

# Jernbane-Bladet

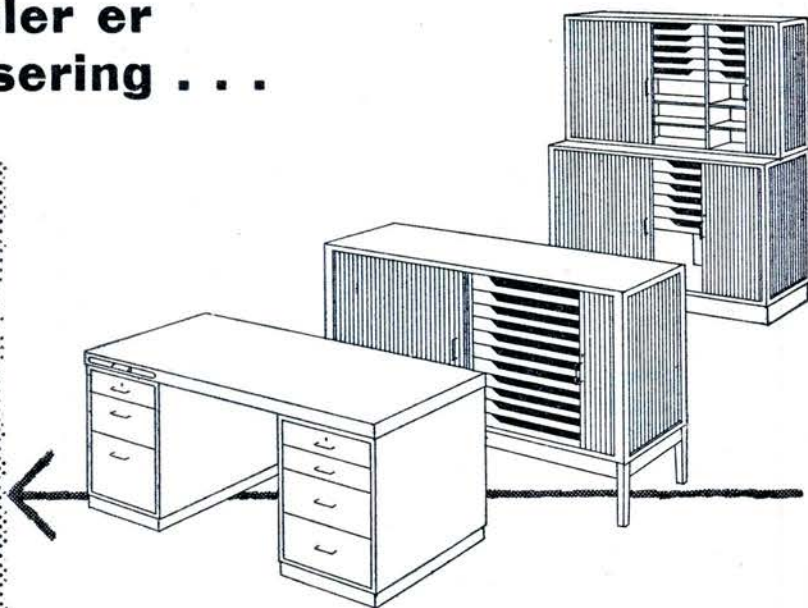


FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

**EHAPA form-møbler er bygget til rationalisering . . .**



Skab orden, hygge og oversigt på kontoret — udnyt pladsen fuldt ud — giv Deres personale bedre arbejds-vilkår — anskaf EHAPA form-møbler!

Skriveborde, skabe og reoler kan kombineres og varieres efter ethvert behov med skuffer og hylde i forskellige størrelser. Forl. specialbrochure

GUTENBERGHUS - HANDELSSELSKAB - EHAPA - C. 1012

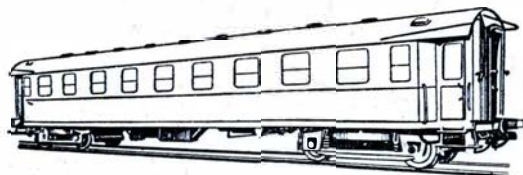


# Firestone



**Multipl  
Super  
Transport**

Leverandør til Danske Statsbaner



VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA**  
AKTIESELSKAB  
R A N D E R S

## ALLE *taler med* ALLE



når De  
har et



**SAMTALE-  
ANLÆG**

AMPLIDAN er det nyeste og teknisk mest fuldkomne samtaleanlæg for indtil 18 abonnenter. Hvem som helst kan kalde og tale med hvem som helst, og ved opkald gives både optisk og akustisk signal. Uønsket aflytning kan ikke finde sted.

Endvidere trykknop, »fælles«-kald, blokering og dæmpning  
Forlang nærmere oplysninger.

**AMPLIDAN**  $\frac{1}{3}$  Fabrik for elektroakustisk materiel  
MØNTMESTERVEJ 17 - KØBENHAVN NV - TLF. ÆGIR 4201



**KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER**  $\frac{1}{3}$   
HORSENS AARHUS KØBENHAVN N.



# 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

**MEMBER OF**  
**FORENINGEN AF DANSKE**  
**UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER**

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagstælling

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

FEBRUAR 1958

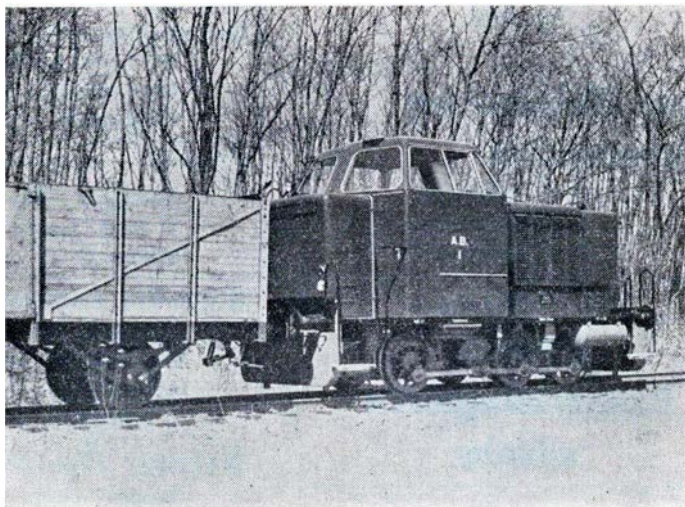
*Dette nr. indeholder:*

Mens der ventes på lønningsloven .....	side 27
Månedens emner .....	» 28
Sagt og skrevet .....	» 30
Erindres det .....	» 32
Mens vi venter på tog .....	» 33
DSB fornyelser i 1957 II .....	» 34
Erindringer fra Vedsted station .....	» 35
Garmisch-Partenkirchen ferieparadis .....	» 36
Fra udenlandske baner .....	» 37
Danske Statsbaners planteskoler .....	» 38
Stationsmesteren og apotekeren .....	» 40
Månedsmagasinet .....	» 42
Det er ikke alle, der ved .....	» 43
Privatbane nyt .....	» 44
Foto hobby .....	» 45
Model jernbane .....	» 46
Ud og ind .....	» 49
Bog anmeldelser .....	» 51
Fra forretningsverdenen .....	» 51
Landsudstillingen »Pas på« .....	» 52
Hunden på .....	» 52

# MaK

## dieselhydrauliske lokomotiver

240 HK—2000 HK



240 HK lokomotiv leveret til A/S Amagerbanen

Generalrepræsentation:

## IVAR BERTELSEN

Civilingeniør, Dr. techn.

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

... også månedens forbrug af

**tobaksvarer**

kan De købe i

## Jernbanekioskerne

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

## Odense

### N. P. Hansen & Co.

spedition  
Østre havn . Odense  
Telf. 1838

### Fyns Hulsøm- og Plissèanstalt

H. M. Pedersen  
Østre Stationsvej 6  
Tlf. Odense 4818

Køb Deres varer i

### Odense Eksportslagteri's udsalg

### I. Wendelboe

Klaregade 15 - Odense  
Tlf. 5121  
Hjemmelavet chokolade

### Møller & Co. - Odense ½

Fabrik for akkumulatorbatterier  
til el-værker, automobiler,  
motorcykler, radio, skibe m. m.  
Asylgade 16 . Tlf. 3343

### Odense Støvsuger Central

Vindegade 11 - Tlf. 6478  
Nye og brugte støvsugere

### Dansk Handels- og Landbrugslaboratorium

v/ R. Krogh  
Tlf. Odense 1731

Til hverdag og fest —

### H. J. Pedersens

brød er bedst  
Bageri og conditori  
Dronningensgade 32  
Odense . tlf. 8171

### Købmand Finn Børlov

Læssøegade. Odense. Tlf. 13 03 17  
Kolonial - tobakker - vine og  
spirituosa. — Billige priser

### Evan's konditori

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

### AUTO-maleren

Hans Nielsen  
Bogensevej 92 . Næsby  
Tlf. Odense 10.263

### Købmd. fru E. Rasmussen

Dannebrogsgade 33. Tlf. Odense 1033  
Alt i 1. kl.s kolonial  
Stort udvalg i spirituosa og  
tobaksvarer

Tricotage - sengetøj - manufaktur

### Sangils efft.

v/ Poul Hansen  
Vesterbro 46 . Tlf. Odense 8485

### Korsløkke Karosserifabrik

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

### Folmer Pindel

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

### EXPRES vaskeriet

Albanigade 36 - telf. 130512  
Vi vasker alt, rent, hvidt  
og skaansomt

### Gerda Brinch Olesen

Nyborgvej 52 - tlf. 130194  
Moderne systue og kjolesalon  
Altal venligst tid.

### Albanitorv's garager

v/ Ole Jensen  
Tlf. Odense 130120  
Vask - smøring

### P. H. Nissen

guldsmed & gravør  
Klaregade 13 - Odense  
Tlf. 5320

### B. Hartmann Nielsen

murermester  
Østergårds Alle 59, Fr. Bøge  
Tlf. Odense 16730  
Nyt - reparationer  
omforandringer

### Hjemmebageriet

Hjallesevej 111 - Odense  
Frisk og lækkert brød.  
Åben til kl. 21. — Tlf. 4771

### MØBELMESSEN

Nørrebrogade 25 - Odense  
Moderne nutidsmøbler samt  
brugte møbler. Rimelige priser  
Konto oprettes. — Tlf. 13 07 97

### SEJRS Farvehandel

Dronningensgade 14 - Odense  
Farver - lakker - pensler  
og tapeter  
Tlf. 884

### Tobaksforretningen

med alt i 1. kl.s varer  
Svendborg  
Nyborgvej 6 . Tlf. 1219

### Trikotageforretningen

Knudshovedvej 57. Nyborg. Tlf. 1445  
Alt i garn og trikotage  
småting og børneudstyr

## Kolding

### BECK's farvehandel

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

### Henning Jensen

tandlæge  
Jernbanegade 32  
Tlf. Kolding 4305

### ESSO service

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

### K F U K - Kolding

Bredgade 10 . Tlf. 1059  
God daglig kost  
Pensionærer modtages

### Viktualieforretningen

Frydsvej 12 . Kolding  
Hjemmelavet pålæg og  
delikatesser  
Tlf. 2012

### Holger Sørensen

tandlæge  
Bredgade 14 - Kolding  
Tlf. 2545  
(K. F. U. M.s nye bygning)

## F. SLOTH

DSB Vognmand  
Kolding. Tlf. 51

### Grindsted Dampvaskeri

Jernbanegade 17 - tlf. 6  
1. kl.s behandling af tøj  
Ring og hør vore priser



Selv om det ikke kan siges, at det er med spænding, tjenestemændene venter på lønningskommissionens betænkning, spores der dog en vis nysgerrighed efter at høre noget om, hvad der kan ventes, navnlig angaaende de forhold, som har den største umiddelbare interesse, nemlig lønningerne og normeringerne. Og mens man inden for enkelte tjenestemandskategorier ikke lægger skjul på de krav, man fra organisationernes side stiller, men bekendtgør dette for medlemmerne i foreningsbladene, går man inden for de store organisationer så stille med dørene, at medlemmerne er fuldstændig uvidende om, hvilke krav, de pågældende organisationer har fremsat for lønningskommissionen. Denne hemmelighedsfuldhed er selvfølgelig taktik og har muligvis sin berettigelse, selv om denne ikke er let at få øje på for uindviede.

Imidlertid kan det jo næppe vare så længe før slørene løftes for hemmelighederne. Men man maa ikke glemme, at det, at fremsætte krav, ikke er ensbetydende med, at få kravene opfyldt. Kommissionen vil henvise til statens finansielle situation og med denne begrundelse afvise selv de mest berettigede krav, hvis kravenes opfyldelse vil koste penge for staten. Derved er man igen ved den gamle altfor bekendte situation. *Man vil så inderlig gerne betale tjenestemændene en rimelig løn, men staten har ikke penge til det for øjeblikket.* Men denne gang er undskyldningen ikke holdbar. Staten har penge til det. Der har i flere år været betydelig overskud på statens budget. Hvorfor så ikke for en gangs skyld gennemføre en lønningslov, som indfrier nogle af de løfter, der ved flere lejligheder

## Mens der ventes

Bliver det atter en  
skuffelse?

er givet tjenestemændene: »I skal ikke blive glemt.« Sådan hed det hver gang statens tjenere skulle suge på labben. Nu er tiden til at huske det. Der er penge nok. At vor valutasituation i forhold til udlandet ikke er den bedste, er en hel anden sag, som tjenestemandslønningerne ikke har nogen væsentlig indflydelse på, og at der stadig klages over de høje skatter, foruro-liger jo alligevel ikke lovgiverne.

Skatterne har jo alle dage været for høje, efter skatteydernes mening de, der rammes hårdest, er de fastlønnede. Hver øre de tjener, blivning, men de, der rammes hårdest, har mulighed for at unddrage forskellige indtægter fra beskatning. Særlig hårdt rammes skattepligtige indtægter fra 8—10.000 tusinde og opefter. De rammes endda ofte så hårdt, at mange tjenestemænd med

disse indtægter, slet ikke er interesserede i at få et mindre løntillæg, fordi skaten tager det omtrent alt sammen. Set fra den anden side, koster det jo heller ikke så meget, som det ser ud til, at give tjenestemændene højere løn. Det kommer igen, så man behøver sāmænd ikke at være så karrig.

Et andet spørgsmål, der optager sindene, er aldersgrænsen. Vil der blive ændret ved den? Folkepensionsalderen, der er sat til 67 år, kunne jo tyde på, at aldersgrænsen for tjenestemændene skulle sættes op. Men retten til at blive pensioneret når man er 65, bliver vel næppe taget fra de, der har den. Man tager jo almindeligvis ikke sådan uden videre lovligt erhvervede rettigheder fra folk. Hvorimod man jo udmærket kan stryge pligten til at gå af, når man er 70. En forpligtelse kan man selvfølgelig altid fritage for. Man er formodentlig nødt til at have faste grænser, men i virkeligheden er det jo individuelt, hvornår et menneske er tjenlig til at holde op med arbejdet. Nogle er gamle og udslidte ved 60 år, mens andre bevarer den fulde arbejdskraft til op i 70'erne. Det afhænger jo også i høj grad af, hvilket arbejde der kræves af vedkommende. En mand, som har sine fulde åndsevner i behold, kan jo bedre gøre fyldest på et kontor og med regelmæssig arbejdstid, selv om han ikke mere er legemlig stærk, end han klarer hårdt manuelt arbejde og uregelmæssig arbejdstid. Men der ville jo ikke være noget til hinder for, at man kunne have forskellige aldersgrænser for forskellige kategorier af tjenestemænd. For hærens og flådens personel gælder jo i forvejen andre aldersgrænser, end for andre tjenestemænd. Det er jo klart for

Resturant **»På Fortovet«**  
og baren på Østerport station

anbefales  
POUL GUDMANN

enhver, at f. eks. en kontorchef bedre kan gå og klare den trods forskellige svagheder, end en banearbejder eller en remisearbejder kan gøre det. I erkendelse deraf indeholdt tidligere lønningslove en bestemmelse om, at visse kategoriers pensionsalder beregnedes med et tillæg på to måneder for hvert år.

En yderst retfærdig og rimelig bestemmelse, som aldrig burde være ophævet, og det kunne udmærket tænkes, at noget tilsvarende ville blive indført igen, hvis der skal ændres ved aldersgrænsen og samtidig øves retfærdighed til alle sider.

Aros.

## Vi har modtaget..

### Dyrtdid og svigtende personbefordring

Ved iagttagelser på rejser, ved som jernbaneentusiast at gøre »studier« på banegårde og stationer rundt omkring i landet og ved samtaler med forskellige jernbanefolk får man desværre det indtryk, at persontrafikken med banerne for tiden er i tilbagegang.

Dette skyldes efter min mening flere årsager, bl. a. den hårde konkurrence fra andre offentlige trafikmidler såsom rutebiler, busser, lillebiler, skibe og flyvemaskiner.

Endvidere skyldes det også den stærke motorisering blandt privatpersoner i form af anskaffelse af biler, motorcykler, scootere og knallerter, som snart er ved at blive hvermandseje.

Der findes dog endnu et meget stort klientel, som ikke besidder eget køretøj — bortset fra en cykel — og navnlig indenfor arbejderklassen og mellemstanden, og som altså er nødsaget til at bruge offentlige trafikmidler og deriblandt jernbanen, når de skal ud at rejse.

Den almindelige dyrtid og de senere års hårde og stramme penge- og skatopolitik, der nu for alvor begynder at mærkes, har imidlertid bevirket, at denne store gruppe af mennesker, som vel nok er banernes bedste kunder, har nok at gøre med at klare de mest nødvendige udgifter til livets opretholdelse såsom skat, husleje, føde og klæder og meget andet, således at det at rejse for dem er en slags luksus, som der faktisk ikke kan blive råd til, og det er efter min mening en af hovedårsagerne til, at personbefordringen med banerne for tiden er forholdsvis beskedent, hvad man sikkert ikke tænker over.

Der reklameres meget med, at det er billigt at rejse med tog, og selv om indførelse af weekendbilletter og familiebilletter m. m. har bevirket en vis billigelse af rejserne, så får f. eks. en familie på 4 medlemmer, alle over 12 år, ikke særlig meget rejse for 50 kr. og navnlig ikke, hvis man skal have cyklerne med, og 50 kr. er jo dog også penge, som r trods alt kan få lidt nødvendighedstande for.

Det er derfor at håbe, at tiden snart vil være inde til, at den siddende regering føle sig foranlediget til at lempe lidt på den stramme finans- og skatopolitik, så den jævne borger snart igen kan tillade sig en gang imellem at foretage en rejse, at gå i biografen og at gå på restauration

# Månedens emner...

## Noget må der gøres

Det varer for længe med den bro over Storebælt. Det kan vi ikke gå og vente på. Man hører oven i købet ikke mere noget om sagen. Det bliver så kedeligt. Vi må finde på noget andet. Ja, vi har jo egentlig fundet på det, og det er endda noget som kan og skal realiseres. Lillebæltsbroen skal udvides, det er da bedre end ingenting. Der skal hænges et forrov, vist endda med cykelbane, uden på den ene side af broen. Det er vedtaget, står der i aviserne. Trafikken er blevet så stærk, at det er påkrævet, hedder det.

Så sker der dog altså noget, bromæssigt set. Der er bare det kedelige ved det, at det ikke rigtig optager sindene, og det giver ikke stof til store flerspaltede avisartikler, og det var vel egentlig det, som var det vigtigste. Selvfølgelig er der temmelig stor trafik over broen til tider, men sådan, hvad man kan kalde trængsel, er der da aldrig tale om. Ikke sammenlignet med trængsel, som der kan være i byernes gader, hvor både fodgængere, cyklister og bilister dog synes at have forkærlighed for at klemme sig igennem selv om de ligeså godt kunne benytte mindre trafikerede færdselsårer. Nej, sådan trængsel er der ikke, det er langt fra. Broen kan sikkert tage både ti og tyve gange så mange biler, cykler og fodfolk, uden at der bliver virkelig trængsel, så af den grund behøver man ikke at udvide.

Skulle det endelig ske engang i et ganske kort tidsrum, at der blev samme trafikæthed over broen, som der er i en hovedgade i en by, hvad gjorde det så? Over en strækning på en kilometer, hvor der ingen tværgående færdsel er? Det ville da ikke være nogen ulykke, og det forekommer underligt, at den mulighed skulle berettige til anvendelse af adskillige millioner i en tid, hvor der råbes så højt om mangel på penge til investering i produktive foretagender. Det kan være ud-

mærket at udvide broen, men det er, hvordan man end ser på det, en form for luksus, som udmærket kan undværes, så længe vi mangler penge til mange andre meget vigtigere formål. Der er gået en trafikgalskab i menneskene. Man synes at mene, at alt drejer sig om en så stor og uhindret trafik som mulig. Som om vi kunne leve af, at farte rundt med os selv og hinanden.

## Gedser—Grossenbrode

Det må håbes, at når engang den såkaldte Fugleflugtslinie kommer i drift, den da vil vise sig mere stabil og pålidelig end færgefarten mellem Gedser og Grossenbrode. Denne synes nemlig ikke at være så tilforladelig, som man kan forlange af en betydelig, international forbindelse. Det sker for hyppigt, at forbindelsen svigter på grund af naturforholdene, almindeligste årsag er lavvande eller storm, noget som ikke kan lægges mennesker til last. Desuden er der ikke sjældent kludder med de store tyske færger. Det ser ud, som om de er for store og ikke tilstrækkelig manøvredygtige til det pågældende farvand. Det kan se flot ud og i visse henseender være bekvemt, at have kæmpefærger, som kan overføre et stort antal jernbanevogne og et utal af biler, men der er sikkert grænse for, hvor store skibe kan være, når de skal være praktiske til færgeselskabs.

L —

### Kjoleatelieret

v/ Karen Rasmussen  
Sdr. Boulevard 36 . Odense  
Tlf. 6998

Stoffer og færdige kjoler



og få en øl eller en kop kaffe, idet jo som bekendt også biografer og restaurationer for tiden er inde i en kritisk periode. For som det er nu, er disse små livsgoder, der burde være en selvfølge for enhver i den daglige normale tilværelse nærmest kun forbeholdt de mere velbeslæede medborgere, således at den mere jævne borger faktisk kun kommer ud at rejse, når han bliver »tvunget« til det, f. eks. ved begravelse og konfirmation eller andre store familiebegivenheder, medens en almindelig søndagstur til naturskønne egne på det nærmeste ligger indenfor det uopnåelige.

Den jævne borger trænger netop i disse tider til lidt afveksling i den daglige tilværelse og til at komme lidt på afstand af den såkaldte grå hverdag, og intet er i så tilfælde bedre end en lille rejse bort fra de hjemlige stuer, gader og mennesker, og en sådan rejse vil være til gavn og glæde for såvel befolkningen som for banernes personale, der elsker at se liv og travlhed omkring sig, og sidst men ikke mindst vil det medvirke til en forbedring af banernes driftsøkonomi.

Som landet ligger nu har ægtepar med skolesøgende børn og børn under uddannelse faktisk ikke en gang råd til at besøge deres forældre en gang imellem, hvis de bor lidt fra hinanden, og det kan vel ikke være meningen med et normalt liv.

Ved samtaler med flere har jeg erfaret, at længslen efter at komme ud at rejse for tiden er stor, men økonomien tillader det ikke, og det samme tilfældet ikke mindst med min egen familie og også for mit eget vedkommende, idet vi alle gerne vil rejse meget mere, men er nødsaget til at rænoncere, når man ellers skal klare enhver sit.

For va. 25 år siden blev der indført søndagsbilletter for at stimulere rejselivet. Disse billetter, der havde samme gyldighed som de nuværende weekendbilletter, men som kun kostede enkeltbilletsprisen uden weekendtillæg, blev anvendt i et meget stort omfang, og man kunde ikke andet end at fryde sig over at se de store søndagstog fyldt med rejsende i modsætning til nu, hvor togene om søndagen er forholdsvis små og kun delvis fyldt. — Den gang var prisen for en weekend rejse

## Månedens AKTUELLE



Spisevognene i Jylland er rædselskabinetter, siger Århus turistchef K. F. Lund-Hansen

f. eks. fra Aarhus Ø til Grenaa kun 3,40 kr. mod i dag 8,70 kr., men det skal også indrømmes, at såvel lønniveauet som prisniveauet er steget betydeligt siden da — ikke mindst skatterne, og det skal også indrømmes, at den gang var der heller ikke nær så mange motorkøretøjer som i dag.

Gang på gang opfordres man af regeringen (staten) til at sætte forbruget ned og fremme opsparingen, men den stramme penge- og skattepolitik har også bevirket, at det er en selvfølge, at forbruget er gået ned, derunder også forbruget af rejser, medens det ikke er nemt samtidig at op-

spare, men på den anden side opfordrer banerne (staten) os jo også stærkt til at rejse, hvilket jo modarbejder forbrugsbegrænsningen og opsparingen, så det er faktisk ikke nemt at vide, hvordan man skal forholde sig.

O. Bøye.

### Camping

stort udvalg i telte, soveposer, gasanlæg, luftmadrasser fra kr. 59,85  
Alt i jagt- og fiskeriarikler

**Jagt- og fiskerimagasinet**  
Sct. Mortensgade, Randers. Tlf. 269

De er i godt selskab på en JØRGENSEN-REJSE

Jørgensens



REJSEBUREAU

JERNBANEGADE 7 - KØBENHAVN V



GEDSER

Restauranterne

**De Danske Østersøfærger**

anbefales

K. BJØRN JENSEN



## Omtanke — Tankeløshed

At beskytte jernbanerne mod følgerne af snefygning, er noget, som man lige fra banernes første tid har vist den største interesse. Der er opført snevolde, plantet læplantninger og hver vinter opstilles sne-skærme. Altsammen med det formål, at forhindre at der lægger sig snedriver over sporene. Og det virker udmærket. Man har i tidens løb afluret snevejret dets forskellige tilbøjeligheder og taget forholdsregler, således at det må siges, banerne er godt beskyttet mod snefygning.

Men samtidig med, at man må beundre al den omtanke og omhu, der er vist denne sag, må man forundres over, at de samme mennesker, der med held og energi bekæmper snefygningen, lader skærebunker henligge på banen. Disse skærebunker, der mange steder henligger ganske tæt ved hinanden og er tænkt anvendt ved justering, er nemlig fortrinlige snefangere, som ved fygning forårsager driver over sporene, alt efter som vinden er til, og som ved vedvarende fygning uden tvivl på sine steder vil gøre sporene ufarbare. Det hjælper ikke meget, at stille skærme op uden for banen, når man samtidig lægger snefangere mellem sporene.

Lokf.

### MØBLER for alle hjem

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

## Generaldir. P. E. N. Skov

— Bortset fra Glostrup-linjens forlængelse til Taastrup vil der ikke med min velsignelse fra statsbanernes side blive søgt penge til bygning af S-baner i København — simpelt hen fordi sådanne baner i anlæg vil blive så dyre, at det med de for Statsbanerne gældende forrentnings- og afskrivningsregler vil være umuligt at opnå forrentningsmæssig drift af dem, og godvilligt samler jeg ikke på underskud.

★

## Trafikchef N. C. D. Johnsen

— Min far var gårdejer i Nordjylland. Efter at have taget realeksamen blev jeg sendt på Den jyske Handelshøjskole. Forstanderen gjorde et stort arbejde for at skaffe sine elever stillinger, og en dag fortalte han mig, at jeg kunne få en kontorplads i Sibirisk Kompagni i Rusland. Jeg blev lykkelig og så det hele i eventyrets skær. Mine forældre bragte mig imidlertid hastigt ned på jorden. »Du skal til jernbanerne«, sagde de. »Det ved man, hvad er«. Jeg satte mig med hænder og fødder imod det, og forstanderen fra handelsskolen støttede mig, men min skæbne var beseglet.

Jeg blev elev, og som skik og brug var, foretog jeg en rejse til København for at præsentere mig for generaldirektøren. Det var i 1915, og DSB-chefen hed Amt. Faderligt, men rutinemæssigt spurgte han

mig, hvorfor jeg ville til DSB, og det bragte ham lidt fra koncepterne, da jeg svarede: »Det må De spørge min far om, det er ikke min idé, dette her!«

Heldigvis blev jeg hurtigt glad for Statsbanerne. Det har været lykkelige år, og jeg har ikke fortrudt, at jeg fortsatte i DSB, ikke et sekund.

— Hvad kan De bedst lide ved togkørslen?

— At man kan arbejde, mens man sidder i kupeen.

— Har De bil?

— Nej. Min 20-årige søn siger, vi skulle købe en, men jeg vil ikke.

★

## O.trafikassistent A. C. Jacobsen, Tommerup

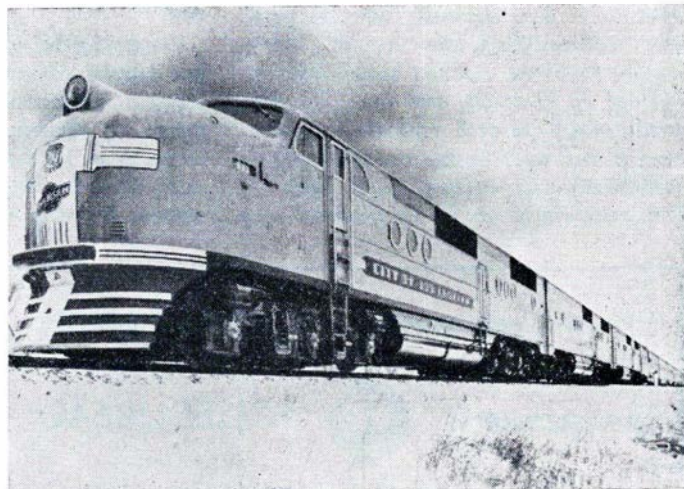
— men først og sidst har jeg været på vestfyn, og jeg har været så glad for min hjemegn, at jeg roligt har ladet avancementmulighederne springe forbi uden at gøre ulejligheden med en ansøgning. Hvad drejer det hele sig om? Penge? Nej, menneskelig lykke. Hvad har man ud af at jage efter jordisk gods, hvis man derved unddrager sig lykken? Jeg har været glad for mit arbejde her på vestfyn, og så har jeg kunnet finde en forbindelse mellem DSB og turisme. Det er indlandsturismen, som har interesseret mig. Man skal ikke fare verden rundt, før man har set sit eget land og fået øjnene op for dets skønheder. Nu Fyn f. eks., er det ikke i sandhed »Danmarks have«? Det synes jeg i hvert fald, og derfor har jeg arbejdet for, at denne have kunne præsentere sig nysseelig og velrevet, og jeg har da den glæde, at man virkelig i nogen udstrækning har

## Fra skinneveje i fremmede lande. XI.

Materialet udlånt af S. K. F.



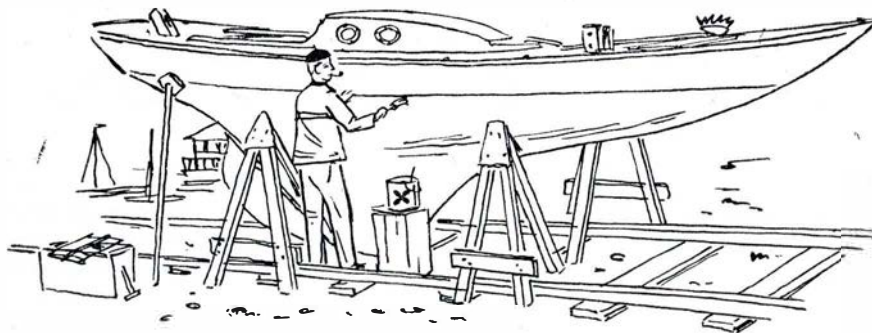
Seaboard-Airline-Railway, Norfolk, U.S.A., 3000 hk diesel el-loko



USA North-Western line Diesel-el-loko: City of Los Angeles, 6000 hk



# BÅDEJERE! læg mærke til disse 3



Påsken nærmer sig og inden længe bliver der travlhed med at gøre lystbådene i stand til sommerens sejlads.



## International Farvefabrik A/s

København S.

Det er ingen tilfældighed, at også De Danske Statsbaner anvender INTERNATIONAL's skibsfarver.



Holzapfel NY TYPE  
Kobberbundfarve



Interlux Emaille



International Luxus bådlak

# BELLGRAPHIC...



*De kommer aldrig på glat-is med Bellgraphic*

— fordi der er en sikkerhed over Bellgraphic systemet, som ethvert væsen må bøje sig for.



**BIL**

RUTERNES

**BILLET**

SYSTEM



Aktieselskabet

**SYSTEMEX**

BORGERGADE 15 · KØBENHAVN K

TELF. PALÆ 2200\*





## Holstebro

### Andelsbanken

A. m. b. a.  
Holstebro afdeling  
Tlf. 1500 (2 lin.)

### Holstebro Fjerkræslagteri <sup>1</sup>/<sub>s</sub>

Lemvigvej 38 - Holstebro  
Tlf. 1157

### LYS & KUNST

Kirkestræde - Holstebro  
Stort udvalg i moderne el- og kunstartikler.  
Tlf. 1705

### Dalgaard

Vestergade 8 . Holstebro . tlf. 1695  
Radio - gramfoner - fjernsyn  
el-shaver. — Konto oprettes

### Købmand Evald Husted

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

### Forniklingsanstalten

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

### K F U K - Holstebro

Pensionærer modtages  
Fuld forplejning eller middag  
alene. Tlf. 815

### Knud Damgaard

bagermester - Holstebro  
Prøv vort friske lækre brød  
Struervej 38 Skivevej 34  
tlf. 1201 tlf. 392

### Lejerbo Frisørsalon

Vestergade 41 - Holstebro - tlf. 2180  
1. kl.s moderne hårpleje  
Alt i nyeste permanent

### H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik  
Tarm, Tlf. 16—34

### P. V. Petersens efft.

K. Petersen & J. Rasmussen  
Grønnegade 1. Viborg. Tlf. 962  
Alt el-arbejde udføres. — Stort  
udvalg i moderne belysninger.

fulgt mine ideer med landevejsbeplantninger. Netop landeveje skal give turister det første indtryk af den egn, de befinder sig i... Jo, turisme betyder noget for DSB.

### Stationsforst. L. J. Dahl, fh. Fåborg

— Hvad skal De nu få tiden til at gå med?

— Det skal jeg sige ganske præcist. Jeg vil rigtig til at nyde livet. Jeg vil grave have, rive, luge og plante. Jeg vil sidde her og kigge over på Faaborgs klokkeårn. Jeg vil hejse sejlet på min lille jolle og stævne ud fra min lille private havn. Jeg vil læse en masse gode bøger. Jeg vil — næh, De skal ikke være bekymret for mig. Se på de 3000 kvadratalen månelandskab, der ligger omkring huset her — de første to år skal nok gå, inden jeg får skik på det.

— Skulle De ikke hvile ud efter 50 år med koreplaner, godstrafik og passager-vrøv?

— Vrøvlet har jeg glemt, men siden De nu kommer ind på spørgsmålet, så er det mærkeligt, at efterhånden som alt bliver bedre, så er der mange flere, der laver vrøv. Da jeg var grøn elev i Odense for 50 år siden, stuede vi om søndagen folk ind i godsvogne, når de skulle på skovtur til Fruens Bøge. Vi skovlede dem derud tonsvis på samleband. Der var en leben og halloj, og alle var lykkelige for i det hele taget at få lov til at køre med futtog. Nu er det jo blevet umoderne at køre i tog. Desværre, siger jeg. For der er nu ingen, der kan få mig til at se det spændende i at sidde og rumle i en rutebil. Men det er jo udviklingens lov, og rent fornuftsmæssigt nytter det ikke at stritte imod.

— Jeg har aldrig kedet mig, bortset fra et par år i Stenstrup. Jeg kan forsikre Dem for, at det er det kedeligste punkt på verdenskortet.

*Erindres det...*

### For 50 år siden, februar 1908

Et togsammenstød af en meget alvorlig karakter, men hvorved heldigvis intet menneskeliv gik tabt, fandt i tirsdags aftes sted ved Bjerregrav mellem togene 953 og 968. Togene krydser ordinært i Faarup, men tog 853 var forsinket, og

Alt i lædervarer,  
tasker, mapper og kufferter

### »JASON«

Torvegade 7. Randers. Tlf. 360  
Stort udvalg - smaa priser

krydsningen derfor forlagt til Bjerregrav. Her holdt tog 953 i spor II, medens tog 968 skulle føres ind på spor I, og toget kørte derfor ind mod det i spor II holdende tog 953. Da tog 968's lokomotivfører opdagede faren, bremsede han af fuld kraft, men sammenstødet blev alligevel så stærkt, at begge maskiner afsporede og ialt 4 vogne af begge tog totalt splintredes, ligesom en del gods beskadigedes.

\*

Ingeniør Ohrt holdt for nylig i industriforeningen et foredrag om sin plan om en dobbeltsporet tunnel under Storebælt. Hr. Ohrt mente, at den kunne bygges på 4—5 år og ville koste 25 mill. kr.

### For 25 år siden, februar 1933

Ved rangering ombord i dampfærgen »Kronprins Frederik« i Glyngøre for nylig om atfæren skete det uheld, at vogntrækket bestående af 5 vogne tørnede så hårdt imod færgens stopper, at disse knækkede, og en lukket godsvogn løb ud over enden af færgen. Vognkoblingen holdt imidlertid, så vognen blev hængende med det ene hjulpar i vandet.

\*

Troldhedebanen opsagde den 31. december hele sit personale til fratreden med udgangen af marts måned. Grunden hertil var, at der ikke var opnået enighed mellem bestyrelsen og personalet om deltagelse i dækning af driftsunderskuddet for 1933—34. Senere er man dog kommet til enighed, og opsigelserne vil nu blive tilbagekaldt.

\*

Da strømpille nr. 4 den 26. f.m.d. skulle flyttes ud til sin endelige plads i bæltet, kom pludselig en stærk sydgående strøm og tog pillen med sig med stærk fart. Pillen gik imidlertid på grund ca. 600 meter syd for dens bestemte plads, og den blev hentet tilbage af en af lillebæltsfærgerne.

\*

Ministeren for offentlige arbejder har forelagt Folketinget lovforslag om at erhverve den hidtil forpagtede bane fra Sorø til Vedde samt at nedlægge følgende baner: Frederikssund — Hvalsø — Ringsted, Sorø — Vedde, Skjern — Videbæk, Røde-Kro — Bredebro og Tønder — Højer, dog at der indtil videre opretholdes indskrænket drift, kun omfattende godsbefordring, på strækningerne Sorø — Vedde og Skjern — Videbæk.

Endvidere foreslås i lovforslaget, at de bevilgede baner: Frederikssund — Hillerød og Vildbjerg — Skive skal bortfalde og at arbejdet på Frederikssund — Hillerødbanen derfor skal standses.





## Karolines husfælle . . .

Karolines storesøster, Else, havde været på besøg hos os et par dage og skulle nu rejse med morgentog. Derfor var både hun og Karoline på benene, da jeg kom hjem fra nattjeneste. Idet jeg trådte ind i entreen, hørte jeg Else sige:

»Det er vel nok et interessant hus, du bor i Karoline,« og Karoline svarer, i en tone jeg straks opfattede som yders tilfreds:

»Ja'e, såmænd, det kan siges.« Det var som f. . . ., tænkte jeg. Jeg havde aldrig kunnet finde noget interessant ved det. Men så kom jeg i tanker om, at Karoline i aftes havde haft nogle af husets koner til kaffe. Det måtte så formodentlig være fra denne sammenkomst, det interessante stammede.

Bordet var dækket og kaffen parat. De to søstre vekslede nogle for mig meningsløse bemærkninger, mens vi satte os til bords. Så siger Else direkte henvendt til mig:

»Der sker vel nok noget her i huset, må jeg sige.« Jeg måbede og forsøgte at se interesseret ud. Så så jeg på Karoline og opdagede, at hun havde tårer i øjnene. Øjeblikkelig var jeg med. Er der noget, jeg ikke kan lade gå ubemærket hen, så er det tårer i Karolines øjne:

»Hvad er der sket?«

Hun slap tårerne, så de trillede hende ned ad kinderne, mens Else satte sit mest medfølelse og lidende ansigt op. (Hun er ekspert i at se medfølelse ud og tale i en tone, som om hun føler alverdens sorger og bekymringer som personlige smerter.)

»Jendtzen er gået hjemme fra.« Jendt-

zens er nogen, der i nogle år har boet nede i stuelejligheden. På deres dørskilt står: SUSSIE og HJALMAR JENDTZEN, og alene af den grund betragtede jeg dem længe som halvsøre, men med tiden har jeg opdaget, og gennem Caroline fået at vide, at Sussie er en ualmindelig dygtig og energisk kone både ordentlig og renlig, gemytlig og lidt rask i munden. Manden ved jeg ikke noget nærmere om, han ser pæn og meget almindelig ud, til trods for dørskiltet.

»Gået hjemme fra. Hvad vil det sige?«

»Han har fået en anden og er flytte fra konen og børnene. Er det ikke forfærdelig, han kan gøre det. Sådan en dejlig kone og så de søde små drenge? Kan du da forstå, han kan gøre det?«

»Det kan jeg ikke vide noget om. Jeg kender ikke noget til sagen, og det gør du vel heller ikke, undtagen sladder?«

Både Karoline og Else havde nu tørre øjne og brændte begge efter at fortælle.

»Det er ikke sladder, som du så rask siger. Hun fortalte selv om det hele i aftes.«

»Var hun ked af det?«

»Selvfølgelig var hun ked af det. Men hun bider det i sig.«

»Det synes jeg ikke passer, når hun sådan sidder og fortæller det hele i selskab.«

»Hun tror jo bestemt, han kommer igen, og du ved, hun gør ikke nogen hemmelighed af noget.«

Jeg erindrede, Karoline havde fortalt, at Sussie ligeledes i et selskab af husets koner omstændigt havde berettet, hvorledes

hun for et par år siden var blevet bange for, at de ikke kunne få flere børn og da havde sendt både hende selv og manden til undersøgelse med påfølgende undersøgelse, der senere resulterede i den mindste dreng.

»Jeg tror, hun er for åbenmundet.« Denne bemærkning overhørtes, og søstrene genoptog diskussionen, der formodentlig havde strakt sig over det meste af natten.

»Det er nu alligevel sært, hun vil sidde og fortælle om det hele,« siger Else.

»Å'e, det er jo det, som hun siger. Nu har hun gået med det for sig selv i over otte dage, og det kan jo alligevel ikke blive ved at være nogen hemmelighed, at han ikke kommer hjem mere.«

»Nej, men sådan de nærmere omstændigheder behøver hun da ikke at bekendtgøre.«

»Alle mennesker er jo ikke ens. Hun trænger måske til at snakke med nogen om det.«

»Ja, hun går i hvert fald stærkt op i det.«

»En sjov bitte en er hun nu også. Som da hun fortalte om den aften, da han kom hjem for at hente sit tøj. Han stod og famlede med pakningen, og så siger hun: Lad mig hellere pakke for dig, men jeg tror nu egentlig ikke, det hører sig til, at konen pakker mandens tøj, når han rejser fra hende. — Hun morede sig også selv over det, da hun fortalte det.«

»Han kommer da til at betale både til hende og børnene? Hun har vel ikke andet at leve af?«

»Hun sagde jo, hun ville have en kontorplads. Men forøvrigt har hun fornyligt arvet en del efter sin far.«

»De penge skal hun vel dele med ham?«

»Hvorfor skulle han have nogen af dem? Tror du, han kan gøre krav på nogen af pengene, når det er hende, der har arvet?« Dette spørgsmål var rettet til mig. Altså måtte jeg svare:

»Hvis de ikke har ægtepagt, er de sikkert lige berettiget til, hvad den ene arver.«

»Det er dog for galt. Vil det sige, at hvis jeg arver noget, så er det ligeså godt dit?«

»Ja.«

»Også hvis jeg vinder i lotteriet?«

»Ja, det er det samme. Hvis der ikke er ægtepagt, er begge fælles om alt.«

»Men når jeg nu selv har købt og betalt sedlen?«

»Det gør ingen forskel. Man kan ikke have noget for sig selv, når man er gift.«

»Det er uretfærdigt.« Meget spidst føjede hun til: »Men nu skal jeg ud til opvasken fra i aftes. Den kan jeg vel få lov at have for mig selv?«

lady.

**Odense-Kerteminde-Martofte  
Nordvestfynske jernbaner**

### Verner Christiansen

Munkerisvej 13  
Odense . Tlf. 9947

Alt i 1. kls kolonial  
selvbetjening



# DSB fornyelser 1957. II.

## 2. distrikt

Den omfattende ombygning af *Nyborg station* er fortsat i 1957 og nærmer sig nu sin fuldførelse. I årets løb er sporene i stationens nordende helt opbygget, og perrontunnelen er forlænget ud til forpladsen. Opførelsen af et nyt signalhus er påbegyndt.

Ved indføringen af *Sydfynske Jernbaner* på *Odense statsbanestation* er arbejdet omtrent bragt til afslutning, idet den 13.000 m<sup>2</sup> store pakhusal er fuldført, og samtidig er de hertil hørende vejanlæg og pakhusspor i alt væsentligt fuldført af Kjæhr & Trillingsgaard, der har haft disse arbejder i entreprise. Opførelsen af en opholdsbygning er påbegyndt.

På tilsvarende måde som mellem *Glostrup* og *Korsør* foretages der en rationalisering af den fynske hovedbane. Arbejdet, der omfatter forlængelse af overhalingssporene, forenkling af læssesporanlægene, indførelse af moderne stations- og strækningssikringsanlæg og erstatning af manuelt betjente bomme med automatbomme ved niveauoverkørslerne, udføres i forbindelse med forstærkning af det vestgående hovedspor. I 1957 er der især arbejdet på *Skalbjerg* og *Bred* stationer.

På *centralværkstedet i Århus* er påbegyndt opførelsen af en vognhal 2.

Ved *Århus remise* er påbegyndt et værksteds- og remiseanlæg for MY-loko af samme art som det i København opførte.

Ombygningen og moderniseringen af *Alborg station* er ført videre med bygningen af nye godstogsspor, og desuden er en større ombygning af godsbanegården påbegyndt med tilvejebringelsen af nye depotspor og nyt pakhus.

Ved *omlægningen af banegårdsforholdene i Skive* er en underføring for *Frederiksdal Allé* fuldført. Det samme gælder jordarbejdet for forlægning af *Skive—Struerbanen*, hvor *Wright, Thomsen & Kier* har udført det ca. 100.000 m<sup>3</sup> jordarbejde som beskæftigelsesforanstaltning. Desuden er udført forskellige vejarbejder, omfattende bl. a. en adgangsvej til *Skive Nord* station.

På strækningen *Lunderskov—Padborg* er udført en større ombygning af sporene i *Tinglev stations* nordende.

Endvidere har man påbegyndt en rationalisering af strækningen, omfattende en forlængelse af krydsningssporene, indførelse af nye sikringsanlæg m. m. I 1957 er krydsningssporene på *Farris* og *Sommersted* forlængede. På samme strækning har man påbegyndt en afløsning af en af de

resterende overkørsler. I 1957 er udført et 6,5 m overføringsanlæg syd for *Farris*, et 8 m overføringsanlæg nord for *Sommersted*, et 4,5 m overføringsanlæg syd for *Sommersted* og et 10 m overføringsanlæg ved *Bolderslev*.

## Bygningsarbejder

Af større bygningsarbejder i årets løb kan iøvrigt nævnes, at lokaler på *Københavns hovedbanegård* for fjernskrivercentral og pladsbestilling for færgeoverfarterne er fuldført og taget i brug. På *Københavns godsbanegård* og på *Hellerup station* er påbegyndt opførelse af opholdsbygninger, og på *Helgoland* mdt er et

tilsvarende arbejde fuldført. På *Tinglev station* er en ny hovedbygning taget i brug.

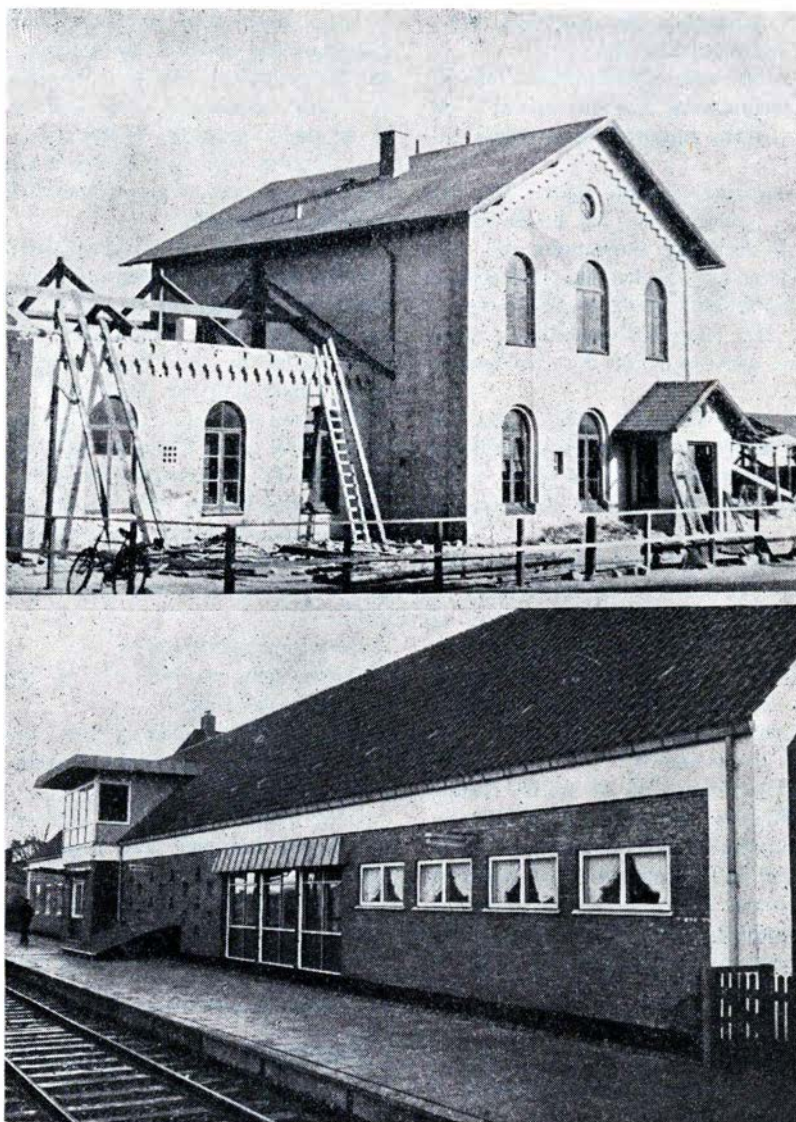
For DSB rute- og lastbiler er et kombineret værksteds- og garageanlæg med tyve pladser i *Herning* fuldført.

I *Langgade i Valby* er opført et rutebilmærksted, ligesom en række mindre anlæg er bragt til udførelse i forskellige byer.

## Tinglev station

I august blev den nye station i *Tinglev* taget i brug, og dermed var første etape af stationens ombygning afsluttet.

Allerede i begyndelsen af 1955 tog man fat på nedrivningen af den gamle grimme stationsbygning, hvor mange rejsende har



Øverst: Den gamle Tinglev station under nedbrydning.  
Nederst: Den nye station i Tinglev.



måttet tilbringe mange og lange ventetimer mellem togene. Allerede hen på efteråret samme år fik et entreprenørfirma overdraget forarbejderne til den nye station, pladsen blev planeret, og i foråret 1956 kunne man påbegynde selve byggearbejdet.

Den store røde bygning, der er projekteret af statsbanernes overarkitekt, er langt fra faldet i Tinglev-beboernes smag. Mange har udtalt deres kritik. Man har sagt, at bygningen mest af alt ligner et tog, især om aftenen, når der er lys i alle vinduer. Men hvad man end kan sige om bygningen set udefra, så er alle nu enige om, at bygningens indre ikke kunne have været bedre.

Man føler sig veltilpas, straks man træder ind i den store forhal. Herinde findes billetsalget, rejsegodsekspedition, en moderne kiosk, telefonbox, hvor lyset tændes, så snart man åbner døren og træder ind på gulvet — og fremfor alt er der over alt god plads til at røre sig.

Den store, smukke forhal er holdt i afstemte farver. Det smukkeste syn for øjet er dog uden tvivl Perronnedgangen. Her

har arkitekten næsten overgået sig selv, idet der med held er ofret meget på udstyret.

I stationens sydende er indrettet ekspeditionskontor, stationsforstanderens kontor, kontor for rangermesteren og overportøren. Moderne frokoststue og omklædningsrum og garderobeskab til hver af personalet, toilet med brusebad og flere andre rum.

I stationens nordfløj er der indrettet ventetal og restauration med stort, moderne køkken som kan forsyne de rejsende med varme og kolde retter. Dernæst er der indrettet toiletter til rejsende. Intet er sparet for at betjene det rejsende publikum på bedste måde.

Tinglev station er landsdelens stærkest trafikerede station og der ekspederes ca. 100 tog i døgnet, og for tiden har stationen en personelstyrke på ca. 50 mennesker.

Man går nu i gang med anden etape af stationens ombygning, først sporarbejderne og til slut sikringsanlægget. Det vil vare ca. to år før hele ombygning er færdig.

dansk toldembedsmand, dannede dog en undtagelse, hvilket kom sig af, at han, der havde gået i skole i Itzehoe, talte perfekt både tysk og plattysk.

Men livet ved en sådan grænsestation var iøvrigt ofte ret interessant. Jeg husker fra min barndom de omfattende danske foranstaltninger til beskyttelse mod den frygtelige kolera i Hamburg i 1892; der blev bl. a. rejst et stort »Døckersk filttelt« til internering af syge eller »mistænkelige« rejsende; teltet stod i flere år, men en frygtelig stormnat blæste det omkuld og spredtes langt omkring, medens kun kakkelovnene stod tilbage.

Endvidere husker jeg de store karantæneforanstaltninger, som tyskerne iværksatte i en længere periode for at genere den danske kreaturtransport sydpå.

Og så var der den »køllerske periode«! Køller var den tyske regerings præsident i Slesvig; han gjorde alt, hvad han formåede for at genere danskerne, og her husker jeg særligt hans talrige udvisninger af unge karle og piger; jeg har set mange bedrøvede karle og grædende piger blive fulgt til grænsen af en tysk pikkelhue; der hørte ikke meget til at blive udvist af Slesvig, d.v.s. hele landsdelen, dengang, kan De tro.

Fra dansk side blev der kun udvist subsistensløse personer, som grænsegendarmene straks stoppede, når de kom over grænsen sydfra; de blev øjeblikkeligt fulgt tilbage af gendarmene til grænsen, hvilket ikke sjældent skete på temmelig drastisk måde; de var jo ikke altid lige villige til at følge med, men et skarpladt gevær gjorde som regel god virkning.

Jeg har set sådan en fyr, der nægtede at gå selv, blive slæbt flere hundrede meter ad landevejen og smidt ind over grænsen, medens alle tyskerne stod roligt og så på det. —

På Vedsted station skete der få år efter banens åbning en frygtelig ulykke, som kostede et menneskeliv. Stationsforstander

## Erindringer fra Vedsted station

*Af pens. trafikkontrolør Otto Müller*

Medens jernbanen fra Bramminge til Ribe blev åbnet allerede i 1875, blev banen mellem Ribe og Vedsted først åbnet d. 1. november 1887.

Tyskerne var begyndt at bygge banen fra Tønder til grænsen, medens det kneb for danskerne med at bestemme sig til at bygge det lille nødvendige stykke fra Ribe til Vedsted, 7 km.

Men så trådte Tietgen rask og beslutsomt til og fik koncession på for egen regning at bygge dette lille banestykke. Hvad der nu har været årsagen dertil, skal jeg ikke kunne sige, men faktisk er det, at både tyskerne og danskerne byggede deres halvdel af den sammenhængende station i Vedsted alt for stor, og det gælder både for lokaler og for sporplads; den halve størrelse ville have været rigelig.

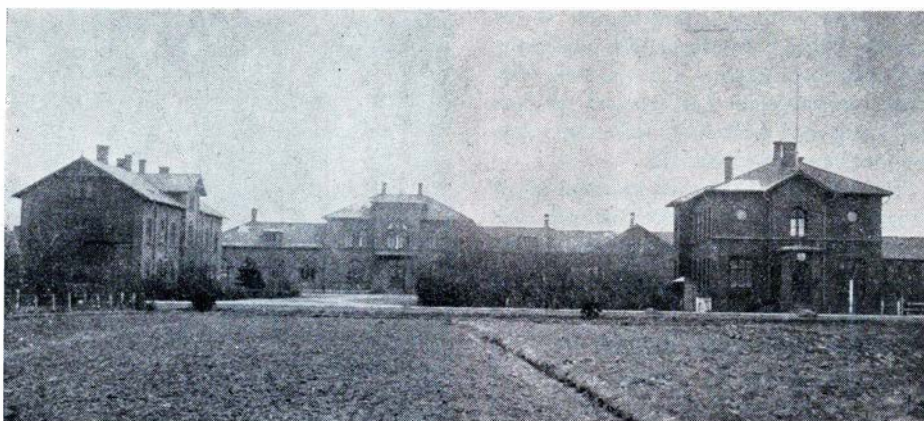
Og så lod tyskerne tilmed deres hurtigtog fra Hamburg til Tønder gå til Højer Sluse, hvorfra der var overfart til Sild, i stedet for at lade togene gå til Vedsted, således at der kunne være skabt en hurtigtogsforbindelse til Jyllands vestkyst til aflastning af den meget stærkt belastede Vamdrup station.

De langsomme tyske tog mellem Tønder og Vedsted var ikke stærkt benyttede til personbefordring, hvorimod der til tider

var en del vognladningstrafik, særlig af kul fra Tyskland til de store lokomotivdepoter i Esbjerg og Struer.

I en kortere periode blev det vistnok allerede omkring 1900 forsøgt at sende hurtiggående tyske »badetog« fra Hamburg til Esbjerg via Vedsted, men det blev hurtigt opgivet som urentabelt.

Forholdet mellem de danske og tyske embedsmænd ved grænsen var strengt sagt; der fandt intet som helst privat samkvem sted, men der var heller ikke noget uvenskab. Min fader, som var kongelig



Vedsted station (i midten)  
t. v. toldembedsmændenes bolig t. h. toldkammeret.



Fogtman, som var den første chef for stationen, havde besøg af kontorchef Hoppe fra statsbanernes generaldirektorat. Efter middagen gik begge herrerne ud på peronaget, der strakte sig som en hel promenade ud for stationsforstanderens lejlighed på første sal. Kontorchef Hoppe, som var en stor, svær mand, var under spadsereturen så uheldig eller uforsigtig at gå ud over en af de store glaserede, hvorfra lys faldt ned på perronen; glasset brast, og kontorchefen styrtede igennem og ned på perronen, et fald på flere meter. Stationsforstander Fogtman, som var en tynd, spinkel mand, greb efter ham for

at redde ham og holdt så godt fast, at han også selv styrtede ned. Kontorchefen var imidlertid dræbt på stedet, medens stationsforstanderens slap med et længere sygeleje.

Løvrigt skete der ingen ulykker af større betydning i de 33 år, stationen eksisterede som jernbanestation.

Efter genforeningen blev der som bekendt gjort klog brug af den store stationsbygning og de tilliggende mange embeds- og funktionærboliger, idet hele historien blev omgivet af et højt gitter og omdannet til sindssygehospital. —

## Garmisch-Partenkirchen et ferieparadis for de rige

**Sydtyskland er godt ferieland — men priserne i amerikanske højder Zugspitzbanen en skuffelse om sommeren**

Garmisch-Partenkirchen ligger som en perle midt i det sydtyske Oberbayern, et af de populære — og vel også bedste — feriesteder i de tyske alper. Byen er smukt beliggende, dens huse i ægte bayersk bondestil med masser af altaner, blomster i tusindvis op ad murene, tage der går ud over murene til alle sider og skaber ekstra stemning. Og rundt om ser man bjergene strække sig op til tre km mod himmelen.

Men samtidig har byen en stor skavank: Den ligger i den amerikanske besættelseszone, og de mange feriecentre for amerikanske soldater og turister hæver priserne til skyhøjde, så man skal helst gå med en vespækket tegnebog parat i hånden, så snart man vover sig udenfor sit pensionat eller hotelværelse.

Typisk for Garmisch-Partenkirchen er den todelte by, Garmisch med forretningskvarterer og høje huse, Partenkirchen med de mange dejlige villaveje. På begge sider banen (der deler byen) finder man den samme gæstfrihed, og forretning efter forretning med souvenirs, turismus i renkultur. Ni ud af hver ti forretninger er for turisten, hatte i bondestil, tøj, madvarer, drikkevarer, smånips o. s. v. i et væk. Kun bagerforretningerne har bevaret et helt tysk præg med svulmende fede kager som kun en ægte tysker kan lide.

Tyskeren selv i byen er indstillet på at behage turisten. Det første man ser, når man kommer ud fra banegården, er en

lang række taxa' med chaufførerne stående hyggeligt sludrende. Alle er selvfølgelig i folkedragt. Enhver af byens indbyggere (med blot lidt respekt for sig selv) går i nationaldragt for at skabe blot lidt afveksling fra turisternes »almindelige« tøj.

Værst er dog amerikanernes skilte og biler. Overalt står meterhøje skilte og fortæller, at her eller 100 m fremme eller lige om hjørnet ligger et amerikanerhotel, en sportsplads, hotelanvisning o. s. v. medens bilerne med samme klædelige mangel på beskedenhed farer om hjørnerne med farvestrålende påskrifter som »Military Police«, »Army Renovation Company« m. v. På stationen (som på alle stationer i

sydtyskland) har amerikanerne deres eget billetkontor, deres egen oplysning og deres egne ventesale. Man blander sig nemlig ikke så gerne med den lokale befolkning før om aftenen, når man skal ud at more sig. Til gengæld er al underholdning — omend et sted som i Bauer's cafe ægte bayersk folkemusik — præget af et ønske om at tilfredsstille amerikaneren. Anoncering foregår på tysk og amerikansk, alle tryksager findes også på amerikansk.

Garmisch-Partenkirchen er centrum for flere svævebaner, og den berømte bjergbane til Zugspitze udgår herfra. Den første del af turen er en oplevelse, men de sidste 4½ km, der foregår i en lang tunnel, er dræbende kedelig, og så tager det en time at komme den knapt 10 km lange strækning til Zugspitzes top. De fleste dage skjuler et skylag for udsigten et eller andet sted, og restauranten på toppen er over al forventning dyr. Nej, dette er ikke nogen sommerfornøjelse selvom man midt på en varm sommerdag bliver præsenteret for nyfalden sne. Det er kun for vintrens skiturister. Og turen til bjerget og tilbage er ikke billig, 25 DM eller ca. 42 kr.

Hotel- og pensionspriser i Garmisch-Partenkirchen? Pas på, før De lejer Dem ind. Det kan gøres rimeligt, men alligevel dyrt. Et jævnt pænt hotel tager 26 DM for et dobbeltværelse med morgenmad, og så lever De slet ikke i vild luksus, men bare i en behagelig hverdags luksus, som det må være for en husmoder at få maden serveret. Middag for to i byen på jævnt værtshus koster mindst 12 DM (18 kr.) for de traditionelle to retter, men vinen og øllet dertil er billig og fortrinlig.



En typisk gade fra Garmisch-Partenkirchen med håndskåren træbrønd i midten og huse i bayersk bondestil

### BRILLER

#### Skive special optik

Thinggade 22 . Skive  
v/ Ib Nørgaard  
Specialoptiker



## Fra udenlandske baner

### Coras Iompair Eireann i nød

De irske statsbaner »Coras Iompair Eireann« er kommet i nød, endda så alvorligt, at banerne trues med total lukning. Det skyldes, at banernes underskud efterhånden er blevet så stort, at statskassen ikke ser muligheder for at øge tilskudene. Der er nu fastsat et årligt beløb i driftstilskud, og ikke en øre mere bevilges der.

Det er ret ejendommeligt, at CIE skal komme i en sådan nød, for banerne har et fint rullende materiel, der er velholdt og billigt i drift. Materiellet er endda så godt udnyttet, at der er konstant vognnød.

CIE's ledelse, der efterhånden er kommet til at stå i dårligt lys hos regeringen, har været inde på at lukke sidelinier, men disse er så trafikgivende, at man har ment det en tvivlsom finansoperation. Det er andre steder, det må være galt, mener man.

Der foregår nu forhandlinger mellem CIE og det engelske Great Northern Railways om kooperation af de to selskabers linier i staten, og man håber, dette vil betyde bedre driftsresultat gennem mindre konkurrence.

CIE, der ikke er så forfærdeligt stort, havde sidste år 35 millioner kr. i underskud, og man venter, at dette års vil overskride de 40 millioner.

### Mere TEE-service

For nogle numre siden fortalte »Jernbane-Bladet«s udsendte medarbejder om en tur i de nye TEE-ekspresser, og specielt blev der lagt vægt på omtalen af den service, der bliver vist de rejsende, der ønsker at benytte disse tog og — for at være helt ærlig — også betaler kongeligt for det.

I sidste nummer af de Tyske Forbundsbaner's husorgan fortælles om en udvidet service, der bl.a. skulle forhindre en kalamitet som den, hvor »Jernbane-Bladet«s medarbejder fejlagtigt blev vist op i en gal afdeling af toget og først efter fire timers rejse til næste stop kunne indtage sin plads.

På hver eneste station, hvor TEE-togene holder, vil der nu være specielt personale til at vejlede de rejsende, og togene vil blive standset således ved perron, og det er dette oplysningspersonale muligt allerede før togets ankomst at fortælle, nøjagtigt hvor man skal stå, for at kunne gå direkte ind i sin vogn.

På perronerne, hvor TEE-tog kommer, bliver der særlige kiosker til de rejsendes rådighed, og der bliver små bagage-transportvogne, hvor man kan placere sit habengut, og en TEE-service-mand sørger for, at bagagen kommer med toget og til ens kupé. jas.

### Usædvanlig transport

Persien's statsbaner har fået leveret en del nyt rullende materiel fra vognfabriker i Tyskland, og transportproblemet den lange vej var ret enkelt, idet vognene kunne rulle på egne hjul.

Kun gennem Irak var det galt. Her findes 1-meterspor, og det var nødvendigt at læsse vognene på special-vogne. De lange personvogne af typisk tysk tilsnit måtte endda hver have to specialvogne.

### Køreplan og kort

Det bliver mere og mere almindeligt rundt om i Europa at banerne hjælper de rejsende lidt med oplysninger om, hvad der er at se på turen fremover. Systemet kendes fra de »store« eksprestog i Sverige, og det kendes i endnu større og mere udvidet grad i eksprestogene i Tyskland.

På hver plads ligger en fiks (og dog ganske billig) lille tryksag, som dels indeholder en nøjagtig køreplan for toget med alle tilsluttende forbindelser, dels et »grafisk« kort over den rute, toget passerer. Dertil hører så i ganske korte vendinger de oplysninger, der kan have interesse for en rejsende.

»Deres togledsager« kaldes tryksagen, og det er en hyggelig lille ting at sidde med i hånden. Landskaberne, man passerer igennem, og byerne får pludselig

mere betydning, og man har da lidt mere ud af turen end bare lige et blik gennem kupevinduet. Jas.

### DB-nyt

90 vesttyske banegårde har nu trådløs radio i brug ved rangertjenesten. Der er 180 stationære anlæg og ca. 800 loko- og motorvognsinstallationer samt transportable apparater. Rangerlederen har apparatet spændt på brystet, og giver derigennem ordrer til sporskifteposter og maskiner.

★

I F-tog »Gambrinus« er installeret radiotelefon, hvorigennem de rejsende kan få forbindelse med ind- og udland.

★

Når lokoførerne kører deres sidste tur, før de går over i pensionisternes rækker, er maskinen blomstersmykket.

★

Sidste år befordredes 60.000 personbiler med tog fra Niebiil via Hindenburgdæmningen til Westerland på »badeparadisøen« Sild. dres.

GLAS  
PORCELAIN  
KØKKENUDSTYR

— da gå til



**OLUF BRØNNUM & CO.**  
KONGELIG HOFLEVERANDØR  
HOLBERGSGADE 8 - KØBENHAVN K  
TELEFON \*8750



### Ubbes Damesalon

omhyggelig og  
individuel behandling  
Hårbehandling -  
hårfarvning - manicure  
Ring og bestil tid

Ny salon:  
Fonnesbechsgade 7  
Herning, Skolegade 49, Tlf. 1843

**AGRICOLD**  
Dansk Landbrugs Fryse- og Kølehus  
Esbjerg  
**Esbjerg Eksportslagteri**



# Danske Statsbaners planteskoler

## Et besøg i planteskolen ved Langå

En gren af statsbanernes mangesidede virksomheder, hvis tilstedeværelse antagelig kun er kendt af et fåtal af det store publikum, der mellem år og dag rejser på vore baner, er planteskolerne i Langå og Roskilde, hvoraf den i Langå er langt den største. I afvigte sommer besøgte Jernbane-Bladets medarbejder planteskolen i Langå, og i det følgende fortælles lidt om de indtryk, der bibragtes ved denne lejlighed.

### Planteskolens forhistorie

På en høj bakkeskråning i et gammelt egekrat i den sydlige del af Langå station ligger planteskolen i den trekant, der dannes mellem Gudenådalen og banestrækningerne til Århus og Viborg, og omfatter tilsammen et areal på 4,4 hektarer (8 tdr. ld.), hvoraf den ældste del har været benyttet i over 90 år. Under planteskolen hører en afdeling i Randers, der blev taget i brug i 1912.

I årene omkring 1862 havde DSB i Langå en ledvogter *Godber Bahnsen*, som administrationen blev opmærksom på, da han foruden at være ledvogter samtidig arbejdede som plantør for Enrico Dalgas og ledede beplantningen af de Langå bakker. Ledvogterens interesse for planter var levende, og han fremstillede dem selv i sin have ved vogterhuset. Fra denne begyndelse udviklede statsbanernes plantningsvæsen sig, og ledvogter Bahnsen blev derefter DSB plantør.

Bahnsen har fortalt, at de første beplantninger han udførte for DSB, blev bragt for at skjule røg og damp fra togene, der gjorde landboernes heste sky, når togene dampede forbi ved indkørslen til Randers. Denne lund findes endnu langs Viborgvej ved Randers.

Bahnsen havde et åbent blik for at sammenstemme bevoksningerne med de naturlige omgivelser og sagde engang, da en længere gennemskæring skulle tilplantes: »Sørg for, at træer og buske kommer til at stå som naturligt henslængt, endelig ikke i regelmæssige figurer.«

Nogle af Bahnsens første arbejder var at tilplante snebælter væsentlig med fyr og gran, samt at hegne banearcalerne med tjørnehække. Men disse hække skulle imidlertid klippes og krævede for meget arbejde, hvorfor de i alt væsentlig nu er ryddede. Plantør Bahnsen virkede indtil omkring 1910 i hele Danmark, men så blev området delt som det er i dag.

### Planteskolen tager form

Efterhånden som administrationen fik øje for plantningens betydning, kom der mere system i foretagendet. Nu blev der ikke alene fremstillet planter til banernes egne plantninger, men også til personalets tjenestehaver.

I året 1940 blev der efter forhandlinger mellem generaldirektoratet og administrationen af jagtfondens midler truffet aftale om, at statsbanerne på dertil egnede arealer skulle udføre passende beplantninger til gavn for vildtet. Beplantninger, der såvel skulle give læ og mulig boplads for vildtet og samtidig være af en sådan beskaffenhed, at vildtet beskyttedes af tornede vækster og her kunne finde føde i form af frugter og bær. Til dette formål er der årlig i begge distrikter ialt anvendt ca. 15—20.000 kr. af vildtfondens penge, og allerede nu ser man mange af disse beplantede arealer meget velegnede som opholdssted for vildtet.

### Slangen i paradiset

Medens vi er ved arbejdet for at fremme vildtbestanden, må det samtidig anføres, at banerne samtidig er hårde ved både den fjerede og den firbenede fauna, ja, de er i virkeligheden en af jægerstandens store konkurrenter, og ingen enkelt nimrod herhjemme kan ved årets slutning møde med en bytteliste så lang som den hvert

af lyntogene kan præstere. At tallene er store er forståeligt, når vi har langt over 1000 hektarer banestrækninger af skovagtig karakter foruden mange flere hektarer banegrofter og lignende arealer med lavere flora hvor vildtet hygger sig og i det hele taget finder sine fleste fristeder.

Mærkeligt er det, når det fortælles, at kragerne så at sige er de eneste, der forstår at redde sig i tide, når togene nærmer sig.

Agerhøns og fasaner er de talrigeste. De holder meget af at tage sandbad på jernbanelegemet tæt ved skinnerne eller imellem dem. Ikke mindst om efteråret, når agerhønsene er i flok og trods de mange øjne alligevel ikke kan beregne togets fart, må denne fjervildtart holde for. Fasanerne går det især ud over på de store sjællandske og fynske godsrevirer.

Det er umuligt at træffe forholdsregler mod alle disse ulykker. Ingen lokofører nærer ønske om at køre vildt ned og er ked af det, når det sker. Opdages vildtet i tide, bruges fløjten, men efterhånden som farten bliver stærkere, øges trafikdrabets fare for dyr og fugle tilsvarende. I øvrigt forbavses man ofte over vildtets evne til at tilpasse sig togene og deres larm.

### Tilbage til planteskolen

For ca. 50 år siden fandtes der ikke



Radrensning med motor i Langå planteskolen



en rødgran i DSB's bevoksninger, men i de senere år har DSB kunnet forsyne sig selv med gavntre af gran til bomme, flagstænger, tørrepæle og rafter til hegn.

I Langå er jorden blevet god i løbet af de snart 100 år den er brugt, ved tilførsel af tørvejord fra tørvestationerne blandet med latrin fra centralværkstedet i Århus. Der blev en god kompost ud af denne blanding, og det hændte, at der, åbenbart som resultat efter vitaminrige madpakker, sås tomatblomster på arealerne.

### Snebælterne forskønnes

Hovedformålet med DSB's planteskolers virksomhed har altid været at fremstille planter og træer til anvendelse i snebælter langs de ca. 2600 km statsbane, der findes her i landet. For tiden findes der omkring 60 km snebælter med en gennemsnitsbredde på 20 meter. Desuden fremstilles planter til anvendelse ved sikring af stejle skrånninger og skrænter, som ellers kunne true banelegemet med at skride.

Betydningen af og nødvendigheden af snebælter har stået de skiftende statsbaneledelser klart gennem mange år. Uden tilstedeværelse af disse ville den normale rettidige toggang i mange tilfælde have været umulig, dette gælder både i ældre tid som i vore dage.

Fremgangsmåden ved fremstilling af snebælter med tilhørende arealer har ikke altid været den samme. Som på så mange andre områder har man også på dette felt kunnet høste en del erfaringer, som man ved senere anlæg har haft nytte af.

Oprindeligt anvendtes kun de melankolske nåletræer, hvad man nu er gået bort fra, bl.a. på grund af disse træers store brandfare i tørkeperioder, selv om brandfaren stadig bliver mindre ved den tiltagende motorisering af driften. I stedet benyttes nu i stor udstrækning løvtræer.

DSB har på de fleste udsatte steder en 20—30 meter bred jordstrimmel til rådighed, og her bør der yderst i vindretningen — øst er farligste verdenshjørne — være en jordvold med tæt buskbeplantning langs randen. En særlig sort syrener er både velegnet og smuk. På det flade areal indenfor bør der være spredt bevoksning af træer med tæt buskads i bunden, og ud mod banelinjen tages der hensyn til både det praktiske og det smukke, når man anlægger et sammenhængende, lavt hegn af vilde roser.

Syrenerne, roserne og buskvæksterne er der ikke penge i, men der er intet i vejen for, at træbevoksningen består af værdifulde nyttetræer som skovfyr, eg, ask og bøg eller hvadsomhelst, der egner sig for jordbund og klima, og som kan indbringe penge, når fældningstiden engang er inde.

En anden type består i en klippet hæk

på snevolden og igen en eller to på arealet mellem vold og bane. Sidstnævnte type er dog en del kostbarere at vedligeholde.

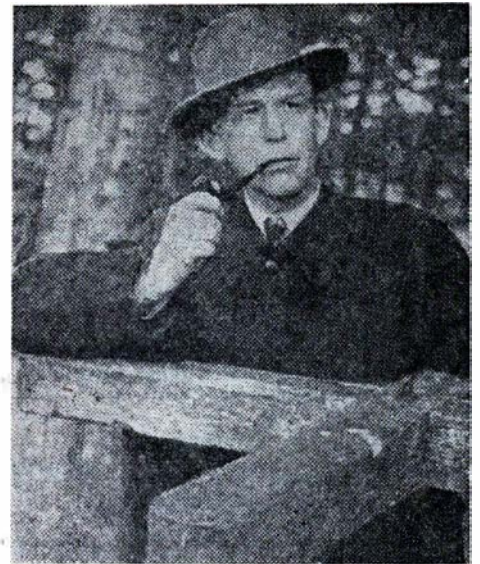
### Prydplanter

Udover planter og træer til anvendelse i snebælter fremstilles nu også prydplanter til benyttelse på stationer, i leje- eller tjenestehaver. Men det er sådan, at planteskolen kun er i stand til at skabe de ønskede anlæg ved stationerne, men der haves ikke midler til at vedligeholde sådanne anlæg. Den opgave må det stedlige stationspersonale påtage sig eller — ved større anlæg — den lokale kommunalbestyrelse, borgerforening eller anden instans. En sådan ordning er f. eks. truffet i Toftrup, og planteskolen ser gerne, at andre benytter sig af tilbuddet, så langt økonomien tillader det.

Nu er det en kendt sag, at mange tjenestemænd går op i havearbejdet med stor interesse. I denne forbindelse har det spørgsmål rejst sig, hvorfor der ikke afholdes konkurrencer mellem de forskellige haveejdere med præmier til de mest velholdte haver. Spørgsmålet lod vi gå videre til planteskolen, som svarede, at vel finder der ingen konkurrencer sted, men banesektionerne kan uddele præmier à 10,— kr. for ypperlig dyrkning. I Sverige har man konkurrencer, hvor der uddeles diplomer til vinderne.

### Personalet

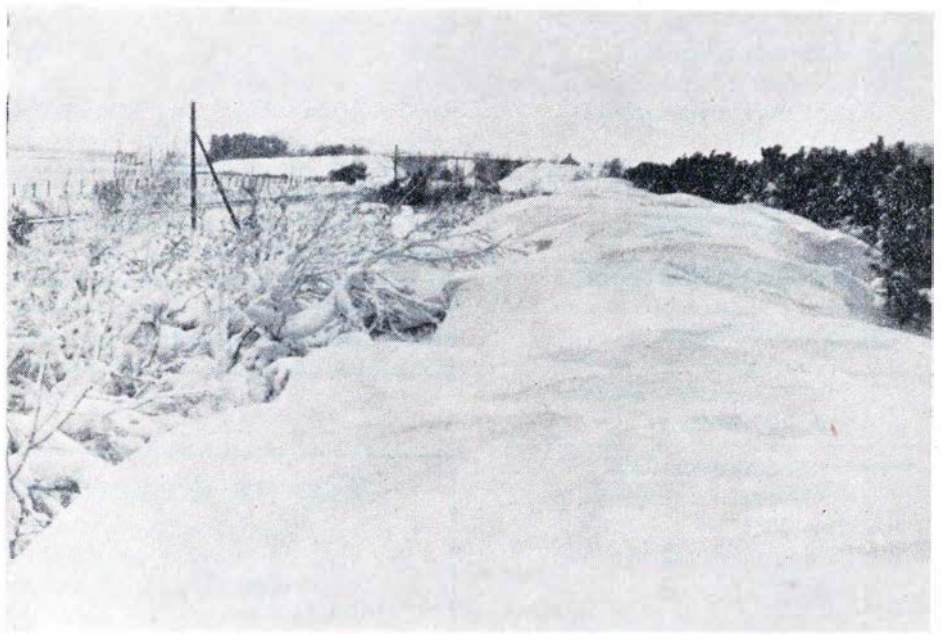
ved planteskolen i Langå består for tiden af 1 forstinspektør, forstinspektør B. Boserup-Nielsen, som til assistance har 5 skovfogeduddannede plantører, hvoraf en



Forstinspektør Boserup-Nielsen

ligeledes er beskæftiget i Langå, medens de øvrige er stationerede i Bramminge, Fredericia, Herning og Aalborg. Herudover beskæftiges en del løst antaget personale, i Langå gennemsnitlig 3 mand hele året rundt. Behovet for mandskab er dog større forår og efterår, og på disse tidspunkter antages da folk efter behovet.

En rundvisning på planteskolen giver et godt indtryk af virksomhedens omfang. Størst udbytte får man naturligvis især, hvis man på forhånd har kendskab til forstsvæsen og planteskolevirksomhed i almindelighed, hvad dog sikkert kun de færreste har. Men selv for en »lægmand« er besøget lærerigt og interessant.



Et eksempel på snehegnenes effektivitet under stærk fygning mellem Emb og Vrå. Man ser sporene helt snefri til venstre for buskadsset, der har stoppet driverne. Med tiden vil høje, fritstående træer rejse sig over under-skoven og øge effektiviteten yderligere.



## Struer

### M. Christensen

rådg. civilingeniør

Projektering af bærende konstruktioner i stål - træ - beton, vandvks., kloak og rensningsanlæg, sanitet

Ringgade 43 - Struer - Tlf. 131

### Chokoladeforretningen

Jernbanegade 14 - Struer  
Is - konfektur - chokolade  
Hver dag frisk brød

### Købmand Bruun

Østergade 32 - Struer - tlf. 23  
1. kl.s kolonial - kaffe  
tobakker og spirituosa

### Nordvestjysk Revisionskontor

Revisor H. L. Larsen  
Fiskergade 1 - Struer  
Tlf. 844

## Esbjerg

### Cleo salonen

Jernbanegade 62 - Esbjerg  
Alt i moderne hårpleje  
Tlf. Esbjerg 2541

### Tobaksforretningen

Vardevej 5 - Esbjerg - Tlf. 2289  
Tobak - cigarer - cigaretter  
Vine - spirituosa. **Tipstjeneste**

### Slagtermester Leo Uhd

Kronprinsensgade 19 - tlf. 1329  
1. kl.s kød og hjemmelavet  
pålæg. - Varerne bringes

### Blikkenslagernes A/S

Carit Etlars alle 11 - Esbjerg - tlf. 360  
Værksted: Nygårdsvej 84  
Telf. 5195  
Vand - gas - sanitet - fjernvarme

## Esbjerg

### Eksportmarked

### Tobaksforretningen

Nørrebrogade 46 - tlf. 1610  
Tobak - cigarer - cerutter  
Vine og spirituosa

### Damefrisørsalonen KIS

Skolegade 16 - Esbjerg  
Telf. 2383  
Alt i moderne hårpleje og  
permanent

### Vin- og tobaksforretningen

Skjoldsgade 83 - Esbjerg - tlf. 4502  
Tobak - cigarer - cigaretter  
vine og spirituosa

finder sted efter ganske bestemte retnings-

Hele produktionen af planter og træer linier. Tager man det hele i kronologisk rækkefølge, kan man følge opvæksten af f.eks. grantræer lige fra frøbedene, hvor de er de første 2 år, til de plantes ud i rækker for 1 eller 2 år senere at forlade planteskolen til anvendelse, hvor der måtte være brug for dem.

Helhedsindtrykket efter besøget på planteskolen i Langå bliver, at hele denne side af statsbanernes virksomhed må betragtes som særdeles vigtig, af større betydning, end man ellers ville tillægge den. Forholdet er det, at planteskolernes virksomhed på en måde er blevet af tosidet karakter. Først og fremmest opretholdes virksomheden af hensyn til snebælter og

sikring af stejle skrånninger og skrånter samt statsbanernes forsyning med prydplanter. Men dertil kommer det behagelige og indbydende indtryk, fremmede turister tilvejebringes ved rejse ad vore baner, og som derved kan blive en udmærket turistreklame. I den henseende er vi vist nået langt herhjemme, selv om der naturligvis endnu mangler noget i at alle ønskelige beplantninger er fuldført.

Statsbanernes planteskoler er uundværlige institutioner, som nu i mange år har udført meget nødvendigt og gavnligt arbejde for banerne. Også i tiden fremover vil der være et stort behov for planteskolernes virksomhed, ikke alene ved ny-anlæg men også ved vedligeholdelse og fornyelse af bestående beplantninger.

## Stationsmesteren og apotekeren

Fortælling af Gunnar Hansen

Smidt bestyrede en hyggelig landstation. Han var nu noget til års; men den grå manke klædte ham smukt. — De sølvgrå øjne og det rødmossede ansigt stod godt til hans uniform, som han bar med egen naturlig værdighed. — Han mindede om en gammel patriark, vennesæl, mild, hjælpsom, altid overbærende, altid rede, når det gjaldt at støtte og vejlede de rejsende. — Han var en pryd for sin stand, den gamle mester.

Apotekeren i byen kom ofte en tur ned på stationen i aftenstunden, når der var få rejsende, og billetsalget stundede mod sin afslutning.

Så sad de to gamle borgere i den lille by og hyggede sig. De talte om gode, gamle dage, da jernbanen just kom til denne egn, om den sidste postvogn, og om de urolige tider, der nu prægede verden.

Stationsmesteren og apotekeren blev sidende en stund, efter at det sidste tog var ekspederet. — Så bredte en sjælden hygge sig over mesters kontor. Den blå lampes skær lagde et mildt slør over de to gamle herrer; bornholmeren tikkede og mester gjorde kasse op. Lyden af mønternes ras-

len blandede sig med de to herrers basstemmer og den fjerne lyd af sidste togs sagte rumlen langt ude på sporet.

— Når mester var helt færdig med arbejdet, når alt var klar til næste dags første tog, tog han en kasse cigarer frem, bød en til apotekeren, der beredte sig til at tænde for mester, så snart også han havde forsynet sig af den fine vare. Thi både mester og apoteker holdt af en god cigar på den tid af døgnet. Den dulmede og hyggede, og den gjorde de to gamle herrer snakkesalige.

Nu vekslede de gerne bemærkninger om dagens salg på apotek og station, om kommunens nye byggeri, om skatter og afgifter; men det var velgørende at lægge mærke til at de to mænd aldrig drøftede sladder.

De havde noget af den gamle gentlemantype over sig. Særlig undgik de al det nyfigne om moral og umoral — noget, der ellers beskæftigede mænd og kvinder i den lille by.

— Når cigarerne var halvt røget lettede mester fra stolen. Det var signalet til opbrud.

### Tag en Københavnstur . . .

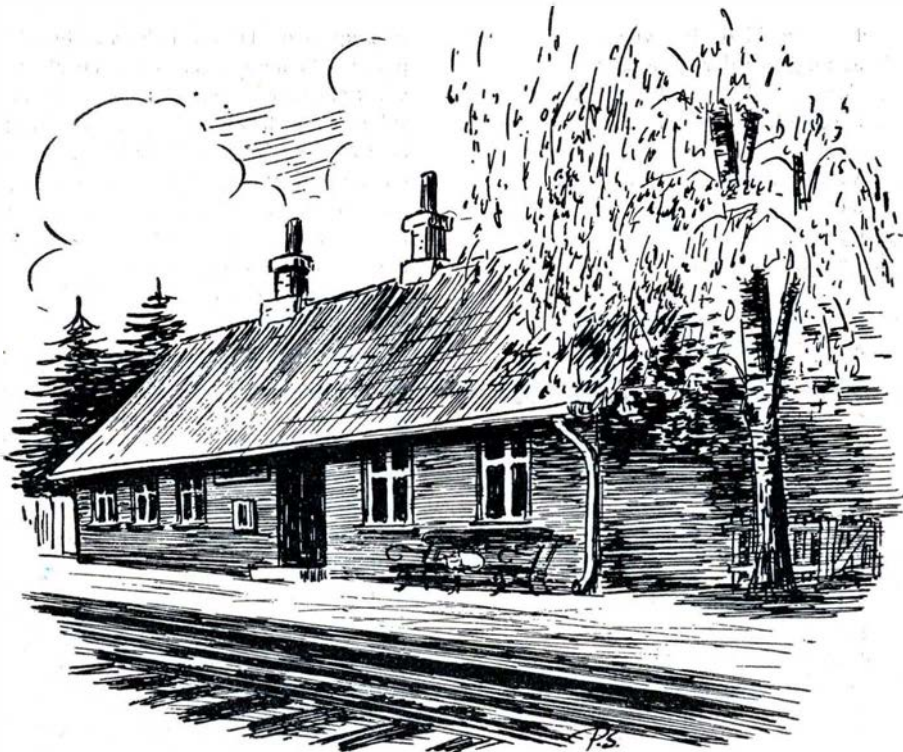
Benyt Dem af fordelene — 15 % for kontant - 10 % paa konto paa de i forvejen rimelige priser.

Aabne udsalgspriser paa alle **MØBLER - TÆPPER - BELYSNING**

### TJENESTEMÆNDENES INDKØBSCENTRAL

Colbjørnsensgade 14 (ved Hovedbanegaarden)  
Telf. Eva 6023. — Man skal ikke være medlem.





Den gamle station

— Så spadserede de gennem de stille gader, veltilfredse efter dagens gerning, nydende aftenluften og stilheden.

Ved apotekets trappe gentog det samme sig aften efter aften. »Min kone har aftenkaffen færdig, sagde apotekeren med sin sprøde, mørke stemme. — Mester sagde ingenting. Det var naturligt; det var ganske utroligt, at han skulle gøre ophævelser overfor denne form for invitation.

Oppe på 1ste sal, hvor apotekerens havde deres beboelse, stod den dampende kaffe i kolbe parat til gæst og vært. — Fruen havde altid friskbagt hjemmebag — Apotekeren en god Cognac.

— Og mens fruene hyggede om de to gamle herrer og aldrig glemte at nøde mester til at smage endnu en gang på bagværket, tog apotekeren med sikkert håndlag om Hennesey-Cognacen og skænkede den gyldenbrune drik i de tre glas. — Men der var aldrig tale om, at der blev skænket mere end et glas. Det ville både mester og apotekerhave fundet upassende, for ikke at tale om den lille sorte frue.

— Men både apoteker og frue var natteravnene, derfor holdt de uendelig meget af denne midnatskaffe, hvor mester var med at sprede glæde og hygge i deres beskedne, men såre lykkelige liv.

Og mester kunne slet ikke tænke sig en hverdag, der ikke sluttede med et kaffebord henne hos apotekeren.

Nu forleden hørte jeg, at Smidt var død. — Og ofte tænker jeg ved midnatstide på de gamle apotekerfolk, der nu sidder alene tilbage. De savner Smidt umådeligt. Skæbner er underlig hård og ubarmhertig mod gamle folk, der må miste og miste.

Og jeg synes aldrig stationen mere blev det, den var i Smidts tid. Det er sært, som en jernbanestation og dens mester kan gro sammen i de rejsendes bevidsthed. Det er smukt og vemodigt på en gang. Nu mesteren er borte, er vemoden stærkest. „Vi får aldrig en sådan stationsmester igen“, siger rige og fattige i den lille by.

Gunnar Hansen.

### Ost er billigt pålæg

1½ kg fed velsm. ost kun 4,48  
 1½ » stærk Chr. d. 9 » 5,85  
 Godt 2 kg velsm. Tybo for 6,45  
 Reberbansgade 22 - Aalborg  
 Telf. 2 51 12

### A. Honoré & Søn



Isenkram . Køkkenudstyr  
 Glas og porcelæn

Torvet LEMVIG . Telefon 408

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

### Hvilehjemmet SØLYST

Strandvej 96 - Horsens - tlf. 2 21 15

Ældre og svagelige modtages  
 i pleje. Hyggelige værelser.  
 God kost og 1. kl.s pleje

### »Toften«, Toftevej 2

Brabrand - tlf. 6 03 60

Rolige og hyggelige omgivelser  
 God forplejning.  
 Fruerne E. Thygesen og  
 I. Neess Sørensen

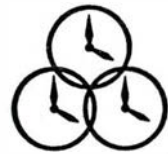
Aktieselskabet

## DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1898

Vestergade 10 . København K.

Telf. C. 2150



INDREG. VAREMÆRKE

**ELEKTRISKE URE**



*Skonhed*, som De ikke aner,  
 findes langs

☆ *private baner*

### Jysk Fjerkræslagteri ½

Telefon Års 196

Al slags fjerkræ købes  
 til højeste dagspris.  
 Hentes overalt



## Lønningsloven

I denne tid man godt forstår, at tjenstemænd i spænding går og spejder efter referater, om lønningslovens resultater.

Men stadig blir der intet sagt. Det hele synes mørkelagt, og dog vil vi så gerne høre, om lønnen stiger et par øre.

I gode mænd i C.O.1 nu må I altså stræve lidt. Kom frem fra Eders forbundshule, og sig os blot en lille smule.

I mange blade har vi set, at noget er der altså sket. Fortæl os lidt om Eders planer i respektive fagorganer.

Vi Eders trængsler godt forstår, når I til en forhandling går og lægger forslag frem på bordet, hvorefter Kampmann så ta'r ordet:

»I gode tillidsmænd forstår, at skal vi bedre Eders kår, da må jeg have mer i skatter — Jeg tror, I alle dette fatter.«

Så blir det straks besværliggjort, og kloge ord ej nytter stort, og så, så kommer denne sætning: »Det tager vi til efterretning.«

Til slut vi har dog denne bøn, ifald vi ej får mer i løn. Forsøg da blot om I kan klare, at det vi har, vi må bevare.

Ekl.

travægt ned. Til alt held var broklapperne nået næsten på plads. Til alt held var Mommarkbanens tog ovre på Als-siden, ellers havde man ikke haft noget at køre med. Al tung færdsel over broen, herunder al rutebilkørsel, var aflyst i fire døgn, indtil man fik etableret en midlertidig låseanordning på broklapperne. Det blev en travl tid for Mommarkfærgen, da al gods-færdsel måtte ledes denne vej.

SVENDBORG d. 8. jan. Under rangering på havnen i aftes var en tom godsvogn på vej ned i havnen. Sporstopperen var af den gamle type med de opadbøjede skinneender. Vognen blev dog hængende på bolværkskanten, da et skibs for-tøjningstrosser hindrede vognen i at vælte i havnen.

BUDDINGE d. 7. jan. Den 58-årige jernbanearbejder J. Chr. Nielsen blev i formiddag påkørt af et motortog og så alvorlig kvæstet, at han kort efter døde.

GRÅSTEN d. 10. jan. Under rangeringsarbejde med stationens traktor skulle den 45-årige jernbanearbejder Holger Lausten, Rinkenæs, ved 18-tiden foretage tilkobling af nogle godsvogne. Da Lausten ikke kom ud fra vognene, gik rangerlederen hen for at undersøge årsagen dertil. Her fandt han Lausten liggende livløs med et stort sår i tindingen. En tilkaldt læge kunne kun konstatere, at han var død.

HELSINGØR d. 11. jan. Ved 4½-tiden i morges afsprede en svensk vogn med træ ved maskindepotet. Vognen hældede ind over det ene hovedspor, så indtil middag måtte al ankomst og afgang foregå på et spor, hvilket gav en række store forsinkelser.

FFREDERICIA d. 12. jan. Ved 11-tiden tørnede to rangertræk sammen ved post 5. En togførervogn væltede og to af rangerpersonalet, der stod på den ene perron, faldt af vognen, men slap med lidt hudafskrabning.

EJSTRUPHOLM d. 13. jan. En 35-årig landmand skulle i formd. passere en privat overkørsel ved Thorlund med en traktor og mælkevogn. I det usigtbare vejr blev han påkørt af motortog fra

## Dagbogen . . .

KALUNDBORG d. 1. jan. Da man ved middagstid skulle trykke et godstog på 40 vogne ud på godspladsen, afsporede fem vogne så uheldigt, at hovedsporene spærredes. De rejsende blev befordret i taxa mellem stationen og Værsløv. Ved 18-tiden var sporene ryddet igen.

ÅLBORG d. 3. jan. På grund af tåge og damp fra rangermaskinen kørte en taxa ved aftenstid ind i siden på et rangertræk, da det passerede Østerbro. Der skete kun materiel skade på bilen.

HOLBÆK d. 3. jan. Ejeren af en varebil, der for et års tid siden påkørte bommen ved Viskinge, vedtog i dag en bøde på 200 kr. samt en erstatning til DSB på 4662 kr. Man havde forlangt 5973 kr., men retten fandt, at det var en urimelig tid DSB havde været om at reparere bommen.

SØNDERBORG d. 8. jan. Da Allsundbroen ved 18-tiden skulle sænkes efter en oplukning, faldt den 277 t store kon-

## Sjælland

**Frederiksberg Kødforsyning**  
Køgevej 44 . Tlf. Roskilde 1803  
1. kl.s kød, flæsk samt alt i hjemmelavet paalæg

**Ostebørsen »Svendborg«**  
Schweizerplads 1 - Slagelse  
Alt i ost - æg - smør og konserver.  
Telf. 1609

**Paul Pedersen**  
Bredgade 31 - Slagelse - Tlf. 599  
1. kl.s kolonial - delikatesser vine og tobak.

**Fjerkræslagteri NEPTUN**  
Korsørvej 2 - Slagelse  
Al slags fjerkræ købes og sælges. — Tlf. 394 og 712

Lækkert brød og friske kager

**Calvi**

Telf. Fredericia 1006

## MESSEN

Adelgade 43 - Skanderborg  
Telf. 333  
Manufaktur - trikotage - linge-ri og småting  
Stort udvalg i kjoler og konfektion



## RADIO

Frederiksgade 45  
Tlf. Aarhus 3 39 45

Stort udvalg i radio - pladespillere fjernsyn og grammofonplader  
1. kl.s reparationsværksted  
Rimelige betalingsvilkår



Brande og var dræbt på stedet. Traktoren blev klemt fast under motorvognen, og der gik en times tid, før banen var ryddet.

KØLVRA d. 13. jan. En varebil kørte ved 10-tiden mod et rangertog, der skulle indsætte nogle vogne på Gedhus sidespor. Såvel bilen som godsvognen blev stærkt beskadiget, medens føreren af bilen slap uskadt.

GLAMSBJERG d. 14. jan. Ved 19,30-tiden kørte en bil ind på overskæringen ved Høed. Bilen blev slynget ud til siden, og føreren af den måtte på sygehus med hjernerystelse og forskellige kvæstelser. Der er blinklys ved overskæringen.

ÅLBORG d. 15. jan. I det glatte føre kørte en personbil ved 19-tiden mod et rangertræk ved Sønderbro. Medens bilen blev så godt som ødelagt, slap føreren af den med nogle mindre skrammer.

VIBY d. 16. jan. Lyntoget »Nordvestjyden« fik i aften motorvanskeligheder mellem Viby og Gøderup. På stationen holdt et godstog med My maskine. Maskinen blev sendt ud og førte lyntoget til Korsør. Det efterfølgende lyntog »Nordjyden/Uldjyden« blev forsinket 1½ time fra Roskilde.

ROSLEV d. 18. jan. Da motortoget fra Glyngøre i eftermd. var under indkørsel på Roslev st., afsporede styrevognen og den efterfølgende Mo vogn i indgangssporskiftet, på grund af mangelfuld aflåsning af sporskiftet. Der skete kun materiel skade.

HJØRRING d. 18. jan. »Nordpilen« påkørte i aften en knækket telegrafstang, der hængte i trådene ind over sporet. Masten blev slynget langt bort, uden at maskinen tog nogen skade. Derimod blev den efterfølgende personvogn indviklet i telefontrådene.

GEDSER d. 18. jan. Da færgen »Danmark« ved 21-tiden skulle svaje uden for Gedser havn, drev den stærke storm færgen på grund på en lerbanke. Færgen slap atter løs næste dag kl. 9.15. Den skulle til Warnemünde med 14 godsvogne, en lastbil og fire passagerer. Da færgen ingen skade havde taget, fortsatte man derefter den afbrudte tur.

NR. ALSLEV d. 19. jan. I tæt snefog påkørte en folkevogn ved 20-tiden den sænkede bom på stationens overkørsel. Bommen knustes i flere stykker, men bilen standsede inde på sporene. Det lykkedes at få den ud, inden toget straks efter passerede.

ODENSE d. 25. jan. Som følge af en varmløben aksel faldt akselkassen ned i indgangssporskiftet og afsporede den ottende bageste vogn i et godstog, der kl. 3.40 var under indkørsel fra vest.

KALUNDBORG d. 25. jan. Da »Jylland« ved middagstid skulle forlade havnen i tæt tåge, løb skibet stævnen ind i Asnæsværkets betonkaj. Da »Jylland« kun havde pådraget sig en bule over vandlinien, fortsatte skibet med de 150 passagerer til Samsø og Århus. Derimod anslås skaden på Asnæsværkets havneværker til ca. 100.000 kr.

STRUER d. 26. jan. Et rangerloko afsporede ved 14-tiden i et sporskifte, der blev skiftet under maskinen, der derved kom til at holde på tværs af sporet, og derved spærrede for toggangen Struer—Langå. De rejsende måtte derefter udveksles resten af dagen.

KALUNDBORG d. 31. jan. I den vedvarende tåge var båden »Jylland« i midt-dags ude for et nyt uheld, da den ud for Rosnæs sejlede en fiskekutter i sæk. De to mand fra kutteren blev taget om bord i »Jylland«.

## 100 pct. overlæs

En lastbil med påhængsvogn tabte d. 21. jan. hele sin last af brædder ud over kørebanen på H. C. Andersens boulevard i København. Det konstateredes derved, at bilen kørte med 100 pct. overvægt.



## Det er ikke alle, der ved...

- at arbejdet med et nyt vognvaskeanlæg i Kolding vil blive påbegyndt nu.
- at planen om at bygge et fjerde færgeløje i Korsør nu er opgivet.
- at anlægget af en ny tunnel for Adams-gade under banen i Odense nu står foran sin påbegyndelse, og det påregnes at arbejdet vil vare to år.
- at der er planlagt et millionbyggeri på Østerport st., hvor der skal være ny jernbanestation, Danmarks tekniske museum, postkontor, restaurant samt kontorer og forretninger. Arbejdet ventes påbegyndt i 1960.
- at en indsender i BT foreslår, at der skulle være udlejning af barne- og promenadevogne ved S-stationerne, til service for rejsende med børn.
- at de nu afsluttede roetransporter til Tyskland blev til ca. 410.000 tons sukkerroer i 21.000 godsvogne.
- at der nu arbejdes med projekt til en ny bilfærgehavn i Helsingør 500 meter syd for den nuværende.
- at et byrådsmedlem i Korsør (abonnet på Jb.-Bl. siden dets start) har fremsat klage over, at fyrbåken »Tyren« ved Halsskov havn tuder for højt og for længe.
- at der nu er givet en bevilling på 4 mill. kr. af et samlet beløb på 28 mill. kr. til et nyt skib på Århus-Kalundborg-ruten.
- at der tid sommer skal sejles 9 dobbeltture på Gedser—Grossenbrode overfarten.
- at Hillerød stations ventesale, restaurationer og toiletter har gennemgået en modernisering til ca. 100.000 kr.
- at lyntogene efter det nugældende afskrivningsprogram skal kunne vare i 40 år, og det vil altså sige til 1975.
- at storebæltsfærgerne nu vil få prajehøjtalerne erstattet med moderne walkietalkier.

*Ligeså uundværlig*

JERNBANEN er  
for TRAFIKEN

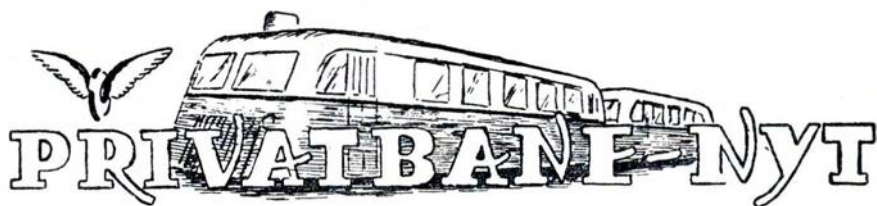


er STATSANSTALTEN  
for LIVSFORSIKRING

### Frugtforretningen

Thorsgade 43 - Odense

... billigst med det bedste



## Tilslutningsafgiften til DSB

I anledning af, at der fra DSB er stillet krav om en betydelig forhøjelse af tilslutningsafgiften fra privatbanerne, udtaler formanden for fællesrepræsentationen, direktør C. J. Kuhlmann, Hillerød, i en samtale med Kristeligt Dagblad:

Statsbanerne har forlangt en forhøjelse fra 600.000 kr. til 2½ mill. kr. Siden har der været forhandlet om 1½ mill. kr. Men vi kan ikke gå ud til kommunerne med en sådan forhøjelse. Det vil betyde, at flere af banerne lukker. Vi synes også, det er ganske urimeligt. Samtrafikken giver DSB en indtægt på 20—25 mill. kr. Hvis disse passagerer ikke mere kan køre med privatbanen til en DSB-station, får Statsbanerne dem måske slet ikke, for skal de først med en bil, så fortsætter de med bilen langt ind på DSB's område og måske hele vejen. Kommissionsbetænkningen, der kom, forudsætter, at økonomien blev forbedret ved, at staten overtog 85 pct. af pensionsudgifterne og kommunerne 15 pct., og det er dog meningsløst, hvis beløbet så blot i stedet kan fyldes i DSB. De fire kommunalrepræsentanter i kommissionen har da også meget alvorligt peget på, at det ikke var meningen med den økonomiske sanering.

For resten har vi også vanskeligheder til anden side. Vi skal netop til at forhandle med postvæsenet, fordi vi finder det rimeligt, at der sker en forhøjelse af betalingen, der ikke mere er tidssvarende; men det har det foreløbig afslået at gå ind på.

— Finder De, at de hidtidige likvidationer har været berettiget?

— Nej, jeg anser de fleste af dem for at være meget beklagelige. Århus—Hammel-banen var kørt ned, og den var det meningsløst at beholde, og på Hørve—Vørslev var det næsten kun roetransporterne, og dem kan en bane ikke holde oppe på. Men det var fuldkommen meningsløst at nedlægge Ryomgård—Gjerrild—Grenå- og Vejle—Vandel—Grindsted

— og vel navnlig at standse Horsens—Juelsminde-banen. Jeg har før sagt, at det skete, fordi Vejle amtsråd har ødelagt banerne ved at nægte dem koncession til bilruter. De er overdraget til en privatmand, der har fået en stor fortjeneste på det.

Egnen fortryder det da også inderligt, når banen er borte. Folk kommer jo næsten grædende og siger det. For disse baner har haft og har stadig stor betydning. Det er meget ofte dem, der har skabt de byer, der ligger langs med dem. Jeg har også ofte sagt til kommunalfolkene, når de giver ondt af sig over deres tilskud til banerne, at deres tilskud jo bliver til mindre, end hvad de betaler for rengøring i skolerne.

Jeg finder, det ville være ganske forfærdeligt, om man nu begynder at lukke flere. Gør man det, kan likvidationerne heller ikke indbringe de penge, de skal. Der kommer for store mængder materiel og skinner til salg. Det er allerede galt nok. Staten forbyder eksport af jernbaneskiner. De skal sælges til stålvalseværket i Frederiksværk for 350 kr. pr. ton, mens man kunne få 600 kr. ved at sælge dem til Tyskland. Jeg har sagt, at staten ved sine indgreb har formindsket værdien af hver privatbane med ½—¾ mill. kr.

## Ikke flere baner i farezonen

Men jeg finder i øvrigt ikke, der er nogen som helst anledning til at anse flere baner for at være i farezonen med det nuværende økonomiske grundlag. Et par af mine kolleger har studeret forholdene i Norge og Sverige, og det viser sig, at der er sidebaner i Sverige, hvor underskuddet er tre gange indtægten — ja, der findes eksempler på underskud på 10 gange indtægten. Men man tænker ikke på at lukke dem. Her i landet er man forfærdet, hvis underskuddet er 50 pct. af indtægten. Det er efter min opfattelse gan-

ske uberettiget. Selv om en bane har en betydelig trafik med gods og passagerer, kan den ikke med prisniveauet i dag give overskud; men derfor kan egnen alligevel ikke undvære den af hensyn til industriens og det øvrige erhvervslivs muligheder. Jeg finder, at ministeriet har alt for store betæneligheder, så snart underskuddet kommer over de 50 pct. — personlig vil jeg først reagere, hvis det når op på 100 pct. Så kan man begynde at snakke om at lukke. Forsvinder indtægten, kommer naturligvis tidspunktet, hvor man må til at tale om lukning. Men vi må tænke os om, inden det sker. Det sagde trafikminister Kaj Lindberg også ved sidste delegeretmøde i Odense: I skal tænke nøje over det, inden I begynder at lukke en bane.

SÆBY d. 3. jan. En personbil påkørte ved 10-tiden den sænkede bom ved Knævehede overskæringen. Ledvogteren hævdede derefter den anden bom, og det lykkedes derefter at få bilen bort fra sporet, før godstoget passerede.

SEDEN d. 7. jan. En varebil kørte ved 19-tiden i tæt snefog ind i toget til Kersteminde. Der skete kun materiel skade.

KJELLERUP den 15. jan. Ved middagstid var portør M. Rasmussen uheldig at glide på de islagte sveller, da han skulle koble mellem to godsvogne. Han blev alvorligt kvæstet ved at blive klemt mellem pufferne.

SAXKØBING den 19. jan. Ved 20-tiden kørte en personbil mod den sænkede bom ved Vaabensted overskæringen. Bommen fik bremsset bilen så meget, at den ikke nåede ind på sporet.

FARSØ d. 19. jan. En personbil, hvis fører var optaget af at skulle passere en snedrive ved Dammergård overskæringen, så han ikke så toget komme, kørte ved 10-tiden ind i siden på Hvalpsundtoget. Bilen blev slynget en omgang, og føreren pådrog sig føreren af den pådrog sig hjernerystelse og snitsår i ansigtet.

HELSINGØR den 19. jan. Som en følge af frossen sne i tvangsskinnebanerne på havnesporet, afsporede skinnebussen, da den ved 21,30-tiden var på vej mod Grønnehavn. Fra Grønnehavn fortsattes med et andet skinnebustog.

### DSB Restaurant

ESBJERG

Carl Christiansen

Telefon 681

### Husk

banegårdsrestaurant

Silkeborg

R. E. Madsen - Tlf. 717

### Sydjysk Andels- Fjerkræslagteri

Udsalg: Torvegade 27

Esbjerg - Tlf. 504

Alt fjerkræ er dyrlægekontrolleret



DIANALUND den 21. jan. En personbil skulle ved 13-tiden passere den private overskæring ved stationens læsseplads. Først nogle få meter før overskæringen fik føreren af bilen set toget nærme sig. Han bremsede hårdt op, hvorved bilen drejede rundt og kom til at holde på langs i sporet med front mod toget. De to mænd i bilen sprang ud og nåede at komme væk før skinnebussen ramte bilen og slyngede den ud på vejen. Der skete kun materiel skade.

VEJLE den 23. jan. Motorvognsfører J. Winther Sørensen, Vejle, var ved retten tiltalt for at have bragt menneskeliv i fare ved at lade toget passere Vandelbanens overskæring i Gormsgade, uden at der var givet signal til at bommene var sænkede, således at trafikanterne måtte springe for livet. I retten forklarede Winther, at han havde kørt motorvogn i trekvart år, og at han den 14. februar i fjor kørte en reservevogn, hvis bremses var defekte, sandautomaten tom, og speedometeret virkede ikke. Der skete ingen ulykker i den anledning, men Winther hævdede, at han godt nok havde bemærket at signalet fra ledvogteren manglede, men han kunne ikke bremse motorvognen, fordi sandautomaten var tom. Dommen lød på frifindelse.

GISLINGE den 25. jan. En tankbil med påhængsvogn var ved 15-tiden standset op foran overskæringen på byvejen for at orientere sig i den tætte tåge. Bilen var kommet for langt frem og blev ramt i forpartiet af toget. Toget tog ingen skade, men bilens motorblok blev sprængt.

NORDVESTFYNSKE jernbane. I juli 1955 var blinklyset på Odensevej overskæringen i Middelfart en formiddag ude af funktion, hvorved en personbil kørte ind i toget fra Brenderup. Bilen knustes og føreren af den kom så alvorligt til skade, at hans erstatningskrav endnu ikke har kunnet opgøres. Den strafferetslige sag er forlængst afgjort. Lokoføreren var tiltalt for uagtsomhed, men blev frifundet, hvorimod bilens fører fandtes at have overtrådt færdselsreglerne på væsentlige punkter, hvorfor man mente, at han for en stor del selv var skyld i ulykken. Ved uheldet var der sket skade på toget for 421 kr. og for at få ansvaret for ulykken fastslået, an-

lagde banen erstatningskrav på dette beløb. Retten fandt at banen og føreren af bilen havde halvdelen af skylden, og banen blev derefter tilkendt det halve af det krævede beløb.

FREDERIKSVÆRKBANEN, der havde ønsket 2 mill. kr. til modernisering har fået ministeriets godkendelse på foreløbig 975.000 kr. da man ønsker at fordele beløbet over to finansår. Der skal nu udskiftes skinner på strækningen Hillerød—Skævinge. Til en skinnebus er afsat 200,00 kr. og til et par specialvogne til transporter af produkter fra stål-

valseværket 75.000 kr. Til august venter banen at modtage det nye MAK dieselhydrauliske loko til 600.000 kr.

*Hilsen fra Sudan*

Fra radiotelegrafist i ØK P. M. Matorp, fh. trafikassistent ved HFHJ, har vi modtaget aerogram med hilsen og tak for de dejlige timer læsning Jb.-Bl. stadig bringer ham. Hr. Matorp lover samtidig at sende bladet nogle foto, i første omgang fra indiske baner, så der har vi noget at glæde os til.

# FOTO hobby

## Månedens foto \*\*\*\*\*



er denne gang sendt os fra portør H. B. Jørgensen, Helsingør, og det viser os Helsingør station fotograferet fra 32 m højde

i sommeren 1955. Billedets data er: DAGORA-digna apparat, blænde 8 og 1/45 sekund. Isophan film.

**BRDR. JENSENS EFTF.**  
 Frederiks alle 112  
 Blomster - buketter  
 dekorationer  
 kranse  
**Tlf. Århus 3 55 20**

**Jydsk Læder-Farveri**  
 Nørreport 7 . Århus . telf. 2 17 10  
 Alt lædertøj farves og repareres  
 paa eget værksted i 1. kl.s  
 arbejde.  
 Kun haandforarbejdning udføres

**Anker Kristensen**  
 Vester alle 25 - Århus - tlf. 2 73 96  
 Benzin - slidbaner  
 Reparationer og nyt gummi



## Fremkaldelse.

Da mange jernbanemænd selv fremkalder deres film, skal jeg her give dem nogle tips, angående udvanding af filmen, efter fixerbadet.

### Ru, grålig belægning på negativernes hindsider

Årsag: Det drejer sig om kalkslør. Meget hårdt, kalkholdigt vand afsætter ofte en grå-hvid belægning på filmene. Hvis der ikke kan indbygges et filteranlæg, der absorberer vandets høje kalkindhold, skal filmene efter udvandingen behandles i et 5 pct. eddikesyrebad. Efter Ageponbadet skylles de bort, og de kan nu tørres, uden at fejlen viser sig.

Opdages fejlen først efter at filmen er tørret, kan de efterbehandles i nogle minutter i et 5 pct. eddikesyrebad.

### Hvid, krystalagtig belægning på hinden

Små hvide krystaller danner på emulssiden en hvidlig belægning, der ofte

føles fugtig og klæbrig. Årsagen hertil er utilstrækkeligt udvandede negativer. Fixernatron, der på grund af den for korte udvanding endnu findes i emulsionen, udkrystalliseres efter nogen tid.

*Forebyggelse:* Også udvandingen skal ligesom enhver anden behandling, som filmen gennemgår, udføres omhyggelig, og den bør derfor foregå efter ur. Først efter de 20 minutters udvanding i rindende vand, som normalt angives, må filmene tages ud. Hvor man arbejder rationelt, lader man ikke filmene udvande længere end absolut nødvendigt, da vand også koster penge. Belægningen kan almindeligvis nemt fjernes ved en ny, grundig udvanding. Hvis filmene derimod har ligget for længe i denne forfatning påvirkes solvet, og der opstår for det meste gule pletter, der ikke lader sig fjerne, og som viser sig på kopierne.

### Fejl ved tørringen

Dråbeformede pletter på filmen. Denne fejl forekommer både på filmens hinde og blankside. Når man ser skråt hen ad den, viser den hvidlige rand af de optørrede vanddråber sig ganske tydeligt. Film med disse pletter har man hængt til tørre direkte fra udvandingen. De sidste vanddråber på begge sider af filmen efterlader — særlig ved kalkholdigt vand — de nævnte pletter.

*Afhjælpning:* Efter udvandingen anvender man et Ageponbad! Agfa Agepon koster ikke ret meget og sikrer fremfor alt en tilfredsstillende aftørring af de deri behandlede film. Også Agfa filmafstryger med gummilæber er til stor hjælp, idet den fjerner al overskydende fugtighed fra filmen, så der ikke bliver en eneste dråbe tilbage. Ved at bruge Agepon og filmafstrygeren får man filmen til at tørre hurtigt og regelmæssigt. Allerede optørrede dråber kan fjernes ved en kort opskylning og et Agepon bad, findes der kun nogle få dråbepletter på bagsiden af filmen, fjernes disse på et øjeblik ved at ånde på dem og pudse efter med et vaskeskind. Pas på, at filmen ikke ridses. Dråbepletter på hindsiden må ikke fjernes ved polering.

H.

# Model JERNBANE

## Vi bygger en Dj vogn

Ja! Egentlig skulle vi i de kommende tre numre af bladet udelukkende tale om værktøj, dettes rette brug samt anvendelse af metalplade til bygning af rullende materiel i HO. Men da vi er klar over, at en teknisk redegørelse over dette emne vil virke trættende på alle, der er vant til den månedlige konstruktionsbeskrivelse, vælger vi at fortælle lidt om bygningen af en kombineret post- og rejsegodsvogn af Litra Dj, nemlig nr. 5419, der er bygget hos Skandia, Randers i 1922 og ombygget i 1940 på centralværkstedet i KH.


Og herunder kommer vi nærmere ind på værktøjets og materialets behandling, idet vi håber at kunne indsmugle en del praktiske vink, således at modelbyggeren er fortrolig med arbejde i metal, når vi engang i årets løb begynder på bygningen af lok, der som bekendt dårligt lader sig udføre af finér, træpinde og klister, som jo efter gængse hobbyblades opfattelse synes at være det eneste anvendelige materiale til bygning af rullende materiel.

Sagt i korthed, er metalarbejde betydeligt nemmere end de flestes opfattelse giver udtryk for. Blot må man gøre sig klart, at metal har en anden natur end træ og som følge deraf kræver en lidt anden behandling. Er man opmærksom på dette forhold, er materiale et mere taknemmeligt materiale at arbejde i end træ, der som bekendt kan have både knaster, samt revner opstået ved tørringen. Endvidere giver metal mulighed for en finere overfladebehandling, f. eks. kan man med en H.S.V.-Transformator med tilhørende ensretter udføre de pragtfuldeste forniklings- og forkromingsarbejder.

**De Skulle Brug**



KAMERAER OG FILM




DA FÅR  
**De Smukke B**illeder

## HILDING FOTO

Lysbilled projektorer 5x5 fra ..... kr. 140,00  
Smalfilm ontager 8 m/m fra ..... kr. 298,00  
Gengiver 8 m/m fra ..... kr. 385,00  
Få Dem en fotokonto på byens bedste betingelser

**Vesterbrogade 6E.** Østerbrogade 25  
(skråt f. Frihedsstøtten) ØBro 7117  
BY. 7027



**MÄRKLIN  
FLEISCHMANN - TRIX  
MODELTOG**

Løsdele - Maskiner - Vogne - Modelhuse og Byggesæt  
løvrigt alt til Hobby - Sagkyndig Betjening

## VALBY HOBBY

MØLLEALLE 16 • VALBY • TELEFON VALBY 2266



### Optegning

Ved opmærkning og optegning på en metalplade benyttes en ridespids — en spids og slank nålelignende syl — der hældes en lille smule, således at det ikke er den tykkeste del af nålen, men selve spidsen, der følger linealens kant, fig. a. Ved afsætning af mål benyttes dels linealens millimeter angivelse, dels en skydelære, der navnlig med fordel kan bruges til nøjagtig måling af mindre dimensioner. Skydelæren minder om en skrueøgle med indstillelige kæber, blot kan kæberne her gabe betydeligt mere, oftest 12—15 cm.

Udvendige mål tages mellem den faste, og den bevægelige kæbe, medens de indvendige mål tages ved hjælp af to små næb, der er anbragt på ryggen af skydelæren. Endvidere er der på de fleste skydelærer mulighed for at måle dybden af huller, idet en målepind bevæger sig samtidig med den løse kæbe. I alle tilfælde foretages aflæsningen af målene, der findes indgraveret på den lange del, i en udskåret rude i den bevægelige del. Denne 1/10 mm nøjagtighed.

### Udskæring

Udskæringen af det ønskede emne foretages med nedstryger, såfremt pladetykkelsen er 1 mm og derover. Er pladen tyndere, bruger man en kraftig saks. Blot må man i intet tilfælde skære helt op til den tegnede streg, idet man uhyre let kommer inden for optegningen, hvorefter emnet ikke holder mål mere.

Foretages udskæringen med nedstryger, saves en 1—2 mm uden for strengen, hvorefter den sidste tilretning sker med fil.

Foretages udskæringen derimod med saks af tyndere plader, klipper man først emnet ret groft til, d. v. s. lader overalt en ca. 5 mm kant sidde tilbage. Denne kant fjernes så i små bidder ved klipning, ligesom man tilretter et stykke træ med en høvl. Ved træ fjernes det overflodige materiale først i store spåner med en grådig skrubbøvl, senere finere spåner med en slethøvl. Det samme princip anvendes her, først afklippes spåner med saksen, flg. b snit 1—3, senere anvendes fil indtil den endelige begrænsningslinie, her punkteret.

På denne måde opnår man at bevare den udklippede genstand fuldkommen plan. Hvis man derimod straks ville klippe efter den punkterede linie, vil saksens

føring og bevægelse bevirke fremtrædende vridninger i metallet, altså skævheder som vil være vanskeligere at fjerne uden at tilføje materialet hammerslag. Afklipper man derimod tynde spåner, er det kun disse, der vrider og snor sig, medens emnet forbliver plant.

### Bukning af plade

Fig. c forklarer bedre end mange ord, hvordan bukning af plade foretages.

Man undgår bedst at mærker fra skruestikkens kæber sætter sig på metalpladen ved at bruge mellemlæg af enten hårdt træ eller strimler af kobber eller zink.

Mindre pladestykker bukes blot efter skruestikkens kæber, medens større pladestykker bukes efter linealer eller skabeloner fastspændt i skruestikken, fig. c. Udtrykket lineal eller skabelon betyder her blot et vilkårligt skarpkantet træ- eller metalstykke med to vinkelrette sider.

Bukningen sker nu ved at man med en plade eller en klods presser den ønskede kant ned i vandret stilling. Presset på pladen (eller klodsens) kan udføres med hånden, evt. med hammerslag. Brug aldrig hamren direkte på emnet der skal bukes. Hammerslag skæmmer som før nævnt og bevirker desuden fremkomst af spændinger i materialet.

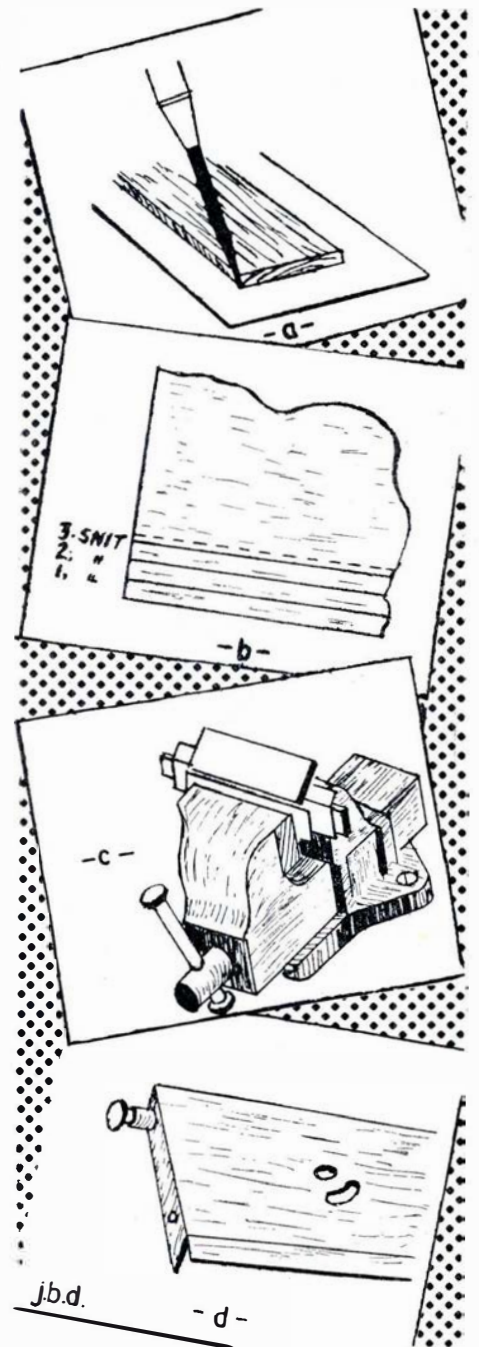
Vil man ombukke pladekanten i figur c med raske hammerslag, vil kanten blive deform og emnet vil efter at være løsnet fra skruestikken indtage en synlig buform. Altså brug aldrig en almindelig hammer direkte på emnet ved sådanne arbejder. Anvend altid mellemlæg af metal eller hårdt træ eller metal, hvorved hammerslagets kraft fordeles på en større flade.

### Vognbunden til Dj

Så er det vist ikke for tidligt at tale om Dj-vognen. Vi begynder med fremstillingen af vognbunden, der tildannes efter mere eller mindre iagttagelse af førstnævnte råd. Målene er: bredde 32 mm, længde 194 mm. Anvendes en pladetykkelse på 0,7 mm (zink), optegnes vognbunden som et rektangel 30,6 mm x 192,6 mm. Hertil kommer tillæg til ombukning af længdedragere og pufferplanker, der hhv. er en ombukket kant på 3 og 4 mm. Pufferplankerne er gjort 1 mm bredere for at give tilstrækkelig styrke til borehuller

til cylinderpufferne, der anvendes her. Afstanden mellem pufferhullerne er 20 mm.

Efter at bunden er færdigbukket, fastloddess pufferne og den forsynes med et hul 30 mm inden for hver pufferplankes bagside. På oversiden af dette hul loddes så en møtrik, svarende til skruen, der fastgør



Arbejdstegning til Dj vogn

### Joh. Hansens Efft.



A Simonsen  
Aut. Elektroinstallatør  
Lys - Kraft - Varme  
Udf. Arbejder for DSB  
Storegade 15 . Tlf. 45  
Brande

### Benyt Byens Bogbinderi

v/ Christiansen & Sørensen  
Bruungsgade 35 - Århus - Tlf. 2 29 20

Alt bogbinderarbejde  
udføres

### Hobby-Boden

Rimmensgade 1 - Frederikshavn  
Alt i hobbyartikler  
Spc.: Fleischmann modeljernb.  
Artikler og tilbehør

## Fredericia

### A. A. F.

#### FARVEBØTTEN

Danmarksgade 23 - Fredericia  
Tlf. 1337

Tapeter - farver - lakker  
maling

#### TRIKOTAGEFORRETNINGEN

Vesterbrogade 3, Fredericia  
Trikotage - Strømper - Undertøj - Lingeri  
Tlf. 1710

### L. A.

#### Tandlæge Frans Gren

Danmarksgade 17B - tlf. 2040  
Konsultation kl. 10—16  
Lørdag efter aftale

#### Fredericia Tropehandel

Anemonevej 10 - tlf. 2734  
Alt i fugle - bure - frø  
og rekvisitter

#### HERNING Trikotage

Købmagergade 20 . tlf. 301  
Trikotage - undertøj - lingeri  
og strømper  
*Her er gode råd billige!*

#### Teater-Salonen

Teaterbygningen, Fredericia  
indg. Prinsessegade - tlf. 706  
Alt i l. kl.s hårpleje - nyeste  
frisurer og permanente

## Vejle

Akkumulatordepotet

#### WOTAN

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

#### Exam. tandtekniker

Esther Ruckman  
Vissinggade 14 . Vejle  
Telf. 3209  
Søgaard Nielsens eftf.

#### Slagtermester Johansen

Parkvej 25 . Vejle . Tlf. 3671  
Kød - flæsk - pålæg  
Kun l. kl.s varer

#### RIO sko

Fredericiagade 22 - Vejle  
Stort udvalg i dame-, herre-  
og børnefodtøj. - Gummifodtøj.

## Vejle

### Th. Weissenborn & søn

Smede- & Maskinværksted  
Gas . Vand . Sanitet . Varme  
**Oliefyr**  
Vejle . Volmersgade 5 . Tlf. 2075

### Arne Jørgensen

Langelinie 53 . Vejle . Tlf. 1209  
l. kl.s kolonial . tobak . vine  
og spirituosa

### Salon MELBOURNE

Gl. Havn 1 . Vejle . tlf. 4368  
Moderne hårpleje  
sidste nye permanente

### Købmd. Hallundbæk

Grejsdalsvej 14 . Vejle  
l. kl.s kolonial . kaffe  
vine og spirituosa

### FLORA

Ørstedsgade 3 . tlf. Vejle 1190  
Blomster - dekorationer  
planter og krans. .  
Budkørsel

### Legetøjsbazaren

Nyboesgade 32 - Vejle  
Tlf. 1960  
Stort udvalg i legetøj for piger  
og drenge

### Svømmehallens Frisørsalon

Sv. Aage Præst. - tlf. Vejle 4410  
Alt i moderne hårpleje  
Nyeste frisurer og permanent

### Doris Salonen

Nyboesgade 28 - Vejle  
Tlf. 4063  
Alt i l. kl.s hårpleje

### A. MOLTRUP

Læderhandel - Vejle  
Vestergade 24  
Telf. 367

### Brande Savværk & Emballagefabrik

Tømmer - brædder - lægter  
samt emballage af enhver art  
H. Møller Bertelsen . Telf. 120

### Brande Andelsmejeri

Tlf. Brande 12

## Horsens

### Landbosparekassen i Horsens

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

### Elektro Mekano

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

### Slagterforretningen

Drosselvej 1 . Horsens . Tlf. 2 41 36  
l. kl.s kød og hjemmelavet  
pålæg

### Salon ULTRA

Kattesund 21 . Horsens  
Kirsten Kjær . tlf. 2 25 95  
Alt i moderne hårpleje

## Skanderborg

### 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

### Villy's bageri

Adelgade 127 - Skanderborg  
Prøv vort friske og lækre brød  
Tlf. 143

### Restaurant »Rytterkroen«

Adelgade 49 - Skanderborg  
Lækkert smørrebrød - små  
varme retter. — Tlf. 888

### Hotel Skandinavien

Adelgade 23 - Skanderborg  
Telf. 12  
Pæne og hygelige værelser

### Hadsten skotøjsreparation

v/ B. Back - Østergade 43  
l. kl.s værksted for dame-,  
herre- og børnefodtøj



boggien. Da vognen skal forsynes med lys, anvendes Märklins personvognsbogier. Ved siden af boggiecentret, fig. d, ses en bønneformet udskæring. Denne tjener til gennemførelse af ledning fra boggiens strømaftager.

Når boggiere er fastgjort, er undervognen færdig. Nærmere anvisning på udskæring af vognsider, skydedøre, aftageligt tag med ovenlysvinduer og belysning følger i kommende numre.

J. B. Dyrkilde.

### Privatbanevogne

Gentagne ønsker i Jernbane-Bladets spalter om at se tegninger af danske privatbanevogne, har givet inspiration til denne artikel, og det er mit håb, at også andre kan få disse præsentable vogne til at rulle på deres sporet. Skitsen viser to af Horsens Vestbaners vogntyper leveret fra »Skandia«, Randers i 1928. Leverancen bestod af vognene E 110 og C 100—107, og vognenes hovedmål er følgende i mm:

Længde over puffer 113350

Akselafstand 7700

Skinnetop-vognkasse underkant 1050

Vognkassens højde 1950

Tagets højde 561

Vinduer: br. 970×1010, høj (690×1010)

Godsrum 3720×2834

Tara E-vogn 14650 kg, C-vogn 13200 kg

Pladser i E-vogn 34, C-vogn 50.

Skitsen er udført i 1:100 størrelse.

Om bygningsmaterialer og byggemåde kan siges, at der til bund og vognkasse er anvendt 4 mm finer, der overalt er limet med kunstharpikslim, og gavlene er forsænket 2 mm o. vognkassen. Ved vinduer er vognsider og -gavle skåret ned til 1 mm, og i forsænkningen er lagt marieglas fæstnet enkelte steder med en dråbe lim, toiletvindue endvidere forsynet med pergamentpapir. Sæder er udført af en 4×4 mm liste med pålimet papirstrimmel til ryglæn, skåret til i sædernes længde og limet til vognbunden, hvorefter der ind-

vendig er malet med tynd brun farve (læderfarve). Inden vognen lukkes, tegnes med sort farve indvendig på visse vinduer håndgreb (jfr. nedenfor).

Vognens tag er lavet af 18 lag karduspapir, der er groft tilklippet og limet sammen. Derefter behandlet med rasp og sandpapir. Sluttelig er givet fernis (politur) og grå maling. Tagventiler er lavet af småstykker af rund pind (ispind el. lign.) der er gennemboret til stift inden udskæring. Vognkassens ydre er teak, jfr. tegning, dette frembringes ved at ride i træet (på tværs af træet) inden vinduerne udskæres. En lille kartonfirkant pålimes til navneplade.

Endeperronnernes sider og gavle består af en rest broncetætningsliste, der er bøjet i facon og stiftet pb. Dog er lågerne kun klippet ned ved siderne (uden at disses gitterværk er udført).

Inden dette rækværk påsættes, skæres to lodrette render i hver vognendes bund, og heri presses to knappenåle med hovedet nederst, så spidsen fæstnes i taget. Nålene fastholdes af rækværket, når dette sættes på. Batterikassen på E-vognen består af en stump 4×4 mm liste fæstnet med to stifter, så de »hænger« under vognen. De bøjede dragere under vognen består af papirclips, der er rettet ud og bøjet i facon, hvorefter de er fæstnet op i vognbunden, samt et stykke knappenål som lodret forbindelse i midten. Bemærk at endedøre skal spejlvendes, så de sidder lige for hinanden.

Vognene er opbygget på »Bodan«-undervogne, der er skåret over, og hvor lejerne er flyttet længere fra vognens ender, så de er i overensstemmelse med akselafstanden. Trods den forholdsvis stive opbygning i forbindelse med stor akselafstand, går vognene udmærket, selv på Märklin 76 cm diameter skinner og tilsvarende sporskifter.

Følgende vinduer forsynes med håndgreb til oplukning:

C: tegnede vognside nr. 2, 4 og 6 fra venstre, anden vognside nr. 1, 3 og 5 fra venstre.

E: tegnede vognside nr. 2 og 3 fra venstre, anden vognside nr. 2 og 4 fra venstre.

Tagfarve som nævnt grå. Vognkassens farve brunlig (teak) og endeperronnerne samt undervogn sort. Påskrift på navneplade gul.

»Læser i Århus«.



### Orehoved

Stationsforst. C. J. Grodum, Holme-Ølstrup, er forfremmet til stfst. ved Orehoved st., hvor stfst. P. L. Aagaard har søgt afsked på grund af alder (65 år).

## Dødsfald

Stationsforst. L. Kühn, fh. Skive, 92 år.

Lokofører N. J. Olsen, fh. Fredericia, 91 år.

Stationsforst. J. A. Wissenbach, fh. Esbjerg, 89 år.

Stationsforst. A. P. Bjerg, fh. Hovedgård, 86 år.

Lokofører Th. C. Jensen, fh. Fredericia, 82 år.

Togfører J. P. Jensen (Rind) fh. Kh, 73 år.

Stationsforst. N. K. Johansen, Svendstrup J, 69 år.

Pakhusformand P. Hakon Pedersen, Århus, 64 år.

Stationsbetjent O. M. Kristensen, fh Fb g, 60 år.

Jernbanearb. J. C. Nielsen, Buddinge, 58 år.

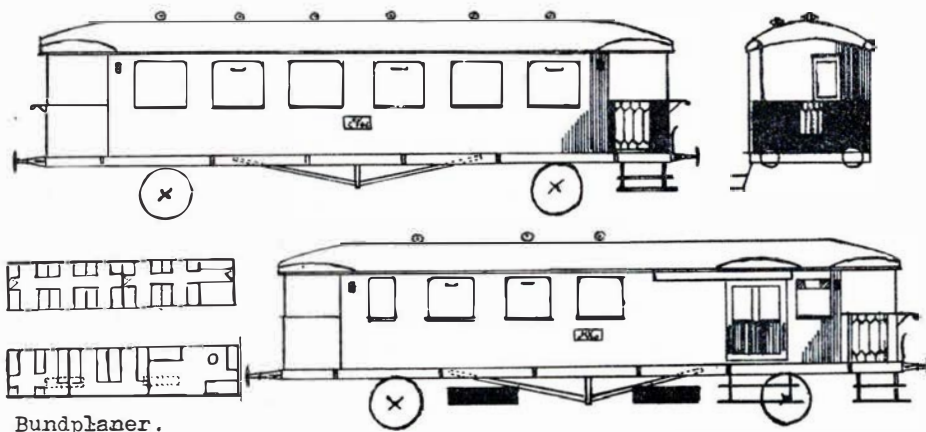
Remisearb. A. V. Bruun, Helgoland mdt, 57 år.

Overtrafikass. P. K. Stovring, Vanløse, 56 år.

Lokoinstruktør J. M. B. Kjær, Århus, 55 år.

Jernbanearb. H. Lausten, Rinkenæs, 45 år.

Remisearb. Ib Svendsen, Helgoland mdt, 36 år.



Byggeskitse til en privatbane personvogn

## Aarhus

### Nil-Bro vask

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

### Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere  
Signalflojter - Hornarbejde  
Aarhus . Sjællandsgade 43 - Tlf. 28468

### Plantekældereren

Nr. Port 30 - tlf. Århus 2 27 70  
Blomster-buketter-dekorationer  
Stort udvalg i potteplanter

### Købmd. Gunnar Jørgensen

Hammershusvej 78 - tlf. 6 47 07  
Frisk frugt - grøntsager  
blomster og lettere kolonial

### Mejeriet »Søvangen«

Louisevej 2 - tlf. Århus 6 01 48  
1. kl.s mejeriprodukter  
Øl og sodavand

### Pensionatet

Viggo Stuckenbergsvej 17 - tlf. 6 68 86  
God daglig mad  
Hyggelige selskabslokaler udl.

### Aage G. Bendtsen

har overtaget tandlægerne  
G. & H. Petersens praksis  
V. Ringgade 178 . Århus  
Telf. 2 87 10

### Boulevard Kiosken

Sdr. Ringgade 2 - Århus - tlf. 3 03 08  
Aviser - dag- og ugeblade  
Telegrammer. **Tipstjeneste**

### Oste-specialisten

Frederiks alle 137 - tlf. 3 34 34  
Hver dag fuldfed, lagret ost  
Salater - konserves - æg

## M. A.

### Regina Konfekterer

Ndr. Strandvej 28 - tlf. 7 76 45  
Konfekterer - chokolade - bolcher  
Dessertis bringes i byen

### Knuds kolonial

Hj. af Ringgade og Trepkasgade  
Kolonial - konserves - tobak  
Vine - spirituosa.  
Tlf. 2 84 32

### Skomagermester A. Jensen

Billowsgade 60 - Århus - tlf. 2 34 60  
1. kl.s værksted for dame-  
herre- og børnefodtøj

### K F U M restauration

Klostergade 37 - tlf. Århus 2 14 16  
Daglig god og billig kost  
Pensionærer modtages

### Pensionatet

Vester alle 20<sup>a</sup> - Århus  
God daglig mad, smørrebrød  
værelser m. pension. Middags-  
mad udbringes. - Tlf. 2 63 65.

### B P-service

Rutebilstationen . Århus  
Benzin . olie . vask . smøring  
1. kl.s service. Tlf. 3 15 17

### GULF-service

Baunes Plads . Århus . tlf. 2 52 13  
Benzin . olie . vask . smøring  
1. kl.s service samt småreparat.

### Salon G I T T E

Klostergade 21 Århus  
Nyeste permanente og frisurer  
Ulla Andersen. Tlf. 2 57 91

### TRØJBORG barnevogne

Br. barnevogne istandsatte  
som nye til smaa priser.  
Ivar Huitfeldsgade 3 Århus  
tlf. 6 53 78

### Købmand O. Korsgaard

Hedemannsgade 20 Århus  
Kolonial - Kaffe - tobakker -  
vine og spirituosa. Tlf. 23935

### A. Lange's efft.

v/ Henning Jensen, Århus  
Maskin- og værktøjsfabrik  
Frederiksgade 50. Tlf. 2 59 63

### STADION salonen

Stadion alle 32 - tlf. 2 03 65  
Alt i moderne hårpleje  
Sidste nye permanente

### Alfredo Andersen

Sdr. Ringgade 63 Århus tlf. 42832  
1. kl. kolonial - konserves -  
Tobak - vine - spirituosa

### Tobaksforretningen

Jægergaardsgade 65 Århus  
Tobak - cigarer - cigaretter  
vine - spirituosa. Tlf. 31986

### Willoch Salonen

v/ Poul Hansen & Søren Faldberg  
Tordenskjoldsgade 11  
Tlf. Århus 6 88 16  
Speciale: **kold permanent**  
Klipning og Fønbølgning

### Vorrevangens Fiskeforretning

Vorregårds alle 95 - Århus  
Altid frisk fisk daglig  
Preben Christensen - tlf. 6 74 07

### Esther LYNNGHEDE

Tordenskjoldsgade 87 - tlf. 6 82 27  
Undertøj - strømper - trikotage  
lingeri og småting

### Kaffe- og spisesalonen WEST-END

Fr. Alle 02 . Århus  
Middag - smørrebrødspakker  
Hans Bech . Tlf. 3 47 84

### Tapethuset

Bruursgade 37. Århus. tlf. 2 16 56  
Tapeter . farver . lakker  
maling.

## Aarhus opland

### Stautrup Karosserifabrik

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

### LÅSBY Cementstøberi

v/ Balle Christensen . Tlf. Laasby 7  
Alt efter ingeniørforeningens  
normer. — Tilbud gives

### Kjole salonen

Hj. af Grundtvigsvvej og Kirkevej  
Viby tlf. 4 41 45  
Alt i moderne kjolesyning og  
Børnekjoler. Rimelige priser

**Gør  
Deres  
indkøb  
hos vore**



*annonsører*



## BOG-anmeldelser

Wilhelm Schmitz: *Gleisbildtechnik*. Arthur Tetzlaff Verlag, Berlin-Zehlendorf. Ca. kr. 15,00.

Det er ganske morsomt at se, at medens englænderne — når de skriver bøger om jernbaner — meget gerne bevæger sig på ungdommens niveau, er tyskerne gået den modsatte vej og skriver stadigt flere saglige og fremragende bøger om jernbanevæsen, både af almindelig oplysende karakter og om mere specielle emner.

Til denne sidste kategori hører Wilhelm Schmitz's bog. Forskellige former for signalapparater med sporplan forklares for læseren, han tager stilling til deres effektivitet bl.a. belyst efter de for hånden værende forhold og sikkerhedsmæssige krav. På en måde er det lykkedes forfatteren at byde på et værk nærmest af standardkarakter, der kan være en nyttig vejleder for jernbanemanden, der har med planlægning at gøre, og samtidig har han skabt et interessant værk for den, der dyrker banen som interesse og gerne vil være så alsidigt orienteret som muligt om, hvad der sker og er sket.

En bog der anbefales på det varmeste, men kun for den der har en mere alvorlig interesse for sagen.

Peter Allen: *On the Old Lines*. Cleaver-Hume Press Ltd., London. Ca. kr. 25,00.

En bog om jernbaner der er helt anderledes og dog alligevel smittet af englænderens glæde ved loko.

Peter Allen er ansat i det store engelske medicinalfirma ICA og har for det siden krigen foretaget et utal af rejser jorden rundt. På disse rejser har han benyttet enhver lejlighed til at fotografere jernbaner og samle sig oplysninger, og det er dette righoldige materiale, vi præsenteres for.

Bogen er let og overskueligt sat op med selvstændig tekst til hvert billede i stedet for en gennemgående tekst, og det gør bogen lettere at læse og ulige mere interessant i dette tilfælde.

Den kan anbefales på det varmeste, om end prisen nok må siges at ligge lige i overkanten af, hvad man normalt giver for engelske bøger om emnet.

Og så har »Jernbane-Bladet« fået en ualmindelig smuk kalender fra de hollandske jernbaner med seks store reproduktioner og virkelig fine malerier med gode og godt sete jernbanemotiver plus en nydelig lille stak brochurer om Hollands jernbaner.

Af den østrigske forfatter Dr. Stöckl,

hvis bog »Die 12 Beste Züge Europas« tidligere har været omtalt her i bladet, kommer i forårets løb en ny bog, denne gang med titlen »Die Europäischen Namenzüge«.

★  
*Panorama-Bøger*. W. Andermann Verlag, München 22. Ca. kr. 15,00 pr. stk.

En serie herlige rejsebøger hver med 30 farvefotos så flotte, at vi ikke tidligere har set mage på tryk. Der findes bøger om emner som Paris, Rom, München, Rhein, Oberbayern, Spanien, Schweiz. Bøgerne er måske lidt kostbare, men giver til gengæld et dejligt billedmateriale fra det ferieparadis, vi besøgte sidste år eller vil besøge i år. Bøgerne kan anbefales på det varmeste.

★  
*British Electric Trains*. Ian Allan, Hampton Court, Surrey. Ca. kr. 2,50.

En lille bog i lommeformat om elektriske tog i England fra de første dage til idag. Bogen er rigeligt illustreret og med en interessant tekst, der dog må siges at være noget speciel.

★  
*Great Western Locomotive Practice*. Locomotive Publishing Co., Hampton Court, Surrey. Ca. kr. 25,00.

En bog om loko og lige en lækkerbid-sken for enhver, der er damp-entusiast. Ellers må bogen nok siges at være ganske speciel og vel af ingen eller i hvert fald kun ganske ringe interesse for danske jernbaneforhold. Bogen er imidlertid vel-skrevet, det er en specialist, der behandler emnet, og billedmaterialet er rigeligt og godt.

★  
*Boats, Trains and Channel Packets*. Vincent Stuart Ltd., London. Ca. kr. 35,00.

En bog om skibe og tog, nærmere om de to engelske havnebyer Dover og Calais og deres betydning for jernbanetrafiken i forbindelse med kontinentet.

Først fører forfatteren læseren ind i de to byhavnes historie i før-jernbanens dage, og derefter følger en fuldstændig og yderst interessant redegørelse for de forbindelser, der i tidernes løb har været etableret, bl.a. til Ostende og Calais.

Bogen har utallige interessante og historisk værdifulde illustrationer, og den må siges at være absolut interessant også for en dansk læser, netop fordi forfatteren her er inde på problemer, der ligger nært vores eget med de talrige færgesoverfarter.

★  
*Hamilton Ellis: Famous Locomotives of the World*. Frederick Muller Ltd., London. Ca. kr. 10,00.

En bog om loko, der først og fremmest må interessere den, der har specialiseret

sig i damptrækraft (og dem findes der særligt mange af i England). For god ordens skyld må det nævnes, at bogen vel er skrevet for ungdommen, men dog er læseværdig også for de mere modne.

## Fra forretningsverdenen

### Tjenestemændenes Indkøbscentral

Vi henleder læsernes opmærksomhed på omstående annonce fra Tjenestemændenes Indkøbscentral, Colbjørnsensgade 14 i København. Det er ikke et nyt foretagende, men en l. kls. forretning, der er bekendt for sine prima varer i håndværksmæssig forarbejdning på egne værksteder. Her kan tjenestemænd med fordel gøre deres indkøb, da der her ydes rabat på de i forvejen billige varer. Der kræves intet medlemsskab for at handle i forretningen.

### Forår på bådepladsen

En meget stor del af statsbanernes personale er bådejere. Det skyldes vel nok i nogen grad det faktum, at når man har en forholdsvis let adgang til at komme landet rundt på Danmarks skinneveje, så køber man hellere en båd, end et mere jordbundet transportmiddel. Danskernes bekendte kærlighed til søen spiller selvfølgelig også en rolle, og rent økonomisk er købet af en pæn lystbåd overkommeligt for de fleste ansatte ved banerne.

Og nu nærmer der sig en herlig tid — foråret på bådepladsen.

Fælles for ejere af sejlbåde og motorbåde, er forårets malerarbejde inden båden skal i vandet. At man til alt malerarbejde til lystbåde med fordel anvender syntetiske produkter fremfor oliemaling, er vel en kendt sag. *International Farvefabrik A/S* giver disse kontrollerede grunde derfor.

For det første er oliemalingsfilm langt mere vandoptagende end en førsteklases syntetisk grund- og færdigstrygningsfarve. For det andet giver en oliemaling altid kraftigt markerede penselstrøg, og det betyder ekstra slibearbejde. Dertil kommer alle de andre forskelle mellem oliemaling og de syntetiske farver som tørretid, glans, hårdhed, vejrbestandighed o. s. v.

Ved maling af både, skal man selvfølgelig skelne mellem de forskellige sektioner på båden, og de ligeledes forskellige farver og lakker, der skal anvendes.

Til bundmaling skal der måske bruges spartelfarve, der kan også blive tale om antirustfarve på kølen, og der skal jo i alle fald bruges en solid og elastisk dækfarve.

Til vandlinien bruger man i regelen emaille, der er let at holde ren, også for de uundgælige mineraloliepleter, der fremkommer ved sejlads i havneområder.

Maling over vandlinien er for de fleste det mest spændende, fordi det jo er dette stykke malerarbejde der ses. Een ting skal man her huske på, og det er, at alt afvaskes grundigt i sodavand med flere efter skylninger med rent vand. Spartling- og slibearbejdet kender alle bådejere i bund og grund.

Maling af dæk, kahyts- og ruftag er også et kapitel for sig, og desuden er der en ting til, maling af kølsvinet og dørens underside.

Lakering er så et helt andet problem, så der er egentlig nok at tænke på for bådejeren, når foråret nærmer sig, og der igen bliver liv på bådepladsen.

Vil man være sikker på et godt resultat, kan man med fordel anvende den lange række speciele produkter for bådejere International Farvefabrik A/S gennem de sidste år har fremstillet.

Ovennævnte korte betragtninger er plukket ud af Internationals smukke lille hæfte, »De færdedes dristigt«, som enhver bådejer bør læse.

V. J.

## En udstilling.

### Landsudstillingen »Pas på!« i september i Århus

Ulykker og sygdomme koster hvert eneste år det danske samfund mange hundrede millioner kroner, foruden at de medfører en sum af menneskelige lidelser, sorg og afsavn, som ikke kan måles i penge eller på nogen anden måde.

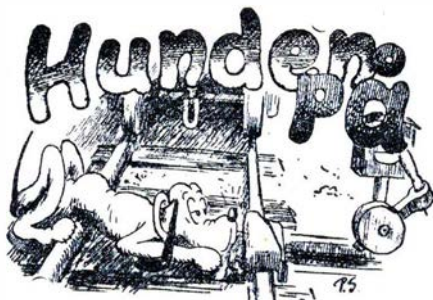
At forebygge er som bekendt bedre end at helbrede, og både samfundet, vore virksomheder og den enkelte borger kan gøre uendelig meget for at hindre sygdomme og ulykker i at kræve så mange og dyrebare ofre, som tilfældet er.

Blandt de institutioner, der har til opgave at oplyse befolkningen om ulykkes- og sundhedsfarer, er Arbejderbeskyttelsesfondet, som oprettedes med loven om almindelig arbejderbeskyttelse. Naturligvis er det først og fremmest arbejdslivets farer, der er tænkt på i fondets lovbestemte fundats, men da enhver samfundsborger jo arbejder under en eller anden form, er arbejderbeskyttelse et problem, der gælder os alle.

Ud fra denne betragtning har fondets styrelse besluttet at gøre en ekstraordinær indsats for at søge at vække den størst mulige almene interesse om sikkerhedspro-

blemerne, og dette sker ved Landsudstillingen »Pas på!«, som vil blive afholdt i Århus i dagene fra 19. til 28. september 1958.

Med denne udstilling, der vil forvandle »Aarhus-Hallen« til en farverig kæmpeudgave af Arbejderbeskyttelsesfondets og Rådet for Større Færdselssikkerheds kendte tidsskrift »Pas på!«, søger man at give en alsidig, levende og interessevækkende demonstration af, hvad der kan og bør gøres for at skabe de sikreste og sundeste forhold overalt i samfundet, på arbejdspladser og kontorer, i forretninger og i hjemmene — tilsammen landets største arbejdsplads — i færdselens malstrøm og under fritidens mangeartede adspredelser. — Samtidig med udstillingen iværksættes en del spændende arrangementer, der hver for sig skulle kunne bidrage til at skabe den tilstræbte opmærksomhed om hele sikkerhedssagen og levendegøre udstillingens motto: *Gør det rigtigt — gør det sikkert!*



### Jagthistorier

Stationsforstander E. Hauriwotz, fh. Fåborg, fortæller et par jagthistorier:

Der var i mange år et sumpet og sivfyldt areal ved Fåborg, som kaldtes »Sundet«. Det fortælles, at »Sundet« i ældre tid blev betragtet som bundløst. En gang faldt en jæger igennem det tynde, øverste græslag. Han skreg ynkelig om hjælp, medens han sank dybere og dybere ned. Så styrtede direktør Martin Jørgensen sin kammerat til undsætning. Stod lidt og så på manden i mudderet og sagde så: Hjælp, ja, hvad kan jeg hjælpe dig med? Her er jo bundløst, men jeg kan gøre pinen kort! Og så hævdede han geværet mod manden i jorden, der derved skreg endnu mere ynkeligt om hjælp og bad for sit liv. Nå, det lykkedes alligevel at få ham op. Senere viste det sig, at »Sundet« langtfra var bundløst. Der blev foretaget en afvanding, og vor herlige jagtmark og et skønt naturområde blev civiliseret.

Da vi for mange år siden var på jagt, havde vi en kollega med, der efter hver salve mod en flok gæs råbte:

— Kan I se, jeg ramte!

Det var jo ikke til at holde ud, for manden vidste ikke nøjagtigt, om det var hans eller vore skud, der ramte gæssene. Så blev vi enige om at lade manden skyde alene, næste gang en flok gæs fløj op. D.v.s. manden anede jo intet om vor »vedtagelse«. Det viste sig da også, at der slet ingen gæs faldt, da han fyrede alene.

— Hvorfor skyder I dog ikke! råbte han.

Vi svarede: — Det skal da ikke være nødvendigt, når du rammer hver gang!

Siden pralede han aldrig af sine sikre træffere.

### Efter sygdommen

En portør, der havde svært ved at faa tilbagebetalt laan hos kolleger, havde været sygemeldt i nogle uger. Efter at være mødt til tjeneste igen, møder han en af dem, der havde penge tilgode.

— Ja, jeg var meget daarlig — til at begynde med havde jeg faktisk det ene ben ovre paa den anden side . . .

— Hvordan gik det saa med benet?

— Med benet?

— Ja, brændte du dig ikke, for jeg kan tænke, der var varmt!

Sådan er der så meget — —

— Det kalder jeg en køn pige!

— Ih, ja — — — og så er hun smuk tillige!

Der spørges:

Hvad er egentlig en raritet? — Daglig læser.

— En plovmand for eksempel! — Red.

— og saa var der

baneformandens hund der logrede med halen, naar overbanemesteren kom paa eftersyn i baneformandens lejebolig.

— STØT vore  
ANNONCØRER

**LIND HANSEN**  
KULTORVET 14 · C. 6208  
LEVERANDØR AF CLICHEER  
OG BILLED MATERIALE  
TIL DE MEST BETYDENDE  
DAG- OG UGEBLADE I KØ-  
BENHAVN OG PROVINSEN



## Aalborg

### Ålborg Sømandshjem

Nyhavnsgade 52 - tlf. 2 17 86  
Gode værelser —  
god daglig kost

### Købmand Thyme

Fyensgade 26 . Tlf. Aalborg 2 79 50  
Alt i kolonial - konserves  
vine - spirituosa - tobaksvarer

**KAI QVIST**  
TELF. 2 10 86  
AALBORG

HJØRNET BOULEVARDEN OG DANMARKSGADE

Køkkenudstyr - glas - porcelæn

### P. Buur Larsen

tandlæge  
Vestre Alle 9 (Skipperen)  
telf. 3 39 26 - Ålborg

### Spis på K F U M

Jernbanegade 23  
Tlf. Ålborg 2 59 26

### Gummihuset

Gravensgade 8 . Aalborg  
Regntøj . Motortøj . Gummifodtøj  
Tlf. 2 93 78

### F. Hemmert Lund

sagfører cand. jur.  
Algade 56<sup>1</sup> . Aalborg  
Tlf. 3 13 32

### Vaskeriet NOER

Christiansgade 40 . Aalborg  
1. kl.s behandling af tøj.  
Hentes og bringes.  
Tlf. 2 19 80

### Tandlæge Orla Glerup

Boulevarden 22 . Aalborg  
Træffes: 10-12 og 13-17  
lørdag 10-12  
Tlf. 2 36 54

### Købmd. I. C. Jensen

Vendsysselsgade 24 . Aalborg  
telf. 3 31 61  
1. kl.s kolonial . konserves  
tobak . vine . spirituosa

Tandlæge Kaare Mills praksis videre-  
føres af

### tandlæge Morten Lind

Vesterbro 74 . Aalborg  
telf. 2 77 93

## Aalborg

### Havefrøkontoret i Aalborg

Slotsgade 6 - tlf. 2 37 74  
Alt i havefrø - kemikalier  
redskaber og sprøjtemidler

### Købmd. Maigaard Rasmussen

Max Heniusvej 14 Ålborg  
Alt i 1. kl. kolonial - Kaffe -  
Tobak - vine og spirituosa  
Varene bringes. Tlf. 22506

### Rutebilstationens Kiosk

Aalborg - Tlf. 2 33 41  
Aviser - dag- og ugeblade

### Købmd. Lundtoft Andersen

Ørstedesvej 41 - tlf. 2 10 75  
1. kl. kolonialvarer . kaffe  
konserves . vine . tobakker

### Ismejeriet KRONEN

Prinsensgade 41 . tlf. 2 62 03  
Alt i 1. kl.s mejeriprodukter  
Øl og sodavand

## Nørresundby

### N. Jørgen Johansen

Thuresensvej 2 . Nørresundby  
Tlf. 2 95 46  
Kolonial - konserves - kaffe  
tobakker - spirituosa

### BLIKAN - Nørresundby

Nørregade 4 - Teisensvej 6  
Tlf. 3 35 94.  
Aut. vand- og gasm.  
Vand - gas - sanitet - central-  
og fjernvarme

## Hjørring

### BOSCH specialværksted

Ø. Alle 16 . Tlf. Hjørring 1645

Alt autoel. arbejde udføres  
1. kl.s fagmæssigt arbejde

### Peer Morild

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

### Kunstige tænder

Rigmor Hanens Tandteknik  
Jernbanegade 7 Hjørring  
Tlf. 2082

## Brønderslev

### Autolakereriet

v/ Søren Andersen - Bredgade 134  
Brønderslev - Tlf. 226  
1. kl.s arbejde paa nyt  
moderne værksted

### Slagtermester RENG

Bredgade 41 - Brønderslev  
1. kl.s kød og hjemmel. pålæg  
Tlf. 284.

## Frederikshavn

### Slagtermester Olsen

Møllehus Alle 11 Frederikshavn  
Frisk kød og hjemmelavet  
paalæg. Tlf. 2150

### Slagtermester Nyholm

Stenbakkevej 36 Frederikshavn  
1. kl. kød og hjemmelavet  
paalæg. Tlf. 2112

### Købmand Henry Jensen

Stenbakkevej 36 Fr.havn tlf. 2072  
1. kl. Kolonial - Konserves -  
Tobak - Vine - spirituosa

### Havnegades Læderhandel

Axel Jørgensen  
Tlf. Frederikshavn 244

### Parfumeri AASE

Kirkepladsen 2 . tlf. 2161  
Stort udvalg i kosmetik  
toiletartikler og parfume



Gør Deres indkøb  
hos annoncørerne!



## Randers

### WANG'S HOTEL

Vestergade 40 . Tlf. Randers 871  
Prøv vore hyggelige værelser  
Lækkert smørbrød og mad  
Agnes og Hans Bruun

### Konfektreforretningen

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

### Vi bor og spiser på K F U M

Søren Møllersgade 5 - Randers  
Hver dag god og daglig kost  
til rimelige priser. - Tlf. 893

### Lise Jensens tandteknik

Kirkegade 7 - Randers  
Konsultation: 9-17 og 18-20  
lørdag 9-12. - Tlf. 6640

### Dronningborg kiosk

Udbyhøjvej 83 - Randers - tlf. 3009  
Aviser - dag- og ugeblade  
papir og telegrammer

### Bjellerupparkens KOLONIAL

Dronningborg Boulevard 79 - Randers  
1. kl.s kolonial - tobak  
vine og spirituosa. - Tlf. 6695

### Carø's BAGERI

Danmarksgade 8 - tlf. 821  
Altid frisk og lækkert brød  
Bestillinger modtages.

### Slagtermester Overgaard

Kristrupvej 72 - Randers  
Alt i 1. kl.s kød og hjemme-  
lavet pålæg.  
Tlf. 1854

## Hobro

### Niels Andersens Eftf.

Udvalg i trævarer. 1. kl.s arbejde  
for dame-, herre- og børnefødtøj  
på eget værksted  
Algade 51 . Hobro . Tlf. 126

### Købmand Johansen

V. Alle 16 . Hobro . tlf. 367  
Kolonial . konserves . tobak  
vine . spirituosa . brød

### Møbellageret

Adelgade 28 . Hobro . tlf. 876  
Moderne nutidsmøbler  
Reparation og ompolstring  
Konto oprettes

Aktieselskabet

### Banken for Hobro og Omegn

Adelgade 31 . Tlf. 1000

## Silkeborg

Vispiser . . .

### Rønbjerg Flødeis

Depot: Drewsensvej 2  
Tlf. Silkeborg 2033

### Ringgaards conditori

Altid lækre varme retter samt  
billig daglig middag  
Silkeborg - Vesterg. 15. tlf. 264

### Hjemmebageriet

Friskbagt brød hver dag  
Estrupsgade 7 (Gaden fra banen)  
Silkeborg . Tlf. 109

### Frugtforretningen

Estrupsgade 6 . Silkeborg  
Frisk frugt og grønt. Konserves  
Tlf. 2855

### Bro Andresen

Special optiker  
Østergade 2 Silkeborg tlf. 558  
Speciale: Brillor med  
dobbeltselebrne glas til afstand  
og læsebrug

### Thrighes Lingeri

Nygade 45 Silkeborg tlf. 1960  
Udvalg i undertøj - strømper  
damelingeri og smaatng

### Bageriet

Vestergade 87 - Silkeborg - tlf. 1198  
Frisk og lækker brød  
Åben søndag

## Viborg

### Købmd. E. Høg Jensen

Skovgårdsvej 20 . Viborg . tlf. 1372  
Kolonial - tobak - spirituosa  
Brød fra Hjersing Nielsen

### Tobaksforretningen

Gravene 38 . tlf. Viborg 1458  
Alt i førende tobaksmærker  
samt vine og spirituosa

## Langå

### Aage Rasmussen

Scharlings Eftf. - Telf. 85 - Langå

Alt i dame- og herrekonfektion  
samt manufaktur

### Kaj Rasmussen

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

## Herning

### 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

### Herning Jern- & Staalforretning

Søndergade 22 - Herning  
Tlf. \*1700

### Købmand E. Madsen

Jernbanegade 1 - Herning  
Kolonial - tobaksvarer  
Tlf. Herning 752

### Tandlæge Jørg. Vangsted

Konsultation kl. 9-17  
lørdag kl. 9-12  
Fonnesbechsgade 1 . tlf. 72

### »Hyttedefadet«

Smallegade 6 . tlf. Herning 1746  
Alt i aastidens fisk - vildt og  
fjerkræ. — Kun friske varer

### Fod- og skønhedskliniken

Bredgade 6  
tlf. Herning 2715  
Alt i moderne skønheds- og  
fodpleje  
Rigmor Voldby

### Ørum Petersen

S. & J. Nielsen  
Østergade 12 . tlf. Herning 183  
1. kl.s kød - flæsk og  
hjemmelavet paalæg

### Børge Strøm

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

## Ikast

### Slagterm. Christensen

Bredgade 56 . tlf. Ikast 27  
Alt i 1. kl.s kød og  
hjemmelavet paalæg

### Købmand M. Kristensen

Møllegade 30 - Ikast - tlf. 402  
Kolonial - konserves - tobak  
Vine og spirituosa - kaffe