

Jernbane-Bladet

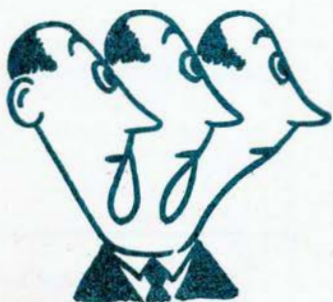


FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET

De bliver forbavset -



NÅR DE SER HVOR ELEGANT —

SINUS

SINUS TELEFON A/S,
NØRREBROGADE 51, N.

løser Deres
tele-problem.

Vil De se
resultater,
ring efter
special-
brochurer.

LUNA*4242

Viborg

Philipsen & Hall ½



aut. elektroinstallatører
Elanlæg udføres overalt i
landet. — Radio - køle-
anlæg. - Lys - kraft

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

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
l. kl.s reparationer

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

KAJ's autopolstring

K. P. Ibsen
Århusvej 522 - tlf. 1761
Al autopolstring udføres
Tæpper - ombetrækning

Knallert-service

Halvor Jæger
Gothersgade 4 - Viborg - tlf. 2822
l. kl.s knallert service

Jyllandsgades Bageri

Erik Kramer
Lækkert brød - iskager
Jyllandsgade 4 - Viborg
tlf. 1261

Herning

Lund & Erichsen Elektro-Installation

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

Vi anbefaler . . .

Buemann Polyfoto

Bredgade 35 - Herning
Tlf. 121

Kolonialforretningen

Chr. Christensen
Fyensgade 10a - Herning
Telf. 648
Kolonial - vin - spirituosa

GULF service station

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

Frugt- og blomsterforretn.

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

AMAZONE

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

Skive

M. Madsen

Maskin- og beholderfabrik
Viborgvej - Skive
Telefon 1339

Jernbanepersonalet anbefales

CITY SKO

Adelgade 4 - Skive
Telf. 193

Købmand Verner Nielsen

Højbro - NYKØBING M. - tlf. 8
Velassorteret i kolonial
konserves og vine

Vestervangs kødudsalg

B. Pedersen
Vestervang 7 - Skanderborg - tlf. 833
l. kl.s kød - flæsk - pålæg
salater - konserves

Hobro

Spis og bo på

GRAND - Hobro

Telf. Hobro 36 og 576
Astrid og Villade Knudsen

Auto-lakereriet

Nyvej 18 - Hobro - tlf. 1083
l. kl.s autolakering
SV. MEJLSTRUP

Bagerforretningen

Adelgade 23 - Hobro - tlf. 297
l. kl.s brød og kager
C. Sørensen

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

Adelgade 5 - Hobro - tlf. 41
l. kl.s kolonial - vin - konserves
G. Albertsen

Slagterforretningen

H. E. Jacobsen
Adelgade 73 - Hobro - tlf. 611
Kød - flæsk - pålæg
Ekstratin leverposteg

Tobaksforretningen

Karl Thaagaard
Adelgade 71 - Hobro - tlf. 842
Tobak - cigarer - vine
papir - ugeblade - Tipstjeneste

Damefrisørsalonen

Ida Randrup
Adelgade 46 - Hobro - tlf. 526
Alt i moderne hårpleje
l. kl.s betjening

Skanderborg

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

BRIX BOGTRYKKERI

A/S Skanderborg amts bogtrykkeri
Telf. Skanderborg 168

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«

MARTS 1959

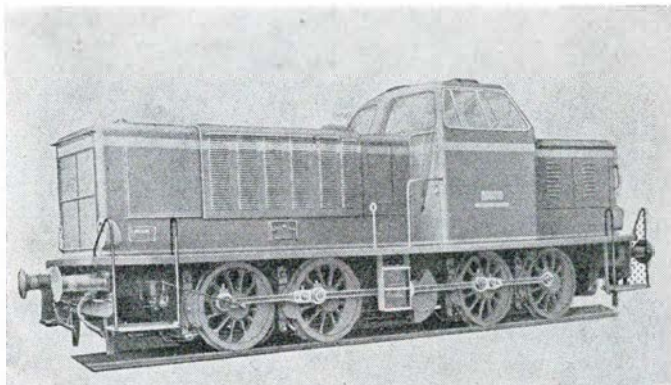
Dette nr. indeholder:

Det mere vigtige.....	side 47
DSB forhøjer taksterne.....	» 48
Månedens emner.....	» 49
Erindres det.....	» 50
Rutebil nyt.....	« 51
Hareskovbanens forbindelse til centrum.....	« 52
Sagt og skrevet.....	« 53
Mens vi venter på tog.....	» 53
Nyt fra udenlandske baner.....	» 55
Kieler kanalen.....	» 56
Jernbanepersonalets fritidsinteresser.....	» 58
Det er ikke alle, der ved.....	» 58
Månedsmagasinet.....	» 59
Privatbane nyt.....	» 59
Model jernbane.....	» 60
Foto hobby.....	» 65
Ud - ind.....	» 67
Gamle »Østerbroere«.....	» 67
Boganmeldelser.....	» 67
Hunden på.....	» 68

MAK

dieselhydrauliske lokomotiver

240 HK—2000 HK



800 HK loko leveret til Lollandsbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hustedet 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

Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

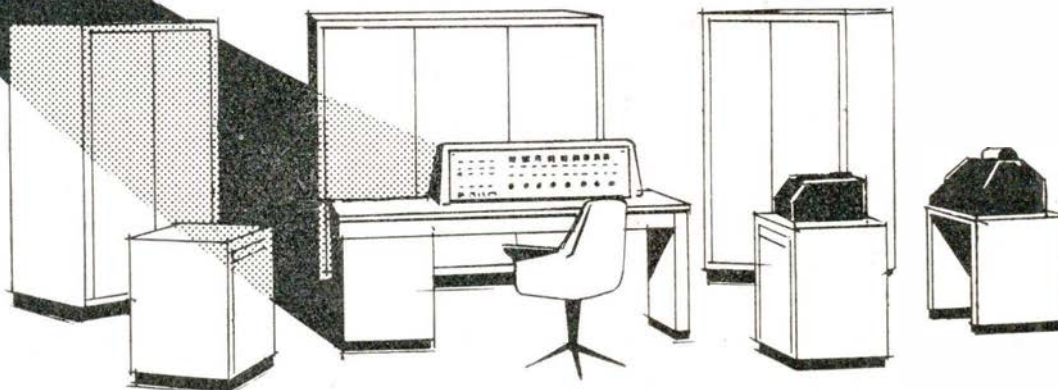


DIGITALREGNER 2002

En programstyret elektronisk regnemaskine til løsning af såvel videnskabelige som kommercielle opgaver indenfor forskning og teknik, handel og industri, bank og forsikring samt offentlig administration.

2002 kendetegnes ved

høj operationshastighed og enkel programmering
driftssikkerhed og lavt strømforbrug (transistorer)
praktisk opbygning og enkel vedligeholdelse
stort hjælpe- og arbejdslager
automatisk kontrol af alle funktioner
mulighed for tilslutning af alle typer
ind- og udlæsningsudstyr



Fabrikat: SIEMENS & HALSKE A. G.
BERLIN — MÜNCHEN

DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB

BLEGDAMSVEJ 124 . KØBENHAVN Ø . C. 8448
TELEX 2313

Det mere vigtige —

Set fra kundens standpunkt

Kan vi, eller kan vi ikke, her i landet bygge en motor, der virkelig duer at sætte i et dieselloko? Derom diskuteres der i presse, på fabrikker og blandt jernbanefolk. Statsbanerne skal bruge et temmeligt begrænset antal sådanne maskiner, danske fabrikker og danske arbejdere ønsker at bygge dem, og vi alle ønsker, at så stor en del som muligt af fortjenesten ved fremstillingen bliver her i landet. Men er det nu så vigtigt? Det hele drejer sig jo ikke om så mange maskiner ialt, og det vil være langt bedre for såvel banerne som for fabrikker og arbejdere, at vi ikke selv bygger dem, end at vi gør det med dårligt resultat. Dette er banerne fuldkommen klar over, men det synes, som om man i fabrikkerne ikke er helt på det rene med den ting. Eller også nærer man der en klippefast tro på, at man kan gøre det. Man kan jo dårligt tænke sig, at man inden for sådanne virksomheder er grebet af den tidens ånd, der ellers breder sig over alt, den der ikke tænker på dagen i morgen, men siger som så: »Bare jeg får den leverance og stryger den fortjeneste, så skidt med, hvordan det går senere.« Man kan vel gå ud fra, at fabrikkerens ledelse også tænker på fremtiden og ikke påtager sig noget, som man ikke med sikkerhed ved, man kan udføre.

Men igen: Er det så vigtigt, om man bygger disse motorer her i landet eller ikke? Der er mange andre opgaver, som endnu ikke er løst tilfredsstillende. Der er nok at

tage fat på. Vi lader den rejsende — kunden, for hvem det hele laves — have ordet:

»Jeg er så revnende ligeglad, om togene trækkes af damp, af motor eller af elektricitet eller hvad som helst andet. Det er også ligegyldigt, om de kan bygge motorer her i landet, eller de ikke kan. Bare togene kører hurtigt, solidt og præcis. Jeg vil være langt mere interesseret i, om de kunne konstruere vinduerne, så de var tætte for træk og dog nogenlunde let lod sig åbne og lukke. Sådanne vinduer har man endnu ikke kunnet lave. Ville det ikke være en opgave at tage fat på? Men så langt strækker evnerne sig vel ikke? Eller er det så lille en ting, at ingen gider beskæftige sig dermed? Men det har langt større betydning for os, der rejser. Det ville også være langt vigtigere, om vognene var nogenlunde bekvemme at stige op i og navnlig at stige ned fra. Det er de jo ikke. For gamle folk, for børn, for damer i snævre kjoler, for de der ikke har fuld førighed i benene eller er kortbenede, kort sagt for de tre fjerdedele af de rejsende er det et temmelig voveligt foretagende at komme ned fra vognene med en kuffert i den ene hånd og en taske i den anden. Overstiger det virkelig fabrikkerens

og banernes evner, at konstruere fodtrin og døre, så de bekvemt kan benyttes af folk, som ikke er akrobater? Det er den slags, vi rejsende spørger om, ikke om hvor vi har fået trækraften fra.

Der er heller ikke endnu konstrueret et opvarmnings-system til tog, så der kan holdes en passende temperatur hele tiden. Noget sådant ville være overordentlig betydningsfuldt. Systemet, der bruges, kan give en udmærket varme, hvis det da bliver passet, men der bliver altid for varmt for benene hos dem, der sidder ved vinduerne. Selv om man sætter reguleringen på koldt, bliver rørene under vinduerne stadig lige varme, og de ellers stærkt eftertragtede vinduespladser bliver uudholdelige. Også dette ville være en opgave for de dygtige konstruktører. Og hvilken betydning ville det ikke have for os på de længere rejser, om man kunne konstruere et tilfredsstillende toilet? Her tænkes særligt på selve klosettet. Så snart låget på dette åbnes, står der en stormende iskold luftstrøm op igennem. At sætte sig på et sådant kloset, er for mange mennesker direkte livsfarligt, værre end isomslag på underlivet. Det er ikke altid lige slemt, formodentlig afhænger det af kørehastighed, vindretning og skævhed i tragten, men ofte er det umuligt at lade vandet uden at få det hele i hovedet eller på tøjet. Alt sådant gør, at jernbanerne ikke er det ideelle og bekvemme befordringsmiddel, det kunne være og burde være. Kunne det mon ikke være en passende begyndelsesopgave for konstruktørerne at lave den slags ting ordentligt? Så kunne de bagefter tage fat på at bygge motorer.« Aros.

Resturant **»På Fortovet«**
og baren på Østerport station
anbefales
POUL GUDMANN

DSB forhøjer taksterne med 40 millioner kroner

Om dette emne skriver »Dagens Nyheder«:

Indenfor Statsbanerne omgås man i øjeblikket med planer om at søge takstforhøjelser gennemført i dette forår, og selvom den slags kan være både nødvendigt og velmotiveret, bliver det jo aldrig populært.

Det kære »væsen« skal nok påny få nogle af de skoser at høre, som engang foranledigede DSB's dygtige og initiativrige generaldirektør P. E. N. Skov til ikke ligefrem bitter, men ligesom lidt desillusioneret, at kommentere den hyppige og ikke altid lige gennemtænkte kritik med følgende: »Det er vel ligesom svigermor, der altid er et taknemmeligt emne i vittigheder«.

Den dobbeltrolle, Statsbanerne må spille — dels som samfundsbetonet institution med dertil hørende forpligtelser, dels som forretning — kan nok af og til gøre tilværelsen lidt besværlig for Statsbanernes ledelse og personale.

Mange forhold, på hvilke ledelsen ikke har nogen indflydelse, spiller ind, og måske husker de nidkære DSB-kritikere ikke altid at tage dem alle i betragtning.

I den følgende samtale med generaldirektør Skov, foranlediget af de forestående takstforhøjelser, skal Statsbanerne i alt fald få fuldstændig fair play, så at intet »undskyldende« moment dolges.

— Er det en endelig beslutning hos DSB at søge takstforhøjelser gennemført nu, generaldirektør Skov?

— Man har, siger generaldirektøren, anmodet os om at arbejde hen mod takstforhøjelser, og det mål, vi har sat os, er gennem forhøjelser at få en merindtægt på 40 millioner brutto. Om vi når dette beløb, skal jeg lade være usagt.

Vi vil iøvrigt gerne benytte denne lejlighed til at lægge persontakstsystemet noget om, og jeg vil anse det for sandsynligt, at DSB går bort fra hurtigtogsbilletterne. Med de afstande, vi har her i landet, er hurtigtogsbilletterne ikke rigtig tidsvarende mere. At køre med hurtigtog skulle efterhånden være noget — normalt, der ikke kræver ekstragebyr.

Om underskud her og i andre lande

— Hvor stort er DSB-underskuddet i dag?

— Det kommer jo noget an på, hvordan man regner det ud. Det regnskabsmæssige



Generaldirektør P. E. N. Skov

driftsunderskud plus afskrivning og forrentning er på 125 mill. kr.

— Betragter man egentlig fra statsbaneside den opgørelse som helt retfærdig?

— Jeg kan svare, at i Holland har banerne ikke underskud, og at dette skyldes, at man m. h. t. regnskabsopstillingen går en anden vej end her. Hvis de hollandske baner gennemfører mere samfundsbetonede projekter — som f. eks. noget tilsvarende en »fugleflugtslinje« — dækkes omkostningerne ved, at man udvider aktiekapitalen. I Schweiz har man vedtaget en ny lov, ifølge hvilken banerne skal forrente og afskrive, men mod at de får godtgjort de udgifter, der er fulgt med, om jeg må sige: deres sociale forpligtelser.

Det er jo indlysende rigtigt, at taksterne i nærtrafikken bør være sådan, at folk kan komme relativt billigt til og fra deres arbejde, men man kan stille det spørgsmål, om det er banerne som sådan, der skal betale for et sådant samfundsgode.

— Folk er måske tilbøjelige til for direkte at sammenligne statsdrift med privat drift!

— Man kræver af DSB, at de tager visse statshensyn, og når det er tilfældet, kan der ikke skaffes balance. Når f. eks. DSB skal holde sine gamle damploko, som vi ikke mere anvender, i beredskab »for tilfældet«, så er det samfundet, der har interesse i en sådan foranstaltning, og når man lader statsbanerne betale for den, kan det være noget inkonsekvent at forvente balance.

Ønsker man eksempelvis, at en urentabel banestrækning skal opretholdes, fordi

den kan være nødvendig i krigstilfælde, er det også samfundets interesse, der skal tilgodeses, og det kan være urimeligt, at DSB-regnskabet skal belastes med udgifterne dertil.

Efter statsbanernes overtagelse af visse bilruter har vi modt øjeblikkelige krav om renteskure, skønt man altid har klaret sig uden. Allright, så kan det være nødvendigt at imodekomme den slags krav, fordi man er statsinstitution, men så kan man ikke samtidig komme til os og sige: Hvorfor kører I ikke lige så billigt som et privat foretagende?

— Kan DSB-personalet få en fornemmelse af mindreværd ved altid at skulle høre om underskuddet?

— Jeg tror, at langt den største del af personalet er trykket af situationen, og at det ville være hensigtsmæssigt, om man i højere grad fik de rigtige tal frem i regnskabet. Man kan sige, at det kan være nogenlunde ligegyldigt, da staten skal betale, enten udgifterne figurerer på DSB-regnskabet eller ikke. Alligevel tror jeg, at det har sin betydning, at statsbanerne og deres personale, som arbejder særdeles godt, blev fri for dette underskuds-stempel, der klæber ved dem. Jeg har et indtryk af, at finansministeren er opmærksom på dette forhold, og det kan jo tænkes, at det engang bliver ændret.

Der kan nævnes flere lignende eksempler på, at statsbaneregnskabet er tynget af udgifter, som på sin vis — regnskabsmæssigt — aflaster statskassen. Man kan således nævne vor pensionsbyrde. Fik de pågældende ikke pension fra statsbanerne, ville de på anden måde koste staten penge.

Kan forhøjelse skabe balance?

— Vil en forhøjelse, der indbringer 40 millioner brutto, kunne få selve driften til at balancere?

— Det vil alene de nye MY-loko gøre! De 40 mill. kr. svarer til 10 portioner reguleringstillæg, og de fire år, jeg har været generaldirektør, er der årlig kommet to portioner til. Alene her er der anvendelse for merindtægten, og siden foråret 1955 er der ikke foretaget takstforhøjelser inden for DSB. I samme tidsrum er driftsunderskuddet ikke steget, og rationaliseringen med deraf følgende besparelser skrider frem — såvel overgangen til MY-loko som automatiseringen, fjernstyringen, på landstationerne.

Dertil kommer, at personalet formindskes med 3—400 om året, og målet er at nå frem til kun at have personale på indtægtsgivende poster. Personale-reduktionen foregår imidlertid væsentligst ved naturlig afgang og på den måde, at løst ansatte siges op, når et arbejde falder bort. Vi

forsøger at tage de hensyn, vi kan; det er ikke altid lige let, men reduktionen er en bydende nødvendighed.

— Hvor stor har den samlede personale-reduktion været?

— Lad os begynde med 1952—53. Da var der i DSB ansat 29.100 personer. I 1956—57 var vi nede på 27.900, og i det sidste år er personalet gået ned med ca. 500, så der nu er 27.400 ansatte i DSB. Det er dog en nedgang på 1700.

— Kan denne reduktion fortsættes med 3—400 om året?

— Den kan i alt fald nok fortsætte i nogle år endnu.

— Vil der blive tale om nedlæggelse af baner?

— Her støder man jo igen på samfundsmæssige hensyn. I Vestjylland henviser man til VJ-planen, og tænker man på at nedlægge en urentabel, sønderjysk banestrækning, ja, så må man jo gøre sig klart, at der bliver personale overflodigt, hvilket vil sige, at det er danskere, der flytter fra Sønderjylland.

— Det er bekendt, generaldirektor Skov, at De fortsat tror på en fremtid for jernbanerne!

— Ja, det gør jeg, men det er klart, at vilkårene ændrer sig med tiden. Der er visse transporter, som det vil være for dyrt at afvikle på skinner. For nu at tage baggrunden for vore bestræbelser for at fjernstyre sikkerhedstjenesten på de små stationer og holde dem lukkede:

Da statsbanernes første strækninger blev anlagt, var det naturligt at lægge stationerne så tæt, at folk med rimelighed kunne overkomme at gå eller køre med hestevogn til stationerne, altså med mellemrum på en halv snes kilometer. Men således som motoriseringen har udviklet sig, er det i dag rimeligere at have 30—40 kilometer mellem stationerne, og det er netop svarende til afstandene mellem vore købstæder.

Javel, siger man, men også landstationerne har krav på betjening. Det kan være rigtigt, men man må afveje de fordele; der kan opnås, med — det modsatte.

Lad os f. eks. sige, at det i gamle dage tog en dag at rejse fra Thy til Aarhus med jernbane, og at det i dag er muligt

at foretage rejsen frem og tilbage på samme tid. Så er den hurtigere befordring med færre standsninger også en gevinst for dem, som måske har nærmest til landstationen, men som ikke vil have særligt svært ved at finde befordring til købstaden, som ligger lidt fjernere.

Vil skinnebefordring aldrig blive forældet?

— Det er umuligt at besvare dette spørgsmål, da man jo ikke kan vide, hvad udviklingen vil bringe. Hvis det en dag bliver sådan, at man blot kan spænde et par vinger på ryggen og flyve hvorhen i verden, man vil, — ja, så er det vel slut med befordringen på skinner, men når jeg tager alt, hvad der i dag er synligt for mig, i betragtning, så vil jeg bestemt mene, at transport på skinner altid vil have sine opgaver.

En udenlandsk ekspert har engang regnet ud, at der til befordring af 50.000 rejsende i en time kræves en dobbeltsporet jernbane, der er 9 meter bred. Til at bestride den samme transport med busser ville der kræves en 36 meter bred motorvej, og skulle de 50.000 befordres med personbiler, var en 210 meter bred bilvej fornøden.

Forlader man skinnetransporten, vil der formentlig blive brugt alt for megen plads til transporterens afvikling — der skulle jo også gerne være arealer tilbage at dyrke!

Nej, jeg tror ikke, man kan undvære jernbanerne — man får simpelthen ikke råd dertil. Til transporter over længere stræk og til afvikling af den store trafik i og ved byerne vil der være brug for dem i overskuelig fremtid.

Månedens emner...

Hvad fik vi?


Den nye lønningslov, som blev vedtaget sidste sommer, gav i almindelighed og tilsyneladende tjenestemændene ret gode løntillæg. Det vil sige. De ældre, og i særdeleshed de ældre med de højeste lønninger, rente jo af med profitten. De yngre og de lavestlønnede måtte nøjes med mikroskopiske tillæg. Sådan set er det vel nok den mest udemokratiske lønningslov, der nogensinde er fremstillet. Men bortset fra dette er det, ligesom efter lønningsloven i 1946, forbavsende hurtigt, at lønforbedringerne er blevet gjort værdiløse.

Hvis man antager, at de fastsatte lønningssatser var passende den gang, altså i juni måned sidste år, er de allerede nu langt bagefter leveomkostningerne. Først fik vi en række almindelige prisstigninger, som ved januar-pristallet er anset for at være lige med to portioner regulerings-tillæg, og skal så være opvejet med løn-stigningen, der kommer til april. Men dermed er vi ikke »på lige« igen. Fra april

stiger jo huslejen med et beløb, der vel for de fleste tjenestemænd med gennemsnitslønninger kan anslås til mellem en og to portioner reguleringstillæg. Og ligeledes fra april stiger skatten, blandt andet som følge af lønreguleringen sidste år, med rundt regnet tre reguleringsportioner. Fra april næste år vil huslejen igen stige med ligeså meget som i år. Pensionsbidraget steg samtidig med lønningslovens ikrafttræden. Nye prisstigninger kan ventes, og i særdeleshed vil de almindelige lønreguleringer til april blive brugt som påskud for fordyrelse af leveomkostningerne. Der er næppe tvivl om, at det offentlige her vil gå i spidsen, og selve statsbanerne vil denne gang vise vejen ved takstforhøjelser.

For en gennemsnits-tjenestemand vil pr. 1. april den lønningmæssige stilling se omtrent således ud, sammenlignet med april sidste år:

Lønningforbedring ved ny lønningslov 100 kr., forøgelse af pensionsbidrag 30 kr., huslejestigning 18 kr., skattestigning 40 kr. Resten af de 100 kr., ialt 12 kr., er



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 er i godt selskab på en JØRGENSEN-REJSE

Jørgensens  **Rejsebureau**

JERNBANEGADE 7 - KØBENHAVN V

forlængst opslugt af prisstigning siden januar. Med andre ord: Han har ikke mere noget ud af sin lønforbedring. Man vil måske sige, at disse udgifter får han dækning for senere. Det gør han vel tildels, men til den tid vil nye forøgelser af udgifter have opslugt mere end den regulering, der kan ventes. Altså: vi er rask på retur igen. *SH.*

Københavns Hovedbanegård

Fra det nye finansårs begyndelse og i de næste fem år vil banegårdshallen undergå en længe tiltrængt modernisering, der vil give hallen et mere levende og storstadsværdigt udseende.

Jernbane-Bladet skrev i januar-nr. 1958 bl. a., at der burde være flere forretninger på denne banegård, der alene af S-togrejsende benyttes af 15.000 daglig. Der er ikke plads til flere butikker, vil der nok blive svaret. Jo — fortsæt bare med at bygge ud over sporene som tilfældet er i øjeblikket med lokale til Handelsbanken — og det er netop det sidste, der nu vil blive fortsat.

Den store »ø« midt i hallen vil forsvinde, og ny rejsegodsekspedition vil blive bygget ud over sporene i flugt med Handelsbankens lokale. Ekspressgodsendlingen flyttes til Reventlowsgade, der hvor man nu har cykler om sommeren. Marketenderiet flyttes op i tagetagen, hvor biblioteket tidligere havde til huse, og der bliver her plads til 100 mennesker mod 38 pladser i det nuværende marketenderi. Fra perron 1 bliver der elevator op til den nye spisesal. Depotet for fundne sager får andre lokaler og udvides.

De mange forretninger og kontorer, der findes i kioskerne i hallens midte, vil få spredte moderne kiosker i stålindfatning. Hele moderniseringen er anslået til at koste godt 4 mill. kr., men udvalget, der har planlagt omforandringen, mener at de mange nye kiosker i hallen vil kunne forrente investeringen.

Industrihotellet

Aage Jacobsen
Toldbodvej 5 · Svendborg
Tlf. Svendborg 2113
Pensionærer modtages

Til lands - til vands og i luften **ZONE-REDNINGSKORPSET**

Lykkesvej 18 - Herning
Telf. 1870
Spec.: Sværtransport

Vi har modtaget . . .

Send som banepakke

Gennem transportagenturet ved reklame, brochurer og lign. gøres der et stort arbejde for at hverve kunder til statsbanerne.

Reklamens magt er som bekendt stor, så derfor må der nødvendigvis reklameres for de »varer«, DSB har at tilbyde, og man er da heller ikke smålig på dette punkt, idet der ofres mange penge på reklamens alter.

Hvor værdifuld reklamen så er for statsbanerne, er et spørgsmål, der vist vanskeligt lader sig bedømme, men at reklamen giver bonus, er der ingen tvivl om, for var statsbanerne ikke gået så aktivt ind for reklamen, som tilfældet er, havde person- og godstrafikken ikke ligget på det høje plan, som det faktisk ligger på.

Der er dog een ting, som — trods ihærdig reklame — ikke rigtig kan fange publikums gunst, og det er banepakkerne. Til daglig spekulerer man ikke så meget på problemet, men hen under jul, når postvæsenet er ved at drukne i pakker, kan det ikke undgås, at spørgsmålet trænger sig på, og får een til at tænke, hvorfor er disse pakker dog ikke lidt bedre fordelt?

At det er svært, skal jeg være den første til at erkende, for på det område har jeg selv høstet så bitter erfaring, men der må gøres et fornyet fremstød, så publikum bedre kan blive dus med devisen: »Send som banepakke«, for det er forbavsende, så dårligt et kendskab private har til statsbanernes pakkebefordring.

Reklamens magt er stor, det er også min mening, og dog kan man få skruller, her blot:

Inden for vor familie skal der hvert år til jul sendes nogle pakker udenbys. Det foregår på den måde, at alle pakkerne samles hos undertegnede, der pakker dem sammen i større pakker, og når tidens fylde så er inde, bliver de afsendt som banepakke til de respektive byer. Når jeg senere skal gøre op med familien om fragt-udgifterne, kan de ikke forstå, at det ikke har kostet mere, og når jeg så fortæller dem, at pakkerne er sendt som banepakke,

altså med statsbanerne og ikke gennem postvæsenet, begynder tvivlen på mine og statsbanernes evner at lyse dem ud af øjnene. Jeg fortæller dem så pligtskyldig, hvorledes og hvor let det er at sende pakker som banepakke, og de nikker forstående, for man skal jo være go'e ved hinanden ved juletid, men jeg tør næsten garantere for, at næste gang de selv skal sende en pakke, går de hen på posthuset. Hvorfor? *E. Ø.*

Erindres det . . .

For 50 år siden, marts 1909

På grund af to lige efter hinanden indtrufne maskinuheld på lysstationen på Københavns godsbanegård blev lysanlægget helt utjenstdygtigt natten til den 9. ds. Ved et hastigt etableret samarbejde mellem Københavns Belysningsvæsen, Falcks Redningskorps og Statsbanernes belysningsingeniør blev imidlertid i dagens løb nedlagt intermistiske kabler fra byens elektriske ledninger til Godsbanegårdens ledningsnet, og om aftenen tændtes lyset over hele det store terræn som om intet var passeret. Situationen var reddet.

For 25 år siden, marts 1934

I Folketinget er fremsat forslag om, at ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til, når Lillebæltsbroen er taget i brug, at indstille persontrafikken på banestrækningen Middelfart—Strib, medens der indtil videre opretholdes en indskrænket godstrafik. Endvidere til at afhænde færgeljerne i Strib og Fredericia, de ved nedlæggelsen af persontrafik på jernbanen Middelfart—Strib frigjorte bane- og stationsarealer med påstående bygninger m. m. samt de frigjorte arealer og bygninger på den hidtidige Fredericia station.

Statsbanerne har overdraget bygningen af Oddesundbroen til firmaerne Monberg & Thorsen og Kampman, Kjørulff & Saxild.

Søndag den 11. ds. er et fra København kommende lokalt persontog på Klampenborg station stødt sammen med et mod syd udkørende persontog. Der kom ingen mennesker til skade.

Jernbanepersonalet foretrækker

★ **Stjerne Biscuit** ★

Telf. Vejle 714

Fritz Carstens efft.

„Deres datters udstyr“
Bispensgade 13 - Ålborg - tlf. 3 42 20
Specialforretning i gas- og el-
udstyr
Konto oprettes. Jens Koch Jensen

Middelfart-Snoghøj Færgen. Dette verdens bedste rederi har for 1933 deklareret 100% udbytte til aktionærerne, og desuden udloddes 200% af reservefondsmidlerne, ialt 300%. I fjor udbetaltes 250%.

Generaldirektør Knutzen har været i Ååhus og holdt et foredrag for jyske reklame- og forretningsfolk. Han meddelte ifølge »Jyllandsposten« nye slagord for DSB, bl. a. dette:

»Vil mindre skat De se, gør brug af DSB.«

Sovevognen jubilerer

I år er det 100 år siden ideen til den første sovevogn til jernbaner antog fast form hos sin ophavsmand, den unge møbelsnedker George M. Pullmann.

En kølig forårsnat i 1858 rejste han på Cumberland Valley jernbanen fra Buffalo til Chicago. Han sad sammenkrøben i sit kupehjørne og forsøgte at anbringe sin krop i en så bekvem stilling som muligt. Hovedet lænede han mod væggen, og han sov ind. Toget slingrede, og hans stakkels hoved stødte ustandselig mod væggen. Til sidst for han op, meget misfornøjet, og

strakte sine lemmer. Så satte han sig igen på træbænken med albuerne på knæene og hovedet i hænderne og spekulerede dybt og længe. Til slut så han sig om i kupeen, og i tankerne tog han mål af afstanden mellem sæderne, af vognens højde og bredde. Siden tog han sin lommebog frem og tegnede i den et virvar af streger og tal.

Dette var sovevognens tilblivelsesstund.

Året efter var det lykkedes den unge snedker at formå Chicago—Alton banen at overlade sig nogle personvogne, i hvilke han kunne indrette 10 sovevognskupper. Vognene kom i drift i sommeren 1859.

Pullmann konstruerede videre og forbedrede og forandrede, og i 1864 byggede han en virkelig anvendelig sovevogn, som han gav navnet »Pioneer«. Denne vogn kostede 18.000 dollars, en uhørt sum, da en almindelig vogn kun kostede ca. 4.000 dollars.

I europa indførtes sovevogne først af den belgiske ingeniør Nagelmackers i 1872, hvor sovevogne løb i togene mellem Paris og Wien, og i 1873 dannedes det første europæiske sovevognsselskab —

Manns sovevognsselskab, der blev forløber for det internationale sovevognsselskab.
V. J.

Rutebil nyt



DSB rutebilerne i Sønderborg. Den helt store befordring her, er transporten af arbejderne til og fra Danfoss. Til hjemtransporten om eftermiddagen kræves 38 busser, så i øjeblikket har man lånt 7 busser fra Valby. Stationen har nu 61 busser, men vil i løbet af foråret få 5 nye. Til stationen hører et chaufførpersonale på 85. — Da det kniber for Danfoss at skaffe tilstrækkeligt med arbejdskraft, har DSB søgt koncession på en rute mellem Åbenrå og Danfoss.

Hads—Ning Herreders jb. havde den 1. januar kørt rutebiler i 25 år. Banen begyndte med 5 rutebiler med 110 pladser. I dag har man 13 busser med 392 pladser.

BELLGRAPHIC...

Bellgraphic er nr. 1...

— FORDI DEN GIVER DEM
SIKKERHED
FOR FULD KØRSELSINDTÆGT

BIL RUTERNES BILLET SYSTEM

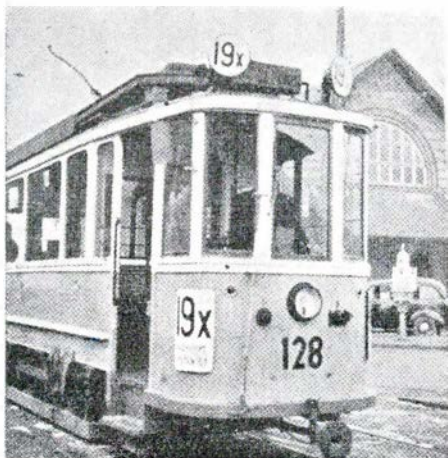
DE BORNHOLMSKE
FRA TIL ENKELT
TIL BORNHOLMSKE
C. B. R. P.K. God. Tilføjes
DATO JEPERS. DOBBELT
JERNBANER A/s

B10050
KØBETIDEN
AN SYSTEMEX

SYSTEMEX
Aktieselskabet
BORGEGADE 15 · KØBENHAVN K
TELEF. PALÆ 2004

Hareskovbanens forbindelse til centrum

Nyt forslag fra Jernbane-Bladet



Den mislykkede sporvognsforbindelse

Under forhandlingerne om Slangerupbanens anlæg omkring århundredskiftet, hed det i Folketinget, at da landbruget er interesseret i at bruge latrin som gødning, ville transporten af latrin måske blive den vigtigste opgave for toget.

Man fristes næsten til at sætte banens noget omtumlede tilværelse i relation til ovennævnte udtalelse, men det er jo altid lettere at være bagklog, så lad os hellere holde os til banens trafik i dag og i fremtiden.

Et privat ingeniørforslag

To unge ingeniører hos Kampsax har udarbejdet en plan med hensyn til at videreføre Hareskovbanen til Svanemøllen station og derfra videre til København H ad samme spor som S-togene og Nordbanetogene.

For et par år siden foreslog Jernbane-Bladet også at føre banen til Svanemøllen — og kun dertil — vel vidende at strækningen Svanemøllen—Hovedbanegården dårligt kan optage flere baner. DSB har dog iflg. Social-Demokraten erklæret ingeniørernes forslag for teknisk gennemførligt, men at det vil være for galt at ofre 50 til 100 mill. kr. til viadukter til

forslaget, da man ikke vil have baner, der skærer hinanden i niveau.

Det er selvfølgelig en betryggende sikkerhedsmæssig foranstaltning med viadukter, men den absolutte nødvendighed heraf kan dog betinges af toggangens hyppighed.

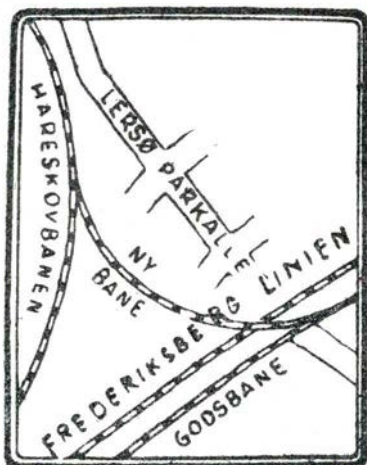
Forslagets største svaghed er, som vist på tegningen, at togene føres direkte fra Emdrup til Svanemøllen og således ikke kommer til København L.

På Vanløse station er der forbindelse til centrum hvert 10. minut, og rejsetiderne til København H vil blive:

Fra Farum	ca. 61 min.
» Hareskov	» 48 »
» Bagsværd	» 40 »
» Buddinge	» 33 »
» Vangede	» 27 »

En stor besparelse

Udgifterne til dette forslag kan siges at være de mindst mulige, da det kun fordrer 3 sporskifter i Lersøen. Derimod vil DSB kunne opnå en meget stor besparelse ved at gennemføre forslaget, der sparer drifts-



Ingeniørernes forslag

Jernbane-Bladets nye forslag

At lade Hareskovbanens forbindelse til byens centrum være uløst i de nærmeste 25 år, til der måske til den tid kommer en tunnelbane, kan ikke være rimeligt for befolkningen langs banen.

Vort forslag går ganske enkelt ud på, at banen, i stedet for at køre til København L, fortsætter til og fra S-bane sporene i Lersøen mod Vanløse. Der standses som S-togene ved Nørrebro, Fuglebakken og Godthåbsvej til Vanløse station. Af driftsmæssige grunde føres togene til og fra Frederiksberg station, hvor der både er perron og sporplads.



Ved Lersøen ses den korte skinneforbindelse dette forslag kræver



Henri Petersen
GULDSMED

Stort udvalg i gaver og præmier

AARHUS
Immervad 9 - Telf. 2 14 36

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'S FOTO Bülowvej 21 - Eva 1686 - Kbhv. V.

udgifterne på København L station, og de betydelige arealer, der hører til stationen, vil kunne afhændes til millionbeløb.

Da forslaget som anført kun kræver ganske få sporændringer i Lersøen, vil det kunne etableres på ganske kort tid, og med de forhåndenværende befordringsmuligheder for de mennesker, der bor langs Hareskovbanen, vil de foreløbig ikke på anden måde kunne komme hurtigere og mere bekvemt til byens centrum.

Red.

Sagt og skrevet

Generaldirektor Skov

— Bygges der en ny banegård, ja, så står der naturligvis en smukkere og bedre bygning, men den giver ikke flere penge af den grund! Det er den slags, der tæller, når talen er om forretning.

Svendborg—Nyborg banen

Med hensyn til prisen, Svendborg betaler for at have banen, er disse 20.000 kr. så forsvindende lidt i kommunens øvrige budget, at det nærmest er latterligt at lave ophævelser over denne udgift. Man kan heller ikke nøjes med at stirre sig blind på dette bogholderimæssige underskud. Man må spørge: »Hvad får vi for denne udgift?« Vi har f. eks. en stab af relativt godt lønnede tjenestemænd, hvis skat til kommunen langt overstiger underskudet på de 20.000 kr. Hertil kommer, at de som forbrugere i byens forretninger og øvrige liv er gode kunder. Af de indtægter, tjenestemændene således giver andre borgere, skal der jo også betales skatter. Nyborgbanen er i virkeligheden — set under denne synsvinkel — et overskudsforetagende for Svendborg by og sikkert også for de andre kommuner langs banen. Ved nedlægning af banen er det helt sikkert, at en stor stab af tjenestemænd flytter fra området, og der kommer ikke et tilsvarende antal nye tjenestemænd, muligvis slet ingen. Det kan ikke være en opgave for en kommune at tynde ud i gode skatteyderes kreds.

Direktor S. D. Brandt, Maribo

Nej, lad os være nøgterne og sagligt fastslå, at Lollandsbanen har kørt luften tynd mellem Rodby og Rodby Havn i snart 50 år — hvor udviklingen har ligget tungt i havnebyen og dermed mindre trafik år efter år. Nu er der udsigt til en ekspansion i denne bydel, og så stiger appetitten hos andre.

Det tilkommer ikke mig at fastlægge de forhold, hvorunder vort selskab skal

virke, men at administrere de kår, der gives på forsvarlig vis, ligesom det heller ikke tilkommer mig at bestemme, hvem der skal køre rutebil mellem Rodby Havn

og Rodby, men jeg må alvorligt tage til genmæle mod, at man kaster smuds på banen for at begrunde en trafikal upåkrævet trafikforbindelse.



Det var det. Der forsvinder 94 i kurven ude over engene. Endnu kan jeg se baglygterne blinke rødt, snart kan jeg kun se den ene, og lidt efter forsvinder den også. Jeg har set på det tusinde gange, men alligevel kan jeg ikke lade være at se efter det hver eneste gang, når jeg har tid til det, begribeligvis.

Så har vi en stille-stund til 83 kommer. Rangermaskinen er kørt til remisen efter kul og vand, og imens napper rangerfolkene en tår kaffe. Det skulle jeg jo egentlig også, men jeg vil lige sidde et øjeblik her på bænken. Det er sådan en vane, jeg har fået med at sætte mig lidt på den bänk, når 94 er kørt. Mens vi havde den gamle station, stod bænken lidt længere henne, omtrent der hvor overgangen nu er, men det kan jo være lige meget. Der er ro nu over det hele. Ingen flojteri, ingen knurren af sporskifter og ingen ramlen med vognene. Nu slukkede han lysene i signalerne. Sådan er det jo nu til dags. I gamle dage havde vi hele tiden alle de kulorte lys i signalerne at se på, ja, endda i sporskifterne var der grønt lys. Da kunne man se, det var en station, endda en stor station. Men sådan laves der jo om på alting, og bliver det bedre af det? Jeg skulle vel ind og have den kaffe? Men det er så godt at sidde lidt og se på det altsammen og tage en frisk skrån og tænke over det.

For mange år siden, dengang jeg var hjælper ved rangeringen, skyndte jeg mig også ind for at få noget i skrutten, man var jo sulten altid, sådan er det heller ikke mere. Man går jo og bliver lidt halvgammel med tiden. Jeg er da også den, der har været længst her på stationen. Derfor er det også mig, der ved bedst be-

sked om sagerne. Men det må jo ikke hedde sig, jeg er jo kun ekstramand. De kan ikke forstå, at når jeg har gået her i mangfoldige år og set på, hvordan det er blevet lavet og lavet om den ene gang efter den anden, længe før de anede, der var en station, der hedder sådan, så kender jeg det jo altsammen, meget bedre end dem. Det er sådan set meget mere min station, end det er deres. Lad os se, ham der har været her længst, næst efter mig, er vel pakhusformanden, men han begyndte da ikke før fiere år efter den første krig, og så har han endda været væk i nogle år — det var vist i Korsør, han var. Alle de andre er kommet langt senere. De kommer og rejser igen og er ligeglade med det hele. De tænker ikke på andet end forfremmelser og mere i løn. Men jeg bliver her. Derfor er det min station, og den er blevet hele min tilværelse. Det er vist den syvende, eller er det den ottende forstander, der har været her i min tid. De rejser også igen, eller også dør de. Det var gamle Holm, der var her, da jeg begyndte. Han var såmænd god nok. Han var jo af den gamle skole, en bette vigtig lort selvfølgelig, men ellers... Han var nu ikke den værste. Jeg tror ikke, han havde meget forstand på noget af det, men det var vel heller ikke nødvendigt, de andre kunne jo ordne sagerne, og han blandede sig ikke ind i noget. Ham her, han tror, han skal vide besked om alting, hvad der foregår. Bliver det måske bedre af den grund? Alle de andre — assistenter og overassistenter, portører, overportører og overkontrollører, og hvad de nu kalder sig — der er ikke en af dem, der har været her så meget som en halv snes år, og de bliver her heller ikke.

Det begynder så småt at lysne nu. Ja,

vi går mod den gode tid. Det bliver da vist bygevej i dag, skyerne ser sådan ud. Det er rart at sidde her og se det bliver dag. Men de er ligeglade med det. De sidder inde på kontoret og i portorstuen og lumrer. De forstår slet ikke, hvor godt det er. Se da nu, som himlen bliver skøn derude over skoven. Det er nu alligevel de skønneste farver, solen kan lave. Det er kulorer, mennesker ikke kan gøre efter, man kan ikke engang give dem navn. Så, nu blev der en hel guldstribe op gennem det hele. Det er underligt altsammen. — Den spreder guld på sky — står der. Han har nok ment, ikke alene de gyldne farver,

men også alle de andre. Mærkeligt — når jeg sidder og ser på det, er det, som om det hele var lavet for min skyld. —

Nu kan jeg begynde at se skoven. Knopperne bliver så fyldige i det nu. I løbet af en månedstid kan de springe ud. Det kan komme langsomt lidt efter lidt, men det kan også komme pludseligt på een gang. Jeg husker et år, ja, det har vel været omkring 1925 eller sådan noget, da var skoven brun som en pløjemark om aftenen, men allerede ved 10-tiden næste formiddag var den som et bølgende hav af lysegrønt.

Hva'fa'en rejser folk egentlig efter? Kan

de da ikke se, at her er den allerskønneste plet i hele verden? Ja'e, jeg har jo sådan set ikke været andre steder af betydning, bortset fra da jeg var soldat i København. Men der kan ikke være noget dejligere, end det her. Så, nu kommer selve solen. Kors bevar os, som den stråler op gennem alle skyerne. Nu forsvinder alle de andre farver, og så er det ved at være helt lyst. Men så kan man se ud over engene, der ligger en klat dis hist og her, og skinnerne derude stråler som sølv. Og bakkerne, der til begge sider får deres rigtige udseende, så de ikke mere ligner skyerne i horisonten. Nu blev der lys i signalerne, det er 21 som kommer igennem. Sådan noget pjat. Før hen holdt alle tog her og skiftede rejsende til sidebanerne, nu kører de igennem, nogen af dem, som om det slet ikke rager os. Man har så travlt, så travlt nu til dags. De skal skynde sig, jo hurtigere, jo bedre. De skal til København og mere sig, og det haster. Eller de skal til Skagen og feriere, det haster også. De skal til Hamborg og se på bare piger, og det kan ikke ske hurtigt nok. Nogen skal meget længere væk, helt til Schweiz og Italien for at se på bjerge og ruiner og skidt, og stærkt skal det gå. Så, nu kommer han derude under bakkerne. Puh'e ha. Og så er det en MYer. Han kører dæleme stærkt. Nej, må jeg så be' om en gammeldags E-maskine eller en R eller P-er, det var alligevel noget helt andet.

For vidste man også altid, hvad det var for folk, der var med sådan et tog. Det var de rigtige gammeldags handelsrejsende, som vi kendte allesammen, det var hestehandlere og studehandlere fra eller til marked, professionelle kortspillere og fupmagere, dem kendte sig også. Og så var der jo alle de almindelige langvejsfra, som skulle til begravelse eller bryllup eller hjem og se til forældrene eller over og se til bornene. Man kunne se på dem, hvad de rejste efter, ellers kunne man se det på deres pakkenilliker. Og alle dem, der skulle skifte, skulle ind i ventesalen og drikke kaffe, nogen skulle altid lige have en bette een i det sidste. Da var der liv. Nu ligger ventesalen hen i mørke, ikke en sjæl er der. Kaffekander og kopper, tallerkener og flasker står stille. De to tynde og ranglede serveringsdamer ligger og snuer endnu, og så er de endda

B&O

KØB ET GODT MÆRKE - MED EN KVALITET, DER HOLDER

BÅNDOPTAGEREN



BEOCORD CORRECT

Med det nye B & O tonehoved med den mikroskopisk fine (0,003 mm) lydspalte, der muliggør optagelse af samtlige hørbare tonsvingninger, de 3 båndhastigheder og det hidtil højeste toneområde, den højfølsomme B & O forstærker, kvalitetslobeværket, det specialkonstruerede trykknapsystem, effektindikatoren, den præcisionsleble copstanssel og mixing- og tilslutningsmulighederne.

Prist: Kr. 1250,- (Excl. mikrofon).

Som en yderligere understregning af kvaliteten har Sigvard Bernadotte og Acton Bjørn formgivet BEOCORD CORRECT. — Betjeningen er legende let og enkel.



3 etager

3-D garanti hos **BØRGE DALSGAARD**

Vesterbrogade 6 D (Buen) - Telf. MI 6250*

Telf. 14910 - døgnvagt

Odense

Stationsbilerne

Ø. Stationsvej 8

HURTIG — BILLIG — REEL

sure, når de kommer. Nej, dengang, da var der liv. De var vågne, pigerne derinde, de var i humør, smilende, rapkæftede, med bare arme, og sikke arme, højbarmede og velpolstrede over det hele. Gad vide, hvor de er henne nu? Gamle kællinger rundt om i landet på de utroligste steder, vel sagtens! Godt at jeg ikke blev hængende på den, den gang med hende den sorte Marie, det var ellers lige ved, hun havde fået hold på mig. Havde det ikke været ham den nye assistent, der begyndte at kæle for hende, så havde det pinedød gået galt. Men så kom han jo til at hænge på den. Det var synd for sådan en pæn, ung mand, for hun var da vist i grunden en »sæk«.

Nu blev der indkørsel for 85. Så må jeg igang igen. Å'e, man bliver lidt stiv i benene efterhånden. Jeg bliver jo snart

for gammel, det ved jeg godt. Men så får jeg min folkepension og måske også lidt fra banen. Jeg kan sagtens leve af det, og bliver tiden lang for mig, ja også alligevel, så vil jeg gå ned og sætte mig på den bænk og se på det altsammen. En skønne dag vil det hele være forbi, men hvad så? Jeg har jo levet, jeg har levet her på stationen og haft det godt. De vil måske nok synes, de andre, at jeg har haft en trist tilværelse ved at gå her som ekstramand alle mine dage, men det er fordi, de ikke forstår det. Jeg kunne aldrig ønske mig anden tilværelse, end som det har været her på stationen. Et skønne liv på en skønne station.

Jens Jørn.

Karolines ungdomsfornyelse kommer i næste nummer.

Nyt fra udenlandske baner

Femernsund-broen

Vesttyske forbundsbaner har nu udskrevet en præmiekonkurrence for bygning af en jernbane- og vejbro over Femernsund. Broen skal kunne optage den nye ensporerede jernbane Grossenbrode—Puttgarden samt forlængelse af hovedvej 207 Hamborg-Lybæk-Grossenbrode-Puttgarden.

Broen skal være en fast højbro for den nuværende færgerute i det samme område, og den skal af strømtekniske grunde have en længde på 885 m (Lillebæltsbroen er 1177 m). Der skal i broen være to gennemsejlingsåbninger på mindst 120 m, og broen skal have en højde på mindst 23 m over gennemsnitsvandstanden. På broen skal der være en kørebane på 11 m samt jernbane med en mindste bredde på 5,50 m.

Selve broen kan udføres helt eller delvis i stål, stålbeton, spændbeton eller elementer. Konkurrencen er kun åben for vesttyske firmaer, der mindst i de sidste 10 år har beskæftiget sig med brobygning. Tilbud skal afgives inden den 15. maj 1959 og præmiesummerne er på 25.000, 20.000 og to på hver 10.000 DM.

Det bør dog her bemærkes, at selve Femernsund er ca. 1300 m, så der skal også bygges ca. 400 m broramper.

Udstilling i København

Til foråret skal der afholdes en international jernbaneudstilling i København.

Arrangører bliver DSB, og blandt de udstillede ting kan vi glæde os til mange overraskelser fra Europas jernbaner. Således kan på nuværende tidspunkt nævnes, at

SNCF udstiller et elektrisk loko, BB nr. 12000, der er forsynet med plasticruder, så hele det indvendige maskineri kan ses,

SNCF: Model af et 5-vogns »Mistral«-tog,

DB: Model af et TEE-tog på fire vogne,

RENFE: Model af et »Talgo«-tog,

CP: Elektrisk tog, 25.000 volt strøm, tre vogne,

CFF: Elektrisk loko-sneplov med rotor,

FS: Toget ETR 300, fem vogne, og

WL: Model af den sidste nye sovevogn.

De sejlene baner

DSB er efterhånden ved at vinde mere end berømmelse blandt udenlandske baner for de store vanskeligheder, man har at overvinde.

Her er det naturligvis de mange overfarter, man i udlandet er faldet for. Medens de fleste jernbaneselskaber har en eller to overfarter at »slås« med, og betjener dem som bedst lader sig gøre og al nødvendig hensyntagen til vejr og vind (se bare Gedser—Grossenbrode-overfarten), har DSB så stort et antal, og betjener dem så fint, stabilt og hyggigt, at Danmark alene af den grund får et fint renommé som sofarternation.

Elektrisk loko til flere strømstyrker

I den internationale trafik, hvor to elektriske strækninger mødes ved landegrænser, har der altid været problemer om strømstyrke. Ja, problemerne er også i flere tilfælde indenfor samme lands grænser, f.eks. hvor elektrificeringen hidtil har koncentreret sig om forskellige egne. Nu når disse strækninger efterhånden som de nye planer om flere elektrificerede strækninger bliver realiserede, og så opstår problemet om strømstyrker. Disse er nemlig ofte forskellige.

Værst er problemet nok i Frankrig, der dels har flere styrker indenfor sit eget område, dels har elektriske strækninger, der støder op til Belgien, Tyskland, Schweiz og Italien.

Derfor er SNCF gået i gang med at fremstille de første loko, der kan køre på to forskellige styrker blot ved et enkelt greb i maskineriets omstillingsapparat.

Købmand V. Kristensen

Teglværksgade 18 - Århus - tlf. 2 90 32
1. kl's kolonial - vin - tobakker
konserves - toiletartikler

YDUN VASK

Odensegade 12 - Århus - tlf. 2 43 82
Våd vask - rulle vask
færdig vask. Spec.: skjortevask

Korsør-Nyborg overfartens restaurationer

(Jernbanefærgerne og bilfærger Heimdal)

RONALD LARSEN

Storebæltsgaarden - Telf. *1100 - Korsør



GEDSER

„De Danske Østersøfærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

KIELER KANALEN

Den nye vej tunnel i Rendsburg

Tanken om at forene Nordsoen og Østersoen ved en kanal var allerede fremme i det 15. århundrede, og der har været ikke mindre end 16 forskellige planer fremme før kanalen blev til virkelighed. Men først i 1887 blev arbejdet på bygningen af kanalen påbegyndt af militære grunde, for at gøre det muligt at flytte flådens krigsskibe fra Østersoen til Nordsoen og omvendt. Den oprindelige kanal, der kostede 157 mill. mark, blev indviet den 18. juni 1895 af kejser Wilhelm II under store festligheder, hvor alle jordens marinere var repræsenterede.

Kanalen begynder ved Brunsbüttel i Elbens udmunding og går derfra i tre omtrent lige lange dele først mod nord til Grünenthal, derpå til Borgsted og tilsidst mod øst og udmunder ved Holtenau i Kielerfjord. Kanalen er 99 km lang og havde, da den blev bygget, et dybgående af 9 m, en bundbredde af 22 m og en overfladebredde på 64 m.

I årene 1909—15 blev den udvidet til sin nuværende kapacitet 11 m dybgående, en bundbredde på 44 m og en overfladebredde på 102 m. Denne udvidelse kostede 223 mill. kr.

Der er to kammerluser ved hver ende af kanalen, men da middelvandstanden i Østersoen og kanalens normale vandstandshøjde næsten er ens, står sluseportene ved Kielerfjord næsten altid åbne. Ved Elben derimod kan der, på grund af tidevandet i Elben, være ret stor forskel i vandstanden, hvorfor sluseportene her som oftest er lukkede.

Kanalen er så bred, at de største skibe kan passere hinanden, men for alle til-

fældes skyld har man anlagt 7 vigepladser. Der er 8 broer over kanalen, hvoraf de 6 er faste buebroer med fri gennemsejlingshøjde på 44 m.

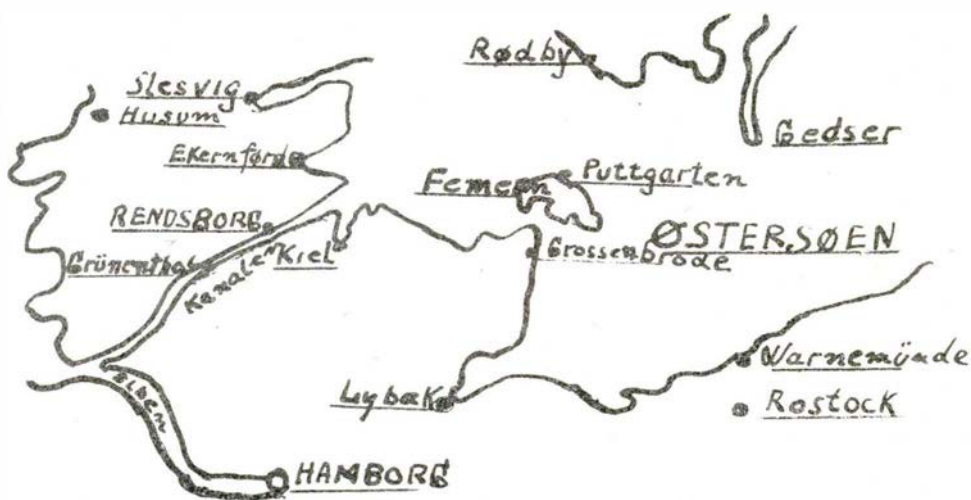
Kanalens benyttelse

I 1913 passerede ca. 60.000 skibe kanalen, og afgiften herfor androg over 4 mill. mark. Siden har skibstrafikken gennem kanalen antaget enorme dimensioner, og udviklingen peger mod en stadig stigende benyttelse af kanalen, da skibsbyggeriet er begyndt at bygge skibe med stadig større dybgående, der vil give disse skibe vanskelighed med at passere Øresund og Storebælt. Kanalen skal nu uddybes fra 11 til 12 m.

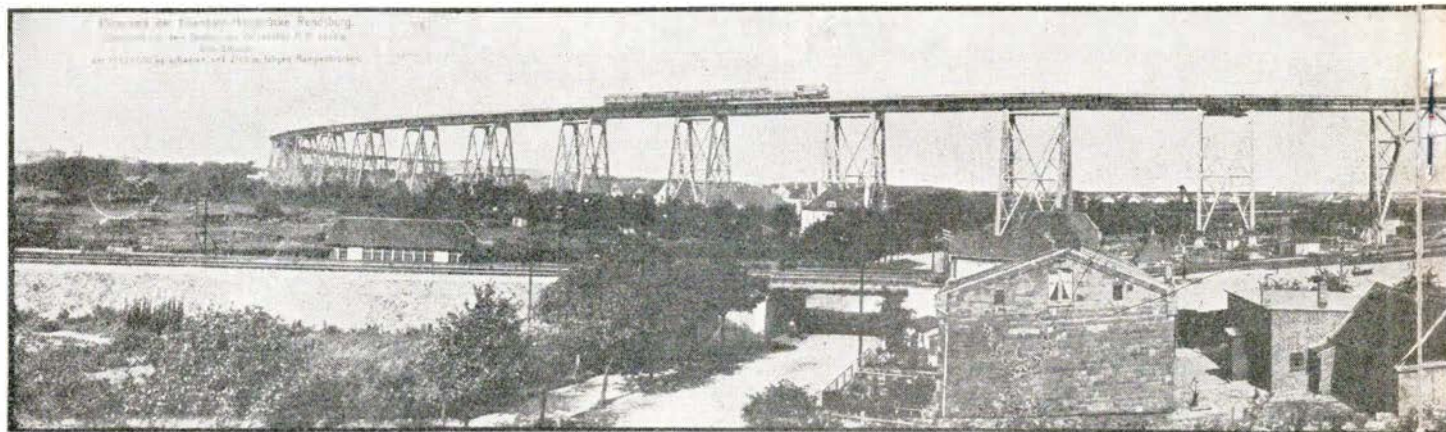
Ny tunnel ved Rendsburg

Den nuværende svingbro over kanalen i Rendsburg er for smal til at klare den voksende trafik, og dertil kommer, at den stadig større skibsfart på Kieler-kanalen nødvendiggør flere og flere åbninger af svingbroen med deraf følgende gener for vejtrafikken, og der danner sig ofte koeer på flere hundrede biler på begge sider af kanalen.

Broen er et led i vejforbindelsen mellem Kruså og Hamborg og dermed en del af Europavej 3, og for nogle år siden besluttede man at bygge en tunnel nogle hundrede meter vest for svingbroen. Arbejdet blev påbegyndt for et årstid siden og er gået hurtigt fremad. Man håber at kunne åbne tunnelen i 1961.



Kieler-kanalen fra Elben til Østersøen



Rendsburgs kendte vartegn, jernbanebroen, der har en højde på 44 meter og danner det vigtigste forbindelsesled for togtrafikken mellem

Enkelte tal kan muligvis anskueliggøre nødvendigheden af byggeriet af tunnelen under Kieler-kanalen. I løbet af de sidste seks år forhojedes antallet af motorkøretøjer, som daglig passerer Kieler-kanalen over drejebroen ved Rendsborg med 5.000. I 1951 taltes dagligt 4.100 motorkøretøjer, og i 1957 var man allerede nået op på 9.360.

4-sporet tunnel til 13.000 biler

Til tunnel-byggeriet kræves en omlægning af hovedlandevejen Flensborg—Hamborg og en ændring af vejnettet til Rends-

borg. Til dette omlægningsarbejde er alene budgetteret 18 millioner mark. De samlede udgifter til tunnel-projektet vil beløbe sig til ialt 66 mill. mark, deri er inkluderet det omfattende vejarbejde, som omfatter 8,5 kilometer.

Kanal-tunnelen vil få to to-sporede vejbaner, da dette projekt kun vil andrage en trediedel mere, end hvis man havde bygget en to-sporet tunnel. Samtidig har man måttet tage hensyn til den rivende trafikale udvikling, og man regner med, at vejbanerne uden tvivl for de første årtier kan klare en gnidningsløs afvikling

af landevejstrafikken. Vejbanerne skal efter beregningerne kunne tage indtil 13.000 motorkøretøjer dagligt, uden at der opstår standsninger af væsentlig art. Der er ligeledes planlagt en fodgænger-tunnel.

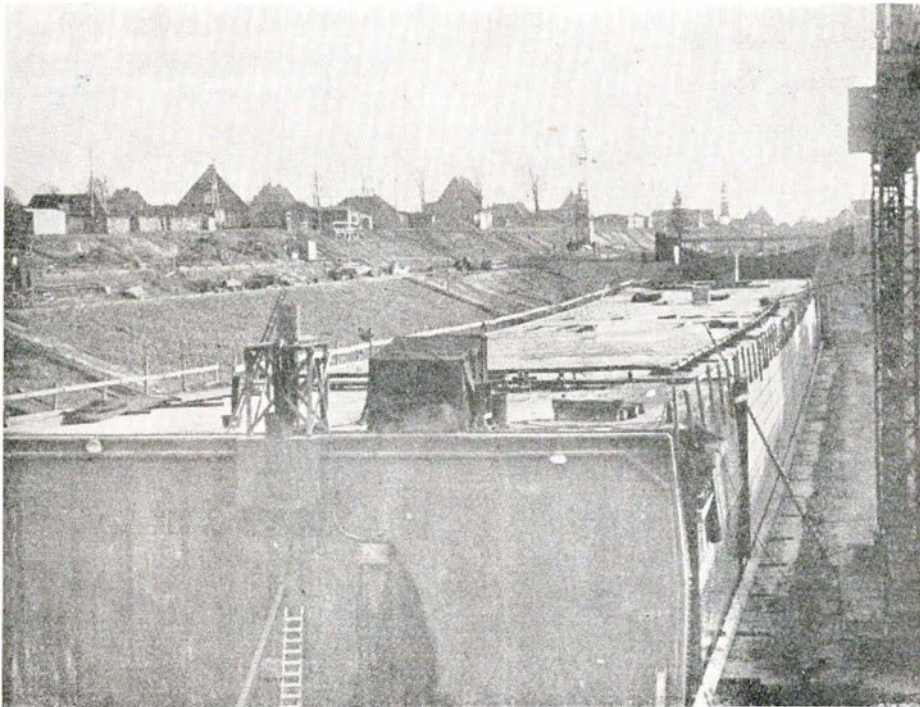
Tunnelen støbes på land

Efter amerikansk forbillede går byggeplanen ud på, at der skal sænkes et mellemstykke af tunnelen på 140 meters længde på bunden af kanalen. Mellemstykket støbes i Kiel og bliver derpå bugseret til nedsænkingsstedet, hvor fundamenterne i mellemtiden er blevet udgravet. For at sikre sig, at mellemstykket placeres nøjagtigt på millimeteren, vil der blive opført en fangedæmning på hver side, og grundvandet vil blive reguleret. Ved hjælp af kæmpespil nedsænkes mellemstykket på bunden af kanalen. Udgravningsarbejdet til den øvrige del af tunnelen på begge sider af kanalen påbegyndes først på sydsiden og med de erfaringer, man har samlet ved dette stykke arbejde påbegyndes derefter udgravningen på nordsiden.

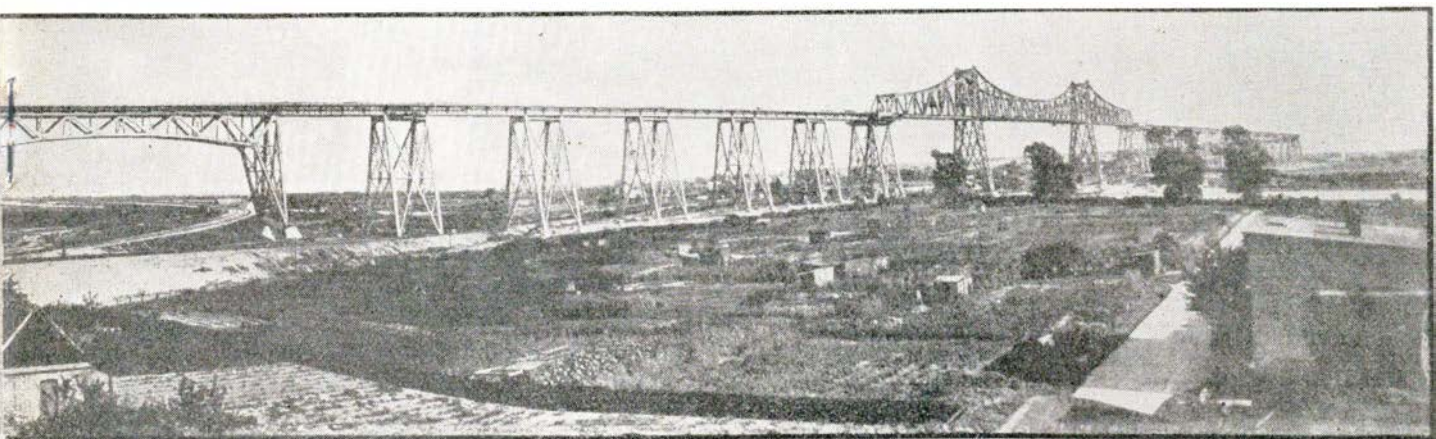
Tunnelens længde andrager ialt 1280 meter, hvoraf dog kun de 639 meter udgør selve tunnelen. Der vil for de 24 timer, som det vil tage at nedsænke mellemstykket, være spærret for al skibstrafik på kanalen.

Når tunnelen tages i brug i efteråret 1961, vil drejebroen, der blev bygget i 1912, blive nedrevet. Det taler til dens konstruktors ro, at de reservedele, som var beregnet til eventuelle reparationer af broen og lå oplagret ved drejebroen, den dag i dag står urørte.

Kanal-tunnelen vil danne et vigtigt forbindelsesled, når det europæiske Nordens store marked og det europæiske Vestens fællesmarked engang bliver en realitet. Tilbage står nu løsningen af trafikproblemerne 2 og 3 — Storebælt og Øresund.



Det lange tunnelstykke fotograferet i udgravningen, der fyldtes med vand så betonkonstruktionen kom til at flyde.



em de nordiske lande og mellemeuropa.

Herover: Brofagene over Kielerkanalen.

Sjælland

Damefrisør-salonen

Kingosvej 52 - Helsingør - tlf. 2 135 80

Frisurens charme ligger i
en naturlig permanent

Vi anbefaler

SAN REMO

Stengade 53 - Helsingør
tlf. 21 0055

Slagtermester

Svend Jørgensen
Fredensborg
Jernbanegade 14 - tlf. 31
Kun 1. kl.s varer
Kød - flæsk - pålæg

Bageriet

Skt. Olsegade 24 - Roskilde
tlf. Roskilde 2839
1. kl.s brød og kager

Tobaksforretningen

Algade 52 - Roskilde
tlf. 1860
1. kl.s tobaksvarer og vine
Åbner kl. 6 morgen

Konfektforretningen BITTEN

Nygade 14 - Holbæk - tlf. 1838
Konfekturer - is
chokolade - gaveæsker

Kunsthåndelen

V. Reventlow
Storkegade 1 - Sorø
Altid gode gaveideer til
jubilæer - sølvbryllup m. m.

Kolonialforretningen

Tove Sørensen
Tidemandsvvej 18 - Holbæk - tlf. 803
Kolonial - vin
konserves

K. Stentoft-Christensens efft.

O. Friis
Algade 62 - Holbæk - tlf. 216
Stort udvalg i trikotage
lingeri og småting

Banegårdsrestaurationsen

HOLBÆK

Altid en god kop kaffe
Varme retter og smørrebrød

Pensionatet

A. J. Andersen
Dehnsvej 4 - Næstved - tlf. 2417
1. kl.s madstet

Jernbanepersonalets fritidsinteresser

Cigarrulning

Stationsforstander Vald. C. Rasmussen, Østerport st, fejrede den 1. marts 50 års jubilæum ved DSB. I den anledning hed det bl. a. i et interview i Berl. Tid.:

— Underskuddet! Det bliver man stillet over for hver dag, og det er så kedeligt, når man nu ved, at der fra alle sider gøres de stærkeste bestræbelser for at opnå en rentabel drift, men vi bestemmer ikke lønninger, takster og priser på kul og olie, men vi bestemmer, hvor mange ansatte vi må og skal være for at få *vingehjulet* til at rulle, som det skal...

— Ville De have været i stand til at have klaret quiz'et: de forskellige lokotyper?

— Nej, min interesse for typerne ligger mere i trækraft og hastighed, om de er bygget hos Frichs i Århus eller andre steder, er jeg sådan set ligeglad med, næ, jeg var dumpet på første spørgsmål.

— Hvilket emne ville De vælge, hvis De skulle op til en kvit eller dobbelt?

Stationsforstanderen sætter fuld damp på cigaren.

— Det ville blive *cigarer!*

— Cigarer?

— Jeg dyrker hjemmerulning af cigarer, men det kan jo aldrig blive det helt store lager, for licensen giver kun tilladelse til 12 kg's indkøb om året af råtabak. Jeg ved, at en cigar skal rulles af forskellige sorter, dæksbladet skal være Sumatra, ombladet Java, vikleren af Brazil, men det er meget vanskeligt at finde frem til den blanding, der er helt tilfredsstillende.

— Der er forskel på cigarer, men der er også forskel på publikum på Hovedbanegården og på Østerport Station?

Hr. Rasmussen lyser som et stykke julemarcipan.

— Det kan jeg li' at svare på. På Hovedbanegården er publikum mere upersonligt, på Østerport har man mere personlig kontakt med den enkelte; her siger de rejsende »vores station«, folk kommer ofte med forslag, de føler sig som medarbejdere, og det er rart at høre.

— Hvad leger De med, udover cigarrulningen?

Stationsforstander Rasmussen forsøger

for gæves med den lyseblå røg fra cigaren at skrive DSB i luften.

— Jeg har hele mit liv måttet indstille mig på klokkeslæt, på præcisionen, men nu nyder jeg at gå og grave i min have, her passer jeg selv farten og er ligeglad med forsinkelserne...

Det er ikke alle, der ved...

at Hareskovbanen befordrer 1½ mill. rejsende om året, men kommunerne i banens opland mener, at dette tal med en tilfredsstillende befordring kan bringes op på 15 mill. om året.

at der til sommer bliver stor trængsel i Helsingør havn, idet 11 forskellige rute fartøjer vil konkurrere om de rejsendes gunst. DSB venter at kunne klare 65 dobbeltture i døgnet, »Betulas« to både 20, sundbusserne 25 og »Agnete« 3 dobbeltture. Det vil gennemsnitlig sige en ind- eller udsejling hvert 5. minut.

at der på statsbanernes Malmobåde skal ske en nyordning af chokolade- og tobakssalget, der sidste år har givet en fortjeneste på 7 mill. kr. Statens revision har næret betænkeligheder ved størrelsen af den indtægt, der er tilfaldet sælgerne af disse varer. Det er derfor under overvejelse at bortlicitere salget.

Blanke sider

Det har desværre vist sig, at en del af februar-numrene har indeholdt fire sider uden tryk. Det beklages herved, og et andet blad vil blive tilsendt, når meddelelse herom gives til bladet.

Bellevue-salonen

Jernbanegade 15 - Næstved
tlf. 510

Alt i moderne hårpleje
1. kl.s betjening

Kolonialforretningen

O. Vestergaard
Valbyvej 17 - Slagelse
telefon 472

Kolonial - vin - konserves

Mejeriudsalget

Hellig Andersvej 3 - Slagelse
tlf. 2061 v

1. kl.s mejeriprodukter



København d. 6. febr. Finansudvalget har i dag tiltrådt en bevilling på 10,5 mill. kr. til en ny togfærge til Helsingør—Helsingør overfarten.

Nyborg d. 6. febr. I tæt tåge skete der ved 9,20-tiden en alvorlig kollision ved Knudshovedbøjen, hvor færgen »Sjælland« borede sig flere meter ind i færgen »Korsør«. Ved at fylde bagbordstankene kunne den opståede lækage på »Korsør« holdes oven vande, så færgen selv kunne returnere til Nyborg. Da begge færger sejlede i godstur, var der kun få passagerer med. Der skete kun materiel skade.

Korsør d. 18. febr. Da færgen »Nyborg« i nat passerede farvandet mellem »Koen« og bøje 13 mærkedes der et kraftigt stød i færgen. Ved dykkerundersøgelse viste det sig, at den ene skrue var lettere beskadiget, og at der var en 7 m lang bule ved kølen. Det menes, at færgen har ramt Nygrunden.

Hovedgård d. 18. febr. Da et godstog i nat passerede stationen opdagedes det, at der slog ild ud fra en akselkasse på en tankvogn med dieselolie. Man meldte det videre til Skanderborg st, der standsede toget, og det tilkaldte brandvæsen overdængede vognen med skum.

Halsskov d. 20. febr. I den stærke storm med vindstyrke 8 lagde færgen »Halsskov« sig i eftermiddag på tværs af færgelejet her. Ved brug af wirer fik man færgen ind i lejet i løbet af et kvarterstid.

Helsingør d. 21. febr. Som følge af stærk storm steg vandstanden i havnen her i dag 1,05 m over daglig vande. Færgen »Betula« tørnede mod broklappen og måtte indstille biloverforslen. DSB fær-

gerne måtte slå et stort sving op i Kattegat for at få højde nok til at ramme indsejlingen til Helsingør.

Vejle d. 23. febr. Da natekspressen fra Århus passerede Skyttehuset ved stationens indkørselssignal opdagede lokofører J. P. C. Nielsen, Århus, en skinnecykel med to mand foran toget. De to unge mænd, der senere viste sig at være flygtninge fra ungdomsfængslet i Møgelkjær, må have opdaget faren, idet den ene slap væk, mens den anden ville redde skinnecyklen, men han snublede og blev påkørt og dræbt på stedet.

Lamdrup d. 24. febr. Under militærøvelserne kørte en 20-årig motorordonnans ved 21-tiden ind på overskæringen mellem Rosilde og Lamdrup og blev påkørt og dræbt af toget, der passerede i det samme.

Ringsted d. 25. febr. En lastbil med en formentlig bevidstløs fører kørte ved 8-tiden gennem rækværket ved Næstvedvejbroen, og bilen kørte ned ad den 10 m dybe skråning og havnede på sporet mod Kværkeby. En nærboende købmand så, hvad der var sket. Han ringede til Ringsted st, der netop ventede et gennemgående godstog. Det lykkedes derved stationen at få signaleret til lokoføreren, så han fik toget standset ca.

100 m før stedet, hvor bilen lå. Føreren af bilen fandtes død i førerhuset.

Ringsted d. 27. febr. Stationsbetjent E. H. Sørensen og hustru, Ringsted, havde i dag den store sorg at miste deres 13-årige datter og 9-årige søn, der begge blev dræbt ved en bilulykke. Sørensen fik besøg af en bekendt, der tilbød børnene en køretur i en bil, han havde lejet. I et sving mistede han herredømmet over bilen og kørte mod et træ.

Odense d. 27. febr. Da et godstog ved 19-tiden var under indkørsel på stationen afsporede en vogn, og efter at have kørt et stykke uden for sporet væltede den og spærrede det ene gennemgående spor.

Viborg—Ålestrup banen

Statsbanerne har nu indgivet forslag til trafikministeren om, at driften på Ålestrupbanen nedlægges fra køreplansskiftet i maj. DSB har regnet ud, at banen giver et årligt underskud på ca. 1 mill. kr. Det er meningen at sporet skal blive liggende indtil videre.

Personalekodenummer

Af hensyn til indførelse af maskinbogholderi m.m. har DSB personalet hver fået tildelt et kodenummer på 8 cifre.



Hjørring d. 6. febr. Hjørring privatbanen modtog i dag det nye MAK dieselhydrauliske dieselloko.

Gerlev d. 6. febr. En mælkebil kørte i morges ind på overskæringen ved Gerlev st. og blev påkørt af toget. Bilen blev totalt ødelagt, men føreren af den slap uskadt.

Stenlille d. 13. febr. Ved godt 23-tiden skulle en udlejningsbil, hvori befandt sig to passagerer passere overskæringen i Stenlille. Pludselig så føreren af bilen, at en skinnebus var på vej mod overskæringen. Han nåede at få drejet bilen, så den kom til at køre side mod side med skinnebussen. Bilen blev slemt medtaget, mens passagererne ikke kom

STANDS pengeflugten gennem muren med CORTEX plastic skum

Lempelige betalingsvilkår ved 3-årige isoleringslån. De kan betale lånet tilbage med den besparelse, der opnås ved brændselskøbet. Lad os uden forbindende give Dem et tilbud, der for fremtiden giver Dem en årlig kontant, skattefri indtægt. Godkendt af boligministeriet. — *Aut. forhandlere:*

Murermester Ragnar Rasmussen, Solbrinken 9, Højbjerg, tlf. 7 03 36
Snedkermester Arnold Jørgensen, Grenaaavej 205, Risskov, tlf. 7 99 89
Murermester Knud Rasmussen, Nørre Alle 28, Skanderborg, tlf. 880



Hovedbanegårdens Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltøft

Odense

Odense Jernvarefabrik $\frac{1}{2}$

Sct. Jørgensgade 91 . Odense
Telf. 11 42 35

Jernvarer - Galvaniseringsanstalt

Nyrup & Maag A/S

Klaregade 7 . Odense . tlf. 12 29 33

Sygeplejeartikler . instrumenter
bandager

Bolbro Materialhandel

Middelfartvej 81 . tlf. 11 45 12

Materialer, parfumer, sygepleje
Tobak og vine

Tobaksforretningen

Vesterbro 67 . Odense . tlf. 12 39 20

Cigarer . tobak . vine
spirituosa.

SVEND AA. NIELSEN

Gælder det møbler — så

Hoffmanns MØBLER

Rewentlowsvej 25 . Odense
tlf. 12 38 41

10 % ved kontant.

Konto: 6 mdr. rentefrit

Østergaard

broderi- og trikotageforretning

Ellen Andersen . Allegade 34
Odense . tlf. 12 48 43

Broderi og broderiartikler
Påtegnings på eget materiale



Lys i alle huse —

ring til KRUSE

aut. elektro installatør

Jernbanegade 4 . Odense
Tlf. 12 02 65 og 12 95 50

Svendborg

ELEKTRO SERVICE

Vald. Laursen

Ørkildsgade 61 . Svendborg . tlf. 2701

Spec. værksted for reparation

Gælder det møbler — så

VALD. MØLLER & SØN

Skattegade 23 . Svendborg . tlf. 1397

Altid 1. kl.s betjening

Jernbanepersonalet anbefales

K. F. U. M.s pensionat

Sct. Nicolaisgade 6

Tlf. Svendborg 1095

Et 1. kl.s madsted

noget til. Der var både blinklys og klakker ved overskæringen, men efter det oplyste synes det som om, at foren af skinnebusen har glemt at starte lys og klokker for afgang fra stationen.

Hundested d. 20. febr. Det er i dag 25 år siden, at A/S Grenaa—Hundested færgefart blev stiftet. Selskabets første færge »Djursland« påbegyndte driften den 14. juli 1934. Denne færge blev i 1942 overtaget af tyskerne og gik til bunds i en norsk fjord og blev aldrig senere hævet. Den næste færge »Isefjord« blev også beslægtet af tyskerne, men blev senere fundet i Tyskland og sættes atter i drift i 1946. Den tredje færge »Marsk Stig« blev afleveret til selskabet i 1940, men nåede ikke at komme i drift. På grund af overbelastning med tyske tanks sank den først i Helsingfors havn, blev derefter hævet og slæbt til Danzig, og lå i 1946 som depotskib i Kiel. Skibet blev tilbageleveret og sejler stadig på ruten. Selskabets nyeste færge »Djursland« blev sat i fart for et år siden.

Amagerbro den 23. febr. En af læsseentreprenørens folk ville efter arbejdets ophør gå over sporene trækkende sin cykel. Han gik bag om en række vogne, der i det samme blev sat i gang. Han blev væltet om, og faldt så uheldigt, at begge hans ben kom under vognen. Tre hjulsæt var kort over ham, før man fik rangertrækket standset, og begge hans ben var knust.

Gribskovbanen har nu modtaget sit nye dieselhydrauliske 650 hk MAK loko. Fabriken i Kiel har i to år anvendt det

som demonstrationsloko, men det er hovedrepareret og leveret med fuld fabriksgaranti.

Motoren er en moderne 4-takts dieselmotor (750 omdr.) med hydraulisk overføring, d.v.s. med en gearkasse, der virker ved olietryk og automatisk indstiller sig til hastigheden.

Hads—Ning Herreders jb. har solgt loko nr. 11 til ophugning for godt 5.000 kr. Maskinen, der vejer 28 t, var af svensk fabrikat købt i 1914 for 30.000 kr.

Hornbækbanen har det ikke let, når der skal lægges koreplan. Normalt kan det jo være svært nok for at tilfredsstille de flest mulige, men Hornbækbanen skal også tage hensyn til arbejdstiderne på Helsingør Skibsværft.

Østsjællandske jb. Den 1. juli udløber banens koncession, hvilket dog ikke betyder noget for banens drift, da man vil søge denne fornyet for en 10-årig periode. Derimod betyder det noget for banens aktionærer, som staten har garanteret et udbytte på mindst fire pct. årlig. Denne garanti bortfalder nu, og da der ikke er nogen mulighed for at få dette fornyet, vil det altså sige, at aktierne bliver værdiløse for ihændehaverne.

Lollandsbanen. Oprindeligt ville DSB ikke gå med til at etablere sporforbindelse fra Rødby havn station til den nye færgebangård. Statsbanerne er nu gået med til, at der anlægges et rangerspor mellem de to stationer uden om det toldområde, der skal etableres ved færgestationen. Der er kun 200 m mellem stationerne.

MODEL JERNBANE

Mine oldtimer loko

(fortsat)

Vort tredje DSB loko Hs 377 skal også omtales her, selvom det var bygget længe før vort »oldtimer«-program blev iværksat. Hs maskinerne var de første egentlige rangerloko ved DSB, bortset fra de 4 med lodretstående kedel, hvoraf »Gamle Ole« endnu er bevaret. Typen er første gang bygget i 1874 og ialt leveret i 61 eksemplarer af lidt forskellig udførelse. Vort Hs 377 repræsenterer det sidste nummer af den gamle type med 2-delt rodkammerdør, og den er bygget som vi kender Hs'erne i dag, d.v.s. med lang skorsten (ca. 20 cm længere end oprindeligt) og fritstående sandkasse på kedlen bag domén.

Hvorfor vor model ikke er monteret efter DSB's ældste loko i drift, Hs 368 fra 1883 og eventuelt navngivet som dette loko, der hed »Gungner«, ja det skyldes, at nu var den døbt 377, og så laver man ikke dette om. Hs 377 har iøvrigt i flere år været stationeret i Slagelse. Med disse 3 loko, gamle P-125, A 133 og Hs 377, mente vi foreløbig at have vort behov for gamle DSB loko dækket, og vi gik så til privatbanerne.

Her var ingen vanskeligheder med valget, det skulle være SFJ nummer 17 eller 18 og derefter nr. 16. SFJ nr. 17 og 18 var bygget i 1900 i Amerika af Baldwin, og de var med undtagelse af den manglende prærieskorsten, tro kopier af de så

kendte 2Bo »American« loko, at vi absolut syntes vi måtte have denne type repræsenteret. De var malet grønne med sort røgekammer og skorsten — skorstenen dog med messingkrave om kanten. Hjule- ne, kofangeren og pufferplankerne på både maskine og tender var røde. Domen og sandkassen havde øverst en messingkalot, kedelbåndene var ligeledes af messing, og rundt om cylindrene var også anbragt messingbånd; endvidere var tenderen og forerhuset stafferet med gult. Det er uden tvivl de mest farvestrålende loko, der nogensinde har kørt herhjemme, dog måske med undtagelse af »Odin« og »Roeskilde«. Desværre var de ikke så gode. De holdt

kun i 23 år og blev skammelig nok kort og godt ophugget.

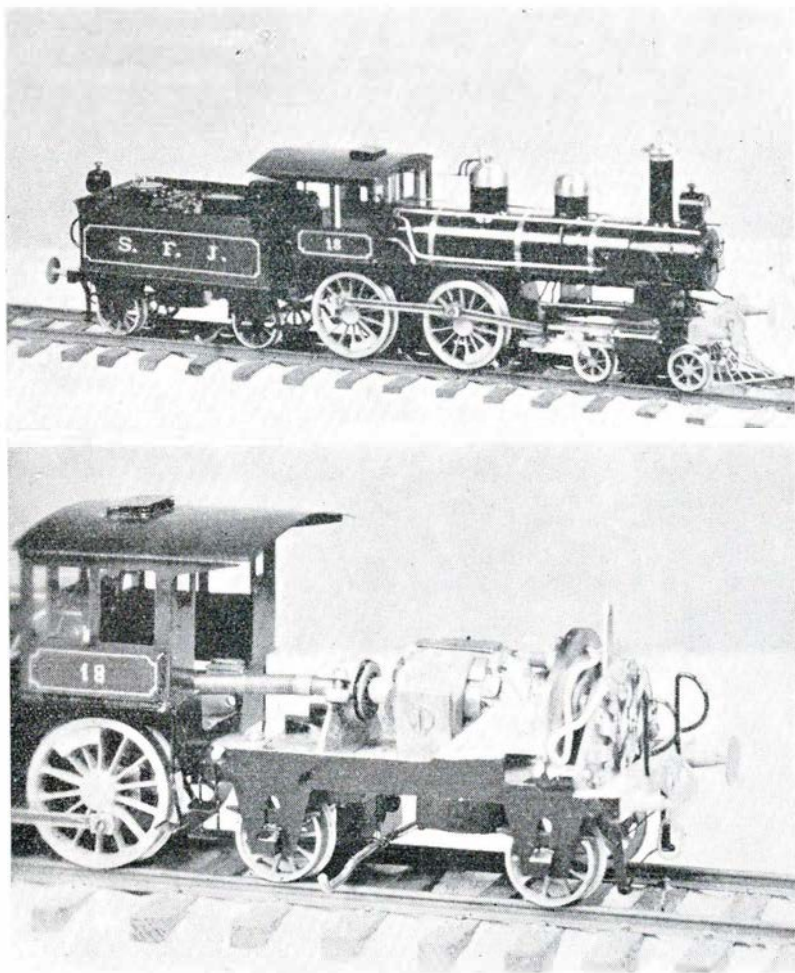
Var valget let, så voldte det os noget besvær at fremskaffe foto af de originale loko, samt tegning; men tegning skaffede civilingeniør W. Bay os (tillige med nr. 16). Bygningen af lokoet adskilte sig noget fra bygningen af de øvrige loko bl. a. på grund af de spinkle rammer, stangrammer, og det store, lyse forerhus, der gjorde det nødvendigt at have motoren anbragt i tenderen, med træk gennem bøjelig aksel. Det vil fore for vidt her at komme nøjere ind på bygningen, dog skal det nævnes, at samtlige hjul er skåret ud med løvsav, for at få det rette antal eger. — SFJ nr.

16, der også var bygget i Amerika ved Baldwin, denne i 1899, var en OBO tendermaskine, beregnet til rangering, adskilte sig i ikke mindre grad end 17 og 18, fra almindelige europæiske loko. Den var af saddeltanktypen, d. v. s. vandkassen lå over kedlen som et skjold; alene dette var ret ukendt herhjemme. Der foruden var den som 17 og 18 typisk amerikansk — havde samme farve som disse, og var ligeledes bygget med stangrammer og et efter almindelige forhold meget stort og højtliggende forerhus. Den fik hurtigt navnet »Skildpadden«. SFJ forsynede den straks, grundet den meget langtudragende bagende med en bagløber, så hjulstillingen blev OBL, og desuden ændredes de amerikanske centralkoblinger efter normal dansk praksis. Maskinen kørte til 1932 og blev så ophugget.

Til vor nr. 18 har vi lavet fire af SFJ's vogne fra omkring århundredeskiftet, nemlig 3 stk. to-akslede med åbne endeperroner og tagrytter samt en fire-akslet boggievogn af samme type, alle malet røde med gule stafferinger, så vi kan køre et tog som det så ud dengang på Danmarks største og sikkert også bedste privatbane.

Det tredje privatbaneloko vi valgte, var GDS III, det mindste normalsporede loko i Danmark, bortset fra »Gamle Ole« og dens brødre. GDS III var bygget i 1880 af »Winterthur« og beregnet som reserve for dampvognene. Det vejede kun 10 tons. Forerhuset var åbent bagtil og regulatoren, der sad udenpå domen, var ved stangtræk fort ind i huset. Kraftdamp-rørene var også udvendige. Styringen var ganske speciel — sikkert en af fabrikken selv »opfundet«. Kedlen fødtes med to af gangtojet trukne fødevandspumper.

Bygning af så lille en maskine i model voldte nogen vanskelighed; men da vi så var heldige at finde en lille cylindrisk permanentmagnetmotor, der netop kunne



SFJ nr. 18 Danmarks eneste prærieloko model i 0. Nederst motoropstilling i modellen.

Jernbanepersonalet anbefales

Viktualieforretningen

Bodil Hansen

Altid 1. kls varer

Algade 15 - Vordingborg - tlf. 566

Vagn Trillingsgaard

Tømmerhandel

Ved Tingvej, Herning, Tlf. 35

Tilbud gives på alt i trælast bygge- og isoleringsmaterialer



STORMAGASINET

Bispensgade 5 - Aalborg

**Blikkenslagernes
Andelsselskab - Aalborg**

Danmarksgade 84 - tlf. 2 49 35

Vand - gas - sanitet - fjernvarme
Tilbud og overslag gives

Thisted

Glasmagasinet

Vesterbrogade 34 . Thisted
tlf. 536

Største udvalg i glas - porcelæn
køkkenudstyr
og gaveartikler

Ostehuset

Jernbanegade 5 - Thisted - tlf. 489
Ny indehaver

Stort udvalg i ost og
konserves

Thagaards frisørsalon

Storegade 3 . Thisted
Tlf. 632 og 476

1. kl.s hårpleje og betjening

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
Frukt - grønt - blomster
Tlf. Thisted 511

Kolonialforretningen

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

Struer

Mesterkokken

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

Elite Lingeri

Grethe Jessen (ny indehaver)
Søndergade 9 . Struer . tlf. 572
Stort udvalg i bluser, kraver
og småting

Anton Schrøder

Aut. Installatør
Udfører Arbejder for
Grindstedbanen

Agerbæk - Tlf. 44

E L



Holstebro

B P service station

Joh. Veilby . Vesterbrogade
Holstebro . tlf. 2276
Benzin . olie . vask

Banegårdskiosken Holstebro

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

Frugthuset

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

Autolakereriet

Robert Lindebjerg
Bisgårdsgade 14 - tlf. 692
Alt autolakering udføres
1. kl.s arbejde - Tilbud gives.

Modesalonen

Nørregade 11 . Holstebro . tlf. 764
Nye og elegante modeller
1. kl.s arbejde

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 frukt og grønt

Kolonialforretningen

Torvegade 6 - Esbjerg - tlf. 407
1. kl.s kolonial - konserves
kaffe - vin og tobak

Esbjerg Exportmarked

— STØT vore
ANNONCØRER

Esbjerg

Bageri & Konditoriet

Kongensgade 7 . Esbjerg . tlf. 5566
Robert Christiansen (ny indehaver)
Altid 1. kl.s brød og kager

Kolonialforretningen

Grønnegade 25 . Esbjerg . tlf. 4315
1. kl.s kolonial . vin . kaffe
Tobaksvarer
Børge Sørensen

Jørgen Olsens bageri

Rørkjærsgade 7 . Esbjerg . tlf. 5980
Lækkert brød og kager
Bestillinger modtages til
festlige lejligheder

Kolding

Trikotageforretningen

Jernbanegade 30 - Kolding - tlf. 383
Alt i garn - tricotage -
småting og børneudstyr

Olaf Christensen

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

Viktualieforretningen

v/ Martha Frandsen
Låsbygade 42 - Kolding - tlf. 3057
Viktualier - pålæg - salater
færdig retter - smørrebrød

Autoopretning

Martinusen & Jokumsen
Haderslevvej 151 - Kolding
Al opretning udføres
Tlf. Kolding 4617

Grenaa

GUBI's planteskole

og anlægsgartneri
Tlf. Grenå 988
Alt i planteskoleartikler

S. Aug. Petersen

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

ligge i kedlen, var vi ovre det største problem. Den trækker gennem en udveksling i fyrkassen og sneketrak på bagerste drivhjul og kan overhovedet ikke ses, undtagen nedefra. Selve maskinen er opbygget i metal, som de øvrige, egerne i hjulene er skåret ud med løvsav, og styringsdelene filet ud i blød stålplade. I forhold til sin og motorens størrelse, trækker maskinen forbavsende godt, desværre dog ikke lydøst, selv om støjen er dæmpet noget på forskellig måde.

Det var lidt om de oldtimerloko, vi indtil nu har bygget i S.M.J.K., og skulle noget af dette have fået vakt interessen for »de rigtige« eller modellerne, da er dette ikke skrevet forgæves. — Vi er altid rede med råd og vejledning for andre.

Svend Jørgensen.

Bygning af en Iks-vogn

Denne gang vil vi nærmere beskrive bygningen af en lukket vogn, nærmere betegnet en af Statsbanernes kølevogne, litra Iks. Konstruktionen er udformet således, at den direkte kan efterlignes ved bygning af andre lukkede vogne.

Fremgangsmåden er nemlig i hovedtrækene ens ved bygning af alle lukkede vogne, dog selvfølgelig med enkelte forskelligheder som f. eks. udvendige sidestolper, oplukkede døre m. v.

Som sædvanlig vælger vi metal som materiale til vognen, vi kan enten bruge 0,5 mm zink- eller 0,25–0,3 mm messingplade. Et tredje fortrinligt materiale er det fortinnede hvidblik, som fås ved opsøring af gamle 5 l's oliedunke. Evt. maling og påtryk på blikket fjernes let med lakfjerner.

Til taget bruges dog et stykke hvidblik fra en almindelig konservesdåse, dette er noget tyndere og derfor lettere at bukke i profil.

Målene på vognen fremgår af hovedtegningen øverst på illustrationen, der viser vognen fra gavl og side.

Bundstykket a er således 111×26 mm med to 3 mm nedadbøjede kanter, der dels afstiver bundpladen, dels gør det ud for længdedragere. Sidestykkerne b fremstilles tilsvarende, højden er 25 mm og de vinkelret ombukkede kanter er 3 mm. Bundstykkets bredde på 26 mm med tillæg af sidestykkernes kanter på hver 3 mm vil give vognkassen en samlet bredde på 32 mm. Er bredden større, må man, inden sammenlodningen af vognkassen,

file sidestykkernes kanter ned, indtil målene passer.

Gavlens c fremstilles efter målene på hovedtegningen. Herefter sammenloddess bunden med sidestykkerne, således at sidstnævntes kant flugter med bundstykkets flade, hvorefter gavlstykket fastgøres.

Pufferplankerne d udsaves af 1 mm messingplade og fastloddess efter at man har afkortet længdedragerne lidt for at få pufferplankerne til at flugte med vogn-gavlens.

Taget fremstilles som tidligere nævnt af hvidblik fra en almindelig konservesdåse, eller af andet lignende tyndt materiale, der nemt lader sig bøje i facon efter et tagprofil af træ, der her bruges som form. Efter tagets fastlodning forsyner man vognkassen med ventilatorerne g og dørene e, g fremstilles af 1 mm messing og tilfiles efter hovedtegningen, loddes fast.

Taget forsynes endelig med 4 påfyldningslemme, der fører ned til vognens iskasser. Lemmene fremstilles af 8×8 mm hvidblik, der anbringes efter illustrationen, efter hvilken også stigerne med tilhørende løbebro anbringes på vognens ene gavl.

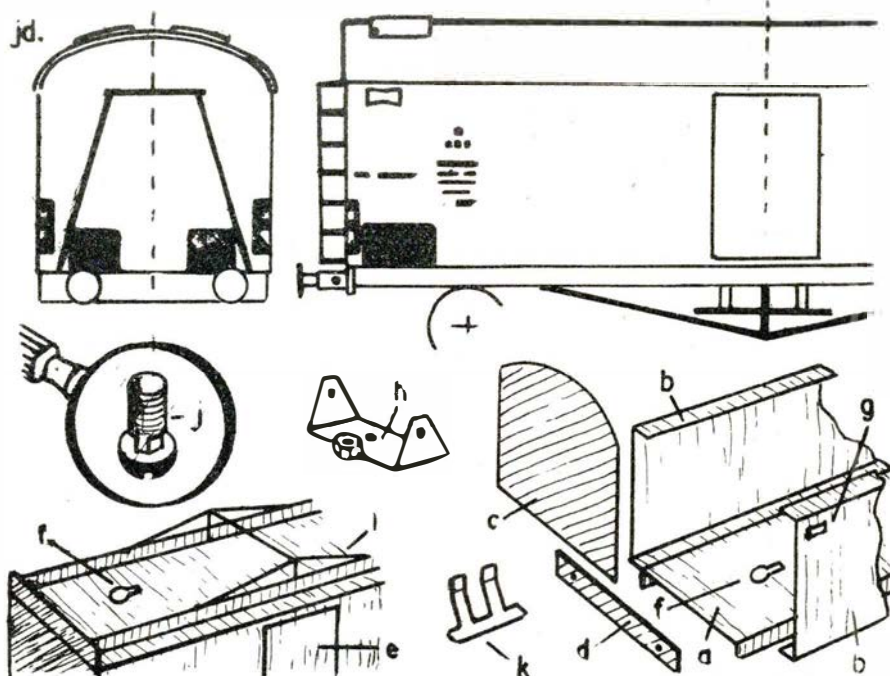
Trinet k udklippes af 0,5 mm messing, dets bredde er 3 mm, øvrige mål tages efter hovedtegningen, loddes fast til den indvendige side af længdedragerne.

Armeringen l sammenloddess af 0,5 mm pianotråd.

Nu er vognkassen for så vidt færdig. Vi mangler blot at anbringe lejblik og hjul, samt puffere. Da akselafstanden er 8 cm, forsynes vognbunden i overensstemmelse hermed med to huller f, hvortil lejblikket h fastgøres. Hullerne f har form som et nøglehul, idet skrue nj herved kan indsættes i vognbunden og fastholdes uden lodning. Med en tynd, flad fil forsynes en rundhovedet messingskrue med to modsatte udsparringer tæt op til hovedet (fig. j). »Nøglehullet«s runde del svarer til bredden af skruehovedet, og »nøglehullet«s smalle del skal svare til den nedfilede skruehals, således at den indsatte skrue ikke kan dreje rundt under lejblikkets fastspænding med møtrik.

Hullerne f tjener endvidere et andet og ikke mindre væsentligt formål, nemlig det, at kunne tillade at vognkassens indre kan skylles ren for rester af loddevand, samt tillade at fortættet vanddamp, frembragt ved lodningen, kan tørre. Vil man være helt sikker på, at vognkassen ikke rustner, behandles den både ud- og indvendig med et flydende afrustningsmiddel, der indeholder fosforsyre, hvorved jernets overflade omdannes til et tyndt jernfosfatlag, der hindrer rustdannelse.

Efter denne proces anbringes vognkas-



Arbejdstegning til bygning af Iks-vogn

Vi mødes på

VINDEBY KRO

Tåsinge - Svendborg - tlf. Troense 47

1. kl s kokken og værelser

Små hyggelige

selskabslokaler

står ledige til konfirmationer, bryllupper, jubilæer m. m.

BJELKES ALLE 16.

TAGA 6847

HOBBY MESSEN

Østergade 24 - Nørresundby

Modeljernbane og alt til

»Gør det selv hobby«

Stel til lampeskærme

Fredericia

FARVEBØTTEN

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

Frederica Karosserifabrik

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

AA. ELLEHUUS

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

Kolonialforretningen

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

Storegårdens Viktualie

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

Skomager Kr. Jensen

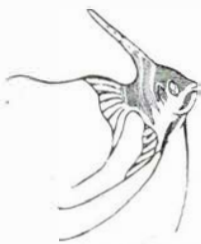
Dyrhavevej 3 - Fredericia - tlf. 2844
Fodtøj til alle.
Skistøvler - gummifodtøj
Træsko-reparation

Frugtforretningen

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

Vejle

Schalaren



B. HANSEN

Havnegade 9
VEJLE

Jernbanepersonalet anbefales

CAFÈ HJØRNET

Tønnesgade 6 - Vejle - tlf. 2388

Clausen & Mortensen

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

Vejle

Th. Weissenborn & søn

Smede- & Maskinværksted
Gas . Vand . Sanitet . Varme
Oliefyfyr
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. Lehmsngade 2 - Vejle
tlf. 2484
Kaffe og kaffe er to ting,
men MOKKA BAR er en god ting

Slagterforretningen

H. Wie Nielsen (ny indehaver)
Kolding Landevej 60 - tlf. 2431
1. kl.s kød - flæsk - pålæg
spec. hjemmel. medister.

KØR SIMCA

Vejle Autohandel

v/ H. M. Pedersen
Borgvold 6 - Vejle - tlf. 2600

B P service station

Kolding Landevej 53 - Vejle - tlf. 4448
Benzin - olie - vask
smøring - polering
Erik E. Larsen

Konfektforretningen Ekko

Vestergade 36 - Vejle - tlf. 2055
Konfekt . chokolade
Stort udvalg i gaveæsker

LADY salonen

Vissingsgade 17 - Vejle - tlf. 3782
Moderne hårpleje og
1. kl.s betjening

MØBLER

nye og brugte
Tønnesgade 7 - Vejle
Tlf. 3325

Gør Deres indkøb
hos annoncørerne!

Horsens

Winther Pedersen

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

Akkumulatorcentralen

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

Tandlæge Tage Jylling

Tandlæge C. Knudsens eftf.
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

Randers

Slagtermester Harry Fly

St. Blichersgade 21B. Randers. tlf. 1440
1. kl.s kød . flæsk . pålæg
og salater

Vesterport cykellager

Vesterport 1 . Randers . tlf. 3161
Cykler og knallerter
1. kl.s reparationsværksted

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

sen til tørring på en varm kakkelovn eller radiator.

Til undersiden af lejblikket h fastlodes en lille motrik, hvortil koblingen fastskrues. Lejblikket forsynes nu med at-traplejer. Disse kan være de kendte »Long«-plasticlejer, der dog er noget overdimensioneret og derfor helst bør erstattes af en lidt mindre type.

Pufferne skrues fast til pufferplankerne, idet man skærer gevind i tappen på pufferne og i pufferplanken (anvend helst millimetergevind).

Vognen gives nu en sidste afpudsning, alle grater fjernes og overflødig tin afskrabes, hvorefter vognen grundbehandles med en mager, hvid oliefarve. Når denne er tør, males vognkassen med hvid plastic-

farve (f. eks. Sadolins »Spred Satin«). Farven påføres med en bred, blød pensel, tørrer mat op og er uden synlige penselstrøg, idet farven løber fuldstændig sammen.

Vognkassen skal sikkert have to—tre farvepåføringer, før farven dækker totalt. Påskrift på vognen foretages med sort tusch, bogstaver og ord markeres blot med prikker og streger. Bremsemærkerne på vognkassens hjørner samt adressefelterne på siden tegnes ligeledes op med tusch, hvorimod de sorte baggrundsfelter for underretningssignaler på gavlene lettest frembringes ved påklæbning af udklippede firkanter af sort plasticlæbestrimmel.

Undervogn, puffer samt stiger og løbebro males sorte.

J. B. Dyrkilde.

Svovltoning

Det solvbillede, som et fotografi består af, er altid mere eller mindre sort af tone, men kan ændres til mange forskellige farver gennem forskellige toningsprocesser. Brune, sepia og rødbrune toner er langt de mest yndede. Svovltoning er sandsynligvis den hyppigst anvendte proces. Billederne må være grundigt udskyllede for toningen og omhyggeligt udfikserede for skylningen. Til blebebad kan anvendes følgende:

Vand 1000 cm³
 Bromkalium 20 gram
 Kalium ferricyanid 30 gram

Billederne udbleges i dette bad, indtil de eneste synlige partier (de dybeste skygger) er gulbrune. De udblegede billeder skylles, indtil skyllevandet ikke mere farves, og den gule tone er forsvundet fra emulsionen. Så kommer de i et genfremkaldelses- og tonebad, og efter nedenstående opskrifter kan man få forskellige toner:

Sepiatoner.

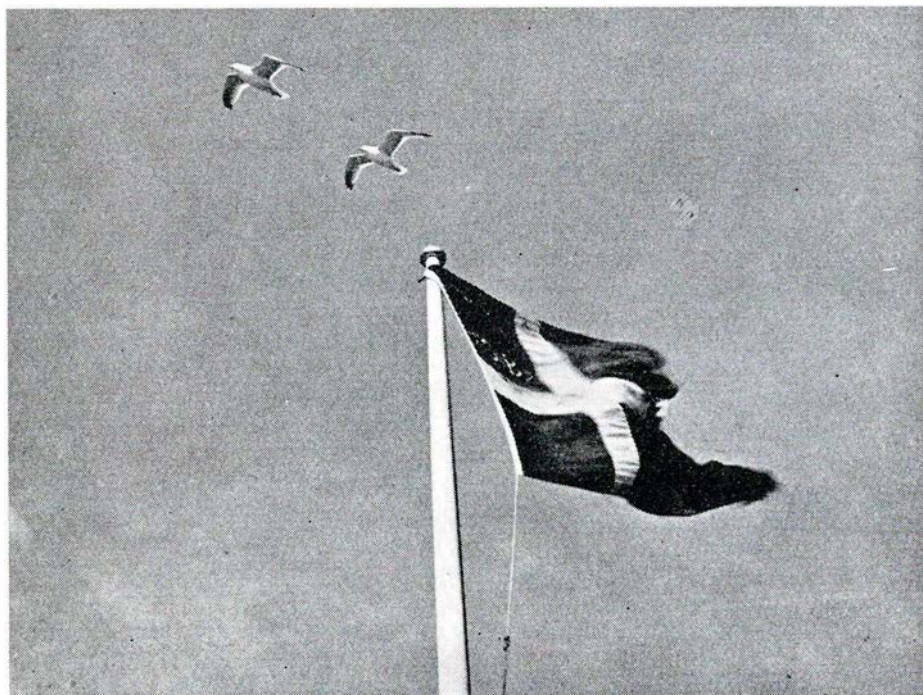
Vand 1000 cm³
 Natriumsulfid (svovlnatrium) kryst. 20 g

Rødbrune toner.

Vand 1000 cm³

Jernbane-Bladet^s FOTO konkurrence

Månedens foto

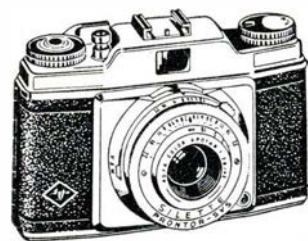


»Kalundborg overfart«
 Foto: Lokofører Edgar Nielsen, Horsens

De Skulle Brugte



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Skræderiet

v/ R. Jacobsen
 Dame- og herreskræderi
 Fromsgade 8 - Nykøbing F.
 tlf. 85 17 80

Atelier og fotohandel

Storegade 47 - Esbjerg - tlf. 5073
 Lilly Demant
 Reklame-, selskabs- og pasfoto
 Portræstudier - børnefoto
 Alt til fotoamatører

Gå efter kvalitet . . .

Lingeri - manufaktur - konfektion
 Hele familiens magasin

STILMAN

Søndergade 24 - Århus - tlf. 2 86 00

Aalborg

B P service station

Toldbodgade 14 . Aalborg
tlf. 22 884
Benzin . olie . vask
smøring

Skomagerforretningen

Otto Jensen & Søn
Hadsundvej 38 . Aalborg
Tlf. 34 058
1. kls arbejde og materialer

Jernbanepersonalet anbefales

Hjemmebageriet

Agade 21 . Aalborg
tlf. 23 652
1. kls brød og kager

Centrum for moderne

HAARPLEJE

Skjoldagers damesalon
Gugvej 23. Aalborg. tlf. 24 714

Tobaksforretningen

E. Mørck
Rantzausgade 1B
Tlf. Aalborg 25 329
Cigarer . tobak . vin og
spirituosa

William Christensen

Borgergade 30 - Aalborg - tlf. 2 16 60
Skræderi - målkonfektion
Reparation og omforandring

Eyvin Haurum

Tandlæge
Vingårdsgade 15 - Ålborg
Tlf. 2 67 08

Radio service

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

Brønderslev

Niels Andersen

Slagtermester
Nygade 4 . Tlf. 530
1. kls kød og hjemmelavet
pålæg
Kun friske varer

Gar Deres indkøb hos vore annoncører

Frederikshavn

Svend Overgaard LONDON MAGASINET

Søndergade 21 . Frederikshavn
Telf. 146

Damefrisørsalonen

Lis Marklund
Kalkværksvej 4 . Frederikshavn
Tlf. 1943
Moderne hårpleje og 1. kls
betjening

WÆHRENS

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

NIMA

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

Jernbanepersonalet
anbefales

KIVO - KUNST

Søndergade 61 - Frederikshavn

VESTERPORTS FISKEHAL

Abildgårdsvvej 42, Frederikshavn
1. kls friske fisk
O. Nielsen. Tlf. 2089

Hjørring

Tobaksforretningen

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

Tandtekniker Johanne Madsen

Pallekærsvvej 11 . Hjørring
Tlf. 1447

Rekord vask

Skolegade 21 . Hjørring
Tlf. 2135
Vasker automatisk mens De
går på indkøb!

»JENNY« - alt for damer

Nørregade 4 ved du Nord
Tlf. Hjørring 914
Strømper . undertøj og
babyudstyr

Sønderjylland

Kunstboden

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

SHELL service Niels Toft

H. P. Hansensvej 37 . Åbenrå
Tlf. 2 35 23
Benzin . olie . vask . smøring
tændrørsservice

Paletten

I. Wagnsholdt
Perlegade 13 . Sønderborg
Tlf. 2 42 11
Farver — tapeter

Jernbanepersonalet anbefales

Møbelgården

A. Wilkes efft. - M. Gehrke
Jernbanegade 8 . Sønderborg
Tlf. 2 25 56
Ingen butik — derfor billige
priser

Jernbanepersonalets damer anbefales

Modehandelen

Perlegade 59
Sønderborg . Tlf. 2 31 42
Marie Pedersen

Glarvester

Børge Nielsen

Grønhaveplads
Perlegade 65. Sønderborg Tlf. 2 22 27
Billedindramning . blyndlattede
ruder
Reparationer. Alt i 1. kls arbejde

Vi anbefaler . . .

Skotøjsreparationen

A. Andersen
St. Rådhusgade 4
Sønderborg . tlf. 2 33 49

Slagterforretningen

J. A. Mikkelsen - Perlegade 94
Sønderborg . Tlf. 2 18 24
1. kls kød og flæsk
Spec.: hjemmelavet pålæg

G. H. MØBLER

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

Natriumsulfid kryst. 20 g
 Selen 0,5 g
Rene brune toner.
 Vand 1000 cm³
 Tiocarbamid 5 % 200 cm³
 Bromkalium 10 % 800 cm³
 Ætsnatron 10 % 60 cm³

Sidst anførte opskrift har den fordel, at den ikke har den ubehagelige lugt, der ellers følger med svovltoning. Lysfølsomme materialer bør ikke forefindes i et værelse, hvor der svovltones, dampene kan sløre filmens eller papirernes emulsioner.

Pas på forskellen mellem sulfit (med t) og sulfid (med d) det er helt forskellige kemikalier.

Selve toningen tager mellem 1½ og 2 minutter, hvorefter billederne må udskyles grundigt, for de tørres. *Harald.*



Ullerslev

Stationsforstander M. V. Jensen, Stoholm, er efter ans. flyttet til Ullerslev st., hvor stfst. K. T. Sack har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Sindal

Otrafikassistent A. P. E. Poulsen, Klampenborg, er forfremmet til stationsforstander i Sindal, hvor stfst. P. A. Poulsen har søgt afsked på gr. af alder (70 år).

Hjulby

Trafikekspedient G. J. Dinnesen, Taulov, er forfremmet til stationsmester i Hjulby, hvor stfst. A. Duelund har søgt afsked på gr. af svagelighed (64 år).

Marslev

Trafikekspedient T. C. Andersen, Ø. Doense, er forfremmet til stationsmester i Marslev, hvor stfst. O. D. Lindebod har søgt afsked på gr. af alder (67 år).

Knabstrup

Trafikekspedient J. H. Nielsen, Forlev, er forfremmet til stationsmester ved Knabstrup st., hvor stfst. H. C. Andersen har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

Skive H

Trafikkontrollør C. E. Clausen, 5. tra-

fiksektion Århus, er udnævnt til stationsforstander ved Skive H st., hvor stfst. S. C. Sørensen har søgt afsked på gr. af alder (70 år).

Slagelse

Overtrafikkontrollør G. J. Jensen Ravn, Korsør, er udnævnt til stationsforstander i Slagelse, hvor stfst. M. L. Lund har søgt afsked på gr. af alder (70 år).

Ryomgård

Stationsforstander H. A. Thomsen, Kølind, er efter ansøgning forflyttet til Ryomgård st., hvor stfst. P. M. Mortensen har søgt afsked på gr. af alder (70 år).

Lyngbyvej

Trafikekspedient P. Jensen, Orehoved, er udnævnt til stationsmester ved Lyngbyvej st., hvor stfst. H. V. Larsen har søgt afsked på gr. af alder (67 år).

Dødsfald

Baneformand J. Olesen, fh. Holsted, 88 år.
 Togfører L. S. Lauritsen, fh. Padborg, 87 år.

Overportør N. P. Elmbæk, fh. København H, 84 år.

Lokofører H. Sidenius Pedersen, fh. Nyborg, 81 år.

Togfører H. P. Birckbak, fh. Fredericia, 77 år.

Togfører M. K. Thomsen, fh. Brande, 84 år.

Togfører A. P. Andreasen, fh. Viborg, 77 år.

Lokofører C. A. Lønnqvist, Århus, 66 år.
 Banebetjent Gregers Nielsen, fh. Esbjerg, 64 år.

Togfører L. Lauridsen, Tønder, 63 år.
 Lokofører N. Nielsen, fh. Silkeborg, 62 år.
 Stationsbetjent S. C. G. Pedersen, fh. Klampenborg, 61 år.

Lokofører Axel Hansen, fh. AP Ålborg.
 Banenæstformand O. M. Olesen, fh. Hattings, 75 år.

Banevogter E. R. Larsen, Brabrand, 58 år.
 Banearbejder J. Johansen, Terkelsbøl, 32 år.

Gamle Østerbroere

10 års jubilæumsfest

Tirsdag den 7. april samles vi igen til den årlige sammenkomst. I år er det 10 år siden, vi udsendte den første indbydelse, og i den anledning beder vi delta-

Silkeborg

Brødudsalget
 Metha Jensen
 Holbergsgade 27 - Silkeborg - tlf. 676
 Altid frisk brød og kager
 konfekture og is.

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

WEBER CARLSEN
 Østergade 2 - Silkeborg - telf. 2302
 Billigst med det bedste
 i gardiner - hvidevarer og
 sengeudstyr.

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

gerne om at tage deres damer med. Hr. distrikschef Aksel Kristensen har lovet at komme til stede og holde festtalen. — Vor gamle rangermester Andersens søn, skuespiller ved Det kgl. Teater, hr. Asbjørn Andersen, har lovet at komme tilstede, såfremt teaterjentesten tillader dette. Alle der har været beskæftiget på Østerbro station i tiden indtil 1925 er hjertelig velkommen. Kom og få et par hyggelige timer sammen med gamle medansatte og få opfrisket gamle minder.

Anmeldelse kan ske til undertegnede, og sidste dag for anmeldelse er den 4. april. Altså tirsdag den 7. april, Frederiksberg Selskabslokaler, Allégade 10 (overfor Lorry).

Harald Rasmussen,
 Gl. Jernbanevej 32, Valby.
 Telf. Va. 9869.

BOG - anmeldelser

Varta Führer durch Deutschland.
Mairs Geographisches Verlag, Stuttgart.

Dette er en hotelfører for Tyskland, udgivet af en akkumulatorfabrik som en service for kunderne, og føreren har vist sig at være så upartisk og så ærlig i sine oplysninger, at den er blevet et standardværk, der regelmæssigt udgives i almindelig bogform og ivrigt benyttes af tyskelandsfarere.

»Jernbane-Bladet kan da også anbefale

Forældreskolen
 Marselis Boulevard 17
 Telf. Århus 4 29 06
 Kontortid: 13-14 (ikke lørdag)
 Kai Haagerup

Husk
 banegårdsrestaurant
Silkeborg
 R. E. Madsen - Tlf. 717

Jyllands Tæppelager
 Store Torv
 Århus
 O. Lings

sine læsere at hente oplysninger om så at sige alle hoteller i alle vesttyske byer og Berlin.

Foreren giver oplysning om hotellets kvalitet, hvad det byder på af indre komfort og ydre skønhed i form af landskab, priser o. s. v., o. s. v.

Et virkeligt værdifuldt værk, der er rart at have med i rejsekufferten.

Frank Vogl: Schön ist es auch anderswo.
Droste Verlag, Düsseldorf.

En tysker har rejst det meste af Europa rundt og giver her sine indtryk. Han er glad for bekendtskabet med andre lande og har mest pæne ting at sige, blandt andet netop om Danmark.

Det er en almindelig lille mand, der rejser og fortæller, og som sådan er bogen interessant til forskel fra de professionelle rejseforfattere, der alt for traditionelt lovpriser alle de ting, vi andre umuligt kan finde eller få adgang til.

Great Western Steam.

George Allen & Unwin Ltd., Museum Street, London. Ca. kr. 25,00.

Titlen siger i og for sig alt om denne bog. Det er en traditionel engelsk jernbanebog, det er loko'et, der er i højsædet, og så at sige alle loko — og i hvert fald alle typer — der har kørt på GWR's skinner kommer under luppen.

Bogen er velskrevet og — på trods af en masse statistik og nummeropremning — interessant i al almindelighed.

On the Old Lines.

Cleaver-Hume Press Ltd., London. Ca. kr. 25,00.

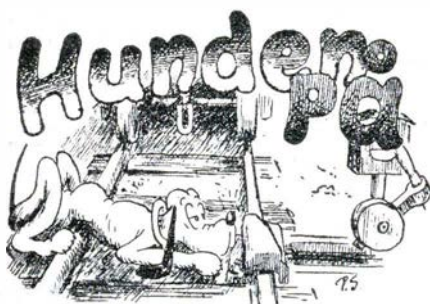
Denne bog har tidligere været omtalt i »Jernbane-Bladet«, og det vi her får i hånden er en ny og revideret udgave.

Bogen behandler jernbaner over hele verden på en let og underholdende måde. Forfatteren har i sit arbejde måttet foretage masser af rejser — selvfølgelig pr. tog — og det er faktisk disse rejser, vi følger i bogen.

Og netop det selvoplevede giver bogen et stærkt personligt præg og forlener den her og der med mange pudsigheder.

Denne nye udgave er udvidet med 172 nye illustrationer mere end den første.

jass.



Brevkassen

De bedes oplyse mig om, hvad forskel der er på en ven og en husven.

A. Jensen.

Vor juridiske medarbejder oplyser, at en ven er en, der kommer når han vil, og en husven er en, der vil når han kommer.

corp. jur.

Tableau!

Det turde vel for længst være fastslået, at biernes snart berømte gelé royale er både livgivende og foryngende for menneskene. Der er da ellers eksempler nok, men et enkelt må være tilstrækkeligt:

I Frankrig blev en mand kaldt bort fra hus og hjem, fra sin kone Janette og dennes fader, for at tjene hæren i Algier. Da de Gaulle efterhånden havde bragt en vis lindring i de spændte forhold, vendte soldaten tilbage, men imod al god forventning var der ingen på stationen for at modtage ham.

Nå, det kunne vel have sin forklaring, hvorfor han skyndte sig hjem. På peronen passerede han en ung pige med en barnevogn, og hun standsede ham:

— Hvad! — Vil du ikke hilse på os? — spurgte hun underfundigt.

— Ih, er det dig, Janette. Jeg havde nær ikke kunnet kende dig. Du er bleven så ungdommelig. — Og din far?

Hun lettede dynen lidt og slog kalechen ned:

— Her er han! — Ja, vi har jo brugt kuren, mens du var borte.

Aldrig være stivstikker —

Han syntes, han havde fortjent bare en enkelt genstand til, og hans mave gav ham uforbeholdent medhold, men hovedet var imod og sagde: Nej — det er for dyrt.

— Nå — men hovedet er da klogere end maven, og den kloge giver som bekendt altid efter, altså: Tjener! — Een mere.

Mon ikke?

— Næh, sikken en øndi lille nuttebase, hvor gammel er sådan een?

— Seks uger.

— Næh, se — er hun så den yngste?

Støjplagen

Lægen spurgte den gamle kone om søvnen.

— Åh, det går såmænd helt godt, men jeg vågner ved den mindste støj — således sidste nat bare fordi bornholmeruret gik i stå!

Standsmæssigt forberedt

Baronen havde spist fedte-grever med kronbrændevin og hofpilsner til — taget sin dosis dronninge-gelé — tændt sig en King Edward og drukket et par Napoleon cognacer — inden han gik i Det kongelige Teater.

Fra Operation Fynsland

Øvelserne tilstræbes så realistiske som muligt. — En deling infanteri med transportable radiotelefoner melder til kommandocentralen:

— Hallo! — Ja, vi ligger og roder i fågen herude ved Blommenslyst — vi er trætte, men ka'tte hitte den deling, der skal ta' os til fange!

— Hvad s... er det for en uorden! Har I set ordentligt efter i alle krogene — også på kroen?

Lutter idyl

Han var så rund og hyggelig — og fuld af lune, og konen ligeså — meget luneful!

Efterlysning!

Ved Københavns fællesafdelings julefest var en lille pige blevet borte fra sine forældre. Grædende blev hun som i sådanne tilfælde løftet op på musiktribunen.

— Hvad hedder du?

— Bir-Bir-Birgit.

— Hvad hedder din far?

— Det — det er viceværtten!

Nå, så'en set —

— Det er dog fantastisk som Deres søn ligner Jens Post, fru Olsen!

— Åh, det er kun det dårlige lys, der gør det. I dagslys ser han både kvik og opvakt ud!

Tys! — Tys!

— Puh-ha! skræppede hun på højeste gear. — Hvor havde I mænd været, hvis I ikke havde haft os kvinder til at ordne sagerne?

— Jah, mor — svarede han sagtomdigt og sindigt — så havde vi vel endnu ikke været sluppet ud af Paradis, for osse der hjalp I jo godt med!

— og så var der

baneformanden, der sagde til folkene, at nok skal I have 8 timers arbejde og 8 timers hvile, men det skal ikke være samtidig.

LIND HANSEN
KULTORVET 14 · C. 6288
LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILLEDATERIALE
TILDE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN

Aarhus

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signaliløjter - Hornarbejde
Aarhus . Sjøllandsgade 43 - Tlf. 28468

Sigaards køudsalg

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

Skotøjsreparationen

V. Harlungs eftf. - Ernst Hansen
Stadion Alle 21 - Århus - tlf. 2 68 62
1. kl.s arbejde og materialer
Håndsyet fodtøj efter mål

Cigarforretningen

Kruse Christiansen
Banegårdsgade 12 - tlf. 2 61 50
Cigarer - tobakker
vine - spirituosa

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

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

Brød- og konfekturedsalg

Ida Knudsen
Møjlgade 84 - tlf. Århus 2 56 92
1. kl.s brød og konfekture

S. A. Olsen

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

Bagerforretningen

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

KNUD E.

Tordenskjoldsgade - tlf. 6 94 80
Alt i herrekonfektion og linge
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

Slagterforretningen

I. P. Spang
Studs-gade 12-14 - Århus
1. kl.s kød - flæsk - pålæg
Spec. ekstrafin medisterpølse
Tlf. 2 39 15

Frugt- og grøntforretningen

Tove Olesen
Bilowsgade 22 - Århus
1. kl.s frugt og grøntsager
Telf. 3 59 30

KNUD's Farvehandel

Knud Hansen
Silkeborgvej 202 - Åbyhøj - tlf. 5 72 24
Farver - lakker - tapeter
rullegardiner - persiener

URE & OPTIK

Ove B. Sørensen
Sdr. Alle 27 - Århus
Reparationer udføres
1. kl.s service

Frugtforretningen

K. B. Haagh
Ny Munkegade 2 - Århus - tlf. 3 22 60
Frugt - grønt - konserves
Blomster og kranse

Købmand Søren Hansen

Butikshuset - Kaj Munksvej - Århus
1. kl.s kolonial - vin - tobak
dybfrosne varer - konserves
Tlf. 4 48 52

SHELL service

Toldboden - Århus - tlf. 3 11 52
Benzin - olie
H. E. Hansen

Jernbanepersonalet anbefales

BOGTRYKKERIET

C. E. Olsen & Petersen
Anholtsgade 3 - Århus
Tlf. 2 44 61

Vejlby Frugtcentral

Vagn Vesterager
Alle årstidens friske frugt og
grøntsager
Vejlbygade 22 - Århus - tlf. 7 78 44

Jernbanepersonalet anbefales

skotøjsværkstedet

Niels Christiansen
Viborgvej 23 - Århus
tlf. 3 28 94

Langenæs Bladcentral

Nordborggade 29-31 - Århus
Dag- og ugeblade - papir
frimærker m. m.
Tlf. 4 28 40 - De ringer - vi
bringer

Jernbanepersonalet anbefales

Modelsalon LA ROBE

E M. Hesselund
Åboulevarden 98 - Århus
Tlf. 2 47 32

Åbyhøj farve- & tapethandel

Silkeborgvej 230 - tlf. 5 71 23
Tapet - farver - lakker
Rullegardiner - persiener

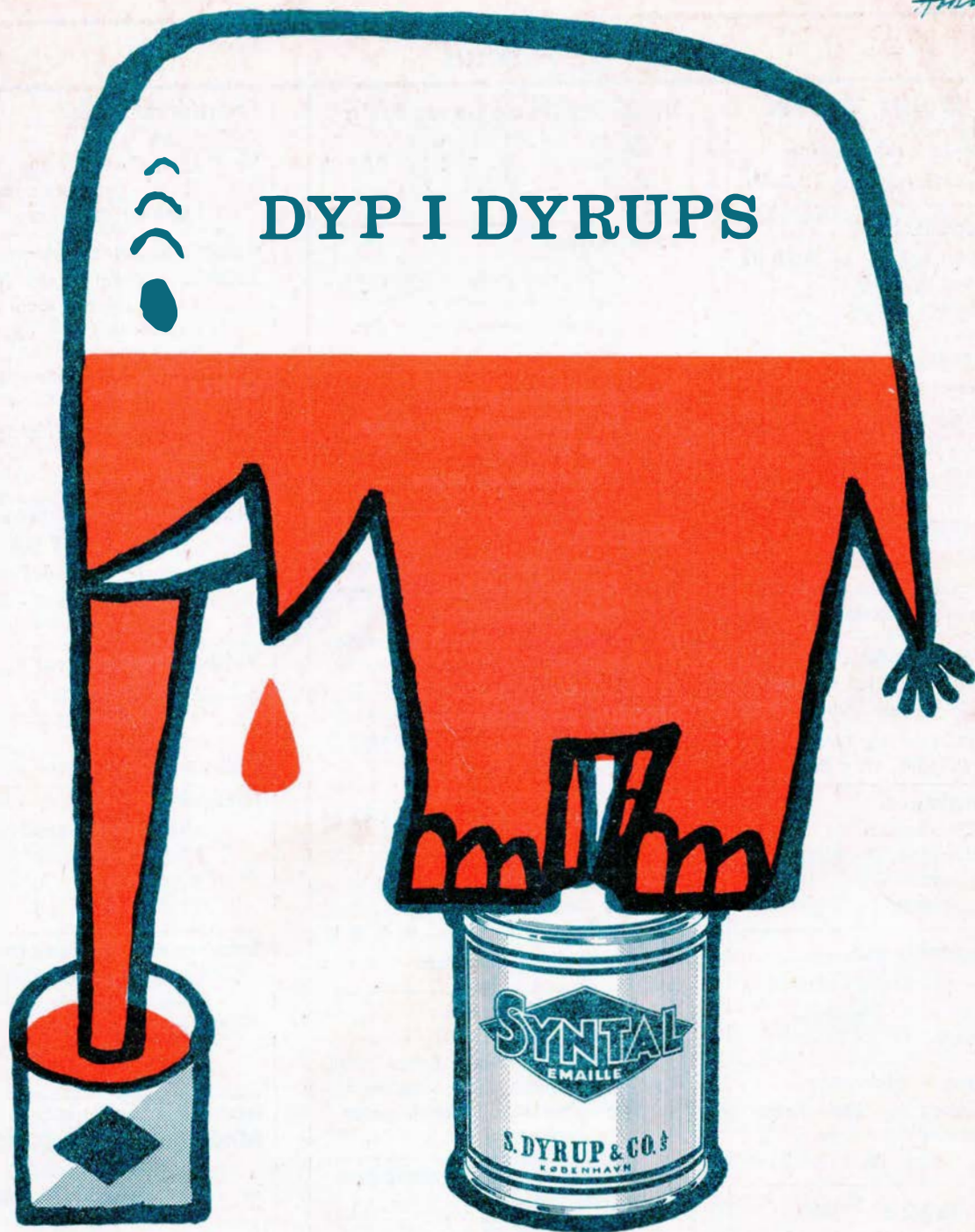
VIBY KAFFESALON

V. Kongevej 24 - Viby J.
Tlf. 4 15 84

Mejeriudsalget - V. Pedersen

Louisevej 2 - Brabrand - tlf. 6 01 48
1. kl.s mejeriprodukter
• Ø1 - sodavand - brød

Antoni



Syntal

- elefantastisk stærk

S. DYRUP & CO 1875