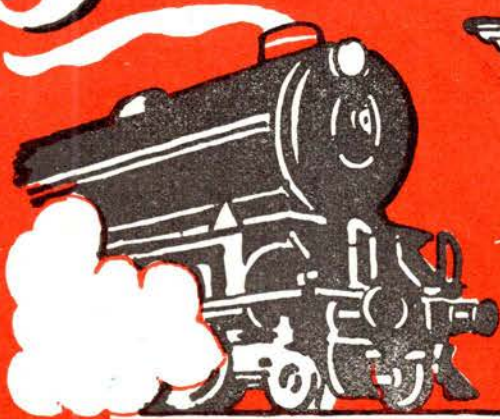


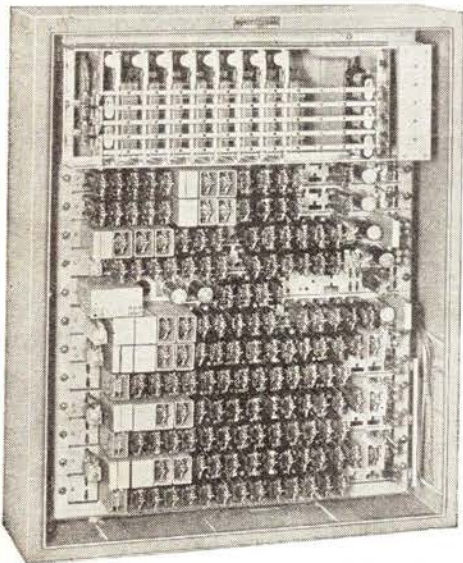
# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



## AUTOMATISK LOKALTELEFONCENTRAL

### *Standard Electric A/S* 7010-PABC

er en fuldautomatisk lokalcentral af koordinatvælgertypen indrettet for tilslutning til det offentlige telefonnet.

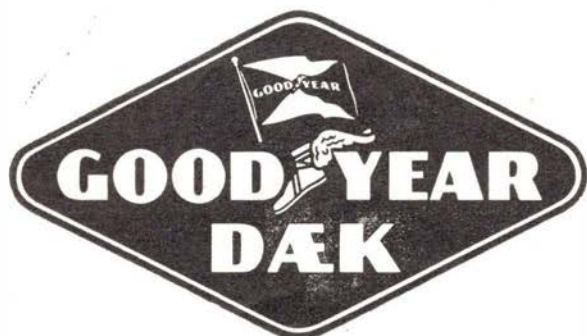
Centralens maximale kapacitet er 10 lokallinier, 3 tovejs centralledninger og 2 lokalsnorpar, d.v.s., at der samtidigt kan tales fra 7 apparater.

Centralen kan arbejde over radiokanaler bl. a. på færger og skibe til det automatiske telefonnet.

*Standard Electric A/S*



RÅDMANDSGADE 71 . KØBENHAVN N. . TAGA \*7000



UNISTEEL til busser og lastvogne er opbygget omkring en stålarkasse, der forener en forbløffende slidstyrke med en enestående komfortabel og stabil kørsel.

Loven kræver mindst 1 mm mønster på dæk

# 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

Jylland-Fyn's kontor:

Egevang 6<sup>st</sup> - Vejle - Telf. 4506

Udkommer een gang om måneden.

**Abonnement**

**9 kr. årlig.**

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

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

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

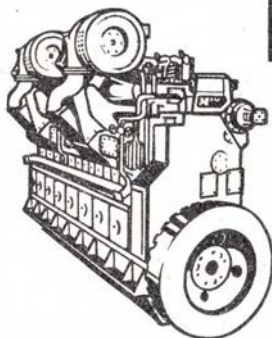
Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

OKTOBER 1960

*Dette nr. indeholder:*

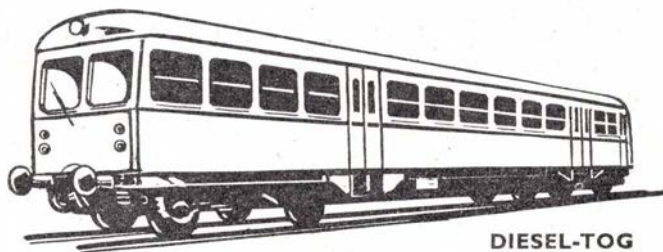
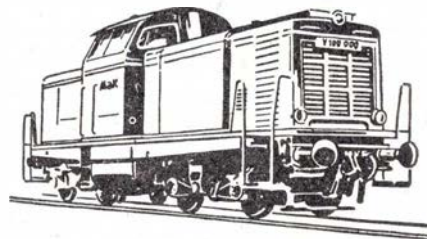
Et er fornødent — .....	side 219
Månedens emner .....	» 220
Sagt og skrevet .....	» 222
Ny dobbeltdækket færge	
Knudshoved .....	» 225
Karolines kørelærer .....	» 226
Erindres det .....	» 227
Dampogsudflugten til Hundested .....	» 228
Hirtshals — en driftig by .....	» 229
Månedsmagasinet .....	» 232
Privatbane nyt .....	» 232
Modelbane .....	» 235
Foto bobby .....	» 239
Personalialia .....	» 241
Forenings nyt .....	» 243
Bog-anmeldelser .....	» 243
Hunden på .....	» 244

# 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*

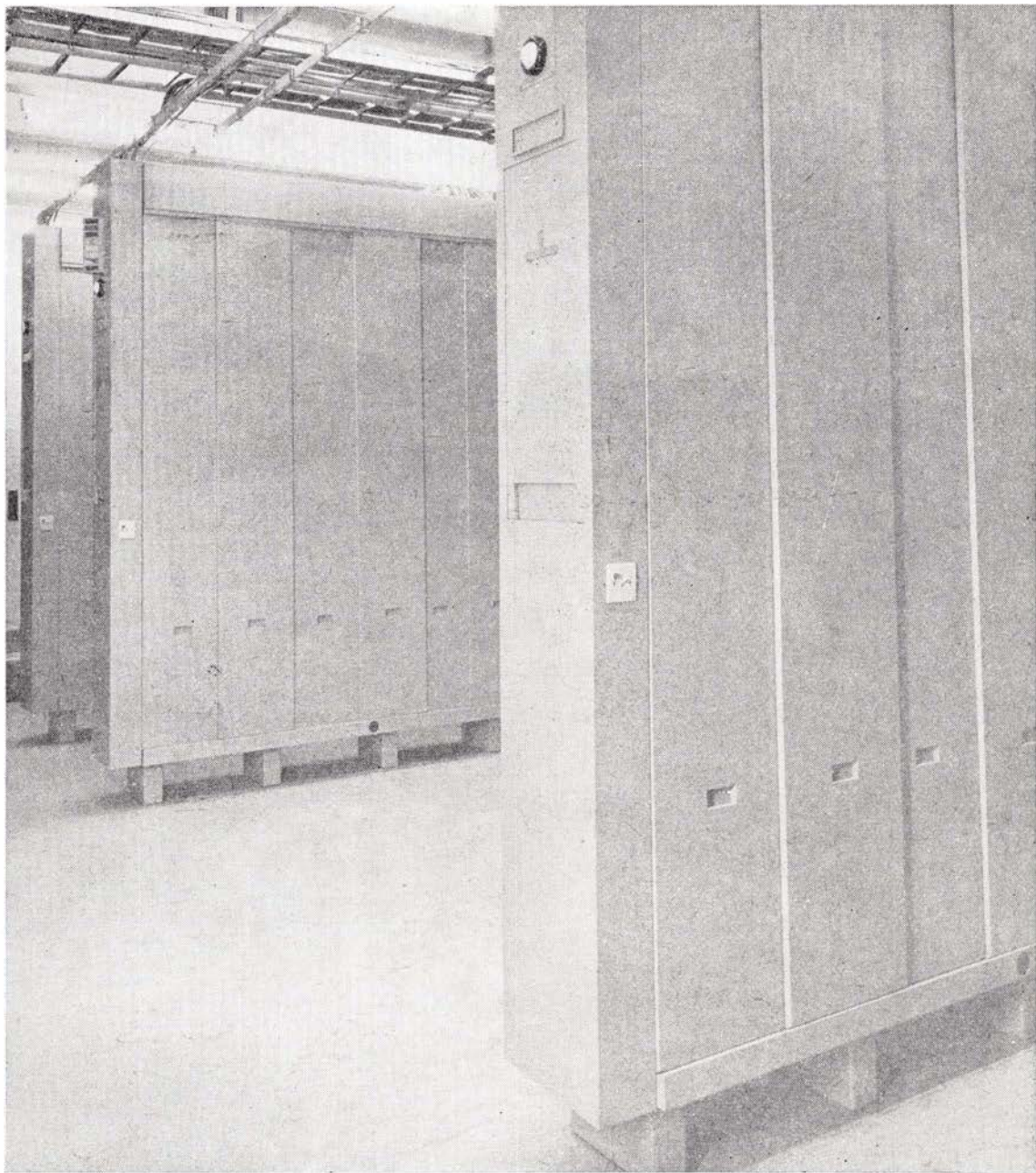
*Dag- og ugeblade*

*Rejselektüre*

*Venlig hilsen*

**Bladhandler-Forbundet**

i Danmark



Fjernskrive centralen  
Type T W M  
leveret til Danske Statsbaner

FABRIKAT: SIEMENS & HALSKE AG  
BERLIN-MÜNCHEN

**DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB**

Blegdamsvej 124 . København Ø. . Central 8448 . Telex 2313

# Et er fornødent —

## OG DER MÅ BETALES HVAD DET KOSTER

For et højere udviklet og moderne kompliceret samfund, som det vi lever i, findes en del funktioner, som det under alle omstændigheder er absolut nødvendigt at holde igang. El-, gas- og vandværker, post-, jernbane-, telefon- og politi-væsen, offentlige administrationskontorer og meget andet må ikke gå i stå, fordi samfundet, i særdeleshed i byerne, nu engang er indrettet efter og lagt an på, at alle disse ting fungerer præcist og solidt. Derfor er det nødvendigt, at alle disse »væsener« hver især betjenes af en stab af folk, der er fast knyttet til virksomheden og er oplært og uddannet til dette specielle arbejde. For at sikre sig, at en sådan specielt uddannet stab af arbejdere altid er tilstede, har man i vid udstrækning ansat de pågældende som faste tjenestemænd og dermed givet dem adgang til forskellige goder, der ikke tidligere blev løst — eller midlertidigt antaget personale tildelt. Af disse goder er der ganske vist ikke andre end pensionsberettigelsen tilbage, men dette, regner man med, skulle være tilstrækkeligt til at holde på folkene og til — til enhver tid at få arbejdet udført. Dermed mener man at have sikret sig, at alt er i orden og vil virke efter hensigten.

Stor var derfor overraskelsen og forargelsen, da noget så utænkeligt som poststrejken indtraf og delvis lammede visse af samfundsmaski-

neriets funktioner, til trods for at strejken hverken var omfattende eller langvarig. Hvorledes ville det have set ud, hvis andre tjenestemænd, der er i samme båd som postbudene, havde sluttet op bag disse? Mens strejken stod på, var alle enige om, at den uden hensyn til noget som helst skulle bringes til ophør straks. I et stort konservativt blad kunne man endda læse:

»Postvæsenets henvisning til forøgede omkostninger kan man tage sig let. Væsenet giver jo overskud, og en etats overskud er en slags skat.«

Et andet stort dagblad skrev:

»Men spørgsmålet er, om ikke postvæsenet burde tilgode-dese den stab, som — i kraft af særligt meget overarbejde — hjælper til, at man klarer sig langt billigere igennem de akutte travlshedsperioder, end man ville gøre ved at tage flere faste folk ind. Det var postbudene, der først gav en håndsrækning.«

Bagefter, da det hele er overstået, skriver alle aviserne, at strejken var foranlediget af en mindre gruppe

kommunister indenfor de københavnske postbude, man er forarget og forundret over, at sligt kan lade sig gøre indenfor en forøvrigt solid tjenestemandssstand, og man håber ikke, noget lignende vil gentage sig.

Dette er et håb, vi alle kan dele uden dog at have nogen særlig god tro om det. Hvis man vil sikre sig mod gentagelser, eventuelt gentagelser i større format, er det nødvendigt, at der gøres noget. Det hjælper ikke noget at forbyde tjenestemændene at strejke. Ingen magt på jorden kan hindre folk i at nedlægge arbejdet. (Under krigen blev der jo endda strejket på trods af verdens stærkeste militærmagt). Det eneste man kan gøre er: At skabe sådanne kår for tjenestemændene, at de ikke ønsker at strejke, og at de ikke bliver kommunister.

Den virkelige årsag til strejken har sikkert ikke denne gang noget med politiske partier at gøre, ligeså lidt som med den angivne grund, overarbejdsbetalingen. Det er nemlig ikke nok at gøre samfundets tjenere til tjenestemænd og love dem en pension, lidt større end folkepensionen, engang ud i fremtiden, hvis de lever så længe, og hvis der ikke forinden tages anden bestemmelse. De vil også leve i nutiden og leve som andre borgere. Og dette kan hverken postbude eller portører eller de med dem ligestillede. De kan selvfølgelig nok leve uden direkte at lide nød, men de kan ikke

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

leve som andre mennesker, og dette skaber utilfredshed og bitterhed. I en tid, hvor lønningerne stiger hurtigt, og der overalt tjenes penge som aldrig før, kan man ikke forvente, at underbetalte tjenestemænd fortsat viser samfundssind uden at få betaling derfor. Og denne utilfredshed og bitterhed er den virkelige årsag til poststrejken, og den vil være den egentlige årsag, hvis der kommer mere af samme slags.

Det er forøvrigt ikke nok, at man undgår egentlige strejker, fordi det ikke er tilstrækkeligt, at samfundsmaskineriet virker, det skal også virke præcist og solidt. Det er ikke nok, at et brev kommer frem, det skal komme til tiden. Det er ikke nok, at togene kører, de skal køre planmæssigt, rejsende og varer skal sikkert, rettidigt og uden uheld nå bestemmelsesstedet. Det er ikke til-

strækkeligt at vide, vi har politi, det skal være hvor og når, det er påkrævet og ikke lukke øjnene, selv om det er det nemmeste. Børnene skal ikke bare være i skolen et bestemt antal timer, de skal også lære noget. De offentlige kontorer skal ikke bare være der, de skal virke bekvemt og efter hensigten. Således er det med alt, hvad samfundets tjenere har med at gøre. Og man kan nu engang ikke få første klasses arbejde for underbetaling.

Det vil altid være bedre og billigere at betale, hvad det koster, at holde samfundsmaskineriet i stand, så alt virker som det skal, end at spare nogle millioner i lønnen til de fattigste tjenestemænd. Poststrejken viste for øvrigt tydeligt, at det ikke er klaret, bare man giver kontorchefen en ordentlig løn. *Aros.*

til en pris af 1000 kr., men da han har frirejse, får han en rabat på omkring 150 kr., omtrent hvad arrangøren betaler for hver enkelt person. Altså er fripasset ikke 300 værd men kun 150. (Hvis man vil være kværlant, kan man sige, at han har tabt 150 kr., så kan det gå lige op. Man kan også sige, at havde han ikke fået fripasset, havde han slet ikke rejst, og i det tilfælde har fripasset givet ham en direkte udgift på 850 kr. Kan han trække dem fra på selvangivelsen?) Hvis han ikke havde været jernbanemand, men ansat i en udstyrsforretning, og han køber sig et køleskab til 1000 kr., får han en rabat på ca. 275 kr., altså en meget større rabat, end der gives jernbanemanden på rejsen til Rom. Skal han ikke betale skat af det? Man må også tænke på de mange, der særligt i udsalgstider køber en frakke »værdi 485 kr.« for 298. Der må vel også være 187 kr. at betale skat af? Endelig må man ikke glemme, at når ligningskommissionen holder møde, får de gratis kaffe (mindst). Det var såmænd synd at misunde dem det, men det er dog en slags indtægt og må altså også være skattepligtig.

Mon ikke alle den slags ting bliver for besværlige at komme til bunds i? Det man eventuelt vil kunne få ind i skatter deraf, bliver jo alligevel til så godt som ingenting.

z.

### Østerport-byggeriet

Efter et møde i Statsministeriet synes denne sag nu at være gået i hårdknude. Håbet om, at grundstenen til Teknisk Museum skulle kunne nedlægges på Industrirådets 50 års fødselsdag den 29. oktober, synes at være forsvundet.

Statsminister Viggo Kampmann havde indkaldt alle sagens parter til møde om Østerport-byggeriets udformning, men han havde ikke held i rollen som mægler, og i de næste måneder får han jo nok alt muligt andet at tænke på.

I forhandlingerne deltog repræsentanter for Københavns kommune, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, DSBs generaldirektorat og museumsbestyrelsen samt bygherre-konsortiet.

Det oprindelige projekt forudsætter som bekendt en 90 meter lang facadebygning i tolv etager mod Østerbrogade og en sidefløj i seks etager mod Østbanegade, begge rummende butikker og kontorer foruden museet, en ny banegård og et postkontor.

Protesten fra Forskønnelsesforeningen førte til, at forskellige andre skitser blev udarbejdet, heriblandt en i to etager uden erhvervslokaler. I så fald måtte staten imidlertid indstille sig på at betale 12 af de 18 millioner kr., byggeudgifterne ville blive, og garantere museet mod driftsun- derskud, hvad der var en umulig tanke.

---

# Månedens emner...

## Skatteobjekter.

Ifølge dagspressen har ligningskommissionen i Nyborg anmodet DSB om at oplyse, hvilke statsbanefolk der i 1959 fik tildelt fripas til udenlandsrejser. Ligningskommissionen vil, at der skal betales skat af disse frirejser, og da Statsbanerne naturligvis ikke ønsker at give de krævede oplysninger, er sagen gået til skatterådsforeningen og statens ligningsdirektorat.

Man tager næppe fejl, når man gætter på, at det er en jernbanemand, der er valgt ind i ligningskommissionen i Nyborg, der har sat sagen i gang, for at gøre noget og bevise sine evner. Det er jo ret almindeligt, at ellers fornuftige folk bliver småtossedede, når de bliver valgt af folket til et eller andet tillidshverv.

Sagen med skat af uniform og af natpenge blev også i sin tid sat i gang af jernbanefolk i ligningskommissioner. Frænde er frænde værst. Spørgsmålet om skat af fripas var fremme for en del år siden, men førte ikke til noget. Den gang var det også jernbanemænd med sæde i ligningskommission, der rejste sagen.

Man tør vel tro, at det heller ikke bliver til noget denne gang. Men man kan ikke

komme udenom, at spørgsmålet rummer vidtgående perspektiver. For naturligvis er jernbanefolkene ikke ene om at få noget gratis eller til nedsat pris.

For at blive ved rejser, hvad så med 65-billetterne? Da de erhverves af visse personer til halv pris, må rabatten vel være skattepligtig? Hvis ens børn får en feriebillet fra skolen, bør der vel også betales skat af den? Der foregår en mængde selskabsrejser med rabatter på 50 % og mere, der må også være noget skattepligtig? Og hvad med alle dem, der rejser på tommelfinger, eller bliver taget gratis med af en bekendt med bil? Hvad med folketingsmænd, ministre, pressefolk, rederiers og luftfartselskabers personale og mange andre, der har frirejser? Der er nok at tage fat på.

For at beskatte noget må man have en fastsat værdi. Men hvormeget er et fripas værd? Der kan anstilles mange interessante beregninger over dette. Lad os tage et eksempel: En jernbanemand vil gerne en tur til Rom, og får et fripas dertil. En normal returbillet til Rom koster ca. 300 kr. Så melder han sig til en selskabsrejse

På mødet viste det sig umuligt at slå bro mellem modsætningerne. End ikke de kommunale talsmænd var indbyrdes enige. — Det må I se at blive til næste gang, sagde Viggo Kampmann.

Samtidig bad han Forskonnelsesforeningen overveje et kompromis om en bebyggelse med otte tager som maksimum, men dog således at fløjene i givet fald skulle forlænges ad Folke Bernadottes Allé og Østbanegade.

### Ledelsen af anlægsarbejder

O.ingeniør K. Guldstad, baneanlæggene, har fremsat forslag om en koordinering og rationalisering af offentlige anlægsarbejder. I dag er det sådan, at både vejmyndighederne og DSB bygger broer. Vandbygningsvæsenet og DSB bygger begge havne. Postvæsenet bygger huse, og det gør DSB også, og i og for sig er opgaverne såmænd ikke så forskellige.

Det er de samme tekniske grundprincipper, der benyttes ved at bygge en bane og en vej, og en banebro og en vejbro beregnes lige let af den samme tekniker. Der er ingen væsensforskel på at konstruere en færgehavn og en almindelig havn, og om et hus skal benyttes til posthus eller jernbanestation kræver nok særlig viden om dets funktion, men ikke om dets konstruktion.

Hertil kommer, at en række af de i de senere år udførte større anlæg er sammensat af forskellige dele, der er til gavn for og betales af flere institutioner. Som eksempel kan nævnes, at færgestationen i Rødby består af anlæg for vejfærdslen, toldvæsenet, politiet, levnedsmiddelkontrollen, speditører, restauratører, motororganisationerne o.s.v., at et anlæg som f. eks. ændring af forholdene i Skive betales af DSB, Vejkrydsfondet, Arbejdsministeriet og kommunen, med tilskud fra toldvæsenet, postvæsenet, rutebilerne o. fl., og at de forventede færgehavnsanlæg i Helsingør er en enhed, bestående af en færgehavn, et vejudfletningsanlæg, flere parkeringspladser, en stationsudvidelse, en lystbådehavn, et rensningsanlæg og et mo-

telbyggeri. At de her nævnte eksempler er arbejder, der forestås af DSB, er for så vidt tilfældigt, men at det er lettest at finde sådanne eksempler skyldes, at DSB fra tidligere tid har en organisation, der egner sig til at koordinere sådanne opgaver. Denne organisation har imidlertid ikke kapacitet til at påtage sig blot de af de forestående store arbejder, hvori baner og færger indgår som medbestemmende led, med mindre der sker en meget væsentlig udvidelse af det tekniske personale, en udvidelse som det ikke hidtil har været muligt at foretage.

### Elevatorer på S-stationer

Kravet om sådanne elevatorer er gentagne gange fremsat af bl. a. formanden for Landsforeningen af Vanføre, der efter at Gdr. Skov har udtalt sig negativt, siger, at han nu må drage Gdr.s vilje og evne til at drive DSB forretningsmæssigt i tvivl. Alle kunder i en forretning bør betjenes, erklærer han.

Han siger også, at når Gdr. ikke vil indse, at DSB — også forretningsmæssigt — har pligt til at bygge elevatorer for de bevægelsehæmmede kunder, lever og tænker han i fortiden.

Gdr. svarer, at han intet har imod, at der bygges elevatorer til de gangbesværede, tværtimod, han vil blot ikke gå med til, at DSB skal betale udgifterne. Man kræver, DSB skal drives som forretning, og så kan man ikke forlange, vi skal belastes med at træffe sociale foranstaltninger.

Forretningsmæssigt er det en dårlig investering at bygge disse elevatorer, siger Gdr., fordi de ikke vil øge trafikken, hvorimod rullende trapper gavner DSB, bl. a. fordi passagererne kan komme hurtigt væk.

Skal der bygges elevatorer, må det blive som en ren social foranstaltning, der ikke — set fra det forretningsmæssige synspunkt — må belaste DSB's økonomi.

Jeg finder det helt rigtigt, siger Gdr., at disse elevatorer etableres, men de skal

blot ikke forrentes og afskrives af DSB. Det må blive en sag, som de institutioner, der i øvrigt løser de gangbesværedes problemer, tager sig af. Punktum.

### Oddesundsbroens klappille utæt

DSB's brokontor har i det sidste års tid foretaget undersøgelser af broens piller, da man havde formodning om, at der var opstået hulheder i klappillens ydervægge, hvilket også viste sig at være tilfældet. Dette var således på forhånd forudset.

Da pillen i sin tid blev støbt, blev et indre mellemrum opfyldt af grovbeton, der i årenes løb er sunket sammen. Det har givet nogle hulheder, som det er af betydning at få udfyldt for at forhindre det meget saltholdige vand i Oddesund i at trænge ind i pillen.

Der er foretaget en række gennemboringer, og gennem disse sprøjtes en ny betoning ind i pillen, så hullerne på den måde bliver »plomberet«. Det må dog ikke af udtrykket forstås at klappillen er medtaget. Dette er heldigvis ikke tilfældet. Det har også kunnet fastslås, at materialet er stærkt og sundt, men man må jo med et så stort og kostbart ingeniørarbejde virke på langt sigt, og det er netop det, der sker. De normalt vandfyldte rum er i sommer pumpet læns, og udfyldningsarbejderne foregår dybt nede i pillen. Man er færdige om et årstid eller så.

### Første Mx dieselloko ankommet

Den 25. september ankom det første Mx-loko fra NOHAB til Helsingør, hvor det blev modtaget af DSB's øverste ledelse. Efter at det var forsynet med forskelligt grej, bl. a. brandslukningsmateriel og normal dansketonet sirene i stedet for den dybtonede svenske sirene, kørte man på den første prøvetur til Kh. I de følgende dage var der prøvekørsel til bl. a. beregning af køreplanstider på de fleste strækninger i 1. distrikt. Sidst i denne måned skulle det næste Mx-loko komme, hvorefter det skulle gå stadig hurtigere med le-

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

veringen, da NOHAB har lovet de første 20 stk. leveret for 1. maj. Dermed er behovet for Nord- og Kystbanen dækket, og det er særlig her, man vil blive fri for de besværlige omrangeringer af loko og togstammer.

## Vi har modtaget . . .

### Med fragtmanden fra dør til dør

Jeg havde solgt et chatol til en mand, der bor i en anden større provinsby et par hundrede km herfra. Nu ved jeg jo udmærket, hvorledes man får noget sådant sendt. Man ringer bare til jernbanen eller til jernbanens vognmand, der kommer og henter det og ordner det hele. Det er meget simpelt og giver ikke anledning til større spekulationer. Men manden, der skal have chatollet vil have det sendt med fragtmanden. Det var meget nemmere og hurtigere, så ville der ikke være noget med omlæsning og lignende, der udsatte chatollet for beskadigelse.

Selvfølger er der en fragtmandsrute mellem de to byer, og selvfølger har vi begge steder noget så fint som en fragtmandscentral. Jeg ringede altså til fragtmandscentralen og forklarede sagen og fik den besked, at de ville sige det til vedkommende fragtmand, når han indtraf. Dermed troede jeg den sag klaret.

Da der intet skete et par dage, ringede jeg igen. Jo, fragtmanden havde fået besked, men det ville være bedre at snakke med ham selv, han ville nok være tilstede om et par timer. Efter flere forgæves forsøg fik jeg forbindelse med manden, men han kunne nu ikke tage chatollet med den dag, hvis jeg ville ringe igen i morgen ved middagstid, så ville han se, hvad han kunne gøre.

Næste dag var det en anden chauffør, der havde turen, og han kendte intet til sagen, men hvis jeg kunne få chatollet sendt ind på fragtmandscentralen, ville han tage det med til fragtmandscentralen i den anden by og få denne central til at udbringe det.

Det var jo ikke således, vi havde tænkt os det. På den måde var der ingen fidus i at sende med fragtmand. Således går det med alt, når foretagendet vokser og bliver til stordrift, så forsvinder bekvemmeligheden for kunderne. Så længe fragtmanden kørte med sin bil rundt til afsenderne og leverede varerne direkte til modtagerne, var det simpelt og nemt. Men da det blev til en rute med mange vogne fra central til central, var der ingen fordele fremfor jernbanen. Jeg lod da også fragtmanden

i fred og sendte chatollet med jernbanen, det var både nemmere og billigere. Manden fik det leveret næste dag i god stand.  
C. K.

★

### Rejsegodset

Da man i sin tid opfandt betegnelsen: Rejsegods, var det formodentlig meningen, at det skulle være en slags service for de rejsende og desuden give en lille ekstraindtægt for banerne. Man skulle alligevel have en pakvogn med toget, og så kunne man uden større besvær tage de kufferter med, som de rejsende ikke selv ønskede at slæbe rundt med. Men hvad skal man nu mene om denne forsendelsesmåde, når det på de tider, hvor der er storst behov for at sende rejsegods, forlanges, at rejsegodset skal være indleveret dagen før, man selv rejser, for at være sikker på, at det er fremme på bestemmelsesstedet, når man selv kommer?

Hvori består så fordelene ved at sende sin bagage som rejsegods i stedet for som almindeligt fragtgods? I almindelighed kan man jo slet ikke undvære sine ting en dag, før man rejser. Hvis bestemmelsen er truffet for at begrænse mængden af rejsegods, virker den sikkert efter hensigten. Måske er det en urentabel forretning for banerne at befordre rejsegods, men når banerne ellers agiterer for, at man skal lade sin bagage indskrive, kan man ikke tro, det forholder sig således.

Hvad kan så være meningen? For selvfølger må det være tilstrækkeligt at indlevere rejsegods 15—30 min. før afgang for det tog, man selv rejser med. Kan man ikke overkomme ekspeditionen med det forhåndenværende personale, må man antage mere, og kan en vogn ikke slå til, må man tage to.

Det med indskrivning dagen før er i hvert fald en så dårlig service, at man ikke kan være det bekendt. Og når man på en lille landstation i det yderste Jylland ser et opslag, der bekendtgør, at rejsegods skal indleveres senest kl. 13,25 dagen før rejsedagen, og man ved, at på netop denne station går der dage og uger imellem, at der ekspederes et stykke rejsegods, ryster man uvilkårligt på hovedet og spørger sig selv (måske spørger man også ekspedienten): Mon de mennesker, der administrerer rejsegodsafdelingen ikke er overgemt fra forrige århundrede, da banerne var den eneste befordringsmulighed? Til alt held og lykke for såvel baner som rejsende tager personalet i ekspeditionerne ikke så alvorligt på sagen og sender godset med første tog. Men hvorfor så reklamere med dårlig service?

## Sagt og skrevet

### Trafikchef N. C. D. Johnsen,

der er formand for det danske Øresunds-selskabs bestyrelse pegede på, at »dette besynderlige rederi« er forbilledet for SAS og næsten alle andre nordiske foretagender. Det virker på den måde, at hver gang vi tjener en krone, afleverer vi de 50 øre til svenskerne, og hver gang de giver en krone ud til et nyt skib, henter de 50 øre hos os. Til gengæld kan vi få lov at overtage et af det svenske selskabs ældre skibe. Sådan er lillebrors lod her i livet . . .

### Distriktschef A. Kristensen

nævner som et af sine jubilæumsønsker, at konflikten om åbningstiden i Hovedbanegårdens kiosker må blive løst snarest.

— Det var mig en stor skuffelse, siger han, at det glippede i sommer, så de rejsende — i særdeleshed de udenlandske turister — unddrages en rimelig service. Nu regner jeg imidlertid med, at sagen vil blive løst i *Folketinget*. Handelsministeren har jo erklæret, at han fandt, at der var »visse skønhedspletter« på lukkeloven.

— Hvordan ønsker De sagen løst?

— Sådan at Københavns Hovedbanegård må kunne byde vore turister den samme service, som de har i andre landes storbyer. Som det ubestridelige centrum, vi er i det internationale trafiknet, kan vi ikke gøre andet.

### Stfst. C. Damborg, Kolding

DSB er en arbejdsplads, der stiller krav til sine folk. Begreber som præcision, ansvarsbevidsthed, agtpågivenhed, ædruelighed, tjenstvillighed, konduite og høflig optræden er noget ganske elementært for den, som sætter kasketten med vingehjulet på sit hoved, og det gælder uanset om man rangerer højt eller lavt blandt titlerne eller på lønningslisterne.

Jernbanemanden har altid offentlighedens øjne hvilende på sig. Det sætter sit præg på hans arbejde og gør ansvaret stort. Han ved, at hvis netop han svigter, kan konsekvenserne blive uoverskuelige.

---

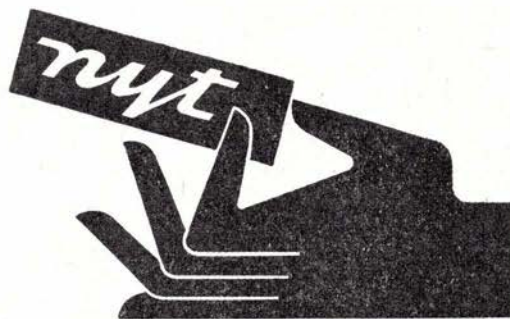
*Toget er billigere. For mindre end 200 kr. om måneden kan man køre alt det, man vil med DSB. Det kan man ikke holde anstændig bil for.*



# SYSTEMEX

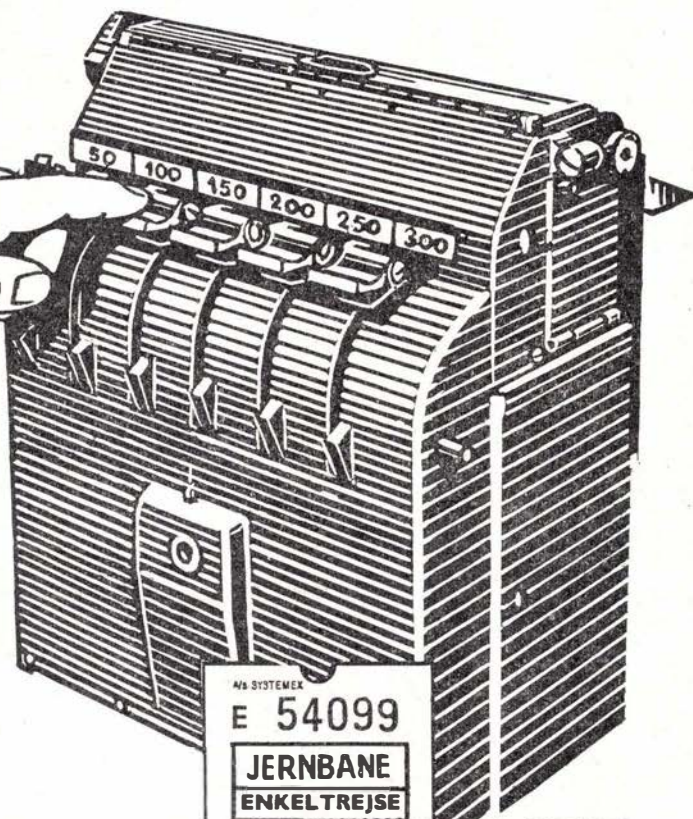
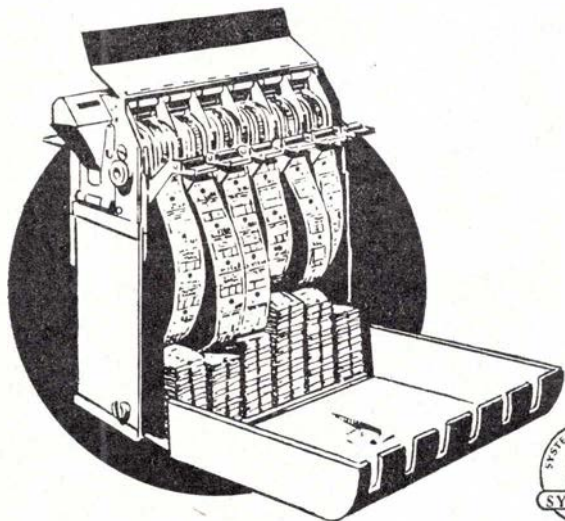
EN KVALITETS-BILLETMASKINE  
MED HELT NYE EGENSKABER

# Solomatic



BILLETMASKINEN MED DEN ENKLE  
BETJENING  
ET TRYK PÅ ET HÅNDTAG –  
OG PUBLIKUM MODTAGER EN AFSKÅRET,  
DATOSTEMPLET BILLET,  
DER AUTOMATISK ER BLEVET OPTALT  
I MASKINENS INDBYGGEDE TÆLLE-  
VÆRKER

- DATO STEMPLING – Dato, måned, årstal stemples på billetten ved udstedelsen.
- 9.000 BILLETTER I EEN MASKINE – Maskinen har 6 magasiner, der hver rummer 1.500 billetter.
- HURTIG PÅFYLDNING – Det tager kun 15–21 sekunder at fylde maskinen op med billetter.



- UDSTRAKT SIKKERHED  
Billetterne ligger i aflåsede magasiner.  
Udstedelses-tangenterne aflåses efter brugen.  
Hver udstedt billet er optalt i maskinens tællerværker.  
Maskinens dateringsstempel er billettens gyldighedsmærke.
- MASKINENS DIMENSIONER  
19 × 30 × 28 cm.



ALLE OPLYSNINGER VED HENVENDELSE TIL:  
**A/S SYSTEMEX**  
BORGERGADE 15 - KØBENHAVN K. - PALÆ 2890

Dansk  
Esso flådes  
nye  
flagskib  
**ESSO  
DANMARK**

*- beskyttet med  
Dyrups farver  
efter  
JOTUNs  
sikringssystem  
for skibe*



Fra køl til mastetop er det 32.000 tons store tankskib **Esso Danmark** malet med farver fra S. Dyrup & Co. efter Jotun sikringssystem for skibe - og dermed givet den mest effektive beskyttelse og økonomiske vedligeholdelse et skib overhovedet kan få.

Bag Jotun sikringssystem står en verdensomspændende organisation og en sum af erfaringer indhøstet gennem 35 år, hvor dette sikringssystem er blevet anvendt bl.a. til størsteparten af den norske handelsflåde, der er verdens fjerdestørste. Systemet er udviklet i egne forsknings- og kontrollaboratorier i nært samarbejde med videnskabelige, tekniske og søfartskyndige specialister.

Dyrup og Co. værner værdierne efter Jotun sikringssystem - et praktisk resultat af det fællesnordiske samarbejde, der i januar 1959 blev indledt mellem Jotun Fabrikker A/S i Norge, AB Alfort & Cronholm i Sverige og S. Dyrup & Co. A/S i Danmark.



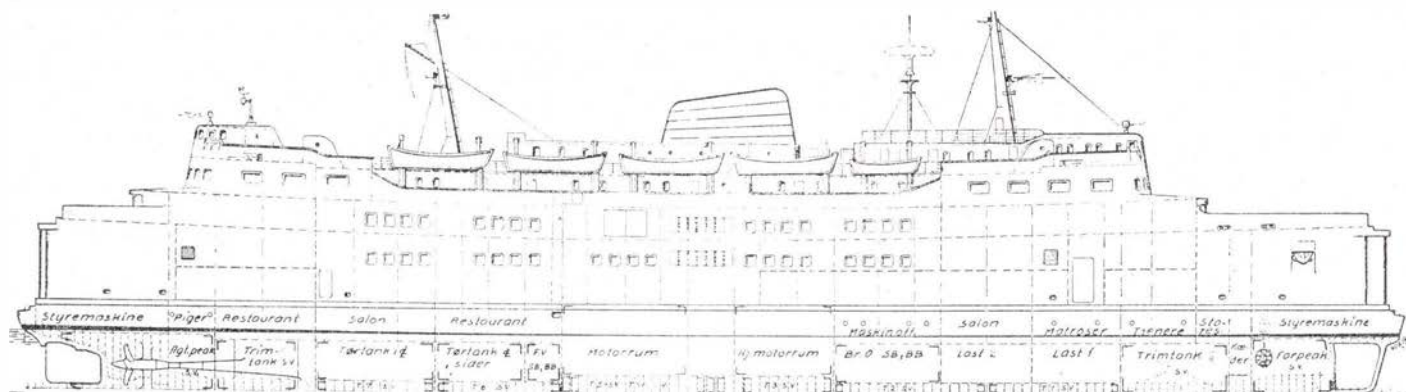
JOTUN SIKRINGSSYSTEM  
FOR SKIBE

**DYRUPs**

**SKIBSFARVER**

S. DYRUP & CO. A/S, Danmarks mest moderne farve- og lakfabrik

# Ny dobbeltdækket færge »Knudshoved« søsat fra Helsingør Skibsværft



DSB færge »Knudshoved« i længde snit

Den 8. september søsattes en ny kombineret jernbane- og automobilfærge fra Helsingør Skibsværft, og færgen døbt af fru Gdr. Skov — »Knudshoved«. — Færgen var Helsingør Skibsværfts nybygning nr. 352.

Den nye færge er større og mere komfortabel end færgen »Halsskov«, og da den skal benyttes som jernbanefærge, når den kan undværes på biloverfarten Halsskov-Knudshoved, er den forsynet med både I og II klasse. Færgen får det stærkeste maskineri, nogen storebæltfærge hidtil har rådet over. Hovedmaskineriet vil drive skrueerne med 8700 hk og de fire hjælpemotorer, der tillige er færgens elværk, er 6-cylindrede og har hver en effekt på 550 hk, og den samlede maskinelle effekt er således på godt 11.000 hk. Det er ca. 10 pct. mere end som færgen »Halsskov« kan yde. Den nye færge er den første DSB færge, der får vekselstrøm.

I det store og hele er den nye færge på alle områder større end »Halsskov« undtagen i bredden, der må passe til færgel-

lejerne. Den frie højde over det underste vogndæk bliver 4,35 meter mod »Halsskov«s 3,90 meter. Det skyldes især hensynet til, at denne færge også får jernbanespor, og jernbanevogne er noget højere end lastbiler. Øverste dæk, som forbeholdes personbiler, får en fri højde på 2,10 meter.

Det kan allerede nu siges, at den nye dobbeltdækker får en eksempløs manøvrerevne takket være en Kamewa-propel i støvnen med effektivitet på 500 hk, hvor »Halsskov« kun har 300. Den skal kunne dreje på en tallerken.

Det bliver også lidt mere bekvemt for bilerne ombord, idet alle opgange samles i den ene side. Derfor bliver det dog ikke noget »skævt skiv«, vægtfordelingen reguleres på anden måde, men der bliver større plads, og når man lover plads til 200 biler, så vil det i praksis sige, at der kan være lidt flere. De tre jernbanespor giver plads for 30 godsvogne, så »Knudshoved« vil også komme til at gøre god nytte på jernbaneoverfarten.

## Første færge med personelevator

*Det bliver også den første færge med personelevator. Denne kommer til at gå fra hoveddækket med stop ved næste bildæk og videre op til salondækket. Elevatoren er tænkt som en service for ældre og svagelige mennesker, som derved kan undgå de mange og lange trappeopgange.*

Hele køkkenafdelingen er her på denne færge flyttet op til brodækket agten for den 11 meter lange, 6 meter brede og 5 meter høje dråbeformede skorsten, medens den ellers findes ved soldæk eller promenadedæk. Passagererne vil med andre ord ikke blive generet af mados fra de oliefyrede komfurer i færgens kæmpestore »ønskekøkken«, hvor mekaniseringen har fået yderligere en ny markering.

I det ydre vil nyhvervelsen også præsentere sig med store panoramaruder i salonerne, betydeligt større end »Hals-

## HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

AKTIESELSKAB - HELSINGØR

A/S FREDERIKSSUND SKIBSVÆRFT  
FREDERIKSSUND

NYBYGNING OG REPARATION AF  
TRÆSKIBE

NYBYGNING OG REPARATION AF  
DIESELMOTOR- OG DAMPSKIBE  
HELSINGØR SPILDEDAMPTURBINE  
DAMPMASKINER OG KEDLER  
HØJTRYKS-VANDRØRSKEDLER  
JERNKONSTRUKTIONER  
STAALSTØBEGODS  
JERNSTØBEGODS  
SMEDEGODS

A/S AARHUS FLYDEDOK OG  
MASKINKOMPAGNI  
AARHUS

REPARATIONER - NYBYGNINGER

skov«s, og promenadedækket vil kunne konkurrere med enhver atlantliners med stor bredde og fri udsigt, idet aluminiumsredningsbådene ophænges så højt i davi-derne, at de ikke kan genere udsynet over Storebælt. Også det nautiske udstyr bliver udbygget til det mest perfekte med radio, decca, radar, dobbeltkompasser osv., og sikkerhedsforanstaltninger iagttages i alle ender og kanter, bl. a. med sprinkler- og andre slukningsanlæg. Der er dobbeltbund i hele skibets længde og krængningstanke, som kan holde færgen på ret køl, selvom lastningen foregår nok så stærkt, dette i

kraft af store pumpeværker, der drives automatisk. Løvrigt vil man fra et kontrolbord i maskinrummet kunne kontrollere samtlige funktioner i denne kæmpefærge.

Den nye færge er alt i alt et teknisk vidunder, og det bliver en stor dag, når DSB's nye flagskib bliver sat i fart på Storebælt. 25 mill. kroner koster nybygningen, som vil betyde en væsentlig forøgelse af biloverførselskapaciteten.

Netop i disse dage har Helsingør Skibsværft fået overdraget leveringen af en ny færge af samme type som »Knudshoved«, og denne færge skal afleveres foråret 1962.

Køreskolevæsenet er antagelig bare en undskyldning for at køre rundt i bilen, kan han så erhverve sig et tiltrækkende dameselskab til køreturene, er han vist ligeglad med fortjenesten. Hans type huer mig altså ikke. Men Karoline — jeg har på fornemmelsen og kan slutte af hendes snak om køreøvelserne, at hun er svært begejstret for ham. Hun plejer ellers at sværme for den glatte, soignerede og pomadiserede type, men smagen kan vel forandre sig, og forandring fryder, siger man jo. Jeg har også bemærket, hun smukkese- rer sig omhyggeligt, særlig omhyggeligt, inden hun tager ud til øvelse.

I alle tilfælde har de hængt godt i med øvelserne, hver time bliver som regel til to eller tre, sommetider mere. Det er blevet til så mange timer, at de 100 kr. næppe slår til til benzinen, hvis de da har kørt det meste af tiden? I dag er hun til køre- prøve, så vil det vise sig, om hun har fået det lært. Hun må for øvrigt snart kunne være her. Hun sagde, det ikke ville vare mere end — Så, nu kommer hun — »Davs, farmand. Den er klar.« Hun var hed i kinderne og øjnene strålede.

»Godt, min lille pige. Til lykke med det.«

»Tak, skal du have. — Men — nu er jeg så grusomt i klemme. Jeg ved ikke, hvordan jeg skal klare den.«

»? ? ?«

»Ham fjolset, han holder hernede. Han vil, vi skal køre os en lille tur til afslutning.«

»Nå, det kan I jo også godt.«

»Nej. Er du tosset? Det vil jeg ikke. Og det er det, hvordan jeg skal slippe fri?«

»Har du lovet det?«

»Ja'e, sådan nærmest. Men jeg vil ikke.«

»Hvorfor?«

»Det er en lang historie. Jeg skal lige i en hast fortælle det vigtigste. Han er fræk, og jeg kan ikke lide ham. Men jeg har jo måttet holde mig gode venner med ham, til jeg fik kørekortet. Og hver gang han har været sådan lidt pågående, har jeg altid sagt: Ingen pjanker, før jeg har kørekortet. Det tror jeg nok, han har opfattet på den måde, at når det var overstået, ville

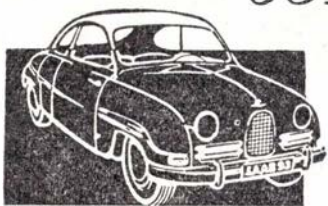


## Karolines kørelærer . . .

Jeg er ikke jaloux, absolut ikke. Den slags ungdomssygdomme, der har rod i simpel egoisme, er jeg forlængst vokset fra. Altså er det ikke det, men jeg kan nu alligevel ikke rigtig lide det. Jeg under af hele mit hjerte Karoline al den glæde og fornøjelse, hun kan få ud af tilværelsen — men, jeg er nu ikke begejstret for det. Hun lærer at køre bil. Guderne må vide hvorfor. Vi har ingen udsigt til nogensinde at kunne anskaffe bil, det ligger langt uden for vor økonomiske rækkevidde. Forøvrigt nærer jeg ingen som helst ønske om at blive bilejer. Men hun tror — eller lader som om hun tror fuldt og fast på, at i løbet af få år vil hver eneste fa-

milie have sin vogn. Og så er det, at hendes frisørindes mand har tilbudt at lære hende at køre for 100 kr. Jeg kunne jo ikke modsætte mig det, da hun så gerne ville. Alt dette gør nu ikke noget. Men jeg synes ikke om typen. Ja, det er altså ikke bilypen, jeg har noget imod. Men mandens, kørelærers type. En stor, kraftig mand på knap 30 år, noget af en vikingetype — med fuldskæg altså. Alene dette skæg finder jeg tilstrækkeligt til ikke at synes om ham. Desuden er han af den slags, der aldrig rigtig har givet bestille noget. Konen kan vel tjene føden til dem i hendes frisørsalon, og hun har vel også tjent pengene til bilen, som han har fået lyst til at have.

**SAAB**  
99B



Den  
lynhurtige  
svensker

*Peders Radio*

**HEDENSTED - TELEFON 29**

Autoriseret SAAB-forhandler

Forretningen med de gode, små vogne

Gode betalingsbetingelser

**Flere gode ibyttetagne vogne på lager**

jeg godt fjante med ham. Så har han hele tiden snakket om, at vi efter kørproven skulle køre os en fornøjelsestur. Nu fik jeg ham så til at køre her om, fordi jeg sagde, der var noget, jeg først skulle have ordnet.»

»Hvad var det, du skulle ordne.«

»Det spurgte han også om, men jeg smilte bare og sagde: Ja, hvad tror De? Så sagde han bare: Nå, og kørte. Nu holder han så der og venter. Hvad skal jeg gøre?«

»Gå ned og sig, du ikke vil med.«

»Hvad skal jeg undskylde mig med? Når det nu har været bestemt. Du, verdens bedste mand, du ordner det for mig.« Hun så på mig med de øjne, jeg ikke kan modstå. Så gik jeg ned og forklarede manden, at vi havde fået gæster, og det var umuligt for Karoline at slippe hjemmefra.

Da han kørte, så jeg op mod vinduet. Karoline stod der og kyssede på finger til mig. For det var da vel ikke — — ?  
*lady.*


*Kærlighedens magt er heldigvis så stor, at man kan sige alt til sin elskede og endda få tilgivelse — undtagen dette ene: — Det er en smart kjole, din veninde har fået!*

*Det eneste en gift kvinde er villig til at tilstå, er, at hun ikke ved, hvorfor hun giftede sig med sin mand.*

*Erindres det ...*

### For 50 år siden, oktober 1910

*Personbanegården.* Trafikministeren har fremsat forslag til en bevilling på 85.000 kr. til en tunnel under banegårdens spor. Efter det oprindelige projekt ville publikum for at komme fra en perron til en anden blive nødsaget til at gå den lange vej op i hovedbygningens store hal for derfra at gå ned igen til perronerne. Den ansøgte bevilling skal nu anvendes til anlæg af en 120 m lang tunnel under alle spor og perroner med op- og nedgang ved alle banegårdens perroner.



**Werner Schwartzlose**

*Sporforstærkning.* Efter at sporet på strækningen Roskilde—Køge er blevet forstærket, er der nu sat P-maskiner i drift på den sjællandske sydbane.

### For 25 år siden, oktober 1935

*Motortog uden fører.* Dagbladene beretter om et ejendommeligt tilfælde, som den 8. ds. indtraf på Skive—Vestsallingbanen. Ved udkørslen fra Skive Nord lænede motorføreren sig så langt ud fra toget, at han blev ramt af en mast og faldt af toget. Normalt skal et motortog standse, når dødmandskontakten ikke holdes sluttet, men i dette tilfælde fortsatte toget sin fart, indtil togføreren opdagede, at motorføreren var borte, og standsede toget 6 km fra Skive.

\*

*Den 15. ds. afsporede* det ikke-personførende tog 2936 under indkørsel på Hobro station. Flere godsvogne væltede og hovedsporene i stationens nordende både i retning mod Ålborg og Løgstor blev spærret, så at regelmæssig toggang måtte aflyses og rejsende udveksles i Hobro. Ved rydningen benyttedes hjælpetog både fra Randers og Ålborg, men først efter 5 timers forløb var et af hovedsporene frigjort. Om årsagen til uheldet foreligger endnu ikke bestemte oplysninger — det formodes, at en nedfalden vogndel har forårsaget sporafløbet. Ved uheldet kom ingen mennesker til skade.

\*

*I mandags optoges* de sidste billeder til Statsbanernes retrospektive film. Mellem Svanemøllen og Hellerup optoges en serie natbilleder af forbipasserende lyntog, andre motortog og damptog, som belystes af hærens største projektor.


**God instruktion  
 betyder forebyggelse af  
 mange ulykker**

★



»Uhyggen breder sig«  
 (Til foto-konkurrencen)

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



INDREG. VAREMÆRKE

**ELEKTRISKE URE**



**„De Danske Østersøfærger“**  
 Restaurationen  
 K. BJØRN JENSEN

## Ferie- og udflugtssteder

Lad udflugten gå til —



Nymonterede værelser  
Opdækning til 500 personer  
Telefon Galten 18

### 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

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



### Karl N. Damsted

Planteskole  
»Bakkely« Søhus  
Telefon Odense 12 56 43

En genvej til godt køb —

## SAMKØB

Søndergade 2 - Randers - tlf. 6731  
Køleskabe - fjernsyn  
knallerter - cykler

# Damptogsudflugten til Hundested

Efter den store succes med dampser-togsturen på Østsjællandske j.b. blev det besluttet at arrangere endnu en tur med dampser-tog, og turen fandt sted på Frederiksværkbanen søndag d. 18. sept.

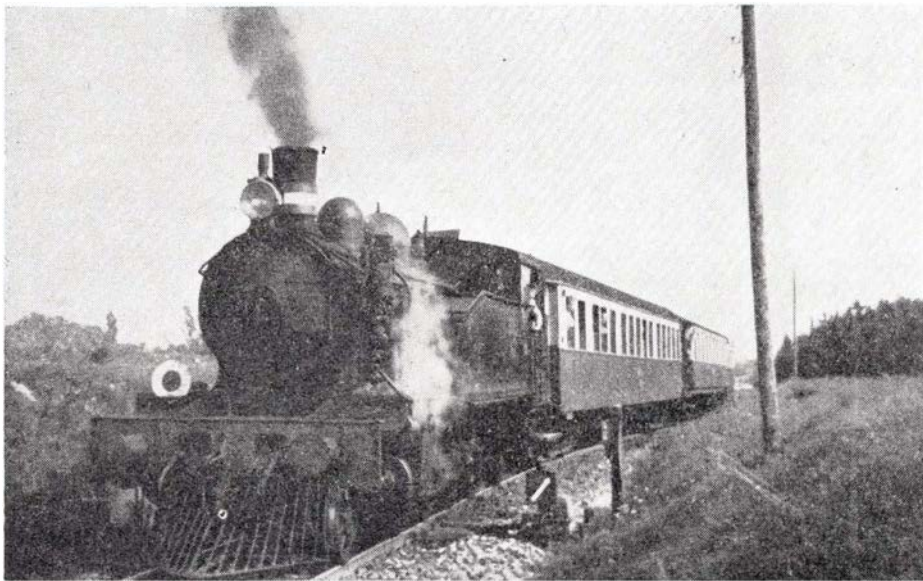
Med små 100 deltagere dampede toget fra Hillerød med banens eneste damplok i spidsen. Loket har HFHJ nr. 9, og det stammer som tidligere meddelt fra Syd-fynske j.b. hvor det havde nr. 28, bygget hos Henschel & Son (fabrk. nr. 10033). Med de fire øvrige lok af samme type, hvoraf et — DSB Df 130 — for nylig er solgt til TKVJ, er disse lok den største og kraftigste loktype nogen dansk privatbane har ejet.

Efter lok nr. 9 fulgte vogn nr. 54, en af banens i sin meget omtalte store og velindrettede »Kuhlmanca« årgang 1932,

dernæst vogn nr. 53, der tidligere har tilhørt Stubbekøbing—Nf Nysted banen, og som tredje vogn en 3-akslet, nydeligt indrettet vogn med bl. a. blomsterarrangementer. Denne vogn har ført en omskiftelig tilværelse, idet den oprindelig blev bygget til DSB som benzinatorvogn med førerrum i begge ender. Derefter solgtes den til Nærumbanen for endelig at havne hos HFHJ, hvor den blev om-dannet til en moderne personvogn. Som sidste vogn i toget fulgte pakvogn nr. 73.

Efter talrige stop for fotografering, ankom særtoget til Frederiksværk, hvor der var en halv times ophold, for at deltagerne kunne studere Staalvalseværkets 5 lok, der var kørt ind på Frederiksværk st. Valseværket har iøvrigt ialt 12 damplok.

De 5 lok bestod af »Dan« købt fra



Frederiksværkbanens flotte dampser-tog

Foto: Dan

*Ligeså uundværlig*  
JERNBANEN er  
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN  
for LIVSFORSIKRING

Hedehusene Skærvefabrik i 1955, bygget hos Henschel & Son i 1910 byggenr. 10564. GDS nr. 4, købt i 1958, LJ nr. 13, købt fra Lollandsbanen i 1958 tillige med LJ 23, der nu er udrangeret, Hs 399, købt fra DSB i 1958 sammen med Hs 381, der for tiden er til reparation i Hillerød, og endelig ØSJS nr. 6, købt fra Østsjællandske j.b. i 1952. Bygget hos Borsig i 1895 som nr. 4471. Dette var det første 4-koblede lok i Danmark. I 1930 blev maskinen udrangeret, og stod under åben himmel til den på grund af krigen blev bragt i stand igen i 1943.

Efter ankomsten til Hundested stormede den sultne skare kroens middagsbord. Her talte Sv. Jørgensen, Helsingør, for Frederiksværkbanen og dens personale, der så velvilligt havde stillet sig til rådighed for turens gennemførelse. Der blev udbragt et leve for banen, men da ingen af banens ledelse deltog i turen, takkede Frederiksværk stations elskværdige stationsforstander L. E. Petersen for den udbragte hyldest.

Kl. 14,30 startede toget hjemturen, hvor der atter var mange stop og rangeringer, for at deltagerne kunne få lejlighed til at forevige lok nr. 9.

Det var rent utroligt med hvilken iver, der blev fotograferet. Lad os sige, at der var ca. 40, der atter og atter fotograferede, og hver hertil brugte ca. fire film à 12 optagelser, vil det altså sige, at der blev taget 1500 billeder — et tal, der nærmest ligger højere — jo, det var en fryd for jernbaneentusiaster. *Red.*



## HIRTSHALS — en af Danmarks mest driftige byer

Byen der vokser med mere end een indbygger pr. dag . .

Hirtshals skylder havnen sin tilblivelse. Før havnen var bygget, var fiskerlejet »Lilleheden« kun en ubetydelig plet på landkortet, bedst kendt fra søsiden, hvor de søfarende tog landkending af fyret. De få huse, der omgav århundredskiftet var i fiskerlejet, lå spredt ud over et større areal, uden nogen form for system, og en stout fiskerbefolkning havde nok at gøre med at tjene til livets opretholdelse.

Ved havnebyggeriets påbegyndelse strømmede der arbejdere og håndværkere til fra det ganske land, og mange af dem for at blive. Disse mennesker danner således grundlaget for den by, der findes

i dag. I årene efter krigen har Hirtshals haft en udvikling, som man ikke havde drømt om. På arealer, der blot for få år siden lå øde hen, er der i dag helt nye kvarterer, og der inddrages stadig nye områder.

Hirtshals har i øjeblikket godt 5000 indbyggere, og da der blandt tilflytterne er mange unge, vil dette tal vokse støt og sikkert. Hirtshals er en by med skub i. Arbejdsløshed er på denne årstid et ukendt begreb. Overalt i byen og på havnen foregår der noget, som kræver arbejdskraft.



**4½ time**

**DANMARK - NORGE**  
med Norgesruten

fra Hirtshals—Kristianssand S.



Daglig forbindelse  
(undtagen onsdag) i vintersæsonen

Se rejselisten for Danmark:

Rute nr. 1556

Oplysninger:

Norgesrutens Hirtshalskontor:

**Elbert Hansen,**  
telf. 82 - Hirtshals  
samt bystationerne

A/S

**Kristiansands Dampskibsselskab**

Telegramadr.: Norgesruten - Telex: 9798

UNIFORMER I MERE END 100 ÅR



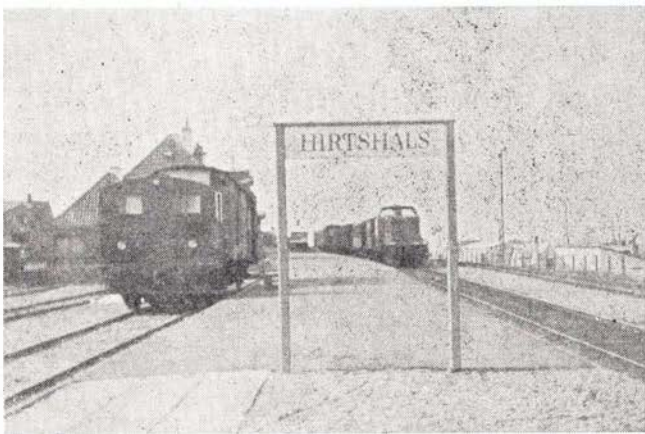
**Når De lægger uniformen . . . . .**

Til Deres daglige arbejde går De i en uniform fra J. B. Schilder, firmaet som i mere end 100 år har specialiseret sig i uniform-skrædderi. Den erfaring vi har høstet, stiller vi til Deres disposition når det drejer sig om civilt tøj. De kan vælge forarbejdningen i hånd-skrædderi eller fineste målkonfektion — snit og pasform er det ypperste i hver prisklasse. Såfremt en kontobetaling passer Dem bedst træffer vi aftale herom — og naturligvis uden rentetilæg.

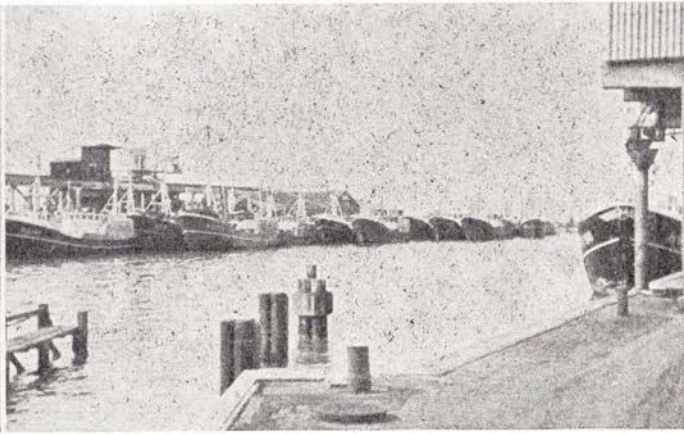
**I. B. SCHILDER**

Nørregade 7 - København K - Central 2058





Hjørring Privatbaner — Hirtshals station



Hirtshals fiskerihavn

Foto: B. Rybro

## Kuttere, mænd og fisk

Det er et lidt dristigt poststempel, der anvendes for Hirtshals: »Byen, hvor man aldrig keder sig«. Men se, om det ikke passer.

Få steder i landet har et så alsidigt program at byde på. Lige gyldigt hvilken årstid, man kommer til byen, sker der noget. Om sommeren nyder man et forfriskende havbad og kan slappe af på en solbeskinnet strandbred, gå tur på havnen og nyde sceneriet med kuttere, mænd og fisk.

Det er et malerisk skue, når fiskerflåden vender hjem efter dagens gerning på havet. Travle hænder bringer fangsterne ind i auktionshallen og gør dem klar til salg. Overalt på havneterrænet lugter det af saltvand, tovværk og tjære.

## Hjørring—Hirtshals banen

Hirtshalsbanen har gode indtægter fra ruteskibssejladsen. Den kun 18 km lange privatbanestrækning mellem statshavnen i Hirtshals og statshavnen i Hjørring har høstet meget gode økonomiske fordele ved ruteskibsforbindelserne mellem Hirtshals-Kristianssand og Hirtshals-Arendal.

Siden den kombinerede automobil- og jernbanefærge »MS Skagen« blev indsat på Hirtshals-Kristiansandruten den 14. december 1958 i fast helårstid, har der hver dag været overført jernbanevogne og betydelige mængder stykgods i begge retninger. Det har været vogne med forskelligartet indhold, bl. a. norsk import af frugt og grønter fra Italien, af maskingods og finmekanik fra det sydlige udland, samlergods, godsvogne, møbler planter og ellers alt, hvad der handles landene imellem. Disse mange godsfor-sendelser tilfører privatbanen ret betydelige indtægter, på banernes budget kalkuleret til 200 000 kr., men herforuden er der også gode indtægter ved befordring af de mange nye biler, som pr. jernbane ankom-

mer til Hirtshals fra Tyskland, ligesom billetindtægten fra rejsende i forbindelse med ruteskibene er i mærkbar stigen.

Til gengæld ydes der fra banernes side en fin service med tilslutningsforbindelse til og fra skibenes ankomst og afgang. I højsæsonen fra den 15. juni til den 31. august medfører det særlige bådtoget, der om morgenen udsendes fra havnen, gennemgående personvogne til Nyborg. Vognene tilkobles det ordinære eksprestog i Hjørring, og de mange rejsende undgår således at få togskifte i Hjørring.

## Indvielsen af nyt ekspeditionslokale

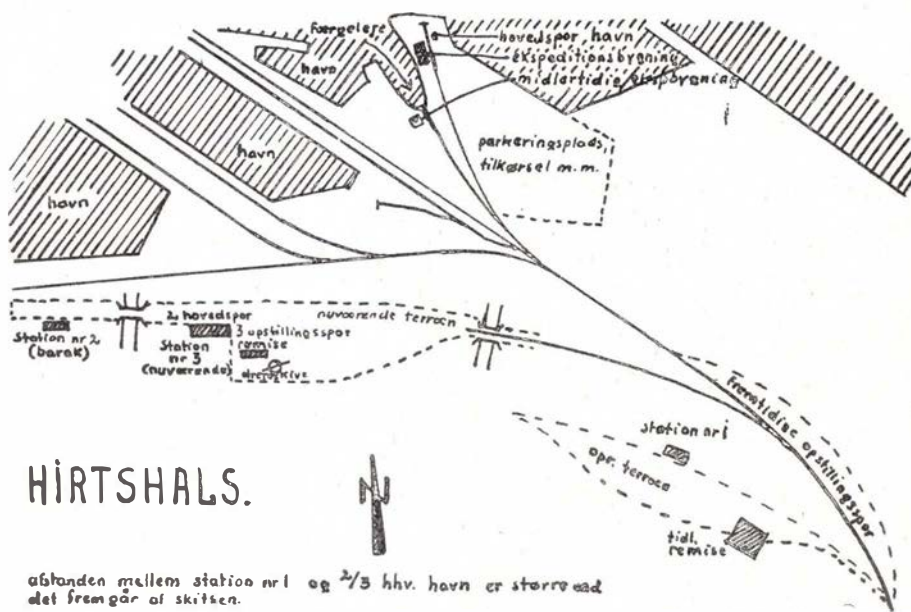
HIRTSHALS. — Er der noen dansk by viss navn bør skrives med store bogstaver, så er det Hirtshals. Det er vel få byer i Danmark, ja, kanskje hele Skandinavien, som har hatt en slik utvikling som Hirtshals.

For nøyaktig 2 år siden var jeg i Hirts-

hals for å lage en reportasje om byen i forbindelse med åpningen av den daglige ruten mellom Kristiansand S og Hirtshals, eller for å si det mer korrekt, mellom Norge og Danmark. Trafikken over »dammene«, øker fra måned til måned. Selvfølgelig er den størst i sommermåned, men tar man hver måned for seg, og sammenlikner disse med de samme månedene i forrige år, vil man lett kunne se stigningen år for år.

Det er ikke bare turisttrafikken som stiger, og som gjør at byen vokser så kolossalt, det er vel så meget industrien og fiskeriet som gjør dette. Byens historie skriver seg ikke fra det man kaller for tidligere tider. Bare noen fattige 40 år er byen, den gang hadde den bare noen få hundrede innbyggere, mens den i dag har over 5000, sier og skriver — fem tusen. — Hvilken by kan vise det samme?

Er det noen som vil vite litt om byens historie, ja, så blir man henvist til å besøke



Skitse over Hirtshals station og havn



byens kemner. Og hvilken kemner, han er som et levende leksikon, han behøver ikke noen oppslagsbøker, han vet alt.

Da jeg var i Hirtshals for 2 år siden var det selvfølgelig kemneren jeg ble henvist til, han presenterte seg som *Melgaard-Pedersen*, og var bare lutter vennlighet. Da jeg i sommer igjen kom til Hirtshals og besøkte »kemnerkontoret«, ble jeg hilst velkommen som en gammel gjest. Melgaard-Pedersen, var som tidligere, den hjertelige og opplysende byrepresentant. Da han spurte om jeg igjen ville skrive om Hirtshals, og jeg bekreftet dette, men at det denne gang skulle bli i et dansk jernbaneblad, svarte han konstant:

— Ja, nu er byen vokset til over 5000 indbyggere.

27. juni i år, ble den nye ekspedisjonshall for Norgesruten i Hirtshals tatt i bruk. De lokaler som tidligere var i Hirtshals kunne nok brukes i et nødsfall, men var ikke tilfredsstillende for den store turisttrafikk som det nå var blitt mellom de to byer Kristiansand og Hirtshals.

Dette innså både de danske og norske interesser. Men heller ikke Kristiansand hadde man tidmessige ekspedisjonslokaler, så var hva da mer rimelig enn at det ble bygget fullt ut moderne lokaler på begge sider av sjøen. Det ble dannet en ny underavdeling av Kristiansand Dampskipsselskap som fikk navnet »Dansk-Norsk Shipping A/S. »Norgesruten«. Som disponert i Hirtshals var det en selvfølge at den nåværende leder av »Norgesruten«, *Elbert Hansen*, ble ansatt. I Kristiansands står ekspedisjonen under K.D.S.' administrasjon.

Da lokalene i Hirtshals ble innviet var pressen fra Nord-Jylland og det sydlige

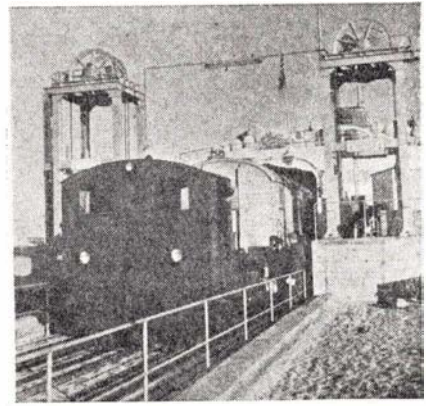
Norge tilstede. Jeg siterer her hva »Vendssyssel Tidende«, skriver om innvielsen:

I 1936 blev der med Kristiansand dampskibsselskabs både befordret 4809 passagerer mellem Kristiansand og Frederikshavn. Ti år senere er man nået op på 5641 mellem Hirtshals og Kristiansand, og i år regner man med at komme op over 100 000 passagerer, idet trafikken allerede er steget 25 % i forhold til sidste år, da der overførtes 85.000 passagerer, oplyste selskabets formand, skibsreder *Chr. Haanes* ved innvielsen af rutens ekspeditionsbygning i Hirtshals i går. Og bliver det ved således, så må vi bygge en færge til, føjede skibsrederen til.

Skibsreder *Torry Mosvold* kom også ind på tanken med endnu en færge til ruten inden ret længe, idet han tilføjede, at Norgesruten over Hirtshals i dag er den eneste rute, hvor man har dobbeltsejls, og når der samtidig regnes med Hirtshals-Arendalruten er der afgang fra Hirtshals til Norge tre gange daglig, så der kan overføres 1500 passagerer og 200 biler om dagen. Der er dukket konkurrenter op, men jeg elsker konkurrence, sagde skibsrederen. Vi må stadig fremad, for stilstand er det samme som tilbagegang. Vi håber derfor, at det går sådan, at en ny færge snart trenger sig på, og at der snart må bygges en etage på bygningen, der er indviet nu.

Disse ord af de to norske skibsredere dannede faktisk baggrunden for de festligheder, som fandt sted i Hirtshals, da man indviede den nye ekspeditionsbygning til Norgesruten. Jernbanefærgeruten mellem Hirtshals og Kristiansand har overgået forventningerne.

Ja, dette var litt fra åpningen av de vakre lokaler i Hirtshals, men vi kommer



Færgerangeringen i Hirtshals udløres ned 115 hk. traktor HP nr. 40 (tidl. H L A nr. 10 fra 1934)

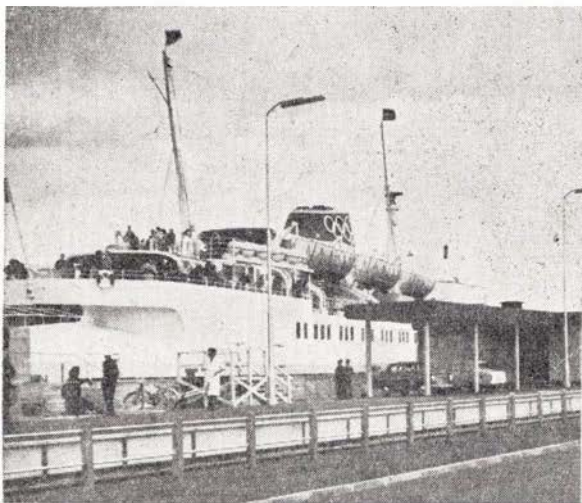
ikke å stå tilbake i Kristiansand heller. Hør bare hva som blir bygget der. Farsunds Avis skriver:

— Det er ikke bare i Hirtshals der skal bygges nytt ekspedisjonslokale. Kristiansand vil også få sitt eget lokale, råbygget er ferdig, og vi kommer til å ta en del i bruk allerede nå i sommer, sier kontorsjef *Birger Thorsen* i K.D.S. til Farsunds Avis. — Plassen vi disponerer er ikke stor, derfor har vi bare brukt ca. 60 kvm til grunnareal, mens vi i annen etasje har hele 250 kvm.

Ekspedisjonslokalet er bygget etter sokkelprinsippet. Samtlige kontorer kommer til å være i selve sokkelen som er bygget i 2 etasjer. Inngangen til alle kontorene i 2. etasje blir fra baksiden.

Vi er fullt klar over at de lokaler vi har hatt i Kristiansand og Hirtshals ikke har vært tilfredsstillende, men i og med våre to nye bygg skulle denne del av vår service tilfredsstillende våre reisende, sier kontorsjef Thorsen til slut.

*Odd Amundsen.*



M/F »Skagen« i Hirtshals havn  
Foto: Odd Amundsen



Det nye ekspedisjonslokale i Hirtshals  
Innsat: Direktør Elbert Hansen

## Skjern

### RECORD VASK

Marie Andersen  
Bredgade 81  
Skjern - Telf. 737

### Skjern Cykellager

Cykler - Cykledele  
Gummi en gros

Tværgade 2 - Skjern - Telf. 176

### Martin N. Bonde & Co.

Aut. el-installatør



Udfører arbejde for DSB  
Tlf. Skjern 82

### Damefrisørsalonen

Mette Holm  
Bredgade 72 - Skjern - Tlf. 402  
1. kl. holdbar hårpleje  
Nobel betjening

### Det kolde Bord

Østergade 22 - Skjern - Tlf. 255  
Alt i pålæg - salater -  
hjemmel. leverpostej - konserver  
Små varme retter

## Varde

### LUNDEVEJS BAGERI

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

## Esbjerg Eksportmarked



### Glasmagasinet

Vestergade 34 . Thisted  
tlf. 536

Største udvalg i glas - porcelæn  
køkkenudstyr  
og gaveartikler

### Banegårdskiosken Holstebro

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



Bjerregrav d. 2. sept. Ved 3-tiden knækkede akslen på en godsvogn i et tog på vej mellem Fårup og Randers. På Bjerregrav st. blev nogle sporskifter ødelagt og 25 vogne måtte efterlades.

Horsens d. 6. sept. Da portør V. Olsen (Glud) ved 3-tiden var beskæftiget ved rangering, eksede bufferne på to godsvogne, hvor Olsen stod på fodtrinnet af den ene vogn. Hans højre arm kom i klemme og kvæstedes alvorligt.

Kalundborg d. 6. sept. I dag blev den nye station taget i brug, og man gik straks i gang med at nedrive resterne af den gamle station.

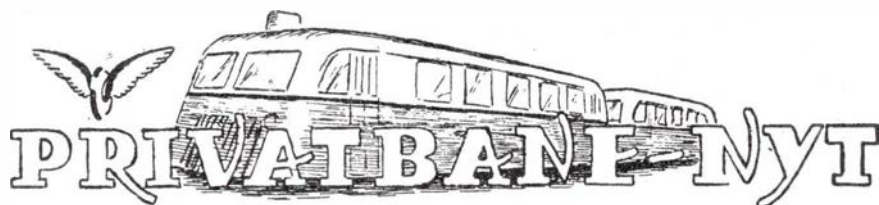
Øxendrup d. 10. sept. En 50-årig dame kørte i eftermiddag på knallert ind foran toget på overskæringen mellem Langå og Glorup og dræbtes på stedet.

Durup d. 10. sept. En 19-årig knallertkører kørte ved 13-tiden ind foran motortoget på overskæringen ved Bysted trinbræt. Motorvognens fører havde set knallerten og gav to gange fløjtesignal, men knallertkøreren hørte eller så intet til toget. Han var død ved ankomsten til sygehuset.

Bagsværd d. 14. sept. En personbil med tre ældre mennesker som passagerer kørte ved 10-tiden ind i siden på motortoget, da det passerede overskæringen ved Skovbrynet. To af passagererne dræbtes straks og den tredje pådrog sig alvorlige kvæstelser.

København d. 15. sept. Den trafiktælling, der foretages hver tredje år i den københavnske nærtrafik, fandt sted i dag.

Sønderborg d. 20. sept. En 76-årig gård ejer kørte i eftermiddag i bil ind foran motortoget fra Sønderborg på en overskæring ved Ragebøl. Bilen slæbtes med af toget og dens fører blev slynget ud og fandtes dræbt.



Hillerslev d. 1. sept. Ved 15-tiden påkørte skinnebusen fra Thisted en varebil, der trods rødt blinklys passerede overskæringen ved Hillerslev st. Der skete kun materiel skade på bilen.

Sdr. Omme d. 5. sept. Troldhedebanens skinnebus påkørte i dag en bil på overskæringen kort før stationen. Der er både blinklys og alarmklokker ved overskæringen, men bilen kørte uanfægtet frem og blev ramt af skinnebusen, der væltede bilen om på siden. Føreren af bilen pådrog sig en hjerne-rystelse, og såvel skinnebus som bil måtte slæbes til værksted.

Odense d. 6. sept. Ubberup kommune vedtog i dag at forlænge garantien til Nordvestfynske jb. indtil april 1966, og der mangler nu kun svar fra Skovby kommune, hvorefter alle interesserede kommuner har givet tilsagn om fortsat garanti.

Saxkøbing d. 6. sept. Ved 21-tiden kørte en lastbil med påhængsvogn gennem de sænkede bomme ved overskæringen i Våbensted og blev påkørt af et godstog mod Maribo. Lastbilen kom op at hænge på diesellokets puffer og slæbt med ca. 200 m. Undervejs faldt føreren af bilen ud fra førerhuset, men slap fra uheldet med en hjerne-rystelse og overfladiske skrammer.

Odder d. 19. sept. Danske Privatbaners Kontorforening holdt i dag delegeretmøde i Odder, hvor formanden, o.trafikassistent H. Hørsholm, Ålborg, af lagde en vidtspændende beretning omfattende foreningens problemer i det forløbne år. Det oplystes, at privatbanernes jernbaneskole, der har ligget stille et par år, genåbner i Horsens i januar og februar næste år. Til hovedbestyrelsen nyvalgte stmst. I. Friis, Grænge.

# Rejs til Malmö

med Øresundsselskabets flagskib

»GRIPEN«

og

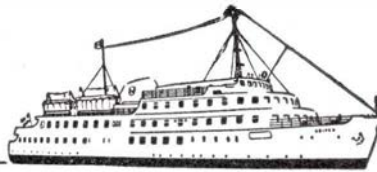
»ABSALON«

og med den fornemme togfærge

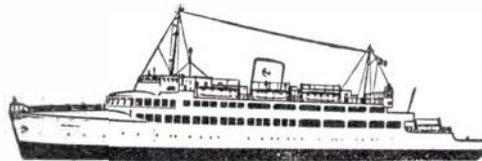
»MALMÖHUS«

og tag Deres bil med

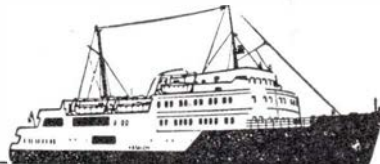
GRIPEN



MALMÖHUS



ABSALON



DRAGØR

UDENOM  
KØBENHAVN til SVERIGE  
over  
DRAGØR—LIMHAMN  
50 minutter

*Bekvent,  
rummeligt  
elegant*

*Lave  
billetpriser*

## -hustelefonanlæg



*Sigge Johansen*

*- og alle  
andre slags  
telefonanlæg*

TELEFON FABRIK AUTOMATIC 1/5 AMALIEGADE 7 TLF. C. 5188

5-2

## 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

### Tandlæge Bent Gustenhoff

Borgergade 10 - Grindsted - Tlf. 610

## Ringkøbing

### DAMPVASKERIET

Grønnegade 14 - Ringkøbing

1. kl. skånsom vask  
med en duft af renhed  
Tlf. Ringkøbing 622

### FEDDERSEN'S Blikkenslagerforretning

Ved Stranden 18  
Udfører arbejde for DSB  
Tlf. Ringkøbing 173

Mejlskov d. 7. sept. Den 67-årige jernbanearbejder H. C. Jakobsen, Ørbæk, var i morges ved at male kilometersten på banelinien og lod skinnecyklen stå i sporet. Han hørte et tog fløjte og ville fjerne skinnecyklen, men han blev påkørt af toget fra Bogense og var dræbt på stedet.

Snesere d. 11. sept. En varebil med fire passagerer blev ved 18-tiden påkørt af skinnebussen på overskæringen ved Snesere overdrev. Såvel føreren af bilen som dennes hustru blev slynget ud fra bilen og pådrog sig alvorlige kvæstelser. To børn, der sad på bagsædet, slap uskadt.

Vægger 24. sept. En personbil kørte i eftermiddag ind i siden på motorvognen for toget, der passerede overskæringen i Vægger. Føreren af bilen slap uskadt fra uheldet, men bilen var så ramponeret, at den ikke bliver til bil mere.

Hornslet d. 25. sept. En bil hvori befandt sig to voksne og fire børn kørte i eftermiddag mod toget på overskæringen for Krajbjergvej. Bilens forparti var fuldstændig knust, men ingen af passagererne fik så meget som en skramme.

Kertemindebanens underskud steg med 45.000 kr. til 359.473 kr. Banen har haft en fremgang i indtægten på rutebil-driften på ca. 64.000 kr. ved øget trafik til og fra Lindø-værftet. Faldet i godstrafikken skyldes den dårlige sukkerroehøst i fjor. Efter at samtlige kommuner nu er gået med til fornyet garanti, er banens drift nu sikret indtil april 1966.

Langlandsbanen har et underskud på 122.674 kr., hvilket er en forbedring af regnskabet mod forrige år på ca. 27.000 kr. Persontrafiken er faldet med 3,5 pct. Banens formand omtalte, at når de igangværende broanlæg Tåsinge-Sjælland bliver færdige til brug i løbet af sommeren 1962, må det forventes, at den nuværende jernbanefærge Rudkøbing-Svendborg ophører, hvorved Langlandsbanen mister sin tilknytning til landets øvrige jernbanelinier, og hermed er et væsentligt grundlag for banens fortsatte drift bortfaldet.

Odsherredsbanens underskud er på 182.734 kr., hvilket er 64.000 kr. mindre

end året før. Banens driftsindtægter steg med 4,4 pct. mens udgifterne kun steg godt 1 pct. Som den ene af fire koncessionshavere på ruten Odsherred-København havde banen fået 30.203 kr. af rutens overskud. Banen venter i nærmeste fremtid de to nye MaK 4-akslede motorvogne med plads til 66 rejsende og 2 fire-akslede personvogne med hver 34 siddepladser leveret. Der var nu kommet tilladelse til at påbegynde ombygningen af Nykøbing Sj. st., og arbejdet er påbegyndt omgående. Arbejdet er forlængst udliciteret til et samlet beløb på 72.471 kr.

Silkeborg-Rødkjærsbro. Underskudet gik her ned med 8000 kr. til 220.000 kr. Generalforsamlingen blev den stilfærdigste i mange år, idet ingen ønskede ordet til beretning og regnskab, ligesom banens fremtid ikke omtaltes. Alle banens kommuner har i forvejen fornyet garantien indtil april 1966. Formanden omtalte, at til tider havde det været vanskeligt at skaffe kvalificeret personale til banens drift. En overgang var man ved at indskrænke driften, men i sidste øjeblik fik man reddet situationen.

Skagensbanen havde forbedret regnskab med 41.000 kr. og sluttede med et underskud på 155.256 kr. Der havde været stigning i såvel person- som godstrafikken. Banens fmd. oplyste, at man nu var stærk i gang med sporforstærkning, men der var også andre problemer, bl. a. er banens motorvogne nu over 39 år gamle, hvilket giver store vedligeholdelsesudgifter. Man har afsluttet arbejdet med forbedring af blinklysanlæggene, hvis blinkfrekvens er øget fra 60 blink til 90 blink i min. ligesom forpladerne er blevet reflekterende. De ubetjente stationer er blevet forsynet med lysrørs perronbelysning, der tænder og slukker automatisk før og efter togtid.

Stubbekøbing-Nf-Nysted banens underskud var steget med ca. 20.000 kr. til 245.493 kr. Der havde været en stigning i personbefordringen på 4,4 pct. medens der også her var nedgang i godsmængden som følge af mindre roetransporter, der var halveret, men samtidig var

*Den rigtige vin*

### Elm Iversen Vinhandel

Flensborggade 11

Telf. Eva 8082 - 8201

### Jyllands Tæppelager

Store Torv 6 - Århus - tlf. 2 55 66

Ledelse: O. Lings

Alle slags gulvtæpper

Konto kan oprettes

transporten af andet vognladningsgods steget med ca. 40 pct.

**Svendborg-Nyborgbanen** havde et underskud på 236.311 kr., hvoraf de 225.000 kr. er forpagtningsafgiften til DSB. Banen har nu forlænget overenskomsten med DSB indtil 1964 mod, at man udover den nugældende forpagtningsafgift betaler DSB 30.000 kr. årligt til vedligeholdelsesudgifter. Banen tog det forbehold, at kunne opsigte overenskomsten til ophør ved køreplansskiftet efteråret 1962. Banens første benzinatorvogn fra 1926 er solgt til ophugningsprisen 9000 kr.

**Troldhedebanen's** underskul steg med 21.000 kr. til 343.000 kr. som følge af de fortsatte prisstigninger, men nye besparelsesforanstaltninger bl. a. anskaffelse af en svellestoppemaskine, der skal kunne indtjene sig selv på et år, har bevirket, at banen i de første fire måneder af indeværende driftsår har forbedret driftsregnskabet med 56.000 kr. Banens personale er atter i år reduceret med 3 og udgør derefter 41 fastansatte med uforandret 66 pensionister. Banen har haft gennemsnitlig 945 rejssende pr. dag.

**Varde-Grindsted jb.** har igen i år forbedret regnskabet, idet underskudet er 12.284 kr. lavere end året før og ialt på 45.191 kr. Banens andel i rutebil-driften Vejle-Grindsted-Varde blev i år 19.813 kr. hvilket er 5.400 kr. mindre end i fjor.

**Fjerritslev-Frederikshavn Jb.** Hjørring amtsråds tilbud til banen på 100.000 kr. for at nedlægge banestrækningen Sæby-Fr.havn. fra april 1961 er blevet stærkt kritiseret på banens repræsentantskabsmøde, hvor det hævdedes, at beløbet var for lille, da banen ville få udgifter til tekniske ændringer ved at gøre Sæby til endestation og til personaleflytninger. Det vedtoges at lade samtlige banens interesserede kommuner tage stilling til sagen.

**Lollandske jb.** Man er nu stærkt i gang med modernisering af Maribo station og har begyndt med hovedkontorets lokaler på 1. sal. Senere kommer turen

til stuelokalerne og en gang til foråret oppudsning af stationens facade. Udgifterne er anslået til at koste mellem 80.000 og 100.000 kr.

**Juelsmindebanen i likv.** På generalforsamlingen oplystes det, at der hidtil var solgt for 1.814.711 kr. af banens ejendele, hvilket er 4,2 pct. mindre end anslået. Da retssagen som Vejle amt har anlagt mod banen ikke er afgjort, kan der endnu ikke siges noget om boets dividende, men dersom amtet vinder sagen bliver der ca. 23 pct., men taber amtet skulle der blive ca. 53 pct. Det største krav i boet er pensionskravet, og det kan først beregnes ved boets endelige afslutning.

**Horsens-Bryrup-Silkeborg.** Banen havde sidste år et underskud på 303.364 kr., hvilket er en stigning i underskudet på 70.000 kr. Antal rejsende var faldet med 4 pct.. Overskudet fra rutebil-driften var faldet med ca. 33.000 kr. Banen har nu indført en forhøjelse af taksterne for

såvel banen som rutebilerne. Banens fortsatte drift drøftedes stærkt, og banens direktør har udarbejdet en trafikplan på fire punkter angående omlægning af banens drift. Nogle af disse omlægninger vil ikke kunne gennemføres foreløbig, da vejnettet langs banen ikke er udbygget til at kunne tage sådan rutebilkørsel.

Banens formand amtmand Schau, Skanderborg, advarede stærkt mod overilede banenedlægninger, og vi kender alle Aage Brønd, Them's eneste tale — *Ned med banen* — men til dette krav replicerede et andet bestyrelsesmedlem triumferende: Der blev i går afsendt 2 kasser rugæg med banen til Spanien! Hvilken privat rutebil kunne have formidlet denne transport

**Høng-Tølløse jb.** Banens underskud blev 225.506 kr., en stigning i underskud på godt 31.000 kr. Der havde været et fald i godsmængden væsentligt som følge af færre sukkerroetransporter fra OHJ til Gørlev.

## MODEL JERNBANE

### Vi bygger en modelbane III

Her i tredje afsnit i vor serie om modelbanens opbygning skulle vi egentlig tale lidt om sporanlæg og de elektriske installationer. Da vi imidlertid ved, at det for modelbyggeren gælder om at komme i gang hurtigst muligt, anbefaler vi i begyndelsen at gøre sporplanen lidt simple end vist på anlægsplanen i bladets julinumner. Senere kan man så udbygge anlægget med det fulde antal sporskifter og sporforbindelser.

Man kan således i begyndelsen nøjes f.eks. med et overhalingsspor ved hver station. Bruger man f.eks. Märklin-spordele, kan anlægget med lethed udvides senere.

Derfor foretrækker vi at vente en måned eller to med omtalen af det elektriske anlæg.

Vi går nu i stedet i gang med byggevejledningen til stationens hovedbygning.

### Stationsbygningen.

Tegningen af stationsbygningen er af pladshensyn kun bragt i  $\frac{1}{3}$  H0-størrelse.

Som materiale anvender vi 2 mm krydsfinér. Man kan naturligvis også anvende svært pap, men dette må først behandles med et lag fernis for ikke at slå sig ved opugning af fugtighed. Uanset hvilket materiale vi bruger til sider og tagstykker, beklædes disse med murstens- hhv. tagstenspapir.

Fig a viser stationens facade mod peron, fig b viser facaden mod gade, fig d og c illustrerer gavlene. Gavlen c er vist på tegningen. Gavlen d har de samme vinduer som c, men derimod ingen døråbning. Døråbningen i c fører ind til fyr- og brændselsrummet, der ligger umiddelbart bag toiletterne, hvortil indgang er fra peronsiden.

Målene til bygningens sidestykker tages efter fig. b. Målene tredobles bare, blot

## Hovedbanens Restaurant

— Odense by's mest moderne —

Fortovsrestaurant - Quick restaurant og  
marketenderiet for tjenestepersonalet

Telf. Odense 12 2775

### - 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

## Randers

### 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

### Vesterport Cykellager

Vesterport 1 - Randers  
Telefon 3161

Cykler og knallerter

1. kl.s reparationsværksted

### Rutebilstationens Kiosk

Frederiksplads - Randers

Aviser - dag- og ugeblade

Telf. Randers 3925

### KIOSK „LERVANGEN“

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

Dag- og ugeblade

Skriverekvitter

Telegrammer til alle lejligheder

### Ankerstjerne & Eriksen

Bogbinderi

Jens Schriver (ny indehaver)

Kun 1. kl.s arbejde

Storegade 10 - Randers - tlf. 1853

## Randers

### Gørup Christensen

Installationsforretning



Lamper og lysekroner

Energivej 53 - tlf. 2115

Randers

TANDLÆGE

### Thomas Rud Rasmussen

Erik Menveds 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

## Aalborg

Jernbanepersonalet anbefales

### Tobakshandelen

A. M. Nielsen

Vesterbro 24 - Aalborg

Tobak - vine - spirituosa

Telf. 2 27 13

### Torbjørn Haagenzen

slagterforretning

Hobrovej 64 - Aalborg

Tlf. 3 44 59

Kun 1. kl.s kød og flæsk samt  
fineste pålæg

### Kolonialforretningen

Per Larsen

Poul Paghsgade 16 - Aalborg

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

### Det danske Gødningskompagni A/S

Ålborg afdeling

Tlf. \*2 00 22

## Skagen

### Schou

Sct. Laurentiivej 19, Skagen

STEDET HVOR -

VI HANDLERI

### A. Bach Christensen

Bageriet Ankerhus Havnevej

Altid frisk og lækkert brød

Tlf. Skagen 4 12 48

Jernbanepersonalet anbefales

### Skagens

### Kaffe-Magasin

Sct. Laurentiivej 38, Skagen

Tlf. 4 11 32

Jernbanepersonalet

### spiser på

### »SEVILLA«

Sct. Laurentiivej 63

Skagen - Tlf. 4 14 75



### JURE og OPTIK

### A. HANSEN

Guld- og sølvvarer

Stort udvalg i gaver

Sct. Laurentiivej 49 - Skagen

Tlf. 4 22 19

### Skagens Farvehandel

Martin Støtt

Farver - Lakkør - Tapeter

Trindelvej 5 - Skagen - tlf. 4 13 35

## Hjørring

Jernbanepersonalet anbefales

### HOTEL HAFNIA

Jernbanegade 24 - Hjørring

Noble værelser - 1. kl.s køkken

Prima betjening

Telefon 1850

### RUDS BAGERI

Bent Pedersen - Løkkensvej 3

1. kl.s brød og kager

Bestillinger modtages

Telf. Hjørring 983

med fradrag af gavlstykkernes tykkelse.

Vi anvender vinduer og døre fremstillet af plastic, hvorfor åbningerne til disse må tilpasses de færdige plasticdele. Vent derfor med at udskære åbningerne, til De har købt døre og vinduer.

Firmaet Th. Rom & Co., København, fører et godt udvalg af plasticdele til bygninger i H0. Heraf bruger vi til loftsvinduer ialt 10 stk. nr. 5345 i hvid plastic. Disse vinduer er i udvendig mål 15,5×16 mm. Bruges i et antal af to til hver gavl og tre til hver karnapbygning. Yderligere bruger vi et stk til vindue i toilet (mod perron). Til døre bruges 6 stk. nr. 5441 med hvide karme og brune døre. De øvrige vinduer er nr. 5360.

Gavlstykkerne udskæres i fuld tredobelt størrelse efter tegningen. Gavle og sider samles ved limning. Den indvendige

side af samlingerne støttes af en hjørneklovs h, der limes fast i vinklen mellem gavl og side.

For at give bygningen den fornødne styrke anbefales det at forsyne den med et par indvendige skillevægge af ca. 1 cm tykt fyrretræ. Skillevæggene har samme form som gavlstykkerne, hvorved skillevæggen samtidig tjener som understøtning for tagstykkerne f. Man behøver således ikke yderligere at understøtte taget.

Karnapbygningen på taget forsyne nu med sidestykkerne e. Disse udskæres passende af 3 mm krydsfinér i form som en trekant, hvis to retvinklede sider begge er 35 mm. Siderne limes fast, hvorefter samtlige bygningens sider beklædes med rødt murstenspapir. Husk under dette arbejde at klemme alle luftblærer ud.

Taget består af to stykker 2 mm finér

med dimensionerne 26,2×8 cm (f). Tagstykkerne forsynes med udskæring svarende til karnapbygningerne og forsynes herefter med tagstenspapir og limes herefter fast til murene. Tagryggen forsynes nu med en plasticstrimmel formet som rygsten.

Karnapbygningerne forsynes nu med et fladt tag af 3 mm krydsfinér. Taget går 2 mm ud over hver af udbygningens tre sider. Tagets fjerde kant affases svarende til f's hældning. Males gråt. Limes herefter fast.

Tagets udhæng, altså den del af taget der rager ud over bygningens sider, forsynes nu med spærfagsbjælker, således at man kan se, at »tegltaget« virkeligt er lagt på spær. Bjælkerne j er blot korte stumper 2×2 mm fyrreliste, der limes fast til undersiden af den del af f, der når ud over sidevæggen. Der bruges 19 stk. til hver side, listerne limes fast med 11 mm mellemrum, den midterste anbringes først. Listerne afskæres med lodret snit.

Skorstenen fremstilles af træklodserne n og o, mål efter tegningen.

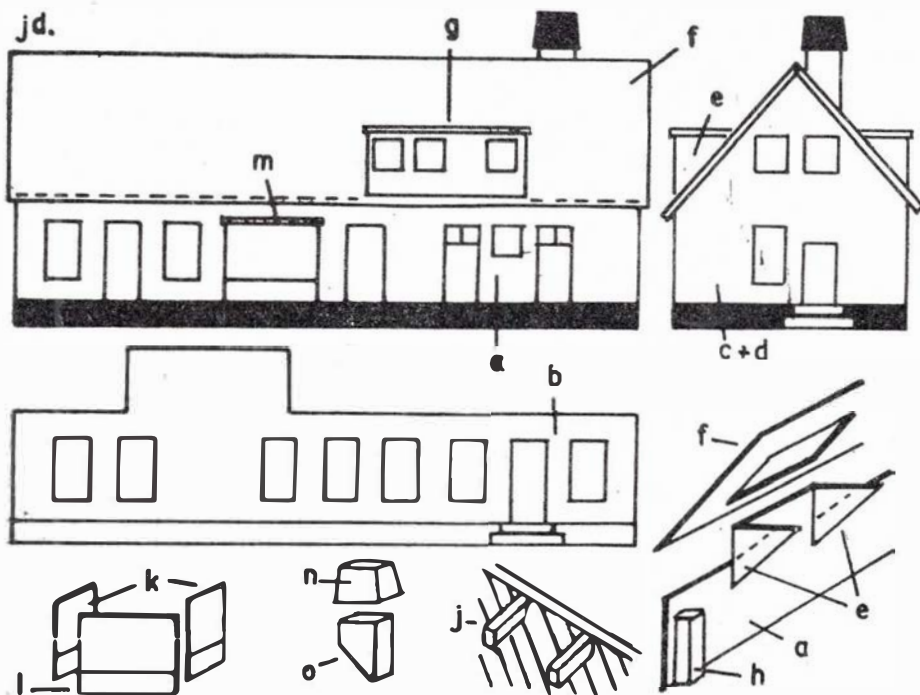
Blokbygningen fremstilles af 2 mm plexiglas. Fronten l er 35×30 mm. Sidestykkerne k er 30×15 mm, taget 2 mm finér 37×17 mm. Delene limes sammen og limes derefter fast til hovedbygningen dækkende over en tilsvarende udskæring i muren i denne, således at blokbygningen kommer til at svæve 10 mm over underkanten af muren.

Hvorfor nu det? Jo! Vi forudsætter en perronhøjde på 10 mm, og når vi så anbringer bygningen ved perron, vil blokbygningen automatisk slutte til denne.

Inden stationen kan kaldes færdig, anbringer vi lige et par 1×4 mm fyrrelister på endefladen af f. Listerne males hvide, ligeså spærfagsbjælkerne j samt undersiden af tagudhæng.

Bygningen forsynes til slut med en sokkel på 10 mm af sort tusch.

J. B. Dyrkilde.



Arbejdstegning til en stationsbygning

# HSV

kvalitetstransformatorer

til alt *XXXXXXXXXX* overalt



Type 1	50 watt.....	65.00
Type 1A	30 watt - blå.....	65.00
Type 4	2×40 watt.....	125.00
Type 4A	2×30 watt - blå.....	125.00
Type 5	30 watt.....	84.00

12 måneders garanti for fabrikationsfejl

Forhandles af legetøjs- og hobbyforretninger over hele landet, hvor vort udførlige katalog udleveres gratis?

## Fredericia

### 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. 1329

Al sprøjtelakering samt under-  
vognsbehandling udføres

Lækkert brød og friske kager



Telefon Fredericia 1006

### Kolonialforretningen

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

## Fredericia

### Solgaarden's 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

## Vejle

### KØR SIMCA

Vejle Autohandel  
v/ H. M. Pedersen  
Borgvold 6 - Vejle - tlf. 2800

### Trekantens

### Andelsvaskeri

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

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

## Silkeborg

### K F U M pensionat

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

## Brødudsalget

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

## Viborg

### Viborg Andelsmejeri

Telf. 1270 og 1271

Kun 1. kl.s mejeriprodukter

### Philipsen & Hall

aut. elektroinstallatører



Eianlæg udføres overalt i  
landet. — Radio - køle-  
anlæg. - Lys - kraft

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

### OSTENFELDTS PENSIONAT

Jernbanepersonalet anbefales  
v/ fru S. Dam, Sct. Mathiasgade 62  
Viborg - Telf. 687  
... et 1. kl. spisested!

### Tandlæge Søren Glavind

Vestergade 1 - Viborg  
(Andelsbankens bygning)  
Telf. Viborg 3070

### BRO MAGASINET

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

### Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Ikast afdeling - tlf. 557



## FOTO-hobby

# Vi kigger indenfor i AGFA Optima

Vi minder om vor foto-konkurrence, hvor AGFA har vist os den store velvilje at udsætte 1. præmien: et AGFA SUPER ISOLETTE kamera 6×6 med indbygget komplet afstandsmåler, til værdi af 582 kr.

Det har undret os, at der denne gang kun er kommet et meget lille antal billeder til konkurrencen. Der er kommet nogle i de seneste dage, men vi vil gerne opfordre endnu flere til at se bunken igennem, om der ikke skulle være et godt og morsomt foto med en jernbanesituation. Vi har ganske vist hørt, at der var en, der havde fået den opfattelse, at det skulle være noget i lighed med det »havnebancpipe« billede, som vi bragte som prøve. Det er en stor misforståelse, og vi bringer derfor to af de billeder, der er indsendt til konkurrencen — uden angivelse af indsenderne. — Det kan sagtens nås endnu, så frem med apparaterne — og find et godt motiv!

På to områder adskiller det fuldautomatiske Agfa Optima sig væsentligt fra de øvrige konstruktioner, der findes på markedet idag, dels har man anvendt et objektiv med kort brændvidde som standardobjektiv, og dels foregår den automatiske tidblænderindstilling således, at kameraet først indstiller på den kortest mulige tid ved enhver optagelse, hvorved man så godt som fuldstændig udelukker risikoen for »rystede« optagelser.

Forud for den endelige udformning af Optima foretog Agfa en statistisk undersøgelse af mange tusinde optagelser, og det viste sig herved, at 50 % af samtlige optagelser blev taget med en afstandsindstilling på 10 m til  $\infty$ , hvorimod kun 9 % lå imellem 1 m og 3 m, og kun 5 % af alle optagelser lå under 1 m.

Objektivet i Agfa Optima er fremstillet af Lanthanglas af særlig høj kvalitet og

garanterer med sin korte brændvidde 3,9/39 mm et rigeligt stort skarphedsområde indenfor hver af grupperne: nær (portræt) — middel (gruppe) — fjern (landskab), som er mærket med letforståelige symboler, og som er de tre eneste manuelle indstillinger på kameraet.

Med hensyn til tid-blænderindstillingen er man jo ikke længere belastet med beregning af lysværdier eller blænder- og tidsintervaller, og det kan derfor være interessant at se lidt nærmere på, hvad der egentlig foregår bag kulisserne, når man arbejder med dette kamera.

På hosstående perspektivistiske tegning vises skematisk, hvordan det fuldautomatiske Agfa Optima fungerer. Den stiplede linieføring viser, hvordan kraften »vander« gennem det optiske system. Den elektromotoriske kraft (EMK) dannes af det indfaldende lys i fotocellen, og påvirker derefter belysningsmålerens viserudsving (2). Man kan yderligere påvirke viserudsvinget ved at dreje hele drejespoileinstrumentets udgangsstilling, hvorved man tager hensyn til den indsatte films følsomhed (3). Den elektromotoriske kraft, der opstår i fotocellen, samt instrumentets DIN-regulering, bestemmer derefter viserudsvinget, som registreres mekanisk. Før der trykkes ned på udløseren, må man betjene den »magiske« knap, hvorved den dannede kraft (EMK) mekanisk føres videre, idet den »magiske« knap styrer en koblingsring, til hvilken en lille skyder er fastgjort med en fjeeder. Denne skyder arreterer belysningsmålerens udsving ved efterføring af et anslag (4), og fuldfører reguleringen af tidblænder-mekanismen i objektivet. Koblingsringens bevægelse styrer først lukkerens tidsskive (11), om arbejder inden for området 1/30 til 1/250 sekund. I belysningsreguleringens første fase aftastes lukkeren kontinuerligt (trinløst) for den helt nøjagtige tid inden for slutværdien 1/250 sekund; først derefter følger blænderindstillingen, som ligeledes er trinløs. Slutværdien for begge nås ved blænder



i klemme med »klemmerne«



Vem-Lemvig-Thyborøn  
Jernbane



Benyt

**Hjørring Privatbaner**

tog og rutebiler

## Horsens

### Landbosparekassen i Horsens

Rædersgade 5 - tlf. 2 12 22  
Åben: 9,30—12,30 og 14,00—18,30

### Bandes Renseri

Vejlevej 30 - Horsens  
Rensning af tæpper, garderobe, arbejdstøj  
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

### Sundvejens Kiosk

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

Jernbanens folk anbefales

### K F U K pensionatet

. . . 1. kl.s madsted  
Allegade 19 - Horsens - tlf. 2 16 90

### NY MISSIONSHOTEL

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

### Trikotageforretningen

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

## 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

### AMAZONE

Bredgade 61 - Herning - tlf. 1464  
Midtjyllands største udvalg  
i trofugle og -fisk  
Fuglebure - akvarier - tilbehør

### Brøudsalget

Jasminvej 11 - Herning - tlf. 2324  
Kun 1. kl.s varer  
Børge Johansen - (ny indehaver)

## Skive

### Skive Rutebilstation

Telf. 10 og 30

Jernbanepersonalet anbefales

### Tobaksforretningen

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

## Hirtshals

Aktieselskabet

### Hirtshals Bank

Filial af  
Hjørring Diskontobank A/S

### Hirtshals Fiskeauktion

Tlf. Hirtshals 34 - 233

### Skagerak Fiskeeksport 1/2

HIRTSHALS  
Telefon 18 og 318

### Erik Christensen

(Hjermitslevs eftf.)

Fiskeeksport  
Hirtshals - Telefon 16

## Frederikshavn

Jernbanepersonalet anbefales

### Guldsmedeforretningen

Knut Ramm - Danmarksgade 31  
Guld- og sølvmedie  
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

### VRAA APOTEK

Telf. Vraa 61

22 og 1/250 sekund. Med den nys omtalte funktion er koblet et signal i søgeren (7), som med en grøn elled en rød prik angiver om kameraet er klar til optagelse eller ej. Er lysforholdene utilstrækkelige, ses et rødt signal i søgeren; er signalet grønt, bliver filmen korrekt eksponeret.

Som omtalt ovenfor foregår reguleringen af såvel tid som blænder kontinuerligt, altså trinløst, således at man ikke blot har alle fulde lysværdier til disposition, men også alle tænkelige mellemværdier. Man behøver altså ikke mere nøjes med lysværdi 11 — 12 — 13 o.s.v., men kan også arbejde med mellemværdier, som f. eks. 12,6 eller 12,9. Blænderindstillingen er ikke mere baseret på de klassiske, kendte værdier 4,5 — 5,6 — 8 — 11 o.s.v., men kan f. eks. også være 7,4 eller 10,7. Ligeså har man ikke mere de tilsvarende spring i tidsindstillingen 1/30 — 1/60 — 1/125 sekund, men kan opnå indstillinger på f. eks. 1/95 eller 1/112 sekund, eller enhver anden til den pågældende eksponering eksakt passende tid.

Den ovenfor omtalte fuldautomatiske belyningsregulering foregår, når indstillingsskiven (14) står i stilling »A« (automatik). Skal man blitzfotografere, drejes indstillingsskiven, til den raster ind ud for »lyn«-tegnet. Ved hjælp af den knast, der sidder indvendig på indstillingsskiven, afdækkes synkrokontakten (12), og blænderarmen (10) kan nu gribe ind i blænderstyringen (8). Når indstillingsskiven (14) står i denne stilling, er tiden konstant 1/30 sekund, medens blænderindstillingen kan foretages efter eget valg, idet blændertallene nu ses i det lille vindue på siden af objektivet. Den rigtige blænderindstilling kan aflæses i tabellen, der står trykt på bagsiden af den anvendte blitzpæres pakning. På indstillingsskiven findes endnu et tredje symbol i form af en prik. Indstilles der på denne prik, bliver lukkeren stående åben, så længe der trykkes på udløseren, og indstillingen modsvarer således »B«-indstillingen på almindelige kameraer. I denne stilling kan man ligeledes selv foretage blænderindstillingen efter ønske.

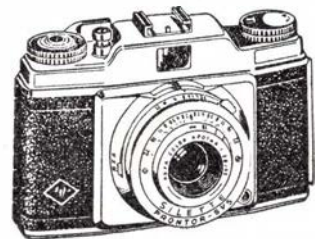
Den »magiske knap« (5) kan kun benyttes i stilling »A« (automatik), i stillingerne »blitz« og »tid« er den arreteret.

Ved realiseringen af den fuldautomatiske belyningsregulering og forenklingen af afstandsindstillingen er det så godt som udelukket at få mislykkede billeder.

De Skulle Bruge



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

## Personalia

### Kolding

O.trafikkontrollør P. K. Petersen, Kolding, er udnævnt til stationsforstander samme sted, hvor stfst. C. M. Damborg har søgt afsked på grund af alder (70 år).

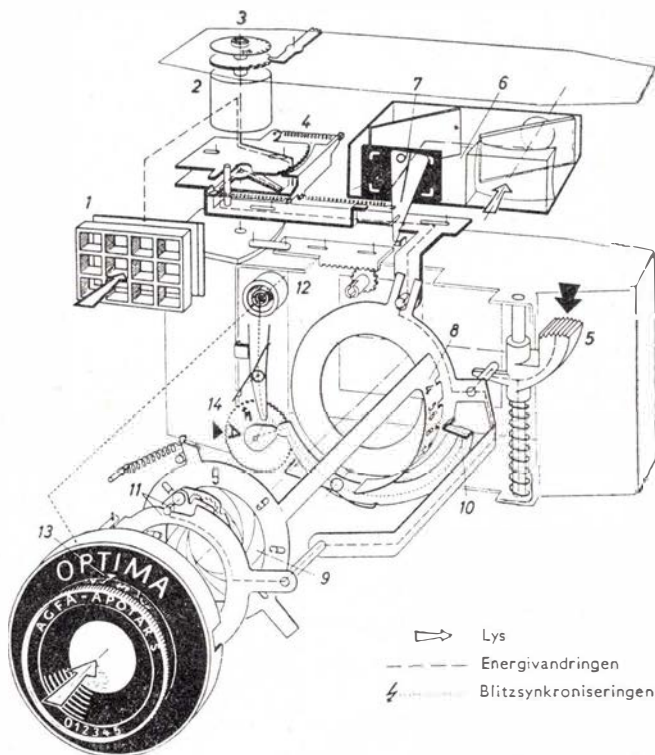
### Sommersted

Trafikkontrollør G. E. Britze, Vojens, er udnævnt til stationsforstander i Sommersted, hvor stfst. S. S. Nielsen efter ansøgning er flyttet til Bredebro.

### Vigerslev

Trafikkontrollør E. A. V. Nielsen, Vordingborg, er forfremmet til stationsforstan-

1. Fotocelle
2. Drejespolesystem
3. DIN-indstilling
4. Viserarretering
5. »Magisk knap«
6. Søger
7. Rød/grøn signal
8. Blænderstyring
9. Irisblænder
10. Blænderholder til ⚡
11. Tidsstyring
12. Synkrokontakt
13. 3-punkt-afstandsindstilling
14. A = indstilling på »automatik«  
⚡ = indstilling til blitzfotografering



## 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

## Amatør se her!

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

Kvalitetsarbejde - hurtig levering - send Deres film til  
**NØR<sup>s</sup> FOTO** Bülowsvej 21 - Eva 1686 - Kbhv. V.

## 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

## 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  
Konfekturner

### Spis brød

fra

### Ringsted Brødfabrik

Telf. Ringsted 480

## 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

### Assens Tandteknik

Folmer Rossell - Korsgade 10

KUNSTIGE TÆNDER  
fremstilles og indsættes

Telefon Assens 546 - Privat 758

## 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

Vi anbefaler

### Restaurant KONGSGAARDEN

(hjørnet ved rådhuset)  
Selskaber modtages  
Tlf. Roskilde 181 og 182

## Slagelse

Jernbanepersonalet anbefales

### J. Frederiksen Kolonial

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

### Bornholmer-Bageriet

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

### Rekord Vask

Østergade - Bjerringbro  
1. kl.s skånsom vask

### De unges hjem

Hedensted - telefon 52  
1. kl.s spisested

### Damefrisør-salonen

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

Jernbanepersonalet benytter

### Sparekassen for Aars og Omegn

Indlånskapital 9,8 mill. kr.  
Telf. Års 25 og 251

## Hobro

Jernbanepersonalets damer anbefales

### Salon MINNA

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

### Hvilehjemmet HOBRO

Jens Bøje  
Banegårdsplads - Hobro  
1. kl.s pleje til moderate priser  
Telf. Hobro 107

der ved Vigerslev st., hvor stfst. N. J. E. Hansen har søgt afsked på grund af alder (70 år).

### Arden

Stationsforstander J. L. Jørgensen, Hjordkær, er efter ansøgning flyttet til Arden, hvor stfst. H. Winther har søgt afsked på gr. af alder (67 år).

## Dødsfald

Stationsforstander R. G. Wendt, Ribe 1918—31, 95 år.

Pakhusformand H. C. Carlsen, fh. Mari-bo, 88 år.

Stationsforstander H. A. Hansen, Rungsted 1933—45, 82 år.

Pakhusmester H. P. Jakobsen, fh. Østerport, 76 år.

Banearbejder C. E. B. Jensen (lille Carl) fh. Vigerslev, 70 år.

Pakhusmd. Kaj Jeppesen, fh. dep. f. sager, Kh., 69 år.

Stationsforstander Th. C. Hansen, fh. Hørve, 68 år.

Togfører H. J. O. Nielsen, fh. Næstved, 66 år.

Togfører J. K. Olesen, Glyngøre, 65 år.

Lokfører A. P. Skov, Fredericia, 63 år.

Overportør J. P. A. Meier, Nørrebro, 62 år.

Trafikkontrollør A. Rendby, Østerport, 62 år.

Remisearb. A. F. Christensen, Struer, 57 år.

Togfører A. D. Hansen, Fredericia, 62 år.

Stationsmester G. Andersen, Balling, 54 år.

Remiseformand K. Heuser, mdt. Gb., 51 år.

var der ikke så lidt at glæde sig over. Først og fremmest den musikglæde, hvor- med samtlige udøvende gik til værket. At der så hist og her ryger et »dut« ved siden af, eller at klangen undertiden når styrkegrader, der får trommehinderne til at dirre, tager man gerne med i købet. Og desuden er det ting, som orkestrene og de dygtige dirigenter ved videre flid kan få lutret noget mere. Og så skal der nok komme noget godt ud af det. Bedst stod Københavns Jernbaneorkester, som både i intonation og orkesterklang havde et absolut betydeligt niveau.

Koncertens højdepunkt nåedes, da samtlige orkestre under ledelse af Odense Jernbaneorkestrets dirigent, hr. A. Christensen spillede bl. a. Triumphmarchen af Verdis opera »Aida« og stemningsfuldt afsluttede med den norske og danske nationalsang.

### Østrigs jernbaneorkester-besøg

Jernbaneorkestret St. Veit am Glan har været på besøg først i Struer i dagene 16.—18. sept. og i Esbjerg 19.—20. sept.

Lørdag var østrigerne på besøg hos Bang & Olufsen, Struer, hvor en del af østrigernes musik blev optaget stereofonisk, der bagefter blev spillet for østrigerne, der fik båndet med hjem. Lørdag aften var der koncert i anlægget, med den hidtil største tilhørerskare. Koncerten søndag havde nær druknet i regnen. Om aftenen samledes man til middag og selskabeligt samvær under de kammeratligste former.

Mandag eftermiddag spillede østrigerne på torvet i Esbjerg, og om aftenen var der march gennem byen for koncerten i badmintonhallen. Koncerten vakte stormende bifald, og i samarbejde med et stort dansk mandskor fra Ribe-Bramminge og en gruppe Esbjerg-folkedansere blev det en stor dansk-østrigsk festaften, der både var underholdende og berigende.

## BOG-anmeldelser

### Elizabeth

Der er altid noget betagende ved læsning om frygtløse og handlekraftige mennesker, der forlader hjem og fædreland for at skabe muligheder i fremmede lande. Den pionerånd, disse stærke viljer, denne usvigelige tro, griber een om hjertet og skaber grobund for en særlig udbytterig læsning. Når der så tilmed imellem de forlængst hedengangne kolonisateurer fandtes en ung charmerende kvinde, der mere fulgte sine lyster end sin fornuft og sit hjerte, så skal man vistnok ikke forlange stort mere af en roman fra det syttende århundrede, hvor englændere i tusindvis sagde det gamle land farvel og rejste mod

vest. Elizabeth er ganske naturligt den centrale skikkelse i bogen af samme navn, og man følger hende fra hun fik sin lille bare ende slået til blods som syvårig af sin onkel, og op gennem årene hvor hun modnes, bliver smuk og tiltrækkende, gør indtryk på mænd, og samtidig udkemper en stille kamp for sine børn og sit eget udækkede behov for elskov og omhed.

ELIZABETH er en underholdende og velskrevet roman, en roman, der yder sin læser ligesom lidt mere, end man med rimelighed kunne forvente. Køb den og døm selv!

Forfatter: Anya Seton. Pris kr. 29,50, indb. kr. 36,50. Grafisk Forlag.

### Spørg bare pigerne!

Om denne kvikke, elegante og til tider helt usandsynlig grinagtige bog af Winifred Wolfe, skal kun siges dette: Det er umuligt at referere handlingen for bar latter og morskab. Den bog bør købes af alle, der værdsætter sund humor og en smuk piges dueller med mænd, der gerne vil holde af, men uden at tilbyde guld- ring og gyldne løfter. Bogen er filmatiseret med David Niven og Shirley MacLaine i hovedrollerne.

Pris kr. 19,50. Grafisk Forlag.

Og til alle de, der ikke nåede at købe Harold Robbins vidunderlige romaner: NÅDELØSE VERDEN — VERDEN VENTER PÅ DIG og VERDEN ER MIN FJENDE skal det bemærkes, at Grafisk Forlag har udsendt nyt oplag af alle tre romaner. Skynd Dem! Disse levende og virkelighedstro romaner vil hurtigt blive udsolgt igen.

En fjerde roman af den populære forfatter: GÅ IKKE FRA MIG, vil blive udsendt her i efteråret og vil senere blive anmeldt her i bladet.

### Gyldendals Tranebøger

De sidste fire bøger i den populære serie skal her omtales som et hele. Det er fire litterære perler, seriøse ønsker hos enhver læser af lodig litteratur. Der er først FALDET af Albert Camus. Et mester- værk, der giver sin læser stof til eftertanke.

Gustav Wieds LIVSENS ONDSKAB. Lune, humor og en sund latter.

DEN STORE GATSBY af Fr. Scott Fitzgerald. Gribende og troværdig. Den fængsler til sidste ord.

STILLE FLYDER DON. Mihail Sjolohovs verdenskendte roman med de mange rørende og tragiske skæbner, den vilde og flammende elskov og samfundets svære brydninger.

Disse fire nye Tranebøger bør hurtigt blive udsolgt. Det er fire bøger, der bør læses af flest mulige. Det er simpelthen en gave til alle elskere af god litteratur.

Pris kr. 3,75. Dobbeltbind kr. 5,75.

### Danmark rundt

Politikens Forlag har udsendt Danmark Rundt i 9. reviderede udgave. Den populære håndbog, pris indb. kr. 11,75, er så afgjort den bedste vejviser i en handy størrelse, der findes på markedet. Alt hvad en turist i vort eget land kan ønske sig af oplysninger og tips findes i denne ud- mærkede bog. Måske det var en idé til julens gavebord?

## Forenings-nyt

### 10. jernbaneorkester-stævne

Som meddelt holdtes der jernbane-orkesterstævne i Odense den 18. september. Der var mødt orkestre fra Esbjerg, Fredericia, Korsør, København, Nyborg og dagens arrangør Odense jernbaneorkester. Struer havde besøg fra Østrig og var derfor forhindret. Som særlig indbudt med- virkede jernbaneorkestret fra Odense ven- skabsby Trondheim.

I en kommentar fremhævede dagens konferencier, at det drejede sig om amatør- musikere. Og set fra denne betragtning

Til venner i udlandet findes den samme bog på engelsk: TOURIST IN DENMARK, og på tysk: KREUZ UND QUER DURCH DÄNEMARK.

V. J.

## Bøger om jernbaner

**The Old Lady Drives to Dolgoch.**  
Stanley Schofield Productions Limited,  
London.

Vi har før fortalt om den ca. 12 km lange smalsporede jernbane, der engang blev nedlagt, men atter bragt til live af entusiaster, der ofrede al deres fritid dels på istandsættelse af banelegeme og materiel, dels på at starte en landsomfattende kampagne, der endelig førte til »The Tallylyn Railway Preservation Society«, der nu driver selskabet som en almindelig og ganske god forretning.

Det, der her præsenteres, er en lyd-historie på banen på en stor LP-plade. Vi hører toget futte rundt på mange måder, taler med de mennesker, der har med banen at gøre, får lidt stemning fra de forskellige stationers billetkontorer og fra kupeer.

Alt i alt en virkelig god plade, der er morsom for enhver jernbane-entusiast — og sikkert en idé at tage op for danske jernbane-folk, der er inde på tanken at bane en stump smalsporet jernbane.

PS. Pladen kan i Danmark købes hos fa. Knud Rasmussen, Vesterbrogade 60, København V.

### Civil Engineering Today.

Oxford University Press, Amen House,  
London. Ca. kr. 21.

Atter en fortræffelig bog i den serie, Oxford University Press udsender. Her er det ingeniørkunsten, der står sin prøve, og i tekst og billeder bliver vi ført ind i, hvad vore dages ingeniør-kunst formår.

Et virkelig interessant emne, ikke mindst for en jernbanemand.

### Railway Track.

The New Book Company Pvt. Ltd.,  
Bombay. Ca. kr. 50.

Det er mange gange interessant at få bøger fra andre egne af kloden, og ikke mindst interessant har det været at stifte bekendtskab med dette indiske fagværk om spor anlæg.

Forholdene er anderledes, det mærkes på bogen, men forfatteren har tilstræbt en internationalisering i sin fagbehandling, og bogen skulle være en glimrende håndbog — men så absolut for fagfolk.

### World Railways 1960.

Sampson Low, Marston & Co. Ltd.,  
Great Missenden, Bucks. Ca. kr. 110.

Atter en ny udgave af dette glimrende værk om jernbaner i alle lande med udførlige oplysninger om nyt, spornets længde og bredde og i det hele taget alt, hvad man kan ønske sig af nyttige oplysninger.

Da bogen to gange tidligere har været udførligt anmeldt i Jernbane-Bladet, skal vi ikke igen i år komme nærmere ind på den, men blot anbefale den på det varmeste.

jas.



### Næstsidste nyt —

Overgangsinspektør Søgangs nekrolog  
(sluttet)

Arbejdede nogle år som free lancer som højre wing på Ømfod børstefabrik. Fik udvirket forbud mod knopskydning i Grejsdalen.

I mange år sparede han sine lommeklæder ved i stedet at bruge piberensere under forkølelsesperioder. Fik i 1956 til-delt en kuglepen — med ret til at bære samme! Skrev derefter en lang række åbne breve til sig selv. Han opfandt søgelyset — 400 år for sent. Ved sin afsked fra banerne måtte han aflevere polypperne — men anskaffede sig i stedet støvfrakke med raglandærmer. Sine sidste år var han nærmest sæsonarbejder — jordemodermand om vinteren og snekaster om sommeren. Han fik en smertefuld død — han lavede tøjrepæl om formiddagen, som han døde om eftermiddagen.

De efterladte.

### Lær mig oh Skov —

Det er med vemod, man kikker den togplan igennem, der foreligger til salg på stationerne samt hos bladhandlerne m. v. først i næste uge. Det er nemlig den sidste togplan, hvor Faaborg for al fremtid bliver nævnt. Efter den 27. maj 1961 vil navnet Faaborg brutalt blive slettet samtidig med, at persontrafikken på Faaborg med tog indstilles. DSB mishandler togmæssigt Faaborg til den bitre ende. Sidste tog går fortsat efter den ny køreplans ikrafttræden fra Fåborg 18,32 og sidste færge sejler til Mommark 19,15; vel at mærke på hverdage. (Faaborg Avis).

### Spejlglas

Blandt feriegæsterne i et lille fiskerleje var der en ung spradebasse, som gik med briller.

— Hvad kan De nu se gennem sådan et par glas? spurgte en gammel fisker.

— Jeg ser en idiot! lod det overlegne svar.

— Ja, tænkte jeg ikke nok, det var spejlglas! parerede fiskeren lunt.

### Reserveret kontordame

I en større virksomhed har man en kontorchef, der måske nok er et ganske rart menneske, men han har en forbløffende evne til at holde det skjult. Forleden skulle han have fat i en af de unge kontordamer, der holdt til i etagen ovenover, og det foregik på den måde, at han gik hen til trappen og fløjtede ad hende. Hun reagerede ikke. Han fløjtede endnu engang, men hun kom stadig ikke. Rasende fo'r han op ad trappen og hvædede til hende:

— Hørte De ikke, jeg fløjtede?

— Jo, svarede hun med sit allersødeste smil, kontorchefen så måske ikke, at jeg logrede med halen.

### Hvedebrødsdagene

En yngre herre sidder indeklemt på en hjørneplads mellem kupévæggen og en venlig ældre herre, der pludselig vender sig mod den unge og spørger:

— Undskyld, men er det ikke Deres kone, der sidder ovre i det andet hjørne?

— Jo, det er det.

— Er De på bryllupsrejse?

— Ja, det er vi da.

— Vil De så ikke foretrække, at jeg bytter plads med Deres kone, så De kan sidde ved siden af hinanden?

— Åh, De skal såmænd ikke gøre Dem nogen ulemhed. Vi er på hjemrejsen.

### Moderne navere på valsen

— Mester har vel ikke lidt arbejde — eller en gammel ford til en fattig rejsende håndværkssvend?

### jævnt logisk —

— Det er jo rigtigt nok, som det siges, at ærlighed varer længst! — Er det da ikke mærkeligt?

— Det er vist meget naturligt — der slides så lidt på den i dagliglivet!

### — og så var der

ham, der spekulerede på, hvem der opfandt den første muddermaskine og blev klar over, at det må have været en skotte, der havde tabt en penny i haven!

**LIND HANSEN**  
KULTORVET 14 · C. 6200  
LEVERANDØR AF CLICHEER  
OG BILLED MATERIALE  
TIL DE MEST BETYDENDE  
DAG- OG UGEBLADE I KØ-  
BENHAVN OG PROVINSEN

## Aarhus

### Aarhus Kul-Kompagni

Havnegade 6, telf. \*20133

Kul - Koks - Cinders

Brændselsoilier

Malerfirma

### H. Chr. Secher & Co.

Indehaver: E. Hansen

Mejlgade 24 - Århus

Telf. 25675

### H. FRISENVOLD

Bageri . konditori

Max Müllersgade 2 B . Århus

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 - Århus - tlf. 22 335

### Brød - Konfekturner

N. Glud

I. Huitsfeldtsgade 63

Brød - chokolade - konfekturner

Telf. 6 81 79

Aktieselskabet

### Brødrene Dahl

Århus

### AAGE ERIKSEN

Murer- og entreprenørforretning

Katrinebjergvej 95

Århus

Telefon 6 99 55

### MAJA GAMMELGAARD

Bog- og papirhandel

Ny Munkegade 4, Århus - Tlf. 2 17 37

### TAGE HANSEN

\* Tapet - Malerverer

\* Linoleum

Nørregade 49, Århus - Tlf. 3 22 88

### Aarhus Bedemands- og Begravelsesforretning

H. J. Madsen

Ring til 2 28 66

(også søn- og helligdage form.)

Jærgårdsgade 17-19, Århus

### S. Brandstrup Kolonialforretning

Sdr. Ringgade 47 - Århus - 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

### Poul Jürgensen

Advokat

Kannikegade 12, 2. tv., Århus

Tlf. 2 01 31

Jernbanepersonalet handler i

### E. B. M.

Østergade 1, Århus - Tlf. \* 2 17 77

### K. Søndergaard

Auto værksted

v. N. Zarembe - Tordenskjoldsgade 73-75

Stort reservedelslager

Tlf. \*6 86 88

### W. BANZHAF A/S

Adda

regne- og bogholderimaskiner

Søndergade 8 - Århus - tlf. 2 25 33

Jernbanepersonalet mødes

### hos »ELKA«

Silkeborgvej 225 - Åbyhøj

Selskaber indtil 300 kuverter

Telf. 5 79 99. (Ny vært.)

## Aarhus opland

### VIBY BLOMSTER

Kongevej 20

Telf. Århus 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. Århus 4 10 25

### 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

### Hadsten Apotek

Nørregade 1 - Hadsten

Telf. 10

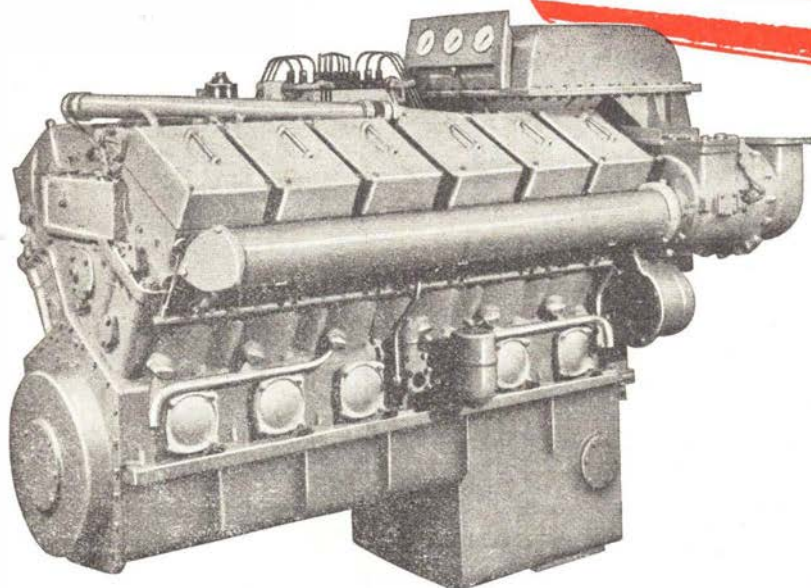
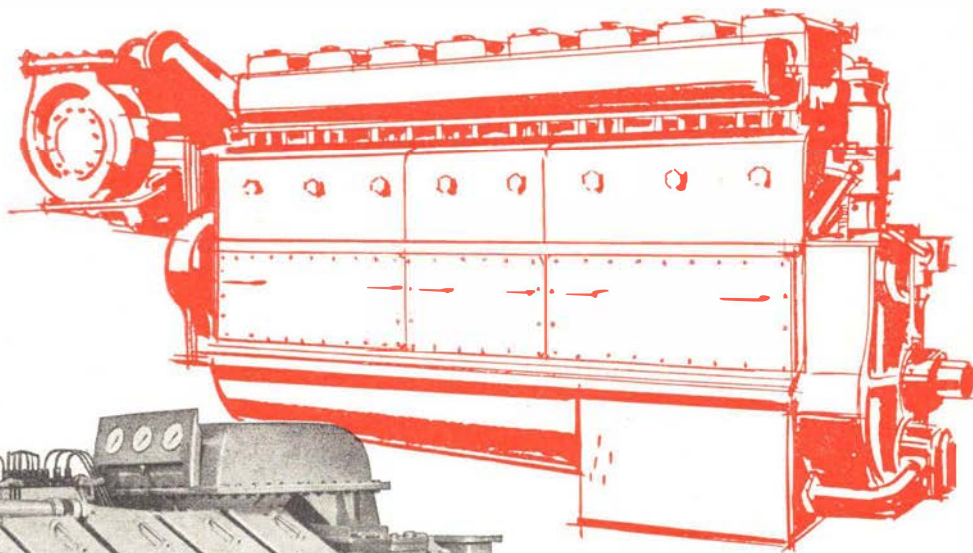
## Markus

### RADIO

Østergade - Grenå - Telefon 1027

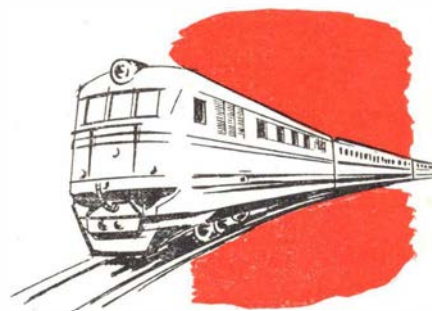
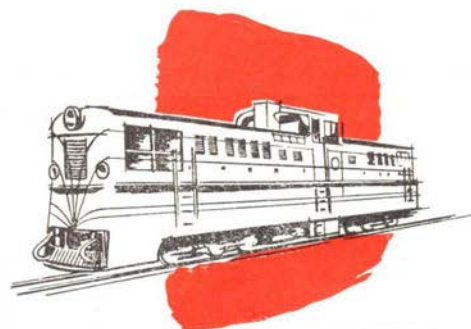
RADIO og FJERN SYN

# M·A·N



## DIESEL TIL LOKOMOTIVER

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



MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NURNBERG AG · WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

**PROTECHNICO** 1/2

VESTER FARIMAGSGADE 1 · KØBENHAVN V. · TELEFON MINERVA 2062