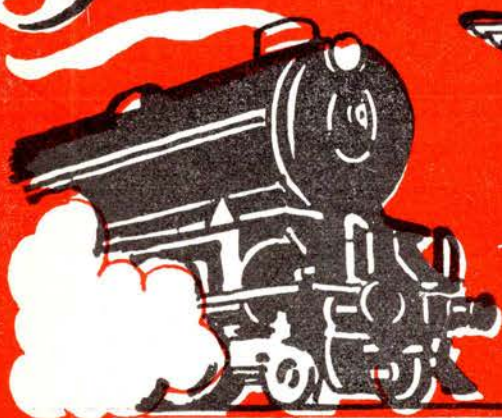


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET



U. S. Royal
Super **FLEETMASTER**

Dækket
ideelt
til alle veje



AAGE HEMPEL

FISK AUTOMOBILGUMMI A/S

AUTOGUMMI A/S



TELEGRAMADRESSE DANTRADING
TELEFONER MINERVA 6515

LØNGANGSTRÆDE 16 · KØBENHAVN K

Svendborg

Rørholm Hvilehjem

Strandvej 87, Svendborg, tlf. 2102
1. kl. pleje i rolige, naturskønne,
hjemlige forhold

A. F. Andersen Frøhandel

Møllergade 69, Svendborg, tlf. 941
Bemærk vor nye adresse

Jernbanepersonalet anbefales

Pensionatet

Lundevej 33 - Svendborg
— et 1. kl.s spisested
Telf. Svendborg 2485

Faaborg

HYGGE - BO

moderne boligmontering

Helge Nielsen - Mellemgade 9
Telf. Fåborg 37

Østerhed Bageri

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

Odense

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

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

Jernbanepersonalet anbefales

BAGERIET

E. Pettersson, Dalumvej 88
1. kl. brød og kager
Bestillinger til alle lejligheder modtages
Tlf. Odense 13 22 54

Roskilde

Roskilde Mælkeforsyning

Ringstedgade 15
Telf. 1205

Ivar Christiansen

Valdm. Frandsens efft.
Skomagergade 9, Roskilde
Alt i guld og sølv
Stort udvalg i forlovelsesringe
Tlf. Roskilde 776

GULF SERVICE

Københavnsvej 86-88, Roskilde
Benzin - Olie - Vask - Smøring
Tlf. Roskilde 2228

Ringsted

Legetøjsmagasinet

Grete Hansen
Skt. Hansgade 19 - Ringsted
Telefon 354
Stort udvalg i mekanisk legetøj
trælegetøj og bijouteri

Hotel Ringsted

Næstvedvej 19, tlf. 719
Her bor og spiser man godt
Afholdsrestauration
Pensionærer modtages

Jernbanepersonalet anbefales

Marchers Brødsalg

Nøregade 49, Ringsted, tlf. 1430
1. kl. brød - kager
Konfekturer

Spis brød

fra

Ringsted Brødfabrik
Telf. Ringsted 480

Slagelse

Jernbanepersonalet anbefales

J. Frederiksen Kolonial

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

Taastrup

Høje Taastrup Brugsforening

Bygaden 45 - Tåstrup
Tlf. 99 13 36

C. FASTRUP

Cykler — Barnevogne
Køgevej 89 - Tåstrup
Telf. 99 00 37

Reserveret 3139

Var de

LUNDEVEJS BAGERI

E. Larsen (ny indehaver)
Lundevej 31 - Varde - telf. 709
1. kl.s brød og kager
Bestillinger til fester modtages

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

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**

Blader er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

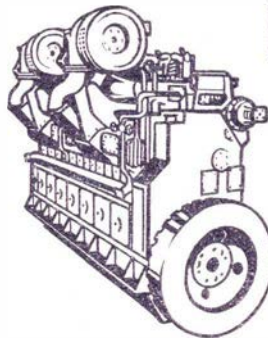
Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

JULI 1960

Dette nr. indeholder:

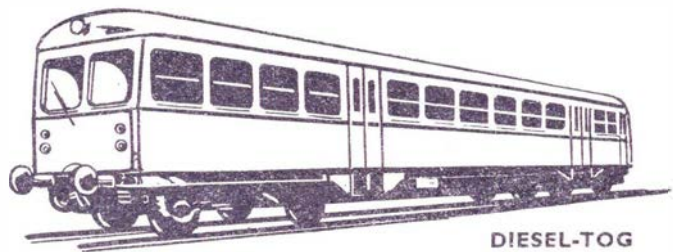
Lønningerne	side 147
Månedens emner	» 148
Sagt og skrevet	» 150
Kværlanten spørger	» 150
Erindres det	» 151
Mens vi venter på tog	» 152
Det er ikke alle, der ved	» 153
Mennesket bag	» 154
De gamle loko	» 154
Norsk eksprestogsloko	» 155
Udrangeret SKRJ-materiel	» 156
Et sidespors historie	» 156
Mens vi har dem endnu	» 157
Damptogsudflugten til Faxe	» 158
Jernbanemuseets virksomhed	» 159
Rutebil nyt	» 160
Månedsmagasinet	» 160
Privatbane nyt	» 161
Model jernbane	» 162
Foto hobby	» 165
Statsanstalten	» 167
Forenings-nyt	» 167
Bog-anmeldelser	» 167
Hunden på	» 168

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 - cigarer - cigaretter

Dag- og ugeblade

Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

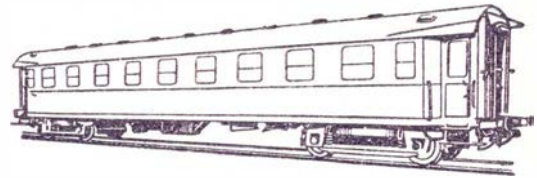


Signalanlæg
Uranlæg
Telefonanlæg

L. M. ERICSSON A/S

FINSENSVEJ 78
KØBENHAVN F

FASAN
0 1 3 2 6868



VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

RANDERS



KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER A/S
HORSENS AARHUS KØBENHAVN N.

transformere
TIL
SIGNALANLÆG

FORLANG KATALOG



H & K LÜBCKE

JERNBANE ALLE 43 · KØBENHAVN/VANLØSE
Tlf. DAMSØ *5710

Lønningerne

Tjenestemændene blev atter „Sorteper“

Med den kun to år gamle løn­ningslov af 1958 mente man, at tjene­stemændene var nogenlunde løn­ningsmæssigt ligestillet med arbej­dere og funktionærer i private erhverv, og det var næppe helt galt. Men i løbet af de to år er der i de private erhverv sket en lønstigning. — Man kalder det ganske vist løn­glidning, uvist af hvilken grund, da det jo er nøjagtig det samme, så­længe det glider opad. Denne løn­stigning har bevirket, at tjene­stemændene nu igen er langt bagefter hvad indtægter angår. Vel nærmest ligeså langt bagefter, som de var før loven af 58. Man vil måske påstå, at det ikke kan skade tjenestemæn­dene, at andre får mere. Men dette er ikke rigtigt, for det skader i høj grad. For det første skader det der­ved, at med lønforhøjelser følger uundgåeligt højere priser på så godt som alt, hvad man skal købe, og den dækning, som tjenestemændene skulle få gennem pristalsregulerin­gen, virker først lang tid efter, at pris­stigningerne har fundet sted, og desuden dækker disse reguleringer jo slet ikke udgiftsstigningerne. (F. eks. har de sidste to reguleringer ikke engang kunnet dække stig­ningen af huslejerne).

For det andet skader lønstignin­gen alle de, der ikke får del deri, derved at deres levestandard bliver for­ringet. Levestandarden er jo ikke noget absolut bestemt, men er relativ og kan kun bedømmes i forhold til an­

dres. Skriftens gamle ord om, at når man har føde og klæder, skulle man dermed lade sig nøje, kunne være gode nok i en tid, hvor man ikke kunne vente sig mere af tilvæ­relsen end lige netop det daglige brød, men i dag dur de ikke. Man vil ikke mere lade sig nøje med at kunne eksistere uden at sulte. Vi ved, at arbejdet kan skaffe os livs­goder udover det absolut nødven­dige.

Der arbejdes for fuldt drøn i alle virksomheder, og der tjenes penge som aldrig før, og naturligt nok for­langer arbejderne at få del i vel­standen. Får de det ikke godvilligt, laver de strejke, og selv om en så­dan bliver stemplet som ulovlig, re­sulterer den som regel i lønforhøj­else under en eller anden form. Al­mindeligvis sker »længlidningen« dog i stilhed og gnidningsløst, er­hvervene kan jo bære den, og i de fleste tilfælde bliver den vel ikke registreret. Men den officielt kon­staterede lønstigning er ingenlunde ubetydelig. Tydeligst er dette sagt på Teknisk Landsforbunds hoved­bestyrelsesmøde i juni, hvor for­bundsformanden, ingeniør Vilh. El­ler, bl. a. udtalte:

Dette viser tydeligt situationen også for tjenestemændene, og for dem er det endnu mere håbløst. De i udtalelsen omhandlede teknikere har en mulighed for enkeltvis eller i smågrupper at opnå forbedringer, men det har tjenestemændene ikke, og for at være på højde med stil­lingen i 58 mangler der altså 15%. Det vil sige fra 150 til 300 kr. om måneden for det langt overvejende antal tjenestemænd, og selv om der er rigelig penge i statskassen og overskud nok på statens budget til at betale tjenestemændene disse be­løb, uden at der ville ske nogen ska­de derved, gør man det ikke.

Der er ganske vist i løn­ningsloven indsat en bestemmelse om, at lønningerne kan reguleres efter overenskomst, men det kan tidligst ske til oktober 1961, så der er jo længe at vente, og imens sejles tjene­stemændene længere og længere agterud søgende at holde sig oven vande i håbet om den regulering, der til den tid skal komme. Og efter løn­ningsloven at dømme vil regule­ringen til sin tid blive yderst hårfint afstemt efter den almindelige vel­stand. Man har nemlig fastsat, at reguleringen skal ske i portioner på en størrelse af fra 12 til 168 kr. årlig. 12 for de laveste og 168 for de al­lerhøjest lønnede, så der er mulighed for at træffe den rigtige størrelse meget nøje, og man må håbe, det er meningen, at det skal gøres.

Aros.

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

Månedens emner...

Restaurationerne på Storebælt

Fra 1. oktober overtager direktør W. Schwartzlose atter restaurationerne på togfærgerne Korsør—Nyborg, således at der fra denne dato kun bliver een restauratør på storebæltsfærgerne. Når der i sin tid blev to restauratører her, skyldes det, at DSB ikke troede, at een mand kunne klare både bilfærger og togfærger. Begge restauratører har i øjeblikket en årlig omsætning på ca. seks mill. kr. Restauration »Perlen« på Halsskov har overtruffet alle forventninger. Man havde her regnet med en omsætning på højst 300.000 kr. om året, men man har nu en omsætning på 900.000 kr., og det er nødvendigt, at »Perlen« udvides. Foran ud mod Storebælt skal til efteråret påbegyndes bygning af en ny afdeling, der, sænket i terrænet, skal stå i forbindelse med den nuværende, og således at de begge får store vinduer med udsigt til bæltet og færgerne.

DSB rejsebureauerne

Rejsebureau-virksomheden vil i år nå op på en samlet omsætning på over 50 mill. kr. med et nettooverskud på godt en million. Til efteråret oprettes tre nye rejsebureauer, et på Kurfürstendam i Berlin, et i Lyngby og et i Vejle, og man er dermed oppe på 26 DSB rejsebureauer. I 1948 havde DSB rejsebureauerne en omsætning på godt 10 mill. kr., og denne var i 1959 steget til 46 mill. kr. De enkelt rejssende dominerer naturligvis, men man har fra en spæd begyndelse på nogle få hundrede selskabsrejsende fået så stor en tilslutning til disse rejser, så man i år kommer op på over 12.000 deltagere.

Det er så sandelig ikke uden grund, at der er så stor tilslutning til DSB selskabsrejser — for det er nemlig kvalitetsrejser! Særdeles dygtige rejseledere og absolut første klasses hotelpension. Hvor er det en fornøjelse at træffe på mennesker, der har deltaget i DSB selskabsrejser — altid luttet tilfredshed, og jeg rejser fremtidig kun med DSB-rejser.

Århus—Kalundborg overfarten

Indsættelsen af det nye skib på Kalundborg—Århus overfarten »Prinsesse Anne-Marie« til efteråret rejste en lille konflikt mellem rutens to byer og DSB.

Der eksisterer nemlig en gammel aftale om, at de to byer skal dele besætningerne på overfartens skibe, maskinpersonalet skal bo i Århus og dækspersonalet i Kalundborg. DSB kom imidlertid til det resultat,

at denne deling ikke kunne bruges for det nye skibs besætning.

Af hensyn til fartplanen måtte hele besætningen tage bopæl i Århus, og så protesterede Kalundborg energisk. Byen krævede enten den gamle aftale respekteret eller en kompensation for skattetabet.

I givet tilfælde agtede byen ellers at opkræve havneafgift af de biler, der befordres med det nye skib. Det kunne blive 1 kr. 15 øre pr. bil, så i løbet af et år ville det blive til penge, da »Prinsesse Anne-Marie« er bygget til at tage mange vogne.

Om besætningen er der nu truffet en ordning. DSB får sin vilje med hensyn til besætningen på det nye skib. Den skal altså bo i Århus. Til gengæld skal så efterhånden hele besætningen fra de to andre skibe flyttes til Kalundborg. Spørgsmålet om bilafgiften forhandles der om. I givet tilfælde vil også Århus være interesseret i sagen.

Manglende dansk indsats

Færgetrafikken mellem Sverige og Danmark har i år antaget dimensioner, som man aldrig har oplevet tidligere. Der sejler i dag færger mellem Göteborg og Frederikshavn, Varberg og Grenå, Halmstad og Århus samt Falkenberg og Horsens. På Øresund fortsætter udvidelserne af sejladserne ligeledes i hastigt tempo. Øgede samkvemsmuligheder bør naturligvis hilses med glæde, selv om det i hvert fald for de fleste Øresunds-ruters vedkommende er billig spritus, billig tobak og billig chokolade, som sikrer sejladserens rentabilitet.

Samtidig sker der også en ret betydelig udvidelse af passagersejladserne mellem Danmark og Tyskland, nærmere betegnet Flensborg og Sønderborg, Flensborg og Ærøskøbing samt Kiel og Ærøskøbing. Desuden er der udsigt til, at der på ny vil blive etableret sejladser mellem Kiel og Korsør.

Det bemærkelsesværdige ved alle disse nye ruter er, at de besejles med skibe under fremmed flag. Initiativet til ruternes oprettelse tages af folk uden for Danmark, og finansieringen sker ved hjælp af udenlandsk kapital. Dansk passivitet på dette område er forbløffende og svarer meget dårligt til vort ry som søfartsnation. Ligesom vi i sin tid blev agterudsejlet på amerikafarten, bliver vi det i dag på Kattegat, Øresund og Østersøen.

Ny færgenhavn i Helsingør

Helsingør byråd har nu vedtaget et pro-

jekt til 35 mill. kr. til en ny færgenhavn, en ny havn til lystsejlere, en vældig parkeringsplads med et kompleks af tilkørselsveje. Projektet går bl. a. ud på at indvinde store arealer langs vandstrandvejen syd for den nuværende færgenhavn ved at støbe på beton ud i vandet. Her bliver opmarchparkeringsplads for bilister til færgerne, alm. parkering og et tankanlæg. Der skal være parkeringsplads til 1000 biler.

De 35 millioner bruges således: 15 mill. kr. til udvidelse af færgenhavnen, 10 mill. kr. til vejanlæg, 6 mill. kr. til kommunal havn, 1 mill. kr. til ekspropriation af en halv snes ejendomme, som ligger i vejen, og resten til forskelligt byggeri.

Helsingør kommune skal selv yde lidt over 6 mill. kr. Resten forventes fra vej-fonden.

1. april 1961 kan man vente de første ekspropriationer, året efter startes udvidelsen af færgenhavnen, som efterhånden skal have tre færgeløjer mere, end der er nu.

Storebælts hysteri

Brolene var flerspaltede og vældige i flere københavnske aviser over at nogle bilister på ferietur, men uden pladsreservation måtte vente indtil 8 timer i Halsskov.

Efter overskrifterne og stoffets hele tilretning måtte man tro, der nærmest var tale om en landsulykke. Det virkelige forhold var imidlertid, at DSBs færger sejlede 12.000 biler over Storebælt på lørdage og søndage, og at ca. 300 bilister uden pladsreservation måtte vente — i nogle tilfælde op til de nævnte 8 timer.

Mon det dog ikke er på tide, at man holder op med Storebælts-hysteriet? Vi er naturligvis godt klar over, at der tages frem ved enhver lejlighed for at få gang i projekteringen af Storebælts-broen. Men hvad enten man nu er tilhænger af bro eller ikke, kan man godt tage roligt på, at nogle turister, som ikke har reserveret sig plads på færgerne, sidder fast nogle timer ved Storebælt — på polstrede sæder, med en ganske kon natur omkring sig og god lejlighed til at bade.

Ny bilfærge-rute

Fregatten »Jylland« skal nu have sin endelige plads i Ebeltoft havn, og da man skulle se på kortet, hvorledes man kunne få fragtet fregatten dertil, opdagedes det, der var en meget kort søstrækning mellem Hasnæs på Mols og Sjællands Odde — kun 22 sømil, sejltid 90 min. — og så kom der hurtigt gang i et færgeprojekt hertil. En dansker, der er bosat i Schweiz, har lovet at medvirke med finansiering på indtil 12 mill. kroner.

Man regner med, at planerne først kan

realiseres om 1½ år, idet man først skal have bygget bilfærger, der vil komme til at koste 10—12 millioner. Desuden skal der bygges to færgelejer. Man anslår udgifterne til et par millioner for hver havn. Her skal købstæderne være med til at skaffe pengene. Endelig er det nødvendigt med forsvarlige tilkørselsveje, og her vil man søge om 85 pct. tilskud fra vejfonden. Man behøver altså 5—6 mill. kr. udover de 12 mill. kr. fra Schweiz.

Ebeltoft havn blev i sin tid anlagt, da man havde brug for en lille havn på læsiden. Det vil nu være naturligt at anlægge en ny havn på sydspidsen, Hasnæs, så skibene slipper for at skulle omvejen omkring Ebeltoft-halvøen.

Flytningen af Skive H-banegård

Den store banecanlægsvirksomhed i Skive er nu så langt fremme, at dæmningsarbejderne er ved at være afsluttede, dæmningen, der er anlagt i engen nedenfor Kirkebakken og Frederiksdal, og af hvilken den sydligste skal være Struerbanens sporanlæg, den anden banerne til Salling. Den sidstnævnte dæmning er et imponerende anlægsarbejde ved højde og bredde.

Det første stykke spor er lagt på den nye banestrækning mod Struer ude mod vest. I Brårup skrider arbejdet på den nye dukkebro godt frem. Sporlægningshold er rede til at sættes ind med skinnearbejdet. Den nye stationsbygning for Skive H er ved at tage form.

Togkultur

Det er en meget almindelig foreteelse, at rejsende, det være sig enkelte, et par sammen eller en mindre gruppe, ønsker at have en kupe for sig selv, og utallige er de forskellige kneb og fiduser, der anvendes for at opnå dette. (Det må dog bemærkes, at man også, særligt på de yderste sidebaner, kan træffe det modsatte, nemlig at folk har afsky for tomme kupeer og søger ind, hvor der i forvejen er besat. For selskabs skyld velsagtens). For en tid siden kom jeg i Fredericia ind i en nordgående ekspres og søgte mig en siddeplads. Toget var jævnt godt besat, altså med 5—6 mennesker i hver kupe. I den sidste kupe, jeg kom til, sad der en enlig dame, tynd som

en synål, i et hjørne. I bagagenettene lå to større kufferter og tre store tasker og et stykke overtøj var hængt op i hvert hjørne. Det kunne se ud, som om hele kupeen var besat, og de rejsende bare gået, f. eks. til spisevogn eller toilet. Jeg spurgte damen, om alt var optaget, hun forstod det åbenbart ikke. Jeg spurgte igen, om der kunne blive en plads, og hun svarede noget uforståeligt så sagte, at jeg kun kunne gætte, at det var engelsk. Så kom imidlertid en herre, damens ledsager, han forstod, flyttede en frakke og gjorde tegn til, at der var en plads. Det viste sig, at de to var alene i kupeen og bare havde belagt det hele, i håb om på den måde at holde andre ude.

Jeg ved ikke, om man gør sådan i England. Det er meget muligt. Det er også muligt, at man gør sådan i Sverige. I hvert fald er det disse to nationaliteter, der, foruden danskerne selv, gør sig særligt bemærket ved den slags påfund på banerne her i landet. Men det vidner ikke om nogen særlig høj rejsekultur, og det er nu engang nødvendigt, at man i offentlige befordringsmidler viser en smule gensidig forståelse og imødekommenhed for at alle kan befinde sig vel. *Els.*



Vi har modtaget . . .

Togskifte eller gennemgående vogne

En rejsende skriver til JERNBANE-
BLADET:

»Da jeg rejser meget i det sydlige Jylland, var det mig en glæde at erfare, at toget fra Nyborg 11,37 fremtidig medfører vogne direkte til såvel Sønderborg som til Padborg. Det er jo altid rart at være fri for at skifte. Men erfaringen har vist mig, at det alligevel ikke er nogen ubetinget fordel. Det går nemlig ud over tiden. Toget til Padborg har i Tinglev fået et ophold på 21 min. og forsinkes derudover jævnlige. Uden omrangeringen med vogne til Sønderborg, ville et ophold på 2—3

min. være tilstrækkeligt. Og toget til Sønderborg ville udmærket kunne afgå ligeledes et par minutter efter at toget nordfra er ankommet, men har nu ikke afgang for 11 min. derefter, og det forsinkes dagligt 10 min.

Det er ingenlunde, fordi jeg vil klage over forholdene, jeg vil kun gøre opmærksom på, at gennemgående vogne kan være en tvivlsom fordel, fordi omrangeringen tager for lang tid.«

Man må give den rejsende ret i disse betragtninger og dertil føje, at alle de prisværdige anstrengelser, der i de sidste år er gjort for at presse togenes kørehastighed op, ikke fuldt ud giver de tilsigtede resultater, når man har de lange ophold på stationerne. Det er forståeligt, at den enkelte station ønsker de længst mulige ophold for togene, men det er nu næppe altid nødvendigt, og et virkeligt arbejde for at nedbringe holdetiderne ville sikkert bære god frugt. *Nissen.*

Klageprotokollen

På enhver statsbanestation findes en såkaldt »klageprotokol« til det rejsende publikums afbenyttelse, hvis nogen iblandt dette mener at have grund til klage, enten over forhold eller personale på den pågældende st. Forretningsgangen for eventuelle klagers behandling er i store træk, at kommer der en klage i protokollen — der altid skal være underskrevet med klagerens navn og adresse — sendes denne til distriktet, der udtager en afskrift af klagen, som derpå tilbagesendes indsenderstationen til »udtalelse«. Stations- eller den pågældende tjenstemands »udtalelse« sendes tilbage til distriktet, der så efter fornøden overvejelse udfærdiger et officielt svar til klageren. En kopi af dette svar sendes tilbage til stationen. Svaret kan indeholde en tilrettevisning, i særlige tilfælde en reprimande at tage til efterretning for rette vedkommende. Alt i alt en større omgang

Uden ANNONCERING

ingen forretning —

intet trives i hemmelighed . . .

Som genvej — ta' den vej —

 til **JYLLAND**
 over
HUNDESTED — GRENÅ
 Tog fra Hillerød:
 Hverdage 7.15 9.15 11.15 16.14 18.15 20.15
 Søn- & helligd. 7.15 8.50 10.50 16.15 18.15 19.50
 Frederiksværkbanen


„De Danske Østersøfærger“
 Restaurationen
 K. BJØRN JENSEN

kontorius, hvis fremsendelse og returneringer godt kan spænde over et tidsrum af 2—3 uger — og ofte over en meningsløs bagatel.

Er tiden og udviklingen ikke forlængst løbet fra den hidtidige form med klageprotokol? Ingen ansvarsbevidst jernbanemand bryder sig om at komme til at figurere med navn og stilling i denne protokol, og da slet ikke, når han mener kun at have gjort sin tjenestepligt.

Det kan jo ikke være nogen hemmelighed, at tidens forjagede tempo og andre forhold slider menneskenes nerver tynde og gør dem irritable og pirrelige, så de ofte farer unødigt op over ubetydeligheder. Daglig ser man typiske eksempler herpå. To mennesker støder f. eks. uforvarende sammen i trængslen. Tidligere klarede et sådant hændeligt uheld med et gensidigt smil og undskyld. I dag derimod resulterer det mange gange i højlydt skænderi og grove ord fra begge parter. Der tales og skrives også åbenlyst om »læderjakke-mentaliteten«, der griber faretruende om sig. Vi er her hjemme godt på vej til, at enhver art for uniform virker direkte provokerende på visse typer mennesker. Politiet, hvis opgave det er at beskytte lovlydige borgere mod overlast, og iøvrigt opretholde ro og orden, kan vist bedre end nogen tale med om, hvorledes deres uniform næsten udlægger dem for had fra manges side.

Men nu inden for jernbanens områder. Er det ikke dér det uniformerede personalets pligt som politiet at opretholde ro og orden? Hvorledes kan man på rette sted forvente, at personalet skal være altfor interesseret i denne ofte ubehagelige pligt, når ungdommelige »læderjakkere«, der opfører sig støjende og måske direkte generer ældre medrejsende, enlige kvinder eller børn, og derfor irettesættes af tjenestemanden, der endda ofte får de værste uhyrligheder slynget direkte i ansigtet som svar, omgående kan gå på stationskontoret og besvære sig over ham i klageprotokollen og dermed starte et større frem- og tilbageskriveri?

Når ældre mennesker begiver sig på rejse, gør de det i tillid til, at de hos jern-

banens personale altid vil finde fornøden hjælp og beskyttelse. Og det har de fuldt ud krav på. Det samme er tilfældet, når ængstelige forældre sender deres mindreårige børn alene med toget. Disse bliver altid af forældrene omhyggeligt instruerede om, under alle forhold kun at holde sig til eller henvende sig til det uniformerede jernbanepersonale. Dette vil — forventer sådanne forældre — til enhver tid yde børnene behørig assistance og beskyttelse.

Her er i virkeligheden tale om et vidtgående tillidsforhold, som jernbanen ikke kan undvære, og som det derfor, ikke mindst i de indeværende og kommende tider, er i dens egen interesse at bevare og udbygge.

At uniformen *forpligter* til taktfuld og hjælpsom optræden til enhver tid, er der næppe nogen jernbanemand, der ikke i dag er klar over og føler. Men med forpligtelserne må også følge en vis margin af *rettigheder* til, hvor det eventuelt kræves, at optræde med fornøden autoritet — selvfølgelig uden politiknipler eller andre brutale midler — over for individer, der ikke selv kan sætte grænsen for sømmelig optræden på jernbanens enemærker, uden at vedkommende jernbanemand omgående skal udsættes for at blive hængt ud i klageprotokollen til distriktet.

Sagt og skrevet

Faaborg Avis

Faaborg Handelsstandsforening, forretningsfører Gunnar Nielsen, sagde bl. a.:

Det gælder for en lille by at bevare oplandets kunder. Vi har gode forretninger, og vi vil gerne give den bedste service, men konkurrencen er stor for Faaborg. Vi føler os skammelig behandlet af Statsbanerne!

Handelsstandsforeningens formand tænkte her i sin tale på de indskrænkninger, der med sommerkøreplanens ikrafttræden er foretaget og som hemmer forretningslivet i Faaborg, så det er vanskeligt nu at komme til og fra Faaborg. Da taleren

nævnte, at man var blevet skammelig behandlet af DSB, blev der fra forsamlingen råbt »hørt« så kraftigt, at man er klar over til hvor stor gene togtrafikken efterhånden er også for oplandets beboere.

DSB-service

Så kom den nye køreplan, der skulle forkorte opholdene i Skanderborg. Desværre må landboerne mellem Skanderborg og Silkeborg opleve, at ingen tog om søndagen holder ved stationerne i tiden 20,08—24,05. Dog må Ry undtages. Var det ikke på sin plads at lade de personer, som har lavet køreplanen få et fire timers ophold i Skanderborg! Det kan være, at de derefter sørgede for en bedre service overfor kunderne på landet, og at den stavedrevne forretning DSB fik overskud i stedet for det klækkelige underskud, som skatteyderne nu må betale.

Laven, den 7. juni 1960.

H. A. Hansen, rejseleder.

Direktør W. Schwartzlose, Korsør

— Ja, jeg overtager til 1. oktober alle, der nu er ansat i togfærgerne, og personalets antal bliver så på små 600 tjencere, kokke, smørrebrødsjomfruer, regnskabsfolk o.s.v. Men heldigvis har jeg et dygtigt, veltjent personale, og for nogle af dem kommer ændringen til at betyde større ansvar og flere penge.

Men lad mig også sige, at der bliver ingen fine titler. Det er nok med een drivert — mig selv!

Kucerculanten spørger



Er det ikke en forældet bestemmelse, at billetsalget til Øresundsbådene i Malmö ikke vil modtage betaling i danske penge?

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft



Nyt fra hele verden

Journaler

Kulturfilm

Musikfilm

Tegnefilm

— vi har cinemascop

Central 13540

Erindres det....

For 50 år siden, juli 1910

På Brobyværk station på Nørre-Broby —Faaborgbanen skete forleden formiddag et alvorligt sammenstød mellem et indkørende tog og nogle vogne. Uheldet skyldtes et fejlt sporskifte. Der kom ingen til skade, men en del materiel gik i løbet.

*

Den 3. juli blev strækningen Aars—Hvalpsund åbnet for drift ved en større festlighed, hvori forskellige autoriteter var deltagere. Jordarbejdet påbegyndtes i april 1909 og udførtes af entreprenørfirmaet Fibiger & Villefrance for kr. 206.500,—. Skinnelægning på den 25,5 km lange strækning varede kun ca. 3 måneder.

Efter åbningen af den nye strækning tog Aars—Nibe—Svendstrup Jernbane navneforandring til Aalborg—Hvalpsund Banen.

*

Eksprestog 955 fra Fredericia, der ordinært skal ankomme til Horsens kl. 7,40 eftermd., kørte fredag den 8. mod 2 maskiner fra tog 954, som en af portørerne uden ordre havde rangeret frem i hovedsporet. Begge maskiners tendere løb af sporet, og i eksprestoget beskadigedes loko og de forreste vogne. En vogn bag i toget løb af sporet.

Lokofører Christensen kom til skade og måtte indlægges på hospitalet. Flere passagerer pådrog sig kvæstelser, men dog kun i ringe grad.

For 25 år siden, juli 1935

På Rønne—Neksø Banen mellem Bodilsker og Balke er der den 21. ds. sket et togsammenstød. Et tog fra Rønne blev uden at afvente krydsning i Bodilsker afsendt i retning mod Neksø, og sammenstødet skete på fri bane. Ved uheldet kom flere rejsende ret alvorligt til skade, og ligeledes blev motorføreren på toget fra Rønne alvorligt såret, medens motorføreren på det andet tog reddede sig ved at springe af.

Banens nye motorloko og en ny motorvogn fik trykket enderne ind.

*

Af det vognmateriel, der skal leveres i anledning af elektrificeringen af strækningen Hellerup—Holte, er allerede leveret 4 motorvogne og 10 bivogne, der straks er gået i drift på de allerede elektrificerede strækninger, hvor der på grund af den meget stærke trafik, den elektriske drift har skabt, er god brug for en udvidelse af togstammernes antal.

INTERMEZZO

Mors dag

De 3 poder spurgte forsigtigt deres mødre om ophav, hvad hun ønskede sig.

— 3 artige børn!

— Av, ja. — Sikken en skæg vi skal holde med de fjolser!

— Husk nu at sig til din mor, at fra i dag er jeg ikke mere din far!

Efter at have afleveret den besked hjemme, blev han sendt tilbage med ny besked.

— Jeg skulle hilse fra mor og sige, at det har du heller aldrig været!

De gamle grækere sagde: »Den, guderne elsker, dør ung.« — i vore dage bliver folk ældre og ældre.

PRIVATBANKEN

hjælper Dem med

REJSE
VALUTA



En god rejse begynder altid i

PRIVATBANKEN

De kender naturligvis vore afdelinger i Rejsebureau **ASTORIA** og **MAGASIN**, men også vore øvrige filialer hjælper Dem gerne med Deres rejsevaluta.

Filialer i Aarhus: **AARHUS OG OMEGNS BANK**



Ferie- og udflugtssteder

Rindsholm Kro

1. kl.s mad - kaffe - betjening
Selskaber indtil 250 kuverter modt.
Ideelt 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

SKOVBALLE KRO

Svendsborg - telf. Landet 86
1. kl.s spisestue
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,
høflig 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 krøstemning.
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



Karolines ferieønske . . .

Jeg hader som pesten alt det ferievæsen. Der skrives og tales ikke om andet end ferie i denne tid. Ferie her og ferie der og ferie allevegne. Hvorfor kan folk ikke have deres ferie i fred uden at skulle noget? for så er det jo ikke ferie. Man rejser ud, bor i sommerhus, ligger i telt, besøger familie og venner og ligger dem til besvær, man gør ditten, og man gør datten, man har så meget mere at tage vare på og har travlt med, end man har til daglig. Når ferien er forbi, er man træt og odelagt på sjæl og legeme, man er fattig og udkørt, sur, tvær og ærgerlig, og man er uoplagt til at begynde sit arbejde. Har man nogensinde set nogen, som efter en ferie har været rigtig i stødet til at tage fat med liv og lyst? Jeg erindrer i hvert fald ikke sådanne tilfælde. Hvert eneste år har jeg droftet den sag med Karoline, men vi har aldrig været enige, ikke for bagefter, for så giver hun mig så inderlig ret. Men når så et år er gået, stiller hun sig fuldstændig uforstående overfor mine anskuelser. Hun vil til nød indrømme, at sidste ferie ikke var vellykket, men så var det fordi, vi havde grebet sagen forkert an, og hvis vi nu holder ferie på den eller den måde, vil det blive noget så himmelsk. Desuden kører hun gang på gang frem med den gamle traver, at en husmor frem for alle andre trænger til ferie og til at være fri for husholdningen og alle de spekulationer, den fører med sig, og dette må jeg bøje mig for. Jeg tør jo nemlig ikke sige sandheden til hende, sandheden er jo den simple, at en husmor, der ikke har børn at passe og som ikke fører selskabelighed, praktisk taget har ferie hele året og kan gøre som hun vil, og at en mor, der skal passe sine børn, aldrig kan have ferie, ligegyldigt hvad hun end finder på, og da allermindst når hun skal bort fra sit hjem og sin daglige tilværelse.

I år har hun ikke en eneste gang nævnt

ordet ferie, skønt der nu kun er 14 dage, til jeg får den mig tildelte portion af denne vare, og jeg havde så småt gået og regnet med, at jeg skulle have det rart og behageligt hjemme og rigtig nyde friheden. Men jeg må regne om igen.

I morges blev jeg vækket af et lystigt kviddrende: »God morgen farmand. Så er der kaffe«. Hun hoppede selv op i sengen igen og stillede bakken på dynen foran os. Der foresvævede mig noget om, at det var sent, og et skævt blik til vækku-uret viste, at den var over otte, altså omkring en timestid senere end sædvanlig. Hun sagde ingenting, mens vi drak kaffen, og det var jeg hende taknemlig for, jeg er ikke nogen tilhænger af snak på denne tid. Men det var mærkeligt. Skulle hun være sur? Jeg skulede til hende og fandt, hun så meget fornojet ud. Men endnu mere mærkeligt blev det, for da vi havde drukket kaffen, og hun havde sat bakken væk, sagde hun engleblidt: »Så, kan farmand sove lidt igen.« Dette var mystisk. Hun plejede ikke at se med velvillie på, at jeg tager en lille een igen, efter at vi har fået kaffe, og på grund af det uvante, kunne jeg ikke sove mere, selv om jeg lukkede øjnene og lagde mig til rette. Lidt efter horte jeg, hun stod op, og jeg horte bruseren inde fra badeværelset. Da hun kom ind igen, åbnede jeg øjnene ganske lidt på klem. Karoline er nemlig såre skøn at skue. Selv om jeg skyndte mig at lukke øjnene igen, opdagede hun, at jeg kiggede, og sagde: »Hvad er det med dig. Sov du ikke?« Hun kom hen og satte sig på sengekanten idet hun strog en hånd kærtgnende over min pande: »Du er vel ikke syg? siden du ikke sover.«

»Nej, jeg har det udmærket.«

»Er du sikker på det?«

»Ja, jeg har det glimrende.« Jeg var forberedt på, at hun ville sige: »Hvorfor står du så ikke op?« Men sådan gik det

nu ikke denne gang. Hun sagde bare: »Ryk dig lidt, jeg vil ligge lidt og snakke.«

»Hvad skal vi snakke om?«

»Ikke noget særligt, bare sådan i al almindelighed.« Jeg var klar over, at der var noget ganske bestemt, hun ville, men hvad det var, kunne jeg ikke vide.

»Nu skal du høre, hvad jeg har tænkt på.« Jeg var straks sikker på, at det var noget for mig ubehageligt, eftersom angrebet var så omhyggeligt forberedt, men jeg var også på det rene med, at i den givne situation, skulle det være noget meget slemt, hvis jeg skulle kunne modstå hendes argumenter. Hun fortsatte: »Vi kan vel nok være enige om, at vore ferier egentlig aldrig har været sådan absolut vellykkede, og jeg vil indrømme, at det som regel er mig, der har arrangeret dem. Men det har også altid været, fordi, vi ikke har haft råd til at bruge de nødvendige penge. Nu har jeg i årets løb lagt 700 kr. til side, og jeg vil gerne have din tilladelse til, at jeg arrangerer os en ferie for de penge.« Hun rejste sig på albuen og hældede sig over mig, mens hun så mig ind i øjnene, så en sten måtte smelte.

»Hvad skal vi så?«

»Du skal bare sige ja. Men du får ikke noget at vide om noget som helst. Du skal følge med, når jeg siger til. Og ved du hvad? det kan vel aldrig blive værre, end det har været for? Siger du så ja?«

En charmerende kvinde kan opnå meget, når hun forstår at bruge de egnede midler. Naturligvis sagde jeg ja. Og nu går jeg og frygter for, hvad hun finder på.

lady.

★

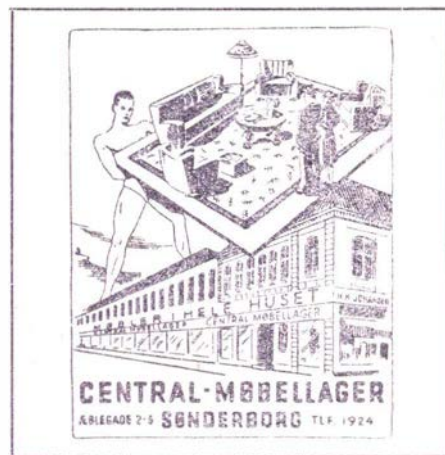
Hvis en ægtemand ofte bliver skældt ud af sin kone, behøver han ikke at fortvivle. Det betyder kun, at hun ikke helt har op-givet ham.

★

..Når en kvinde siger, at hun er blevet skuffet i kærligheden, behøver det ikke at betyde, at hun er ugift. Det er sandsynligt, at hun er ugift lige i øjeblikket.

Det er ikke alle, der ved...

- at antal rejsende på Havnegade—Malmø overfarten i de første 10 dage af juni udgjorde 144.000 mod 131.000 i fjor. Det største antal rejsende, som bådene har befordret på én dag var 23.000. I øjeblikket er normalen 15—17.000 passagerer.
- at den odelagte sporstopper på Assens station nu er repareret efter uheldet den 1. marts, og togene kører nu atter ind for signal.
- at Svendborg amtsråd nu har svaret trafikministeriet, der havde ønsket en udtalelse fra amtsrådet angående Svendborg byråds tunnelprojekt til Tåsinge, at både trafikale og økonomiske hensyn taler i favor af en bro over Svendborgsund.
- at den osttyske færge »Seebad Ahlbeck«, der sejler mellem Warnemünde og Gedser, på de første 14 dage, den var i fart, havde 10 aflyste ture! Den kan ikke sejle, dersom det er vindstyrke 4—5.
- at Hjerm station i løbet af nogle måneder vil blive fjernstyret fra Holstebro st.
- at Halsskov—Knudshoved-ruten for første gang havde alt udsolgt til samtlige 40 færgeture lørdag den 2. juli, hvor der overførtes 5500 biler fra Sjælland til Fyn. Der var en udeblivelsesprocent på 2—3.
- at eksamenskommissionen ved Jernbaneskolen er ophævet fra 1. juli. Forholdene vedrørende skolen og uddannelsen er derefter overgået til generaldirektoratet.
- at Middelfart station har fået fjernskriver.
- at fh. depotarbejder Søren Jensen, Århus, der lige er død 95 år gammel, ved sin død efterlader en formue på over 100.000 kr., som han ved testamente har bestemt skal tilfalde Nationalforeningen til Tuberkulosens bekæmpelse, Landsforeningen til kræftens bekæmpelse og Stefanshjemmet i Århus, der er sygehjem for kronisk syge mænd og kvinder.



Glasmagasinet

Vestergade 34 . Thisted
tlf. 536
Største udvalg i glas - porcelæn
køkkenudstyr
og gaveartikler

Jernbanepersonalet anbefales

Kilde-salonen

Kildegade 10 - Odder
Tlf. Odder 440

Jernbanepersonalet anbefales

Tobaksforretningen

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

Banegårdskiosken Holstebro

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

Bornholmer-Bageriet

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

SAAB 93B



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

Mennesket bag



Trafikinspektør G. Karlsson

I midten af juni fejrede lederen af DSB rejsebureau tjeneste, trafikinspektør G. Karlsson sit 40 års jubilæum ved DSB. I en samtale med Berl. Aftenavis skrives derom bl. a.

Hvordan rejser man på den rigtige måde?

— Det er naturligvis individuelt. For mig er den rigtige rejse at tage hen et sted, hvor man finder smukke landskaber og fred og ro og kan have det rart sammen med sin familie. Andre foretrækker måske at komme rundt og se mest muligt. Det beror på interesser og temperament.

— Men når De slapper af hjemme?

— Så dyrker jeg forskellige interesser. En af dem er gamle violiner, og jeg spiller også selv lidt — sådan til husbehov. At være i selskab med den lettere klassiske musik giver en vidunderlig anledning til at lukke af for dagliglivets problemer. Jeg holder især meget af *Beethoven*, *Chopin*, *Mozart* og *Schubert*. Læsning bliver der da også lidt tid til, bl. a. litteraturen om de gamle violinmestre, men de bøger er desværre temmelig kostbare at købe.

— Jeg har aldrig fortrudt, at jeg valgte jernbanen, siger Karlsson — især ikke efter at jeg kom ind i rejsebureautjenesten. Jeg har altid bedst kunnet lide at *eksperdere* mennesker. Det havde min store interesse fra min første dag, og jeg var derfor glad, da jeg i 1928 blev knyttet til DSB's første rejsebureau. Det havde til huse i fløjen ud for *Terminus*, hvor nu *Turistforeningen* har kontorer.

— Var det begyndelsen til den nuværende betydelige virksomhed?

— Nej, den går helt tilbage til 1889, da der i den gamle hovedbanegård oprettedes et »Rundrejsebureau for ekspedition af sammensatte billetefter og abonnementskort«. Det var imidlertid først i 1934, da vi flyttede ind i *Hotel Astoria*, at der kom rigtig gang i foretagendet. Årsomsætningen er nu ca. 50 millioner kroner.

I 1949 oprettedes de første filialer — i *Aalborg* og *Esbjerg*. Senere er der kommet flere til — 18 her i landet og nogle stykker i udlandet, bl. a. *Vestberlin* og *Paris*. I 1952 fik DSB så *Rejsebureau-Tjenesten* som et samlende organ, hvorfra man sælger billetter til både egne og de private bureauer.

— Forholdet til de private?

— Jeg ved godt, man tror, at vi favori-

serer vore egne, men det er ikke rigtigt. De får ikke én øre mere i rabat end de private, og jeg synes, samarbejdet går godt.

— Hvad kræves der for at blive en god rejsebureau-leder?

— Foruden interesse og sprogkundskaber er menneskekundskab det vigtigste. Lad mig ved egen oplevelse give et eksempel på, hvorledes man *ikke* skal være. Da jeg i begyndelsen af 1930'erne sad på vort bureau på Hovedbanegården, kom en alt andet end velklædt mand ind og bestilte en billet til en udenlandsrejse. Da han fik udleveret billetkuponen, spurgte han: — Unge mand, hvorfor skriver De 3. klasse; jeg ønsker at rejse på 1. klasse.

Det var en meget beskæmmet ung mand.

der bad mange gange om forladelse, og det var en for mig eftertrykkelig påmindelse om, at man ikke uden videre kan domme efter folks påklædning.

— Hvad tror De, har betydet mest for det stigende rejseliv efter sidste krig?

Dels trangen til at komme ud efter besættelsestidens lange indespærring, dels ferieloven med betalt ferie, og endelig og ikke mindst stigende lønninger og almindelig højnelse af levedoden. Rejselivet er nu ikke mere forbeholdt en privilegeret klasse, men er blevet praktisk taget opnåeligt for alle.

— Vil rejselivet stadig vokse?

— I alt fald så længe, pengeregigheden holder.

De gamle loko . . .

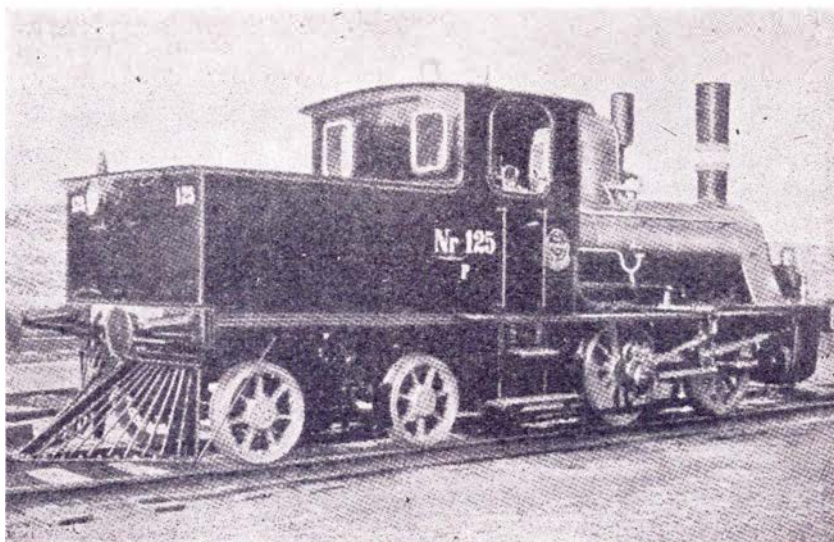
Lokofører J. P. Viholt, fh. Slangerupbanen, fortæller

Der er vel efterhånden kun ganske få lokomotivmænd tilbage, der har fort statsbanernes gamle P-maskiner fra 1882, de såkaldte »Bussemænd« — kælenavnet efter deres skaber, afdøde maskinchef Busse — fra regnet det fra Slangerupbanen til statsbanerne overgåede personale. Disse loko blev omkring århundredeskiftet af statsbanerne solgt til forskellige private baner, bl. a. købte Thisted—Fjerritslevbanen 4 maskiner — Hads-Ving-Herredes Jernbane 2 — Hornbækbanen 1 og Slangerupbanen 2.

Jernbane-Bladet har henvendt sig til pens. lokofører J. P. Viholt fra Slangerupbanen, som har arbejdet med disse loko i over 40 år, hvilket formodentlig må være noget af en rekord.

— Hvornår fik I disse maskiner på Slangerupbanen?

— »Vi fik dem ved banens åbning i 1906. De var vældig fine med maling og stafferinger, da vi modtog dem. Hos os fik de betegnelsen KSB nr. 5 og 6. Det var levende og behagelige maskiner at arbejde med, som både kunne lobe og trække, når de fik den rigtige behandling. Jeg husker, at vi engang med en af dem kørte fra Kbhvn. L. til Farum på 16 min., som »tom maskine«. Jeg var fyrbøder og min lokofører der hed Schuster, var en hård negl til at køre. Ved Lille Værlose slår banen som bekendt en skarp kurve og, da vi med den store fart lob ind i denne, bemærkede jeg til foreren, at vi risikerede at lobe af sporet. Han svarede



Slangerupbanens loko nr. 6

tørt, at så »gammelt jern« som en P-maskine ikke kunne afspores. — Nå, det skete jo heller ikke, smiler Viholt.

De 2 P-maskiner var fortrinsvis anskaffet til rangering, og dengang var der noget at rangere med. — Over banen løb dagligt 2 godstog i hver retning samt ofte særgodstog — men de fleste persontog måtte også medtage godsvogne i det omfang dette kunne lade sig gøre. Navnlige var der store transporter af grus og sten fra de store grusgrave ved Vassingrød og Farum, og også bygningsmaterialer og kul blev transporteret i store mængder. — Jo, der var skam nok at gøre for banen.

AAllerede efter et par års forløb var banens togmaskiner blevet for små. De blev solgt til statsbanerne, der benyttede dem som rangernaskiner med litrabetegnelsen T. Større maskiner blev anskaffet, hvoraf de 2 tjente banen helt til 1948, da Slangrupbanen blev overtaget af DSB.

I begyndelsen af tyverne blev Viholt fast rangerfører på Kbhvn. L, og førte nu skiftevis nr. 5 og 6. »Oet var dejlige år,« siger Viholt. »Men med masser af arbejde. Vi overleverede og modtog godsvogne fra den gamle Nørrebro st. på »Marken« ved den nuværende Hillerødgade, der den gang hed Lyngbygade og som senere blev til Nørrebroparken. Ofte havde vi omkring 200 godsvogne til og fra Nørrebro om dagen. Det største »træk« jeg har kørt til Nørrebro var på 48 vogne. Inden vi kørte fra Lersøen ringede vi altid til Nørrebro og meldte vor ankomst, og bad dem sørge for at undgå stop for os under indkørslen, for skete det, kunne vi ikke komme i gang igen ved egen hjælp. Personalet på gamle Nørrebro var enestående, altid hjælpsomme og kvikke, når vi dampede frem i sneglefart under larm og spektakel. — Mange, gamle lokoførere fra statsbanerne spurgte mig ofte, hvordan jeg kunne få P-maskinen til at trække så godt, det havde den ikke gjort hos statsbanerne, hvorfra de jo kendte den. — Men det hele lå i brændslet. — Rene store kul skulle

disse loko fodres med — så kunne de dampe.

Som togmaskiner anvendte vi også P-erne. De løb dagligt i et par små persontog til Farum. Køretiden holdt de fint, og deres kulforbrug var ikke stort.

I årene før den første verdenskrig blev kedelprøven af banens loko altid foretaget af nu forlængst afdøde maskinchef Rambusch fra statsbanerne — en statelig, fin, ældre herre.

Omkring året 1930 fik banens daværende driftsbestyrer den tanke, at de 2 gamle P-maskiner kunne fremføre små formiddagstog til Farum. Meningen var, at maskinen skulle være eenmandsbetjent, på en sådan måde, at togbetjente efter endt billettering i toget skulle opholde sig på maskinen. Nr. 6 blev derfor forsynet med en gangbro og en blank håndbøjle langs tenderen, og når togbetjenten var færdig i toget, skulle han så ad denne vej begive sig over på maskinen. — Man kunne jo have sagt sig selv, at ministeriet ikke ville gå på den vildmand, og hele stadsen måtte piller af igen.«

Intet holder jo evigt. — Før krigsudbrudet i 1939 var nr. 5 uigenkaldeligt slidt op. Den blev ophugget. —

»Det gjorde mig meget ondt,« fortæller Viholt, »men endnu havde jeg da nr. 6. Den kom i øvrigt banen til god nytte inden længe, da det på grund af krigen begyndte at knibe med solarolien til vore dieselloko. Nu måtte P-maskinen hver dag benyttes til fremførelse af persontog til Farum i dagens travleste timer.

Men i 1947 trængte min gamle nr. 6 til en ny fyrbox. Dette ville man ikke ofre på den og satte den ud af driften.

Jeg frygtede, at den nu skulle hugges op. — Det var for mig som at miste sin bedste ven. Men slet så galt gik det dog ikke. Nu afdøde maskiningeniør Voldmester fra 1. distrikt havde stor interesse i de gamle damploko. Han udvirkede, at nr. 6 til sin tid skulle overgå til jernbanemuseet, hvilke nu også er sket. Her er den blevet

malet og har fået sit gamle nr. og litrabetegnelse P Nr. 125 igen. — Det har glædet mig meget.

Under og efter krigen fik jeg lejlighed til at køre andre loko, idet vor bane måtte leje trækraft fra andre privatbaner. Bl. a. — Præstøbanens nr. 3 N Østsjællandske Jernbaners nr. 4 og Køge—Ringsted banens nr. 1 samt G og Hs maskiner fra DSB. Men ingen af disse maskiner kunne måle sig med vore egne gamle P-maskiner. Næh, de var de bedste, men husk også på, at jeg kendte hver eneste møtrik og skrue på dem. Ja,« smiler Viholt, »jeg kunne såmænd godt tænke mig en tur med nr. 6 endnu engang. Disse maskiner var jo for mig næsten som mine egne børn.«

Banens dieselloko fik aldrig rigtig Viholts store interesse. »Jeg lærte at køre med dem, og jeg måtte også under sygdomsperioder hos personalet, som afløser, køre i strækningstur med dem adskillige gange,« beretter han. »Men trods alt — jeg savnede dampen — det vidste man hvad var.«

Lokofører Viholt er nu fyldt 78 år, hvad ingen kan se eller høre på ham. Han er stadig rask og rørig, skønt han måtte tage sin afsked i 1949, da han var 68 år, grundet alvorlig sygdom i sit hjem. Men selv denne modgang har ikke kunne ødelægge humøret og smilet hos den gamle lokofører — heldigvis.

De, der kender Viholt, ser ham stadig i tankerne komme kørende med sin gamle P-maskine — iført sin blå kittel, sine store trækostovler og sit glade smil.

Verner.

Jernbanepersonalet anbefales

Østbanegårdens Restauration

God mæd og kaffe

Telf. Århus 2 71 79



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

HANDELSBANKEN

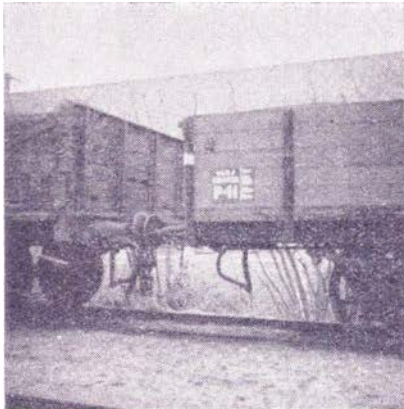


HOVEDBANEGÅRD AFDELING
KØBENHAVN V.
TELEFON: MI. 6886

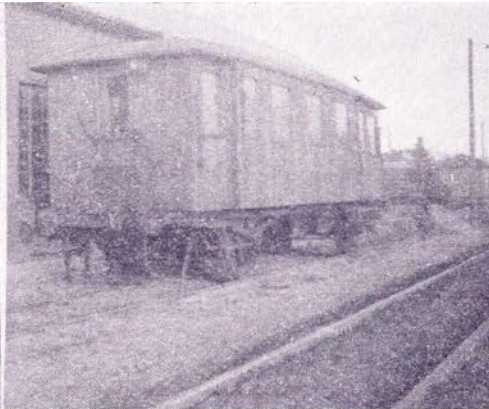
— den moderne bank med de gode traditioner

Farvel til udrangeret SKRJ-materiel

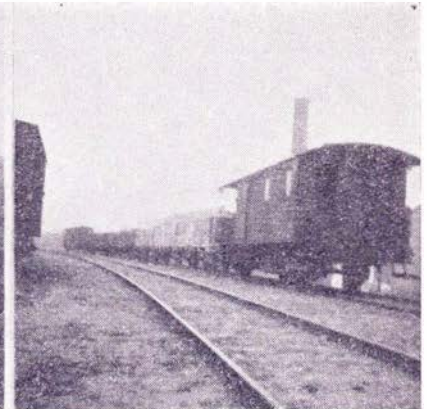
En privatbane holdt udsalg



SKRJ P 41 samt gavlen af P 55



SKRJ M 2 i Silkeborg



En vognrække klar til sidste rejse fra Lysbro st.

Januar måned er udsalgsmåned, og den 7. januar 1960 afgik fra Silkeborg en af DSB's dobbeltmotorvogne MK-FK via Brande—Fredericia til Odense med følgende SKRJ-materiel bestemt for ophugningsfirmaet H. F. Hansen:

- M 2 (uden motor)
- P 41, 51, 53, 55 og 57 (P 41 uden vognkasse)
- D 1 og 2
- C 4 (uden vognkasse)
- C 5 og 6.

I og for sig er det vel ikke udsalgsfeber, der har grebet banen, men mere ønsket om — fra ledelsens side — at ned-

skære udgifterne, hvor det overhovedet er muligt. Dette ønske kombineret med den af udviklingen medførte svagere benyttelse af privatbanernes vognmateriel (hurtigere vognløb, færre transporter og — især — lån af vognmateriel hos DSB) bevirker salget.

Der er herefter under banens auspicer af godsvognmateriel kun lykkede godsvogne og 1 åben højsidet, hvilken sidstnævnte nylig er forsynet med ny bund og derfor velegnet til endnu i en årrække at træde til, når man behovet melder sig.

At de 2 særprægede D-vogne forsvinder, kan man begræde, idet disse vogne ejer ikke så lidt af den individualisme, der for årtier tilbage prægede småbanernes mate-

riel. Vognene havde togførerkupé, rejsegodsrum og postrum.

Motorvogn nr. M 2 anskaffedes fra Odense (100 hk benzinator, 1 toilet) i 1927 og har således tjent banen i mange år. Herefter haves til nedbrudsreserve for banens 3 skinebusser endnu én 2-akslet motorvogn.

Personvognene, der kun overlever af den ombyggede — nu kombinerede post- og passagervogn — MP 71, var for så vidt ikke udslidt, men ofredes alligevel, idet dog vognkassen til C 4 er solgt i Kjellerups opland, hvor den skal gøre fyldest som »beboelsesvogn».

Hosstående vises et par småglimt samlet i de sidste dage for den sidste rejse.

Et sidespors historie

Klåbygård mergelleje

Moren har gjort sin pligt, moren kan gå, og som De ser på hosstående fotografi, har moren også udtjent.

Jeg ville i alt fald stadig være den lokofører, der efter års stilstand atter skulle hente mergelvogne i Klåbygård mergelleje, hvortil sporet fører fra Hviding station.

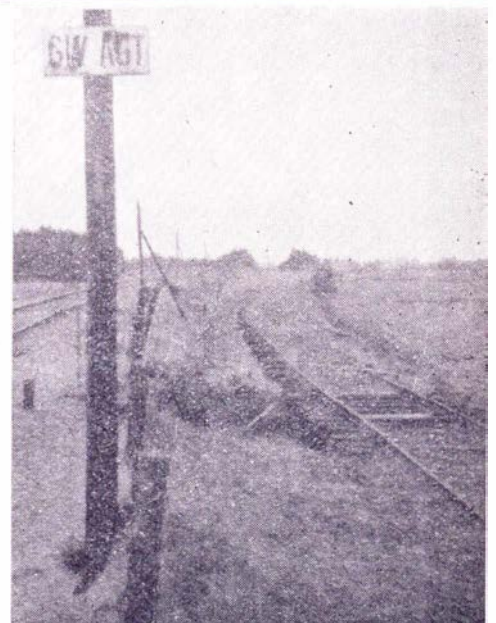
Såvel som baner er sidespor også underkastet udviklingens lov. Udviklingen danner grundlag for deres fødsel, og også — som i nærværende tilfælde — for deres død.

Klåbygårdlejet er kun ét af mange, og når det skal have en kort nekrolog her, er det dels som en slags generalnævner for disse mergelspor, og dels på grund af,

at sporet først nu efter flere års forhandlinger skal optages.

En vestjydsk natur, der ikke ses selv at have haft synderlig gavn af de mange hundreder vognladninger mergel, den har lagt ryg til, danner rammen om banen. Dog kan man næppe domme uden at kende naturforholdene for 50 år siden.

En ting står fast, man moder rigeligt af både nåletræer, lyng og gyvel, når man i det sene efterår 1959 vælger denne ca. 5 km lange strækning til spadseresti. At så en del vækster — især gyvel — efterhånden også har bemægtiget sig selve banelegemet understreger kun den kendsgerning, at sporet er overflodigt.



Skynd dig kom — om føje år, sporet som en kornmark står!

Når vi gentager, at dødsdommen er afsagt, og at klokkerne ringer, så må vi retfærdigvis kaste et kort blik tilbage og opsummere den store betydning, dette korte sporstykke har haft for sin egn — en egn der strækker sig vidt i den vestjydske landsdel.

Vi må tilbage til 26. august 1910, hvilken dato statsbanerne gav tilladelse til at føre et tipvognsspor op langs det østlige remise-spor på Vester Vedsted station. Den 30. juli 1913 blev i øvrigt sluttet overenskomst om et tipvognsspors førsel under strækningen V. Vedsted—Ribe i km 14,7.

Den normalsporede strækning blev anlagt med lov nr. 183 af 20. marts 1918 (mergelbaneloven) som basis og åbnedes d. 10. april 1920 (på finanslov 1919/20 bevilgedes 70.000 kr. til sporanlæg). Til anlægget medgik bl.a. 3083 nye fyrresveler, 2435 brugelige ældre og 482 kasserede, 418 m sporskiftetommer og 2100 m³ ballast.

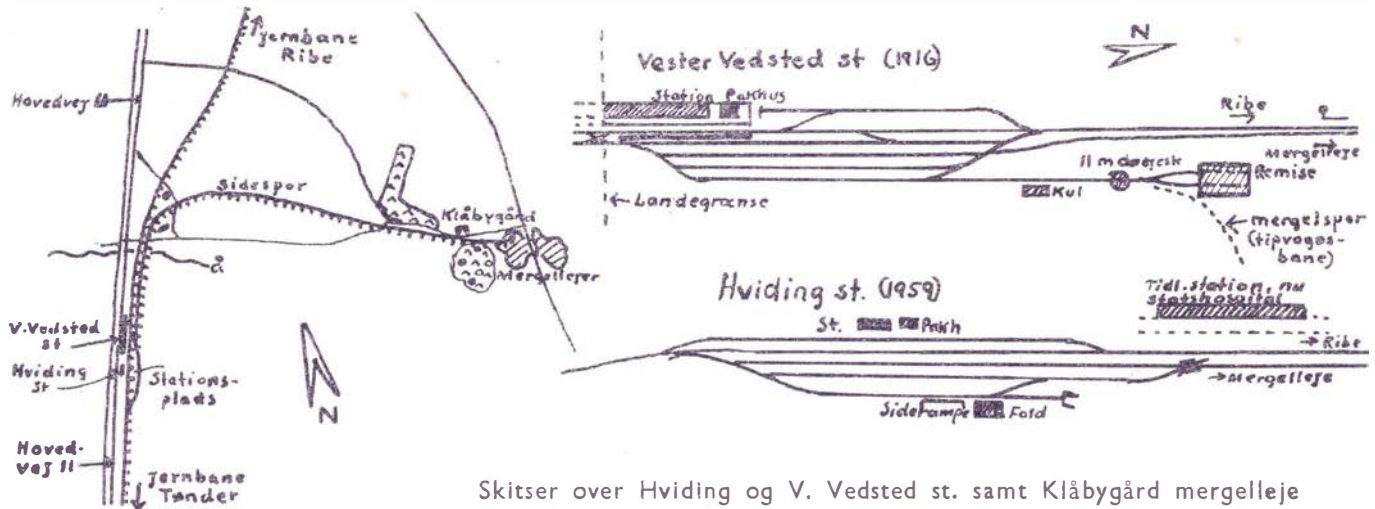
Rangerafgift var 0,50 kr. pr. vogn, mindst 500 kr. pr. år, og der blev eksempelvis befordret

1030	vogne i 1933
607	— - 1937
1576	— - 1941

1522	— - 1945
2881	— - 1949
og 184	— - 1951.

Dette var æraens afslutning, og 1952 samt følgende år rustede sporet, mens Vestjysk mergelforsyning — trods ihærdige forsøg på at få mindsteafgiften nedsat — måtte udrede de overenskomstfastsatte 500 kr. pr. år.

Nu er altså banens andel i mergeleventyret slut, og næste gang De passerer Hviding, vil muligvis kun huller i vegetationen fortælle sporets historie.



Skitser over Hviding og V. Vedsted st. samt Klåbygård mergelleje

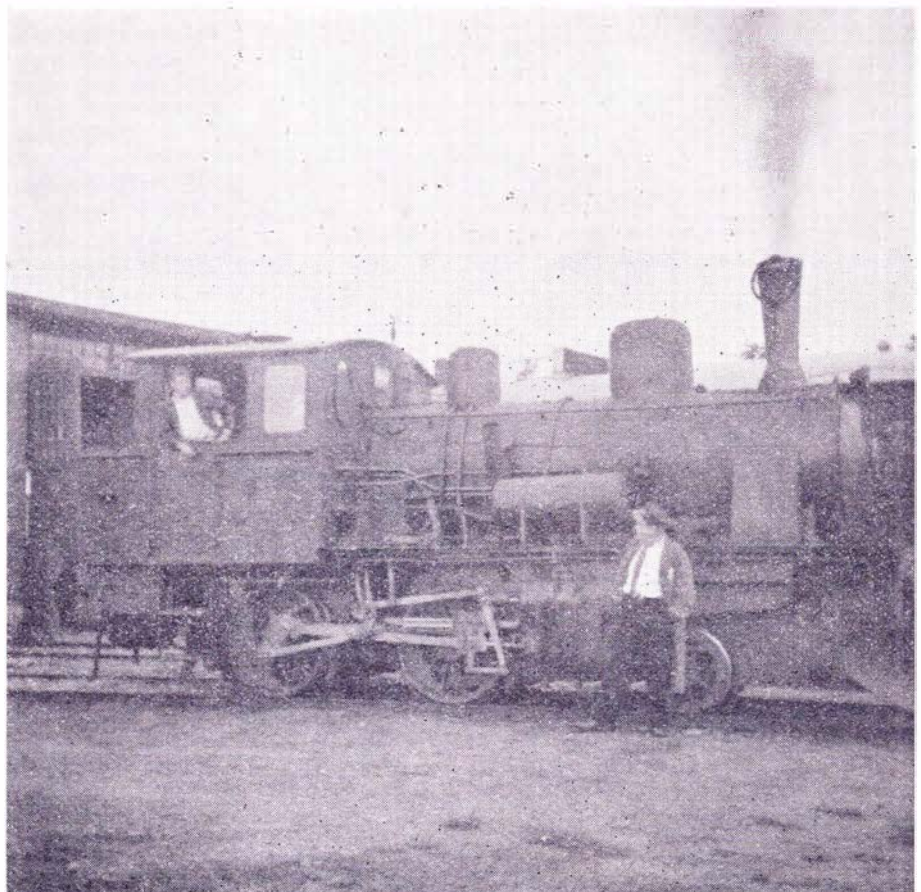
Mens vi har dem endnu . . .

Gribskovbanens damploko nr. 5 — en l. B. tendermaskine med rammevandkasse, ses her foran remisen i Gilleleje en regnjersdag i sommeren 1958.

På lokeet ses fyrbøder Villy Johansen, og ved det dets fører Alfred Hansen, Gilleleje.

Maskinen blev bygget i 1925 af Henschel som nr. 20486 til Kallehavebanen, som denne banes damploko nr. 5. I 1934 blev den imidlertid overflødig her grundet udvidet motorisering, hvorfor den blev solgt til Gribskovbanen. Her blev den moderniseret med tryklufsbremse m. v., men blev også denne banes damploko nr. 5. Siden da har den tjent banen trofast, til man i 1959 fik motorlok. nr. 2.

Gamle nr. 5 kan både løbe og have noget på »krogen«. Utallige er de sommerdage, hvor den er dampet fra Gilleleje eller Tisvildeleje med 5—6 af Statsbanernes store gennemgangsvogne stuvende fulde af glade rejsende efter sig. Den kunne »hoste« slemt ved igangsætningen, det skal siges, men køretiden til Hillerød



Gribskovbanens loko nr. 5

blev overholdt, i hvert fald når **Hansen** og **Johansen** førte nr. 5, hvilket jeg har iagttaget mange gange.

Den mærkelige ring ved skorstenskanten er gnistfangeren, der er åben, idet maskinen er under opfyring. Den er velholdt som alt andet af banens materiel.

Vort ønske må være, at Gribskovbanen endnu i mange år vil lade nr. 5 nyde sit otium under gode forhold, der kunne måske blive brug for god gammel dampkraft endnu engang.
Verner.

Damptogsudflugten til Faxe

Tekst og foto: O. W. Laursen

Søndag den 26. juni kørte, for første gang i flere år, atter et rigtigt persontog — et damptog — på Østjællandske Jernbane!

Som det er de fleste af bladets læsere bekendt, kortes umiddelbart for Kalvehavebanens lukning sidste år et dampsærtog Vordingborg—Kalvehave med jernbaneentusiaster, der havde ønsket at sige den kønne lille sydsjællandske bane farvel. Denne tur blev som det huskes en meget stor succes, og derfor var der fra mange sider ytret ønske om lignende ture på andre baner — iøvrigt noget helt nyt på vore breddegrader, men kendt i lang tid i USA, England m. m.

En af initiativtagerne til Kalvehavebaneturen, lokofyrbøder Sv. Jørgensen samt herr Mogens Bruun satte sig for at realisere tankerne, og man valgte denne gang ØSJS, men her skulle det jo ikke være en »begravelsesudflugt«, for ØSJS hører heldigvis til en af de mest livskraftige privatbaner. Når man valgte ØSJS, var det på grund af den meget smukke natur denne bane løber gennem og det endnu bevarerede velholdte materiel.

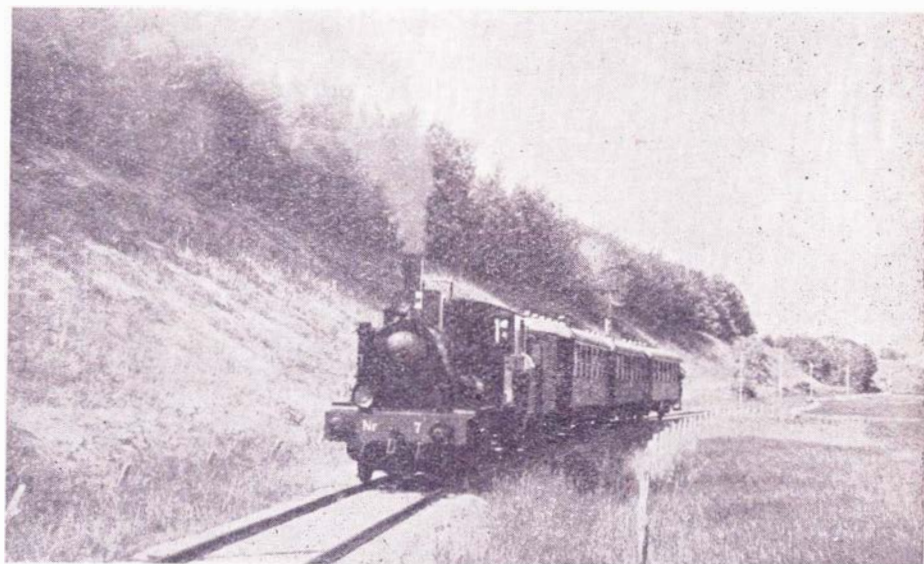
Toget var sammensat af loko nr. 7 (ex Kolding Sydbaner) samt 3 personvogne og en pakvogn, lokoet i en meget fin og velpudset stand. Der havde meldt sig små hundrede deltagere, de fleste fra København og omegn, men også mange fra det øvrige land, endog et par tyskere kom til.

Afgang fra Køge skete kl. 10,30, og undervejs til Faxe var der talrige — og veludnyttede — fotostop, selv på fri bane. Efter ankomsten til Faxe spadserede deltagere til Hotel Faxe, hvor man nød den medbragte mad eller hotellets udmærkede middag.

Derefter gik man i flok til Stubberup station via Faxe kalkbrud, hvor man fik lejlighed til at se Faxe Jernbanes — og dermed Danmarks — ældste tjenstgørende loko, så det kunne foreviges af de talrige interesserede.

I mellemtiden var udflugtstoget ankommet til Stubberup, hvor der derefter blev lejlighed til optagelse af glimrende — omend indstuderede — strækningsbilleder, og toget dampede derefter videre til Køge, hvortil det ank. ved 16-tiden.

På dette sted vil jeg gerne, og jeg tror



Damptoget i nærheden af Stubberup

Ferie- og udflugtssteder

Lad udflugten gå til —

Galten Hotel
Nymonterede værelser
Opdækning til 500 personer
Telefon Galten 18

Hotel „Limfjorden“
Pension kr. 21.00 incl. betjening
Telf. GLYNGØRE 35

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

Hvad angår SEJLGARN
er »ELINJA« garn det bedste
Fa. Jacob Pedersen, Stormgade 16
København K. . Telf. Byen 3351—8307

Elm Iversen Vinhandel
Flensborggade 11
Telf. Eva 8082 - 8201

- der er kvalitet i hvert eneste tilbud!

Skjorter	Bluser	Hvidevarer
Undertøj	Strømper	Kemisk rensning
Arbejdstøj	Dameundertøj	Selskabstøj udlejes

B. G. SKOUSGAARD
Telf. 1008 - Strandvejen 90 - Frederiksværk - Telf. 1008
Hele familien kan blive godt paaklædt

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

jeg tør sige på samtlige deltageres vegne, takke direktør Nielsen og hele ØSJS's personale for den enestående velvilje og hjælpsomhed disse viste arrangementet, og som var afgørende medvirkende til, at turen blev den store succes som tilfældet var.

Ved omrangeringen af togets loko efter ankomsten til Køge skete desværre det, at maskinen afsporede i et sporskifte, »der stod på halv«.

Overskudet fra turen går til den påtænkte Danske Veteranjernbane. Primus motor i denne sag, Svend Jørgensen, redegjorde efter spisningen i Faxe for disse planer, og man sendte herfra en kollektiv hilsen til Urskog—Hølandsbanen i Norge, der som omtalt her i bladet standsede driften med udgangen af juni måned.

Et par ord til slut: Denne tur og turen på Kalvehavebanen blev så afgjort vellykkede, at lignende arrangementer allerede påtænkes, og bl. a. HTJ og NPMB er på tale.

Jernbanemuseets virksomhed 1959-60

Jernbanemuseets virksomhed i det nu udløbne finansår har udadtil været præget af den udstilling, der i juli måned afholdtes på Østerport station af en del af museets ældre materiel.

Udstillingen, der bestod af Christian IX's kongevogn, en to-etagers skovvogn, den gamle rejsegodsvogn fra 1856 samt flere af de ældste lokomotiver suppleret med et par af statsbanernes nyeste og største maskiner, vakte så stor interesse, at ikke mindre end 25000 personer aflagde besøg på udstillingsterrænet.

Ved denne lejlighed uddeltes en af reklameafdelingen fremstillet folder med tekniske og historiske oplysninger om de udstillede køretøjer. Der er ikke tvivl om, at slige arrangementer er medvirkende til at opmuntre og vedligeholde den store interesse for jernbanerne og deres materiel, som findes i store kredse, ikke mindst blandt ungdommen.

Den oprindelige ide og årsag til denne fremvisning var den europæiske modelbanekongres »Morop«, der i 1959 skulle afholdes i København. Et stort antal interesserede udlændinge kom i den anledning her til byen og var ikke de mindst interesserede i at se, hvad DSB og andre kunne byde på.

Knap var udstillingen og kongressen afsluttet, før de hjemlige modelbanefolk havde den sorg, at kongressens primus motor og modelbaneforeningens formand civilingeniør P. Clausen afgik ved døden, fremkaldt af sygdom og utvivlsomt også af overanstrengelse. Civilingeniør Clausen var en i jernbaneforhold enestående kyn-

Som det desværre er alt for få bekendt, er en af vore aller smukkeste privatbaner jo Horsens—Bryrup—Silkeborg Jernbane. Egentlig var en tur med denne bane påtænkt i august, men for ikke at kollidere med andre arrangementer, vil den blive udsat til næste år, da de fleste deltagere på KB- og ØSJS-turene har været sjællændere, kunne man forudse, at det ville være vanskelig for mange af disse allerede nu at tage turen til Midtjylland.

Det er imidlertid mit håb, at tilstrækkeligt mange jyske jernbanevenner vil melde sig bl. a. de, der ikke har haft lejlighed til at deltage i de tidligere afholdte ture, og det vil være interessant allerede nu at høre fra dem, der vil være interesserede i en HBS-udflugt, og der skal da fremkomme nærmere om en endelig dato for turen.

Henvendelse kan ske til undertegnede.

O. W. Laursen,
Nygade 20, III, Silkeborg.

dig og interesseret mand, og også i jernbanekredse vil han skabe et savn.

Ingeniør Clausen var ligeledes en dygtig modelbanebygger. I sin bolig i Snekkersten ejede han et modelbaneanlæg, der i størrelse og kapacitet vanskeligt kunne overgås. Det meste af det til banen nødvendige materiel havde han selv bygget. Hans lokog vognpark var i antal så stor, at den lå et sted mellem 250 og 300 stykker, alt i størrelse 0, d.v.s. skinnebredde 32 mm. Da Clausen senere flyttede til Charlottenlund, kneb det derfor meget med at skaffe plads til alt dette. Ingeniør Clausens forældre har efter sønnens død haft den tanke, at det bedst af hans modelsamling og bibliotek burde tilbydes Jernbanemuseet til en meget favorabel pris. Dette har da også fundet sted, og museet er nu i modelform i stand til at udstille trækraft og vognmateriel i togstammer af forskellig art og fra forskellige tidsperioder. Denne modelsamling vil, når den engang kan udstilles samlet, give et godt indtryk af dansk jernbanemateriels udseende og udvikling gennem tiderne og dansk modelbygnings høje stade.

Museet har iøvrigt i årets løb modtaget adskillige nyerhvervelser. Blandt disse kan nævnes, som gave fra generaldirektoratet, modeller af 3 vogne: B1 1321, I 21501 og E 53401, alle i størrelse 1:10. Fra godsbanegårdens lysanlæg er modtaget en del elektriske måleinstrumenter.

Fra centralværkstederne nogle lokonumre og fabriktionsplader.

Fra den nu nedlagte Kalvehavebane en del tryksager.

Fhv. ekspeditionssekretær Tork har skænket et maleri forestillende boulevardbanens udgravning udfør Solvgades kaserne.

Fhv. regnskabsfører E. R. Rasmussen, Århus, har indsendt et manuskript om hans tid ved jernbanen 1899—1952.

Fanesamlingen er forøget med to stykker, og endvidere er indgået en retningskrans fra den tidligere, nu ophuggede, dampfærge Valdemar, der endte sine dage som isbryder i Limfjorden.

Museet har også haft lejlighed til at erhverve 27 originaltegninger af Ebbe Saldolin, alle med jernbanemotiver.

Af andre tilgæede tegninger kan endvidere nævnes tre, der efter alt at dømme er fremstillet i England. Desværre er de usigenerede. Tegningerne, der er farvelagte og forestiller udkast til en kongevogn til Frederik VII, er temmelig sikkert sendt hertil for at kongen iblandt dem kunne vælge den, han syntes var bedst egnet til udførelse. Som bekendt fik kongen en salonvogn i foræring af det engelske entreprenørfirma Peto, Bressley and Betts i år 1854. Denne vogn var i en, efter tidens forhold, meget elegant udformning. Originaltegningerne hertil findes endnu i Tate Gallery i London, medens selve vognen ikke mere eksisterer.

To af de tre tegningers eksistens var indtil for ca. 1 år siden ukendt på museet, men så meget større er glæden nu ved at have erhvervet dem for ganske nylig, ovenikøbet suppleret med en tredje tegning. Kunstværkerne, som man godt kan kalde dem, er alle meget smukt udførte, antagelig af den for sin tid meget kendte kunstner Alfred Stevens. Billederne vil nu blive udstillet i museet i nærheden af de møbler og det inventar fra den omtalte Frederik VII's kongevogn, som endnu er bevareret.

Foruden det foran anførte er der ved køb og gave tilgæet museet adskillige bøger og billeder vedrørende jernbaneforhold hjemme og ude. I marts måned havde Danmarks Radio en udsendelse om jernbanemænds fritidsbeskæftigelse, og her var Jernbanemuseet så heldig at få lidt gratis reklame, idet udsendelse også bragte et par omtaler fra museet optaget på stedet.

Og som sædvanlig har der i årets løb været stillet og besvaret mange forespørgsler fra interesserede, ligesom der til presse og forskellige udstillinger har været stillet egnet materiale til rådighed.

På museet i Solvgade har besøget i år været lidt mindre end forrige år, nemlig 1024. Men dette opvejes rigeligt ved den store vellykkede udstilling på Østerport station.



Rutebilstationen i Horsens

Gentagne gange er forholdene på denne station blevet kritiseret, og i byrådet er det fremdraget, at der snarest måtte gøres noget for en ny rutebilstation, eller udvidelse og modernisering af den nuværende. DSB har for nylig haft en konference med borgmesteren. Her kunne det fastslås, at en udvidelse af den nuværende station ville medføre, at lastbilerne så måtte et andet sted hen. En flytning af stationen kan i realiteten kun blive til et DSB-område.

DSB-garagerne i Holbæk

Da håndværkerne for nylig skulle begynde forarbejder til udvidelse af DSB garagerne i Jernbanegade i Holbæk, mødte seks husejere op og sagde stop, da det af tegningerne fremgik, at garagerne skulle bygges til haveskellet. Husejerne hævder at have færdselsret på en sti langs skellet, og at kommunen havde lovet dem, at en meter af arealet langs haverne skulle holdes fri for bebyggelse, når DSB fik overdraget området.

Rutebilgarage i Assens

Lokoremisen i Assens er nu ombygget til garage for DSB rutebiler. Remisen har ved bygningen i 1884 været så praktisk dimensioneret, at remisen med få ændringer har kunnet omdannes til garage.

Garagen er iøvrigt indrettet fuldt moderne med fald i gulvet til afløb, rulleophængte slanger i loftet til vognvask og således, at slangen aldrig rører gulvet.

Som kuriosum kan det nævnes, at en del af garagen er lejet ud til den motorsagkyndige! Her er monteret en eftersynsgrube, der om dagen er til rådighed for den motorsagkyndige, og i aften- og nattimerne til brug for rutebilerne.

Rutebildriften på Tåsinge

der udføres af DSB for kommunernes regning, havde i 1959-60 givet et underskud på 2855 kr.



Hollywood har sendt tilbud til de to stærke mænd i det danske rigsvåben, men postvæsenet har ikke kunnet finde dem.



København 4. juni. Midt i den værste pinsetrafik svigtede el-strommen over hele byen og Sjælland-Falster kl. 13.16 og kom og forsvandt igen i en times tid. Det viste sig senere, at en ledning havde fået jordforbindelse gennem en busk et sted i Nordsjælland. Ved 16.30-tiden blev strømmen konstant, men først ud på aftenen blev toggangen normal igen.

Værløse 5. juni. En personbil kørte i eftermiddag ind i siden på toget på overskæringen for Birkedalsvej. Sammenstødet var ret voldsomt, og bilen væltede ned ad en skrænt. Siden på bilen blev helt skrællet af, men føreren af den slap med lettere kvæstelser. Der er ikke blinklys ved denne overskæring.

København 6. juni. Malmobåden »Sverige«, der som omtalt kæntrrede på Nordhavnsværftets bedding den 21.

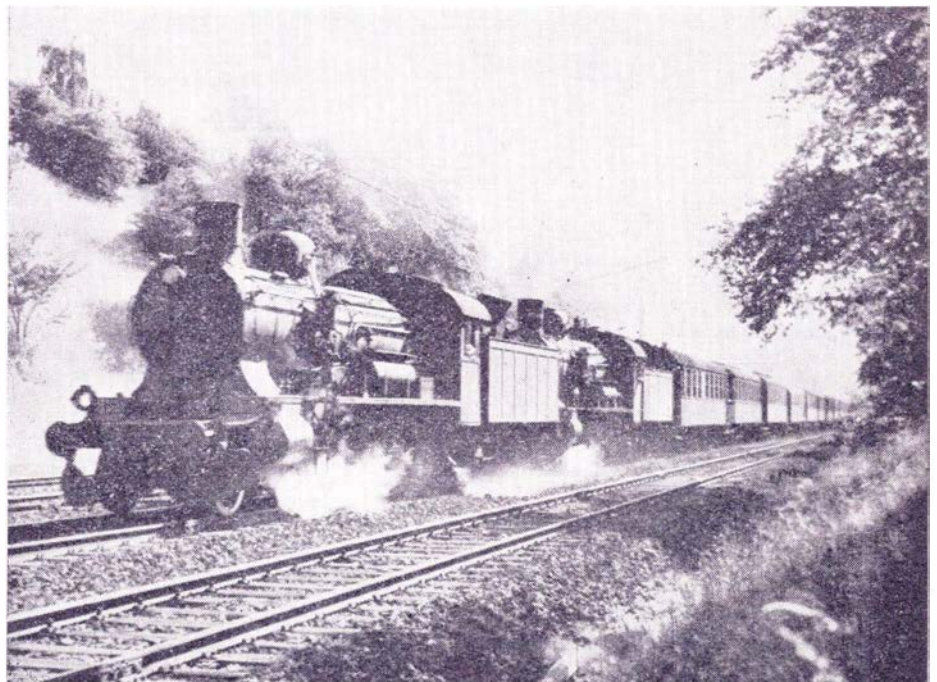
april, er nu købt af værftet til ophugning. Dette har medført, at Øresunds-selskabets båd »Malmø« er blevet et dansk skib, der fremtidig sejler under dansk flag.

Haderslev 6. juni. Maskindepotets 3 damploko forlod i dag Haderslev og stationeredes i Fredericia, Padborg og Åbenrå.

Lillebælt 7. juni. Trafikministeren meddelte i dag Folketinget, at det må forudses, at vejbanen over Lillebæltsbroen i løbet af nogle år bliver utilstrækkelig til trafikens afvikling. Der er derefter bevilget 350.000 kr. til undersøgelser, dels for at kunne fastslå den fremtidige placering af en vejbro over Lillebælt, dels for at kunne afgøre, om hovedvej 10 A skal føres øst om Kolding ad en bro over Kolding fjor eller vest om Kolding ad en bro over Kolding ådal.

Nyborg 7. juni. En yngre mand faldt i vandet ved 1.30-tiden, da han forsøgte at springe om bord på en færge, der lige havde sluppet broklappen i femte leje. Ingen bemærkede uheldet, men den unge mand fik fat i jernkæden, der er anbragt langs færgeløjets præleværk. Ved hjælp af denne »spadserede« han om i fjerde leje, hvor han kom op ved egen hjælp.

Til fryd for damp-entusiaster



Tog 235 med 2 x P — mellem Enghave og Valby

Foto: Dan

Flintholm 13. juni. Et godstog påkørte kl. 8,21 banetjenestens kolonne, der arbejdede med luftdrevet værktøj i sporet ved Grøndal, hvor sporet kurver meget stærkt, således at hverken lokopersonalet eller arbejderne kunne se hinanden for på ganske kort afstand. Den 57-årige ekstraarbejder Martin Jensen dræbtes på stedet, og ekstraarbejder William Richell, der snublede over skinnen, da han sprang ud fra sporet, fik begge ben kørt over.

Århus 13. juni. I dag åbnedes den nye færgerute Århus—Halmstad med færgen »Prins Bertil«.

Brørup 15. juni. Ved 18-tiden skulle et godstog sætte vogne i Brørup, herunder afsporede en vogn så uheldigt, at begge spor spærredes. Det lykkedes ret hurtigt for Falck at få vognen på spor igen, men der opstod nogen forsinkelse i toggangen.

Vørslev 17. juni. Et godstog blev i dag afsendt fra Vørslev mod Svebølle, hvor dette normalt skulle krydse et persontog fra København, men krydsningen var forlagt til Vørslev, hvilket godstogs personale ikke var underrettet om. Da det grønne afgangsslys var tændt på perronen (det var forglemt slukket fra det forrige tog) mente godstogets lokofører, at det gjaldt for ham. Da Vørslev stations personale opdagede dette, fik man hurtigt fat i ledvogtersken ved overskæringen i Viskinge. Hun løb først ud mod godstog og fik dette til at standse, og derefter mod persontog, der også blev standset og derefter returnerede til Svebølle.

Hjortshøj 18. juni. En personbil med to unge mennesker kørte lige ud for motortog, der var under indkørsel til stationen kl. 7,07. Bilen blev slæbt med toget ca. 50 m. De unge menne-

sker pådrog sig begge meget alvorlige kvæstelser.

Havnegade 21. juni. Kl. 9,30 indsattes Øresundsselskabets nye flagskib »Øresund« på Havnegade—Malmø overfarten. Båden er leveret af Ålborg værft.

Hinnerup 21. juni. Ekstraarbejder Arne Nielsen, Hinnerup, fik i dag begge arme i klemme mellem pufferne på to godsvogne, hvor han bedømte afstanden mellem vognene forkert.

Nykøbing F. 28. juni. Jordarbejdet på det sidste stykke af den nye bane til Rødbyhavn er nu overdraget entreprenørfirmaet NYBYG. Arbejdet skal være afsluttet med årets udgang.

Hølbæk 29. juni. En DSB rutebil, der holdt ved postvæsenets indleveringsrampe, satte sig pludselig i gang uden fører og kørte ned ad Jernbanegade, hvor den kørte ind i et forretningsvindue. Der skete kun materiel skade.

Skårup 30. juni. En personbil kørte ved 13-tiden ud foran motortog fra Svendborg på overskæringen i Skårup. Føreren af bilen slap med en flænge i panden.

Dragør 30. juni. For 5. eller 6. gang må færgen Dragør tages ud af driften for maskinskade.

Vejle Nord 30. juni. Så er det slut med Vejle Nord. Fra i morgen er stationen nedlagt som ekspeditionssted. Der vil dog foreløbig kunne læsses og aflæses vognen på stationen.

Helsingør 18. juni. Den nye DSB færge »Helsingør«, der er bygget på Svendborg skibsværft, gik i dag i ordinær fart på overfarten.

Tinglev 8. juni. Stationens rangertraktor blev i formiddag afsporet, da der fra signalposten blev lagt »hund« på lige da traktoren skulle passere denne.

banen nedlægges. Der ventes kun på ministeriets afgørelse.

Spjald 25. juni. Da motorvognen for et godstog i aften befandt sig ved Mosdal trinbræt, knækkede den ene aksel på motorvognen. Banen var derefter spærret nogle timer, og der sattes rutebiler ind i stedet for de aflyste tog.

Nr. Nebel 27. juni. En varebil kørte ved 8-tiden ind i siden på skinnebussen fra Varde på Kollevej overskæringen, hvor der ikke er blinklys. Bilens førerhus blev fuldstændig knust, og føreren af den blev alvorligt kvæstet. Skinnebussen blev også stærkt beskadiget, men ingen kom noget til.

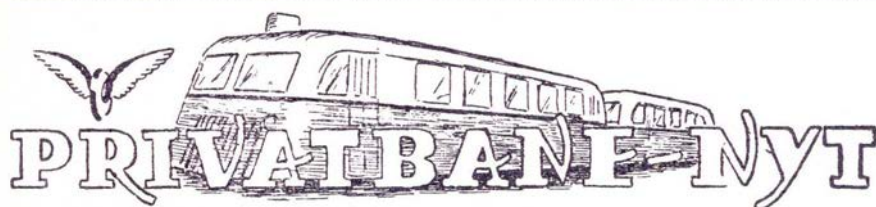
Horsens 27. juni. Vejle amtsråd har som tidligere omtalt krævet Juelsmindebanen i likv. for 746.049 kr. Sagen behandledes i dag ved byretten i Horsens, og det er derefter meningen, at sagen skal pådømmes ved Vestre Landsret. Vinder amtet sagen, vil Horsens kommune rejse et lignende krav på godt 175.000 kr.

Bælum 28. juni. En lastbil kørte i dag trods blinklys og klokker ind på overskæringen i Bælum og blev påkørt af skinnebussen fra Ålborg. Bilen blev fejet væk fra sporet og landede med alle hjul i vejret. Alligevel slap bilens fører med nogle mindre skrammer. Skinnebussen afsporede og forruden splintredes, men ingen kom noget til.

Åle 28. juni. En ambulance på vej til et færdselsuheld i Tørring skulle ved 7-tiden passere overskæringen i Åle. Man bemærkede, at blinklyset ikke var i gang, og fortsatte med 90—100 km's fart mod overskæringen. 30 m fra denne opdagede man toget, bremsede hårdt og drejede ambulancen helt over i venstre vejside, hvorved man undgik at påkøre toget, der var kommet helt over vejen. Ambulancen ramte kanten af tvangsskinnen, hvorved den slog en koldbøtte og havnede i banegrøften. Begge ambulancefolkene pådrog sig lettere kvæstelser.

Blinklyssignalet på Åle station var om aftenen for stillet på gennemkørende tog, toget, der var årsag til uheldet, var et standsende tog, hvorfor blinklyset var standset før toget nåede overskæringen.

Saxkøbing 30. juni. En folkevogn med to damer kørte ved middagstid mod skinnebussen på overskæringen i Rørbæk. Damerne kom kørende med ganske ringe fart, og en ambulance, der tilfældigt holdt på den anden side af overskæringen mente, at damerne ville standse, men de kørte ind i siden på skinnebussen. De slap med lettere kvæstelser.



Høng 8. juni. En personbil kørte ved godt 10-tiden ud foran skinnebussen på Tranevej-overskæringen. Bilen knustes fuldstændig og føreren af den bragtes bevidstløs på sygehuset. Skinnebussen blev så beskadiget, at den ikke kunne fortsætte. At blinklysene fungerede normalt kunne ikke bestrides, da blinklyset på den væltede stander fortsatte længe efter uheldet.

Lund 10. juni. Ved 9-tiden blev en personbil påkørt af et godstog på over-

skæringen i Lund. Bilen blev kastet til siden, men der skete kun materiel skade.

Sæby 12. juni. Banestrækningen Sæby—Frederikshavn har længe stået for at skulle nedlægges mest af hensyn til trafikforholdene i Frederikshavn, men nu synes det som om det er trafikforholdene i Sæby, der bliver banens skæbne. Der skal laves en omkørselsvej i Sæby, og her vil der kunne spares 100.000 kr. til en viadukt, dersom

Grindsted

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

Esbjerg

Mejeriudsalget

v/ G. Thygaard

Nørregade 122 - Telf. Esbjerg 1013

1. kl. s. mejeriprodukter og brød

Jernbanepersonalet anbefales

SCHOUS SÆBEUDSALG

v/ V. Nielsen

Jyllandsgade 100

Telf. Esbjerg 1243

Nørrevold Apotek

Nyborg . Telf. 470

Vorbasse 30. juni. Ved 8-tiden afsporede en personvogn, der var bagest i et godstog, som følge af, at man havde glemte at fjerne sporspærren. Inden Falck nåede til Vorbasse, havde personalet selv fået vognen på sporet igen.

Hirtshals 27. juni. Da færgen »Skagen« ved 18-tiden var gået i færgeløbet, blev Kristiansands dampskibsselskabs nye ekspeditionsbygning i Hirtshals indviet. I 1946 befordredes 5641 passagerer mellem Hirtshals og Kristiansand. I år venter man at komme op over 100.000 passagerer.

Frederiksværkbanen

havde i 1959 et driftsunderskud på 369.053 kr. mod 352.379 kr. i 1958. Rutebilerne var stadig tabgivende, men direktøren oplyste, at man i den forløbne del af indeværende år havde konstateret en fremgang på 40.000 kr. Der var indsendt ansøgning om et moderniseringsbeløb på 1.125.000 kr. til bl. a. et nyt dieselloko og en ragertraktor til Hundested st. Der var stigning både i passager- og godstallene.

Nakskov—Kragenæsbanen

havde sidste år et underskud på 59.102 kr. hvilket er ca. 10.000 kr. mindre end året før. Der havde været en fremgang på 3000 rejsende, medens godsmængden var faldet lidt.

Lollandsbanen

har sidste år et underskud på 1.058.218 kr. mod 1.177.995 kr. i fjor. Antal rejsende er faldet med 8 pct. og godset med 20 pct. væsentlig som følge af mindre sukkerroehøst.

Østjællandske Jernbane

har et underskud på 107.227 kr. mod forrige års 126.068 kr. Antal rejsende er faldet med 2,2 pct., men godset er steget med næsten 8 pct. Karise stations lokaler er blevet moderniseret for 28.000 kr. hvoraf postvæsenet har betalt 10.000 kr. og resten er afholdt af driften. Da Lyderslev kommune ikke vil betale sin andel 1200 kr. til moderniseringslånet, har banen ikke kunnet få statens andel betalt, hvilket påfører banen et rentetab på ca. 5000 kr.

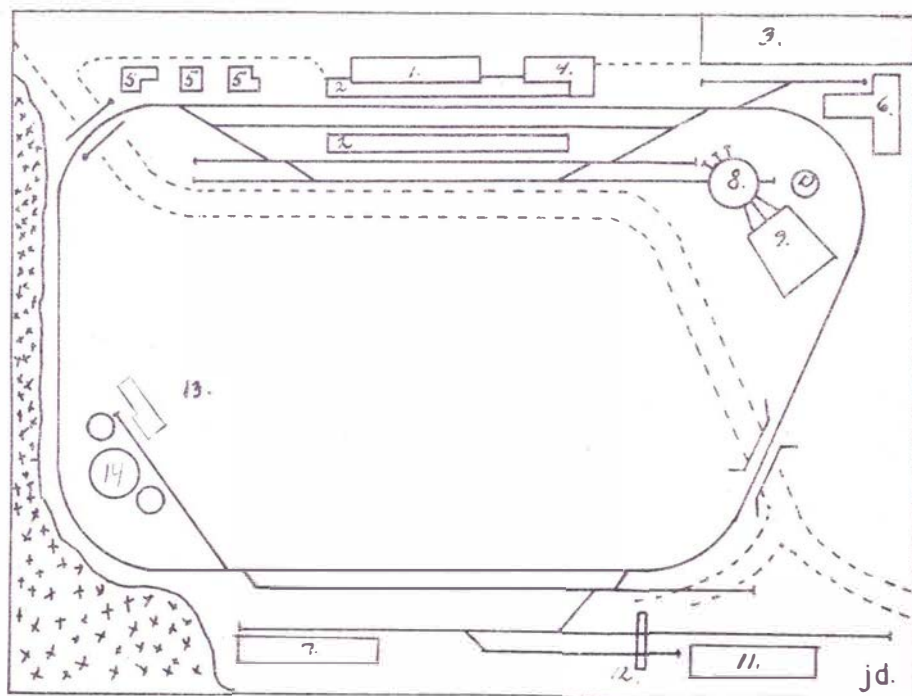
MODEL JERNBANE

Ny serie: Vejledning i modelbane bygning

Med dette nummer begynder vi en artikelserie, der omhandler bygningen af et modelbaneanlæg fra a til å. Denne gang nøjes vi dog med blot at bringe planen

over anlægget samt en kort forklaring til de enkelte dele, der er vist på tegningen.

I de efterfølgende numre af bladet



Modelbane anlægsplan

kommer vi så nærmere ind på fremgangsmåden ved fremstillingen af de enkelte detaljer.

Anlægget er opbygget på en bundplade af dimensionerne 1,5×2,0 m. Anlægget kan enten være fritstående, d.v.s. være anbragt på et specielt bord, eller kan være indbygget i et særligt vægskab, således at anlægget er klappet ind i skabet, når det ikke er i brug. Skal anlægget bruges, klappes det blot ned på et par transportable bukke eller holdes i stilling af et par støtteben.

Anlægget består af en enkeltsporet bane, der er forsynet med to stationer, hvoraf den ene er en relativ stor personbanegård. Ønsker man at gøre mere ud af det, kan man overbygge perronerne. Denne station er desuden forsynet med to overhalingsspor og med sporforbindelse til værksted samt til maskindepotet, bestående af en tresporet lokoremise, lokodrejeskive og et vandtårn. Den anden station består blot af en godsekspedition med et par enkelte ranger- og læssespor. Endvidere går der fra denne station to sidespor til henholdsvis et benzindepot og en fabrik.

Iøvrigt er anlægget udstyret med almindelig bebyggelse. En vej, der ved en niveau-overskæring krydser banen til venstre for personbanegården, forbinder gaden foran denne med vejanlægget ved den anden station. Her er vejen ved hjælp af en viadukt ført under banen.

Det åbne terræn mellem stationerne kan yderligere forsynes med gader med tilsluttende bymæssig bebyggelse. En god ide for modelbyggere er at forsyne nogle bygninger med »neonlys«, d.v.s. miniature-reklameskilte, der er anbragt på taget af bygningerne og er belyst af lommelampeprojektorer. Smagfuldt og fornuftigt udført giver dette ved »nattetide« en levende illustration af en bys pulserende liv. En selvfølge er det, at modelanlæggets gader og veje trafikeres af såvel person- som lastvognsmodeller.

Forklaring til sporplanen.

- 1) stationens hovedbygning
- 2) perron
- 3) betjeningspult
- 4) postkontor
- 5) almindelig bebyggelse
- 6) banens værksted. Værksted for vognreparationer m. v.
- 7) godsekspedition med læsserperron. — Denne er i højde med vognbunden
- 8) drejeskive, der foruden at tjene til at dreje lokomotiverne, forbinder remisens spor med det øvrige spornet
- 9) tresporet remise.
- 10) vandtårn til lokomotivernes vandforsyning.
- 11) fabrik
- 12) galgekran
- 13) hovedbygning for benzindepot
- 14) benzinbeholdere

Praktiske bemærkninger

Anlæggets spornet er på tegningen vist skematisk. Spornettet tænkes opbygget ved hjælp af fabriksfremstillede spordele, idet man herved opnår den fordel, at de enkelte dele lettere ved evt. senere ombygning kan anvendes igen. Herved tjener den lidt større investering sig ind igen. Endvidere en fordel mere, de fabriksfremstillede sporskifter arbejder mere ensartet og sikrere end de hjemmelavede.

FYNSKE PRIVATBANER

Odense-Kerteminde-Martofte

Odense-Brenderup-
Middelfart-Bogense

Odense-Otterup-Bogense

med tilhørende bilruter kører til

skov og strand

på Nordøst-, Nordvest- og Nordfyn

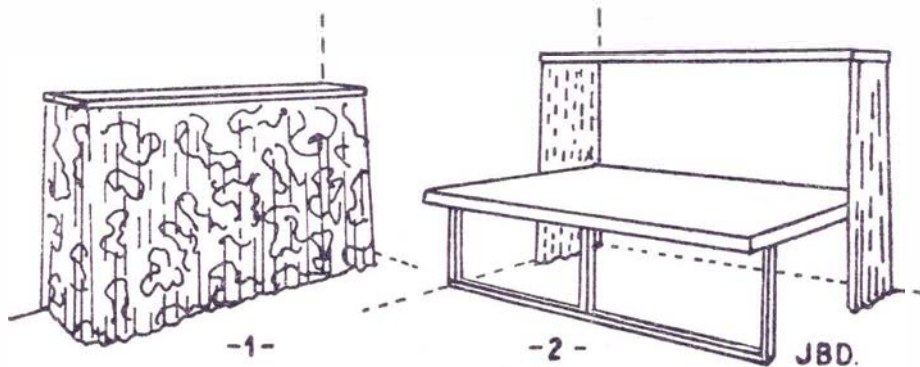
Telf. Odense II 87 II
Bogense 89

Assens Tandteknik

Folmer Rossell - Korsgade 10

KUNSTIGE TÆNDER
fremstilles og indsættes

Telefon Assens 546 - Privat 758



Klapanlæg: 2,5 mm længde, 1,6 m højde, 0,6 bredde,
1. arbejdsstilling, en plade på 2,5 m x 1,5.



ALLEN-TRAKO slåmaskinen

engelsk - dansk - anerkendt

Eneforhandling



Fredericia

Konfektforretningen

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 - gummifodtøj
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

Autolakereriet

S. Christensen . Calvinsvej 41
Fredericia . tlf. 1320
Al sprøjtelakering samt under-
vognsbehandling udføres

Fredericia

Solgaardens frugt og blomster

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

FORLANG

Christoffersens VINE

kendt for kvalitet
direkte import fra vinlandene

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
Indleveringssteder 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 1012

Tandlæge Erik Lassen

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

Vejle

Har De vrøvl med vognen - så Sønderbro's Autoværksted

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

Aktieselskabet

Martin Billeschou

Nørrebrogade 13, Vejle. Tlf. 840

Gravminder
Marmorvarefabrik

UNO - X

Vester Engvej 5, Vejle, tlf. 2744
Benzin - Olie - Service
Biler uden fører - tlf. Vejle 2463

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

K F U M pensionat

Nygade 25 - Silkeborg
God og rigelig mad
Telf. Silkebrg 821

Brødsalget

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

Vi bruger elektrisk betjente sporskifter, der betjenes fra en fælles betjeningspult.

Ved spor, der lægges side om side, er afstanden fra spormidte til spormidte 5 cm. Skal der anbringes perron mellem sporene, er afstanden dog 7,5 cm.

Ønsker man at dække sin station med hovedsignaler, må man huske at anbringe disse udenfor den pågældende stations yderste sporskifter, altså sporskifterne, der ligger længst borte fra stationens hovedbygning.

Husk endvidere, at et signal kun har gyldighed for et spor, når signalet anbringes til højre for dette.

Stakit til indhegning af stationsområder m. v. fremstilles af svellemåtter, der klippes op på langs.

Grantrær til bevoksning fremstilles af tilspidsede tændstikker, der pålimes grene af mos.

(fortsættes)
J. B. Dyrkilde.

Dødsfald

Depotarb. Søren Jensen, fh. Århus, 95 år.

Togfører Svenning Larsen, fh. Kh., 82 år.

Skibsmaskinmester O. Hansen, fh. Helsingør, 75 år.

Portør O. H. Olsen, fh. Viby S, 69 år.

O.trafikkontrollør H. P. Jørgensen, 1. handelskontor, 69 år.

Overportør A. Sørensen, fh. Nørrebro, 69 år.

Togfører A. C. Møller, Århus, 68 år.

Fuldmægtig R. V. Mathiesen, fh. Kontrolkontoret, 66 år.

Overbaneformand J. N. V. Christensen, fh. Ålborg, 64 år.

Rangermester J. V. Nielsen, Helsingør, 46 år.

FOTO hobby

AGFA Optima I til 288 kroner

Som ventet har de automatiske kameras også herhjemme fundet et stort og taknemmeligt publikum. Det kan jo ikke nægtes, at mange mennesker, trods al den teknik, der omgiver os, stadig føler en vis skræk for mekanik. Andre mener ikke at have anlæg eller tid til at beskæftige sig hermed. Dette har utvivlsomt været en hemsko for utallige fotointeresserede, der nok kunne tænke sig at fotografere, men lod sig afskrække af målinger, indstillinger o. l. Her rydder automatikken alle hindringer og besværligheder af vejen.

Det almindeligt kendte Agfa Optima (kr. 420,—) blev af samme grund en verdenssucces, hvoraf der på mindre end et år er solgt 150.000 stk. til trods for, at prisen naturligvis lagde en vis dæmper på begejstringen hos de mindre pengesterke. Det blev imidlertid kun et tids-spørgsmål. Agfa har nu bragt sit nye

Optima I på markedet, og prisen for dette fuldautomatiske kamera er kun 288 kroner. Vi vil fortælle Dem lidt om denne virkelig interessante nyhed.

Agfa Optima I har også den kendte »magiske« knap, der nu er kombineret med udløseren, således at »rødt-grønt« signalet ved knappens første anslag viser grønt, hvis lysforholdene egner sig til fotografering — og så trykker man i bund, og billedet er taget — rigtigt belyst såvel sorthvid som farve. Kameraet er udstyret med en Prontor-Lux-lukker, der arbejder på optimale, faste belysningstider, svarende til den anvendte films følsomhed. Ved 18° DIN er lukkertiden således konstant 1/125 sek., en hastighed, der med sikkerhed udelukker rystede billeder. Bruger man 21°-film, er tiden allerede oppe på 1/250 sek. Alt i alt rækker Prontor-Lux-lukkerens område fra 12°-

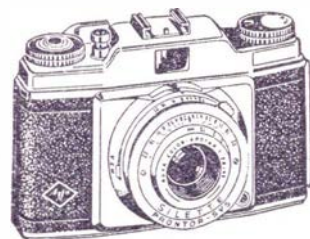
24° DIN og fra 1/30 til 1/500 sekund. Ved trykket på den »magiske« knap reguleres blænderen automatisk efter de foreliggende lysforhold fra 2,8 til 22.

Objektivet er det fra Silette-serien velkendte Agfa Color Agnar 2,8/45 mm, fremragende farvekorrigeret og naturligvis antirefleksbehandlet, specielt beregnet til småbilled-fotografering. Heller ikke afstandsindstillingen volder nogen vanskeligheder. Indstillingen med de tre symboler for nær-, middel- og fjernoptagelser er også anvendt ved denne Optima-model, og er desuden suppleret med en 1-m-markering. Det store klare søgerbillede med den indspejlede lysramme og afmærkningen for 1 m-området gør det nemt at placere og bedømme motivet. Kniber det med lyset, eller vil man af andre grunde anvende blitz, drejes automatik-ringen, nidtil den til blitzlampens ledetal svarende blænder står udfor den pågældende markering. Automatikken er nu sat ud af funktion, og lukkertiden er konstant 1/30 sek. En B-indstilling gør det muligt at tage optagelser på tid.

De Skulle Bruge



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Silke-mindeflag

(12,5x23,5 cm) med håndmalede initialer, vingehjul eller hvad ønskes, i guld, til jubilæer, fødselsdage, afsked o. l. kr. 5,00, hvidlakeret flagstang med forgyldt knap kr. 2,75

S. A. A. Jacobsen, trafikekspedient
Vester Sottrup - Postgiro 15148

Amatør se her!

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

Kvalitetsarbejde - hurtig levering - send Deres film til
NØR'S FOTO Bülowvej 2! - Eva 1686 - Kbhv. V.

Randers



SV. PEDERSEN

Urmager og Guldsmed
St. Voldgade 7
Telefon Randers 7055

Hvilehjemmet „VESTERVANG“

Vester Tværvej, Randers

1. kl. pleje
Tlf. Randers 4591. - Marie Højholt

CALTEX service

Th. Paulsen - Viborgvej 46

Benzin - olie - vask - smøring -
gummi - lynlakering - hjulafbalancering

Tlf. Randers 6475

Aktieselskabet

Bagermestrenes Rugbrødsfabrik

Randers - tlf. 368

Jernbanepersonalet anbefales

Cafe Tuborg

Kirketorv 7 - Randers - tlf. 618

1. kl.s spisested

Vøsterport Cykellager

Vøsterport 1 - Randers
Telefon 3161

Cykler og knallerter

1. kl.s reparationsværksted

Randers

Gørup Christensen

Installationsforretning



Lamper og lysekroner

Energivej 53 - tlf. 2115
Randers

Rutebilstationens Kiosk

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

TANDLÆGE

Thomas Rud Rasmussen

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

Niels Ebbesens Bar

Storegade 12 - Randers - tlf. 1744

Her får De maden uden
ventetid til billige priser

KISA møbler

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

Ankerstjerne & Eriksen

Bogbinderi

Jens Schriver (ny indehaver)

Kun 1. kl.s arbejde

Storegade 10 - Randers - tlf. 1853

KIOSK „LERVANGEN“

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

Dag- og ugeblade
Skriverekvisitter
Telegrammer til alle lejligheder

RUDS BAGERI

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

Løgstør

SNEHVIDE vaskeriet

S. Carstensen - Rådhusgade 11

1. kl.s nobel og skånsom vask
Telf. Løgstør 180

Viborg

Viborg Andelsmejeri

Telf. 1270 og 1271

Kun 1. kl.s mejeriprodukter

Philipsen & Hall

aut. elektroinstallatører



Elanlæg udføres overalt i
landet. - Radio - køle-
anlæg. - Lys - kraft

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

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

BRO MAGASINET

Winther Pedersen

Middagshøjvej 22B - Viborg

Alt i manufaktur, trikotage og småting
Tlf. 12

Damefrisør-salonen

Vestergade 17 . Ålestrup

1. kl. hårpleje . nyeste permanenter

Telf. Ålestrup 130 . E. Pedersen

Jernbanepersonalet benytter Sparekassen for Aars og Omegn

Indlånssk. 9,8 mill. kr.

Telf. Års 25 og 251

Jernbanepersonalets damer anbefales

Salon MINNA

Adelgade 74 - Hobro - tlf. 1148

1. kl.s moderne hårpleje

Spec. klipning

Grethe Gade

Annoncerne

læses af flest i et blad med
læseværdigt indhold.

REKORD AAR

for

Statsanstalten

Statsanstalten for Livsforsikring har udsendt sin beretning om virksomheden i 1959.

Fremgangen i 1959 har været ganske usædvanlig, selv for Statsanstalten, der år efter år møder frem med meget store tal. Det fremgår af beretningen, at der i det forløbne år er tegnet nye livsforsikringer til en samlet sum af 277 millioner kr. (over en kvart milliard!). Disse 277 millioner kr. forsikringssum repræsenterer i forhold til 1958 en fremgang på 33 % og er det største nytegningsresultat, der nogen sinde er præsteret af en dansk livsforsikringsvirksomhed. Den procentvise fremgang i nytegning af renteforsikringer har i forhold til 1958 været endnu større, nemlig over 50 %. Nytegningen af renteforsikringer i 1959 androg 25,3 millioner kr. årlig hævnning.

På grund af forsikringstidens udløb er der i 1959 udbetalt 18,3 millioner kr. til de forsikrede og som følge af dødsfald blandt de forsikrede 8,6 mill. kr.

Ved udgangen af 1959 udgjorde Statsanstaltens samlede bestand af livsforsikringer 2707 millioner kr. Bestanden af renteforsikringer udgjorde på samme tidspunkt 154 millioner kr. årlig hævnning.

18.427 personer har i løbet af 1959 indsendt helbredsoplysninger til tegning af nye livsforsikringer. Af disse har kun 26 — eller 1,4 pro mille — af helbreds-mæssige grunde ikke kunnet opnå livsforsikringsdækning.

Præmiefritagelse på grund af invaliditet er indrømmet i 321 tilfælde, og 323 forsikrede, der betalte forhøjet præmie, har fået præmierne nedsat, de 281 til tarifmæssig præmie.

Statsanstaltens samlede aktiver udgjorde ved årets slutning 1351 mill. kr. Indtægterne i 1959 androg 185 mill. kr., og der blev i løbet af dette år indkøbt værdipapirer og placeret udlån til et samlet beløb på 156 mill. kr.

Bonusfonden til støtte for næste bonusudlodning i 1962 var ved udgangen af 1959 på 62,3 mill. kr. Til yderligere støtte for næste bonusudlodning har Statsanstalten i 1959 henlagt 26,6 mill. kr. til overskuds-fonden, som derefter er på 93,1 mill. kr. Bonusfonden og overskuds-fonden ud-gør således tilsammen 155,4 mill. kr.



Forenings-nyt

Jernbane-esperantisternes 12. internationale kongres afholdtes i Helsinki, Finland, i tiden 10.—16. juni.

Kongressens protektor var Finlands trafikminister, hr. Arvo Korsimo, og ærespræsident var generaldirektør, hr. Erkki Aalto.

Der var mødt delegerede og deltagere fra 18 lande, desuden var præsidenten for FISAIC, hr. Mollion, mødt som repræsentant for denne kulturelle federation, hvori Esperantisterne er medlemmer.

Rapporter fra de forskellige lande viste, at Esperanto i det praktiske udbredes stærkt, især for det kulturelle og oplysende område. Flere landes jernbanebestyrelser anvender nu Esperanto i sine køreplaner til forklaringer.

Til adspredelse var musik af jernbane-orkestre, korsang af både blandet- og mandskor, rytmegymnastik af unge damer, folkedans af unge fra Karelen, og et foredrag om »Finske Jernbaners Kamp mod Vinteren«, meget interessant.

Næste års kongres afholdes i Barcelona, Spanien, og i 1962 i Budapest, Ungarn.

Den 30. juli åbnes den internationale kunstudstilling for jernbanefolk i Budapest, hvortil er anmeldt kunst fra 8 deltagere fra Danmark. I september åbnes international fotokongurrence i Wien, hvortil vi venter deltagere fra Danmark.

Johs. Christoffersen.

Esbjerg jernbaneorkester

havde ansøgt Esbjerg kommune om et tilskud på 3.000 kr. til anskaffelse af nye instrumenter. Magistraten indstillede, at der blev bevilget 1500 kr.

BOG-anmeldelser

The Bonanza Trail.

Indiana University Press, Bloomington, USA. Ca. kr. 60,00.

Det er specielt et stykke af USA's historie, der interesserer langt ud over landets grænser. Det er nybygger og guldgravertiden, der omtrent fandt sammen.

»The Bonanza Trail« er en dejlig bog, hvis forfatterinde har besøgt alle de typiske nybyggerstater og i skitser og tekst givet en skildring af mange forladte byer, der fortæller deres del af USA's historie.

Da denne historie falder tæt sammen med USA's jernbaner's opståen, er det naturligt, at bogen mange gange berører jernbaneproblemer, og på denne måde bliver den et værdifuldt supplement til de i forvejen talrige bøger om jernhestens fremtrængen over prærien.

British Railways History 1877—1947.

George Allen & Unwin Ltd., London. Ca. kr. 35.

Litteraturen om England's jernbaner er mangfoldig, og et vidnesbyrd om, hvor dyb interessen for jernbaner er i dette land.

Denne bog på godt 400 sider føjer sig smukt ind i den lange række med mange historisk interessante beretninger, men selvfølgelig også med gentagelser for den, der er inde i engelske jernbaners tilblivelseshistorie.

Bogen behandler jernbanerne gennem 70 år, men undlader at tage starter med for så til gengæld at koncentrere sig om bestræbelserne for at opbygge et virkeligt effektivt jernbanenet.

Dertil kommer en del fortræffelige bil- leder.

This Was Railroading.

Superior Publishing Co., Seattle, USA. Ca. kr. 70,00.

En bog i samme serie som »Pacific Slope Railroads«, fyldt med et væld af dejlige billeder fra jernbanens første dage i USA omkring 1850 og til århundredskiftet.

SOLOFABRIKEN

SØNDERBORG

Haardfrossen Klaris

lev. i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.

Skagen: A/S Skagens Isværk . Rigstelf. 238

Frederikshavn: A/S Frederikshavn Isværk . Tlf. 443

Thyborøn: A/S Thyborøn Isværk . Tlf. 3

Hirtshals: A/S Hirtshals Isværk . Tlf. 70

Esbjerg: A/S Vestjysk Krystal-Isværk . Tlf. 66

Teksten er minimal, og det er da også bogens mening, at billederne skal tale for sig og kun af teksten stedfæstes.

Bogen kan anbefales på det varmeste — også for modelbyggere, der her vil finde en mængde gode tips.

Locomotives I Have Known.

Parcival Marshall, London. Ca. kr. 42,00.

Dette er af format en meget stor bog, der vel nok vil skuffe de fleste af os. Men set fra den engelske jernbaneentusiast synspunkt er bogen perfekt, for den handler om loko, kun loko og intet andet end loko, og disse er alle på det mest nærgående beskrevet i alle tekniske detaljer.

Men heldigvis er de danske jernbanestudenters interesser mere almindelige, og kærligheden til jernbanen hos dem er ikke blot begrænset til loko.

Camping Führer. Internationaler Campingclub, Innsbruck. Ca. kr. 10,00.

Camping er efterhånden blevet en friluftssport for hvermand, og efterhånden som campingpladser springer ud som vandrerrhjemmene ikke for fjernt fra hinanden ja, så har vi, der ikke har bil, også glæde af denne dejlige sportsgren.

Vil De i år forsøge Dem i Centraleuropa som campist, ja, så er »Camping Führer« — omend ikke uundværlig — så dog en glimrende hjælper, der er både praktisk og nyttig.

Decouverte du Rail. Librairie Artheme Fayard, Paris. Ca. kr. 7. L'Annee Ferroviaire. Librairie Plon, Paris. Ca. kr. 12.

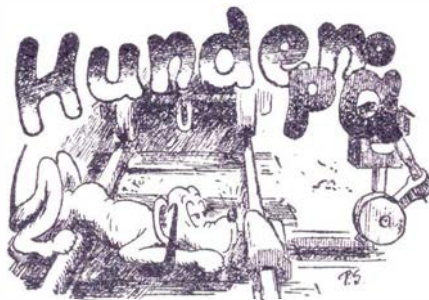
Det var helt hyggeligt at modtage en lille pakke fra SNCF. Pakken indeholdt nemlig dels de to herover nævnte bøger om Frankrigs jernbaner, dels flere små og større blade om samme emne, alle rare at læse, og med det vanlige elegante franske præg over sig.

Desværre — for alt for mange er det jo et fremmed sprog — er bøgerne på fransk, og de gør det vanskeligt tilgængeligt materiale, men et par blade var både på svensk og engelsk.

The Mechanics of Engineering Soils. E. & F. N. Spon Ltd., London.

Denne bog, der ganske specielt og absolut kun er for ingeniører, er uhyre interessant, hvis jeg da skal tro en ingeniøren af mig, som jeg lod læse bogen. Den handler — påstår han — om ingeniørproblemer i forbindelse med jordarbejder, f. eks. vej anlæg, brobygning etc., et emne der vist ikke findes alt for megen litteratur om. Så her er der altså noget.

Men jeg advarer: Mig gav bogen hovedpine, så videnskabelig er den.



Næstsidste nyt

Vi har alle en mission her i tilværelsen. Det være sig den flittige og arbejdsomme hornbille (Phyntolexim) eller det kan være jernbanemænd. Selv om det ikke ser sådan ud — er det alligevel sådan. Nogle sætter blivende spor efter sig (især baneafdelingen og banetjenesten), andre nøjes med at sætte sig.

Nå ja, men de er der da, vil en eller anden måske indvende.

Ja, vist er de der, hvor skulle de ellers være?

Lad os nu lige se nøgtern på sagen, uden at lade følelserne løbe af med os, for det er alligevel som det var, før det blev som det er!

Ingen kan slå sig for brystet og sige:

Hvad sagde jeg? Det må han da selv bedst vide! Ved han det ikke, er det for billigt bare at spørge. Nej, så må vedkommende hellere søge sig en anden levevej, men dersom vi ser sagen fra den side, vil det hele blot løbe ud i sandet.

Åh, så hold da op!

Uff!

Med en vis naturlig afsky læste kahytjomfruen om bortsalg af et herreløst skib. — Det må være en såkaldt konebåd. tænkte hun, — og ikke særligt velvilligt.

Annonce under højkonjunkturen

»Ung og meget kvindelig kontorassistent er ikke uvillig til at tage et nap med i nogle formiddagstimer. Høj løn og gode forhold en absolut betingelse. Tilbud med alle oplysninger — også om pensionsforhold — kan gives på telefon ... Personlig henvendelse frabedes.«

Sinkende omvej

— Nå, ser jeg snart de store resultater fra rationaliseringen? spurgte chefen.

— Ja, det varer ikke længe, — — de er lige på trapperne

— Øv! — På trapperne! — Hvorfor tror De, vi har elevator?

De kvinder, der ser op til manden som verdens herre, er som regel ugifte.

De nye pædagogiske metoder

— Fortæl blot mig det hele, siger læreren — betro dig til en ven, bekend bare ærligt, vær oprigtig og svar mig som var jeg en god kammerat og — medskyldig!

— Ha, er du rigtig klog, din grimme bavian!

Ude fra overdrevet

— Har du nogensinde hørt, at det skulle være uheldigt at blive gift på en mandag?

— Ja, absolut! — Hvorfor skulle den dag dog være en undtagelse?

Økonomisk betænkeligt

Han havde lejet en båd på søerne og roede hende en måneskinstur.

— Hør skvulpene, Anders, og se månestriben i vandet! — Sådan kunne jeg sidde med dig — hele livet!

— Jah— bare det ikke havde kostet 2 kroner i timen!

Man kan da sagtens!

— Ja, min mand var meget forfalden til røg, da vi blev gift, men nu er han helt holdt op — han rører ikke tobak!

— Ih, det skal der en meget stor viljestyrke til.

— Jamen, den har jeg også!

Nu helt insolvent

— Hvad siger du, dit sølle skvat! Kan du pege på noget her i huset, som du har bragt med?

— Nej, desværre — jeg fik det jo ikke med!

— Du ejede jo intet!

— Joh — fred og ro!!!

Skindet bedrager

— Se det skind, hvor ser han dog bælgøjet ud!

— Ak ja, han er nemlig skindmager, men for tiden helt hudløs!

— Det lyder da skindbarligt!

— Ja, en skindsyg garver, som altid har haft skindet imod sig.

En skindhellig rævepels, der aldrig har kunnet holde sig i skindet, hvis der var et fæ, han kunne rense huden på og skælde bælgøjen fuld!

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

Aalborg

Jernbanepersonalet anbefales

B P service-station

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

Slagterforretningen

Kastetvej 61 - Aalborg
Tlf. 26282
1. kls kød - flæsk
hjemmelavet lækkerit 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. kls kød og flæsk samt
fineste pålæg

Kolonialforretningen

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

Viktualieforretningen

HASSERIS

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

Hjørring

Jernbanepersonalet anbefales

HOTEL HAFNIA

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

Frederikshavn

Jernbanepersonalet anbefales

Guldsmedelorretningen

Knut Ramm - Danmarksgade 31
Guld- og sølvsmedie
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

Horsens

Landbosparekassen i Horsens

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

Jernbanens folk anbefales

K F U K pensionatet

. . . 1. kls madstød
Allegade 19 - Horsens - telf. 2 18 90

Bandes Renseri

Vejlevej 30 - Horsens
Rensning af tæpper, garderobe, abejdstøj
Udlejning af arbejdstøj
Tlf. Horsens 2 16 46

Vi anbefaler

EXPORT-cafeen

H. Guldbergsgade 3, Horsens
1. kl. mad og kaffe
Tlf. Horsens 2 57 71

Havnens STENHUGGERI

H. Guldbergsgade 4, Horsens
Gravminder
i alle størrelser
Tlf. Horsens 2 47 71

Horsens

Sundvejens Kiosk

Højgaard-Rasmussen
tlf. Horsens 2 43 16
Dag- og ugeblade bringes overalt.
Tipstorhandler

Jernbanepersonalet anbefales
anbefales 1. kls pension til
rimelig pris

K F U M pensionat

Søndergade 31 - Horsens
Telf. 2 17 08

NY MISSIONSHOTEL

Jørn Rasmussen, Smedegade 68
Nymonterede værelser
Byens bedste mad og kaffe
Tlf. Horsens 2 51 50

Herning

ELNA symaskiner

Køb ELNA

— demonstreres uden forbindelse
Fonnesbechsgade 22, tlf. Herning 1722

Herning Bytransport

Tlf. Herning 3269
Deres budcentral
Al kørsel overalt til billigste priser
Alvind Freund - Nis Petersensvej 20

Jernbanepersonalet anbefales

SHELL Service

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

Vi anbefaler . . .

Buemann polyfoto

Bredgade 35 - Herning
Telf. 121

Hammerum Herøds Spare- og Laanekasse

Ikast afdeling - tlf. 557

Aarhus

Aktieselskabet

Aarhus Kul-Kompagni

Havnegade 6, telf. *20133

Kul - Koks - Cinders

Brændselsoilier

Malerfirma

H. Chr. Lecher & Co.

Indehaver: E. Hansen

Mejlgade 24 - Aarhus

Telf. 25675

Blomsterforretningen Bellis



Thorvaldsensg. 30
Tlf. Aarhus 3 04 16

Buketter

Kranse

Dekorationer

H. FRISENVOLD

Bageri . konditori

Max Müllersgade 2 B . Aarhus

Bestillinger til fester modtages

Morgenbrød bringes

Telf. 2 14 68

Salon Grønningen

Else Neimann - Grønningen 3

1. kl.s hårpleje

1. kl.s betjening

Telf. 34 680

Robert Christensen

Møbler

Mejlgade 25 - Aarhus - tlf. 22 335

Brød - Konfekturer

N. Glud

I. Huitsfeldtsgade 63

Brød - chokolade - konfekturer

Telf. 6 81 79

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere

Signalføjter - Hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 - Tlf. 28468

Toledo Kaffebar

v. Harry Johansen (ny indehaver)

Moderniseret fra inders til yderst

Spanien 11 - Aarhus - Tlf. 33378

S. Brandstrup Kolonialforretning

Sdr. Ringgade 47 - Aarhus - Telf. 43244

Kolonial - vin - konserver - tobak

1. kl.s kaffe

Tandlæge P. Rasmussen

Viborgvej 113

Århus - telf. 5 51 05

Kons. 9-16 - lørdag 9-12

Aarhus opland

Jernbanepersonalet mødes

hos »ELKA«

Silkeborgvej 225 - Åbyhøj

Selskaber indtil 300 kuverter

Telf. 5 79 99. (Ny vært.)

VIBY BLOMSTER

Kongevej 20

Telf. Aarhus 4 39 08

Buketter

Kranse

Dekorationer

leveres overalt

Jernbanepersonalet anbefales

FINN's kolonial

Vestergade 16 - Viby J.

1. kl.s kolonial - Vin - Tobak -

Konserver og spec. kaffe

Varerne bringes.

Telf. Aarhus 4 10 25

Hvilehjemmet »TOFTEN«

Rolige, hyggelige omgivelser og
god forplejning

Fru Anna Bonnerup,

sygeplejerske

Toftevej 2 . Brabrand

Telf. Aarhus 6 03 60

Budcentralen VIBY

V. Kongevej 83 - tlf. 4 13 16

Vi ordner alt

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

Hedensted

BAGERIET

S. O. Schousbøll - Hedensted - tlf. 19

Altid fint og lækkert brød

og kager

Bestillinger til fester modtages

De unges hjem

Hedensted - telefon 52

1. kl.s spisested

Trikotageforretningen

Ferdinand Kjær - Stilling

Stort udvalg i trikotage

lingeri og smaa ting

Telf. Stilling 17

Markus

RADIO

Østergade - Grenå - Telefon 1027

RADIO og FJERNSYN

Allingaabro Hotel

Et 1. kl.s madsted

Storegade 2 - Telefon 7

OSTENFELDTS PENSIONAT

Jernbanepersonalet anbefales

v/ fru S. Dam, Sct. Mathiasgade 62

Viborg - Telf. 687

... et 1. kl. spisested!