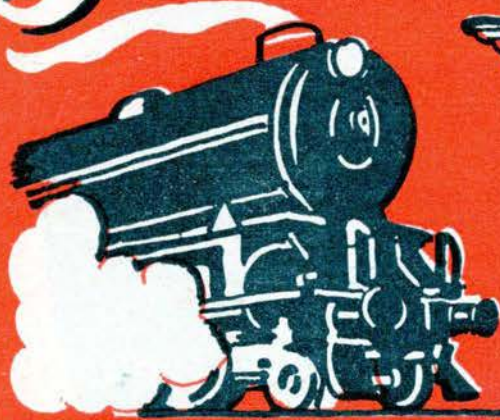


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET

J. OVE SKIPPER

OVERSØISK HÅRDTTRÆ

Vesterbrogade 6D · København V

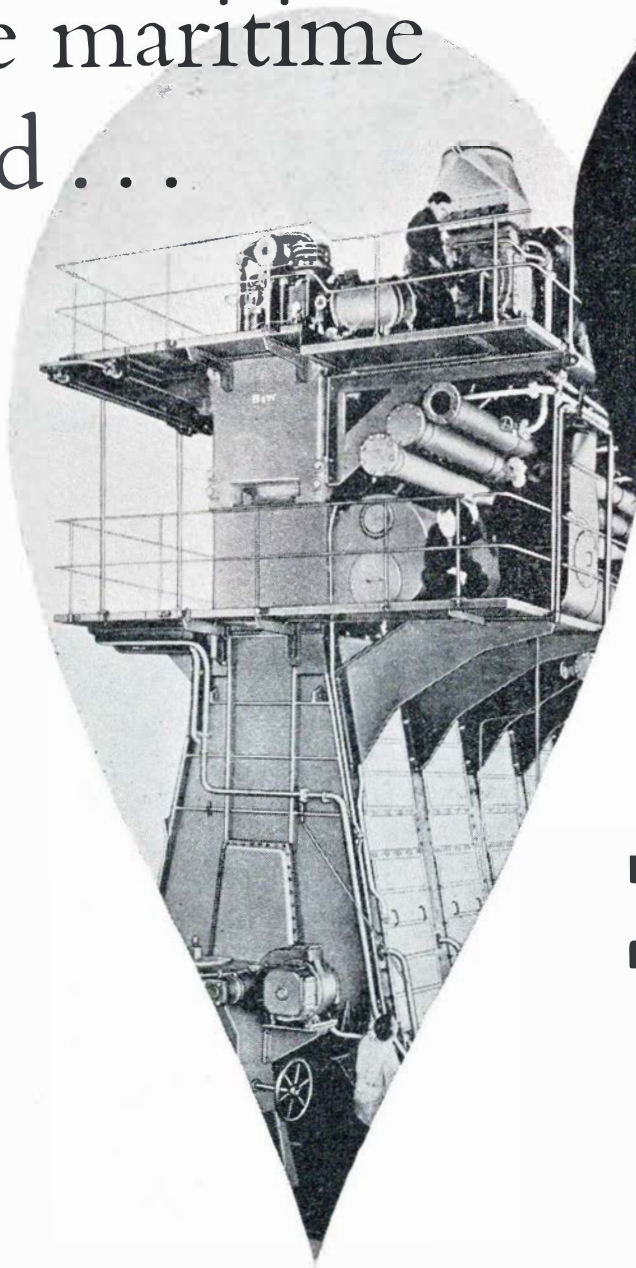


14. ÅRGANG NR.

7

JULI 1957

- leading
in the maritime
world . . .



Turboladede 2-takts
enkeltvirkende
dieselmotorer, såvel
af ventil- som af
opposed-piston typen,
indrettet for drift
med tung olie,
med ydelser
op til
17.500 EHK.

B&W



BURMEISTER & WAIN
KØBENHAVN DANMARK

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

Stationsmester
H. E. Rybro, M. D. F. (ansvarhavende)
Bernhard Bangs Alle 39, København F.
Telefon Fasan 4091

Redaktionssekretær:
Togbetjent V. Jonvald - Hvidovrevej 258
Tlf. Hvidovre 3642

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement
6 kr. årlig.

Girokonto 600 82
Medlem af
International Tidsskriftsfederation

MEDELM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagstælling

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

JULI 1957



Dette nr. indeholder:

Det bliver bare ikke gjort side	167
Månedens emner	» 168
Sagt og skrevet	» 172
Rutebil nyt	» 172
Mens vi venter på tog ...	» 173
Nordfynske jernbanes 75	
års jubilæum	» 175
Erindres det	» 176
Amagerbanens 50 års ju-	
bilæum	» 178
Det er ikke alle, der ved	» 180
Canada udvandrernes vil-	
kår	» 181
Renholdelse af pers.vogne	» 183
Månedsmagasinet	» 184
Privatbane-nyt	» 187
Model jernbane	» 189
Foto hobby	» 191
Fra forretningsverdenen..	» 191
Boganmeldelser	» 192
Ud og ind	» 192

... også månedens forbrug af

tobaksvarer

kan De købe i

Jernbanekioskerne

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet
i Danmark

... Randers 4004

Aviser - dag- og ugeblade
papir og telegrammer

H. C. Jørgensen

Butikstorvet - Nyvangsvej 94
Tlf. Randers 6520
Kolonial - konserves - tobakker
Udvalg i oliemaling og lakker

Bagermester Pedersen Bak

Schousgade 2 . Randers . Tlf. 566
Daglig frisk og lækkert brød
Bestillinger modtages

Frugtforretningen »Solstrålen«

Søren Møllersgade 24 . Randers
Telf. 6441
Altid frisk frugt -
grøntsager og konserves

BP servicestationen

A. Mortensen
Fredriksplads 9 . Randers . Tlf. 6265
Benzin - olie - vask - smøring

Konfektureforretningen

Vestergade 11 . Randers . Tlf. 2970
Stort udvalg i konfekture -
bolcher. Spec. gaveæsker

FLORA - Søndergade v

overf. Kino . Tlf. Struer 502
Aarstidens frugt og grønt
blomster, buketter, krans

De Styrkes Bedst

med ægte **Struer grovbrød**
Undvær det ikke. Fås overalt
Struer Brødfabrik . Tlf. 309

Vin- og tobaksforretningen

Østergade 2 . Tlf. Struer 843
Vin - spirituosa - tobak
cigarer - cigarillos

Skive

Frode Hansen

v/ B. Ehlert Nielsen
Stort Udvalg i **Damekonfektion**
Rimelige Priser. Konto oprettes
Thinggade 21 . Tlf. Skive 1574

Thyge Clausens etff.

v/ Astrid Kristensen
Kolonial - konserves - kaffe
Tobak - vine - spirituosa
Odgårdsvej 40 - Tlf. Skive 1212

Holstebro

Bageriet Vesterbro

Vesterbrogade 19
Tlf. Holstebro 45
Prøv vort lækre, friske brød

FLORA

Skolegade 30 . Tlf. Holstebro 568
Frukt - grønt og blomster
Altid friske varer

Jacob Knudsen

Kolonial - Vine - Tobakker
Konserves - Chokolade - Frukt
Allegade 5 . Tlf. Holstebro 609

Købmand Evald Husted

Stationsvej 20 . Tlf. Holstebro 470
1. kl.s konial - konserves - kaffe
tobakker - vine og spirituosa

Forniklingsanstalten

Helgolandsgade 7 . Holstebro
Fornikling - forkromning -
sandblæsning
Tlf. 938

Busk & Vindings etff.

v/ Frode Pihl
aut. installatør
Vestergade 8. Thisted. Tlf. 359
Alt elektrisk arbejde udføres

Kolonialforretningen

Højvang 16 . Aars . Tlf. 446
Alt i kolonial - kaffe
Tobak - vine - spirituosa

Aars og omegns Andelsslagteri

Tlf. 44 - 219

Sønderjylland

Vi bor på **Hotel »Norden«**

A. Brøndt - Tlf. 2 40 30
1. kl.s madsted. Gode værelser
Haderslev . Storegade 55

Velklædt på konto —

hos **BOLETTE**

Storegade 9 . Haderslev. Tlf. 2 3533
Dame-, herre- og børnekonfektion
sengeudstyr og hvidevarer

Stenbrud- og Skærve- fabrik Nørre Smedeby

Vilsbæk pr. Kliplev
Tlf. Kliplev 87716

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik
Tarm, Tlf. 16—34

Det bliver bare ikke gjort -

. . . sådan er så meget

Ved middagstid stod to slutsignallygter uden for perron 4. De stod og blinkede. Da det blev aften, stod de der endnu og blinkede stadig. Hvorfor stod de der? Ja, de var begribeligvis taget af et ankomende tog og glemt. Det kan selvfølgelig ske, at noget glemmes, og i de fleste tilfælde er det jo ingen ulykke. Men hvorfor var de ikke blevet slukket? Var det også blevet glemt? Nej, det var på grund af ligegyldighed, sjuskeri. Det er ikke forbundet med noget arbejde eller besvær at slukke et slutsignal, men det er bare ikke blevet gjort. Man kan naturligvis have ret i den betragtning, at det er fjollet, de skal slukkes og tændes ved hjælp af en skrue, i stedet for ganske simpelt med en almindelig kontakt, men det undskylder ikke, at man undlader at slukke. Det er uordentlighed og sjuskeri, og man ser alt for ofte, slutsignaler stå og brænde, bare fordi de ikke bliver slukket efter endt brug.

Det sker også alt for ofte, at man kommer ind i et rum eller lokale og finder lyset tændt, skønt der ingen mennesker er tilstede. Hvorfor slukker man ikke altid, når man går? Det er ikke forbundet med nogen ulejlighed at slå til kontakten, men det bliver bare ikke gjort. Sjuskeri. Hvorfor lukker man ikke døre efter sig, når man går igennem? Hvor der ikke er automatisk dørlukker, står døren åben så godt som altid. Menneskene bliver mere og mere ligegyldige med sådan noget. I gamle dage lukkede man selvfølgelig dørene

efter sig, det gør man ikke mere. Det skal ske automatisk, ellers sker det ikke. Så er spørgsmålet hvor meget automatik der kan betale sig? Dørlukkere er almindelige, man har også automat-lys, som slukker efter en vis tids forløb, men det bruges almindeligvis kun til trappeopgange og lignende steder. Man kunne også let have konstrueret slutsignalerne sådan, at de kun kunne brænde, når de sad i holderne på vognene. Sådan kunne man lave så meget, men at det ikke er lavet undskylder ikke, at menneskene undlader at slukke og lukke, hvor det bør gøres.

Med hensyn til at undlade at lukke vinduer udvises der også sjuskeri. Man smækker vinduerne op, når man går, enten i den prisværdige hensigt at skaffe frisk luft eller bare af vane. Men man lukker dem ikke igen. De får lov til at stå åbne til der engang kommer en anden, som lukker, og kolossale mængder af kostbart brændsel går lige ud i luften. Det ville måske kunne betale sig at konstruere automatiske vinduelukkere, som lukkede efter forløbet af en vis tid, passende til fornyelse af luften i lokalet.

Hvorfor ser man så mange luftslanger, som hænger og stritter og ikke er sat på plads? Hvorfor er

så mange personvogne for lidt opvarmede eller overhede? I de fleste tilfælde er det bare, fordi varmereguleringen ikke indstilles, skønt dette ikke kræver noget arbejde, men det bliver bare ikke gjort. Hvorfor er der så mange vinduer i togene, der synker ned under kørsel? Det er jo ikke besværligt at stramme lukkeanordningen, men det bliver bare ikke gjort. Hvorfor træffes der så mange rejssende uden den nødvendige hurtigtogsbillet, skønt den, der har solgt billetten, skal vide, at hurtigtogsbillet er nødvendig til denne rejse? Således kan der nævnes utallige eksempler på sjuskeri, der foregår, ikke for at slippe for et arbejde, men bare af ligegyldighed, der står i den grelleste modsætning til den omhu og omhyggelighed, de samme mennesker udviser overfor andre ting. Endnu et udslag af sjuskeri skal omtales, fordi det er typisk.

Det sker mange gange dagligt, at et tog afsendes — særligt fra de mindre og mellemstore by- og knudestationer — et minut eller halvandet eller to efter den rigtige afgangstid. Hvorfor? Det er ikke nemmere, bekvemmere eller på anden måde behageligere, end at afsende det til tiden, og ulejligheden er akkurat den samme. Selv om man nu tænker som så: Det er da ligegyldigt med et enkelt minut eller to, så nøje kommer det sig ikke. Der bliver ikke skrevet noget om det, og skulle det ske, kan man altid forklare det som difference mellem ure eller med en anden

Bellis

blomster og kranse

Vestergade 2 . Tlf. Nyborg 408

sandsynlig undskyldning, og for øvrigt er det kværlanteri at tale om så lidt. Så er det alligevel utilbørligt sjuskeri, som ikke bør finde sted. Måske betyder det også noget. Ikke for stationen, men for toget. Hvis der nu advises samme nonchalance på flere stationer og ligeledes med hensyn til kørselen,

så bliver det snart til betydelig forsinkelse, og i bedste fald får man det kendte forhold, at togene kommer og går et par minutter eller tre over tiden. Sådanne forsinkelser er komplet meningsløse og tjener kun til at demonstrere sjuskeri.

A r o s.

Månedens emner...

Så kom der igen en ny udgave af tjenestekøreplanen, og man konstaterer endnu engang, at den atter er vokset med nogle blade. Dette kan man tage som et tegn på en glædelig udvikling af trafikken. Men det rummer også et problem, navnlig for 2. distrikts vedkommende. Bogen bliver for stor, tyk og tung og u håndterlig. Det kan gå, hvor man har den liggende på et kontor, men for det kørende personale er det en ubehagelig historie at slæbe rundt med en bog af dette format, sammen med alt det andet nødvendige, der forøvrigt også har tilbøjelighed til at vokse.

I 1. distrikt har man som bekendt for lang tid siden indset, at bogen blev for stor, når den skulle indeholde planer for alle distriktets tog, og er derfor delt i to. Noget lignende kunne vel gøres for 2. distrikts vedkommende, omend det ville blive vanskeligere at finde et skel at dele efter. Men kunne det ikke være hensigtsmæssigt at udsende planen i form af hefter? Et hefte for hver strækning, muligvis flere af de mindre strækninger slået sammen i et hefte. Det ville også indebære den fordel, at man ved køreplansskifte kun behøvede at udsende nye hefter for de strækningers vedkommende, hvor der forekom ændringer. Desuden behøvede man kun at uddele hefter i det omfang, personalet hver enkelt sted har brug for.

For øvrigt har køreplanerne stadig den store mangel, at der i rubrikken for krydsende tog ikke er anført, på hvilke dage

det krydsende tog løber. Efterhånden som der bliver flere og flere tog, der løber på bestemte ugedage, rummer det en fare for fejltagelser, når man skal til at finde frem til andre planer for at se, hvornår krydsning skal finde sted, og det ville jo være nemt at anføre det i planen, hvis bare viljen dertil var tilstede. Lokf.

★

De høje trin på personvognene

De, der konstruerer jernbanernes personvogne, må åbenbart selv være nogle langbenede krabater at domme efter højden på trinene op til vognene. De er nemlig så høje, at selv for folk med normal benlængde, er det noget af et problem at klatre ned ad dem med et par kufferter i hænderne. Man ser dagligt, hvor vanskeligt det er for kortbenede (dem er der jo endnu en del af) for ældre folk, for børn og for damer med snævre kjoler (dem er der for tiden mange af) at klare de høje trin. Ville det mon være forbundet med nogen særlig vanskelighed at sætte et trin mere på, så der blev tre trin i stedet for to? Det ville i hvert fald være et meget betydeligt gode for mange rejsende. Et bevis på hvor påkrævet det er, har man i den kendsgerning, at hvor det er muligt, stiller togpersonalet sig op ved dørene for at kunne gribe dem, der falder under forsøg på at stige ud. Desuden forsinkes de høje trin udstigningen.


Avancement i rejsebureauerne

En dygtig sælger er guld værd. Dette gælder ikke mindst i banernes rejsebureauer. De er sælgere for banerne, og det er af allerstørste betydning, at det er folk, som giver kunderne tillid. Det er ikke bare om at prakke dem en rejse eller en billet på. Den slags går ikke ret længe. Kunderne vil hurtigt mærke og forstå, om manden bag skranken bare snakker, eller han virkelig ved noget om det sagen drejer sig om. Derfor er det galt, at bemandede rejsebureauerne med mere eller mindre tilfældige folk, og det er galt at udskifte personalet så hyppigt.

De private rejsebureauer beholder deres personale som regel på livstid, og de bliver eksperter på deres område. Jernbanerne burde gøre ligeså. Det spiller jo ingen som helst rolle, om en mand skal lønnes som assistent, som overassistent eller som kontrolør, bare han er den rigtige mand, som ved besked med alt vedrørende rejser og forstår at snakke med folk. Det er komplet ligegyldigt, om han glemmer både signal- og sikkerhedsreglement med mere, når blot han bliver ekspert indenfor det område, der angår rejser. Derfor er det også galt, at rejsebureauerne er normeret med et personale, som er fastsat til så eller så mange af hver kategori, hvorved mange tvinges til at søge ud for at avancere. Hvad skulle det kunne gøre, om et rejsebureau i tidens løb blev bemanded med f. eks. kontrolører alene, bare det var de rigtige og inden for deres område dygtige folk? Rejse per.

Halskov—Knudshoved

Den nye bilfærgerute mellem Jylland og Sjælland er åbnet og driften begyndt. Samtidig med at vi har fået en ny regering, hvis fornemste opgave det er at indføre sparsommelighed og redde landet af den økonomiske nød og fattigdom, vi befinder os i, sættes landets største og kostbareste luksusforetagende i gang. Det er mærkeligt. Der skal ikke siges et eneste ondt ord om den nye overfart. Det er alt sammen fortræffeligt, storartet, så godt som man kan ønske det. Men det er luksus. Ren og skær luksus, uproduktiv, til glæde, men ikke til gavn.



Til JYLLAND
over
HUNDESTED—GRENÅ

Tog fra Hillerød

Hverdage:	7,15	11,15	15,50*	16,15**	20,15
Søndage:	7,15	10,50	16,15	19,50	

* Kun lørdage. ** Ikke lørdage. Frederiksværkbanen

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



DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN

Man taler om manglende opsparing, om savnet af penge til investering i produktionen og kapitalnød, der truer landets erhverv med ruin. Ville det så ikke, hvis det da er rigtigt alt det man læser og hører om vor økonomiske misere, have været bedre, om alle de penge, der er anvendt til den nye overfart, var blevet sat ind i produktionen? Og ligeså alle de penge der anvendes til anlæg og projektering af nye bilveje? Det er udmærket med gode trafikforhold, et veludviklet vejsystem og et utal af køretøjer, men vi kan nu engang ikke leve af at fare rundt gennem landet på kryds og tværs og transportere vore varer frem og tilbage fra den ene ende af landet til den anden, så lidt som af at sejle biler over Storebælt.

Det er fortræffeligt, at vi er så velhavende, at vi næsten alle har råd til at holde motorkøretøj, og at vi endda har råd til at tage disse køretøjer med på sejl-tur over Storebælt. Men når man så hører, at landet er på falittens rand, og der mangler penge til snart sagt ethvert produktivt formål, samt til indførsel af råvarer m. m. m., må man vist give politikerne ret i, at det er nødvendigt med en forbrugsbegrænsning.

Affald fra rygning

I hallerne på vore større banegårde er der næsten hele døgnet rundt mange mennesker. Mange af dem ryger. Hvad gør de med cigar- og cigaretstumper? og hvor banker de piben ud, når den er udroget? På gulvet naturligvis, hvor ellers? der er ikke andre steder. Resultatet er, at de som regel smukke og velholdte gulve flyder med den slags affald. Der findes ganske vist enkelte steder nogle uskon-

man ikke anbringe sådanne gulvvaser på banegårdene? De ville ikke misklæde halterne, som blikdåserne gør, snarere tværtimod, og så var der da steder, hvor man kunne kaste de brændende stumper og banke piben ud, uden at forårsage griseri eller brand.

Rejseper.



Medarbejde og modarbejde

I artiklen »Den glemte faktor« i Jernbane-Bladet nr. 5 rores ved noget meget alvorligt — nemlig det menneskelige følelsesliv. Det var rart at se på tryk, for hidtil har det jo ikke været regnet for særlig værdigt at tale om følelser i forbindelse med arbejdspladsen; det var ikke rigtig mandigt, man skulle bide det i sig. Men reaktionerne indtræffer, dem kan man ikke sådan uden videre bide i sig. Det kan ikke nytte at sætte kikkerten for det blinde øje og sige, at der er jo ingen ting at se. Det af »Aros« fremførte sker daglig både her og der. Den omtalte artikel skal ikke angribes, men emnet kan måske yderligere belyses, thi »Den glemte faktor« må ikke glemmes alt for hurtigt.

Der bliver nemt et spændingsforhold mellem over- og underordnede og stærkest vel nok, når den overordnede er en lille mand, som »Aros« skriver. Lad os prøve at dele sol og vind lige og se lidt på begge parters vanskeligheder.

Den lille mand, der får en lidt større

samarbejde frelst igennem. De fleste er vel nok tilbøjelige til at standse ved det første indtryk, man får, når en konflikt opstår, uddybe det og arbejde sig fast i det.

Nålestikkens tid er inde, disse kan ikke indberettes, men de gør deres virkning. Kun tiden kan nu hjælpe. En arbejdsleder skal helst være ufejlbarlig og tillige have charme. En underordnet skal helst være dygtig og villig og med evne til at finde sig i lidt af hvert. Men det er for meget at forlange af mennesker. Vi har alle fejl og har alle et følelsesliv, der ikke lader sig trampe på. Arbejdsgiverens tarv skal varetages, men ikke for enhver pris. Heri består kunsten for godt samarbejde. Der kræves faktisk en indsats af forståelse såvel fra de overordnede som de underordnede side.

Hvor kan noget sådant læres lidt hurtigere og bedre end i livets skole?

Det ville være rart, om der fandtes et kursus, der gav undervisning i, hvordan man opnår større arbejdsglæde, men sådan findes vist ikke.

Vi har mange goder indenfor en stor etat, men vi må også alle tage den risiko, at vi for kortere eller længere tid kan komme til at lide under spændingsforholdet mellem over- og underordnede.

Til sidst skal lige gøres opmærksom på det næsten paradoksale forhold ved en etat, at ingen føler sig så meget som arbejdsgiver, at han også kan give lidt ros for vel udført arbejde. Det er altsammen kun pligt. Hvor mange af os har ikke følt dette forhold som et savn. N. K.

lens kerne — både indenfor og udenfor banerne.

Vi må nøjes med at bringe N. K.s brev og takke alle for interessen. *Red.*

Militærbilletter/Orlovsbilletter

I henhold til ordre D, side 77 VII, må militærbilletter kun udleveres, når der agtes foretaget *dobbeltrejse*, hvorom billetkoberen eventuelt må spørges.

Agtes kun foretaget enkeltrejse, sælges en almindelig enkeltbillet.

Hvorledes kendetegnes det, at en sådan almindelig *enkeltbillet*, løst af en til militærbillet berettiget person, er gyldig til befordren med tillægspligtige tog — uden betaling af hurtigtogstillæg?

Der er forsøgsvis åbnet rejsende med militærbilletter adgang til at blive befordret med lyntog uden for højtiderne jul og påske.

Bør det samme ikke gælde for orlovsbilletter til dobbeltbilletpris?

SKAFOTTET

Cykler som rejsegods

Med beklagelse må det vist åbent indrømmes, at befordringen af cykler som rejsegods (skønt højt indskrivningsgebyr) svigter alt for ofte.

Dette fremgår tydeligt af artiklen i dette blad for nogen tid siden, hvor en rejsende, som havde indskrevet en cykel som rejsegods og for en gangs skyld fik den rettidigt frem, hvilket jo skulle være ganske normalt, men for ham en hyppig

kunde, var en begivenhed, som fik ham til at skrive artiklen.

Hvorfor svigter befordringen da så ofte?

Jeg vover at pege på afskaffelsen af talonnerne for rejsegods, selv om forslagsstilleren til dette *i sin tid blev belønnet med 100 kr.*

Ikke mindst på landstationer og ved vagtskifte kan talonner over rejsegodt have sin betydning, såfremt personalet har glemmt cyklen, som måske er indskrevet for flere timer siden; da virker talonnen som en påmindelse for såvel stationspersonalet som for pakmestrene i toget.

Vi bør kunne klare denne transport noget bedre end vi gør i øjeblikket, især da befordringen af cyklen som rejsegods jo er gået betydeligt tilbage.

Der er idag modtaget cirkulære over befordring af cykler som rejsegods fra København, hvorefter disse cykler først befordres med lastbiler til Gb, og derfra sendes i cykelvogn til enkelte større stationer, hvor cyklerne omlæsses og videresendes til bestemmelsesstationerne.

Det er vel tydeligt bekendtgjort for de rejsende, at cykler til en række stationer kan sendes som fragtgods fra Gb, når de indleveres om eftermiddagen, og da være fremme næste morgen uden omlæsning — og de deraf uundgåelige skrammer — betydeligt hurtigere end som rejsegods — og til billigere fragt?

Dette vil uden tvivl gøre os mere populære, og åbne publikums øjne for statsbanernes hurtige fragtgodsbefordring.

Hvis jeg var generaldirektør ...

... ville jeg stræbe endnu mere efter at forbedre DSB's økonomi, f. eks. ved

at byde publikum bedre befordring på de linier, der er tilbage.

Tag nu f. eks. Hareskovbanen! Her bringer man folk ind til det yderste Nørrebro, hvor de så overlades til selv at finde vej — eller leve for lud og koldt vand. For DSB gør ikke mere.

Hareskovbanen kører i myldretiden med halvtimesdrift, medens forbindelse fra Nørrebro med S-tog korresponderer med 20-minutters drift. Altså er der chance for en pæn ventetid. Skal man til centrum, er det naturligt at tage til Hellerup og skifte der. En frygtelig besværlig rejse. Først med et ret langsomt tog, så jagten over den stærkt befærdede Nørrebrogade og op ad mange trapper for at vente på S-tog. Så til Hellerup, igen ned og op ad trapper, atter for at vente nogle minutter på en forbindelse. Og endelig, langt om længe, er man i centrum.

Den fremgangsmåde er jo alt for besværlig. Så hellere tage sporgvognen fra Lygten station. Men det tager også en evighed inden man er i centrum.

Altså vælger de rejsende helt andre befordringsmidler. Busser fra Bagsværd til Lyngby, busser fra de andre stationer til Holte, Birkerød, Allerød, Husum, Skovlunde og Ballerup og tog derfra.

Et virkeligt typisk eksempel på hvorfor en bane midt gennem et tæt befolket opland til København ikke kan trække de rejsende til sig. Tværtimod er de rejsendes antal de sidste år dalet katastrofalt, så katastrofalt at man efterhånden lukker flere og flere stationer i visse stadigt større tidsrum af dagen. Ved De f. eks., at der kun findes en stationsbestyrer eller kundebetjening på København L og Bagsværd

Radioanlæg

til ethvert formål

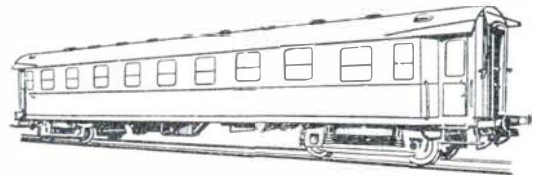


Leverandør af radioanlæg i
Danske Statsbaners færger

INGENIØRFIRMAET

M. P. PEDERSEN

KØBENHAVN K. · LILLE STRANDSTRÆDE 14 · C. 9513



VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

RANDERS

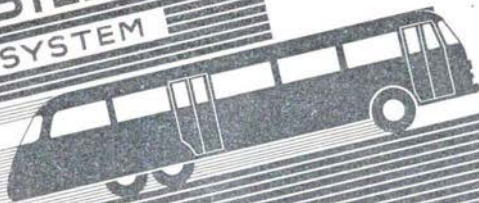
BELLGRAPHIC...

HADS-NING HERREDERS			
FRA	TIL	ENKELT	B 25098
C B R	PK. R. Gods	Tillæg	
DATO	PERS.	DOBBELT	B
H JERNBANE			T

*Er De parat når
feriegæsterne
kommer*

Har De sikret Dem BELLGRAPHIC billetsystemet
— ellers kan det nås endnu til ferle-travlheden

**BIL
RUTERNES
BILLET
SYSTEM**



Aktieselskabet **SYSTEMEX**

ST. KONGENSgade 47 · KØBENHAVN K
TELEF. PAL. F. 2894



Svendborg

Ostebørsen

Korsgade 2 . Tlf. Svendborg 1343
God lagret Ost for enhver Smag
Æg . Salater og Konserver
L. Hansen (ny indeh.)

Tobaksforretningen

med alt i 1. kl.s varer
Nyborgvej 6 . Tlf. 1219
Bent Eskildsen (ny indeh.)

Kiddy's foto

Bagergade 88 - Tlf. 1327
Al fotografering udføres

Alt i kurvevarer

Spanskrøsmøbler fremstilles
B. Mathiesen - Vestergade 2A
Tlf. Svendborg 1962

J. Møller Nielsen & Søn

Sct. Jørgensvej 12 - Svendborg
Kolonial - brændsel - grønt
Tlf. 362 og 704
Slagterforretningen - Tlf. 1850

Klinik for fodpleje

Kedelsmedstræde 8 - Svendborg
Ellen Madsen - Tlf. 1183
Aut. af den alm. danske lægef.

Kolonialforretn. »ØRKILD«

v/ E. Nielsen
Ørkildsg 27. Tlf Svendborg 1507
1. kl.s kolonial - vin - tobak

Verner Hansen

Høje Bøgevej 42 - Tlf. 472
Knallerter og cykler
Faglært mekaniker

Drejer det sig om

hørkram og ost - så
Vestergade 135 . Svendborg
Tlf. 1332 - Herluf Madsen

STAGE's hjemmebageri

Lundevej 9
Svendborg - Tlf. 552

Gælder det en isanretning —

Mejeriudsalg Strynøvej 3
v/ Mary Jensen . Tlf. 2220
Lækkert brød og konfekturer

B. Larsens herrefrisørsalon

Møllergade 110 — anbefaler sig
Fønholgning — mit speciale

Nørre Aaby Iltfabrik ¾

Telf. Nørre Aaby 165

om aftenen? Selv endestationen Farum er lukket!!!

Og for at gøre resultatet helt elendigt: Om søndagen, hvor banen tidligere havde et meget stort udflugtspublikum, svigter man også de rejsende. I stedet for at køre med 3-vognstog hver halve time, kører man ved 6 vogne hver time. Hvem gider vel løbe an på så sjælden og tilfældig en befordring, tilfældig fordi de lange togstammer med to MO-vogne alt for ofte går i stykker.

Nej, lad nu denne venlige lille bane komme til ære og værdighed, det har den længe fortjent. For den kunne blive et aktiv i stedet for som nu et passiv.

Allerede i 1932 havde den dengang private Slangerupbane selv penge nok til elektrificering, og man antog en mand fra Københavns sporveje som direktør med henblik på den kommende elektrificering, og der blev eksproprieret land til et andet spor. Dette land ejer DSB nu, men man kan takke staten Danmark for det afslag, der blev givet banen på elektrificeringsspørgsmålet den gang.

For at få sin eksistensberettigelse igen, må banen på en eller anden måde føres midt ind i København, ellers går den en sikker undergang i møde, en undergang meget tyder på man fra mange sider — ikke mindst DSB's — ønsker fremmet mest muligt.

Banen må have lette og hurtige tog, ikke de ret tunge MO-vogne, men »skinnebusser« i stil med de, der fejrer sande triumfer i Sverige og Tyskland og i begge disse lande har reddet mangen en sidebane med underskud fra den visse død til et blomstrende lille foretagende med smukke blå overskudstal som tegn på et pænt driftsresultat.

Lars.

Sagt og skrevet

Generaldirektør Skov

I anledning af, at DSB er blevet beskyldt for at have forlangt skatterne på alle motorkøretøjer hævet:

— Det er overhovedet første gang, jeg har hørt den historie, og jeg kan med god samvittighed sige, at jeg på intet tidspunkt har følt mig foranlediget til at give råd om nogen forhøjelse af omsætningsafgiften på motorkøretøjer. Det er jo også en urealistisk tanke, at DSB, som i bilerne på mange måder ser en indtægtskilde, skulle gå ind for, at der blev færre af dem. Og vi bruger jo også mange biler selv. Jeg kunne forstå, at man lagde os sådan en ting i munden, hvis vi virkelig havde fornøjelse af den . . . men at DSB skulle være så stærkt optaget af at se biler

og motorcykler forsvinde, turde dog vist være en urimelig tanke. Så jeg kan roligt dementere — og i øvrigt slet ikke begribe, hvordan man hitter på den slags rygter . . .

Trafikkontrolør N. G. Madsen, Haslev

— Jeg er rigtig fynbo. Jeg er født lidt uden for Kerteminde på Hindsholm. Min far var skovarbejder, senere blev han skovfoged i Hverringeskov ude ved Store Bælt. Der levede jeg mine barndomsår ved skov og strand, et dejligt sundt liv, næsten for sundt.

— ? ? ?

— Jo, jeg var aldrig syg, og derfor fik jeg først mine bornesygdomme sammen med mine børn!

Rutebil nyt

Haderslev rutebilstation

På rutebilselskabets generalforsamling blev det oplyst, at der er forhandlinger i gang om en ny Haderslev rutebilstation. Selskabet møder med planer om modernisering af den nuværende rutebilstation ved Jomfrustien, medens byrådet er mest stemt for en ny ved Teatergrunden. Også DSB ønsker en ny station på Teatergrunden. Byrådet er rede til at ofre en kvart million kr. på projektet.

Rutebil bag ind i lastbil

En DSB rutebil fik d. 29. juni ved 7-tiden sit forparti knust ved at køre bag ind i en lastbil, der pludselig standsede op for bommene på Lemvigvej i Holstebro, der var ved at blive sænkede. Der var 15 passagerer i rutebilen, som blev kastet rundt mellem hverandre. En dame fik nogle snitsår på det ene ben, og chaufføren pådrog sig skrammer i ansigtet.

DSB's 25 års rutebil-jubilæum

De to første chauffører på Sønderborg-ruten brdr. Jens og Chr. Jørgensen var indbudt til jubilæumsfestlighederne. De to første busser er forlængst lagt op, og den ene af dem har endt sine dage som et pynteligt lysthus i en have i Sønderborg.

DSB rutebilvæsen råder i dag over 504 busser, der gennemkører et rutenet på 5889 km landet over.

Jernstærke Sko til Jernbanefolk



Reginakrydset

Aarhus



Græsenkemand . . .

Karoline er i England. Hun er sekretær for mister Stiil på en rejse for vvvørl-frejensjipkovpreæsjoen. — Ja, jeg ved godt, at det ikke staves sådan, men det lyder omtrent således, når hun siger det. — Det er underligt at tænke på, selv om man ved, at vvvørlfrejnsjipkovpreæsjoen er Verdens-Venskabs-Forbundet, og at mister Stiil, som Karoline nu kalder ham, bare er Steel Jensen, der bor på tredje sal og er repræsentant i dameundertøj. Men alligevel, det er underligt at tænke på, at hun nu går derovre, mens jeg sidder her med den første hilsen fra hende i form af et lille brevkort, sendt fra London, meddelende at hun er lykkelig ankommen og vil sende et langt brev, så snart hun kan. Til daglig skænker jeg det såmænd ikke så mange tanker, hvad hun har sagt eller hvordan hun har sagt eller gjort, men nu sidder jeg og filosoferer over det. Der er måske noget om det, at jo længere man er fra hinanden, jo nærmere er man hinanden. Ude og øje, ude af sind passer i hvert fald ikke.

Sagen udviklede sig så hurtigt de sidste par dage, for hun rejste, at der næsten ikke blev tid til at tænke over det. Da det ikke lykkedes for Steel at få os begge med på rejsen som almindelige deltagere, tilbød han Karoline turen gratis mod at hun fungerede som sekretær for ham, og på min indtrængende opfordring tog hun mod tilbudet. Min indtrængende opfordring havde hun selvfølgelig selv provokeret frem, men ligemeget. Det kunne aldrig falde mig ind at have det fjerneste imod det, tværtimod glædede det mig oprigtigt, at hun kunne få den tur. Hun

trænger til forandring. Det bliver for ensformigt for hende at gå her dag ud og dag ind i den samme trædemølle, og hun ville så gerne ud.

Hun var i den syvende himmel de sidste dage, for hun rejste. Hun talte og læste engelsk, så hun knap kunne forstå sig selv. Men hun nød det, hun strålede som en sol fra morgen til aften og som en stjerne om natten, tror jeg, man da sov jeg, når jeg da kunne få ro. Jeg tror ikke, hun sov ret meget. Hun havde også travlt med at bringe sin garderobe i orden, og hvert andet øjeblik måtte hun op til fru Steel for at høre, om hun nu skulle tage det eller det med. Jeg var lige ved at misunde hende og fortrød så småt, at jeg ikke havde besluttet mig til at tage med. Nå, der var jo det, at jeg ikke havde råd og heller ikke kunne få fri.

Dagen før hun skulle rejse kom hun ned fra Steels med et meget betænkeligt udtryk i ansigtet. Jeg kunne se, der var et eller andet i vejen. Efter at have gået rundt lidt i tavshed siger hun så: »Hun er dæleme da en slem idiot.« Når Karoline siger dæleme, så er den gal. Jeg spurgte forsigtigt: »Hvem!«

»Fru Steel selvfølgelig. Hun er sgu da for dum. Det havde jeg dog alligevel ikke troet.«

»Hm, fortæl.«

»Nu skal du bare høre, — jeg ved endnu ikke rigtig, hvordan det hele hænger sammen — om det er mig, der skal belukses, eller de prøver at fuppe hinanden? Men det skal jeg nu nok finde ud af. Mig skal de i hvert fald ikke kore i skoven med. — Ser du. Efter at vi nu har gået og ordnet alt til rejsen, talt om hvad vi skulle tage med og alt sådan noget, så

siger hun i dag, at hun alligevel føler sig for sløj til at rejse. Det kan også gerne være, hun er for sløj, men hun er ikke dårligere, end hun hele tiden har været. Og ved du, hvad jeg tror? Jeg tror, at det aldrig har været hendes mening at tage med men at hun bare har villet narre mig med. Men hvorfor? Jeg gætter på, at hun ikke turde lade manden rejse med selskabet, uden der var en til at passe på ham. Hun sagde nemlig — det skulle lyde som spøg, men jeg er sikker på, det var alvor. Hun sagde: Men det er jo også udmærket, så kan jeg holde lidt øje med Deres mand, mens han er alene, og De kan passe på min, at han ikke tillader sig for store friheder. Mænd er jo mænd.«

»Hvad sagde du til det?«

»Ja, hvis jeg nu havde troet, det var spøg, ville jeg jo have sagt noget om, at det var fortræffeligt, men jeg tror ikke, det virkelig var spøg, derfor sagde jeg: Ja, hvad min mand angår, så kan han udmærket passe sig selv og behøver ingen barnepige, og jeg tror også, at hr. Steel vil have sig frabedt, at jeg overvåger ham og hans gerninger. Var det ikke rigtigt at sige sådan?«

»Glimrende. Og hvad sagde hun så?«

»Hun sagde: Ja, ja, det er jo kun spøg. Men selvfølgelig, hvis vi skulle bemærke et eller andet, kan vi da fortælle hinanden det bagefter. Og dertil svarede jeg bare: Jeg render ikke med sladder. Så gik jeg. Men jeg synes nu, det er synd for hr. Steel.«

»Hvad er synd for ham?«

»At hun ikke stoler på ham. I hvert fald at hun lader sig mærke med det.«

»Åh jo. Sågu.« Andet svarede jeg ikke. Jeg ville ikke rent ud sige til hende, at han nemlig er en type, som ingen stoler på. Det opdager hun sikkert selv inden længe. Bare det ikke skal odlægge hendes rejse, som hun venter sig så meget af. Efter en stunds tavshed spurgte hun forsigtigt: »Tror du, det kan tænkes, at det er ham, der ikke vil have hende med?«

»Ja, man ved jo aldrig. Men jeg skal nok finde ud af det.«

Dagen efter rejste hun så. Hun var noget betænkelig ved sagen, da hun endelig skulle afsted. Jeg håber, hun får en god tur ud af det. Det lange brev, hun ville sende, må vel kunne være her i morgen eller senest i overmorgen. Lady.

DE ER I GODT SELSKAB PÅ EN JØRGENSEN-REJSE

Jørgensens



REJSEBUREAU

JERNBANEGADE 7, KØBENHAVN V.

Vi ønsker Odense-Bogense banen tillykke med 75-års jubilæet

Bogense Karosserifabrik

v/ From Nielsen

Rutebiler - Nybygninger - Reparationer

Telf. Bogense 453

Brdr. N. & Kr. Petersen $\frac{A}{S}$



Bogense - Telf. 34

Otterup - Telf. 177

BOGENSE KULKOMPAGNI

AKTIESELSKAB

Bogense Trælasthandel $\frac{A}{S}$

Telf. 16 - 416 - 516

Ellef Hansen

ISENKRAMFORRETNING

Telf. Bogense 47

Herre- og dameskrædderi

Chr. Bech

Telf. Bogense 251

Reparationer. — Indlevering til kemisk tøjrensning

En smuk blomst eller buket

får De hos

J. H. CHRISTIANSEN

Bogense . Telf. 69

Medlem af »Sig det med blomster«

Spare- og Lånekassen for Bogense og omegn

Andelssvineslagteriet i Bogense

Udsalg i Bogense . Telf. 106

og Middelfart . Tlf. 808

EGON HANSEN

blikkenslager - aut. gas- og vandmester

Oliegade 14 - Bogense - Tlf. 385

M. Andersen

FISKEEKSPORTFORRETNING

Telf. Bogense 72 - 348

SVEND JOHANSEN

Bageri & konditori

Adelgade 55 - Bogense - Tlf. 121

Prøv vor lækre kager

og ekstrafine kaffe i City-kafeen

N. P. Pedersen

MALERMESTER

TELEFON BOGENSE 298

Frugtcentralen

v/ fru G. E. Jørgensen - Adelgade 40 - Bogense

Altid årstidens friske frugt og grøntsager

Urmager og tårnurfabrikant

AXEL E. FROST

Telf. Bogense 151

MAGNUS LARSEN

aut. installatør

Bogense - Telefon 4

Nordfynsi

Den 1. juli fejrede Nordfyn bane sit 75 års jubilæum, og de serede banen en vigtig milepæl i historien. Nordfynske Jernbane blandt de ældste private baner i Danmark, idet kun 4 andre baner åbnede drift før den, nemlig Lollandske (1874), Østsjællandske Jernbane—Lemvigbanen (1879) og Gribskov (1880).

Det arbejde, der gik forud for bygning, synes efter de foreliggende lysninger kun at have strakt sig over relativt kort årrække, idet der allerede ved fremkomsten af planer i 1874 var stor interesse for baneanlæg mellem Bogense og Odense.

Den direkte anledning til, at man begyndte at interessere sig for baneanlæg, var et andragende til Odense Amt fra beboerne på Kerteminde-egnen. På denne anledning amtsrådet nedsatte en kommission, som skulle undersøge, om det var en strækning, man burde arbejde på at anlægge nye jernbaner i amtets nordvestlige hjørne. I 1876 afholdtes en række møder i den egne mellem Odense og Bogense. Efter den tilslutning, disse møder skabte, var ingen tvivl om, at der var grund til at anlægge et baneanlæg mellem Odense og Bogense.

Vanskelighederne ved projekteringen var imidlertid ikke de eneste. Der dels ikke syntes nogen mulighed for stats tilskud, og dels var der (især i Odense) en uenighed om, om man skulle anlægge en retningslinie den nye banes længde eller om man skulle anlægge den på den gamle vej. Når den blev bygget, var der hensyn til banens driftsform, og der delte meninger, idet man dels foreslået banen drevet på samme måde som Vemb—Lemvigbanen, dels foreslået den drevet på en meget enkle form med et minimum af personale og med meget let materiel. Der dels havde ingeniør Rowan stillet sig til om bygning af banen som en vejbane, hvor trafikken afvikledes af dampsporvogne, et system, som dengang anvendtes på Gribskovbanen og på strækningen Hillerød—Græstec.

Sidstnævnte forslag synes at have haft en vis interesse, og et par udvalgte personer foretog derfor en rejse til Odense, hvor Rowans dampsporvogn havde været i drift i ca. 1 måned. Resultatet af rejsen blev, at man konkluderede, at om, hvorvidt denne driftsform var den mest fyldestgørende på den nye banestrekning, blev det samledes man om forslag om at anlægge en forenklet driftsform som ved

ret lette spor relativt hurtigt
tærkes og udskiftes med svære-

ler for banen

dvendige skinneudveksling på-
i 1902 og afsluttedes i 1910, og
hertil afholdtes af banens re-
fornyelsesfona. Samtidig måtte
rullende materiel anskaffes, i
es 4 personvogne, hvoraf 2 var
i driftsåret 1912/13 1 stk.
ploko, som kom fra Henschel
Cassel, og som i 1914 supple-
endnu et loko af samme type,
der måtte indkøbes et større
e af forskellige typer.

od hensyn til de rejsendes be-
heder skete der fremskridt, så-
ørtes der i driftsåret 1895/96
mning i personvognene fra
lvelvogne, medens de oprindeligt
ning benyttede petroleumslam-
i driftsåret 1911/12 erstattedes
isk lys. På et andet område
estemt kategori af banens kun-
rtid notere et tilbageskridt i
et den fra banens åbning givne
il udskænkning af spirituose
banens stationer efter nogle
blev taget tilbage.

onomisk var banens drift i
udmærket, idet der af de ind-
skud kunne udbetales udbytte
fra 1½ til 6% årligt. De gode
e imidlertid ikke ved, og fra
tyverne har Nordfynske bane
andets øvrige private baner i
ad mærket den tiltagende kon-
a landevejstrafikkens side.

stider

anskaffede banen sin første ben-
gn, som ved moderniseringen
sen af trediverne suppleredes
gere motormateriel, deriblandt
dieselloko. Driftsåret 1932/33
ørste gang underskud, og der-
et i årene op til den anden ver-

NINGER



KØBENHAVN

denskrigs udbrud. Banens rutebildrift påbegyndtes i 1934 dels for egen regning og dels i samarbejde med Nordvestfynske Jernbane således, at samtlige nordfynske bilruter drives enten af Nordfynske bane eller de to baner i forening.

Den anden verdenskrig fik stor indvirkning på forholdene på den Nordfynske bane, motortogsdriften måtte indskrænkes og banens bildrift ligeledes, idet dog en begrænset motordrift lod sig opretholde ved montering af gasgeneratorer. Herudover var man imidlertid henvist til dampdrift. Transportmængden over banen voksede stærkt i disse år ikke mindst efter at tyskerne påbegyndte udbygningen af Beldringe flyveplads. Dette bevirkede iøvrigt, at banen i de sidste måneder for kapitulationen udsattes for en del sabotage.

Banen efter krigen

Efter krigstidens overordentlig store trafik og det deraf følgende slid på banen og dens materiel stod det klart, at en større modernisering ville være nødvendig, dersom man fremtidig skulle være i stand til at opretholde en tilfredsstillende drift på banen. Den ønskede modernisering gennemførtes i 1949, og herefter står banen godt rustet til at klare de kommende års opgaver.

Moderniseringen omfattede ikke alene anskaffelsen af skinnebusser, hvoraf man nu ejer 3 motorvogne, 3 bivogne og 2 post- og bagagevogne, men også en fornyelse af banens overbygning, som efterhånden var tjenlig dertil. Til dette formål anskaffedes fra de i 1948 nedlagte Kolding Sydbaner ca. 20 km 22,45 kg skinner, som på grund af den ringe trafik på nævnte baner, var gode og absolut anvendelige. Herudover anskaffedes en del spor fra andre steder.

Med hensyn til trækraft er Nordfynske Jernbane særdeles godt udrustet. Af damploko findes nu tilbage 2 stk., som begge er hovedrepareret for ganske få år siden. Banen ejer endvidere 2 dieselloko (300 og 250 hk), samt 1 dieselpersonvogn på 160 hk. foruden de allerede nævnte skinnebusser.

En af banens vigtigste transportartikler er sukkerroer, og for at forbedre læsemulighederne på stationerne er der efter

krigen opført særlige læsseramper på stationerne. Transporten af sukkerroer i sæsonen giver iøvrigt anledning til en del særtogskørsel, der udføres med damploko, men herudover er banens drift helt motoriseret.

Nordfynske Jernbane står således godt rustet til at møde fremtidige opgaver, og forhåbentlig vil banen endnu i mange år få lov til at virke til gavn og fremgang for den egn, som for 75 år siden for første gang fik lejlighed til at tage det dengang nymodens befordringsmiddel i brug.

Ib V. Andersen.

Erindres det...

For 50 år siden, juli 1907

Togførerne og pakmestrene er nu bleven forsynet med henholdsvis røde og grønne bind, der anbringes omkring den højre arm.

Det kan måske være ganske praktisk at betegne de pågældende funktionærer således, at de let kendes fra det øvrige personale, men det må kunne gøres på en mere smagfuld måde end at anbringe en kulørt ulden klud om ærmet, thi det ser skrækeligt ud og odelægger synet af den pæne uniform.

Togpersonalet er også meget utilfreds med det nye uniformsbind, og det giver publikum anledning til adskillige vittige bemærkninger, som det er mindre morsomt at være genstand for.

Efter mange genvordigheder og forsinkelser vil Amagerbanen blive åbnet for driften den 17. ds., idet det første ordinære tog vil afgå kl. 6.15 morgen fra Amagerbro station.

Tantiemen. Lodderne bliver i år på 94 kr. Efter hvad der oplyses vil assistenternes andel blive 117 kr. imod 128 i fjor, uagtet lodderne er 3 kr. større i år end i fjor. En mindre nedgang i tantiemen kan, som tidligere anført ventes i de grupper, i hvilke personalet i løbet af forrige finansår er blevet væsentlig forøget. I de

foregående år, i hvilke tantieme er udbetalt, har lodderne været henholdsvis 60, 83 og 91 kr.

Amagerbanen befordrede i søndags ca. 8000 rejsende. Det var en drøj dag for personalet, da man næppe har påregnet eller været belavet på så stor en trafik.

For 25 år siden, juli 1932

Generaldirektoratet har i forrige uge sluttet kontrakt om levering af det rullende materiel til brug ved nærtrafikkens elektrificering. Leverancerne omfatter 42 elektriske motorvogne og 21 bivogne, der fordeles mellem A/S Scandia i Randers og A/S Frichs i Aarhus, samt det elektriske udstyr til dette materiel, hvilket leveres af Engelsk Electric Co., London, i forbindelse med A/S Titan, København, og Thomas B. Thrige, Odense.

Materiellet vil blive leveret successive i slutningen af sommeren og efteråret 1933.

Der var folkevandring til Snoghøj i tirsdags morges, da den sidste af de fire sænkekasser til Lillebæltsbroen skulle sættes i vandet.

Peter Larsen

Vognmand-forretning
Roerslev pr Kappendrup
Telf. Krogsbølle 113
Lev. af vej- og støbematerialer

Verner Christiansen

Munkerisvej 13
Odense . Tlf. 9947
Alt i 1. kl.s kolonial
selvbetjening

Billig ferie — Bornholm

For- og eftersæson: 10 kr. på hyggelig bondegård v/ Tejn
Godt madsted. — Fra 15. juni til 1. september 12 kr. pr. Dag
Juli optaget
Hansen, Kildesgård pr. Tejn.
Tlf. Allinge 81 v

Hjallese Handskefabrik

Alt i arbejdshandsker, autoluffer og skødeskind leveret i svineskind.

Spec. arbejdshandsker til jernbanemænd

ODENSEVEJ 88
Hjallese

I. Christiansen,
Tlf. Dalum 939



GEDSER

Restaurationer

De Danske Østersølærger

anbefales

K. BJØRN JENSEN

Amagerbanens 50 års jubilæum . . .

Tanken om et jernbaneanlæg på Amager er formentlig ældre, end de fleste antager, idet det første forslag herom fremkom så tidligt som i 1866. Siden fremsattes med mellemrum en lang række forslag og projekter, inden man nåede dertil, at bygningen af banen kunne påbegyndes.

Den i 1866 fremsatte plan om bygning af en jernbane på Amager havde sin ophavsmand i daværende kaptajnlojtnant, senere kommandør O. A. K. Wilde. Kommandør Wilde foreslog bygningen af en jernbane på Amager med en linieføring langs øens østkyst, der stort set svarede til den linieføring, banen fik, da den mange år senere blev bygget. Wildes plan omfattede imidlertid ikke alene anlæget af banen, som tænkte at skulle have endestation i Dragør, men også etablering af en dampfærgeforbindelse over Øresund fra Dragør til Limhamn. Denne sidste del af projektet var dog langt forud for sin tid, og både af denne og andre grunde måtte planen opgives.

8 år senere i 1874 fremkom det næste projekt til bygning af en bane på Amager. Denne gang var projektet vistnok til dels fremsat på Det sjællandske Jernbaneselskabs foranledning. Ved denne lejlighed kom man så vidt, at ministeriet for offentlige arbejder ved lov af 24. maj 1875 bemyndigedes til at udstede koncession på anlæget, men igen gjorde forskellige uheldige forhold sig gældende, bl. a. den allerede da synlige mulighed for, at de daværende københavnske banegårdsforhold måtte ændres, og at staten ville overtage Det sjællandske Jernbaneselskab. Projektet måtte opgives, og et få år efter af ingeniør Rowan fremsat forslag om bygning af en dampsporvej følgende landevejen til Dragør led samme skæbne.

Ved det næste projekt forlod man tanken om en »østkystbane«, og i stedet arbejdedes på et projekt om bygning af en ringbane berørende alle større bebyggelser på øen. Heller ikke dette projekt, hvis rentabilitet delvis skulle sikres ved renovationskørsel for Københavns kommune, fik nogen bedre skæbne end de foregående.

Efter at fornoden lovhjælp var tilvejebragt, fik »Kjøbenhavns Localbaneselskab« den 17. juli 1895 meddelt koncession på bygning af en jernbane følgende den af kommandør Wilde i 1866 skitserede linie dog med den tilføjelse, at banen fra Dragør førtes videre til Ulle-

rup (Kongelunden). Projektet finansieredes i det væsentlige af fransk kapital, og de franske investienter opkøbte yderligere større arealer langs den foreslåede linie, hvorved man gik ind i en ret omfattende grundspekulation. Projektet måtte dog af forskellige årsager opgives, og et kort tid efter gentaget forsøg på at skabe grundlag for bygning af en bane på Amager strandede, da hovedfinansiererne, i dette tilfælde vekselererfirmaet Rubin og Bing samt Privatbanken, trak sig tilbage, sidstnævnte vistnok iøvrigt, fordi man kort tid forinden havde anbragt betydelige beløb i den netop åbnede sporvejslinie gennem Sundbyerne.

Fra forskellig side havde man dog efterhånden fået den opfattelse, at tiden for virkeliggørelsen af tanken om bygning af en bane på Amager var nær, og derfor arbejdede man videre med planerne. I løbet af 1903 og 1904 indhentedes tilsagn fra såvel kommunal som privat side om tegning af aktier i et nyt jernbaneselskab, hvis aktiekapital foreløbig ansattes til kr. 350.000.—. Imidlertid lod eneretsbevilling m. v. vente på sig, og først efter at forskellige vanskeligheder var overvundet, og lovforslag om banens bygning var fremsat, lykkedes det at tilvejebringe det fornødne grundlag for banens bygning ved vedtagelsen af loven af 1. april 1905. Den 10. juli 1905 udstedtes eneretsbevilling til anlæg og drift af den nye bane til A/S Amagerbanen, hvis første formand blev direktør C. M. Larsen.

Det projekt, der ved vedtagelsen af loven havde opnået fornøden approbation, omhandlede kun bygningen af en jernbane fra Amagerbro til Maglebylille. Længere kunne banen ikke fores, førend Dragør kommune gik med til at yde et tilskud til baneanlægget på kr. 60.000.—, hvad man i første omgang var meget uvillig til. Efter kraftige opfordringer fra beboernes side, ændrede kommunalbestyrelsen dog til sidst standpunkt, således at man nu gik med til at medvirke ved banens bygning, hvorved Dragør blev endestation på den 12.0 km lange bane.

Bygningen af banen

I foråret 1906 var man nået så vidt, at ekspropriationen kunne påbegyndes, og efter afholdt licitation overdrages arbejdet med bygningen af banen til entreprenørfirmaet Wätzold & Jørgensen. Banens stationer opførtes efter tegninger af professor Wenck, Amagerbro station af tom-

termester Kastrup-Nielsen, de øvrige af tomtermester Storm fra Aarhus.

Amagerbanen anlagdes som en let, normalsporet bane, uindhegnet og med en overbygning bestående af brugte 22,45 kg statsbaneskiner. Maksimalhastigheden fastsattes til 45 km/t.

Af driftsmateriel anskaffedes 3 stk. to-koblede damploko, som leveredes af det svenske lokomotivfirma Nydquist & Holm, Trollhättan. Herudover anskaffedes 36 vogne, hvoraf 7 personvogne, som alle kom fra Scandia i Randers. Blandt personvognene var 1 truckvogn, noget ret ualmindeligt ved en privatbane dengang.

Det anskaffede materiel viste sig hurtigt utilstrækkeligt, idet driften af banen snart oversteg de stillede forventninger. Ikke mindst antog persontrafikken et uforudset stort omfang, da banen i høj grad benyttedes som udflugtsbane for storbyens befolkning. De første år efter banens åbning prægedes derfor af stadige nyanskaffelser af såvel loko som vogne.

Banens indvielse og årene derefter

Efter at banen for en indbudt kreds var blevet forevist i forbindelse med en prøvetur den 10. juli 1907, påbegyndtes den daglige drift den 17. juli 1907. Allerede med det samme stod det klart, at der ville blive gjort god brug af den nye bane, idet som allerede nævnt persontrafikken hurtigt tog et meget stort omfang, hvilket imidlertid i ikke mindre grad blev tilfældet med godstrafikken.

Navnlig godstrafikkens meget store omfang, som var foranlediget af de talrige fabriksanlæg, der allerede fandtes ved banens åbning, og de mange, der kom til i årene derefter stillede store krav om kapital til nyanlæg af flere sidespor både på stationerne og ind til fabrikkerne. Banens likviditet blev derved stærkt anstrengt, men takket være en forstående bankforbindelse (Kjøbenhavns Handelsbank), kom man igennem vanskelighederne.

Var likviditeten i banens første år anstrengt, var der til gengæld intet i vejen med rentabiliteten, og igennem mange år var man i stand til, såvel at forrente de i banen anbragte kapitaler og afdrage på de optagne lån, som at finansiere de mange netop omtalte nyanlæg med egne midler.

I driftsårene 1919—21 kulminerede trafikmængden på banen, idet der i disse

driftsperioder årligt befordredes ca. 1 million rejsende og 200.000 tons gods af alle kategorier. I de følgende år gik trafikmængden ned, og navnlig kunne tilbagegangen spores for personbefordringens vedkommende.

Årsagen til denne tilbagegang kunne i det væsentligste fores tilbage til den efterhånden tiltagende konkurrence fra automobilernes side. Fra begyndelsen af tyverne vandt de landevejsbårne befordringsmidler stadig terræn i forhold til jernbanerne, og for Amagerbanens vedkommende var denne konkurrence som nævnt særlig mærkbar for persontrafikkens vedkommende. Nedgangen i personbefordringen kunne imidlertid ikke alene tilskrives de dengang nymodens automobiler, men også den kendsgerning, at der i den tid, banen havde eksisteret, ikke havde fundet væsentlige byggerier sted langs banen, det byggeri, der havde været, var sket langs landevejen. En omstændighed, som ret hurtigt skulle få indflydelse på banens dispositioner.

Inden banen tog det afgørende skridt i retning af en omlægning af persontrafikken fra banen til landevejen, forsøgte man gennem en udvidelse af persontogtrafikken at fastholde personbefordringen til banen alene. Udvidelsen af køreplanen muliggjordes ved anskaffelse af en 2-akslet 75 hk.-benzinmotorvogn i 1923, som efterfulgtes af et lille 150 hk. dieselloko, der kom til i 1925.

Motordriftens indforelse på Amagerbanen blev dog ingen succes, dertil var de anskaffede køretøjs driftssikkerhed for ringe. Da banen imidlertid var en af de første her i landet, der forsøgte sig med motorvogne, kom man derimod til at udføre en art pionerarbejde, fra hvilket de indhøstede erfaringer senere kunne komme andre baner til gavn. Hvad iøvrigt også gjorde sit til, at motordriften ikke indfrie de stillede forventninger var, at publikum så åbenbart foretrak de dengang eksisterende buslinier fremfor banen, og overfor denne indstilling formæde ingen at udrette noget.

Banens bildrift

Et nyt kapitel i Amagerbanens historie begyndte den 1. april 1930, da banen overtog samtlige da eksisterende bilruiter på Amager, herunder en allerede i 1921 etableret rute mellem Sundby og Kastrup. Samtidig oprettedes en ny rute mellem Sundby og Dragør. Fra samme dato (1/4-1930) reduceredes antallet af personførende tog over banen med 50 %, idet persontrafikken med tog fortrinsvis opretholdtes på de tidspunkter af dagen, hvor belastningen var størst. Den delvise omlægning af trafikken fra banen til bus-

Det er ikke alle, der ved ...

- at man har påbegyndt jordarbejdet ved den nye godsbanegård i Skive. Det drejer sig om 70.000 kubikmeter jord, og det vil give arbejde til 30—40 mand i et helt år.
- at DSB 1. distrikt nu har 5 danse- og udflugtsvogne, der alle er stærkt benyttede.
- at en ny dobbeltdækkerfærge til Halskovruten vil koste 22 mill. kr.
- at DSB er i forhandling med Hundested-Grenå færgefart om at føre jernbanespor til havnen i Grenå, da der er sket en ganske betydelig stigning i rejse fra tog til færge og omvendt.
- at Helsingørfærgen SVEA skal gennemgå en foryngelseskur, når den skal på værft til oktober, bl.a. skal maskinen bygges om fra damp til diesel.
- at den nye parkeringsplads i Gedser med plads til 250 biler nu er taget i brug, og man er i gang med at bygge ramper til den nye tyske to-dækkerfærge.
- at dommer Møllerup, Hillerød, i en retssag om billetsalgsunderslæb på 13.000 kr. ved Helsingøroverfarten karakteriserede billetsalget der som det rene Ebberød bank-system!
- at oresundsåden ABSALON er blevet forsynet med nyt moderne DECCA-RADAR system på prøve.
skovruten, idet HEIMDAL, der fortsætter som automobilfærge Korsør—Nyborg, kun har mellem 20—50 biler om dagen at overføre.
- at ombygningen af Virum station vil blive påbegyndt i løbet af sommeren.
- at propagandachefer med fruer fra 13 vesteuropæiske landes jernbaner har været samlet til kongres i København med trafikinspektør M. B. Hedegaard som årsmødets præsident.

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

EL N. K. KORNTVED
aut. El-Installatør
Lys - Kraft - Varme
Udfører Arbejde for DSB
Durup · Telf. 84

Canada udvandreernes vilkår

Stationsmester A. Brodersen, Nordenskov, fortæller om 7 prøvemåneder

Canada står for mange unge som landet med de store muligheder for den, der blot vil og kan bestille noget. En stadig stigende strøm af unge er rejst ud eller forbereder sig herpå. Mange har på kort tid leveret bevis på, at mulighederne er til stede, men der mangler ofte noget af sandheden i deres skildringer om Canada, det mener i hvert fald stationsmester Axel Brodersen, Nordenskov st, efter at han selv på en 7 måneders rejse har sat sig ind i forholdene i Canada, hvor han har mødt og talt med mange danske og norske emigranter. I det efterfølgende fortæller Brodersen om denne rejse i en samtale med »Vestkysten«:

Axel Brodersen havde ved velvilje fra Grindsted-banen fået 7 måneders orlov til rejsen, som han foretog i 1955 sammen med en murer fra Ansager, der blev, og har fået en god forretning derovre. Brodersens formål med rejsen var også at skaffe sig orientering med henblik på udvandring for sig og sin familie, men han foretrak efter orlovens udlob at genindtræde i sin stilling ved banen.

Ikke personlig utilfreds

— Lad mig begynde med at sige, at jeg ikke personlig var utilfreds med de muligheder, jeg fandt, siger Axel Brodersen. Jeg havde opnået at få en stilling i verdens største aluminiumsfabrik på vestkysten i British Columbia og havde en god løn, tilbud om et hus som tjenestebolig og udsigt til at opnå pensionsret. Men når jeg i det efterfølgende fremdra-



Stationsmester A. Brodersen

ger en række negative sider, man normalt ikke hører om, så er det efter opfordring fra flere udvandrere, som jeg modte derovre, og som mente, at man måske derigennem kunne undgå nogle menneskelige skuffelser og forlis.

— Da vi rejste ud gjorde vi den fejltagelse, at vi rejste for tidligt på året og tog til Ottawa, hvor foråret kommer ret sent.

Omkring den 9. april lå der endnu store snedriver, men omkring 1. maj kom sommeren med et slag. I løbet af 1½ dage var vi nået op på 30 graders varme i skyggen, men der var nu sådan et ælte og morads, at byggeriet, som vi havde sat vor lid til,

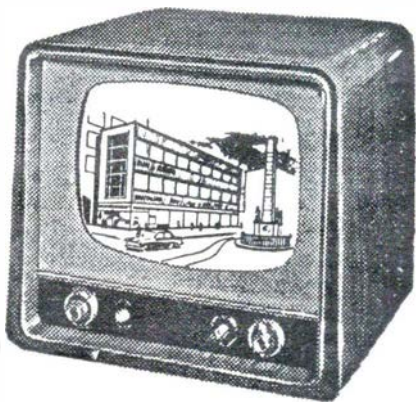
først kom i gang omkring 15. juni. Vi blev hurtigt klar over, at fortjenstmulighederne i det vestlige Canada er langt større end i det østlige, og sammen med en svoger og en af hans venner, der efter 3 ugers forløb måtte opgive at finde en stump arbejde i Ottawa, købte vi en bil og kørte ca. 10.000 kilometer mod vest.

Undervejs søgte vi arbejde, måske nok lidt planløst, men ingen steder fandt vi noget at lave. Må jeg forøvrigt i denne forbindelse sige, at den danske præst i Edmonton udfører et ganske fortræffeligt arbejde for at skaffe danskerne arbejde, og han fører et helt kartotek over arbejdsmuligheder, men undertiden må også han give op.

Vi gik først på arbejdsanvisningskontoret, hvad der forøvrigt er overflødigt. Jeg har ikke hørt nogen få arbejde derigennem, og mens vi stod og talte sammen her, kom en ca. 60-årig dansker hen til os, fordi han havde hørt sit modersmål talt. Han var taget til Canada som 20-årig, og ved samtaleens slutning bad han om en 10-cent til en kop kaffe.

60 cents i timen

Fra Edmonton, hvor vi ikke fandt arbejde, tog vi til Prince Rupert på vestkysten, som har et stort helleflynderfiskeri, der giver vældig beskæftigelse. Men det år var fiskeriet slået fejl, og der var en hel del arbejdsløshed. Pengene var nu helt sluppet op for os, men vi var snart så heldige at få arbejde på aluminiumsfabrikken »Alcan«, der er verdens største,



Philips type 132 U
Kr. 1725,-
pr. mdr. kr. 65,-

Har De tænkt på at anskaffe et

FJERNSYN?

Det er altid en tillidssag at købe radio og fjernsyn. De kan selvfølgelig købe de samme mærker andre steder end hos os - men den service, som vi yder vore kunder, er så absolut i topklasse. Overbevis Dem selv ved at aflægge vor forretning et besøg, vore flinke ekspedienter, der alle er virkelig sagkyndige, står til Deres disposition med råd og vejledning.

Leverandør til Forbrugerforeningen

BØRGE DALSGAARD

VESTERBROGADE 6D - »BUEN« - MINERVA 6250

og som ligger ca. 60 kilometer fra Prince Rupert. For at komme dertil måtte vi pantsætte et fotografiapparat.

Mens vi arbejdede på aluminiumsfabrikken, fik vi besøg af to unge nordmænd, der søgte arbejde. Den ene var gift og havde kone og barn hjemme i Norge. Han havde tidligere arbejdet i Edmonton for 60 cent i timen — min timeløn på aluminiumsfabrikken lå på 1,85 dollar, så der var i høj grad tale om underbetaling for hans vedkommende. Men vi kunne ikke hjælpe ham og kammeraten til arbejde — for på det tidspunkt stod langt over 100 arbejdsledige hver morgen uden for fabrikkens port og havde intet større ønske end at komme ind og i arbejde.

Ved fabrikken findes kun et hotel, der tager 7 dollar pr. seng pr. nat, og det kunne man naturligvis ikke klare uden arbejde. Men vi arbejdede på natskift, og nordmændene lånte så to af vore senge om natten. Efter få dages forløb tog de tilbage til Prince Rupert, hvorfra vi senere fik et brev fra den ene, der skrev, at han var ved at finde det hele håbløst.

— Der er fuldt optaget overalt, og jeg har aldrig været i en så vanskelig situation, hed det i brevet. Jeg har nu bedt den norske vicekonsul skrive et brev til fabrikken »Alcan« med bøn om arbejde.

Den pågældende mand var uddannet som svejser, en uddannelse der ellers er værdifuld i Canada, han var ikke ukendt med sproget, og man sagde, at han var en dygtig og stabil arbejder.

Heldigvis er han senere kommet i gang

— en af danskerne der lånte ham 50 dollars, da han var længst nede, har fået sit lån tilbagebetalt.

Immigration ikke særlig populær

— Danskerne regnes normalt for at være godt anskrevet i Canada?

— Ja, men man må ikke regne med, at det giver en fordel at være dansker. Canada oversvømmes i disse år med en flok mere eller mindre kvalificerede udlændinge, som alle vil arbejde og ofte under den almindelige løn. Hvis en mand er sulten, spørger han naturligvis ikke, om han kan få så og så meget i henhold til tariffen og bestemmelser. Immigranten er ikke nogen særlig populær person i Canada. Et er at regeringen er interesseret i indvandring, men man må ikke regne med, at den almindelige mand i Canada er interesseret i den konkurrence, der påføres ham. Dermed være ikke sagt, at danskerne har dårligt ry på sig — nordmændene er de mest velanskrevne, og derefter kommer vist danskerne.

— Man hører ofte om hele familier, der udvandrer.

— Ja, og det finder jeg efter mine erfaringer er meget farligt. Vi rejste over med en ung kontormand med kone og barn fra København, fra naturens hånd var manden veludrustet til legemligt arbejde, og han fortsatte straks til Vancouver, hvor han var sikret arbejde på en fabrik til 1 dollar og 15 cent i timen. Men arbejdet passede ham ikke, og han forlod

det efter tre ugers forløb. Han kom da til Ottawa, hvor vi opholdt os, men det viste sig håbløst at skaffe ham arbejde, og han og familien er senere vendt tilbage til Danmark har jeg hørt.

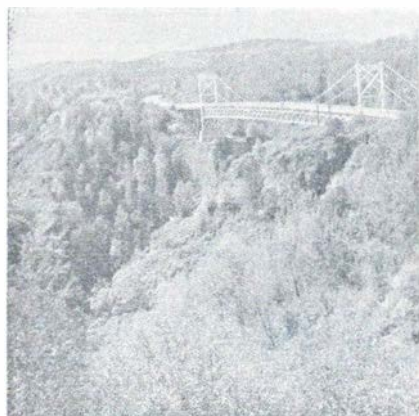
— Landmænd garanteres arbejde i Canada.

— Ja, men mange steder er de underbetalt. Gartnere kan derimod få gode job, men jeg vil tilråde alle, der rejser ud, at have en skilling på lommen til at stå imod med. Og alt for mange rejser ud uden at kunne spor engelsk — lidt sprogkundskaber må der til og så skal man iøvrigt have et godt helbred og gå på-mod, for der er ingen, der kommer og forærer een noget.

De positive sider

— Der er vel også positive sider, som bør fremdrages?

— Ja, absolut. Den storslåede natur, den vidunderlig klare luft, den store sigtbarhed og de prægtige farver. Der er steder med vidunderligt klima — f.eks. på Vancouver-egnen men der er blot det, at Vancouver om vinteren oversvømmes af arbejdere, fordi så mange søger dertil fra skovdistrikterne. En mand har sin personlige frihed i Canada, vil han oprette en forretning, gør han det uden dikkedarer. Vil man være soldat, bliver man det for en god løn — vil man ikke, lader man være. Og så den meget ligetil omgangsform. Min overformand på fabrikken havde 800 mand under sig, men jeg



Bro over Frozer floden



Hovedvejene var ikke altid bedst at færdes på



En drift hornkvæg spærrer vejen

KAWO Korset
Specialisten
Schultz Petersen
KAWO Korsetter
Ryegade 28 . Telf. Aarhus 2 40 26

Aagaard Nielsen
Kulimport $\frac{A}{S}$
Kul . Koks . Cinders
Tlf. Skive 388

ARAKO **RADIO**
Frederiksgade 45
Tlf. Aarhus 3 39 45
Stort Udvalg i **Radio - Pladespillere**
Fjernsyn og Grammofonplader
1. Kl's Reparationsværksted
Rimelige Betalingsvilkår

kender kun hans fornavn Davy. Og hvis vi skal snakke fiskeri- og jagtmuligheder, kunne jeg blive ved i lange tider.

Men naturligvis er der forskel på den baggrund udvandrerne rejser fra — om de forlader et godt job, som de har mulighed for at vende tilbage til, eller om de havde brændt broerne bag sig.

Havde jeg ikke været gift — og dette skal ikke optages som en beklagelse af, at jeg er gift — var jeg sikkert blevet derovre.

Lad mig til slut fortælle om hvordan en ungarls tilværelse kan forme sig i Canada. Han arbejder på en cellulosefabrik har et let job og stor fortjeneste. I løbet af en sommer samler han sig 12—1400 dollars. Når vinteren kommer sejler han til Vancouver køber en bil og kører til USA, hvor han ser sig om i 1—2 måneder og derfra fortsætter han til Mexico, hvor canadiske dollars er hård valuta. Når vinteren er ved at være forbi, kører han gennem Florida tilbage, sælger sin vogn og går påny i trædemøllen. Men det var en ungarls tilværelse. Forholdene er absolut bedst for ungarle. Et værelse er ikke særlig dyrt at leje, men lejligheder i Ottawa koster fra 80—120 dollars om måneden, og en industriarbejders løn på omkring 57 dollars om ugen.

Jeg vil naturligvis ikke efter 7 måneders ophold påstå, at jeg er ekspert i canadiske forhold, slutter Axel Brodersen. Men jeg synes, at også de nævnte uheldige forhold bør være kendt af folk, der vil udvandre — selv var jeg ikke blevet orienteret om dem for min afrejse, skønt jeg havde søgt at orientere mig ret grundigt, og jeg tror heller ikke folk, der udvandre i dag, får noget at vide derom.

Renholdelse af personvogne

(her og i andre lande)

Man hører ofte renholdelsen af de svenske jernbanevogne fremhævet som eksemplarisk, og sikkert er det, at vore tog i denne henseende ikke tåler sammenligning med de svenske. Grunden dertil kan være den, at man i Sverige lægger mere vægt på rengøringsarbejdet, men man må heller ikke se bort fra det forhold, at man,

det vil sige de rejsende, der ikke i nær så høj grad forurener vognene. F. eks. kaster man ikke aske, cigar- og cigaretstumper, madpapir og frugtaffald på gulvene, og forureningen stammer jo i alt væsentlig fra disse ting. Her smider man den slags ind under sofaerne eller bare midt på gulvet. Det er en gammel vane, der ikke så let udrykkes, og det siger sig selv, at vogne under sådanne forhold ikke kan være propre ret længe, efter at de er besat med rejsende, og det besværliggør også rengøringsarbejdet. Desuden har det en vis demoraliserende virkning på det personale, som foretager rengøringen. Man er tilbøjelig til at sige: Skidt med det. Det ser alligevel farligt ud, så snart de rejsende har været der i fem minutter. Men uden at sige for meget kan det vel nok antydes, at der mangler et stykke i, at vi er på højde med svenskerne, også hvad selve rengøringen angår.

Men hvordan er så forholdene i det sydlige udland? Vi er jo tilbøjelige til at betragte folkene der, med undtagelse af dem i Schweiz og Holland, som mindre propre, og man venter, at dette også vil være at se i jernbanevognene. Men det er det i hvert fald ikke. Deres vogne er mindst lige så rene som vore. Navnlig synes det, at man der lægger mere vægt på aftørring eller afvaskning af vægge og glas og på at få snavset ud fra krogene. Vi må gøre os klart, at med hensyn til renholdelse af personvognene har vi absolut ikke noget at prale af, og det er ikke kun svenskerne, der distancerer os i den retning. Måske skulle man ikke altid lade sig nøje med den forklaring, at hvis det eller det skal gøres sådan eller sådan, skal der flere folk til.

Rejse per.

Ole Mørch

raadgivende ingeniørfirma
Vesteraa 12-14 tlf. 26-27-8080
Varmeanlæg - varmeregnskab
bærende konstruktioner
vej- og kloakanlæg

Chocoladekiosken

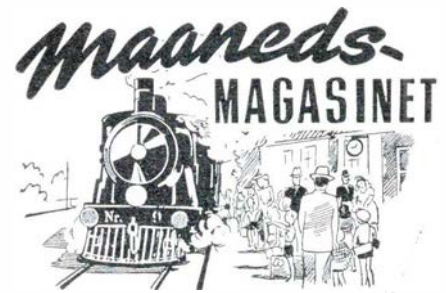
Banegården - Fredericia
Is - frugt - chocolate

FRANK Rasmussen

Ure og Brilller
1. Kl.s værksted
Torvet . Brande

Slagelse specialoptik

v/ Vagn Houmand
Torvegade 5 . Tlf. Slagelse 3630
Den rette brille - til rette pris
Gratis synsprøve



MØLDRUP d. 1. juni. En 69-årig knallertkører kørte ved 17-tiden ind foran motortoget fra Viborg på overskæringen ved Moldrup st. Der er blinklys ved overskæringen, men da lokofører A. Sander, Viborg, så knallerten, gav han flojtesignal. Det var som om han derved ville standse men i stedet satte han farten op. Han blev ramt og slæbt med af toget og var dræbt på stedet.

VÆRSLEV d. 1. juni. Da motortoget fra Slagelse ved 17-tiden skulle afgå fra Vørslev st, udbrod der ild i motorrummet. Da det ikke lykkedes at slukke ilden med vognens slukningsmateriale, satte stationen en spuleslange på stationens toilet, hvormed man hurtigt fik slukket ilden, inden brandvæsenet fra Kalundborg kom.

JÆGERSBORG d. 5. juni. Ved 16,30-tiden slog lynet ned i et S-tog, så det måtte skubbes til Lyngby af det efterfølgende tog.

ESKILDSTRUP d. 10. juni. Ved 16-tiden kørte en bil under bommen ved stationen, da denne blev sænket, og af frygt for at blive påkørt af toget fortsatte bilen gennem den anden bom. Der skete kun materiel skade.

ALBORG d. 12. juni. Ved 7-tiden i morges blev jernbanebroen afbrudt for at man kunne få det midlertidige brofag udskiftet. I 10 dage måtte godsvognstrafikken med Nordjylland atter foregå over Thisted—Fjerritslev jernbane. Som lovet var arbejdet på broen færdig til d. 22. juni og fra kl. 5 blev regelmæssig drift over broen genoptaget.

NÆSTVED d. 12. juni. Ved 6-tiden afsporede Mo-vognen, der skulle fremføre toget til Kh over Køge. Efter 1½ times arbejde var vognen atter på sporet.

BRILLER

Skive special optik

Thinggade 22 . Skive
v/ Ib Nørgaard
Specialoptiker

Herning

Fruerhøj frisørsalon

Alt i moderne hårpleje for damer og herrer
Grundtvigsvej 66 . Herning . Tlf. 2860

Vagn Trillingsgaard

Tømmerhandel
Ved Tingvej . Herning Tlf. 35
Tilbud gives paa alt i trælast bygge- og isoleringsmaterialer

Lund & Erichsen

Elektr. Installation

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

C. Pauli's Eftf.

Arne Højgaard
Alt Elektrisk udføres
Udfører Arbejder for D.S.B.
Bryggergade 7a
Herning . Telf. 158

Mogensen & Nielsen

Snedkermestre
Alt Møbel-, Bygnings- og Inventararbejde udføres
I. Kl s Arbejde
Tilbud og Overslag gives
Ringkøbingvej 83
Tlf. Herning 791

MØBELGÅRDEN

v/ S. G. Bendtsen
Herning - Sønderg. 9 - Tlf. 891

Købmand Kronborg

Gl. Landevej 163
Tlf. Herning 577
I. Kl s Kolonial - Kaffe - Tobak
Cigaretter og Spirituosa
Varene bringes

Fruehøj Kolonial

Grundtvigsvej 64 Telf. Herning 63
Alt i I. Kl s kolonial
spirituosa og tobaksvarer

Købmand Hindkjær

Storegårdsvej 2 . Tlf. Herning 716
Kolonial - Konserves - Tobak
Vine og Spirituosa

Kellers Gulf-service

Gl. Landevej 100 . Tlf. 2455
Benzin - olie - vask og
smøring. Åben hele døgnet

Børge Strøm

blikkenslager og aut. vand- og
gasmester
Skolegade 24 . Tlf. Herning 2413
Vand - gas - sanitet - varme

Viborg

Jyllandsgades Bageri

K. Skov.
Altid det bedste
Jyllandsgade 8. Tlf. Viborg 1261

Købmand Tandrup

Middagshøjvej 21 . Tlf. Viborg 854
Kolonial . Konserves . Kaffe
Tobak og spirituosa

Philipsen & Hall %



aut. elektroinstallatører
Elanlæg udf. overalt i
landet. — Radio - Køle-
anlæg - Lys - Kraft

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

Købmd. Frede Østergaard

Kirkebakvej 41 . Tlf. Viborg 677
Kolonial . Konserves . Kaffe
Tobak . Vine . Spirituosa

Tobaks- og musikforretningen

Vestergade 2 . Viborg . Tlf. 1712
Tobak - cigaretter - cigaretter
spirituosa. — gramfonplader

Niels Laursens Eftf.

K. Bach Nielsen
Vaaben . Ammunition og
Reparation
Vestergade 13. Tlf. Viborg 505

H. Theut

ingeniør
Skovbrynet 23 . Viborg
Tlf. 1560

Løgstør

Strøg-BAREN

Østerbrogade 22 . Løgstør . Tlf. 89
Is - sodavand - frisk brød
og kaffe. — Fin Soft-ice

ROM Herre- og Dreng-ekvipering
Andersen's Eftf.
A. P. HENRIKSEN
TELF. 117 · LØGSTØR
Undertøj - lingeri

Legetøjsforretningen

Vestergade . Aalestrup . Tlf. 229
Stort udvalg i legetøj
for piger og drenge

Kaj Rasmussen

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

Roskilde

Frederiksberg Kødforsyning

Køgevej 44 . Tlf. Roskilde 1803
I. kl.s kød, flæsk samt alt i
hjemmelavet paalæg

Cykleforretningen

Sct. Hansgade 37. Tlf. Roskilde 3079
Org. Everton cykler samt nye og
brugte cykler. I. kl s værksted
for cykler og knallerter

Valdem. Svendsen & Co.

Algade 55 . Tlf. Roskilde 4100 - 23
Alt i I. kl s kolonial
tobakker, vine og spirituosa

Slagelse

Salon »COLOR«

Absalonsgade 12. Tlf. Slagelse 1005
Sidste nye permanenter samt
alt indenfor haarets pleje

Vin- og tobakforretning

Smedegade 19
Telf. Slagelse 3417x
Vin - Tobak - Cigaretter - Cerutter
Cigaretter i stort udvalg

Henny Peetz broderiforretning

Stjernegade 5. Tlf. Helsingør 21 0481
Alt i broderiartikler saavel
tegnede som færdige ting

Spis hver Dag

RUTANA

Brødet der smager
Sundhed i Skiver
friskskaaret og
friskpakket
hver Dag



Hillerød Fællesbageri %

Frisørsalonen

Slotsgade 27. Tlf. Nykøbing F. 85 16 89
I. Kl s Haarpleje
I Kl s Betjening
Alt nyt indenfor Faget

Anton Schrøder

E L
Aut Installatør
Udfører Arbejder for
Grundstedbanen
Agerbæk - Tlf 44



Grindsted Brødfabrik

Tage Hansen
Tlf. Grinds'ed 46

Kaffebønnen

Vestergade 62 . Århus

Hver dag friskbrændt kaffe
kr. 1,68 - 1,85 - specialblanding
2,15 pr. 1/8 kg. 3% rabat gives

Bedre sikrere længere kørsel på knallert

Det nye Bosch special-tændrør M 11 S med ny slidstærk midterelektrode af ædelmetal og specielt formet isolator giver kraftigere tændgnist. De opnår forøget motorkraft, større driftssikkerhed og flere tusinde kilometer længere kørsel

med det nye



MASNEDØ d. 12. juni. Da et godstog i eftermiddag passerede Masnedø, blæste en del af taget på en godsvogn ned og ramte banebetjent M. R. Nielsen, Vordingborg, i hovedet. Han fik forskellige skrammer, men efter en undersøgelse på sygehuset kunne han køres til sit hjem.

REGSTRUP d. 13. juni. Ved 23-tiden opstod der ild i den ene af Mo-vognene i iltoget til København, da dette befandt sig ved stationens indkørsels-signal. Falck fra Holbæk mødte og dægnede de 1000 liter vand, der var i sprøjten, på den brændende vogn, men da dette ikke var nok og man ikke havde slangemateriale nok til at række til en nærliggende å blev Holbæk brandvæsen tilkaldt, og så lykkedes det at få ilden slukket. Det lykkedes først at få banen fri ved 2.30-tiden, og først da kunne sidste tog mod Kalundborg komme frem.

ROSKILDE d. 13. juni. Da toget til Falster ved 21.30-tiden kørte ud fra stationen, kolliderede det med et rangertræk, hvorved togets loko blev beskadiget. Med nyt loko fortsatte toget med 50 min. forsinkelse.

KVISTGÅRD d. 13. juni. Atter i aften ved 20-tiden blev bommene på Munkegårdsvej påkørt af en bil. Kun materiel skade.

HORSENS d. 14. juni. Da lyntoget »Nordjyden« i formid. passerede Skanderborg, opdagedes det, at der kom røg op fra gulvet i den midterste vogn. Toget fortsatte til Horsens, hvor branden slog ud i lys lus. De rejsende blev derefter overført til formiddagseksprestoget.

NYBORG 14.—16. juni. Jernbaneforeningen har holdt ord. delegeretmøde på Nyborg Strand. Formanden o. trafik-assistent M. S. Lyngesen ønskede ikke at fortsætte som formand. I stedet valgtes trafikassistent E. Svendsen, Skodsborg. Den afgående formand blev hyl-det med bl.a. en check på 5000 kr. som

en beskeden tak for de mange millioner, han gennem årene har skaffet guldsnorene — skriver Politiken!

HALSSKOV d. 16. juni. Ved indsejlingen til Halsskov bemærkede personalet i maskinen på færgen »Halsskov« nogle rystelser i færgen, og man var af den formening, at der var gravet for lidt ud i havnen. En frømand har været nede og undersøge bundforholdene. Det viste sig da, at de store cementbundfliser, der hver vejer 1700 kg og som var anbragt for at forhindre, at færgens kraftige skruer skulle hvirvle bunden op, var blevet suget op, så de næsten stod på højkant. Fliserne er nu trukket op, og vil formentlig blive erstattet af en betondækning.

ELLIDSHØJ d. 16. juni. Ved et ekstra strækningseftersyn i anledning af den stærke varme blev eftersynet, der var på skinncykel, overrasket af lyntoget, der ved 14-tiden passerede Ellidshøj st. Det lykkedes manden at springe af skinncyklen, der blev splittet over det meste af stationens perron, dog uden at ramme nogen.

VEJLE d. 17. juni. Ved 0.30-tiden udbrød der brand ved Vejle godsbanegård. To udrangerede godsvogne, der anvendtes som opbevaringsrum, brændte, og i det ene brændte 15 presseninger.

GEDSER d. 17. juni. Da lyntoget KØBENHAVNS-EKSPRES nærmede sig Gedser, kørte en traktor over en markoverskæring ved Gedesby. Traktoren med fører blev slynget 10—15 meter gennem luften og havnede i en grøft. Traktorføreren var sluppet med nogle svære skrammer og en hjernerystelse. En rangermaskine fra Gedser måtte trække lyntoget til Gedser.

HADERSLEV d. 20. juni. Trods blinklys og alarmklokker kørte en motorcyklist ind foran toget, da dette passerede Lille Slagtergade overskæringen i Haderslev. Motorcyklisten pådrog sig svære kræstelser i hovedet.

Frederiksberg Barnevognsfabrik

Forhaabningsholms Alle 37 . Tlf. VE. 563

Direkte salg fra fabrik
Barnevogne . Klapvogne . Dukkevogne
Alle reparationer udføres

John Larsen



HOS UBBE NIELSEN

får De altid det sidste nye inden for
modens hårpleje

Ny elegant SKØNHEDSSALON

Herning . Skolegade 49

Fru EVA NIELSEN

Læge examineret skønhedsexpert
Ring og bestil tid! - Tlf. 1843

Aarhus Opland

Viby vaskesalon

Kirkevej 3 . Viby J. . tlf. 40701

Prøv en selvbetjeningsvask
Vaad vask af 8 kg tørt tøj 5 kr.

Købmand P. Nielsen

Pihlkjærsvvej 25 . Viby . telf. 41194

1. kl.s kolonial - konserver
tobakker - vine og spirituosa

Lundshøj kiosk

Holmegårdsvej 37 . Viby J.
Aviser - dag- og ugeblade
Papir og telegrammer
Telefonbox telf. 41454

Winther på torvet

Viby Jyll. . Tlf. 4 13 20

Tricotage . Hvidevarer . Udstyr
Strømper . Garn i stort udvalg

Parfumerie Dorè

v/ Grethe Nielsen

Søber . Parfumeri . Toiletartikler
og Bijouteri
Silkeborgvej 243
Tlf. Aabyhøj 5 87 63

Brabrand Renseri

Hovedgaden 45 . Tlf. 60010
anbefaler sig med alt i 1. kl.s
fagmæssig arbejde

BRABRAND Bogtrykkeri

Hovedgaden 62 . Tlf. 60446

Alt bogtrykkeriarbejde udføres
Kun kvalitetsarbejde

LÅSBY Cementstøberi

v/ Balle Christensen . Tlf. Laasby 7

Alt efter ingeniørforeningens
normer. — Tilbud gives

Engelsk Beklædnings Magasin

J. Stockholm
Søndergade . Tlf. Hadsten 32
Alt indenfor herretøj

Ernst Østerlund

Randersvej 8 . Ry . Telf. 76
Triumph - Victoria - Ardie
Aut. forhandler af Skoda vogne
1. kl.s værksted anbefales

Langå

Aage Rasmussen

Scharings Eftf. . Telf. 85 . Langå

Alt i dame- og herrekonfektion
samt manufaktur

Bagermester Erikstrup

Bredgade 3 . Tlf. Langå 67

Hver dag frisk og lækkert brød
Bestillinger modtages

Grenaa

Grenaa Andelsmejeri

Tlf. 222

1. kl.s mejeriprodukter

B. Keller Pedersen

Isenkram - Køkkenudstyr - Glas
og porcelæn i stort udvalg
Grenå . Storegade 9 . Tlf. 124

Trikotageforretningen

Fasanvej 15 - Grenå - Tlf. 862
Stort udvalg i trikotage
lingeri og småting

Købmand H. Johansen

Kiosk CENTRUM . Kystvej 56
Tlf. Grenå 863
Kolonial - kaffe - tobakker
øl - vin og spirituosa

Carlo Skipper

DSB vognmand

Lillegade 14

Tlf. Grenaa 909

Ikast

Jens Donslund

Bredgade 48

Ikast

Telefon 179

Frisk brød og kager hver dag

Brdr. Nielsen . slagtermestre

Bredgade 43 . Tlf. Ikast 22

1. kl.s kød og hjemmel. pålæg

Moderne vulkanisering

Lager af nyt autogummi

A. O. Poulsen

Vejlevej 51 . Tlf. Brande 375

Silkeborg

K. F. U. M.

Nygade 25 . Silkeborg. Tlf. 821
God daglig mad
Pensionærer modtages

Vi spiser . . .

Rønbjerg Flødeis

Depot: Drewsensvej 2
Tlf. Silkeborg 2033

Vestre Kødforsyning

Ewaldsvej 12 . Silkeborg . Telf. 1874
1. kl.s kød og hjemmel. pålæg
Varerne bringes

Spare- og Lånekassen for Silkeborg og Omegn

Vestergade 3 . Silkeborg
Tlf. 410 - 416 - 417

Skanderborg

Slagtermester E. Krogh

Adelgade 31 . Tlf. Skanderborg 31

Kun een kvalitet — den bedste
Varerne bringes - naar der ringes

Jyllands Postens Kiosk

Banegaardsvej 9. Skanderborg. Tlf. 171

Aviser - Dag- og Ugeblade
Papir og Telegrammer

Sørensens tobaksforretning

Banegaardsvej 49 . Skanderborg
Tobak - cigarer - cerutter
vine og spirituosa
Tlf. 749

H. Broustbo

aut. installatør
Adelg. 33. Skanderborg. Tlf. 211
Alt elektrisk arbejde udføres
Tilbud og overslag gives

Adelgades

tapet- og farvehandel

Adelg. 99. Skanderborg. Tlf. 699
Stort udvalg i tapeter - farver
lakker - maling

Stautrup Karosserifabrik

Rasmus Skaarups efft.
Nybygning og reparationer
Telf. Aarhus 4 11 48
Stautrup pr. Viby J.

Gør Deres indkøb hos vore annoncører

SVEJBÆK d. 26. juni. En tom My påkørte ved 21-tiden en personbil, der var kørt i stå på en privat overskæring mellem Laven og Svejbæk. På grund af kurveforholdene kunne lokoføreren ikke se bilen før i sidste øjeblik. Bilens forparti blev knust, men ingen af de fire personer i bilen kom noget til.

KØLVRÅ d. 29. juni. En cyklist, der ikke havde bemærket blinklys og alarmklokkerne ved Plantagevej overskæringen, var næsten sluppet over før toget kom, men toget strejfede cyklens baghjul, og cyklisten blev slynget hen ad vejen. Han ønskede dog ikke at blive indlagt på sygehuset.

NØRREPORT d. 30. juni. Ved 22-tiden afsporede den bageste vogn i et S-tog, der var på vej i tunnelen mellem Øster-

port og Nørreport som følge af et akselbrud. Resten af aftenen måtte der køre på enkelt spor i nærtrafiken, men sporene var dog i orden, da morgentrafiken begyndte.

SKÅRUP d. 21. juni. En 67-årig knallertkører mistede ved 20-tiden livet, da han kørte ind på overskæringen mellem Ø. Åby og Skårup og blev ramt af toget.

Teknisk museum ved Østerport st.

Det ser nu ud til, at der kan skabes bedre muligheder for jernbanemuseets samlinger. Danmarks tekniske museum har fået overladt en grund af DSB ved Østerport st, mod at der afgives lokaler til jernbanemuseet.

GILLELEJE d. 21. juni. En 7-års pige kørte ved middagstid ud foran skinnebussen på Rostgårdsvej overskæringen. Skinnebussen standsede på 2 m, og da man fik pigen trukket frem, viste det sig, at hun var sluppet med nogle hudafskrabninger.

HØNG d. 22. juni. Da Høng—Tølløse banens skinnebus fra Slagelse var under udrangering fra Høng, afsporede den i et håndbetjent sporskifte. De 30 rejsende blev viderebefordret i rutebil, og kl. 15 var banen atter farbar.

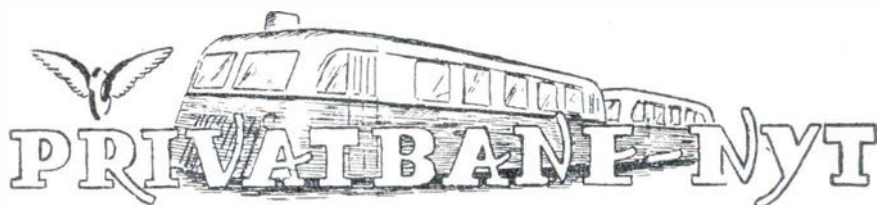
VEDDE d. 23. juni. To småpiger kørte i aftes en barnevogn, hvori lå et 11 måneders barn, ind på overskæringen i Vedde. Ved fløjtesignalet fra skinnebussen blev de så bange, at de løb og lod barnevognen blive stående på sporet. Barnevognen blev slæbt med hen ad sporet, og et stykke efter faldt barnet ud, og forslog sig så meget, at det døde kort efter indlæggelsen på sygehuset.

HOLBÆK d. 29. juni. Da nattoget fra Holbæk til Nykøbing S skulle afgå fra Holbæk, opførte nogle berusede unge mennesker sig sådan, at motorfører Georg Larsen gik for at tilkalde hjælp, men da han kom tilbage, var de forsvundet. Da toget kom til Sandby, stod de der, da de havde lejet en taxa fra Holbæk. De forlangte nu deres billetter, der gjaldt til Gislinge, godtgjort, men da Larsen sagde, at det skulle de have på Gislinge st. slog de ham oven i hovedet og knuste et par ruder i toget. Politiet har derefter taget sig af sagen.

Manglende respekt for blinklys og klokker

På overskæringen i Ørting, hvor som ovenanført en rutebil og et godstog kolliderede, har man senere konstateret, hvor ligegyldigt og respektløs overskæringen passeres af trafikanter, selv om blinklys og klokker er i gang.

En kvindelig cyklist passerer — en fol-



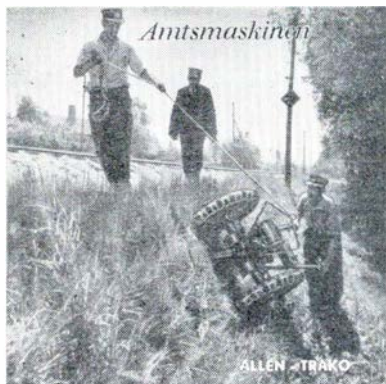
HORN BÆK d. 7. juni. En personbil kørte ved 17-tiden ind på Horneby overskæringen trods blinklys og klokker. Skinnebussen ramte bilen bagi, hvorved den væltede om på siden, men rejste sig igen uden at der skete de to, der var i bilen, noget. Toget fortsatte med 10 min. forsinkelse.

KONGERSLEV d. 15. juni. En dame kørte ved 9-tiden ind på overskæringen på vejen mellem Kongerslev og Smidie, hvor hun blev ramt af toget og alvorligt kvæstet. Der er blinklys ved overskæringen.

HELSINGE d. 16. juni. Da skinnebussen kl. 21.30 passerede Højberg hegn, påkørte den en scooter, hvis to passagerer var sprunget af, da de opdagede toget.

ØRTING d. 17. juni. En rutebil tilhørende Hads—Ning banen fyldt med skolebørn, der havde været på sommerudflugt i Århus, kørte ca. kl. 18.30 ind foran et godstog, der var under indkørsel på Ørting st. Til trods for at rutebilens ene side blev fuldstændig skrælet af, blev kun en dreng alvorligt kvæstet, og en lærerinde fik sine tænder slået ind, så de måtte fjernes. Diesel-lokoet afsporede og blokerede strækningen, så togene måtte udveksle rejsende ved uheldsstedet.

HORSENS d. 20. juni. En 86-årig cyklist blev i eftermiddag påkørt af Odderbanens skinnebus på Sct. Helenevej overskæringen i Horsens. Han fortes til sygehuset med kvæstelser i hovedet og brystet.



ALLEN-TRAKO slåmaskinen

engelsk - dansk - anerkendt - har stor arbejdsydelse

Kører lige let på stejle skrånninger og flade arealer.

Nærmere oplysninger og tilbud til tjeneste

Frimodt Konning - Trako Manufacturing
Pjedsted . Telefon 60

Eneforhandlig

Odense

L. Knudsens efft.

Nedergade 16 . Tlf. Odense 2195
fh. Albani Torv, kælderens
Udvalg i urtepotter og legetøj

MOBI knallert service

Nyborgvej 58 . Tlf. Odense 2479
Nye og brugte cykler
l. kl.s reparationsværksted

Sv. Aa. Isaksen

møbelpolstrer-sadelmager
Nørregade 59. Tlf. Odense 297
Ombetrækning
moderne møbelstoffer

Bladcentralen

Rødegaardsvej 46
Tlf. Odense 10883
Aviser - Ugeblade - Kioskartikler
Tipstjeneste

Købmand Faurshou

Albanigade 22
Tlf. Odense 1780
Kaffe - Konserves - Kolonial
Vine - Tobakker

Evan's konditori

Ryttergade 6 . Tlf. Odense 8133
Prøv mit brød —
og bliv tilfreds!

SALON WIKIE

Jytte Andersen
Drosselvej 9 . Odense
Tlf. 2189

OLYMPIA sålen

Sdr. Boulevard 182 . Odense
Knud Nielsen (ny indeh.)
Rågummi-, GREYHOUND-,
lædersåler

Forsatsvinduer - Isolering

Spar brændsel - forlang tilbud
Tømrem. Juel Nielsen
Rødegårdsvej 100
Tlf. Odense 16 548

AUTO-maleren

Hans Nielsen
Bogensevej 92 . Næsby
Tlf. Odense 10.263

KARMA

Nedergade 43 . tlf. Odense 15748
Arbejdstøj service - titeludlejning
smede- og markintøj kemisk renses
kr. 2,50 pr. sæt

Renseri »Perfect«

Pjentedamsgade 7a . Tlf. Odense 11370
l. kl.s rensning og farvning
reparationer
Agnete Petersen

Jean Findings lotterikollektion

Landbrugs- og Varelotteriet
Kongensg. 7. Tlf. Odense 1893

Købmd. fru E. Rasmussen

Dannebrogsgade 33. Tlf. Odense 1033
Alt i l. kl.s kolonial
Stort udvalg i spirituosa og
tobaksvarer

Tricotage - sengetøj - manufaktur

Sangils efft.

v/ Poul Hansen
Vesterbro 46 . Tlf. Odense 8485

Thoms låseservice

spec. autolåse. - Oplukning -
reparation - dag og nat
Næsbyvej 114
Telf. Odense 8394

H. Rasmussen

Godfredsvej 28 - Bolbro - Tlf. 16245
l. kl.s håndskomageri
spec. slidstærke såler

Teivangs Conditori

Falen 9 . Odense . Tlf. 8141
Altid lækkert brød og kager
Åben hver søndag

Østergaard

Tolderlundsvej 68
Tlf. Odense 3313
l. Kl.s Kolonial
Tobak - Vine - Spirituosa
Spec.: Fine Blandinger i Kaffe

Folmer Pindel

sagfører cand. jur.
Vestergade 30. Tlf. Odense 2610

Til hverdag og fest —
er H. J. Pedersens brød bedst

Bageri & konditori

Dronningensgade 32 . Tlf. 8171

E. H. Dæncher

bageri & konditori
Overgade 15 . Tlf. Odense 915
Kun l. kl.s varer anvendes

Axel Christiansen

Allegade 78. Tlf. Odense 16699
Syning og pålægning af tæpper
Møbelpolstring udføres

Frits Jørgensen

skræder atelier
Munkebjergvej 75
Telf. 130305
Skræderi og målkonfektion

Fabriken REDUX



Østerbro 20
Odense
Tlf. 328
Cykler
Knallerter

Elektro reparationsvæjseriet

Topstykker, motorblokke, alumi-
nium, støbegods svejser
O. Hold,
Nedergade 30 . Tlf. 1 5989

Kaj Jensen

bageri & konditori
St. Glasvej 49 . Tlf. 3923
Udsalg: Ø. Stationsvej 40

Kølere

renses og repareres
nye cellevæv isættes
25 års erfaring

Einers autokøler værksted

Adamsgade 13 - Odense - Tlf. 13.634

Käthe's smørrebrød

Gersdorffsgade 12 . Tlf. Odense 1225
De bestiller — vi bringer
Smørrebrød fra 0,50 — 1,25
Åben hver dag til kl. 21

Korsløkke Karosserifabrik

Nyborgvej 330 - Tlf. 8976 - 8456
Alt karosseriarbejde, nybygning,
reparationer. — Spec. rutebiler
V. Rasmussen & B. Kildemoes

Madsens Træskoforretning

Søndergade 16. Odense. Tlf. 5744
Alt i træsko, hjemmesko,
gummistøvler
Ombundning

K. F. U. M. pensionat

Skibhusvej 142 . Tlf. Odense 8742
anbefales jernbanepersonalet
Enkelte maaltider eller fuld kost

Vallentin Larsen ELEKTRO

Nørregade 20 - Odense
Tlf. 13 03 91
Reparation og omvikling af
motorer.
Alt elektrisk finmekanik udføres

kevogn standser på sporet og rykker tilbage — en R bil med fuld fart over umiddelbart foran toget — en kvindelig knal-lertkører passerer over så tæt, at motor-føreren erklærer, at det kun var sekunder fra en påkørsel, og nu igen d. 22. juni var en rutebil standset for at lade toget passere, alligevel forsøger en personbil at passere overskæringen med det resultat, at bilen ramte skinnebusen midtpå.

Det var altså hvad der skete på een enkelt overskæring i løbet af fem dage.

Lollandsbanen

Trods stigning i antal rejsende 6,2 % og i godset 8,7 % har banen stadig et betydeligt underskud, der blev på 1.061.369 kr. mod 1.158.006 året forud.

Gribskovbanen

Banen havde sidste regnskabsår et underskud på 397.780 kr. mod 292.691 kr. i 1955. Bilruten Gilleleje—Helsingø, som banen overtog sidste sommer, havde givet

et ret stort underskud, hvorfor kørslen nu må nedskæres på denne rute. Banen har nu driften garanteret i 10 år.

Langelandsbanen har nu fået banens drift garanteret for fem år.

Horsens Vestbaner standser sin persontrafik med sommerkøreplanens ophor. Det er kun et år siden, at banens drift blev garanteret for fem år, men alligevel har man nu besluttet at lade persontrafikken overgå til rutebiltrafik. Der skal i den anledning anskaffes to nye rutebiler. Sporet Horsens—Lund skal nedlægges, og fremtidig benyttes Bryrupbanens spor, der løber parallelt med Vestbanernes spor til Lund.

Ålborg Privatbaner har i løbet af de sidste 7 år udskiftet 15 stationsforstandere og stationsmestre med ekspeditricer, og deraf har Hadsundbanen fået de 8 ekspeditricer.

MODEL JERNBANE

Terrainbygning

Når man nærmere har fastlagt modelbanens linieføring og planlagt stationernes sporareal, begynder man på udformningen af terrainet. De enkelte stationer anlægges på en plan flade, kun hvis man ønsker en evt. rangerryg, gør man brug af stigninger og fald på stationsområdet.

Mindre højdeforskelle i terrainet udføres ved pålimning af papstykker sammenlagt af forskellig form og i varierende antal på anlæggets plade. Papstykkernes konturer udjævnes ved påføring af terrainmasse. Denne kan købes færdig i hobbyforretningerne, men et lige så godt og betydeligt billigere resultat opnår man ved selv at fremstille massen af 500 gr. snedkerlim udrørt i ca. 2 l vand. Limvandet blandes nu med gips, til man får en lind masse.

Det er formålstjenligt at give denne masse en brun tone ved hjælp af farvepulver. Den brune tone bevirker, at massen kan bruges overalt på anlægget, til såvel bjerglandskaber som marker og til terrain ved bebyggelse. Evt. farvenuancer påføres da senere.

Større højdeforskelle i terrainet opnår man ved sammenlimning af sammenkrøllede og sammenpressede avis-sider, hvor over der limes stof eller tøjstrimler, der så til sidst dækkes med lag af terrainmassen. Limen i denne bevirker en ret stor modstandsdygtighed og brudsikkerhed.

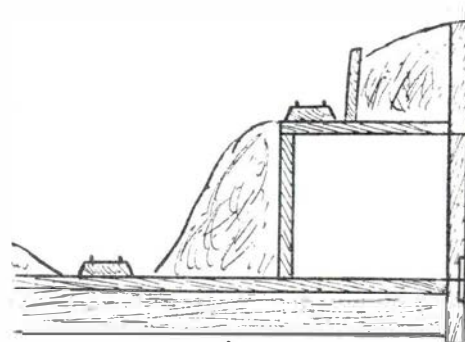
Fig. A viser et højdeparti udført efter dette princip. Skråningerne er udført af hårdt sammenpresset avis-papir overtrukket med lærred. For at få det fornødne faste underlag for højbanen er her endvidere af krydsfinér indbygget et kasselignende hulrum, der er tilgængeligt udefra gennem en lille lem. Sådanne hulrum kan bruges til tunneller, når de blot forsynes med tunnelindgange efter beskrivelsen i sidste nummer. Bemærk lige, hvis sporet krummer i tunnelen, må tunnelbredden være tilpas stor for at kunne tillade passage af det kørende materiel. Lemmen tillader eftersyn og påsætning af evt. afsporet materiel.

Højbanen på fig. A, der er udstyret og afskærmet af en støttemur, kunne selvfølgelig lige så godt være bygget på et stativ af trælister, men hulrummet tillader udnyttelse af den ellers nytteløse plads, som bjerglandskaber sædvanligvis optager. Rum af denne art kan bruges til opbevaring af vogne, værktøj el. f. eks. rengøringsredskaber som klude og afstøvningspensler.

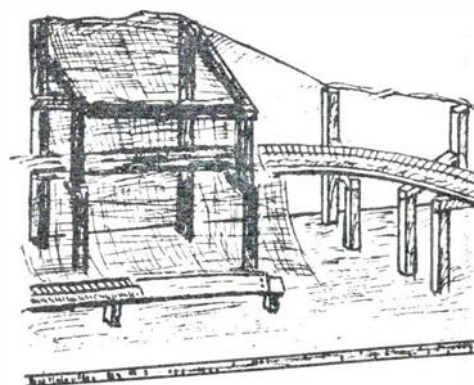
Bjerge og klippepartier kan udføres som lige nævnt, men et lige så fint resultat opnås ved at spænde fluenet ud over et stativ af små og store lister ret vilkårligt anbragt på bundpladen. Fig. B viser et bjergparti udført efter sidstnævnte princip. Den ret ujævnt afsavede bagklædning afstives af et system af trælister i for-

skellig højde, men indbyrdes sikret ved tværgående stivere.

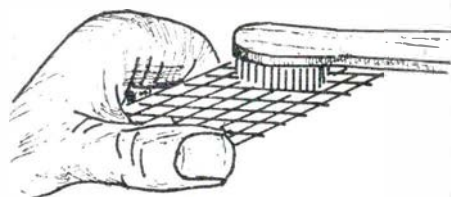
Fluenet spændes nu ud over stativet og fastgøres i begyndelsen blot med et par enkelte som hist og her. Derefter former man nettet à la bjerglandskab ved at trykke en mængde kraftige og uregelmæssige buler og skarpe folder i det. Det er bedre at arbejde med flere små stykker net end med enkelte store stykker. Små netstykker tillader nemlig nemmere formning efter terrainet, altså efter listestilladset. De små stykker net bindes sammen med blød kobbertråd eller sammenloddet.



-A-



-B-



-C-

jd.

Der staar Blæst om Storms Gardiner Vi har altid et stort Udvalg i moderne Gardinstoffer — atl i Syning, Ophængning og Montering

STORMS Gardiner

Kattesund 4 . Tlf. Horsens 2 41 59

Aarhus

Køb Deres brille og ur hos

C. M. Bechs efft.

urmager og optiker
Guldsmedegade 38
Tlf. Århus 2 34 26

Slagtermester Kr. Nielsen

Randersvej 55 . Århus . Tlf. 6 74 97

Kun 1. kl.s kød og hjemmelavet pålæg

Mejeriudsalget

Jerichausgade 3 . Tlf. Århus 3 47 24

1. kl.s mejeriprodukter
Øl - sodavand
Friskt brød daglig

Nil-Bro vask

selvbetjeningsvaskeri
Ny Banegaardsgade 53
Telf. 3 65 65
Fineste vask paa een time

Reenberg's ostehus

Vesterbrogade 4 . Tlf. Aarhus 2 04 56

Udvalg i vellagret ost
samt æg, konserver, salater

Købmand C. A. Jensen

Stadion Alle 1 . Tlf. Aarhus 3 58 21

1. kl.s kolonialvarer - kaffe
konserver - tobak - vine

Bagermester Arne Dyg

Jerichausgade 17 . Tlf. Aarhus 2 75 04

Altid friskt og lækkert brød
Bestilling modtages til foreninger

Husk SINGER symaskiner

Holbergsgade 1 . Tlf. Aarhus 3 40 24

Nye og brugte maskiner
alle maskiner repareres

Sølvstens frugt og grønt

N. Juelsgade 15 . Tlf. Aarhus 6 80 77

Alt i aarstidens frugt - grønt -
blomster og sydfrugter

Rytterparkens

frugt- og blomsterforretning

Finsensgade 64 . Tlf. Aarhus 6 75 14

Frugt - grønt - buketter m. m.

Holger Jensen's efft.

v/ Eriksen & Guldager

Nr. Alle 59 . Tlf. 2 48 24

Alt el-arbejde udføres
Udvalg i moderne belysninger

Hagstrøm Musik

v/ Rich. Høeg

Nye og brugte Instrumenter

Harmonikaundervisning

Indmeldelse og alle Oplysninger

Vestergade 4 - Aarhus - Telf. 2 5412

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere

Signalføljer - Hornarbejde

Århus . Sjællandsgade 43 - Tlf. 28468

Fiskebørsen

v/ Gunnar Pedersen

Ndr. Strandvej 89

Tlf. Århus 7 74 99

Altid lev. fisk i specialiteter

Caltex Service station

Rosenvangsalle 189 . Tlf. 7 10 45

Benzin . Olie . Vask . Smøring
samt 1. kl.s service

Tobakshuset Sct. Poul

v/ A. Poulsen (ny Indeh.)

Stort Udvalg i **Vine - Tobakker**

Cigarer og Cerutter

Brunsgade 59 . Tlf. Aarhus 2 01 28

Kaffe- og spisesalonen WEST-END

Fr. Alle 92 . Århus

Middag - Smørrebrødspakker

V. Nielsen . Tlf. 3 47 84

Tobaksforretningen

Silkeborgvej 178 . Tlf. 5 77 28

Tobak - Cigarer - Cerutter

Vine og spirituosa. Åbner kl. 6

Selv. vaskesalon

Mejlgade 82A . Tlf. 3 18 26

8 kg vasket og centrif. 5 kr.

8 " tørret 3 "

Effektiv og skansom vask

La Fleur

Klostergade 3 . Tlf. Aarhus 2 69 65

Aarstidens Frugt og Grønt

Blomster - Buketter og Kranse

Damefrisørsalon

v/ Hans Skandshus

Tøndergade 96 . Tlf. 4 06 49

Individuelle frisurer

Klipning og fønbløgning

Parfumeri »Klintegården«

Skovvej 46 . Tlf. Århus 2 68 41

Parfumer - bijouteri og
toiletartikler

Record vask

Sct. Pouls plads 2 . Tlf. Århus 3 20 10

8 kg. våd vask - kun 5 kr.

Nyt selvbetjeningsvaskeri

Fodpleje

Bodil Thiesen

Kosmetik - Banegaardsplads 20

Aftal tid, tlf. Aarhus 2 68 60

Damefrisørsalonen

Ny Munkegade 2 . Tlf. 3 01 50

Alt i moderne haarpleje

Individuelle frisurer

Mejeriudsalget

O. Rudsgade 31 . Tlf. 6 99 25

1. kl.s mejerivarer

Frisk brød fra „Moster Hanne“

Brdr. Tromborgs efft.

Vestergade 58 . Tlf. Århus 2 49 69

Alt maskinsnedkerarbejde udføres

Alle typer stole på bestilling

Mindegårdens bageri

Mindegade 3 . Århus . Tlf. 3 08 58

Hver dag frisk, lækkert brød

og konditorkager

B P SERVICE ØSTBANEN

Frank Nielsen

Tlf. Århus 2 87 86

Benzin - olie - vask - smøring

Prøv min knallertbenzin

Tobaksforretningen

Thorvaldsensg. 34. Tlf. Århus 2 39 68

Tobak - cigarer - cerutter

Vine og spirituosa

Mejeriudsalget

H. Schourupsgade 6 - Tlf. 4 22 95

Alt i 1. kl.s mejeriprodukter fra

Mundelstrup

Øl - Sodavand

Konfektoreforretningen

I. Huitfeldtsgade 63 - Aarhus

Tlf. 6 81 79

Is - konfekter - chokolade

Dessertis

Slagtermester Petersen

Lundbyesgade 7. Aarhus. Tlf. 2 84 78

Daglig frisk 1. kl.s kød og

hjemmelavet paalæg

Willoch Salonen

v/ Poul Hansen & Søren Faldborg

Tordenskjoldsgade 14.

Tlf. Århus 6 88 16

Speciale: **kold permanent**

Klipning og Fønbløgning

Inden fluenettet fastgøres endeligt, må man dog først have anlagt banelegemet, dette kan efter fig. B anlægges på stigninger, udført af små træklodser eller trælistes.

Hvadenten terrainet udføres af net eller papirfyld og stof, må man ved påforingen af terrainmassen huske at overdække spornettet med papirstimler, for at undgå tilsmudsede klatter af massen.

Veje og gader.

Veje og gader skal ligesom banelegemet have en underbygning, denne udføres her blot af krydsfinerstrimler i den ønskede bredde. Evt. grøfter og grøftekanter kan modelleres i gipsmassen eller anbringes ved hjælp af trælistes, der ligeledes kan benyttes som autoværn ved vejsving og klofter. Vejoverfladen bestryges med en passende farvetone, alt efter om den skal vise en betonvej eller en vej belagt med asfaltmateriale. I sidstnævnte tilfælde må man ikke farve vejen knaldsort, men kun mørkegrå.

Søer.

Et næsten naturtro billede af en vandoverflade får man ved benyttelse af en grønlig glasplade som overflade på søen. Bølger og krusninger imiterer man ved påstrykning af farveløs lak. Kort før lak-

ken tørrer helt op, trækker man med en stiv pensel striber i lakken, herved opstår virkningen af svage donninger. Soens farve skal være lys ved søbredden og mørkere mod midten, altså svarende til forskellig vanddybde, jo dybere vand, desto mørkere farve. Denne effekt opnås ved tilsvarende bemaling under glaspladen.

Enge og marker.

Den landskabsoverflade, hvoraf der skal opstå marker og enge bestryges med limvand. Herefter blander man af grønt og gult farvepulver udrørt i vand en mørk enggrøn farve. Denne farve stænkes på den endnu fugtige limbestrogne flade ved hjælp af en lille stiv børste og et stykke net (fig. C). Børsten gnides let på nettet, der holdes ca. 5—10 cm over den limede overflade, herved vil stænkene fordele sig mere eller mindre jævnt, hvorved en ret naturlig farvegengivelse opnås.

Vil man vise tidligt forår i landet, må man ikke glemme blomsterne. Disse påføres på samme måde, blot som spredte farvestænk i rødt og gult. Vil man derimod vise, at der hersker sommer over landet, anbringer man små ho- eller kornstakke modelleret i gips eller plastisk masse. Med lidt fantasi kan man skildre alle årstiderne.

J. B. Dyrkilde.

øjenskyggerne vil give ansigterne et dystert udtryk.

3. Lyset bør såvidt muligt falde således på personen, at det kommer fra siden og samtidig forfra.
4. Personer grupperes tvangsfrit, de må aldrig stilles op på rad. Grupper, der er fotograferet ved en eller anden beskæftigelse, eller i bevægelse, virker altid godt, fordi man undgår de tvungne krampagtige stillinger og det »fotografiske« udtryk i ansigterne.
5. Ikke alle personerne i en gruppe behøver at se på apparatet.
6. Man bør undgå en urolig baggrund, eller i hvert fald holde en forstyrrende baggrund nede ved at bruge en stor blændeåbning og stille skarpt ind på personerne, derved gengives baggrunden vagt og uskarpt.
7. Den fiksede fotograf kommer med en eller anden morsom bemærkning for eksponeringen, det bortleder opmærksomheden, og alle vil være forbavsedede over, »at det allerede er sket«. På den måde får man smukke gruppebilleder.

I en senere artikel skal vi komme ind på nogle flere forskellige optagelser, ligesom vi også kommer ind på fotografering ved kunstlys og med blitz.

Og så gentager vi, at såfremt nogen har et eller andet problem, eller noget man ønsker oplysning om, så skriv til »Jernbane-Bladet« og vi skal — efter samråd med teknisk afdeling — besvare efter bedste evne, men husk at skrive »Foto« på kuverten.

H.

FOTO hobby

Fotografering af landskaber

er vel nok det, amatoren i reglen interesserer sig mest for. Her er der to muligheder; man kan lægge an på en saglig karakteristik i gengivelsen, og resultatet vil da være billeder, der falder ind under begrebet geografisk eller hjemstavns-fotografi. Den anden mulighed er stemningsbilledet, hvor man ved det rette valg af udsnittet og i gengivelsen af helhedsindtrykket kan rykke sin personlige opfattelse i forgrunden. Det gælder navnlig altid, at man bør benytte ortokromatisk eller i mange tilfælde hellere pankromatisk film, undertiden i forbindelse med et gulfilter. I diset vejr kan man få fjernere partier til at træde bedre frem ved hjælp af et stærkt filter, men ellers er det tilstrækkeligt, hvis

man bruger et lyst filter, hvormed man kan tage korte øjebliksbilleder og som giver en rigtig nuanceret farvegengivelse.

Fotografering af personer i det fri.

Familien og vennerne er gerne de første, amatoren fotograferer, og den første udflugt med kameraet benyttes til at tage billeder af personer i det fri. Hvis man ikke vil belønnes med utak, må man iagttage følgende regler:

1. Personer og grupper bør ikke fotograferes i fuldt solskin, men i skyggen eller ved skyet himmel. Ellers blænder solen, og de sammenknebne øjne giver ansigterne et lidende udtryk.
2. Snævre gårde og steder, hvor lyset kun falder ind oppe fra bør undgås, fordi

Fra forretningsverdenen

Dyrups »Farveteknik«

Farve- og lakfirmaet S. Dyrup & Co. i Søborg har i sit sidste tidsskrift for farveteknik ovegået sig selv. Det smukke nummer fortæller om alle de muligheder, der i dag står til publikums rådighed for at skabe fest med farver. Ikke mindst er det interessant at læse om farvernes psykologiske virkning, men også de advarende ord om overdrivelser og forsyndelser kan læses med udbytte af mange. Det ligger selvsagt i firmaets interesse at pege på mulighederne for at bruge flere farver i

DSB Restaurant

ESBJERG

Carl Christiansen

Telefon 681

Husk

banegårdsrestaurant

Silkeborg

R. E. Madsen - Tlf. 717

Chr. Schmidt

ved Colosseum

Sønderborg

samme rum, og der gives herlige prøver på den virkning, der kan opnås, hvis blot ens malermester — eller man selv — er i besiddelse af den fornødne smag.

I øvrigt omtaler tidsskriftet også de store udvidelser, der har stået på længe, og som nu er færdige. Endelig er det med naturlig glæde, at firmaet kan meddele, at der nu er givet grønt lys for plasticmalingen i de boligselskaber, der tidligere har forbudt brugen af den.

Statsanstalten

Statsanstalten har udsendt sin årsberetning for 1956.

Af beretningen fremgår, at Statsanstalten i det forløbne år har tegnet nye livsforsikringer til en samlet sum af 202 mill. kr., hvortil kommer tegningen af nye renteforsikringer, der har andraget 14,5 mill. kr. årlig hævning.

På grund af forsikringstidens udløb er der til de forsikrede udbetalt 21 mill. kr., medens der som følge af dødsfald blandt de forsikrede er udbetalt 9 mill. kr.

Livsforsikringsbetanden i Statsanstalten androg ved udgangen af 1956 2,3 milliard kr., medens renteforsikringsbestanden på samme tidspunkt udgjorde 109 mill. kr. årlig hævning.

Blandt de ca. 15.500 personer, som i årets løb har indsendt helbredsoplysninger til Statsanstalten, var der kun 20, som på grund af dårligt helbred ikke kunne opnå den ønskede livsforsikringsmæssige dækning. Dette meget lave tal viser, at så godt som alle, der ønsker at blive livsforsikret, også kan blive det.

I løbet af 1956 har 294 forsikrede opnået præmiefritagelse på grund af erhvervs- og arbejdsudygtighed. I samme tidsrum har 263 forsikrede, der betalte forhøjet præmie, fået præmienedsættelse, i 184 tilfælde til tarifmæssig præmie.

Opgørelsen over Statsanstaltens kapitalforhold viser, at Statsanstaltens samlede aktiver ved udgangen af 1956 udgjorde 1,1 milliard kr., heri inkluderet en bonusfond på ca. 126 mill. kr., hvoraf der i foråret 1957 er udbetalt ca. 64 mill. kr. til de forsikrede. Statsanstaltens indtægter androg i 1956 150 mill. kr., og der blev i samme tidsrum indkøbt værdipapirer og placeret udlån til et samlet beløb af 95 mill. kr.

BOG-anmeldelser

P. Ransome-Wallis: Verdens mindste offentlige jernbane.

Ian Allen, Hampton Court, Surrey, England. Pris kr. 2,50.

Verdens mindste offentlige jernbane er et helt kapitel for sig, og specielt de, der overvejer at rejse til England må unde sig selv at aflægge banen et besøg. Togene er ikke så høje som et menneske, men ikke des mindre drives banen helt professionelt, er undergivet samme bestemmelser som enhver offentlig bane, og sikkerhedssystemet er helt på højde med, hvad man finder ved jernbaner andre steder i England, ja bedre end ved mange »små« baner. Det er således heller ikke ualmindeligt isommertiden at finde tog på 15 og 20 boogie-vogne med passagerer, og toget har også godstrafik.

»Trains Illustrated« og »The Locomotive«.

Ca. kr. 2,00 og kr. 1,50 pr. nummer.

To engelske jernbaneblade af interesse ud over landets grænser, men dog mere almindelige i indholdet end det strengt saglige »The Railway Gazette«. »Trains Illustrated« henvender sig mest til entusiaster, medens »The Locomotive« har en del teknisk stof behandlet let tilgængeligt og af stor interesse for den, der gerne vil følge udvikling og nyskabelser overalt i verden. jas.



Nørresundby

Trafikkontrollør V. T. Kristensen er forfremmet til stationsforstander i Nørresundby, hvor stfst. A. N. Nielsen har søgt afsked på gr. af alder (66 år).

Løsning

Stationsforstander F. J. Grove, Roslev er forfremmet til stfst. ved Løsning st,

hvor stfst. L. S. Olsen har søgt afsked på gr. af alder (66 år).

Bording

Trafikeksp. A. S. T. Pilgaard, Borris, er forfremmet til stationsmester i Bording, hvor stfst. P. H. C. Hansen har søgt afsked på gr. af alder (66 år).

Tjæreborg

Trofikkontrolør T. H. Petersen, Bramminge, er ansat som stationsforst. ved Tjæreborg st, hvor stfst. J. M. Olesen har søgt afsked på gr. af svagelighed (63 år).

Dødsfald

Banearbejder C. M. Nielsen, fh Skjern, 88 år.

Baneformand Jørgen S. Pedersen, fh Lyngby, 88 år.

O.skibsfyrbøder H. N. P. Olsen, fh Masnedoof., 83 år.

Pakhusmester H. C. Jensen, fh Slagelse, 82 år.

Lokofører K. E. Nielsen, fh Århus, 82 år.

Lokofører P. A. Østergaard, fh AP Ålborg, 78 år.

Stationsforst. P. F. Pedersen, fh Skørping, 77 år.

Lokofører J. Zinck-Jensen, fh Esbjerg, 74 år.

Overportør N. J. V. Steffensen, fh Gb, 73 år.

Banearbejder H. F. Hansen, fh Esbjerg, 71 år.

Stationsleder H. M. Christensen, Kvægtorvet st, 68 år.

Togfører V. H. Berg, fh Frederikssund, 65 år.

Togfører H. M. Christiansen, TKVJ, Kolding, 68 år.

Togfører N. P. V. Sørensen, fh. Kh, 66 år.

Lokofører F. G. Jensen, Århus, 65 år.

Vognmester N. A. Bæk, Kh, 64 år.

Togfører K. P. Christoffersen, Korsør, 63 år.

Togfører H. Dalsgaard, fh. Århus, 63 år.

Stationsbetjent O. C. Brendholdt, fh. Næstved, 62 år.

Overportør H. F. A. Dyrkilde, Odense, 62 år.

Banearbejder B. H. Christiansen, Kolding, 27 år.

Ringkjøbing Landbobank

Aktieselskab

Ringkøbing Andelsmejeri

Østergade 28 - Telefon 234
1. k.l.s mejeriprodukter

Aktieselskabet

Ringkøbing Bank

Skjern afdeling
Telefon Skjern 118

Fredericia

P. Svendlund Rasmussen

Tandtekniker
Gothersgade 23 . Tlf. Fredericia 2654
Konsultation 9—17. Lørdag 9—12
samt efter Aftale

Tandlæge Hedeager Sørensen

Vesterbrogade 31 . v/ Banegaarden
Fredericia . Telf. 2666
Konsult. 10-16. Lørd. eft. aftale

Sundegades bageri

v/ Erik Jensen (ny indeh.)
Sundegade 15
Telf. Fredericia 226
Altid friskt og lækkert brød

Vin- og tobaksforretningen

Stort udvalg i tobak - cigarer -
cigaretter - vine og spirituosa
Danmarksgade 39 . Tlf. Fredericia 465

Axeltorvs apotek

Jyllandsgade 24
Fredericia . Tlf. 289 - 2289

Købmand Refstrup

Jyllandsgade 66 . Fredericia
Kolonial - kaffe - vine
og spirituosa — Tlf. 560

Vejele

Aktieselskabet

Bagermestrens Rugbrødsfabrik

Leerbæk Mølle . Vejele

Akkumulatordepotet

WOTAN

Udfører Arbejder for D.S.B.
Vejele . Skovgade 14 . Tlf. 1468

Exam. tandtekniker

Esther Ruckman
Vissinggade 14 . Vejele
Telf. 3209
Søgaard Nielsens eff.

Fru købmand Hansen

Skyttehusgade 36. Vejele. Tlf. 464
Kolonial - tobakker - vine
spec. ekstrafin kaffe

Købmand Poul H. Jensen

Nørrebrogade 14. Vejele. Tlf 1238
1. kl.s kolonial - konserves
tobakker - spirituosa - fin kaffe

Vejele

Th. Weissenborn & søn

Smede- & Maskinværksted
Gas . Vand . Sanitet . Varme
Oliefyr

Vejele . Volmersgade 5 . Tlf. 2075

Svend Bach

Alt i Kolonial - Konserves
Lynfrosne varer
Kaffe er egen blanding
Tobakker - vine og spirituosa
Porcelæn, glas og bestik udlejes
Søndermarksvej 62 . Telf. Vejele 433

Emil Jensen

slagtermester
Svendsgade 7. Vejele. Tlf. 2942
Alt i 1. kl.s kød og hjemmel.
pålæg

Slagtermester Johansen

Parkvej 25 . Vejele . Tlf. 3671
Kød - flæsk - pålæg
Kun 1. kl.s varer

Kolding

BECK'S farvehandel

Låsbygade 1 . Tlf. Kolding 210
Moderne tapeter - lak - farver
plastic - voksdug - rullegardiner

Henning Jensen

tandlæge
Jernbanegade 32
Tlf. Kolding 4305

Møbelforretningen

Søndergade 23 . Telf. Kolding 1019
Stort udvalg i moderne møbler
1. kl.s værksted for reparation
og ombetrækning
Konto oprettes

ESSO service

Agstrupvej 124 . Kolding . Tlf. 3752
Benzin - olie - vask og smørring
1. kl.s service

Kiosken, Agtrupvej 66

telf. Kolding 2938
Aviser - dag- og ugeblade
papir. Telegrammer udbringes

NIOGTs restaurant

Kathrinegade 25 . Kolding . Tlf. 2302
Pensionærer modtages
Rimelige priser
god mad og kaffe

Horsens

Horsens Andelsmejeri

Eksportflødefabrik

Jscremefabrik

Telefoner 542 - 543 - 578

Smedegades Viktualieforretning

Smedegade 98 . Tlf. Horsens 1583
Delikatesser . Viktualier og
hjemmelavet Paalæg
Lækkert Smørrebrød bringes

Merkantil Tryk

Houmannsgade 41
Tlf. Horsens 2 10 32
Tryksager af enhver art
Forlang tilbud

Elektro Mekano

Sønderbrogade 12. Tlf. Horsens 22192
Reparationer af autodynamoer
og autostartere
Omviklingsarbejde

Johan Christiansen

v/ H. Chr. Smidt
Sønderbrogade 13. Tlf. Horsens 22433
Alt i 1. kl.s kolonialvarer

Paul Karlsen

Tandlæge
Søndergade 18-20
Tlf. Horsens 2 25 25

Carolinelunds kiosk

Amaliegade 24. Horsens. Tlf. 25636
Aviser - dag- og ugeblade
papir - telegrammer udbringes

Fodklinikken

Agnete Parup, aut. fodplejerske
Kippervig 4. Horsens. Tlf. 25823
Konsult.: 9-16,30, lørdag 9-13

Salon ANY

er Deres garanti for eksklusiv
behandling indenfor moderne
haarpleje
Søndergade 49. Horsens. Tlf. 23840

Tobaksforretningen

Nørrebrogade 1. Horsens. Tlf. 25270
Tobak - cigarer - cerutter
vine og spirituosa

Aalborg

Købmand Hundahl

Christiansgade 13 . Tlf. Ålborg 5150
Kolonial - konserver - tobak
1. kl.s kaffe - vine - spirituosa

Mejeriudsalget

Jomfru Anegade 10 . Tlf. 28857
1. kl.s mejeriprodukter
øl og sodavand

Købmand Thyme

Fyensgade 26 . Tlf. Aalborg 7950
Alt i kolonial - konserver
vine - spirituosa - tobaksvarer

Poul E. Kristensen

Bageriet . Sankelmarksgade 6
Aalborg . Tlf. 34416
Altid frisk og lækkert brød

Andreas Christensen A/S

Urbansgade 19 . Aalborg . Tlf. 32470
Pianoer - flygler - pianetter
reparation - stemning

NIZZA blomsterforretning

Danmarksgade 35. Aalborg. Tlf. 24963
Blomster - buketter - kranser
Bent Andresen

F rugtforretningen

Kastetvej 49 . Aalborg . Tlf. 35635
Alt i årstidens frugt
grønt og sydfrugter

N. Jørgen Johansen

Thuresensvej 2 . Aalborg . Tlf. 29546
Kolonial - konserver - kaffe
tobakker - spirituosa

Mejeriudsalget

Fyensgade 28 - Aalborg - Tlf. 28562
Alt i 1. kl.s mejeriprodukter
samt frisk, lækkert brød

KAI  **QVIST**
TELF. 2 10 86

HJØRNET BOULEVARDEN OG DANMARKSGADE

Køkkenudstyr - glas - porcelæn

Hobro

Kolonialforretningen

Skovvej 11 . Tlf. Hobro 173
Kolonial - tobaksvarer - vine
Husk P. P. kaffe

DEN GYLDNE STØVLE

Adelgade 47 . Tlf. Hobro 320
Husk vorø tjenestemandssko
brune og sorte kr. 29,85

Hjørring

I. F. Petersens boghandel

v/ O. Olesen
Stokbrogade 2 . Hjørring
Telf. 52

BOSCH specialværksted

Ø. Alle 16 . Tlf. Hjørring 1645
Alt autoel. arbejde udføres
1. kl.s fagmæssigt arbejde

Carl V. Petersens eftf.

VIGGO HANSEN
Blikkenslager - vand- og gasm.
centralvarme - sanitet
Nørregade 9 . Tlf. Hjørring 178

POLYFOTO

Østergade 38 - Tlf. Hjørring 360
Alt i portræt- . studie-
og børnefotografering

PAX trikotage

Østergade 33 . Tlf. Hjørring 1927
Stort udvalg i strømper
og trikotage



Prydgenstande til hjemmet
Alle arter håndtrukne børster

Peer Morild

snedker- og tømrermester
Skagensvej 6 . Hjørring . Tlf. 1008
Alt snedker og tømrerarb. udf.
Tilbud og overslag gives

Bagermester Djernis

Skolegade 7 . Hjørring . Tlf. 538
Hver dag frisk og lækkert brød
Spec.: hjemmelavet is

Købmand Christensen

Kongensgade 34 . Tlf. Hjørring 660
1. kl.s kolonial - konserver
kaffe - vine og tobaksvarer

Chokoladeforretningen

Danmarksgade 54
Telf. Frederikshavn 1517
Chokolade og konfekture

Tegn abonnement på

Jernbane-Bladet

Brønderslev

Frits Halvorsen

Entreprenør
Betonvarefabrik
Bredgade 109 . Tlf. 425
Brønderslev

Slagtermester Dalsgaard

Nygade 4 . Tlf. Brønderslev 385
Kun 1. kl.s kød og
hjemmelavet pålæg

Brønderslev karosseriværksted

Elis Flyvberg
Solvej 27. Brønderslev. Tlf. 803
Nybygning - omforandring
reparation

Brønderslev kro

Tlf. Brønderslev 369
Et godt madsted
Prøv vor spec. kroanretning

O. Brandborg Larsen

bygningssnedker-maskinsnedkeri
Tlf. Brønderslev 832 - Tylstrup 32
Tilbud og overslag gives

Esbjerg

Scaub & Co.s Fabriker

A. m. b. A.
Esbjerg

Tobaksforretningen

Vardevej 5 . Esbjerg . Tlf. 2269
Tobak - cigarer - cigaretter
Vine - spirituosa. **Tipstjeneste**

Tobaksforretningen

Østergade 26 - Esbjerg
Tobak - cigarer - cigaretter
Telf. 5433

Tobaksforretningen

v/ O. Shmels
Frodesgade 147 . Tlf. Esbjerg 5430
Tobakker - vine - cigaretter

MØBLER for alle hjem

Vestergade 34 . Tlf. Varde 53
Alt i moderne nutidsmøbler
Reparation og ombetrækning

Videbæk Savværk

Rich. Andersen
Fabrikation af snehegn
Leverandør til DSB
Videbæk . Tlf. Videbæk 108