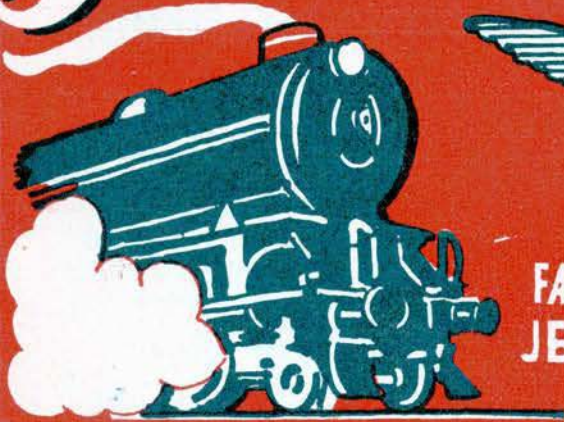


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

B&W - *leading in the maritime world*

B&W
B&W

B&W

SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESELMOTORER
med og uden
TURBOLADNING



BURMEISTER & WAIN

København · Danmark

16. ÅRGANG NR.

4

APRIL 1959

**HELSINGØR SKIBSVÆRFT
OG MASKINBYGGERI**

AKTIESELSKAB
HELSINGØR

NYBYGNING OG REPARATION AF
DIESELMOTOR- OG DAMPSKIBE
HELSINGØR SPILDEDAMPTURBINE
DAMPMASKINER OG KEDLER
HØJTRYKS-VANDRØRSKEDLER
JERNKONSTRUKTIONER
STAALSTØBEGODS
JERNSTØBEGODS
SMEDEGODS

**1/2 AARHUS FLYDEDOK OG
MASKINKOMPAGNI**

AARHUS
REPARATIONER - NYBYGNINGER

**1/2 FREDERIKSSUND SKIBSVÆRFT
FREDERIKSSUND**

NYBYGNING OG REPARATION AF TRÆSKIBE

HARTMANN PETERSEN'S EFTF.

Møbelpolsterfirma

HELSINGØR
SUDERGADE 4A
TELEFON 21 29 86



Møbelpolster



dekoratør

Leverandør
til
Danske
Statsbaner



Også M/F »Prinsesse Benedikte«
er udstyret med

RAYTHEON radaranlæg

AAGE HEMPEL

LØNGANGSTRÆDE 16 - KØBENHAVN K.
MI. 6767



KASSEAPPARATER
BOGHOLDERIMASKINER
REGNEMASKINER

Eneforhandling
for Danmark: **EMILIUS MØLLER**
CENTRAL 1555 VIMMELSKAFTET 38
KØBENHAVN K.

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«

APRIL 1959

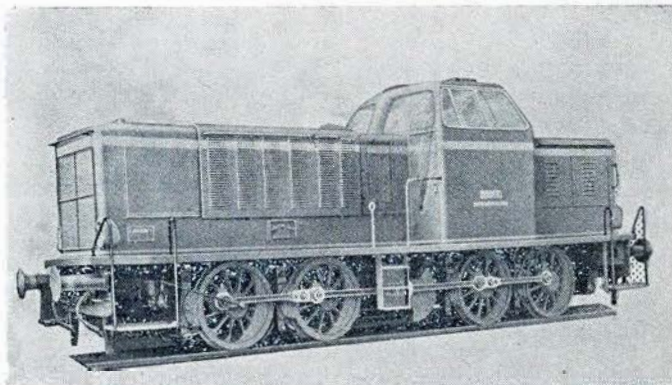
Dette nr. indeholder:

Tal med os —	side 71
Månedens emner	» 72
Sagt og skrevet	« 73
Ny storebæltsfærgen »Prinsesse Benedikte«	« 75
Fra arbejdspladsen	« 78
Mens vi venter på tog	» 78
Jernbanemateriellets historie II	» 78
Afsked med Kalvehavebanen	« 80
Erindres det	» 83
Med bilen i toget	» 84
Maanedsmagasinet	» 84
Det er ikke alle, der ved	» 86
Privatbane nyt	» 86
Foto konkurrencens afslutning	» 87
Model jernbane	» 87
Ud - ind	» 91
Bog anmeldelser	» 91
Hunden på	» 92

MAK

dieselhydrauliske lokomotiver

240 HK—2000 HK



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

Generalsrepræsentation:

IVAR BERTELSEN

Civilingeniør, Dr. techn.

H. C. Andersens Boulevard 29 . København V . Tlf.: Byen 6045 . Byen 6965 - Telex 5746

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Dag- og ugeblade

Rejselektur

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

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. kl.s arbejde og materialer

Jernbanepersonalet anbefales

Hjemmebageriet

Aagade 21 . Aalborg
tlf. 23 652
1. kl.s 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

Eyvin Haurum

Tandlæge
Vingårdsgade 15 - Ålborg
Tlf. 2 67 08

Frederikshavn

Svend Overgaard LONDON MAGASINET

Søndergade 21 . Frederikshavn
Telf. 146

Damefrisørsalonen

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

WÆHRENS

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

Frederikshavn

NIMA

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

Jernbanepersonalet
anbefales

KIVO - KUNST

Søndergade 61 - Frederikshavn

Hjørring

Tobaksforretningen

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

Tandtekniker Johanne Madsen

Pallekærvej 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

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 1085
Et 1. kl.s madsted

Industrihotellet

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

Sønderborg

Paletten

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

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 . blyndfattede
ruder
Reparationer. Alt i 1. kl.s 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. kl.s kød og flæsk
Spec.: hjemmelavet pålæg

Kunsthoden

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

G. H. MØBLER

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



A. M. B. A.
HERNING

Tal med os —

Men det er ikke det samme, hvem man taler med . . .

Ganske vist er arbejds lønningerne store nu til dags, men i forhold til alt andet er de dog ikke væsentligt større end tidligere. Dog er det, som om man nu i langt højere grad end førhen regner med arbejds lønnen. Måske er det en følge af de rationaliseringsbestræbelser, der før tiden er det alt dominerende inden for al forretningsvirksomhed, hvad enten det gælder fremstilling eller salg af alle arter. Måske er det, fordi det nu engang er så nemt at regne ud, at hvad man sparer i arbejds løn er tjent, i hvert fald rent overfladisk betragtet. Alt skal drives til det yderste økonomisk, og alt er på forhånd nøje regnet ud. Så længe varer det at fremstille det eller det, så længe varer emballeringen og så lang tid ekspeditionen o. s. v., ialt så mange timer à det eller det beløb, omkostninger tilsammen så meget, fortjeneste så meget. Alt dette kan være meget godt, økonomi må der til overalt. Også jernbanerne er tvunget ind på denne linie, også her må man regne med arbejds lønnen og søge at spare på den, hvor det er muligt.

I en stor virksomhed vil der altid være mange steder, hvor det er muligt at spare på arbejds lønnen. Spørgsmålet er ikke så meget, hvor der kan spares, det lader sig som regel ret enkelt regne ud, det vanskelige er at bedømme, hvor det kan betale sig at spare, og dette er ikke altid så ligetil. F. eks. kan man jo, hvor det drejer sig om simpel ekspedition, lade fuldt uddannede folk afløse med billigere arbejdskraft som det er gennemført

mangfoldige steder. I mange tilfælde virker det også nogenlunde tilfredsstillende, så længe kunderne køber, som man køber i en automat. Men hvis kunderne finder på at udbede sig nærmere oplysninger om mere indviklede forhold, inden de køber, er det ikke så godt mere. Vi kender alle, hvordan det er at komme ind i en forretning for at købe et eller andet og blive modtaget og ekspederet af et ganske ungt pigebarn — en af dem til et par hundrede kroner om måneden — der ikke ved eller kan andet, end læse priserne og aflevere de tillærte fraser: Det er smukt — det er moderne — det er den slags, der sælges — det er stærkt og godt — det er ægte o. s. v., altsammen betegnelser hun uden betænkning hefter på en hvilken som helst vare. Men selv de allersimpleste begreber om vares kvalitet, oprindelse eller særlige egenskaber har hun ikke og kan ingen oplysninger derom give. Hun er en billig arbejdskraft og erstatter en uddannet fagmand. Det er muligt, at en sådan sparsommelighed betaler sig på visse steder og under visse forhold, f. eks. hvor det drejer sig om salg af standardvarer, men det er også sikkert, at det ikke betaler sig alle steder. Deri ligger problemet: Hvor kan man med fordel erstatte den kvalificerede ar-

bejdskraft med en billigere? Det er ikke nok at sige til kunderne: »Kom og tal med os om Deres problem, vi er gerne til tjeneste med alle oplysninger og hjælper Dem, så sagen kan ordnes på den for Dem billigste og bedste måde.« Der skal være realitet bag en sådan reklame, altså, der skal være nogen at tale med, og vel at bemærke nogen som virkelig ved besked om sagerne, som har tid til at gøre det og som forstår, hvordan man skal tale med folk og indgyde tillid.

Indenfor jernbanerne bør sådanne forhold være genstand for den allerstørste opmærksomhed. De folk, som har med kunderne at gøre, må være i stand til at kunne give alle rimelige oplysninger. Dette gælder i særlig grad i billet salg, på godsekspeditioner, i togene og frem for alt i oplysningskontorerne. Kunderne kan med rimelighed forlange, at man på disse steder kan få hurtig og sikker besked, og at beskeden gives på en sådan måde og af en sådan person, at man kan have fuld tillid dertil. Det med det tillidsvækkende er vigtigt. Vi har vel alle været ude for, på begæring at modtage en oplysning på en måde og af en person, så man bagefter siger til sig selv: »Det var hun vist ikke rigtig med på,« eller: »Det var vist bare noget, han stak ud for at få fred.« Den slags er ikke godt, og det er heller ikke godt, at få svaret: »Det ved jeg ikke, men prøv at henvende Dem til — — —«, som regel henvisning til en person, der ikke er til stede eller er vanskelig at finde.

Resturant »På Fortovet«

og baren på Østerport station

anbefales

POUL GUDMANN

Naturligvis er der grænse for, hvor højt kvalificeret arbejdskraft det kan svare sig at anvende på de forskellige steder. Der må vel her som andre steder være en gylden

middelvej, som det bare gælder om at træffe. Men vil man leve op til: »TAL MED OS...«, kan arbejdskraften mange steder nemmest være underkvalificeret. Aros.

for nutidens trafik, og ingen foranstaltning kan beskytte dem mod at komme galt afsted.

I lighed hermed bør det betænkes, at lokoforerne ved at flojtte, så snart de ser arbejdere på banen, i det lange løb bidrager til at svække de pågældendes opmærksomhed, således at de regner med, at der bliver flojtet, og så sker ulykken den dag, lokoforeren ikke opdager dem tidligt nok.

Månedens emner...

Er Storebælts-broen et ferie-problem?

Berlingske Aftenavis skriver:

— De bilister, der har ventet ved Storebælt i timer, vil måske ikke tove med at svare bekræftende på dette spørgsmål — men hvornår har de måttet vente? Ikke i de mange dage om året, da den normale erhvervstrafik foregår, men formentlig udelukkende i de dage og uger, der er faldet i ferietiden. Det aktuelle problem ved Storebælt er først og fremmest et ferieproblem. Og det kan ikke være ud fra dette problem, man bør tage stilling til, om der skal ofres 1500 millioner kroner på at bygge en bro.

Skive Folkeblad skriver:

— Det er storartet, at vi nu har fået en kommission til at udrede hele dette spørgsmål om bro over Storebælt, men det forpligter ingen, og Danmark skal tænke sig om to gange, inden det sætter penge i denne bro og dermed forhindrer, at vi kan sætte ind med nyttige opgaver, der virkelig kan øge beskæftigelse og eksport.

Østsjællands Folkeblad skriver:

— Hvor godt tingene end bliver oplyst, vil et projekt af den beskaffenhed altid til en vis grad være et spring ud i det uvisse, men oplysningerne fra kommissionen tyder indtil nu på, at den tid nærmer sig, hvor vi kan blive nødt til at tage springet — i hvert fald hvis det kommer dertil, at vi står over for betragtelige nyanskaffelser i færgefarten for at klare trafikens vækst. Den kan nemlig i det lange løb ikke løse opgaven alligevel.

En underlig forskel

I al almindelighed er mennesker vel nok ærlige. Men det er kun på visse områder, i andre tilfælde er det modsatte det almindelige, og der er man kun ærlig, for så vidt man er tvungen til at være det. Mens man, hvis man vil bevare sin og andres agtelse, ikke snyder med betalingen for varer, man køber, eller for håndgribelige ting, ser man helt anderledes på sagen, når det angår mere uhåndgribelige

ting, som tjenesteydelser af offentlige foretagender. Der er det god sport at snyde, vel at mærke hvis man kommer godt fra det. Man betragter det ikke, som noget man får i samme forstand, som rigtige varer. Den der ikke vil snyde en privat mand for så meget som en eneste ore, går med største fornøjelse gennem tolden med en flaske cognac skjult, korer gerne med tog uden billet og er lykkelig, om han slipper for at betale en tur med sporvogn eller snyder sig ind på en festplads uden at betale entre, for slet ikke at tale om skatten. Det er mærkeligt, at det er således, men det er det. Og de, der har med billetkontrol at gøre, gør vel i at tænke på det. Ligeså de, som skal sørge for, at den nødvendige kontrol er tilstede.

Flojteri

Foranlediget af det fra radioen kendte omkvæd: »— De vejfarende skal stoppe for rødt lys, og togene flojter normalt ikke mere ved overskæringen.« spørger en indsender i Aarhus Stiftstidende:

Hvorfor gør togene ikke mere det? — Gang på gang sker der ulykker: enten fordi automatikken — som al anden mekanik — kan komme i ulave og svigte; eller fordi solblænding under visse forhold pludseligt kan usynliggøre det røde lys; eller fordi den vejfarende simpelthen et øjeblik glemmer signalets skæbnesvangre betydning — der »falder en klap ned«.

Når muligheden for disse — måske flere — usikkerhedsmomenter faktisk viser sig at være til stede — hvorfor så spare det lille billige bidrag til sikkerheden, som kan opnås ved, at togets lokomotiv- eller motorfører strækker hånden frem og bevæger flojtehåndtaget?

Rent overfladisk betragtet kan det måske synes mærkeligt, at man sparer flojtet. Men det siger sig selv, at sådanne bestemmelser tages efter nøje og grundige overvejelser og, at det bestemmes således, fordi man mener, det er bedst på den måde. Flojteriet svækker opmærksomheden, og de for hvem der »falder en klap ned«, må absolut betegnes som uegnede

Vi har modtaget...

Tanker efter en afsked

Ja, hvilke tanker gør man sig, når man har fået lidt bedre til til at tænke de forskellige avis-notitser og artikler i fagblade efter, hvor det svirrer med ord som: Statsbanernes voksende underskud, takstforhøjelser og det såre misbrugte ord: rationalisering, så tager man sig til hovedet og siger til sig selv, sikke et held, at du er bleven så gammel, at du kan gå ud af den forretning, for den er så gu' ikke værd at arbejde for.

Nu tager vi underskudet først, på papiret! Ja, men papir er nu engang tålmodigt, og var generaldirektoren et mandfolk, så gik han til trafikministeren og forlangte konkret besked på, om DSB er et kulturgode for hele det danske folk, eller det er en forretning, der skal drives forretningsmæssigt. Hvis det er tilfældet, det første, må vi så få regnskabsmænd lagt om, så man får det rigtige billede frem, men er det ikke det, og banerne skal drives som en forretning, må jeg så blive fri for rigsdagens indblanding i takstpolitik og meget andet, også for at få arbejdsro det første år. Så tænk som en privat mand og overvej, hvad har jeg råd til af nyanskaffelser det første år og udførelse af forskellige reparationer i første omgang. Det kunne jo være stemningen blev mere forstående overfor DSB, og personalet deltagere da også på lige fod med den øvrige befolkning igennem skatterne til at betale underskudet.

Så takstforhøjelsen — det ene øjeblik siger gdt., at de sidste takstforhøjelser gav bagslag, og i næste øjeblik anmodes om takstforhøjelser til 40 mill. kr.

Jeg skal give et par eksempler: En større virksomhed her med omsætning på 10 mill. kr., hvis leder virkelig er positivt indstillet over for DSB, har desværre ikke råd til at benytte banerne. I dagene 16.—21. marts kom 2 lastbiler med påhængsvogne, hver med 20 tons last, fra Ålborg — til en fragt af 300 kr. pr. vogn.

Samtidig fik samme virksomhed en 1 vgl. med bane fra Aarhus, der var 11,8 tons, og den kostede 325 kr. for 150 km kortere transport — kommentarer overflodig!

Og så til sidst rationaliseringen. Hvorfor er det specielt landstationerne, det skal gå ud over, kunderne her har vel også krav på en ordentlig betjening, og den er forresten mere alsidig end på større stationer, hvor der sidder specialister til alt.

Og så de tekniske afdelinger — det er artige ting, der kunne fremdrages, ved alle deres nyanlæg og kostbare ombygninger. Disse arbejder kunne fremstilles betydelig billigere, hvis arbejdet var ordentlig tilrettelagt og materialerne til stede, når arbejdet påbegyndes, der går alt for megen tid til spilde, hvad jeg også gjorde en ingeniør opmærksom på. Stationerne skal skaffe større indtægter og jeg med, og jeg har brugt meget af min fritid for at skaffe mere gods og rejsende til befordring, men når man så ser den tekniske afdelings arbejdsmetoder og forbrug af penge, så taber man interessen.

Ja, det er jo trist, at ved uforstand og afhængigheden med rigsdagen skal den etat, man har arbejdet for i 43 år gå rabundus og ikke være det for befolkningen — et kulturgode og en god tjener — hvad jeg i ethvert tilfælde har gjort mit til, selv om det ikke altid var reglementsæssigt, blot for at betjene kunderne og derved gavne DSB. C. J.

Kære C. J.

Jeg har hermed bragt dine betragtninger noget forkortet, men jeg tror, jeg har fået det væsentligste med. Din omtale af en af de tekniske afdelinger giver jeg min fulde tilslutning — og der er jo almindelig forargelse blandt stationspersonalet over denne afdelings arbejdsmetoder. Men det kommer vi tilbage til i en senere artikel.

Iøvrigt synes jeg, at du for din egen tilfredsheds skyld skulle lade være med at gå så dybt i det triste, du har oplevet i din lange jernbanetid. Her i tilværelsen gælder det altid at finde det lyse i det mørke og ikke omvendt. Tænk hellere på den tid, da alt skulle transporteres med bagnerne, og selv om det ofte var et slæberi dagen igennem, så tror jeg, de fleste af os

havde en ukuelig arbejdslyst, der gav både et godt kammeratskab og et godt humor. Tænk på, at selv om lønnen dengang var lille — urimelig lille — husk hvordan vi da kunne more os vidunderligt sammen i vor fritid for ganske små penge, noget der slet ikke finder sted i dag. Nej, nu er enhver sig selv nok — og os der ingen bil har, vi er slet ikke værd at regne med.

Banernes deroute skyldes heldigvis ikke personalets indsats, det er kort og godt tiden og udviklingen, der har gjort sig gældende, og at ærgre sig derover eller kæmpe mod denne kendsgerning er ganske nytteløst, der er kun eet at gøre — at indrette banerne i pagt med tiden.

Ønsker dig hermed et fortsat godt otium. Red.

Det var jo ikke meningen!

Der har tidligere her i bladet været skrevet om et problem, som jeg finder næsten er »et onde«. De fleste jernbanemænd er kendt med, at der på de store maskindepoter og i centralværkstederne findes marketenderier, der drives af organisationerne i fællesskab; men på de mindre depoter findes også sådanne (mer eller mindre legale), hvor det var tanken man kunne købe en flaske mælk eller hvidtøl til sine medbragte klemmer, disse småudsalg passes af en tjenestemand i arbejdstiden i et dertil indrettet lokale, også alt sammen i den skønneste orden. Men efterhånden vokser forretningen — der kommer tobak, cigaretter, cigarer og dertil et velassorteret lager af chokolade og bolscher, noget der intet har med det egentlige formål at gøre, nemlig foromtalt læskedrikke, og alt sælges selvfølgelig til samme priser som i de butikker, der mange steder ligger lige på den anden side af gaden; når varerne så også fås gennem grossist, bliver der en ganske pæn fortjeneste, da den pågældende jo ingen udgifter har til lys, varme og husleje.

Alt dette får være, det bliver jo et spørgsmål mellem sælgeren og kunderne, men det jeg finder er af »det onde« er, at alt næsten sælges på kredit og betales, når månedslønnen hævses. At det ikke altid drejer sig om småbeløb forstår enhver sikkert, når regningen i mange tilfælde er over 200 kr. for en måned.

Enhver af os små lønmodtagere, der har blot nogenlunde sans for økonomi, kan forstå, at når først toppen er skåret af lønnen på denne måde, så er disse »småforretninger« af det onde, og det var jo ikke det, der var hensigten, hvor man har givet tilladelse til at oprette sådanne — og det er det der har fået mig til at »fare i blækket«. »Kasper røghat«.

Sagt og skrevet

Tarifchef Th. Jensen


— Man kan jo også sige, der ligger en spore i ønsket om at nedbringe underskudet. Og det kan næsten enhver jernbanemand direkte medvirke til ved den måde, han taler med publikum, både i og udenfor tjenesten. Vi kan alle bidrage til, at banerne får de transporter, der »tilkommer« dem. Og hvad den psykologiske side af sagen angår — det er vel den. De tænker på — ja, så træffer man jo stadig mennesker, som mener at kunne rette bebrejdelser mod en jernbanemand i anledning af Statsbanernes underskud. Men de fleste forstår dog vist efterhånden, at det er folketingset, der fastsætter taksterne og dermed bestemmer statens tilskud til driften.

Borgmester E. Jacobsen, Gladsaxe

— Vi har ganske vist haft den ærgrelse, at Statsbanerne har sikret sig ret til at lægge en bane gennem Gladsaxe Idrætspark, men det må vi se at blive fri for, og når vi véd, hvor langsomt de arbejder med det ligtog, de allerede har kørende gennem kommunen op til Farum, klarer vi forhåbentlig den sag også, så vi ikke får vores dejlige idrætspark skåret over.

Amtsrådsmedlem Chr. R. Christensen, Odense amtsråd

Nordvestfynske bane giver 2000 kr. om dagen i underskud. Det koster skatteyderne 140 kr. at sende et tog fra Odense til Middelfart, og da udnyttelsen er 17 passagerer pr. km, vil det være billigere at give hver rejsende 8 kr. og så undvære banen.



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

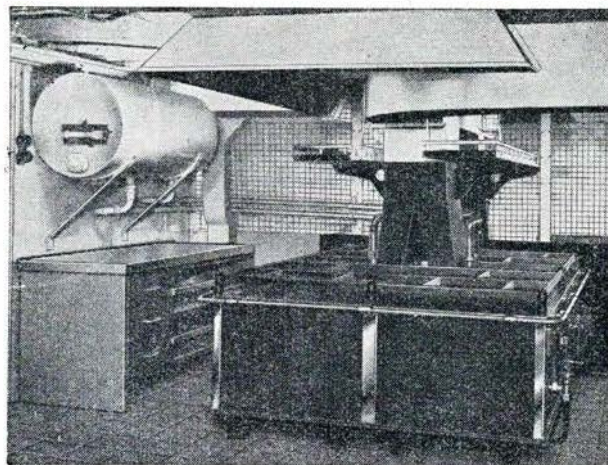
JERNBANEGADE 7 - KØBENHAVN V

Firestone



**Multiply
Super
Transport**

Leverandør til Danske Statsbaner



B-M KOMFURER - KOEGRYDER - BAGEOVNE
m. v. leveres til ethvert stillet kapacitetskrav
passende for alle skibe, hotel- og restaurations-
virksomheder.

Brønnums Maskinfabrik $\frac{1}{8}$

HOLMBLADSGADE 47 - KØBENHAVN S
TELEFON SU. 3001



Når De løfter røret og drejer M/F BENEDIKTE'S nr. |

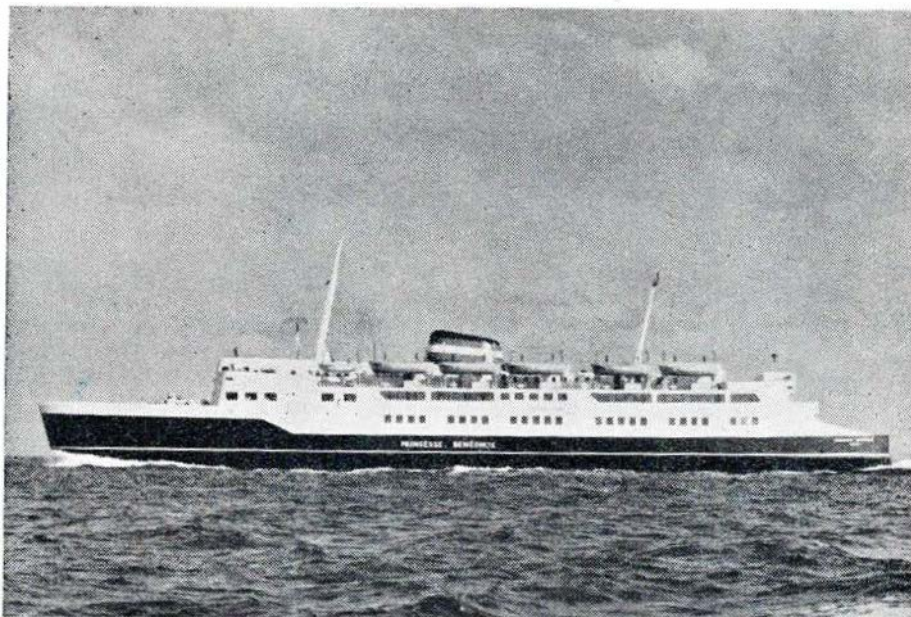


— etableres forbindelsen over et STORNO fuldautomatisk VHF-system type CQF301. Forbindelsen går over færgens telefoncentral og den tilhørende VHF-station via VHF-basisstationen i Korsør til enhver statsbanetelefon i land. Størstedelen af De Danske Statsbaners færger er forsynet med STORNO VHF-radiotelefonanlæg af denne type.

STORNO FABRIK FOR RADIOKOMMUNIKATIONSANLÆG - VED AMAGERBANEN 21 - KØBENHAVN S. - SU. 6800

Ny storebæltsfærge »Prinsesse Benedikte«

En i alle måder værdifuld fornyelse af DSB færgerne



M/F »Prinsesse Benedikte«

Statsbanernes nyeste og største jernbanefærge på storebæltsoverfarten »Prinsesse Benedikte« blev kontraheret med Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S den 30/11 1956 og fik værftets byggenummer 342. Den 17/6 1958 blev kolen lagt, stabelafløbningen fandt sted den 31/10 1958, og færgen blev navngivet af Hendes kongelige Højhed Prinsesse Margrethe. Færgen blev efter endt prøvetur den 12. marts overtaget den 20. s. m. af Statsbanerne og sat i fart på storebæltsoverfarten til påske-trafikken, og den vil iøvrigt under højtrafik blive anvendt til automobiloverførsel om dagen på Halsskov—Knutshoved ruten.

Om natten og udenfor højtrafik skal færgen sejle i plan med de øvrige jernbanefærger på Korsør—Nyborg ruten.

Færgen har følgende hoveddimensioner:

Største længde	111,10 m
Største bredde over fenderliste ..	17,70 m
Frie højde mellem vogndæk og promenadedæk	4,90 m
Dybgang, lastet	4,50 m
Deplacement lastet	4650 t
Fart på prøvetur	18 kb.

Skibet er bygget som et helsvejst stål-skib, idet dog forbindelsen mellem spanter og yderklædning er nittet, det er bygget til Bureau Verita' klasse: Div. 3/3 I.P.F. »Glace« A & C.P. og i overensstemmelse

med kravene i den internationale sikkerhedskonvention af 1948 samt i overensstemmelse med dansk lovs fordringer for foring af 2000 passagerer.

Færgen har dobbeltbund i hele sin længde og er forsynet med så mange vandtætte skodder (ialt 12), at den kan holdes flydende, selv om hvilke som helst af to ved siden af hinanden beliggende vandtætte rum kommer i fri forbindelse med søen; de i de vandtætte skodder anbragte døre er indrettet til at kunne lukkes hver for sig og alle på engang ad elektrisk vej fra en central i forreste styrehus og kan ligeledes ad mekanisk vej åbnes og lukkes fra begge sider af skoddet; når dorenes lukning er sket fra centralen på brøen, vil de automatisk lukke sig igen, såfremt de åbnes for passage på stedet.

Også i brandteknisk henseende er der truffet vidtstrakte foranstaltninger til sikring af skibet; udover sikkerhedskonventionens krav om inddeling i brandzoner, er der indrettet brandsikre trappeopgange således, at passagerer og besætning fra samtlige rum på mellemdækket kan slippe op på et af de øverste dæk uden at skulle ud på vogndækket; til slukning af brand findes der et vidtforgrent ledningssystem, således at en brand vil kunne slukkes overalt i skibet enten med vand eller med skum; endvidere er der overalt i skibet anbragt hånd-skumslukkere.

Færgen er forsynet med tre spor med en største effektiv længde på ca. 257 m og kan overføre 30 almindelige godsvogne eller ca. 120 automobiler.

Maskineriet

Færgens maskinelle anlæg består af 2 stk. enkeltvirkende, to-takts dieselmotorer af B&W type 750 VBF - 90 af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri's fabrikat. Maskinerne (som har værftets byggenummer 499 og 500) udvikler tilsammen 8700 HK ved ca. 200 o/m og giver færgen en højeste fart med fuld last på 18 knob. Færgen er desuden udstyret med 2 stk. 6-cyl. og 2 stk. 5-cyl. 4-takts dieselmotorer af »Frichs« fabrikat; hjælpemotorerne leverer strøm til færgens elektriske styremaskiner, ankerspil, capstans, øvrige hjælpemaskineri, radar, radio m.m. samt til den omfattende lysinstallation og varme- og ventilationsanlæg. Endvidere leverer hjælpemotorerne strøm til den i forskibet anbragte tværpropeller. Denne propeller, som er den første af sin art i et dansk skib, er en styreanordning, som statsbanerne stiller store forventninger til; propelleren, som er af Kamewa's fabrikat med vendbare blade, er anbragt i en cylindrisk tværkanal i forpeaken og bliver trukket af en i det ovenoverliggende styremaskinrum anbragt elektromotor på 300 HK. Propelleren kan dirigeres fra såvel forreste som agterste styrehus og vil kunne give et sidetryk på op til 4 tons til henholdsvis styrbord og bagbord. Denne propeller vil være en væsentlig hjælp under manøvreringen ved anduvning af og afgang fra færgeljerne, specielt under vanskelige vind- og strømforhold; såfremt propelleren indfrier de stillede forventninger vil den muligvis blive standardudstyr for statsbanernes kommende nybygninger.

Saloner og dæk

Apteringen for passagererne er i hovedsagen indrettet som på de øvrige jernbanefærger på storebæltsoverfarten, men byder dog på mange forbedringer i såvel indretning som udstyr. Det mest iøjnefaldende på promenadedækket er de store panorama-vinduer i samtlige saloner, der dels giver bedre lys i salonerne og dels giver passagererne bedre udsigt under overfarten; det vil formodentlig også blive hilst med tilfredshed at de på de øvrige jernbanefærger åbne promenader er ble-

vet lukkede med opklappelige vinduer, således at det vil være muligt at opholde sig her hele året, uanset vind og vejr, når vinduerne er lukket ned, medens man om sommeren kan nyde soluften, når vinduerne er lukket op.

På promenadedækket er der fra I kl. hall adgang til I kl. rygesalon. I kl. ikke-rygere samt til spisesalonen, som er fælles for første og anden klasse.

I kl. rygesalon er en stor lys salon med plads til knap 100 mennesker; panelerne er udført af poleret teaktræ og møblerne er ligeledes udført af teak med betræk af lys okschud, panelerne i spisesalonen er udført af lyst asketræ, mens møblerne her er betrukket med rødt læder; i spisesalonen er der ophængt fotografier af D. M. Kongen og Dronningen samt en tegning af h. k. h. Prinsesse Benedikte, udført af tegneren Otto C. I denne salon vil der kunne dækkes op til 72 personer.

Stirridset, som ligger midtskibs, er stort og rummeligt, og er i stor udstrækning udstyret med fliser og rustfrit stål, plastic-paneler, ligesom det er forsynet med al tænkelig moderne restaurationsinventar, såsom bain-marie, varmeskab, køleskab til øl, sodavand, wienerbrød, kager m.m., kaffemaskiner o. s. v.; de fire elevatorer forbinder stirridset med opvask og kabys på bådendækket ligesom der er elevatorforbindelse til det på mellemdækket beliggende stirrids. I styrbords side er der indrettet kiosk for salg af chokolade, is og frugt, medens kiosken i bagbords side er indrettet for salg af polser.

Fra II kl. hall er der adgang til II kl. salon for ikke-rygere og II kl. salon for rygere, hvilken sidste er den største af samtlige saloner med plads til 115 mennesker; her er panelerne udført af poleret teaktræ og stole og sofaer er betrukket med blå læder; møblerne i II kl. salon for ikke-rygere er betrukket med rødt stof og panelerne udført dels af teaktræ og dels af lyst asketræ. I samtlige saloner er lofterne udført af Dæmpa-Rustik paneler (perforerede aluminiumslist, der på bagsiden er beklædt med Rockwool).

Man har i stor udstrækning indrettet skibet efter de erfaringer, man har indhøstet fra statsbanernes øvrige færges, ligesom man i så stor udstrækning som

muligt har taget hensyn til passagerernes ønsker; som en detalje og et eksempel herpå kan nævnes, at de sædvanlige fjederbelastede vandhaner på toiletterne på promenadedækket er erstattet med blandingbatterier, således at passagererne kan vaske hænderne under rindende vand og selv regulere vandtemperaturen ved hjælp af almindelige skruchaner. Vandhanerne er endvidere forsynet med perlator (luftindsugning som forhindrer at vandstrålen sprøjter).

På mellemdækket er der foran maskinrummet indrettet apering for maskinofficerer, fyrbødere, matroser samt mandligt restaurationspersonale; endvidere er der indrettet I kl. saloner, henholdsvis I kl. damesalon, I kl. herresalon og I kl. fællesalon. Agten for maskinrummet er der II kl. saloner, der er indrettet som selvbetjeningsrestaurant; her er samtlige paneler plasticbeklædte ligesom stolene er udført af plastic; væggene er dekoreret med fotografier og farveplancher. Agten for II kl. salonerne er der indrettet apering for kvindeligt restaurationspersonale.

Kommandøbroen

I huset på bådendækket er der forrest styrehuset, der er udstyret med store frontvinduer med varmeruder og klarsigteruder samt alle moderne tekniske navigationshjælpemidler såsom radar, decca, radio, ekkolod m.m. Agten for styrehuset er der radiostation samt kamre for kaptajn og officerer og endvidere privatsalonen, der er smukt udstyret med møbler og vægpaneler af palisandertræ. På bådendækket findes endvidere opvaskerum med opvaskemaskine, diverse kølerum, grøntum samt messe for restaurationspersonale. Agten for bådendækket er der en stor åben solterrasse og agten for denne igen det agterste styrehus, som ligeledes er indrettet med alle for navigationen nødvendige hjælpemidler.

Redningsbåde og redningsflåder samt master og skorsten og de to styrehus er udført af sovandsbestandigt aluminium.

Også i det ydre vil M/F »Prinsesse Benedikte« være en fornyelse på Storebælt; færgens profil med de agterover stagede master og den strømlinieformede skorsten viser tydeligt den udvikling, der

også inden for færgebygningen er foregået i retning af det mere strømliniede.

Søfartschefen.

Indvielsen

Den 20. marts blev færgen overtaget af DSB ved en indvielsessejlad mellem Korsør og Nyborg. Ved middagen udtalte direktør H. P. Christensen, Helsingør Skibsværft bl. a.:

Med denne færges har værftet nu bygget 19 færges til DSB, og det havde betydet internationalt ry som færgebygger med store ordrer til følge. Nu håber man også at komme i betragtning ved næste 2-dækker til Storebælt.

— Betyder det så voldsomt meget, om der kommer en Storebæltbro? spurgte direktøren. Man må spørge, hvad der egentlig opnås. Måske kan der vindes 3 kvarter, men det kan dog ikke være en fordel at drikke kaffe i en stovet landevejskro fremfor i en smuk salon på færgen. Og udændingene betragter denne overfart som en af de helt store oplevelser, og det vides jo også, at man er glade for denne sejlad. Der er ingen tvivl om, at man kan klare sig med færges i en lang årrække, og jeg vil anbefale, at der ikke gøres alt for megen sensation om Storebæltbroen, således som det skete for 3—4 år siden med atomkraften. Jeg finder det helt rigtigt, at man undersøger forholdene og borer efter bundprøver o. s. v., men når disse forberedelser er gjort, tror jeg nok, man skal se tiden an i 10 år — og så går der sikkert endnu 10 år. 1500 mill. kr. eller mere til en Storebæltbro betyder jo også, at her er tale om et prioritetsproblem, og man må spørge:

Skal der være en broforbindelse over Storebælt, eller skal der ske investeringer på andre områder? Først om 4—5 år kan der bygges atomkraftværker, et på hver side af Storebælt på 100 megawatt, og de vil koste 4—500 mill. kr. Også hele uddannelsesproblemet skal klares. Når man véd hvilke enorme mængder stål en Storebæltbro vil kræve, og hvor store investeringer, der skal til, så tror jeg, det vil være kloget at se tiden an. Nu har man fået teknisk fuldkomne færges her ved Storebælt, og de kan klare trafikken en lang tid fremover. Held og lykke følge »Benedikte«.

ATLAS EKKOLOD

JOHS. KRAGH

ALBOATS ¹/₅

HELSINGØR

Generaldirektor P. E. N. Skov: — Det er en mærkedag for os, sådan som det naturligvis må være, når vi får en ny Storebaltfærge til ca. 25 mill. kr. Derfor skal den første tak lyde til de bevilgende myndigheder.

Tak til Helsingørsk skibsværft, fordi det har lavet det bedste arbejde, der kan præsteres. Dette er både en bilfærge og en jernbanefærge, og med den har bilfærgerne betalt tilbage, hvad de skylder jernbanefærgerne. Det er et smukt og godt skib, der bærer sit prinsessenavn med rette. Et leve for »Prinsesse Benedikte« i håb om, at den må blive til gavn for hele landet.

Leverandører

Blandt leverandører til færgen kan nævnes Bronnums Maskinfabrik, København.

Bronnums Maskinfabriks komfurer og kogegryder er ved at være en selvfølge, når en ny færge bliver til, og det er derfor ikke nogen tilfældighed, at det er B. M. dobbelt oliefyret komfuru type nr. 21, ca. 2X2 m, der er installeret i jernbanefærgen »Prinsesse Benedikte«.

Det er ikke blot i danske skibe, at navnet Bronnums Maskinfabrik står som et lysende eksempel på snilde, hurtighed og holdbarhed — overalt i verden er Bronnums Maskinfabrik repræsenteret, hvor kokkenanlæg skal installeres, det være sig såvel skibe som andre industrielle og private virksomheder, — og vi tror at kunne fastslå, at der ikke findes en afkrog i vore fem verdensdele, hvor man ikke

vil støde på navnet Bronnums Maskinfabrik. — derfor vil vi roligt lykønske DSB med jernbanefærgen »Prinsesse Benedikte« med det nyinstallerede B. M. kabysanlæg.

Thomas B. Thrige, Odense, har leveret ankerspil og kæde, landgangssportspil, maskintelegraf og styremaskiner.

Køleanlæg

til

M/S »PRINSESSE BENEDIKTE«

leveret af

EVERCOLD

DANSK KØLEINDUSTRI A/S

Vesterbrogade 114-116

København V.

Telf. Hilda *3366

strækningerne holdt han sig i nøje kontakt med forholdene. Hvert år foretog han, ledsaget af medlemmer af direktionen og overbaneingeniøren, en såkaldt forårsinspektion af baner og stationer. Under disse ture var han inde i hvert eneste ledvogterhus og hver en bygning af banernes for at se, hvilke reparationer, der skulle foretages. Om disse ting foretog han selv sine notater.

Var der om vinteren driftstandsninger på grund af snefald, var han ikke god at komme nær. Han var ikke langt fra at betragte det som en uforkæmmethed af naturmagterne, at de vovede at spærre banerne. Da trak han i lange stovler og var personlig til stede på de værste steder. Han var derfor kendt af enhver i banernes tjeneste, og var meget afholdt og respekteret af personalet. Indbyrdes — mand og mand imellem blev han kaldt »Far«, dette skulle vist betyde at alle kunne lide ham.

I 1885, da Rothe var 72 år gammel, tilkendegav ministeriet ham, »at han ville have at fratæde den 1. oktober«.

Efter Rothe overtog N. Holst ledelsen sammen med Buchheister. En af de første reformer Holst indførte var, at han lod de sjællandske lokomotivers navne fjerne. Samtidig anbragtes de to røde ringe med en hvid ring imellem på skorstenen, som på de jysk-fynske loko.

Generaldirektor Holst, hvis administration udelukkende var kontoradministration, var stærk i at lade udsende ordre og reglementer, hvor der i den største detail gaves regler for alt muligt, så der ikke levnedes personalet nogen selvbestemmelse i påkommende ekstraordinære tilfælde. Han arbejdede hen til en embedsstab, der holdt sig de givne ordrer slavisk efterrettelige, ligesom dukkerne i et marionetteater, der kun bevæger sig, når der trækkes i snorene. Folgen var en syndflod af lovgivning, der skyldede al personlighed og konduite bort.

N. Holst døde 1. september i 1889 og blev efterfulgt af generaldirektor Tegner. Denne skånes heller ikke af forfatteren, men det er en anden historie.

Bogen er tilsyneladende skrevet af en bitter gammel herre, men da det ofte kniber med oplysninger fra gamle dages jernbanedrift, og bogen nok ikke kendes af ret mange, tænkte den der skriver dette, at der nok skulle være et par oplysninger imellem, der burde kendes af flere.

Verner.

Sjællandske jernbaners sidste direktør

I en bog udgivet i 1897 af fhv. kontorchef ved statsbanerne L. Kragballe, fandt Deres medarbejder forskellige små oplysninger om banerne på Sjælland, som muligt kunne have interesse for nogle af læserne. I bogen kritiseres de mænd, der overtog banernes ledelse efter direktør Rothe, på det kraftigste, navnlig generaldirektor N. Holst. En tidligere redaktør fra »Berlingske Tidende«, Buchheister, der var blevet ansat som overregnskabsfører, bliver heller ikke skånet. Den eneste, som fremhæves som sin opgave voksen, var direktør Rothe. Om ham skriver forfatteren følgende:

Da regeringen i 1880 overtog de hidtil som private drevne sjællandske jernbaner, var banernes direktør Rothe 66 år gammel, men stadig i besiddelse af sin fulde arbejdskraft. Han havde på dette tidspunkt ledet banerne på Sjælland i omtrent 25 år.

Rothe havde i hele sin tjeneste været både jernbaneselskabet og personalet en virkelig god mand. Han var hjemme i alt,

hvad der angik hans personale og banerne. Her kan nævnes, at han fik oprettet en pensionskasse for alle ansatte og deres enker. Aldrig blev nogen afskediget uden det var højst påkrævet. Det skulle være en meget grov tjenesteforsømmelse, og alligevel lod han som oftest nåde gå for ret.

I Rothes direktør-tid fik lokopersonalet om vinteren serveret 1 krus varmt ol og en forsvarlig mellemmad med ost eller saltkød, når toget holdt i Roskilde eller Ringsted f. eks. eller på andre bystationer. Dette blev påskønnet i meget høj grad af personalet, som et bevis om direktørens interesse for dem, ligesom det også var med til at skabe et godt forhold mellem ledelse og personale. Men desværre forsvandt både ol og mellemmad med direktør Rothes fratæden fra banerne.

Direktor Rothe var af udseende ikke nogen tiltalende person. Streng og knap. Men bag dette væsen bankede et varmt og godt hjerte for personalet og banerne. Ved hyppige inspektionsrejser på alle

**HOTEL RY og
annekset GUDENÅ**

v/ Else og Holger Hansen

RY STATION - Tlf. Ry 8

Fra arbejdspladsen

Utroligt — men sandt!

Det er ikke så få »historier« togpersonalet får bundet på ærmet mellem år og dag, så der skal efterhånden en hel del menneskekundskab og erfaring til for at kunne skelne mellem hvad, der er sandhed og hvad, der er opspind.

Her er dog en historie, der rent umiddelbart synes at høre til sidstnævnte kategori, men alligevel, hvor utrolig den end lyder, må og blev den betragtet som værende sand.

Ved billetteringen i tog 58 mellem Ålborg og Hobro træffer togbetjenten en lidt ældre dame, der giver ham en retur-billet fra Bjerringbro til Århus. Togbetjenten gør opmærksom på, at billetten ikke er gyldig, og spørger fru en om hun ikke har en anden billet. Nej, det har jeg ikke, men den skulle også være god nok, for jeg købte den i Bjerringbro den og den dag, siger fru en.

Ja, det er rigtig nok, svarer togbetjenten, men den er jo kun gyldig fra Århus til Bjerringbro. Ja, men hvad er der så galt, det forstår jeg ikke, siger fru en.

Joh, vi er jo lige kørt fra Ålborg, så De mangler en billet fra Ålborg til Langå.

Fra Ålborg, skriger fru en; ih, du milde kineser, jeg har været i København og tog med damperen derfra i aften, så har jeg altså været med Ålborg-båden i stedet for Århus-båden, det er frygteligt.

Tablau.

Som nærmere forklaring fortalte fru en, at straks efter at hun var gået ombord i København, havde hun købt en køjeplads og var gået til ro. Hun var derfor ikke blevet billetteret og havde slet ikke opdaget fejltagelsen. At hun så ikke kunne se forskel på byerne Ålborg og Århus, ja —

det var vor store hovedpine, men togbetjenten var flink, han ordnede »affæren« på bedste og billigste måde for fru en, og vi andre var en morsom historie rigere.

Hvad hendes mand så har sagt, ja, det melder historien ikke noget om, men de kvinder, de kvinder. E. Ø.



Karolines ungdomsfornyelse . . .

Det var fredag, så jeg skulle naturligvis ikke jages ud af sengen før dag. Jeg sandede svagt, at Karoline stod op og horte hende rumstere i kokkenet, men sov iøvrigt videre, indtil hun vækkede mig ved at lægge sin hånd på mit hoved og sige med sin allersodeste og allerblideste stemme: Så, farmand, her er kaffen. Tror du, du kan holde ud at blive så vågen, at du kan

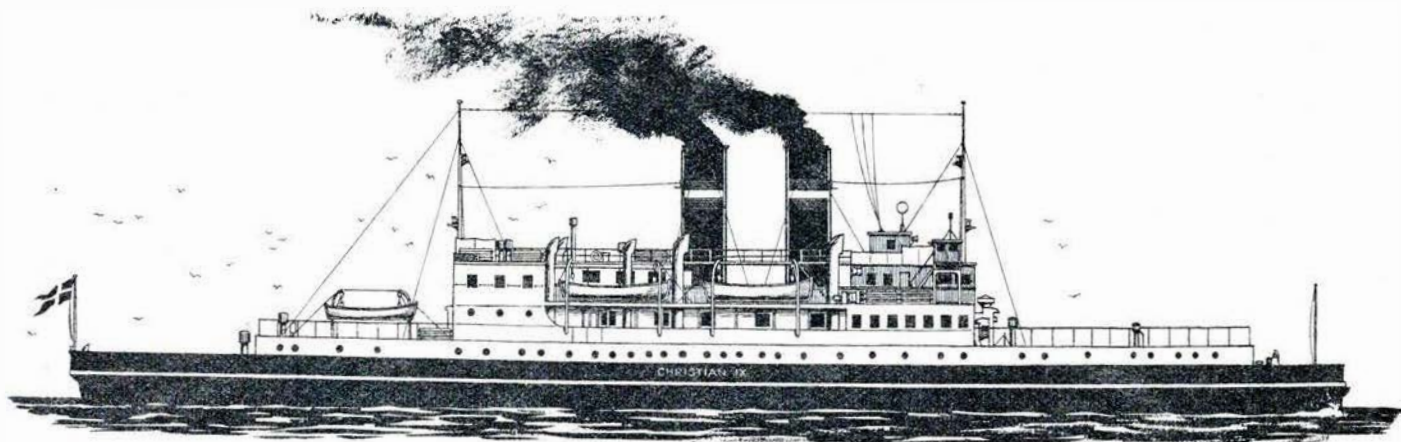
drikke den? Bagefter kan du sove videre.

Dette sidste hæftede jeg mig særligt ved og fik med besvær øjnene op. Hun stod ved siden af sengen med kaffebakken i hænderne, men hun var ikke klædt på. Hvad var meningen?

— Kan du nu passe på, du ikke vælter bakken? Jeg kommer i seng og drikker kaffe sammen med dig.

Hun anbragte bakken på sengen og gik

Jernbanemateriellets historie II.



Dampfærgen »Christian IX« - bygget 1908 på B & W - ombygget 1940-41.

Længde 88,90 m - passagerantal 1200 - fart 15 knob - brutto register tonnage 1.651 t. - største effektive sporlængde 157,25 m.

selv om og satte sig i sin egen seng. Jeg sagde ikke noget. Dels fordi der ikke var noget at sige og dels, fordi jeg ikke er nogen ynder af mange ord, før jeg er blevet rigtig vågen. Karoline sagde heller ikke noget særligt, mens vi drak kaffe. Da vi var færdige, gik hun ud med bakken igen, mens jeg lagde mig velbehageligt til rette og lukkede øjnene. Hun lagde sig også igen, og jeg troede, vi skulle sove videre. Jeg blev klogere. Jeg var lige ved at give slip på den bevidste tilværelse. Så begyndte hun med en stemme, der var mild som honning og nærmest hviskende, men dog så effektiv, at den ikke lod sig overhøre:

- Tror du, du kan sove mere?
- Ja'e, det tænker jeg.
- Det var en skam.
- Hvorfor?
- Fordi jeg synes, det kunne være så rart at ligge og snakke lidt.
- Snak du bare væk, det generer ikke mig.
- Du skal da høre efter.
- Det gør jeg også.
- Du skal da også sige noget.
- Jeg har ikke noget at skulle have sagt.
- Det får du. Vær bare sikker på det. Det lod foruroligende. Hun kravlede over til mig, og vendt imod mig, liggende på den ene albue, begyndte hun med den frie hånd at stryge mig kærtegnende der, hvor mit hår engang har siddet. Jeg var klar over, at jeg var solgt.
- Hør nu her. Hun understregede hvert ord med et let ryk i mit øre: Du ved jo, at der er så mange kvinder, som går helt ud af facon, når de kommer i min alder?
- Ja, tak, det har jeg bemærket.
- Og som kommer til at bevæge sig kluntet og uskont.
- Også det, ja. — Hvor mon hun nu har fundet udtrykket uskont? Hun bruger det ikke til daglig.
- Sådan bryder du dig vel ikke om, jeg skal blive?
- Sådan bliver du da heller ikke.
- Det gør jeg vel nok, hvis ikke jeg gør noget for at holde mig i form.
- Du går da også en hel del i den retning. Snart tør du ikke spise det ene

og snart ikke det andet. Du spekulerer og regner ud i kalorier, kulhydrater, æggehvider og hvad det nu er altsammen. Det skal såmænd nok gå.

— Nej, det går ikke alligevel. Alt det, du der nævner, tjener kun til at holde mig i passende foderstand. Altså ikke for fed og ikke for mager. Men der er mange andre ting at tage hensyn til. Man skal bevæge sig let og gratiøst, passe på sin holdning og sin stemme og mange andre ting.

— Nu du siger det, jeg synes nok din stemme undertiden kan være temmelig hård i det.

— Det kan være nødvendigt nu og da. Det kom lidt raskt.

— Det skal ikke være nødvendigt for den fuldendt kultiverede kvinde.

— Det kommer an på, hvem hun er gift med.

Den hårde stemme slog igennem. Men så fortsatte hun med en stemme, der var så blid, kultiveret og korrekt og næsten med en anelse af kæleri:

— Men det skulle jo ikke være nødvendigt, når man har sådan en dejlig mand som du. — Hun tog mig om halsen og kyssede mig. — Nu lover du mig, at du ikke ler ad mig?

— Det er svoret.

— Se så her. Hun trak et blad frem, som hun havde haft liggende under sin hovedpude og viste mig en annonce:

Hold fast på den flygtende ungdom — bevar og forny Deres skønhed og charme. Et meget begrænset antal damer omkring fyrrerne kan deltage i et eksklusivt kursus i vedligeholdelse og fornyelse af ungdommelighed og charme. Telefon . . .

Nå, det var det, det drejede sig om. Jeg holdt mig alvorlig og sagde ikke noget. Karoline sagde heller ikke noget. Hun bare kiggede på mig, og da hun havde kigget længe nok, var hun jo nødt til at sige noget:

— Hvad mener du om det?

— Hm! Meget interessant. Hvad skulle jeg vel sige andet under de forhåndenværende omstændigheder?

— Ja, ikke sandt? — Jeg har ringet dertil for at høre, hvad det var for noget.

Hun så ligesom lidt brødebetyngt på mig.

— Hvad var det så?

— Nu skal du høre. Det er et kursus, som består af 20 lektioner, hver på to timer. Det bliver hver tirsdag og torsdag aften fra 20 til 22. Der er undervisning i let gymnastik, plastik, takt og tone og stemmeføring. — Jeg ville så gerne med på det kursus. — Hvad synes du?

— Det er noget, du selv må afgøre. Har du lyst og råd til det så gå med. Hvor meget koster det for øvrigt?

— Ja, det er jo ikke billigt, men jeg tror, det er godt. Og du vil vel gerne have en pæn og charmerende kone?

— Det har jeg jo.

— Du er sød, at du siger det. Men jeg vil jo gerne være så vellykket som mulig. For din skyld, nemlig.

— Hm! — Jeg fik ikke at vide, hvad det koster.

— Det koster 10 kr. pr. gang. Men jeg har pengene og kan godt undvære dem.

— Så synes jeg, du skal gå med.

— Du er verdens sødeste mand. Hun gav mig et ordentlig knus: Men så er der det, tror du, jeg er pæn nok til at vise mig mellem de andre. Det er jo eksklusivt. Og vi skal jo bruge en slags gymnastikdragt.

Hun sprang op af sengen, krængede natkjolen af sig og iforte sig trusser og brystholder. Så stillede hun sig op foran det store spejl, vendte og drejede sig og indtog forskellige flatterende stillinger, åbenbart inspireret af billeder af filmstjerner:

— Synes du, jeg er pæn nok?

— Der er sikkert ingen af de andre, som er så flot.

Jeg følte mig overbevist om, at det ville være nogle frygtelige gamle harper, de fleste på et sådant kursus. Men jeg sagde det ikke.

— Jeg vil da håbe, vi skal bruge sko med hæle. Det giver en ganske anderledes god facon på benene. — Hun tog et par sorte ruskindsko med temmelig høje hæle på: — Se så. Hvad mener du nu? — Hun mønstrede sig for spejlet.

— Evadatter. — Jeg var ikke spor mere sovning. lady.

Korsør-Nyborg overfartens restaurationer

(Jernbanefærgerne og bilfærgerne Helmdal)

RONALD LARSEN

Storebæltsgaarden - Telf. *1100 - Korsør



GEDSER

„De Danske Østersøfærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

Afsked med Kalvehavebanen

Modelbanefolket gav banen en værdig afslutning . . .

I den betænkning, der den 3. december 1955 afgaves af den i 1954 nedsatte Privatbanekommission, står følgende slutbemærkning at læse om Kalvehavebanen: Kommissionen er af den opfattelse, at Kalvehavebanen må standse driften senest ved garantiperiodens udløb den 1. april 1959.

Denne spådom er nu blevet til virkelighed, den 31. marts kørte det sidste tog over banen, og driften er nu indstillet. Atter en privatbane har måtte opgive ævred og er nu ved at gå over i historien. Forinden dette sker, skal i det følgende berettes lidt om banens historie og tilværelse i de 61½ år, den var i drift.

Protester mod banen

Det var imidlertid dengang som nu: Fremskridt blev modt med skepsis. Nogle mente, at det var forgalt, at alle mennesker skulle have tog til at hente dem ved deres køkkendor, og megen modstand modte de mænd, der arbejdede for banens tilblivelse.

Godsejer Wassard, Vordingborg, der var en af dem, der skulle afstå megen jord, skrev harmdirrende:

De priser, som man byder mig for min jord, 700—800 kr. pr. td. land, viser, at hverken ingeniører eller udvalgsmedlemmer har den mindste forstand på at fastsætte jordpriser, og ej heller forstår, hvilke ulemper det medfører at afstå jord til jernbanen.



Den sidste rubebil på skinner i Danmark

Da denne bliver uindhegnet og ubevogtet jernbane, må jeg regne med hvert år at miste 8 heste à 900 kr., 30 svin à 100 kr., en tyr til værdi 1300 kr. og tre vogne, der tilsammen står mig i 2000 kr., hvilket ialt giver en sum på 19.200 kr.

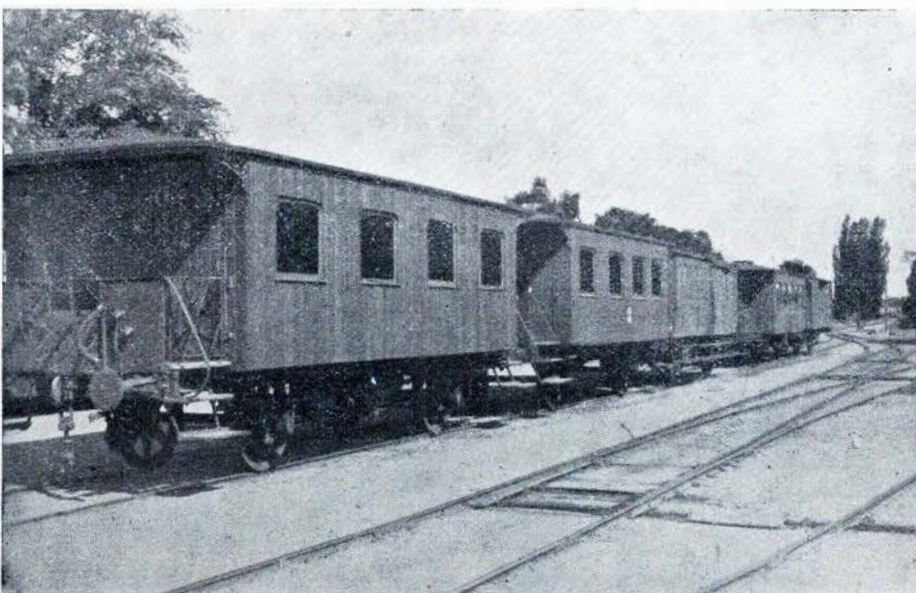
En anden skrev, at når kommissionen nu skulle til at ekspropriere jord til halv pris, burde man følge den regel overfor dem, der skulle levere maskiner og materialer, og samme besparelsesprincip burde

kommissionen følge, når dens medlemmer tildelte sig selv penge til fortæring og befording.

Forud for Kalvehavebanens bygning gik et besværligt og langstrakt arbejde med at opnå enighed om den nye banes linieføring. Det skortede nemlig ikke på forslag, som dog ikke alle var lige gode, men tilsidst endtes man om at søge bygget en jernbane fra Kallehave over Skovhuse til Vordingborg og Masnedsund, og dette forslag optoges i den store jernbanelov, der af rigsdagen vedtoges den 8. maj 1894.

Linieføringen var dermed fastslået, og et foreløbigt projekt udarbejdedes af ingeniør Hvidt, der anslag de samlede omkostninger til ca. kr. 760.000,—. Helt så billigt fik man nu ikke banen, da denne stod færdig, viste det sig nemlig, at der var anvendt kr. 947.147,—, det var mange penge dengang, medens beløbets størrelse næppe ville vække nogen opmærksomhed i vore dage.

Den 24. juni 1895 udfærdigedes koncession på banen, og nogle måneder senere godkendtes den udstukne banelinie. Arbejdet med bygningen af banen overdroges ingeniørerne Blom og Hvidt, og hen på sommeren 1897 var banen så vidt færdig, at der den 13. juni 1897 kunne foretages en første prøvekørsel, efter hvilken der afholdtes en festlighed i Kirkeskovpavillonen i Vordingborg.



Kalvehavebanens gamle hyggelige vogne

Banens åbning

Den 1. oktober 1897 påbegyndtes den daglige drift på banen, uden at der forud havde fundet nogen egentlig indvielses-højtidelighed sted. Den 13. september var ingeniør Hvidt nemlig blevet dræbt ved en ulykke på banen mellem Bakkebolle og Nyråd, hvorefter det besluttedes at aflyse alle festligheder.

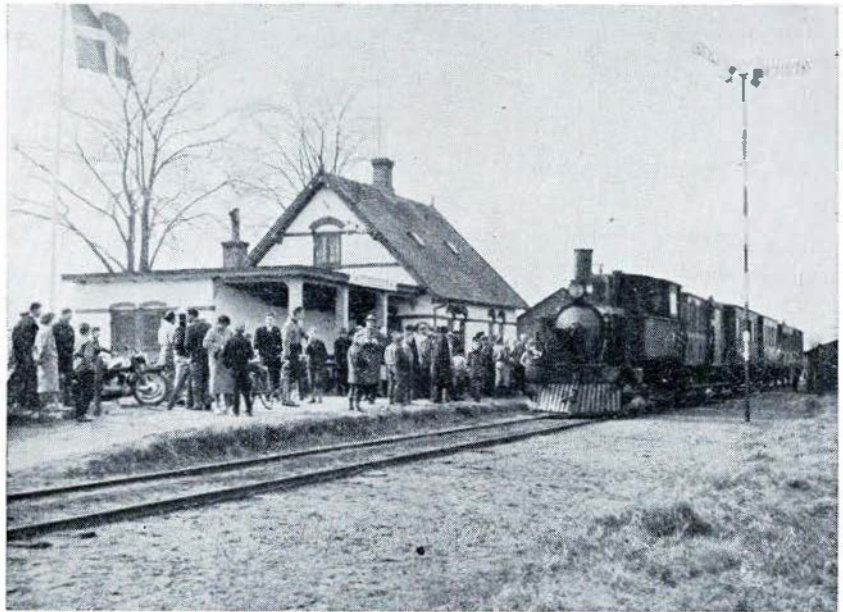
Afgangen fra Kalvehave om morgenen var lagt i forbindelse med ankomsten af damperen »Stege«, der samtidig af det nystiftede »Moens Dampskibsselskab« sattes i regelmæssig fart mellem Stege og Kalvehave. S/S »Stege« var et efter den tids forhold meget moderne skib, bl. a. udstyret med elektrisk lys, og de nye trafikmidler betød en stor forbedring for monboerne i trafikmæssig henseende.

Det første tog på Kalvehavebanen rullede som allerede nævnt af sted den 1. oktober 1897 fra broen i Kalvehave. Afgangen overværedes af banens første driftsbestyrer, Rischel, der var modt i spidsen for hele banens personale. Og derefter begyndte hverdagen på banen. Der var nok at kore med, konkurrence fra andre landbefordringsmidler var der ikke tale om af betydning, og foruden trafikken til de langs banen liggende stationer, gik der en stor trafik til og fra Mon over banen. Trafikken var så stor, at banens oprindeligt anskaffede damploko allerede året efter viste sig for svage, og derfor måtte erstattes af sværere maskiner.

En rejse ad Kalvehavebanen kunne iøvrigt være en kon tur, dersom man ellers havde sans for at nyde udsigterne. Det højeste punkt fandtes ost for Stensved station (63 m), så man vil kunne forstå, at der var adskillige stigninger, der skulle overvindes, på den forholdsvis korte rejse fra Masnedsund, der oprindeligt var banens tilslutningsstation til Statsbanerne, til Kalvehave. Banen var oprindelig 20,7 km lang, efter at den direkte tilslutning med den nye statsbanestation i Vordingborg etableredes, blev banens driftslængde 21,1 km.

Og årene gik —

De gode tider for banen varede ikke ved, og her som andre steder var det fremkomsten af automobilerne, der fik betydning for økonomien. Driftsåret 1920—21 gav underskud, og selv om de nærmest følgende år vekselvis gav over- og underskud, var tendensen dog klar, da bilerne vandt mere og mere indpas som offentligt befordringsmiddel. Rutebildriften på Mon påbegyndtes i 1920 af et kommunalt selskab, som dog allerede i 1923 overtoges af et privat selskab, der i 1925 omdannedes til interessentskabet »Moens Omnibusser«. Dette selskab drev indtil



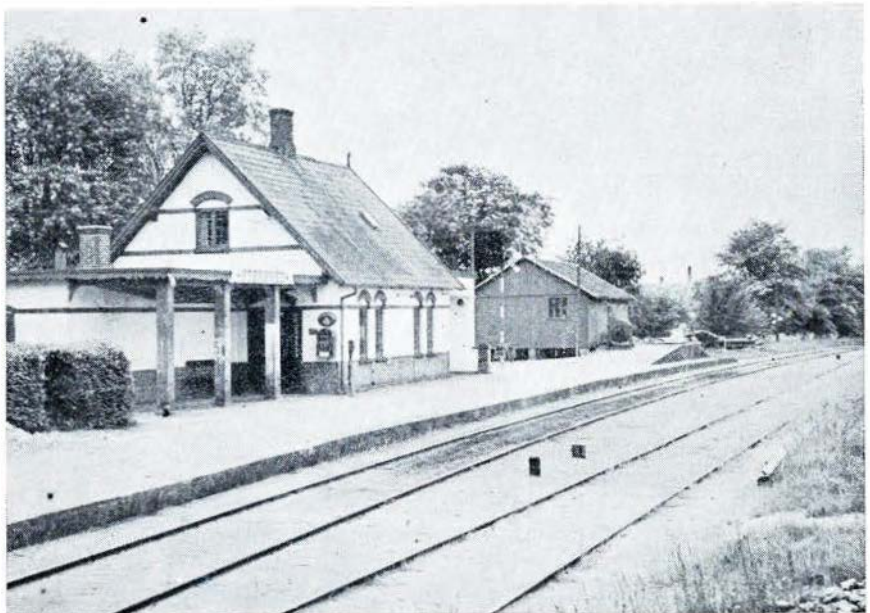
Stor tilstrømning på Viemose st.

1932 forskellige bilruter på Mon samt 3 ruter på Sjælland, og blev fra 1/10 1932 overtaget af Statsbanerne og Kalvehavebanen. De to kobere fordelte ruterne mellem sig således, at Kalvehavebanen fik ruterne på Mon samt Kalvehave—Vordingborg og Kalvehave—Præsto—Faxe tilligemed rutebilstationen i Stege. Foruden rutebilkørslen påbegyndte banen også fragtbilkørsel på Mon i 1932.

Driften på banen fortsatte årene igennem med kun få ændringer, dog erstattedes nogle af togene med rutebiler. Motor-drift indførtes i begyndelsen af trediverne med anskaffelsen af et lille dieselloko på 200 hk, som banen iøvrigt stadig har haft

og benyttet til godstogskørslen, medens persontogskørslen i de senere år er udført af skinnebusmateriel. Diesellokoet brændte iøvrigt i 1951 og måtte fuldstændig genopbygges, hvorunder det udstyredes med en 250 hk M0-motor.

Diesellokoet fik sammen med en »rigtig« skinnebus (bus på jernbanehjul) stor betydning for banen, idet det derved var muligt at opretholde en forholdsvis god koreplan med 3 togpar daglig på alle hverdage, også i den periode under den anden verdenskrig da DSB kun kørte tog hveranden dag. Disse to koretojer var under den anden verdenskrig af uvurderlig værdi for banen.



Idyl på Stensved st.

Sjælland

Damefrisør-salonen

Kingoavej 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

K. Stentoft-Christensens efft.

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

Pensionatet

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

Kunsthandelen

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

Bellevue-salonen

Jernbanegade 18 - Næstved
tlf. 510
Alt i moderne hårpleje
1. kl.s betjening

Mejeriudsalget

Hellig Andersvej 3 - Slagelse
tlf. 2061 v
1. kl.s mejeriprodukter

Kolonialforretningen

O. Vestergaard
Valbyvej 17 - Slagelse
telefon 472
Kolonial - vin - konserver

At Kalvehavebanen havde fået koncessionen på omnibuskørslen på Møn var ikke alle mønboere tilfredse med, og Kalvehavebanen var gennem en længere år-række udsat for en stærk kritik, som til sidst førte til, at banen pr. 31/3 1953 fratoges sine koncessioner, for så vidt angår trafikken på Møn samt ad hovedlandevejen Kalvehave—Vordingborg. Det nye selskab må dog svare Kalvehavebanen en afgift på 20 % af indtægten af lokale rejsende på Sjælland.

Abningen af vejbroen mellem Sjælland og Møn i 1943 »Dronning Alexandrines Bro« kunne ikke undgå at få stor betydning for banen. Navnlig når normale forhold atter intrådte, kunne det forventes, at banen ville blive uheldigt stillet, men overfor Jernbane-Bladets medarbejder udtalte banens daglige leder i de senere år, fuldmægtig Marcher, Kalvehave, at broen alligevel ikke fik så uheldig en indflydelse på banen som ventet. Alligevel blev konkurrencen fra den vejbarne trafik stærk efter krigens afslutning, men kombinationen bane og biler viste sig rigtig, og Kalvehavebanen klarede sig forholdsvis tilfredsstillende, så længe man besad rutebilkoncessionerne på Møn. Efter tabet af koncessionerne har banen været uheldigt stillet, og den fortsatte tilbagegang har altså nu medført banens lukning.

Tidligere er omtalt dampskibssejladsen mellem Kalvehave og Stege, der påbegyndtes samtidig med banens åbning. Denne trafik, der senere udførtes med S/S »Codan« ophørte i 1934, efter at driften i nogle år havde været tabgivende.

Kalvehavebanen går nu over i historien, og om kort tid vil der kun være spredte rester og mindelser tilbage. Vel var banens betydning de senere år svindende, men alligevel har den udført et godt og betydningsfuldt arbejde i de år, den forblev i drift, og dette bør erindres også af modstanderne af jernbanedrift.

Afskedsturen med banens gamle materiel den 22. marts

Som meddelt i vort februar nr. havde Dansk Modeljernbaneklub arrangeret en afskedstur med et tog sammensat af banens gamle materiel med damploko som trækraft.

Det tør siges, man modte op. Da klokken nærmede sig afgangstiden fra Vordingborg statsbane: 9,40, var et utal af mennesker strømmet til perronen, dels for at erobre vognene, dels for at vinke farvel til det gamle loko og ikke mindst for at fotografere. Det var en strækning på 21,70 km. I den gamle tids hyggelige sneglefart rullede vognene af sted under togfører Jens Christensens og lokofører Peter Jensens »ledelse«.

Hvor det festlige tog med passagererne hængende ud ad alle vinduer og på trinbrætter nærmede sig, var der folk, der, sammen med den skare af fotografer, der kørte med, krævede det standset — for at tage det nærmere i øjesyn — for sidste gang, og selv om tiden kl. 12 til Kalvehave blev overholdt, gik turen som efter ordren: Når I det ikke i dag, så venter vi til i morgen.

De gamle vogne kaldte rigtig stemningen frem fra banens første tid. — De gamle kupeer, smalle sidegange, og de gamle, blå gardiner, de små bagagenet og bløde sæder og med skilte oplået som »Uddrag af kgl. politianordning for jernbaner under privatdrift af 31. december 1947 samt andre bestemmelser for personbefordring« o. s. v. — Jovist, der var stemning fra gamle rolige dage i det gamle tog, selv om tiden dog ikke strækker sig så forfærdelig langt tilbage. Godsvognen, der kørte lige efter lokot, var, viste det sig, en jernbanevogn helt fra 1875.

Var med, da banen blev til

I en af de rigtig gamle vogne sad en

Ligeså uundværlig

JERNBANEN er for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN for LIVSFORSIKRING

85-årig. Han har været med til at bygge Kalvehavebanen og sidder nu og lader minderne bryde frem. Det er Peter Henrik Clausen, der bor — og altid har boet — i et hus lidt uden for Stensved.

— Ja, det var tider dengang — rolige tider. Hvor holdt vi dog af det futtende loko, når det viste sig. Det havde altid god tid, og folk krævede jo ikke mere dengang. — Ikke i begyndelsen. Der var begejstring for Kalvehavebanen. Vi folte, at vi ikke kunne undvære den, og så, ja, nu kan vi alligevel ... Begejstringen var der, men med tiden er den sløjet noget af. Det kom med de mange biler og med bygningen af broen, tror jeg.

— Ja, jeg husker tiden, da jeg arbejdede ved banen. Ja, det var tider, strenge, men dejlige tider. Jeg arbejdede 10 timer dagligt, og for dem fik jeg 2 kr. 50 ore. Ja, kravene var ikke så store dengang, hverken med penge eller togfart. Der var nok ingen, der syntes, at denne hastighed med loko foran de gamle vogne var for ringe.

Middagen i Kalvehave

Her bød E. Dancker Jensen, Ballerup, velkommen og takkede for den store tilslutning, arrangementet havde haft, og for

den velvilje, Kalvehave-banen havde udvist overfor deltagerne, der fik lov at fotografere i så vid udstrækning under hele turen.

Jernbanefuldmægtig Ove Marcher, Kalvehave, takkede for den store interesse, man viste jernbanedriften og viljen til at bevare minder bl. a. fra de danske privatbaner, der nu lukker.

Maskinmester Gregersen, De kommunale værker på Frederiksberg, og lederen af jernbanemuseet, trafikkontrollor E. Parbol, København, takkede arrangørerne, Svend Jørgensen og W. E. Dancker Jensen, og Parbol mindede deltagerne om, at jernbanemuseet var glade for fotografier og genstande vedrørende jernbaner. Efter den to timers lange middag blev der igen fotograferet ivrigt. Det gamle loko lod igen dampen vælde ud af skorstenen, først for at køre ned til den gamle havnebro for at lade de fremmede få et indtryk af, hvordan det var i gamle dage, da skibsoverfarten fra Kalvehave til Stege foregik, og det skaffede nye motiver for de fotografinteresserede deltagere.

KL 14,50 kørte det gamle damptog tilbage til Vordingborg, hvortil det ankom kl. 16.

Det sidste tog

Det sidste tog kørte kl. 23 fra Vordingborg til Kalvehave uden særlige begivenheder. Man havde i stedet valgt det næstsiste tog som det egentlige afskedstog, hvor banens ledelse var med og tog afsked med dens personale. Efter ankomsten til Kalvehave sluttede man af med et kaffebord på hotel Færggården, hvor bl. a. banens formand takkede banens funktionærer og lovede at gøre alt for dem, der nu stod uden beskæftigelse.

Direktør Wedel-Wedelsborg fortalte kort om de årsager, der til sidst havde slået banen ned, men udtrykte, at banen, der vittterlig havde udfyldt en plads i egnens erhvervsliv, stoppede med ære.

Erindres det....

For 50 år siden, april 1909

Nordjydske Privatbaner. På den fornylig afholdte generalforsamling vedtoges et forslag om at bemyndige banens direktion til at drive en bane fra Asaa over Ørsø til Dronninglund.

Statsbanernes Rejsebureau i Berlin, Under den Linden, er nu blevet åbnet for publikum. I den anledning opholder direktør Rimstad, kontorchef Andersen og revisor Gether sig dernede.

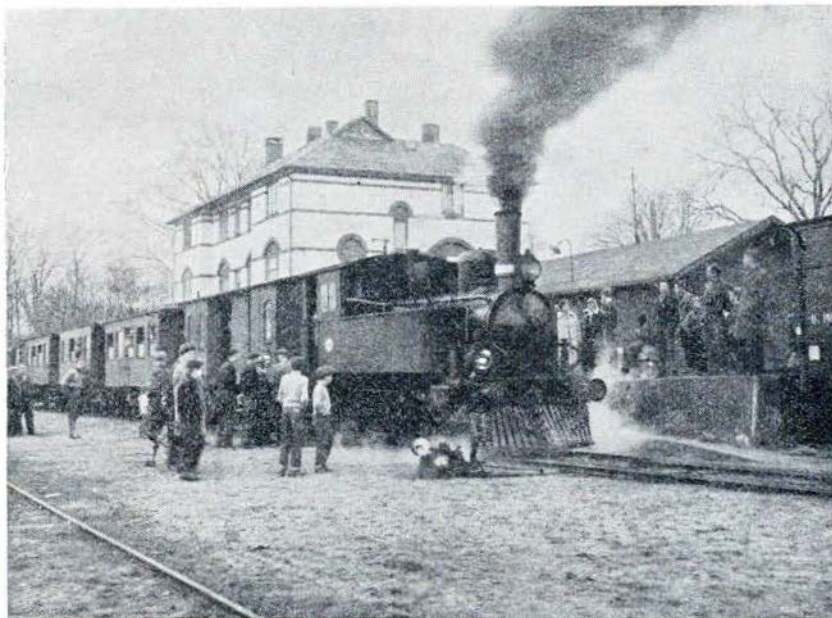
Generaldirektionens kontorer i København har i år været lukkede påskelørdag ifølge ministerielt påbud.

Gribskovbanen har for nylig anskaffet en ny elegant og særdeles bekvemt indrettet kombineret sidegangsvogn. Vognen er 4-akslet, har toilet og er forsynet, ligesom en del vogne på udenlandske baner, der kører gennem naturskønne egne, med meget store vinduer, for at man bedre kan nyde udsigten. Det er bestyrelsens hensigt i nær fremtid at anskaffe flere vogne af samme type.

For 25 år siden, april 1934

Den elektriske drift på banestrækningen Frederiksberg—Hellerup blev åbnet den 3. ds. kl. 16.

Den 12. ds. skete en alvorlig togulykke på Skagensbanen, da et motortog bestående af en 4-akslet motorvogn og en godsvogn, på Hulsig station kørte ind på et



Dampstøtogets afgang fra Kalvehave



Henri Petersen

GULDSMED

Stort udvalg i gaver og præmier

AARHUS

Inmervad 9 - Telef. 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 Døres film til NØR'S FOTO Bülowsvej 2! - Eva 1686 - Kbhv. V.

Odense

Odense

Jernvarefabrik $\frac{1}{5}$

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
Påtegning på eget materiale



Lys i alle huse —

ring til KRUSE

aut. elektro installatør

Jernbanegade 4 . Odense

Tlf. 12 02 65 og 12 95 50

Det danske

Gødningskompagni $\frac{1}{5}$

Ålborg afdeling

Telf. 20022

STANDS pengeflugten gennem muren med CORTEX elastic skum

Lempelige betalingsvilkår ved 3-årige isoleringslån. De kan betale lånet tilbage med den besparelse, der opnås ved brændselskøbet.

Lad os uden forbindelse 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, Grønaavej 205, Risskov, tlf. 7 99 89

Murermester Knud Rasmussen, Nørre Alle 28, Skanderborg, tlf. 880

sidespor og der kolliderede med et par henstående godsvogne.

Ved sammenstødet, der var meget voldsomt, dræbtes motortogets fører, togfører Grønbech, medens 3 rejsende blev alvorligt kvæstede.

De 10 nye motorvogne litra Mp, af hvilke 4 er leveret i den sidste tid, vil blive fordelt med 4 til Sjælland og 6 til Jylland.

Da toget fra Næstved den 29. marts kl. 21,11 var på vej mod Præsto, mærkede motorvognsføreren syd for Bøgesø et kraftigt stød i motorvognen. En undersøgelse viste, at der var lagt en harve over skinnerne. Ved påkørslen blev denne knust.

Med bilen i toget - billigere end på vejen!

En tysk motorsagkyndig har foretaget en morsom beregning for, hvor meget det koster at køre i bil fra Hamburg til Basel, og hvor meget den samme strækning vil koste, hvis man kører bilen op i toget og sover behageligt hele rejsen samtidig med, at man frisk og udhvilet kommer frem og straks kan køre videre mod sit mål.

Beregningerne hviler bl. a. på tyske afskrivninger og omkostninger, men når man tager bilens billighed i anskaffelse i betragtning, kan det så ikke opveje den billigere benzin? I hvert fald anføres her de to eksempler:

En folkevogn med en person på landevejen fra Hamburg til Basel, 1.800 km:
kr. 764,90

2 overnatninger på udturen og to hjem kr. 66,40

2 morgenmad, 2 middagsmad, 2

aftensmad ud kr. 41,50

ialt kr. 914,30

En folkevogn med toget dobb. kr. 371,80

dobbeltbillet 1 klasse kr. 249,00

2 gange sovevogn kr. 91,30

2 gange morgenmad og 2

aftensmad kr. 49,80

ialt kr. 761,90

Altså en reel besparelse på kr. 152,40.

Men lad os lige tage et eksempel til,

en Mercedes med tre passagerer. Kilometerpris for turen bliver .. kr. 1.520,90

3 gange overnatning 2 gange hver sin vej plus mad kr. 448,20

Tager vi toget, bliver prisen som følger:
1. klasse 2. klasse

Biltransport kr. 431,60 kr. 431,60

3 dobb.billetter .. kr. 747,00 kr. 505,50

6 sovepladser

dobb/turistkl. .. kr. 273,00 kr. 179,30

Spisning kr. 149,40 kr. 149,40

ialt kr. 1.601,90 kr. 1.265,80

Her bliver besparelsen for rejser på 1. klasse ialt kr. 367,20, og for rejser på 2. klasse kr. 703,30. Da ganske pæne summer, og så er det nu vældig rart at være udhvilet på det tidspunkt af turen i stedet for at være koretæt. *ias.*



Helsingborg d. 5. marts. I tæt tåge sejlede færgen »Svea« i morges mod bølgebryderen uden for Helsingborg havn. De 10 passagerer, der var med færgen, væltede omkuld, dog uden at komme til skade. Derimod måtte fire af besætningen føres til sygehuset, men ingen af dem var kommet alvorlig til skade.

Da færgen »Dan« en time senere skulle gå ind i Helsingborg havn, klarede den sig med nød og næppe gennem indsejlingen, men ramte derefter en motorgalease, der lå ved kaj i havnen. Tågesignalet ved indsejlingen var ikke sat i gang.

Fiskebæk d. 7. marts. For anden gang i løbet af to år er en gårdejer fra Skelby blevet påkørt af eksprestog, mens han på traktor kørte over en privat overskæring. Også denne gang slap han så godt som uskadet fra uheldet. Traktoren blev splittet i mange stumper og totalt ødelagt.

Jernbanepersonalet anbefales

MØBELGAARDEN

A. Wilkes eftf. M. Gehrke

Jernbanegade 8 - Sønderborg

Ingen butik — derfor billige priser

Telf. 2 25 56

Grossenbrode d. 7. marts. Da nogle jernbaneingeniører i dag skulle tage jordprøver på en mark, hvor den nye forbindelse til Femern skal gå, blev de modt af gårdejereren, der med et jagtgevær i hånden truede med at skyde på enhver, der betrådte hans jord uden hans tilladelse. Nu skal forbundsbanerne forhandle direkte med gårdejereren om tilladelse.

Esbjerg d. 7. marts. En 59-årig knallertkører blev ved 13-tiden påkørt og dræbt af et rangertræk på fiskerihavnen.

Tinglev d. 10. marts. En 61-årig dame kørte ved 18,30-tiden sin bil ind i siden på motorvognen for et tog, der kom fra Tonder. Ved sammenstødet sprang den ene dør på bilen op, og hun blev slynget ud ad bilen og var dræbt på stedet.

Overskæringen er forsynet med tre sæt advarselsskilte i begge sider af vejen, men kommunen har længe ønsket blinklyssignaler eller halvboomme ved overskæringen. I den tidligere ledvogterbolig bor nu en DSB chauffør. DSB havde fremsendt en ansøgning om udstykning af jord fra denne bolig, men sognerådet nægtede at godkende udstykningen, fordi overskæringen endnu ikke var sikret efter sognerådets ønske!

Vojens d. 13. marts. En lastbil blev i eftermiddag påkørt af toget på overskæringen ved Styding trinbrædt. Da toget kun kørte med ringe fart, blev bilen nærmest skubbet bort, og der skete kun materiel skade. Der er blinklys ved overskæringen.

Hurup d. 15. marts. Den forrygende snestorm, der sluttede dagen, medførte at en lastbil med forspændt sneplov ved midnatstid blev påkørt af et motortog på overskæringen i Refs. Sneploven havde boret sig fast i en svelle, så ploven kunne hverken komme frem eller tilbage.

Nykøbing F. d. 16. marts. En af de grundejere, der har fået eksproprieret jord til banegårdsombygningen i Nykøbing, havde anlagt sag mod trafikministeriet, fordi man havde bortsalg et areal på

342 m², der var eksproprieret for meget. Ved landsr. fik grundejereren medhold, og det pågældende areal skal tilbagegives denne. Ministeriet dømtes til at betale sagens omkostninger med 1500 kr.

Holmstrup d. 18. marts. Det blandede tog, der kører fra Odense kl. 4.37 til Assens, blev i Holmstrup taget ind på overhalingsporet. Da det overhalende tog var passeret, og da der lidt efter på ny blev sat udkørsel fra gennemkørselsporet, opfattede lokopersonalet signalet som værende for udkørsel fra overhalingsporet. Toget kørte derfor ud gennem dækningssporet, gennem stoppebommen og endte i bunden af den 5 meter høje skrænt. Lokofyrboder A. Pedersen, Assens, pådrog sig lettere kvæstelser i hovedet og på den ene arm. Den store kran fra Århus blev rekvireret, men maskinen borede sig blot længere og længere ned i jorden. Efter flere dages forløb lykkedes det at få trukket maskinen op ad et interimistisk spor.

Virum d. 19. marts. I december 1957 kom en 85-årig mand alvorligt til skade ved et fald på en midlertidig trappe på Virum st. Trappen var i dagens løb blevet belagt med sammentrædt sne, og en mand, der kom bagefter den tilskadekomne, gled og væltede ham. Trappen var forsvarligt gruset flere gange i dagens løb, men dommeren fandt, at trappen var uforsvarligt bygget og domte DSB til at betale en erstatning på 1106 kr. Sagens omkostninger ophævedes.

Kbh. Godsbanegd. d. 19. marts. To rangertræk kørte i dag ind i hinanden, hvorved to godsvogne væltede og den ene knustes fuldstændig.

Års d. 19. marts. I dag blev stationens nye automatiske sikringsanlæg taget i brug ligesom to hold bomme erstattes med automatiske halvboomme.

DSB d. 15. marts. De velkendte sorte særtogsskabe på stationerne inddrages fra i dag.

Hinnerup d. 21. marts. Da lyntoget »Limfjorden« i dag nærmede sig Hinnerup st., opdagedes det, at der var ild i baggeste banemotor. Hadsten brandvæsen modte og slukkede ilden, der havde raseret hele kokkenet. Fra Århus udsendes et erstatningstog, der ankom til Struer med 90 min. forsinkelse.

Kolding d. 26. marts. En DSB rutebil blev i Prinsessegade ramt af en privatbil, så føreren af bussen mistede magten over denne. Den kørte over i venstre side, hvor den først væltede en lygtepæl for endelig at standse efter at have væltet muren omkring anlægget ved Ryes plads. Der skete kun materiel skade.

Grindsted d. 23. marts. Trods det, at færdsel over sporene er forbudt på stationen, trak en 71-årig mand i eftermiddag over sporene med sin cykel. Toget fra Bramminge, der var under indkørsel på stationen, ramte cyklens baghjul, så både manden og cyklen kastedes om på perronen. Den gamle mand var sluppet med en skramme på det ene ben.

Hvidovre d. 24. marts. Ved midnatstid var en kolonne beskæftiget med spor-

Aktieselskabet

DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1898

Vestergade 10 . København K.
Telf. C. 2150



INDREG. VAREMÆRKE

ELEKTRISKE URE

Vagn Trillingsgaard

Tømmerhandel
Ved Tingvej . Herning . Tlf. 35

Tilbud gives på alt i trælast
bygge- og isoleringsmaterialer



STORMAGASINET

Bispensgade 5 - Aalborg

Aage Holmgaard

Aut. elektro installatør

Nørre Tranders Aalborg

Telf. (100) 53711

Installation - reparation. — Salg af
elektriske artikler
Forh. af nye og brugte støvøgere

arbejde vest for stationen. Vagtmanden blæste advarende i sit horn for et kommende S-tog, men en af arbejderne, der gik et stykke fra de andre, blev ramt af S-toget og fandtes dræbt på stedet.

Det er ikke alle, der ved...

at de store 1800 kg tunge fliser, der blev lagt i bunden af færgelejet i Halsskov havn, nu som følge af færgernes skruevand ligger hulter til bulter og er

VAGN NIELSEN

skibsmægler
Frederiksværk - telefon 185

Aktieselskabet

Banken for Ringsted og Omegn

Helsingør Brugsforening

8. afd. i Helsingør by
Indmeldelse koster kun 1 krone
De får dividende på alt —
også tobaksvarer

Skræderiet

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

Jernbanepersonalet anbefales

Viktualieforretningen

Bodil Hansen
Altid 1. kl. varer
Algade 15 - Vordingborg - tlf. 566

Hammerum Hørreds Spare- og Laanekasse

Østergade 10 - Herning - Telf. 10

skyld i, at færgernes skruer er blevet beskadigede. De 400 fliser skal nu tages op en efter en for derefter at blive lagt på plads igen lænkede sammen fire og fire.

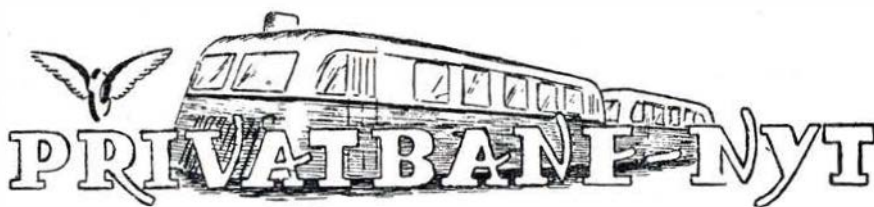
at DSB rejsebureauerne i vinter har haft mellem 14 og 1500 rejsende på ferie i Tyrols sne.

at Kalundborg station skal skæres midt over og den østlige ende nedrives, for at der kan blive plads til at bygge den nye station, der som tidligere meddelt

skal ligge på tværs af sporene med facade mod vest.

at spørgsmålet om et intereuropæisk fragtbrev har været til behandling i nogen tid, og det er nu vedtaget at gå over til at anvende et fælles fragtbrev, hvis tekst og standard er udarbejdet efter det danske fragtbrevs. De nye fragtbreve tages i brug fra 1. juli 1960.

at det ventes, at DSB bilfærgeruten fra Dragør til Limhamn vil kunne åbnes allerede til oktober i år.



Kerteminde d. 1. marts. I eftermiddag blev en motorcyklist påkørt af toget på overskæringen ved havnen. Føreren af motorcyklen slap med nogle knubs og en hjernerystelse.

Nørresundby Havn d. 2. marts. Stationens rangertraktor var i dag stillet uden for stationen med motoren i gang, medens rangerpersonalet var inde på kontoret. Motorens rystelser forårsagede at gearet gik i kørestilling, så traktoren kørte på egen hånd over fem overskæringer for til sidst at blive afsporet i dækningssporskiftet ind til DSB stationen.

Spodsbjerg d. 13. marts. Den nye færgehavn blev i dag afleveret af ingeniørfirmaet Kjæhr & Trillingsgaard til I/S Spodsbjerg færgebros.

Thyregod d. 24. marts. En personbil kørte i dag ind i siden på godstoget, da dette passerede overskæringen ved Hastrup mølle. Bilen blev slynget ind på

en mark og føreren af den faldt ud ad den ene dor. Han var dog sluppet med en læsion i hovedet.

Svendborg-Nyborg jernbaneselskab A/S vedtog d. 5. marts på et møde med banens repræsentantskab, efter lang forhandling, enstemmigt at gå ind for, at banen fortsættes i en to-årig afviklingsperiode og således, at driften på banen standses d. 28. maj 1961.

Lollandsbanen fortsætter nu på tredje år fornyelse af sporet mellem Maribo og Nykøbing F. I år regner man med at kunne nå en strækning på 5 km, og man venter at kunne nå sporet til den nye bro i 1962.

Sæby-Frederikshavn. De tre kommuner, der havde vedtaget at driften på strækningen Sæby-Frederikshavn skulle nedlægges straks, har nu fået meddelelse fra ministeriet, at man ikke kan efterkomme det fremsatte ønske.



ALLEN-TRAKO slåmaskinen

engelsk - dansk - anerkendt

Frimodt Konning

Trako Manufacturing
Pjedsted - Telefon 60

Eneforhandling

Jernbane-Bladet's FOTO konkurrence

Månedens foto

Vinder i konkurrencen om et Agfa Isolette L apparat,
skænket af AGFA FOTO ½ - København

Lokofører Edgar Nielsen, Horsens Privatb., Horsens.

2. og 3. præmie:

Pakmester K. V. Sidal, København.

Trafikassistent, J. Alstrup, Gedser.

Så er spændingen udløst i vor fotokonkurrence. Vi takker deltagerne i konkurrencen, der var ialt 28, der havde indsendt fra 46 foto til et enkelt. Dommerkomiteen bestod af bestyrelsen for Fotoklubben DSB, København, der velvilligst

påtog sig den vanskelige opgave. Svært var det, for der var jo indsendt mange virkelig gode foto, og når der så kun var en præmie — så var det endnu sværere.

Nu var det sådan, at det var ikke blot de foto, der havde været fremme under månedens foto, der var til bedømmelse — alle indsendte foto var med i bedømmelsen. De, der havde været med i månedens foto, var udtaget rent skønmæssigt, men der var jo ikke taget helt ved siden af, når nr. 2 og 3 i konkurrencen var blandt månedens foto, derfor får hver af disse en rulle AGFA farvefilm som ekstra præmie.

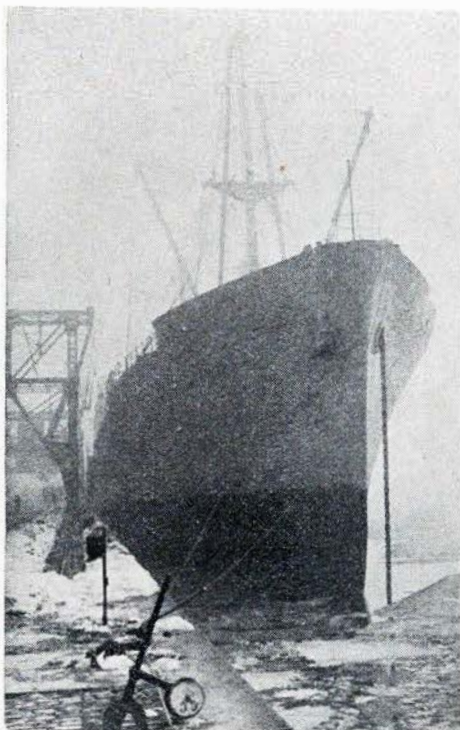
Alle de indsendte billeder vil snarest blive returneret.

Ang. fremkaldelse

Må jeg have lov at gøre et par bemærkninger til indlægget om fremkaldelse i februar nummeret:

Man behøver ikke at vende papiret for at få fremkalderen jævnt fordelt, for det første bør man komme lidt gennemfugtningsmiddel i fremkalderen (Wetack, Iford, »Wetting Agent« o. l.) 3—4 dråber pr. liter, så løber fremkalderen lettere over papiret, og det modvirker luftbobler, og når man putter papiret i skålen, løfter man bare den ene ende, stikker papiret ned, og så sænker man skålen igen, så fremkalderen løber tilbage over papiret, især ved store forstørrelser er dette nødvendigt.

Vinderbilledet

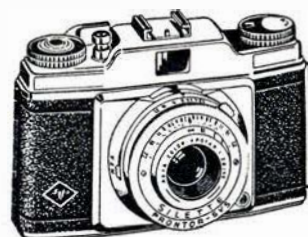


»Vintertåge, Horsens havn«
Agfa Isolette apparat.
Agfa film 17°, bl. 5,6-1/20, gul filter

De Skulle Bruge



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

MODEL JERNBANE

Lysreklamer til modelbanen

De fleste modelbyggere savner almindeligvis lysreklamer på deres modelanlægs forretningskvarterer. Sådanne lysreklamer er i høj grad med til at levendegøre anlægget og skabe liv over dette. Modelbanens lysreklamer kan fremstilles

for små midler og tilmed gøres forbløfende virkelighedstro.

I dette nummer af Jernbane-Bladet vil vi dog kun beskrive de mere almindelige former for belyste reklameskilte og »neonbogstaver«, idet mere komplicerede og sammensatte former for lysreklamer i vekslende farver i forbindelse med blinkrelæ vil følge i en senere artikel.

Fritz Carstens efft.

„Deres datters udstyr“

Bispensgade 13 - Ålborg - tlf. 3 42 20

Specialforretning i gas- og el-udstyr

Konto oprettes. Jens Koch Jensen

Atelier og fotohandel

Storegade 47 - Esbjerg - tlf. 6043

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

Fredericia

FARVEBØTTEN

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

Frederica Karosserifabrik

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

AA. ELLEHUUS

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

Storegårdens Viktualie

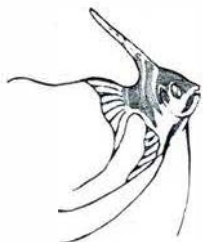
E. Rosendahl
Nørrebrogade 35 - Tlf. Fredericia 74
Kød - flæsk - pålæg
Middagsretter - smørrebrød

Skomager Kr. Jensen

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

Vejle

Schularen



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

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

Vejle

KØR SIMCA

Vejle Autohandel

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

Th. Weissenborn & søn

Smede- & Maskinværksted
Gas . Vand . Sanitet . Varme
Olefy
Vejle . Volmersgade 5 . Tlf. 2076

LADY salonen

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

MØBLER

nye og brugte
Tønnesgade 7 - Vejle
Tlf. 3325

Slagterforretningen

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

Horsens

Winthør 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

Ordnes liv — og leben

Ildrager og ildrager har aldrig tidligere
været to ting, men det er det nu.

I fordums dage var det ene og alene
et instrument, hvormed man ragede i il-
den, men nu er det endvidere noget andet
— og mere — idet den fremtidige betje-
ning af hovedbanegårdens nye, tempo-
rerede Rejsegodsexpedition i Reventlows-
gade skal kaldes Il-drageren.

Ubegribeligt —

at et cognac-folk som det franske kunne
give imperiets tronfølger hædersnavnet
»Kongen af Rom«!

Randers

Slagtermester Harry Fly

St. Blichersgade 21 B. 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

Silkeborg

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.s is og konfekturer
Åbent til kl. 22

Brøudsalget

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

Fra kunstens overdrev

— Skal De nu pludselig have 75 kr.
for det maleri — De plejer jo ellers altid
at nøjes med 50!

— Jah — men ser De, i dette her har
jeg nedlagt hele min sjæl — og når hensyn
tages til det stigende pristol, mener jeg,
at 75 kr. ikke er urimeligt!

Sådan er livet —

— Demokratiet er i forfald — og arter
skammeligt ud. Alt for mange er efter-
hånden henfalden til at hylde det helt
forældede princip, at mindretallet altid
har ret!

— Nåh, ja — men hvad med Dem
selv, hvis De nu havde bare 3 uartige
unger!?

Som materiale til modelbanens lysreklamer benyttes fortrinsvis plexiglas, idet man udnytter dette stofs fortrinlige lysledningsevne. Stoffets lysledningsevne er så stor, at en spiralsnoet slange af plexiglas, hvis ene ende bliver belyst med en lille pære, vil kunne bruges som projektor, idet lyset vil stråle kraftigt ud fra spiralens modsatte ende, såfremt spiralen iøvrigt er overmalet med dækfarve. I modsat fald vil hele spiralen optræde som en lysende genstand.

Plexiglasset, der anvendes til reklameskilte i HO, kan passende være af 2 til 5 mm's tykkelse.

Fig. a viser således et udsavet stykke plexiglas til et skilt, formen er nærmest spadeformet. »Bladet« på »spaden« skal naturligvis udgøre selve skiltet, »skaftet« derimod tjener dels til fastgøring gennem modelbygningens facade, dels til montering af belysningsamatur. I den smalle del af a (altså »skaftet«) bores et 4 mm hul, der netop lige passer til diameteren på glaskolben i en Märklin-pære.

Belysningsamaturen fremstilles af et uformet stykke messingblik, fig. b, der i form nøje svarer til fig. a's smalle del med dennes udboring til Märklin-pæren c, der fastloddet til u-blikket.

Monteringen af lysamaturen er nærmere vist i fig. d. Plexiglasset forsynes med et indfilet hak på hver side, hvorefter u-blikkets sider opklippes og klemmes fast i plexiglassets udfilede hak. Nu vil pærens glaskolbe sidde lige i skiltets udboring.

Fig. e viser et skilt af samme type som fig. a, blot er skiltets skaft forsynet med et fremspring, der støtter skiltet mod væggen f, hvori der saves en udskæring til gennemstikning af skiltets skaft.

Skiltet males nu først med hvid vandfast plakatarve (f. eks. Allak). Plakatarve er almindeligvis fremstillet på basis af kasein, der både dækker og samtidig binder særdeles godt på plexiglas.

Den ønskede tekst påføres nu, dette kan enten ske ved tegning af bogstaverne på fri hånd. Alm. pen benyttes. Eller, hvis man ikke er sikker på hånden, kan man benytte rorpen i forbindelse med skriftskabelon. I begge tilfælde benyttes lasurfarver, d. v. s. gennemskinnelige farver. Kulort tusch kan med fordel anvendes, da det flyder let i pennen.

Ønsker man at forhindre lysudstråling fra kanten af skiltet, males denne med sort plakatarve.

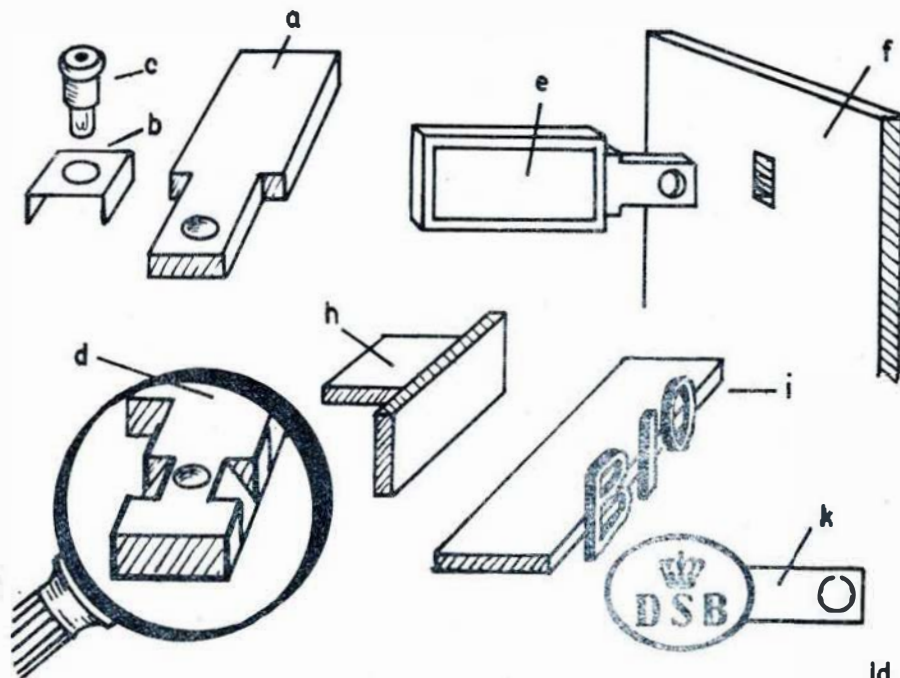
Skiltet k er af samme type som enkelte steder ses anbragt ved DSB's rejse-

bureauer. Skilte af typen a, e og k er beregnet til montering vinkelret på facadevæg, men kan naturligvis også anbringes lodret på hustage m. v.

Evt. ideer til lysreklamer fås ved at studere dag- og ugebladenes annoncer.

En anden type på reklameskilt viser fig. h, der benyttes, hvor man ønsker et skilt anbragt uden på en facade, f. eks. over et forretningsvindue. Lyskilden anbringes da i et lille plexiglasstykke, der limes vinkelret på selve skiltet (fig. h). Er skiltet af større udstrækning, kan det blive nødvendigt at lime to eller flere vinkelstykker på. Hvert vinkelstykke forsynes da med en lysamatur, der også her anbringes i modelbygningens indre.

En tredje form for lysreklamer kan opnås ved med løvsav at udsave de enkelte bogstaver (fig. i). Denne fremgangsmåde kræver dog en del større fingerfærdighed, idet bogstaverne skal være lige store og lige regelmæssige. Efter udskæring og afpudsning limes bogstaverne på et plexiglasstykke, der forsynes med den sædvanlige lysamatur. Bogstaverne vil da blive oplyst af lyset, der gennem plexiglasstykket ledes fra amaturen til bogstaverne, hvorved disse optræder som udført af neon-rør.



Arbejdstegning til lysreklamer

Får De ROMs nyhedsblad gratis tilsendt?

Hvis ikke så ring eller skriv til os —
og vi sender Dem det.

I vor modelbaneafdeling, kun 3 minutter
fra hovedbanegården, kan De få alt i
MÄRKLIN, FLEISCHMANN, RIVAROSSO,
LONG, FALLER samt løsele til model-
baner.

ROM & CO.

MODELJERNBANER

AXELTORV 1 - KØBENHAVN V.
C. 8625 * GIRO 23311

Vi mødes på

VINDEBY KRO

Tåsinge - Svendborg - tlf. Troense 47

1. kl. køkken og værelser

Små hyggelige

selskabslokaler

står ledige til konfirmationer, bryllup-
per, jubilæer m. m.

BJELKES ALLE 16. TAGA 6847

HOBBY MESSEN

Østergade 24 - Nørresundby

Modeljernbane og alt til

»Gør det selv hobby«

Stel til lampeskærme

Aarhus

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalføjter - Hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 - Tlf. 28468

Kolonialforretningen

Poul Vester

Holbergsgade 37 - tlf. 2 69 24

Kolonial - vin - tobak

Konserver

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 - konserver

1. kl.s kaffe

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

Købmand V. Kristensen

Teglværksgade 18 - Århus - tlf. 2 90 32

1. kl.s kolonial - vin - tobakker

konserver - toiletartikler

YDUN VASK

Odensegade 12 - Århus - tlf. 2 43 82

Våd vask - rulle vask

færdig vask. Spec.; skjortevaske

Brød- og konfekturedsalg

Ida Knudsen

Mejlgade 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 98

AKTUEL FOTO

v/ Carl W. Jensen

Kaløgade 1 - Århus - tlf. 2 18 12

Selskabsfotografering

Slagterforretningen

1. P. Spang

Studsgade 12-14 - Århus

1. kl.s kød - flæsk - pålæg

Spec. ekstrafin medisterpølse

Tlf. 2 39 15

KNUD's Farvehandel

Knud Hansen

Silkeborgvej 202 - Åbyhøj - tlf. 5 72 24

Farver - lakker - tapeter

rullegardiner - persiener



Ove B. Sørensen

Sdr. Alle 27 - Århus

Reparationer udføres - 1. kl.s service

Jernbanepersonalet anbefales

Modelsalon LA ROBE

E. M. Hesselund

Åboulevard 98 - Århus

Tlf. 2 47 32

Frugtforretningen

K. B. Haagh

Ny Munkegade 2 - Århus - tlf. 3 22 60

Frugt - grønt - konserver

Blomster og krans

Købmand Søren Hansen

Butikshuset - Kaj Munksvej - Århus

1. kl.s kolonial - vin - tobak

dybfrosne varer - konserver

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 - Risskov - 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

P. Schmidts eftf.

Marselis Boulevard 125 - blok 17

Tlf. Århus 4 32 99

Alt i kleinsmedearbejde, A og E

svejsning.

Spec. have- og indkørselslåger

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

Øl - sodavand - brød

Er man i besiddelse af lidt fantasi, kan man fremstille de fineste lysreklamer, f. eks. en reklame for autodæk ved at udskære et bildæk af plexiglas og forsyne dette med enkelte bogstaver.

Mulighederne er utallige, hvad dagliglivets reklamefremstød vidner om.

Strømtilførelse til lysamaturen sker gennem ledninger, loddet direkte på Märklin-pæren.

J. B. Dyrkilde.



Vedbæk

Trafikkontrollør M. Flygaard, Glostrup, er forfremmet til stationsforst. i Vedbæk, hvor stfst. J. L. Schmith har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Stoholm

Trafikekspedient H. R. F. Rasmussen, Roslev, er forfremmet til stationsmester i Stoholm, hvor stfst. M. V. Jensen efter ansøgning er flyttet til Ullerslev st.

Lystrup

Trafikekspedient K. Jensen, Mundelstrup, er forfremmet til stationsmester ved Lystrup st., hvor stfst. H. Alevandersen er død (64 år).

Avnbøl

Trafikekspedient G. M. Nielsen, Laurbjerg, er forfremmet til stationsmester i Avnbøl, hvor stfst. C. C. V. Jørgensen har søgt afsked på grund af alder (65 år).

Dødsfald

Vognopsynsmand H. Frederiksen, fh. Kh, 92 år.

Lokofører H. A. Hein, fh. mdt Gb, 88 år.

Stationsforstander A. Bisserup, fh. Hjørning, 84 år.

Baneformand J. P. Pedersen, fh. Fredericia, 83 år.

Skibsfører A. Bechwith, fh. Korsør, 83 år.

Forældreskolen

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

Overportør J. M. Borch, fh. Haderslev, 82 år.

Togfører A. P. Jensen, fh. Randers, 81 år.

Rangermester G. Arentoft, fh. Nyborg, 80 år.

Banenæstformand S. C. Sørensen, fh. Frederiksberg, 79 år.

Lokofører Michael Nielsen, fh. Fredericia, 78 år.

Trafikkontrollør H. C. Hall, fh. Østerport, 76 år.

Stationsforst. S. Jacobsen, fh. Åbenrå, 75 år.

Kontorbetjent Jørgen Larsen, fh. R & Pkt, 75 år.

Skibsfører H. Krakov Nielsen, Korsør, 66 år.

Regnskabsfører A. M. Hadsund, Banekontoret, 65 år.

Overportør N. Rich. Nielsen, fh. Godsbgd., 64 år.

Lokofører C. W. Madsen, fh. SNNB, Stubbekøbing, 62 år.

Togfører N. Bundgaard, Århus, 62 år.
Banevogter K. E. Petersen, fh. Sorø, 72 år.

Drager Laur. Larsen, fh. Kh.

Trafikkontrollør O. C. Jørgensen, Rungsted Kyst, 61 år.

Stationsforstander V. E. Ifversen, Ellidshøj, 60 år.

Overtrafikkontrollør A. H. Aamand, Rutebilvæsenet, 58 år.

Trafikkontrollør H. M. Høding, Kbh. Gb, 68 år.

Ingeniør A. Lind, Maskinafd., Kbh., 56 år.

Stationsbetjent V. H. Pedersen, Kbh. Gb, 54 år.

Forlaget Fremad's bøger

Billedværket »Iliaden og Odysseen«

I den fornemme bogserie, *Fremad's store billedværker*, er netop udsendt to spændende nyheder, der synes forudbestemte til at opnå samme succes som de 10 forgængere i rækken. I en ypperlig gendigtning af Otto Gelsted præsenteres den store græske sagndigter Homers »Iliaden og Odysseen« — de spændende beretninger om den trojanske krig, hvor krigslykke vekslede, indtil alle tiders krigslist, den trojanske hest, skaffede grækerne den endelige sejr over Troja, samt eventyret om Odysseus farlige hjemfærd fra Troja til øen Ithaka — en rejse med så spændende oplevelser som kampen med den enøjede kyklop, krydsningen mellem Skylla og Karybdis, besøget hos trolkvinden Kirke og det endelige opgør med frierne, der flokkedes om Odysseus' formentlige enke. Sin tids største beretter — stadig fængslende årtusinder senere. Med et utal af farverige kunstneriske illustrationer vil dette fornemme billedværk sikkert blive en bestseller, så meget mere som prisen kun er 24,75 kr. for den usædvanligt smukt udstyrede bog.

Nyhed til alle musikinteresserede

Den yderst sparsomme populære litteratur om musik herhjemme har fået et vær-

difuldt tilskud med det smukke billedværk om »Musikkens Historie«, hvor teksten skyldes en så fremragende kapacitet som englænderen Benjamin Britten og hvor et væld af farverige illustrationer gør det interessante stof endnu lettere tilgængeligt. Alle, der holder af god musik, vil glæde sig over den kyndige indføring i musikkens historie, instrumenternes udvikling gennem tiderne, de forskellige musikstilarter og mændene bag musikkens mesterværker. Dette strålende nyskud på billedværk-stammen vil sikkert finde rivende afsætning blandt musikinteresserede.

Fremad's store billedværker er en kvalitets-serie som man ikke må snyde sig selv for — se de fornemt udstyrede værker hos boghandlerne eller tal med et af FFB's mange bogombud på arbejdspladserne.

BOG - anmeldelser

*World Railways. Sampson Low,
25 Gilbert St., London.
Ca. kr. 100,00.*

Det er to år siden, sidste udgave af dette omfangs- og indholdsrigt værk sidst

Husk

banegårdsrestaurant
Silkeborg
R. E. Madsen - Tlf. 717

Jyllands Tæppelager

Store Torv
Århus
O. Lings

blev udsendt. I de mellemliggende år er der sket mange forskydninger i verdens jernbaner, og disse afspejler sig tydeligst ved studie af dette standardværk, der må betegnes som intet mindre end enestående.

Selvom værket blev udførligt omtalt for to år siden i JernbaneBladet, skal der alligevel ganske kort her skitseres, hvad bogen indeholder. Mere end 110 landes jernbaner bliver faktisk dissekeret i første afdeling, hvor alle data som sporvidde, antal vogne og loks, åbningsdag, kurveradius, driftsudgifter pr. banekilometer o. s. v., o. s. v. er opgivet.

Bogens anden del beskæftiger sig udelukkende med undergrundsbaner, og pudsig nok indtager Danmark her en glimrende plads i bogen. Hvem har mon vildledt forfatteren og fortalt ham, at f. eks. Haerskovbanen er underjordisk?

Tredie og fjerde afsnit omfatter jernbanemateriellets nyskabninger dels for lokos vedkommende, dels for person- og godsvogne.

Endelig til slut lidt om det ene og det andet, CTC, Internationale jernbanesammenslutninger m. v.

Det er et dyrt værk, men de mere end 360 sider à 32×22 cm er spækket med oplysninger, der nok er værd at have indenfor rækkevidde, hvis talen kommer på jernbaner f. eks. omkring Vladivostock.

Lokomotiven und Wagen der Deutschen Eisenbahnen.
Verlagsanstalt Hütthig und Dreyer
GMBH, Heidelberg.
Ca. kr. 14.00.

Denne bog er mere end blot en kort tekst- og billedhistorie om tyske forbundsbaner i dag. Den behandler simpelthen næsten alt det rullende materiel, der i tidernes løb har befaret de mange forskellige jernbaner, der i dag dels udgør DB, dels de forskellige private baner. Det er muligt gennem bogens anvisninger at fastslå, f. eks. hvilke lokotyper, der blev indført først ved Hessiske Statsbaner, og hvilke der stammer fra St. Andreasberger Kleinbahn (i Harzen).

Da billedmaterialet er righoldigt, og teksten letskrevet og interessant, er bogen mere end blot af leksikalsk betydning: den byder også på god underholdning.

jas.



Hallo, Christiansborg!

Bompasser Anders Ledøje kom forleden — muligvis helt uforvarende — til at sætte en opsigtsvækkende pegefinger på landets ommeste storpolitik.

Under sin traditionelle og pligtro opgave at adspredte ventetiden for de vejfarende foran de nedrullede bomme blev han direkte adspurgt om sin mening om den forkortede tjenestetid indenfor militæret.

— Jah, — jeg synes nu ikke om det, — sagde han, men — ligesom De Samvirken- de immer vil pille ved ugernes timetal, så kunne man vel også undgå at fornærme Nato ved ganske simpelt at gøre militærets dogn til 30 timer, så var timetabel- len jo i orden igen — sådan står det da for mig!

Sæsonen er over os

— Hvordan gik gruppemødet forleden?
— Joh — vi fik både vådt og tort i lange baner!
— Såh!? —
— Javel — altså vandede vittigheder og tørre tal!

Endelig!

er det fastslået, hvor længe Adam var i paradiset. Nemlig akkurat så længe som han var ungkarl!

Den vrede ungdom —

Ovrassistentens lille søn havde det nok fra sin mor — en selvstændig tankegang, som hun kaldte det, og aldeles ikke noget med lyst til at sige imod eller kværulere.

Således kunne den håbefulde unge spise aldeles ikke indse det særligt heroiske i, at Frederik den III absolut ville blive og — dø i sin rede — for 300 år siden.

»Han kunne jo nemlig ikke komme ud«, var den logiske motivering — »for der lå jo tykt med svenskere hele byen rundt!«

Også en livets nødvendighed

— Hvorfor i alverden finder du dig i, at den gamle støder går og siger »min søde pige« til dig?

— Ah, det er jeg nødt til at finde mig i — til han er blevet gift med mor!

... nicht verbløffen lassen!

Ovre på et af vore landlige vestkyst- badesteder kom en tysk turist ind i brugsen og spurgte om man ikke vidste, hvor der var »ein Zimmer frei« (et værelse ledigt).

Lærlingen, der var ene om at repræsentere betjeningen, kiggede sig i sin kvide godt omkring i lokalet efter den omspurgte vare — og også op i loftet, hvor der hængte i broget forvirring kalkekoste, strigler, rottefælder, spande, bidsler, grimer, træsko o. m. m. og han pegede anbefalende op i dette store udvalg.

»Nein!« afslog tyskeren — ein Stube!« (nej, en stue).

»Nåh — en tube!« — Man hørte ligefrem en nyslået 10-øre falde, og både gelassent og med sælgermanér fremviste den fungerende unge brugsmænd nu en omfattende kollektion af både senep, kaviar, mayonnaise, frisercreme, håndlotion og mange slags tandpasta — alt i den ønskede indpakning.

Imellem os sagt

Ved en rundbordskonference for nylig — i en hovedstadsavis — har en af jernbanens nye repræsentanter for den moderne trækraft fortalt, at han allerede var stor, da han var lille!

Tal dansk — din sorte hund!

Første stadium af en vordende højtlærd var bleven soldat kort efter studentereksamen og bad nu sin sergent om frihed i anledning af immatrikulationen.

— Imma ... — hvor er det?
— I solennitetssalen!

— Hvad ... er det De står og siger — hvis det er en skæv heiligdag, så forstår jeg det, for det er dansk — og så har De fri! — Forstået!?

Han ville låne

— Du ved nok, at vi mennesker skal hjælpe hinanden — den ene skal støtte den anden, når han kan!

— Javist — det er rigtigt nok — jeg forstår bare ikke, at jeg altid skal være den ene og aldrig den anden!

Den sure svie

— Du har Ring på — er du blevet gift?

— Sikken et spørgsmål — man går da ikke med den slags for sin fornøjelses skyld!

— og så var der

stationsforstanderen, der troede sig forbi- gået fordi han — i det ydre — havde en slående lighed med Krushchev.

Viborg

Philipsen & Hall ½



aut. elektroinstallatører
Eianlæg 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

Viborg cyklelager

Hilmer Nielsen - Gravene 3 - tlf. 1013
Herre-, dame og børnecykler
SCOSACHS knallerter
I. 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. Tlf. 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
I. kl.s knallert service

Jyllandsgades Bageri

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

ELECTRIC

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

Herning

Lund-Erichsen Elektr.-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 eftf
Østergade 46 - tlf. Herning 289
Alt i frugt - grønt - blomster -
buketter og krans

AMAZONE

Bredgade 11 - Herning - tlf. 1464
Middjyllands største udvalg
i tropfugle- og fisk
Fuglebure - akvarier - tilbehør

Skive

M. Madsen

Maskin- og beholderfabrik
Viborgvej - Skive
Telefon 1339

Jernbanepersonalet anbefales

CITY SKO

Adelgade 4 - Skive
Telf. 193

Vestervangs kødudsalg

B. Pedersen
Vestervang 7 - Skanderborg - tlf. 833
I. kl.s kød - flæsk - pålæg
sølater - konserver

Købmand Verner Nielsen

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

Hobro

Spis og bo på

GRAND - Hobro

Telf. Hobro 36 og 576
Astrid og Villade Knudsen

Auto-lakereriet

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

Bagerforretningen

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

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

Adelgade 5 - Hobro - tlf. 41
I. kl.s kolonial - vin - konserver
G. Albertsen

Slagterforretningen

H. E. Jacobsen
Adelgade 73 - Hobro - tlf. 511
Kød - flæsk - pålæg
Ekstrafin 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
I. 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 - konserver
vin og tobakker

Fiskeforretningen

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

BRIX BOGTRYKKERI

A/S Skanderborg amts bogtrykkeri
Telf. Skanderborg 168

Thisted

♂ Glasmagasinet

Vestergade 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

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

Holstebro

Eksportmarked

Stationsvej 58 - Holstebro
Tlf. 1000 - 999 - 998

Holstebro

B P service station

Joh. Veilby . Vesterbrogade
Holstebro . tlf. 2278
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
konfektureer

Autolakereriet

Robert Lundeberg
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 permanent

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

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

Olaf Christensen

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

Viktualieforretningen

v/ Martha Frandsen
Låsbygade 42 - Kolding - tlf. 3057
Viktualier - pålæg - salater
lærdig 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

Annoncerne

læses af flest i et blad med
læseværdigt indhold.