

Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET

B&W - *leading in the maritime world*

B&W
B&W

B&W

SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESELMOTORER
med og uden
TURBOLADNING



BURMEISTER & WAIN

København · Danmark

15. ÅRGANG NR.

8

AUGUST 1958

Aarhus

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalfløjter - Hornarbejde

Aarhus - Sjællandsgade 43 - Tlf. 28468

Plantekældereren

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

Aage G. Bendtsen

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

Oste-specialisten

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

Sigaards køudsalg

Brendstrupvej 123 - tlf. 6 78 61
1. kl.s kød og flæsk
Hjemmelavet paalæg

Tobakshuset Sct. Poul

Bruunsgade 59 - tlf. Aarhus 2 01 28
Kun de førende mærker i
tobak - vine og spirituosa

Kolonialforretningen

Lundbyesgade 7 - Århus - Tlf. 2 66 39
Tobaksvarer - kaffe - vine
samt alt i 1. kl.s kolonial

Kaffe- og spisesalonen WEST-END

Fr. Alle 92 . Århus
Middag - smørrebrødspakker
Hans Bech . Tlf. 3 47 84

K F U M restauration

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

M. A.

Kongsvang Maskinsnedkeri

Haraldsgade 27 - Århus - tlf. 2 88 84
Alt arbejde på eget værksted
Tilbud og overslag gives

Anna Kjærs efft.

I. Huitfeldtsgade 54 . tlf. 6 88 29
1. kl.s kolonial - konserves
tobakker og spirituosa

GULF - Østbanen

Århus - tlf. 3 00 05
Prøv vor ekstrafine knallertben:
zin, 4 tanke med 4 blandinger -
1:20 - 1:25 - 1:30 - 1:20 super
Ingen ventetid - åben fra 7-22

Damefrisørsalonen

Schlepppegrellsgade 7 - Århus
Altid det nyeste indenfor mo-
derne hårpleje.
Gerda Larsen (ny indeh.)
Tlf. 3 13 78

GULDAGER

Tordenskjoldsgade 59 - Århus
Udvalg i trikotage - børnetøj -
lingeri - småting
Tlf. 6 71 88

Murernes coop. Forretning

Gerlachsgade 28 - Århus
Tilbud og overslag gives
Tlf. 2 45 44

P. Schmidts efft.

Marselis Boulevard 125, blok 17
Tlf. Århus 4 32 99
Alt i kleinsmedarbejde. A- og
E-svejsning. — Spec.: Have- og
indkørselslåger

Vi anbefaler . . .

FODKLINIKEN

Ny Munkegade 71² - tlf. 2 29 67
Anne Stæhr,
statsaut. sygeplejerske

Central Baren

Klostergade 1 - Århus - tlf. 2 05 12
Små varme retter - smørrebrød
kaffe - wienerbrød - pølser

Mejeriudsalget

Ringkøbingvej 7 - Århus
Alt i 1. kl.s mejeriprodukter
øl og sodavand. - Tlf. 2 64 15

Købmand Kristensen

Vestergaardsgade 16 - tlf. 2 74 24
Kolonial . konserves . kaffe
tobaksvarer . spirituosa

Tobaksforr. MARSTRAND

Marstrandsgade 17 - Tlf. 3 36 83
Stort udvalg i usort. cerutter og
cigarer - tobakker - vine - spiri-
tousa - piber samt reparation af
piber

Hagstrøm Musik

v/ Rich. Høeg
Nye og brugte Instrumenter
Harmonikaundervisning

Indmeldelse og alle Oplysninger
Vestergade 4 - Aarhus - Telf. 2 5412

Nordisk

Kaffe Kompagni ^{A/S}

Jyllands afdeling
Tlf. Århus 3 26 55

GULF service station

Ingerslevs plads - Århus - tlf. 3 04 74
Benzin - olie - vask
og smøring

Aarhus

Galvaniserings Anstalt

Direktør J. Seest
Nørreport 20 - Århus
Telf. 2 32 22

GULF-tanken

Vester alle 26 - Århus
Vulkanisering
Nyt autogummi
Tlf. Århus 2 73 96

Damefrisørsalonen

Norsgade 26-28 - tlf. 2 80 65
Alt i moderne hårpleje
1. kl.s individuel behandling

Herta's kjolesalon

Sejrøgade 18 - Århus - tlf. 2 09 19
Alt i moderne pasform
til rimelige priser

Rådhus pensionatet

Frederiksgade 78 - Århus - tlf. 2 79 27
1. kl.s pension - god mad og
hyggelige værelser
Pensionærer modtages

Tapethuset

Bruunsgade 37 - Århus - Tlf. 2 16 56
Tapeter - farver - lakker
maling

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

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

Redaktionssekretær:
Togbetjent V. Jonvald - Hvidovrevej 258
Tlf. 78 36 42

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement
6 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af
International Tidsskriftsfederation

MEDELM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagstælling

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

AUGUST 1958

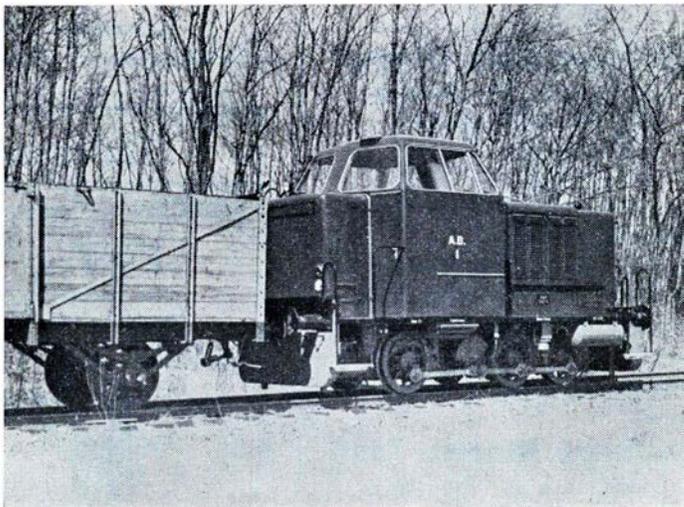
Dette nr. indeholder:

Hvor langt gælder DSB's kunde-service	side 171
Månedens emner	» 172
Erindres det	» 174
Mens vi venter på tog	» 176
En spådom — en oplevelse... ..	» 177
Jernbanen gennem Afrika er snart en realitet	» 179
N N J burde banen hedde	« 180
Danske jernbane-orkestre i Østrig	» 182
Måneds-magasinet	» 183
Privatbane nyt	» 185
Model jernbane	» 186
Månedens foto	» 187
Ud og ind	» 188
Det er ikke alle, der ved	» 188
Hunden på	» 188
Rettelse	» 188

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

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Dag- og ugeblade

Rejselektur

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

Aalborg

Ålborg Flytteforretning

Ågade 2 - telf. 3 11 63
Flytning udføres overalt i landet
Aage Møller

Tandlæge Orla Glerup

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

Mejeriudsalget

Ø. Havnegade 4 - Ålborg - tlf. 34973
Alt i 1. kl.s mejeriprodukter
øl og sodavand

Tandlæge Kaare Mills praksis videreføres af

tandlæge Morten Lind

Vesterbro 74 . Aalborg
telf. 2 77 93

Slagtermester Norvin

Kastetvej 7 - tlf. Ålborg 2 51 14
Alt i 1. kl.s kød og hjemmel.
pålæg og viktualier.

Havefrøkontoret i Aalborg

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

Købm. Lundtoft Andersen

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

Købmand Lang

Vendsysselsgade 25 - Aalborg
Telf. 3 01 24
Alt i 1. kl.s kolonial
Spec.: Ekstrafin kaffe

Kurvemager Larsen

Danmarksgade 47 - Ålborg
Kurvearbejde og reparationer
udføres. - Tlf. 2 71 47

Aksel Mortensen

specialværksted for polstrede
møbler
Bonnesensgade 7 - Aalborg
Tlf. 2 98 75

Rutebilstationens Kiosk

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

Aalborg

Kaj E. Nielsen

Jysk Æskefabrik

Vesterbro 21 - telf. Aalborg 3 12 72

Gaveæsker . fiberæsker
skotojsæsker. — Æsker efter opgave

Nørresundby

BLIKAN - Nørresundby

Nørregade 4 - Teisensvej 6
Tlf. 3 35 94.

Aut. vand- og gasm.
Vand - gas - sanitet - central-
og fjernvarme



Vestergade 11 - Nr. Sundby

Salon Regina

Brotovej 1 - Nr. Sundby - tlf. 2 30 73
Alt i moderne hårpleje
1. kl.s betjening

Frederikshavn

Blomsterforretningen RIO

Hjørringvej 13, Frederikshavn, tlf. 1842
Frukt - grønt - blomster
buketter og kranser

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

Købmand Jespersen

Barfoedsvej 1 - Fr.havn - tlf. 1366
1. kl.s kolonial - konserves
tobaksvarer og spirituosa

By- og Landbosparekassen i Frederikshavn

Telf. 930

Brønderslev

Købmand Sv. R. Jensen

Nørrehus . tlf. Brønderslev 88
Kolonial - konserves - tobakker
Vine og spirituosa

Tolstrup Brugsforening

Bravensgade 9
Tlf. Brønderslev 114
Alt i 1. kl.s kolonial

Slagtermester Thuesen

Algade 10 - Brønderslev
1. kl.s kød og hjemmelavet
pålæg
Telf. 203

Hjørring

PFÄFF symaskiner

Torvet 5 - Hjørring - tlf. 1840
Nye og brugte maskiner
Kommer overalt

Slagtermester V. Kjær

Østergade 33 . Hjørring . tlf. 768
Prima okse- kalve- og lammekød
grisefflæsk. Frisklavet fars.

Randers

Tapet-Lageret

Storegade 10 o. g. 1. sal - Randers
Stort udvalg i tapeter - farver
lakker og maling - Tlf. 2001

Henning Christensen

slagtermester
Møllegade 1 . tlf. Randers 6730
1. kl.s kød og hjemmel. pålæg

Smede- og maskinværksted

Ridehusvej 1 - Randers - tlf. 6803
Alt smede- og maskinarbejde
udføres.
Tilbud og overslag gives

Lise Jensens tandteknik

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

Gør Deres indkøb
hos annoncørerne!

Hvor langt gælder DSB's kunde service?

Er det kun til privatbane overgangsstationerne?

Dette spørgsmål kan besvares set fra to sider. Den ene side er DSB set »indefra«, hvor parolen uden tvivl er: »Alt for kunderne«, hvilket bl. a. også genspejler sig i de forskellige tjenestegrenes fagprøver med fag som kundebetjening og kundeerhvervelse. Den anden side er set »udefra«, altså fra kunderne, det forsendende — og det rejsende publikum, og det er dér spørgsmålet om, hvor langt DSB's kundeservice rækker, trænger sig stærkest på.

I december 1957 blev det, i en radioudsendelse, af en af generaldirektoratets embedsmænd, fremhævet, at der i DSB's tog og på DSB's stationer var et elskværdigt og hjælpsomt tog- og stationspersonale, der vil gøre alt for at hjælpe publikum, så rejsen kan forløbe så hurtigt og bekvemt som muligt, derom hersker der heller ingen tvivl, det kan vel også tilføjes, at det ikke blot er et julefænomen; men det gælder hele året rundt; spørgsmålet er, gælder denne hjælpsomhed kun, så længe de rejsende befinder sig i DSB's tog eller på stationerne, eller rækker hjælpsomheden så langt, som DSB har indflydelse på de rejsendes hurtige viderebefordring?

De, der har læst så langt som hertil, er måske ikke helt klar over, hvad meningen er, den er slet og ret dette: »når rejsende ankommer rettidig til en af de mange overgangsstationer, hvorfra der skiftes tog til en privatbane, kan han med rette sige: »dette her går fint, der

er kun 3-4 minutter, til mit tog går.«

Men oftest går det sådan, at det pågældende privatbanetog forsinket 10—15 minutter, fordi det tog, de rejsende er ankommet med, skal udskifte trækraft og have vogne sat ud, hvilket alt sammen skal gøres, før det pågældende privatbanetog bliver sendt af sted, skønt dette kunne afgå rettidigt og kun bruge 1 à 2 minutter for at komme ud af stationen. Det volder uendelige vanskeligheder at stille en således utålmodig rejsende tilfreds, når nu toget er færdigt til at afgå, og så alligevel bliver tilbageholdt langt over afgangstid.

Det er i sådanne tilfælde — de er mange og daglige — at DSB har direkte indflydelse på den rejsendes hurtige viderebefordring. Skal det siges, at DSB selvfølgelig gør alt for, at de rejsende kan komme helt frem hurtigt, eller rækker DSB's omsorg for de rejsende kun til det nederste trinbrædt på DSB's personvogne?

Eller hvad med de rejsende, der med privatbanetog kommer rettidig til en overgangsstations hovedsignal, der viser stop, fordi der inde på stationen rangeres over togvejen?

Er toget forsinket, er der intet at bebrejde DSB. Men når toget er ret-

tidigt, bør det ikke forsinkes af rangering. Der findes overgangsstationer, hvor oversigtsforholdene ind over stationspladsen muliggør, at de rejsende kan følge, hvad der foregår. Det er ikke altid blide ord, der falder om DSB, selv om der i et sådant ankommende tog kan være tale om rent lokale rejsende, kan der dog findes DSB-kunder blandt dem, men der begynder DSB's kundeservice måske først ved det nederste trin på DSB's personvogne?

Den anden side af spørgsmålet om DSB's kundeservice er ved befordringen af gods, særlig ilgods og banepakker.

Da sommerkøreplanen 1958 trådte i kraft, reklameredes der med, at de forskellige arter af forsendelser kunne være på bestemmelsesstationen til det og det klokkeslet, altså forudsat, at var til en DSB-station. Forsendelser af ilgods og banepakker til en privatbane er læst sammen med gods til den pågældende overgangsstation, så en sortering først skal foretages før overlevering kan foretages, hvilket resulterer i, at forsendelser, der skal videre med privatbanen, ikke kommer videre før flere timer senere og først når den endelige bestemmelsesstation omkring den tid, da forretningerne skal lukke.

Der kunne sikkert uden større foranstaltninger iværksættes et virksomt samarbejde med privatbanerne til gavn for både disse og DSB, og sidst, men ikke mindst, for banernes kunder.

Resturant **»På Fortovet«**

og baren på Østerport station

anbefales

POUL GUDMANN

Det eneste, der faktisk er nødvendigt for en hurtig overlevering, er, at forsendelser af ilgods og banepakker er læsset sådan i vognene, at det står »ret for« ved togets ankomst til overgangsstationerne.

Da der er tog, der befordrer ilgods og banepakker, som ankommer til overgangsstationerne om morgenen, ville dette betyde, at sådanne forsendelser kunne sendes ad privatbanerne om formiddagen og være på bestemmelsesstationerne før middag.

Der skal ikke megen indsigt til for at se den indlysende fordel ved dette.

Alt i alt taget ville det give en større interesse og velvilje hos pu-

blikum for at blive befordret med jernbanen samt for at lade forsendelser befordre med jernbanen, det nytter ikke meget, når DSB får et akut anfald af kundeservice for så, når kunden skal til at mærke det, så at bake ud og sige, det kommer ikke os ved.

Vil der gå nogen splinter af DSB, om de ved en køreplans planlægning forespurgte, hvornår gods fra en overgangsstation blev viderebefordret med privatbanerne. Det ville næppe heller skade DSB, om de kunne fortælle deres godsforsendere, hvornår gods til en privatbane kan være fremme hos modtagerne.

E. H. S.

— Jernbanen er nær. Hvad der for den øvrige verden kun betød en smule jysk lokalbane mere, Hobro-Løgstorbanen, blev liv og død for Himmerland. Inden den blev anlagt, og mens sognene stredes hedt om stationerne, beskæftigede den sindene i den grad, at der endogså blev set varsler for toget. En mand kunne fortælle, at han havde set et spogelsestog passere over sin mark, loko, vogne og det hele, men uden en lyd og ikke mere virkeligt, end at loko'et gik over ham, uden at han mærkede andet end som en sær gus. På det sted kom toget naturligvis senere til at gå. Så underligt kan middelalderen og den moderne tid mødes, at et loko tager ligskarens plads i det synske sind og meget mod sin natur kommer til at optræde som gespenst.

Men da banen endelig blev åbnet, fandt folk sig snart til rette med det ny befordringsmiddel. Jeg ved dem, der i begyndelsen følte sig ilde til mode ved den forryvne kørsel. Det lille tog kører virkelig ikke hurtigere end, at man kunne have en hund med sig i en snor, men den person, der skildrede sin første fart, og hvis ophidselse jeg husker tydeligt endnu, svor på, at det dog var tordengalt, som de mennesker kørte. Hen over jern og sten de flyver, udråbte han, indigneret, men ikke uden at være bleven lyrisk smittet af den vilde fart — de farer i svingene, sådan at en bliver smidt hen i hjørnet af sædet og over på andre folk og trædt og forslået — at de ikke vælter, at det kan holde til det! Bremsen de ned ad bakke? — Å nej, Satan, de hvirvler ned der ved åen, så alting står i en tåge, og over broen, til det inderligt brøler! Jeg sad med livet i hænderne. Jeg synes, det er meget for galt.

Nu er der ingen, der sidder med livet i hænderne mere. Toget er bleven en dagligdags ting. Men folk ved ikke af, at de er bleven forandret. — —

Ja, folk er blevet forandrede, selv om de ikke ved af det, verden har ændret sig, og alting er anderledes. Ikke mindst den almindelige indstilling overfor jernbanerne. Nu er der ikke mere tale om at bygge nye baner, men om at nedlægge de eksisterende. Også dette kan sætte sindene i bevægelse, men på en anden måde. Nu er det ikke af afgørende betydning for en egn, om dens lille sidebane bliver nedlagt. Nu er spørgsmålet det ganske enkelte: Hvad betaler sig bedst? Og for den enkelte drejer det sig kun om, hvad der i øjeblikket kan tjenes penge ved. Nogle kan tjene ved at beholde banen og andre ved dens nedlæggelse, det er det, der nu

Månedens emner...

Tider skifte

Man har kaldt tiden i tyverne og trediverne, altså tiden mellem de to verdenskrige, for fartens tidsalder, og det er måske ikke med urette. I hvert fald var den fart, hvormed mennesker kunne komme fra sted til sted, og den almindelige kommunikation steget ganske overordentligt i sammenligning med tiden, der lå forud, og den stiger stadig. Tempoet i stigningen er endda forøget væsentligt siden krigen og er stadig voksende. Endda synes menneskene at nære en klippefast tro på og tillid til, at kommunikations-hastighederne fortsat vil forøges i det uendelige, og alt bliver lagt an med dette for øje. Men det er ikke alene farten i samfærdselen, der er stigende. Det er, som om selve tiden eller tiderne forløber hurtiger. Menneskenes levevilkår og levevaner ændres i et tempo som ingensinde tidligere.

Mens man forhen levede under nogenlunde samme forhold og på samme måde gennem århundreder, finder der nu en mærkbar forandring sted fra generation til generation, ja, man kan måske endda sige, fra tiår til tiår. Forholdene var ikke de samme efter krigen som før denne, og de er ikke mere de samme nu som lige efter krigen, om få år igen vil meget være anderledes. Man kan ikke rigtig forestille sig det, når man tænker fremefter, men tænker man tilbage, er ændringerne tydelige at se. Derfor kan det være ikke alene interessant at tænke på svundne tider, men også sundt og lærerigt.

Næppe på noget punkt har tidernes skiften sat stærkere og mere iøjnefaldende spor end på trafikens område. Dette viser sig bl. a. tydeligt i den almindelige indstilling til jernbanerne. Det var måske naturligt, at de, der anlagde jernbaner for hundrede år siden, mente, at det var anlæg for evige tider. Men at man mente det samme for kun 30—40 år siden, finder vi den dag i dag mærkeligt. Og dog vedtoges der dengang love om jernbaneanlæg mange steder her i landet. De blev heldigvis ikke alle udført eller fuldført, og de, der blev det, er senere helt eller delvis nedlagt. Men endnu dengang kæmpede man for at få sin bane og troede, det var lykken og fremtiden for by og egn. Det var en livssag, man kæmpede for, og alle tænkelige midler blev taget i brug, både reelle og mindre fine. Man får et indtryk deraf ved at læse, hvad Johannes V. Jensen skriver om Hvalpsundbanens anlæg.

— — *Hvilken kamp har det ikke kostet, hvilken bundløshed af intriger, lidenskab, uflyttelighed, bondefulhed er ikke bleven lagt for dagen, hvilke geniale manøvrer i det små er ikke bleven udført for at nå så vidt — —*

Man ville have sin bane og sin station. Og det er ikke længere siden, end at de ældre i dag var voksne dengang, og de, der er gamle i dag, allerede var halvgamle. Hvorledes har det så ikke været en snes år tidligere? Dette er heller ikke længere siden, end at de gamle endnu husker det. Derom fortæller nævnte forfatter.

kæmpes om. Der ved siden af er der selvfølgelig en del, som finder, at banen yder dem bekvemmeligheder og fordele rent trafikmæssigt, som de ikke kan få på anden måde. Men dette er ikke de formående folk, og de kan derfor ikke gøre sig gældende på lige fod med de, der kæmper om penge. Tider skifter hurtigt, og de mindre sidebaners epoke synger på sidste vers. De er gået af mode, og er de uden ikke nyttige mere, må de som andet, der er udtjent, kasseres. Man kan ikke drive dem, bare fordi de engang var en livsbetingelse for egnen. Aros.

Lige-løns-princippet

Rent umiddelbart skulle man ikke tro, at kravet om lige løn for lige arbejde kunne give anledning til diskussioner. Såvel for lønbetaleren som for lønmodtageren må kravet forekomme rimeligt og retfærdigt, og hvor der virkelig er tale om lige arbejde, kan vel ingen med rette indvende noget mod princippet. Hvis man f. eks. betragter forholdene på en fabrik for massefabrikation, hvor mange mennesker af begge køn og alle aldre er beskæftiget med fremstilling af samme genstande, må det synes rigtigt, at der betales samme pris pr. fremstillet genstand, hvad enten den er fremstillet af en mand, en kvinde, en ung eller en gammel. Men så simpel er sagen imidlertid kun yderst sjældent og i særdeleshed ikke, når det angår tjenestemændene.

Den nye lønningsslov fastsætter samme løn for mænd og kvinder og for gifte og ugifte, samgifte o.s.v., men dette er ikke absolut det samme som lige løn for lige arbejde. At de ugifte ikke mere skal arbejde for lavere løn end deres gifte kolleger må ubetinget anses for at være retfærdigt og rimeligt. Det må være en privat sag, hvorledes man indretter sine private forhold, og disse bør ikke have indflydelse på lønnens størrelse. Så langt er vi i fuld overensstemmelse med princippet. Lige løn for kvinder og mænd rummer flere problemer og ger ikke så ligetil. Hvis de virkelig udfører samme arbejde, skal de have samme løn, dette er rimeligt. Men udfører de samme arbejde? Og udfører de lige meget af arbejdet?

For det første placerer kvinderne sig udelukkende ved det bekvemste og det fysisk mindst anstrengende arbejde. Alle rede dette er en ulighed i kvindernes favor. Dernæst viser statistikken, at kvinderne gennemsnitligt har et langt større antal sygedage end mændene, hvilket indebærer, at de også udfører mindre arbejde. Desuden hjemler loven dem ret til en ikke ubetydelig tjenestefrihed i tiden for og efter, de foretager en fødsel, hvilket de har ret til et ubegrænset antal gange. Dette skal sikkert fra alle sider være dem vel undt. Men de opnår derved en væsentlig fordel frem for deres mandlige kolleger. Det vil sige, de får samme løn for mindre arbejde, og for at være ligestillet med kvinderne må mændene kræve ret til en tilsvarende tjenestefrihed omkring den tid, de skal være fædre.

Men ikke engang dermed ville lige-lønsprincippet være opfyldt. Efter dette skulle jo de unge have lige så meget for deres arbejde som de ældre, når de udfører det samme, men det er jo meget langt fra, at de får det. Hvorfor de ikke får det, er i grunden uforståeligt, men det må vel være, fordi lønningssystemet trods al snak om ligeløn alligevel er anlagt efter en slags forsørgelsessystem til stor skade for tjenestemændene, for hvad kan det nytte, at man opnår en antagelig løn, når man bliver halv- eller helgammel, hvis man har måttet sidde og hakke i det alle de yngre år, da man virkelig havde brug for pengene? Det synes, som om de egentlige tjenestemænd her har meget at lære af statens fast ansatte timelønnede, der jo stort set får samme løn, hvad enten de er unge eller ældre. For tjenestemændene mangler der endnu meget i, at princippet om lige løn for lige arbejde er gennemført. Fa.

Fornuftigt ræsonnement

Vi kender allesammen indtil trivialiteten så ofte horte påstand, at statsbanernes underskud skyldes statsdriften, og at hvis en privatmand drev banerne, ville de kunne give overskud, så skatteyderne blev fri for at betale tilskud til driften. I en artikel om dette forhold konkluderer Social-Demokraten: At selv om denne på-

stand skulle være rigtig, så må vi dog hellere betale vort eget underskud end en privat mands overskud.

Der mangler noget

Det sker engang imellem på Storebælt, at færgerne gynger så stærkt, at rejsende, som ikke er sostærke, bliver dårlige og må »ofre«. I de fleste tilfælde kan de ikke nå toiletterne eller rælingen, og resultatet bliver undertiden således, at også de mere sostærke bliver utilpas ved forholdene. Det er ikke ofte, at det er sådan, men det sker. Derimod sker det meget hyppigere på Århus-Kalundborg-skibene. Mon ikke man til brug i sådanne tilfælde burde have poser, som man har i flyvemaskiner? Det ville gøre forholdene meget mere appetitlige og rengøringen lettere. Man skal selvfølgelig ikke give sig



Signal til »vildspor«

Mærkeligt ser det ud, og forklaringen er her.

Signalet er efterhånden Vejle Nord stations sidste »overjordiske« rest af VVGJ's tilslutning, når bortses fra de udlejede værksteds- og remisebygninger på selve stationsterrænet. Banens tidligere planum ses til venstre i billedet, og signalmastens »levetid« er sikkert kort på nuværende plads.

Korsør-Nyborg overfartens restaurationer

(Jernbanefærgerne og bilfærger Heimdal)

Telefon Korsør *1100



Til JYLLAND over HUNDESTED — GRENÅ

Tog fra Hillerød

Hverdage: 7,15 9,15 11,15 15,50* 16,15** 18,15 20,15
Søndage: 7,15 8,50 10,50 16,15 18,15 19,50

* Kun lørdage. ** Ikke lørdage-

Frederiksværkbanen

til at omdele poserne, når det er hårdt vejr. Det ville jo være den sikreste vej til at gøre bange og dermed fremme søsygen. Men man kunne vel nok anbringe poserne lidt diskret og dog således, at de var let tilgængelige, så de, der mente sig udsat for at blive dårlige, nemt og ubemærket kunne sikre sig en.

Sofartsafdelingen vil vel nok sige, at sådan bruger man det ikke i skibe, der brækker man sig bare over det hele. Men fordi man har gjort sådan, lige siden menneskene begyndte at sejle, behøver man ikke at fortsætte, og brug af poser ville

Ved Storebælt

Til trods for, at statsbanerne har sat et mægtigt beredskab ind på at transportere et vældigt antal biler over Storebælt i denne sommer, er det tilsyneladende ikke altsammen idyl ved overfarten. Bilisterne er jo utålmodige mennesker, og når der trods alle bestræbelser opstår ventetid, giver de ondt af sig. De skælder ud på de stakkels færgefolk, som jo er ganske uskyldige i, at der kommer flere biler, end der kan komme med øjeblikkeligt. Der er skrappe ting, de siger til personalet, der ind imellem må tilkalde politiet, og så falder der en serie bøder for fornærmelser mod tjenestemænd i funktion.

Der forlanges, at de biler, som har bestilt plads, skal være ved færgen eller i køen ved denne mindst 15 min. for færgens afgang. Dette er nødvendigt af hensyn til ekspeditionen og placeringen på færgen. Men bilister, som kommer senere og derfor henvises til køen af de, der ikke har bestilt plads, bliver ofte meget fornærmede derover. De kan eller vil ikke forstå, at når man kommer for sent, kan man ikke komme med for efter de andre. Hvis ikke denne bestemmelse var der, ville de sikkert blive lige så fornærmede, om færgen sejlede til tiden, og de først kom lidt senere.

Den overvældende stigning i antallet af biler, der overføres, viser imidlertid, at hvis man vil bygge Storebæltbro, kan det ikke nytte at bygge den med een eller to kørebaner, det hjælper ingenting, der skal meget mere plads til. Måske kan det slet ikke nytte at bygge en enkelt bro. Trængselen vil blive for stor. Der skal sikkert to eller flere broer til, hvis det skal hjælpe noget.

Erindres det

For 50 år siden, august 1908

Da særgodstog 4067 den 24. f. md. var på strækningen mellem Nr. Alslev og Eskildstrup, faldt en stor granitsten fra en i toget indrangeret svensk vogn ned på ballasten, hvorved 3 vogne lob af spor. Sporet blev derved oprevet på en strækning af ca. 1000 m, og det var naturligvis ikke muligt trods alle anstrengelser at bringe det i orden igen, inden tog 73 (Berliner-ekspressen) skulle passere, og de rejsende fra det måtte derfor gå over uheldsstedet til det fra Nykøbing rekvirerede hjælpetog.

Der skete i øvrigt et andet uheld med det sydfra kommende eksprestog 92, da dette befandt sig mellem Fiskebæk og Veggerløse, idet injektorerne gik itu. En ballastmaskine, der var i Veggerløse, indkaldtes og førte toget videre til Nykøbing.

Nummerskiltene på loko skal fremtidig anbringes i metal på maskinernes røggammerdør i stedet for på bufferplanken.

Sporforstærkningen på Fyn er nu fuldført, hvorefter togenes største hastighed på denne banestrækning i den nye køreplan bliver 100 km i timen.

Også for 50 år siden kom der klager

I et læserbrev i Berl. Tid. juli 1908 skrives der:

Der lyder fra publikum overordentlig mange klager over den måde, hvorpå statsbanerne besørger landliggerens ilgods ved deres tilbagevenden til København. Det synes, som statsbanerne på visse tider af dagen savner det nødvendige mandskab og vognmateriale til at opfylde sine forpligtelser.

Heller ikke den måde, hvorpå dragerne, jernbanens egne, autoriserede folk, omgås med det ilgods, som de skal besørge, er altid dadeløs. Vi har hørt fortælle, hvorledes et par dragere smed kasser og kurve ind i en nymalet lejlighed uden at bekymre sig om fruens indtrængende anmodning om at skåne ikke alene gulve og vægge, men også rejsegodset selv. De ka-

stede det ind i værelserne, så et bord knustes, og et par kasser spoleredes o.s.v.

Ved en sådan optræden vinder jernbanens underordnede personale sandelig ikke sympati. Det er absolut nødvendigt, at der gives det et strengt tilhold om at optræde med mere hensynsfuldhed over for publikum, som ingenlunde er nøjeseende med drikkepenge og virkelig under alle omstændigheder kan forlange, at ilgodset behandles med omhu og forsigtighed. Taksterne for forsendelse har virkelig nået en sådan højde herhjemme, at man nok også af den grund kan forlange, at forsendelsen foregår på den sikreste måde.

Som forholdene nu er, vækker de almindelig misfornøjelse, og denne misfornøjelse stiger yderligere, når man rundt på jernbanestationerne bemærker den ligegyldighed, hvormed portørerne undlader at tildække den ventende, indskrevne bagage med presseninger, når regnen styrter ned. Passageren kan atter og atter nyde det hyggelige syn at se sin sengetøjspose blive pjaskvåd, blot fordi en portør ikke gider gå over skinnerne og hente en pressenning.

Statsbanernes personale trænger til at opdrages til at forstå, hvilke fordringer et publikum må stille til rejsegodsets behandling.

Gribskovbanen har — til stor behagelighed for sommerens talrige turister — anskaffet sig en ny og gennemgående vogn, med 2. og 3. klasse samt *toilettrum*, hvad der hidtil har været savnet i banens tog.

På banens generalforsamling i Hillerød vedtoges et udbytte på 1½ % til de private aktionærer. Banens overskud andrager 70.100 kr.

For 25 år siden, august 1933

Lillebæltbroen. Den sidste af de fire bropiller står nu fast på Lillebælt bund, og udstøbningen af pillens hulrum ved beton er forestående. Forinden har adskillige jernbanemænd og andre interesserede fået lejlighed til at benytte den sidste mulighed for at stige ned i pillen og betrede Lillebælt bund.

Efter at Sorø-Vedde-banen er ophørt at være personbane, er Vedde statsbanestation overtaget af Hong-Tolløse Jernbane.

Til lands - til vands og i luften

ZONE-REDNINGSKORPSET

Lykkesvej 18 - Herning

Telf. 1870

Spec.: Sværtransport

Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Østergade 10 . Herning . Telf. 10

Jernbanepersonalet foretrækker

☆ Stjerne Biscuit ☆

Telf. Vejle 714

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 1/2 Fabrik for elektroakustisk materiel
MØNTMESTERVEJ 17 - KØBENHAVN NV - TLF. ÆGIR 4201

KIRK



KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER 1/2
HORSENS AARHUS KØBENHAVN N.

BELLGRAPHIC...

RANDERS-HADSUND

FRA	TIL	DOBBELT
CYKLER	REJSE	BANEPK.
DATO	PERS.	ENKELT

JERNBANE A/S

34075

AKTIESYSTEMET KØBENHAVN

Det er alene spørgsmaalet om kontrol

DER ER
BESTEMMENDE
FOR SLUT-
RESULTATET



**BIL
RUTERNES
BILLET
SYSTEM**



Aktieselskabet **SYSTEMEX**

BORGERGADE 15 - KØBENHAVN K

TELF. PALÆ 2830*





Mens vi venter paa Tog

Karoline vil til Tyrol . . .

»Synes du ikke, vi skulle tage en tur til Tyrol i din ferie?« Det var, mens jeg stod og barberede mig, Karoline, ligesom let henkastet, stillede mig spørgsmålet. Nu bryder jeg mig ikke meget om at snakke, mens jeg barberer mig, det ødelægger både snakken og barberingen, og derfor svarede jeg bare: »Jo«.

»Det har altid været min store drøm engang at komme til Tyrol,« fortsatte hun.

Jeg heftede mig ikke noget videre ved den sag. Vi har vel alle drømt så mange store drømme uden dog egentlig at drømme om, at de skulle gå i opfyldelse. Jeg skar nogle anstrengte grimasser, der skulle gøre hende begribeligt, at jeg ikke kunne snakke under barbering, og der blev altså ikke talt mere om sagen den dag.

Et par dage efter, mens vi sad og spiste, ja, vi var egentlig færdige med maden og sad og nød en kop mokka (således kalder Karoline den kaffe, der skal drikkes uden noget til), tog hun sagen op på ny:

»Jeg glæder mig så rasende til, at vi skal til Tyrol. Og jeg er så glad for, at du uden videre sagde ja til det. Det bliver vidunderligt.«

Jeg havde ærlig talt ikke skænket sagen en eneste tanke i de forløbne dage. Jeg troede, det havde været noget i retning af spøg, da hun sagde det. Nu kunne det imidlertid se ud til, at sagen krævede beslutning. I grunden havde jeg ingen sær-

lig interesse i at komme til Tyrol. Der er mange andre steder, jeg hellere ville hen. Men jeg har altid betragtet en udenlandsrejse som noget, der lå langt uden for min økonomiske rækkevidde: »Har du penge til det?« spurgte jeg, for at få hende ned på jorden igen.

»Ja. — Det vil sige, til den første har jeg dem.«

»Og der er ikke noget andet, du hellere må bruge dem til?«

»Det er der måske nok. Men nu vil vi for en gangs skyld være ligeglade med det. Det går nok altsammen endda. Vi vil prøve, hvordan det er at komme ud at rejse, rigtigt ligesom andre mennesker. Vi har aldrig før kunnet tillade os det, og husk på, i det daglige bruger vi jo aldrig en øre til noget unyttigt, og børnene koster os ikke noget særligt mere. Nu kan vi gøre det uden at komme til at mangle pengene.«

Det var åbenbart alvor, dette her: »Du tror vel ikke, der var et andet sted, vi hellere skulle tage hen?«

»Nej. Nu ingen diskussion om sagen, så går det bare i vasken. Her skal du se. Her er tre forskellige forslag, så er det bare at vælge, hvilket vi skal tage.«

Hun hentede og lagde foran mig tre udklip fra aviser, der hver for sig reklamerede for en rejse til Tyrol på 8 dage. Hun satte sin stol om ved siden af mig, så vi begge kunne se samtidig, og forkla-

rede: »Det er slet ikke så dyrt. Her er først en med bus for 265 kr., det er da billigt, ikke sandt? Det bliver kun 530 kr. for os begge to. Hvad mener du om det?«

»Jeg er bange for, at det er for billigt.«

»For billigt, Hvad vil det sige?«

»Ser du. En almindelig returbillet derned til koster ca. 200 kr., og en bus kan vel næppe køre stort billigere, hvis det da skal være en ordentlig bus. Men lad os sige, den kan gøre det for 125 kr., når der er fuldt besat, så bliver der kun 140 kr. tilbage for arrangementet og folejning i 8 dage. Det kan det ikke gøres for, hvis det skal være sådant, at vi synes om det.«

»Nej, det kan det vel ikke. Det bliver nok for simpelt. Men så er der de to andre. De koster hver 355 kr., den ene er med bus, den anden med tog. Hvad mener du om det?«

»Ja, det er der nok mere mening i. Men den bus kan vi nu ganske roligt lade ude af betragtning.«

»Hvorfor?«

»Vi vil ikke sidde og hoppe i en bus herfra til Tyrol. Skal vi rejse så langt, vil vi rejse med tog. Det er da ganske anderledes komfortabelt, og så er det meget hurtigere. Med bus vil det tage mindst to, tre dage ud og lige så meget hjem, så der bliver i 8 dage ikke stort andet end kørsel. Med tog varer det kun et døgn, så kan der da blive nogle dage dernede, og når det er lige dyrt, er der ikke tvivl om, hvad vi skal vælge.«

»Godt. Du har sikkert ret. Så tager vi togrejsen. Jeg går ind i rejsebureauet i eftermiddag og melder os til.«

»Ja, gør så bare det, men få ordentlig besked om, hvad vi får for pengene, så vi ikke kommer ud for overraskelser med, at det meste skal betales ekstra.«

Da tidens fylde kom, rejste vi hjemmefra om formiddagen i højt humør og med en forsvarlig madpakke. Vi skulle selv sørge for forplejningen på rejsen. Vi var med et selskab på 40 personer, mest halvældre ægtepar og helældre, enlige damer. Rejsen forløb udmærket, og allerede næste formiddag var vi indlogeret på et hotel i en lille, afsides beliggende bjergby. Hotellet var upåklageligt, og maden, vi fik der, ligeså. Byen var, som alle den slags byer nu engang er, der var smukt



Ubbes Damesalon

omhyggelig og individuel behandling
Hårbehandling -
hårfarvning - manicure

Ring og bestil tid

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



Hovedbanegårdens Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltøft

at se på bjerge, når de omgiver een fra alle sider. Jeg føler mig trykket og indelukket og længes efter udsyn, så øjet ikke stadig træffer på en bjergside, hvorhen man end vender sig, og at klatre i bjerge eller bestige dem har jeg absolut ikke evner, vilje eller energi til. Altså, da jeg

havde set på det et par dage, fandt jeg det egentligt ret kedeligt, omend meget behageligt, ikke mindst, fordi vinen var billig og bekom mig temmelig godt. Karoline derimod — bevar mig vel. Men det er en anden historie. *lady.*

Nå, jeg genså atter mit hjem og måtte nu i en alder af 61 år friste pensionistens tilværelse. Jeg havde håbet, at den nye lønningslov skulle forbedre pensionistens vilkår, men vi så jo, at os var der ikke tænkt på foreløbig. — Vi skal nu i udvalg, og vore forhold undersøges, og så får vi se til næste april. Intet under, at jeg nu gerne så den gamle spådom om kontanterne gå i opfyldelse, for når man mister 500 kr. pr. md., så kan det jo mærkes.

Søndag den 22. juni ville jeg gerne en billig tur ud i det blå. Min søn og jeg tog så med båden fra Havnegade til Landskrona og så på byen. Vi så på forretningerne, men fandt ikke noget, der var billigt. Dog købte vi 1 kg cacao og nogle tændstikker; men dem kunne vi lige så godt have handlet i dansk forretning. Vi rejste så tilbage til Bellevue, og da vi kom til Ordrup, stod vi af og gik til Derby på Galopbanen. Det er jo en dyr hobby for en pensionist, men min søn betalte mine bons, og jeg var heldig med mine tips og vandt derbyet og det efterfølgende hurdleløb, så der fra en udgift på ca. 75 kr. blev en gevinst for 139 kr. Så vi kom da hjem med et lille overskud, som vi måtte dele med familien derhjemme.

Da jeg havde fået udbetalt min gevinst, kom der to damer, der formentlig tilhørte glædespigernes kreds, og sagde: »Vil De med hjem og have varm aftensmad? Det koster kun 50 kr., og så må De lege med os begge to«. Jeg måtte af flere grunde afslå det elskværdige tilbud; men pigerne var meget nærgående og klagede over de høje priser på alt, og at der var skrap konkurrence i deres erhverv.

»Har De 5 kr. til disposition«, sagde jeg, »så skal jeg give Dem et godt tips til næste løb«. Ja, det ville de godt. »Well, så spil nr. 11 Asani Nairobi og nr. 4 Philipp, så får De nok de manglende 50 kr.« Det gjorde damerne og vandt 43 kr. Så var de tilfredse, og vi tog afsked med dem og tog hjem. Det var det bedste — under alle omstændigheder var det ikke selskab for en pensionist.

J. F. Jacobsen,
pens. togfører.



En spådom - en oplevelse

Hvad der kan hænde en pensionist

For mange år siden var jeg togfører i et godstog til Kalundborg. I Hvalsø satte vi 2 vogne og optog 3; men da vi var færdige med rangeringen og var kørt til toget, kom en zigeunerpige med sorte, gnistrende øjne farende og skældte og smældte, fordi vi ikke havde taget deres boligvogn med til Holbæk. Der skulle være marked i byen, og der ville de jo gerne have den fortjeneste på markedsdagen. Jeg fik af portøren at vide, at vognen var tilmeldt toget, men tilmeldingen havde Roskilde glemt. Well, jeg forklarede loko-personalet, at vi måtte tage vognen med under hensyn til omstændighederne, og lovede dem kaffe i Holbæk, og loko-føreren blev formildet og kørte efter vognen.

Jeg blev stående og overvågede de to togetjenters rangering.

Den vrede pige var nu glad og smilende og bad om at måtte spå mig og studerede nøje min hånds linier. »De skal i en fremrykket alder gennem en slem sygeperiode, men bliver rask igen, og så kommer der en masse penge til Dem. Og De er et godt menneske, der vil sprede solskin omkring Dem, og Deres ønske om en lang udenlandsrejse vil gå i opfyldelse.« Jeg takkede pigen høfligt, men kort, fordi jeg ikke tror på spådomme.

Senere skete det alligevel med sygdommen. Jeg fik svære nervebetændelser og anfald af svimmelhed, og i en alder af 60 år måtte jeg tre gange indlægges på nervehospital. Sygdommen varede over 2 år, før jeg igen kunne gå ved hjælp af en stok, og i mellemtiden måtte jeg søge min afsked på grund af svagelighed.

Jeg fik som beskæftigelsesterapi det hverv at fremstille konvolutter til intern



Fhv. togfører J. F. Jacobsen

brug i Københavns kommune. Jeg har vel fremstillet ca. 30.000 i alt.

Jeg kom så endelig hjem igen; men før afrejsen talte jeg med overlægen og sagde til ham: Jeg er ikke helt tilfreds med den sygejournal, Deres forgænger har skrevet. Der står i den, at jeg har haft noget hjerensvind, og den bemærkning vil jeg helst have slettet. Kunne De, hr. overlæge, ikke foranledige, at jeg kommer til en svær psykoteknisk prøve. Kan jeg bestå den, er der vist ikke noget i vejen med mig«. »Jo,« svarede overlægen«. »De skal komme til den almindelige psykotekniske prøve og nogle dage senere til den svære prøve, der varer 1½ time«. Jeg kom så til disse prøver og bestod dem med ug hos hospitalets psykolog, der foretager denne slags prøver hos alle patienter inden deres udskrivning.

E. Blach Hansen

Guldsmedie og Juveler
Leverandør til DSB Personale
Østergade 3 . Tlf. 800
Herning

Hvilehjemmet SØLYST

Strandvej 96 - Horsens - tlf. 2 21 15

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

Malbergs efft.

F. Reinholdt - Høstedamsgade 11
HORSENS - tlf. 21500
Kolonial - material
tobak - vine og spirituosa

Jernbanen midt gennem **AFRIKA** er snart en realitet —

Enormt ingeniør-projekt viser, at jernbanernes dage langt fra er talte . . .

Det tyvende århundrede er teknisk set et forbillede. Aldrig før er så store projekter blevet planlagt og gennemført, og stadig større opgaver byder sig — og bliver løst.

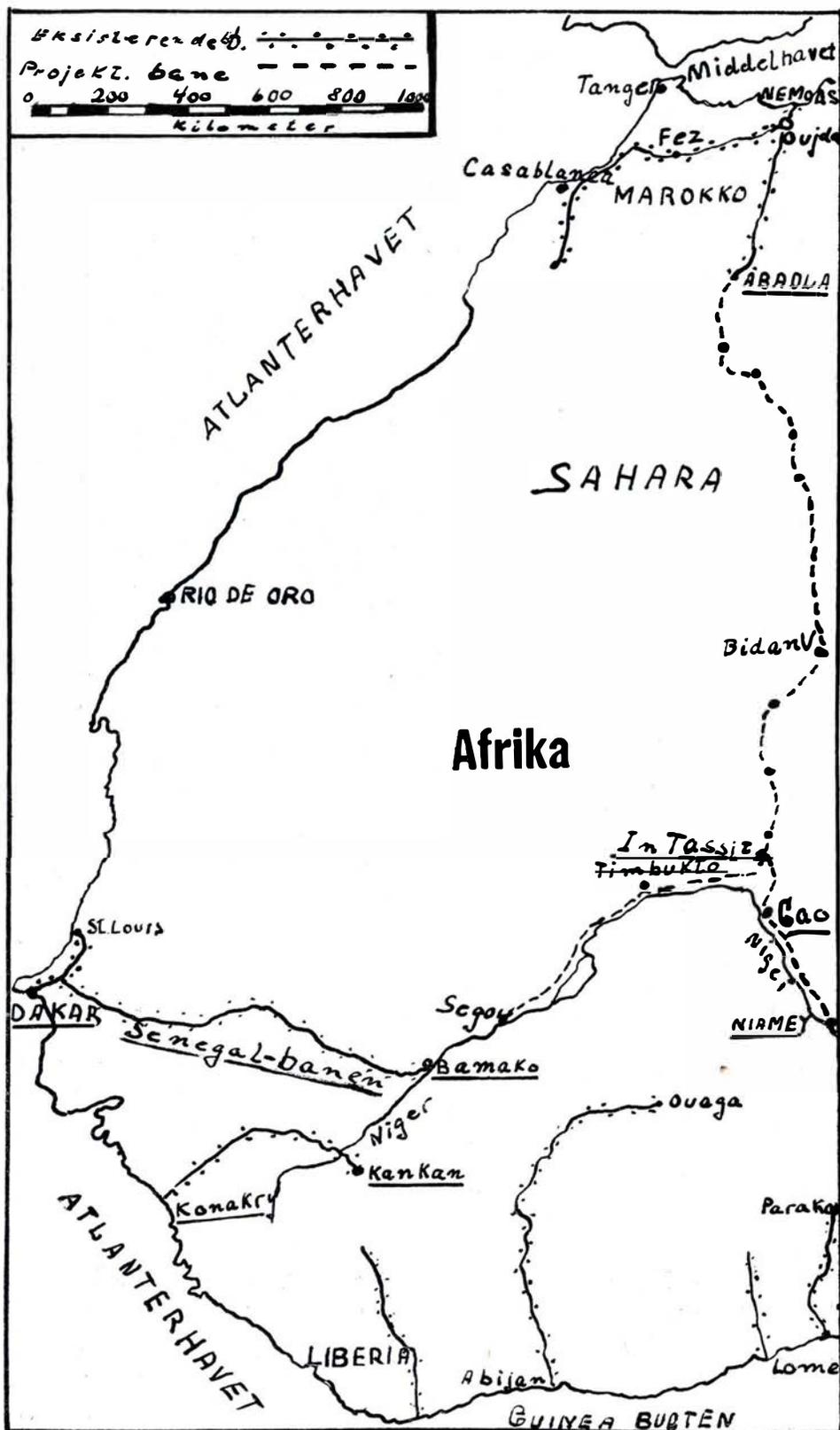
At det overhovedet er muligt, skyldes den udvikling, industrierne overalt har gennemgået i årene, en udvikling, der har sat mennesket i stand til at prøve kræfter hvor man for allerede på forhånd har måttet give op.

Men det tyvende århundrede byder også på alvorlige problemer i skridt med disse udviklingstrin. Frygten for råvareknaphed har skabt en stadig voksende interesse for de hidtil »døde« landområder, områder, man simpelthen tidligere slet ikke regnede med, fordi de var ubeboelige. Nu er disse områder kommet i søgelyset. Måske ligger der her råvarer gemt, som vi slet ikke kan undvære, og i hvert fald er vi nødt til at kende dem til bunds — ikke bare som et led i det storpolitiske spil, men også som et led i hverdagens transport.

Afrika er et af disse nye områder, der specielt i årene efter krigen er kommet frem i forreste linie. Landet har værdier i sig, men hvor mange? Kun i stærkt begrænsede områder kender man det til bunds, og kun i begrænsede områder er landet beboet og trafikeret, som vi kender det i Europa og USA. Det er den aller nordligste del, og så det sydlige. Men hele Sahara! Her går en enkelt karavanevej her og der, og en enkelt jernbanelinie skærer sig fra nord et stykke mod syd for til sidst at blive opløst af sandet og en lille by.

»Réseau des Chemins de Fer de la Méditerranée au Niger« er navnet på et jernbaneselskab, der er dannet med henblik på at skabe et virkeligt trafiknet tværs gennem Sahara fra Middelhavet til Nigren. Frankrig har planer om at oprette store industriområder i Afrikas orken, netop fordi man mener at vide, at der her ligger virkelige reserver gemt, som må og bør komme menneskeheden til gode — og den vaklende franske valuta til undsætning. Derfor investerer man enorme formuer i forhåndsundersøgelser af det store område, og derfor er man allerede gået i gang med konstruktionen af den enorme jernbane tværs igennem orkenen.

Det første skridt til konstruktionen af den trans saharaianske jernbane blev faktisk taget allerede i 1876, idet den franske



regering på det tidspunkt førte lange og alvorlige forhandlinger, men det skulle først blive i 1912, en komite blev nedsat for for alvor at gøre noget ved det.

Komiteen afgav betænkning, og i 1928 overtog den franske arbejdsminister dokumenterne for at sætte sig ind i dem og ellers gøre sagen til genstand for moden overvejelse. Der var jo ingen grund til at forhaste sig! Den økonomiske krise omkring 1930 udskød arbejdets påbegyndelse, og først i årene fra 1939 til 1942 begyndte konstruktionen af jernbane med henblik på at forsyne Alger med mineraler og i det hele taget skabe en transport, der var mere pålidelig og hurtigere end søvejen.

Bygningen påbegyndt 1947

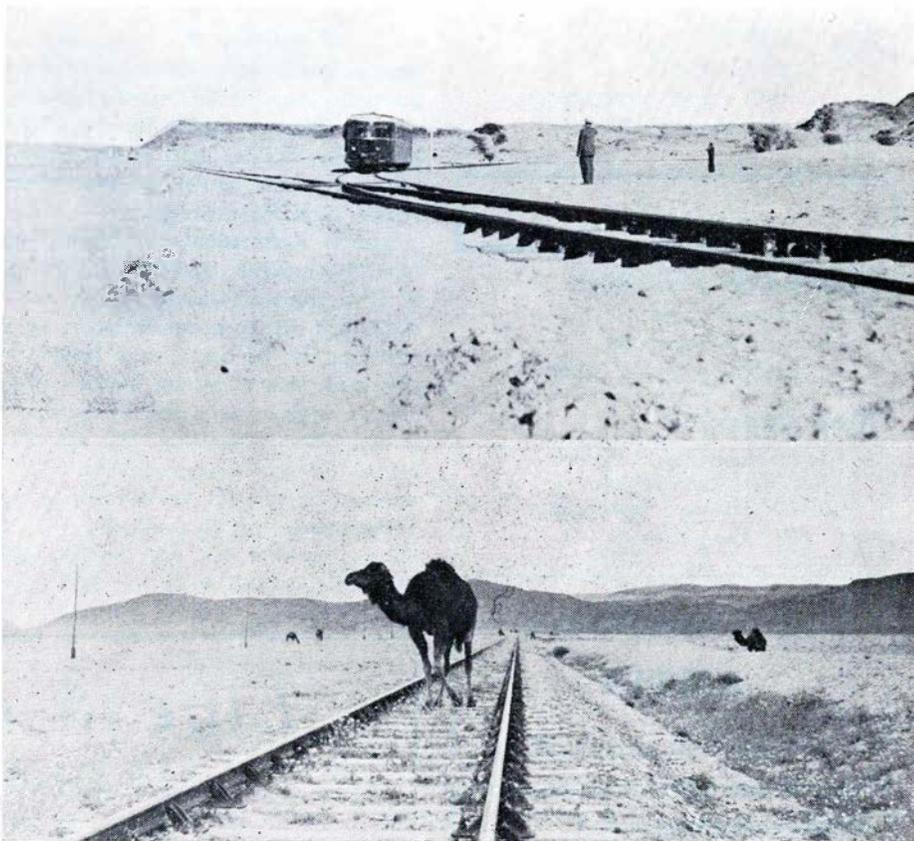
I 1943 (den 22. marts) udsendte den franske regering et dekret om, at nu skulle banen bygges færdig, og allerede den 2. november 1945 var alle planer fuldstændige færdige for hele den lange strækning, lagt som normalsporet jernbane. Den skulle gå fra Port de Nemours (Afrikas nordkyst) til byerne Gao, Niamey og Segou, så langt sydpå som ønskeligt i den franske del af Afrika. Strækningen fra Nemours til Colomb-Bechar var allerede færdig, og kun takket være den alvorlige økonomiske følge, krigen havde for Frankrigs valuta, skulle der gå yderligere nogle år, før arbejdet blev påbegyndt. I 1947 lagde man således den 90 km lange strækning fra Colomb-Bechar til Abadla. Abadla er således for øjeblikket banens endestation.

Det samlede jernbanenet i den franske del af Afrika ser altså for øjeblikket således ud: Oran-området og Øst-Marokko er forbundet med den trans-saharianske jernbane med normalsporet bane fra Nemours over Oujda til Bou-Arfa. Selve Trans-Sahara begynder således i Bou-Arfa og har 275 km bane i selve ørkenområdet, medens hele jernbanenettet i dets samlede længde på 675 km er drevet samlet. Det er ca. ¼ af den samlede jernbanelængde gennem hele Afrika.

Der transporteres hvert år over 500.000 tons på jernbanen, og mere end 90 pct af denne tonnage er »tungt gods«. Banen bliver drevet yderst økonomisk, idet man har undgået enhver form for luksus ved konstruktionen. Damploko er (for at komme uden om vandforsyningsproblemerne) udskiftet med dieselloko på 1500 hhv. 750 hk. Sporet er i hele sin længde hævet en

ubetydelighed over sandfladen for at forhindre flyvende sand i at lægge sig på sporet og blokere dette. Passagertrafikken er yderst sparsom, men det er virkelig muligt at rejse ret komfortabelt. Visse hurtigtgående godstog har personvogne, og enkelte skinnebusser med 640 hk. dieselmotorer leverer en meget fin ekspresforbindelse over spornettet. Banen har sine egne værksteder i Oudja og Colomb-Bechar. Togtrafikken dirigeres over hele den enkeltsporede strækning pr. telefon og radio.

Banens økonomi hviler i dag i sig selv, men det er yderst tvivlsomt, om det vil fortsætte således, efterhånden som sporene strækker sig længere sydpå. Men vil banen blive en underskudsforretning, er der ingen tvivl om, at dens samfundsværdi vil overgå værdien af dette underskud mange fold. *jas.*



Øverst: Skinnebus på Nemours-Abadla banen
Nederst: Ørkenens gamle trafikmiddel

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

INDREG. VAREMÆRKE

ELEKTRISKE URE

DE ER I GODT SELSKAB PÅ EN JØRGENSEN-REJSE

JØRGENSENS **REJSEBUREAU**

JERNBANEGADE 7 - KØBENHAVN V - TLF. BY. 9580 - C. 2251

Thisted

Alfred Nielsen's øftf.

Vestergade 22 - Thisted - tlf. 119
Isenkram - glas - udstyr
værktøj og støbegods

Tobaksforretningen

Vestergade 20 - Thisted - tlf. 1160
Alt i tobaksvarer
vine og spirituosa

H. Hansen & Søn

Lille Torv - Thisted - tlf. 217
Altid 1. kl.s kød
og hjemmelavet pålæg

Struer

Nordvestjysk Revisionskontor

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

Banegårdskiosken

Struer - tlf. 923
Aviser - dag- og ugeblade
chokolade - tobaksvarer

Holstebro

Nørregades Fodklinik

Gudrund Larsen
exam. fodspecialist
Nørregade 27 - tlf. 2245

Niels Bagger

Vestergade 25 - tlf. 301
Alt i 1. kl.s kolonial
Tobaksvarer - spirituosa
NB. Ekstrafin kaffe

Mineralvandsfabriken

AKTIV

Ringkøbing - telf. 265

Blikkenslagernes A/S

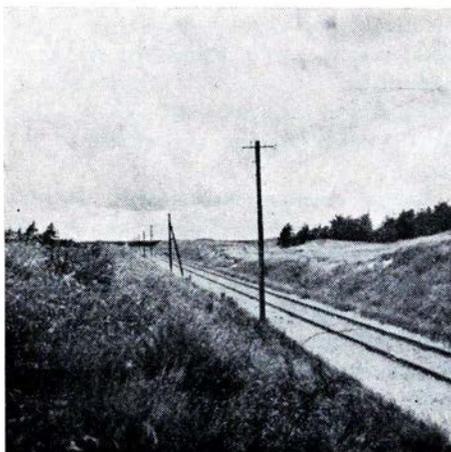
Carit Etlars alle 11 - Esbjerg - tlf. 360
Værksted: Nygårdsvej 84
Telf. 5195
Vand - gas - sanitet - fjernvarme

Jyllandsgades Slagterforr.

Skive - tlf. 1038
Kød - flæsk - hjemmelavet
pålæg. — Altid friske varer

NNJ burde banen hedde

Hvor mange kender den?



Nåleskov, gyvel, lyng og enkelte andre vækster kranser banen under dens forløb gennem den vestjyske natur

Selv om banen er ukendt for de fleste, dækker bogstaverne ikke over nogen form for anonymitet, men udgør kun det navn, der rent geografisk burde heftes på denne. At det ikke er blevet banens officielle betegnelse, skyldes dels, at det drejer sig om en statsbane, og dels, at denne allerede i takst 19 er benævnt »pr. s«.

Banens endestationer er Nørre Nebel hhv. Nymindegab, og dens samlede længde er ca. 8 km, en anelig længde, når det drejer sig om et privat sidespor, og det var i og for sig også denne længde, der animerede mig til at tage banen i øjesyn.

I sin opståen er banen et typisk barn af den sidste verdenskrig, idet den er anlagt af den tyske krigsmagt for at skaffe skinnbefordring til de daværende kystbefæstninger ved Nymindegab, men den må dog siges at have vist sin levedygtighed ved i de mellemliggende år og frem-

deles at tjene til afvikling af en del transporter.

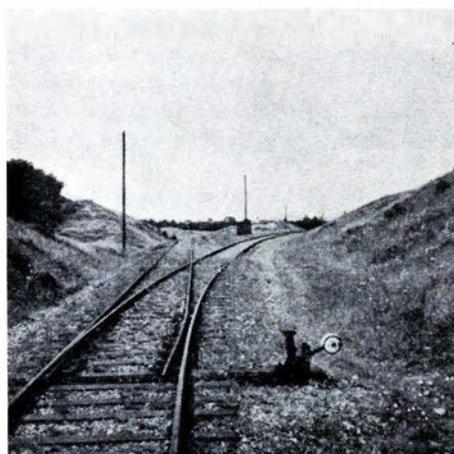
Fodturen ad den 8 km lange banestrækning udviste en længdeprofil, der var meget nær vandret, og ligeledes en strækning med få kurver, der ydermere har forholdsvis stor radius. Sporene er lagt med 8 m skinner i grusballast, i øvrigt et pænt og velholdt spor.

Strækningen henholder, hvad vedligeholdelse og daglig drift angår, under V.N.J. kolonnen i Nr. Nebel sørger for det første, og V.N.J.'s materiel for det sidste.

Køreplanen

»Fast« køreplan eksisterer ikke, men der køres p. t. som følger:

1. Lørdag og søndag skinnestog for afhentning, hhv. udkørsel af militærperso-



Delingspunkt kort før Nymindegab, sporet til højre fører efter en kurve ind i Nymindegab lejren, sporet ligefrem førte tidligere til tyske kanonstillinger i yderste klitter

Ligeså uundværlig

JERNBANEN er for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN for LIVSFORSIKRING



Gennemskæring syd for Nymindegab Kro sporet fjernet

ner (tidligere praktiseredes den ordning, at der kortes skinnebus til Nymindegab, når der i ankomne tog var 10 soldater eller derove til lejren).

2. Alle hverdage evt. godstog (normalt fremført af dieselloko) efter behov, og endelig

3. Samlede militærtransporter (hele tog) ligeledes efter behov.

Sidstnævnte tog køres normalt Varde-Nr. Nebel af DSB D-maskine med V.N.J. 3-koblet damploko som skyder. I Nr. Nebel deles toget og udkøres af to gange med V.N.J. loko, undtagelsesvis dog også med D-maskine.

Som det fremgår af hosstående kort, hvorpå banen er indtegnet, blev i sin tid anlagt yderligere ca. 2 km spor til de daværende tyske kanonstillinger i de yderste havklitter nordvest for Nymindegab, bl. a. var her periodevis stationeret jernbaneartilleri. Skinnerne på sidstnævnte stræk-

ning er nu taget op, men tilbage ligger en dyb gennemskæring af klitterne syd for Nymindegab kro samt en stor dæmning over Ringkøbing fjords gamle udløb. Endvidere har der kort øst for sporskiftet for Nymindegab været vigespor på begge sider af banen samtidig på en ca. 150-200 m lang strækning. Her er skinnerne dog ligeledes taget op.

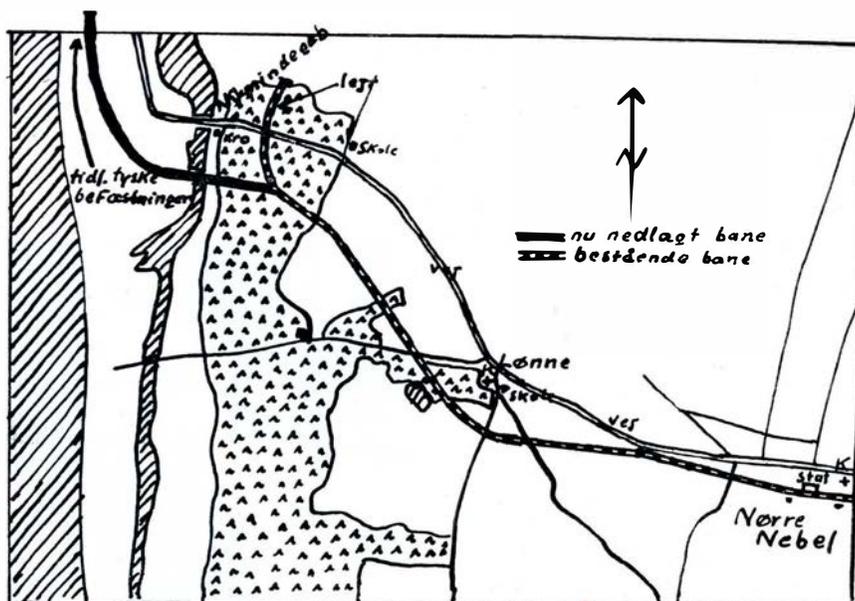
Banens forløb er interessant alene i kraft af dens passage gennem den særprægede vestjydske natur, bl. a. de store klitplantager, og kan nærværende lille beskrivelse fange læsernes interesse, er formålet nået.

Gør Deres indkøb ———
 ——— hos vore annoncører

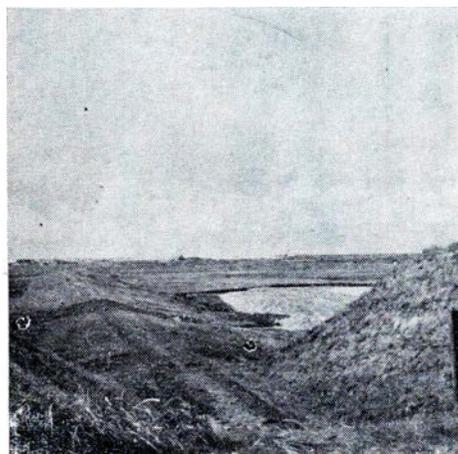

Skönhed, som De ikke aner,
 findes langs
 ☆ *private baner*

GUBI's planteskole
 og anlægsgartneri
 Tlf. Grenå 988
 Alt i planteskoleartikler

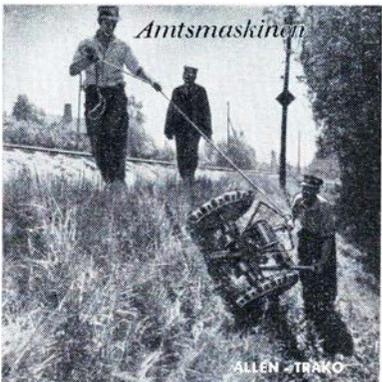
Kamp's tandteknik
 Torvet 13 - Grenå - tlf. 1118
 (Kioskens ejendom)



Kort over Nr. Nebel-Nymindegab jernbane



Den store dæmning over Ringkøbing Fjords gamle udløb. Sporet fortsatte i bue mod højre til kanonstillinger i yderste havklitter.



Odense

Bolbro Cykleforretning

Middelfartvej 126 - tlf. 12 43 16
Største udvalg - Konto
Alle reparationer udføres

Sovesofaer - soveottomaner i alle
førende kvalitetsmærker. Gerne konto

H. MULVÅD møbler

Den gamle Købmandsgaard
Pantheonsgade 4 - tlf. 11210

Frugtforretningen

Thorsgade 43 - Odense

... billigst med det bedste

Slagterm. Viggo Jensen

Dronningensgade 38 - tlf. 12 10 19
Alt i 1. kl.s kød og
hjemmelavet pålæg

Niels Jacobsen

Kongensg. 53 - Odense - tlf. 12 14 15
Tricotage - undertøj - linge-
ri og strømper. Stort udvalg.

Nyborg

Farvebøtten

Korsgade 4 . Nyborg . tlf. 699
Farver . tapeter . linoleum

Fa. J. O. P. - Nyborg

Knallert-, cykel-, symaskine-
og støvsuger service
Gerne konto Tlf. 1232

Murer-, kloak-, betonarbejde

paa ældre ejendomme tilbydes
Carl Madsen,
Sylleskovvej 5 . tlf. Nyborg 490

Damefrisørsalonen CHIC

Blegdamsgade 2 - Nyborg
Moderne frisurer, kold perman.
Inga Rubæk - tlf. 1616

Fyens Isoleringsfirma

Bønkel pr. Lamdrup
Kulde - varme - lyd- og hul-
rumsisolering. - Tlf. Nyborg 334

Gør Deres indkøb hos vore annoncører

Danske jernbane-orkestre i Østrig

En enestående og uforglemmelig oplevelse

I dagene 4.—6. juli var Københavns Jernbane-Orkester og Esbjerg Jernbane-Orkester inviteret til at deltage i et stort musikstævne i Knittelfeld i Østrig, hvor det derværende jernbanenorkester fejrede sit 75-års jubilæum.

Efter den ca. 1300 km lange rejse ankom orkestrene til Knittelfeld den 4. juli ved 17-tiden. Her var der stor modtagelse foran banegården med taler bl. a. af byens borgmester. Efter en hastig indkvartering hos byens borgere var der kl. 19 mindefest med kransenedlægning og koralblæsning på kirkegården ved afdøde østrigske musikkammeraters grave. Kl. 20 begyndte en koncert og festaften i »Volkshaus«, hvor aftenen sluttede med kammeratligt samvær til langt ud på de små timer.

Lordag eftermiddag gav først Esbjerg og senere København hver en times koncert på byens hovedtorv. Om aftenen festedes der til den lyse dag på byens festplads med dans og bægereklang.

Søndag var den egentlige festdag. Om formiddagen var der musikoptog fra banegården til festpladsen, hvor der først

var en række officielle talere, bl. a. præsidenten for Østrigs forbundsbaner, formanden for jernbaneforbundet, protektoren for forbundet af blæseorkestre, borgmester Portnigg, Knittelfeld. Dernæst talte formanden for Københavns Jb.-Orkst., stmst. Rybro, der samtidig overrakte foreringen et vikingskib som erindringsgave. Esbjerg orkesteret overrakte en model af en Esbjerg fiskekutter, der var skænket af Esbjerg byråd. Endelig overrakte Knittelfeld orkesteret en mindegave til samtlige deltagende orkestre. De danske orkestre fik tillige en smuk akvarel. Efter et musiknummer af Esbjerg orkesteret måtte der hastes til middagsmaden for eftermiddagens festligheder.

Det store triumftog

Lordag og søndag strømmede østrigske jernbanenorkestre fra alle dele af landet til Knittelfeld, og da det store festtog startede fra banegården kl. 14,40, bestod dette af 22 orkestre med lige så mange pyntede koretojer, bl. a. som hosstående Strauss-vogn, »Tre små piger«-vogn, bjerg-



Københavns Jernbane-Orkester passerer hovedtorvet

Tv.: Rybro, th.: Repræsentanten for Stockholms Jernbane-Orkester flankeret af attachederede lokale damer

Legetøjshuset

Egen import - derfor billigst
Forhandling af Lego og Tekno
Nørregade 5 - Århus
Telf. 2 95 52

P. V. Petersens efft.

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

arbejdere med hjelme med hvide duske, brandvæsen og mange flere.

Hele byen var flagsmykket, og på den lange festrute var tæt besat med tilskuere fra by og land. Fra vinduer, altaner og tage regnede det med blomster og buketter over festtogets deltagere. Det var en hyldest så stor, at man folte sig som soldater, der vendte hjem fra en sejrrig gennemført krig.

Efter ankomsten til festpladsen gav nogle af orkestrene musiknumre. Derefter var den officielle fest slut, og man tog atter fat på den for østrigerne særegne måde at feste på, med dans, øl, vin, snaps og polser.

Da det var orkestrets damer og musikere, der stod for salget af disse herligheder, blev det smukke resultat af de to dages festligheder, at Knittelfeld orkestret fik et overskud af festen på 40.000 schilling eller 15.000 kr. Når dette læses, er der sikkert adskillige danske foreninger, hvor man til stadighed kæmper med økonomiske besværligheder, der ville ønske, at man blot een gang i foreningens historie kunne

arrangere noget lignende. Men for at dette kan lade sig gøre, kræves en samhörighed befolkningen imellem, som vi slet ikke kender i Danmark.

Hjemturen

På hjemturen havde Københavns orkestret truffet aftale med Salzburg jernbaneorkester om et besøg i byen der. Mandag aften stillede begge orkestre foran byens rådhus og blev modtaget af byens borgmester, arbejderforbundets præsident samt østrigske forbundsbaners landssekretær. Borgmesteren overrakte KJO en smuk bog om byen. Derefter marcheredes videre til Mirabellgarten, hvor begge orkestre gav koncertnumre. Her overrakte KJO/s præsident formanden for Salzburg orkestret et bordflag samt en kobber vase til erindring om besøget. Dernæst modtog KJO en kunstnerisk udkåret træ tallerken af Salzburg orkestret. Hver af orkestrets medlemmer modtog et prospektkort af Mirabellparken.

Dagen efter var der rundtur i den skønne gamle by med besøg på slottet Hellbrunn. Beriget med de bedste indtryk og oplevelser af østrigsk gæstfrihed vendte KJO atter hjem til hverdagen.

Esbjerg orkestret

blev en dag længere i Knittelfeld, hvor man besøgte det store jernbaneværksted samt et emailleværk. Om eftermiddagen var der udflugt til et gammelt slot Sechau, hvor man blev modtaget med kanonsalut.

Tirsdag rejste orkestret til St. Veit, hvor der udveksledes gaver på byens rådhus. Dernæst besøgte man en gammel borg, Hochosterwitz, hvor orkestret spillede i ca. 2 timer. Den herboende fyrste blev så begejstret for besøget, at han sendte et telegram til kong Frederik, hvorpå senere indløb et takketelegram.

Onsdag gik turen videre til Friesach, hvor man indkvarteredes på to hoteller som byens gæster, og onsdag sluttedes af i Villach. I alle byerne havde man festet med sang, musik, zithersolo og jodlen på ægte østrigsk facon. Fredag morgen for hjemrejsen tiltrådtes, blev der endog tid til en bustur til Italien.



Juli dagbogen

Tønder den 2. juli. Under rangering i nat fik stationsbetjent Poul Leonhardt sit ene ben alvorligt kvæstet, da nogle kul- og briketbunker skred sammen om rangertraktoren.

Nykøbing F. den 4. juli. Eggert Pedersens planteskole, der skal afgive et areal til den nye Rodby banes indføring på Lolland på 13,2 tdr. land, havde for dette forlangt en erstatning på 2 mill. kr. Ekspropriationskommissionen tilbød i dag 390.000 kr.



En af optogets festlig pyntede Johann Strauss vogne

Husk

banegårdsrestaurant

Silkeborg

R. E. Madsen - Tlf. 717

DSB Restaurant

ESBJERG

Carl Christiansen

Telefon 681

Parfumeri ØVALL

Torvet 11 - Silkeborg - tlf. 862

Toiletartikler - kosmetik og parfumer



**længere
sikrere
bedre kørsel**
med



**SPECIALTÆNDRØR
TIL KNALLERTER**

Skrædersyede kjoler

til en fornuftig pris

Plisserede Terylene nederdele
Terylene kjoler

Serveringskjoler kr. 93,00

Ring eller skriv og vi kommer gerne og viser Dem vore prøver uforbindende.

HALY M. P. Hansensvej 9
Århus - Telefon 7 02 42

Blikkenslagernes

Andelsselskab - Aalborg

Danmarksgade 84 - tlf. 2 49 35

Vand - gas - sanitet - fjernvarme
Tilbud og overslag gives

Gå efter kvalitet . . .

Lingeri - manufaktur - konfektion
Hele familiens magasin

STILMAN

Søndergade 24 - Århus - tlf. 2 86 00

DERBY vask

Gravene 13 - Viborg - tlf. 2776

Alt i moderne husholdnings-
maskiner. - Salg - reparationer

Vagn Trillingsgaard

Tømmerhandel

Ved Tingvej . Herning . Tlf. 35

Tilbud gives på alt i trælast
bygge- og isoleringsmaterialer

Ost er billigt pålæg

1 1/2 kg fed velsm. ost kun 4,48

1 1/2 » stærk Chr. d. 9 » 5,85

Godt 2 kg velsm. Tybo for 6,45

Reberbansgade 22 - Aalborg

Telf. 2 51 12

Langå den 5. juli. Portor P. I. Svendsen pådrog sig i morges nogle alvorlige kvæstelser i hovedet, da han snublede efter spring fra en godsvogn og slog hovedet mod dækslet til en kabelrende.

Hvam den 6. juli. En 20-årig motorcyklist blev i formiddag påkørt og dræbt af motortoget fra Ålestrup, da dette passerede overskæringen i Hvam. Flere motorkoretojer var standset op for det røde blinklys, men motorcyklisten kørte uden om disse.

Halskov den 6. juli. Tilstrømningen af biler, der ikke havde forudbestilt plads, var i dag så stor, at der var ventetid på op til 8 timer.

Sorø den 8. juli. Efter at akselkassen fra et varmtlobet leje på en godsvogn ved tretiden i morges var faldet af, et par hundrede meter før toget nåede Sorø st., forskubbete hjulsættet sig, så vognen afsporede. Da toget efterhånden var nået ind på stationen, blev forsinkelserne for den øvrige toggang kun små.

Kolding den 9. juli. En ung dame, der skulle med toget til Esbjerg, forsøgte ved 10-tiden at springe på toget, der havde sat sig i gang. Hun faldt ned mellem vognen og perronkanten. Overportor J. M. Hansen bemærkede den farlige situation, damen befandt sig i, og trykkede hende hårdt ind mod perronkanten, så vognenes trinbrætter ikke ramte hende. Togbetjent K. Hansen, Fredericia, der også bemærkede uheldet, skilte et par luftslanger, så toget standsede. Damen slap ganske uskadt fra uheldet.

Herning den 11. juli. En 25-årig mand på motorcykel kørte ved middagstid mod motortoget fra Viborg på overskæringen ved Herningsholm. Motorcyklen blev hængende på motorvognens forparti og slæbt med. Motorcyklisten blev hængende på cyklen et stykke vej, men faldt derefter ind under toget og dræbtes.

Esbjerg den 13. juli. En trækvogn på perron II kom ved 21.30-tiden for nær sporet og blev ramt af et rangerende My-loko. Trækvognen splintredes, og stykker deraf slyngedes blandt de rejsende, der opholdt sig på perronen. 9 mennesker kvæstedes, de 8 så alvorligt, at de måtte indlægges på sygehuset.

Lyby den 18. juli. En varebil blev ved 14-tiden påkørt og knust af et motortog fra Glyngøre på overskæringen syd for Lyby st. Bilens fører dræbtes øjeblikkeligt, medens en 10-årig dreng slap med lettere kvæstelser.

Gedser den 8. juli. Som følge af den stærke storm måtte færgerne »Deutschland« ankre op uden for Gedser havn. Med 1000 rejsende om bord kom færgerne først i havn med 12 timers forsinkelse.

Ålestrup den 19. juli. En bil, hvis motor gik i stå, da den befandt sig på Birkevej overskæringen, blev i aften påkørt af toget fra Hobro. Foreren af bilen skyndte sig at springe ud, før toget ramte bilen.

Ejstrupholm den 23. juli. Den 49-årige jernbanearbejder Georg Petersen, Lundfod, blev ved 19-tiden påkørt og dræbt af iltoget fra Esbjerg, da dette passerede overskæringen i Lundfod.

Odense den 23. juli. Som at følge af, at bremserne på en godsvogn i et tog fra Nyborg til Odense slæbte på hjulene, forplantede den derved opståede varme sig til vognbunden og satte ild i denne. Brandvæsenet i Odense mødte og slukkede ilden. Vognen var læsset med stykgods til Hjorring, og de 6 tons gods blev odelagt af branden.

Nykøbing F. den 25. juli. Da ekspres- toget ved 16-tiden kørte gennem Lindskov, opdagede føreren på My'eren, at en stor træstamme var væltet tværs over sporet. Der var ingen mulighed for at standse toget, og med 100 km

ALADDIN oliebrændere

DIREKTE FRA FABRIK

Komplette anlæg bestående af:

Støbt brænder

Oliekontrolventil

Vægkonsol

20 liters olietank m/ måler

2,5 meter udglødet kobberør



FABRIKSUDSALGET AF OLIEKAMINER 1/5

Tullingsgade 3 - København V. - Telf. Central 5763

Priser fra kr. 195,00
plus montering

FORLANG BROCHURE

fart splintredes den 30 cm tykke træstamme, som var det en tændstik. Skaden på My'eren var ringe, og med kun fire minutters forsinkelse kunne toget fortsætte.

Ringkøbing den 25. juli. Selv om der er lagt jernplader på broen over Skjern å, opstod der i aften en alvorlig brand i brodækket. Falck fra Tarm rykkede ud og fik branden slukket. Da ilden også havde haft fat i nogle af brobjæl-

kerne, måtte hastigheden for togenes passage nedsættes til 30 km.

Nyborg den 26. juli. Færgen »Hejmdal« bjærgede ved 19-tiden fire mand, hvis piratjoller var kæntrade ved Slipshavn i den hårde sogang.

Haderslev den 31. juli. En mand, der i sin bil kørte over overskæringen ved Teaterstien for rødt lys og alarmklokkerne i funktion, idomtes i dag en bøde på 60 kr.

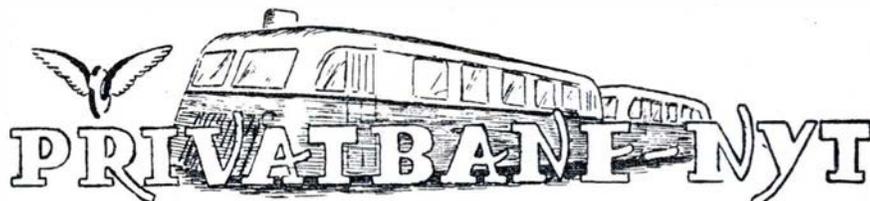
de middagspause, fik man toget på sporet igen.

Næstved-Præstø-Mern Jernbane havde sidste år et driftsunderskud på 216.712 kr. mod 92.266 kr. året før. Antallet af rejsende er steget med 8200 til 148.898, men billetindtægten er dalet. — Der fortes derefter en længere diskussion om banens fremtid. Banen havde fået tilsagn fra staten om medvirken til fornyelse af ca. 5,8 km spor, der har ligget i alle de 58 år, banen har kørt. Som vilkår kræver staten, at kommunerne indgår på at forlænge garantiperioden i otte år fra 1. april 1959, da den nuværende periode udløber. Dette spørgsmål skal nu til behandling i de interesserede kommuner.

Hads-Ning-Herreders Jernbaner har i det sidste driftsår bedret sit driftsregnskab, idet underskuddet er gået ned til 73.000 kr. mod 123.000 kr. året før. Nedgangen skyldes mindre udgifter til lønninger og vedligeholdelse som følge af gennemførte rationaliseringsforanstaltninger, herunder særlig overgangen til blinklyssignaler ved overskæringerne.

Danske Privatbaners Kontorforening holder delegeretmøde i Nakskov den 13. og 14. september.

Nordfynske Jernbaneselskabs driftsregnskab viser et underskud på 405.515 kr. mod 353.819 forrige år. Det oplystes, at der nu var tegn til, at nedgangen nu er standset.



Åbybro den 2. juli. Morgentoget fra Fjerritslev afsporede i dag efter at have passeret et sporskifte, der både var rigtig skiftet og aflåset. De 70 rejsende fik sig en rystetur, men ingen kom noget til.

Rudkøbing den 5. juli. På et møde i dag vedtog de langelandske kommuner at yde indtil 2,4 mill. kr. eller 8,65 kr. pr. indbygger i 30 år som andel i bygning af en bro mellem Rudkøbing og Sio.

Vejle den 5. juli. En chauffør fra Hammerum idomtes i dag en bøde på 400 kr. for at have forårsaget en togafsporing ved Sdr. Omme st. den 16. december forrige år. Derudover krævede Troldhedebanen en erstatning på 53.000 kr. Ejeren af lastbilen idomtes en bøde på 160 kr., fordi der var kørt med overlæs, ligesom vognens lygter ikke var i orden.

Grenå den 8. juli. I overværelse af over 5000 mennesker sprængte færgen »Djursland« fra Hundested i middags den røde snor i indsejlingen til det nye færgeleje i Grenå havn. Man har her fravristet Kattegat tre tdr. land, og hele arbejdet har kostet henved 5 mill. kr.

Them den 9. juli. Them sogneråd vedtog i dag ikke at forny garantien for Horsens-Bryrup-Silkeborg jernbane. Den nuværende garantiperiode udløber med marts 1959.

Sæby den 22. juli. Med 7 stemmer mod 1, der ville have hele banen nedlagt, vedtog Sæby byråd at gå ind for, at banestrækningen Sæby-Frederikshavn nedlægges, ligesom man gik ind for en ny femårig garantiperiode for den øvrige banestrækning.

Købelev den 27. juli. Da Kragenæsbanens skinnebus ved 18-tiden var på vej mod Nakskov, bemærkedes der nogle svære stod fra et af hjulene, da man kørte ind på Onsevig station. Det viste sig, at en hjulbandage var sprængt. Da der var mange rejsende, der skulle videre fra Nakskov, forsøgte man med laveste hastighed at køre videre, men inden man nåede Købelev, gik hjulbandagen helt af, og et hjulpar afsporede. De rejsende blev derefter afhentet af rutebiler.

Saunte den 28. juli. Da skinnebussen ved 23,30-tiden passerede Gammel Skibstrup, påkørte den tre koer, der var søgt op på banelinien. Den ene ko kom ind under skinnebussen, hvis forreste hjulsæt derved afsporede.

Helsingør den 29. juli. Hornbækbanens skinnebus afsporede i middags i et skiftespor ud for Helsingør Skibsværft, hvorved både motor- og bivogn kørte op på stenbroen. Ved hjælp fra Falck og skibsværftsarbejdere, der netop hav-

Købmand Evald Pedersen

Viadukten 7 - Brande - tlf. 277

1. kl.s kolonial
Ekstrafin kaffe

Tobaksforretningen

Nørregade 8 - Nykøbing Mors
Tobak - cigarer - vine og
spirituosa Tlf. 542

Anlægsbageriet

Anlægsvej 26 - Ringsted
Frisk og lækkert brød
Tlf. 829

Arnold Andersens eftf.

v/ tømrermester Søren Balle

Tømrer- og snedkerarbejde
Plastic- og gummigulve - Gulvafslibning
Tilbud og overslag gives

Randers . Tøjhusvej 36 . Telf. 5965

Haardfrossen Klaris

lev. i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.

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

Aarhus

CALTEX service station

Kongevej 73 - Århus - tlf. 4 08 53
Benzin - olie - vask - smøring
Jørgen Møller

KIOSKEN

Nr. alle 76 - Århus - tlf. 2 79 93
Aviser - dag- og ugeblade
Papir og telegrammer
Aut. tipstjeneste

Fortegården - Risskov

Kollektivhus for ældre —
modtager pensionærer —
også plejepatienter.
Prospekt sendes.
Telf. Århus 7 81 44

Brabrand

Hvilehjemmet »TOFTEN«

Toftevej 2 - Brabrand - tlf. 6 03 60
Rolige og hyggelige omgivelser
God forplejning
Frøerne E. Thygesen og
I. Neess Sørensen

Brabrand Kødforsyning

Hovedgaden 60 - tlf. 6 03 75
Kun 1. kls varer.
Bestilling på smørrebød modt.

Alt i bøger - fyldepenne
papir og foto

Brabrand boghandel

Cai Marnow
Hovedgaden 70 - tlf. 6 01 70

Grenaa

Tobaksforretningen

Strandgade 6 - Grenå - tlf. 850
Tobakker - vine - spirituosa
i alle førende mærker

Grenå Produktforretning

v/ O. Arvid - tlf. 536
Alt købes til højeste dagspris

Grenaa Tandteknik

A. Meinhardts øftf.
Lillegade 20
Tlf. Grenaa 402

S. Aug. Petersen

Slagtermester - Fasanvej 15
Alt i 1. kl s kød og hjemmelavet
pålæg.

De ringer - vi bringer. - Tlf. 914

MODEL JERNBANE

Vi bygger en gammel Co vogn

(fortsat)

Vognkassen fremstilles af 0,5 mm zink. Galvstykkerne udklippes efter fig. e, der er udført i naturlig HO-størrelse. Nederst på fig. e ses to lodrette klip (lodrette, når gavlen stilles på højkant), hvis indbyrdes afstand svarer til undervognens bredde. Den mellem klippene værende brede flig bukkes nu vinkelret på gavlstykket. Bukningen sker efter den punkterede linie. Ved hjælp af denne flig fastgøres vognkassen til undervognen. Fastgørelsen sker med små maskinruller, hvortil der er skåret gevind i fligene. Har man ingen snit-tap, kan man lodde en motrik fast på oversiden af fligene, der skal vende ind i vognkassen.

Da vognkassen således er skruet til undervognen, kan vognen let adskilles ved f. eks. udskiftning af overbrændt pære.

Vognkassens øverste etage skal være 4 mm smallere end nederste etage, hvorfor hver vognside sammensættes af to mindre stykker. Disse stykkers længde samt vinduernes anbringelse fremgår af fig. a i

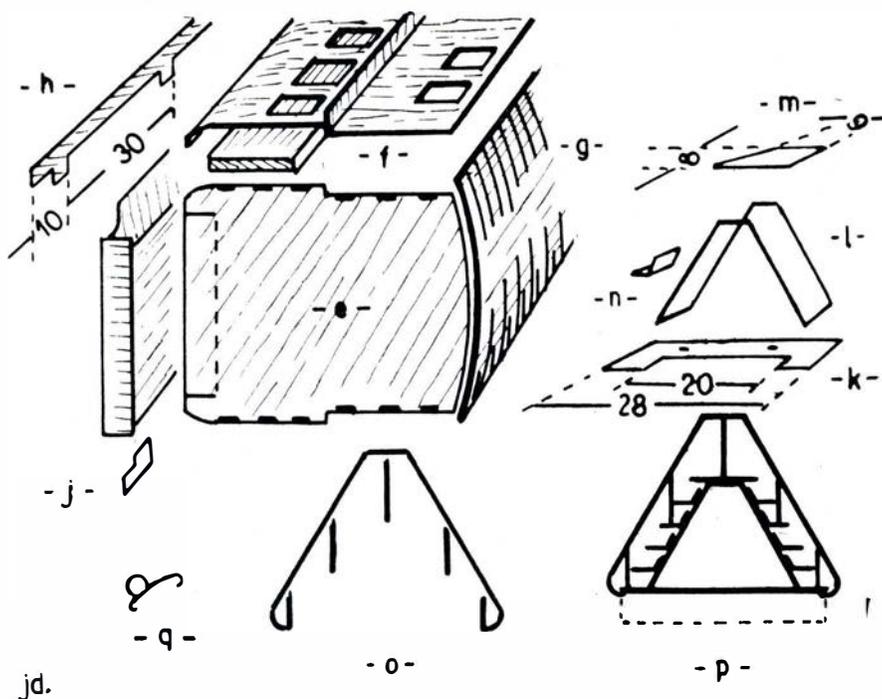
sidste nummer af bladet, målene tages derfor herfra. Sidestykkernes længde er den på figuren viste med fradrag af gavlstykkernes tykkelse.

Øverste etages sidestykker er 12 mm høje og er fornedet forsynet med en 3 mm vinkelret kant. Nederste etages sidestykker er 15 mm brede zinkstrimler, der bukkes i facon som vist i fig. f, der i naturlig HO-størrelse viser såvel buknin-gen af øverste som nederste sidestykke, der naturligvis skal svare til gavlstykker-nes form. Sidernes anbringelse er marke-ret med kraftig punktering på fig. e.

Sammenlodningen af de enkelte side-stykker lettes betydeligt ved at anbringe en 2 mm tyk kartonstrimmel under neder-ste etageside.

Inden vognkassens endelige sammenlod-ning foretages en afrunding af nederste hjørne på gavl og sidestykker. Afrundin-gens form er tydeligst vist på fig. a.

Taget er et 33×107 mm zinkstykke, der gives form efter gavlens øverste kant, og derefter loddes fast til den øvrige vognkasse. Tagets endeflader understøttes



Arbejdstegning til bygning af en Co vogn. (Se også forrige nr.)

Hobby-Boden

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

Joh. Hansens Efftt.



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

af fire »støbejernskonsoller«, der fremstilles af blød kobbertråd ved hjælp af en rundtang, formen fremgår af fig. q. Den færdige konsol er 4 mm høj og 7 lang.

Undervognen, hvis udfærdigelse blev skildret i sidste nummer, udstyres nu med gennemgængende trinbrædt af en 107×6 mm messingstrimmel af 0,7 mm tykkelse. Anbringelsen af dette er markeret med den nederste punkterede linie på fig. a. Messingstrimlen spændes i en skruestik og files ned til en bredde af 3 mm undtagen på fire steder, hvor man lader materialet forblive urørt. Herved får man en kam med fire tænder (delvis vist på fig. h). Hver tand er 3 mm bred og tjener til trinbrædets fastlodning på undervognens side. »Tændernes« længde giver desuden plads til attraplejerne.

Det væsentligste og mest krævende arbejde ved hele vognen er fremstillingen af

trappetigerne. Her får man nemlig brug for al sin fingerfærdighed og naboens med.

Trappetigerne opbygges på et 0,5×9×28 mm messingstykke, hvoraf der bortfiles 3×20 mm, jfr. fig. k. Dernæst bukes af ca. 0,7 mm pianotråd et åg, fig. 1, bredden herpå skal være 9 mm, altså svarende til bredden af messingstykket k og længden af de enkelte trin n. Under ingen omstændigheder bredere end 9 mm, hellere mindre. Ågets form og størrelse fremgår fig. 1 sammenholdt med fig. p, der viser trappetigen i naturlig HO-størrelse.

Stigens øverste platform m er 0,5×8×9 mm messing. Stigens trin er 0,5×5×9 mm, der bukes i form efter fig. n. Selve trinnet er 3 mm bredt, den ombukkede kant 2 mm, denne skal nøje følge skræstivernes hældning.

Stigning loddes nu sammen, trinene skal

alle være vandrette, sidder et trin skævt, må det nødvendigvis rettes. Er trappetigen dårligt udført, vil vognens i øvrigt gode udseende blive stærkt spoleret.

Fig. o viser, hvorledes gelænderet bukes af 0,5 mm pianotråd. De tre lodrette stivere loddes til gelænderlisten, hvorefter hele gelænderet fastgøres til stigen. Er de lodrette stivere lidt for lange, bortklippes det overflødige. Endvidere må man file små hak i pladen k for at give plads til gelænderets to håndbøjler (det er de to øjer forneden på fig. o).

Nu skulle gelænderets tre stivere hvile på stigens tre tilsvarende trin. Inden sammenlodningen iagttages, om gelænderet står lodret.

De færdige trappetiger fastgøres nu til undervognen, enten ved fastlodning af pladen k eller ved fastskruining.

Det kan måske synes nærliggende at fastgøre stigerne til vognkassen, men herved vanskeliggøre den færdige vogns bemaling.

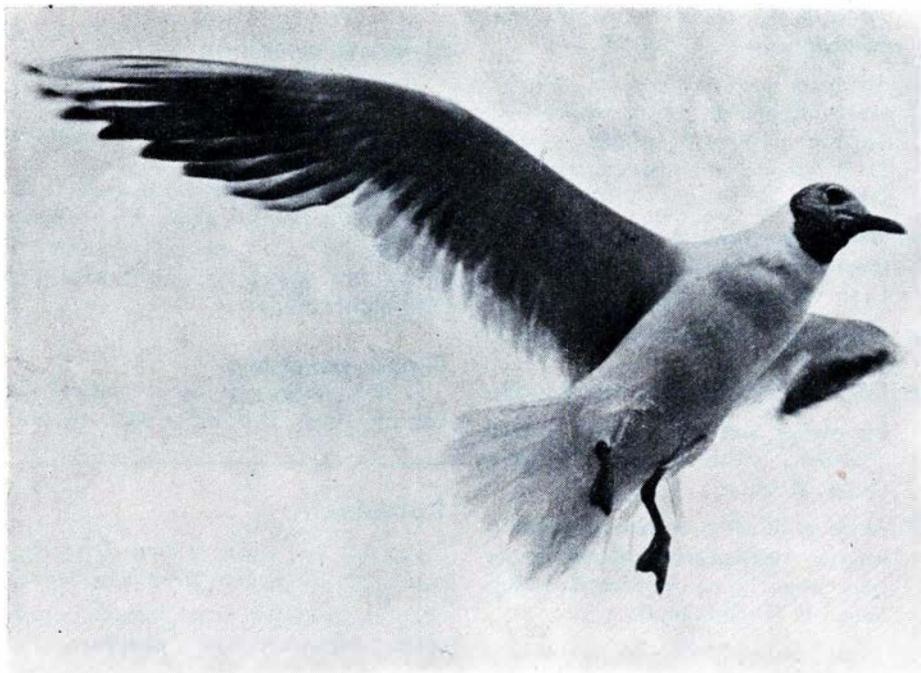
Under stigens nederste trin fastloddes nu direkte til undervognen et 9 mm langt trin, dette er blot en messingfirkant, hvori der er filet et hak, fig. j, for at give plads til den fremstående pufferplanke.

Endelig foretages en afpudsning af vognen, der herefter males med matte farver. Da vognen virkelig skal se gammel ud, må farverne gerne være mørke for at virke tilsødet af kulrøg og ballaststøv. Taget er mørkegråt, vognkassen mørk rødbrun, undervogn og stiger gråsorte.

J. B. Dyrkilde.

Jernbane-Bladet^s FOTO konkurrence

Månedens foto



»Overfart«. Foto: Pakmester Sidal, Kh.

1/300 blænde 8

A. Rylunds efft.

Stort udvalg i frimærker
Spec.: album og samleartikler
Klostergade 20 - Århus
Tlf. 2 32 48

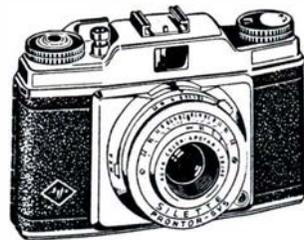
Århus Hobbyforretning

Frederiksgade 17 - tlf. 2 41 67
Alt til modeljernbaner

De Skulle Brugte



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder



Hylke

Trafikekspedient A. Jensen, Ellidshøj, er forfremmet til stationsmester ved Hylke station, hvor stmst N. C. Petersen er død (60 år).

Gadbjerg

Trafikekspedient P. Dahl, Bjerregrav, er forfremmet til stationsmester i Gadbjerg, hvor stmst S. R. Hansen efter ans. er flyttet til Stilling.

Dødsfald

Baneformand R. J. Kjeldsen, fh. Kobenhavn H., 79 år.

Togfører J. C. L. Norgaard, fh. Struer, 74 år.

Lokofører H. Momme, fh. Randers, 72 år.
Skibsfører K. Feldthusen, fh. Korsør, 71 år.

Banearbejder C. Riisberg, fh. Hobro, 70 år.

Lokofører E. C. Christensen, fh. Vordingborg, 69 år.

Banearbejder A. B. Olsen, fh. Hillerød, 67 år.

Togfører Sigfred Nielsen, fh. Kh., 66 år.
Stationsmester H. C. F. Knudsen, Kvisel, 66 år.

Banebetjent H. Mehlsen, fh. Århus, 65 år.

Overportør R. P. Nielsen, Fredericia, 63 år.

Overportør J. P. Jørgensen, fh. Gedser, 63 år.

Stationsbetjent O. Houkjær, Næstved, 61 år.

Trafikkontrolør T. V. Thau, Kolding, 61 år.

Stationsbetjent N. A. Jensen, fh. Holbæk, 60 år.

Lokofører K. P. M. Nielsen, fh. Gedser, 59 år.

Remiseformand S. K. A. Rasmussen, mdt. Gb., 53 år.

Banearbejder N. P. Graversen, Flakkebjerg, 29 år.

Anton Schrøder

Aut. Installatør
Udfører Arbejder for
Grindstedbanen

Agerbæk - Tlf. 44



Det er ikke alle, der ved ...

at Tyske Forbundsbaner nu også har åbnet et automatisk pladsbestillingsanlæg i Frankfurt a. M., der også eksporterer pladsbestilling på danske færger.

at det ventes, at den nye stationsbygning i Virum vil kunne tages i brug til jul.

at der i juni måned var 20.000 flere rejsende med Gedser-Grossenbrode end i fjor.

at det nu er vedtaget at bygge et nyt skib til Havnegade-Malmö overfarten, der skal være færdig til sommerfarten 1960. Uha for nok en sommer med den forældede og utilstrækkelige båd »Sve-rige«.

at færgelejet i Lundeborg nu er under ombygning, hvorved man håber at kunne undgå den stadige tilsanding af færgelejet.

at DSB i de kommende år venter at kunne få bevillinger til anskaffelse af yderligere 45 My-loko. Disse skal være noget mindre end de 44 My, der er leveret, og som er på 2000 hk. De nye, der også skal bygges hos NOHAB i Göteborg, bliver på 1400 hk.

at der nu er sket indstilling om, at korsel med persontog på Rodekro-Åbenrå-banen helt indstilles. I øjeblikket foregår de 75 pct af banens persontrafik med rutebiler.

at arbejdet med underforingen af Vester-skovvej-Sdr. Boulevard i Nykøbing F. nu er påbegyndt.

at læssesporet på Farris station nu er fjernet.

at DSB's 4. anlægsområde, der de sidste fire år har haft tilsynet med anlægsarbejderne i Halskov, nu er flyttet til Rødby Havn.

at de 16 af de 19 bevogtede overskæringer på strækningen Kalundborg-Slagelse-banen nu er overgået til bevogtning ved blinklyssignaler.

at Tyske Forbundsbaner nu vil udskrive en firmakonkurrence for at finde frem til den bedste konstruktive løsning for den nye jernbane- og trafik-højbro over Femernsund.

at restauratør Schwartzlose har søgt om at blive fritaget for ledelsen af restauranten i Knudshoved.

at en indsender i Aftenbladet foreslår at benytte Hareskovbanens remisebygning på København L som jernbanemuseum.



Forslag fra personalet

Forslag nr. 31319. Da jeg ser, at en baneformand er blevet belønnet med 100 kr. for et forslag om at forsyne skinnecyklerne med »gedebukkestyr«, foreslår jeg herved, at kofangerne forsynes med kohorn.

Man har ikke ment at kunne benytte forslaget, da man ved gennemførelse af forslaget risikerer, at der er nogen, der får et horn i siden på jernbanen.

Kronisk ironisk

2 matroser på et amerikansk atomenergiskib:

— Tor du vædde på, at vi slår rekorden overfor russerne?

— Nej, men jeg tør vædde på, at vi springer i luften, inden det bliver afgjort!!
De væddede.

Moderne indstilling

— Og nu skriver den sjover, at han eftergiver mig hele gælden!

— Jamen, det må du da være glad og taknemlig for!?

— For F mand — forstår du da ikke, — jeg har sgu aldrig drømt om at ville betale, — men dette her er ligesom at tage mod almisser, — — og hvad med selvangivelsen!??

Gamle varselsord

— Een Svale gør ingen sommer! Og en svalebajer klarer heller ikke opgaven!

Rettelse!

Paa side 174, under artiklen „Der mangler noget“, er desværre glemt disse 2 linier: være et fremskridt, som mange rejsende sikkert ville sætte megen pris på.

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

Fredericia

L. A.

Tandlæge Frans Gren

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

HERNING Trikotage

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

Pauls TROPEHUS

Vendersgade 25 - Fredericia
Alt i tropisk - planter
samt tilbehør. Fugle og Bure.

Frederica Karosserifabrik

H. Olufson - Tlf. 1369
Prangervej 2B - Fredericia
Alt Karosseriarbejde udføres

Vejle

Th. Weissenborn & søn

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

Akkumulatordepotet

WOTAN

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

Den bedste kaffe man faar —
naar i Bleggaardsgade man gaar!

Sigvald Hansen

Bleggaardsgade 14 . Vejle
telefon 396

Herrefrisør salonen

Johan Nielsen
Nørregade 23 . Vejle . tlf. 366
Alt i moderne haarpleje

Østerbos damesalon

Ørstedsgade 27 - Vejle - tlf. 1315
Alt i moderne hårpleje

Fiskebørsen

Sønderbrogade 32 - Vejle
Altid friske fisk
Varerne bringes - Tlf. 1292

Vejle

Vin- og Tobaksforretning

Nyboesgade 26 - tlf. 3156
Tobaksvarer
Vine og spirituosa

TEDDY salonen

Vestergade 32 - Vejle - tlf. 1154
Alt i moderne haarpleje
Sidste nye permanent

Baden's Boligmontering

Grønnegade 39 - Vejle - tlf. 2858
Reparation og ompolstring
1. kls arbejde
PLADSBJERGS EFTF.

Salon BETINA

Grejsdalsvej 12 - Vejle - tlf. 4307
Alt i moderne permanent og
udenlandske frisurer

Clausen & Mortensen

Koldingvej 2 - Vejle - tlf. 3195
1. kls kolonial - tobak
vine og spirituosa

H. C. Jensens Enkes efft.

Dæmningen 66 - Vejle - tlf. 1407
Alt bogbinderarbejde udføres

Sønderbros Osteforretning

Sønderbro - Vejle - tlf. 1153
Vellagrede oste.
H. Mortensens kaffe
Spec.: Bunkenborgs pølser

Horsens

Tandlæge Tage Jylling

Tandlæge C. Knudsens efft.
Søndergade 15
Horsens - Tlf. 2 56 21

Vine- og Tobaksforretningen

Kongensgade 23 - Horsens
Vin - tobak - cigarer -
cigaretter
Tlf. 2 24 68

Tandlæge Jørgen Tarp

Søndergade 16 - Horsens
(Tidligere Bristol) - Tlf. 2 18 65

Akkumulatorcentralen

Smedegade 91 - Horsens - tlf. 2 28 93
Salg af nye batterier
Opladning og reparation

Horsens

»JETTE« damekonfektion

Borgergade 1 - Horsens
telf. 2 40 24
Konto uden rentebetaling
Se udstillingen Borgergade 10

Winther Pedersen

Fabriksvej 66 - Horsens - tlf. 2 53 60
Kolonial - tobakker - vine
og spirituosa

Landbosparekassen i Horsens

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

Skanderborg

Restaurant »Rytterkroen«

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

Købmd. Kristiansen

Vestervang 8 - Skanderborg
Alt i 1. kls kolonial
Varerne bringes. - Tlf. 830

Banken for Skanderborg og Omegn

Telefon 516

BRIX BOGTRYKKERI

A/S Skanderborg amts bogtrykkeri
Telf. Skanderborg 168

E. Sign & Sønner

Sølystvej 1 - Skanderborg
Alt i 1. kls kolonial
Tlf. 410

Hinnerup Trævarefabrik 1/2

Telf. Hinnerup 23

— STØT vore
ANNONCØRER

Viborg

Philipsen & Hall ½



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

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

Slagtermester Pedersen

Ibsgade 39, Viborg - tlf. 360
1. kl.s kød - altid friske varer

NILBRO-salonen

Gravene 33 - Viborg - tlf. 2150
Mandag—torsdag kl. 7,30—17,30
fredag kl. 7,30—20,30
lørdag kl. 7,30—14,30

ELECTRIC

K. Jensen & E. Agerkilde
Lys - kraft - varme - kulde
Sct. Mathiasgade 35 - Viborg
tlf. 735 - 736

Eriks knallert-service

Vendersgade 10 - Viborg - tlf. 2822
Aut. DKW forhandler. 1. kl.s
reparationsværksted
Køb - salg - bytte

Gælder det møbelpolstring . . . så

Peer Blicher

St. Sct. Mikkelsgade 12 - tlf. 590
Alt i polstring - reparation og
ombetrækning. - 1. kl.s arbejde

Hobro

Købmand Johansen

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

Møbelleret

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

Bagermester Christensen

Banegårdsvej 54 . Hobro
Prøv vort lækre brød
Åben søndag. Tlf. 362

Spis og bo på

GRAND - Hobro

Telf. Hobro 36 og 576
Astrid og Villade Knudsen

Herning

Lund & Erichsen

Elektro-Installation

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

Tandlæge Jørg. Vangsted

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

Dameskræderiet

B. Sahlholdt Jensen
Bredgade 10 - Herning - tlf. 2243
Alt i moderne dameskræderi
Stort udvalg i prøvestoffer

Vi anbefaler . . .

Buemann Polyfoto

Bredgade 35 - Herning
Tlf. 121

H. Kronborg

Gl. Landevej 163 - Herning
1. kl.s kolonial
ekstrafin kaffe
Varerne bringes. - Tlf. 577

Herning autokøler værksted

Danmarksgade 3 - tlf. 2833
Alle reparationer udføres
på eget værksted hurtigt og
samvittighedsfuldt.

La Rense

H. C. Ørstedsvvej 54 - Herning
Kem. rensning og presning
Tøjet hentes og bringes
Tlf. 2636

GULF service station

Vestergade 42 - Herning - tlf. 2585
Benzin - olie - vask
og smøring

Grindsted

TRIKO

v/ E. Hansen - Jernbanegade 18
Grindsted - tlf. 350
Trikotage - undertøj - alt i
babyudstyr

Viktualieforretningen

v/ H. Karlskov
Nørregade 5 - Grindsted
telf 318
Øst - konserves - pålæg
anretninger og smørrebrød

Grindsted Dampvaskeri

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

Kolding

Holger Sørensen

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

Vaskeriet »ELITA«

Tøndervej 48 - Kolding
Telf. 3022
Tøjet hentes og bringes

Slagter & Viktualieforretning

K. Bunkenborg
Haderslevvej 121 - Kolding
Kun een kvalitet — den bedste
Tlf. 4114

Sadelmager Poulsen

Jørgensens efft.
Låabygade 20 - Tlf. Kolding 868
Alt i møbler - tæpper
ompolstring og reparationer

Silkeborg

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

Bageriet

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

Aktieselskabet

Handels- og Landbrugsbanken i Silkeborg

Tlf. 1024 (5 l.)
Filialer i Bryrup og Engesvang

Langå

Aage Rasmussen

Scharlings efft. - tlf. 85 - Langå
Alt i dame- og herrekonfektion
samt manufaktur

Wiener-Bageriet

Bredgade 3 - Langå
Prøv vort friske og lækre brød
H. Hertzum - tlf. 67