

Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

JERNBANENS HVEM HVAD HVOR
POLITIKENS HÅNDBOGSSERIE

HISTORIE

TEKNIK

DANSKE OG UDENLANDSKE LOKOMOTIVER

MOTOR- OG ELLOKO

JERNBANEANLÆG

STATIONSANLÆG

SIGNALER

NYESTE EKSPERIMENTER

320 SIDER : Kr. 11.75

Viborg

BRO MAGASINET

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

Knallert-service

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

Bageriet

W. Dahl
Sct. Mikkelsgade 20
Tlf. Viborg 433
Lækreste brød og kager

Afholdshotellet

N. Gjeddebæk - Gravene 18-20
Propre værelser.
Godt madsted
Pensionærer modtages
Telf. Viborg 2325 og 2326

Bagerforretningen

Hugo Berg
Klostervænget - Viborg - tlf. 3040
Altid 1. kl.s brød og kager
Bestillinger modtages

Skørping

Slagterforretningen

R. Jensen

Vinkelvej 12 - tlf. Skørping 125
1. kl.s kød - flæsk - paalæg og
salater

Jernbanepersonalet anbefales

Pensionatet

hos Rigmor Truesen
Himmerlandsvej 2 - Skørping
God og veltillavet mad

BAGERIET

E. Ejstrup - Jyllandsgade 21
Kun lækkert og velsmagende
brød og kager
Telf. Skørping 81

Elite Lingeri

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

Herning

Bjerregaard Adamsen

Isenkram

v/ A. Rohde Christensen
Isenkram - porcelæn - cykler
Østergade 28 - Herning - tlf. 741

Pallesen & Maibom

Huset med kvalitetsvarer
Østergade 7 - Herning
Tlf. *222

Skive

Spis brød fra

Arbejdernes

Fællesbageri

Skive - Telefon 196

Jernbanepersonalet anbefales

Tobaksforretningen

v/ P. Dam
Holstebrovej 35 - Skive - tlf. 826
Tobak - vin - spirituosa
Ugeblade.

Holstebro

B P service station

Joh. Veilby
Vesterbrogade - Holstebro
Telf. 2276
BENZ'N - OLIE VASK

Banegårdskiosken

Holstebro

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

Fåborg

Brun's Konditori

v. L. Banke - Vestergade 6
Altid 1. kl.s varer
Bestillinger til fester modtages
Telf. Fåborg 208

HYGGE - BO

moderne boligmontering

Helge Nielsen - Mellemgade 9
Telf. Fåborg 37

Odense

Jernbanepersonalet anbefales

Guldregn Frugt og Grønt

Skibhusvej 61 A - Odense
Else Nielsen - Tlf. 12 76 63

Bolbro Materialhandel

Middelfartvej 81 - tlf. 11 45 12

Materialer, parfumer, sygepleje
Tobak og vine

Camillus Nyrop's etabl.

Nyrop & Maag A/S

Klaregade 7 - Odense - tlf. 12 29 33

Sygeplejartikler - instrumenter
bandager

Frisørsalonen

Vester Stationsvej 16 B - Odense
Moderne hårpleje
1. kl.s nobel betjening
Gurli Schmidt - Telf. 11 72 80

Assens

Jernbanepersonalet anbefales

Trikotagemessen

v. E. Nielsen - Villemoesgade 1 A
Trikotage - Manufaktur - Småting
Telf. Assens 701

Assens Møbelmagasin

Møbler - Gulvtæpper - Gulvbelægning
Østergade 33 - Assens - Telf. 45

Assens Tandteknik

Folmer Rossell - Korsgade 10
Kunstige tænder fremstilles og indsættes
Telf. Assens 546 - Privat 758

Nørrevold Apotek

Nyborg - Telf. 470

Østerhed Bageri

E. Buch - Svendborggade 92
1. kl.s lækker brød og kager
Bestillinger modtages
Tlf. Fåborg 225

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«

NOVEMBER 1959

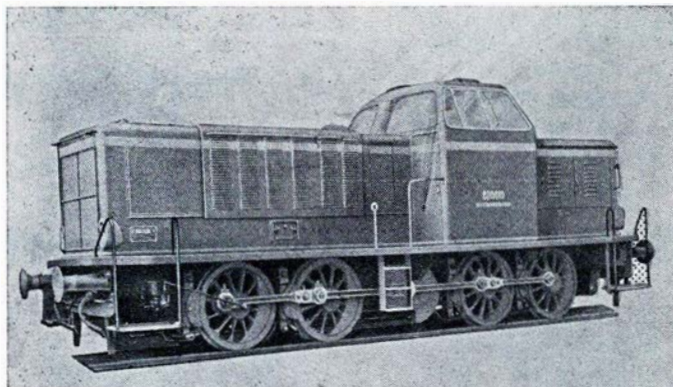
Dette nr. indeholder:

Gode tider.....	side	255
Månedens emner.....	»	256
Selvbetjening.....	»	257
Brevkassen.....	»	258
Erindres det.....	»	258
Danske lygter i Amerika.....	»	258
Mens vi venter på tog.....	»	259
Det nye sikkerhedsanlæg i Kh's nærtrafik.....	»	260
Bladhandlerforbundet i Danmark 50 år.....	»	261
Det er ikke alle, der ved.....	»	263
Bergensbanen 50 år.....	»	264
Københavns Jernbane-Orkester	»	266
Månedsmagasinet.....	»	266
Privatbane nyt.....	»	267
Danske sukkerfabrikers roebane loko II.....	»	270
Jernbanemateriellets historie IV	»	270
Model jernbane.....	»	271
Ud - Ind.....	»	273
Rekord salg.....	»	273
Boganmeldelser.....	»	275
Hunden på.....	»	276

MAK

dieselhydrauliske lokomotiver

240 HK—2000 HK



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

Generalrepræsentation:

IVAR BERTELSEN

Civilingeniør, Dr. techn.

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

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Dag- og ugeblade

Rejselekture

Husk også kioskerens store udvalg i

julehæfter

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

Aars

LARS BJØRN

Tapet- og Farvehandel
Himmerlandsgade 88
Telf. Aars 40

Kolonialforretningen

K. M. Jensen
Himmerlandsgade 70
1. kl.s konial - material -
vin - tobak
Telf. Aars 42

Bundgaards Bageri

Himmerlandsgade 45 - Aars
Til daglig og fest
er brød og kager
fra Bundgaard bedst!
Telf. Aars 130

Randers

NIELS EBBESENS Bar

Storegade 12 - Randers - tlf. 1744

Her får De maden uden
ventetid til billige priser

Tobaks- og bladhandelen

K. Nygaard
Pr. Christiansgade 10 . Randers
Telf. 1067
Tobak . vine . spirituosa samt
dag- og ugeblade

Raadhus-Kiosken

J. P. Olesen
Raadhustorvet 6
Altid 1. kl.s betjening
Telf. Randers 1498 - 4133

Kolonialforretningen

v/ Olav Oest
Bastrups alle 32 . telf. Randers 5117

Kolonial . konserver . vine
tobak . kaffe . spirituosa

Kolonialforretningen

L. Overgnard
Glentevej 1 - Randers - tlf. 755
Kvalitetsvarer til den rigtige
pris . . .
Kolonial - vin - tobak
konserver - kaffe

Randers

Slagterforretningen

v/ Erhard Rasmussen - (ny indehaver)
Nyvangsvej 14 - Randers - telf. 812
Alt i 1. kl.s kød og flæsk
hjemmel. pålæg - smørrebrød
og små varme retter

Kolonialforretningen

Købmand Sv. Hage Kristensen
Kolonial . vine . tobak
spirituosa. SPEC.: KAFFE
Kristrupvej 83 . Randers . telf. 1630

Vorup Autoværksted og service station

Bøsbrovej 92 - Randers
Tlf. 5938
K. Østergaard

KIOSKEN

v/ C. H. Pedersen - Lervang 66
Randers - tlf. 6225
Dag- og ugeblade
Skriverekvissitter
Telegrammer til alle lejligheder

Vorup Cementvarefabrik

Mariendalsvej 16 - Randers - tlf. 3666
Betonrør for kloak og afvanding
Fortovs og havefliser.
Kantsten

Slagtermester Harry Fly

St. Blichersgade 21B. Randers. tlf. 1440

1. kl.s kød . flæsk . pålæg
og salater

Auning

Auning Plejehjem

v. diakon Arne K. Ottesen
Pensionspris: 10-12 kr. pr. dag
Tlf. Auning 146

Bagerforretningen

v. A. Brandt Sørensen
Altid frisk og lækkert brød og kager
Tlf. Auning 17

Jernbanepersonalet anbefales

Auning Boghandel

Erna Wolder
Telf. Auning 44

Hedensted

Jernbanepersonalet anbefales

TATOL udsalget

Vestergade 8 - Hedensted
Tlf. Hedensted 210
Alt i sæber og
rengøringsartikler

Bageriet

K. Wærum - Bredgade 10
Telf. Hedensted 140
Det lækreste brød — de bedste
smakager
Bestillinger modtages

Bagerforretningen

S. O. Schousbøll - Hedensted - tlf. 19
Altid fint og lækkert brød
og kager
Bestillinger til fester modtages

Hinnerup

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

Henning Vinge
Storegade 2 - tlf. Hinnerup 38
Kolonial - vine - konserver -
tobak

Agnetes Hjemmebageri

Søndergade 8 - Hinnerup
— har brødet for
en lækker mund
Telf. Hinnerup 30

Langå

Langå Vaskeri

v/ M. Kastrup
Telf. Langå 180
Altid nobel og skansom vask

Langå Dampbageri

C. G. Clausen - tlf. Langå 34
DE har ret —
vort brød og kager
er det lækreste!
Bestillinger modtages

Ger Deres indkøb hos vore annoncører

Gode tider

Lønmodtagerne altid bag efter

Det er gode tider over landet nu. Vi oplever en velstandsperiode som ingensinde før. Landbruget afsætter sine produkter til rekordpriser, handelen og industrien blomstrer, og der er beskæftigelse til alle, overskud på stats- og kommunebudgetter, landets beholdning af fremmed valuta vokser fra dag til dag, og priserne er opadgående for alle varer. Velstandens og civilisationens goder spredes i rigt mål blandt befolkningen. Hver mand sin bil, hvert hjem sit fjernsyn, telefon, køleskab, elektrisk vaskeri m. m. er et mål, der snart synes nået. Der tjenes store penge overalt. Det er i sandhed gode tider.

Men der er det ulykkelige ved gode tider, at gode tider er altid dårlige tider for tjenestemændene. Disse har ingen muligheder for at forøge deres indtægter i takt med tiderne og de stigende priser. Pristalsreguleringen kommer jo altid langt bagefter prisstigningerne og giver så alligevel ikke dækning. Jo »bedre« tiderne er, og jo længere de varer, jo mere kommer tjenestemændene økonomisk bagefter andre befolkningslag. Dette viser sig tydeligt ved den uomstødelige kendsgerning, at tjenestemændene altid bliver fattigere i de gode tider.

Den lønningslov, vi fik i 1958 er nu snart ligeså håbløs forældet, som loven af 1946 var det efter et par års forløb. Da vi fik loven for halvandet år siden, syntes den ret tilfredsstillende, især for de højere lønningsklassers vedkommende. De var jo også dem, der havde klaget

mest og råbt højest, de lavere lønklasser har i de senere år været så mærkværdigt tavse, hvad så end grunden dertil kan være? Tilfredshed er det afgjort ikke, og de har så sandelig heller ingen grund til at være tilfredse, endnu mindre efter den sidste lønningslov end før. Men allerede nu har de, der fik de største fordele ved denne lov, begyndt at kræve loven revideret, så den opfylder de forventninger, den ved vedtagelsen syntes at imødekomme og derved igen give tjenestemændene den økonomiske stilling som loven tilsigtede. Et bevis på, at lønningsloven allerede er ude at svømme, er da også det forhold, at man forlængst er begyndt at lappe på den ved at give særlige tillæg til flere kategorier, og det vil sikkert blive nødvendigt, at fortsætte med sådanne lapperier, der selv om de er yderst rimelige og påkrævede, gør lønningsbestemmelserne og forholdet mellem lønningerne urimelige, meningsløse og uoverskuelige og skaber misfornøjelse blandt tjenestemænd, der måned for måned ser sig mere distanceret i forhold til andre borgere.

Nu vil det vel nok være for optimistisk at tro, at de gode tider vil vare ved i al fremtid. Det har jo altid været sådan, at gode tider

skiftede med dårlige tider, og det vil vel også gå således i fremtiden? Men det er dog sådan, at man nu tildags har mere hånd i hanke med det hele, og tjenestemændene skal ikke gå og håbe på, at bøtten skal vende, så de kommer på den rigtige side, når priserne falder. Priserne vil nemlig ikke få lov til at falde væsentlig, det ville der gå alt for meget i stykker ved, og dette kan undgås ved valutaforringelse og på anden måde. Den gamle læresætning om udbud og efterspørgsel gælder ikke mere. Det ses tydeligt af den måde hvorpå der nu tildags konkurreres. Der konkurreres på livet løs, og der ofres uhyre summer på konkurrencen. Men det er ikke mere som tidligere, priserne der konkurreres med, ikke noget med billigere, snarere tværtimod. Priserne skal holdes oppe. At sælge til lavere priser, er der ikke nogen fidus i, kunsten er at sælge til stadig højere priser, og det er det, der giver bonus. Derfor sætter man ind med en pågående og kostbar reklame. Med hver postgang modtager alle landets husstande farvestrålende brochurer og vareprøver, der skal vise, hvor fordelagtigt man kan købe og bruge dit eller dat. Der ofres millioner på modernisering af butikker, på udvidelser, forskønnelser, udstillinger, selvbetjening og hvad man nu kan finde på, men priserne holdes oppe og hæves stadig. Selv vore hæderkronede brugsforeninger har forladt princippet om, at fortjenesten skal komme forbrugerne tilgode, og anvender år for

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

år det vældige millionoverskud til byggeforetagender, modernisering o. s. v., de går med i reklamen og holder priser med alle andre.

Når tjenestemænd beklager sig over, at pristalsreguleringen kommer så langt bagefter prisstigningerne, henviser man til, at det samme, men med modsat virkning, vil gøre sig gældende, når priserne falder. Den forklaring gælder ikke

mere, for priserne falder aldrig af betydning, det bliver der sørget for. Der kan komme sløje tider med arbejdsløshed og svigtende eksportpriser, men priserne på vore almindelige forbrugsvarer vil blive holdt oppe. Derfor bør tjenestemændene i det mindst kunne forlange, at pristalsreguleringerne får virkning fra det tidspunkt, da prisstigningerne er konstateret. *Aros.*

Rutebiler og jernbaner

Vejle-Grindsted-Varde rutebilen er blevet en guldgrube. Ruten har i det forløbne år haft en indtægt på 377.639 kr., og efter at aktiekapitalen på 400.000 kr. forlods er forrentet på driftsregnskabet og 52.700 kr. er anvendt til afskrivninger, er der et nettooverskud på 121.487 kr. — næsten en tredjedel af den samlede indtægt — til fordeling blandt aktionærerne, og det er nogle kommuner mellem Grindsted og Vejle, Ribe og Vejle amtsråd samt Varde-Grindsted jernbanen.

I rutens første leveår kunne der præstere et lignende overskud, men det må være nærliggende at spørge, om det virkelig kan være rimeligt med et overskud af en størrelsesorden, som man vist ikke kender andre steder indenfor erhvervslivet. Hvis fortjenesten var opnået ved fremragende dygtighed i fri konkurrence, havde det været en usædvanlig bedrift, men rutebilsdrift her i landet er et monopol, og et kæmpeoverskud er derfor mere eller mindre en foræring.

Efter rutebilloven tilkommer det amtsrådene at udstede koncessioner på rutebilsdrift samt at godkende køreplaner, takster m. m., og i det foreliggende tilfælde skal to amtsråd være med til at kontrollere et selskab, som de selv er aktionærer i. Kontrollen er hidtil foregået på den måde, at der fastsættes bestemte kilometertakster for en hel amtsrådsreds, men når et koncessioneret selskab kan møde med et overskud til udlodning blandt ejerne på ca. en tredjedel af den samlede indtægt, må reglerne for godkendelse af takster trænge til en revision.

Da Vejle-Grindsted jernbanen blev nedlagt og erstattet med rutebiler, opdagede

befolkningen, at det var ikke uvæsentlig dyrere at rejse og sende pakker med rutebilen end det havde været med banen til trods for, at rutebilen næsten kører gratis på vejene, hvor banen havde store udgifter til vedligeholdelse af sporet. På baggrund af kæmpeoverskudet er det forståeligt, hvis beboerne føler sig brandskattet af selskabet med de to amtsråds velsignelse. Det spiller ikke mindst en rolle for de forældre, der er henvist til at bruge rutebilen som skolebus for deres børn, for de, der skal benytte rutebilen til og fra arbejde, og for forretningsfolk, der modtager og sender pakker.

(Vestkysten).

Fremsyn og forsigtighed

Jeg har besluttet mig til at anskaffe en bil. Man kan ikke blive ved med at udskyde spørgsmålet i det uendelige, der må tages en beslutning, og det er det, jeg nu har gjort. Jeg køber mig en bil, så er den sag klar. Selvfølgelig er det ikke så ligetil at købe bil for en fattig mand, der ikke tjener mere end lige til dagen og vejen. Men det er tiden, der kræver, at man før eller senere må skride til anskaffelse af bilen, derfor har jeg nu efter mange og lange overvejelser taget beslutningen: Jeg køber en bil — om en snes år. Jeg tror, det vil være et gunstigt tidspunkt til anskaffelsen. Så kan jeg i mellemtiden se, hvordan jeg kan skaffe pengene og tage bestemmelse om, hvilket bilmærke jeg skal vælge. Der er problemer nok i den sag, at få tiden til at gå med, og så kan jeg jo for øvrigt se tiden an. Måske vil jeg til den tid slet ikke have brug for bil, der kan jo komme så meget. Desuden er jeg jo godt oppe i tresserne, så jeg kan være

både død og begravet længe forinden. Men som sagt, det lattede at få beslutningen taget. Bilanskaffelsen var for mig blevet ligesom et Storebælts-problem, og nu har jeg løst det på samme måde, som kommissionen har løst problemet om en bro over bæltet. Det er i grunden ganske morsomt, når man sådan uafhængig af hinanden kommer til tilsvarende resultater.

De er nu ikke tossede, de mennesker som sidder i Storebælts-kommissionen, naturligtvis ikke, så var de jo næppe blevet sat derind. Men at de skulle klare sagen på en så genial måde, er alligevel forbavsende. Naturligtvis kan kommissionen ikke med sikkerhed sige, om man kan bygge broen, om man kan få penge til det, eller arbejdskraft eller materialer, eller om det i det hele taget vil være godt med en bro.

Men sådan kan en kommission jo ikke sige, så ville det hele være spildt, og der skulle jo gerne komme noget ud af det. Desuden: man venter en bro. Derfor siger kommissionen klart, at vi skal bygge en bro — engang i fremtiden. I mellemtiden kan vi så overveje, hvordan den skal være, hvor den skal være, hvor vi får penge, arbejdskraft og materialer fra, og måske vil der vise sig noget andet og bedre forinden. En i sandhed salomonisk beslutning. Den er akkurat lige så god, som min egen beslutning om anskaffelse af bil. Man får respekt for mennesker, der er på højde med een selv. *d.*

Fremtidsplaner

I en samtale med teknikum-ingeniørernes blad Ingeniør og Bygningsvæsen siger Statsbanernes generaldirektør blandt andet følgende om Statsbanernes fremtidsplaner:

»— det er heller ikke udelukket, at vi laver en krølle ved Lillebælt, så der kommer direkte forbindelse fra broen til Kolding i stedet for som nu via Fredericia.«

Da broen i sin tid skulle bygges, var der naturligvis også tale om at lægge en bane fra broen til et eller andet punkt mellem Fredericia og Kolding, således at togene mellem Fyn og Vest- og Sønderjylland ikke skulle slæbes ind til Fredericia og tilbage igen. Af en eller anden ukendt, sikkert også ugyldig grund blev dette ikke til noget, og i de forløbne ca. 25 år har man transporteret de mange tusinde eller millioner af vogne og rejsende den meningsløse omvej over Fredericia til

DE ER I GODT SELSKAB PÅ EN JØRGENSEN-REJSE

JØRGENSENS



REJSEBUREAU

Jernbanegade 7 - København V - Tlf. BY. 9580 - C. 2251

gavn og glæde for ingen, men til gene, udgift og tidspilde for alle.

Generaldirektørens udtalelser kunne tyde på, at der nu er overvejelser i gang om at råde bod på den fejl, man begik, da broen byggedes og den ny station i Fredericia blev anlagt. Det er heller ikke for tidligt. En forbindelsesbane som sagen drejer sig om, kan anlægges gennem et fladt og medgørligt terræn og skal ikke være ret lang, vel allerhøjest 6 km, hvis man lader den gå ind til Taulov station, og endnu mindre hvis man vælger et punkt nærmere Fredericia. Det vil således være et forholdsvis billigt foretagende og kan blive en fin, fin pengeanbringelse, endnu bedre end MYerne. Muligvis kan anlægssummen indtjenes på et par år, og driftsudgifterne og mere til vil kunne spares på Fredericia station. Hvad tidsbesparelsen for de rejsende vil være værd, kan man jo ikke uden videre vurdere i penge, men det er givet, at det vil betyde meget. For mange togs vedkommende vil besparelsen komme op på omkring en halv time.

At der med en sådan forbindelsesbane vil blive adskillige problemer at løse med hensyn til forbindelser fra og til Nordjylland er en selvfølge, men med en smule omtanke, god vilje og fornuft vil den sag ikke kunne volde urimelige vanskeligheder. l.

Sidebanerne — et internationalt problem

Det problem banerne kæmper med, at holde underskudet nede på et rimeligt beløb, går igen ved alle baner, ikke alene her i landet, men over hele verden. — Spørgsmålet om sidebaners fremtid og de midler, der bør benyttes for at reducere driftsudgifterne, har således været drøftet på en international jernbanekongres i Madrid sidste sommer, og af det referat, som vi har modtaget fra direktøren ved tilsynet med privatbanerne, der deltog i kongressen, fremgår det bl. a., at problemerne er nogenlunde ens over det hele.

Rapporten fra kongressen oplyser således, at der gennem de sidste 20 år har været meget ringe udvidelse af sidebanenettet, hvilket hovedsagelig må tilskrives

den hurtige udvikling af vejtransporten. I løbet af de sidste 20 år er den samlede kilometerlængde af småbanerne i hele verden reduceret med ca. 25 pct. I Danmark er i de sidste 20 år 10 pct. af privatbanenettet overgået til Statsbanerne, og af resten er ca. 20 pct. nedlagt. Af de forslag, der blev bragt frem med hensyn til en forbedring af økonomien for sidebanerne, skal nævnes den her ikke ukendte fremgangsmåde at erstatte strækninger, der vedbliver at være urentable til trods for anvendelsen af forskellige rationaliseringsmåder, med vejtransport. Rapporten nævner videre, at dersom alle de anstrengelser, der er gjort for at forbedre en sidebanes rentabilitet, har vist sig ikke at bære frugt eller at være utilstrækkelige, foreslås de strækninger, der viser det største underskud, nedlagt.

Når spørgsmålet om at nedlægge en jernbane opstår, er det nødvendigt at tage med i overvejelserne, hvorledes langdistancetrafikken bringes til hovedbanenettet.

I nogle tilfælde er det muligt at foretage en midlertidig lukning af visse stationer, at ophøre med person- eller godstrafikken eller at nedlægge mellemstrækninger på visse linier, hvor trafikken kun besørges ved endepunkterne. En blanded løsning kan komme i betragtning, hvor vejtransport kan erstatte jernbanen i sløje timer, så linien kan lukkes en del af dagen, hvorved der kan spares udgifter til stationstjeneste og signalstjeneste.

De på kongressen fremdragne forhold er ikke nye for danske privatbaner, der er gået de samme veje for at nedbringe underskudene, men det kan måske være en trøst at konstatere, at vi ikke står alene med vore problemer.

Selvbetjening



Uden drager

Vi kender alle besværet med at få fat i en drager ved afrejse eller ankomst. I Tyskland prøver man for tiden en ny vej til at løse dette problem: Ved hovedindgangen til banegården i Kassel står lette »Handkarren« med luftringe til gratis afbenyttelse. De rejsende kan køre deres tunge bagage til garderoben, bagageindleveringen eller til toget på perronen. Der bliver kærren stående til en anden passager bruger den i modsat retning til sporvogn, bus, taxi eller andet befordringsmiddel. Lykkes forsøget, vil de Tyske Forbundsbaner også lade andre banegårde blive udstyret med bagagekærre.

TTC

Annoncerne

læses af flest i et blad med læseværdigt indhold.



STORMMAGASINET

Bispensgade 5 - Aalborg



Til JYLLAND
over
HUNDESTED — GRENÅ

Tog fra Hillerød:

Hverdage: 7.15 9.15*) 11.15 16.15**) 18.15*)**) 20.15**)

Søn- & helligd. 7.15 9.15*) 10.50 16.12 18.30*) 19.15

*) Kun til 31/10 samt 19/12 - 5/1

**) Ikke 24/12 og 31/12

Frederiksværkbanen



Det er ikke alle, der ved

— at gode forbindelser med hurtige tog i Grindsted eller Trolldhede, gør rejsen mellem Kolding og Brande, Silkeborg, Randers, Herning, Viborg, Holstebro og flere jyske stationer billigst og hurtigst over

TROLDHEDEBANEN

Vi har modtaget . .

En fin DSB-film

Undertegnede overværede på Århus rådhus urpremierer på filmen om postdeligencens kørsel fra Århus til København i anledning af »Den gamle By«s 50 års jubilæum. Denne film, der er optaget af statsbanerne, er en glimrende reklame for købstadsmuseet »Den gamle By« i Århus og for selve Århus.

Men ikke nok med det, den er samtidig en vældig reklame for statsbanerne selv, idet man gang på gang i filmen ser statsbanernes forskelligartede tog rulle forbi gennem det smukke danske landskab, udførende deres store samfundsnyttige arbejde til gavn og glæde for vort land og vort folk: eksprestog med My'er foran, lyntog, motortog og godstog med et stort sort damploko for o. s. v. o. s. v.

Denne film er værd at se, og jeg vil hermed tillade mig at takke statsbanerne for filmen og samtidig håbe, at mange vil få filmen at se, og at mange som en slags tak for filmen vil gøre mere brug af togene.

O. B.

Brevkassen

H. G. C. Odense, skriver bl. a.:

Først og fremmest vil jeg takke for det fortræffelige blad, som jeg nu har holdt i flere år. Jeg har faktisk intet at kritisere. Alle artikler er velskrevne, og billederne er i topklasse. En ting jeg har haft megen glæde af er boganmeldelserne, jeg har næsten købt alle de bøger, der har været anmeldt, og jeg er ikke blevet skuffet en eneste gang.

H. C. A. Kh.

Nej, det beror på en misforståelse. Abonnementet for 1960 bliver uændret 9 kr.

Ernst Østerlund

Randersvej 8 . Ry . Tlf. 76

Triumph . Victoria . Ardie
Aut. forhandler af Skoda vogn
1. kl.s værksted anbefales

Gør Deres indkøb
hos vore annoncører

Erindres det . . .

For 50 år siden, november 1909

Statsbanernes nye storebæltsfærge, der bygges hos Burmeister & Wain, løb af stabelen den 9. november. Færgeren fik navnet »Odin«.

*

Den i anledning af anlæget af en jernbane fra Ryomgård til Gerrild nedsatte kommission har nu påbegyndt sit arbejde.

*

Til imødegåelse af de fordringer, juletrafikken stiller til togbelysningen vil der i den nærmeste tid blive etableret en del nye batterivogne.

For 25 år siden, november 1934

Fra midten af denne måned vil de elektriske tog i Københavns nærtrafik på de trafiksvage tider af døgnet blive formindsket i størrelse. Bivognen udelades da af halvtogene, der således på disse tider vil bestå alene af 2 motorvogne, hvilket på visse tider af dagen anses for tilstrækkeligt.

Fra 1. november tages strækningen mellem København og Valby i brug som elektrisk strækning, og hermed sker foreløbig en standsning i S-togenes fremtrængen, idet der først fra oktober 1935 foretages en ny — foreløbig sidste udvidelse, nemlig mellem Hellerup og Holte.

*

På Næstved—Præsto—Mernbanen er en motorvogn i søndags blevet ødelagt af en brand. Vognen var på vej til Næstved, og ilden opstod efter igangsætningen fra Rønnebæk st.

Jernbanebroen over Limfjorden Ålborg—Nørresundby — blev atter påsejlet i dag den 6. Først af den svenske motorsejler »Emma«. Efter at »Emma« var sejlet, skete påsejling nr. 2, også af et svensk skib ved navn »Garibaldi«. Toggangen blev derved sinket en time. Skaden på broen beløber sig til ca. 1000.000 kr.

*

Da Næstved—Præsto—Mernbanens tog, der den 18. ankom til Næstved kl. 21, befandt sig ved Rønnebæk holdeplads, opdagedes der ild i den dieselelektriske motorvogn. Der var ca. 100 rejsende med toget, der bestod af motorvognen med biovogn, men ingen kom noget til. Dieselvognen brændte helt op.

Adskillige menneskeliv blev bragt i fare den 5. ved dramatisk togheld på strækningen ved Hågerup. Kl. 18,40 afgik en dieselmotorvogn med 6 godsvogne fra Fåborg. Ved Hågerup opdagede føreren, at der var noget foran toget. Han bremsede kraftigt, men i næste øjeblik påkørte toget 5 løsgående heste. Alle hestene blev dræbt ved påkørslen. Motorvognen løb af sporet. De 6 efterfølgende vogne afsporede ligeledes. Motorvognen var ved at vælte, idet den kom til at stå i en vinkel på 45 grader. Ingen rejsende kom noget til.

Danske lygter i Amerika



Dette billede er klippet fra en annonce i det amerikanske blad »Argosy«, og der er en ganske pudsigt historie bag.

Vi har alle hørt om, hvordan de københavnske gas-gadelygter opnår fantastiske priser ved salg i USA, men tænk, at gamle danske jernbanelygter er det gået ligeså. F. eks. denne gamle håndsignallygte (hvor mange rare kaffeflasker er der ikke i sin tid blevet varmet på den?), den sælges for ikke mindre end dollars 19,95 eller ca. kr. 140,00. Og den ledsagende tekst fortæller: Hans Christian Andersen så disse lamper i København i 1860!

Altså eventyrforfatteren skal sælge gamle danske håndsignallygter, selv om de ikke er helt så gamle som antydnet.

Noget helt andet er, at disse er meget dekorative, og at jeg selv meget gerne ville have en sådan til pynt derhjemme. Jeg har i forvejen en gammel amerikansk fra 1873.

HOTEL RY og annekset GUDENÅ

v/ Else og Holger Hansen

RY STATION - Tlf. Ry 8



Karolines moster Else . . .

Skadefryd

Moster Else er hos os. Moster Else er Karolines ældste søster. Hun er sød, rar og hjælpsom. Alt for meget nærmest. Hun går Karoline på nerverne, hvis de er sammen mere end en halv dag ad gangen. Hun er for øvrigt en snakkemaskine. Det gør nu ikke så meget, for hun er meget tolerant med hensyn til, om man hører efter eller ej. Hun er også klog, alt for klog endda, meget klogere end Karoline, og det siger ikke så lidt. Hun er meget klogere på alt muligt, end alle andre, og hun sætter ikke sin visdoms lys under en skæppe, hun lader det gavmildt stråle og lyse for alle, hun er sammen med. Hun er dertil emsig som bare pokker, og emsigheden viser sig ved, at hun blander sig i alt muligt, som ikke kommer hende ved. Tidligere var Karoline nærmest nervøs og bange, når Else viste sig. Det er hun ikke mere, hun er snarere indædt arrig. Dette skal ikke forstås sådan, at de ikke kommer godt ud af det med hinanden, for det gør de, sådan set. Karoline er fornuftig og siger ikke imod, så går det. Men som sagt det går ikke særlig længe ad gangen, og hun kom i forgårs, så det ulmer under overfladen. Jeg må også fortælle, at Else er yderst medfølelse. Hvis nogen er syge — hun elsker at snakke sygdom — eller nogen har haft fortrædeligheder eller uheld, lægger hun straks ansigt og stemme

om, så hun ligefrem udstråler medlidenshed og medfølelse. Jeg har hende mistænkt for, at hun indvendig fryder sig, når det går andre ilde, men jeg kan ikke bevise det. For resten, skidt med det hele, nu rejser hun med middagstoget.

Men i aftes skete der noget. Ja, jeg griner endnu — indvendig når Else er til stede, og højlydt når hun ikke er det — og Karoline går og er ved at eksplodere. For en gangs skyld mistede Else sin overlegenhed. Naturligvis er det hverken pænt eller velopdraget at more sig over andres uheld, men det kan forekomme så sjovt, at man ikke kan lade være.

Årsagen til hendes besøg var, at hun skulle til et meget fint og storslået sølvbryllup hos meget fine og rige folk. Hun var vældig stolt af det og havde den inderligste medlidenshed med os, der ikke kunne komme med til noget så enestående. I går eftermiddag var hun hos damefrisør m. m. og blev gjort skøn, kreppet, kruset, bølget, tonet og jeg ved ikke hvad. Hun så farlig ud. Hun førte sig med en mine som en dronning og var vældig stolt af sig selv. Da hun havde fået den til festen anskaffede kjole på og snart skulle afsted, kom hun i tanker om, at hun havde købt noget til at gøre tænder hvide med. Det var et pulver, der skulle opløses i vand, tænderne lægges i — det var den slags til at tage ud — så skulle det hele varmes til kog over

et svagt blus. Karoline frarådede hende at foretage eksperimentet, men at fraråde Else noget er det samme som at animere hende til det. Hun skred til værket, og da vandet kogte, hældte hun det fra. Men i det samme hørte hun os tale om noget inde i stuen, og hun er ikke af den slags, der lader andre snakke om noget uden at tage del i det. Hun satte kasserollen med tænderne i fra sig og kom ind og forklarede sin mening, uden tænder, hun så komisk ud.

Så lige på een gang — hvad kunne det være? Der trængte en underlig lugt ind i stuen. Vi snusede og så os om, og ledet af lugten kom vi ud i køkkenet. Der stod kasserollen med tænderne i over gassen og osede. Hun havde i skyndingen sat den fra sig på det endnu brændende gasapparat. Tænderne var en uformelig, brændende klump.

Det var selvfølgelig en katastrofe, og vi havde egentlig den største medlidenshed med hende — men alligevel, at det kunne ske for Else? Det var ikke sådan, at vi undte hende det, og dog! Da forskrækkelsen var ovre, kunne vi ikke lade være at more os over det. Else var arrig, men hun lod sig ikke slå ud. Naturligvis kunne hun ikke gå til festen, det var det, der ærgrede hende mest, da hun nu havde truffet så omfattende forberedelser. Det ærgrede egentlig også os, vi havde glædet os til at være alene om aftenen, men trods alt kunne vi ikke lade være at more os over det i den grad, at vi imellem var ved at eksplodere af grin, og sådan har vi haft det hele natten.

Nu i formiddag har vi hver for sig i al stilhed gået og glædet os til, at Else skulle rejse med middagstoget, så kunne vi rigtig uhæmmet more os over hende. Men når det gælder Else, skal man nu ikke glæde sig for tidligt. Pludselig siger hun: »Jeg går nu ind i byen og bestiller nye tænder. De kan nok laves på et par dage, så vil jeg blive her så længe. Hvis I da ikke har noget imod det?«

Det var en kold en, men vi kommer vel over det.

lady.



Korsør-Nyborg overfartens restaurationer

(Jernbanefærgerne og bilfærger Heimdal)

RONALD LARSEN

Storebæltsgaarden - Telf. *1100 - Korsør



GEDSER

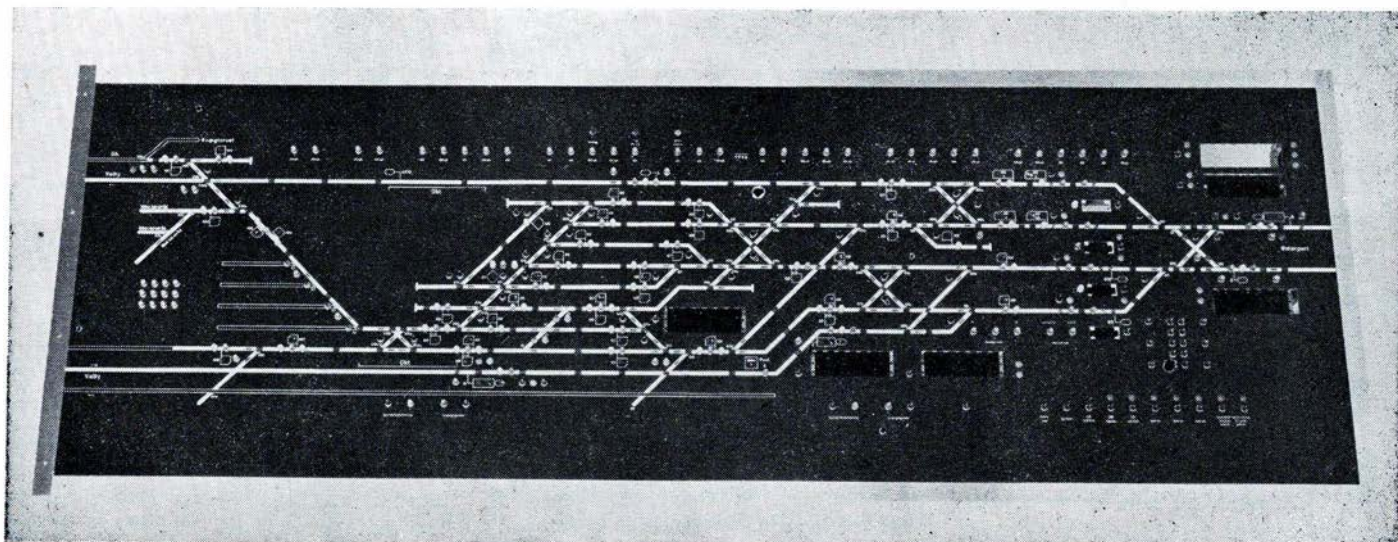
„De Danske Østersøfærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

Det nye sikkerhedsanlæg i Københavns Hovedbanegårds nærtrafik

Samtale med overingeniør Wessel Hansen - signalvæsenet



Sportavlen i post VI på Kh. De sorte felter er kontrolruder

Hvad sker der i post VI på København H?

Som bekendt er Hovedbanegårdens sikringsanlæg (type AEG) fra omkring 1914, idet anlægget blev til sammen med tunnelbanen m. v. Den intensive drift på landets største banegård i forbindelse med den rationalisering, der alment finder sted ved sikringsanlæggene, har i lang tid gjort det påkrævet at udskifte anlægget i nærtrafiksporene.

Det gamle anlæg er altså »passé«?

Det gamle anlæg har stort set arbejdet tilfredsstillende gennem årene. Selv da nærtrafikken blev elektrificeret omkring 1934, og da problemet »vagabonderende strømme« opstod, viste det sig, at anlægget også på dette punkt var anvendeligt uden større forandringer. Men anlægget er nu i høj grad udslidt, og dette, i forbindelse med den stadig voksende trafik, gør en nyskabelse både uomgængelig og nødvendig og lønnende.

Hvor stort et område dækker det projekterede anlæg?

Det drejer sig om hele det spor- og signalanlæg, der i øjeblikket betjenes fra posterne V, VI (kommandoposten), VII samt K. Altså hele nærtrafikområdet på København H, herunder ranger- og opstillingsspor indtil remisen i Belvedere.

Er det nye sikringsanlæg analogt med anlæg andre steder i landet?

Overhovedet ikke. Det anlæg, der nu opstilles kan ikke umiddelbart sammenlignes med tidligere etablerede anlæg, dels fordi trafikken særlige struktur på Hovedbanegårdens nærtrafikområde ikke har paralleler noget andet sted i Danmark, eller for den sags skyld i hele Skandinavien, dels fordi anlægget rent teknisk indeholder flere nyskabelser.

Købes anlægget færdigt til opstilling?

Overingeniøren smiler let.

Det nye sikringsanlæg er indtil de mindste detaljer konstrueret og tegnet af Statsbanernes egne teknikere. De enkelte komponenter er i hovedsagen leveret af Dansk Signal Industri A/S. Dog er elektriske togviserskilte og togjournalskrivere leveret af Dansk Siemens Aktieselskab. Men den egentlige udformning, den konstruktive opbygning, kort sagt, ideernes vej fra det første løse rids til det fuldt færdige anlæg, er over en periode på 2 år blevet til i signalvæsenet i intimt samarbejde med 1. distrikt, København H og trafikafdelingen.

Det nye anlæg er altså noget »særligt«?

Det er ekseptionelt på flere betydende områder. For det første vil langt de fleste rangerbevægelser gennem det nye anlæg blive afviklet ved hjælp af rangertogveje.

Rangeringen til og fra hovedspor, til eller fra de særlige ranger- og depotspor, samt mellem disse spor indbyrdes, vil gennem dværgsignaler og tilhørende fastlagte sporskifter blive afviklet på basis af den størst mulige sikkerhed. Nøjagtig som ved kørsel i egentlige togveje i hovedspor. Fastlægningen af de implicerede sporskifter forhindrer rangerbevægelser fra andre »farlige« spor. Denne fastlægning frigives igen fuldstændig automatisk i 2 tempi: først indgangsenden af rangertogvejen og derpå udgangsenden, uden manuel betjening af nogen art. Når fastlægningen er ophævet bevirker dette, at pågældende sporskifter atter er frie til benyttelse i nye rangertogveje. Denne afviklingsform giver selvsagt en hurtig og sikker afvikling af et betydeligt antal rangerbevægelser.

Og, fortsætter overingeniøren: En fuldstændig nyskabelse ved det nye anlæg — ibrugtages dog først nogen tid senere — er en automatisk togjournalskriver, koordineret med automatisk styring af de på perronerne opstillede nye elektriske togviserskilte. Princippet i denne nykonstruktion er dette: Ved betjening af et nummer-tastatur i centralapparatet kan der anslås indtil 4—5 på hinanden følgende tog. Som grundlag bruges en såkaldt arbejdsplan, en plan, der arbejder med et syvcifret kode-nummer, opbygget efter skilte-, tog- og spornummer. I en kontrolrude ses det, om de rigtige tog er slået op, og automatiken

overtager derefter de videre funktioner i en periode, der dækker ca. 20 minutter. Den automatik, der er indkoblet påvirker nu togjournalsskriveren, således at togene noteres med nummer og såvel ankomst- som afgangstid, endvidere — stadig automatisk ved hjælp af de anslåede kodetal — omstyres togviserskiltene på perronerne i den rigtige rækkefølge. Yderligere er det ikke nødvendigt at afvente, at alle anslåede tog er ekspederet, før nye tog kan sættes på den automatiske »venteliste«. Så snart et tog er ude af området, rykker de ventende (eller ventede) tog et felt »frem« og frigiver derved straks den »bageste plads« til et nyt anslag på tastaturet. Det må desuden bemærkes, at Hellerup henholdsvis Valby automatisk får en »afskrift« af den på København H trykte togjournal m. h. t. afgående tog.

I sandhed imponerende! Men hvad så under unormale forhold. Snelæg, nedbrud o. s. v.?

Først og fremmest bør det nævnes, at alle sporskifter, der daglig er i drift, har elektrisk opvarmning af tungerne. Transformatorerne til disse smeltningsskifter leveres af aktieselskabet H. & K. Lübeck, Vanløse. Dernæst kan det nævnes, at de automatiske funktioner, hørende under det nye anlæg, naturligvis også kan betjenes manuelt.

Det er mit håb, slutter overingeniør Wessel Hansen, at det nye sikringsanlæg vil vise sig egnet til at arbejde efter de principper, der ligger til grund for dets konstruktion. V. J.

mænd, der så chancen for at tjene til dagen og vejen ved at skaffe sine bysborn de daglige åndelige fornødenheder. Det var dog langt fra altid, at bladene kom frem i rette tid, og når de endelig kom, var deres værdi som nyhedsbringere reduceret betænkeligt.

Pressen gennemgik omkring århundredskiftet en rivende udvikling både journalistisk og teknisk, men det kneb med at få det skrevne ud til landets læsere.

Der fandtes dog fra omkring 1890 et privat foretagende »Bladcentralen«, der hurtigt havde skaffet sig en monopoliseret stilling, og hvis samarbejde med bladhandlerne ikke altid forløb gnidningsløst.

Tanken om at oprette en forening af bladhandlere til varetægelse af fælles interesser var derfor nærliggende. — Det blev bladforhandler P. Christensen, Frederikshavn, der med et opråb den 24. oktober 1909 til et stort antal bladhandlere på jernbanestationerne tog initiativet til oprettelse af en forening af bladforhandlere.

Resultatet af dette opråb blev et møde, der afholdtes i København den 24. november 1909. På dette møde blev Bladhandler-Forbundet stiftet — i den første tid under

Bladhandler-Forbundet i Danmark

1909 — 24. november — 1959

Ved elskværdig forståelse hos prokurist E. Rygaard, Bladhandler-Forbundet, har Jernbane-Bladet den glæde at bringe følgende historiske rids over forbundets opbygning og virke gennem de 50 år.

Jernbanestationernes bladforhandlere var pionerer for bladsalget her i landet, i hvert fald udenfor København og nærmest liggende byer. — De opdyrkede den nøgne jord og tog den første hårde torn.

Det må erindres, at begrebet organiseret bladsalg ikke er så forfærdelig meget ældre end selve Bladhandler-Forbundet, og går man blot endnu en menneskealder tilbage i tiden, er man inde på livet af den første spæde begyndelse til bladforhandling.

De første ambulante bladsalg på jernbanestationerne begyndte allerede i 1878 i Fredericia, derefter fulgte Roskilde i 1897, Holstebro 1885, og herefter kom i hurtig rækkefølge Skjern, Korsør, Næstved, Ålborg, Esbjerg, Bramminge m. fl.

Der var ikke tale om en i forvejen fastlagt plan for oprettelse af disse bladsalg. Æren herfor må tilskrives »små« driftige



Moderne blad- og tobakskiosk. - Virum station

**Dansk
Maskinpakning $\frac{1}{2}$**

Amaliegade 41 - København K.



Henri Petersen

GULDSMED

Stort udvalg i gaver og præmier

AARHUS

Immervad 9 - Telf. 2 14 36

det noget besværlige navn: »Centralfor-
eningen for Banegårdens Bladforhand-
lere i Danmark«.

På mødet nedsattes et udvalg, der senere
konstituerede sig som bestyrelse.

I en nytårshilsen til alle bladhandlere i
begyndelsen af januar 1910 understreges
de øjeblikkelige foreliggende opgaver, om
hvilke der stod:

»... at vor organisation bliver en faktor
sidestillet og ikke som hidtil undergivet
Bladcentralen. At værgе vore medlemmers
interesser ved mulige overgreb; vi skal
undersøge indkomne klagers berettigelse
og derefter forhandle i samråd med klage-
ren.«

— — —
Og der tilføjes:

»... det var på høje tid, at vi søgte at
få medbestemmelsesret over vore livsvil-
kår; vort arbejde er øget ganske betyde-
ligt, men desuagtet er vor fortjeneste dalet
i en betænkelig grad ved de stadige for-
højelser af så godt som alle de mest læste
dag- og ugeblade. — Årsagen hertil må
for en stor del søges i, at en overordentlig
stor avance går i mellemhandlerens lom-
me.«

— — —
I juli 1910 får Bladhandler-Forbundet en
overenskomst med statsbanerne og træder
hermed ind i en ny fase som en konces-
sioneret institution med eneret til for-
handling af blade, tidsskrifter o. l. på
statsbanestationerne. Koncessionen for-
nyedes i 1915 omend efter flere vanskelige
forhandlinger.

— — —
Fra omkring midten af tyverne forhand-
ledes tobaksvarer fra automater på sta-
tionerne, men dette salg fik ikke nogen
større betydning. Forbundet gav derfor
statsbanerne et tilbud på en koncession
på tobaksvarer, hvilket resulterede i en ny
overenskomst, der kædede bladsalget sam-
men med retten til også at sælge tobaks-
varer.

I 1933 fornyedes overenskomsten med
statsbanerne uden større vanskeligheder.

**Hammerum Herreds Spare-
og Laanekasse**
IKAST AFDELING
Telf. 557

Jernbanepersonalet anbefales

LA STRADA

Torvet 1 Silkeborg - telf. 1475 - 87

En l. kls. restaurant

De første 25 år af Forbundets virke hav-
de ikke været en dans på roser. — Der
havde været alvorlige uoverensstemmelser
med bladudgiverne, bl. a. om en prispoli-
tik, efter hvilken bladudgiverne solgte
blade i provinsen til uensartede priser. Der
havde været svære stridigheder om avan-
cer m. v.

Gentagne gange havde man stået over-
for store økonomiske vanskeligheder, men
med pionerånden i behold kæmpede For-
bundets skiftende ledelser sig igennem
vanskelighederne.

— — —
Den første verdenskrig bragte en hek-
tisk opblussen af bladsalget.

Efter krigen, hvor lønningerne steg ret
kraftigt, skabtes der samtidig en stigende
omsætning i blade. Dette medførte, at der
i begyndelsen af tyverne kom flere nye
blade til, der, så længe de kunne gå, gav
gode penge, men de fleste var kun døgn-
fluer.

— — —
Kriseårene i begyndelsen af trediverne
var en svær prøve for Forbundet og her-
med for dets medlemmer. Der blev derfor
foretaget en undersøgelse af kioskenes
rentabilitet, og resultatet forelagt davæ-
rende trafikminister Friis-Skotte. På grund-
lag af dette materiale opnåedes en afgifts-
nedsættelse, der lettede det alvorlige øko-
nomiske tryk og bidrog stærkt til, at for-
bundet og dets medlemmer kom igennem
denne svære periode.

— — —
Efter de værste kriseår var overvundet

gik det støt fremad, og Bladhandler-For-
bundet blev efterhånden et foretagende af
antageligt omfang og omdannedes i 1934
til et aktieselskab.

— — —
Den største stigning af levedygtige uge-
blade ligger i perioden fra 1930 og frem-
efter. — I 1934 kom S-banerne til.

— — —
Det havde hidtil været ret vanskelig at
få bygget »rigtige« salgskiosker, men det
stigende salg på jernbanestationerne med-
førte, at der i trediverne kom gang i kios-
byggeriet.

— — —
Den anden verdenskrig brød ud og
medførte restriktioner på papirvarer, to-
baksvarer som på alle livets andre områ-
der. Alt kunne imidlertid sælges, selv
gamle blade; returtab kendtes ikke, så
Forbundet og hermed dets medlemmer
kom således nogenlunde godt igennem
krigsårene, og de sidste halve snes års
økonomiske udvikling er også kommet
bladhandlerne til gode.

— — —
Fra statsbanernes side vises i dag kios-
kerne og den service de yder publikum
langt større interesse end tidligere. Ved
de nye kiosker der bygges tages der i vid
udstrækning hensyn til størrelse, indret-
ning, lagerrum samt diverse installationer,
der medfører en lettelse for forhandlerne
i det daglige arbejde. Endvidere lægges der
stor vægt på udstillingsmuligheder, og i
det hele taget på at placere kioskerne bedst
mulig i forhold til publikum.



Bladhandler-Forbundets bestyrelse

Fra venstre: Knud Væter, Århus H, Arne Christensen, Hillerød, Vald. Sørensen, Roskilde,
Charles Knoch, Aalborg, direktør Sv. B. Messerschmidt og formanden Fr. Madsen, Odense

Et
bladsalg
i 1909



På alle statsbanestationer, hvor der forefindes salg, foregår dette fra kiosk. — Forbundet har i dag 140 medlemmer. — En del af kioskerne er separate blad- og tobakssalg, hvortil kommer separate chokoladesalg samt kiosker med andet salg, således at der i dag findes ca. 200 kiosker på Danske Statsbaners stationer.

Forbundets bestyrelse er i dag: Frederik Madsen, Odense, formand, Vald. Sørensen, Roskilde, næstformand, Knud Vater, Århus H. Arne Christensen, Hillerød, Charles Knoth, Ålborg. *Direktør:* Sv. B. Messerschmidt.

Til ovennævnte interessante artikel vil vi herfra gerne knytte følgende bemærkninger:

Alle ansatte ved banerne er naturligvis klar over, at der på alle betydende stationer forefindes kiosker, der sælger de gængse varer, de rejsende har et naturligt behov for. Men ikke alle tænker nærmere over, at ved at placere købet af disse varer, som den enkelte ansatte også har et udstrakt behov for, netop i disse kiosker, der jo ligger »lige ved hånden«, så er man medvirkende til, ikke alene at støtte stationens lokale »købmand«, men også her igennem at støtte vor egen etat, der igennem forpagtningsafgifterne er økonomisk

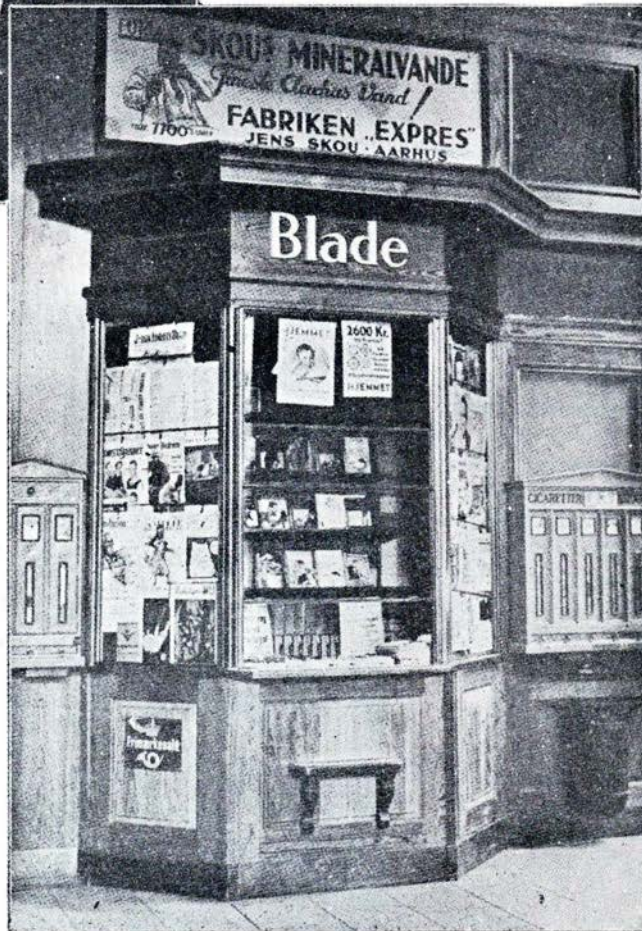
interessert i mest muligt salg på banens egen grund.

I stor udstrækning bruger stationernes personale kioskerne som handelssted, men også på dette punkt kan omsætningen bringes en »tak« i vejret, ved at flest mulige medansatte landet over handler i den

forretning vi alle kender: stationens egen kiosk.

Fra Jernbane-Bladet bringer vi Bladhandler-Forbundet i Danmark vor hjerteligste lykønskning med det bedste håb om fortsat fremgang i de kommende år.

V. J.



... og et
i 1934

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

at der i september måned overførtes 84.480 biler over Storebælt mod 73.341 i fjor, en stigning på 15 pct. Antallet af motorcykler er derimod faldet med 14 pct.

at man nu er i gang med arbejdet på Lolland på den parcel, der fremdeles vil være berømt for den knækkede spade.

at det store tunnelbyggeri på Holstebrovej i Skive ventes afsluttet sidst i december i år. Denne tunnel bliver med en længde på 133 m den længste og dybest beliggende udenfor København.

at den store udvidelse af Limfjordsbroen i det væsentlige ventes færdig inden jul. Broen vil da få fire kørebaner på tilsammen 12,5 m mod tidligere 8,5 m.

Allingeaabro Hotel

Et 1. kl.s madsted
Storegade 2 - Telefon 7

Bergensbanen 50 år

1909 1. DECEMBER 1959

Oslo, Norges hovedstad, ligger på østlandet inderst i bunden af den 100 km lange Oslofjord. Byen har i dag 470.000 indbyggere, og en stor, meget dyb havn, der gør det muligt for selv de største skibe at lægge til direkte ved havnens kajer. Havnen har igennem tiderne været — og er stadig — en betydende faktor for hovedstadens vidt forgrenede handels-, industri- og hele erhvervsliv.

Bergen (150.000 indb.) er Norges næststørste by. Den ligger på vestlandet ved den udprægede skærgårdskyst direkte ud til Nordsøen, og er en driftig handels-, søfarts- og fiskeriby. Trods sin nordlige beliggenhed har Bergen, takket være Golfstrømmen, forholdsvis mildt klima hele året, omend meget regnfuldt. En forslidt folkevits siger, at byens heste bliver forskrækkede, hvis de ser et menneske færdes uden paraply.

Kommunikationsforbindelserne imellem Oslo og Bergen var helt op til slutningen af forrige århundrede hovedsagelig søværts. Det var imidlertid ikke alene en besværlig og tidskrævende, men heller ikke nogen ufarlig tur rundt langs den skærfyldte Nordsøkyst, specielt i de stormfulde efterårs- og vintermåneder. En jernbaneforbindelse imellem de to byer kunne ned sætte transporttiden til $\frac{1}{4}$ af sejltiden, og var derfor tidligt ønsket af begge byer. Men at bygge en jernbane over det mellem liggende højfjeld, der på sine steder når op i 2000 m's højde, frembød tilsyneladende uovervindelige tekniske og praktiske vanskeligheder, dels på grund af de uundgåelige store stigninger i terrænet, dels snevanskelighederne på højfjeldet praktisk talt de ti af årets måneder.

De klimatiske forhold på højfjeldet besværliggjorde i høj grad anlægsarbejdet. Snestorme med vindstyrke over 12 (orkan) bevirkede mange gange, at arbejderne efter arbejdstidens ophør ikke kunne nå frem til deres logihuse, men måtte overnatte i tunnelerne, hvor de på primitiv vis indrettede sig for natten.

Et profilsnit af Bergenbanens hele linjeføring viser, at denne mest af alt minder om en patients skiftevis stigende og fallende feberkurve på et hospitalsskema.

Fra Kristiania — som Oslo hed, indtil byen i 1924 genantog sit oprindelige navn — havde man i året 1900 indviet den 58 km lange jernbanestrækning til det fremtidige jernbaneknudepunkt ROA. Denne linje blev senere over EINA videreført til FAGERNES, GJØVIK og SKREJA.

Smalsporet bane 1883—1904

Fra Bergen havde man allerede i 1883 indviet den 107 km lange jernbanestrækning til VOSS. Banen var oprindeligt bygget smalsporet, men ombyggedes og åbnedes i 1904 som normalsporet jernbane. Strækningen er i dag elektrificeret.

I Stortingssamlingen i 1894 besluttedes det imidlertid, at der skulle anlægges en jernbaneforbindelse fra VOSS over højfjeldet til ROA, en strækning på ca. 327 km. En stor stab af ingeniører og teknikere gik derpå igang med anlægget af

den første og meget vanskelige etape, den 73 km lange strækning fra VOSS over Mjølfjeldet og Myrdal til banens højeste punkt Taugevand imellem Hallingskeid og FINSE, 1305 m over havet. Og i 1898 fortsattes arbejdet med anlægget af de resterende 254 km af linjen fra Taugevand til ROA. Og dermed var jernbaneforbindingen Bergen—Oslo en kendsgerning. Bergensbanen åbnedes for drift i hele sin længde 1/12 1909.

Anlægsomkostningerne androg ca. 67 mill. kr. Tallet synes forholdsvis beskedent



Reigubod tunnel

i dag for så stort og vanskeligt et anlægsarbejde, men forskellen i pris- og pengeværdiforholdene i dag og for 65 år siden må tages i betragtning.

Bergensbanen er enkeltsporet og 492 km lang (omtrent som fra København via Fredericia til Aalborg). Der er 73 stationer eller holdepladser, hvoraf en del kun er beregnet for den mere lokalbetonede trafik på strækningen. Over 100 km af banelinjen ligger over nåletræsgrænsen — 900 m — og ca. 40 km over grænsen for al trævegetation — 1200 m. — På strækningen er der 178 tunneler med en samlet længde på 36,7 km. Den længste tunnel er Gravehalsen mellem Myrdal og Vatnehalsen, der er 5,3 km lang, som det tager togene 7 minutter at passere. Derudover har det på højfjeldet været nødvendigt at bygge 17,2 km træ-tunneler og 47,8 km træ-sne-skærme over banelinjen af hensyn til lavinefaren i vinter- og ikke mindst i tøbrudstiden om foråret. Banen har som yderligere sikkerhed for trafikens uhindrede og planmæssige opretholdelse en park af stærke, roterende sneplove til sin rådighed.

Den stejleste stigning har Bergensbanen i retningen vest—øst (1:50). Fra Bergen og de første 107 km til VOSS stiger banelinjen fra 3,9 til 56,5 m, men de følgende 73 km fra VOSS til banelinjens højeste punkt ved Taugevand stiger den ikke mindre end 1244 m.

Finse

station ligger 1222,2 m o. h. og er Nord-europas højst beliggende jernbanestation. På Finsevandsøen ligger der hvert år is til midten af juli. Finse er velkendt i turistikredse, og stationen er hovedcenter for såvel manuel som maskinel assistance, for derved at gøre det muligt altid at kunne holde jernbanelinjen over højfjeldet farbar.

På den efterfølgende ca. 221 km lange strækning fra Taugevand over Geilo-Ål og Goll til Hønefoss, der ligger 96,8 m o. h. falder banen 1204 m. Derefter stiger den igen fra 96,8 m ved Hønefoss til 313,2 m ved Roa, en strækning på 32 km, for den endelig de sidste 58 km når ned til Oslo Ø, der ligger 4 m o. h.

Bergensbanens tog fremføres af diesel-loko (My). Togene beregnet for den mere lokale trafik er dog motor- eller damp-tog. Der er een dag- og nathurtigtogsforbindelse, der kun har standsninger ved de største stationer undervejs fra Oslo til Bergen og omvendt, med spise- og I og II kl. sovevogne. Rejsetiden med disse tog er 10½ time. Fra juni til september løber »Bergensekspressen« daglig, og indtil november 3 gange om ugen. Dette tog stand-



Finse station, 1222 m o. h.

ser ved byerne på højfjeldet, hvor de store højfjeldshoteller er beliggende, og rejsen gennemføres med dette tog på godt 7 timer. Enkeltbilletprisen Oslo—Bergen er 57 kr. plus 1 kr. for pladsbillet. Til »Bergensekspressen« kræves yderligere 10 kr. for hele strækningen. (En enkeltbillet København—Aalborg, samme vognklasse, koster til sammenligning 42 kr.).

I månederne juni, juli og august 1958 var det samlede antal rejsende i begge retninger forbi Finse 137.780. I samme måneder i år er trafikken antagelig noget større, men præcise tal foreligger endnu ikke.

Anlægget af banen

er et imponerende stykke ingeniørarbejde, der uundgåeligt må aftvinge alle beundring og respekt for ingeniørernes og teknikernes dygtighed allerede ved århundredskiftet. Store fremskridt er som bekendt siden sket netop på disse områder. Med beundringsværdig opfindsomhed har ingeniørerne overalt udnyttet de forhåndenværende og af naturen skabte brugbare muligheder i det vanskelige terræn, men hvor disse ikke har været tilstrækkelige, har de formået at placere banelinjen dels i gallerier langs fjeldsiderne, dels i tunneler igennem disse.



»Gravehals-tunnelen« mellem Myrdal og Vatnehalsen på højfjeldet ca. 1100 m o. h.

En tur med Bergensbanen er derfor en storslået oplevelse. Den går igennem af-sides liggende, fredfyldte og skønne dale, langs højtliggende, spejlblanke fjeldsøer, over brusende elve og skummende bjerg-fosser, for så endelig på selve højfjeldet at give den rejsende uforglemmelige ind-tryk af Norges vilde, forrevne og stor-slåede fjeldverden, hvor — selv på sommer-dage — sne og isgletchere glitrer i sol-skinnet på de mange høje fjeldtoppe og plateauer.

Foruden den praktiske og kommercielle betydning, Bergensbanen har skabt for bedre, og navnlig hurtigere og sikrere han-dels- og samkvemsforbindelse imellem Norges to største byer, har banen des-

uden fået stor betydning for turistbesøget og — livet i landet. Langs Bergensbanen ligger i dag ved Finse, Geilo, Myrdal m. fl. stationer store, i sommertiden stærkt op-tagne turisthoteller. Og i vintertiden ud-foldet der sig her et vintersportsliv, der næppe er langt fra at ligge på højde med de sydligere liggende og berømte steder for sådant, som f. eks. Sct. Moritz, Gar-misch-Partenkirschen o. lign.

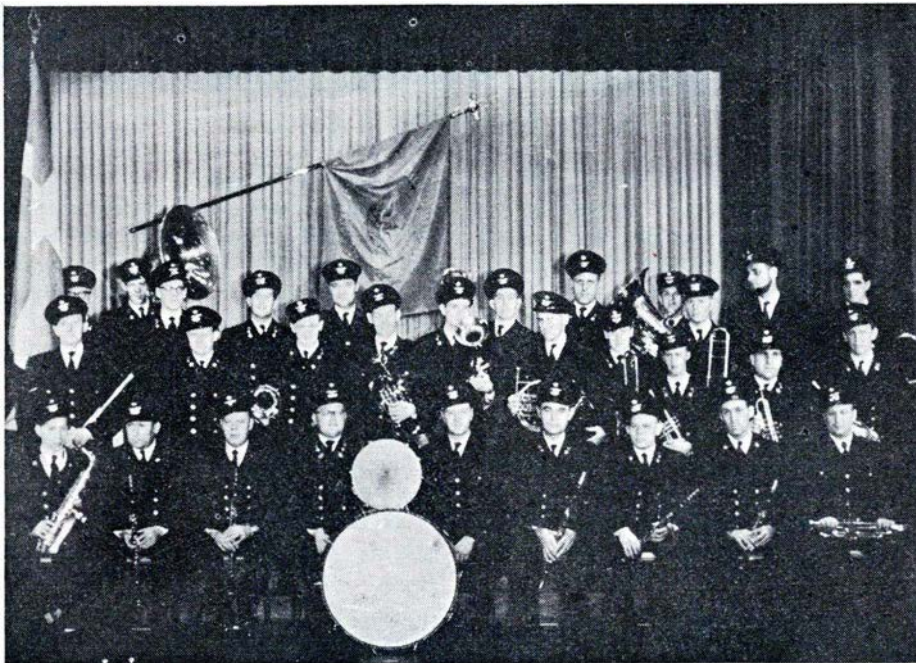
I anledning af det forestående 50 års jubilæum for banen, forbereder Norges Statsbaner afholdelsen af en udstilling i Bergen samt udgivelsen af en speciel bro-chure og en farvefilm om og fra banen.

Norges Statsbaner har i dag en udstræk-ning af 4400 km, hvoraf 1583 km vil være

elektrificeret ved udgangen af 1959. Men de norske statsbaner er i dag ude for præcis de samme vanskeligheder som de danske. Underskudet i sidste regnskabsår steg 32 mill. kr. til 182,2 mill. kr. Der rationaliseres derfor nu stærkt også der. Urentable sidelinjer nedlægges og erstattes overalt med statsdrevne busruter. Centralt beliggende byer som f. eks. Hønefoss ca. 55 km fra Oslo er i dag centrum for et vidtforegnet net af busruter, og den der-værende rutebilstation netop under udbyg-ning til den dobbelte kapacitet. Og sådan er det overalt i Norge i dag, men vi kender jo billedet herhjemme fra.

J. Gram.

★



Københavns Jernbaneorkester 1959

Dansk Jernbaneforbund rundede den 24. oktober sin 60 års stiftelsesdag og markerede begivenheden ved en række festligheder landet over i de forskellige fællesafdelinger. Københavns fællesafdeling måtte dele festen over to aftener, den første aften med 500 deltagere og den sidste med 800. Disse to fester blev en stor og festlig oplevelse for deltagerne, derved, at Københavns Jernbaneorkester gennem to timer formåede at underholde, dels med koncert af det 40 mands orkester og dels ved solister fra orkestrets medlemmer.

Det var et skønt klingende og velaf-stemt orkester, der nåede det musikalske højdepunkt i Østrigs overturen, hvor man gennem musikken i dens tre satser fornem-mede Østrigs tilblivelse og landets liv og kamp gennem tiderne.

Når vi ved, hvor svært det er for jern-baneorkestret at kunne samles til de man-ge, mange prøver, der nødvendigvis er gået forud for koncerten, på grund af de skiftende tjenester og de mange forskel-lige arbejdspladser, tjener det ikke alene orkestrets medlemmer til al ære for det opnåede resultat, men i særdeleshed orke-strets dirigent, hr. Hindsberg, der vovede at give sig selv og orkestret i lag med den meget krævende opgave.

Der var kun et der skæmmede koncer-ten, og det kunne en stor del af festdelta-gerne slet ikke være bekendt, og det var den megen snakken under koncerten, ja, det var som om man gjorde sig al mulig umage for at overdøve orkestret. Er det virkelig blevet sådan, at menneskene ved den daglige omgang med radiomusik be-tragter al musik som en art underholdning,

man lader gå ind ad det ene øre og ud ad det andet?

DSB kan føle sig stolt over det dygtige orkester, jernbaneetaten har i dag, der på så værdig en måde kan repræsentere eta-ten, hvor man har bud efter orkestrets medvirken.

H. K. og R.

MAANEDS-

● ● ● ● ● ● ● ● *magasinet*

Esbjerg den 5. oktober. En MKFK mo-torvogn afsporede ved 20-tiden i et sporskifte ved Frodesgade broen, hvor-ved det mest trafikerede afsnit af sta-tionen blev spærret. Der gik det meste af 12 timer før den tunge vogn var på spor igen.

Varde den 5. oktober. Et rangertræk kørte i morges mod tre godsvogne, der hen-stod i spor 1. Overportør J. K. Kjær-gaard, der stod på rangertraktoren, op-dagede i sidste øjeblik de henstående godsvogne. Han blev slynget mod trak-torens bagvæg og slog ryggen hårdt mod den. 6 godsvogne beskadigedes.

Korsør den 5. oktober. Færgen »Chr. IX« skulle ved 19-tiden sættes i fart efter at have været oplagt ved fæstningskajen. Strømmen førte færgen over mod bol-værket på banegårdskajen. Medens kaj-en blev alvorligt beskadiget, var der intet at se på den gamle færgе, der kunne sættes i fart efter planen.

Roskilde den 7. oktober. Da lokaltoget fra Kh. kl. 14,15 ankom til Roskilde, opdagede man, at det røg svagt fra den ene aksel på motorvognen. Kort efter brød ilden ud i lys lue, og da det ikke var muligt at slukke ilden med vog-nens skumslukker, blev brandvæsenet tilkaldt. Man mente først, at ilden stammede fra banemotoren, men dels

opstod ilden ikke i den ende af vognen, hvor motoren er, og vognen kunne selv køre efter, at ilden var slukket, så den måtte stamme fra vognens passagerafdeling. Brandskaden beløber sig til ca. 100.000 kr.

Knudshoved den 8. oktober. Efter at en lastbilchauffør i aften havde kørt sin vogn på plads på færgen »Halskov« og ville begive sig til færgens salon, blev han klemt mellem en bil, der kørte ombord, og væggen, og faldt derefter ind mellem bil og påhængsvogn, hvis hjul kørte over ham. Han førtes til sygehuset i Nyborg, hvor han nogle dage efter døde som følge af de alvorlige kvæstelser, han havde pådraget sig.

Ringsted den 16. oktober. En banarbejder blev ved godt 7-tiden overrasket af et efterfølgende motortog, da han på skinncykel var på vej fra Adamshøj til Ringsted. Det lykkedes ham at springe af cyklen og bringe sig i sikkerhed, før toget knuste cyklen.

Frederiks den 17. oktober. Ved 7,30-tiden blev en personbil påkørt af et godtog på den ubevogtede overskæring ved hus 16. Bilen blev ramt midt på og slyngedes rundt mod en telefonmast og derefter slæbt med af toget. Føreren af bilen slap med nogle knubs, og en passager fik brækket begge kraveben og en albue vredet af led. Begge var spændt i sikkerhedsbælte.

Helsingborg den 18. oktober. Færgen »Helsingør« kolliderede under indsejlingen til Helsingborg ved 20-tiden med en mindre tankbåd. For at forhindre tankbåden i at synke, trykkede færgen båden ind mod havnepieren. Da det blæste stærkt, var det ikke muligt at landsætte færgens passagerer, der måtte blive om bord til færgen kom i leje ved 22-tiden. Ved søforhøret blev det oplyst, at færgens kaptajn i første omgang antog tankbådens røde lanterne for at være baglygten på en bil på havnepladsen.

Flintholm den 19. oktober. Som følge af kortslutning udbrod der kl. 16,45 brand i en hurtigafbryder på Flintholm omformerstation. Uheldet medførte, at Stogene på flere strækninger var ude af drift indtil kl. 17,35.

Kolding den 20. oktober. Under rangering i formiddag var portør H. Bonde uheldig ved at glide på en fugtig svelle og faldt, så en godsvogn kørte over hans ene fod.

København H. den 20. oktober. Ved 12,30-tiden udbrod der, som følge af en tøjregryde, der kogte over, ild i perrontaget over S-togssporene. Det blev nødvendigt at afbryde strømmen til S-togene i ca. 40 minutter, mens slukningen af

branden stod på. Der brændte ca. 100 kvadratmeter.

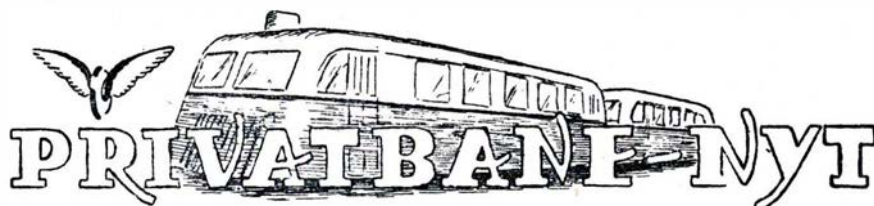
Halsskov den 19. oktober. Da man ved godt 11-tiden tog biler om bord på færgen »Halsskov«, viste det sig, at der var mødt 60 biler med forudbestilling mere end som færgen kunne medføre. Færgen »Nyborg«, der lige var sejlet tom fra Korsør, blev kaldt til Halsskov, hvor den fik de 60 biler og en halv snes chancebiler med til Nyborg, hvortil de ankom med en halv times forsinkelse. Det har senere vist sig at fejlen ved pladsreserveringen skyldtes fejlbetjening af pladsbestillingsmaskinen på Kh.

København den 20. oktober. Ministeriet for offentlige arbejder blev i dag idømt

en erstatning på 4000 kr. plus 1400 kr. i sagsomkostninger, fordi DSB i syv år ikke kunne bestemme sig til, hvorvidt to ubebyggede grunde i Hareskov skulle eksproprieres eller ej.

Sædding den 26. oktober. Et rangertræk fra Videbæk påkørte i eftermiddag en traktor med påhængsvogn på overskæringen ved Stensig. Traktoren blev slæbt med rangertrækket 100 m hen ad banen, og traktorføreren pådrog sig derved meget alvorlige kvæstelser.

Gedser den 27. oktober. Som følge af storm og højvande måtte færgefarten i dag indstilles, da vandstanden var så lav, at færgerne stod på bunden i havnene.



Balling den 1. oktober. Motorvognen for formiddagstoget fik i dag afsporet et hjulsæt. Falck fra Skive fik i løbet af en time atter bragt vognen på sporet.

Vestbirk den 6. oktober. En ko, der havde overnattet på banelinien, blev i den tætte morgentåge påkørt og dræbt af skinnebussen fra Horsens. Skinnebussen afsporede og bremserne ødelagdes. De rejsende måtte i morgen- og formiddagstimerne befordres med biler.

Sæby den 18. oktober. En tom godsvogn blev af blæsten sat igang på Sæby st. og fortsatte mod Frederikshavn, hvorfra kom en skinnebus. Sammenstødet skete ved Reimersvej. Sammenstødet var så kraftigt, at alle 12 rejsende faldt ned fra sæderne og 6 af dem pådrog sig lettere kvæstelser. Godsvognen blev på det nærmeste ødelagt, men både den og skinnebussen blev på sporet.

Driftsresultater

Horsens—Bryrup—Silkeborg

Banens driftsunderskud var steget fra 247.552 kr. til 255.002 kr.

Antallet af rejsende er gået frem med 70.144, hvilket er en stigning på ca. 14,5 pct. Af stigningen falder ca. 20.000 på jernbanen og ca. 50.000 på de i forbindelse med Horsens Vestbaner drevne omnibusruter. Den store stigning i antallet af omnibuspassagerer skyldes den af Hor-

sens Vestbaner foretagne omlægning af persontrafikken fra jernbanen til rutebiler.

Indtægten ved personbefordringen er steget med ca. 12,5 pct. fra 692.198 kr. til 778.988 kr.

Der har været en tilbagegang i vægten af den befordrede godsmængde på ca. 800 tons fordelt på de forskellige varegrupper.

Når godsindtægterne — trods nedgang i den befordrede vægtmængde — viser en stigning på godt 3.000 kr., skyldes dette udelukkende en forøget pakkebefordring med rutebilerne.

På grund af for ringe benyttelse er Gammelstrup station blevet nedlagt som ekspeditionssted og omdannet til trinbrædt med pakkeindlevering.

Sammen med Horsens Vestbaner er der i december 1958 anskaffet en ny Volvo dieselmobil, samtidig med at en ældre rutebil er ophugget.

For rutebilerne gælder det, at indtægten pr. vognkilometer er faldet med 6 øre fra 98 øre i 1957—58 til 92 øre i 1958—59. Da udgiften pr. vognkilometer imidlertid ligeledes er faldet med 6 øre fra 87 øre til 81 øre pr. kilometer på grund af den mere intensive udnyttelse af materiellet, der har nedsat generalomkostningerne, er nettooverskudet ved omnibusdriften steget med ca. 20.000 kr.

Horsens—Bryrup—Silkeborg jernbane har garanti til 31. marts 1962, dog således,

at Them kommune foreløbig kun har garanteret til 31. marts 1960. Som en betingelse for fortsat at yde garanti for deltagelse i underskudsdekningen har Them sogneråd imidlertid ønsket, at der blev udarbejdet en trafikplan for hele Bryrupbanens opland. På generalforsamlingen udtalte sognerådsformand Brønd, Them, at han fandt, det var en ringe trøst, at underskudet ikke var så stort som ved mange andre privatbaner, og fandt iøvrigt, at denne form for trafik havde overlevet sig selv.

Hvis min formodning er rigtig — fortsatte Brønd — er der tanker fremme, som går ud på, at der skal oprettes stationer og faste ejendomme, også efter at banen er standset. Jeg er bange for, at man der ved vil gå fra den ene underskudsforretning til den anden.

Trafikbehovet bør kunne varetages uden for stor administration, og jeg henstiller, at man ikke bevæger sig alt for højt op.

Horsens—Juelsminde i likv.

På banens generalforsamling udtalte formanden, at salget af banens værdier hidtil havde givet 4,7 pct. mindre end beregnet.

— Blandt de aktiver, som har givet mindre end anslået, skal særlig peges på bygninger med grunde og stationsarealer, sagde formanden. De var i åbningsstatus ansat til tilsammen 445.000 kr., men har kun kunnet udbringes til ca. 336.000. Nedgangen falder udelukkende på bygninger og arealer i Juelsminde, medens bygninger og arealer på strækningen fra Horsens til og med Klakring har indbragt, hvad der var forventet.

Et aktiv, som ligeledes har givet mindre end anslået i åbningsstatus, er banens dieselloko, som udvalget så sig nødsaget til at afhænde for 80.000 kr., hvilket kun er det halve af det, der var regnet med.

For andre posters vedkommende har der været udslag til den anden side. Spor-materialerne har således indbragt ca. 937.000 kr. mod anslået 850.000 kr.

Det endelige provenu ved samtlige afhændelser synes herefter i øjeblikket ikke at ville komme til at ligge meget under, hvad den samlede værdiansættelse af aktiverne i åbningsstatus var anslået til.

Banen venter at der kan blive en dividende på ca. 44 pct., men dersom Vejle amtsråd vinder sagen som det har anlagt mod banen, bliver der kun ca. 19 pct. i dividende.

Horsens—Odder

Banens underskud var steget fra 56.140 kr. til 77.503 kr., hvilket udelukkende skyldtes lønstigningen. Antallet af rejsende med togene har i driftsåret 1958—59

været ca. 12.000 større end året i forvejen; men da antallet af rutebilpassagerer samtidig er gået tilbage med ca. 17.000, har der været en nedgang i antallet af rejsende på knap 2 %.

Vægten af den befordrede mængde gods og kreaturer er gået tilbage med knap 4.000 tons, svarende til ca. 9,9 %, hvoraf ca. 3.000 tons skyldes nedgang i mergelbefordringen.

De samlede godsindtægter er faldet fra 211.260 kr. til 199.199 kr., eller med ca. 5,7 %.

Horsens Vestbaner.

Den på banen gennemførte rationalisering bevirkede, at banens underskud gik ned fra 393.242 kr. til 151.030, hvilket vil sige, at banens regnskab forbedredes med 61 pct.

I driftsåret 1958—59 er personbefordringen udelukkende afviklet med de i forbindelse med Horsens—Bryrup—Silkeborg Jernbane drevne omnibusruter, og det må ved sammenligning af statistiktallene for 1958—59 og 1957—58 tages hensyn til, at halvdelen af de forøgede personindtægter ved omnibusdriften er bogført under Horsens—Bryrup—Silkeborg Jernbane.

Vægten af den befordrede godsmængde har andraget 41.790 tons, hvilket er en nedgang på 2.168 tons sammenlignet med driftsåret 1957—58. Nedgangen andrager ca. 4,9 % og fordeler sig jævnt på de forskellige varegrupper, der har været transporteret. Indtægten ved godsbefordringen har andraget 279.129 kr., hvilket svarer til en nedgang på ca. 4,7 % sammenlignet med forrige driftsår.

De samlede indtægter viser en nedgang på ca. 88.000 kr.; men da udgifterne samtidig er gået ned med godt 330.000 kr., er der tale om en forbedring af driftsresultatet på ca. 242.000 kr. sammenlignet med driftsåret 1957—58.

Odense—Kerteminde—Martofte

Banens underskud steg med 55.000 kr. fra året forud til 359.473 kr. Der havde været en indtægtsnedgang på ca. 5.000 kr. og en udgiftsstigning på ca. 50.000 kr. Staten har nu overtaget aktiemajoriteten således, at staten på kommende generalforsamlinger vil have 16 stemmers overvægt. — Kerteminde byråd har iøvrigt vedtaget at rejse krav om at byen bliver repræsenteret i banens bestyrelse, da byen ikke har nogen indflydelse på banens drift.

Silkeborg—Kjellerup—Rødkærbro

Her viste underskudet en lille stigning på 5.000 kr., hvilket var 46.000 kr. mindre end budgetteret. Underskudet var for

sidste regnskabsår 228.000 kr. Med sommerkoreplanens ikrafttræden i 1958 opførte videreførelsen af en del af banens tog til og fra Viborg, da antallet af transiterende rejsende var dalet så meget, at DSB end ikke ville betale den normalt anvendte kilometertakst for togfremførelsen. Dette havde medført, at ca. 20.000 kr. af personbefordringsindtægten blev flyttet over på rutebildriften. Ved omstationering af rutebilpersonalet var der sparet 7.000 kr. i lønningsudgifter. Banens drift er garanteret til 1966.

Køge—Ringsted

Underskudet var her steget med ca. 7.000 kr. til 37.554 kr. Der havde været en stigning i de samlede indtægter på 7.300 kr., men lønstigningen på 15.000 var 1000 kr. mere end banens samlede udgiftsstigning.

Langelandsbanen

Også her har der været en stigning i indtægterne på 33.500 kr., men stigningen i udgifterne var 49.500 kr. Driftsunderskudet blev på 126.314 kr., en stigning på 16.000 kr. mod året forud. Først efter generalforsamlingen begyndte man at drøfte banens standsning og hvad der skulle følge efter. Når Siø broen kommer til Rudkøbing, bliver spørgsmålet om koncession på rutebilkørsel Svendborg—Rudkøbing aktuelt.

Vemb—Lemvig—Thyborøn

Reelt har banen sparet 107.000 kr. ved nedlæggelsen af privatbanestationen i Vemb og personalereduktion, men som følge af uforudseelige uheld med materiellet viste banens underskud en stigning på ca. 53.000 kr. til ialt 560.695 kr. Banen har gennemsnitlig befordret 965 rejsende med tog og 200 med biler daglig, og på hverdage ca. 110 t gods.

Lyngby—Nærum

Her har man haft en meget betydelig forbedring i banens regnskab, underskudet er gået ned fra 148.000 kr. i fjor til 70.793 kr. i sidste regnskabsår.

Den økonomiske forbedring af driften i det forløbne år skyldes væsentlig, at der har været en stigning i passagerantallet. Nærumbanen har således haft 1,4 mill. passagerer mod 1,3 mill. året forud. Derimod har der været en nedgang i passagerantallet på ca. 100.000 på Lyngby—Ørholm-ruten. Nedgangen her opvejes imidlertid stort set af en tilsvarende stigning i antallet af passagerer på Jægersborg—Gl. Holte-ruten.

Nærumbanens smertensbarn er bybussen i Nærum. Ved at opretholde denne busrute ydes der beboerne i Nærum en

stor service, men ruten giver et meget stort underskud.

Banen havde søgt ministeriet om et statstilskud på ca. 300.000 kr. til forbedring af stationsforholdene i Brede og af materiellet, hvilket er blevet afslået, formentlig som en følge af den kommende Lundtoftebane.

Mariager—Fårup—Viborg

Banernes samlede underskud blev på 333.183, hvilket er ca. 20.000 kr. mere end året forud. Banens drift er nu garanteret til 31. marts 1961.

Nordvestfynske

Årets underskud er her steget med ca. 60.000 kr. til ialt 452.675 kr. Der havde været indtægtsfremgang både for person- og godsbefordringen, men lønningsudgiften viste en stigning på ca. 72.000 kr. Af formandens beretning fremgik det bl. a., at man så gerne ville sammenligne det sidste normale år før krigen med i dag. Gør man det, viser det sig, at personalet er steget med 34 pct. og godsmængden med 3 pct. Der er grund til at tro, at banen vil have eksistensberettigelse i mange år endnu.

Svendborg—Nyborg

Da spørgsmålet om banens likvidation ikke stod på dagsordenen, kom man let over dette spørgsmål. Staten, der nu ejer 56,63 pct. af aktiekapitalen, havde i sommer erklæret, at spørgsmålet om likvidation først burde tages op på generalforsamlingen i efteråret 1960.

I tilslutning til beretningen forelagdes regnskabet. Indtægterne har været renter på 1856 kr., og udgifterne er på ialt 205.000 kr., hvoraf de 190.000 kr. er forpagtningsafgift til Statsbanerne. I de senere år har statstilskudet været 60 pct. af underskudet. Måske bliver det 65 pct., og kommunernes andel kommer derefter til at ligge mellem 80.000 og 90.000 kr.

Skagensbanen

Banens regnskab viste en forbedring på ca. 65.000 kr. mod forrige år, idet underskudet er gået ned fra 261.517 kr. til sidste års 196.498 kr. Der er bevilget banen 300.000 kr. til istandsættelse af banens spor, og dette arbejde ventes påbegyndt inden så længe. I sin beretning ud-

talte banens formand bl. a.: Lad mig oplyse, at banen i 1958—59 til personale og pensionister har udbetalt ialt ca. 1,1 mill. kr. Man regner med, at en videre vandring af et sådant udbetalt beløb giver en skatteevne på 2½ gange beløbet, det vil altså her blive på ca. 2¾ mill. kr.

Den sikre skatteindtægt, den omsætning, der er knyttet til nævnte udbetaling, samt endelig banens eget indkøb, der i størst mulig udstrækning placeres lokalt, må berettige til at bruge udtrykket: Skagensbanen — en virksomhed i byen!

Stubbekøbing—Nf—Nysted

Banens underskud steg fra 192.868 kr. til 225.732 kr. Driftsindtægterne var faldet med 17.528 kr., hvoraf de ca. 11.500 kr. hidrørte fra mindre turistikørsel for DSB af personale til færgerne i Gedser. Mængden af gods var faldet lidt, men indtægten deraf var steget med godt 5.000 kroner.

Troldhede-banen

Det samlede antal rejsende på bane og rutebil har været ca. 342.000 kr. eller ca. 940 rejsende pr. dag. Indtægten af personbefordringen viste en nedgang på ca. 5.000 kr., hvorimod godsbefordringen viste en stigning på ca. 41.000 kr. Driftsunderskudet var på 322.355 kr., hvilket er ca. 1000 kr. mindre end i fjor. Banens faste personale er reduceret med 2 til 44, og antal pensionister er på 66. Man havde i driftsåret afsluttet moderniseringen af rutebildriften, der herefter både til ruterne og til turistikørsel har moderne dieselbusser. Banen venter nu på tredje år på tilladelse til at erstatte bevogtningen af bommene på Fynsvej i Kolding med automatiske halvbomme og blinklys.

Vestsalling-banen

Underskudet er her steget med ca. 25.000 kr. til ialt 146.628 kr. Der havde været en mindre nedgang i antal rejsende, hvorimod godset viste en stigning på godt 18 pct.

Varde—Nr. Nebel

Som følge af stigende indtægter på banen og på bilruterne blev det budgettede underskud på ca. 113.200 kr. nedbragt til et endeligt driftsunderskud på 14.927 kr. mod 728 kr. året før. Banens

RANDERS-HADSUND
FRA TIL DOBBELT
CYKLER REJSEBANEKØB ENKELT
DATO
JERNBANE A/S

BELL-GRAPHIC SYSTEM

A/S SYSTEMEX
BORGERGADE 15 · KBHVN. K · PALÆ 2890

rutebiler har, efter at der er foretaget afskrivninger på rutebiler og garager med 35.600 kr., haft et overskud på 40.191 kr.

Varde—Grindsted

Banens driftsresultat blev et underskud på 57.475 kr. mod 66.894 kr. året før. Der havde været betydelig stigning i såvel person- som godsbefordringen. Banens andel i rutebilerne Vejle—Grindsted—Varde blev 25.200 kr., hvilket er 10.000 kr. mere end året før. Denne rute har ialt i året 1957—58 givet et overskud på 121.487 kr.

Ørnhøj—Holstebro

I stedet for banens afdøde formand, direktør Hj. Sørensen, Holstebro, er valgt gårdejer Sv. Bilberg, Vinding. Banens underskud blev 134.800 kr. mod 122.786 kr. året før.



Glasmagasinet

Vestergade 34 · Thisted
tlf. 536

Største udvalg i glas - porcelæn
køkkenudstyr
og gaveartikler

G. H. MØBLER

Vestergade 34 - Varde
Tlf. 53

Allt i moderne nutidsmøbler
Reparation og ombetrækning

Landbosparekassen i Horsens

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

Danske sukkerfabrikers roebane loko II

Vi bringer her et par billeder af Assens Sukkerfabriks damploko nr. 3, hvis roebaner går til Ørsted og den sydligste til Hårby. Begge baner kører gennem et meget smukt terræn, og her er det ikke som på Lolland flade arealer. Her er masser af bakker, som banerne snor sig omkring, og nogle steder får det næsten karakter af bjergbane.

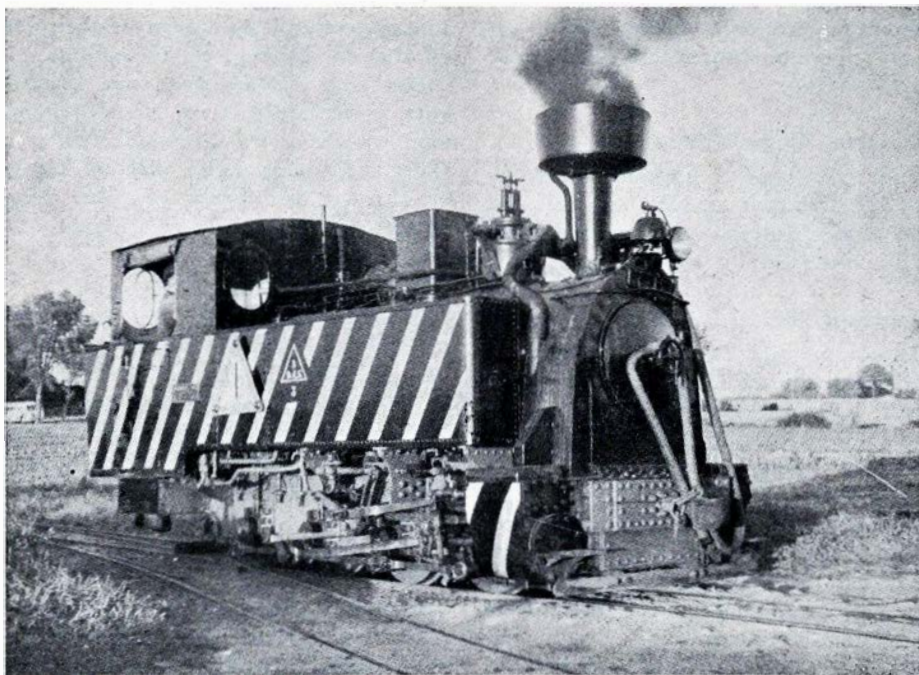
Selve sporet er, såvidt det kunne ses, overalt lagt på jernsveller. På yderstrækningerne er det noget spinkelt, men i nærheden af Assens er det meget fine og svære spor.

Mon ikke der netop her findes en bane, som den modelbanefolkene efterlyser andet steds her i bladet, hvor de om sommeren kunne »lege futtog« i skønne omgivelser?

Lok. nr. 3's data

Loket er jo noget for sig. Det er et ODO loko bygget i 1910 hos Henschel som nr. 9997. Som det fremgår af billedet, er det firekøbt, med hjulene inden for rammen, og som det også ses, er bemalningen af det et kapitel for sig. Selve loket er sort, og striberne skiftevis hvide og gule, og trekantskiltet på siden er en almindelig færdselstavle! Ja, selv cylindererne er malet, så det er en temmelig malerisk fremtoning.

Denne tigerstribede bemaling er blevet



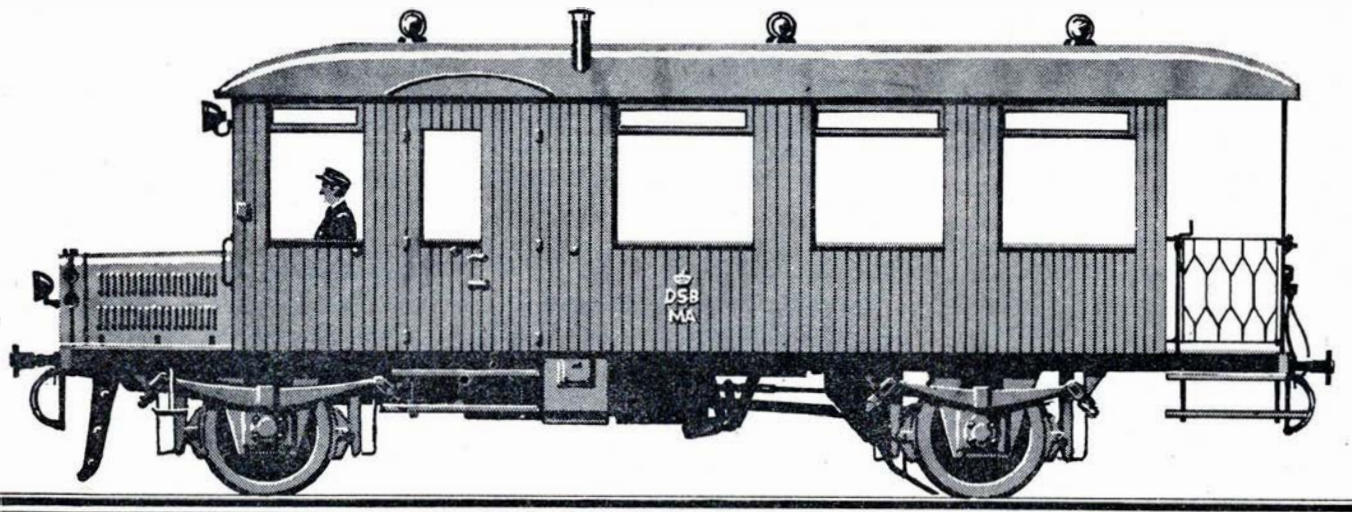
Assens sukkerfabriks loko nr. 3

nødvendig, efter at toget er blevet torpederet af en bil i Assens.

Tenderen eller vandvognen er heller ikke helt almindelig. Den er ens i begge ender, og på hver platform står en dunkraft, der sikkert af og til er i brug, da

sporene just ikke er hurtigtogsspor. Foran på loket hænger en vandslange, hvormed der tages vand fra tenderen, og da denne ofte går bagest i toget, følger at det er en lang slange, der skal til.

Jernbanemateriellets historie IV.



Benzinmekanisk motorvogn, litra MA, byggeår 1925 (ialt 3 stykker.) (De forenede Automobilfabrikker, Odense.)

Max. hastighed 70 km/t. 6 cyl. »Continental« benzinmotor, udviklende max. 100 hk., 24 siddepladser. — Statsbanernes første motorvogne, først anvendt på Risskovbanen ved Århus, senere på strækningen Hellerup—Nørrebro. — Konstrueret til at kobles sammen med bagenderne*) og oprindeligt udstyret med centralpuffer, hvilket senere blev ændret.

*) Evt. med personvogne imellem.

Hadsten

Jernbanepersonalet anbefales

Slagterforretningen

Knud Petersen - Østergade 9, Hadsten
1. kl.s kød - Flæsk og pålæg
Telf. Hadsten 56

Jernbanepersonalet anbefales

Broderi- og Trikotageforretningen

v. Ellen Pedersen - Søndergade 11
Broderi - Trikotage - Lingeri - Småting
Telf. Hadsten 284

TRIKOHL Renseri

v. E. Høj - Ågade 2 - Hadsten
Telf. Hadsten 315
Altid nobel 1. kl.s rensning

Hadsten Apotek

Nørregade 1 - Hadsten - tlf. 10

Ryomgaard

ESSO servicestation

Skovvej 2 - Ryomgaard - Tlf. 145
Benzin - Olie - Smøring -
Autoreparation

Ryomgaard Møbellager og Møbelsnedkeri

E. T. Svendstrup
Jernbanegade 23 - telf 95

Hobro

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

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

Bjerringbro

Kirstine Jensen's Tandteknik

Storegade 2 . Bjerringbro
Telf. 247

Hjemmebageriet

Skolegade 4 . Bjerringbro
Telf. 359

Altid 1. kl.s brød og kager
Bestillinger modtages

Aalborg

A. C. Johansens efft.

Boulevarden 2 - Aalborg - tlf. 2 56 88
Alt i isenkram - glas - porcelæn
og udstyr

Bageriet

Jens Houen
Fynsgade 18. Ålborg . tlf. 28482
Vi har byens lækreste brød
og kager

Løgstør

Løgstør Andels Svineslagteri

Telf. Løgstør 9

Løgstør KUL-IMPORT

Telf. Løgstør 18

SNEHVIDE vaskeriet

S. Carstensen - Rådhusgade 11
1. kl.s nobel og skånsom vask
Telf. Løgstør 180

Bageriet

Arne Johannesen - Søndergade 1
Altid 1. kl.s brød og kager
Telf. Løgstør 84

Silkeborg

Brødsalget

Metha Jensen
Holbergsgade 27 - Silkeborg
Telf. 675
Altid frisk brød og kager
konfekturer og is

Brønderslev

Kolonialforretningen

S. A. Larsens efft. - P. E. Borup
Kolonial - vin - tobak
konserver. - Spec. kaffe
Husk - magen til kaffe
kan ingen anden skaffe . . .
Frederiksgade 8 - Brønderslev . tlf. 350

Hjørring

Hjørring ny Tømmerhandel

Odinsvej - telf. 1321 - 1562

Alt i trælast og
bygningsartikler

Kolonialforretningen

K. A. Sudergaard
Skagensvej 16 . tlf. Hjørring 247
Kolonial - vin konserver
tobak
Spec.: kaffe

Sjælland

Slagterforretningen

Anni og Bent Henriksen
Vi fører kun 1. kl. varer
Kød - flæsk - alt i hjemmelavet pålæg
og dybfrosne varer
Marksvinget 7, Køge, tlf. 2250

Kolonialforretningen

Øster Sandmarksvej 13, Køge
Kolonial - vine - tobak
Konserver og kaffe
M. Jørgensen. Tlf. Køge 394

B P service station

Brøndum Andersen, Trekanten
Benzin - olie - vask
Smøring - 1. kl. autoværksted
Biler udlejes uden fører
Tlf. Frederikssund 655

pinolformede akselhals igen og banker det forsigtigt på plads. Pas nu endelig på sporvidden.

Herefter saver og filer man de nu overflødige akselhalse væk, og lejebladet loddes fast til vognbunden. Vognen forsynes endvidere med puffere, loddes fast. Koblinger fastgøres ved hjælp af fastloddede, fladhovedet messingskruer.

Trinet 1. fremstilles af en bøjle af 0,5 mm pianotråd, der stikkes gennem trinene, der udklippes af en 3 mm bred messingstrimmel, hvorefter bøjlen fastloddes til pufferplanke og tværdrager.

Vognen mangler nu kun at blive forsynet med håndsving til betjening af »bundlemmene«. Der anbringes et håndsving umiddelbart op til den indvendige side af hver puffer, se hovedtegningen. Håndsvingene stikkes igennem små 1,5 mm lange røstumper, der fastloddes øverst på vogn gavlen og nederst på pufferplanken.

Man foretager nu en sidste afpudsning, og vognen er tjenlig til maling. Undersiden af vognen, længde- og tværdrager un-

der bremseplatformen samt puffere, lejer og håndsving og trin males sorte. Det øvrige males brunt.

Til sidst forsynes vognen med påskrift, denne sker med hvide prikker og streger, der markerer tal og bogstaver. På skriftstavlen er dog sort. I den modsatte ende af vognsiden males en hvid tavle.

Og vognen er færdig.

J. B. Dyrkilde.



Karup

Overtrafikassistent M. Albertsen, Charlottenlund, er udnævnt til stationsforstander i Karup, hvor stfst. K. E. Kristensen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Klampenborg

Trafikkontrollør W. Hansen, Klampenborg, er udnævnt til stationsforstander ved Klampenborg st., hvor stfst. A. R. Wehnert har søgt afsked på grund af svagelighed (66 år).

Laurbjerg

Trafikkontrollør F. Andersen, Køge, er udnævnt til stationsforstander i Laurbjerg, hvor stfst. E. S. Henriksen e. ans. er flyttet til Årup.

Præstø

Overtrafikassistent G. Møller, Præstø, er forfremmet til stationsforstander ved Præstø st., hvor stfst. Kr. Blendstrup har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Dødsfald

Banevagt H. A. Pedersen, fh. Høng, 82 år.
Banearbejder Th. E. Frederiksen, fh. Hering, 81 år.

Stationsmester H. H. Borg, Ilskov 1930—34 og Eltang 1934—44, 80 år.

Lokofører H. Kaster, fh. Østerport, 79 år.

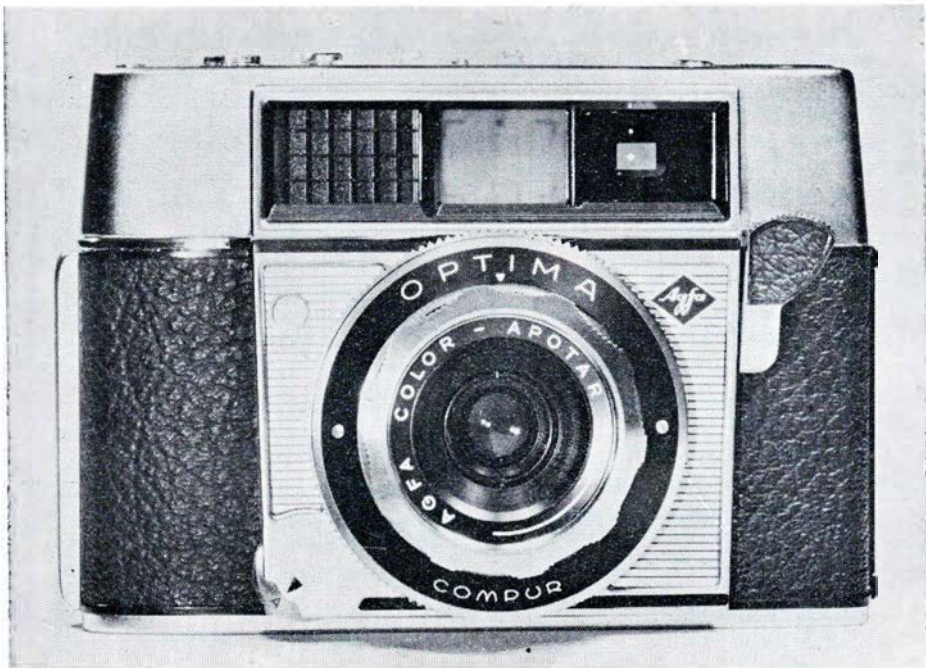
Togfører K. Steffensen, fh. Kh., 75 år.

Lokofører T. V. Johansen, fh. mdt. Gb., 75 år.

Stationsforstander H. A. Hansen, Brørup 1944—55, 70 år.

Lokofører A. Henriksen, Fredericia, 66 år.

REKORD SALG



AGFA's nye fuldautomatiske fotoapparat »Optima«

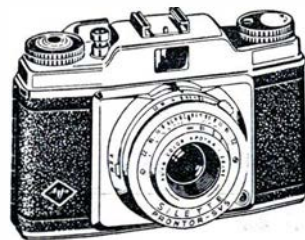
AGFA's nye fuldautomatiske fotoapparat »OPTIMA«, hvis epokegørende virkemåde vi omtalte udførligt i vort august nr. i år, har slået alle hidtidige salgresultater. Der vil derfor mulig nok være mange steder, hvor man i dag ikke er i stand

til at levere »OPTIMA« apparater. Ved henvendelse til reklamechef Nielsen, AGFA, har vi fået oplyst, at AGFA fabriken i 1960 vil reservere 60 pct. af fabriken's produktion til »OPTIMA« apparater.

De Skulle Bruge



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Aarhus

Slagterforretningen

v. Th. Valder Petersen
Altid 1. kl.s kød - Flæsk - samt lækkert
pålæg
Specialitet: Medisterpølse
Frederiksbjerg Torv 6 - Tlf. 27465

SKOU's Musikhandel

Norsgade 22 - Århus
telf. 3 54 96
v/ Peter Benjamin
Stort udvalg i gramfonoplader
og musikinstrumenter.

Frederiksbjerg

elektromekaniske værksted
Pauls Plads 12 - Århus - tlf. 3 00 17
Køb, salg og bytte,
reparationer af el.-motorer
Salg og opstilling af oliefyrr

Konfekturforretningen

Annelise Lauidsen
Tordenskjoldsgade 25 - Århus
Tlf. 6 88 30
Konfektur - chokolade



JURE og OPTIK

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

Jernbanepersonalet anbefales

Modelsalon LA ROBE

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

Gør Dem selv og Deres omgivelser i
godt humør - prøv en frisure hos

SALON LA REINE

Anders Brøndum
Guldsmedgade 20 - Århus
Tlf. 2 68 31. Ny indehaver.

CITY KIOSKEN

v/ Kr. Madsen, Møjlsgade 78B
Tlf. Århus 2 65 61
Kort - uge- og dagblade

KNUD E.

Tordenskjoldsgade - tlf. 6 94 80
Alt i herrekonfektion og lingeri
Spec målkonfektion.
**Kvalitet og velklædt til rimelige
priser.**

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdreiere
Signalføjter - Hornarbejde
Århus, Sjællandsgade 43 - Tlf. 28468

Kirsten Herløw

Landsretssagfører
Søndergade 76 - Århus
Telf. 2 50 00

YDUN VASK

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

Cigarforretningen

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

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 - konfekturer
og dessert-is

Abaco BLOMSTER

E. Aabentoft Jensen - tlf. 2 83 97
Østergade 28 - »Sygekasseborgen«
Anbefaler sig med alt
indenfor branchen

Slagterforretningen

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

Jernbanepersonalet anbefales

EXPRES smørrebrød

Åboulevarden 46 - Århus
Telf. 3 65 15
Altid bedste varer
Altid frisksmurt
til selskab og hverdag

ESSO

service station

Hjørnet af Åbogade og Kathrinebjergvej
Benzin - Olie - Vask - Smøring
samt autoreparation
Jens Madsen - Tlf. Århus 68629

Murernes coop. Forretning

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

Toledo Kaffebær

v. Harry Johansen (ny indehaver)
Moderniseret fra inders til yderst
Spanien 11 - Århus - Tlf. 33378

Udlejningsforretningen

Carl Hansens efft. - J. P. Larsen
Studsgade 29 - Århus - tlf. 3 53 98
Borde - stole - service m. m.
Lettere kørsel besørges

Jernbanefamilierne handler
selvfølgelig i

Skotøjsmagasinet

I. C. Mortensen
Frederiksgade 78 (v. rådhuset)
Telf. Århus 3 45 96

Aarhus opland

Hjemmebageriet

v. C. Petersen
Hovedgade 30 - Brabrand - Tlf. 6 00 06
Altid frisk brød og kager
Bestillinger modtages

Åbyhøj farve- & tapethandel

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

Jernbanepersonalet mødes

hos »ELKA«

Silkeborgvej 225 - Åbyhøj
Selskaber indtil 300 kuverter
Telf. 5 79 99. (Ny vært.)

Trikotageforretningen

Ferdinand Kjær - Stilling
Stort udvalg i trikotage
lingeri og smaatng
Telf. Stilling 17

Jernbanepersonalet anbefales

Adelgades Mejeriudsalg

N. C. Jensen - Adelgade 95
Tlf. Skanderborg 197
Altid 1. kl.s mejeriprodukter

Togfører N. Christensen, fh. Glyngøre, 67 år.

Pakhusformand L. A. Jørgensen, Godsbanegården, 63 år.

Rangermester H. V. Sørensen, Kh., 63 år.

Overbaneformand J. P. M. Mathiesen, kol. 7, Kh., 62 år.

Trafikkontrollør A. L. T. Nielsen, Frederiksberg, 57 år.

BOG - anmeldelser

Jernbanens Hvem Hvad Hvor

Politikens Forlag har i sin håndbogs-serie indføjet en ny, interessant opslags-bog: »JERNBANENS HVEM HVAD HVOR. Forlagets dygtige leder har her-med vundet alle jernbanemænds hjerter. For i denne smukke lille bog er intet spa-ret. Gennem alle 320 sider er man fanget af den sobre og objektive måde emnet be-handles på. Dygtige skribenter og ikke mindst dygtige tegnere har her ydet et smukt bidrag til at skabe good-will om vor etat. For der er ingen som helst tvivl om, at mange, mange mennesker udenfor banernes egen kreds vil købe denne bog og læse den med interesse. Og for ansatte ved banerne, i trafik, teknik og admini-stration, høj som lav, vil Jernbanens Hvem Hvad Hvor simpelthen være uundværlig. Det er ganske klart, at denne læseværdige bog med sine 400 illustrationer vil findes gå gavebordet i mange jernbanemænds hjem juleaften. Og skulle den ikke være der, så kan vi herfra på det varmeste anbefale enhver at købe den selv. Pris: kr. 11,75. V. J.

Ny serie billigbøger fra Hans Reitzels Forlag med spændende opgave for litterære detektiver

Det var ikke uden spænding Hans Reitzels Forlag i foråret udsendte de 12 første bind i den nye billigserie. Modtagelsen overtraf imidlertid selv de dristigste forventninger. Flere bind blev udsolgt med det samme, og efterhånden er de fleste trykt i nye oplag.

Også seriens anden række, som foreligger i disse dage, skulle have muligheder

for at imødekomme et stort publikums litterære krav. De 12 nye bind spænder over mange felter, fra klassisk kinesisk lyrik til moderne amerikansk realisme, der er dog et fællestrek: det kræse valg.

Mest interessant blandt de danske bøger er utvivlsomt Jacob Paludans debutroman, »De vestlige veje«, en emigrantfortælling fra efterkrigsårenes Amerika. Bogen vakte ingen opsigt, da den udkom første gang i 1922, måske kom den for tidligt. Desværre er dens angreb på konformiteten, middelmådighedernes tyranni, mere aktuelt end nogensinde.

Mens »De vestlige veje« talende illustrerer et forfatterskabs indledning, danner »Det rette erotiske compagni« afslutningen på en forfatterskabne. Bertel Budtz Müller begyndte at skrive denne fyndige og frodige roman, mens han var under jorden i besættelsestiden og fuldendte den kort før sin død i 1946. Man ved, at der foruden forfatterens håndskrevne manuskript har eksisteret en maskinskrevet afskrift. Begge dele er på uforklarlig vis forsvundet — og den bog, som nu foreligger, er en sluttet del af et stort anlagt romanværk fra Thy på tiden for den voldsomme sandflugt og de sidste hekseprocesser. For oplysninger, der fører til, at det oprindelige manuskript eller afskriften kommer til veje, har forlaget udlovet en dusør på 500 kroner. En opgave for litterære detektiver!

Noget for den lattermilde er »Gysse-Bogen« af Fritz Jürgensen, den danske humoristiske tegnekunsts far. I dette frække og kuriøse selskab, som fik så afgørende betydning for en hel kunstart, morer man sig uforbeholdent den dag i dag.

J. P. Jacobsens »Marie Grubbe«, denne stadig lige besættende skildring af sindets farlige lidenskaber, afslutter seriens danske indslag.

Men serien rummer ikke kun optryk. En strålende nyhed for alle beundrere af den russiske roman er Anton P. Tjehovs »Tre år«, som her foreligger for første gang på dansk i Ivan Malinovskins oversættelse. Så mærkeligt det end lyder er Tjehov meget tilfældigt oversat til dansk. Naturligvis kendes skuespillene og de tidlige humoresker, men af den lange række romaner og noveller — der regnes for fuldt så betydelige som skuespillene — findes kun en håndfuld på dansk. »Tre år« er en vemodig kærlighedsfortælling; skæbnetung, men ikke uden en stribe lys. Der er ingen tvivl om, at Tjehov står foran en renaissance i vesten, hans bøger ejer den store digtnings tidløse aktualitet.

En helt anden, og for de fleste fremmed kulturkreds, møder man i »Blomster fra de kejserlige haver« — et udvalg af 4000 års kinesisk lyrik, samlet af nordmanden Arne Dørumsgård, der også har skrevet et instruktivt essay om kinesisk poesie oprindelse og form. Bogen er oversat af Aase Hansen.

Fra Norge kommer også »Lisbet på Jarnfjeld« af Johan Falkberget og »Kranes

Konditori« af Cora Sandel — to stærke romaner af den nyere norske litteraturs fremtrædende navne.

Richard Hillarys »Den sidste Fjende« er allerede en klassiker. Hans beretning fra luftslaget om England hører til vor tids mest betagende og fascinerende literære dokumenter.

Klassisk er ligeledes Joseph Conrads »Niggeren på Narcis«, denne pragtfulde bog om mennesker på havet — mere intenst er sømænds liv ikke skildret.

En faders smerte, og tragiske kærlighed, er heller aldrig levedejort mere gripende end i Honoré de Balzacs »Far Goriot«.

Vejen til Carson McCullers, Amerikas betydeligste forfatterinde, synes umiddelbart lang — den er det ikke. »Historien om et mord« er nok en litterær opdagelsesrejse ind i følelsernes underverden, men samtidig fortæller den noget evigt om menneskers længsel og frygt — man kan blive så ensom.

Således præsenterer da Hans Reitzels serie sig med noget for enhver smag, blot ikke den dårlige.

Bøger om jernbaner

Kunstabrevier für das Bodensee Gebiet. Adolf Bonz & Co., Stuttgart. Ca. kr. 20,00.

En fortræffelig lille bog (størrelse omtrent som Politikens håndbøger) i stil med tidligere omtalte rejse-kunst-bøger.

Denne gang er det Bodensøens og dens afbildninger af forskellige kunstnere, der må holde for.

For den kunstinteresserede må bogen byde på mange interessante oplevelser, og netop for ham bliver den det rette rejsemindel, eller måske endnu bedre: en fortræffelig optakt til en fornøjelig og lærerig rejse.

Wien. Verlag für Jugend und Volk, Wien. Ca. kr. 45,00.

Det er en sand fornøjelse at bladere i dette smukke billed- og tekstværk om verdens-, kunst-, musik- og rejsebyen Wien, en særskilt fornøjelse for den, der blot een gang har forundt sig selv den glæde at gæste byen.

Bogen indfanger i sine mange billeder i sort/hvidt og farve, og i sin tekst på tre sprog noget af det essentielle ved byen Wien.

Den er simpelthen frisk, har et pust af Alperne, af storbyen, af et gæstfrit og ganske ukunstlet turistland over sig.

Netop derfor må bogen anbefales for den, der gerne vil have et smukt rejsemindel, der samtidig kan byde på nyttige og informative oplysninger om et interessant emne.

Atelier og fotohandel

Storegade 47 - Esbjerg - tlf. 6043
Lilly Demant

Reklame-, selskabs- og pasfoto
Portræstudier - børnefoto
Alt til fotoamatører

Husk

banegårdsrestaurant

Silkeborg

R. E. Madsen - Tlf. 717

Jyllands Tæppelager

Store Torv

Århus

O. Lings

Der moderne Personen-Bahnhof.
Hütting und Dreyer GmbH, Heidelberg.
Ca. kr. 7,00.

Dette er bind 3 i forlagets serie »Kleine Eisenbahn-Bücherei«, og det er et såre aktuelt problem, bogen behandler. Særligt tyske eksperter kan vel udtale sig om den moderne personbanegård, for tyske jernbaner blev jo hårdt ramt under krigen, og en hel serie nye, moderne og dejlige banegårde i alle størrelser er sukket rundt om i DB.

Det er tilgiveligt, at forfatteren er forfaldet til at dyrke specielt Heidelberg nye station, der er smuk, moderne og særdeles hensigtsmæssig.

Det er lykkedes forfatteren på de forholdsvis begrænsede pladsforhold at berøre alle aktuelle emner fra publikumsfaciliteter over arbejdsrum til de installationer, der betinger tog- og rangerdriften.

Donald H. Smith: *The Modern Diesel*.
Iliffe & Sons Ltd., Dorset House, London.
Ca. kr. 18,00.

For den der er interesseret i moderne trækraft ved banen, må denne bog være den helt rigtige. Dels får man en glimrende gennemgang af dieselmaskinens udvikling, dels giver bogen indblik i de funktioner, der betinger den moderne dieselmaskines arbejde under de bedste betingelser.

At bogen beskæftiger sig med andet end jernbane, er vel tilgiveligt. Den er grundig, og det er givet fagfolk, der står bag.

Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1959.
Carl Röhrig Verlag, Darmstadt.

Atter i år udsende Carl Röhrig Verlag, der har specialiseret sig i litteratur om jernbanevæsen, sin årbog for jernbanevæsen. Og som sædvanlig er det en typisk tysk bog, grundig i alle sine emnebehandlinger, omfattende, men dog med ærbødigt afbigt for tysk jernbanevæsen, og fyldt med dejlige fotos af alt det nyeste specielt indenfor europæisk jernbanedrift.

Som skrevet de andre år: Bogen er værd at eje.

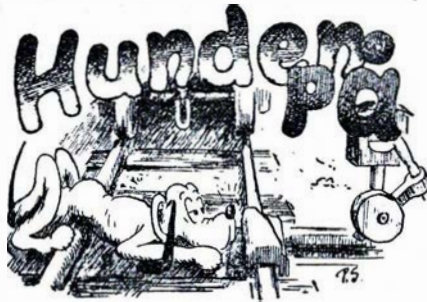
L'Année Ferrovaire 1959.
Librarie Plon, Paris.

Og mens vi er ved årbøgerne, er det værd at nævne denne franske, der på ingen måde står tilbage for sin tyske kollega. Blot mærker man franskmandens lidt mere »smarte« — man kan næsten sige kunstneriske — indstilling til problemerne, også når det drejer sig om jernbanevæsen, og det giver for mange den franske bog fortrin for den tyske. Til gengæld er den fattigere udstyret og kun med et fåtal billeder.

Weichen bautechnisches Handbuck.
Dr. Arthur Tetzlaff - Verlag, Frankfurt.
Ca. kr. 18,00.

En lille bog i den kendte størrelse, der er praktisk f. eks. i en lomme el. lign. Alle tekniske oplysninger i forbindelse med sporskiftebygning er samlet i dette bind, der er en nyttig håndbog for den, der interesserer sig for dette specielle emne.

jas.



Alligevel — — er det godt gjort!

Telefonen ringede:

— Synes redaktionen ikke også, at det var fint klaret af den forrige stationsforstander på Nørreport, at han foruden at passe den travle banegård kunne få tid til at opfinde poliovaccinen, — men siden —
— Hov! — Hov! — Hov! — — De tager fejl, — det er jo slet ikke samme mand, — kun navnet!

— Øv! — at selv kulørte blade kan være så smålige — — og nittengryned! — — Ø-ø-ø-v!

De samvirkende.

— Jeg synes ikke rigtig om, hr. Petersen, at De tager så meget ud med min datter!!

— Fruen stoler altså ikke på mig?

— Absolut!

— — men måske ikke på Deres egen datter?

— Ubetinget jo, — — men ikke på dem begge tilsammen!

Tal hellere dansk!

Rejseselskabet stod på bjergets øverste tinde og skuede viden om.

— Denne udsigt er vel nok pædagogisk! udbrød en betaget deltager.

— Skal vi ikke hellere sige pitorsk! foreslog rejseselederen.

— Det kan man selvfølgelig også sige, for de to ord er jo synagogiske!

Kun eet.

Han: — Får jeg et kys, inden jeg går?

Hun: — Når du fået et, vil du jo bare have eet til?

Han: — Nej, kun eet!

Hun: — Nej, så får du virkelig intet!

Ved et bryllup.

— Jeg tillader mig at udbringe en skål for den unge brudegom. Måtte han opleve flere dag som dagen i dag.

Meningen var god nok, men bruden så alligevel noget betuttet ud.

Bedstemors diagnose

— Hør — den lille siger hele tiden no — no — no, bare det dog ikke er engelsk syge, hun har!

Hundesnak

En dag gik en kineser over gaden i en amerikansk by. En stor bulldog fo'r gøende imod ham, og kineseren veg forsigtigt tilbage.

— Kender De ikke det gamle ord, der siger, at den hund, der gøer, bider ikke? spurgte hundens ejer.

— Jo, sagde kineseren, jeg kender det, men det er jo ikke godt at vide, om hunden også gør det.

Smiger og følger deraf

— Din kones stemme er jo så blød som fløj.

— Sig det endelig ikke til hende. Så vil hun have en kjole, som står til den.

Som de voksne sjunge . . .

— Mor! — vores ur må have slanket sig — det har tabt en hel time!

De nye måleenheder

— Og så fik I vel også lidt at drikke ved den lejlighed?

— Om vi fik! — Med garanti var der nok til at miste 20 kørekort et helt år eller med andre ord alt i alt ca. 75—100 promiller!

Om at komme for sent

— Undskyld, jeg kommer så sent. Der var en mand efter mig.

— Det er ingen forklaring unge dame!

— Jo, han gik så frygtelig langsomt!

Frodighed

Han var blevet far til det niende barn, og da han dagen efter mødte på arbejde, blev han mødt af sin venlige kollega, der sagde:

— Gratulerer! Jeg hører, at storken har været på besøg hos jer i går.

— På besøg, knurrede den nybagte far, nej du, den bor hjemme hos os.

. . . og så var der

ledvogterkonen, der var så gal over, at de store drenge gik og kiggede ind ad hendes vinduer.

— Hvad tror du din mor vil sige, hvis jeg kigger ind ad vinduerne hos jer?

— Hun vil sige, det er godt gjort, for vi bor på tredje sal!

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

Varde

Jernbanepersonalet anbefales

KIOSKEN

Klara Fogelberg (Ny indeh.)
Dag- og ugeblade - telegrammer
Nørregade 27, Varde, tlf. 807

M. A. Buchardts efft.

H. C. Nielsen
Alt glarmesterarbejde udføres
Bilruder indsættes
Tlf. Varde 279

LAKSEBODEN

E. Madsen . Storegade 29 . Varde
Altid frisk fisk lige fra havet
Telefon 90

Esbjerg

Jernbanepersonalet anbefales

Flemming's kolonial

Storegade 197 - Esbjerg
Tlf. 1715
Kolonial . vin . tobak
konserves - kaffe

Bagerforretningen

Karl Sørensen
Storegade 147 . tlf. Esbjerg 1943
1. kl.s brød og kager
Bestillinger til fester modtages

Slagterforretningen

R. Schulick
Nørrebrogade 46 . tlf. Esbjerg 214
Kød . flæsk . pålæg og salater

Bageri & Konditoriet

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

Jernbanepersonalet anbefales

SCHOUS SÆBEUDSALG

v/ V. Nielsen
Jyllandsgade 100
Telf. Esbjerg 1243

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

Viktualie-kælderen

v/ Arne Guldbrandtsen
Damhusgade 17 . Kolding . tlf. 3182

1. kl.s pålæg og salater

Salon LADY - Gretha Clausen

Agtrupvej 40 - Kolding - tlf. 1194

Nyeste frisurer og permanenter
1. kl.s hårpleje

Sønderborg

Rekord VASK

Herman Bangsgade - Sønderborg
Vask med komfort -
hos REKORD
Tlf. Sønderborg 21122

PENSIONATET

v/ frk. I. og M. Tychsen
Helgolandsgade 24, Sønderborg
God og sund kost
Tlf. 22337

Bageriudsalget

H. Henriksen, Rylen 1, Sønderborg
Frisk og lækkert
brød og kager
Bestillinger modtages: Tlf. 23643

ALSBOS Trikotage

v/ A. M. Eriksen, Ringgade 192
Trikotage-småting
Tlf. Sønderborg 21675
Jernbanepersonalet anbefales

Horsens

Otto Nielsen's efft.

Allegade 2 . Horsens
Telf. 2 17 70
Smukke og moderne
GRAVMINDER
til rimelige priser

Kolonialforretningen

v/ P. O. Christensen
Nygade 32 . Horsens . tlf. 2 39 54
Alt i 1. kl.s kolonial . vin
konserves . tobakker

Fredericia

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

H L. Christensen Holbergsvej 39
Manufaktur - trikotage
Telf. Fredericia 3123

Skomager Kr. Jensen

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

Autolakereriet

S. Christensen . Calvinsvej 41
Fredericia . tlf. 1329

Al sprøjtelakering samt under-
vognsbehandling udføres

Vejle

KØR SIMCA

Vejle Autohandel

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

Trekantens

Andelsvaskeri

Rugsted - Vejle - tlf. Rugsted 49
Indleveringssteder i
Fredericia - Vejle - Kolding

Slagterforretningen

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

Tandlæge Erik Lassen

Kirkegade 2 . Vejle . tlf 43
Konsultation: kl. 10-16
Lørdag 10-12

Horsens

Osteboden

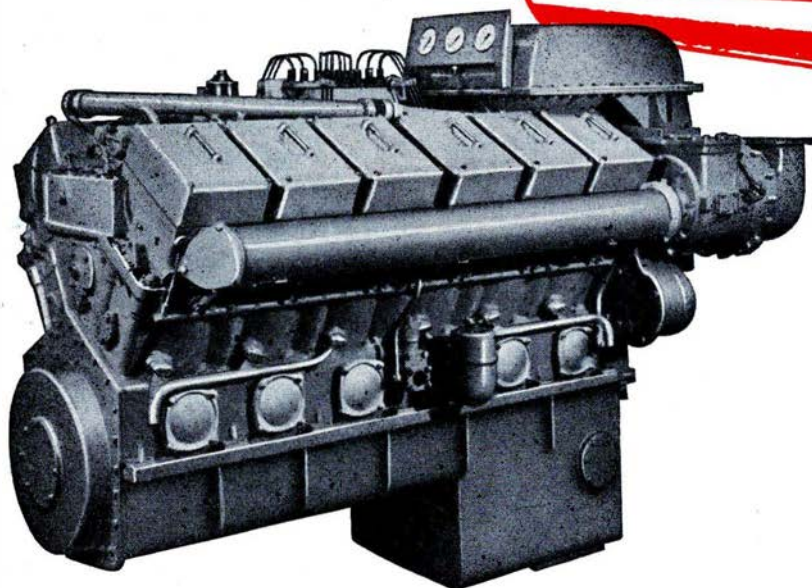
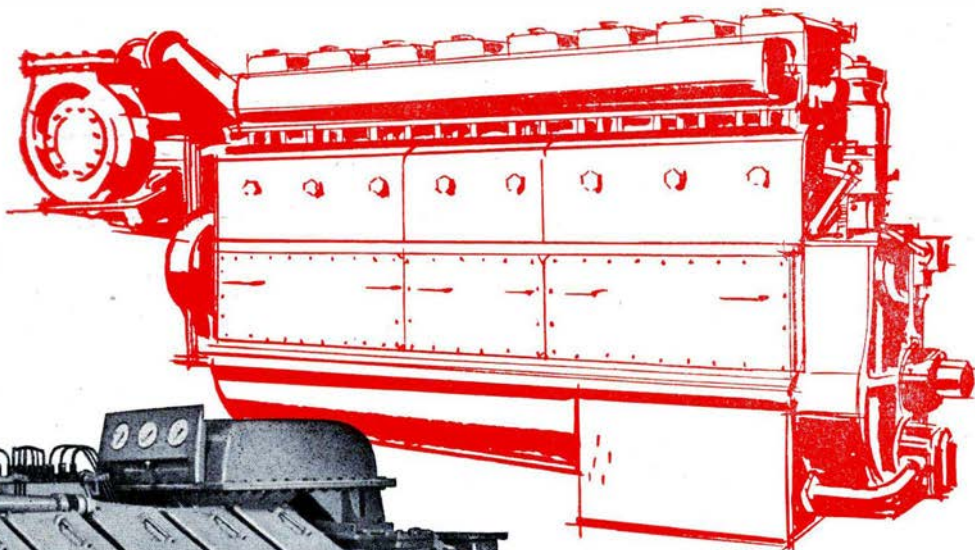
v/ S. H. Juhl
Smedegade 5 - Horsens
Ost - konserves - kaffe

Jernbanens folk anbefales

K F U M pensionatet

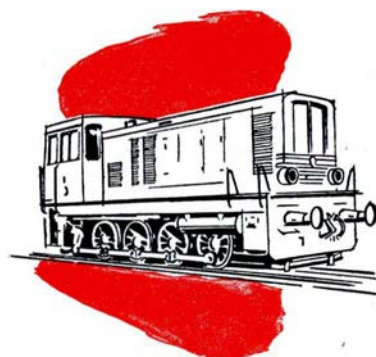
. . . 1. kl.s madsted
Allegade 19 - Horsens - telf. 2 16 90

M·A·N



DIESEL TIL LOKOMOTIVER

Rangertjeneste, let strækningstjeneste, svær godstogsdrift og motorvognskørsel forlanger helt forskellige, fast begrænsede ydelser. Træktydelser, tilladeligt akseltryk, strækningforhold og klimatiske betingelser er afgørende faktorer for valget af driftsmidlet. Over alle disse tekniske krav står imidlertid driftssikkerhed, udnyttelsesfaktorer, og dermed total økonomi. M. A. N. har til disse formål udviklet en række motortyper, der er afstemt efter de krav, der kan fremsættes. For ydelser fra 100 til 2000 chx, med cylindre på linie eller i v-form, med eller uden trykladning, kan der leveres M. A. N.-indbygningsdieselmotorer til alle former for kraftoverføring.



MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NURNBERG AG · WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO ½

VESTER FARIMAGSGADE 1 - KØBENHAVN V. - TELEFON MINERVA 2062