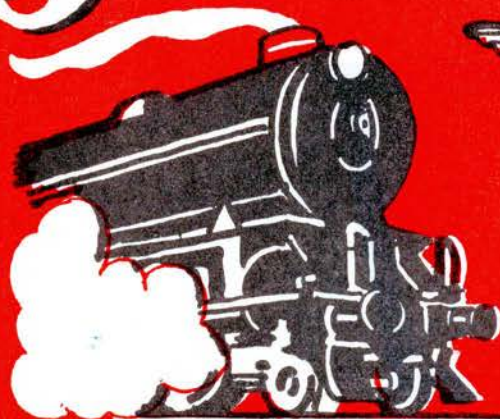


AALBORG PRIVATBANER  
HOVEDKONTORET  
AALBORG  
65

# Jernbane-Bladet



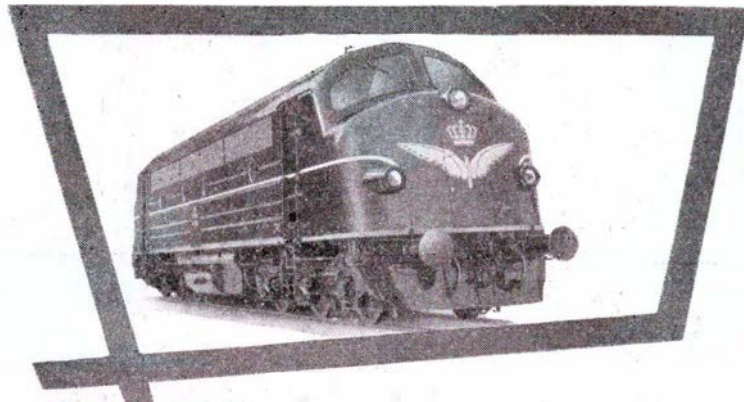
FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



# SKIVE



## **NOHAB leverer nyt 1500 hk diesellokomotiv til Danmark.**

### **Udbytterigt amerikansk-skandinavisk samarbejde**

Nydqvist & Holm A/B (NOHAB), Trollhättan, Sverige, har i disse dage leveret det første i en serie af 4 stk. dieselelektriske lokomotiver, type Ao1Ao-Ao1Ao til Danske Statsbaner. For de 3 følgende lokomotiver benyttes A/S Frichs, Aarhus, som underleverandør af bogier, vognkassedele m. m.

**Den nye lokomotivtype** er et resultat af det samarbejde, som er etableret mellem NOHAB og Amerikas største diesellokomotivfabrikant General Motors Electro-Motive Division (EMD).

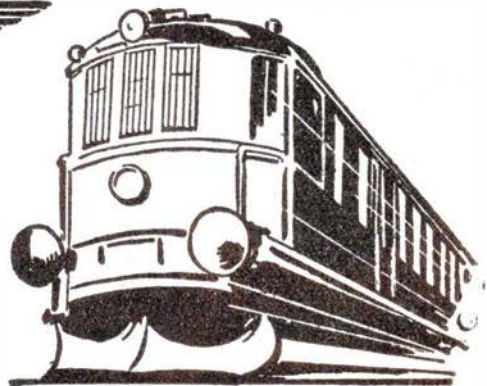
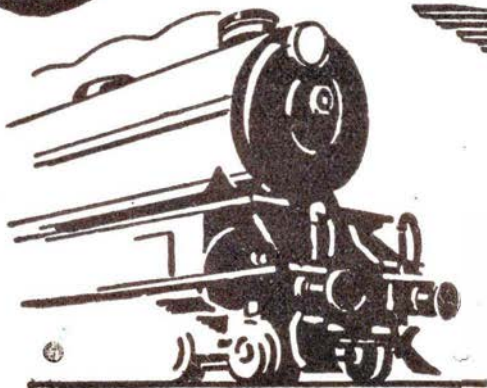
Lokomotivet er konstrueret til en maksimal hastighed af 133 km/h. Hele motoreffekten på 1500 hk kan udtages kontinuerlig ved alle kørehastigheder mellem 23,5 km/h og maksimalhastigheden.

## **NYDQUIST & HOLM AKTIEBOLAG**

**Trollhättan, Sverige**



# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

11. årgang nr. 3

Redaktion: Stationsmester H. E. Rybro,  
Flintholm st., København F.

Marts 1954

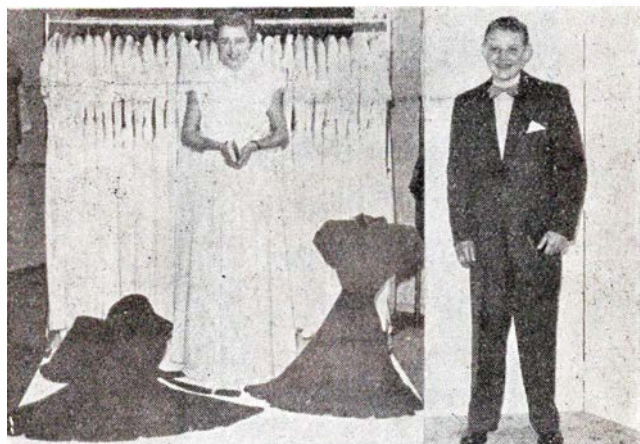
## INDHOLD:

Sallingsundbroen .....	Side 59
Månedens emner .....	« 60
Månedens aktuelle .....	« 61
Sagt og skrevet .....	« 63
Rejs ud .....	« 64
Mens vi venter på tog .....	« 65
F. N.-Nyt .....	« 69
Erindres det? .....	« 70
Første nye My-loko .....	« 72
Skive - Nordsallingbanen .....	« 74
Februar dagbogen .....	« 83
Privatbane nyt .....	« 85
Model jernbane .....	« 85
Den tekniske side .....	« 89
Ud og ind .....	« 91
»Hunden på« .....	« 92

## KONFIRMATIONEN

staar for Døren og i mange Hjem Landet over, er der en Pige eller Dreng, der skal gaa over i de Voksnes Rækker.

Da er STJERNE-MAGASINETS Konto-System en s.or Hjælp for alle Jernbanemænd, fordi man her kan købe Konfirmationsudsyr paa kontovilkår, der passer til lønnen, ligegyldigt hvor i Landet man bor.

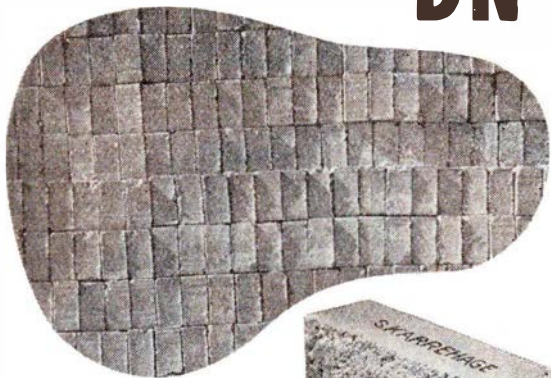


Ogsaa for Konfirmationsindkøbene gælder STJERNE-MAGASINETS fine Kundeservice for Jernbanepersonale: Ved dennes evt. Død kvitteres Restgæld paa Kontoen.

*Stjerne*  
MAGASINET %s

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5. ÅRHUS  
TELEFON 23611

# SKARREHAGE MOLERSTEN DN



**gør Bagmuren  
varmetæt**

*VIF-Mærket betyder Kvalitetskontrol*

AKTIESELSKABET

**SKARREHAGE MOLERVÆRK**

NYKØBING MORS    Kontor i København:

TELEF. 109    Store Kongensgade 36-38, K. C. 11593

## Man tager

Hvor man tidligere brugte en spand vand og dertil en børste, når vognene skulle vaskes, ja, der tager man i dag slangen — hvadenten det er en  $\frac{3}{4}$ " eller en  $\frac{1}{2}$ " — på messingskæftet, og vandet fosser ud gennem børstehovedet og de meget kraftige og slidstærke hestehår.

Produktiviteten øges med mange gange 100<sup>0</sup>/<sub>0</sub> - arbejdet er mange gange lettere, og resultatet er mange gange smukkere.

Spørg manden, der bruger værktøjet. Han ved, hvad han taler om.



**VIKAN** -VOGNVASKEREN FREMSTILLES OGSÅ I SKIVE

*kork saqt*

**SKIVEHUS**

**KORKPARKET**

**SKIVEHUS ASFALT  
OG KORK**

**ÍSOLERENDE  
SLIDSTÆRKT  
LYDDÆMPENDE**



**SKIVE  
TELF. 944**

**A/S**

**Wright,**

**Thomsen**

**&**

**Kier**

*Ingeniører - Entreprenører - Aarhus*



# Sallingsundbroen

Broprojektet vil i dag koste 51 mill. kroner

Af de mange broforslag, der i øjeblikket svirrer i luften, er Sallingsundbroen sikkert den, der har de bedste muligheder for en snarlig virkeliggørelse.

Fem broer strækker sig over Limfjorden, og krones de anstrengelser, der nu udfoldes stadig mere energisk på Mors og øvrige del af Thisted amt, med held, bliver limfjordsbro nr. 6 snart til virkelighed.

Sallingsundbroen vil blive den største af Limfjordens broer — og langt den dyreste. Derfor eksisterer den endnu kun på papiret. Projektet er af ældre årgang.

I henved en snes år har et udvalg fra Thisted og Viborg amter, de to, som broen vil forbinde, arbejdet med planer til dets virkeliggørelse, og på Mors, der i 1939 blev landfast med Thy ad »bagdøren«, Vildsundbroen, ser man med stadig større længsel frem til den dag, da »Limfjordens perle« er trukket på den snor, der skal føre linjen videre og skabe en diagonalvej Skive-Sallingsund-Vildsund-Thisted.

Øst- og Vestjylland har sine gode forbindelsesveje, men Midtjylland, og navnlig det nordvestlige hjørne er stedbarn. Dette det yderste hjørne af Danmark vil rykke nærmere til den øvrige del af hovedlandet, den dag da broen til Sallingsund kan indvies.

Mors og dens hovedstad Nykøbing venter en opblomstring, når oplandet naturligt øges ved en fast forbindelse til Salling og videre til det øvrige Danmark.

## Forarbejderne.

Tanken om en limfjordsbro ved Sallingsund tog fart i trediverne, da arbejdsudvalget optog forhandlinger med Thisted amtsråd og Statsbanerne, og efter at broerne ved Aggersund, Oddesund og Vildsund var bygget, syntes vejen banet for en Sallingsundbro.

I årene op til krigen var man så nær, at det overdroges vor store brobygger, professor Anker Eng-

lund, København, at lade foretage bundundersøgelser og på grundlag heraf udfærdige skitseprojekt.

Det var næsten, som man i tankerne kunne se den skinnende, nye flotte bro spænde sine buer fra Mors til Salling, da staten bevilgede halvdelen af de første penge, 50.000 kr., som disse forberedende arbejder kostede.

Men krigen satte en stopper for planernes videreførelse, og det eneste, der kom ud af det i den omgang, var en række skitser, hvoraf man samlede sig om den kombinerede jernbane- og færdselsbro i to etager, som skulle strække sig fra Glyngøre til Faarup lige syd for Nykøbing Mors.

I krigsårene lå brosagen i dvale, men næppe var krigen forbi, før broudvalget atter sammenkaldte til møde og bekendtgjorde, at »nu blev alle sejl sat til for en Sallingsundbro«. Men så let skulle det ikke gå.

## Enestående broprojekt.

Den bro i to etager, man med professor Engelunds anbefaling hidtil har samlet interessen om, var oprindeligt et enestående projekt i verden. Der fandtes ingen klapbro i to etager. Siden er der i Frankrig bygget en lignende bro, hvor to trafikbaner hæves samtidig.

Sallingsund har på det pågældende sted en bredde af 1600 meter, men på en strækning af 400 meter er vanddybden så ringe, at man kan nøjes med en dæmning.



Projektet til en toetaget klapbro Glyngøre-Nykøbing Mors.

De kører bedst med

**VOLVO**

**Frederiksbjerg Autohandel**

Autoriseret Forhandler

Aarhus . Jægergaardsgade 101  
Tlf. 33911 (overf. Slagtehuset)

broen vil herefter blive ca. 1200 meter lang og få 16 brofag. Den bliver dermed den næstlængste bro i Danmark — kun overgået af Storstrømbroen. Lillebæltsbroen er 1175 meter og Oddesundbroen 500 meter. Efter projektet får Sallingsundbroen en 7,5 meter vejbane på »1. sal«, og ud for dette anbringes et »fortov« for cyklister og fodgængere.

Før krigen var broen projekteret til 15 mill. kr. Lillebæltsbroen kostede, uden dæmninger, 25 mill. kr., Oddesundbroen 6 mill. 500.000 kr. og Vildsundbroen 3 mill. 500.000 kroner.

Kravet om broen rejstes nu med stor vægt. Jern og beton er igen til stede, og der ville i 5—6 år blive beskæftigelse til mange ledige hænder.

Men i dag er der tale om ganske anderledes store beløb. Den to-etagers bro vil koste det tredobbelte af prisen før krigen, altså henved 40 mill. kr., og et sådant projekt kan kun magtes, hvis det gennemføres som statsopgave.

Spørgsmålet har derfor rejst sig, om ikke der kan skydes en hurtigere og billigere genvej, udenom en del myndigheder og kontorer. Der rejstes sig røster om, at man kan nøjes med en vejbro til ca. 15 mill. kr. Det påpeges, at dieslbiler er ved at afløse godstog, og at Sallingbanen er i fare, hvilket af broprojekterne der så gennemføres. Alle er dog stadig enige om, at den kombinerede bro er langt at foretrække.

### Situationen i dag.

Men hensyn til broen er man ikke kommet en millimeter længere end i 1946. Professor Engelund har udarbejdet tre projekter til broen. Det første går ud på vej- og jernbanebro, hvor sporene ligger i vejbanen, og den vil koste 44 mill. kr. En vej- og jernbanebro med adskilt planum i to etager vil koste 45 mill. kr. Det tredje er en vejbro udført som højbro uden klappag. Den vil koste 32 mill. kr.

Der er jo ikke megen forskel på de to første projekter til 44 og 45 mill. kr. At lægge sporene i vejbanen er et projekt, som hele tiden har været forladt af Gud og hvermand. Når prisforskellen kun er 1 mill. kr., og der samtidig er store ulemper ved det, kan ingen fornuftige tænke på det. Der skulle vel

være rammet en pæl gennem tanken om at få dette projekt gennemført. Det, som man hele tiden har forsøgt at få, er den kombinerede vejbro til 45 mill. kr. + 6 mill. kr. til spor.

DSB's standpunkt i denne sag har hele tiden været den, at man var villig til at søge bevilling til brotilslutning, lægning af spor samt disses vedligeholdelse, hvorimod man ikke kunne deltage i udgifterne til broens bygning. Disse udgifter er anslået til 6 mill. kr.

Trafikminister Carl Petersen har nu foreslået, at der nedsættes et egnsudvalg, bestående af repræsentanter for alle interesserede parter, bl. a. amterne, Skive og Nykøbing M. og evt. stationsbyerne. Udvalget skal se at finde frem til en løsning i brospørgsmålet.

## Månedens emner...

### På Storebælt 25/2 54.

Så kom jeg da så langt. Jeg sidder nu i et hyggeligt, lunt lokale på færgen og har det bedste håb om at komme over på den anden side i løbet af højst et par timer. Jeg var, inden jeg tog hjemmefra, forberedt på, at der var vanskeligheder med overfarten, men hvad — om rejsen varer et par timer eller en halv dag længere end normalt — spiller det nogen rolle? Det var jo selvfølgelig ikke absolut nødvendigt for mig at rejse lige netop i dag, men nu passede det for mig, og så må jeg jo tage de ubehageligheder, der kommer, med. Foreløbig har de ikke været store, og jeg sidder og har det rart, mens jeg skiftevis ser ud over det tildels islagte

vand og i de aviser, jeg har forsynet mig med.

Storebælt er forsidestof i alle aviserne. Der er sket en ulykke for hele landet, en nationalulykke af vældigt omfang, at dømme efter aviserne. Det er ikke det, der skete med isbryderen, hvorved et par mennesker mistede livet og nogle kom til skade. Det er slet ikke det, der optager sindene, det var kun en beklagelig episode, som man ikke hefter sig særligt ved. Nej, det er noget meget værre. Ulykken er af et umådeligt omfang, og vi er alle inden for dens rækkevidde. Hvorfor ofrer aviserne ellers deres kostbare forsider i mange dage på sagen? Det forfærdelige, som er sket, er nemlig det, at der i en halv

Husk billetten — glem ej heller lidt **Carletti** karameller



DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN



Finere Herrekonfektion — gerne paa Konto med en maanedlig Indbetaling, der passer til Gagen.

**Geston**

Købmagergade 62 . Tlf. Palæ 1726



snes timer ikke er befordret mennesker, biler eller varer over bæltet, og i et par dage har sejladsen foregået uregelmæssigt. Deri består ulykken, skandalen, det uhyrlige, det som for enhver pris må forhindres i fremtiden.

Hvorfor det er så slemt, er der ingen af aviserne, der prøver at forklare, og jeg har heller ikke andre steder kunnet få forklaring på, hvori ulykken egentlig består. Selv kan jeg ikke komme til andet resultat, end at det, stort set — og den slags store ting skal man jo se overlegent på og ikke hefte sig ved, om nogle hundrede eller måske nogle tusinde mennesker må udsætte en rejse en dag eller to, bliver forsinket, så de ikke når frem til middagen hos onkel Peter, der bliver 70, eller ikke når at få solgt et parti margarine i Odense den dag e. l. — altså stort set forekommer det mig at være uden nogen som helst betydning for samfundet som helhed. Men hvorfor pokker galer de så sådan op? Er det bare fordi der skal skrives noget, og Storebælt er godt stof for tiden?

De der vil bygge bro over bæltet, har rigtigt vind i sejlene i denne tid. Nu går den ikke længere. Der må tages fat nu. Enhver må da nu kunne se, at en bro er uundgåelig nødvendig. Og da der i bedste fald vil hengå 20—30 år, inden en bro bliver til virkelighed, må der gøres noget nu straks for at hindre gentagelse af den nuværende situation. At det gik galt (man skriver virkelig »gik galt«) denne gang tilskrives manglende forudseenhed og manglende beredskab hos Statsbanerne. Det duer ikke, at lade det hele komme an på en enkelt isbryder, den kan der jo blive noget i vejen med, ser man. Således skriver man, og det må deraf fremgå, at Statsbanerne burde råde over en flåde af isbrydere, af de største og stærkeste, for at kunne være sikker på at kunne holde sejladsen i gang. De må jo være gale, komplet gale. Hvad mon man vil sige på rigsdagen, hvis Statsbanerne søgte bevilling til bygning af bare to — tre store isbrydere mere? Mærkeligt at man ikke kræver bæltet opvarmet, så det ikke kan fryse.

Nu siger højtalerne, at vi snart er i havn. Det gik jo altså meget godt. Jeg

## Månedens AKTUELLE



Der er planer om at oprette helikopterforbindelse mellem Stockholm og København H

tror ærligt talt, det er udmærket, som det er. Og selv om der et par dage en gang for hver 5 eller 10 år skulle blive lidt vanskeligheder, er det så nogen ulykke, der er værd at tale om? b.

### Trafikhindrings bivirkninger.

Det er naturligt, at når der et eller andet sted sker noget, som lægger sig hindrende i vejen, får det mærkbare følger for toggangen over store dele af landet. Men man må hver gang undre sig over, at virkningerne bliver så store og omfattende, som de bliver. Man så det nu sidst under isperioden, at en forlænget sejltid for færgerne på 15—30 min. resulterede i forsinkelser på over en time på de fjerneste steder i landet. Dette skulle ikke være nødvendigt, og kan ikke være nogen direkte følge af den forlængede sejltid.

Hvis der under normale forhold opstår

en forsinkelse for et tog på en halv timestid, vil forsinkelsen i de fleste tilfælde være indvundet, inden toget når til endestationen, men når der er tale om f. eks. is i Storebælt, bliver forsinkelserne større og større. Dette kan kun forklares ved, at personalet helt ud til de fjerneste steder lader sig påvirke af den forsinkelse, man på forhånd ved vil opstå ved overfarten. Alt det med vanskelige krydsninger og overhalinger er ikke tilstrækkelig forklaring på de voksende forsinkelser. Men det viser sig, at under sådanne forhold bliver krydsninger og overhalinger tilrettelagt uheldigt, ligesom langt flere stationer end normalt ikke stiller signalerne rettidigt, så der bliver mange flere stop end nødvendigt, og overalt synes tendensen at gå i retning af, at det haster ikke så stærkt, der bliver alligevel forsinkelse ved færgerne.



### Det er ikke alle, der ved

— at gode forbindelser med hurtige tog i Grindsted eller Troldehede gør rejsen mellem Kolding og Brande, Silkeborg, Randers, Herning, Viborg, Holstebro og flere jydsk stationer billigt og hurtigst over

**TROLDHEDEBANEN**

*Skonhed*, som De ikke aner,

findes langs *private baner*

# Dansk Arbejdsmands Forbund

AFDELING SKIVE A

## Fa. J. P. STÆRK

Blikkenslager

Udfører Arbejde for DSB

SKIVE - FREDERKISGADE 16 - TLF. 714

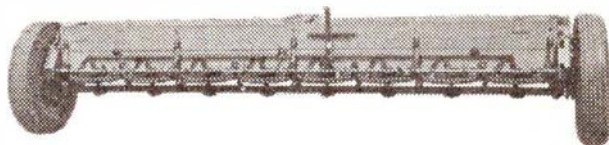
## A/S GYRO

Skive Jernstøberi og Maskinfabrik

Landbrugsmaskiner

WYTA Paahængsvogne

SKIVE - TELEFON 1500



## Fa. J. P. STÆRK

Blikkenslager

Udfører Arbejde for DSB

SKIVE - FREDERKISGADE 16 - TLF. 714

## RICH. BITSCH

Smede- & Maskinværksted

Udfører Arbejde for DSB

SKIVE - ØSTERBRO 12 - TLF. 853



## A/S SCHADES PAPIRINDUSTRI OG VESTJYLLANDS PAPIRPOSEFABRIK

Skive - Frederiksdal - Tlf. 262-263

## Dueholm & Erslev Andelsmejeri

Telefoner: Nykøbing 419 - Tødsø 2

Erslev Andelsmejeri: Fineste, lurmærket Smør og Ost til Eksport og Hjemmemarked.

Fabriken »Perle Is«: Perle Dessertis og Ispinde er en eftertragtet Nydelse.

Afd. Dueholm Mejeri: I. Kl. Konsummælk og Fløde lev. dgl. fra 7 Vogne og 16 Udsalg i Nykøbing M.

*Spis*

## Rønbjerg Is

*sendes overalt*

**Muslinger**

*med dette Mærke  
en stor  
Delikatesse*

**Caviar**

*med dette Mærke  
en stor  
Delikatesse*



KGL. HOFLEVERANDØR

## LIMFJORDS-ØSTERS

— delikatesser fra Limfjords-Østers Kompagniet



Det er sådanne bivirkninger, der er langt alvorligere for toggangen, end den direkte forsinkelse som følge af trafikhindringen. Men man burde kunne komme disse bivirkninger til livs, blandt andet ved ikke at godtage »is i Storebælt« som gyldig undskyldning for forsinkelse eller forøgelse af forsinkelse alle andre steder.

d...

## Billig-rejser.

At dømme efter offentlige udtalelser fremsat af kompetente personer, har de billige week-end-rejser givet god fortjeneste for Statsbanerne. Hvordan det svarer sig med de billige Hamborg-rejser har man endnu ikke hørt noget om, men der er al god grund til at antage, at også de har virket efter hensigten.

Det synes deraf at fremgå, at bare der er rejsende nok, kan billetpriserne være meget lavere og endda give god fortjeneste. Konsekvensen deraf må tilsyneladende blive: Billetpriiserne skal sættes ned. Ikke med 10 eller 15 procent, men med 30—40 procent eller mere, og ikke kun på enkelte dage, men til daglig.

i.

## Opvarmede færgeløjer.

Det går slemt ud over færger, bolværk og broklapper, når færgeløjerne bliver fyldt med is, og der spildes en hel del tid af samme årsag. Det kan derfor ikke være helt ud i det blå at spørge, om det ikke er muligt at opvarme færgeløjerne og på den måde holde isen væk? Selv om det skulle koste nogle tons kul dagligt, vil det måske alligevel kunne betale sig.

Hvordan det lettest lader sig gøre, finder man nok ud af. Det simpleste ville vel være bare at blæse damp ned i vandet under broklapeprøve. Det er jo ikke ret meget, temperaturen skal hæves, for at få isen til at smelte, og et forsøg i den retning kan i hvert fald ikke blive kostbart. Men måske er det allerede forsøgt.

S.

## Angående opsparring af fripas.

I bladets november nr. skrev »S«:

For de, der er tildelt et begrænset antal fripas, melder der sig hvert år flere problemer desangående. Hvornår kan man tillade sig at bruge det sidste fripas? — Skal man hellere betale den eller den rejse for at gemme fripasset til en længere tur? Og hvis man ikke har holdt nøje regnskab, mon man nu kommer til at be-

tale for den sidste rejse. Indsenderen kunne ønske, at hvis man sparede et eller flere fripas det ene år, at de så kunne føres over på næste års regnskab — eller omvendt, hvis man brugte for mange fripas, at de så kunne trækkes fra det antal, man tilkommer næste år. Indsenderen mener, at det ville være en betydelig fordel, og den smule regnskab, der ville blive mere, må fripasudstederen sikkert kunne overkomme uden overarbejde.

Jeg forstår udmærket godt indsenderens mening og tankegang med fripasordningen, og måske at han også får nogle tilhængere til denne eventuelle ordning; men jeg vil dog alligevel gerne sige min mening om dette emne.

Om man rejser lidt eller meget, bør det jo først og fremmest være i ens egen store interesse at holde et nøjagtigt regnskab med antallet af familiepassetes benyttelse — og for sin egen skyld må man jo iøvrigt ydermere overveje omtrent hvormange nødvendige langvejsrejser, man skal foretage, og med henblik på dette kan man jo ikke så godt tillade sig at bruge det sidste familiefripas, førend den sidste dag i det kalenderår, men er i — for i tilfælde af, at der endnu en gang skulle melde sig en nødvendighedsrejse til os.

Det er jo da også uklogt at benytte et familiefripas f. eks. til Holte eller Skodsborg, for derved senere at risikere at komme til at betale for en rejse til Fyn eller Jylland. Iøvrigt mener jeg, at det er det mest korrekte, at brugen af de begrænsede familiefripas holdes adskilte indenfor hvert kalenderår, hvilket jeg mener, at mange vil holde på, da det jo ellers efter indsenderens forslag ville give os alle et endnu større regnskab for at følge med, og jeg tror, at man ret hurtigt ville blive ked af denne ordning, da det jo let ville resultere i, at man i et år brugte for mange fripas, således at man bag efter skulle ærgre sig over det lille antal familiefripas, man kunne tilkomme i det følgende kalenderår.

H. L.



**Hygiejniske Gummivarer**  
Katalog gratis

Amk. Gummivarer Industri  
Vestergade 3 . København K  
Tlf. Byen 4195

**Bogbinder N. J. UTH**  
S. O. Sørensens Eftf.  
Alt Bogbinder- og Protokolarb. udf.  
Aarhus . Dybbølgade 5 . Tlf. 34487

Blomsterforretningen  
**Ydes Eftf. J. Clausen**  
Blomster - Kranse - Dekorationer  
Banegaards Plads 5  
Aarhus . Tlf. 21039

**E L R. STRØM**  
Aut. Installatør  
Lys - Kraft - Varme  
Udfører Arbejder for DSB  
Rønde . Tlf. Rønde 80





Se med  
Briller

fra Special Optiker

**Ejnar Sørensen**

Sydfyns Brille-Optik

Svendborg - Banegaardsplads - Tlf. 531

### Axel Justesens Bageri

Altid friskbagt Brød og Kager  
Spec.: Lækre Fødselsdagskringler  
Leverandør til DSB

Nyborg Adelgade 9 Tlf. 133

## Sønderjylland

### Johan Petersen

Bygmester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Rødekro . Risevej . Tlf. 6243

### Stenbrud- og Skærfefabrik Nørre Smedeby ½

Vilbæk pr. Kliplev  
Tlf. Kliplev 8716

### C. L. Ohlmann's Eftf.

v. Martin Damkjer

Haderslev . Tlf. 21674

### Karl Fr. Schmidt

Blikkenslager og Brøndborer  
Udfører Arbejder for D.S.B.

Christiansfeld - Jernbanegade 1 - Tlf. 11

### Heinrich Dohlmann

Murermester - Entreprenør

Udfører Arbejder for D.S.B.

Sønderborg - Rojumvej 62 - Tlf. 1407

# Rejs ud...

## Rejsebeskrivelse fra Jugoslavien

Der var ingen tvivl! Vi ville til Jugoslavien. Dette 7/8 dels jerntæppeland øvede en stærk tiltrækning på os, både som turistland og som studieobjekt i jernbanemæssig og politisk retning.

Vi lagde rejseruten over Wien, og i Østrig mødte vi en enestående goodwill fra ØBB. Såvel i Linz som i Wien og Salzburg blev vi budt husly på banernes værelser, i Wien sågalt i Bundesbahndirektionens store administrationsbygning ved Nordbahnhof. At vor rejse var en fuldstændig privat tur, spillede ingen rolle, 4 mand blev der beredvilligt skaffet plads til, uden hensyn til ulejlighed og merarbejde derved. En service overfor udenlandske kolleger, som er ganske ukendt indenfor DSB. Til gengæld skal nævnes, at vi i Linz, for store lyse værelser på den nye banegård, kun betalte 2,50 kr. pr. døgn.

I Linz an der Donau danner floden zonen grænsen mellem den amerikanske og den russiske sektor, og vi nikkede genkendende til »Stars and Stripes« i den ene bydel, og gloede forbavset på kæmpebiler af kammerat Stalin og andre østlige koryfæer i den anden bydel. Den største oplevelse vi havde i Linz, var en imponerende fortolkning af Händels orgelkompositioner på det kæmpestore, verdensberømte Brücknerorgel i klosterkirken hørende under stift St. Florian, ca. 10 km udenfor byen. Ikke fordi nogen af os er særlig interesserede i seriøs musik, men orgelbruset i det mægtige kirkerum var af så betagende virkning, at vi simpelthen måtte lytte. Rejsen til Linz varede 26 timer, og vi fik et interessant indblik af fyldningsgraden i eksprestogene i Tyskland. Kursvognen København H—Wien West, skiftede beboerne ud adskillige gange, men var fuldstændig overfyldt fra Hannover og hele strækningen mod syd.

Fra Linz tog vi direkte til Wien, — »Du

Stadt meiner Traume«. At beskrive vore oplevelser i denne smukke og livlige by, er af pladshensyn ugorligt, men vi fik set både kejser tidens smukke paladser, lyst-slottene »Belvedere«, og »Schönbrunn«, Prateren og »Maxim«, og desuden studeret genopbygningen af de udbombede banegårde og sporarealer. Også en tur i den 50-årige, forhistoriske Stadtbahn fik vi prøvet.

Fra Wien Süd fortsatte vi vor rejse med »Rom—Triestekspresen«, og den bragte os op gennem Semmeringpasset (974 m over havet). Køreturen ad denne Europas ældste bjergbane er en virkelig smuk oplevelse. Når man holder ved det russiske kontrolsted, lige før Semmeringtunnelen og har det milevide udsyn ind gennem Steiermarks skovklædte dale foran sig, må man simpelthen imponeres. Det er naturscenerier, der lang tid fremover vil stå prentet ind i hukommelsen. I Bruck an der Mur blev vor hyggelige jugoslaviske kursvogn Wien—Belgrad koblet af, og over Graz fortsatte vi mod Spielfeld grænse. Her under aften dumpede vi så ind i Jugoslavien, og vi stoppede første gang i Maribor. Da told og paseftersyn (som er et helt kapitel for sig) var endt, ville vi ud og se os lidt om inden afgang. Et stykke borte stod der en masse mennesker bag en låge, og det viste sig at være rejssende, der ventede på told og paseftersyn var færdigt. Pludselig blev lågen åbnet, og ind væltede hele flokken i en hidsig jagt efter at sikre sig pladser. I stil med Zatopek lå vi fire gutter i spidsen for at værne vore gode siddepladser, og vi nåede lige akkurat at redde dem. I Zidani Most blev vi igen koblet fra for herfra at fortsætte med »Tauernekspres« over Zagreb til Belgrad. Dertil ankom vi ved ottetiden om morgenen, og allerede på dette tidlige tidspunkt var det forrygende varmt (ved middagstid ca. 45 grader i skyggen). Vi

### Adolf J. Wolf

v. Sv. A. Wolf  
Grundlagt 1887  
Bygnings- og Møbelsnedkeri  
Udfører Arb. for DSB

Sønderborg, St. Raadhusgade 15  
Tlf. 2237

### Besøg

JERNBANERESTAURATIONEN

# Langaa

P. GUNDERSEN - TELEFON 58



fik soveplads på en hjuldamper nede på Savafloeden, kaldet »Hotel Zagreb«. Og på denne gamle fladbundede fortidslevning havde vi det både hyggeligt og behageligt til en særdeles favorabel pris.

Vi nåede faktisk ikke at få set alt det vi ville i Belgrad. Varmen var så generende, at vi kun havde de tidlige morgentimer, og aftenens lunre kølighed til sightseeing. Det første vi opdagede var, at øllet var ganske forfærdeligt. Tyndt og surt og med en mærkelig mugen smag. Vinen var lige så pivsur som øllet, men dejlig kold og særdeles billig. Den jugoslaviske snaps var et hidsigt bekendtskab. Nærmest en blanding af hokersprit, moppeolie og smeltede cykeldæk. Men man så tapper ud, skyllede det hele ned og kæmpede så en stille kamp, for at det ikke skulle komme til syne igen. Maden i Jugoslavien er ret god, rigelig og billig. Tilberedningen er måske ikke ligefrem efter vore hjemlige gourmeters smag, bl. a. bruges der en uhyrlig masse hvidløg til næsten alle retter, men måltiderne er rigt varieret, og de forskellige retter veltillavede.

Færdslen i Belgrad ville sikkert gi' vor hjemlige færdselschef mareridt resten af hans levetid. Trafikregulering med lyskurve eller færdselsbetjente findes overhovedet ikke. Alle har forkørselsret, og tilsyneladende også påkørselsret, og det vigtigste instrument i bilerne er tudehornet. Cykler findes næsten ikke, vi så kun een, så det er kun fodgængerne bilisterne har kik på. De springer til gengæld for livet hvert øjeblik og med skiftende held.

Det mest bemærkelsesværdige ved jernbanetrafikken i Jugoslavien er de internationale togs absolutte forrang frem for al anden trafik. At lade f. eks. »Simplon—Orientekspres« forsinke af et forankørende langsommere tog er ganske utænkeligt. Jeg tror endog, trafikledelsen får bøder, hvis det sker.

Hvor tit ser vi ikke herhjemme et af de store udlanstog afgå rettidigt fra Korsør og så tabe tid over strækningen, fordi det må jumble bagefter et forankørende langsommere tog, og uden hensyn til, at det bringer transitpassagererne til forbindelsestogene videre op i Skandinavien.

På de jugoslaviske banegårde så vi ofte godstog med op mod et par hundrede aksler. **Det foregår på den måde**, at i stedet for at belaste strækningen med 2 tog på hundrede aksler, laver de forspandskørsel og sender hele pivetøjet afsted på een gang.

Pladsreservation i hovedtogene og det dermed sideløbende køb af pladsbilletter findes ikke. De passagerer, der kommer først, får de bedste pladser, og de sidst ankomne højst en ståplads i sidegangen.

Befolkningen er som helhed fattig. En jugoslavisk togbetjent får f. eks. 8000 dinarer pr. måned, ca. 200 kr. Men priserne på livsvigtige fornødenheder er også meget lave, f. eks. koster et franskbrød ca. 5 øre. Til gengæld koster en rulle film omtrent 10 kr. Alle importerede varer er meget dyre.

Man ser en masse store amerikanske

biler i Belgrad, men disse ejes af kommunistpartiets spidser og er derfor ikke noget egentligt tegn på velstand. Alle fabrikker er statsejede og forsynet med et varieret udvalg af røde stjerner på tagrygge, husgavle og porte. Befolkningen er venlig og hjælpsom og gennemgående tilfredse med det totalitære styre. De venter, at årene fremover vil hæve levestandarden og skaffe en bedre skoleuddannelse og et intensiveret oplysningsarbejde ud i den fjerneste krog af landet.

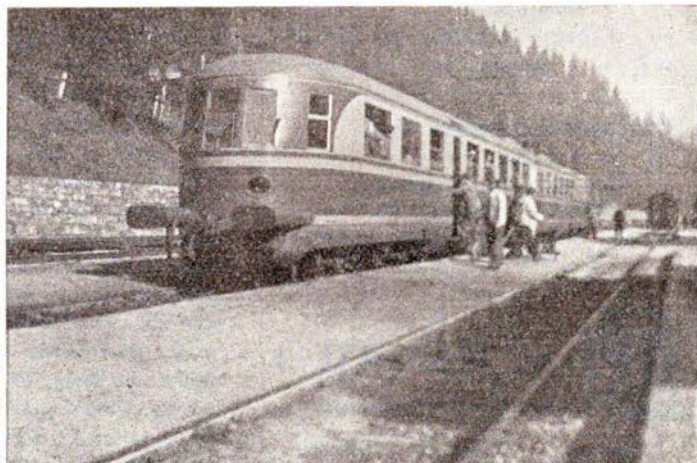
Men som turistland er Jugoslavien ikke at anbefale til dem, der er forvænt med rejser i de vestlige lande. Alt er endnu primitivt, og der mangler i høj grad organisation af turistlivet, og måske i endnu højere grad, privat initiativ, hvis noget sådant i det hele taget tolereres. Souvenir, kunstgenstande og finere håndarbejde er næsten umuligt at opdrive i Belgrad, og findes det endelig, er det urimelig dyrt.

Men for den, der vil studere folkedemokrati under opbygning, er Jugoslavien absolut et besøg værd. Men man priser sig lykkelig over at være borger i Danmark. —

På vej mod nord stoppede vi op i Villach, og hvor var det velgørende at komme til denne smukke og rene by, Kärntens og hele Sydøstrigs trafikale midtpunkt. Østrigerne siger, at her, syd for alperne, skinner solen altid, og det holder tilsyneladende stik. De gange, jeg har besøgt Kärnten og Steiermark, har det altid været strålende solskin.



Svævebane ved Bad Gastein



El-lyntog Villach-München

### Beton Cyklestativer WB

armeret beton og kalibrerede sporriller fra kr. 6,40 og kr. 7,60 pr. parkeringsplads.

Sendes over hele DANMARK med DSB

**KONSTRUKTIV KLAR FORM**

**D. Wendt, ing.**

København V . Thorvaldsensvej 29 . Giro 3533 . Eva 351

### Tegn Forsikringerne i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur og Understøttelses-Forening af 1891**

Kontor: Stormgade 63., København, Tlf. C. 6626

Lav Præmie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning

**Tillidsmænd over hele Landet**



## Holbæk

### Osvald Thoudal

Blikkenslagermester  
Sanitet - Centralvarme

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Holbæk . Nørreløed 16 . Tlf. 841 v

MALERFIRMAET

### Jens P. Petersen & Søn

v/ Poul Petersen

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Holbæk . Fuglsvej 9 . Tlf. 2141

### Henry Smiths Eftf.

v/ H. Haagensen

Blikkenslagermester

Gas . Vand . Sanitet . Centralvarme

Holbæk . Ahlgade 9 . Tlf. 137



*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Holbæk . Markedspladsen 3 . Tlf. 116

### P. J. Weinreich & Søn

Malermestre

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Holbæk . Kalundborgvej 8 . Tlf. 1830

### J. L. Nielsen

Karetmager

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Holbæk . Ahlgade 17 . Tlf. 869

### Blikkenslagernes A/S

v/ H. Olsen

Aut. Gas- og Vandmester  
Sanitet - Centralvarme

Holbæk . Værksted: Munkholmsvej 19  
Tlf. 1963x Privat: Tlf. 1639



**M. JESPersen**

Aut. Skorstensfejermester

Holbæk . Rosen 6 . Tlf. 669

### Sv. Aa. Nielsen

Brolægger & Entreprenør

Aut. Kloakmester

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Holbæk . Riffelhavevej 19 . Tlf. 1424

### Chr. V. Jørgensen

Murermester & Entreprenør

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Ugerløse . Tlf. Ugerløse 150

En tidlig morgen forlod vi Villack og kørte med »Adriaekspres« op i Alperne. Gennem den 8½ km lange Tauerntunnel kom vi til millionærparadiset Bad Gastein. Det var nu ikke for at agere millionærer i denne smukke kurby, vi gjorde ophold, men for at tage svævebanen, den mest moderne i Europa, op til Stubnerkogel og Zirraspitze. ØBB bringer os ad den snoede bjergbane 1000 m op, og svævebanen ta'r det næste mere direkte trip til 2245 meter over havet.

Og heroppe har man altså højalpernes forrevne tinder omkring sig med Grossglockners sneklædte kegler som midtpunkt. Udsynet er fantastisk. Mod syd Dolomitterne, og de Bayerske Alper i nord. Og så langt øjet rækker fra øst til vest ligger Centralalpernes imponerende bjergkæde. I byen Bad Gastein falder floden Sarback 400 meter ned gennem en smal klippeglugt, og til bruset fra dette store vandfald er de utallige kurhoteller bygget, alle enormt dyre at bebo, og alle berømt for deres helbredende varme bade.

Med »Austriaekspres« trillede vi videre mod nord og ankom til Salzburg samtidig med et tordenvejr af virkelig format. Det lynede og buldrede i en uendelighed, og det ville iilsyneladende aldrig holde op. Når skyerne kommer drivende fra nordvest og møder alpernes massive stenkoloser, bliver de hængende og øser gavmildt al vandet ud over landet ved alpekædens fod. Salzburg er derfor den by i Østrig, der får mest regn pr. år, ca. 800 mm. Og det blev ved med at regne, lyne og tordne, og vi blev forbavsende hurtigt enige, da et forslag dagen efter blev bragt på bane om at rejse videre til den første større by, der kunne byde os tørvej. Det er de individuelle rejsers største fordel, at man kan stikke af uden hensyn til et fast tilrettelagt program.

Det blev München, der bød os velkommen med solskin. Og en intereuropæisk trafikudstilling i tilgift. Og denne gamle sydtyske storby, bombet sonder og sammen til ukendelighed, er nok et besøg værd. Men ferien for en »togmand« er tilmålt og knap, og allerede om aftenen hyrede vi toget mod Hamburg. Af en eller anden grund er denne by, der er udbombet endnu mere end München, meget læn-

gere fremme med genopbygningen. Antagelig er det politisk, måske også kommercielt bestemt, at Hamburg frem for alle andre sønderslåede tyske byer, er i téten hvad genopbygning angår. Givet er det i hvert fald, at ingen steder på vor rejse ned og op gennem Tyskland så vi så mange nye bygninger og så mange mænd beskæftiget ved genopbygningen som i Hamburg.

En aften i Skt. Pauli satte et hyggeligt, og en kende fugtigt, punktum for dette års ferietur. Trætte og søvnige tog vi plads i »Nord—Westekspres«, og ved middagstid var vi igen i København.

4760 km jernbanerejse lå bag os, og en masse gode minder og indtryk fra vor rejse tager vi med fremover.

Villy Jonvald.

## Til abonnenterne

### Nu ringer klokkerne

for de af bladets abonnenter, der betaler fra nytår og som endnu ikke har indbetalt abonnement for 1954. Er beløbet ikke bladet ihænde senest 1. april, bliver bladet inddraget.

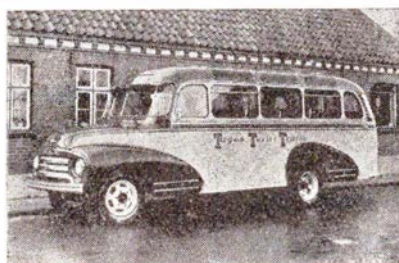
### Manglende levering.

Er det det nye omslag på bladet, der har bevirket, at der siden januar har været usædvanlig mange reklamationer over manglende levering af bladet? Det er selvfølgelig en glæde at vide, at der er interesse for at få fat i bladet, men det er jo mindre morsomt når dem, der har betalt for at få bladet tilsendt, skal mangle det af den grund.

Udebliver bladet, da klag først til udleveringspostkontoret, der skal skaffe manglende eksemplarer. Hjælper dette ikke, da skriv til bladet.

## Kaptajn Jespersen sagde:

*Vær hård mod dit legeme, ellers bliver legemet hård mod dig.*



### K. K. Jensen - Karosserifabrik

SPØTTRUP - Tlf. 61

**MODERNE BUSSER**  
bygget af Fagfolk

Vi løser enhver Opgave, stor eller lille - og saa er vi præcise.

**FORLANG TILBUD**





### Det sker en gang.

Der var plumpet nogle brochurer m. v. ind gennem brevsprækken i entredøren. Sådan noget kommer jævnligt, og jeg lader det som regel upåagtet, idet jeg går ud fra, at der altid er noget, der opfordrer os til på en eller anden måde at bruge penge, og da vi aldrig har vanskeligheder med at få pengene brugt (det modsatte er derimod ofte tilfældet), læser jeg det sjældent. Men Karoline studerer alt til de mindste enkeltheder, ligegyldigt om det er valgopråb, indbydelse til dansekursus, henvendelse fra Jehovas Vidner, beskrivelse af et middel til at holde hunde fri for lopper eller hvilket som helst andet, man finder på.

Også denne gang gennemgik hun papirerne omhyggeligt. Da hun var færdig, foldede hun det sammen, sukkede opgivende, lod et tankefuldt blik vandre rundt i stuen, inden hun bragte det i ro rettet mod skyerne over tagene på den anden side gaden og sagde: »Det er også meningsløst«.

Det er også meningsløst, altså for mig, at hun i den seneste tid har fået den vane pludseligt at fremsætte sådan en eller anden bemærkning, som jeg ikke kan vide, hvor hører hjemme, men som bare er et led i en tankerække, der i øjeblikket går gennem hendes hovede. Og det værste er, at hun kræver svar nogenlunde omgående, ellers gentager hun med et tonefald, jeg ikke kan sidde overhørig. Nu kunne jeg jo i dette tilfælde bare sige ja, og derefter lade sagen bortfalde eller ud-

vikle sig, som den bedst kunne. Men jeg tør ikke, for så bliver hun smækfornæret, og det med god grund, synes hun selv. Hun ved jo udmærket, at jeg ikke ved, hvad hun taler om, og derfor vil hun optage det som en flabethed, hvis jeg nøjedes med at sige ja, som jeg har mest lyst til. Helt nære mig kan jeg imidlertid ikke, men siger: »Det har du så inderlig ret i. Men hvad er det, du mener, der er meningsløst?«

Karoline overhører elskværdigt den første del af mit svar og siger: »Det er meningsløst, at det skal være så dyrt at blive begravet. Man har jo ligefrem ikke råd til at dø. Og sådan set kan det der være rigtig nok«. Hun peger på brochurerne og tilkendegiver dermed, at jeg skal læse dem, inden jeg udtaler mig nærmere.

Det er en henvendelse fra en ligbrændingsforening, der gør opmærksom på, at man, ved at betale nogle få kroner årligt, kan få alt vedrørende fjernelse af sine jordiske rester ordnet ganske gratis. Hvorimod det koster henved et par tusinde kroner at blive begravet på almindelig gammeldags måde. Jeg har flere gange tidligere tænkt på dette problem, men det er jo den slags, man er tilbøjelig til at skyde fra sig til senere, det er ligesom man ikke holder af at tænke på det, og endnu mindre tale om det, skønt man ved sikkert, at det kommer en gang. Nu var anledningen der til at tage en bestemmelse: »Ja, vi melder os ind i ligbrændingsforeningen. Det er det eneste fornuftige. Vi kan ligeså godt gøre alvor af det med det samme«.

»Jeg kan nu ikke rigtig lidt at blive brændt«.

»Hvorfor kan du ikke det? Du har jo aldrig prøvet det«.

»Nej, men bare det at tænke på at skulle brændes. Det holder jeg ikke af«.

»Det gør da ikke noget. Når man er død, mærker man det ikke«.

»Det gør man måske nok ikke — men alligevel«.

»Kan du lide at blive puttet i en kasse og gravet ned i jorden?«

»Det ved jeg ikke. Men det er nu en gang det naturlige«.

»Man kan ikke sige, det ene er mere naturligt end det andet. Til nogle tider og på nogle steder har man brugt den ene metode, og til andre tider og på andre steder har man brugt den anden. Det afhænger af, hvad man finder mest hensigtsmæssigt«.

»En almindelig begravelse har sine fordele«.

»Vil du ikke forklare nærmere, hvori disse fordele består? Jeg synes, det er komplet ligegyldigt«.

»Det er det måske for dig. Men det er det ikke for mig«.

»Hvorfor?«

»Jo—e, ser du: Hvis nu — ja, vi taler jo bare om det — hvis nu du skulle gå hen og dø før mig — det sker nu nok ikke, men det kunne jo da ske. Så vil jeg have en grav at gå hen til«.

»Hvorfor vil du det?«

»Det kan jeg ikke forklare dig; og selv om jeg kunne, så kan du ikke forstå det«.

»Mon ikke?«

»Nej«.

»Du synes måske, det vil se tiltalende ud med en smart sørgedragt og blomster i hænderne. Der er heller ikke tvivl om, at det vil klæde dig«.

»Det er slet ikke det. Det er noget, mænd ikke forstår. Mænd forstår ikke ret meget. I forstår heller ikke, at en kvinde, der har mistet sin mand, føler trang til at gøre sig så pæn som muligt, når hun besøger hans grav. I forstår ikke, at det for hende kan være noget i retning af et møde med den, hun holder af, og at det derfor kan være hende en tilfreds-



## MODERNE BRILLER

Aut. forhandler af **ZEISS** punktal-brilleglas - **Omg. levering**  
Gratis korrekt synsprøve med de mest moderne apparater

**PALÆ 7050 \* NØRREGADE 53**

(Lige ved hjørnet af Nørrevoldgade)

## Fredericia

### P. Hansen

Blikkenslagermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Fredericia . Calvinsvej 4  
Tlf. 97

### M. Ottesen & Søn

Blikkenslager, Aut. Vand- og Gasmst.  
Centralvarme - Ventilationsanl.  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Danmarksgade 42, Tlf. 327-1341  
Fredericia

### P. Skov & Søn

v/ Einer Skov  
Nybygning . Ombygning . Reparation  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Børkop . Tlf. 16

## Vejle

**DANSK-HOLLANDSK**  
VEJLE

v. Knud E. Jensen . Chr. Thygesen  
Vestergade 33 . Tlf. 3161  
Ophugning af File.  
Slibning af alt Skæreværktøj  
Udfører Arbejder for D.S.B.

Akkumulatordepotet

**WOTAN**  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Vejle . Skovgade 14 . Tlf. 1468

### Erik Madsen & Søn

Murermestre - Entreprenører  
Nybygning - Ombygning - Reparation  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Vejle - Ndr. Villavej 1 - Tlf. 3425-1488

### Vilh. W. Pedersen

Smedie - Svejseri - Maskinværksted  
Vejle . Dæmningen 14 . Tlf. 2938

### Th. Weissenborn

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

### C. V. Christensen

v/ P. R. Christensen  
Blikkenslageri  
Sanitære Installationer . Centralvarme  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Vejle . Ørstedsgade 4 . Tlf. 301

## Randers

### Gørup Christensen

**E L** Installationsforretning  
  
Lamper og Lysekroner  
Leverer til DSB  
Houmeden 11 . Tlf. 2115  
Randers

### J. J. Schneider & Søn

Sadelmager og Tapetserer  
Tæpper & Linoleum  
Randers . Nygade 10  
Tlf. 958

### Osteforretningen

v/ Inga Hougaard  
Ost . Konserves . Delikatesser  
Randers . Vester Kirkestræde 3  
Tlf. 2017

### Thanes Renseri

Kemisk Renseri og Oppresning  
Randers . Vestergade 49  
Tlf. 3528

### Mogensen & Rasmussen

Aut. Gas- og Vandmestre  
Centralvarme - Sanitet  
Værkst. : Industrigaarden, Thaisvej 24  
Udf. Arb. for Hadsundbanen  
Randers, Tøjhushavev. 16, Tlf. 4992-5542

Husk

### Anna Andersens Eftf.

D. Sørensen  
Stort udvalg i frue- og  
ungpige hatte. Omforandr. udf.  
Horsens, Borgergade 18, Tlf. 1196

### Sv. Kjeldsen

Aut. Installatør  
Udfører Arbejder for DSB  
Hovedgaard . Vestergade . Tlf. 74

### Joh. Hansen

v/ A. Simonsen  
Aut. Elektroinstallatør  
Lys - Kraft - Varme  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Brande . Storegade 15 . Tlf. 55

### Anton Schrøder

Aut. Installatør  
Udfører Arbejder for Grindstedbanen  
Agerbæk - Tlf. 44

### E. DAHL

Aut. Elektroinstallatør  
Lys - Kraft - Varme  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Løsning . Tlf. 127

## Odense

### Odense Støvsuger Central

Brugte Støvsugere sælges  
kontant eller Rate.  
Reparationer af enhver Art udf.  
Odense . Vindegade 13 . Tlf. 6478

### Aksel Lykke Jørgensen

Landsretssagfører  
Frits Steffensens Eftf.  
Odense . Vestergade 62  
Tlf. 1428

### Lars Jørgen Larsen

Vin og Cigarer  
Odense . Vesterbro 3 . Telefon 4710

### » GOURMET «

v/ E. Andersen  
Alt i 1. Kl. hjemmelavede Viktualier  
Kød . Flæsk . Røgvarer  
Leverandør til Jernbanepersonalet  
Odense . Læssøgade 15 . Tlf. 3430

### C. H. RAVN SØRENSEN

Speciallæge i Øjensygdomme  
Konsultation: Svaneapoteket  
Vestergade 23, Odense, kl. 12,30-14  
Lørdag kl. 12-13 samt efter aftale  
Tlf. 15915 . Privat-5315

### Josef Franke

Kød - Flæsk - Paalæg  
Altid 1. Kl. Varer  
Odense - Fisketorvet 2 - Tlf. 6218

### Harry Petersen

DSB-Vognmand  
Sct. Nicolaj Kirkestræde 3  
Svendborg - Tlf. 631

### Sv. Kern Hansen

Glarimester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Svendborg - Korsgade 2  
Tlf. 290

### Sv. Petersen & Th. Nielsen

Tømrermestre & Entreprenører  
Udfører Arb. for Ebeltoftbanen  
Balle . Tlf. Balle 74

**RIIS**  
SKANDERBORG TLF. 500

**Manufaktur . Trikotage**

### Bjerringbro

### Vulkaniseringsanstalt

v. Poul Sørensen  
Udfører Arbejder for DSB  
Rutebiltj.  
Bjerringbro - Reberbanen 1 - Tlf. 62



stillelse at se godt ud. Ikke for sin egen skyld, men for hans. At andre mennesker misforstår det, er en anden sag.

»Måske har du ret. Men man kan jo ligeså vel have en grav, hvor urnen er gravet ned. Det må kunne gøre det samme«.

»Mon det kan«. Det skal jeg have tænkt nærmere over. — — — Hvormeget regner du med, jeg vil kunne få i pension, hvis det skulle ske?«

Jeg fortalte hende, hvormeget det omtrent ville kunne blive med det nuværende prisniveau.

»Det vil jeg nemt kunne klare mig med, når børnene er fra hånden«.

»Ja, det er først som enke, man får nogen fordel at at have giftet sig med en tjenestemand«.

lady.

## F. N. NYT

### Rangering — et farligt job!

Rangerulykker udgør 15% af alle ulykker, der rammer jernbanernes personale. Det er stadig et farligt job at koble vogne, mange farer lur på godsbaneterrænerne — og en af de alvorligste farer er trætheden. Det viser sig nemlig, at de fleste ulykker indtræffer ved afslutningen af arbejdstiden.

FN's internationale arbejdsorganisation (ILO) har udsendt en rapport om jernbanepersonalets risiko under tjenesten. Rapporten er væsentligst baseret på undersøgelser af forholdene ved de franske, schweiziske og italienske jernbaner, og den vil blive diskuteret ved et møde i Geneve i denne måned i ILO's transport-komité.

Undersøgelser har vist, at personalets uforsigtighed ofte er den direkte årsag til ulykkerne. Man vil derfor i fremtiden have opmærksomheden henvendt på forholdsregler, der kan sikre, at de bedst egnede folk udtages til det farlige arbejde. Man vil nemlig ved psykotekniske prøver kunne finde frem til de folk, hvis reaktionsevne og fysiske udrustning er så stor, at de vil kunne klare sig ud af en vanskelig og farlig situation under arbejdet.

Rapporten foreslår som yderligere sik-

kerhedsforanstaltninger bl. a. en tydeligere afmærkning af alle forhindringer på rangerterrænet og bedre belysning. Endvidere at personalets fodtøj sikres på en sådan måde, at man ikke kan glide på sporene.

Snublen er skyld i tre gange så mange ulykker som direkte påkørsel under koblingsmanøvrer.

### Hvorfor drikker folk?

Hvorfor drikker folk? Hvordan bliver man vanedranker? Hvem bliver alkoholist? Er alkoholisme en forbrydelse eller en sygdom? Kan alkoholisme overvindes?

Disse spørgsmål og mange andre har FN's verdens-sundhedsorganisation søgt at besvare. Man holdt møde om sagen i København i 1951. Specialister i alkohol- og alkoholistspørgsmål fra hele Europa samledes under WHO's værtskab. Materialet, der kom frem under dette møde, er blevet bearbejdet og udsendes nu som en rapport, der kan danne grundlag for videre undersøgelser.

I dag ved man, at drankere ikke uden videre kan betragtes som lastefulde mennesker. Man ser på dem som syge mennesker, og der kræves andre modforanstaltninger end dem, der ofte anvendes: ikke politi og fængsel, men lægehjælp, hospitalsindlæggelse, medicin, psykoterapi og resocialisering. Vigtigst af alt er det forebyggende arbejde.

I visse kredse, siger rapporten, er drikkevaner et taknemmeligt diskussionsemne, der let tager konkurrencen op med både politik og vejr og vind. Hvilke gode råd giver folk hinanden? Jo, nogle siger f. eks.: — Bare hold dig i bevægelse, så kan du ikke mærke noget. Når man danser, kan man tåle masser af whisky.

Lægerne og fysiologerne siger, at der tager man fejl. Hvis den, der danser, føler sig mindre beruset end hans venner, der bliver siddende, så er det ikke fordi han »danser det af sig«. Så er det simpelthen, fordi han ikke når at drikke så meget som de andre. Forsøg viser, at alkoholen ikke nedbrydes hurtigere ved øget muskelarbejde. Legemet skiller sig kun af med meget lidt alkohol ad direkte vej, f. eks. gennem åndedrættet. Alkoholens forbrænding i dens første faser foregår udelukkende i leveren, ikke i musklerne. Først når leveren er færdig med sit arbejde, er man kommet ud over spiritusens indflydelse, populært sagt.

Legemsfylden spiller en rolle for alkoholtolerancen: en stor tyk mand kan bedre tåle nogle glas end en lille tynd mand. Alkoholens giftvirkninger nedsættes naturligvis også, hvis man spæder den op med vand. Seks små Whiskysoda vil ikke skabe så stort postyr som 6 små stive Whisky'er. Når alkoholens virkninger er større »på fastende hjerte«, end hvis man samtidig indtager føde, skyldes det, at føden sinker alkoholens optagelse i organismen.

Hvorfor drikker man? spørger rapporten videre, og svarer: Ofte vel for at opleve alkoholens dulmende virkninger på såvel sjælelige som legemlige konflikter, dens delvise lammelse af visse nervøse funktioner. Man mener under spiritusens virkning at kunne mestre enhver situation, man får et overskud af kraft, forlader sin hverdag og sine bekymringer og svæver for en stund rundt i en fantasiverden.

Men det er ikke alle, der drikker af disse grunde, og videnskaben søger netop i dag at finde ud af, hvad der skiller den mand, der efter al sandsynlighed engang vil blive alkoholist, fra den, der holder sit spiritusforbrug under kontrol. Er det særlige typer, der bliver alkoholister? Videnskaben mener at have fundet visse tegn, der tyder på det, man er ikke nået frem til endelige resultater i det spørgsmål. Disponerede er folk med udprægede mindreværds-komplekser, med manglende tilpasningsevne. På dem har spiritus en forløsende virkning. Andre disponerede er den pedantiske, studse type, der via alkoholen søger at overvinde sine vanskelige sindsstemninger og personlige konflikter. Modsat disse to typer er der den selskabeligt anlagte »flinke« fyr, hvis humorbarometer som regel står noget højere end almindelige menneskers. Han begynder at drikke af ren og skær selskabelighed, og en skønne dag kan han ikke finde grænsen.

Ud fra alkoholismens forskellige årsager — fysiske, psykiske, sociale etc. — tegner sig klart dette karakteristiske træk: hvad der end kan have startet drankeren på hans bane, så er det selve drikkeriet, der lidt efter lidt får ham til at øge tempoet udover den grænse, han tåler. Han kommer ind i en ond cirkel. Tømmermændene, vanskelighederne i hjemmet og på arbejdspladsen, stiklerierne fra kammerater etc. får ham til at drikke endnu mere, og på dette tidspunkt har hans alkoholtrang nået det sygelige.

### Dagmargaards Farve- og Tapethandel

v/ Henry Hansen

Farver . Lakker . Tapeter  
Rengøringsartikler

Valby . Dagmarsallé 1 . Valby 6267

### Jørgen Andresen

BRØD . KAGER

Spec.: Fødselsdagskringler  
Morgenbrød bringes

Valby Langgade 142

Tlf. 1299

### Husk S-BÅNE KIOSKEN Langgade St.

v/ J. Witzansky

Cigarer . Tobak . Frugt . Chokolade  
Blade . Aviser

Valby Langgade 128 Tlf. Valby 4150

**Chr. Petersen**

Blikkenslagermester  
Sanitet, Blikkenslagerarb., Centralvarme  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*  
Hvalsoe . Jernbanevej 8 . Tlf. 53

**Harald Larsen**

Bageri & Conditori  
Altid friskt og lækkert Bagværk  
Morgenbrød bringes  
Korsør . Halskovvej 42 . Tlf. 880

**Køge  
Installationsforretning**

Brdr. Olsen  
Udf. Arbejder for DSB og Privath.  
Køge . Torvet 15 . Tlf. 1301

**A/S Sydsjællands Jernforretning**

telf. ——— Næstved ——— 3300



*Jensen & Olsen*  
**HOLBÆK . Tlf. 365**  
— alt elektrisk

**Holbæk Autoophug**

Anton Jensens Eftf.  
køber metal, jern, klude, bøn.  
m. v. til højeste dagspris  
Holbæk . Parallelvej . Tlf. 1167

Det er Kvalitetsbrød fra

**Thers Bageri**

man forlanger.  
Leverandør til DSB  
Korsør . Algade 39 . Tlf. 86

**Rejsebureauet Danmark**

Kgs. Nytorv 21 . Tlf. Byen 145  
København K.

**Husqvarna**

Eneforhandl. af Husqvarna symaskiner  
for Slagelse og omegn

NB: Reparation af alle mærker  
udføres. Alle reservedele  
haves på lager

Slagelse . Løvegade 8 . Tlf. 1215

# Erindres del...

**For 50 år siden, marts 1904.**

Automobilkørsel. — Kontorchef N. J. U. Andersen, der er medlem af Bil-Kommissionen, har hos stationsforstanderne udbedt sig oplysninger om, i hvilket omfang automobilbefordring af personer og gods måtte være ønskeligt i deres egn. Det nydannede automobilselskab skal have til hensigt at etablere forskellige ruter i nærmeste fremtid.

Centraldirektionen for Nordjyllands forenede Privatbaner har under den 1. ds. vedtaget at indstille driftsbestyrer C. Rammeskov, Skagen, til ansættelse som driftsbestyrer.

Jernbaneforeningen afholdt fredag den 19. f. md. selskabelig sammenkomst med damer i foreningens lokaler.

Der var arrangeret en særdeles vellykket grammophonkoncert, som i høj grad syntes at interessere tilhørerne, og det må også indrømmes, at den lille musik- og sangmaskine gjorde sine sager ganske fortrinligt.

Grammophonen var leveret af Skandinavisk Grammophon-Aktieselskab.

**For 25 år siden, marts 1929.**

Søndag eftermiddag (10/3) afsporede 4. foreste vogn — en CA-vogn fra 1888 — i tog 616 på fri bane mellem Hellerup og Østerbro som følge af hjulringsbrud. Da toget blev standset ud for Øresundshospitalet, efter at der var trukket i nødbremserne og en togbetjent havde skilt luftledningen mellem vognen og de følgende vogne, blev forreste del af vognen kun holdt oppe ved koblingen til nabovognen. Der kom ingen rejsende til skade, men uheldet vakte naturligvis en del uro blandt passagererne, og den påfølgende spærring af sporet i nogle timer før rydningen foranledigede nogen forstyrrelse i søndagens toggang.

Dagspressen har ret udførligt beskæftiget sig med et undgået togheld i Hatting den 12. ds. Sammenhængen derved er følgende:

Særtog 6161 sydfra skulle oprindeligt krydse motortog 958 i Horsens (Hatting—Horsens—Tvingstrup endnu enkeltspor), men krydsningen blev forlagt til Hatting, hvor 6161 skulle standse for underretning. Da 6161 satte igang igen, sprængtes koblingerne foran de 8 bageste vogne, der blev stående. Da fortoget (hvor sprængningen ikke blev bemærket) passerede perronen, opdagede stationsmester Niebuhr, at slutsignalerne (som han havde set ved indkørselsmasten) ikke længere var til stede. På grund af kurveforhold kunne de ikke fra perronen ses på de tilbageblevne vogne. Stationsmesteren søgte at standse toget, hvad dog ikke lykkedes, og han underrettede da Horsens om de efterladte vogne og bad Løsning om ikke at afsende det, der ventede tog 963 før efter nærmere ordre. Da han derefter havde konstateret, at der virkelig holdt vogne tilbage i hovedsporet, fik han det ordnet således, at 953 kørte på venstre spor Løsning—Hatting, hvad der foranledigede ca. 40minutters forsinkelse for 963 og gav anledning til nogen ængstelse blandt de rejsende.

Tilfældet illustrerer den store betydning, det har at fastslå slutsignalernes tilstedeværelse efter togets forbikørsel. Hvis stationsmesteren havde slået sig til tåls med, at han havde jo set signalerne, da toget holdt ude ved masten, og uden videre meldt toget tilbage, havde mulighederne for en påkørsel af de efterladte vogne ved tog 963 været til stede.

**Lær Esperanto.**

Benyt vort korrespondancekursus.  
18 lektioner for kun 20.00 kr.

Indsend beløbet på giro 710,44 til I  
Kensing, Stadion Allé 20, Aarhus, og  
første lektion vil straks blive tilsendt.

Naar det gælder Farver,  
Tapeter, Bonevoks, Olie, Pensler  
m. m., da faas de bedste Kvaliteter hos

**H. KLOSTER**

**FREDERICIA**

Vesterbrogade 12 . Tlf. 2028

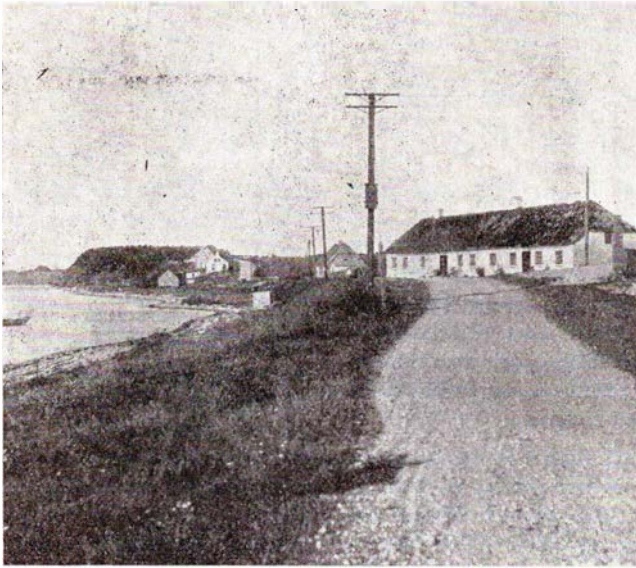
**J. Jensen Skorup**

DSB Uniformsleverandør

Aarhus - Søndergade 44  
Tlf. 31758 - 31533



# Billeder fra Skive og omegn



Ældre billede fra det idylliske Sundsøre



På de fredede arealer på Hjerl hede har Hjerl-Fondet rejst en Landsby af gamle bygninger

## ASSURANCE

Assurancefirma, der repræsenterer førende selskaber, søger fritids-medarbejdere overalt i storkøbenhavn. Kendskab til forsikring ikke nødvendigt, da fornøden instruktion gives både i forsikringslære og salgsteknik.

Billet mrkt. 451 til Jernbane-Bladet, København F.

# Lifton

El-hydr. gaffelloftere

hydr. pallettrucks

Dansk fabrikat - Lev. til DSB

Birkerød - tlf. 1283

De vil glæde Dem  
over alle de mange

## dejlige stoffer

såvel uld som silke, der  
er at vælge imellem  
ved et besøg i vor spe-  
cialforretning

**STOF** *Hylde*

KOBMAGERGADE 14

**MUSIK**  
INSTRUMENTER  
- gaa til  
**FAGMANDEN**



*Marno*  
*Sørensen*

SKOUBOGADE 5      CENTRAL 11.636  
KØBENHAVN K.



# Første nye My-loko modtaget af DSB

*Det 1500 hk loko har vakt stor opmærksomhed*



Uddrag af artikel i »Ingeniøren« for den 18. juli 1953 af afdelingsingeniør E. Risbjerg Thomsen.

For at man kan opnå en virkelig økonomisk udnyttelse af trækraften, er det under vore forhold nødvendigt, at de loko-

der anvendes til de større godstog, også kan bruges til personførende tog, og denne kombination, hvor det samme loko skal kunne trække tunge tog ved lave hastigheder og også skal kunne køre hurtige tog, stiller større krav til dieseltrækraften, end der stilles i den rene persontrafik, og gode resultater har derfor hidtil været vanskelige at opnå.

Det er da også først i de senere år, at det i udlandet er lykkedes at nå frem til diesellokotypen med det helt alsidige anvendelsesområde, som må ønskes. Indenfor DSB har man med stor interesse fulgt med i, hvad der på dette område opnåedes andetsteds, og man har her navnlig haft opmærksomheden henvendt på udviklingen i USA, hvor der i de sidste mange år så godt som ikke er bygget damplokoer eller foretaget udvidelse af elektrisk jernbanedrift, men næsten udelukkende er anskaffet diesellokoer i stedse stigende tal.

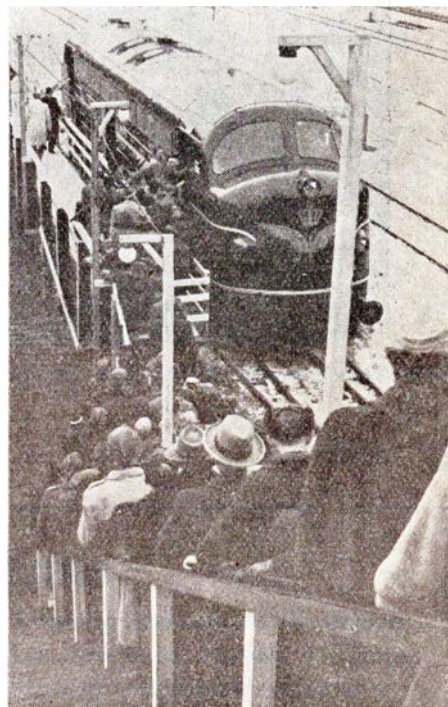
EMD er den største amerikanske lokoleverandør og begyndte bygningen af store dieselelektriske godstogsloko allerede i 1940. For tiden bygges der i EMD's fabrikker 8—10 diesellokoenheder om dagen, og det største antal af disse er godstogslokoer på 1500 hk. bl. a. af type F 7, der med varmekedel (type FP 7) foruden til godstog kan anvendes til persontog med maksimalhastighed op til 89 miles/h (142 km/t) ved passende valg af tandhjulsvækslingen for banemotorerne.

En sådan lokotype måtte såvel med hensyn til størrelse som med hensyn til anvendelsesområde anses for velegnet for danske forhold, og da kulpriserne efter krigen forblev høje, medens samtidig en tilgang af nye, større lokoer til DSB måtte anses for påkrævet, var det nærliggende, at DSB begyndte at interessere sig for typen. En virkelig gennemprøvet lokotype med dieselmotor af den omtalte størrelse og med et transmissionssystem, der opfyldte de nødvendige krav, fandtes ikke uden for USA, og resultatet blev, at DSB i begyndelsen af 1952 ved EMD's skandinaviske licenshaver, firmaet Nydqvist og Holms Aktiebolag (Nohab) i Trollhättan, afgav bestilling på 4 stk. dieselelektriske loko litra My på 1500 hk, hvis væsentlig-

ste maskinudrustning vil blive leveret fra USA i EMD's standardudførelse.

Når den nye alsidige type dieselloko sættes i drift, får man her i landet lejlighed til at arbejde med i den betydelige udvikling, der uden for Europa er sket med hensyn til moderne motormateriel, og det må forventes, at hele motordriftens udvikling vil kunne gavnligt påvirkes heraf. Endvidere vil de resultater, der opnås med de nye lokoer, formentlig kunne få betydning for arbejdet i det traktionsudvalg, der på DSB's opfordring er nedsat af Akademiet for de tekniske Videnskaber med det formål at undersøge mulighederne for elektrificering af DSB's drift.

MY-lokoet er konstrueret som vist på fig. 1 og arbejdet med udformningen af lokokonstruktionen, så at den passer til europæiske forhold er foretaget af firmaet Nohab i samarbejde med EMD. Nohab vil også komme til at foretage færdigmonteringen af alle fire loko, medens bogier,



Folk stod i kø i timevis for at komme til at bese det nye My-loko

## Andreas Christensen

Murermester

**Udfører Arbejder for D.S.B.**

Ringkøbing - Vellingvej  
Tlf. 189

## Jens Carl Feddersen

Blikkenslagermester

Vand - Gas - Sanitet -  
Centralvarme

**Udfører Arbejder for D.S.B.**

Ved Stranden 18 - Tlf. 173  
Ringkøbing

## Peder Nissen

Tømremester og Entreprenør

**Udfører Arbejder for D.S.B.**

Hoffgaardsvej 14 - Tlf. 462  
Ringkøbing

## Jens Møller

Tømremester

**Udfører Arbejder for D.S.B.**

Hoffgaardsvej 6 - Tlf. 44  
Ringkøbing

## Husk

banegårdsrestaurant

**Silkeborg**

R. E. Madsen - Tlf. 717

**Gør Deres indkøb  
hos vore annoncører**



vognkassedele m. m. for tre lokos vedkommende vil blive udført af A/S Frichs.

De forandringer i forhold til EMD's FP-7-loko, som har måttet indføres for at tilpasse lokotypen til anvendelse ved DSB, består bl. a. i, at der må anvendes puffere samt trækkrog og kobling i stedet for den i USA anvendte centralkobling, hvilket igen medfører, at lokoets bærende konstruktion må være anderledes. Lokoet er også udstyret med førerrum i begge ender så at det ikke skal vendes ved endestationerne, medens forpartierne iøvrigt har det for amerikanske loko karakteristiske udseende.

Endvidere er tværnsnitsprofilen tilpasset og akseltrykket formindsket, idet der anvendes boggiere med 3 aksler i stedet for de i USA til den tilsvarende type anvendte 2-akslede boggiere. Dette er nødvendigt, da man ikke kan tillade så stort akseltryk som i USA.

Lokoet udstyres med automatisk virkende oliefyret dampkedel til togopvarmning leveret fra det amerikanske firma Vapor Heating Corporation, Chicago, og trykluftbremsen vil blive af typen Hildebrandt-Knorr Hiks som iøvrigt på statsbanernes nyeste materiel. Vægten af lokoet i tjenstfærdig stand med 4500 l vandbeholdning til varmekedelen og 3400 l solarolie bliver godt 100 tons.

Dieselmotoren er en 2-takts motor, vformet med 16 cylindre. Cylinderdiametere er 8½" og slaglængden 10". Motorens omdrejningshastighed er maksimalt 800

O/M og i tomgang 275 O/M. Krumtaphuset er af svejst konstruktion, de vandkølede cylinderforinger og cylinderhoveder er udskiftelige, og brændstofpumpe og brændstofventil er for hver cylinder sammenbygget til en enhed. Kølevandstemperaturen er termostatreguleret.

Hoveddynamoen er en trykventileret jævnstrømsdynamo og er sammenbygget med en vekselstrømsdynamo, der leverer strøm til banemotorventilatorer og kølventilatorer, medens en særskilt hjælpedynamo leverer strøm til kontrolsystem, belysning og batteriladning. Som isolationsmateriale til de 4 banemotorer er anvendt Silicone, og banemotorerne er kraftigt ventilerede.

Lokoet er udstyret med særskilt »wheel slip control« og »wheel creep control« til forhindring af spillende hjul, der kan forårsage beskadigelse af hjulringe og evt. også af den elektriske udrustning.

Maksimalhastigheden er 120 km/t, som dog kan overskrides til 132 km/t, og maksimaleffekten kan udtages kontinuert fra en hastighed på 23,5 km/t og op til maksimalhastigheden. Lokoerne bliver indrettet så at flere kan sammenkobles og betjening af alle kan ske fra forreste førerplads.

Anvendelsesområdet bliver således, at eet loko lige så godt vil kunne anvendes til hurtige persontog med op til 500 t togvægt (14 personvogne) og til godstog med 1000 t togvægt (ca. 60 vogne i godstog med sædvanlig sammensætning af læssede og tomme vogne).

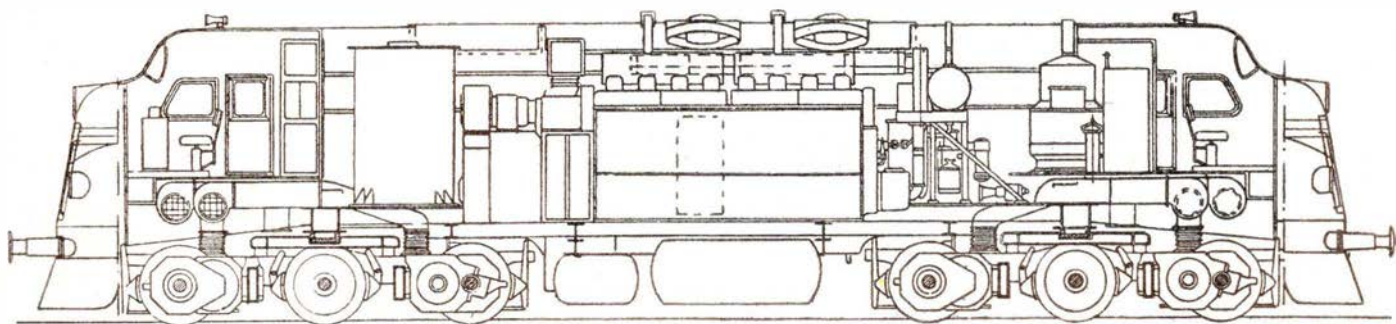
## Det nye loko i drift.

Det første af de nye dieselelektriske lokomotiver My ankom her til landet via Helsingborg—Helsingør i begyndelsen af februar måned. Lokoet overførtes straks til Jylland, hvor man i ca. 14 dage foretog en række prøvekørsler, der alle uden undtagelse forløb fuldt ud tilfredsstillende.

Efter at prøvekørslerne var tilendebragt, præsenterede det svenske leverandørfirma NOHAB lokoet for en række indbudte fra forskellige vesteuropæiske lande på en tur København—Korsør og tilbage, hvorefter lokoet i dagene den 23/2 forevist for pressen og den 24. og 25. for publikum, som ved Østerport st., hvor lokoet var hensat på samme sporareal, som i sin tid ved den store udstilling i 1947 benyttedes til forskelligt rullende materiel fra Jernbanemuseet, havde gratis adgang til at tage lokoet i øjesyn såvel udefra som indefra. Tilstrømningen var så overvældende, at folk gerne stod i kø i flere timer for at komme til, interessen for denne DSB's sidste nyerhvervelse var ganske overvældende.

Lokoet er nu i drift og vil blive benyttet over strækningerne Århus—Nyborg og Fredericia—Padborg. Det antages, at hvert loko årligt vil komme til at tilbagelægge omkring 200.000 km, en ganske pæn strækning. Olieforbruget opgives til 4 a 6 liter pr. kilometer og den samlede besparelse ved anvendelse af disse dieselelektriske lokomotiver beregnes at andrage årligt kr. 180.000.

Ib V. Andersen.



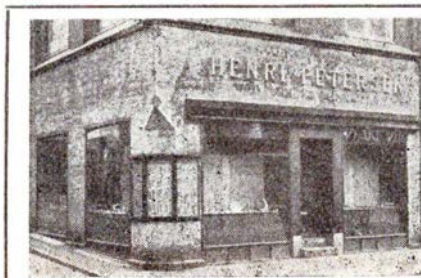
Hovedtegning af My-loko. Dieselmotoren ses midt i lokoet med den tilkoblede hoveddynamo til venstre, og mellem dynamoen og førerrummet ses den lodret stående vandbeholder. Th. i tegningen ses varmekedlen.

Protese uden Gane faar De hos

Tandtekniker

**Bent LORENZEN**  
KONGEVEJ 89 VIBY J.

Telefon Aarhus 4 0646



**Henri Petersen**  
GULDSMED



Aarhus  
Immervad 9  
Telefon 21436



# Skive-Nordsallingbanen

Tekst Joh. Nielsen

Ved en dyb fjordarm, som Limfjorden skyder ind mod Jyllands hjerte, ligger Skive, der allerede i dokumenter fra 326 nævnes som købstad, men byen var dengang kun en lille flække ved vadestedet over Karup å, nogle sammenklumpede rønner på bakkeskråningen op mod kirken. Af forskellige fund ses, at stedet har været beboet i ca. 5000 år og navnet Skive tydes da også af nogle forskere som en forvanskning af »Skirners høje«, altså af mytologisk oprindelse, mens andre mener, at navnet stammer fra oldnordisk »Skifa«, som betyder stok eller stav, hvorved hentydes til et palisadeværk, der formenes at have omgivet Skivehus i ældre tid.

Skives beliggenhed ved de store vejes skæringspunkt har allerede tidligt skabt forudsætninger for den driftige bys ud-

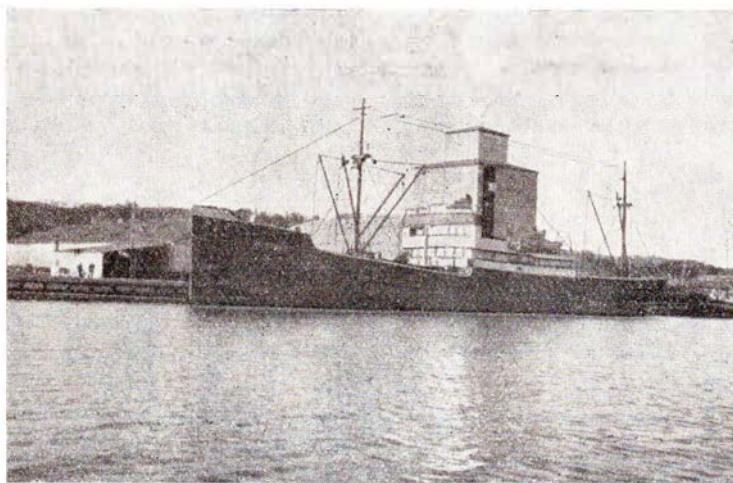
vikling. Her mødes vejene fra store områder: den gamle Adelsvej fra en stor del af Thy og hele Mors til rigets østlige del, vejene fra de forskellige dele af Salling og ligeledes forbindelsesvejen til Holstebro over Sevel og Hjelm hede og her fandtes det bekvemteste vadested over åen. Da man ligeledes søvært havde bekvem adgang til Skive og det frugtbare opland gav overskud af landbrugsprodukter, som skulle sælges, har Skive allerede tidligt været en livlig handelsby. I Skives byvåben svømmer en laks under en bro, og at laksefiskeriet tidligt har været en faktor af betydelig økonomisk værdi fremgår af den kendsgerning, at ejerne af Skivehus og Estvadgård anså laksefiskeriet som deres private ejendom, og på enhver måde lagde hindringer i vejen for det laksefi-

sker, som blev drevet af byens indbyggere, og ejerne af Skivehus og Krabbesholm har ved jordkøb gennem lange tider søgt at lægge hindringer i vejen for byens vækst.

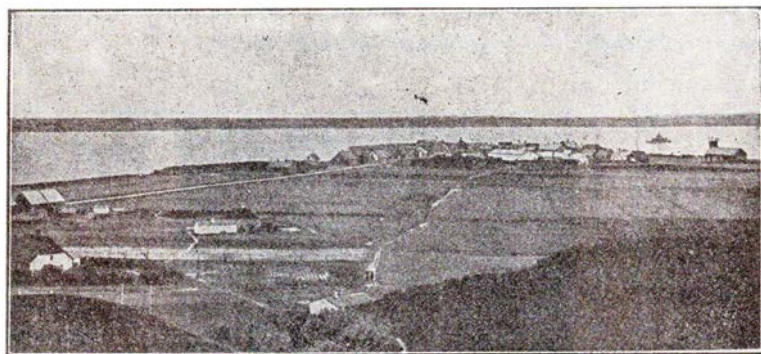
Talrige ildsvåder har bl. a. i årene 1650 til 1750 hærget Skive. Den største var vel nok den, der opstod den 10.—7. 1715. Hele den østlige del af byen blev på få timer ildens bytte, og 50 gårde nedbrændte til grunden. Ifølge de gamle optegnelser raserede brandene i 1725, 1748 og 1749 så slemt, at der kun var »trende små steder« tilbage. Byens indbyggerantal er helt op til midten af det 19. århundrede ret beskedent, i 1850 således kun 1200 og først efter år 1900 kommer der rigtig gang i befolkningstilvæksten. Skive har i dag ca. 15.000 indbyggere.

M. h. t. jernbaneforbindelse med omverdenen var Skive meget tidligt med, og allerede 1864 åbnedes strækningen Viborg—Skive for driften, og det samme gjaldt strækningen Skive—Struer, — et helt år før åbningen af strækningen Nyborg—Strib. I årene 1868—69 anlægges havnen, der allerede 1902 bliver udvidet. 1924 graves et nyt havnebassin og 1948 påbegyndes arbejdet på yderligere et havnebassin. I 1889 får byen sit første slagteri, 1893 mejeri, og i denne periode anlægges også nogle af de store virksomheder, der i dag præger Skive som f. Eks. jernstøberiet, børstefabriken, bryggeriet m. fl., og at Skive også på andre områder var med, fandt sit udtryk i, at byen først af alle byer fik en folkevalgt borgmester. For den opvoksende ungdom har Skive også vist levende interesse. Indtil 1739 havde byen sin egen latinskoie, som imidlertid på grund af for ringe søgning måtte nedlægges. I årene omkring 1800 opstår den almindelige borgerskole sammen med flere privatskoler, og der undervises i dag ca. 2000 børn i byens kommunale skole. Handelsskolen, der er aftenskole, oprettedes i 1887 og har i dag ca. 200 elever. Teknisk skole begyndte i 1860'erne med søndagsundervisning, men fik i 1891 sin egen skolebygning, hvor der i dag undervises ca. 300 elever.

Jeppes Aakjærs digtning er især knyttet til Skive, og ingen har som han kunnet ramme den særlige tone, som vi i dag synes, så enestående og træfsikkert beskriver befolkningen og naturen i Salling og Fjends. Også på den bildende kunsts om-



Skive nordhavn



Glyngøre først i tyverne



råde har Skive fostret så kendte mænd som Kristen Dalsgaard, der var en søn af een af Krabbesholms tidligere ejere og byfogedsonnen Hans Schmidt, og fra nyere tid kan nævnes en enkelt, den såkaldte Lundømaler Hans Knudsen.

Rundt om byen ligger et landskab af sjælden skønhed, frodige, smilende landskaber veksler med vidtstrakte heder og som bindeled Karup å. Ved Daugbjerg og Mønsted har der gennem århundreder været brudt kalk, og endnu ses de gamle grubegange, og på øen Fur hentes moleret frem af de ejendommelige bakkeformationer. Om Mikkel Færgemand, der foretager den søværts transport af mennesker til og fra Fur, fortælles, at han er så sikker på, at ingen af hans passagerer vil blive på Fur, at han, når han bliver forespurgt om prisen for overfart til Fur svarer, at den ikke koster noget, men at tilbageturen til gengæld koster dobbelt.

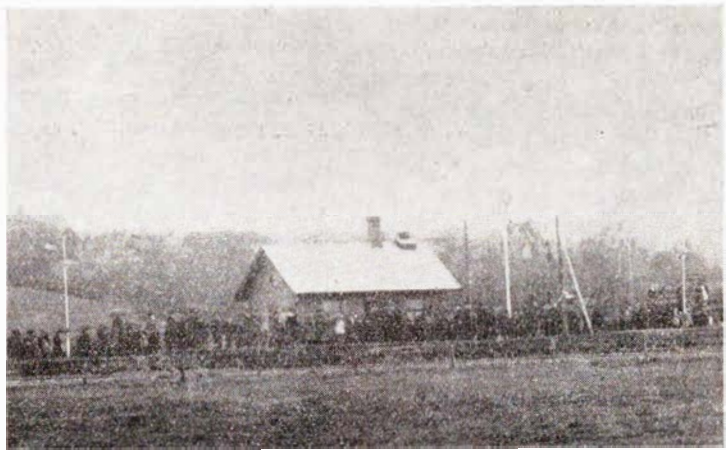
Vest på troner middelalderborgen Spøtrup mørk og dyster bag sine dobbelte voldgrave, og på Hjerl hede giver landsbymuseet vore dages mennesker et indtryk af den gamle bondekultur. Herregårde og kirker, hvis skønne ydre og indre er et nærmere bekendtskab værd, ses som strøet ud over de stærkt vekslende landskaber, og selv om det kunne være fristende at fordybe sig i en beskrivelse af dette landskabs særlige ynde, må jeg se at komme til hovedsagen for denne gang nemlig,

### **Sallingbanen: Skive—Glyngøre 15. maj 1884.**

Da det i 1874—75 fremsatte forslag om Thybanen måtte tages tilbage, begyndte man straks at indlede forhandlinger om en bane mellem Skive og Glyngøre, hvilket førte til en lov, der bemyndigede regeringen til inden udgangen af 1876 at give koncession på nævnte baneanlæg samt tilsagn om et statstilskud på 80.000 kr. pr. mill. Der kom ikke den gang noget ud af denne lov, og først i 1878 blev sagen påny rejst i landstinget, hvor man nu forlangte banen anlagt af staten, mod at kommunerne gav tilsagn om et tilskud på 81.000 kr. pr. mill. Dette forslag blev dog først ophøjet til lov i februar 1881.

Efter at kommunerne havde stillet sikkerhed for deres tilskud til banen 80.000 kr. pr. mill., at betale i løbet af 15 år, påbegyndtes arbejdet i efteråret 1882. Den 15. maj 1884 åbnedes banen med 3 tog i hver retning daglig.

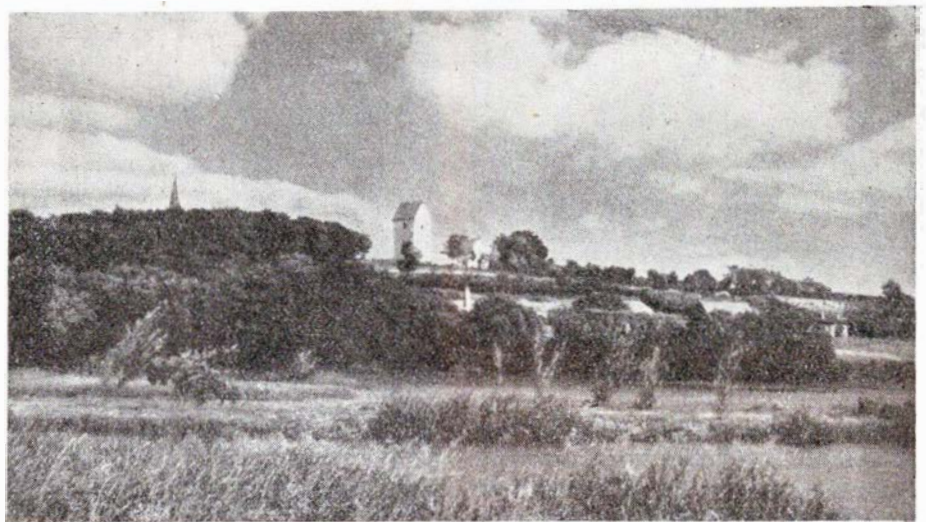
Dagen forud fandt den festlige indvielse sted, og ved festmiddagen i Nykøbing Mors udtalte direktør Holst ønsket om, at man snart måtte se jernbanevogne overførte til Mors. Dette skete dog først fem år senere den 1. oktober 1889. Indtil da blev forbindelsen opretholdt med den private færge »Sallingsund«.



*Skive Nord ved indvielsen i 1885. Bygningen er nu stationens pakhús.*



*Skive set fra sydsiden*



*Engene og Kirkebakken. Tv. mindesmærket for Jeppe Aakjær*



## Banegårdsflytningen i Skive.

Jeg opsøgte Skives borgmester Herr Wolhardt Madsen, som, da han hørte hvad sagen drejede sig om, venligt midt i travlhed arrangerede en samtale på sit kontor, en samtale, som borgmesteren sikkert, hvad den medgående tid angår, har måttet konvertere mod noget af sin knap til-målte fritid. Borgmester Wolhardt Madsen er en mand, der tager varmt del i løsningen af dagens problemer og ikke skåner sig selv. Selvfølgelig var borgmesteren også i første række i kampen for Nordsallingbanens bevarelse, et problem, som han havde set vokse sig større og større i de senere år og som nu, i forbindelse med brospørgsmålet, der heller ikke var af ny dato, krævede at blive afgjort. Skive by vil jo også på grund af jernbanestationens flytning og de dermed forbundne store, igangværende jordarbejder, der udføres af Wright, Thomsen & Kier, Aarhus, i de kommende år fuldstændig skifte ansigt. De bydele, hvis handlende i øjeblikket nyder godt af de trafikanter, der kommer med togene, vil naturligvis miste en del ved jernbanestationens flytning, men til gengæld vil en anden bydel få tilsvarende fordele. Også i dette lokale arbejde af meget betydelige dimensioner har borgmester Wolhardt Madsen gjort en stor indsats, og han har i modsætning til såvel stationsforstander Sørensen, Skive, som stationsforstander Stendorff, Nykøbing M., der begge i de nærmest kommende år falder for aldersgrænsen, mulighed for at se de store arbejder færdige og i drift.



Stfst. S. C. Sørensen, Skive H

Stfst. Sørensen stillede venligt en time af en fridag til rådighed for nogle orienterende spørgsmål om det ret komplicerede brospørgsmål og de tilsluttede konsekvenser, og jeg skylder stationsforstanderen

megen tak for den udmærkede orientering, han meddelte mig, og som jeg under mit senere arbejde havde megen gavn af.

Man kan ikke opholde sig længe i Skive, før man opdager, at der mellem jernbanen og byens og oplandets befolkning består et sjældent godt forhold, der undertiden udmunder i en åben hyldelse fra DSB's kunder til personalet. I det hele taget mærker man et livligt og vågent initiativ blandt byens handels- og industrivirksomheder, hvoraf nogle er store og landskendte, og Skive by's erhvervsråd, hvor erhvervsrådssekretær Ellesøe altid var til disposition med oplysninger og billedmateriale til denne artikels afsnit om Skive, følger opmærksomt udviklingen, og griber omgående ind, så snart der er en anledning til at gøre noget til gavn for byen og dens borgere.

## På Durup station

var den elskværdige stfst. Jørgensen og hans ikke mindre elskværdige hustru behjælpelig med, takket være deres store og intime lokalkendskab, at skaffe mig en del samtaler med byens næringsdrivende om det altoverskyggende problem: skal Nordsallingbanen nedlægges? Det var velgørende at mærke den store good will, som stfst. Jørgensen og hans hustru nød. Overalt, hvor jeg kom på Jørgensens foranledning, blev jeg modtaget som en gammel ven, og jeg fik gennem mine samtaler anledning til at slutte forbindelser, hvor fælles livsopfattelse og sympatier efterhånden mundede ud i noget, der meget vel kunne ligne venskab.

Durup er en typisk stationsby med 737 indbyggere, og hele dette bysamfund med dets industrier er skabt af jernbanen og

afhængig af dennes fortsatte bestaan. Vi har i sin tid bygget vore hjem og virksomheder op i Durup i tillid til DSB, siger man, og vi er skabte af DSB. Vi kan ikke bestå, dersom vore transportforhold skal ordnes med biler, og vi bliver så nødt til at flytte til den nærmeste by med jernbaneforbindelse, hvilket vil medføre, at medarbejdere og pårørende må flytte med, og man når da, foruden at skabe en uheldelig mistillid til DSB i fremtiden, at se flugten fra land til by fremmet. Fra DSB's side siges så ofte til forsvar mod angreb, at DSB ikke må betragtes under samme økonomiske synsvinkel, som en almindelig forretning — og hvor er det rigtigt. Man taler jo heller ikke om, at de danske landeveje nu har givet så og så stort et underskud, hvad man vel ved en direkte sammenligning med DSB vilde være berettiget til, og hvad med forrentning og afskrivning af de kæmpesummer, der er begravede i de danske landeveje? Af stationsbyerne på denne strækning vil ingen blive så hårdt ramt som Durup, men problemet er, i større eller mindre grad, det samme. Det lille bysamfund i Durup er af en sjælden kvalitet og med et forbilledligt sammenhold, og bl. a. bygger man i Durup-Tøndering kommune en moderne skole til over en halv million kroner. Sognerådsformand Møller sagde under et besøg i hans hjem, at samarbejdet uanset politisk farve var ualmindelig godt, og det var kun sjældent, at man i sognerådet måtte bruge afstemning for at nå til et resultat. Et talende udtryk for fællesfølelsen var det, at man i Durup og nærmeste omegn i det sidste besættelsesår på kort tid kunne samle ca. kr. 17.000.— til det smukke anlæg, som nu smykker byen. En smuk skik



Durup station



giver også en illustration til det sunde demokrati, der trives i Durup. Ved bryllupper f. eks. inviteres til gilde på andendagen, og da sidder de hjælpere, som dagen i forvejen havde serveret, til bords, og fruene fra gildet dagen i forvejen serverer.

Uanset om man talte med skrædermester Overgaard, skotøjshandler Osv. Norup, tømrermester Aage Ravn, købmand Axel Toft, købmand Flodgaard Nielsen eller smedemester P. Thomsen o. m. a., hvis navn jeg ar pladshensyn ikke kan nævne, stod de alle enige i deres syn på Nordsallingbanens bevarelse og ganske uforstående overfor, at den mulighed overhovedet kunne komme til at foreligge, at deres jernbane skulle blive taget fra dem.

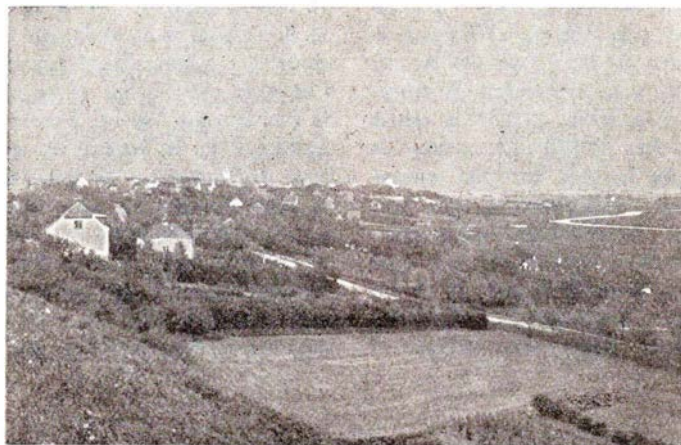
### Nykøbing Mors.

På Nybing M. jernbanestation talte jeg med stationsforstander Stendorff, der gennem mange år kendte broproblemet, og som gennem årene på møder havde talt for gennemførelse af en kombineret vej og jernbanebro, bl. a. også ud fra det stille håb, som han deler med mange morsingboer, at det skulle lykkes at få nogle enkelte lyntog ført igennem til Nykøbing M., hvilket selvsagt ville være af uvurderlig betydning for Mors. Stfst. Stendorff havde håbet at kunne komme med i det praktiske arbejde ved broens oprettelse og valgte, da Langaa st. og Nykøbing M. skulle have nye forstandere, den sidstnævnte, med den ovenfor nævnte begrundelse. Nu står aldersgrænsen snart som en realitet for stfst. Stendorff, og han må resignere.

Direktør, konsul , cand. polyt. Axel



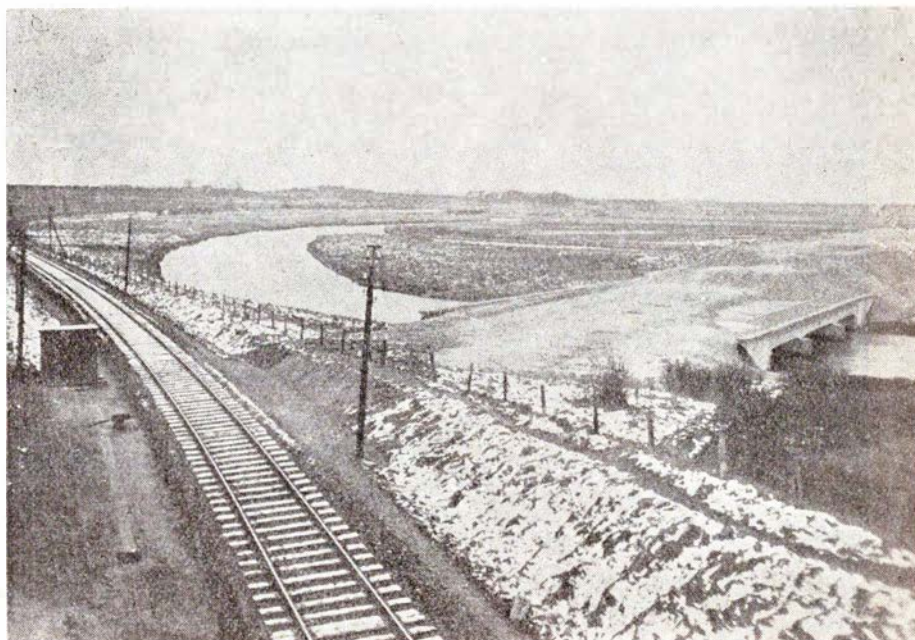
*Fra købmandsgårdenes glansperiode, Adelgade 14. Skive*



*Skive fra Holstebrovej*



*Østerspigen, skænket af Østerskompagniet ved Nykøbing Mors jubilæum*



*Første etape til banegaardsflytningen færdig*



Gram, Skarrehage molerværk, tilstod mig venligt en samtale om broproblemerne, og konsulen var usædvanlig godt orienteret, hvilket formentlig skyldtes dennes deltagelse i byrådets forhandlinger om sagen som medlem af dette, og konsulens uddannelse som ingeniør, ganske vist maskingeniør, og samtaler med sin samtidige, professor Anker Englund, vor store brobygger, som gentagne gange havde været i Nykøbing for at diskutere broproblemet, havde sikkert også haft sin betydning. Naturligvis ville den 1200 m lange bro blive betydeligt billigere som ren vejbro, og nedlæggelsen af færgefarten vilde betyde en stor besparelse. Man havde sikkerhed for, at det var teknisk muligt at bygge såvel en vejbro som en kombineret vej- og jernbanebro, men hvad udfaldet ville blive, var det sikkert ikke muligt at spå om.

Direktor T. Pries, Limfjords Østers Kompagniet på Ørodde, ville for sin part gå ind for en kombineret vej- og jernbanebro, men, som direktor Pries sagde: Kan man ikke få den, man elsker, må man elske den, man får. Østers Kompagniet havde en sær aftale med DSB om et fragtbløb på kr. 200.000, men måtte, da togtiderne ikke passede for alle forsendelser, i nogen udstrækning anvende lastbiler for disse forsendelsers vedkommende. Med kærner Nørsgaard fik jeg også en samtale om broproblemerne, og da jeg fra mange sider havde hørt, at Nykøbing med borgmester Axel Ivan Pedersen i

spidsen indtog det standpunkt, at man var ligeglad, blot man fik en bro, bragte jeg dette synspunkt på tale. Kærner Nørsgaard gav mig den rigtige forklaring og henviste mig til at få hans udtalelser verificerede ved en samtale med borgmesteren, som imidlertid befandt sig på rigsdagen.

Efter aftale traf jeg borgmester Axel Ivan Pedersen i rigsdagsbygningen, og efter et par minutters samtale spurgte jeg borgmesteren, om det var rigtigt, at han faktisk var modstander af en jernbanebro. Af borgmesterens svar forstod jeg, at dette ingenlunde var tilfældet, men at en vis taktik på et givet tidspunkt havde været nødvendig. Efter at Viborg amtsråd, med Jens Dalsgård, der tidligere havde været skarp modstander af problemet, men nu af saglige grunde havde ændret indstilling, i spidsen gik ind for bygning af en vej- og jernbanebro, var problemet for så vidt nu hovedsagelig af økonomisk karakter, og det mente man at kunne løse. Under samtaler i Salling hørte jeg ofte den bemærkning: Ja, ja, lad os nu se, Bertel er da på vor side, og for egen regning kan jeg tilføje: Ja, ja, det tror jeg også, at Axel Ivan er. Nykøbing borgmesteren skåner sig ikke i denne sag, som optager en meget stor del af hans tid og tanker, og man må håbe, at han, til gavn for det danske samfund og den befolkning, hvis ubetingede tillid han har, må have lykke til at gennemføre den for alle parter bedste løs-

ning. Mange gode kræfter samarbejder på tinge til støtte for hans bestræbelser.

# Virksomheder

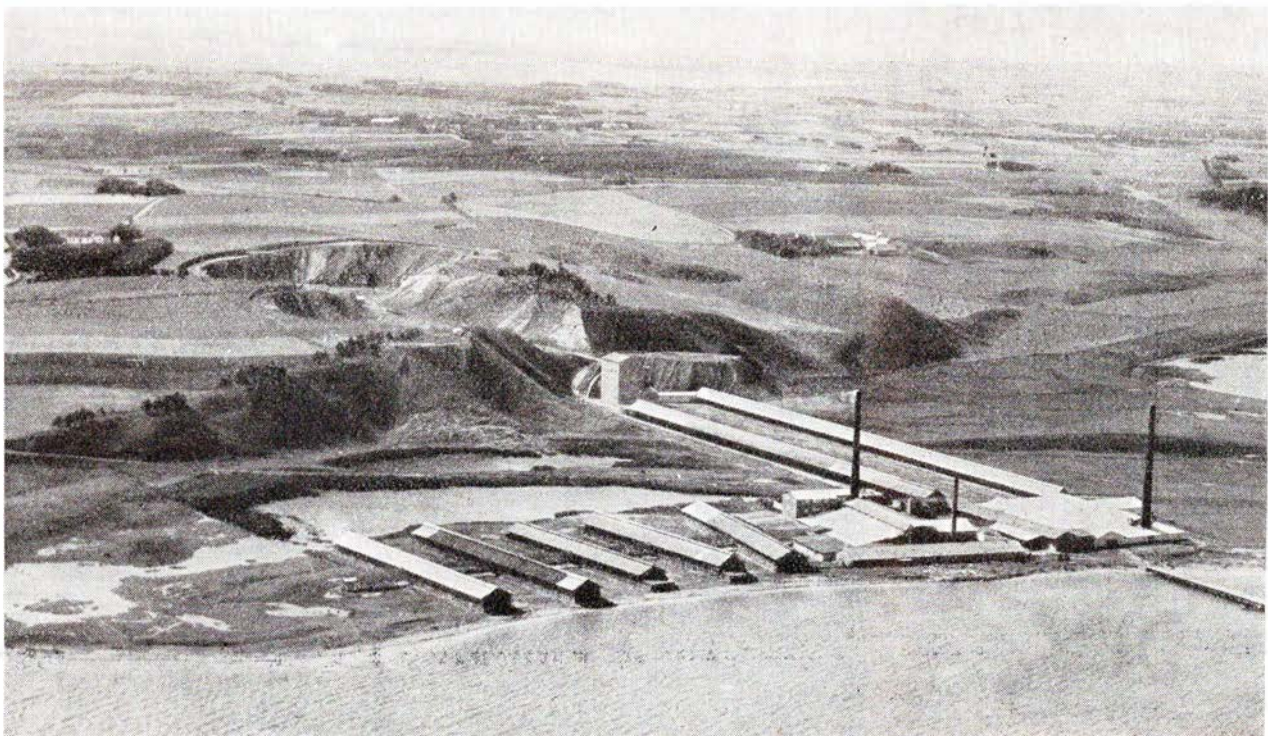
## I SKIVE OG NORDSALLING

### Skivehus asphalt og kork

er en virksomhed af betydeligt omfang, og denne virksomheds smukke korkparket findes efterhånden i mange af de store nybygninger, hvor det er et meget skattet materiale til gulvbelægning, ikke mindst af den grund, at gulvene straks efter lægningen er færdige til ibrugtagning.

### Skive børstefabrik A/S

er grundlagt 1898 af fabrikant A. P. Pedersen, som i 1933 overdrog virksomheden til sine to sønner, fabrikanterne C. V. Pedersen, der døde i 1951, og Gunner Pedersen, og i dag er også afdøde fabrikant C. V. Pedersens søn efter endt uddannelse i udlandet indtrådt i det gamle firma. 1. jan. 1949 blev firmaet, der beskæftiger ca. 100 mennesker, omdannet til aktieselskab. Firmaets indregistrerede varemærke: VIKAN er kendt over det ganske land som en kvalitetsbetegnelse af højeste rang, og hvad enten det gælder grove børsteværter som gadekoste og skurebørster eller husholdningsbørster og pensler, er intet



Skarrehage Molerværk og noget af det skønne Mors



sparet for at fremstille den bedst mulige vare. Man har ofte hørt den udtalelse om børstevarer, at den pågældende vare var håndlavet og derfor ikke kunne laves bedre, og det lyder meget besnærende, men argumentet er ikke desto mindre forkert. Ved den håndlavede børste er alle børsterne trukket på den samme tråd, hvilket medfører, at alle børsterne falder ud, såfremt der på et eller andet tidspunkt sker et brud på denne tråd. På Skive børstefabrik laves børsterne på maskine, og hver enkelt tot børster bliver fastgjort med en krampe, der ved en særlig fremgangsnaade indtager et x-formet leje, så børsterne fastholdes, selv om en tot af en eller anden grund skulle gå løs. Fabriken har også fremstillet en vaskebørste særlig egnet til vask af jernbanevogne, og ved storiimport af råvarer fra alle dele af kloden sørger man for stadigt at forskaffe sig de mest velegnede råvarer til den billigste dagspris.

**Børge Hansen, Skive ostefabrik,** blev for mere end 25 år siden grundlagt i det fede Salling med domicil i Skive, og med sin hustru som medarbejder har fabrikant Børge Hansen oparbejdet sin virksomhed, der i dag er en af landets førende. Den fine kvalitet, der skyldes de gode mejerier i Salling og Børge Hansens gode, solide uddannelse, har i forbindelse med det forretningsprincip: altid at yde det bedste overfor såvel købere som leverandører skabt dette firmas smukke position.

**Fabrikant Magnus Olesen,** som har møbelstel og stolefabrik, mener ikke, at man, dersom man på rette sted kender de problemer, der er knyttet til

Nordsallingbanens beståen, vil gå ind for en nedlæggelse, selv om han jo nærer bange anelser for, hvad politikerne kan få ud af diskussionen om Sallingsundbroen.

**Gyro, jernstøberi og maskinfabrik** startedes i 80'erne af brdr. Johansen som jernstøberi. Efter en rolig udvikling blev virksomheden i 1918 overtaget af Siliam Bjerre, der drev den til 1929. Virksomheden drives nu som aktieselskab med civiling. Ejner P. Foss som formand for bestyrelsen, og den daglige ledelse varetages af prokurist Kirk, der har været i virksomheden siden 1925. Virksomheden, der beskæftiger ca. 170 mennesker, har eget støberi, snedkeri og maskinfabrik, hvor man især fremstiller Vilmo sprederer og Gyro kvarne. Virksomheden er i de seneste år undergået en gennemgribende modernisering og står i dag som en af de mest moderne i sin art i landet.

**Aagaard Nielsens brændsels- og Bygningsmaterialeforretning** indehaves af grundlæggeren, den nu 84-årige konsul Aagaard Nielsen, der stammer fra gården Agård ved Herning. Konsulen kom til Skive 1. maj 1894, i hvilken by han fik borgerskab 1912. Konsulen fortalte interessant og levende om et langt livs oplevelser og om sin kærlighed til Skive by og dens opland. Konsulen har i år boet 60 år i Skive og giver bl. a. udtryk for, at han altid som selvstændig har haft et forbillidligt samarbejde med personalet på Skive H.

**Blikkenslagerfirmaet J. P. Stærk** har gennem alle årene siden grundlæggelsen i 1924 arbejdet for DSB, og efter

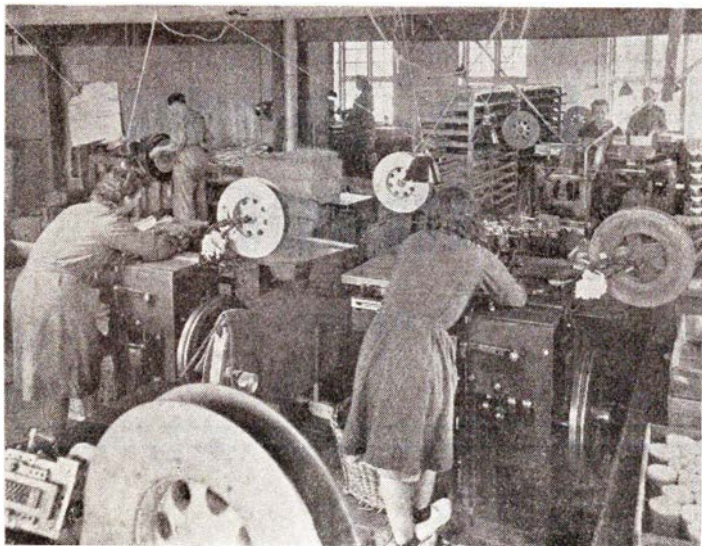
grundlæggerens død i 1951 videreføres forretningen af J. P. Stærk's enke og to sønner Niels og Kaj Stærk, som i forening på den smukkeste måde har forstået at videreføre det gamle firma.

### Smedefirmaet Bitsch

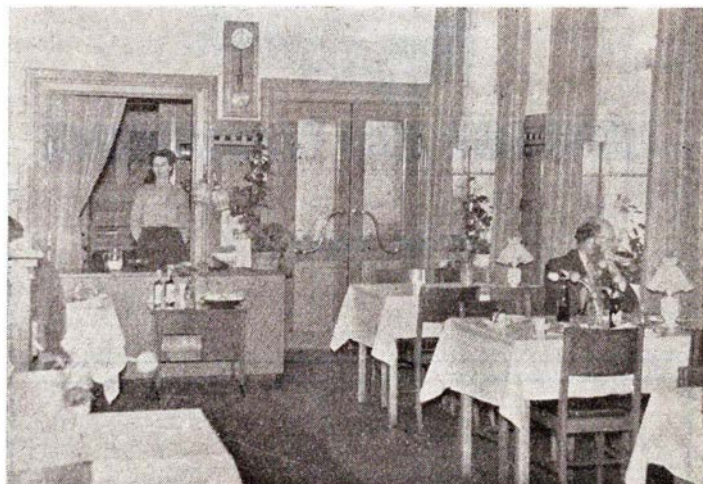
er ca. 50 år gammelt, men smedemester Bitsch har kun været indehaver af firmaet i 14 år, hvoraf han i de 10 har arbejdet for DSB. Han er gennem sin slægt på forskellig vis knyttet til DSB, og i de unge år havde han mulighed for at komme ind ved DSB som håndværker. Smedemester Bitsch valgte dog at blive sin egen mand med den selvstændiges glæder og sorger, men han har ikke fortrudt sit valg. I dag fremstiller han for egen regning i sin virksomhed tunger og sporskifter til DSB, ligesom han har reparationsarbejdet. Bommene er hans smertensbørn, fordi de jævnligt bliver påkørt, selv om det heldigvis sjældent er med et så katastrofalt forløb som påkørslen juleaften 1953. Smedemester Bitsch er stærkt socialpolitisk interesseret og gør i så henseende et udmærket arbejde for sine bysørn.

### Jernbanerestauranten på Skive H.

fik nytårsaften ny vært. Det var fru R. Therkildsen, en datter af restauratør Jensen, tidligere Glyngøre Overfarten, nu Borger- og Håndværkerforening i Ringkøbing. Gennem sin virksomhed i restaurationsbranchen, senest som køkkenchef i Kongenshus Mindepark, er fru Therkildsen velkvalificeret som chef for Skive banegårdsrestauratation, som hun allerede til dels har moderniseret både m. h. t. lokaltiteter og service, og den, der har haft



Skive Børstefabrik



Jernbanerestauranten Skive H

### Jernbanerestauranten

SKIVE H — Rosa Therkildsen — TELF. SKIVE 684  
Ny Indehaver

Dagens Middag,  
2 Retter veltillavet Mad

3<sup>50</sup>

Frisklavet Kaffe  
hele Dagen fra Kl. 6

Malerfirma  
*Andersen & Jensen.*  
Sct. Paulsgade 7 · Tlf. 36525

AARHUS

Tilbud og Overslag gives - Udfører Arbejder for DSB

## DURUP MØLLE

Alfred Jensen

Korn - Foderstoffer - Kunstgødning  
Statskontrolleret Fjerkræfoder

**TLF. DURUP 8**

## *Durup Møbelstelfabrik*

v. Magnus Olesen

DURUP - TELEFON 3

## Karl Plejdrup

M Ø B E L S T E L F A B R I K

**Durup - Tlf. 86**

## **Durup Møbelsnedkeri og Stolestelfabrik**

Søren J. Ladefoged

Telefon Durup 64



## **Aktieselskabet Durup Polstermøbellfabrik**

**DURUP - TELEFON 33**

## **Durup - Tøndering Kommune**

**DURUP**

## **Durup Sukkervarefabrik**

Moderne Specialfabrik for Bolcher

Durup - Telefon 9

## **E. Flodgaard Nielsen**

Købmand

Kolonial - Isenkram

Leverandør til DSB-Personalet

Durup - Tlf. 51



anledning til at prøve fru Therkildsens kokkunst ved den lille daglige middag, vil give mig ret. Det er fru Therkildsens hensigt at drive banegårdsrestauranten som regulær restaurant og ikke »blot« som banegårdsrestaurant, og derfor er det også meningen, at søge indrettet en lille, hyggelig fortovsrestaurant. Ved en lille sammenkomst ved tiltrædelsen bød stationsforstander Sørensen fru Therkildsen velkommen og udtrykte de bedste ønsker for den nye restauratrice, der jo ventelig også vil blive leder af restaurationen på Skives kommende, nye banegård. Fru Therkildsen har til DSB det brændende ønske, at hun må få foretaget nogle højt fornødne reparationer i køkkenregionerne inden alt for længe, og da en virksomhed af den art jo står og falder med køkkenet, må man jo i alle parter interesse håbe, det snart må ske.

### Durup sukkervarefabrik

indehaves af fabrikant Bloch sen. og junr., og fabrikant Bloch sen. har, som barnefødt i Durup, et sjældent nøjagtigt kendskab til sin bys historie, som han interesserer sig meget stærkt for. Han hører til de industridrivende i Durup, som nødvendigvis må flytte sin virksomhed til en by med jernbaneforbindelse, såfremt Nordsallingbanen måtte blive nedlagt, men, som fabrikanten siger: det kan man da ikke gøre. Hele befolkningen i Nordsalling står enige i ønsket om banens bevarelse, og de bruger den i fuld udstrækning.

### Rønbjerg mejeri og flødeis

hører jo til i Rønbjerg, men også dette betydelige firma, som er et af landets ældste og største, ønsker Nordsallingbanen bevaret.

### Blikkenslagermester

**Axel Poulsen, Roslev,** der har udført arbejder for DSB på forskellige stationer, siger, at det vil føre til trafikkaos, dersom Nordsallingbanen nedlægges.

### Murermester Anker Sørensen,

**Durup,** der bl. a. har haft ombygningen af Durup st. og i dag er bygmester på den store, nye skole, udtaler sig for banens bevarelse helt på linie med sine bysbørn.

**Installatør Kaj Sørensen, Durup,** er som håndværker med arbejde for DSB på linie med murermester Anker Sørensen.

**Durup polstermøbel-fabrik,** som ligger i Durup stations umiddelbare nærhed, udtaler ved fabrikant Mortensen sin absolutte tilfredshed med den behandling, han får på Durup st., med hvilken han har et udmærket samarbejde. Også han må overveje flytning af virksomheden, såfremt banen mod hans forventning skulle blive nedlagt.

### På Durup møbel og stolefabrik

erklærer fabrikant Ladefoged sig enig i sine kollegers ønske om banens bevarelse, selv om han drypper nogle dråber malurt i bægeret ved sin, desværre berettigede kritik af en noget hårdhændet behandling af hans møbelstel under transport med DSB til Herning, hvilket havde til følge, at han mistede en stor, ny kunde. Ladefoged begyndte sin virksomhed i 1928 og beskæftiger 5-6 mand.

### Karl Plejdrup,

med hvem jeg havde en hyggelig sludder i hans lille kontor om Nordsallingbanen, begyndte som den første i Durup fabrikation af møbelstel i 1934 og beskæftiger i dag 6-7 mand. Han er en mand midt i

50'erne, ungarl, og han fremsætter roligt og besindigt sine synspunkter for banens bevarelse — men hvad hjælper det, siger Karl Plejdrup? Det hele er så stort et spil, at den enkeltes interesser ikke tæller — nu drejer det hele sig jo om penge og overskud, og ingen bryder en lanse for de virkelige værdier, som går til grunde, dersom Nordsallingbanen nedlægges.

### K. K. Jensens karosserifabrik i Spøttrup

blev oprindeligt startet som karetmager-værksted den 19/7 1919 af karetmager K. K. Jensen og først i juli 1949, efter stedfundne moderniseringer, omdannet til karosserifabrik. Samtidig optoges sønnen Jens Jørgen Jensen, der var udlært på karosserifabrik i Funder, som medindehaver. Det gamle, solide karetmagerhåndværk forenedes med den moderne indstilling, som J. J. Jensen medbragte, og de karosserier, der siden da er udgået fra virksomheden, taler deres eget tavse sprog om soliditet og skønhed.

Virksomheden er i dag udstyret med alle moderne maskiner, men alle frembringelser bærer dog præg af håndværksmæssig kunnen, og de ti mand, der nu beskæftiges i virksomheden, sætter en ære i at kunne sige, at på SPØTTRUP KAROSSERIFABRIK fremstilles kun det bedste af det bedste.


Stationsforstander Skiødt Pedersen gjorde oprindeligt bladet opmærksom på denne virksomhed, og da vi i en bidende snestorm kom til Spøttrup station, ledsagede stationsforstanderen os i den mørke vinteraften ud til virksomheden. Vi kunne desværre intet se af den smukke, særprægede egn, og måtte nøjes med i stilhed at tænke på de danske privatbaners nye, fine slogan: Skønhed, som De ikke aner, findes langs private baner. JN.



Skivehus Asfalt og Kork



Spøttrup Karosserifabrik



**L. K. I.**  
**Mikkelsen**

**Industribyen  
Hedehusene  
Tlf. 501**

**SKANDINAVISK GUMMIKA KOMPAGNI**

Autoriserede Gummika-Stationer over hele Landet

HOLBÆK AUTO-LAKERING

v/ E. Søgaard Jensen  
Roedsvej 11 . Telefon 2490

Busser      Personvogne



## Det er ikke alle, der ved —

- at der er fremsat et viaduktprojekt til 1.8 mill. kr. i Hurup.
- at der ikke vil blive bygget flere lejeboliger ved Gedser st., når de under opførelse værende boliger er færdige.
- at Tjæreborg st. har fået udskiftet vingesignalerne med daglyssignaler.
- at Silkeborg st. er blevet forsynet med 25 elektriske ure.
- at Jernbane-Bladet har modtaget nedestående »klage« fra Københavns hovedbanegård:

### Meget ærede Herr Redacteur!

Efterdi Deres blad med dets nye -- kulørte — udstyr efterhånden — berettiget eller ikke — rent ud har tiltaget sig en opmærksomhed og interesse i videre kredse, nødes undertegnede I/S (m.b.a.) til at

anholde en i bladets nr. 1 januar 54 side 31 under en rubrik betitlet »Det er ikke alle, der véd ..« opført udladelse, der beskylder personer, ja, endog tjenstlige funktioner på Kh for at have annonceret og udspredt det rygte, at det gode tog 146 en dag uefterretteligt og reglementsstridigt under grov tilsidesættelse af den af det høje generaldirektorat ellers så omgeligt udarbejdede køreplan.

Ihvorvel bemeldte togs unge alder (født: 4/5 53) sammenholdt med dets geografisk ret sydlandske udspring (Italien-Express), kunne have undskyldt, måske endog berettiget, visse tilbøjeligheder hen imod fyrighed og ilter frembrusen i dets hele adfærd, nødes man dog til, næst efter at afvise de beskyldninger, der meget vel kan udlægges som rene bagvaskelser, mod et af vore baners kontinentale flag-tog, der kan ind bæres i bladets bemeldte opsats, og som må kunne karakteriseres som værende til »ikke uvæsentlig skade i offentlig omdømme«, til at stemple anfaldet som overfald på sagesløs person, endog i offentlig funktion, hvorhos man under henvisning til sikkerhedsreglementets § 33, stk. 4, side 70 b og i medfør af presselovens (Lov nr. 147 af 13/4 38) § 9, stk. 1. sammenholdt med samme §, stk. 6 samt

§ 11, stk. 2 må kræve, at der i først udkommende nummer af det (ærede) blad under ovenbemeldte rubrik (Det er ikke alle, der véd ..«) og i nøje overensstemmelse med nævnte lovs krav om tilsvarende typographisk anbringelse og udstyr vil være at optage følgende dementi:

„at - - det er megen løgn til!“

I. Sags-Anlægsområde  
I/S m. b. a.  
P A Radox.

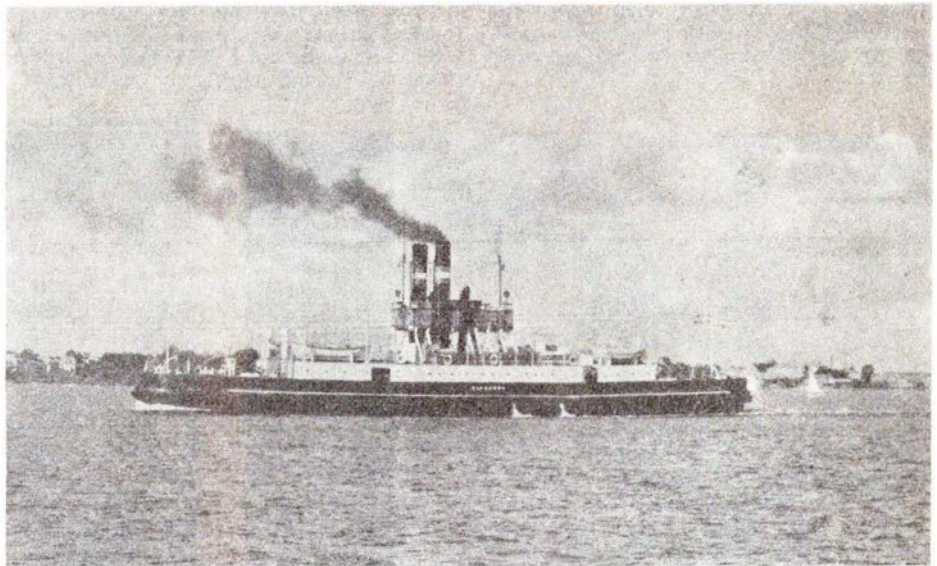
P. S. Skulle bladet iøvrigt være i knibe og mangle stof til den famøse rubrik i ophidselsens tjeneste, ville det vel være naturligt — endog aktuelt — at meddele, hvad der sikkert ikke er mange, der ved ordentlig besked med, nemlig at man i generaldirektoratet allerede er stærkt i gang med forberedelserne til nedlæggelse af den urentable strækning Valby—Vigerslev, der — så vidt det er konstateret, ikke har givet reelle indtægter siden 1933, da ledvogteren i Vigerslev solgte sin ged og derfor opsagde kontrakten m. h. t. grænsingen på skråningerne.

## J. Krüger & S

Vandforsynings- og vandbehandlingsanlæg bl. a. til brug for lokomotivfødevand.

Elektrolytisk Vandbehandling  
Pumper . Ventilation

KØBENHAVN K  
Christiansgade 22 . Tlf. 4726  
Telgr.: Softwater



Færgen på Sallingsund-overfarten



**HOTEL STRUER**

### Nymonterede Værelser

Musik og Dans hver Aften  
Byens bedste Madsted  
før - nu og altid det bedste

Wald. Jørgensen  
Tlf. 100 Besøg Limfjordskroen Tlf. 688

Gælder det Kjole eller  
Frakke saa:

★

### Herning Konfektion

ØSTERGADE 30 . TLF. 1901





# Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

**Abonnement 15 kr. årlig.**

Stats- og privatbanepersonale:

**6 kr. årlig.**

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

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

## Februar dagbogen

### Dræbte.

VIBY JYLL. d. 1. februar. En Folkevogn blev ved 10-tiden påkørt af Hammelbanens skinnebus på Bjørnholmalle overskæringen i Viby. Bilen nærmede sig langsomt overskæringen og holdt pludselig stille midt på overskæringen. Det var ikke motorstop, idet motoren var i gang længe efter påkørslen. Føreren af bilen blev livsfarligt kvæstet, og en 53-årig mand, der søgte at springe ud af bilen, blev dræbt på stedet. Der er bestilt blinklyssignaler til den pågældende overskæring, men de er endnu ikke leverede.

FUGLEBAKKEN d. 20. februar. En 63-årig kvinde, der var kommet med et S-tog i løbet af aftenen, var ved en fejltagelse gået ud ad perronen og faldet ned i sporet, hvor et godstog har påkørt og dræbt hende.

NYBORG d. 23. februar. Ved kollision mellem bilfærgen Broen og isbryderen Holger Danske dræbtes o.s.kibsfyrbøder E. H. Kruhøffer og fyrbøderasp. F. Chr. Guldbrandsen.

REGSTRUP d. 24. februar. Den 26-årige banearbejder Arne Rasmussen kol. 48 Regstrup kørte i formd. mod det ordinære tog fra Kalundborg, da han på skinnecykel var på vej mod Regstrup efter endt strækningseftersyn. Han døde kort efter ankomsten til sygehuset. Rasmussen var ugift.

BRÆDSTRUP d. 28. februar. Bryrupbanens skinnebus påkørte i dag ved middagstid en personbil på Daudingvejens overskæring. Føreren af bilen, en 24-årig mand og en dreng på 5 år blev begge dræbte. Der er de bedste oversigtsforhold ved overskæringen, og skinnebussen brugte sirenen, men føreren af bilen har ikke bemærket skinnebussen, idet der ikke fandtes bremsespor.

ØSTERPORT d. 1. marts. En 29-årig svensk mand blev ved 23-tiden påkørt og dræbt af et S-tog mellem Østerport og Nordhavn.

### Biler mod tog og bomme.

FARSØ d. 8. februar. En personbil kørte i aften gennem de sænkede bomme ved Farsø st. og standsede midt på overskæringen. De to mænd, der befandt sig i bilen, sprang ud, men da de så, at stationens personale havde fået toget standset, fik de bilen bugseret ud fra overskæringen.

GRENÅ d. 8. februar. Ved 20-tiden blev bommene på Sønderbro overskæringen for niende gang påkørt af en bil. Kun materiel skade.

KERTEMINDE den 10. februar. Trods blinklys og allarmklokke kørte en lastbil ved middagstid ud foran toget, der lige var afgået fra stationen mod Odense. Bilen bagparti blev splintret, og togets motorvogn fik forpartiet trykket ind.

### Andre uheld.

RUNGSTED d. 8. februar. Da toget fra Helsingør ved 15-tiden var under indkørsel til perron 1 på Rungsted st., trådte en rejsende ud i sporet, idet han troede, at toget kørte til perron 2. Han blev slynget

tilbage på perronen og blev alvorligt kvæstet.

ÅRUP d. 16. februar. Da et godstog ved 2-tiden passerede Skalbjerst., så den fungerende, at der var ild i en akselkasse på en tankvogn. Årup st. fik toget standset og Falck stod parat og fik ilden slukket. Det var derefter ikke muligt at få hjulakslen til at løbe rundt, hvorfor man måtte lade den blive holdende i hovedsporet til næste dag.

ROSKILDE d. 18. februar. Da en af postvæsenets motorperronvogne var på vej over sporene på Roskilde st., gik motoren i stå på et af sporene. Kort efter kom et motortog fra Kh. og påkørte perronvognen. Føreren af denne fik dog kastet sig til side, men stumper fra den splintrede perronvogn ramte ham, så han pådrog sig nogle lettere kvæstelser.

GRENÅ d. 20. februar. Et sneplovtog på Gerrildbanen blev ved godt 7-tiden afsporet i en kurve ved Åstrup. Sneploven drejede sig på tværs af sporet og afsporede derved maskinen. DSB mødte med hjælpetog fra Århus.

FREDERICIA d. 20. februar. Oversignalmontør C. P. Kragelund, Fredericia, blev i formiddag påkørt af et rangerloko, da han var beskæftiget med eftersyn af et sporskifte. Han blev ramt af maskinen og med stor kraft slynget ud fra sporet. I den stærke blæst har han formentlig ikke hørt maskinen komme. Han pådrog sig en hjerneystelse og nogle alvorlige skrammer i hovedet.

PEDERSTRUP d. 22. februar. Under aflæsning af skinner på Pederstrup styrtede jernbanearb. E. Holst Eriksen ned fra vognen og kvæstede hoved og ryg.

NYBORG d. 23. februar. Som følge af misforståede navigeringssignaler sejlede bilfærgen Broen ved 21-tiden ind i isbryderen Holger Danske i Nyborg fjord. Ved sammenstødet dræbtes o.s.kibsfyrbøder E. H. Kruhøffer og ekstrafyrbøder F. Chr. Guldbrandsen. Holger Danske måtte sættes på grund for ikke at synke og Broen fik stævnen alvorligt beskadiget.



### Midtjydsk Vulkanisering

Kaj Madsen & Co.

Udfører Arbejder for D.S.B.

Herning - Paghs Alle 13 - Tlf. 1220



### Ubbes Damesalon

omhyggelig og individuel behandling

Hårbehandling -  
hårfarvning - manicure

Ring og bestil tid

Herning, Skolegade 49, Tlf. 1843

## Skive

### **Fritz Houmann**

Farver - Tapeter  
Malerforretning  
Leverandør til Banerne

Skive - Nørregade 36 - Tlf. 261

## Skive

### **Markfrøkontor Akts.**

Skive - Søndergade 2  
Tlf. 94

Det offentlige

### **Arbejdsanvisningskontor**

Skive - Tlf. 236-1493

Gratis anvisning af

**ARBEJDE & ARBEJDSKRAFT**

### **Aagaard Nielsen**

Skive - Tlf. 388-862

**BRÆNDELSE OG  
BYGNINGSARTIKLER**

### **Børge Hansen**

Mejeriartikler &  
Ost en gros

Skive - Holstebrovej 6  
Tlf. 353-373-393

## Durup

### **Anker Sørensen**

Murermester  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*

**DURUP - TLF. 99**

### **Kaj Sørensen**

Aut. Elektroinstallationsforretning  
v. Anna Sørensen  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Durup - Tlf. 84

### **Aage Ravn**

Tømremester  
Bygnings- og Maskinsnedkeri  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Durup - Tlf. 137

### **Axel Toft**

Korn, Foderstoffer  
Gødning og Brændsel

Durup - Tlf. 27

### **Peter Thomsen**

Smedemester  
Sanitet - Varme - Vand

Durup - Tlf. 76

## Nykøbing Mors

### **Brændselsforeningen**

Grundlagt 1912  
  
Havnen - Telefon 218  
**Nykøbing Mors**

## Morsø

### **Andelsslagteri**

**Nykøbing Mors**



### **Morsø Møbelforretning**

v. Ejv. Petersen  
Leverandør til DSB-Personalet

Enghavevej 47 - Tlf. 118  
Nykøbing Mors

### **Aage Krogh**

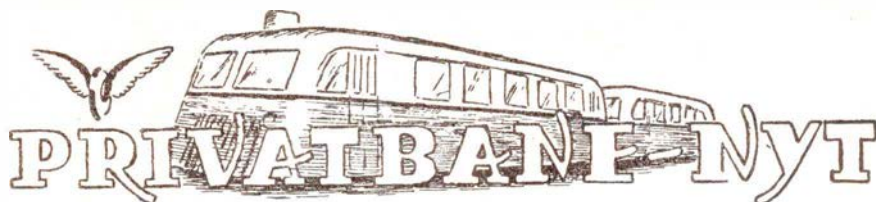
DSB-Vognmand i 50 Aar  
  
Munkegade 5  
Nykøbing Mors - Tlf. 288

## Nykøbing

### **Andelsbageri**

Nykøbing Mors - Tlf. 475





### Nr. Broby-banen nedlægges.

På en ekstraordinær generalforsamling i baneselskabet for Odense—Nr. Broby—Fåborgbanen vedtoges det med 4815 stemmer mod 920 (Fåborg og Håstrup) at nedlægge banen. Der krævedes 3442 stemmer for at nedlæggelsen kunne vedtages. Ved likvidation af banen menes det, at der vil blive balance, men der bliver intet udbytte til aktionærerne.

Banen har i år netop eksisteret i 50 år, og banens samlede bestyrelse vil køre med det sidste tog den 22. maj.

### Lollandsbanen.

Den 18. februar fremsatte trafikministeren lovforslag om jernbanedrift på Lolland—Falster.

I § 1 bestemmes det, at statens garanti-forpligtelse for forrentningen med 4 pct. af de nuværende aktier ophører med koncessionens udløb 30. juni. Trafikministeren bemyndiges til at erhverve jernbanestrækningen Orehoved—Nykøbing F., inklusive Nykøbing F. station, af det gamle selskab for 1,9 mill. kr., således at banen fremtidig drives som statsbane. I købet medgår også tilbehør, som ejes af Det

lolland-falsterske Jernbaneselskab. Købesummen forrentes med bevilling på de årlige finanslove.

Videre bemyndiges ministeren til af statens midler at anvende 500.000 kr. til tegning af halvdelen af aktiekapitalen i et nyt privatbaneaktieselskab, mens som bekendt købstæderne og Maribo amtskommuner overtager den anden halvdel af den samlede aktiekapital på 1 mill. kr.

Det nye selskab får koncession for 80 år fra 1. juli i år til drift af banestrækningerne Nykøbing F.—Maribo—Nakskov, Maribo—Rødby havn og Maribo—Bandholm. Det bestemmes, at staten skal dække mindst 65 pct. af det godkendte årlige driftsunderskud. Ligeledes overtager staten sammen med de interesserede kommuner det gamle selskabs pensionsforpligtelse. Skulle det nye selskab træde i likvidation, skal staten dække de resterende pensionsforpligtelser efter samme forhold som dens andel i underskudet, altså mindst 65 pct., mens resten overtages af de aktiehavende kommuner.

Såfremt der af midlerne for statsstøtte til modernisering af privatbaner skulle blive et beløb til overs ud over hvad der allerede er bevilget, skal det ny Lollandsbaneselskab kunne opnå et lån på en halv million kr. til delvis dækning af udgifterne ved moderniseringsanskaffelser, derunder

også sådanne, der er overtaget fra det gamle selskab.

### Vestsalling-banen.

I banens opland er der i øjeblikket fire bilruter, hvorpå banen har koncessionerne, men de drives af private rutebilejere, den ene rute endog med tilskud fra banen. Fra 23. maj overtager banen driften af disse ruter, der bliver slået sammen til to ruter. Banen har købt materiellet af rutebilejerne, og disse overgår samtidig til banen som chauffører. Billetterne bliver fremtidig gyldige både til tog og bil.

ALLINGE-BANEN. Den naturskønne strækning Klemensker—Rø på den nu nedlagte bane, vil blive udlagt som offentlig gang- og cykelsti.

NAKSKOV-RØDBY-BANEN. Det ser ud til, at likvidationen af banen vil give fuld dækning til aktionærerne, da der er livlig efterspørgsel efter banens materiale og bygninger.

NORDFYNSKE JB. har fået kommunegarantierne forlænget til marts 1957.

LOLLANDS-BANENs økonomi viser for indeværende regnskabsår en betydelig forbedring. Der er således opnået direkte besparelser på 300.000 kr. Når banen til 1. juli kommer under den nye ordning og opnår tilstrækkelig driftskapital, vil der kunne spares 100.000 kr. årligt i renter af kassekreditter.

### Fødselsdag.

Den 21. april fylder stationsmester A. C. Jensen, Vaarst st., 50 år.

VOGNFABRIKEN  
**SCANDIA**  
AKTIESELSKAB  
**RANDERS**

### Gunnar Hansen & R. Petersen

Blikkenslagermestre  
Aut. Gas- og Vandmester  
Sanitet - Centralvarme  
Udfører Arbejder for Banerne

Nibe - L. Algade 8 - Tlf. Nibe 108

### BRDR. HØNGAARD

Bygmestre  
Murer-, Tømrer- og Snedkerarbejde  
Udfører Arbejde for DSB samt  
Stat og Kommune.  
Sønderskov . Telefon 25

### Arnold Hansen

Tømrer- og Snedkermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Frederikshavn . Emilievej 3  
Tlf. 1497

### Auto-Duco Lakereri

v. Frede Frost  
Lastbiler, Vare- og Personbiler  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Hobrovej 76  
Aalborg . Tlf. Alba 10448

## MODEL JERNBANE

ved U. Jonvald

I Hvidovre, nærmere betegnet på Hæderdalsvej, ligger hr. Nielsen på gulvet og bander sagte, men inderligt. Tog 50 har tabt tid over strækningen og er nu, uden nogen påviselig grund, gået helt i stå. Brugen af chokeren får kun frontlanterne til at lyse kraftigere, toget flytter sig ikke en tomme. Ledninger bliver afprøvet, isolationen efterses, de tolv personvogne er alle på sporet og banen er fri, men toget

flytter sig stadigvæk ikke. Et nøjere studium af det store ekspresloks ædlere dele afslører, at lidt luv fra gulvtæppet har kilet sig fast mellem et par kamhjul. Det er problemer, der kan få selv den nøjagtigste køreplan til at vælte.

Hr. Niensens modelbane er imponerende, fordi hver tomme plads på gulvene er udnyttet totalt og desuden, fordi alle selvbyggede detaljer er minutøst gennemført.

## Herning

### Lund & Erichsen

Elektro-Installation

Udfører Arbejder for D.S.B.  
Herning . Bredgade 49 . Tlf. 70

### E. Blach Hansen

Guldsmedie og Juvelerer  
Lev. til DSB Personale  
Herning . Østergade 3 . Tlf. 800

### C. Engelbrecht & Søn

Aut. Gas- og Vandmester  
Blikkenslager  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Herning . Bredgade 14 . Tlf. 47

### A. og W. Christensen

Specialværksted for  
polstrede Møbler  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Herning . Østergade 35 . Tlf. 1744

### Gælder det OST saa husk

Torvedagene Tirsdag og Lørdag  
hos J. P. JENSEN, Herning  
hvor De faar de bedste  
Kvaliteter.

### Schack Nielsen

Farver og Lakker  
Stort Udvalg i Tapeter  
Herning . Østergade 20 . Tlf. 576

### Importforretningen Frem

N. C. Nielsen  
Tobak og Lædervarer  
Herning . Østergade 32 . Tlf. 466



### Ejnar Lange

Slagtermesterforretning  
Kød - Flæsk - Paalæg  
Herning . »Fredhøj»  
Tlf. 1739

### Herning Elektra

Boch-Service  
Reparationer - Salg - Service  
Leverandør til DSB  
Herning - Østergade 27 - Tlf. 1520



### Ikast Vulkaniseringsanstalt

v. Einer Madsen  
Udf. Arb. for DSB  
Ikast . Østergade 26  
Tlf. 140

### CHR. CHRISTENSEN

Glarimesterforretning  
Leverandør til DSB  
Struer . Østergade . Tlf. 161

## Viborg

### Aut. N D Forhandler

Jørgen Pedersen  
Stort Lager af Kugle- og  
Rullelejer  
Viborg . Vesterbrogade 12  
Tlf. 1600 (3 Ledn.)

### NIELS KALHAVE A/S

Centralvarme - Bad - Sanitet  
Vand - Gas - Støbegods  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Hj. af Reberbaneg. og Sct. Hansgade  
Viborg . Tlf. 592-593

## Skive Andels

### Kreatureksportforretning

Skive . Tlf. 276-976

### Kaj Rasmussen

Karup Blikkenslagerforretning  
Vand - Gas - Varme - Sanitet  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Karup . Viborgvej 27 . Telf. 59

### M. Grummesgaard

Blikkenslager  
Vand - Sanitet - Centralvarme  
Flaskegasanlæg  
Hammerum . Frølundvej 16 . Tlf. 160

### Banegaardskiosken Holstebro

v. Tage Skjød Pedersen  
Dagblade - Ugeblade - Bøger  
Holstebro . Telefon 948

### Magnus Jepsen

Murermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Tarm . Vardevej  
Tlf. 99

### H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik  
Tarm, Tlf. 16--34

### H. Overbeck

Lys - Kraft - Varme - Radio  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
KOLDING - Jernbanegade 21  
Tlf. 3555 fl. Lin.

## Brønderslev

### Brønderslev Mineralvandsfabrik

ved A. Poulsen  
Brønderslev . Gravensgade 6b  
Tlf. 346

### Frits Halvorsen

Entreprenør  
Betonvarefabrik  
Brønderslev . Bredgade 109 . Tlf. 425

### C. STEERUP

Murermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Vraa - Telf. 85

### Willy Heyn Jensen

Aut. Installatør  
Udfører Arbejder for DSB  
Tylstrup  
Tlf. Tylstrup 74 og Sulsted 96

### Pølsefabriken »Gølk«

Jørgen B. Jensen  
Skalborg Tlf. 162

### K. Søndergaard Jensen

Manufaktur - Tricotage -  
Lingeri - Uldgarn - Smaating  
Nørresundby - Østerbrogade 17  
Tlf. 11908

### Morsø Møbelforretning

v. Ejv. Petersen  
Leverandør til DSB-Personalet  
Nykøbing M. Enghavevej 47 . Tlf. 118

### Chr. Laursen

Entreprenør og Murermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Glyngøre - Tlf. 40

### Hans L. Olsen

Blikkenslager - Aut. Vand-  
og Gasmester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Thisted - Grydetorv 2 - Tlf. 772

### Einar Christensen

Blikkenslager - Skifferdækker  
Vand - Varme - Sanitet  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Skjern . Bredgade 112 . Telf. 484

### J. P. Bisgaard

Møbel- og Maskinsnedkeri  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Skjern - Finderupvej 3 - Tlf. 168



Modelbanen kører på 75 m skinner, fordelt med dobbeltspor i stuen, enkeltspor ind til næste værelse, og et stort spornet på »Hvidborg« station.

På stationen findes ialt 26 sporskifter, samt et skinnekryds. Samtlige sporskifter er bygget til manuel betjening og kan for størstepartens vedkommende nås fra kontrolpladsen. Skinner og sporskifter er selvbyggede og fæstnet på et underlag af abachitræ. Disset underlag er endvidere forment nøjagtig efter linieforingens bestemt afstukne grænser, og sporskifternes mere eller mindre skarpe kurver. Som tredieskinne anvendes 1½ mm messingtråd, der er loddet på med små stifter, og skinnerne er den almindelige B.B.type, der kan købes i alle hobbyforretninger. Trækraften består af fem forskellige Märklinmaskiner, een 3-koblet eksprestogsmaskine, een 5-koblet godstogsmaskine, 2 tenderloko, og det flotte dieselektriske modeltog, der ofte kaldes »Santa Fe«-ekspres. Alle loko er naturligvis forsynet med perfektomskifter og særdeles stabile og driftsikre. De tekniske litra på de fem Märklinloko er F. 800, R. 800, ST. 800 og 2 TT. 800. Det vil bemærkes, at der mangler en rangermaskine i maskinparken. Det har imidlertid sine grunde, idet det har været forsøgt med en Märklin TM. 800, men denne lille

maskine mangler de stores bløde og langsomme igangsætning (en betingelse for al hensigtsmæssig rangering), og derfor er denne lille type udskiftet med dens storebror TT. 800, der er ganske fortrinlig til alle forekommende rangerbevægelser. Naturligvis er denne sidste model også betydelig dyrere, men det er en investering, der betaler sig i det lange løb.

»Hvidborg«s midterperron er en tro kopi af øperonnen på Hvidovre station. Dette er imidlertid den eneste lighed, der er med bestående »store« anlæg, dog er de to af tre signalposter henholdsvis en model af kommandoposten i Valby og en meget smuk model af post 2 på hovedbanegården. Denne sidste bygning er udarbejdet efter originaltegningerne fra 1913, udlånt af banetjenesten. Desuden findes der af stationære anlæg: kulgård, vandtårn, vandkran, samt et meget stort fragtgodspakhus. Det rullende materiel er dels selvbygget og dels de gængse Märklin typer. Ialt består vognparken af 18 personvogne og 33 godsvogne. Personvognene er for størstepartens vedkommende 4-akslede sidde- og sovevogne. Desuden er der af 4-akslet materiel 1 spisevogn og 1 rejsegodsvogn. Godsvognene er de mest anvendte typer, såvel lukkede som åbne. Hertil kommer så en selvbygget korekran

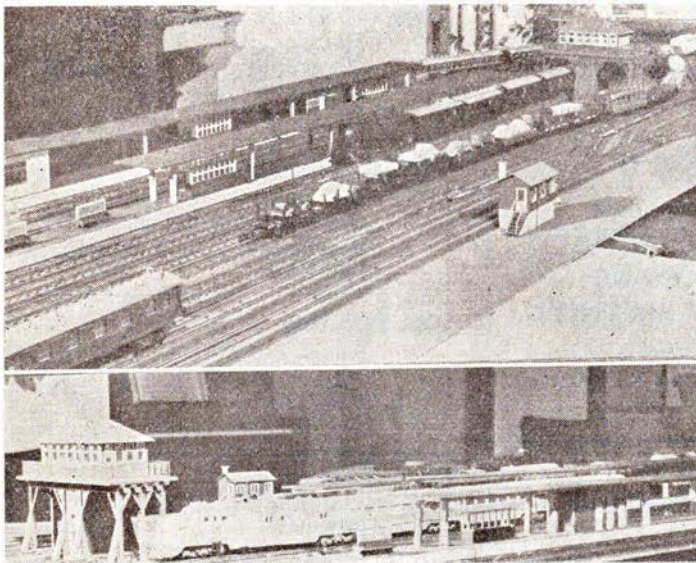
med meget kraftig løfteevne til brug ved større afsporinger og eventuelle sammenstød.

Til anlægget hører 2 HSV transformatorer. Disse glimrende danskbyggede transformatorer, anvendelige til alle arter modelbaner og overkommelige i pris, vil senere blive udførligt omtalt her i bladet.

Enhver hobby koster penge, og modelbaner er under ingen omstændigheder nogen billig hobby. I hr. Nielsens anlæg er investeret ca. 3500 kr. + et utal af timer brugt til montage om husflid, og utænkeligt er det vel ikke, at adskillige timer er gået med spekulationer, dyb og alvorlig tænken, over det utal af problemer, en modelbanemand har at tumle med.

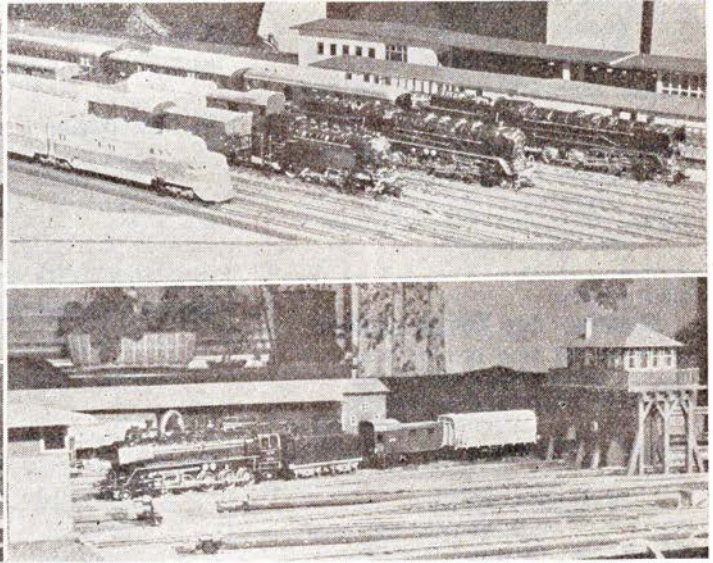
Men her som i de fleste andre tilfælde, var begyndelsen kun lille, og små, men fornuftige indkøb over en længere periode, har bragt den samlede investering op på det beløb, der ovenfor er nævnt, og som ved første færd syntes uforholdsmæssigt stort.

Til slut er der så blot at bemærke, at et anlæg som hr. Nielsens kan gøres endnu billigere, såfremt man vil slække lidt på det fuldkomne og i stedet bygge det væsentlige selv.



Øverst: Nordenden af „Hvidborg“ station.

Nederst: Diesellyntoget under indkørsel og den særprægede signalpost



Øverst: Maskinparade

Nederst: Rangering ved pakhuset.

**Besøg**

## **BIOGRAFEN I VEMB**

Forestilling:

Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Lørdag Kl. 20,15  
Fredag Kl. 21, Søndag Kl. 17,15 og 19,15

Ærb.  
Chr. Frederiksen

## **Dansk Model Teknik**

**D. M. T.**

Signaler, Broer o. l. til Modeljernbaner  
Reparationer af Modeltog og Tilbehør  
af enhver Art udføres samvittighedsfuldt

**Vanløse . Rundholmen 31 . Tlf. Damss 1941**

## Aarhus

**Boye**  
RASMUSSEN

Sølv- og  
Guld-  
smed

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Reparationer og nyt Arbejde  
fra eget Værksted

Aarhus . Frederiks Allé 133 . Tlf. 23408

### G. V. Schive

Isenkram - Køkkenudstyr  
Lev. til Jernbanepersonalet  
Aarhus . Bruunsgade 46-48  
Telefon 26191

### Chr. Søndergaard

Kolonial - Vin - Delikatesse

Aarhus . De Mezasvej 28 . Tlf. 2 2975

hvor de bedste Tilbud kommer  
først.

### Nicolin Hansen

Aut. Gas- og Vandmester  
Vand - Gas - Varme - Sanitet

Aarhus - Odensegade 15 - Tlf. 30454

### Tage Trabjerg

Maskinfabrik - Tandhjulsfabrik

Aarhus - Finlandsgade 31 - Tlf. 32785

### Laurits Thomsen

Snedkeri og Inventarer

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Aarhus. Ny Munkegade 40B. Tlf. 26854

### Haandværkerforeningens

Restaurant og Selskabslokaler  
anbefales. — Kaj Hansen.

Aarhus . Klostergade - Paradisgade  
Tlf. 20233-29255

Viborgvejens

### Herre- og Damesalon

anbefaler sig med proper, reel  
og omhyggelig Behandling med  
alt indenfor moderne Haarpleje

Gunnar Christensen

Aarhus . Viborgvej 33 . Tlf. 28073

### Voigt's Eftf.

K. S. Erhardi (ny Indeh.)

Cigarfabrik . Cigarer . Cerutter

Cigaretter . Tobak . Vine . Spirituosa

Haandrull. Cigarvarer til Fabrikspriser

Aarhus . Jærgaardsgade 43. Tlf. 24226

## Aarhus

### Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere  
Signalføjter - Hornarbejde

Aarhus . Frederiksgade 23 - Tlf. 28468

# M

Fabrik for Maaleinstrumenter

### TERMA ½

Aarhus - Danmark

### Malernes Cooperative Forretning

Alt Malerarbejde udføres  
Tilbud og Overslag hurtigst og gratis  
Aarhus . Amaliegade 5 . Tlf. 33111 - 33295

### Axel W. Vølcker

Bageri og Konditori  
Leverandør tll DSB Personale

Aarhus . Chr. Købkesgade 25  
Tlf. 22053

### Kolonialforretningen

v/ L. Andersen

Kolonial Konserver Tobak Cigaretter  
Aarhus Helgolandsgade 29 Tlf. 3333

### F. Storgaard

Aarhus . Skolebakken 7  
Telf. 35722 - 35848

Plisse - Hulsøm - Stofknapper  
Knaphuller - Applikation o. Kjolebroderi

### AARHUS OG OMEGNS BEGRAVELSESFORRETNING

v. E. Haugaard Jensen

Aarhus . Nørregade 1 . Tlf. 35183

Vor Ejendomsmægler er

### Mikael Sørensen

Statsexam.

Køb og Salg af Ejendomme, Villaer,  
Forretninger og Grunde

Aabyhøj . Ewaldsvej 51 . Tlf. 58985

## Aabyhøj

### Rammefabriken

»Jyden«

B. P. Ranghøj & Sønner

Kastanie Alle 11

**A A B Y H Ø J**

Tlf. Aarhus \*5 8100

### Blikvarefabriken

**Aabyhøj ½**

Jens C. Nielsen & Søn

Nordrevej 4 — Aabyhøj

Telefon Aarhus 5 8200

## Brabrand

### E. Strandgaards Turistfart

anbefales.

Tlf. 60193

### Bertrand Hagelquist

Murermester

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Aarslev pr. Brabrand

Tlf. 60282

### Otto Knudsen

Aut. Elektro-Installatør

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Voldbækvej . Tlf. Aarhus 60 234

Brabrand

### A. Møller

Smedemester

Tværvej 1 - Tlf. Aarhus 60 257

Brabrand

## Silkeborg

Kemisk Tøjrensning  
Presning og Farging

### Trikohl Renseri

Silkeborg . Søndergade 19

Tlf. 1262

### Hjemmebageriet

Friskbagt Brød og Kager  
Silkeborg . Søndergade 36  
Tlf. 521

### Engelbrecht Jakobsen

Brolægger - Terrazo- og Kloakmester  
og Vejarbejder

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Silkeborg - Almindesøvej 26 - Tlf. 409

# BLOMSTERHALLEN

HELM-PETERSEN

AARHUS - AABOGADE 8 . TELEFON \*6 8800



# TALLERKENFJEDEREN

## Tallerkenfjederens beregning og anvendelse

Tallerkenfjederen har også her i Danmark i de senere år fået en stadig større udbredelse, og vi skal i det følgende give en redegørelse for dens egenskaber og anvendelse.

Som opfindelse er tallerkenfjederen ikke just nogen nyhed, idet den første tallerkenfjeder blev konstrueret omkring år 1860 af den franske ingeniør Belleville. Derfor betegnes den endnu i dag ofte som »Bellevillefjeder«. Der fandtes dog på daværende tidspunkt ikke stålqualiteter og produktionsmetoder, der tillod en effektiv

udnyttelse af idéen; Firma Adolf Schnorr i Stuttgart har igennem en lang årrække specialiseret sig i en rationel fremstilling og standardisering, og der findes i dag »Original-Schnorr-Tallerkenfjedre« i ca. 200 standard-størrelser, der dækker belastninger fra under 1 kg til ca. 100 tons.

En tallerkenfjeder er en rund fjederstål-skive, der er presset op i kegleform og forsynet med et hul i midten. Da man i de fleste tilfælde har brug for større vandringer end den, der kan opnås ved hjælp af en enkelt tallerken, bygges tallerkenene gerne sammen til en fjedersøjle, som vist i fig. 1, hvor de enkelte tallerkener vender den konvekse flade parvis mod hinanden. Hele søjlen styres af en indvendig styrebolt.

Når en sådan fjedersøjle påvirkes af et

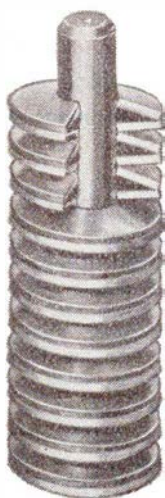


Fig. 1. Tallerkenfjederensøjle

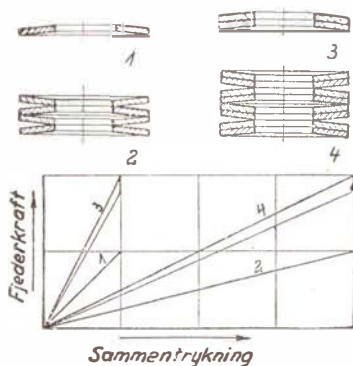


Fig. 2. Tallerkenfjedre med retlinet karakteristik.

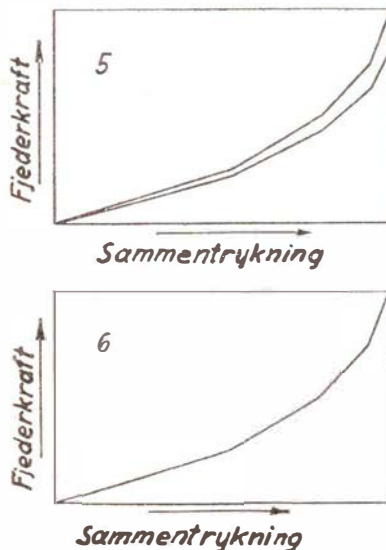
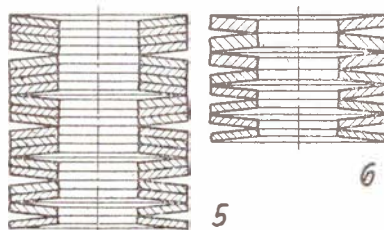


Fig. 3. Tallerkenfjedersøjler med krum (progressiv) karakteristik.

tryk, vil de enkelte skiver blive trykt mere eller mindre flade, afhængig af trykkets størrelse.

## Tallerkenfjederens karakteristik.

En fjeders karakteristik giver oplysning om forholdet mellem belastning og fjedervandring. Fig. 2 viser karakteristikken for forskellige tallerken-kombinationer. Som det ses af kurverne 1—4, får man en retlinet karakteristik, når der anvendes en enkelt tallerken eller en søjle af ens grupper.

Søjlen ifølge fig. 2—2, som er sammensat af 4 tallerkener, giver for samme belastning 4 gange så stor vandring som den enkelte tallerken, og søjlen ifølge 4 — bestående af 4 dobbelte tallerkener — giver 4 gange så stor vandring som en dobbelt-tallerken.

Kurverne 3 og 4 består hver af 2 linier: Den øverste linie gælder for stigende belastning, den nederste for faldende belastning. Forskellen fremkommer som følge af friktion mellem tallerkenene, der ligger an mod hinanden med hele fladen. I mange konstruktioner tilstræbes en sådan friktion i fjederen, bl. a. for at dæmpe fjederen mest muligt og derved undgå eftersvingning af det fjedrende maskinelement. I sådanne tilfælde kan der stables op til 6 tallerkener ovenpå hinanden i samme retning.

Som det ses af fig. 2, kan man ved hjælp af en enkelt tallerkendimension fremstille mangfoldige kombinationer og har derved mulighed for at få en fjedersøjle med netop den karakteristik, man ønsker.

Ved hjælp af tallerkenfjedre kan der også bygges fjedre med krum karakteristikk, sådan at belastningen ikke stiger proportionalt med vandrings (sammmentrykningen); som vist i fig. 3, finder der 2 muligheder for løsningen af denne opgave. Fjedersøjlen ifølge 5 består af tallerkener af samme dimension, der først (foruden) er stablet enkeltvis, derefter dobbelt, 3-dobbelt og 4-dobbelt. Først vil de enkelte tallerkener blive trykket sammen, derefter de dobbelte, hvilket giver en stejlere kurve, og så fremdeles. En sådan fjedersøjle giver som vist på den tilhørende kurve, igen et friktionstab. Er dette uønsket, kan man bygge en søjle ifølge 6, der består af tallerkener med samme udvendige og indvendige diameter, men af forskellig tykkelse. Man opnår også her en krum (progressiv) karakteristik, men undgår friktionen.

## Tallerkenfjederens egenskaber.

Som maskinelement og som fjeder i

Det solide Bindeled  
mellem en Jernbane og dens  
Kunder er

**Svogerslev**  
**Læssetransportøren**

værktøjer af forskellig art har tallerkenfjederen ret væsentlige fordele. Den er fuldstændig symmetrisk omkring styret, vil derfor ikke kæntré eller vige ud til siden. Fjedertrykket kommer altid i aksens retning, og når fjederen er konstrueret rigtigt, har den en praktisk talt ubegrænset levetid. Skulle en enkelt tallerken knække på grund af overbelastning, vil fjedersøjlen vedblive at fungere — ganske vist med lidt reduceret tryk, hvorimod en anden fjeder i dette tilfælde ville bryde helt sammen.

Tallerkenfjederen er en stærkt dæmpet fjeder og er derfor ikke tilbøjelig til at give eftersvingninger. Hvor det drejer sig om at anbringe store fjederkræfter ved en minimal indbygningshøjde, er tallerkenfjederen den ideelle løsning på problemet. — Et eksempel kan belyse dette forhold:

I en friktionskobling har man brug for et konstant fjedertryk på 600 kg. Dette kan fremskaffes ved hjælp af en enkelt tallerken med udvendig diameter 40 mm, indvendig diameter 18 mm og tykkelse 2 mm. Højden af denne fjeder i spændt tilstand ved det ønskede tryk er 2,2 mm. Det siger sig selv, at man ikke kan finde en anden fjederform, der kan løse den stillede opgave og optager så lidt plads som denne tallerken.

### Tallerkenfjederens indbygning.

Tallerkenfjederen kan bruges både til statisk og dynamisk (vekslende) belastning. Kræves der kun ringe eller slet ingen vandring, kan en enkelt tallerken ofte løse opgaven. (Se ovennævnte eksempel).

Ved konstruktionen af et værktøj eller en maskine er det ofte vanskeligt at bedømme, hvor stærke fjedre der er brug for. Tallerkenfjederen giver her rig mulighed for ændring af fjederkraften efter at alle andre maskindele er færdige, simpelthen ved at forøge eller reducere antallet af tallerkener — eventuelt ved en anden stabling.

I stedet for indvendigt styr kan man i givet fald også anvende udvendigt styr, i form af en bøsning eller en udboring i selve maskindelen.

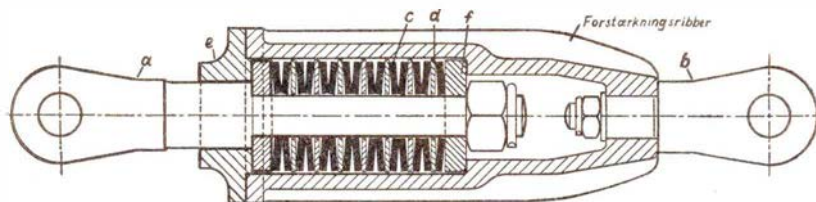


Fig. 5. Elastisk tog-kobling med SCHNORR tallerkenfjedre (skematisk)

### Tallerkenfjederens beregning.

Beregningen, der går ud fra teorien for plane skiver, vil sikkert for de fleste være for omstændelig. Firma Adolf Schnorr har udgivet en håndbog med tabeller og kurveblade over alle standarddimensioner. Ved hjælp af denne bog kan konstruktøren hurtigt orientere sig og vælge den rette dimension til et givet formål.

### Anvendelsesområder.

Indenfor maskintekniken er der utallige områder, hvor tallerkenfjederen med fordel kan anvendes, bl. a. hydrauliske anordninger, hejseværker, kraner, gear og koblinger, valseværker m. m. De mindre dimensioner vil også finde anvendelse i elektriske apparater, afbrydere og styreanordninger.

Til aksial belastning af kuglelejer er af firma Adolf Schnorr i samarbejde med SKF's tyske afdeling udviklet en tallerkenfjeder benævnet type »K«. Den yder et betydeligt svagere tryk end sædvanlige tallerkenfjedre af tilsvarende diameter, og når sådanne tallerkener anbringes i leje-huset, giver de en konstant aksial belastning af lejets ydre eller indre ring og fjerner ethvert slør. Samtidig bliver lejets gang praktisk talt lydløs.

Denne specielle anvendelse af tallerkenfjederen har bl. a. særlig betydning ved hjælpemaskineri til lokomotiver, vogne, skibe o. lign., idet sådanne hjælpemaskiner (kompressor, pumper, ventilatorer m. m.) ofte står periodisk stille. Under stilstand kan kugleleje-sporene blive ødelagt af vibrationerne fra hovedmaskineriet, da kuglerne under hele stilstandsperioden vil slå mod de samme steder på leje-ringene. En enkelt eller to tallerkener vil klare problemet. Som vist i fig. 4, kan fjedrene eventuelt anbringes mellem to sammenbyggede kuglelejer.

I udlandet er udviklet forskellige konfjeder indenfor de respektive landets jernbaner. SCHNORR-tallerkenfjedre indbygges bl. a. i sikkerhedsventiler, friktionskoblinger, kranbussere, til fjedrende op-hængning af motorer i elektriske tog, som bremsefjedre på rangerspor osv.

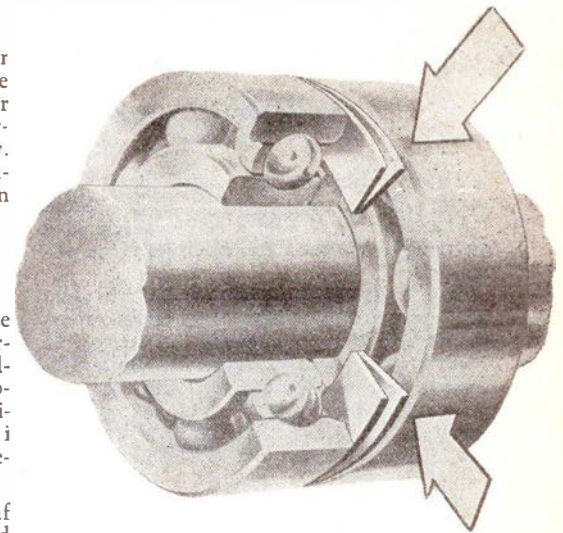


Fig. 4. Aksial belastning af kugleleje ved hjælp af 2 tallerkener type »K«.

På fig. 5 viser vi en tysk elastisk kobling til dieselelektriske tog. Koblingen fjedrer både ved tryk- og trækpåvirkning på følgende måde: Trykkes de to koblingsdele a og b under opbremsning mod hinanden, vil højre del b trykke mod trykskiven f og derved sammentrykke fjedersøjlen. Ved træk vil flangen e presse fjedersøjlen sammen mod trykskiven f.

En interessant konstruktiv enkelthed ved denne kobling er friktionskiverne d, som er anbragt mellem tallerkenfjedrene c. Ved sammentrykning af fjedersøjlen vil tallerkenernes ydre anlægsflader gnide mod disse friktionskiver, idet fjedrenes ydre diameter jo under sammentrykningen bliver større. Der opnås ved dette arrangement en særlig kraftig dæmpning af hele fjedren.

I Tyskland udføres for tiden en omfattende forsøgsrække med tallerkenfjedre anvendt som affjedring og støddæmpere i biler og sporvogne. Det vil blive interessant at høre om resultatet af disse forsøg. I hvert fald er der ingen tvivl om, at tallerkenfjederen som maskinelement for fremtiden vil finde stadig større udbredelse. Da praktisk talt enhver opgave kan løses ved hjælp af standarddimensionerne, der fås fra lager, kan fremstillingen også foregå på den mest rationelle måde.

B. S.

(Illustrationsmaterialet stillet til rådighed af SCHNORR's danske forhandler, firma E. Bondy, København.)

## Haardfrossen Klaris

lev. i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.

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



## Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10  
 Esbjerg

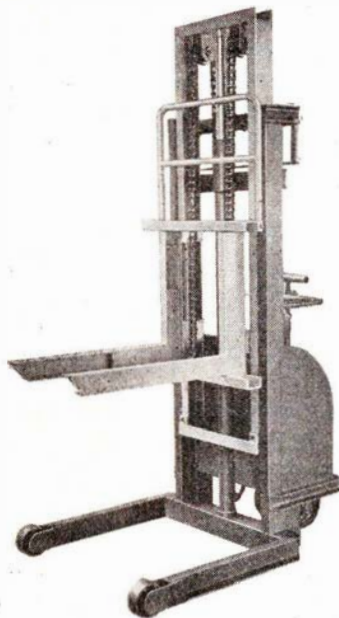


# Lifton

er navnet på den nye danske fabrik i Birkerød, som fremstiller Lifton elektrisk, hydraulisk gaffelløftere og gaffeltruckens moderne lillebror Lifton Pallet-truck. Endvidere er man færdig med forarbejderne til en dansk kombinationsdunkraft, der består af en hydraulisk håndpumpe og et betydeligt antal hjælpeværktøjer, og hvad dette velkonstruerede, praktiske stykke værktøj kan bruges til, er helt utroligt. Hidtil har man kun haft amerikanske modeller, så det er en betydelig landvinding for dansk industri, der her forberedes.

Skaberen af denne virksomhed, ingeniør Kn. Mikkelsen, er af jernbaneæt, hans fader var for år tilbage konstruktør ved Sydfynske Jernbane i Odense.

Lifton gaffelløfter er elektrisk hydraulisk og udstyret med tilslutning til vekselstrømsnettet. Den løfter en byrde på 300—500 kg op på plads på reoler og gør herved med lethed 2—4 mands arbejde, og den køres med håndkraft fra sted til sted.



Lifton gaffelløfter



Lifton hydraulisk pallet-truck

Lifton gaffelløfteren anvendes enten i forbindelse med skamler eller platforme og arbejder i så fald godt sammen med de i årevis kendte og skattede håndløftevogne, eller den fremstilles til stabling fra Lifton Pallet-trucks. I forbindelse med gaffeltrucks til hjælp i den interne transport vil det ofte være nødvendigt at foretage mindre, vandrette transporter og omplaceringer af varer på Pallets. Skal disse transporter foregå ved hjælp af gaffeltruck, vil der opstå en del ventetider, når denne er i brug andet steds, ligesom disse mindre betydende transporter også vil blive alt for kostbare.

Til afhjælpning af denne ulempe er Lifton Pallet-truck konstrueret, og denne danske konstruktion står fuldt på højde med de bedste udenlandske fabrikater. Lad derfor Lifton Pallet-truck udføre de mindre transporter og omplaceringer af transportlad og pallets. Lifton Pallet-truck er forsynet med kuglelejer og er meget letløbende, den er forsynet med overbelastningsventil, den løfter hydraulisk, og få pumpeslag med trækstangen giver en løftehøjde på 120 mm. Den er endvidere velkonstrueret, og der er intet sparet, for at gøre kvaliteten så god, som overhovedet muligt. Lifton Pallettrucks er bl. a. leveret til Danske Statsbaner, Tuborgs fabriker, Sadolin og Holmblad, der har 20 stk. i brug, Nordisk Tråd & Kabel, der har 12 stk. i brug, Titan, Galle & Jessen, Otto Mønsted, Haugstrups fabriker, Odense, o m. a.

Lifton elektr. hydr. gaffelløftere er leveret til bl. a. Standard Electric, Laur.

Knudsen, A/S Vejle Dampværeri, Titan, Galle & Jessen, F. D. B. Kolding o. m. a. store danske Virksomheder.

Det er velgørende at se, at så fremragende kvalitetsfabrikata kan fremstilles i Danmark, og at dansk industri i fuld udstrækning tager konsekvensen heraf, og køber disse fabrikata. JN.



## Vejle H.

O. trafikkontrolør S. E. Beck, Randers, er forfremmet til stationsforstander i Vejle H., hvor stationsforst. K. C. R. Rasmussen har søgt afsked på gr. af alder (70 år).

## Ulfborg.

Stationsforst. J. A. Christensen, Roslev, er e. ans. forfremmet til stationsforst. ved Ulfborg st., hvor stfst. T. Studsgaard er død (63 år).

## Dødsfald.

Pens. baneformand O. P. Nielsen, Kvistgård, 89 år.

Pens. stationsmst. F. Jøns, Ålborg privatb., 84 år.

Pens. overportør N. H. Pugh, Bramminge, 83 år.

Pens. godsekspeditor H. P. Jørgensen, Roskilde, 83 år.

Pens. lokomester J. Hansen, Ålborg privatb., 83 år.

Pens. godsekspeditor J. M. V. Volkeren, Frederiksberg G., 83 år.

Pens. togfører J. P. Hansen (Stege) Gedser, 83 år.

Pens. rangerformand O. Landsvig, Kh., 82 år.

Pens. togfører J. I. Jochumsen, Gedser, 81 år.



- den bedste gas  
på det bedste anlæg.

**NORDISK FLASKEGAS**  
ESBJERG TLF. 3515

## AGRICOLD

Dansk Landbrugs Fryse- og Kølehus  
Esbjerg

**Esbjerg Eksportslagteri**

Pens. depotarb. Søren I. P. Hacke, Gb., 80 år.

Pens. rangerfmd. Fr. Olsen, Kh., 79 år.

Pens. overportør V. E. J. Hansen, Helerup, 79 år.

Pens. togfører N. C. Nielsen (Støvring) Kh., 78 år.

Pens. togfører Niels Mortensen, Korsør, 76 år.

Pens. togfører N. C. Angelso, Kh., 76 år.

Pens. overportør H. C. Hansen, Kolding, 76 år.

Pens. stationsforst. C. C. Sørensen, Gredstedbro, 72 år.

Pens. trafikass. frk. E. Hein Hansen, Dc. 1 banetj., 71 år.

Lokofører R. V. S. Jacobsen, Struer, 70 år.

Togrevisor N. H. Hermansen, Kh., 67 år.

Lokofører C. F. M. Frederiksen, Århus, 66 år.

Pens. stationsmst. L. K. Husted, Spjald, 66 år.

Pens. remisefmd. F. V. Christensen, Viborg, 64 år.

O. trafikkontrolør R. C. Marstens, Dc. 2 banetj., 63 år.

Togfører A. M. Pedersen, Struer, 62 år.

Togfører O. P. Jespersen, Kh., 57 år.

Togfører M. Poulsen, Viborg, 55 år.

O. skibsfyrbøder E. H. Kruhøffer, Korsør, 31 år.



### S-togs »idyl«.

»Det har de kun godt af, de Hvidovre-bønder!«! Sådanne og lignende gloser, kraftigt spædet op med bibemærkninger, er blot en enkelt af de bemærkninger, der møder S-togspassagererne, når de forsøger at tilkæmpe sig en plads i de mere end overfyldte S-tog om morgenen på Hvidovre station, og navnlig er det galt med toget 7,57, og bemærkningerne bliver fremsat af det meget ungdommelige publikum, der har taget samtlige siddepladser i besiddelse. Hvad menes der så med bemærkningen? Det kan en dame, der gennem flere år har rejst fra Hvidovre station, fortælle. 2 — meget unge — damer sad på hver sin plads med det uundgælige ugeblad foran sig — toget holdt ved Hvidovre

station, og mere end 100 rejsende forsøgte at bane sig vej gennem de tætpakkede vogne — da lyder bemærkningen »Det har de kun godt af, de Hvidovre-bønder — de pralede med, at nu fik de S-tog — men Hvidovre er jo kun en station på vejen — det er jo Glostrup, der betyder noget«. Ja, der kan man se. Det er måske rigtigt nok, at Hvidovre har pralet med, at nu fik den S-tog, og rigtigt er det også, at man var lykkelige, den dag det skete. Men som det blev, er glæden ved at vende sig, og ikke uden grund. S-togene er i myldretiden praktisk talt stoppet til bristepunktet, og naturligt er det, at ungdommen tager alle siddepladserne, for »den er jo så trat« — skriver en indsender i Hvidovre Avis.

### Vrede roskildensere.

40—50 rejsende til Roskilde havde den 10. februar en så besværlig rejse fra Kh. til Roskilde, at de truede med at jævne Glostrup st. med jorden, dersom stationen ikke standsede det ellers gennemkørende tog 267. Det blev standset, og Glostrup st. beholdt sit vante udseende.

Lokaltoget 16,29 blev afsendt for næsen af dem, da de kom stormende op på peronen på Hovedbanegården fra et S-tog, der var forsinket. Det skulle have været inde tre minutter før.

De tog derefter mod Glostrup med S-tog 16,31 for om muligt at nå det tog, som var kørt for næsen af dem. Hvis det mislykkedes, var de sikre på at nå det næste tog, som »16,31-S-toget« skulle have forbindelse med i Glostrup. I Hvidovre standsede toget med de efterhånden let irriterede Roskildensere, og der blev ikke givet afgangssignal. Da de så deres Roskildetog køre forbi, mens de stadig selv holdt, løb en af dem til kontoret og bad den vagthavende ringe til Glostrup for at holde deres tog.

— Det er ikke nødvendigt, sagde han, det har De jo forbindelse med. Men han lovede alligevel at ringe.

Da S-toget omsider nåede Glostrup, var toget mod Roskilde kørt, men i højtaleren blev de, der skulle videre, kaldt til



kontoret. Her fik de at vide, at der ville blive skaffet en rutebil, da deres tog var blevet sendt af uden dem.

20 minutter efter fik de at vide, at hovedkontoret ikke mente, at der kunne bevilges en rutebil, og det var iøvrigt også umuligt at skaffe en chauffør.

De 50 blev vredere og vredere, indtil endelig en fik den idé, at man kunne standse eksprestotog fra København 17,19. Let spøgende, men meget bestemt blev stationspersonalet gjort opmærksom på, at man ville have det standset, dersom stationen ikke skulle jævnes med jorden! Toget blev standset, og den lille forsinkede flok nåede til Roskilde kl. 18,15 — en time og et kvarter senere end normalt.

### Da Asåbanen skulle anlægges.

Pens. lokofører Laurits Christensen, Aså, fortæller, at han aldrig havde været med til et mere ubehageligt møde end dette. Jeg husker forarbejdet for banen, og da jeg kørte det første tog på Sæbybanen. Dengang lå der kun to eller tre huse, hvor byerne nu findes. I Aså var der en gammel by, men den gik man udenom, og først 1914 lykkedes det for byen at få jernbane. Ingen fra den tid glemmer striden om koncessionen på banen, og hvorledes daværende apoteker Mikkelsen, Dronninglund, sagde, at han ville lade sig hænge, om Aså fik en bane. Afdøde læge Lassen, som var en af sagens forkæmpere, sendte ham ved baneindvielsen et stykke reb til formålet.

### Hos jernbanelægen.

En banearbejder var kommet til skade med sin ene hånd, og tog derfor til hospitalets skadestue for at blive forbundet. Et par dage senere gik han til jernbanelægen, der spurgte:

— Hvorfor kom De ikke til mig straks?

— Nåh, jeg synes, det var bedst at gå til en rigtig læge først!

### I jernbanerestauranten.

Et par rejsende, mand og kone, satte sig ind i restauranten på Fredericia st. og bestilte to portioner biksemad. Da maden blev serveret, gik manden straks igang med sin portion, mens konen sad og stirrede på sin portion. Da tjeneren bemærkede dette, spørger han:

— Er der noget i vejen med maden?

— Nej, men jeg må vente til min mand er færdig, for han har vores gebis!

— og så var der

konen, der ikke ville køre med loko nr. 627, fordi salmen :Døden er den sidste fjende, har samme nr. i salmebogen ...



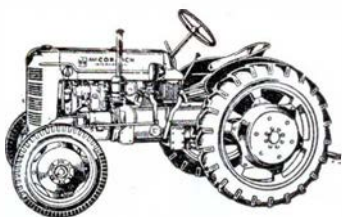
**MASKINFABRIKKEN**

**»Godthaab«**

H. Dalsgaard

Alt i  
Landbrugsmaskiner

Torvegade 15 - Tlf. 725  
Skive



**Fr. Klochs  
Ligkistemagasin**

v/ C. Halse

Skive, Møllegade 2, Tlf. 150

**Skive Flytteforretning**

Chr. Hansen & Søn  
v/ Friis Hansen  
Opbevaring af Møbler

**SKIVE - NØRGAARDSVEJ 35 - TELEFON 1117**

*Durup*

**SKOTØJSFORRETNING**

O. NORUP

**DURUP - TELEFON 116**

**Roslev Foderstof-  
og Gødningsforening**

Bestyrer Chr. Sørensen

**ROSLEV - VESTERGADE 4 - TELEFON 30**

**AXEL POULSEN**

Blikkenslager

Aut. Vand- og Gasmester  
Sanitet - Varme

Udfører Arbejde for DSB

**ROSLEV - ØSTERGADE 26 - TELEFON 123**

**EL**

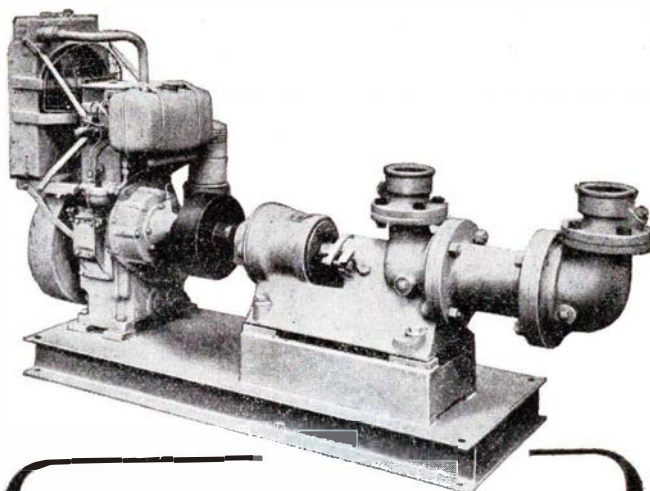


**KAJ SØRENSEN**

Aut. Elektro-Installationsforretning  
v. Anna Sørensen

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Durup - Tlf. 84



## **NØD- BRANDPUMPE**

MONO pumpen finder stor anvendelse som nødbrandpumpe i fabriksanlæg, lagerbygninger etc. Kan leveres som stationær pumpe eller som transportabelt anlæg.

MONO pumpen kan også leveres for anvendelse som skumsprøjte (ved 5 atm tryk).

MONO pumpen er selvansugende på ca. 8 m lodret løftehøjde.

MONO pumpen opfylder også de af den internationale sikkerhedskonvention stillede krav til nødbrandpumper for skibe.

*Forlang specialprospekter tilsendt,*

# **MONO**

## **pumpen**

ENEFORHANDLING FOR DANMARK:

# **VIGGO PETERSEN**

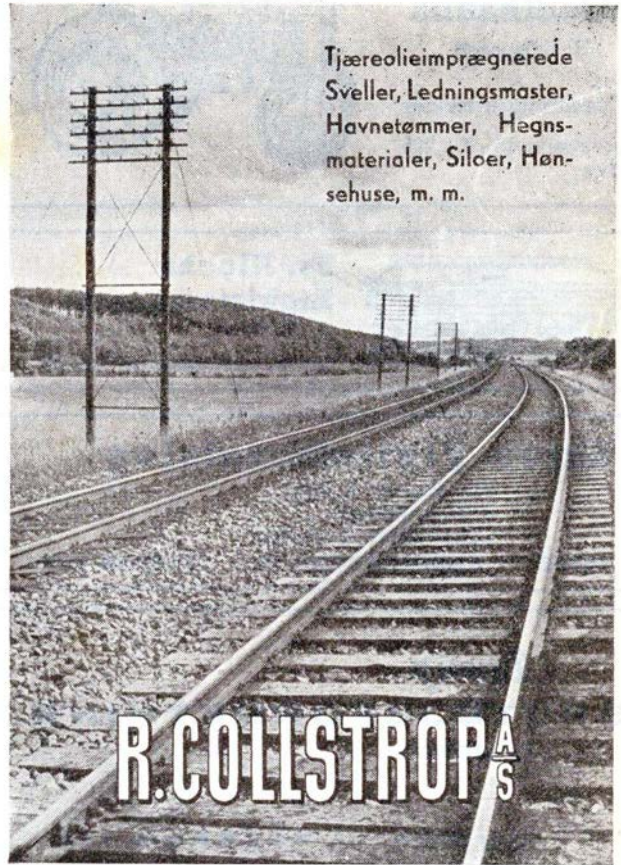
**MASKIN- OG INGENIØRFORRETNING**

Telf. C. 3664 - C. 13964

**CHR. D. 9's GADE 5 - KØBENHAVN K.**

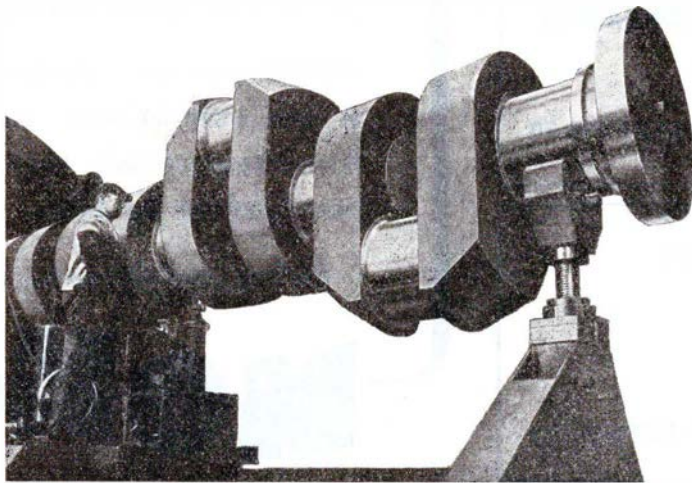


*... Ælt Dansk Staal er -*  
SIEMENS MARTIN STAAL



Tjæreolieimpregnerede  
Sveller, Ledningsmaster,  
Havnetømmer, Hægs-  
materialer, Siloer, Høn-  
sehuse, m. m.

**R. COLLSTROP A/S**



**HJULSÆT,  
VIGESPOR OG  
KRYDSNINGER**

for jernbaner og  
sporveje

**SKIBS- OG  
ANKERKÆDER**

**SMEDESTYKKER**

for maskin- og  
skibsbygningsindustri

*Repræsentant:*

**OLUF RØNBERG TEKN. AFDELING A/S**

Vester Farimagsgade 1 . København V . Tlf. Min. 2062

**GHH**

**GUTEHOFFNUNGSHÜTTE WERK STERKRADE • OBERHAUSEN - RHEINLD.**