

# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET

BELLGRAPHIC...



Lad Bellgraphic  
bringe Dem et  
GODT NYTÅR

195



BIL  
RUTERNES  
BILLET  
SYSTEM

ET TIDSSVARENDE  
BILLETSYSTEM  
BETYDER NYE KRÆFTER  
BEDRE ARBEJDSPROGRAM  
OG NY FORTJENSTMULIGHED



Aktieselskabet **SYSTEMEX**

BORGERGADE 15 · KØBENHAVN K  
TELF. PAL. E. 2870\*





## Fredericia

### Pauls TROPEHUS

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

### Frederica Karosserifabrik

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

### AA. ELLEHUUS

Specialværksted for polstrede  
møbler  
Nymarksvej 94, Fredericia.  
Tlf. 2865

### Frugtforretningen

G. Hvilsted  
Rahbæksvej 4 - Fredericia  
Tlf. 2825  
Altid 1. kl.s frugt og grønt

### Vejleveys mejeriudvalg

A. Sørensen  
Vejlevej 53 - Tlf. Fredericia 1707  
1. kl.s mælk - fløde - smør

### Kolonialforretningen

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

### Storegårdens Viktualie

E. Rosendahl  
Nørrebrogade 35 - Tlf. Fredericia 74  
Kød - flæsk - pålæg  
Middagsretter - smørrebrød

## Vejle

### Th. Weissenborn & søn

Smede- & Maskinværksted  
Gas . Vand . Sanitet . Varme

#### Oliefyр

Vejle . Volmersgade 5 . Tlf. 2075

### NINON trikotage

Ørstedsgade 33 - Vejle - tlf. 3228  
Stort udvalg i trikotage -  
lingeri og småting

### Aage Jensen

bageriet - Fiskergade 7 - Vejle  
Tlf. 629  
Altid 1. kl.s brød og kager

### MOKKA BAR

O. Lehmsgade 2 - Vejle  
tlf. 2484  
Kaffe og kaffe er to ting,  
men MOKKA BAR er en god ting

## Holstebro

### »JETTE« damekonfektion

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

### Winther Pedersen

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

### Akkumulatorcentralen

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

### Tandlæge Tage Jylling

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

### Tobaksforretningen

Amaliegade 16B - Horsens - tlf. 2 32 78  
Cigarer - tobak - vine  
Knud Buus

### Sundvejens Kiosk

Sundvej 18F - Horsens - tlf. 2 43 16  
Dag- og ugeblade - telegrammer  
Indlevering til tipstjenesten

### FRESIA

Sundvej 26 - Horsens - tlf. 2 29 56  
Blomster - kranse - dekorationer

### Frisørsalonen

Søndergade 27 - Horsens - tlf. 2 34 14  
1. kl.s moderne hårpleje og  
betjening.  
J. H. Hansen

## Silkeborg

### SOFT ICE

Østergade 14 - Silkeborg - tlf. 2724  
1. kl.s is og konfekture  
Åbent til kl. 22

### Brødsalget

Estrupsgade 6 - Silkeborg - Tlf. 1352  
1. kl.s brød og konfektur  
A. Pedersen

### Clausen & Mortensen

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

## Silkeborg

### Osteklokken

G. & H. Hermansen  
Nygade 24 - Silkeborg - tlf. 466  
Stort udvalg i fuldfed, lagret ost  
Æg - konserves - kaffe

### Strøgets Konfekture

Søndergade 15 - Silkeborg  
Tlf. 1154  
Chokolade og konfekture  
gaveæsker

### WEBER CARLSEN

Østergade 2 - Silkeborg - tlf. 2302  
Billigst med det bedste  
i gardiner - hvidevarer og  
sengeudstyr.

## Randers

### Slagterforretningen

S. Møllersgade 20 - Randers - tlf. 2697  
1. kl.s kød og ilæsk  
hjemmelavet pålæg

### Niels Ebbesens Bar

Storegade 12 - Randers - tlf. 1744  
Her får De maden uden  
ventetid til billige priser

### Smede- og maskinværksted

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

### Restaurant Guldhuset

Mariagergade 7 - Randers  
Pensionærer modtages  
Små varme retter og godt  
smørrebrød til små priser.  
Åbner kl. 5. - Tlf. 367

## Grindsted

### TRIKO

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

### Viktualieforretningen

v/ H. Karlskov  
Nørregade 5 - Grindsted  
tlf. 318  
Ost - konserves - pålæg  
anretninger og smørrebrød

# 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**

**9 kr. årlig.**

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

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

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagstælling

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

JANUAR 1959

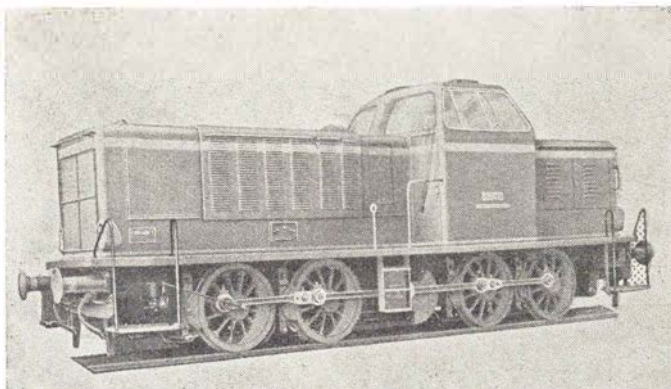
*Dette nr. indeholder:*

Skal man gøre det selv.....	side	3
Månedens emner .....	»	4
Sagt og skrevet .....	»	5
DSB fornyelser i 1958 .....	»	6
Det er ikke alle, der ved.....	»	7
Mens vi venter på tog.....	»	8
Erindres det .....	»	9
Danmarks roebaner.....	»	10
Nedbrud - reserve .....	»	12
Månedsmagasinet .....	»	12
Privatbane nyt.....	»	13
Model jernbane .....	»	14
Foto hobby.....	»	17
Månedens foto .....	»	18
Ud - ind .....	»	19
Forenings-nyt .....	»	19
Hunden på .....	»	20

# MAK

## dieselhydrauliske lokomotiver

240 HK—2000 HK



800 HK loko leveret til Lollandsbanen og  
Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

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*

*Rejselektüre*

*Venlig hilsen*

**Bladhandler-Forbundet**

i Danmark

## Aalborg

### Slagtermester Norvin

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

### Købm. Lundtoft Andersen

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

### Aksel Mortensen

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

### Radio service

Igelmoses efft. H. Christensen  
Danmarksgade 12 - tlf. 35 774  
Reparation af radio og fjernsyn  
Udlejning af båndoptagere

### William Christensen

Borgergade 30 - Aalborg - tlf. 2 16 60

Skræderi - målkonfektion  
Reparation og omforandring

### BP Hasseris servicestation

Hasserisvej 102 - tlf. 3 03 89

Benzin - vask - olie - smøring

### Skalborg Autoværksted

H. Rasmussen - Hobrovej 398  
l. kl.s reparation af ladvogne  
og personvogne  
Tlf. 3 50 85

### Eyvin Haurum

Tandlæge  
Vingårdsgade 15 - Ålborg  
Tlf. 2 67 08

## Nørresundby

### Sv. Baj Nielsen

Østerbrogade - 15 - Nørresundby  
Kayser symaskiner - Atlas køleskabe  
Nilfisk støvsugere - husholdnings-  
maskiner

Konto oprettes - tlf. 2 97 98

### Mejeriudsalget

Rolighedsvej 59 - Nørresundby  
Telf. 3 57 49  
l. kl.s mejeriprodukter

## Frederikshavn

### Købmand Jespersen

Bærfredsvej 1 - Fr.havn - tlf. 1366

l. kl.s kolonial - konserves  
tobaksvarer og spirituosa

### WÆHRENS

Rimmensgade 35 - tlf. 413  
Kolonial - delikatesser  
Kaffe — god til sidste dråbe

### CALTEX service station

Sæbyvej 58-60 - Frederikshavn  
Benzin - olie - vask  
Chr. Smed - tlf. 2077

### NIMA

Asylgade 39 - Frederikshavn - tlf. 1805  
Kolonial - konserves - grøntsager  
3 %/o rabat på alle varer  
På 1/4 kg kaffe 50 øre mod  
aflevering af denne annonce

### FRUGTFORRETNINGEN

Frida Kragsskov  
Teglgårdsvej, Frederikshavn. Tlf. 1516  
Altid l. kl.s frugt og grønt

### VESTERPORTS FISKEHAL

Abildgårdsvej 42, Frederikshavn  
l. kl.s friske fisk  
O. Nielsen. Tlf. 2089

Jernbanepersonalet  
anbefales

### KIVO - KUNST

Søndergade 61 - Frederikshavn

## Nykøbing Mors

### Werner Nielsen

Højbro 30 - Nykøbing M. - tlf. 8  
Alt i l. kl.s kolonial  
Spec.: ekstrafin kaffe

### TRIKOHL

Havnegade 5 og 14 - Nykøbing Mors  
l. kl.s kemisk rensning og  
oppresning  
Tøjet hentes og bringes - Tlf. 955

### Det danske

### Gødningskompagni %

Ålborg afdeling  
Telf. 20022

## Brønderslev

### Trikotaforretningen

Algade 1 - Brønderslev - tlf. 3  
Stort udvalg i trikotage  
lingeri og småting

### Slagtermester Larsen

Holbergsgade 2 - Brønderslev  
Alt i l. kl.s kød og hjemmø-  
lavet pålæg. Tlf. 480

### Niels Andersen

Slagtermester - Nygade 4  
l. kl.s kød og hjemmelavet  
pålæg  
Kun friske varer. - Tlf. 530

### Slagtermester Thuesen

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

## Hjørring

### Tobaksforretningen

Bispensgade 79 - Hjørring - tlf. 2128  
Tobak - cigarer - cerutter  
Dag- og ugeblade

### Mettes konfekturer

Nørregade 13 - Hjørring  
Alt i chokolade og konfekturer  
Tlf. 1375

### Hjørring ny Tømmerhandel

Odinsvej - tlf. 1321 - 1562  
Alt i trælast og  
bygningsartikler

### Syn for sagen

— Der er vel nok gang i de gamle  
moder fra længst forsvundne dage!

— Ja, selv chemisen er kommet i vælten  
igen!

— Det har jeg dog ikke hørt.

— Jow! — Jeg så det selv forleden. En  
hel jernbanevogn fuld, og udenpå stod  
et stort og tydeligt skilt: »Deutsche Che-  
mische Fabrik, Bielefeld».



# Skal man gøre det selv?

**Burde DSB**

**selv være**

**ejer af**

**Frichs og Scandia**

Der findes en bog med titlen: *Gør det selv*. I bogen gives der anvisninger på, hvorledes man selv kan fremstille og reparere snart sagt enhver af dagliglivets brugsgenstande samt foretage vedligeholdelses- og soigneringsarbejder på hus og hjem. Og efter krigen, da der var mangel på arbejdskraft, blev det næsten som et slagord: *Gør det selv*. Endnu ser man i mange forretninger, særlig hvor man sælger farver og maleartikler, et skilt, der forkynner det samme: *Gør det selv*. Ofte med nærmere forklaring: Spar penge, mal selv Deres vinduer, mens tiden er. Giv sommerhuset en fornyelseskur, mal med — o. s. v. Til gengæld ser man hyppigt på skilte og i annoncer: Prøv ikke på at gøre det selv, lad fagmanden.

Det er givet, at de fleste »fagmænd« ser med utilsløret uvilje på, at »man gør det selv«, og finder, at det er udslag af den forkastelige mentalitet, der ikke under andre en smule fortjeneste. At det som regel er en følge af manglende midler og nødvendig sparsommelighed, tænker de ikke på, og heller ikke på, at man ret ofte kan have dårlige erfaringer om henvendelser til, og er blevet taget ved næsen af »fagmanden«. Alt dette får nu være, hvad det vil. I den almindelige private husholdning vil en vis selvhjulpethed og selvforsyningspolitik altid være en økonomisk fordel. Når det

gælder staten og det offentlige, er sagen ikke så ligetil.

Da folketinget lidt før jul diskuterede de mange millioner, som skulle bruges til anskaffelse af nyt rullende materiel til DSB, var der et af tingets medlemmer, der foreslog, at staten skulle overtage de to store fabrikker, som væsentligst lever af at fremstille sådant materiel til DSB, Frichs i Århus og Scandia i Randers. Forslaget får selvfølgelig ikke denne gang nogen betydning, da det er fremsat fra kommunistisk side. Men det er ikke første gang, der har været talt om den sag, og tanken er den nærliggende: *Gør det selv*. Når DSB ved sine bestillinger holder de to fabrikker oppe, kunne de ligeså godt selv eje dem. For øvrigt ville det slet ikke være nødvendigt at overtage fabrikkerne, selv om man skulle ønske at: *Gøre det selv*. DSB råder jo over værksteder, hvor man udmærket kunne fremstille de ønskede køretøjer. Skulle en sådan fabrikation også kræve nogle udvidelser og nyanlæg for en del millioner, ville dette ikke betyde noget i forhold til værdien af det materiel, der

købes. Noget helt andet er, om det kan betale sig?

Staten er jo os allesammen, i denne forbindelse ligeså godt Frichs og Scandia som Statsbanerne. Og det kan sådan set være ligegyldigt, om de penge, der betales i arbejds løn, går af statskassen eller gennem de to private fabrikker, bare de priser, der betales, er rigtige. Det vil sige, at de ikke er større end nødvendig, og at det fremstillede materiel er af tilfredsstillende kvalitet, og dette må man stole på, der bliver holdt kontrol med. Det er slet ikke så nemt, at »tage staten i skægget«. Dertil kommer, at de to fabrikker som private foretagender i langt højere grad end en statsejet virksomhed, har mulighed for at kunne fremstille og sælge, også til eksport, andre ting, og derved skabe forøget arbejde og fortjeneste.

DSB er jo også os allesammen og må tage ofte temmelig vidtgående samfundsmæssige hensyn. Og selv om det skulle ske, at man en enkelt gang skulle blive fuppet, er det ikke alting, det kan betale sig at gøre selv. For øvrigt har der også undertiden været fremsat forslag om, at DSB skulle lade det rullende materiel reparere på private værksteder. Mon ikke man har truffet det rigtige ved at gå en middevej mellem de to forslag, sådan som sket er?

Aros.

Resturant **»På Fortovet«**

og baren på Østerport station

anbefales

POUL GUDMANN

# Månedens emner...

## ●●●●●●●● **Vi har modtaget . . .**

### Togenes hastighed.

Ja — her tænker jeg på godstogene, og selv om det er et gammelt fortærsket emne, er det stadig et sårbart punkt.

Jeg forstår godt, at det skal gå stærkt. Tempo er jo tidens løsen, og vil banerne følge trop, må der også ydes al den service, der overhovedet kan stemples op af jorden, men har man ikke strammet buen lige hårdt nok i forhold til det materiale, der rådes over.

Med MY'ernes enorme trækraft og store hastighed er der skabt en revolution indenfor DSB, en revolution, hvor vognparken endnu ikke helt har kunnet følge med udviklingen, hvorfor man ser, at f. eks. Q-vogne, der før krigen lullede rundt i 45 km godstog i dag suser afsted i 70—80 km godstog. Dette må absolut indebære, at materiellet er i tip-top orden, at vognene er forsvarlig læsset — også stykgodsvognene — og at togefertsynet foretages med meget kritiske øjne, hvilket togpersonalet og vognopsynet må lægge sig stærkt på sinde.

Selv om DSB råder over en masse dejlige store vogne, er det desværre alt for lidt efter det behov, der er opstået ved en forøgelse af hastigheden, hvorfor genen med de mindre og noget uegnede vogne fortsat vil spille ind, derfor er det glædeligt at se, at DSB nu har et større antal G-vogne i ordre hos Scandia i Randers, således at nogle af de ældste og værste vogne kan blive udrangeret, for har man blot een gang prøvet at hænge bag på et 80 km persontog i en Eh- eller Ek-vogn, så får man respekt for hastighed.

E. Ø.

### Befordring af fragtstygods med privatbanerne.

Som bekendt skete der i afvigte efterår en stor forbedring med hensyn til befordring af fragtstygods fra København, idet gods, indleveret på Københavns godsbanegård senest kl. 17 (lørdage dog kl. 14), er fremme så at sige overalt på Fyn og i Jylland tidlig næste morgen.

Når man betragter den brochure, der i den anledning blev udgivet og udsendt til forskellige store firmaer m. v., kan man ikke andet end undre sig over, at mange af vore privatbaner ikke udnytter denne

fine befordring fuldt ud ved selv at befordre fragtstygods videre efter en hurtigere plan.

Som eksempel kan nævnes, at gods, der ankommer til Ålborg allerede kl. 5,50, tilsyneladende ikke bliver viderebefordret samme dag med de 4 fra denne by udgående baner til henholdsvis Fjerritslev—Thisted, Sæby—Frederikshavn, Nibe—Hvalpsund og Hadsund N. Endvidere kan nævnes, at gods, der ankommer til Odense kl. 2,30, tilsyneladende heller ikke når ud til kunderne samme dag på strækningerne til Kerteminde—Martofte og Brendstrup—Middelfart.

Det er at håbe, at privatbanerne i egen interesse benytter sig af denne chance til at få stykgodset fra København viderebefordret samme dag til gavn og glæde for såvel banerne ved opnåelse af flere fragter som for kunderne ved en hurtigere betjening, men måske er der tænkt på dette forhold ved næste køreplansskifte, idet nævnte forbedring som bekendt skete midt i en køreplansperiode.

O. B.

## Pas på!

### 38 millioner kroner i erstatning.

Dette enorme beløb — otteogtredive millioner danske kroner — blev sidste år udbetalt i erstatninger til ofre for arbejdsulykker og erhvervs sygdomme.

Disse 38 millioner — omtrent 10 kr. for hver indbygger i landet — er endda kun en del af, hvad arbejdslivets skyggesider hvert år koster det danske samfund. Alle de skjulte, indirekte omkostninger såsom tabt arbejdsløn, forstyrrelser i den sædvanlige drift, midlertidig standset eller forsin-

ket produktion, udgifter ved sygehusbehandling og meget andet vejer endnu tungere til på vægtskålen.

I en artikel om ulykkesstatistik i tidskriftet »Pas På« blev det fornylig fastslået, at ét års ulykkestilfælde, alle iberegnet, medfører 8000 års uarbejdsdygtighed eller, udtrykt på en endnu tydeligere måde, at der hver dag er 8000 mennesker, der er uarbejdsdygtige som følge af ulykkestilfælde. Hvad dette betyder privat- og nationaløkonomisk, er det vanskeligt at regne eksakt ud, men at det er store tab, er uden for al tvivl.

Et sådant produktivitetstab har landet simpelthen ikke råd til, de lidelser, der gemmer sig bag statistikkens tørre tal, uførtalt. Men hvad kan der da gøres for at nedbringe ulykkestallet? Hvad kan den enkelte gøre, du og jeg, der sikkert begge mener at kunne feje for vor egen dør med hensyn til at være agtpågivende overfor livets farer?

Enhver kan gøre sin indsats i kampen mod ulykkerne: blot ved en smule omtanke, lide mere hensynsfuldhed overfor vore medborgere i trafikken eller på arbejdspladsen. Man kan gøre in indsats ved at oplære de kommende slægtled til en sikker adfærd, ikke mindst ved sit personlige eksempel, og man kan selv søge belæring for bedre at kunne imødegå farer, som man ellers ville være uvidende om.

En sådan oplysningsvirksomhed søger tidskriftet »Pas På« at udøve på en måde, der er redelig, men ikke kedelig. »Pas På«, der udgives hver måned af Arbejderbeskyttelsesfondet og Rådet for Større Færdselssikkerhed i fællesskab, indeholder i hvert nummer et væld af levende, aktuelt og rigt illustreret stof, som har bud til enhver.

»Pas På« koster kun 12 kr. om året, portofrit tilsendt. Det kan bestilles på bladets ekspedition, Upsalagade 20, København Ø.

## En verdensberømt jernbanevogn

Mens adskillige skibe, der i tidernes løb har sejlet på havene, har opnået berømmelse og fået deres navne indskrevet i historiens bøger på grund af de begivenheder, der er knyttet til dem, og et enkelt loko, Stephensons »The Rocket«, ligledes, fordi det repræsenterede en opfindelse, er der kun en enkelt jernbanevogn, der virkelig har opnået verdensberømmelse. Her er i store træk historien om den:

— Det internationale sovevognselskab Wagons-Lits lod umiddelbart før første

verdenskrig på værkstederne i Saint-Denis bygge en serie spisevogne af en type omtrent som de, der tidligere løb på DSB, den type med træbeklædning. Serien, 22 vogne, blev tildelt numrene 2403—2424. Mens alle de øvrige vogne forblev upåagtede, indskrev 2419 sit navn (no.) i verdenshistorien.

Den blev leveret den 20. maj 1914 og begyndte sit løb på strækningerne i Normandiet den 4. juni. Da krigen udbrød 2. august, blev den, som mange andre spise-



og sovevogne taget ud af drift og hensat i remise i Clichy. Sommeren 1915 blev den igen sat i drift. 1916 kørte den på strækningerne Paris—Bordeaux og Paris—Rennes. 1917 blev driften igen indskrænket og 2419 sat på stald indtil foråret 1918, den kørte derefter indtil august samme år, da den atter måtte sættes ud på grund af restriktioner.

Den øverstkommanderende over de allierede styrker, marchal Foch, havde hen mod krigens slutning til sin rådighed et tog bestående af 5 vogne, en sovevogn, en spisevogn og en salonvogn alle tilhørende Wagons-Lits, samt to pakvogne. Den 7. oktober 1918 bad krigsministeriet Wagons-Lits stille en kontorvogn til rådighed, og man lod da 2419 omdanne til en sådan ved bl. a. at fjerne alle de små borde og stole og i stedet anbringe et stort bord midt i vognen.

Den 28. oktober om aftenen gik vognen ud fra værkstederne i Saint-Denis. Den kørtes til at begynde med ud på nogle baner syd for Paris, og man kørte rundt med den i forskellige retninger hele natten, for at ingen skulle kunne gætte dens bestemmelse. Om morgenen den 29. ankom den til en banegård nord for Paris og blev der i løbet af dagen indrangeret i marchal Fochs tog, der transportererede de allieredes befuldmægtigede med marchalen i spidsen til et sted i de store skove ved Compiègne tæt ved stationen Rethondes. Her modtog man de tyske forhandlere og den 11. november 1918 undertegnede våbenstilstands-deklarationen ved det store bord i 2419.

Efter denne mindeværdige dag indtil september 1919, blev vognen flere gange benyttet af de franske og allierede myndigheder til rejser til de tidligere besatte områder. Bl. a. var den et par gange i Trier (Tyskland) og en gang i Spa (Belgien). Da vognen derefter leveredes tilbage til Wagons-Lits, foreslog man derfra at lade den udstille i forskellige lande også i Amerika, og lade den samle penge ind til Røde Kors. Dette blev imidlertid ikke til noget, og den franske regering ønskede at erhverve 2419 til krigsmuseet i Paris. Wagons-Lits tilbød da at overlade vognen til staten uden betaling, og Clemenceau modtog gaven på regeringens vegne.

2419 blev nu igen på værkstederne i Saint-Denis sat i stand til at kunne tjene som vogn for Frankrigs præsident. Bl. a. blev loftet smykket med en frise allegoriske figurer omkring en inskription:

I DENNE VOGN HAR VED  
FRANC-PORT NÆR COMPIÈGNE  
VÆRET UNDERSKREVET  
VÅBENSTILSTANDEN PÅTVUNGEN  
TYSKERNE AF DE SEJRIGE  
ALLIEREDE ARMEER  
KL. 5, 11. NOVEMBER 1918

samt underskrivernes navne og navnene på de steder for de allieredes seje. Den 8. december 1920 blev 2419 indsat i et tog, der førte republikens præsident Millerand ledsaget af Poincare, marchal Foch, generalerne Joffre og Maginot, ambassadøren for USA og flere andre prominente personer på en officiel rejse til Verdun. På denne rejse blev vognen officielt overdraget til den franske stat.

Det blev den eneste rejse, 2419 kom til at gøre som præsidentvogn. Den gik igen i værkstederne, hvor den blev ført tilbage til den stand, hvori den var på våbenstilstands dagen, og derefter transporteredes den til krigsmuseet i Invalide Hotellet i Paris. For at kunne føre vognen gennem byen, blev bogierne taget fra og vognkassen kørt på blokvogn gennem gaderne. Den blev anbragt i Invalide Hotellets gård og forsynet med et skilt, der forkyndte:

MARCHAL FOCHS VOGN  
I HVILKEN VÅBENSTILSTANDEN  
DEN 11. NOVEMBER 1918  
BLEV UNDERTEGNET —  
GIVET TIL STATEN AF  
WAGONS-LITS

Dermed skulle man have troet, at historien om 2419 var slut. Men således gik det ikke. Den blev kun stående i 6 år, fra 28. april 1921 til 8. april 1927. Prisgivet sol og vejr og vind forfaldt vognen mere

og mere, så man ikke kunne være den bekendt. Dens efterhånden temmelig miserable tilstand blev genstand for omtale i pressen, endog udenlandske blade beskæftigede sig dermed. Det kunne ikke blive ved at gå på denne måde, og vognen var for stor til at kunne anbringes under tag i museet. Der blev talt og skrevet frem og tilbage om sagen. (Vi kender tilsvarende herhjemme, f. eks. fregatten »Jylland«). Alle var enige om, at der skulle gøres noget, men der var ingen penge til det. (Også ligesom her). Myndighederne i Compiègne ønskede vognen anbragt ude ved deres by, hvor våbenstilstanden var sluttet, og andre fastholdt, at Invalide Hotellet var det eneste rigtige sted, men ingen havde pengene. Endelig var der en

*Tagt og skrevet*

**Borgmester H. C. Petersen,  
Assens.**

— I år har Assensbanen 75 års jubilæum — men det holder ikke DSB tilbage fra at sige til jubilaren:

— Du er syg, og din jubilæumsgave bliver din ligkiste, som vi herved skænker dig.

**Kontorchef J. P. A. Andersen,  
maskinafd.**

— Skinnebusser er ikke noget uartigt ord hos os. Vi benytter dem ikke, fordi vi har erfaring for, at mindre motorvogne hurtigt avler behov for større vogne.

**B. T.**

Talrige klager, som i de sidste måneder er regnet ned over DSB på grund af dårlig toggang på kystbanen, har nedbødt stationsforstander Korff, Skodsborg.

Han har ikke kunnet tåle de mange klager dagen lang fra utilfredse folk og har nu sendt DSB sygemelding. Til februar fylder stationsforstanderen 65, og han har indsendt ansøgning om afsked.



**Til JYLLAND**  
over  
**HUNDESTED — GRENÅ**

Tog fra Hillerød

Hverdage: 7,15	11,15	16,15	20,15
Søndage: 7,15	10,50	16,12	19,15

Frederiksværkbanen



**„De Danske Østersøfærger“**

*Restaurationen*

K. BJØRN JENSEN

**GEDSER**

rig amerikaner, der tilbød at betale, hvad det kostede at bygge en garage til vognen ude i Rethondes og flytte den dertil. Således skete det.

2419 blev atter engang sendt til værkstederne i Saint-Denis og sat i stand, hvorefter den førtes til Rethondes, hvor der var bygget en standsmæssig remise til den. Den 11. november 1927 forlod 2419 værkstederne og blev med et særtog, hvori blandt mange højtstående personer også befandt sig marchal Foch, ført til sit fremtidige hvilested.

Igen skulle man tro, at historien om 2419 var til ende. Men heller ikke denne gang blev det den evige hvile. Den 20. juni 1940, da de første tyske tropper nåede Rethondes, sprængte de remisen og førte 2419 ud til det sted, hvor i 1918 våbenstilstanden var blevet undertegnet. Den 22. juni kl. 15 ankom Hitler ledsaget af Göring, Reader, von Brauchitch og von Keitel og steg ind i vognen. Kl. 15,35 ankom de franske forhandlere. Man tog plads om bordet, og betingelserne for vå-

benstilstand oplæstes, hvorefter Hitler rejste sig, tog afsked og forlod vognen 15,45. Kl. 18,52 var traktaten underskrevet, og 2419 havde for anden gang været skuepladsen for en begivenhed, der skulle blive indskrevet i fremtidens verdenshistorie.

Dagen efter kom der ordre fra Hitler, at 2419 skulle føres til Berlin, og remisen og sporene, hvor vognen stod, skulle sprænges bort. I Berlin var vognen en uges tid udstillet ved Brandenburg Porten, hvor berlinerne modtog den med vild begejstring. Derefter blev den ført til en rangerbanegård, og man mente, at den der var blevet ødelagt under de allieredes bombardementer. Men efter tyske kilder har man senere erfaret, at vognen i 1944 blev evakueret fra Berlin til en lille by i Turingen, Ohrdruf. Der endte den sine dage. Da de amerikanske tropper rykkede ind i Ohrdruf, sprængte en afdeling SS'er efter modtaget ordre 2419 i luften, og dermed var dens tilværelse for stedse slut.

Aros.

*S-banen Glostrup—Tåstrup.* En del af jordarbejdet er påbegyndt.

*Nørre Alslev—Tingsted.* Krydsningssporene er her forlængede således, at de kan tage de længere togenheder fremført af loko. For at frigøre Tingsted st. for dens to niveauoverskæringer, er den nordlige overskæring erstattet af en gangtunnel, og mod syd er påbegyndt en 18 m overføring. På Eskildstrup st. er arbejdet på en gang- og perrontunnel påbegyndt.

*Nykøbing F.—Rødby.* På lollandssiden er jordarbejdet til den nye jernbane- og vejbro færdigt, og arbejdet på den nye færgehavn i Rødby er påbegyndt. På Nykøbing F. station nærmer arbejdet på en 25,7 m underføring for Vesterskovvej under stationens 8 spor sig sin fuldførelse. Broen over Tingsted å forlænges med 79 m, og pæleramning til et nyt pakhuis er påbegyndt.

*Centralværkstedet Gb.* Det tidligere akkumulatorværksted er ombygget til elektrisk værksted.

*Kalundborg.* Bundundersøgelserne i havnen, hvor det nye færgeleje skal bygges, har vist, at disse er meget ugunstige, idet der er fundet indtil 20 m mudder, der først må fjernes, før bygning af kaj og færgeleje kan påbegyndes. Når muddret er fjernet, vil dette blive erstattet med et tilsvarende lag sand. I marts vil arbejdet både med hensyn til bundforholdene og bygning af færgehavnen blive udbudt i samlet entreprise, og hele arbejdet skal være færdigt på 13 måneder.

*Broanlæg* er udført ved *Herfølge*, hvor den tidligere 11,5 m overføring er udvidet til 25 m, en underføring for en landevejsforlægning mellem *Løve* og *Høng*, en 20,5 m overføring til erstatning for den tidligere 11 m overføring for hovedvej 5 ved *Hillerød* st., et 8,3 m overføringsanlæg på *Vørslev* st. til afløsning af et 5 m underføringsanlæg, udvidelse af overføringen ved *Vrangstrup* fra 5 m til 10 m, samt udvidelse af underføringen på *Borup* st. til 9 m. Endelig det store arbejde med det nye 32 m underføringsanlæg ved *Buddinge* st. med samtidig løftning af banen og ombygning af stationen.

## 2. distrikt.

I *Nyborg* er et nyt signalhus fuldført.

Ved indføringen af *Sydfynske jernbaner* på *Odense station* er de afsluttende ar-

# DSB fornyelser i 1959

## 1. distrikt

*Glostrup—Korsør.* På denne strækning er den påbegyndte rationalisering ført videre, idet *Borup* og *Ringsted* stationer er ombyggede, således at indtil 835 m lange tog, hvilket svarer til My-ernes trækkeevne, vil kunne overhales. For at få en smidigere afvikling af den gennemgående trafik, er det nye overhalingsspor i *Borup* placeret mellem hovedsporene.

I *Ringsted* har man indlagt et sporskifte med hældningsforhold 1:18,5, således at togene til og fra *Ringsted—Næstved* kan passere gennem stationen uden at skulle nedsætte hastigheden. Perronerne er forlængede, så de kan tage de længere togenheder.

På *Viby station* fjernes overhalingsporet, og gangtunnelen omdannes til perrontunnel.

De resterende bevogtede overskæringer på denne strækning afløses nu med skinnefri vejforbindelser. Ved *Gøderup* er

fuldført et 8 m underføringsanlæg, og ved *Adamshøj* mellem *Kværkeby* og *Ringsted* er et 8 m overføringsanlæg færdigt. Ved østenden af *Fjenneslev* er påbegyndt et parallelvejsanlæg.

*Korsør.* Her fordrer rationaliseringen en større ombygning og modernisering af sporanlægget. *Dyrehovedgårdsallé* er ført op over *Tårnborgevej* og sporanlægget på *Korsør* station.

*Lyngby st.* Her er andet afsnit af den nye hovedbygning under brokonstruktionen for motoromfartsvejen under udførelse.

*Helsingør st.* En større omlægning af stationens spornet bl. a. for at skaffe en bedre forbindelse til og fra færgerne, samt længere opstillingsspor for godstogene, er i alt væsentligt fuldført. Et nyt og moderne sikringsanlæg er under fuldførelse.

*Vanløse st.* Her er en større bygning for signalvæsenet under opførelse, hvor det er meningen at samle flere nuværende forskellige beliggende værksteder og lagre.

Til lands - til vands og i luften

**ZONE-REDNINGSKORPSET**

Lykkesvej 18 - Herning

Telf. 1870

Spec.: Sværtransport

**Telf. 14910 - døgnvagt**

**Odense  
Stationsbilerne**

Ø. Stationsvej 8

HURTIG — BILLIG — REEL

Jernbanepersonalet foretrækker



**Stjerne Biscuit**



Telf. Vejle 714



bejder nu udført, idet en ny opholdsbygning er fuldført og taget i brug. Der er endvidere tilvejebragt en ny rampe fra det nye pakhus til bagaetunnelen.

Den tidligere påbegyndte rationalisering af den fynske hovedbane er fortsat. Arbejdet omfatter forlængelse af overhalings-sporene, forenkling af læssesporanlæg-gene, indførelse af moderne stations- og strækningssikringsanlæg i forbindelse med indførelse af fjernstyring og erstatning af manuelt betjente bomme med automatbomme. Samtidig udføres en forstærkning af det vestgående hovedspor. I 1958 er der især arbejdet på Årup station.

På centralværkstedet i Aarhus er opførelsen af en vognhal 2, omfattende ca. 2.300 m<sup>2</sup>, i alt væsentligt fuldført. Det samme gælder en jernbetonbygning ved magasinet samt en ombygning af motorværkstedet.

Ved Aarhus remise er opført en bygning med værksteds- og eftersynsanlæg for My-loko. Foruden en sidebygning med renserum, værksted og magasin findes en hal med seks My-pladser med tilhørende revisionsgruber og platforme. Bygningen er udført som jernbetonskeletbygning med tag af strengbetondragere med 30 m spændvidde, dækket af tagplader af leca-beton. I forbindelse med dette anlæg, som er fuldført, er udført betydelige sporanlæg.

Ombygningen og moderniseringen af Ålborg station er ført videre med tilvejebringelsen af nye depotspor på godsbanegården. Endvidere er en række bygningsarbejder under udførelse, først og fremmest et nyt pakhus med et areal på ca. 6.400 m<sup>2</sup> med dertil hørende ekspeditionsbygning, og desuden et par opholdsbygninger m. v.

Ved omlægningen af banegårdsforholdene i Skive er de resterende jordarbejder under udførelse, herunder jordarbejderne for forlægning af Struer- og Glyngørebanelne samt opfyldning til ny godsstation og havnebanen. I forbindelse hermed er en ca. 130 m lang tunnel for Glyngørebanelen under det højtliggende parti omkring Holstebrovej under udførelse. For den nye forplads er påbegyndt en støttemur, der samtidig indgår i den kommende nye hovedbygning.

Også strækningen Lunderskov—Padborg er en rationalisering under udførelse, omfattende forlængelse af krydsningssporene, indførelse af nye sikringsanlæg, afskaffelse af niveauoverkørsler m. m. I 1958 er krydsningssporene på Over Jerstal, Hovslund og Sommersted forlængede. Endvidere er et 4,5 m overføringsanlæg syd for Sommersted fuldført og et 11 m overføringsanlæg nord for Sommersted med tilhørende banesækning påbegyndt.

For statsbanernes rutebiler og lastbiler er i Viborg opført et større værksteds- og garageanlæg med tilhørende kontorbygning. I Ringsted er påbegyndt et mindre anlæg af tilsvarende art, og i Hørsholm er et værkstedsanlæg udvidet og ombygget. En række mindre garageanlæg er fuldført.

Af større bygningsarbejder i årets løb kan iøvrigt nævnes, at der er opført opholdsbygninger på Københavns godsbanegård og Hellerup station. Hovedbygningen på Viborg station er under fuldstændig ombygning, og i Helsingør stations hovedbygning og i remisen i Helgoland foregår betydelige ombygningsarbejder.

Ved nedennævnte maskindepoter er tilvejebragt tankanlæg for gasolie: Helgoland, Københavns godsbanegård, Helsingør, Esbjerg, Fredericia og Aarhus.

I 2. distrikt er også udført en række broanlæg. Ved Manovej i Herning er bygget en 2,5 m gangbro, i Give er udført et 12 m underføringsanlæg, i Hinnerup er bygget en ny 10 m underføring til erstatning for en 5 m underføring. I den nordlige ende af Esbjerg st. er bygget et 21 m bredt overføringsanlæg, hvor der i den vestlige brorampe er indbygget et parkeringsrum og offentligt beskyttelsesrum for 800 personer.

### Nyt materiel.

I 1958 er leveret yderligere 8 My-loko fra NOHAB i Trollhättan. FRICHS i Århus har leveret to 425 hk dieselelektriske rangerloko samt fem 500 hk dieselele motorvogne ltr. Mq. FRICHS har ligeledes leveret tolv 126 hk rangertractorer af samme type som tidligere leveret. For indeværende år har fabriken 20 dieselmekaniske rangerloko i ordre til DSB. Disse rangerloko kører lige godt forlæns som baglæns og har fem trykluftstyrede hastig-

hedsgear. Den max. hastighed er 60 km/t ved 1000 o/min.

SCANDIA, Randers, har i årets løb leveret 10 bogiepersonvogne ltr. Cc af den klassiske type med sidegang og ni kupeer, 10 storrumsvogne ltr. Al. Desuden er leveret ialt 360 toakslede godsvogne, nemlig 100 flade ltr. T med sidestotter, 60 hvide lukkede ltr. I og 200 højfj. åbne godsvogne ltr. P. — T og P vognene er af europæisk standardtype. I samarbejde med FRICHS er afleveret 5 Mo vogne.

HENSCHEL-WERKE har leveret 19 stålvognskasser til 2. kl. ltr. Cl storrumsvogne samt 4 stålvognskasser til 2. kl. Cle storrumsvogne. Disse vognkasser færdigmonteres og sættes på bogier i DSB's centralværksteder.

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

at man senest den 1. august 1961 skal kunne hæve broklappen i den nye Guldborgsundbro.

at Vridsløselille trinbræt på 10 år skal omskibes til en by på 16.000 indbyggere.

at der nu er nedlagt betonsveller på strækningen ved Tommerup station. Samtidig svejses skinnerne sammen i længder på 2 km.

at trafikministeren har anmodet finansudvalget om en bevilling på 10,5 mill. kr. til en ny færge på Helsingøroverfarten. Den skal bygges som færgen HELSINGØR, der kostede 8,2 mill. kr.

at arbejdet på Ålborg ny godsbanegård, der skal være færdig 1. oktober i år, nu går rask fra hånden, og det ser ud til, at tidsfristen kan holdes.

at strømstyrken i varmeanlægget til de elektrisk opvarmede sporskifter kun er 3 volt, men forbruget er på 1000 amp. Installationen til et enkelt sporskifte koster 5000 kr.

at arbejdet med ombygningen af gadebroen foran Østerport station vil blive udliciteret i marts måned. Det vil vare tre år og koste ca. 2 mill. kr. Der bliver tre opgange i broen fra perronerne på Østerport station.



Hovedbanegårdens  
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Vilttoft

De er i godt selskab på en JØRGENSEN-REJSE

Jørgensens



Rejsebureau

JERNBANEGADE 7 - KØBENHAVN V



## Karolines tvungne opsparing . . .

»Du har vel nok forstået at gå stille med dørene.« Med disse ord modtog Karoline mig, da jeg kom hjem. Jeg måbede. — »Må jeg spørge, var det meningen, jeg ikke skulle have noget at vide om den sag?«

»Hvad for en sag?«

»Den tvungne opsparing, naturligvis.«

»Hvad med den?«

»Du læser vel aviser?«

»Ja tak. Egentlig alt for meget. Det gør du vel også?«

»Ja'e, vel gør jeg så. Men jeg vidste ikke, det var noget, som kom os ved, alt det om tvungen opsparing.«

»Det gør det egentlig heller ikke.«

»Hvad gør det ikke? Kommer det ikke os ved, at vi kan få penge udbetalt? Nu har jeg dog aldrig hørt så galt. Hvorfor har du ikke snakket om det? Var det meningen, du lige så stille ville hæve de penge, uden at jeg fik noget at vide om det?« Hun var temmelig skarp både i stemme og ansigtsudtryk, så jeg foretrak ikke at sige mere, før hun havde hidset sig ned igen. »Her står jeg som et andet mæ'e hæ'e, når de andre taler om deres tvungne opsparing og alt det, de vil købe for pengene. Jeg aner ikke et klap om noget af det. Andet altså end at vi også må kunne få udbetalt nogle penge. Jeg har fundet et kort med en masse idiotiske huller i og noget krims-krams på. Den kan vi altså få 200 kroner for foruden renter ca. 60 kroner. Hvorfor har du ikke

sørget for at få hentet de penge? eller i det mindste snakket om det, så jeg kunne hente dem? Kommer det måske ikke mig noget ved, synes du? Pengene er da ligeså godt mine som dine, og du har vel ikke tænkt dig at forære staten de penge?«

Der fo' en djævel i mig, og jeg svarede: »Jo, det havde jeg da tænkt mig.« Nu var det Karoline, der måbede, og jeg fortsatte: »Jeg har nemlig tænkt meget alvorligt over den sag, og jeg synes, staten er så flink overfor os på alle måder, så vi nok engang også kunne vise os lidt villige til gengæld. Og da der ikke er anden måde, vi kan vise vor taknemlighed på, vil det kun være rimeligt, om vi slår en streg over de penge.« Hun måbede stadigvæk. Det gav mig mod til at fortsætte: »Vi har blandt kollegerne talt meget om det, og jeg tror nok, at de allerfleste er til sinds at skænke staten pengene. Vi er selvfølgelig helt på det rene med, at staten ikke kommer og siger tak til os for det, men vi vil ved os selv føle en tilfredsstillelse ved at gøre det. Det er, som sagt, den almindelige opfattelse af sagen, og jeg tror sikkert, at du vil mene det samme, når du får tænkt rigtigt over det.« Jeg så vældig dybsindig og samvittighedsfuld ud, mens jeg forklarede hende det. Troede jeg da.

»Nå, så det mener du. Men jeg skal sige dig noget: Det er dæleme løgn i din hals alt sammen, at du ved det. Der er sgu ikke nogen, som vil skænke staten pen-

gene, hverken du eller nogen anden. Du tror jo ikke engang på, at du kan bilde mig det ind. Nej, nu skal jeg sige dig noget helt andet: Jeg vil se gysser, og det omgående. Har du forstået det?« Nu smilede hun, og hendes stemme var lagt om i et mere gemytligt leje: »Kom nu ind og spis, farmand, så skal jeg imens fortælle dig, hvad jeg vil have for pengene.« Hun tog mig endda ved hånden og trak mig ind i stuen. Denne overdrevne venlighed gjorde mig noget betænkelig.

Den stod på mørbradbøf og svedskegrød. Begge dele sætter jeg stor pris på, og jeg var meget medgørlig stemt, da hun igen optog diskussionen.

»Hvad tror du så, vi skal have for de penge?«

»Aner det ikke. Det er også tidligt nok at tage stilling til det.«

»Det er ikke for tidligt. Og det er dig, der skal bestemme, hvad vi skal have.« Det lød mistænkeligt, næsten faretruende.

»Jeg tror næsten ingenting, vi skal købe.«

»Så. Vær nu sød, farmand. Jeg har sådan gået og glædet mig til at tale med dig om det.«

»Du så nu ikke særlig glad ud, da jeg kom.«

»Nej, måske. Men jeg er det alligevel. Det er så sjældent, der dumper penge ind til os sådan uventet. Nu må du ikke gøre mig ked af det lige med det samme. Hør nu her. Jeg har besluttet, at du skal bestemme, hvad vi skal købe.«

»Vil du slet ikke have noget at sige i den sag?«

»Ikke spor. Du og du alene skal have lov at tage bestemmelse, og jeg vil være glad, ligemeget hvad du så end beslutter. Det skal enten være fjernsyn eller telefon.« (Det var altså på den måde, det var overladt til mig. Selvfølgelig).

»Du tror da vel ikke, vi kan få et fjernsyn for et par hundrede kroner?«

»Jo, det kan vi godt. Og så resten på månedlige afdrag.«

»Ja, tak. Men vi skal ikke have noget fjernsyn på afbetaling. Det kan vi altid få.«

»Ville du da ikke gerne have fjernsyn?«

»Nej. Det interesserer mig ikke det fjerneste.«

D. A.

### Amatør se her!

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

**Kvalitetsarbejde - hurtig levering - send Deres film til NØR<sup>s</sup> FOTO Biilowsvej 2<sup>1</sup> - Eva 1686 - Kbhv. V.**



»Nå, der er måske heller ikke så meget ved det endnu. Det meste af, hvad de sender, er jo noget skidt, vi ikke gider se. Men det bliver vel bedre, ligesom radioen?«

»Er den blevet bedre?«

»Ja'e, den er vel bedre, end den var i begyndelsen?«

»Der er fyldt noget mege på. Men kvaliteten er nok nærmest dårligere.«

»Det kan du have ret i. Men så anskaffer vi telefon.« (Det var altså det, hun hele tiden havde spekuleret på).

»Hvad i alverden skal vi med den?«

»Ved du ikke, hvad man bruger en telefon til?«

»Nej. Ærlig talt, så aner jeg ikke, hvad almindelige mennesker som os bruger telefon til.«

»Det ville nu mange gange være rart at have telefon. Jeg savner den så tit.«

»Det vil sige: En halv snes gange om året, har vi brug for at ringe et eller andet sted hen. Tiere er det jo ikke. Og jeg synes, det er dyrt at betale et par hundrede kroner årligt for den fornøjelse, når vi kan gå ned i kiosken og gøre det for ti øre pr. gang.«

»Larsens har fået telefon, og de fleste af vore bekendte og kolleger har det. Hvorfor skulle vi så ikke også? Det hører sig til nu til dags.«

»Jeg er ligeglad, hvem der har telefon og hvem der ikke har. Det er vanvidt at give så mange penge ud til det, når der er så meget andet, vi gerne vil have, og som vi kan have mere glæde og nytte af.«

»Jeg ville nu så gerne have en telefon. Og når vi nu får de penge.«

»Ser du, lille Karoline, det er nemlig fidusen ved det hele. Vi kan slet ikke få de penge nu, medmindre vi vil tage obligationer for dem.«

»Det siger du ikke. Er det rigtigt?«

»Ja. De penge der udbetales nu, er en opsparing, vi ikke har. Vores forfaldet ikke før til næste år.«

»Så er det jo noget pjat det hele. Og så er der jo slet ikke noget at tale om.«

»Det er da heller ikke mig, der har begyndt.«

Lady.

*Erindres det....*

**For 50 år siden, januar 1909.**

Nordjyllands forenede Privatbaner. Ministeriet har approberet nye lokale takster, og et nyt lønningsreglement ventes approberet i nærmeste fremtid. Herefter bliver f. eks. assistenternes slutløn kr. 2400,—, medens tantiemen fuldstændig vil bortfalde.

Statsbanerne vil, hvis der på finansloven bevilges de fornødne midler, oprette et rejse- og reklamebureau i Berlin for at lede turiststrømmen til Norden over Gedser—Warnemünde-ruten.

**For 25 år siden, januar 1934.**

Statsbanerne har solgt dampskibet »Freja« til ophugning. »Freja« blev bygget i 1898 til ruten Korsør—Kiel og kom senere til Kalundborg—Århus-overfarten.

På Nørrebro Godsbanegård, tæt ved banelinien Nørrebro—Hellerup, er opført

et siloanlæg, fra hvis solvskinnende cementvægge store røde bogstaver meddeler, at fra dette anlæg leveres grus fra »Nymølle Skærvefabrik«.

Oddesundbroen. Anlægget af vej- og jernbanebroen over Oddesund er for fun-deringsarbejdernes vedkommende udbudt i licitation.

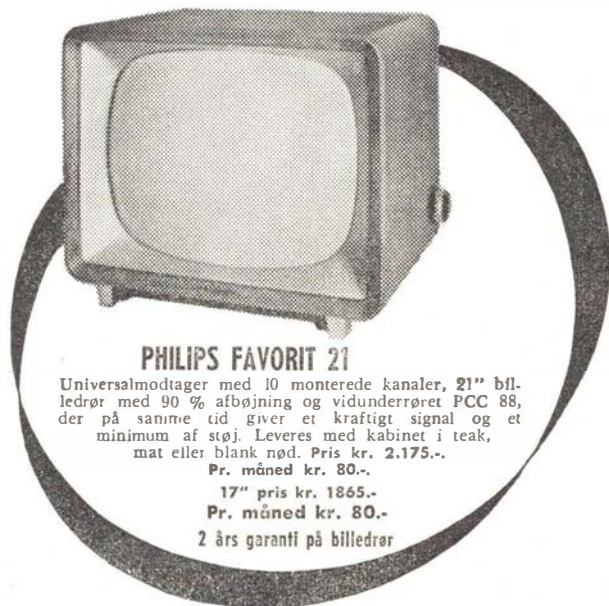
Statsbanerne har indhentet tilbud på ombygning af jernbanebroen over hovedlandevejen øst for Roskilde, den såkaldte Røde Port Bro.



Philips Fjernsyn hos

**BØRGE DALSGAARD** *det er klart*

PHILIPS har fremstillet fjernsyn siden 1937 — et verdensfirma med store traditioner og gode erfaringer, der kommer Dem til gode.



**PHILIPS FAVORIT 21**

Universalmodtager med 10 monterede kanaler, 21" billedrør med 90 % afbøjning og vidunderrøret PCC 88, der på samme tid giver et kraftigt signal og et minimum af støj. Leveres med kabinet i teak, mat eller blank nød. Pris kr. 2.175.-

Pr. måned kr. 80.-

17" pris kr. 1865.-

Pr. måned kr. 80.-

2 års garanti på billedrør

**3D**

garanti hos



4 etager

Korrekt vejledning og betjening før køb

Effektiv service, også efter køb

Kyndigt eftersyn på eget specialværksted

**BØRGE DALSGAARD**

VESTERBROGADE 6 D (Buen) - Telf. MI 62 50

Københavns største specialforretning med det kendte kontosystem.

# Danmarks roebaner

43 pct. af samtlige roetransporter blev i 1941 transporteret pr. roebane

Et emne, der især i månederne september—december gøres til genstand for megen presseomtale. Behandlingen af emnet er dog her af en lidt anden karakter end dagbladenes behandlingsmåde.

Dette er et forsøg på at vise, at der også er en verden uden for Verona — at det ikke alene drejer sig om de ofte nævnte store sukkerroetransporter til Tyskland, men at der desforuden eksisterer et stort transportspørgsmål, der hvert år løses, og — det bedes bemærket — er blevet løst gennem mange årtier. Dette spørgsmål må ikke glemmes til fordel for de »unge« eksportroer.

Det, der her tænkes på, er kort sagt det danske roebanenet, et net hvis udstrækning sikkert vil overraske mange.

Jeg har forsøgt at indtegne banernes forløb på hosstående kortudsnit. Indtegningen må dog — selv om Geodætisk Instituts kort har dannet grundlag — tages med forbehold, og bedes kun taget som en skematisk oversigt.

Som det vil ses, er der geografisk set tale om en opdeling i 3 klart afgrænsede områder.

Fælles for alle 3 områder er imidlertid sporvidden på 700 mm.

Da udbygningen er sket fortløbende, og til en vis grad efter erfaringer indhøstet i de øvrige områder, vil jeg opridse de enkelte afsnits historie, uden dog at komme ind på De danske Sukkerfabrikkers historie (D. d. S.), idet jeg betragter den-

ne som sagen stort set uvedkommende i hvert fald set med »jernbaneøjne«.

Som basis for de seneste statistiske oplysninger er — som det vil ses — valgt året 1941, dette er sket bl. a. fordi der i de senere år er sket en vis sanering, der f. eks. har givet sig udslag i nedlæggelse (1952) af den store fynske strækning nord for Sandager.

For ikke at foregribe begivenhedernes gang mere end allerede sket, er her en gennemgang af de 3 områders forhold.

## Lolland.

bør danne indledningen alene af den grund, at åbning i 1873 af sukkerfabrikken »Lolland« (senere »Højbygård«) gav anledning til, at landets første roebane blev anlagt. Det drejede sig om en kun 2 km lang strækning med »fast« spor, suppleret med transportable markspor. Trækraften bestod af heste, og transporten foregik i små kassevogne.

År 1880 overtoges fabrikken af D. d. S., der herefter helligede sig bygning af en fabrik i Nakskov. Selskabet stillede i Nakskov krav om, at transportforholdene var i orden før fabrikkens fuldendelse, og der blev planlagt et omfattende roebanenet (ialt ca. 2½ mil) omkring denne fabrik.

Da det var af væsentlig betydning at opnå statens støtte til de fornødne ekspropriationer, blev der i rigsdagen fremsat lovforslag om banernes anlæg. Rigsdagen stillede sig dog uvillig til industribane-

spørgsmålet — som det blev kaldt. D. d. S. gik da den vej, at der blev anlagt saftstationer, idet sammenhængende sporanlæg (roearealerne var ret spredt) blev vanskeliggjort ved visse grundejerens uvilje mod at få spor lagt over deres grunde, idet de henviste til, at de ikke selv var interesseret i roedyrking. Senere blev roearealerne mere sammenhængende, og sporelægningsen oplevede en ny æra.

Allerede i 1893 var der omkring Nakskov anlagt 50 km spor, der alle var beregnet på hestetransport. Fragten udgjorde 1 kr. pr. ton befordrede roer, således at affald befordredes gratis tilbage til producenten. Banenettets drift gav dog underskud, der ganske vist blev kompenseret gennem en bedre udnyttelse af fabriksanlæggene ved den mere centraliserede behandling.

I 1894 udstraktes spornettet med 16 km stikbane til »Højbygård«.

Omkring Nakskov opstod ret hurtigt lokomotivspørgsmålet, idet hestedriften snart viste sig at være irrationel, og driften blev i årene 1910—11 lagt om til lokodrift. Der måtte i den anledning ofres betydelige beløb på omlægninger og sporforstærkninger.

Lokodriftens indførelse samt anlæggenes udvidelse lettedes ved, at der kun krævedes amtsrådstilladelse til baneanlæg over og ved offentlige veje m. m.

Det stod hurtigt dyrkerne klart, at banerne havde store fordele transportmæs-

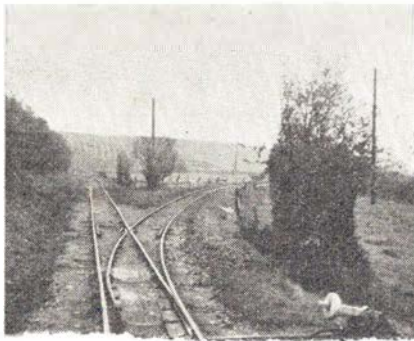


Kort over roebanerne på Fyn, Sjælland og Lolland



sigt set, men selskabet fastholdt det synspunkt, at det måtte blive dyrkerne, der tog spørgsmålets realisation i deres hænder.

Resultatet blev, at der ved hjælp af lån fra D.d.S., i løbet af 10—15 år opstod mange private baneanlæg, således at det vestlollandske net nåede op på ialt ca. 160 km.



dens det i Sakskøbing (jfr. senere) kun udgjorde 16,5 km. Det vil altså ses, at der heri kan ligge væsentlige forskelle i transportudgifterne.

Sakskøbing, den yngste lollandske fabrik, åbnede i 1911, og dens roebanenet blev samtidig taget i brug. Der er her tale om en strategisk god beliggenhed midt i nettet. Baneanlæggene var forholdsvis lettere at udføre end de øvrige steder, idet banerne i overvejende grad måtte passere grevskabet Hardenbergs grunde, og anlægget støttedes af dette grevskab. Hele befordringsspørgsmålet blev her, takket være tidligere erfaringer, løst rationelt, idet alt anlagdes af fabrikken, der påtog sig alle roetransporterne for en pris af 80 øre pr. t — uanset afstand.

Selve banenettet blev efter anlægget delt op i en indre del, der ejedes af fabrikken, og en ydre del, der ejedes af dyrkerne. Anlægsudgifterne for sidstnævnte

— baner — fremtvang denne løsning af transportproblemet.

Som kuriosum bør også nævnes, at D.d.S. købte Mullerup havn og sporforbandt denne med nettet, så man fik mulighed for selv at transportere til ind- eller udskibning varer som kalk, sukker, kul o. s. v.

Dette skaktræk havde sin store betydning for fabrikken også derved, at DSB-taksterne blev presset ned.

Banerne blev alle bygget med lokodrift for øje, og der er senere også her anvendt motoriseret trækraft i en vis udstrækning.

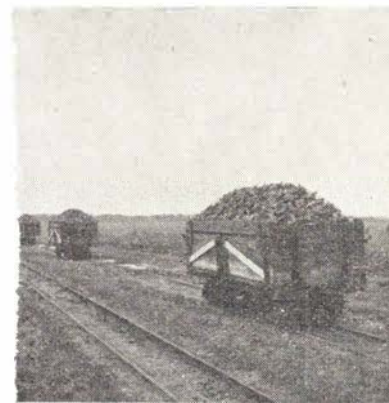
## Fyn

År 1910—11 anlagde spornettet under Assens sukkerfabrik. Man tilrettelagde produktionen efter saftstationsprincippet, idet to sådanne anlagdes med hver sit tilhørende spornet (Hårby og Salbrovad) samt et mindre net under selve fabrikken. Det var vel et af de vanskeligste områder at sporlægge her i landet på grund af til dels meget bakket terræn, og anlæggene blev da også af en økonomisk størrelsesorden, der overstiger øvrige anlæg betydeligt. Der var også her fra starten kun tale om lokodrift.

Fra starten var banerne urentable, en følge af fabrikkens faldende produktion — der var endog tale om lukning — men det påregnedes, at transportproblemets løsning på radikal vis ville bedre forholdene.

Spornettet blev som nævnt delt op i to områder, hvert område med ca. 2 mil stor. Alt anlagdes af fabr., der stillede den betingelse, at der for hver fjerdingvej angik bane tegnedes 120 tønner land roeareal (dette blev dog senere modificeret) på 10-årig kontrakt.

Det viste sig at være en lønsom løsning, at man allerede første år efter banernes læg disponerede over et dyrket areal,



å venter vi på tog! — Med korte mellemrum er det sidespor, enten med tilslutning i begge ender, stikspor med kun eet sporskifte

der var dobbelt så stort som året før, og stigningen fortsatte.

Som nævnt ejes banerne af fabrikken, og dette gælder også alt rullende materiel. Læssesporene er dog anbragt på lejet grund, idet der ifølge ældre overenskomst betales en vis pris i leje pr. kv.-alen for læssepladserne.

## Møen

Ja, det er ikke nævnt i oversigten, at dette område også berøres af roebanenet, men det bør for fuldstændigheds skyld nævnes, at der i 1894 blev anlagt en lille hestetrakket bane fra Holme saftstation, og endnu een i 1911. Man gik fra sidstnævnte tidspunkt over til lokodrift på begge de to småbaner.

Til de talmæssige oplysninger banerne vedrørende, vil jeg gerne påpege, at man stedse må betænke, at alle roetransporterne afvikles på ca. 3 måneder, og altså i virkeligheden burde ganges med 4, hvis årsresultat skal bruges til sammenligning grundlag.

Endvidere kan der være grund til gøre opmærksom på, at roebanerne h. tilladelse til at transportere sten og grus for vejvæsenet, korn, foderstoffer, halm og lign. grove varer til og fra roedyrkerne, alt for så vidt dette kan ske uden at kollidere med bestående banelægs koncessioner.

Endvidere sker der store transporter af fabrikkerne egne produkter, kalkslak

m. m. Som kuriosum kan her nævnes, at  $\frac{2}{3}$  af den vaskede roes vægt transporteres tilbage til producenten eller andre aftagere.

I 1941 transporteredes ialt 43 % af samtlige til fabrikkerne leverede roer via roebaner, og den samlede vægtmængde af disse 43 % svarer til  $\frac{1}{7}$  af den af DSB i finansåret 1940-41 befordrede mængde af gods, rejsegods og levende dyr, eller til halvdelen af samtlige privatbaners tilsvarende tal.

Gennemsnitlig transportlængde var ca. 10 km, og der blev præsteret ca. 10.274.918 tonkm.

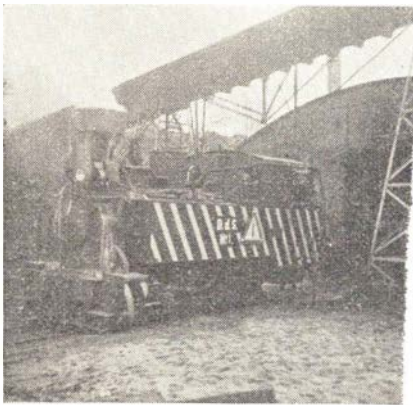
Som man forhåbentlig har forstået af foranstående, er det — trods et liv i forholdsvist ubemærkedhed — en virkelig præstation, der her ydes, og samtidig et befordringsmiddel, der stadig har sin store berettigelse.

Prb.



DSB 1. december. I dag blev de nye fjernskrivecentraler i Århus og København taget i brug. Samtidig bortfalder alle telegraflinier vest for Roskilde station. I praksis vil det sige, at stationer, der skal afgive liniedepecher eller andet, via fjernskrivecentralen sættes i samtidig forbindelse med det antal stationer, der skal have depechen.

København H den 2. december. Et 56-årigt postbud blev ved 5-tiden klemt mellem et rangertog og en af Tietgens-



Denne maskintype trafikerer spornettet ved Assens. Der findes 2 af typen, og endvidere tilkøbes en strækningsskørsel en tenoer, der også er »tiggerstri-»

## N. NIS-HANSEN

urmager & guldsmed  
Torvet - Brande - Telefon 175

Gør Deres indkøb hos vore annoncører



broens bropiller. Han pådrog sig forskellige kvæstelser i hovedet.

**Fredericia** den 2. december. Under rangering med et træk på 16 godsvogne ved godsekspeditionen blev bageste vogn trykket op over sporstopperen med så stor kraft, at den fortsatte gennem en betonmur ind til en vognmandsforretning. Her knuste godsvognen det halve af en flytteomnibus, der igen blev presset ind i en anden flytteomnibus. Der skete kun materiel skade.

**Virum** den 4. december. Den nye stationsbygning blev i dag taget i brug.

**Ringsted** den 3.—5. december. Det automatiske linieblokanlæg er nu taget i brug på strækningen Ringsted—Borup.

**Odense** den 5. december. Trods advarende blinklys signaler tog en personbil i aften chancen for at passere overskæringen på Aløkke Allé. Bilen blev ramt af toget og fik hele forpartiet knust.

**Dragør** den 12. december. Øresundsselskabet og Dragør havneudvalg er i dag enedes om at arbejde videre på planen om at oprette en bilfærgerute mellem Dragør og Limhamn.

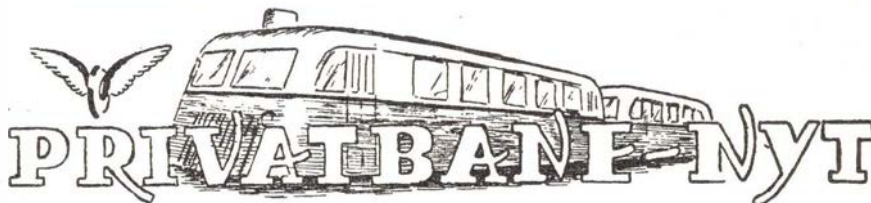
**Helsingør** den 15. december. Da færgen DAN ved godt et-tiden var på vej ind i Helsingør havn, sprængtes den ene af maskineriets cylindre. Cylindrens topstykke splintredes i over 100 stykker, der fløj som projektiler gennem maskinrummet, men heldigvis blev ingen ramt. På knapt et døgn lykkedes det at få udskiftet den sprængte cylinder.

**Thisted** den 15. december. En 52-årig jernbanearbejder havde under rangering været inde mellem to godsvogne og tage koblingen af. De frigivne vogne fortsatte, og i stedet for at bukke sig under bufferne, da han skulle ud fra vognen, benyttede han det opståede hul mellem bufferne. I det samme kom de slækkede godsvogne igen ved rangermaskinens opbremsning og klemte hans venstre skulder.

**Ringsted** den 16. december. En 18-årig jernbanearbejder, der var beskæftiget ved kolonnens arbejde på Ringsted station, trådte i formiddag ind på sporet, hvor Italiens Ekspress passerede i det samme. Han var dræbt på stedet.

**Holstebro** den 17. december. Da bommene på Lemvigvej ikke var sænkede, kørte en personbil ind på overskæringen. Han så lyset på toget, der nærmede sig, og fik bremsset, så bilen standsede. Et trinbrædt på toget ramte dog bilens forskærm, men der skete kun materiel skade. Efter det oplyste havde stationen givet linieringning mod nord i stedet for mod syd.

**DSB København** den 22. december. Der er nu sluttet kontrakt mellem selskabet Øresund og Ålborg værft om bygning af et nyt skib til Malmø overfarten. Stålskroget og hovedmaskineri leveres af en virksomhed i Sølvesborg, og omkring december i år bugseres skibet til Ålborg til færdigmontering på Ålborg værft.



**Frederiksværk.** Den 27. november kørte en 26-årig mand på scooter ind på overskæringen ved Hanehoved og blev påkørt af et tomt skinnebustog. Han kvæstedes så alvorligt, at han afgik ved døden nogle dage senere.

**Vemb** den 3. december. Det ventes nu, at stationens overgang til fællesstation for DSB og Vemb—Lemvig—Thyborøn jernbane vil kunne ske til 1. februar.

**Hirtshals** den 14. december. I dag kom jernbanefærgen SKAGERAK for første gang med jernbanevogne fra Kristiansand til Hirtshals. Dermed er virkeliggørelsen af de planer, der lå fuldt færdige med de fornødne statsmidler bevilget for 19 år siden, da den anden verdenskrig satte ind.

**Hillerød** den 17. december. Ved direktør C. Kuhlmanns død vil spørgsmålet om fælles ledelse af Frederiksværkbanen og Gribskovbanen atter blive taget op til drøftelse.

**Nakskov** den 23. december. I eftermiddag blev det nye færgeleje for Langelandsfærgen taget i brug. Der mangler endnu en del arbejde, før færgelejet i Spodsbjerg kan tages i brug.

**Fårupbanen.** Asmild—Tapdrup kommune vil nu henvende sig til ombudsmanden for at få fastslået, om kommunen fortsat har pligt til at deltage i Mariager—Fårup—Viborg banens underskud.

Et lignende spørgsmål har tidligere været behandlet af ombudsmanden. Det drejede sig om nogle sydfynske kommuner, der nægtede at tage del i De sydfynske Jernbaners underskud. Afgørelsen blev, at kommunerne kom til at betale, da ombudsmanden skønnede, at de måtte være forpligtet dertil, eftersom de tidligere havde haft del i jernbanens overskud.

For Fårup-banens vedkommende stiller sagen sig anderledes, idet den fra sin start har givet underskud, og de kommuner, den løber igennem, har aldrig modtaget en øre, men tværtimod måttet træde hjælpende til hvert år. Det er på denne baggrund, kommunen nu mener, at den ved ombudsmandens hjælp kan blive frigjort fra disse forpligtelser.

**Juelsmindebanen i likv.** Da banen blev etableret i 1882 garanterede Vejle amtsråd og Horsens byråd for de lån, man optog imod pantsikkerhed i tilgodehaver på 437.000 kr til amtet og 175.000 kr. til byrådet.

Nu har et flertal i likvidationsudvalget nægtet at anerkende de to fordringer, fordi de, som man siger, er forældede, eftersom de ikke er blevet gjort gældende igennem 20 år. Flertallet består af tre: Sognekommunernes repræsentant, trafikministeriets repræsentant og finansministeriets repræsentant. Heroverfor står amtets repræsentant, kammerherre P. Herschend, og borgmester Robert Holm, Horsens.

### Blikkenslagernes Andelsselskab - Aalborg

Danmarksgade 84 - tlf. 2 49 35

Vand - gas - sanitet - fjernvarme  
Tilbud og overslag gives

### Malbergs efft.

F. Reinholdt - Hestedamsgade 11  
HORSENS - tlf. 21500

Kolonial - material  
tobak - vine og spirituosa

### Gå efter kvalitet . . .

Lingeri - manufaktur - konfektion  
Hele familiens magasin

### STILMAN

Søndergade 24 - Århus - tlf. 2 86 00

## Esbjerg

### Damefrisørsalonen

Jernbanegade 62 - Esbjerg - tlf. 2541

Alt i moderne hårpleje  
nyeste frisurer og permanenter

Jernbanepersonalet anbefales

### FRUGTFORRETNINGEN

Finlandsgade 36 - Esbjerg  
tlf. 3164

1. kl.s frugt og grønt

### Kolonialforretningen

Torvegade 6 - Esbjerg - tlf. 407

1. kl.s kolonial - konserves  
kaffe - vin og tobak

## Kolding

### Slagter & Viktualieforretning

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

### Trikotageforretningen

Jernbanegade 30 - Kolding - tlf. 383

Alt i garn - tricotage -  
småting og børneudstyr

*Olaf Christensen*

Klinik for kunstige tænder  
Slotsgade 19 - Kolding - tlf. 4216

### G. H. MØBLER

Vestergade 34 - Varde  
Tlf. 53

Alt i moderne nutidsmøbler  
Reparation og ombetrækning

### Peder Trillingsgaard

Ringkøbing  
Tømmerhandel

Telefon 301 - 302 - 303

### Husk

banegårdsrestaurant

*Silkeborg*

R. E. Madsen - Tlf. 717

Horsens og amtet har foreslået sagen afgjort af en eller anden betydelig jurist, f. eks. en professor fra Århus, men statens repræsentanter sagde nej. De tre hævder, at hvis mindretallet vil have sine penge, må man sagsøge boet.

### Hammelbanen i likv.

På banens generalforsamling oplystes det, at »boet« havde givet 879.000 kr. mere end beregnet, således at underskudet er kommet helt ned på 506.000 kr. Materialet gav alene 330.000 kr. mere end budgetteret. Der regnes med at blive en dividende på 80 pct.

## MODEL JERNBANE

### Mine oldtimer loko.

Der har fra tid til anden her i Jernbane-Bladet været bragt billeder af modeller af gamle loko, og da det muligvis har en del af læsernes interesse at høre lidt nærmere om disse modeller, deres forbillender, og hvorfor det netop er gamle loko, har jeg tænkt mig herved at forklare lidt nærmere om.

Siden jeg var en lille dreng, har jeg interesseret mig for tog, specielt loko, og denne interesse har holdt sig og resulteret i, at jeg fra drengsårene »bliktog« på skinner, på gulvet, er begyndt for alvor at bygge modeljernbane. Jeg var så heldig for nogle år siden at blive medlem af Slagelse Modeljernbaneklub, og så kom der rigtig gang i sagerne. Som vel de fleste interesserede jeg mig først og fremmest for de store, flotte loko E, R, P osv., hvorimod motorvogne og dieselloko aldrig har interesseret mig nævneværdig, og da slet ikke som modelobjekter. De virker alt for døde og livløse — der er ikke det liv eller den romantik over sådan en »moggebik« som over et damploko.

I SMJK havde vi allerede dengang modeller af E, P, R, S, senere også N, samt flere mindre maskiner, og jeg fik da den tanke, at vi også burde have nogle ældre eller gamle modeller, ligesom vi også burde have privatbanerne repræsenteret. — I de fleste klubber, og også privat, ser man altfor sjældent modeller af sådanne maskiner, og det er en stor skam, for selv om de måske ikke er så store og flotte som E og S, så er de så meget mere særprægede

### Hørve-Vørslev banen i likv.

Ogsaa her gaar det fint. Ved sidste aars generalforsamling regnede man med en dividende paa 70 pct. Salget af aktiver har i det forløbne aar indbragt saa meget at der i dag er et dividendebeløb paa 82,57 pct. Arealer og bygninger har givet 20.000 kr. mere end beregnet. Salg af materiel til Høng-Tølløsebanen havde givet 34.000 kr. som der ikke var regnet med i fjor, og et loko, der var ansat til en skrotpris paa 20.000 kr. havde Frederiksværkbanen købt for 60 000 kr. Pensionsforpligtelserne var reduceret dels ved dødsfald og dels ved at ministeriet havde bestemt at fh. stationsm. Fisker ikke skulle have pension.

og fortæller hver især sin spændende historie om jernbaneforhold i gamle dage.

Endelig er de mindre og kræver ikke så lange tog, hvilket jo meget ofte er en fordel, og mange af de gamle loko er endvidere lettere at lave, bl. a. grundet indvendig styring; selv om det modsatte dog også kan være tilfældet. — Min gode ven, P. E. Jensen, gav tilslutning til ideen og indvilligede i at bygge nogle af maskinerne, og så kom det spændende — hvilke skulle det være? Vi studerede heftet »Odin og Roeskilde«, og der var sandelig mange at vælge imellem. Vi valgte ikke at gå helt tilbage til 1847 eller 1856; men som første maskine at bygge den gamle litra P, der i 1882 blev konstrueret af Busse, DSB's dygtige maskinchef, og som var specielt beregnet til Thybanen, der var lagt med meget små skinner, 17,5 kg — den letteste type DSB har anvendt.

P-maskinerne var bygget som tendermaskiner med 2 koblede hjul under kedlen og en truck under »tenderen«. Førerhuset var lukket bagtil, og den normale køreretning var med tenderen forrest, altså baglæns var forlæns, — hvorfor der også her var anbragt en kofanger. P-maskinerne var hverken kæmper eller hurtiglobere, men med dygtig fyrbøder og lokofører kunne de godt bestille en hel del mere end ventet af så lille en maskine. At de ikke var helt dårlige, fremgår af, at de alle omkring århundredskiftet og derefter blev solgt til forskellige privatbaner, bl. a. HHJ — HHGB og KSB = Slangerupbanen, der købte 2 stk. Ved DSB's overtagelse af KSB i 1948 blev den ene af disse,

### HOBBY MESSEN

Østergade 24 - Nørresundby  
Modeljernbane og alt til  
»Gør det selv hobby«  
Stel til lampeskærme

### Sydvestjyske Teglværkers Salgskontor

Telefon Ølgod 58



nr. 125, gjort ordentlig i stand og overladt vort fremtidige jernbanemuseum, og efter denne maskine har vi bygget vor model af gl. P nr. 125.

Vort anlæg i Slagelse er bygget i størrelse »0« altså i  $\frac{1}{45}$  af de rigtige baner, med en sporvidde på 32 mm. Vi benytter 12 volt jævnstrøm, der tilføres maskinerne ved en ved siden af sporet liggende strømførende sideskinne, der iøvrigt er efter alm. standard for str. »0«.

Selve bygningen af lokoet skete efter speciel tegning i  $\frac{1}{45}$ , med støtte af billeder af de rigtige loko. Hele maskinen er bygget op i messing og hvidblik. Driv- og kobbelhjul, der ikke kunne købes, er drejede og egerne derefter skåret ud med løvsav. Dome og skorsten samt røgkammerdøren er ligeledes drejet og derefter loddet på kedlen. Cylindrene er sammensloddet af tilfilede messingstykker og derefter påmonteret rammerne, der er af  $1\frac{1}{2}$

mm messingplade. I førerhuset er anbragt en »Long« motor, og selv om denne motor er beregnet til HO, trækker maskinen pænt 5—6 alm. 2 akslede vogne med en hastighed svarende til 45 km/t. I tenderen under »kullene« er anbragt et relæ, således at vi ved at skifte strømmen kan ændre maskinens kørselsretning. Endelig er maskinen stafferet med rødt som maskinerne var den gang og forsynet med det smukke skorstensbånd og udstyret med de originale olielygter — i model naturligvis.

Som passende vogne for denne maskine har vi bygget 4 stk. små 2-akslede personvogne (kupevogne) med udvendige løbebrædder fra de tidligere Sydfynske Jernbaner — samt hvis den skal køre godstog, 6—7 forskellige gamle, lukkede godsvogne, bl. a. en latrinovogn (dog uden lugt).

Den næste statsbanemaskine vi byggede var en model af litra A-133. A-maskinerne var ligesom gl. P konstrueret af Busse i

1882, men her var ikke tale om nogen begrænsninger af vægten eller lignende; man har derimod søgt at gøre maskinen så kraftig og så hurtig, at den kunne klare eksprestog med større vægt end de hidtil benyttede maskiner, og dette resultat nåede man med litra A. A-maskinen kunne løbe 100 km/t, og den var så vellykket, at der dels byggedes 27 stk. af typen og senere, da der alligevel krævedes stærkere maskiner, dannede den grundlag for konstruktionen af den kendte K-maskine, hvoraf der ialt leveredes 100 stk.

A-maskinen var den første i Danmark — og endvidere en af de første i Europa — med den i Amerika så talrigt repræsenterede hjulstilling 2BO. — Hvorfor vor model netop skulle være nr. 133, ja, det skyldes, at denne maskine i højere grad end de andre (153, 157, 158 og 159) der i 1949 blev indsat på Sydfynske Jernbaner, har prentet sig i min erindring. Jeg husker 133, da jeg så den første gang — smuk i farve og linier, uden trykluftudstyr og derfor med den oprindelige cylindriske domebeklædning; jeg husker den på Svendborg—Fåborgbanen med SFJ's gamle, røde personvogne, og jeg husker sidste gang, jeg så den i drift i Nyborg. Nr. 133 var nu min særlige favorit, og derfor fik vor model dette nummer til minde om en gammel god ven; — synd at denne maskine ikke blev reserveret til museet i stedet for den 6 år yngre nr. 159.

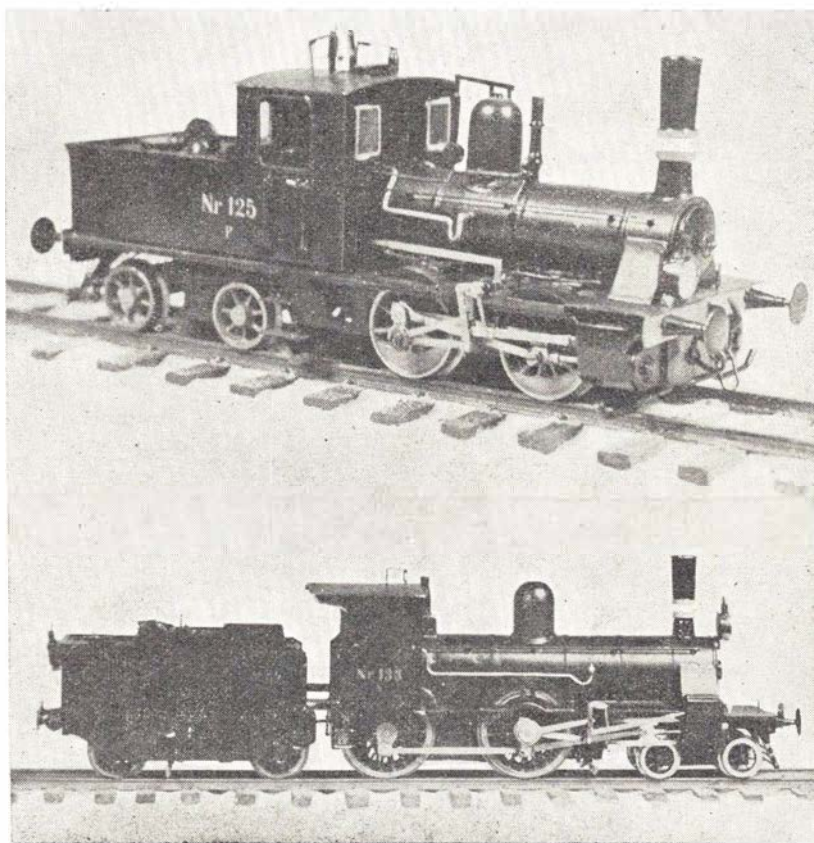
(Sluttes i næste nr.).

## Vi bygger en gammel c vogn

### Lidt historie.

I den første tid efter Roskilde-banens anlæggelse i 1847 havde trafikken et unormalt omfang på søn- og helligdage, og trafikken steg til uanede højder, da Søndermarken blev åbnet for publikum i 1850. Københavnerne tog nu på udflugt hertil via Valby, som dengang var den nærmeste station.

Når de dengang ret få personvogne ikke forslog til alle de rejsende, klarede man sig med åbne personvogne, med et presseningslag lagt på et stativ. Senere fandt man på at bruge almindelige lukkede godsvogne, der efter at være forsynet med bænke blev indsat i trafikken.



Øverst: Model i 0.  $\frac{1}{45}$  af gl. P 125. Nederst: Model i 0.  $\frac{1}{45}$  af A 133.

### Vagn Trillingsgaard

Tømmerhandel  
Ved Tingvej . Herning . Tlf. 35

Tilbud gives på alt i trælast  
bygge- og isoleringsmaterialer

*Stilman*

**STORMAGASINET**

Bispensgade 5 - Aalborg

### Ost er billigt pålæg

$1\frac{1}{2}$  kg fed velsm. ost kun 4,48  
 $1\frac{1}{2}$  » stærk Chr. d. 9 » 5,85  
Godt 2 kg velsm. Tybo for 6,45

Reberbansgade 22 - Aalborg  
Tlf. 2 51 12

## Struer

### Nordvestjydsk Revisionskontor

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

### Struer Kul-Import $\frac{A}{5}$

Østergade 29 - Struer  
Telefon Struer 777

### Mesterkokken

Østergade 52 - Struer - tlf. 353  
1. kl.s smørrebrød - selskabs-  
middage. Pålæg og salater.  
Hver dag en god varm ret

## Horsens

### Bazarbygningens Konfekturforretning

Nr. Port - Holstebro - tlf. 716  
Chokolade - konfekture -  
gaveæsker

### Banegårdskiosken Holstebro

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

### Begravelses-Forretningen

Skolegade 8 - Holstebro - tlf. 1440  
er Dem gerne behjælpelig  
med alt vedr. begravelse

### Tangsgårds eff. - Arne Pedersen

### Frugthuset

Østergade 19 - Holstebro - tlf. 1929  
Frukt - grønt samt is og  
konfekture

### Ringparkens Frisørsalon

Ringparken 65 - Holstebro - tlf. 2313  
Alt i moderne  
dame hårpleje

### JYTTES brødudsalg

Lemvigvej 18 - Holstebro - tlf. 1343  
Brød og konfekture

— STØT vore  
ANNONCØRER

I begyndelsen af 80'erne rådede Sjællandske Statsbaner over 30 stk. lukkede godsvogne, litra Jb 801—830, samt over 15 stk. åbne godsvogne, litra Ka, hvortil de fornødne indretninger var til stede, ved hvilke vognene kunne omdannes til personbefordring af tredje klasses passagerer. Hver vogn havde da plads til 40 siddende passagerer.

For at indskrænke brugen af disse af publikum meget lidet yndede vogne, i folkemundet benævnte »ko«-vogne, og for at kunne bestride den stadig voksende trafik, var det, at Sjællandske Statsbaner gik over til de i juli og august måned her i bladet omtalte to-etagers Co-vogne.

Da man undertiden kunne ønske at besidde vogne med mulighed for hurtig ind- og udstigning, lod man bygge åbne personvogne, de såkaldte charabanc'er. Vognene bar dog med urette dette navn, eftersom de var forsynet med tværgående bænke.

I 1882 havde man heraf 12 stk. vogne, som var forsynet med litrabetegnelsen Cc nr. 315—326. Vognene havde langs længdesiderne fast beklædning i en højde af 3' 2½" (978 mm) over gulvet. Den øverste del af siden var åben; endevæggene dog helt lukkede:

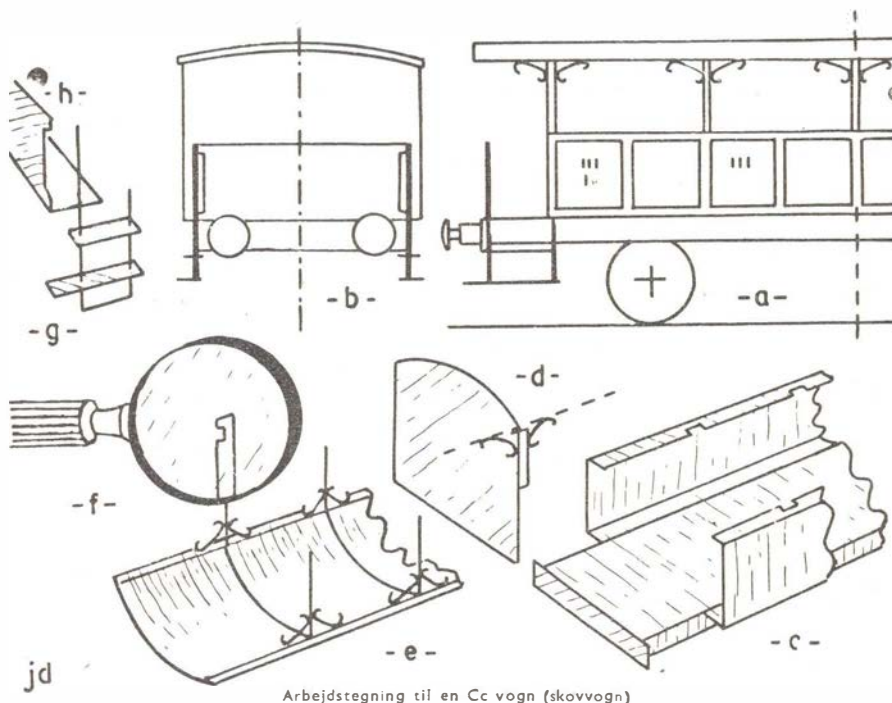
»Vognene vare forsynede med fast Tag, og Adgangen til Vognenden var gennem Dør i Endevæggene fra dér anbragte Per-roner. De Reisende optoges i eet stort Rum uden Soupéinddeling, og en Gang førte igennem Midten af den ene Ende af Vognen til den den anden.«

Vognene anskaffedes indtil år 1897 og er leveret i et antal af ca. 50 fra forskellige fabriker og blev senere omlittreret til Ce 1301—1345.

### Byggevejledning.

Fig. a og b viser vognen i naturlig HO-størrelse. De stiplede linier betegner henholdsvis gavlv og sidemidte.

C viser hvorledes vognbund og sider samles. Vognbunden fremstilles ved bukning som omtalt ved tidligere modeller. Materialet kan være ca. 0,5 mm zink- eller messingplade. Et andet udmærket materiale er det fortinnede blik man får ved opskæring af gamle 5 eller 20 liters olie-dunke. Evt. maling herpå fjernes let med lakfjerner, hvorefter man har det fineste hvidblik, der er aldeles gratis og samtidig det nemmeste materiale at arbejde med under lodningen, fortinningen er jo foretaget i forvejen.



Arbejdsstegning til en Cc vogn (skovvogn)

## Holstebro Eksportmarked

Stationsvej 58 - Holstebro  
Tlf. 1000 - 999 - 998

## E. Blach Hansen

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



Bundpladens ydre bredde efter bukning er 26 mm. Pufferplankens længde 28 mm, og højden 4 mm. Den ombukkede kant, der udgør længdedragerne 3 mm.

Vognkassens længde er 82 mm, længden på siderne hertil er 82 mm med fradrag af gavlstykkelsen. Højden på sidestykkerne efter bukning 11 mm, bredden af den ombukkede kant nederst på siderne er 3 mm, er kanten bredere, må den nedfiles, indtil bredden af begge sidestykker plus vognbund svarer til 32 mm, nemlig vognkassens rette bredde. Sidestykkernes øverste ombukkede kant er kun 2 mm.

Gavlstykket udskæres efter fig. b. Bemærk her at gavlstykkets side forsynes med en ombukket kant af 1 mm's bredde på dets øverste 10 mm. Denne kant giver gavlstykket styrke og gør det samtidig ud for hjørnestolpe i vognkassen efter sammenlodningen.

Taget er et 102×34 mm hvidblikstykke, der bøjes i facon efter fig. b, hvorefter man fastlodder en forstærkning af 1,5 mm hårdtrukket messingtråd på undersiden af taget 1 mm fra dets kanter (se fig. e).

Herefter bukker man ligeledes af 1,5 mm

messingtråd 3 stk. u-formede tagstøtter, der gives facon efter øverste halvdel af gavlstykket. Fig. e viser to af disse tagstøtter fastloddet til undersiden af taget. Tagstøtterne afstives hver med to fastloddede konsolstykker af 0,5 mm tråd.

Gavlstykkerne forsynes ligeledes med to konsolstykker (fig. d). Disse må dog kun fastloddes i den nederste ende, den øverste del af konsollerne må blot røre ved forstærkningstråden på taget, denne er vist punkteret på fig. d. For at gøre plads til denne tråd, filer man et lille hak i hjørnet af gavlstykket.

I den øverste kant på vognkassens sidestykker filer man udfor hver tagstøtte et lille hak (se fig. c). I sidestøtterne filer man nu et tilsvarende hak, dette ses i forstørret udgave i fig. f.

Taget fastgøres til vognkassen ved blot at trykke tagstøtternes ben ned i de tilpassede hak i vognsiden. Taget fjernes igen ved at trykke tagstøtterne let sammen, hvorved de går fri af vognsiden.

J. B. Dyrkilde.

(Fortsættes)

Positivets kvalitet afhænger af negativets kvalitet. De egenskaber ved negativet, der er afgørende for resultatet er: Skarphed — kornstørrelse — gradation og tæthed. Det er indlysende, at hvis negativet ikke er skarpt, kan der ikke laves en skarp forstørrelse efter det.

Når vi sammenligner negativer, må vi huske: Skyggerne er de mere eller mindre klare partier i negativet, der svarer til skyggerne i motivet, og højlysene repræsenterer de mørkeste dele af negativet, som dannes af de lyseste partier i motivet og

## Hobby.

Min store hobby er jernbanerne såvel DSB som privatbanerne. Først og fremmest loko og motorvognenes hjemstedsstationer har min største interesse. Selv om jeg kender de fleste af disse, vil jeg meget gerne i forbindelse med maskinfolk angående maskinernes hjemsted, løb m. m. Ligeledes ville jeg gerne, om der blandt bladets læsere er nogle, der har ældre køreplaner at undvære.

Skriv venligst til Jernbane-Bladet, København F., mrk. HOBBY.

Lokointeresseret.

# FOTO hobby

## Valg af fremkaldere.

Der er rettet forespørgsel til redaktionen angående hvilken fremkaldere man skal benytte for at få gode negativer og gode billeder.

Spørgsmålet er ikke helt nemt at besvare, da det er ganske individuelt, hvilken fremkaldere der er den bedste. Vi kan bl. a. henvise til to numre af Jernbane-Bladet, nemlig juni og november, hvor der er omtalt forskellige fremkaldere. Foruden AGFAs konfektionerede fremkaldere kan også henvises til AGFAs andre produkter, bl. a. RODINAL, der er meget benyttet af amatører, ligesom EJCONAL er meget benyttet. Men som sagt, det er individuelt, hvilken fremkaldere der skal benyttes.

Redaktionen har prøvet forskellige, og i øjeblikket bruges et ILFORD produkt, I. D. 62, der kan benyttes såvel til film som til billeder, og vil man have en ekstra — meget finkornet — fremkaldere, kan

man benytte I. D. 68, som kun kan bruges til fremkaldelse af film. Begge fremkaldere kan købes hos Struers kem. fabrik, der har udsalg i flere større byer. Man skal selv opløse kemikalierne, og der er brugsanvisning med i hver pakke.

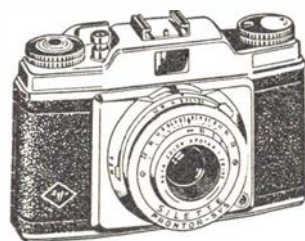
Så er der det kendte M&B produkt, som mange amatører synes bedst om, og til småbilled-arbejde kan anbefales en ultra-finkornfremkaldere der hedder PROMICROL, i deres brochurer hedder det, at det er det sidste fremskridt i ultra-finkornstekniken, og videre, at det: Ved en fuldstændig ny sammensætning af fremkalderens bestanddele opnås maximal emulsionshastighed og samtidig meget fine korn, tabet af emulsionshastighed er så ringe, at det er uden praktisk betydning.

Når filmen er fremkaldt, kommer valget af papir, også dette er noget af et problem, det kommer jo meget an på, hvordan negativet er belyst.

De Skulle Bruge



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

## 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

## Jyllands Tæppelager

Store Torv  
Århus  
O. Lings

## Næstved

### Kolonialforretningen

Kildemarksvej 39 - Næstved  
1. kl.s kolonial - vin - tobak og  
konserves.  
Telf. 1135

Se på priserne og kvaliteten  
De får alle fordele hos

### KELD HANSEN

Ringstedgade 27 - Næstved - tlf. 75  
Kolonial - vin og tobak

Gældør det **PRIMA VASK**  
så husk

### vaskeriet RENA

Slotsgade 38 - Nykøbing F.  
Telf. 85 1002

### Damefrisørsalonen CHIC

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

### Slagterm. Viggo Jensen

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

### Anton Schrøder

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



### S. Aug. Petersen

Slagtermester - Fasanvej 15  
Grenå  
Alt i 1. kl.s kød og hjemmelavet  
pålæg.  
De ringer - vi bringer. - Tlf. 914

### FARVEBØITEN

Danmarksgade 23 Fredericia  
Alt i malerverier og  
moderne tapeter Tlf. 1337

### Kunsthøden

v/ Kirsten Linding  
Storegade 18 - Haderslev - tlf. 2 27 61  
Alt i gaveartikler samt  
udsmykning til hjemmet

### Banegårdskiosken VEJLE H.

O. K. Jacobsen

mellem højlysene og skyggerne har vi de mange forskellige mellemtoner.

Når vi gennemgår vore negativer, finder vi måske nogle, hvor højlysene er meget tætte og sorte, mens der kun er et begrænset antal mellemtoner mellem højlysene og skyggerne. Med andre ord, negativet er hårdt eller kontrastrig.

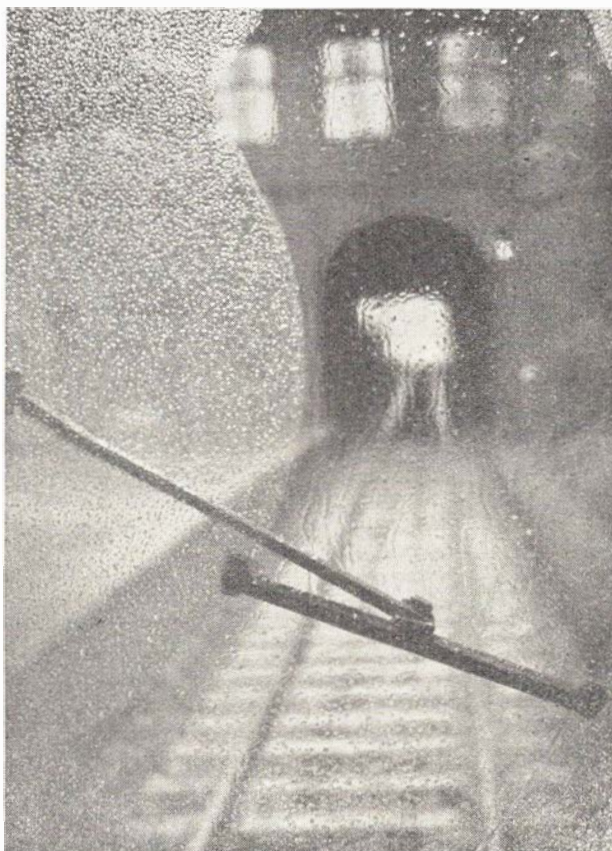
Hvorledes kan vi af et sådant negativ få en forstørrelse, der viser motivet i na-

turlige, klare toner uden kendelige overdrivelser? Ja, vi har forskellige grader af papir til vor disposition. De betegnes som hårdt — normalt og blødt.

Vi kan nu lave en forstørrelse efter vort negativ på hver disponibel grad af papir. En forstørrelse efter et hårdt negativ på hårdt papir vil gøre kontrasterne værre end før, og skønt forstørrelsen på det normale papir vil blive bedre, er det naturlig-

## Jernbane-Bladet's FOTO konkurrence

### Månedens foto



Elektrofører Mandrup Hansen har sendt dette billede for at vise, at det ikke er umuligt at fotografere i regnvej. Billedet er taget fra førerrummet i et S-tog på Østerport st.

Data: ADOX KB 21. Bl. 3,5 - 1/25 på 1 m afstand.

Aktieselskabet

### Revisionskontoret

i Aalborg

Prinsensgade 28 - tlf. 2 98 33

### Revisionskontoret i Frederikshavn 1/2

Danmarksgade 80 - telf. 1705



vis det bløde papir, der har den lange tonskala, vi netop skal bruge til et sådant negativ — det papir, der har det modsatte af negativets egenskaber.

Altså — med andre ord — til et underbelyst negativ skal man bruge hårdt papir, evt. ekstra hårdt, og til et overbelyst negativ skal der bruges blødt papir, evt. ekstra blødt.

Så kommer vi til valget af papir. Her er så mange forskellige slags at vælge imellem, så det må vi overlade til fotografen selv at vælge. Mange synes om blanke, andre om matte billeder, så det er jo ikke nemt at råde i dette spørgsmål. Kun kan vi sige, at såfremt et billede skal reproduceres, skal det være blankt (højglans). — Hvordan man højglanser, kan vi komme tilbage til i en senere artikel.

Vi skulle faktisk have omtalt bruntoning i denne artikel, men da der var flere spørgsmål ang. fremkalder, må bruntoning vente.

Foto-hobby ønsker alle sine læsere et rigtig godt nytår, og vi takker for de breve, der er sendt til os, og beder stadig alle, der har noget vedrørende foto, om at skrive til os, og såvidt muligt skal vi svare. Vi minder om, at vor foto-konkurrence stadig er i fuldt sving, så det kan nås endnu, såfremt der er nogen der har haft betænkeligheder.

Altså, godt nytår og velkommen i vore spalter!  
*Harald.*



### Ringkøbing.

Trafikkontrolør R. C. G. Andersen, Korsør, er forfremmet til stationsforst. i Ringkøbing, hvor stfst. J. G. J. Andersen har søgt afsked på grund af alder (69 år).

### Glostrup.

Overtrafikkontrolør L. S. Hald, Slagelse, er forfremmet til stationsforstander ved Glostrup station, hvor stfst. C. J. Ladehoff er død (67 år).

### Farum.

Trafikkontrolør F. P. Haarby Andersen, pkt 1. distrikt, er forfremmet til stationsforstander ved Farum st., hvor stfst. J. Lauritzen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

### Bolderslev.

Trafik ekspedient K. F. Jensen, Havdrup, er forfremmet til stationsmester i Bolderslev, hvor stfst. H. J. Mortensen har søgt afsked på grund af alder (65 år).

### Lund.

Trafikassistent V. Knap er udnævnt til stationsmester ved Lund st., hvor stmst. T. Næss-Schmidt har søgt afsked (46 år).

## Dødsfald



Direktor C. J. Kuhlmann er den 15. december afgået ved døden, 74 år gammel. Dermed har Danmarks privatbaner mistet en af sine førstemænd og Frederiksværkbanen sin dygtige og initiativrige leder gennem et lille halvt århundrede. Direktor Kuhlmann blev cand. polyt. i 1908 og kom efter nogle år ved statens tilsyn med privatbanerne i 1915 til Hillerød som chef for Frederiksværkbanen, hvor han har gjort en fremragende indsats, samtidig med at han bestred en række tillidshverv inden for de danske og de fælles-nordiske baneorganisationer.

Danske privatbaner har hermed mistet sin grand old man ...

Æret være hans mindel

Stationsmester O. Fr. Nielsen, fh. Lystrup, 90 år.

Togfører N. C. Rasmussen, fh. Roskilde, 82 år.

Overportør E. Jørgensen, fh. Sorø, 81 år.  
Togfører M. Hegndal, fh. Ålborg Privatb., 80 år.

Lokofører A. A. Møller, fh. Korsør, 80 år.

Lokofører C. S. F. Pedersen, fh. mdt. Gb., 79 år.

Banearbejder N. P. E. Jørgensen, fh. Korsør, 77 år.

Lokofører P. Asp, fh. mdt. Gb., 76 år.

Banebetjent M. J. Therkildsen, fh. Randers, 76 år.

Lokofører J. C. Nielsen, fh. mdt. Gb., 75 år.

Godsekspeditor E. B. Justesen, fh. Korsør G., 75 år.

Lokofører J. M. Junge, fh. mdt. Gb., 74 år.

Overportør N. C. Jørgensen, fh. Gb., 73 år.

Lokofører Aa. E. Larsen, mdt. Gb., 72 år.  
Signalformand Chr. Nielsen, fh. Ålborg Privatb., 70 år.

Banevogter H. P. Larsen, fh. Tommerup, 69 år.

Konstruktør P. Lützen, 10. banesekt., Åbenrå, 67 år.

Rangermester K. F. Christensen, Korsør, 64 år.

Overmatros E. Frederiksen, fh. Kalundborgovf., 63 år.

Stationsmester C. A. Jensen, Herfølge, 63 år.

Portør H. P. E. Petersen, fh. Godsbanegården, 63 år.

Overportør C. A. O. Frederiksen, Godsbanegd., 62 år.

Trafikkontrolør K. E. Pedersen, Roskilde, 60 år.

Signalnæstformand A. H. Christensen, Silkeborg, 56 år.

Kontorassistent, frk. I. S. P. Henriksen, Gdir. personalkt., 42 år.

Stationsbetjent F. L. Jørgensen, Nykøbing F., 35 år.

## Forenings-nyt

### Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund

Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds hobbyafdeling vil gerne gøre opmærksom på sin eksistens.

For øjeblikket er kun 5 jernbaneorkestre, 2 fotoklubber, 1 esperantoforbund samt een amatørklub tilsluttet denne afdeling af forbundet.

Der må være mange flere foreninger, klubber eller enkelte personer, der beskæf-

Jernstærke Sko til Jernbanefolk



Reginakrydset Aarhus

### Fritz Carstens efft.

„Deres datters udstyr“

Bispenøgade 13 - Ålborg - tlf. 3 42 20  
Specialforretning i gas- og el-udstyr

Konto oprettes. Jens Koch Jensen

### Forældreskolen

Marsølis Boulevard 17

Telf. Århus 4 29 06

Kontortid: 13-14 (ikke lørdag)

Kai Haagerup

tiger sig med en eller anden hobby, og forbundet vil gerne i kontakt med disse.

Hvad f. eks. med alle dem, som deltog i udstillingerne i København, Århus og Hamburg?

Af hobbyafdelingens fritidsinteresser kan nævnes: ballet, folkedans, skuespil, fotografi, films, maling, skulptur, tegning, musik, sang, arkæologi, esperanto, filateli, filosofi, folkløse, litteratur, historie, radio-amatører, modeljernbaner o. m. a.

Og når der efterlyses personer eller foreninger, som beskæftiger sig med nævnte hobby's, er det ud fra den opfattelse, at der inden længe vil være mere fritid til rådighed for os alle, og for at udnytte denne fritid på en fornuftig måde, må der også være en organisation til at varetage sådanne interesser, ligesom vi også er organiseret på vor arbejdsplads.

Det kan resultere i et nationalt samkvem gennem konkurrencer, udstillinger og koncerter, lig det man har i andre lande.

Yderligere kan der også etableres samarbejde ud over landets grænser, og herigennem kan der af os jernbanemænd gives et bidrag til den internationale afspænding, som verden i så høj grad trænger til.

Det så man tydeligt ved den store internationale jernbane-esperantist kongres i Århus i maj måned 1958.

Et eksempel på jernbanemænds samkvem ud over landegrænserne og jern-tæppelandede endog medregnet.

Derfor vil hobbyafdelingen gerne høre fra personer eller foreninger, der endnu ikke er tilsluttet DJIF. — Lad os høre, hvad I beskæftiger jer med i jeres fritid, og hvorledes arbejdet går for jer.

Vi kan til gengæld sende DJIF's lov-samling, så man kan se hvilke retnings-linier forbundet arbejder efter.

Skriv derfor DJIF's hobbyafdeling, hvis formand er pakmester S. A. Løwert Nielsen, Indre Ringvej 7<sup>B</sup>, Fredericia, eller til afdelingens sekretær, håndværker J. Christoffersen, Rosenvangs Allé 20, Århus, samt afdelingens kasserer, håndværker Villy Beyer, Peter Fabersvej 45, Århus, og endelig forbundets kontor, Københavns Godsbanegård, København V.

P. a. v.

S. A. Lowert Nielsen.

## Danske Jernbaners Afholdsselskab

»ALKOHOLFRI TRAFIK« (tidligere Jernbane-Afholdsbladet — nu 55. årgang) er udkommet første gang i oktober måned 1958.

Bladets nye titel er selskabets motto, og

er stadig mere og mere aktuelt, des større farten bliver på vore baner såvel som på landeveje og til vands og i luften. Der er ikke plads for selv den mindste promille. »Benzinens tidsalder« kræver ændrede drikkevaner, hvad flere og flere også må indrømme, når man læser i dagspressen om de mange ulykker, hvor spiritus er årsagen.

Med den ændrede titel på vort blad er det samtidig tanken at fremkomme med aktuelt vedrørende problemet »trafik og alkohol« på bredere basis, for så vidt pladsen tillader det.



## Fra læserne.

Kære blad, tak for de mange gode råd og oplysninger, men nu vil jeg gerne spørge om noget:

Jeg er pensionist og har lagt mærke til, at vor sygekasse er så emsig og ivrig efter at få sygekortet ind, for at få det mærket, så det tydeligt fremgår, hvad man er for een. Det kan måske også have sin betydning, og jeg har lagt mærke til, at der nu i al min medicin er arsenik.

Er der ikke noget mærkeligt der?

*Hengiven pensionist.*

Svar:

Jo, meget mærkeligt, for vi troede da rigtignok, at man nu om dage altid brugte bladan. *Red.*

## I en tipstid.

Sergenten har nye rekrutter og forsøger at få lidt rytme og fodslag ved at tælle: 1 — 2; 1 — 2; 1 — 2.

»Det var mærkeligt!« sagde en af dem til sidemanden, »der er slet ingen uafgjorte!«

## Ved en forfremmelse.

Den nyankomne og nyudnævnte overbaneformand henvendte sig til gamle banevagt Jensen med følgende: »Ser De, min gode Jensen, der er mange fremmede ord i det danske samtaleprog, men vi har også to ord, der har samme betydning,

nemlig »at sende« og »at skikke«.

»Ja, det kender jeg godt,« svarede gamle Jensen, »men nok er du udnævnt og sendt hertil, det er der ingen tvivl om, men er det nu også lige så afgjort, at du er skikket dertil?«

## Fra Christiansborg

meddeles, at den kommunistiske ideologi nu for alvor betragtes som ide-ulogisk.

## Dødsårsag.

Amtsfuldmægtigen: »De vil have en dødsattest for Deres kone. Hvilken læge behandlede hende?«

»Hun havde ingen doktor,« svarede manden, »hun døde af sig selv.«

## Nå, sådan —

- Hvor er De født?
- I Korsør.
- Er De gift?
- Ja.
- Med hvem?
- Med en dame.
- Sludder, det er jo alle mennesker.
- Det var pokkers. Jeg har da en søster, der er gift med en herre.

## Jordbunden poesi

Godseksp. Remechang fortalte forleden, at han lige var bleven færdig med at efterårsbehandle sin svigermor.

Da luften omkring efter denne tilkendegivelse hurtigt blev tung og overfyldt med spørgsmålstegn, måtte han fortsætte med en forklaring.

Hans lille poetiske kone var nemlig så henrykt for deres have, at hun altid flød over af begejstring for moder jord, — og ergo måtte hans køkkenhave blive hans svigermor.

## En sygemelding

Jeg kan ikke komme til tjeneste i dag, for min kone brækkede et ribben i går.

— Ja, men derfor behøver De da ikke blive hjemme.

— Jo, for det var et af mine!

## Det er ikke alle, der véd,

at det var englænderen Moorsom, der opfandt tonnagen. Meget morsomt, ikke?

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



## Aarhus

### Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere  
Signalføjter - Hornarbejde  
Aarhus, Sjællandsgade 43 - Tlf. 28468

### Sigaards kødudsalg

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

### Kolonialforretningen

Poul Vester  
Holbergsgade 37 - tlf. 2 69 24  
Kolonial - vin - tobak  
Konserves

### K F U M restauration

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

### Kongsvang Maskinsnedkeri

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

### 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

### CALTEX service station

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

### Rådhus pensionatet

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

### Kolonialforretningen

Sdr. Ringgade 47 - Århus - tlf. 4 32 44  
Kolonial - vin - konserves  
1. kl.s kaffe

### Frugt - grønt - blomster

Marselisborg alle 30c - Århus  
Dekorationer og kranse.  
Bordpyntning. Tlf. 2 34 12

### KIOSKEN

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

### Christiansbjerg Babyvask

Tjørnegade 7 - tlf. 6 79 89  
Pr. uge kr. 8,50, pr. md. 30 kr.  
Hentes og bringes overalt

### S. A. Olsen

Stationsgade 26 - Risskov  
Cykler - knallerter -  
plæneklippere. Salg og rep.  
Tlf. 7 72 13

### Fortegården - Risskov

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

### Tandlæge

#### Carl E. Andersen

Jægergårdsgade 66  
Århus

### Bagerforretningen

Marstrandsgade 30 - Århus  
Telf. 2 31 49  
1. kl.s brød og kager

### Ruth V. Kirkegård

Marselis Boulevard 80 - Århus  
Tlf. 4 21 37  
1. kl.s frugt - blomster og  
alt i binderi

### Fjernsyns-magasinet

Tordenskjoldsgade 27 - tlf. 6 56 22  
Nyeste modeller i fjernsyn og  
radio  
Spec. værksted med fagmæssig  
garanti

### GULDVAFLEN

Silkeborgvej 70 - tlf. 2 94 60  
Alt i chokolade - konfekture  
og dessert-is

# J. A.

### KNUD E.

Tordenskjoldsgade - tlf. 6 04 80  
Alt i herrekonfektion og lingeri  
Spec. målkonfektion.  
Kvalitet og velklædt til rimelige  
priser.

### SKOU's musikhandel

v. P. Benjamiassen  
Nørregade 22 - Århus  
Instrumenter - plader  
Spec. værksted. - Tlf. 3 54 96

### AKTUEL FOTO

v/ Carl W. Jensen  
Kaløgade 1 - Århus - tlf. 2 18 12  
Selskabsfotografering

### Brabrand Kødforsyning

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

## 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

## Skanderborg

### BRIX BOGTRYKKERI

A/S Skanderborg amts bogtrykkeri  
Telf. Skanderborg 168

### E. Sigh & Sønner

Sølystvej 1 - Skanderborg  
Alt i 1. kl.s kolonial  
Tlf. 410

### Henning Hartmann

aut. installatør  
Vestergade 26 - Skanderborg  
Alt elektrisk arbejde udføres  
Telf. 634 .. en god forbindelse

### Kontantforretningen

Adelgade 41 - Skanderborg - tlf. 437  
Alt i kolonial - konserves  
vin og tobakker

### Fiskeforretningen

Adelgade 71 - Skanderborg - tlf. 304  
Alle årstidens fisk  
S. Andersen

## Viborg

### Viborg Andelsmejeri

Telf. 1270 og 1271

Kun 1. kl.s mejeriprodukter

### Fr. Møller & Søn

v/ J. O. Møller  
St. Skt. Hansgade 3  
Alt bogtrykarbejde udføres  
Tlf. Viborg 58

### Kirkebakvej Savværk

Chr. Christensen  
Tlf. Viborg 1774  
Tømmer - lægter - brædder  
samt alt i brændsel

### 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  
Telf. 735 - 736

### Viborg cyklelager

Hilmer Nielsen - Gravene 3 - tlf. 1013  
Herre-, dame og børnecykler  
SCO-SACHS knallerter  
1. kl.s reparationer

### J. Chr. Villadsen

møbelpolstrer  
Gravene 25  
Tlf. Viborg 2833

### BAGERIET

Sjællandsgade 18 - Viborg  
Tlf. Viborg 2259  
1. kl.s brød og kager

### Agerskovs kaffe- & spisehus

Gravene 45 - Viborg - tlf. 267  
God mad og kaffe  
Pensionærer modtages

### BRO MAGASINET

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

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

## Herning

### Lund & Eriksen

Elektro-Installation

Udfører arbejder for DSB  
Herning . Bredgade 49 . Tlf. 70

### Mindeparkens

slagter- og viktualieforretning  
H. C. Ørstedsvvej 93 - Herning  
Tlf. 3085  
1. kl.s kød og pålæg. Lynfrosne  
fjerkræ - fisk - grøntsager

### H. C. Ørstedsvajs Kiosk

Alt i dag- og ugeblade - papir  
og telegrammer  
H. C. Ørstedsvvej 66  
Telf. Herning 2862

### 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

### Frugt- og blomsterforretn.

Fr. Niensens efft  
Østergade 46 - tlf. Herning 269  
Alt i frugt - grønt - blomster -  
buketter og kranser

### AMAZONE

Bredgade 11 - Herning - tlf. 1464  
Midtjyllands største udvalg  
i tropefugle- og fisk  
Fuglebure - akvarier - tilbehør



A. M. B. A.  
HERNING

### Tobaksforretningen

Nørregade 10 - Thisted - tlf. 1305  
Tobak og vine  
Helga Andersen

## Skive

Jernbanepersonalet anbefales  
**FRISØRSALONEN**  
Adelgade 1 - Skive  
1. kl.s betjening  
1. kl.s hårpleje

### M. Madsen

Maskin- og beholderfabrik  
Viborgvej - Skive  
Telefon 1339

### »Nørreport«

Nørregade 33 - Skive  
Frisk og lækkert brød  
hver dag  
Tlf. 1230

## Hobro

### Købmand Johansen

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

### Møbelleret

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

Spis og bo på

### GRAND - Hobro

Telf. Hobro 36 og 576  
Astrid og Villade Knudsen

## Thisted

### Alfred Nielsen's efft.

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

### ØSTBYENS KIOSK

Gerda Landbo - Østerbakken 11  
Alt i dag- og ugeblade  
Tlf. Thisted 920

### Frugtforretningen

H. Badstue - Vestergade 17  
Frugt - grønt - blomster  
Tlf. Thisted 511

### Kolonialforretningen

A. Sunesen  
Strandgade 7 - Thisted - Tlf. 15  
Kolonial - vine - tobak  
konserves