18 havnen ind for at begynde farterne til Fredericia og Kolding, en gang daglig til hver by.

Men så blev man sure i Middelfart. Den privilegerede færgemand følte det skete som et indgreb i hans næring, uagtet han jo ikke ville sejle hverken til Fredericia eller Kolding, endsige udvide transporterne i et omfang, der svarede til behovet. Han meddelte, at han ville fore

proces på den påstand, at den nye passagerfart var et indgreb i hans næring. Også fiskerne protesterede. De havde haft nogen indtægt af at sejle folk til Fredericia og Kolding (i åbne ro- og sejlbåde), og den indtægt så de nødigt glide sig af hænde. Det var derfor sure blikke, der blev sendt til »Lille Belt«, da den med dampen pulsende fra skorstenen stod ud på sin første tur.

Det blev succes

Det viste sig hurtigt at være en fin idé. Til befording af de rejsende fra banegården til havnen blev der hurtigt indsat tre omnibusser, hvilket skabte liv i byens gader. Aktieselskabet »Dampbaaden Lille Belt« holdt generalforsamling lørdag den 8. juli på Behrends hotel, hvor der blev aflagt beretning om, hvad skibet havde kostet og vedtaget love. — Som driftsbestyrere valgtes bankdirektør A. C. Hansen, købmand P. H. Møller og købmand K. Thiedemann.

Foruden passagerfarterne efter fartplanen sejlede »Lille Belt« også lystture: »Hvis vejret tillader det, vil skibet søndagen den 16. ds. eftermiddag kl. 2 gøre en lysttur igennem Fænøsund, omkring Fæno til Gammel Aalegaard og Fænøsund, landsætte passagererne med deres madkurve, hvilket af disse steder de måtte ønske det og atter om aftenen medtage dem til Middelfart. På hjemturen anløbes Kongebroen for at give passagererne lejlighed til at overvære fyrværkeriet. Billetter frem og tilbage a 2 mark fås om bord.«

Foretagendet blev en så stor succes, at man besluttede anskaffelse af endnu en dampbåd. Det skete ved et møde af aktionærerne den 4. september, hvor der hurtigt blev tegnet et så stort beløb, at man kunne købe et skib, der lå til salg i

SAAB
99B



Den
lynhurtige
svensker

Peders Radio

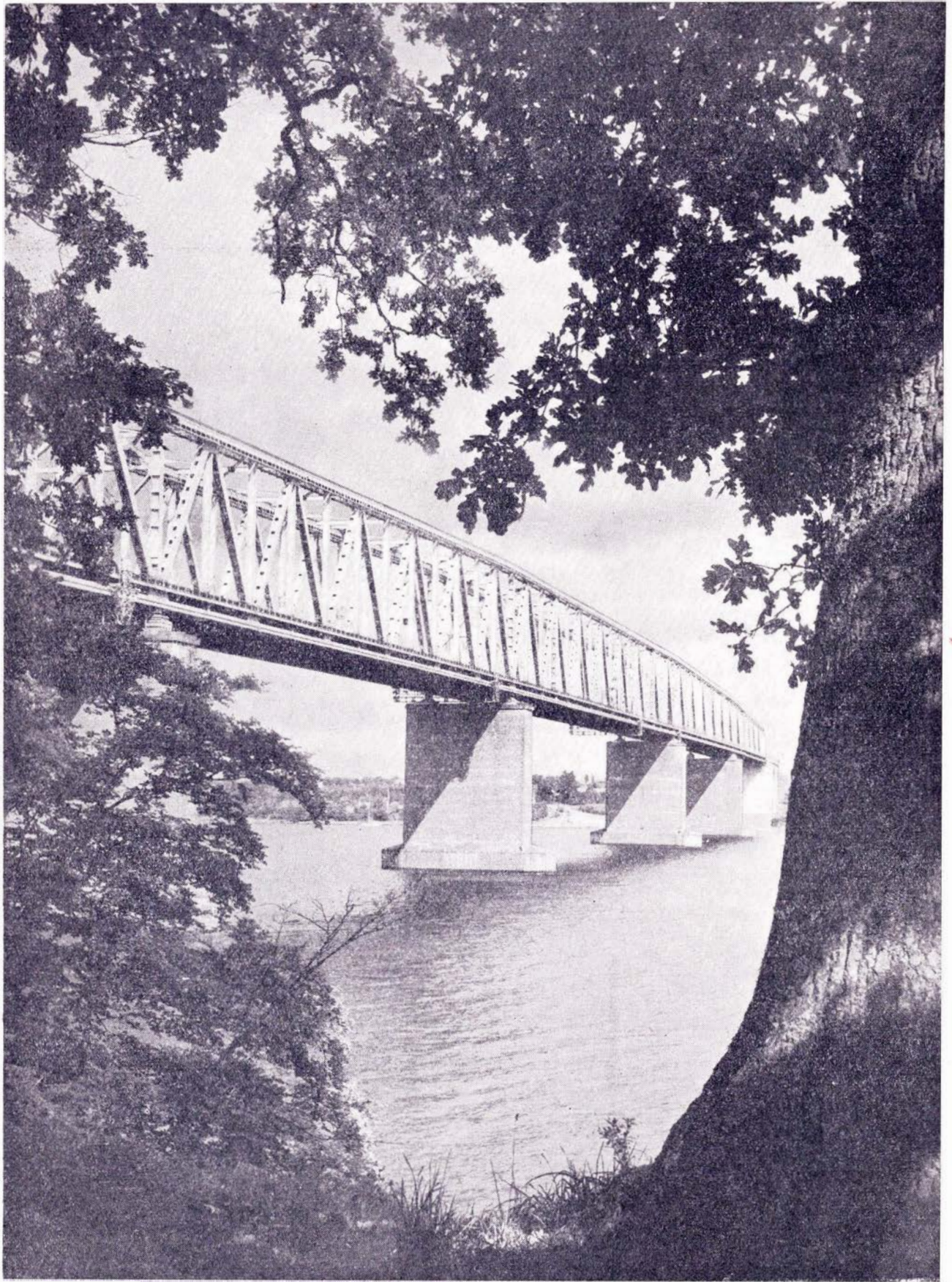
HEDENSTED - TELEFON 29

Autoriseret SAAB-forhandler

Forretningen med de gode, små vogne

Gode betalingsbetingelser

Flere gode ibyttetagne vogne på lager



MONBERG & THORSEN A/S - INGENIØRER - ENTREPRENØRER

Lybæk. Så ivrige var man, at man samme aften satte sig i telegrafisk forbindelse med skibets ejere og sluttede handelen. Det nye skib fik navnet »Balder«, tre dage efter var det i Middelfart og sat i fart på samme rute. Helt heldige havde man dog ikke været med skibene. Der var ofte uorden med maskineriet, — måske skyldtes dette i nogen grad ukyndighed overfor den nymodens dampkraft, og de mange uheld svækkede aktieselskabets økonomi en del.

Avisen fra den gang giver et lille billede af det liv, der var kommet over Middelfarts ellers så stille bybillede: »Farten på jernbanen var igen i går, søndag, ualmindelig stor, og byen kunne glæde sig over et talrigt besøg af fremmede, der i det smukke vejr havde gjort turen hertil. Det liv, en så betydelig tilstrømning frembringer, er meget usædvanligt for vor lille by, og navnlig ved aftentogets afgang var der en køren og løben til banegården, og dér naturligvis trængsel og tummel i en overordentlig grad.«

Men slaget tabtes

Hvor meget man end anstrengte sig, slaget tabtes dog. — Banerne stod fast ved deres beslutning om, at Strib skulle være endestation og overfartssted. Man så situationen i øjnene og averterede: »Middelfart dampskibsselskab. — Tirsdagen den 23. oktober, aften kl. 8, afholdes en ekstra generalforsamling på Berendts hotel, hvor beslutningen om selskabets opløsning, som enstemmig blev vedtaget atter vil fremkomme til endelig vedtagelse. De ikke mødende aktionærer må selvfølgelig underkaste sig de mødendes beslutning. Bestyrelsen.«

I første omgang besluttede man at sælge »Lille Belt«, og der knyttede sig den forventning til fremtiden, at et nyt selskab ville blive dannet til videreførelse af sejladsen med »Balder«, der lå på værft for at få installeret en ny kedel. Imidlertid blev det »Balder« der først blev solgt. Den overtoges af Helsingør dampskibsselskab for 7500 rigsdalere. Man mente det nu muligt at få det privilegerede færgeri afløst, og i stedet skulle »Lille Belt« så indsættes til bestridelse af den resterende

trafik. Man regnede med at den ville blive rentabel, især i vintertiden, når overfartsforholdene Strib-Fredericia af isgang gjordes vanskeligere end ved Middelfart-Snoghøj. Privilegiet ophævedes først i 1873. Da var »Lille Belt« forlængst solgt ved offentlig auktion, og det driftige selskab havde sat hele sin aktiekapital overstyr.

Første statsbane færge

Straks efter at den første statsbanefærge »Lillebælt« d. 19. marts 1872 var sat i drift på overfarten Strib-Fredericia, begyndte teknikere ved DSB at undersøge muligheden for at få etableret en broforbindelse over Lillebælt. I 1899 var man nået så vidt, at et broforslag nåede frem på rigsdagens bord, men det vakte ingen interesse mellem rigsdagsmændene. Først da man var nået hen til 1923, og genforeningen med Sønderjylland havde bragt en stærkt øget trafik imellem Jylland og Fyn, blev der bevilget penge til forberedende bundundersøgelser, og den 29. marts 1924 vedtoges loven om Lillebæltsbroen.

Men den bro, som man dengang vedtog at bygge, var kun en dobbeltsporet jernbanebro. Man mente ikke, at der var nogen økonomisk mulighed for at bygge en bro, der skulle have en bane til den kørende trafik. Dengang overførtes 25.000 motorkøretøjer over Lillebæltsoverfarten, og det var ikke tilstrækkeligt til, at der var grundlag for at lave en færdselsbro, mente de lidet fremsynede jernbaneteknikere. Broen blev foreslået lavet med muligheden for en »hængebane« under broen til »færgning« af biler.

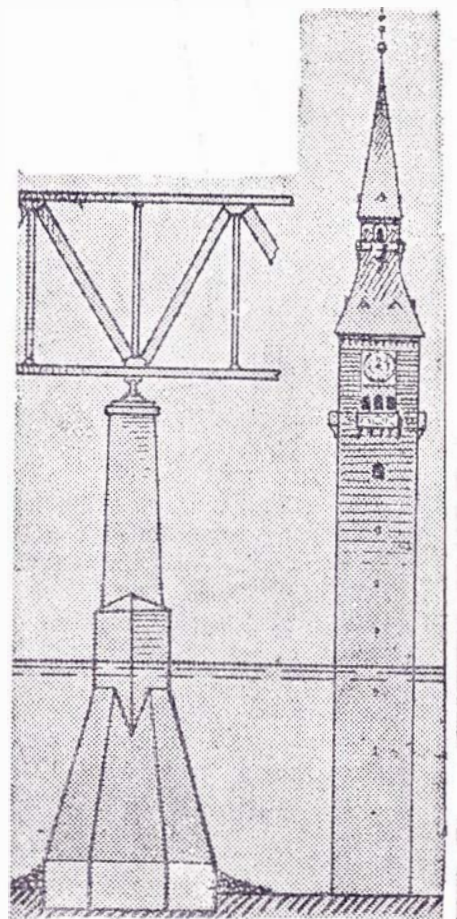
Men motorfolket greb så ind. Voldsomme protester fra motororganisationerne og erhvervslivet satte ind mod broprojektet.

Indvielsen af Lillebæltsbroen kan vist uden nogen tvivl siges at have været den største begivenhed i dansk trafikhistorie siden ibrugtagningen af den første jernbane i det egentlige kongerige — jernbanen fra København til Roskilde — i 1847. Intet under, at denne begivenhed gjordes til omfattende omtale i alle landets aviser, eller at den blev almindeligt samtalestof mand og mand imellem, for det var virke-

lig en revolution i samfærdselsforholdene, man dengang oplevede.

Bortset fra begivenhederne ved det blå bælt, tog broindvielsen sin egentlige betydelse under Københavns hovedbanegårds glastage. Her holdt ved perron 4 de to røde lyntog »Kronjyden« og »Østjyden«, der skulle føre trafikministeren, generaldirektøren og deres mange gæster til Middelfart, og her udveksledes de første lykønskninger.

Kl. 10,05 afgik »Kronjyden« og kl. 10,15 »Østjyden«. Om bord i disse hurtigfærende, trafikale vidundere befandt sig det meste af det Danmark, som dagligt nævnes ved navn i aviserne.



Lillebæltsbroen i forhold til Københavns rådhusstårn, der er 105 m. Vandstanden er 40 m.

— og vi bor og spiser på —

HOTEL VASEGAARDEN

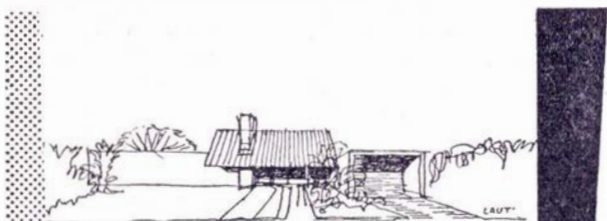
Fredericia . Tlf. 1465

NIELS CHR. JENSEN

Chokoladekiosken

Fredericia banegård

Is — frugt — chokolade




EMPEXO

EMPEXO

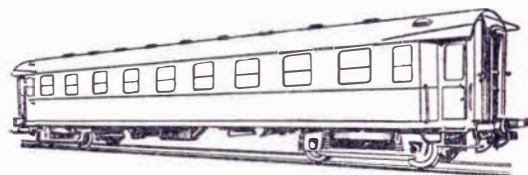
EMPEXO

*vandafvisende
murfarve*

- den populære forsteningsfarve
fremstillet på basis af
HVID PORTLAND-CEMENT
Den ideelle overfladebehandling
til bygningsværker af enhver art.
Fås i smukke farver og hvid.
Anvendes på
murværk, puds samt beton.



FORHANDLERE OVER HELE LANDET



VOGNFARBIKKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

Fredericia Byes og Omegns
Spare- og Laanekasse

DEN DANSKE
LANDMANDSBANK
FREDERICIA AFDELING

Tlf. 1900 (9 lin.)

Banken for land og by

Fredericia Mejeri

*Renseri*et **VI-KA**

Vesterbrogade 14
Fredericia . Tlf. 1753

TATOL

Strømper – alt i parfumeri
bedst i TATOL

Vesterbrogade 24 . Fredericia . Tlf. 496

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/S

Loehr & Holmelund
Gothersgade 40 . Fredericia . Telf. 888

En trist episode indtraf under togenes kørsel mod Korsør. Ved en overkørsel mellem Frederikslund og Sorø kastede en mand sig pludselig ud foran toget. Han blev dræbt på stedet, hvilket gjorde et dybt indtryk på de feststemte passagerer i lyntoget, der herved blev forsinket i 10 minutter.

Med færgen »Sjælland« blev lyntoget ført over bæltet. Ved en frokost om bord var generaldirektøren vært for selskabet i den ene salon, og maskinchef Munck i den anden.

Jo — livet blev levet behageligt under rejsen til Middelfart. — Udenfor stod folket — ved alle vejoverskæringer, fra næsten alle vinduer blev der vinket til toget. Og på de grønne fynske agre stak kalve og køer i galop, da de så det røde lyn komme nær. Børn og mødre skreg sig hæse af begejstring. Flaget smeldede fra gårde og huse. Ærværdige ledvogtere stod ret i forbifarten. — Fyn havde en stor dag, som gjorde øen større, end den i århundreder har været. Henad kl. 14 nærmede lyntoget sig Middelfart. Nu var det rene flagalleer — hele regimentet af dannebrog. Så holdt vi — Middelfart. Alle stod ud og gik rundt på den nye perron for at vente på kongen.

Som sædvanlig ankom Hans Majestæt præcis fra kongeskibet, med hvilket han var sejlet til havnen i Strib.

Efter at have hilst på en del af de tilstedeværende steg kongen ind i toget, der straks efter kørte til Lillebæltsbroen. Her standsedes foran den nye restauration. Efter at kongen under ledsagelse af trafikministeren og generaldirektøren havde

beset lokalerne, tog de plads på den opstillede smukt pyntede tribune tæt ved den nye bro.

Åbningshøjtideligheden

Efter et vers af »Kong Kristian« kom trafikminister Friis-Skotte på talerstolen. Han var noget hæst, men hans tale vakte opmærksomhed. — Mindeordene for de to arbejdere, der fandt deres død under arbejdet med opførelsen af broen, samtidig med den smukke og anerkendende hyldelse til landets konge, hvormed ministeren sluttede sin tale.

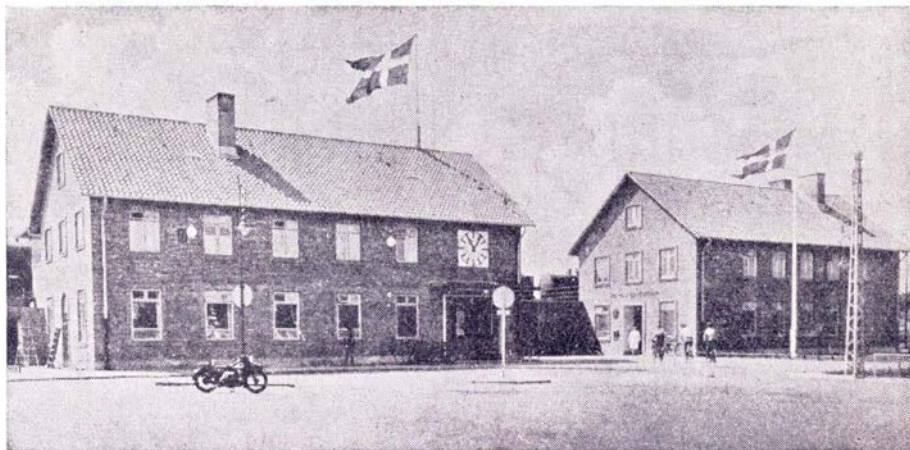
Da ministeren mindedes de døde arbejdere, rejste kongen sig, og alle fulgte hans eksempel. — Det var et af de øjeblikke under festen, at man forstod, at kongen kæmpede med en stærk indre bevægelse.

Kongen erklærer broen for åben.

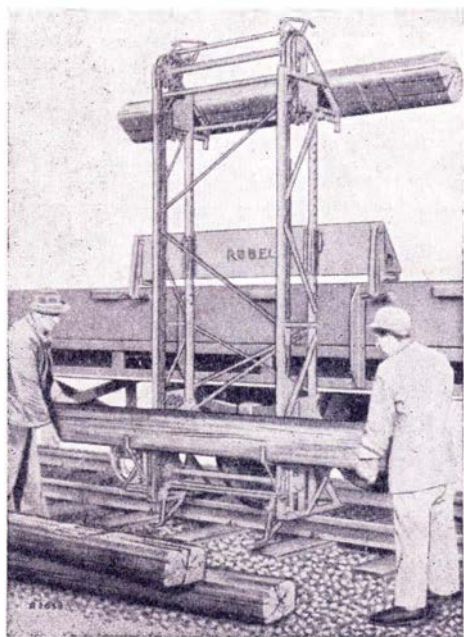
Kongen udtalte:

»Når vi i dag står over for fuldendelsen af denne brobygning, kan vi ikke andet end beundre den tekniske indsats, der ligger til grund for dette arbejdes udførelse, lige fra de forarbejder, der er foregået med matematisk nøjagtighed, og til det daglige tilsyn med broens udførelse, som over for de arbejdere, der har været beskæftiget under bygningen. Det er en historisk begivenhed, vi i dag er vidner til, da forbindelsen landfast knyttes mellem Fyn og Jylland. — Må broen ikke blot stå som et monumentalt minde for vort slægtleds tekniske dygtighed, men også tjene til vekselvirkning mellem befolkningen på Fyn og Jylland til ære og gavn for vort fædreland. Idet jeg erklærer Lillebæltsbroen åbnet for trafikken, udbringer jeg et trefoldigt Danmark leve.«

Det leve, kongens tale sluttede med, efterfulgtes af kraftige hurraråb, og alle sang med på »Der er et yndigt land«.



Middelfart station



SVELLELÆSSER ROBEL I

Læsning af gamle sveller på jernbanevogne kræver tid, kræfter og udgifter.

ROBELS svellelæsser udfører arbejdet hurtigt, nemt, billigt og uden uheld.

ROBEL & CO. - München

Repræsentant: **Alfred Raffel** A/S

Vodroffsvej 46 - København V. - Telefon Luna 2343

Silkesnoren sprænges

Kongen og de indbudte steg nu ind i de to lyntog, der nu var koblet sammen til et. Der lyder et fløjt, og nu indtræder det historiske øjeblik.

Toget og bilerne på vejbanen sætter sig i bevægelse, og på slaget kl. 15,00 sprænges silkesnoren, der er udspændt tværs over broen.

Toget lader sirenen lyde, biler tuder, og nede fra bæltet falder statsbanefærgerne og de mange små private færger ind med en øresønderrivende fløjtconcert. Flere af fabrikkerne ovre på Jyllands-siden giver deres besyv med, mens publikum er ved at sprænge afspærringerne.

En hilsen til Knutzen fra fragtmændene!

Smilende opmærksomhed vakte en mægtig lastvogn fra landsforeningen af fragtmænd og vognmænd i Danmark. Vognen var læsset med tønder og pakker samt blomster og flag og forskellige plakater. På en af plakaterne stod:

»Vi landets byrder er med til at bære, og hævder vor ret til at køre med ære«.

Indvielsestalerne

Som rimeligt var gav trafikminister J. Friis-Skotte da også i sin festlige og samtidig stærkt menneskelige indvielsestale udtryk for sin taknemmelige anerkendelse af d'herrers store og fortjenstfulde indsats. Samtidig fik ministeren lejlighed til at takke en række andre mænd og firmaer for en værdifuld medhjælp, idet han udtalte:

Fremragende dygtige ingeniørfirmaer, danske og tyske, har i fællesskab udført arbejdet efter Statsbanernes planer. På dette sted skal jeg kun fremhæve selve brokonsortiet, d'herrer Monberg & Thorsen, København, Grün & Bilfinger, Mannheim, A/S Krupp, Rheinhausen, og Louis Eilers, Hannover, som dem, på hvis kynighed, erfaring og fortrinlige samarbejde med Statsbanernes ingeniører anlægsarbejdet fortrinsvis har hvilet.

Arbejdet er fuldført uden tekniske uheld af nogen art. Derimod er det — man kan vist næsten sige uundgåeligt, at et anlægsarbejde af så store dimensioner medfører tab af menneskeliv blandt den ved anlæget beskæftigede arbejderstab. Dette har beklageligvis også været tilfældet her, omend i mindre omfang end ved tilsvarende anlæg. To arbejdere har sat livet til under udførelse af deres arbejde ved broen, og jeg finder anledning til her ved broens indvielse at nævne deres navne: Tomrer Niels Christensen, Kolding, og arbejdsmand Carl Chr. Sørensen, Fredericia.

Om den nye tid udtalte ministeren: Siden Lillebæltsbroens vedtagelse i 1927 har brobyggeriet i Danmark taget fart: Lim-

fjordsbroen — Alssundbroen — Storsundsbroen — Oddesundbro — broen over Guldborgsund, Aggersund og Vilsund — og flere kan sikkert ventes; Danmark er ikke bromættet endnu.

Broen forbinder ø med ø, landsdel med landsdel, øger samfærdselen, forkorter tidsafstande, letter afsætningen og fordelingen af tilførsler og frembringelser. Ø-landet Danmark får gennem sine broer fastlandets fordele samtidig med, at det bevarer ø-landets mangfoldige adgang til transport ad søvejen. Men op over disse forskellige færdige, halvfærdige eller endnu kun projekterede broer hæver højbroen ved Lillebælt sig, broen med de skønne buer, de mægtige strømpiller og tegnende sin fine og lette profil over det skønneste danske landskab vi kender. Og når fra i dag de tusinder af biler snor sig op ad brovejen og videre over broen, når lyntogene fremtidig er i stand til at halvere tidsafstanden mellem landets byer, når rejsestrømmen i direkte vogne føres mellem rejsen over Lillebælt bliver den hurtigste Sjælland og Jylland, og når internationalt og billigste skandinaviske rute, såvel sydpå som vestpå, over til England via Esbjerg, så er det broen, som på sin stærke ryg bærer dette trafikale fremskridt. Lillebæltsbroen åbnes i en internationalt meget urolig tid. En bro over et for alle nationer åbent farvand er et fredens tegn: det viser et lille fredselkende lands fulde

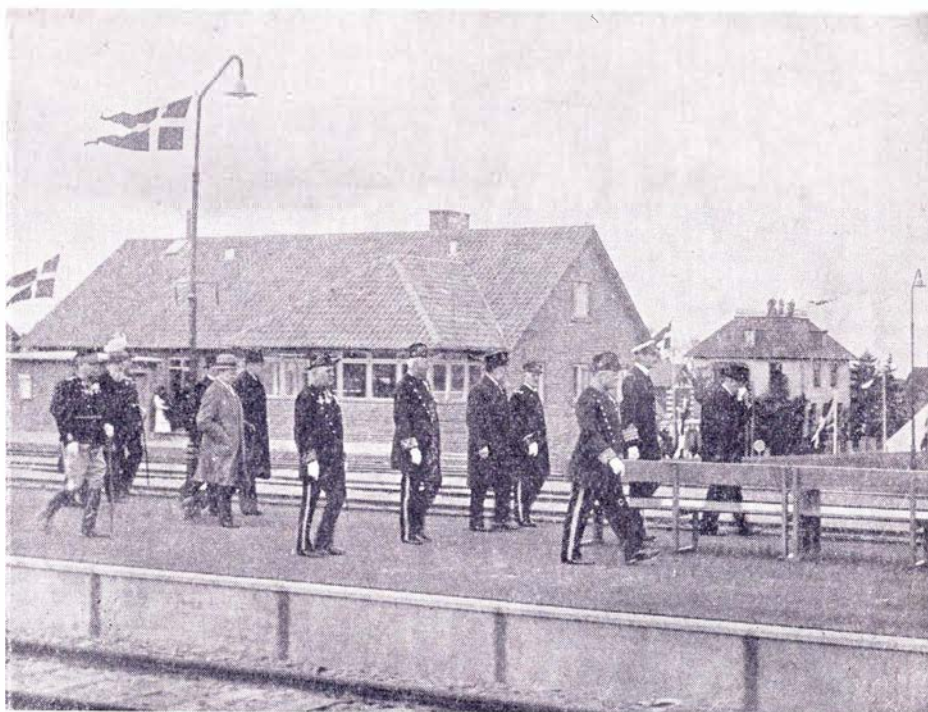
tillid til, at dets fredsvilje er internationalt anerkendt, og at dets fred ikke skal blive brudt.

Efter at ministeren havde udbragt et »Leve Danmark og dets konge, Christian den X«, der besvaredes med kraftigt ni-foldigt hurra, erklærede kongen Lillebæltsbroen for åbnet for trafikken og udbragte et trefoldigt »Danmark leve«.

Festtoget i Fredericia

Efter festtogets ankomst til Fredericia nye banegård rettede generaldirektor Knutzen en tak til Statsbanernes teknikere, som under ledelse af banechef Flensborg havde projekteret de nye anlæg og overvåget deres udførelse. I denne forbindelse nævnedes med anerkendelse overingeniør Engquist, overarkitekt Seest og baneingeniørerne Hertzum og August Jørgensen.

Efter at generaldirektøren havde nævnt de entreprenører, der havde udført arbejderne, takkede han personalet på Fredericia station og specielt dens chef, stationsforstander Marius Hansen, for det dygtige og pligtro arbejde, der var udført gennem de sidste vanskelige år. Endvidere bragte generaldirektøren en tak til Statsbanernes maskinchef cand. polyt. O. H. Munck for hans planlæggelse af den nye togtype, lyntoget, uden hvilket det ville være DSB umuligt at få den fulde gavn af den nye bro. Og endelig lød der en tak



Fra Lillebæltsbroens indvielse 14. maj 1935. Fra venstre generalmajor Wiet, undervisningsminister Borgbjerg, stiftamtmand Neumann, indenrigsminister Dahlgaard, handelsministeren, generalsekretær

Fr. Petersen, banechef Flensborg, distriktschef Aalborg, statsminister Stauning, stationsforst. Kyed, generaldirektor Knutzen, kong Christian d. X, trafikminister Friis-Skotte.

til personalet på Lillebælts-færgerne, der udførte deres sidste tur fra Fredericia til Strib den 15. maj kl. ca. 9 form.

Ved ankomsten til Strib blev flagene strøget samtidig på færgerne og på Strib station. Dermed var det sidste kapitel i Lillebælts-færgernes historie skrevet.

Broens mål og vægt

Totallængden er 1177,80 meter. Stål-overbygningen måler 825 meter i længden, og det største af gennemsejlingsfagene er 220 meter bredt. Hoveddragerafstanden er 16,5 meter, og den fri højde i gennemsejlingsfagene er 33 meter. Største vandhøjde er 40 meter. Fra pillernes underkant til overbygningens højeste punkt er nøjagtigt 98 meter. Der er anvendt 100.000 kubikmeter beton, og stålvægten er ialt 15.000 tons. Broen kan bevæge sig ved temperatursvingninger, det sørger to rullelejer på de to yderste piller for. I kulde trækker broen sig sammen, og i varme udvider den sig. Lægger man bevægeligheden i alle de mange fuger sammen, vil det sige, at man på en rigtig varm sommerdag vil kunne konstatere bevægelser på op til 15 cm, men på grund af de mange fordelingsmuligheder er bevægelsen næppe synlig for øjet.

At broen er genstand for den kørende og gående trafiks store interesse kan ikke undre, men mere forbløffende er det, at også flyvere i tidens løb har kigget på den på en højt uønsket måde. Et par danske dumstrige piloter har foretaget turen under broen i deres maskiner, og de slap heldigt fra det, bortset fra den bøde, de fik bagefter.

Broen er et stykke fremragende reklame for dansk ingeniørkunst, et teknisk menneskeværk, der samtidig fremhæver naturens skønhed, og det er jo sjældent.

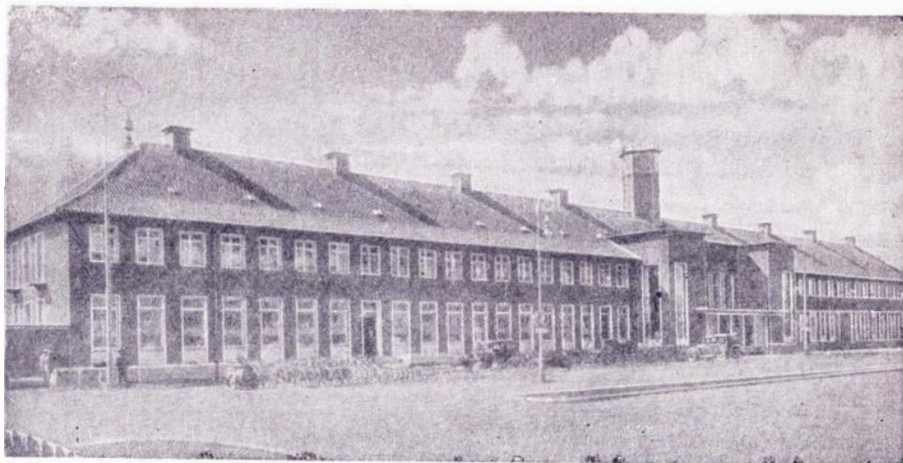
Lillebæltsfærgernes sidste rejse

Et vemodigt øjeblik, da flaget blev strøget. Flaget på Lillebælts-overfarten blev om morgenen strøget ved en højtidelighed. Det var en vemodig begivenhed.

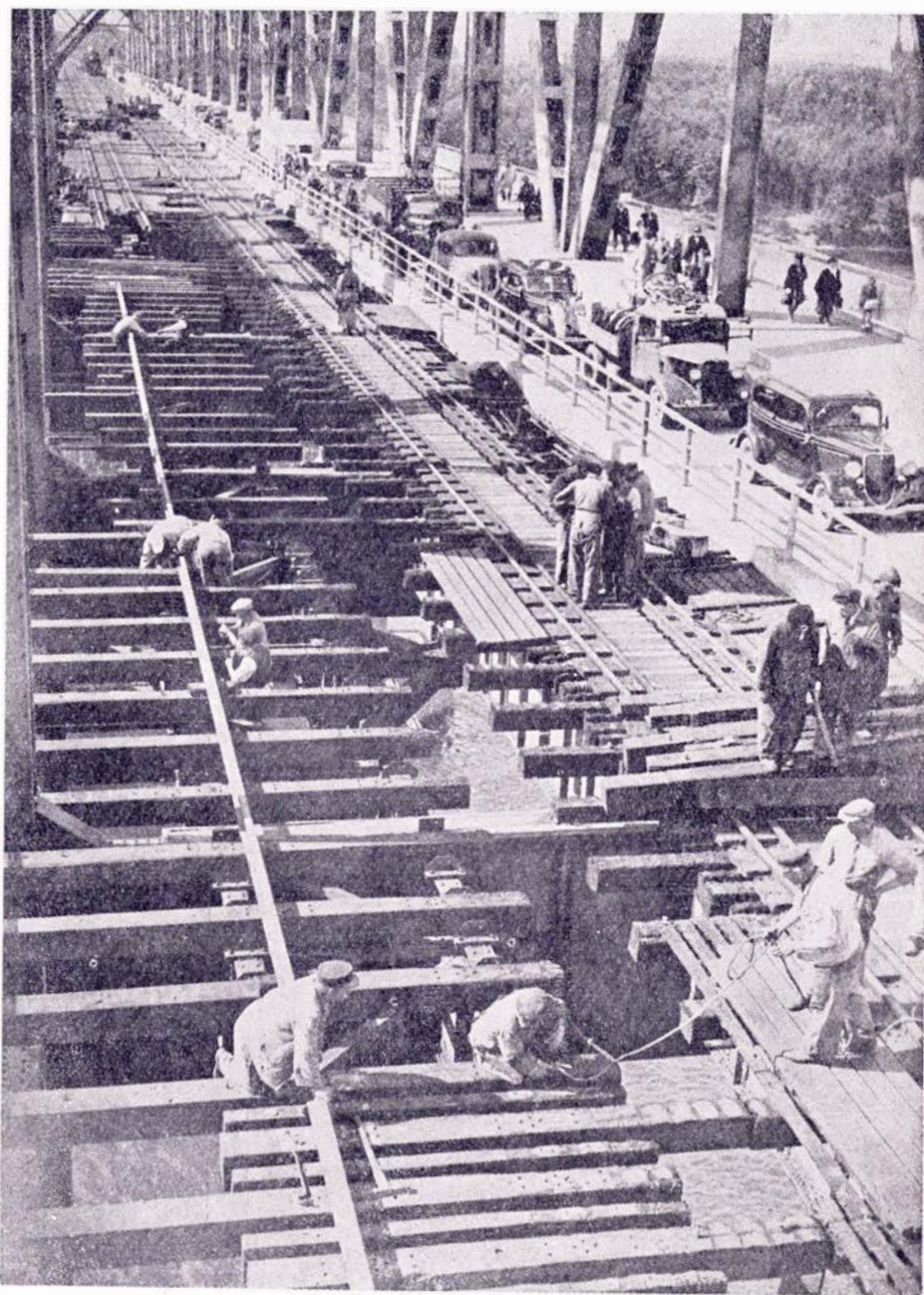
Kl. 9,30 kom de 4 færger, der endnu sejlede på bæltet fra Fredericia. Først færgerne »Fyn« ført af kaptajn Stoumann. Om bord var søfartschef Neergaard, skibsinpektør Rasmus Hansen og overfartsleder Buus.

Endvidere medførte færgerne enkelte rejsende. Mellem dem var en gammel kendt jydsk landmand, løjtnant Mads Kjær, Bottrupgård ved Horsens. Han havde deltaget i den første overfart i 1872 med færgerne »Lillebelt«.

I færgens kølvand fulgte tre andre færgerne »Marie«, »Strib« og »Kronprinsesse Louise«. Ved færgehavnen befandt sig det meste af Stribs befolkning. Mest gamle



Fredericia banegård



Reparation af broen efter branden i 1946.

Ud og hjem – nemt og bekvemt

MIDDELFART TAXA

Kontor: Jernbanegade 9-11

Telefon *112

Læs nyhederne

i

MIDDELFART SOCIAL-DEMOKRAT

Godt tøj er en god ting –

Gå til Deres **tøjekspert**

Specialforretning for herre- og drengetøj

RICARD MIKKELSEN

Middelfart Beklædningsmagasin

A. C. HANSEN JUN.

Middelfart . Tlf. 10 og 11

Kulimport . Brændselsolie . Bygningsartikler

MIDDELFART VENSTREBLAD

Dækker over hele Vestfyn

MIDDELFART DAGBLAD

Middelfart Avis

Telf. *865

MIDDELFART BRYGGERI

**SPARE- OG LAANEKASSEN
FOR MIDDELFART OG OMEGN**

Telf. 130 og 138

HOTEL VESTFYN

N. O. Andersen

Nygade 2 – Middelfart

Telf. 96

E. THIDEMANN

Algade 39 – Middelfart

Har altid gode og tørre cigarer

Alt i vin og tobak

Telf. 450

JOHANNES HØYER

Herreekviperer

Algade 50 . Middelfart . Telf. 179

WERNER OLSEN

Slagtermester

Knorregade 34 . Middelfart . Telf. 19

Byens: SCHOU VAREHUS

Algade 75 . Middelfart . Telf. 115

J. WIBOLTT'S EFTF. A/S

Korn- og Foderstoffer

Havnegade . Middelfart . Telf. *28

jernbanefunktionærer, der nu enten er blevet forflyttet eller afskediget, efter at broen er taget i brug. Da færgerne var lagt til kaj, fandt der en lille højtidelighed sted på færgen »Fyn«.

Søfartschefen holdt en bevæget tale: Stærk vemod fylder os alle, sagde han, men vi kan ikke stampe imod udviklingen. Det må da være en trøst for os, at vi har gjort vort bedste. Arbejdet ved overfarten er altid gået godt. Der har aldrig været gnidninger mellem ledelsen og personalet her, alt er gået godt, ikke eet eneste menneskeliv, der har været os betroet, er gået tabt. Derimod har flere af vore kammerater sat livet til.

Da Søfartschefen havde endt sin tale, blev splitflaget strøget på alle 4 færger, mens de tilstedeværende blottede hovederne. De fleste havde tårer i øjnene, enkelte græd.

Efter flere taler forlod personalet færgerne efter at have sagt farvel til søfartschefen, skibsinspektøren og overfartsleder med tak for mange gode år. *Verner.*

Dem der var kede af broen

Var jubelen stor ved indvielsesfestlighederne ved broen, var stemningen i den gamle overfartsby Strib det til gengæld ikke. Indvielsesdagen begyndte her som på alle andre dage, færger kom og gik, tog kom og gik, alt syntes som på alle andre dage. Men efter middag var det ligesom alt gik i stå.

Den store trafik, som havde været indtil formiddagstimerne, forsvandt pludselig som ved et trylleslag, der blev så stille så stille, som om jorden var nær sin undergang. Gamle jernbanefolk, som nu igenem et langt liv havde vænnet sig til lyden af tudende færger og fløjtende tog kunne nu pludselig ikke finde sig til rette mere. Og den første nat efter at broen var taget i brug huskes endnu af nogle af de pensionister, som fremdeles bor i byen, ingen kunne sove, man manglede noget.

Lillebæltsbroens indvielse fik også på anden måde stor betydning for Strib. Samtidig hermed flyttede 150 familier bort, hvorved mange huse kom til at stå tomme, og byens erhvervsliv kom naturligvis også til at lide hårdt under de ændrede forhold.

Totalt kaos på Fredericia ny banegård

Dagene efter Lillebæltsbroens indvielse kan uden tvivl betegnes som nogle af de sorteste i Statsbanernes historie. Da personalet var ganske uøvet med betjeningen af de nye moderne anlæg brød trafikken hurtigt totalt sammen, almindelige hurtigtog fik således mellem 4 og 6 timers forsinkelse, persontog endnu mere, medens det var rent fortvivlet med hensyn til gods og postbefordringen. Statsbanerne måtte indrømme, at vanskelighederne var større end forventet, men alt i alt var det naturligvis kun et overgangsstadium, og efter nogen tids forløb kom alt ind i mere normale forhold, således at de fordele, broens ibrugtagning medførte kunne udnyttes tilfulde.

Som nævnt i indledningen var indvielsen af Lillebæltsbroen en af de allerstørste begivenheder i dansk trafikhistorie. Om dette gigantiske bygningsværks berettigelse har de sidste 25 års udvikling tilfulde vist, at der ingen anden løsning var for at undgå sammenbrud af trafikken.

Lillebæltsbroen er i dag om muligt endnu mere uundværlig end den dag for nu 25 år siden, da det første tog rullede over den, og en ny epoke i dansk trafikhistorie tog sin begyndelse.

Branden på Lillebæltsbroen 1946

Midt i den allerstørste ferietrafik udbrød der natten mellem den 26. og 27. juli brand i svellerne på Lillebæltsbroen i sporet nærmest vejbanen ca. 300 m fra Fynssiden. Det lykkedes dog ret hurtigt at få slukket ilden, og skaden var ikke større, end at togene atter kunne føres over efter et par timers forløb. Ved 5-tiden om morgenen begyndte imidlertid en ny og mere alvorlig brand i svellerne midt ude på broen, og efter slukningen af denne brand var svellerne kun nogle forkullede rester, og al toggang måtte indstilles fra søndag morgen til tirsdag eftm., da det var lykkedes at gøre det ene spor farbart. Det andet spor tog det flere måneder at få i orden.

Efter branden på broen i 1944, der blev antændt efter at et tysk loko havde passeret broen, blev svellerne imprægneret med flanol, som ved værkstedsforsøg hav-

de vist gode resultater, og svellerne blev dækket med jernplader mellem skinnerne. Trods imprægneringen var ilden denne gang opstået i de udekkede svelleender. Broens træbelægning blev derefter overdækket med et asbestlag og jernplader. For yderligere at sikre mod brandfare er der nu med korte mellemrum anbragt 14 brandhaner på broen, og de kan på et øjeblik forsynes med vand ved hjælp af en pumpe anbragt nede i en af pillerne.

Aktieselskabet

DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1898

Vestergade 10 . København K.
Telf. C. 2150



INDREG. VAREMÆRKE

ELEKTRISKE URE

Lækkert brød og friske kager



Telefon Fredericia 1006

Annoncerne

læses af flest i et blad med læseværdigt indhold.



Hovedbanegårdens Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232 **F. L. Viltoft**

Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane

Nordvestfynske Jernbane

Tlf. Odense II 87 II

Odense

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

Erling Madsen
Pantheonsgade 22
1. kl.s kolonial - vin - tobak
konserver. — Ekstrafin kaffe
Tlf. Odense 12 13 91

Madsens Træskoforretning

Søndergade 16 - Odense
Telf. 12 57 44
Alt i træsko, hjemmesko,
gummistøvler
Ombundning

CARL N. DAMSTED PLANTESKOLE

»Bakkely« - Søhus st.
Telf. Odense 12 56 43

Faaborg

HYGGE - BO

moderne boligmontering

Helge Nielsen - Mellemgade 9
Telf. Faaborg 37

Østerhed Bageri

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

Assens

Torvebageriet

v/ P. Petersen
Østergade 10 . Tlf. Assens 321
Aldt 1. kl.s brød og kager
Bestillinger modtages

Assens Tandteknik

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

Nørrevold Apotek

Nyborg . Telf. 470

Erindres det

For 50 år siden, april 1910

Arbejdet på Københavns nye banegård er nu så vidt fremskredet, at indlægning af den elektriske installation i hovedbygningen er forestående. Projekteringen af dette betydelige anlæg er udført af belysningsingeniør I. B. Bruun, som ved sin udtræden af statsbanernes tjeneste påtog sig denne opgave.

Dampfærgeren »Nyborg« er overgået fra Storebæltsoverfarten til København-Malmö-overfarten. »Nyborg« skal være reserveskib ved Malmö-ruten efter at »Odin« er gået i fart på Storebælt.

Dampskibet »Fyn«, som i en årrække har været reserveskib ved Limfjords-overfarten, er i disse dage udbudt til bortsalg.

I kl. kupeerne vil fra 1. maj blive inddraget i de allerfleste tog på Nord- og draget i de allerfleste tog på Nord-, Kyst- og Klampenborgbanen. På disse linier beholdes I vognklasse kun i togene 403, 409, 427, 408, 420 og 432. Endvidere afskaffes I klasse i en del andre tog landet over.

Kortere stationsophold. Som et led i bestræbelserne for at tilvejebringe en hurtigere toggang vil der fra 1. maj for nogle Kystbanetog blive indført ½ minuts holdetid ved flere af stationerne, i stedet for 1 minut.

For 25 år siden, april 1935

Søndag den 7 ds. kl. ca. 7.02 er der på Odense-Svendborg-banen ca. ½ km syd for Ringe, sket et sammenstød mellem 2 motortog, hvorved den ene motorfører blev dræbt og 5 personer hårdt såret, nemlig en togbetjent og 4 rejsende, medens mange fik lettere kvæstelser, idet begge tog var godt besat af rejsende.

Efter køreplanen er der om morgenen krydsning i Ringe mellem 4 tog, der ankommer og afgår i løbet af 17 minutter. Det fra Odense kommende tog var i søndags nogle minutter forsinket, og stationsbestyreren har da i bestræbelsen for at indvinde tid givet afgang for nævnte tog, forinden toget sydfra var kommet ind.

Sammenstødet var meget voldsomt, begge motorvognenes ender blev knust, og den ene af disse vogne rejste sig op og lagde sig oppe på den anden.

Under redningsarbejdet, som varede i mere end et døgn, opstod der under an-

vendelsen af autogenskøreapparater ild i den ene motorvogn, som nedbrændte.

Folketingets udvalg angående Himmerlandsbanernes nedlæggelse har afgivet betænkning.

Udvalget har fra Ministeren modtaget bl. a. en oversigt over hvilke baner, der forventes foreslået nedlagt. Af denne oversigt fremgår bl. a. følgende:

Sorø-Veddebanen som godsbane kan bevares indtil videre.

Højerbanen er foreslået nedlagt, som personbane.

Skern-Videbækbanens nedlæggelse udskydes i hvert tilfælde et år.

Om Midtsjællandske bane og Røde Kro-Bredebro forelægges redegørelse for Rigsdagens finansudvalg i vinteren 1935/36.

Motortogtoget, der kl. 22.30 afgår fra Horsens til Odder, er den 12. ds. afsporet ved et grusgrav-sidespor i nærheden af Drammelsbæk, hvorved 3 rejsende blev let såret. Sporfløbet er forårsaget ved, at det forskriftsmæssigt aflåsede sporskifte er bragt i urigtig stilling ved vold.

Gerningsmanden var en 19-årig ung mand, han erklærede at han havde gjort det for at hævne sig på en baneformand, der havde forbudt ham at besøge en husassistent.

Hotel »Astoria« er blevet indviet, og spørgsmålet er om det skal kaldes penalhuset eller sovevognen!

Rutebil nyt

Dragør—København

På opfordring af DSB har Amagerbanen etableret en ny buslinie mellem Dragør og København samtidig med åbningen af færgeruten Dragør—Limhamn.

Store olielagre

Ved DSBs store service- og reparationsstation på Fynsvej i Kolding nedgraves i øjeblikket olietanke, der kan rumme 30.000 liter olie.

Amagerbanen

Banens busser forventes at give et underskud på 150.000 kr. for året 1959—60, og dersom de nuværende takster skulle bibeholdes, ville underskuddet for det lige påbegyndte driftsår formentlig blive på ca. 300.000 kr. Man har derfor ansøgt om en takstforhøjelse, der er beregnet at give en merindtægt på ca. 320.000 kr.

Knudepunktcentraler til

Statsbanerne

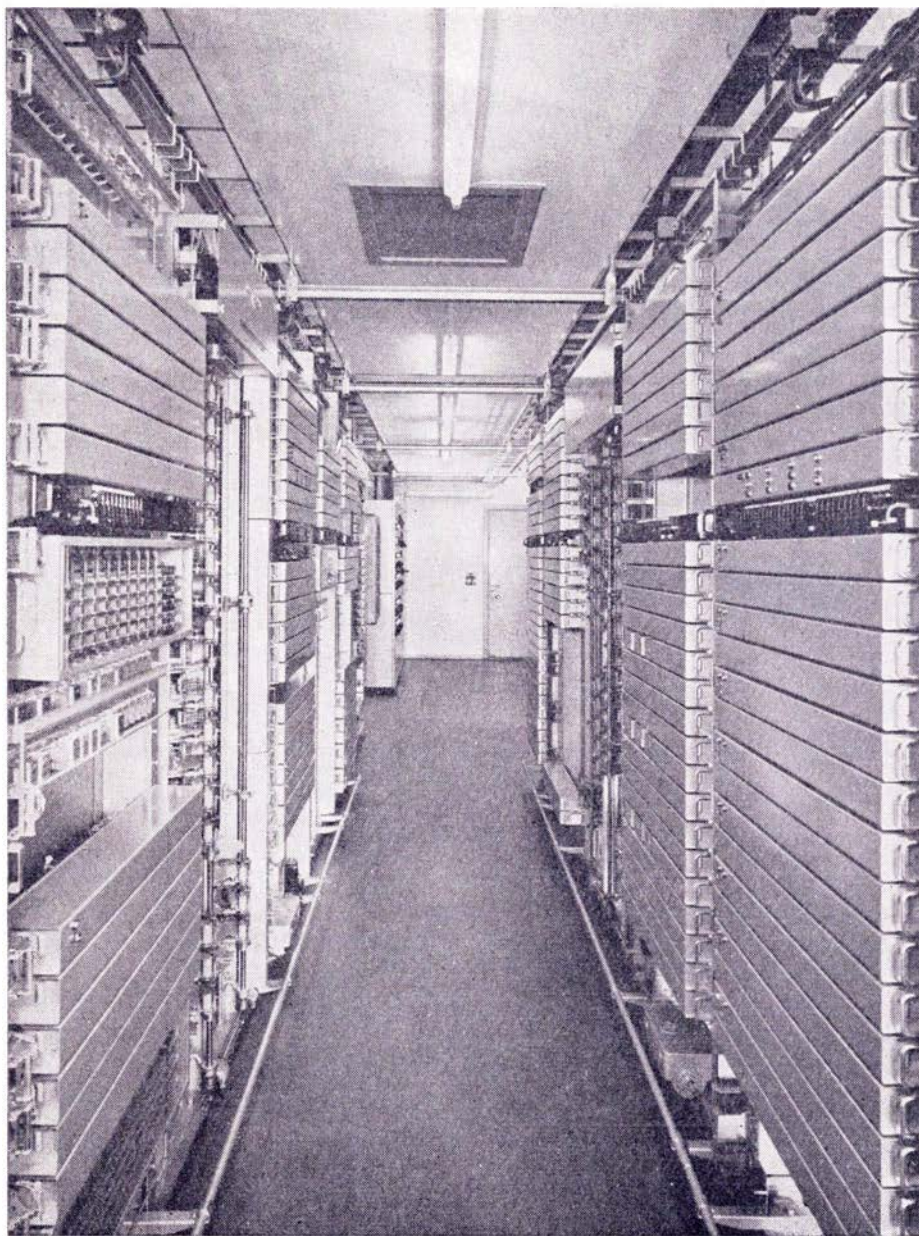
De nye centraler muliggør ikke alene en hurtigere afvikling af statsbanernes interne telefontrafik, men er også, gennem de moderne og teknisk gennemprøvede anlæg, et væsentlig led i rationaliseringen ved Danske Statsbaner.

— fra Automatic-nyt - Personaleblad for Telefon Fabrik Automatic A/S

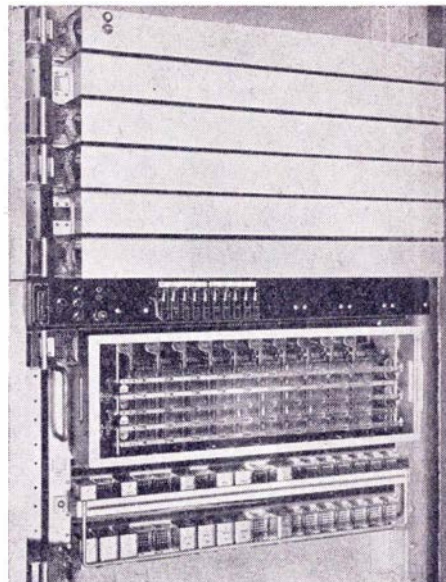
Danske Statsbaner har fornylig sat i drift den første af en serie knudepunktcentraler, som TFA skal levere.

Den klomplete central ses på det store billede. Den højre stativrække er lokalparten, der tjener som privatcentral for den pågældende jernbanestation. Lokal-

parten har ledninger til bycentralen. Ankomende bykald ekspederes over et ekspeditionsapparat med tastatur, se billedet forneden; udgående bykald etableres automatisk. Desuden har lokalparten forbindelser til fjernparten — den venstre stativrække på billedet.



Helsingør KC.



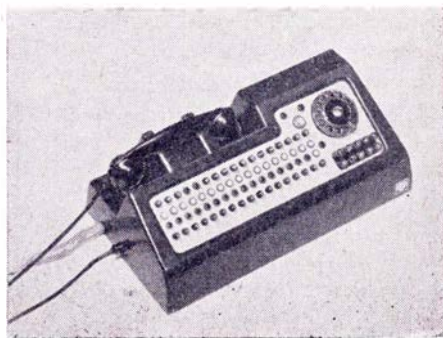
Over fjernparten ekspederes fuldautomatiske kald til og fra de øvrige jernbanestationer i landet, idet målet er et fuldautomatisk telefonnet for DSB.

Forøvrigt omfatter systemet ikke blot stationer på land, men også Statsbanernes færger og skibe vil via radioforbindelserne blive tilsluttet nettet, ligesom også udlandsforbindelser vil kunne etableres med manuelle ekspeditionspladser som mellemlid.

Billedet øverst på siden er et nærbillede af en af fjernpartens registre, der har koordinatvælger til opmagasinering af de modtagne cifre. Under vælgeren ses et multikontaktfelt, der udgør en krydskobling, ved hjælp af hvilken centralens plads i landsnummersystemet fastlægges.

De første knudepunktcentraler er leveret — til Helsingør, hvor de er taget i brug, og til Ålborg, hvor de er ved at blive stillet op. —

I løbet af 1960 skal lignende centraler leveres til Kalundborg og Nykøbing F, endvidere er i ordre centraler til Herning og Struer, og flere vil formentlig blive bestilt. Ho.



Fredericia

Jernbanepersonalet anbefales

Konfektureforretningen

Bodil Hansen
Sjællandsgade 61
Chokolade - konfekt
Smukke gaveæsker
Telf. Fredericia 3135

Vi anbefaler

MEJERIUDSALGET

H. Christensen
Prangervej 53
Altid 1. kl. mejeriprodukter
Telf. Fredericia 285

Skomager Kr. Jensen

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

Jernbanepersonalet anbefales

Kiosken

E. Thorsen . Fælledvej 20 . Fredericia
Dag- og ugeblade
Telegrammer . Telf. 2851

»Varemessen«

Jens Overgaard - Vejlevej 65
1. kl.s kolonial - vin tobak
konserves. - Spec.: kaffe.
Isenkram
Telefon Fredericia 1078

TRIKOTAGE LINGERI

Inge Sørensen
Egeskovvej 76 . Fredericia . Telf. 2021
Stort udvalg i trikotage, bluser,
kraver og småting

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

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

Autolakeriet

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

Fredericia

Solgaarden's frugt og blomster

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

Kolonialforretningen

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

Vejle

KØR SIMCA

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

Trekantens Andelsvaskeri

Rugsted - Vejle - tlf. Rugsted 49
Indleveringss'eder i
Fredericia - Vejle - Kolding

Jernbanepersonalet anbefales

BAGERIET

Kurt V. Nielsen - Havnegade 13
Telf. Vejle 2158
Altid lækkert og velsmagende
brød og kager

Kolonialforretningen

Ethel Jacobsen
Nutzhornsgade 15
Kolonial - vin - tobak
konserves. Spec. KAFFE
Telf. Vejle 1612

Har De vrøvl med vognen - så

Sønderbro's Autoværksted

P. E. Jørgensen, Søndergade 28, Vejle
1. kl. reparationsværksted
for alle vogntyper
Tlf. Vejle 4083

Tandlæge Erik Lassen

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

Vejle

C. Jacobsen - Kolonial
Langelinie 29 - Vejle - Telf. 2455
1. kl. kolonial - Vin - Tobak
Spec. 1. kl. kaffe

Silkeborg

Jernbanepersonalet anbefales

Frisør HEINE

Frederiksberggade 1
Silkeborg - Telf. 3157
1. kl.s moderne hårpleje
1. kl.s betjening

Spare- og Laanekassen for Silkeborg og Omegn

Vestergade 3 - Silkeborg
Telf. 410 - 416 - 417

Brøudsalget

Estrupgade 6 - Silkeborg
Telf. Silkeborg 1352
1. kl.s brød og konfekture
J. Pedersen

SOFT ICE

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

Herning

Bjerregaard Adamsen Isenkram

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

Pallesen & Maibom

Huset med kvalitetsvarer
Østergade 7 - Herning
Telf. 222

Jernbanepersonalet anbefales

SHELL Service

Holstebrovej 26 . Herning
Benzin . olie . vask
A. Damgaard . Telf. 1397

Nyt fra udenlandske baner

DB's årsberetning

De Tyske Forbundsbaner (Deutsche Bundesbahn) har nu udsendt deres årsberetning for 1959. Antallet af de på DB læssede godtvogne var 0,2 pct. mindre end i fjor, mens tonskilometerne for godstrafikken var ialt omkring 3 pct. større. Indtægterne var ialt 217 millioner DM højere end i 1958.

Driftsunderskudet udgjorde omkring 420 mill. DM (700 millioner kr.) d.v.s. 100 millioner DM mindre end sidste år og 200 mill. DM mindre end i 1957. Der blev i 1959 investeret for ca. 2200 mill. DM i baneanlæg og i rullende materiel.

De sidste 8 damploko blev anskaffet, desuden 90 elektriske og 390 diesel-loko type V 60 (tunge rangerloko), 140 små motor-rangerloko og 4850 moderne godsvogne. DB har nu 26.800 special-godsvogne. Der anskaffedes i 1959 260 special-godsvogne, hvis tag og sidevægge kan skydes til side, således at de kan læsses fra oven ved hjælp af kran eller fra siden

med gaffeltrucks. DB har nu 3360 godsvogne af denne type. Desuden anskaffedes 600 lukkede og 2115 åbne »selvlæssende« vogne af forskellige typer indtil 57 t bæreevne pr. vogn. Disse vogne er meget eftertragtet af kunderne, fordi styrtegods kan læsses uden personale og ved hjælp af trykluft gennem rørledninger, eller ved tipping og over transportbånd til lager eller silo.

Tyske godsvogne af disse typer indsættes også i den internationale godstrafik og ses hyppigt i Danmark, hvor importører af tyske industrivarer sætter pris på disse vogntyper. Efter at vognene er aflæsset og skal sendes tilbage til Tyskland, bliver de ofte nylæsset i Danmark, således at deres fordelagtige konstruktion udnyttes to gange.

Specielt for biltransporten blev der igen bygget 260 to-etagers bilvogne. DB har nu 2040 vogne af denne type, men også dette vældige antal er ikke tilstrækkeligt, og mange nye vogne er under bygning.

Beholdertrafikken var også i 1959 ganske stor. Der blev med DB befordret 2,9 mill. små beholdere med 1 eller 2 m³ rum-

indhold i læsset stand, eller 4,5 pct. flere end i 1958. Storbeholdertrafikken (beholdere med 8—12 m³ rumindhold) er vokset meget stærkt. Der blev befordret 640.000 storbeholdere (eller 33 pct. flere end i 1958) med over 3 mill. tons gods, først og fremmest korn og sukker uden emballage i tøndeformede storbeholdere.

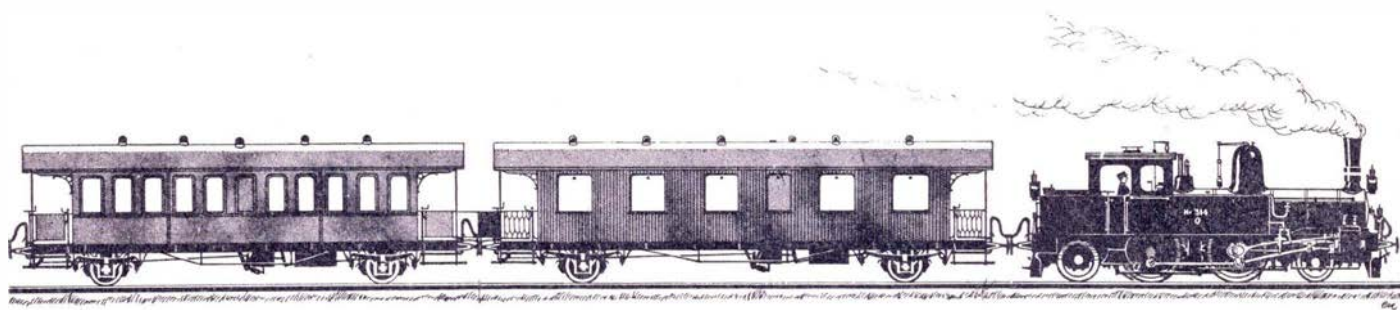
De elektrificerede strækninger blev udvidet med 270 km og udgør nu 3450 km; yderligere 400 km er under bygning i 1960.

DB er meget tilfredse med de damploko, der er blevet omdannet til oliefyring.

MAANEDS- magasinet

Valby den 7. marts. Da Nordekspress ved 19-tiden passerede stationen på vej mod København blev en mand, der opholdt sig på perronen, ramt af toget og fandtes senere død i sporet.

Jernbanemateriellets historie. V.



Ltr. Bc

Ltr. Bb

Ltr. O

Ovenstående tegning viser et udsnit af et typisk damptog i Københavns nærtrafik midt i 20-erne.

Toget er forspændt et lokomotiv ltr. O, bygget i årene 1896—1901 til lette Nord- og Kystbanetog. Efter maskinen følger en 2. kl. sidegangsvogn ltr. Bb (nuværende Cv) bygget i årene 1917—1920 og anvendt i

mange tog landet over. Derefter en 2. kl. storrumsvogn ltr. Bc (nuværende Cy) bygget til Københavns nærtrafik 1915—1924.

O-maskinen har været meget anvendt til Klampenborg-, Holte- og Frederikssundstog, men har senere også kørt på mange andre strækninger, senest bl. a. på

Haderslev- og Åbenråbanen. Få maskiner har som O-maskinen slæbt store tog i Københavns nærtrafik, og den blev brugt indtil for få år siden, således indtil 1946 på Frederikssundsbanen, og på Slangerupbanen i årene 1949—1952, kørte O-maskinen mange store tog mellem København L og Farum. D.-J.

Hvilehjemmet »Eliselund«

Hasserisvej 143 - Aalborg - tlf. 3 68 04

modtager ældre pensionærer — såvel enlige som ægtepar. God pleje og moderate priser.

LIS og SØREN NIELSEN

Korsør-Nyborg overfartens restaurations

(Jernbanefærgerne og bilfærger Heimdal)

RONALD LARSEN

Storebæltsgaarden - Telf. *1100 - Korsør

Frederikssund

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

Roskilde

Jernbanepersonalets damer anbefales

Roskilde Dampvaskeri

Skomagergade 38 - Roskilde
tlf. 195

Byens billigste
rullemask — 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

Sorø

Elektrisk Vaskeri

Fru N. Pedersen, Saxogade 4, Sorø
Rullemask, våd vask og færdig vask
det dufter af renhed!
Telf. Sorø 896

3 % rabat på alle varer
Kolonial - vine - tobak

MIKO

Storegade 38 Sorø 626

Bornholmer-Bageriet

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

Slagelse

Jernbanepersonalet anbefales

J. Frederiksen Kolonial

Sorøvej 13 - Slagelse
tlf. 52 16 10
Kolonial - vin - tobak
Kaffe - konserves

Jernbanepersonalet anbefales

Pensionatet

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

Mejeriudsalget

E. Rørbæk, Østerbro 18, Slagelse
1. kl. mejeriprodukter
Brød og konfekture
Telf. Slagelse 52 04 82

CASINO BAGERIET

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

Frederiksværk

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. 270

Dansin Maskinfabrik

LANGÅ

Ringsted

Poul Pedersen's Blomsterhandel

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

Salon PIA

Gurli Hansen - Dagmarsgade 80

✕ Speciel klippeteknik

✕ Moderne frisurer

✕ Nyeste permanent

Telf. Ringsted 2086

Legetøjsmagasinet

Grete Hansen

Skt. Hansgade 19 - Ringsted

telf. 354

Stort udvalg i mekanisk legetøj
trælegetøj og bijouteri

GARDENIA

Oda Sørensen

Nørregade 47 - tlf. Ringsted 686

Al årstidens frugt - grønt

og blomster

Slagterforretningen

Erik Larsen - Sdr. Banevej 22

Telf. Hillerød 1060

1. kl.s kød og flæsk
hjemmelavet paalæg

Jernbanepersonalet anbefales

Boulevard Hotellet

Vordingborg

Telefoner 129 - 443

INGE HALLING

Kolonialforretningen

Gåbensevej 42, Nykøbing FI.

Kolonial - vine - tobak - konserves

Spec. KAFFE

Tlf. 852737

Assens den 1. marts. Som følge af svigtende bremsning på det helt nye Mtdieselloko nr. 163 kørte første morgentog fra Odense forbi stationsbygningen og videre gennem stoppemekanismen, og standsede først da det halve af maskinen var kørt ind gennem en husmur. Togfører C. C. Larsen, Odense, og en 14-årig skoleelev dræbtes på stedet, og senere er en tilskadekommen maskinarbejder død af sine kvæstelser.

Ringsted den 8. marts. En HFHJ godsvogn læsset med 20 t jern løb ved 4,30-tiden af sporet 4 km før Ringsted, vognen hoppede videre over svellerne, indtil den væltede i et sporskifte på Ringsted st.

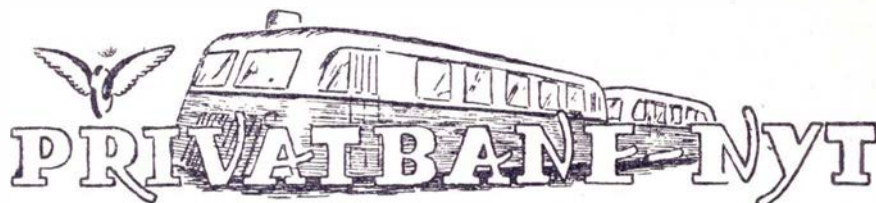
Storstrømbroen den 9. marts. Da et godstog ved 23,30-tiden var på vej over broen mod Vordingborg, blæste tagbeklædningen af en godsvogn og faldt ned på en bil, der kørte på vejbanen. Der skete kun ringe skade på bilen.

Helsingør den 12. marts. Da ekstramatros H. E. Marcker, Helsingør, ved 22,30-tiden var ved at åbne færgens bovport, da denne var på vej ind i færgeløbet, mistede han balancen og styrtede ned i færgeløbet. Der blev tilkaldt frømand til at lede efter den forsvundne matros. Først ved 2-tiden fandt man ham på færgeløbet bund.

Rygård den 13. marts. Da middagstoget fra Nyborg passerede Rygård, løb en godsvogn af sporet og ødelagde dette på en strækning af 150 m.

Korsør den 13. marts. Ved 5-tiden faldt en 71-årig mand, der var kommet med færgen fra Nyborg, i havnebassinet. En båd blev sat i vandet, og man fandt hurtigt den forulykkede, men alle oplivningsforsøg viste sig forgæves.

Brøndby Strand den 21. marts. En 13-årig pige, der lige var steget af en DSB-bus, løb bag om denne og over gaden, hvor hun blev påkørt af en modgående DSB-bus. Hun blev slynget hen ad vejen og var dræbt øjeblikkelig.



Køge den 1. marts. En personbil blev ved 7-tiden påkørt af Ringstedbanens skinnebus. Bilen blev fuldstændig krøllet sammen og føreren af den var dræbt på stedet.

Helsingør den 3. marts. En rejsende forårsagede i fjor klammeri med personalet på Hornbækbanen og slog en rude ud m. m. Ved retten blev manden dømt til at betale 20 dagbøder a 15 kr. og en erstatning til banen på ialt 190 kr.

Nakskov den 4. marts. Banegårdsrestaurationsen er blevet restaureret, så den nu fremtræder i ny og smuk stand. Der er indrettet nyt køkken og direkte indgang fra banegårdspladsen.

Ruds Vedby den 24. marts. Først da skinnebussen fløjtede, opdagede en bilist, at det røde blinklys var i gang. Han kørte ind i siden på skinnebusen, men der skete kun ringe materiel skade.

Fuglevad den 28. marts. Ved 15-tiden afsporede Nærumbanens skinnebusstog i et sporskifte på Fuglevad station, hvor der var lagt brosten i sporskiftet. I løbet af en times tid var toggangen atter normal.

Næstved-Præstøbanen. Såvel Næstved byråd som Præstø byråd har vedtaget at betale hver en trediedel af banens underskud i en femårs periode fra 1. april 1961. Præstø byråd skal herefter for-

handle med de interesserede landkommuner om at betale den sidste trediedel.

Skagensbanen. Skagen byråd har vedtaget moderniseringsbevilling på 34.500 kr. til fornyelse af 4 km spor på strækningen mellem Skagen og Hulsig, samt garanti for opretholdelse af banens drift i perioden til 1. april 1969. — Da man nu har fået det nye hurtige fisketog til Hamborg og København, har banen besluttet at sælge kølebilruten Skagen—København til en speditør i København, der vil fortsætte ruten.

Horsens-Bryrup-Silkeborg banen. Them kommune er den eneste af kommunerne langs banen, der har nægtet at fortsætte garantien for banens drift. Man vil prøve en ny forhandling med kommunen, og skulle denne ikke give resultat, vil man anmode amtsrådet om at tvinge kommunen til fortsat garanti. Virklund station skal nu ombygges og udvides til et beløb af 30.000 kr.

Hjørring Privatbaner meddeler, at skaden, som Kristianssand-færgen pådrog sig ved kollisionen i vinter, nu er udbedret, men der er nu fundet en beskadigelse på færgens krumtapaksel, og man afventer nu en ny krumtapaksel, der skal komme fra Amerika, og det er således stadig uvist når færgen atter kan indgå i driften.

MODEL JERNBANE

Vi bygger en Ac-vogn

Og så er det vist på tide, vi møder frem med byggevejledningen til en af Statsbanernes nyere personvogne. Vi vælger den gang litra Ac som forbillede.

Konstruktionsbeskrivelse

Vognkassen opbygges om vognbunden a, der fremstilles af 0,5 mm rektangulær zinkplade, hvis længde er 234 mm og hvis bredde er 32 mm. Ved endeperronerne foretages en indsnævring af pladen, jfr. fig.

Husk

banegårdsrestaurant

Silkeborg

R. E. Madsen - Tlf. 717

G. H. MØBLER

Vestergade 34 - Varde
Tlf. 53

Alt i moderne nutidsmøbler
Reparation og ombetrækning

Jyllands Tæppelager

Store Torv 6 - Århus - tlf. 2 55 66

Ledelse: O. Lings

Alle slags gulvtæpper

Konto kan oprettes

Randers

En genvej til godt køb —

SAMKØB

Søndergade 2 - Randers - tlf. 6731

Køleskabe - fjernsyn
knallerter - cykler

Rutebilstationens Kiosk

Frederiksplads - Randers
Aviser - dag- og ugeblade
Telf. Randers 3925

Jernbanepersonalet anbefales

Cafe Tuborg

Kirketorv 7 - Randers - tlf. 618
1. kl.s spisested

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

KIOSKEN

v/ C. H. Pedersen - Lervangen 56
Randers - tlf. 6225
Dag- og ugeblade
Skriverekvitter
Telegrammer til alle lejligheder

Vorup Cementvarefabrik

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

Kolonialforretningen

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

Niels Ebbesens Bar

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

TANDLÆGE

Thomas Rud Rasmussen

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

Randers

Gørup Christensen



Installationsforretning
Lamper og lysekroner
Energivej 53 - tlf. 2115
Randers

KISA møbler

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

Vorup Autoværksted og service station

Bøsbrovej 92 - Randers
Tlf. 5938
K. Østergaard

Hjørring

Jernbanepersonalet anbefales

HOTEL HAFNIA

Jernbanegade 24 - Hjørring
Noble værelser - 1. kl.s køkken
Prima betjening
Telefon 1850

RUDS BAGERI

Bent Pedersen - Løkkensvej 3
1. kl.s brød og kager
Bestillinger modtages
Telf. Hjørring 983

Frederikshavn

Jernbanepersonalet anbefales

Guldsmedeforretningen

Knut Ramm - Danmarksgade 31
Guld- og sølvsmiede
Stort udvalg i gaver
Telf. Frederikshavn 2 13 10

Jernbanepersonalet anbefales

Tobakshandelen

N. Hansen - Havnegade 11
Cigarer - tobak - vin
spirituosa - piber m. m.
Telf. Frederikshavn 2075

Aalborg

Jernbanepersonalet anbefales

B P service-station

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

Slagterforretningen

Kastetvej 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 altid frisksmurt
Erna Bech Sørensen,
Slotsgade 9 - tlf. Aalborg 24464

Jernbanepersonalet anbefales

Tobakshandelen

A. M. Nielsen
Vesterbro 24 - Aalborg
Tobak - vine - spirituosa
Telf. 2 27 13

Torbjørn Haagensen

slagterforretning
Hobrovej 64 - Aalborg
Tlf. 3 44 59
Kun 1. kl.s kød og flæsk samt
fineste pålæg

Kolonialforretningen

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

A. G. Johansens efft.

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

Viktualieforretningen

HASSERIS

A. Nielsen - Hasserisvej 97
Pålæg - viktualier - salater
små varme retter
Telf. 3 04 90

Jernbanepersonalets damer anbefales

SALON MINNA

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

Grethe Gade

a, og i fig. a vises endeperronen i naturlig HO-størrelse.

Dernæst fremstiller vi sidestykkerne b. Disse udskæres af samme materiale som vognbunden og gavlen. Sidestykkets længde og bredde er henholdsvis 238 og 29 mm. Inden vi nu går videre, ridser vi lige bukkelinier og vinduer op.

Fig. f, g og h viser hvorledes pladen bukkes i form svarende til vognbundens konturer. Vi tegner først de lodrette bukkelinier, disse er vist punkteret på figuren. Første bukkelinie er anbragt 10 mm fra sidestykkets lodrette kant, anden bukkelinie er 5 mm længere inde på pladen. Den modsatte ende af vognsiden afmærkes tilsvarende. Den tredje bukkelinie er vandret og tegnes i en afstand af 25 mm fra vognsides underkant, hvorved vi ovenfor denne bukkelinie får en 4 mm bred kant, der senere ombukkes vinkelret på vognsiden, jfr. fig. g og h.

Inden vi foretager bukningen af pladen, udskærer vi åbningerne til vinduerne. Disse tegnes op efter målene på hovedtegnin-

gen, der viser vognen i naturlig HO-størrelse. På grund af pladshensyn er kun tegnet vognens venstre halvdel. Den fuldt optrukne streg til højre på tegningen betegner vognmidte. Da begge vognhalvdele er symmetriske, skulle den side af sagen ikke volde vanskeligheder.

Vinduerne udskæres med en fintandet lovsav, eller bankes ud med en skarp mejsel og tilrettes bagefter med fil.

Herefter foretages bukningen. Første trin viser fig. g. Næste trin viser fig. h, hvor vi øverst har ombukket kanten vinkelret på vognsiden. Denne kant tjener dels til afstivning af vognsiden, dels til senere montering af lysamatur.

Vi lodder nu vognsiderne fast til bundpladen. Den punkterede linie på fig. h markerer vognbundens placering. Afstanden fra underside af bundplade til underkant af vognside er 3,5 mm.

Lodningen foretages lettest ved på et plant underlag at lægge bundpladen på et 3,5 mm tykt lag pap eller krydsfinér, hvorefter sidestykkerne støttet af retvinklede

træstykker presses mod bundpladen og fastloddes i denne stilling.

Gavlstykket c udskæres efter tegningen, hvorved der bliver materiale til ombukning af to lodrette støtteflige, hvortil vognsiderne fastloddes. Gavlstykkets to flige forsynes hver med et savsnit, svarende til højden af bundpladen. Fligene ombukkes således at de lige passer til den indvendige afstand mellem vognsiderne. Den ydre bredde af endeperronerne skal være 25 mm.

Inden vi fastlodder gavlstykkerne, udskæres åbningerne til vinduerne. Vi borer først for, og herefter files hullerne op med nøglefile.

Gavlstykkerne loddes nu fast, hvorefter vi med fil afrunder vognkassens hjørner.

Harmonikaen e kan vi enten købe færdig (Märklin) eller også fremstille den selv; nærmere beskrivelse i næste nummer.

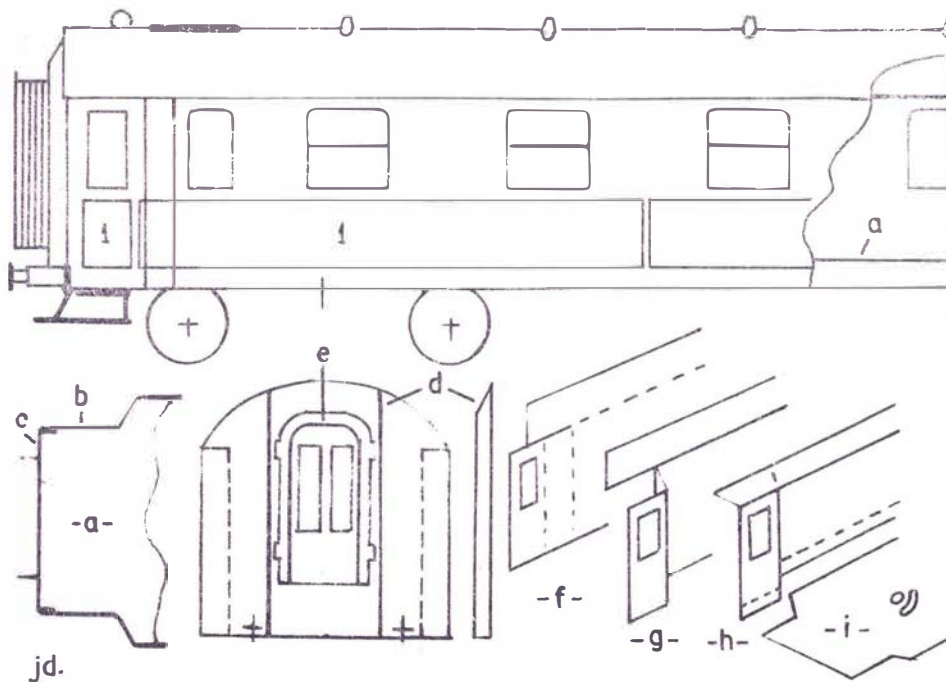
Efter fastgøring af harmonikaen, fastlodder vi nu to lodrette gavlstivere, fig. d. Fremstilles blot af tynd 0,5 mm messingstrimmel, der tilspidses foroven, jfr. illustrationen.

Vognkassen forsynes nu med cylinderpuffere, hvis tap stikkes gennem gavlens kant og loddes fast, afkortes evt.

Bundpladen forsynes nu med centerhuller til boggiene. Ved siden af det ene centerhul, fig. i, ses en bonneformet udskæring. Denne tjener til gennemføring af ledningen fra boggiens strømaftager.

J. B. Dyrkilde.

(Fortsættes)



Arbejdstegning til en Ac vogn

FOTO hobby

International Agfacolor-fotokonkurrence i Holland.

I lighed med tidligere år arrangeres også i 1960 en stort anlagt Agfacolor-fotokonkurrence i samarbejde med den kendte Keukenhof-blomsterudstilling i Lisse i Holland.

Indsendelsesfristen udløber 1. juli d. å.,

og vi bringer i næste nummer præmieliste og betingelser for deltagelse i konkurrencen.

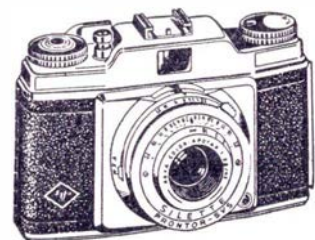
Fremkaldelse

Vi har her i JERNBANE-BLADET omtalt hvordan man kopierer billeder. Men hvis De nu har været ude at fotografere i

De Skulle Bruge



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Aarhus

Blomsterforretningen Bellis



Thorvaldsensg. 30
Tlf. Århus 3 04 16

Buketter

Kranse

Dekorationer

Korset Specialisten

Dagmar Schultz Petersen

KAWO korsetter

Rymsgade 28 . Telf. Århus 2 40 26

H. FRISENVOLD

Bageri . konditori
Max Müllersgade 2 B . Århus
Bestillinger til fester modtages
Morgenbrød bringes
Telf. 2 14 68

Jernbanepersonalet anbefales

FINN'S KOLONIAL

Vestergade 16 . Viby J.
1. kl. kolonial . vin . tobak . konserver
og spec. kaffe
Varerne bringes
Telf. Århus 4 10 25

Salon Grønningen

Else Neimann - Grønningen 3

1. kl.s hårpleje

1. kl.s betjening

Telf. 34 680

Robert Christensen

Møbler

Mejlgade 25 - Århus - tlf. 22 335

Brød - Konfekture

N. Glud

I. Huitsfeldtsgade 63

Brød - chokolade - konfekture

Telf. 6 81 79

Toledo Kaffebar

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

Frederiksbjerg

elektromekaniske værksted

Pauls Plads 12 - Århus - tlf. 3 00 17

Køb, salg og bytte,

reparationer af el.-motorer

Salg og opstilling af oliefy

Abaco BLOMSTER

E. Aabentoft Jensen - tlf. 2 83 97

Østergade 28 - »Sygekasseborgene«

Anbefaler sig med alt

indenfor branchen

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere

Signalføjter - Hornarbejde

Århus . Sjællandsgade 43 - Tlf. 28468

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.

S. Brandstrup Kolonialforretning

Sdr. Ringgade 47 - Århus - Telf. 43244

Kolonial - vin - konserver - tobak

1. kl.s kaffe

Fjernsyns-magasinet

Tordenskjoldsgade 27 - tlf. 6 56 22

Nyeste modeller i fjernsyn og

radio. - Spec. værksted med

fagmæssig garanti.

Tandlæge P. Rasmussen

Viborgvej 113

Århus - telf. 5 51 05

Kons. 9-16 - lørdag 9-12

Hadsten

Jernbanepersonalets damer anbefales

PARFUMERIET

Laura Sørensen

Søndergade 11 . Hadsten

Telf. Hadsten 127

Jernbanepersonalets damer anbefales

FRISØR SALONEN

Elin Jørgensen . Vestergade 1

Telf. Hadsten 475

1. kl. hårpleje

1. kl. nobel betjening

Aarhus opland

KØBMAND

GUNNAR SABROE

Bernstorffsvej 46 - Viby Jyll.

Kolonial - vine - tobakker

spirituosa - konserver

Prøv vor specialitet i kaffe

Telf. Århus 4 14 61

Jernbanepersonalet mødes

hos »ELKA«

Silkeborgvej 225 - Åbyhøj

Selskaber indtil 300 kuverter

Telf. 5 79 99. (Ny vært.)

Hvile- og Rekreationshjem

Stationsgade 4 . Risskov

tlf. 7 88 97

1. kl.s pleje. Hyggelige omgivelser
ved skov og strand.

Ruth Larsen.

Budcentralen VIBY

V. Kongevej 83 - tlf. 4 13 16

Vi ordner alt

Horsens

Jernbanepersonalet anbefales
1. kl.s pension til rimelig pris

K F U M pensionatet

Søndergade 31 - Horsens

Telf. 2 17 08

Jernbanepersonalet anbefales

Slagterforretningen

Sv. Nielsens eftf.

Kurt Helmer

Kun 1. kl.s kød - flæsk - pålæg

og salater

Smedegade 46 - Horsens

Telf. 2 14 34

Jernbanens folk anbefales

K F U K pensionatet

. . . 1. kl.s madstede

Allegade 19 - Horsens - telf. 2 16 90

BAGERIET

S. O. Schousbøll - Hedensted - tlf. 19

Altid fint og lækkert brød

og kager

Bestillinger til fester modtages

snevej, eller taget et godt billede på jernbanen, der evt. kan bruges til vor konkurrence, kunne det så ikke være morsomt, om De selv fremkaldte Deres film? Den første betingelse er, at De anskaffer en fremkaldetank, og helst en universal, den kan nemlig bruges til både 24×36 — 6×6 og 6×9. Har De en sådan tank, så kan De evt. klippe filmen over og fremkalde hvad der er optaget, man behøver ikke at vente til hele filmen er brugt, ganske vist går der ca. 5 billeder til spilde, men der er jo 36 at tage af. Det sker jo ofte, at man ikke får taget alle billederne om sommeren, og lader apparatet ligge til næste sommer for at fortsætte. Altså anskaf en tank og fremkald selv filmen. Vi skal i det følgende fortælle lidt om, hvor let det er, men en betingelse må vi først sætte, at der er absolut mørkt, så længe man sætter filmen i, den mindste revne af lys eller en cigar- eller cigaretglod kan give falsk lys på filmen, og det kan jo ødelægge alt for meget, lad være med at bruge noget som helst lys. Med lidt øvelse kan man godt lave det hele i mørke. Man kan forsøge med en fremkaldt film, nogle gange i mørke, og prøver man dette, vil man se, at det ikke er så svært. Men endnu engang husk, fuldstændig mørke.

Når filmen så er sat i spiralen, sættes denne i tanken, hvor man i forvejen har fyldt fremkaldervædsken i, så skrues låget på, og nu kan man tænde lys. Når filmen så har været i fremkalderen den bestemte tid, hældes fremkalderen ud, og filmen skylles ca. 1½ minut, så hældes man fixerbad i tanken, og når filmen har fået den bestemte tid her, sættes den under vandhanen og skylles i ca. ½ time.

Nu må vi jo hertil sige, at der er tud på tanken og hul foroven, således at man

kan tømme og fylde den uden at åbne tanken. Først når den har fået fixerbad og skal skylles, kan man skrue låget af og få lov til at kigge. Så kommer vi til vædskerne.

Fremkaldervædsken kan man købe i både flydende og fast form. Der er brugsanvisning med til begge dele. Der findes mange forskellige slags fremkaldere, den der er mest brugt — tror jeg nok — er Agfas RODINAL, det er en glimrende fremkalder, og kan bruges flere gange, denne RODINAL er i flydende form. Der findes også fremkaldere, man selv skal opløse, f. eks. I. D. 62, der kan købes hos Struer i Skindergade, der er fem forskellige slags pulver, der skal opløses i een liter vand; denne fremkalder kan bruges både til film og billeder, og som sagt der følger brugsanvisning med i begge tilfælde. Vil man forsøge at fremkalde film, så går man klogt i at købe den lille bog der hedder: F. eks. Fremkaldelse, den fås i enhver fotoforretning.

Har man nu fremkaldt filmen og fået den tørret, så skal man behandle den varsomt, der kan nemlig komme fingeraftryk på, og det ses særligt når man holder filmen på skrå, og årsagen er som regel ufagmæssig berøring af negativstrimlen med fedtede fingre, og dette kan forebygges ved at man aldrig tager på en filmstrimmel eller på et enkelt negativ på en sådan måde, at fingrene rører filmens flade. Et enkelt negativ kan man forsigtigt tage i et af hjørnerne med to fingre, som man først har aftørret omhyggeligt. Filmstrimmelen holder man derimod bedst langs kanterne, mellem tommel- og pegefingre, så man ikke berører filmens flader. Svage fingeraftryk, som på grund af hudens fedtindhold bliver tilbage på filmen, kan aftørres med et rent, blødt vaskeskind. Kraftigere fingeraftryk, især på emulsionssiden, kan muligvis fjernes ved en kort behandling i en 10 % potaskeopløsning efterfulgt af 10 minutter skylning. Hvis fingeraftrykkene derimod er fremkaldt af fugtige hænder, er det sjældent muligt at genoprette negativet, idet der herved er fremkommet små huller i emulsionen. Efter en fornyet udvanding kan en lakering med AGFA filmlak muligvis bøde lidt på skaden.

Harald.



Tarm

Overtrafikassistent N. K. Sejersen, Langå, er forfremmet til stationsforstander i Tarm, hvor stfst. N. A. F. Norling har søgt afsked på grund af alder (68 år).

Dødsfald

Stationsforstander P. J. V. Lassen, stmst. i Hylke 1910—1921 og stfst. i Kauslunde 1921—37, 87 år.

Portor Hans Pedersen, fh. Holte, 86 år.

Overportor H. V. L. Nielsen, fh. Hobro, 85 år.

Lokoforer A. L. Holman, fh. Silkeborg, 84 år.

Togforer H. C. Hansen, fh. Fredericia, 84 år.

Pakhusmester N. P. Engell, fh. Gb., 82 år.

Stationsleder H. V. H. Skov, fh. Frihavnen, 80 år.

Lokoforer L. P. Larsen, fh. Nyborg, 77 år.

Rangermester A. C. Jensen, fh. Horsens, 76 år.

Banebetjent M. Rasmussen, fh. Århus, 76 år.

Overbanemester Martin Hansen, fh. Århus, 76 år.

Overbaneformand M. Kjeldsen, fh. Hurup, 74 år.

Banearbejder N. P. A. Pedersen, fh. Mørkov, 68 år.

Togforer C. C. Larsen, Odense, 67 år.

Banevagt V. C. Madsen, fh. Rislev, 66 år.

Skönhed, som De ikke aner,
findes langs
private baner

SØREN PEDERSEN

FOTO - KINO

Provinsens førende specialforretning

Vesterbrogade 11 - Fredericia - Telf. *335

Amatør se her!

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

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

Viborg

Viborg Andelsmejeri

Telf. 1270 og 1271

Kun 1. kl.s mejeriprodukter

LILLI salonen

v/ Lilli Nielsen
Sct. Mathiasgade 64² - Viborg
anbefaler sig med alt indenfor
moderne hårpleje
Telf. Viborg 18U

Tandlæge Søren Glavind

Vestergade 1 - Viborg
(Andelsbankens bygning
Telf. Viborg 3070

Bagerforretningen

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

Brande

Brande Sogns Spare- og Laanekasse

Lær børnene ved køb af sparemærker
i skolerne at forstå opsparingens
betydning - hefter til indklæbning af
sparemærker udleveres gratis
af lærerne.

Kontortid 10-12 og 14-16
Fredag tillige 19-20, lørdag 9-12

Clausen Hansen

Handelsgartner
Storegade 44 - Telf. 160
BRANDE

NEHRKORNS BLOMSTER

Torvet - Brande - Telf. 575



A.C. POULSEN

vulkaniseringsanstalt
Brande - tlf. 375

1. kl.s arbejde
Lager af autogummi

Lemvig

Jernbanepersonalet anbefales

Tobak- og vinhandelen

M. P. Andersensen
Østergade 17 - Lemvig
Tobakker - vine og
spirituosa
Telefon 761

B. L. Knudsen

Vasen 2 - Lemvig
OST - FRUGT - KONSERVERS
Telefon Lemvig 446

Holstebro

V. MELGAARD & SØN

Holstebro
Urmager - Guldsmed - Optiker
Telf. 556

Banegårdskiosken Holstebro

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

Ikast

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Ikast afdeling - tlf. 557

Jernbanepersonalets damer anbefales

FRISØR-SALONEN

N. J. Nielsen
Algade 102 . Skanderborg . Telf. 766
1. kl. hårpleje - nyeste permanente
1. kl. nobel betjening

Jernbanepersonalet anbefales

Kilde-salonen

Kildegade 10 - Odder
Tlf. Odder 440

Skive

FAVORITEN

Prøv vort smørrebrød. Sendes overalt
Diners transportable
Fineste selskabssmørrebrød
Kroanretning - i topplassen
FAVORITEN . Hedtoften 73 . Skive
Telf. 1902

Jernbanepersonalet anbefales

Tobaksforretningen

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

SVANE APOTEKET

Nørregade 22 . Skive
Telf. 615

Jernbanepersonalet anbefales

Tobaksforretningen

Ejner Jensen . Østertorv 3 . Skive
Velassorteret lager i
tobak . vin . spirituosa
Telf. Skive 225

ERIK LINNET

Korn . foderstoffer . såsæd
Direkte import af
KUL . KOKS . CINDERS
Telf. Bedsted 16 og 19

Damefrisør-salonen

Vestergade 17 . Ålestrup
1. kl. hårpleje . nyeste permanente
Telf. Ålestrup 130 . E. Pedersen

Løgstør

SNERVIDE vaskeriet

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

Jernbanepersonalet benytter

Sparekassen for Aars og Omegn

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

BP-ZOOMKANA 1960

Den 14. april 1960 lancerede BP årets begivenhed for tohjulede totaktere, BP-ZOOMKANA.

BP-ZOOMKANA har til formål at anspore forenerne af de tohjulede totaktere til at interessere sig for orienteringskørsel, større kendskab til de regler, der gælder i den daglige trafik samt at få deltagerne til at opnå den højst mulige standard for trafikikkerhed og trafik hensyn.

Konkurrencen er en enkeltmandskonkurrence. Den løber i tiden 14. april—25. maj 1960. Konkurrencen er international, idet den afholdes overalt i samtlige BP lande indenfor samme tidsrum, og de 6 bedste fra hvert land mødes i Rom til en international finale.

BP-ZOOMKANA arrangeres af BP Olie-Kompagniet A/S i samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed, Danmarks Motor Union og politikommissær Meldgaard Larsen, der har udarbejdet opgaverne.

Der vil være to sæt opgaver. Det ene sæt indeholder 12 spørgsmål, der kan løses hjemme, bortset fra det elvte spørgsmål, som kræver, at man begiver sig ud på en mindre køretur. Der er lagt 20 ruter i Danmark, og det er meningen, at den enkelte deltager skal gennemkøre een af disse ruter, valgt efter eget skøn. Det andet sæt opgaver indeholder 18 spørgsmål, der alle kan løses hjemme.

Der vil blive tale om to hold vindere. De 6 bedste i BP-ZOOMKANA vil blive erklæret som landsvindere og vil hver med en ledsager blive inviteret med fly til Rom for at deltage i den internationale finale. Ligeledes vil vindernes køretøjer blive transporteret til Rom med fly. Opholdet i Rom vil vare fra 27. august—3. september, og BP inviterer vinderne til de olympiske lege, ligesom der vil blive arrangeret udflugter, underholdning og selskaber.

Udover de 16 landsvindere vil den bedste indenfor hver rute blive erklæret for distriktsvinder, og de 20 distriktsvindere vil hver modtage en transistorradio i præmie.

Hvordan deltager man?

På de af BP udpegede BP-ZOOMKANA stationer, der er valgt på grund af beliggenheden i forhold til ruterne, kan deltagerne for et startgebyr af 5,— kr. erhverve DELTAGERMAPPEN, der indeholder det til konkurrencen nødvendige materiale, derunder: 2 resultatkort, 1 instruktiv brochure, 2 opgavelister, 1 svarkuvert og 1 rutebeskrivelse.

BOG-anmeldelser

Durch die Zeiten strömt der Wein. — Cram, de Gruyter & Co., Hamburg. Ca. kr. 42,00.

En dejlig bog om et dejligt emne: Vin. Det er selvfølgelig først og fremmest tysk vinhistorie, der er genstand for behandling, og behandles på en fortræffelig måde.

Dejlige kunsttryk-billeder og en lang række smukke skitser gør deres til at gøre bogen forståelig og let læselig, og kan samtidig give samleren små tips om, hvad der er gammelt og værdifuldt i vinbranchen.

Locomotives of the Private Railways of Denmark. The Oakwood Press, Lingfield, Surrey. Ca. kr. 15,00.

Alene titlen er vel nok til at give de fleste lyst til at eje og læse denne bog. Det er et interessant emne, som maskiningenieur W. Bay, Ålborg Privatbaner, her behandler, og i den alt for spartanske række af bøger om danske baner udfylder denne en glimrende plads.

Udover en fortræffelig tekst er der et stort udvalg af billeder, der gør bogen yderligere tiltrækkende. Den anbefales derfor på det varmeste.

Steam on the Sierra. Cleaver-Hume Press Ltd., 31 Wright's Lane, London. Ca. kr. 35,00.

Den spanske halvø er vel ikke særligt kendt jernbanemæssigt i Danmark, og det er egentlig en skam, for netop der, hvor pengene ikke i almindelighed flyder så rigeligt som her, har jernbanerne stadig deres store dage.

Denne bog giver et glimrende indtryk af disse baner, vel at mærke de »smal-sporede«, »smal-sporede« i gåseøjne, for almindelige spanske og portugisiske baner er jo bredsporede. Derfor er enkelte af de omtalte »smal-sporede« normalsporede for os. Medens selvfølgelig langt de fleste er rigtigt smal-sporede, helt ned til 75 cm.

Anskaf Dem bogen, den er noget for sig, og skulle De tage på ferie i Spanien og Portugal engang, så er den garanteret en strålende fører for Dem.

Geschichte der deutschen Eisenbahnen. Hüthig & Dreyer GmbH, Heidelberg. Ca. kr. 11,00.

Ikke nogen særlig stor bog, men netop derfor tiltalende prismæssigt. Indholdet er over gennemsnit af jernbanehistoriers, omend billedudvalget velnok vil blive betragtet som spartansk.

Men for den, der vil stave sig igennem på tysk, og det er faktisk ulejligheden værd, giver bogen et bredt billede over spredte baner samlet til et stort jernbaneland i et førende europæisk land.

jas...

Skønlitteratur

FRA APULEIUS TIL GARCIA LORCA

Så kommer Hans Reitzels billigserie for tredje gang, og igen med nyheder — gode nyheder.

Til glæde for alle teatrets venner foreligger således nu tre af den store spanske

digter Federico Garcia Lorca's skuespil for første gang på dansk. Det er »Don Perlimplins kærlighed til Belisa« og »Frøken Rosita eller Blomsternes sprog«, oversat af Paul la Cour, og »Bernarda Albas hus«, oversat af Kirsten Schottländer. Lorca blev myrdet af fascisterne under borgerkrigen, men i hans digtning er der bud til vor egen tid — og til alle tider.

En nyhed for det danske publikum er også Henry Miller som novellist. Romanforfatteren og essayisten Miller er jo efterhånden kendt nok, i »Astrologisk fricassée« præsenteres satiriker og humoristen Miller. Nok rummer samlingen som alle Millers bøger, også vredesudbrud. Hovedrollen spiller dog virtuos Miller er i høj stemning denne gang, og hans vid er overdådigt.

Klassikerne har fra begyndelsen haft en fremtrædende plads i forlagets serie, og nu kommer som billedbog en af verdenslitteraturens muntreste romaner. »Det gyldne æsel« af den lystige græker Apuleius, i Otto Gelstedes fremragende oversættelse. Oldtidens kultur er næppe skildret mere farverigt og festligt.

Adskilligt yngre, men ikke mindre fornøjeligt er »Den duftende have«, Sheik Nefzaoui's arabiske elskovslære — en af de aller frimodigste, men også mest poetiske bøger om dette evige tema.

Blandt de danske klassikere er Steen Steensen Blicher repræsenteret med to bind fortællinger: »En landsbydegns dagbog« og »Præsten i Vejlbø« — tilsammen en perlerække noveller, der har holdt sig lige så levende som H. C. Andersens eventyr.

Et af de mest fængslende vidnesbyrd i dansk memoirelitteratur er Johannes Ewalds selvbiografiske brudstykker. »Levnet og Meninger«, som her kommer i Louis Bobes udgave.

Naturligvis er heller ikke vor egen tids danske forfattere glemte. Her er Flemming Bergsøes overdådigt fornøjelige »Dan-skere«, et bidende portræt af os selv — alene og i flok. Her er Jacob Paludans beske ungdomsroman »Søgelys«, der forudsiger vort århundrede som middelmådighedens århundrede.

Og her er Aase Hansens kloge og vemmelige »Drømmen om i går«, en roman om kvindesind.

Og så er vi tilbage til oversættelserne igen.

Desværre altfor aktuel er Arthur Millers »En mands ansigt«. De seneste begivenheder i Tyskland har givet denne roman om hadets og intolerancens væsen en skræmmende dystre baggrund. Til gengæld morer man sig ubehersket over Evelyn Waugh's »Stemmingsfuld begravelse«, der handler om visse særprægede sider af amerikansk kultur.

Der er nu ialt 36 bind i Hans Reitzels billigserie — et varieret udvalg af ældre og nyere litteratur til en pris som skulle være overkommelig for alle.

EXODUS

Man gribes om hjertet af denne smukke lovsang om jødernes frihedskamp. Bogens titel, der er et græsk ord for udvandring, siger de fleste mindre end nul. Til gengæld siger de 634 sider alt hvad man kan forvente af en velskrevet og interessant roman. EXODUS er spændende som en kriminalroman, fængslende som en krigsroman, og frem for alt dybt menneskelig i sin personskildring. EXODUS handler om jødernes kampe. Om kampe, der blev kæmpet mod en sadistisk overmagt, kampe, der blev udkæmpet blot for at bevare livet i de frygtelige udryddelseslejre, kampe i Warszawas stinkende kloaker, og kampe i de russiske ghettoer. Men frem for noget andet: Kampe mod arabere og englændere i Palæstina. Altsammen, hvor der end blev kæmpet havde eet fælles mål for alle jøder: Det Hellige Land. Man læser om arabernes svigagtige ledere, der udløser mord og odelæggelser over hele Palæstina, og om englændernes vege, for ikke at sige fejde militæroperationer, der modarbejder jøderne i stedet for at hjælpe. Men over det hele står, som en lysende Davidsstjerne, kærlighedsforholdet mellem Ari og amerikanerinden Kitty, og mellem den ganske unge og smukke jødepige Karen, der er opdraget i Danmark, og den indesluttede og menneskesky Dov. Kærligheden mellem mand og kvinde i de to par er ægte, stærk og tidløs. Den trives mens maskinpistolerne bjæffer og bomberne brager over det hellige land. FN bestemte at staten Israel skulle opstå den 15. maj 1948. 50 millioner arabere svor ved profetens skæg, at samtlige jøder ville være drevet i Middelhavet senest en måned efter. Årene har bevist at jødernes kampe for de golde og øde strimler land, der udgør staten Israel, ikke har været forgæves.

EXODUS er netop udkommet i 2. oplag. Det bliver sikkert ikke det sidste.

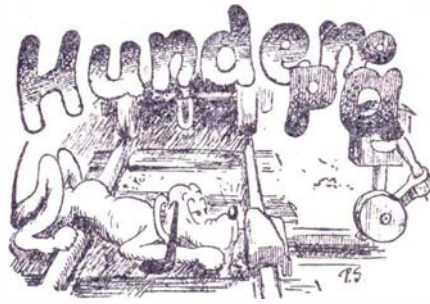
Grafisk Forlag. Forfatter: Leon Uris.
Pris: kr. 29,50. Indb. kr. 44,50.

DEN UKENDTE SOLDAT

Den Ukendte Soldat handler om Finlands krig mod Rusland, et led i den anden verdenskrig. Bøger om krigen har et stort publikum, og DEN UKENDTE SOLDAT er et smukt bidrag til krigslitteraturen. Der er nul propaganda, nul helteglorie og nul personforherligelse. Bogen er simpelthen en bog om den ukendte soldat. Om ham, der tramper afsted i mudder og dynd, ham, der ser kammeraterne falde mens han stædigt og bistert kæmper videre, ham, der græder da nederlaget er en kendsgerning, ham, der bare sprøjter det ene magasin efter det andet af død og lemlæstelse ind i den fremstormende fjendes masser, i et fortvivlet forsøg på at bilde sig selv ind, at HAN alene bestemmer over liv og død. Enkelte af disse seje ukendte bliver stående i erindringen når man lægger bogen fra sig, men man hæfter sig ikke ved det. Helhedsindtrykket er så overvældende, at de enkelte personer blot bliver et led i den kæde, der gør DEN UKENDTE SOLDAT til en helstøbt mandfolkebog.

Grafisk Forlag. Forfatter: Väinö Linna.
Pris: kr. 19,50. Indb. kr. 26,50.

V.J.



Museet henleder

opmærksomheden på, at der endnu er alt for store huller i dets katalog og beder læserne om at erindre det, hvis man skulle støde på noget, der menes at have interesse.

— Desværre, siger inspektøren, er der hele kategorier indenfor banerne, der helt er udgået af driften, uden at vi har fået sikret os. — Skulle der f. eks. være nogen, der havde en udstoppet telegrafmester el. lign., har det absolut stor interesse.

Spildt ulejlighed

Det drøede i den stille Landsby, da han brasede bilen mod et stort piletræ og endte i grøften under sin vogn. Den lokale Sherlock Holmes var straks på pletten:

Der ligger gerne noget under

Kasserersken blev gift under stort ståhej og med langt slæb, — hvorhos det dog senere blev konstateret, at hun også havde haft et betydeligt underslæb.

De er skam logiske nok

Børnene kunne da udmærket forstå, at de ikke kunne komme med på Norgesrejsen, da forældrene jo skulle bo på Voxen-kollen.

— Ja, kom De bare frem — det ka' et nyt' a De gemmer Dem, for jeg har jo nummeret.

På museum

Vi havde fordybet os i studiet af nogle grafiske planer, men fik ikke noget nd af det — udover en bævrende uhygge, for der var hasarderede krydsninger og overhalinger — sammenstød både forfra og bagfra, flere tog på samme interval og meget andet nederdrægtigt.

Formentlig har kustoden bemærket vor hudfarve, for han kom hurtigt og hjælpsomt til og forklarede, at det var kurverne over puls, temperatur og stofskifte i april måned for de vekslende generaldirektører gennem tiderne.

Ja så — men det var slemt nok alligevel — bare at se.

Alt i orden

— Hvad var det dog hans kone hed?
— Eulalia!
— Jaså — hun kunne for resten godt se ud til det.

Fra dueløbene.

Hans duer lander altid lige på slaget — og så får ungerne mad fra kroen.

En mærkelig bæreevne

Han drak dagen lang — — til han endelig hen under aften faldt omkuld. Og alligevel påstod han, at det alene var spiritusen, der holdt ham oppe.

— Det er lige så sikkert

som Amen i kirken!

— Hvad skulle ammen dog der — — med det lille barn?



og så var der —

driftsbestyreren på gamle Sydfynske, der hørte et par mænd tale om, hvorledes man kunne køre gratis. Han tilbød 5 kr. for at få hemmeligheden at vide. Manden snappede femmeren og sagde: Ved at køre på cykel!

Flygtningehjælpen

GIRO 607

Radiohuset - København V.

LIND HANSEN
KULTORVET 14 · C. 6206
LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILLEDMATERIALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN

Grindsted

Grindsted Andelsmejeri

Telefon 8

TRIKO

v/ E. Hansen

Jernbanegade 18 . Grindsted
Tlf. 350

Trikotage - undertøj - alt i
babyudstyr

AXEL'S TAND-TEKNIK

exam. tandtekniker

A. ØSTERGAARD MIKKELSEN

Jernbanegade 9 . Grindsted
Telf. 655

Vi anbefaler

JERNBANE KIOSKEN

K. Skov

Grindsted . Telf. 111

Vi mødes på

HANSEN'S HOTEL

J. Storgaard

Borgergade 22 . Grindsted

Telf. 3

KOLDS slagterforretning

Fynsgade . Grindsted

1. kl. kød, flæsk og pålæg

Telf. Grindsted 217

Bramminge

Mary's Trikotage

M. Medum

Nørregade 1 - telf. Bramminge 268

Bertram Nielsen

Slagtermester, Storegade 8

1. kl. kød og flæsk

Tlf. Bramminge 240

Varde

Aktieselskabet

Varde Bank

Vestjyllands gamle bank

Telf. Varde *600

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

HÅNDVÆRKERFORENINGEN

Storegade 57 . Varde

Telf. 266

Jernbanepersonalet anbefales

KIOSKEN

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

Telling

Håndværkerforeningens HOTEL

Anbefaler sig med gode værelser
og hyggelige lokaler

Jelling . H. Nissen . Telf. 67



Glasmagasinet

Vestergade 34 . Thisted
tlf. 538

Største udvalg i glas - porcelæn
køkkenudstyr
og gaveartikler

Skjern

HALFDAN SØRENSEN

Bredgade 50 . Skjern . Telf. 53

Rugbrød . Sigtebrød

Morgenbrød

Andelsmejeriet Skjern

1. kl.s mejeriprodukter

Skjern . Telf. 30

A/S VARDE BANK

Skjern afdeling

Skjern . Telf. 17

Skjern Brødfabrik

Jens. V. Krogh

Skjern . Telf. 60

BANEGÅRDSKIOSKEN

S. Knudsen

Skjern . Telf. 389

Ringkøbing

Ringkøbing Missionshotel

Vestjyllands nyeste og mest
moderne hotel

Telf. Ringkøbing 144 og 844

E. Hvidberg

Andelsmejeriet

TREKLØVER

Ringkøbing

Telf. 125

Peder Mikkelsen

Bageri og konditori

Storegade 5 . Tarm . Telf. 32

Uden ANNONCERING

ingen forretning —

intet trives i hemmelighed . . .

Esbjerg

JASON

Største udvalg i lædervarer
Kongensgade 98 . Esbjerg
Telf. 3534

M. HALLUM

Trikotageforretningen
Torvegade 30 . Esbjerg . Telf. 1432

Bagerforretningen

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

Slagterforretningen

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

Jernbanepersonalet anbefales

SCHOUS SÆBEUDSALG

v/ V. Nielsen
Jyllandsgade 100
Telf. Esbjerg 1243

Mejeriudsalget

v/ G. Thygaard
Nørregade 122 - Telf. Esbjerg 1013
1. kl.s mejeriprodukter og brød

Esbjerg Eksportmarked

Besøg
ESA BIO

Lige ved Torvet
Telf. 2782

VIGGO MADSEN

Bageri . konditori
Frodesgade 13 . Esbjerg
Telf. 4970

Alfred Krabbenhøft A/S

Murer- og entreprenørfirma
Aut. isolatør af Rockwool hulrumsfyld
Esbjerg . Strandby Kirkevej 303
Telf. 1054

Viggo Christensen

Esbjerg Specialoptik
Kongensgade 64 . Esbjerg
Telf. 829

ARNE FRANK

Slagterforretning
Jernbanegade 59 . Esbjerg
Telf. 305

QUICK

Spiserestaurant
Jernbanegade 66 . Telf. 2561
Pensionærer modtages

SVEND KLIT

Kolonialforretning
Strandby Kirkevej 138
Telf. Esbjerg 5580
3 % rabat på alle varer

HANDELSBANKEN

ESBJERG
Filial af
A/S Københavns Handelsbank
Telf. *3300

HOTEL ESBJERG

Telf. Esbjerg *4545

ESBJERG BANK A/S

- den lokale bank
Telf. *2650

Chr. Therkildsen

Skotøjsfabrik
Rolfsgade 13 . Esbjerg
Telf. 1160

STRANDBY SKO

Strandbygade 90
Telf. Esbjerg 2885

W. SKAARUP

FISKEHALLEN
Jernbanegade 62 - ved Broen
Specialiteter: Fiskefilet og østers

AUGUST HANSEN

Skotøjsmagasinet
Jernbanegade 64 . Esbjerg
Telf. 1005

Kolding

Tømrermester

Rich. Kronborg-Jensen

Dalbygade 37 . Kolding . Telf. 348
Udfører arbejder for DSB

P. Jeppesen & Søn

Murermestre
Zahnsgade 4 . Kolding . Telf. 693 - 880
Udfører arbejder for DSB

VAGN JACOBSEN

Autoværksted . Servicestation
Aut. VOLVO forhandler
Vejlevej 114 . Kolding . Telf. 2157

Viktualie-kælderen

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

Har De ophold i Kolding?

Besøg CAFETERIA

(selvbetjening)
Søndergade 13c - Kolding
Telf. 404

Gør Deres indkøb hos vore annoncører