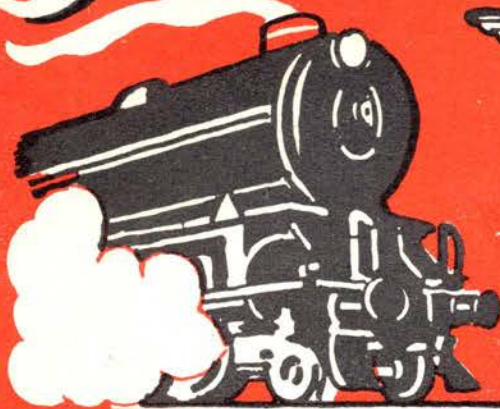


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET



SIEMENS

Bladskriver type 100
Driftssikker.
Moderne form.
Lydløs.
Let at betjene.
Leveres såvel med som
uden påbygget
modtagerperforator og
strimmelsender.



FABRIKAT: SIEMENS & HALSKE AG.
BERLIN - MÜNCHEN

DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB

BLEGDAMSVEJ 124 - KØBENHAVN Ø. - C. 8448 - TELEX 2313

17. ÅRGANG NR.

2

FEBRUAR 1960

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 - gummifodtøj
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

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 . konserver . kaffe

Kolonialforretningen

v/ P. O. Christensen

Nygade 32 . Horsens . tlf. 2 39 54

Alt i 1. kl.s kolonial . vin
konserver . tobakker

Jernbanens folk anbefales

K F U K pensionatet

. . . 1. kl.s madstede

Allegade 19 - Horsens - telf. 2 16 90

Horsens

Landbosparekassen i Horsens

Rædersgade 5 - telf 2 12 22

Åben: 9,30--12,30 og 14,00--16,30

Poul Møller - kolonial

Odinsgade 4 - Horsens - tlf. 2 31 72

Kolonial - vin - konserver - tobak

Dybfrost fjerkræ

Spec. 1. kl.s kaffe

Jernbanepersonalet anbefales

Slagterforretningen

Sv. Nielsens etf.

Kurt Helmer

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

Smedegade 46 - Horsens

Telf. 2 14 34

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

Erland Vilhelmsen

Strandgade 23

Kolonial - vin - tobak

Spec : 1. kl.s kaffe

Telf. Horsens 2 21 46

Silkeborg

Brødudsalget

Estrupgade 6 - Silkeborg

Telf. Silkeborg 1352

1. kl.s brød og konfekturer

J. Pedersen

Aktieselskabet

Handels- og Landbrugsbanken i Silkeborg

Telefon 1024 (5 lin)

Filialer i Bryrup og Engesvang

SOFT ICE

Østergade 14 - Silkeborg - tlf. 2724

1. kl.s is og konfekturer

Åbent til kl. 22

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

L. Overgaard

Glentevej 1 - Randers - tlf. 755

Kvalitetsvarer til den rigtige

pris . . .

Kolonial - vin - tobak

konserver - kaffe

KIOSKEN

v/ C. H. Pedersen - Lervangen 56

Randers - tlf. 6225

Dag- og ugeblade

Skriverekvitter

Telegrammer til alle lejligheder

Vorup Cementvarefabrik

Mariendalsvej 16 - Randers - tlf. 3666

Betonrør for kloak og afvanding

Fortovs og havefliser.

Kantsten

Kolonialforretningen

Købmand Sv. Aage Kristensen

Kolonial . vine . tobak

spirituosa. SPEC.: KAFFE

Kristrupvej 83 . Randers . telf. 1630

Niels Ebbesens Bar

Storegade 12 - Randers - tlf. 1744

Her får De maden uden

ventetid til billige priser

TANDLÆGE

Thomas Rud Rasmussen

Erik Menveds Plads 2 - Randers

Konsultation: 9--12 og 13,30--17,00

Lørdag 9--12

Telefon 5155

Gørup Christensen

Installationsforretning

Lamper og lysekroner

Energivej 53 - tlf. 2115

Randers

Vorup Autoværksted og service station

Bøsbrovej 92 - Randers

Tlf. 5938

K. Østergaard

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

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

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

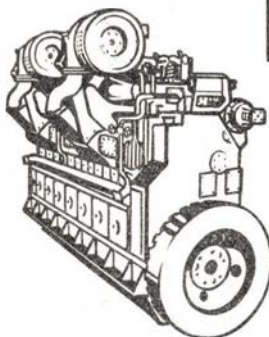
Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

FEBRUAR 1960

Dette nr. indeholder:

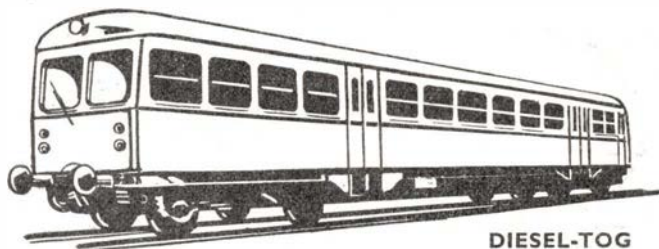
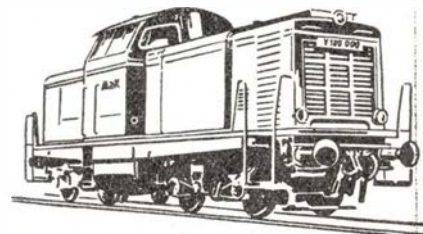
Biltransport med tog.....	side 27
Månedens emner	» 28
Sagt og skrevet	» 29
Brevkassen	« 29
Dampfærgeren »Glyngøre«.....	« 30
Kværulanten spørger	« 30
Mens vi venter på tog.....	» 31
Midtbanen til salg	« 32
Maribo-Bandholm Jernbane	« 34
DSB KINO »Den vide verden« .	« 36
Det er ikke alle, der ved.....	» 38
Erindres det	» 38
Månedsmagasinet	» 39
Materiel til Jernbanemuseet	« 40
Rutebil nyt	« 40
Model jernbane	» 41
Ud - ind	» 43
Foto hobby	« 43
Bog-anmeldelser	» 44
Hunden på	» 44

MaK



SKIBS-
DIESEL-MOTORER

DIESEL-HYDRAULISKE
LOKOMOTIVER



DIESEL-TOG

GENERALREPRÆSENTATION: **IVAR BERTELSEN**

CIVILINGENIØR DR. TECH.

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

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Dag- og ugeblade

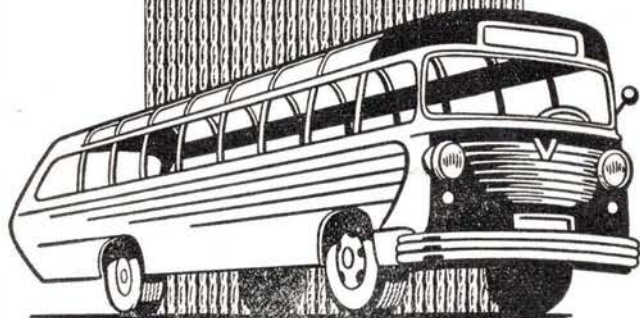
Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

Unisteel



Goodyear's nye ståldæk
er et fortrinligt busdæk.

Det er et smidigt dæk
og derfor meget komfortabelt.

Det er tillige et stærkt dæk med
en usædvanlig høj kilometerydelse.



STÅL · STYRKE · SMIDIGHED

En udvikling

BILTRANSPORT MED TOG

Allerede nu er fornøjelsen og sporet ved at køre bil for manges vedkommende gået fløjten. Dette er en ganske naturlig udvikling, som er kendt fra mange andre af de snilde indretninger, menneskene i tidernes løb har anskaffet sig. I begyndelsen er det så dejligt og interessant, men efterhånden sløves interessen for det nye »legetøj«, og man bruger det kun, hvor det kan være til gavn. Således også med bilerne. Det var engang (det er vel næppe helt forbi endnu) morsomt og spændende at køre i bil. Man kørte for fornøjelsens skyld, måske ikke mindst den fornøjelse, at dupere andre fattige stymper, som ikke havde råd. Men efterhånden som vi alle har fået bil, eller snart får det, lader man sig ikke mere dupere deraf, og vi har jo snart alle kørt så meget i bil, at selve kørselen ikke mere er nogen fornøjelse. Der er ikke mere noget fint eller fornemt derved. For den, der sidder ved rattet, er det blevet til arbejde, og på de stærkt trafikerede veje, som jo alle veje er blevet, og med de hastigheder, hvormed der køres, et ingenlunde mageligt eller behageligt arbejde. Og for passagererne er det en tvivlsom fornøjelse at sidde lukket inde i en snæver og lavloftet blikkasse. Bilen har forladt legetøjsstadiet, men derfor taber den absolut ikke sin betydning som et bekvemt og praktisk befordringsmiddel for kortere afstande.

Denne udvikling har medført systemet: Biler som rejsegods med banerne. Ret tilsvarende som med cyklerne.

For få år siden begyndte de tyske baner med at indsætte i driften særlige tog til det formål at transportere biler samtidig med de rejsende, som ville have deres bil med sig for at have den til disposition ved ankomsten til deres bestemmelsessted. Det viste sig snart, at der var et virkeligt behov for sådanne tog, og systemet har været i stærk udvikling på mange europæiske baner. Sidste sommer begyndte man i England ved at indsætte to sådanne tog som week-end-tog fra London til udflugtscentre i Cornwall, og selv om det her kun drejer sig om afstande på 300—400 km, har også disse tog haft succes. Man vil undgå ubehaget og tidsspildet ved at køre på de overfyldte veje. Det siger sig selv, at det særligt er på de lange stræk, den slags tog har deres særlige berettigelse, og nogen helt billig fornøjelse er det naturligvis ikke at lade bilen indskrives som rejsegods, men det er også dyrt at køre et tusind km, eller hvor meget det nu drejer sig om, på landevejen, og med toget kommer man jo lige så langt i løbet af en nat, som man ellers kører på to dage. For mange mennesker betyder dette meget, og det må vel kunne betale sig, når man har tabt interessen for at sidde ved rattet, ellers ville der ikke have

været så overvældende tilslutning til de pågældende tog. Man ser for øvrigt også, som et bevis på, at det betaler sig, at når militæret skal have flyttet motoriserede afdelinger, sendes såvel vogne som mandskab med tog.

Et godt eksempel på, at det kan betale sig at lade biler transportere med tog, har man deri, at et stort privat fransk transportselskab, »STEMA«, har anskaffet og lader befordre med jernbanerne specielle tog til transport af læssede lastbiler, såvel selvkørende som påhængsvogne og traktortrukne. Det er tog, som består af vogne, byggede til formålet, og som læsses ved særlige dertil indrettede ramper. Togene løber om natten fra Bordeaux og Lyon (senere i løbet af året også fra Toulouse) til Paris. De læsses om eftermiddagen og om aftenen med lastvogne, som kommer fra omegnen, chaufførerne følger med sovende i en liggevogn. Om morgenen når de en forstad til Paris, hvor der er bygget speciel rampe, chaufførerne står friske og udsovede ud af liggevoغن, overtager køretøjerne, leverer lasten, hvor den skal og, evt. med ny last, rejser tilbage igen med toget om natten, hvorefter de er klar til at begynde forfra. Det er klart, at man ikke foranstalter noget sådant for fornøjelse, altså må det kunne betale sig. Det må være billigere, end at lade vognene køre på landevejen og billigere end at om-lade godset. Men det er naturligvis en betingelse, at transporterne foregår med hurtige, gennemkørende tog.

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

Man undres uvilkårligt over udviklingen. Først kaprer bilerne transporterne fra banerne, og derefter lader bilerne med godset sig

befordre med tog. Men det er udvikling, jernbanerne bør skænke den allerstørste opmærksomhed.

Aros.

Månedens emner...

Tomands top-møde

Den altid idérique Gladsaxe-borgmester Erhard Jacobsen har i al hemmelighed indledt en helt ny form for topkonference mellem kommunalledere og administrationschefer. Borgmesteren har holdt et møde på absolut tomandshånd med generaldirektør P. E. N. Skov, DSB.

De to mænd, der hver for sig leder områder i det trafikale søgelys, mødtes i Gladsaxe, men hvad der blev talt om, vil forblive en hemmelighed, hvis man da ikke — hvad der såmænd er meget troligt — skal tro på følgende udtalelser fra såvel generaldirektøren som Gladsaxe Kommune til Ekstrabladet:

— Borgmesteren og generaldirektøren ville bare se hinanden. I Gladsaxe har man aldrig set generaldirektør Skov, og borgmesteren syntes, det var på tide, han fik hilst på hr. Skov.

— Det er altid rart, hvis man kan ringe op til generaldirektoratet og sige: »Davs, Skov, tak for sidst«, var en af Gladsaxes andre kommentarer.

Generaldirektør Skov var endnu mere varsom med at fortælle, hvad han og Erhard Jacobsen havde drøftet:

— Ingenting, sagde han. Vi kørte lidt omkring og sludrede, det var alt. Men det er altid godt for folk at kende hinanden.

Men trods tavsheden om »topmødet« i Gladsaxe fra de to hovedpersoners side, kan det jo godt være, at der snart spørges nyt om Hareskovbanens fremtid?

Storebæltsbro

33 mand har gennem 11 år dannet en kommission for at undersøge mulighederne for bygning af en Storebæltsbro, og man enedes om, at den bør bygges. Men det er jo ikke noget nyt. Det er f. eks. nøjagtig 101 år siden, at daværende krigsminister, oberst Tscherning foreslog en Storebæltstunnel. Det er nu 23 år siden, at en række danske ingeniørfirmaer første gang forelagde et skitseprojekt for en Storebæltsbro, der i det store og hele minder om det interesse nu samler sig om.

Spørgsmålet om en sænketunnel er kommissionen gået ganske uden om. Fmd. for kommissionen udtaler herom:

— Vore sagkyndige har ikke ment at kunne gå ind for denne plan, idet man mener, at dybdeforholdene vil skabe van-

skeligheder, og at sænketunnelen vil kunne medføre uheldige ændringer i vandets bevægelser. Antagelig kommer Christiani og Nielsens kendte tunnelbygger nu med argumenter mod denne opfattelse, men betænkningen lægges jo netop frem til diskussion.

I Jernbane-Bladet april nr. 1954 er sænketunnel projektet udførligt beskrevet i tekst og billeder, og for os at mene, må dette projekt også i dag være betydelig bedre end broforslaget. Rent bortset fra broens byggeomkostninger, der på 1955 basis er beregnet til 1500 mill. kr. Hvad vil ikke vedligeholdelsen af en sådan bro koste? Derimod blev sænketunnelforslaget med 4 tunneler anslået til at koste 780 mill. kr.

Det helt store ved tunnelforslaget er dog, at bilerne vil kunne overføres på kun 12 minutter ialt.

Nedlæggelse af baner

Venstre og konservative har i folketinget fremsat forslag om nedlæggelse af sidebaner. Det drejer sig om følgende baner: Hobro—Løgstor, Assens—Tommerum, Sønderborg—Mommarmark, Tønder—Sønderborg, Nyborg—Svendborg, Fåborg—Svendborg, Herning—Viborg, Rødebro—Åbenrå, Randers—Ryomgård, Århus—Grenå, Skive—Glyngøre, Thisted—Struer, Silkeborg—Laurbjerg og Haderslev—Vojens.

Trafikminister Kai Lindberg erklærede sig enig med forslagsstillerne i, at der findes banestrækninger, der bør nedlægges, men det må ske over en årrække, så man undgår uheldige virkninger. Der er i det sidste 30 år nedlagt 12 urentable statsbanestrækninger, og der er således foregået en jævn og rolig udvikling på dette område. Nedlæggelse af svagt trafikerede baner er ikke afsluttet, men for at gøre ret og skel, må der foretages en omhyggelig undersøgelse, og det tager tid — man regner med tre måneder for hver bane, for hle materialet kan foreligge.

Samtidig er de samme forslagsstillere hjemme i valgkredsene straks i gang med at berolige ængstelige vælgere: Det er rigtig nok, at Thybann giver stort underskud, men jeg tror ikke, man skal bekymre sig for, at Thybanen nedlægges i den nærmeste fremtid.

»Drikkeri« på Helsingørsoverfarten

De svenske myndigheder har fået sat dette spørgsmål på højeste plan, og uvist af hvilken grund, har DSB taget så alvorligt på spørgsmålet, at det er bestemt, at der kun må udskænkes snaps på 5 centiliter mod tidligere 10 — ja, så er der gjort noget — men hvorfor er der det?

Ingen vil vel påstå, at det er muligt for nogen at blive beruset på de 20 minutter sejlturen varer på denne overfart. Når man tillige kender den langsommelige restaurationsbetjening her — ingen tjener viser sig, før færgen er lagt fra land, så er det sjældent muligt for nogen at komme til disken mere end een gang. Nej, det er hjemvendende svenskere på de sidste aftenture, det hele drejer sig om. Hvorfor så ikke hellere lukke helt for spiritussalget på disse aftenture?

Fordelingen af ordrer og bestemmelser

Det er nu flere år siden, at Jb-Bl. foreslog at indskrænke fordelingen af de mange ordrer og bestemmelser til hele personalet, da disse næsten alle havnede i kakkelovn eller papirkurv. Nu er spørgsmålet rejst med hensyn til ordre serie A. Som vi skrev sidst, må det være tilstrækkeligt med et altid rettet eksemplar på stationer og på personalets opholdsstuer. Det er vel også nødvendigt, at organisationernes tillidsmænd får tildelt ordre A, for det er hovedsageligt disse, der må optræde vejledende i ordre A spørgsmål. Med hensyn til ordre serie L, er det formentlig nok, når denne ordre findes i eet ekempl. på pakhuse og ved ekspeditionerne.

I de snart 45 år jeg har arbejdet ved DSB, har jeg kun kendt een medarbejder, der holdt de ham tildelte ordreserier a jour!

Ny DSB rationalisering

Fra 1. februar er fem sjællandske jernbanestationer bl.a. Holbæk og Kalundborg inddraget i en forsøgsvis rationalisering, gående ud på, at de pågældende stationers godsekspeditioner ikke mere udbringer fragtbreve og opkræver regninger. Såfremt forsøgene falder nogenlunde heldigt ud, er det meningen, at ordningen fra 1. april skal gennemføres for samtlige stationer.

Altid tales der om banernes underskud, men dersom der gøres noget for at bringe dette ned, protesteres der straks som i dette tilfælde: Man protesterer mod inddragelse af den hævdundne service, som DSB altid har ydet sine kunder ved hver dag at sende folk ud med fragtbreve.

Kampen om tjenestemændene

Af driftsmæssige grunde ser det ud til, at hele personalet på den nye færgе til

hurtigruten Århus—Kalundborg skal stationeres i Århus. Det er der ikke spor af mening i, siger Kalundborg. Det drejer sig her om 30—40 mand foruden restaurationspersonalet.

Det store bedrag

Det hedder sig, at tjenestemændene gennem pristalsreguleringen får dækning for stigningen i leveomkostningerne, og hvad værre er, mange mennesker tror det virkelig. Men det er simpelthen det rene humbug.

Fra april får vi nu en reguleringsportion. Det vil for de flestes vedkommende være knap nok det, som huslejerne steg med sidste år til april, og som der ikke hidtil har været nogen dækning for, så lidt som for alle de øvrige prisstigninger, der er kommet siden den tid. Nu til april stiger huslejerne igen, i gennemsnit mindst lig med en reguleringsportion. Så vil situationen for tjenestemændene være således:

Stigningen af huslejen fra april 1959 nogenlunde dækket. Men ingen dækning for den almindelige og ret betydelige prisstigning på alle andre områder siden januar 1959 og heller ikke for huslejestigning fra april 1960. Med andre ord mangler der ca. tre reguleringsportioner i, at fordyrelsen af leveomkostningerne fra april vil være dækkede. Vi kommer ikke langsomt, men sikkert og temmelig hurtigt bagefter.



Vi har modtaget . . .

En tanketorsk?

Det var i tog 50 i Fredericia. Det blæste temmelig hårdt og sneede ganske fint. Ikke meget, men meget, meget lidt, dog nok til at sporskifterne ikke ville arbejde. Der gik en halv time, vi holdt der stadig. Så korte maskinen med den forreste vogn frem til et sporskifte. Der gik endnu en halv timestid, uden at der skete mere. De rejsende var ved at tabe tålmodigheden. I kupeen sad to, øjensynligt professionelle rejsende, og diskuterede sagen.

»Svineri, at de ikke får sådan noget i orden.«

»De kan sikkert ikke. De gør nok, hvad de kan.«

»Gu' gør de ej. De er ligeglade.«

»Å'e, det er de vel ikke. Men selvfølgelig lader de ikke deres humor odelægge af det.«

»Det beviser jo netop, at de er ligeglade.«

»Det er systemet med de elektriske sporskifter. Det dur ikke i sådant vejr.«

»Hvorfor laver alle de selvkloge hoveder så ikke noget andet? Vi betaler dem vel løn for at lave noget, ikke for at de skal sidde og være ligeglade med det hele. Det er meget godt, at sporskifterne kan bruges de 300 dage om året, når de ikke kan bruges på de dage, hvor der er allermost brug for dem?«

»De kan sikkert ikke finde på noget bedre.«

»Hvis de gad, kunne de vel nok. Det må være en smal sag for den moderne teknik at ordne en smule sporskifter. Der er jo ikke tale om sne af nogen betydning.«

»Man kan vel ikke forhindre den smule sne, der kommer, i at lægge sig i sporskifterne.«

»Hvis man ville, kunne det sikkert nemt klares. Hvis det var mine sporskifter, skulle der blive gjort noget.«

»Hvad skulle det være?«

»Det kan jeg jo ikke vide. Jeg har ingen forstand på den slags. Men hvis det var mine, ville jeg have forstand på det.

— — Jeg tænker — — Jeg ville simpelthen dække dem til, indtil jeg fandt på noget bedre.«

»Ja'e, det måtte vel kunne lade sig gøre — — et par brædder til hvert sporskifte. Det kunne ikke koste alverden.«

Det var vel nok en tanketorsk, eller to? Jeg forlod kupeen. Jeg kan ikke lide at grine folk lige op i ansigtet. Dække sporskifterne til? Hvordan skulle man så kunne køre?

Jeg har fortalt historien til kolleger og andre, og vi har moret os over den tanke-løse idé. Men tænker man nøjere over problemet, er det måske alligevel ikke helt ved siden af. Det er jo som regel ikke større snemasser, det drejer sig om, og det er jo kun i meget korte tidsrum sporskifterne befares, så der kunne måske

godt konstrueres et eller andet dække, som kun fjernes i den tid, man kører over. Måske? Man må i hvert fald give manden ret i, at det er for galt, at en ganske ubetydelig smule snefog kan lamme et stort jernbaneknudepunkt.

obs.

En opfindelse

Man har konstrueret en ny biltype. I Amerika naturligvis. Den adskiller sig fra de kendte typer derved, at den ikke har hjul og derfor ikke kører men svæver hen over land og hav ved hjælp af propeller, der frembringer et lufttryk under køretøjet, hvis det kan kaldes sådan. Dagspressen har bragt store meddelelser om sagen, og den skal være så langt fremme, at man snart vil begynde en masseproduktion. Man manøvrerer ved at give luftstrømmen neden ud af bilen en omskiftelig skrå retning.

Nu kan det naturligvis godt være løgt, må håbe, det er det. For det er vel ikke umuligt, at lave et sådant monstrum, men altsammen eller det meste af det, og man, det vil blive umuligt for nogen at opholde sig i nærheden af den, da et tilstrækkeligt lufttryk neden ud vil blæse alt løst fra jorden ud til siderne og op i luften, så den vil fore en mægtig sky af støv, snavs og småting med sig.

Sagt og skrevet

Stationsforst. M. K. Dige, Odense

I den fynske hovedstad er stationsforstander Dige en afholdt mand. Det skyldes ikke mindst, at han altid har forsøgt at efterleve sit valgsprog: *Det er ikke alle opgaver, vi kan løse, men der er ingen opgaver, vi ikke kan forsøge at løse...*

Brevkassen

Svar til S. R. L. Brørup. Tak for venlig nytårshilsen. De har ret. Det er AB lok nr. 6, der ved en fejltagelse i klicheanstalten er sat sammen med HAB nr. 44 i artiklen på side 295 i december nr. Der kommer et nyt og bedre billede af AB lok nr. 6.

Som genvej — ta' den vej —



til JYLLAND

over

HUNDESTED — GRENÅ

Tog fra Hillerød:

Hverdage	7.15	11.15	20.15
Søn- & helligd.	7.15	10.50	16.12 19.15

Frederiksværkbanen

De er i godt selskab på en JØRGENSEN-REJSE

Jørgensens



Rejsebureau

JERNBANEGADE 7 - KØBENHAVN V

Dampfærgeren »Glyngøre«

DSB.s sidste enkeltsporede dampfærge

Kan De huske statsbanernes gamle færger — De ved, de gamle dampfærger med 2 store imponerende skorstene, der virkelig var skorstene og ikke blikskærme som på nutidens færger, kan De huske den vemodige lyd af dampfløjten, når færgen gik fra land?

Der er endnu een af de gamle enkeltsporede jernbanefærger tilbage, nemlig *D/F Glyngøre*, som fornylig har været indsat på Helsingør—Helsingborg-overfarten efter uheldet med motorfærgeren »Helsingør«.

»Glyngøre« er et hyggeligt skib, man mærker det, så snart man går ombord, her råder stadig en vis fred og ro, en egen hygge råder på denne gamle færge, ja, jeg tror, det sætter sit præg på de folk, der har deres daglige arbejde her, eller måske er det, fordi de er jyder? — de er lune!

D/F Glyngøre blev bygget for 57 år siden, i 1902, på Helsingør Stålskibsværft, som den sidste enkeltsporede jernbanefærge og den første skruefærge med skrue i begge ender, trukket af hver sin maskine. Den blev døbt »Helsingborg« og sejlede på Helsingør—Helsingborg-overfarten i mange år. Senere kom den til overfarten Glyngøre—Nykøbing Mors og fik samtidig navneforandring. Nu anvendes den bl. a. som reservefærge i Helsingør og på Fåborg—Mommark-overfarten, men har hjemme i Glyngøre.

En tur med »Glyngøre« er noget af en oplevelse, den går bedre i søen end flere af sine moderne søskende, men det skyldes nok den meget mindre overbygning. Plads er der ikke så meget af, i hvert fald ikke når der er 5 jernbanevogne på dækket og et par hundrede købelystne svenskere med tomme tasker eller danskere med fyldte tasker — læ er der heller ikke meget af, men »Glyngøre« har en ting, ingen af de andre moderne færger kan prale med, nemlig en stor, god, varm skorsten, eller rettere 2, man kan varme sig ved en kold efterårsdag! Hernede på dækket ved skorstenene kan man samtidig se ned til selve maskinen, der roligt og støt arbejder og presser skibet frem igennem vandet ved skruens hjælp. Der er 2 maskiner i »Glyngøre« med hver 2 cylindre — den ene går »fuld kraft«, den anden »halv kraft« — velsagtens for at stabilisere færgen i vandet. Gennem en anden luge kan man se ned til kedlerne og se, når fyrene får en overfyring.

Lidt længere henne står styremaskiner-

ne i en jernkasse med åbent låg, en i hver side — to små dampmaskiner, der snart kører nogle omgange den ene vej, snart den anden vej, alt efter rorgængerens drejning af rattet.

Vi kan se aksler og kæder under styrehusets gulv. Set hernede fra ser det ud, som hele broen, som det hedder, sidder i klemme højt oppe mellem de to skorstene.

Oppe fra promenadedækket, ligeledes et på hver side, hvortil fører trapper med solide messingslidbeslag med fine ornamenter, er der rart om sommeren, og her har man en dejlig udsigt samt et glimrende overblik over hele færgen. En matros er ved at pudse messingtøj, en anden kravler rundt og tørrer det rød-hvide skorstensbånd af med tvist.

Nede på dækket er der små hyggelige kahytter med solide borde og bænke, rum for kaptajn og styrmand, udstyret med røde plydsmøbler og petroleumslamper — jo, der er også elektrisk lys, men det er ligesom, det ikke rigtig hører til her. Der er døre med morsomme messingskilte bl. a. med påskrift »kloset«, og et med ordet »jomfru« — hende så jeg desværre ikke.

Under dækket er der også saloner i god gammeldags stil. Her er mange rejsende og alle i god stemning, ligesom i gamle dage da dette gode »skiv« i sine unge dage var hjemmehørende her på overfarten. Luften hernede er noget kvalm, her er

ikke moderne aircondition, det er der til gengæld nok af på dækket!

Ved nedgangen til maskinrummet hænger der en stor messingplade, der fortæller, at maskinerne er nr. 131 og 132 bygget af Helsingør Skibsværft. Ja, det var kvalitetsarbejde, man lavede dengang, det vidner hele færgen om — slides op kan den ikke — den er så god, som var den ny.

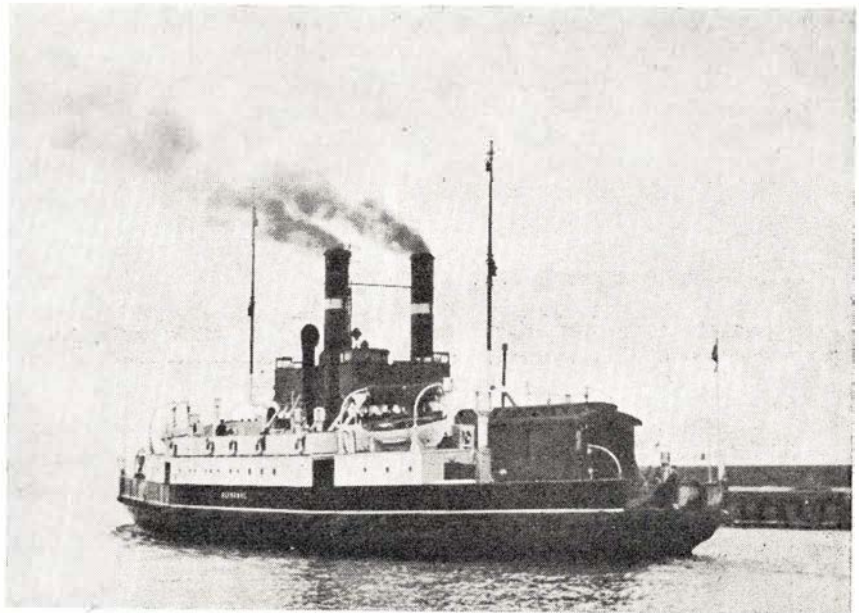
Vi er ved at være i havn. Stille glider »Glyngøre« ind i færgeløjet, og efter et klemt på skibsklokken, der endnu bærer navnet »Helsingborg«, forlader de rejsende færgen. Vognene trækkes i land, andre kores ombord, nye passagerer kommer, et stød i dampfløjten, og »Glyngøre« er på farten igen.

Sv. Jørgensen.

Kuærlanten spørger



Når enhver taxa, lillebil m. fl. er forsynet med radiotelefon, hvorfor er det ikke også sådan med skinnebusserne. Havde de det, kunne sammenstødet på Hadsundbanen være undgået!



D/F »Glyngøre« i Helsingør

Foto: Sv. Jørgensen



Karoline på auktion . . .

»Det tror jeg da, vi vil ind og se på.«
 Karoline sad med en avis i hånden og så spørgende på mig. Jeg anede selvfølgelig ikke, hvad hun snakkede om, men hun ventede åbenbart svar, eller måske snarere et spørgsmål. Nu finder jeg det imidlertid meningsløst af hende at komme med sådanne uforståelige udtalelser uden nærmere forklaring og svarede derfor bare: »Ja.«
 Hun glor lidt uforstående på mig og gentager: »Ja. — Hvad siger du ja til?«

»Til det, du sagde.«

»Du ved jo slet ikke, hvad det drejer sig om.«

»Nej.«

»Så er det da dumt bare at sige ja.«

»Det er da endnu mere dumt kun at sige: Det vil vi ind og se på. Uden at give nærmere besked på, hvad det er, vi vil se.«

»Du kan jo vente, til jeg får forklaret.«

»Jeg venter.«

»Her står: Stor offentlig tvangs-dødsbo og hittegodsauktion. Det er på tirsdag. Og der sælges, ja, der er snart ikke den ting mellem himmel og jord, der ikke bliver solgt der. Synes du ikke, vi skulle gå derind?«

»Jo, det synes jeg egentlig kunne være morsomt.« Jeg kunne så nemt sige det, for jeg vidste, jeg skulle have tjeneste tirsdag.

»Har du ikke fri på tirsdag?«

»Jo, det har jeg da vist. Lad os se — lørdag — søndag — mandag — nej, for

søren. Jeg skal have tjeneste om eftermiddagen. Det var ærgerligt. (Jeg mente heldigvis.) Men du kan da gå.«

»Det var en skam. Så bryder jeg mig ikke om det. Du ved, jeg kan ikke fordrage at gå alene.«

Der blev ikke talt mere om den sag før tirsdag formiddag. Så siger hun: »Synes du så, jeg skal gå ind og se på den auktion?«

»Ja, hvis du har lyst, så synes jeg, du skal gå. Jeg kunne godt have tænkt mig også at komme derind.«

»Ja, nu må vi se. Måske går jeg, når du ikke har noget imod det.«

»Det har jeg afgjort ikke. Måske kan du dumpe til et eller andet billigt.« Så gik jeg. Pligten kaldte. Det kan undertiden være en fordel.

Da jeg kom hjem om aftenen, fandt jeg Karoline i en slags mellemhumør. Hun serverede kaffe, og vi drak den uden nærmere kommentar. Jeg kiggede avisen igennem, og det blev sengetid. Jeg ville stadigvæk ikke spørge om noget. Så endelig kom det .

»Jeg var jo så inde på den auktion i eftermiddag.«

»Nå, ja, det var du vel. Hvordan spændte det af?«

»Å'e, jeg ved såmænd ikke.«

»Købte du noget?«

»Nej, ikke sådan særligt. Jeg kom til at byde på et bundt paraplyer.«

»Paraplyer?«

»Ja. De blev solgt i bundter på en 4—6—8 stykker.«

»Hvorfor bød du da på dem? Vi har jo paraplyer, og vi bruger dem aldrig.«

»Nej, men de gik for snart ingenting, og så syntes jeg, det kunne være så spændende at prøve at byde.«

»Men du fik dem da vel ikke?«

»Det var netop det, jeg gjorde.«

»Føj da. Hvor mange?«

»Der var 8, de så rigtig pæne ud. Så begyndte folk at byde en krone. Een krone for 8 gode paraplyer. Så blev der lagt 50 ore på, og så sagde jeg to kroner. Jeg syntes, det var morsomt, og det var jo ingen penge. Så blev vi sådan ved, og da vi var kommet til 18 kroner, var der pludselig ingen, som ville mere. Så faldt hammeren, og så var det mig, der havde sagt 18. Du må ikke være vred på mig for det. Det var jo slet ikke min mening at købe dem.« Hun gav sig til at græde.

RYSK VIKING sokke

er de eneste, der virkelig du'r i gummi-støvler. Holder fødderne varme og tørre. Særlig slidstærke. Sparer mange stoppetimer.

Hjælper stærkt til at forhindre børneforkølelser, når efterårets vejrlig sætter ind.

En særpræget sok, der ikke ligner almindelige sokker. Glider ikke ned i støvlerne. — Spørg efter VIKING-sokken hos Deres tekstilhandler.

Fås i alle størrelser.

Tag ikke imod efterligninger, men prøv først VIKING, det eneste der du'r i gummi-støvler . . .



RY STRØMPEFABRIK A/S



„De Danske Østersølærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

GEDSER



Hovedbanegårdens Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltøft

»Hvad græder du for? Der er jo ingen ulykke sket. Det var måske endda en fin forretning.« Hun virrede med hovedet og snøftede.

Jeg måtte til at prøve at trøste hende. Jeg strøg hende over håret, kyssede hende på panden (det var det eneste sted, jeg kunne komme til), talte blidt og kærligt til hende og alt sådant, som man gør i slige tilfælde: »Lad os se de paraplyer. Hvor har du dem?«

Hun virrede bare igen med hovedet, og gråden tog til.

»Du har dem vel med hjem?«

»Snøft — snøft — snøft — du kan — da nok forstå — jeg ville ikke — komme trækkende hjem gennem byen — med 8 paraplyer. Snøft — snøft.«

»Hvad gjorde du da?«

»U'e — hu'e — jeg gav dem til nogle drenge, de kunne have dem at lege med.«

»Så har du jo gjort en god gerning. Der er ikke noget så godt at lege med som paraplyer. Det skulle da lige være dig selv. Lad os så gå i seng. Der er ikke noget at være ked af.

lady.

Lidt åndshygiejne

Gør status, hvis De er sur, og find ud af årsagen. Og lad være med at bekymre Dem. De 90 % kan De spare, de løber alligevel ud i sandet, og de sidste ti skal De ikke tage på forskud. De kommer alligevel.

Sjuser man med sit åndedræt, bliver man doven, ugidelig og svær at omgås. Vi lever et unormalt liv i glashuse og får ikke frisk luft nok i lungerne. Vil man føle sig rigtig oplagt, skal man tage tre dybe indåndinger. Når man trækker vejret rigtigt, masseres alle ens indre dele så nænsomt, at man holder sig i form...

Min kones lørdagskone

Kvinder er sødt uundværlige, ak, men hvor er de besværlige!

Her har hun nu ryddet op på

mit bord:

uorden var der, den synede stor, indrømmet! Dog var jeg selv i dag orienteret i dyngernes lag.

Hun fik dem pænt til at svinde:

nu kan jeg ingenting finde!

Bornholmer-Bageriet

Sv. E. Nielsen
Ydunsvej 1 - Næstved
1. kl. brød og kager
Telf. Næstved 1114

Et trist syn er en nedlagt jernbane

Midtbanen til salg, samlet eller delt — uhyre billigt

Således skrev pressen i 1937, da man holdt auktioner over den i 1936 nedlagte sjællandske midtbane.

Sælges: hus med perron og vanartet have med plads til vigespor, indeholdende i stueetagen entré, køkken, spisestue, dagligstue, kontor, ventesal med faste bænke. På loftet soveværelser og bad. Fine udbygninger med pakrum og separate toiletter for damer og herrer.

Denne særprægede villatype findes opført på statsbanernes udstykningsplan i Hornsherred, der er femten til tyve meter på den ene led og fireogtredive kilometer på den anden. De fire mønsterhuse er netop anbragt på denne led, men med ca. en mils afstand imellem sig, således at de på ingen måde virker som rækkehuse.

Udvendigt virker de smukt og solidt. Og indvendigt overrasker de med mange tidssvarende bekvemligheder — for eksempel den rummelige ventesal, hvor man kan isolere støjende gæster og gennem en lille kioskle i væggen række dem hånden til goddag en for en, selv stående i sikkerhed i kontoret bagved. Frygter man gæster med toget, har man den fordel, at toget slet ikke kører mere — det er snart meget længe siden, at toget kørte her ca. 1 år.

Banen kører sig selv til graven.

I dag og i morgen forsvinder de sidste spor af ... ak, midtbanen. Tilbage ligger det afsvellede banelegeme, trist og øde som en sibirisk landevej. Det er kun skin-

nerne, der rejser. Banen kører sig selv til graven, i et sørgetog der for ca. 1 måned siden fik afgang fra bredden af Roskilde fjord, pillende sporene op efter sig, og således skridende nu 4 kilometer uden for endestationen i Hvalsø. Et tilbagetog i melankolsk stilhed, fjernt fra den festivitas ved åbningen d. 17. november 1928.

Men der er orden i tilbagetrækningen, alt tages op eller ned, der efterlades kun de små jernmærker i banedæmningen, der angiver kilometerbrøken. Og nu gaber en snes kostbare overskæringer med velmente årstal formålslost i Hornsherred.

Et lille selskab fra statsbanerne drager i disse dage gennem den afsporede landsdel. Det er kommissionen, der skal forestå salget af banetomten med bygninger. — Udenfor de tomme stationer holdes møder med sognenes autoriteter og private liebhavere — Femhøj — Krogstrup — Kirkehyllinge og Saaby, der er ens, egner sig til alt muligt, skole, forsamlingshus eller autoværksted. Skibby, som er større, kunne godt gå an som skovriddergård, hvis bare der havde været en skov i nærheden. Men selve dæmningen, 34 kilometer a 235.00 kr., den bliver svær at få brug for. Det skulle da være til grusgrav.

Gennem skove, enge og marker gik banen. Vi når en station, Kirkesaaby, et sørgeligt syn. — Det pæne røde stationshus ensomt, efterladt, med mange bristede forhåbninger og ruder — den sidste på skansen, det vil sige på perronen, der er sammen sunket og gennembrudt af ukrudt.

Ligeså uundværlig

JERNBANEN er
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN
for LIVSFORSIKRING

Et trist syn er i sandhed en nedlagt jernbane

I 1960 er det ved at blive et meget almindeligt syn her i landet.

En del af de mest urentable sidebaner, som statsbanerne trafikerer, vil utvivlsomt snart forsvinde — dernæst adskillige privatbaner. Holder man sig til disse baner, skal man ikke græde, men erfaringen viser, at er man først begyndt på banenedlæggelser — så går det ofte stærkt — for stærkt. Det er her, man skal passe på og få bremset de mest ihærdige »baneødelæggere« i tide.

Her i landet, ja, overalt i Europa, har efterkrigsårene med de forholdsvis gode økonomiske kår for mange fået bilparken til at vokse meget hurtigt.

Dette har betydet en meget hård konkurrence for mange sidebaner og privatbaner. Privatbanerne tog kampen op og indsatte moderne skinnebusser — altså billigørelse af togfremførelse, hvilket også har givet gode resultater i banernes økonomi.

I denne kamp er DSB kommet langt bagefter — her holder man stædigt fast ved de tunge MO-vogne, der ikke engang kan medtage så meget stykgods som en af

privatbanernes skinnebusser, hvad der dagligt kan ses på stationer med tilslutning til privatbane. Skal blot en af DSB's sidebaner bevares, må der gøres noget effektivt hurtigt — det kan gøres bl. a. ved indsættelse af skinnebusser.

Tyske forbundsbaner har gjort dette flere steder med held.

De fleste steder, hvor der er nedlagt en jernbane, savnes den straks. Og hvad der er værd at lægge mærke til er:

At befordringen med den som regel private indsatte rutebil ikke er billigere end jernbanens takster, skønt bilen hverken kræver skinner eller særlig betjening ved stoppestederne eller signaler af hensyn til sikkerheden, eller ventesale med lys og varme som på en station.

Nej, vi er jo trods al såkaldt penge- rigelighed en del gode skatteydere, der må have krav på anstændig og sikker befordring med banerne, selv om vi ikke har bopæl i eller ved København.

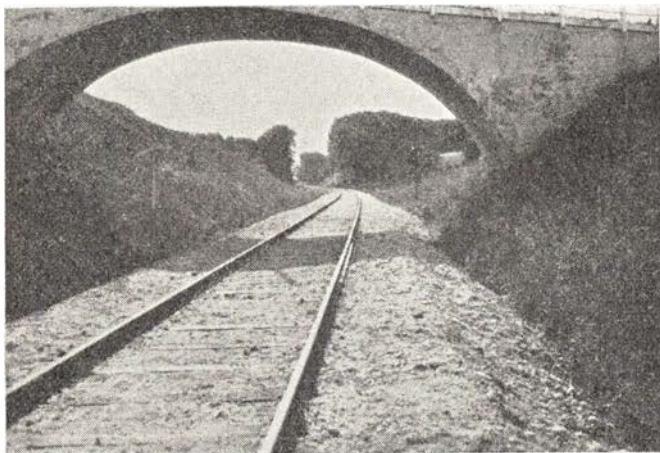
Jeg ved udmærket godt, at banernes pligter er mange, men rettighederne kun små, men endnu er det ikke for sent at vinde de eventuelt tabte kunder tilbage — men det haster.

Vi vil jo alle helst undgå at læse om »vores bane« under »Et trist syn o.s.v.«

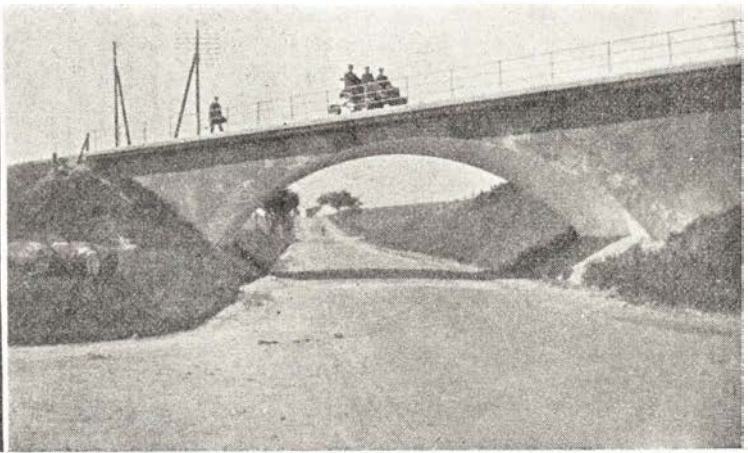
Verner.

**BELL-
GRAPHIC
SYSTEM**

A/S SYSTEMEX
BORBERGADE 15 • KBHVN. K. • PALÆ 2890

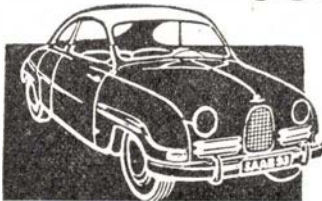


Viadukt ved Bjergskoven



Viadukt over hovedvej 1

SAAB
99B



Den
lynhurtige
svensker

Peders Radio

HEDENSTED - TELEFON 29

Autoriseret SAAB-forhandler

Forretningen med de gode, små vogne

Gode betalingsbetingelser

Flere gode ibyttetagne vogne på lager

Maribo-Bandholm Jernbane

Danmarks ældste privatbane

Levnedsløbet lyder kort således: Født 2/11 1869, et slidsomt liv i samfundets tjeneste, fra sidst i 1940'erne nedsat arbejds-tempo, fra 1952 overgået til pensionist-kategorien.

Retfærdigvis må anføres, at der i årene efter 1952 fremdeles er udført en samfundtsnyttig gerning, og at intet tyder på vakkende helbred.

Når disse kendsgerninger er fæstnet til papiret, skal det siges, at en enkelt »privat« bane vel har en ældre dåbsattest (1864), men man har vist lov til at sige, at denne sidstnævnte bane — Faxe jernbane (Stubberup—Faxe Ladeplads) — må klassificeres for sig, hvorved vi til Maribo—Bandholmbanen kan bevare prædikatet: Danmarks ældste privatbane.

Som en indledning nr. 2 kan jeg ikke lade være at citere, hvad »Illustreret Tidende« i åbningsåret 1869 skrev om begivenheden, idet man herigennem får et udmærket indtryk af den skelsættende epoke, der her tog sin begyndelse for landsdelen.

»Banholm—Maribo Jernbanen.

I Tirsdags den 2den ds. om Formiddagen Klokken 11, aabnedes af den kongelige Commissarius den mellem Maribo og Banholm anlagte Jernbane. Overensstemmende med en af Regeringen i H. t. Lov af 20de November f. A. meddelt Tilladelse er denne Bane anlagt, uden Tilsagn om noget Slags Statsgaranti, af et Interessentselskab, bestaaende af de Herrer Lensgreve Knuth-Knuthenborg, Etatsraad Tietgen, Lieutenant C. F. Garde og Overingenieur Rowan, og er bygget af Sidstnævnte for Interessentselskabets Regning for en Sum af omtr. 200,000 Rdl., hvilket, naar Hensyn tages til det hele Driftsmateriel med Videre, som maatte anskaffes til denne kun een Mil lange Bane, er ligesaa billigt som for en af de i den senere Tid fra enkelte Sider saa høit priste smalsporede Baner.

Banen er en saakaldt »let« Bane, d: at medens »Kroppen«, eller Alt ved Anlægget, som ikke senere kan forandres, altsaa Sporvidde, Curver, Stigninger o.s.v. ere ganske som paa andre Baner, er derimod »Påklædningen«, d: Underlag, Skinner, Vogne o.s.v., kort sagt hvad der dog efterhaanden maa fornyes, kan forstærkes i Forhold til den mulig tiltagende Færdsel, af lettere Construction. Vognene ere byggede efter amerikansk Mønster, nemlig med Indgange fra Enderne, ligesom paa

Sporvognene, hvilket System allerede i nogen Tid har været i Brug baade i Schweiz og Würtemberg, og om kort Tid til blive indført paa flere af de preussiske Statsbaner. Ved denne Bygningsmaade bliver man det nuværende »Cellesystem« kvit, idet der er Gjennemgang og Forbindelse ligefra Locomotivet gennem hele Vognrækken. Togførerne kunne sælge Billetterne i Vognene og Condukteurerne indsamle dem der. En anden Særlighed ved denne Bane er, at Reisegodset betales stykkevis, og ikke efter Vægt. Garantibeviset er anbragt paa Bagsiden af Billetten.

Paa Grund af Banens rent private Charakter og dens væsenlig kun locale Betydning fandt dens Aabning sted uden nogen egentlig Festlighed, idet der kun efter Indvielsen paa Knuthenborg blev indtaget en Frokost af Detlagerne i Aabningstoget, der foruden Commissarius og Secretairen samt Sessionshaverne bestod af Stiftamtmanden og Medlemmerne af den paa Lolland nedsatte Comitee, der skulle vir-

ke for Anlægget af et fuldstændig Lolland-Falstersk Banesystem, i hvilket Banenet imidlertid den heromhandlede Strækning synes, idet mindste foreløbig, at skulle blive staaende som eneste Led. Som bekendt har nemlig det Sjællandske Jernbaneselskabs Plenarbestyrelse troet at burde forkaste det til samme af Comiteen rettede Forslag om Overtagelse af Falsterbanen mod et Tilskud af 150,000 Rdl. til Forstærkningsfonden, og Muligheden af en anden Ordning, hvorved Jernbane-Anlægget kunne realiseres, synes herved — ganske vist ogsaa til det Sjællandske Selskabs Skade — for det Første at være afskaaret. Den nys aabnede lille Bane har imidlertid sin selvstændige Betydning; ved dens Hjælp er Maribo gjort til, saa at sige, en Søkjøbstad, og man kan sikkert tilsige Banen en livlig Færdsel, samt de Mænd, som have sat Sagen igjennem, et smukt Udbytte af deres Virksomhed.»

Som De ser, et glimrende tidsbillede. Banens første station i Maribo kan De



Maribo første jernbanestation kan endnu findes i Nørregade

endnu finde gemt i en gård i Nørregade, ganske vist kan De næppe finde den på egen hånd — uden lokal hjælp i det mindste, — men har man fundet den, kan man genkende træk, der også går igen i Bandholm station. Bygningen i Maribo anvendes nu til beboelse.

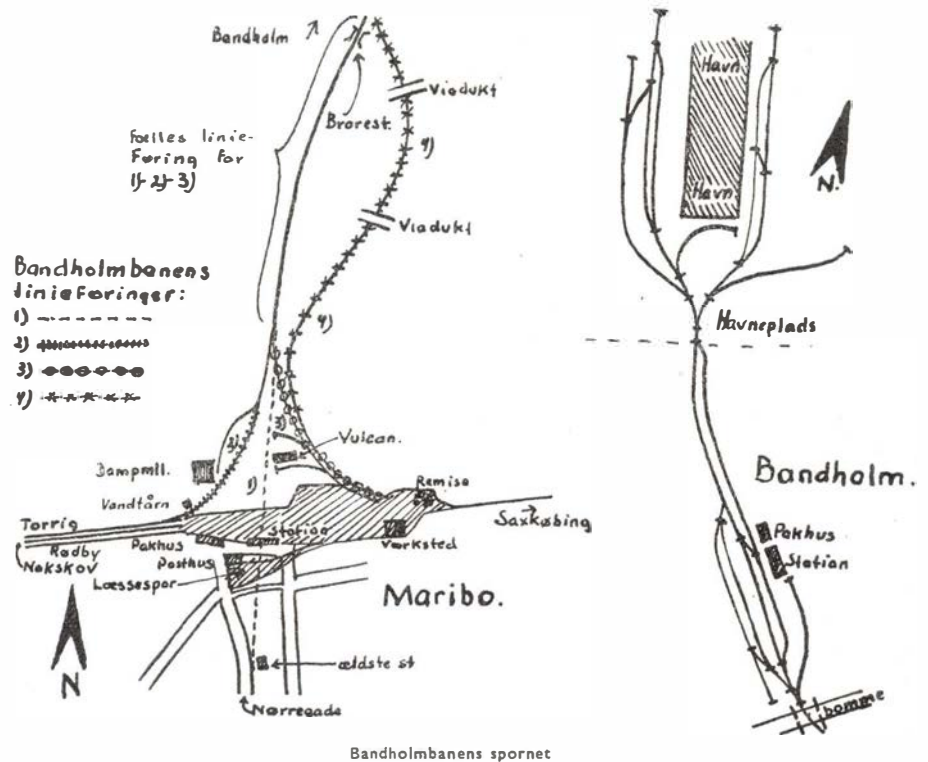
Som det fremgår af hosstående kortskitse, har banens indføring til Maribo i tidens løb undergået ikke få ændringer. Den ældste bane¹⁾ blev i nogenlunde ret linie gennemført fra endestation til endestation. Ved L. J.'s tilkomst i 1874 drejedes Bandholm-banen mod vest og fik herved rebroussementstilslutning til stationen i Maribo, en tilslutningsform der senere stadig er bevaret.

Fra 1922 flyttedes indføringen til stationens østende³⁾. Banen fik her tilslutning gennem en del sidespor (se kortet), ligesom en stor del af banen²⁾ blev bevaret som sidespor og i øvrigt eksisterer i dag. Endelig blev i 1940'erne bygget 2 viadukter nær Maribo, og endnu en baneforlægning fandt sted. Denne nyetablerede strækning⁴⁾ fik skærveballast og blev befriet for alle de private sportilslutninger. I parentes bemærket har vognfabrikken »Vulcan« — hvis vogne endnu i dag kører både her og der — stadig sidespor. Når banen fra 1952 betegnes som folkepensionist, skyldes det, at persontrafikken fra dette tidspunkt flyttedes helt over på banens rutebiler, og køreplanen blev derefter kun en behovskøreplan, hvilket i øjeblikket er ensbetydende med kørsel få dage om ugen.

Når man i banens halvfemsindstyvende år kører med denne — i dette tilfælde taktet være stor imødekommenhed og velvilje fra A/S Lollandsbanens side — er det første indtryk, at nuhavende spor (24,39 kg skinner fra 1935—38) kan benyttes med minimalt vedligehold i en længere årrække. Ser man på driftsresultaterne, så langt som dette nu er muligt — banen blev i regnskabsmæssig henseende indkorporeret i L. J. — ja, så er resultatet det samme, idet man ikke møder de minusbeløb, man desværre er indstillet på at møde, når man taler om 95 % af danske privatbaner. Eksempelvis kan følgende oplyses:

Antal fast ansatte	Antal aksler pr. tog	Overskud
1933/34	9	44.00
1943/44	6	84.000
1948/49	10	32.000
1953/54	3	41.000

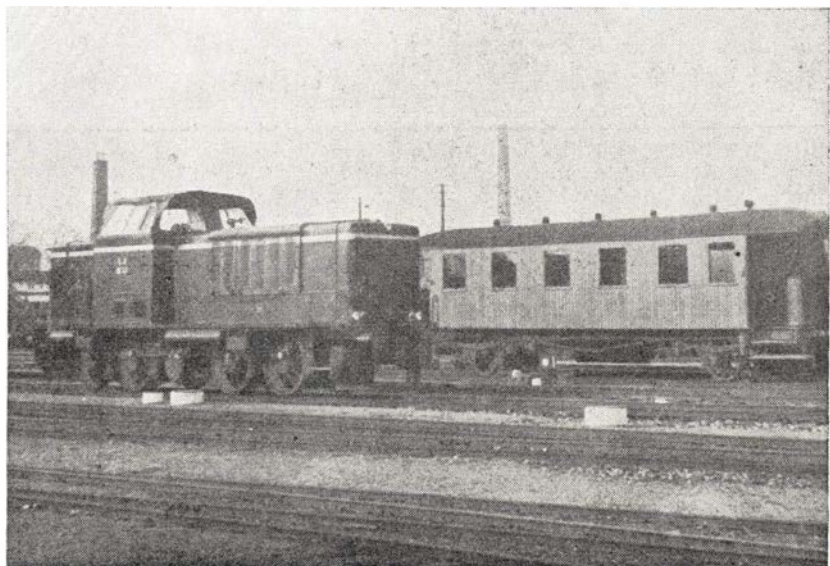
Med L. J.'s MII 125 hk Frich's rangertraktor, maximal belastning 150 t, går tu-ren hurtigt og let. Der var den pågælden-



de dag, hvor disse indtryk blev samlet, ingen vogne bestemt for Bandholm, hvorimod der i Bandholm skulle afhentes 9 tomme lukkede. Som det også fremgår af skitsen, er på Bandholm havn anlagt et udstrakt sporet, og en del af disse spor benyttes i dag som vogndepot. Omend havnen har en for private havne (ejes af grevskabet Knuthenborg) stor trafik, er jernbanens gyldne dage forbi. De sidste transporter af større omfang var vognladningsvise sukkerforsendelser til udskibning, en transport der i de sidste 4—5 år er sket landværts, og nu senest i specialjernbanevogne litra U. Banernes mange

lukkede og overbyggede åbne vogne har vel haft deres længste arbejdsdag. Man bemærker, at en del af såvel de lukkede som de åbne har tårnbremse. Når De hører, at der i årene 1930—40 daglig kørte ca. 18 persontog og efter behov 4—12 godstog (ligeledes daglig), forstår De sikkert, at der til tider var travlt på havn og bane.

Indkørselssignal i Bandholm blev helt frem til 1944 givet som håndsignal »kør«. Der blev dette år opsat mastesignal, der imidlertid — fremstillet som det var af træ — hurtigt blev »slidt op«. Håndsignalmetoden toges atter i brug, indtil der ved



L.J.s Mak-loko og L.J. C. 58 (tidl. MBJ 58)

modernisering efter sidste krig blev anbragt daglyssignal, et signal der endnu findes. Det bør også noteres, at der findes 3 automatiske andvarselssignalanlæg, anlæg der alle er i brug også under godsbanearæen.

Bandholmbanens materiel er nu — efter den foran nævnte indkorporering — overført til L. J.'s auspicer, men i hvert fald personvognene LJC 58 og C 59, der begge anvendes, er tidligere MJB-vogne. At efterspore det øvrige materiel: EC 89, 8 åbne højsidede litra NA og 2 åbne lavsidede NK — kræver værkstedsbistand, idet der sidst i 40'erne foretoges en indgåen omlitrering fra tidligere noget egenartede inddeling til den mere gængse, der nu anvendes her som de fleste steder. Litra som f. eks. LI og QAP optræder dog endnu.

Efter traktorkørsel til Bandholm og en større ud rangering fra havnens spor samles det lille tog på stationen, der endnu fremtræder udvendig som i 1869. At se førstesals-lejligheden er næsten et muse-

umsbesøg; så lavloftede og så små er lokaliteterne, at man uvægerlig undres.

Allerede for en lang årrække tilbage flyttede da også stationsforstanderen til en villa i nærheden, samme sted, hvor stationens hele personel — en overportør — i dag har bopæl.

Bommene ved vejen lukkes, og efter afgangstilladelse starter hjemturen. En tur der i efterårstidens løvfald og dermed forbundne fedtede skinner ofte har givet anledning til tabt tid på kørselen, idet strækningen helt frem til Maglerner har jævnt, men ikke stærk stigning. Den sidste delstrækning derimod er nærmest horisontal.

Indrangeringen i Maribo sker i det østlige rangerhoved, hvorfra vognene fordeles i de forskellige spor.

Turen er tilende, og er end banen kort — 7,5 km — er oplevelsen ulige større, hvad disse spredte småpluk samt fotografierne gerne skulle give udtryk for. Kun må man beklage, at denne lille hyggelige strækning ikke er »åben« også for almindelige rejsende.

Hvem er gæsterne?

Der kommer bl. a. mange provinsboere, og gennemsnitlig kan det anslås, at den ene fjerdedel er DSB-gæster, der på en eller anden måde har ærinde på Hovedbanegården og derved samtidig bliver gæster i biografen. Der er selvfølgelig også et stampublikum, der stadig kommer på bestemte dage og tider uge efter uge. Elever fra universitetet, lærestalter og skoler er som regel stærkt repræsenteret, og det er da givet, at netop børn og unge mennesker har en naturlig evne til gennem filmens billedstof at hente kundskab om mange ting. Denne opfattelse er ofte blevet bekræftet af skolelærerne, der gennem elevernes fristilarbejde har kunnet fastslå dette.

Programmet

Det har ikke altid været lige let at skaffe det kvalitetsprogram, man gerne vil vise, særligt gennem krigsårene og efterkrigsårenes valutabesværligheder. Men den daglige leder af biografen, overtrafikkontrollør H. Hindahl, har altid sin gang hos de mange filmudlejningsselskaber og sikrer sig på den måde alt, hvad der er værd at vise. Aktuelle reportagefilm, der viser livet, som det leves verden over, turistfilm, populært tekniske film, musikfilm af både klassisk og moderne tilsnit samt film fra sportens område. De tre film fra Olympiaden i London i 1948 blev således set af 48.000 gæster i de tre uger, man havde dem i DSB KINO.

Det tekniske udstyr.

Den sanering af biografens tekniske udstyr, der begyndte i 1951, var stærkt påkrævet, fordi filmindustrien kun var godt 50 år gammel, og man havde da været inde i en rivende udvikling, og navnlig på småfilmområdet var man her meget bagefter. Det lyder naturligvis mærkeligt, at biografens tekniske afdeling er — Signalvæsenet — men alligevel naturligt, når

DSB KINO - »Den vide verden«

1935 — 21. februar — 1960

Den 21. februar i år er det 25 år siden, DSB KINO »Den vide Verden« blev åbnet. Det blev dengang hurtigt klart, at generaldirektør Knutzen's idé med denne kino slog godt an. Ideen var iøvrigt hentet fra Paris, hvor biografen på St. Lazare banegård havde vist sig at være både populær og rentabel.

DSB havde regnet med ca. 500 gæster om dagen, men med 307 forestillinger i løbet af februar—marts 1935 var der allerede 68.213 gæster, d.v.s. ca. 225 gæster pr. forestilling, og dem er der 9 af på hverdage og 7 på søn- og helligdage.

Når der spørges, hvad vil DSB med en biograf, bør vel først og fremmest tænkes på de derved givne muligheder for at skabe kontakt mellem kunderne og DSB, idet gæsterne kan genopfriske minder fra eller få ideer til rejser, og gennem billederne gives der folk lejlighed til at opleve rejselevnets charme. Her kan der slappes af, og her kan en ventetid blive en oplevelse.

Non-stop princippet tillader folk at komme og gå, som de vil. Her hygger man om gæsterne, ved sammensætning af bedst mulige programmer, og med den rette varme- og ventilationsindstilling.



DSB KINO

ønskes til lykke med jubilæet af

Film-Centralen-Palladium

Vi tænder en cigar for det gode samarbejde

»Rygning forbudt« er een af de mange Disney-film, teatret har spillet.

Filmen vises før den forrygende

ZORRO - DEN SORTE RYTTER

det er DSB's biograf. Der blev dengang skaffet mere plads i operatorrummet samt et par nye smalfilmmaskiner, således at man havde 100 pct. reserve for samtlige tekniske arrangementer, kvalitetsgengivelse på både billed- og toneområdet. Der tåles ingen forsinkelser, når biografen kører med timesprogram.

DSB KINOs' økonomi

Det er med biografbesøg som med så mange andre problemer af økonomisk karakter. Der forekommer svingninger — endda af rytmisk karakter, der kan sættes i forbindelse med hverdagens økonomiske problemer. Da man åbnede for 25 år siden, var prisen på billetten 70 øre (nogle få måneder i 1946 var prisen 65 øre), og med jævnlige prisstigninger er prisen i

dag 1 kr. 50 øre for voksne og 1 kr. for børn, men alligevel langt den billigste biograf i København.

Biografen fører selvstændigt regnskab, og ønskelig harmoni mellem driftsindtægter og -udgifter er tilstede. Biografen nyder ikke nogen særstilling i forhold til andre biografer trods dens kulturelle betydning. Der betales sædvanlig forlystelsesafgift og afgifter til filmfonden. DSB får husleje af biografen, der også bærer lønningsudgifter for hele personalet herunder også til leder og medhjælp. Alle arbejder, der udføres af Statsbanernes værksteder og andre tekniske arbejder, og alle leverancer betales fuldt og helt enten direkte eller ved afskrivning over fastsatte tidsrum, og den til enhver tid investerede kapital forrentes.

Vi slutter denne lille beretning om DSB KINO »Den vide Verden« med at ønske dens daglige leder samt hele biografens personale til lykke med jubilæet, med ønsket om, at det blå neonlys på Hovedbanegårdens tag med biografens navn må have held til at flamme endnu i mange år.

DAN-INA FILM

ønsker DSB KINO

hjertelig til lykke på

jubilæumsdagen



Gæst nr. 10 million den 2. februar 1953 — frk. Hjortshøj, Århus og herr Hindahl

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

A. Ø. Mathiasen

Nyborgvej 204 - telf. Svendborg 1349

Kolonial - vin - tobak

Spec. kaffe

Jernbanepersonalet anbefales

BP service station

M Jensen

Herningvej 31 - Brande

Benzin - olie - vask - smøring

Telf. Brande 73

Den vide verden er en gammel historie . . .

men „DEN VIDE VERDEN“ på Københavns Hovedbanegård, også kaldet DSB KINO, fylder 25 år den 22. februar.

Vi gratulerer med mærkedagen og ønsker for det populære teater, at det stadig må kunne holde de populære priser og de dejlige programmer.

Alle københavnske skoler burde af hensyn til børnene bekendtgøre teatrets program hver eneste uge, for her er virkelig tale om „Viden på fornøjelig vis“ — — — og til en billig pris. 1 kr. for børn under 14 år og 1,50 kr. for voksne er idag meget billigt.

Venlig hilsen
JERNBANE-BLADET

Odense

Olga Meyer's Kolonial

Thorkildsgade 7 - Odense
Kolonial - vin - tobak
konserves og spec. i kaffe
Telf. Odense 12 23 34

Camillus Nyrop's etabl. Nyrop & Maag A/S

Klaregade 7 . Odense . tlf. 12 29 33
Sygeplejeartikler . instrumenter
bandager

Frisørsalonen

Vester Stationsvej 16 B - Odense
Moderne hårpleje
1. kl.s nobel betjening
Gurli Schmidt - Telf. 11 72 30

Jernbanepersonalet anbefales

KI-VA kolonial

Holtzengade 28 - Odense
Kolonial - vin - tobak
konserves - kaffe
frugt og grønt
Telf. 12 43 69

Bolbro Materialhandel

Middelfartvej 81 . tlf. 11 45 12
Materialer, parfumer, sygepleje
Tobak og vine

Faaborg

HYGGE - BO

moderne boligmontering

Helge Nielsen - Mellemgade 9
Telf. Faaborg 37

Østerhed Bageri

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

Gør Deres indkøb ———
hos vore annoncører

SNEHVIDE vaskeriet

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

Det er ikke alle, der ved...

- at rangeringen på Esbjerg havn nu foretages med et nyt MH dieseleloko, da brandvæsenet anser det for farligt med damploko.
- at biltrafikken over Oddesundbroen i året 1959 udgjorde 264.000 køretøjer mod 131.000 året før.
- at der i julen blev overført et hestekøretøj med færge. Det er ikke sket siden 5. juni 1952!
- at 200 daglige DSB-kunder, der har deres arbejde i Odense, men bor på strækningen Odense—Middelfart, nu har fået et særtog om lørdagen med afgang fra Odense kl. 12,30.
- at havneområdet ved Glyngøre havn nu får opstillet belyningsmaster på hele området.
- at der gennem længere tid har måttet aflades rejsende på Hvidovre station i myldretiden om morgenen. Fra 4. januar indsattes derfor 3 nye S-tog mellem Hvidovre og Hellerup med afgang kl. 7.49, 8.09 og 8.29.
- at samhandelen med de østeuropæiske lande i løbet af de sidste par måneder er steget så stærkt, at færgen »Danmark« nu sejler to faste ture daglig mellem Gedser og Warnemünde, og i januar er der tillige sejlet 2 ekstra ture.
- at der på Simsted station i hele juleugen kun blev solgt een billet, og den kostede 2 kr. 80 øre!
- at Skalborg station fra 1. marts nedsættes til trinbræt. Postekspeditionen er forlængst flyttet til Vissenbjerg brevsamlingssted.
- at DSB KINO i løbet af de svundne 25 år har haft godt 13 millioner betalende gæster
- at DSB KINO i løbet af 25 år har betalt 4 millioner kroner i forlystelsesafgift og andre afgifter til staten
- at DSB KINO i løbet af 25 år har fremført 122.850 km film i de almindelige, ordinære ugeprogrammer; det svarer på det nærmeste til $\frac{1}{3}$ af afstanden til månen.

Erindres det...

For 50 år siden, februar 1910

Horsens Privatbaner og sneen. Sidste snestorm kostede i rydningspenge 9100 kr., nemlig for Bryrupbanen 3000 kr., Tørringbanen ca. 2000 kr., Odderbanen godt 2000 kr. og Juelsmindebanen 2100 kr.

★

Den ved Klampenborgbanens stationsbygning beliggende ølbod nderives i disse dage. Den vil blive erstattet med en restaurationspavillon, der opføres i villastil og indrettes med serveringspladser. Pavillonen vil koste ca. 6000 kr.

Den opføres af arkitekt Ambt for restauratoren på Københavns banegård.

★

På grund af heftigt tøbrud er der den 18. ds. efter tog 988's passage indtruffet et alvorligt dæmningskred på midtbanen tæt vest for Skanderborg. Jernbanedæmningen er på en strækning af ca. 35 alen sunket over 10 alen. I et par dage har uheldsstedet været upassabelt for tog, hvorfor passagerer og rejsegods fra Skanderborg ud til uheldsstedet og omvendt er sket pr. færdselsvogn.

For 25 år siden, februar 1935

Trafikministeren forelagde i fredags i Folketinget forslag til lov om erhvervelse af ejendomsretten til og nedlæggelse af banen Viborg—Aalestrup samt om nedlæggelse af statsbanen Hobro—Løgstør.

★

Statsbanerne har nu truffet bestemmelse om at sælge dampfærgerne »Prinsesse Alexandrine«, »Sjælland« og »Ingeborg« til ophugning, og planerne om at bruge de 3 skibsskrog ved bygning af en læmole i Gedser er dermed opgivet. De nævnte færger er bygget henholdsvis i 1903, 1887 og 1883.

★

Kolding—Egtvedbanens pensionister. — Ved højesterets dom i sagen om pensionsretten for de ved Kolding—Egtvedbanens nedlæggelse afskedigede tjenestemænd blev banens likvidationsbo dømt til at udrede pensionskassens kapitaliserede værdi, men da der i banens bo ikke var dækning for disse krav, var de afskedigede tjenestemænd dårligt stillede. Ved forhandling mellem personalets organisation og likvidationsboet er der nu tilvejebragt en forligsmæssig ordning, hvorefter boet udreder 80.000 kr. ialt til fuld afgørelse.



Skönhed, som De ikke aner,
findes langs

☆ *private baner*

Statsbanernes biografteater på Københavns hovedbanegård ventes færdig om en halv snes dage. På banegårdens tag læser man allerede i store, gyldne bogstaver: »Kino: DEN VIDE VERDEN«. Den 21. februar åbnes biografen af generaldirektør Knutzen.

★

Protestmøde i Ålestrup. Den 4. afholdtes et stort protestmøde i Ålestrup i anledning af trafikministeriets planer om at nedlægge banerne Viborg—Ålestrup og

Hobro—Løgstør. De over 400 repræsentanter fra amts-, by- og sogneråd, handelsforeninger og erhvervsliv udtalte: at det ville være en katastrofe for byer og opland, om disse baner blev nedlagt.

★

Skagensbanens nye dieselloko er d. 24. undervejs fra Århus til Skagen med en fart af 80 km løbet af sporet og væltet ved Støvring st. Der var 11 personer i maskinens førerrum, da uheldet skete, men ingen kom alvorligt til skade.



Fra dagbogen

Farre d. 8. jan. En 74-årig mand blev i dag påkørt og dræbt af toget på Farre station, da han gik over sporene for at fodre høns, som han havde i et hus på den anden side af banen.

Hørdum d. 9. jan. Ved 7-tiden blev en personbil påkørt af et godstog på en privat overskæring i Hørdum. Føreren af bilen nåede at få standset så meget, at toget nærmest drejede den væk fra sporet.

Rødby havn d. 11. jan. DSB overtog i dag havnen i Rødby havn med arv og gæld

og forpligtelser til et beløb på ca. 2 mill. kr. Rødby har været under administration siden 1924, da det store skibsværftkrak rystede byens økonomi. Rødby kommune får ingen erstatning for afståelsen af havnen, men DSB overtager som foran anført havnens gæld.

Roskilde d. 15. jan. Jernbanearbejder Chr. Madsen, Roskilde, blev ved 17-tiden påkørt af et tog, der var under udkørsel fra stationen. Ved uheldet fik Madsen sin venstre arm kørt af.

Korsør d. 17. jan. Da færgen »Dronning Ingrid« ved 20-tiden var på vej fra Korsør med lyntog »Sønderjyden« opdagedes det, at det brændte i lyntogets motorvogn. Færgen vendte derfor tilbage til Korsør, hvor motorvognen blev sat i land.

Charlottenlund d. 18. jan. Den 61-årige jernbanearbejder N. P. Geertsen, Søborg, var i aften beskæftiget med udfeining af sporskifter. Da et tog nærmede sig, trådte han godt nok ud fra sporet, men desværre ikke langt nok. Han blev ramt af motorvognens trinbræt og var dræbt på stedet.

Gedser d. 19. jan. På grund af lavvande i Gedser havn måtte færgen »Theodor Heuss« i morges ligge underdrejet udenfor Gedser havn i 6 timer med 80 passagerer.

Svendborg d. 20. jan. Den nye færgе til DSB's Helsingør-overfart, der bygges på Svendborg Skibsværft, skulle i dag være søsat. På grund af usædvanligt lavvande i havnen måtte stabelafløbning

Aktieselskabet

DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1898

Vestergade 10 . København K.

Telf. C. 2150



INDREG. VAREMÆRKE

ELEKTRISKE URE

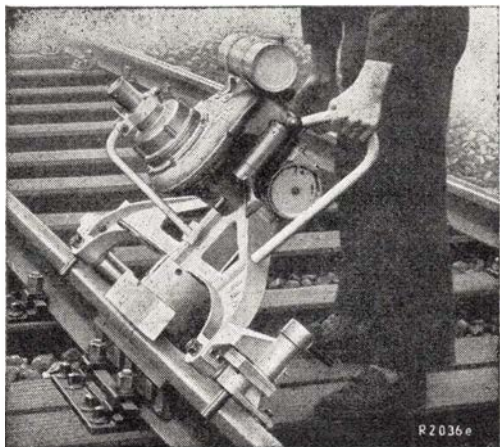
VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

RANDERS

GRUNDLAGT 1861



Skinnehoved-Slibemaskine Robel 33

til slibning af svejsede skinnestød m. m. på løbeflader, sideflader og hovedrundinger.

Den indbyggede tasteindretning forhindrer uønsket slibning af fordybninger og muliggør en fuldstændig egal slibning uden at tage maskinen af for at undersøge sliberesultaterne med en lineal.

Leverandør: **ROBEL & CO.** - München

Repræsentant: **Alfred Raffel** $\frac{1}{5}$

Vodroffsvej 46 - København V. - Telefon Luna 2343

gen udsættes. Det besluttedes at døbe skibet uden søsætning, og fru søfartschef Ø. Bech gav færgen navnet »Hälsingborg«. Det er forøvrigt første gang, Svendborg Skibsværft bygger en færge til DSB. Den skal være færdig til sommerkøreplanens ikrafttræden.

Slagelse d. 26. jan. Da tog 2089 passerede Frederikslund station ved 22.30-tiden, faldt en akselkasse af togets andenførste vogn, der derved afsporede med

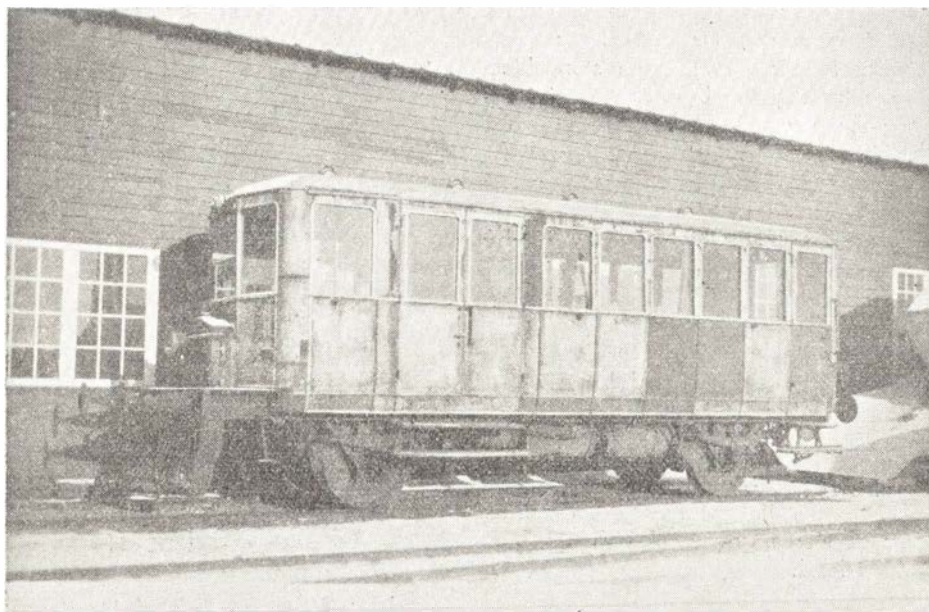
et hjulsæt. Da MY-erne trækker lige godt, selv om nogle vogne ikke kører på skinnerne, fortsatte toget med vognen hoppende ved siden af skinnerne. Blokpasseren ved Skovso-blokken så, at der var noget galt, og underrettede Slagelse station derom. Efter at have kørt ved siden af sporet 7—8 km, kom vognen på spor igen, da den passerede en svellebro ved indkørslen på Slagelse station. Ved vognens kørsel uden for

skinnerne var så godt som alle svelle-skruerne på den lange strækning beskadiget, og tre tog passerede over det defekte spor, før man blev klar over sporets tilstand. I næsten et døgn måtte der derefter køres på enkelt spor mellem Sorø og Slagelse.

Vørslev d. 28. jan. Efter at have udkørt materialer på strækningen til Jerslev stod jernbanearbejder R. Mortensen på bufferne af en godsvogn, da man var på vej tilbage til Vørslev station. Da vognen passerede indkørselssignalet, lænede Mortensen sig for langt ud og blev ramt af masten og slynget ned fra vognen. Han pådrog sig en alvorlig hjerne-rystelse.

Svenstrup d. 31. jan. Da bommene på hovedvej 10 var sænkede, for at et Hvalpsundtog kunne passere, kørte en bil med fire personer gennem den ene bom og standsede på sporet. Det lykkedes ledvogtersken at få standset toget, før det nåede bilen.

Materiel til Jernbanemuseet



Vemb-Lemvig-Thyborøn Jb. motorvogn nr. 2

Så vidt vides er det ene af DSB's store, nu udrangerede MX dieselelektriske loko forbeholdt vort jernbanemuseum. Man kan måske synes, at det er et underligt valg, men denne ikke just vellykkede kolos var jo trods alt det første forsøg på at bygge et stort dieselloko til DSB.

Der er imidlertid en alvorlig mangel i materiel til jernbanemuseet, idet man ikke ejer en eneste repræsentant for de i sin tid så talrigt byggede små benzinmotorvogne, der var de allerførste motorkøretøjer på banerne her i landet. DSB's MA vogne, de første ved DSB (se tegningen i november nr. 1959 side 270), er forlængst ophuggede, og hvad angår privatbanerne, da er det, vi ikke ved, om der endnu fin-

des nogle af den rigtige gamle type, som den her afbillede fra Vemb—Lemvig—Thyborøn-banen.

Der fandtes ved Hammelbanens nedlægning to af de ni første benzinmotorvogne her i landet, men de to blev ophugget sammen med banens øvrige materiel. Er det gået alle de øvrige vogne ligeså? Skal vi virkelig savne en sådan repræsentant fra den første motorisering på vore baner til vort jernbanemuseum? Netop her burde privatbanerne være repræsenteret, for det var jo privatbanerne, der var pionererne på dette område.

Vi håber og tror, det endnu ikke er for sent. Sv. Jørgensen.

Rutebil nyt



Chaufførernes arbejdstid

Som følge af den alvorlige rutebilulykke ved Horsens nytårsdag har der været nogen diskussion om chaufførernes arbejdstid. Dansk Arbejdsmandsforbund mener, at lovens krav om 11 timers hviletid mellem to arbejdsperioder bør gælde generelt. Horsens Privatbaner har imidlertid dispensation fra loven, hvorefter man her kan nøjes med at afsætte 8 timers hvile mellem tjenesteturene.

Bus-dele i plastic

I mere end et år har der nu landet over kort adskillige busser delvis fremstillet af glasfiberarmeret polyester.

Man kan ikke se forskel på disse og stålbusserne. Man kan bare høre den, hvis man f. eks. banker på bussens plasticforende og derefter på siden, der stadig er af stål.

Plasticbusserne fremstilles på DAB, Dansk Automobil Byggeri, i Silkeborg.

HOTEL RY og annekset GUDENÅ

v/ Else og Hølgger Hansen

RY STATION - Tlf. Ry 8

Husk

banegårdsrestaurant

Silkeborg

R. E. Madsen - Tlf. 717

Bageriet

v. W. Ploug Sørensen
Fineste brød og kager

Bestillinger til fester modtages

Tlf. Allingåbro 49

Her har man på en afdeling i Silkeborg-bydelen Søholt i knap 4 år eksperimenteret med glasfiberarmeret polyester som materiale til buskarosserier.

For et års tid siden begyndte man den egentlige produktion, som siden er blevet udvidet. Ved DAB's byggeri nær Silkeborg ringvej skal en særlig afdeling til produktion af plastic-karosseridele opføres.

Glasfiberarmeret polyester bruges til de buede dele af buskarosserierne. Det er først og fremmest forende, bagende, tagrundingen og bagagerummet. Nu skal dørene også støbes i glasfibermateriale. Københavns Sporveje har ønsket at få dørene i flugt med bussiderne, så de automa-

tiske vaskemaskiner kan bruges effektivt. Derfor skal dørene have en særlig form, som er lettest at støbe i glasfiber. Siderne kan det endnu ikke betale sig at lave i plastic.

Plastickarosserierne er lettere end stål. De isolerer og lyddæmper. De er lige så stærke som stål og bulefaste. Det sidste betyder, at en bus med glasfiber-forende ved et ikke alt for kraftigt sammenstød ingen skade tager på karosseriet. Kun skarpe kanter kan give flænger, men sådan en flænge kan repareres på stedet. Med en pensel påsmøres nogle lag af stoffet samtidig med, at der lægges glasuld på. Overfladen slibes glat til, og stedet er lige så stærkt som før.

sidstnævntes kant flugter med bundstykkets flade, hvorefter gavlstykket fastloddet.

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

Taget fremstilles af hvidblik eller andet letbøjeligt materiale. Fastloddet.

Trinet k udklippes af 0,5 mm messing, dets bredde er 3 mm, længden er 16 mm. Loddet fast til den indvendige side af længdedragerne.

Armeringen, altså skræstiverne under vognen, er af 0,5 mm pianotråd. Når denne males, stiger tykkelsen til 1 mm.

Vi mangler nu blot at anbringe gavlstøtterne m. Af tegningen fremgår det, at vi bruger den gamle fidus, ikke at fastlode støtter bestående af firkantede søm, smalle blikstrimler ell. lign., men blot forsyne en tynd blikplade med to smalle ombukkede kanter, svarende til tykkelsen af støtterne, og derefter lodde blikpladen fast til gavlen.

Kanterne på den ene gavls støtteplade gøres noget større, nemlig 6 mm, hvorved man får materiale nok til nedfilning af 2

MODEL JERNBANE

Vi bygger en Th-vogn

For at give lidt afveksling i den månedlige artikelserie om modelbane vælger vi denne gang en beskrivelse af en privatejet vogn. Da de private godsvogne almindeligvis er meget farvestrålende sammenlignet med de forskellige jernbaneselskabers, hører en sådan model naturligvis også hjemme på modelbaneanlægget, hvor den vil live op med sine kraftige farver.

Også denne gang bruger vi metal til bygningen, enten 0,5 mm zink eller 0,25—0,3 mm messing. Vi gør lige opmærksom på, at fortinet hvidblik, indvundet ved opskæring af gamle, dog ikke bulede, 5 l's oljedunke, udgør det materiale, der er nemmest og billigst at arbejde med.

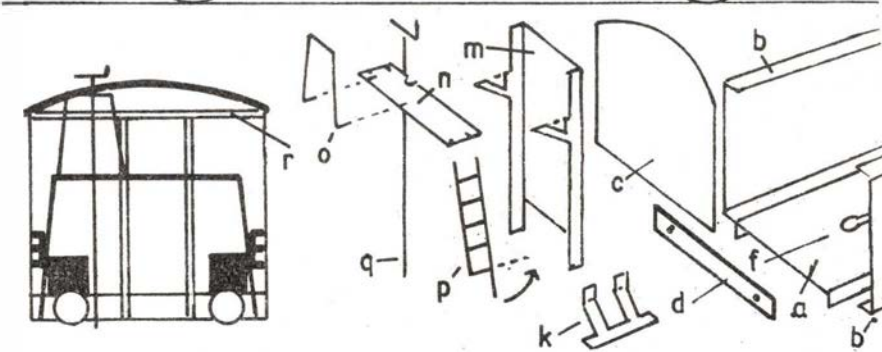
Lakfjerner opløser eventuelt påtryk på blikket.

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

Bundstykket, a, er således 90 × 26 mm med to 3 mm nedadbøjede kanter, der dels afstiver vognbunden, dels gør det ud for længdedragerne. Sidestykkerne b fremstilles tilsvarende, højden er 25 mm, og de vinkelret ombukkede kanter er 3 mm. Bundstykkets bredde på 26 mm med tillæg af sidestykkernes kanter på hver 3 mm vil give vognkassen en samlet bredde på 32 mm. Er bredden større, må man, inden sammenlødningen af vognkassen

finder sted, file sidestykkernes kanter ned, indtil målene passer.

Gavlen c fremstilles efter målene på hovedtegningen. Herefter sammenloddet bunden med sidestykkerne, således at



Arbejdstegning til en specialvogn

Glasmagasinet

Vestergade 34 · Thisted
tlf. 538

Største udvalg i glas - porcelæn
køkkenudstyr
og gaveartikler

G. H. MØBLER

Vestergade 34 - Varde
Tlf. 53

Alt i moderne nutidsmøbler
Reparation og ombetrækning

Jyllands Tæppelager

Store Torv 8 - Århus - tlf. 2 55 68

Ledelse: O. Lings

Alle slags gulvtæpper
Konto kan oprettes

Aarhus

Frugt- og Grøntforretningen

»Marselis«

Vagn Nielsen
Marselis Boulevard 80
Frukt - grønt - blomster
Telf. Århus 4 21 37

Jernbanefamilierne handler
selvfølgelig i

Skotøjsmagasinet

I. C. Mortensen
Frederiksgade 78
(ved Rådhuset)
Telf. Århus 3 45 98

ESSO service station

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

Aarhus Galvaniserings Anstalt

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

Slagterforretningen

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

Frederiksbjerg elektromekaniske værksted

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



JURE og OPTIK

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

Jernbanepersonalet anbefales
Modelsalon LA ROBE
E. M. Høssellund
Åboulevard 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.

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
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

S. Brandstrup Kolonialforretning

Sdr. Ringgade 47 - Århus - Telf. 43244
Kolonial - vin - konserver - tobak
1. kl.s kaffe

Fjernsynsmagasinet

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

Abaco BLOMSTER

E. Aabentoft Jensen - tlf. 2 83 97
Østergade 28 - »Sygekasseborgene«
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

Toledo Kaffebar

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

Aarhus opland

Jernbanepersonalet mødes

hos »ELKA«

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

Åbyhøj farve- & tapethandel

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

Hadsten

Jernbanepersonalet anbefales

Broderi- og Triko- tageforretningen

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

Bagerforretningen

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

Andelsmejeriet MARSKENDAL

Ry st.
Telefon Ry 91

Annoncerne

læses af flest i et blad med
læseværdigt indhold.

konsoller til understøtning af bremseplatformen n (se tegningen). Denne er en 5 x 25 mm tynd messingplade.

Stigen p tilklippes efter tegningen. Stigens nederste forlængede sidestykke bukes nu vinkelret om; se tegningens punkterede angivelse. Det frembragte vinkelstykke tjener til fastlodning mod gavl. Stigens øverste sidestykker indfældes og fastloddes i to tilsvarende savsnit i n.

Gelænderstykket o af 0,5 mm pianotråd indfældes og fastloddes ligeså. Bremsesvinget q fremstilles ligeledes af 0,5 mm pianotråd.

Inden bremsesvinget fastloddes, monterer man dog en tværstiver r, bestående af en vandret smal blikstrimmel; lig gavlstøtterne.

Pufferne skrues fast til pufferplankerne, idet man skærer gevind i tappen på pufferne og i pufferplanken.

Anbringelsen af lejeblak og hjul sker ved hjælp af »nøglehullet« f efter retningslinierne, der er angivet i bladet for marts og oktober 1959, hvorfor vi ser bort fra nærmere beskrivelse denne gang.

Vognen afpudses og grundbehandles herefter med mager, hvid oliefarve. Når denne er tør, maler man med en bred, blød pensel vognkassen med hvid plasticfarve (f. eks. Sadolins »Spred Satin«). Farven dækker sikkert først efter to—tre påføringer.

Firmanavnet kalkeres af og males med rød vandfast tusch, den øvrige påskrift

med sort do. Bogstaver og ord markeres blot med prikker og streger.

Undervogn, puffer samt stiger og løbebro males sorte.

J. B. Dyrkilde.



Esbjerg

Overtrafikkontrollør C. V. Jakobsen, Østerport, er udnævnt til stationsforstander i Esbjerg, hvor stfst. R. G. Fournaise er død (66 år).

Måløv

Overtrafikassistent O. I. Reintoft, Alle-rød, er udnævnt til stationsforstander i Måløv, hvor stfst. L. B. Frederiksen har søgt afsked på grund af svagelighed (65 år).

Farso

Trafikassistent P. E. B. Jørgensen, Sæ-by, er udnævnt til stationsmester i Farso, hvor stfst. H. J. Bornæs har søgt afsked på grund af alder (69 år).

Hvalso

Overtrafikassistent H. Møller, Tølløse, er udnævnt til stationsforstander i Hvalso, hvor stfst. M. C. Larsen har søgt afsked på grund af alder (68 år).

Vinderup

Trafikkontrollør E. Pedersen, Frederikshavn, er udnævnt til stationsforstander i Vinderup, hvor stfst. N. T. Kristensen er død (56 år).

Dødsfald

Togfører Laur. Justesen, fh Kh, 77 år.
Togfører Niels Pedersen, fh Århus, 77 år.
Overportør A. A. Kristiansen, fh. Ribe, 73 år.

Banearbejder Th. P. Simonsen, fh. Frederikshavn, 69 år.

Overtrafikassistent H. K. Nielsen, Vanløse, 57 år.

Trafikekspedient M. Henker, Bolderslev, 39 år.

FOTO hobby

Jernbane-Bladet

nye fotokonkurrence

1. præmie til værdi 582 kr.

Læs om reglerne for denne i januar nr. 1960. — Øvrige fotostof er desværre modtaget for sent.

**Korsør-Nyborg overfartens
restaurations**

(Jernbanefærgerne og bilfærger Heimdal)

RONALD LARSEN

Storebæltsgaarden - Telf. *1100 - Korsør

Amatør se her!

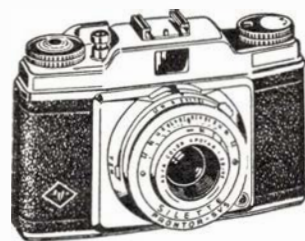
Alle størrelser film fremkaldes, kopieres og forstørres. 6x9 40 øre - 7x10 50 øre - 9x9 og 9x12 55 øre - 13x18 2 kr.

**Kvalitetsarbejde - hurtig levering - send Deres film til
NØR^s FOTO Bülowvej 2¹ - Eva 1686 - Kbhv. V.**

De Skulle Brug



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

BOG- anmeldelser

Model Railways as a Pastime. Souvenir Press Ltd., 94 Charlotte Street, London, W. 1. Ca. kr. 15,00.

Engländerens glæde ved jernbanen fornægter sig aldrig, og vel derfor har netop den engelske litteratur så righoldigt et bibliotek for model-jernbanefolk.

Denne bog er blot en af de mange, der er og vil komme, men ikke af de ringeste. Bredt lagt an for nybegynderen, men med mange værdifulde tips for den mere erfaring, kort sagt: læseværdig.

jas.

Decorative Art, Vol. 48. The Studia Ltd., Hulton House, Fleet Street, London. Ca. kr. 35,00.

Det værk har tidligere være omtalt i »Jernbane-Bladet«, og det er med glæde, vi bringer en omtale af dette års udgave af en strålende bog.

Det er huset, dets indretning, møbler, tæpper, gardiner, service og pyntegenstande, der står for skud, og det er morsomt og helt hyggeligt at bemærke, at Danmark blandt alle verdens lande finder en overordentlig smuk repræsentation.

Den opmærksomme læser vil endog bemærke, at Danmark optræder flere gange som fabrikant af ting specielt for USA og i bogen angivet som værende fra USA. Nogen finere anbefaling kan vi vel ikke få.

Atlantische Inselfahrt. Kummerly & Frey, Bern. Ca. kr. 20,00.

Atter en rejsebog ud over det almindelige. Bare de pragtfulde skitser, der ledsager teksten, er valgt med omhu og udført af en virkelig kunstner, der i få streger intenst giver udtryk for en stemning og et særpræg. Hvad ser vi ellers? Alt hvad der er interessant ved de øer, en atlantehavs-ø-fart kan byde på. Skulle De få lyst til en sådan tur, kan bogen anbefales før, og har De ikke lysten, så se alligevel bogen, for så kommer lysten af sig selv.

Wo fahr' ich — Wo bleib' ich steh'n? Salzburg-Tirol, Jupiter Verlag, Wien, Vorarlberg. 2 bøger, hver ca. kr. 10,00.

To glimrende bøger for den rejseglade, der søger en alsidig og grundig orientering om Østrig uden dog specielt at søge de store kunstsatte, med andre ord bøger for den jævne turist, der pr. tog, cykel, bil eller fly vil besøge et af Europas bedste ferielande.

jas.



Fy, Drachmann!

Ved et temmelig ophedet møde forleden i LIGAEN TIL KVINDENS OPHÆVELSE blev der opløftet et sandt ramaskrig over alle de gemene sjofelheder overfor kvinden, som endnu findes i vore ungdomsangbøger. Kraftigst fremhævedes Drachmanns makværk: Du danske mand — og heri særligt strofen: »som Danmarks blide kvinder, har røde hvide kinder«, — ord, der krævedes erklæret for døde og magtesløse og erstattet med: »— og det, som mænd ej orker, gør kvinden, mens han snorker!«

(Redaktionens eksemplar er rettet!)

Nu stiger den — — —

Kunsten altså, for nu har tyskerne drevet det til at berede rigtigt skind, så det grangiveligt ligner plastik.

Din idiot!

— skreg han hæst og iltert, men da han blev krævet til korporligt ansvar, afgav han en sømmelig forklaring:

Det er noget, jeg har hørt — og min høreelse er jo ikke så god mere!

Mennesket og maskinen

Ingen maskine vil nogensinde kunne udkonkurrere mennesket helt, af følgende grund: Mennesket kan let fremstilles i masseproduktion uden kostbart udstyr og af ufaglært arbejdskraft!

Ikke så dum endda

På et amerikansk posthus lå i lang tid et brev, der var adresseret til »byens dumme sagfører«. Endelig var der en advokat, der hentede brevet. Det indeholdt 50 dollars og en seddel, hvorpå der stod: Du er alligevel ikke så dum, som jeg troede!

Et lykketraf —

Ifølge ordre A skal alle med et navn, der ender på sen, have et øgenavn i parentes.

Dermed ville vi komme i forlegenhed med kronprinsen, hvis vi ikke netop var så heldige, at vi ingen har.

HUSMODERHJØRNET

Et par gode råd i dagliglivet.

- 1) Er fodderne ømme, fordi skoene klemmer, så sæt bare læsterne omvendt i, altså den højre i venstre sko o.s.v. — så får de en bekvem facon.
- 2) Nu op mod julen er det værd at erindre, at det ikke blot er harer, kalkuner, fasaner o. lign., der skal spækkes — men her må tegnebogen sandelig ikke glemmes.

Buchholtz' »vækkeur«

Stfst. G. Bakke, Grenå, gjorde i sine unge dage tjeneste ved trafiksektionen i Struer, hvor også forfatteren Johs. Buchholtz dengang var assistent. En morgen skulle Bakke møde kl. 4 efter at have haft aften-vagt, og var derfor en smule ængstelig for at overhøre vækkeurets kimen.

— Bind en snort til stortåen og skriv en seddel til rejsegodsvagten om at vække dig, foreslog Buchholtz. Snoren flagrede fra et vindue på første sal i Bakkes logi, og nøjagtig på klokkeslet blev der rykket tre gange i den. Stationsvagten sikrede sig oven i købet, at dens indehaver havde meldt sig vågen, før han forlod »klokkestrengen«.

Bare kværulanteri —

Overportørens avislæsende søn var forundret over det stadige fjendskab mellem Ægypten og Israel.

— Ja, beroligede faderen — de bliver såmænd aldrig enige. Lige fra oldtiden har de krakilet hinanden og gået hver sin vej. Du ser bare, da de skulle over Det røde Hav — israelterne gik over, men ægypterne gik under.

I forbifarten

- Daw, Ane, hvor skal du hen?
- Jæ' ska' te' dowter — ved' du mæ?
- Næj, Ane — jæ' er inte dowtervasket i daw!

Og så var der —

baneformanden, der slagtede grisen, mens den endnu var levende!

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

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

Esbjerg Eksportmarked

Aktieselskabet

BRØRUP KØDEXPORT

Telf. Brørup 104



- kontakt med

aut. el-installatør
FREDERIK SCHRØDER

Holsted station
Telf. Holsted station 48

Kolding

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



kontakt med

H. Overbeck

Lys - kraft - varme

Jernbanegade 21 - Kolding Tlf. 3555

»Spetra« - Kolding

Spedition - transport

EJNAR KANNE

Industrivej 3 - Kolding - telf. 890

„SPIRELLA“

Corsetieren

KAMMA NIELSEN

Tøndervej 22 - Kolding

Telf. 3025

Har De ophold i Kolding?

Besøg CAFETERIA

(selvbetjening)

Søndergade 13c - Kolding

Telf. 404

Børstebriken

„DAN“ 1/3

Nr. Bjært - Kolding

Telf. Nr. Bjært 68

Tønder

Th. Laursens Bogtrykkeri

Tønder - Tlf. 2 15 50

TØNDER MEJERI

Mælk - fløde - smør - ost

Tlf. 2 20 26

Bramminge

A. A. Øllgaard

Manufaktur

Storegade 12 - Bramminge

Telf. 5

Bramminge

Bog- og Papirhandel

Bent Schack

Telf. 61

Bertram Nielsen

Slagtermester

Storegade 8 - tlf. Bramminge 240

1. kl.s kød og flæsk

Lars M. Jensen

aut. el-installatør

Udfører arbejder for DSB

Søndergade 5 - Bramminge

Telf. 154

Jernbanepersonalet anbefales

Rekord Vask

Obs.! Tøj i samme vask

4 kg kogegætte el. kulørt 3,85

6 kg kogegætte el. kulørt 5,00

8 kg kogegætte el. kulørt 5,50

Saltgade 6, Ribe, tlf. 847

Anton Schrøder

aut. installatør

Udfører arbejder for

Grindstedbanen

Agerbæk - Telf. 44



Gravminder

Landposten var død, og selvfølgelig ville hans kone give ham en pæn gravsten (mænd har altid været så gode, når først de ikke er mere), men hvad skulle der nu stå på denne sten? Ved siden af landpostens gravsted var der et, hvor der hvilede en, der var faldet i krigen. Her stod der:

Her hviler oberstløjtnant Andersen
Han faldt med hæder!

Da konen havde set det, vidste hun, hvad der skulle stå på landpostens gravsten:

Her hviler landpostbud Olsen
Han faldt med cyklen!

Viborg

LILLI salonen

v/ Lilli Nielsen
Sct. Mathiasgade 64² - Viborg
anbefaler sig med alt indenfor
moderne hårpleje
Telf. Viborg 180

Tandlæge Søren Glavind

Vestergade 1 - Viborg
(Åndelsbankens bygning)
Telf. Viborg 3070

Bagerforretningen

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

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

Holstebro

B P service station

Joh. Veilby
Vesterbrogade . Holstebro
Telf. 2276
BENZIN - OLIE VASK

Banegårdskiosken Holstebro

v. Tage Skjød Pedersen
Dagblade - ugeblade - bøger
Holstebro - Telefon 848

Elite Lingeri

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

Skive

Jernbanepersonalet anbefales

Tobaksforretningen

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

Salling Margarinefabrik og Ægekспорт

Skive - Telefon 749

Aalborg

Jernbanepersonalet anbefales

Slagter- og viktualie- forretningen

E. Foldager - Bejsebakkevej 23
Aalborg - telf. 2 59 39
Kød - flæsk - pålæg - små
varme retter
delikat smørrebrød

A. C. Johansens eftf.

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

Kolonialforretningen

Per Larsen
Poul Paghsgade 16 - Aalborg
Kolonial - vine - tobakker
konserves. — Spec.: kaffe
Telf. Aalborg 2 25 08

Hjørring

Hjørring ny Tømmerhandel

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

Kolonialforretningen

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

RUDS BAGERI

Bent Pedersen - Løkkensvej 3
1. kl s brød og kager
Bestillinger modtages
Telf. Hjørring 883

Slagelse

Jernbanepersonalet anbefales

J. Frederiksen Kolonial

Sorøvej 13 - Slagelse
telf. 52 16 10
Kolonial - vin - tobak
Kaffe - konserves

Jernbanepersonalet anbefales

Pensionatet

Fru S. Eriksen, Løvegade 10
God og veltillavet mad
Telf. Slagelse 52 28 36

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

B. Larsen - Kalundborgvej 15
Kolonial - vin - tobak
Konserves - spec.: kaffe
Telf. Slagelse 52 03 02

Jernbanepersonalet anbefales

Tropehuset

Evald Poulsen
Jernbanegade 2 - Slagelse
Telf. 52 08 83

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

Slotsalleen 22a - Slagelse
Kolonial - tobak - vin
konserves - spec.: kaffe
Telf. Slagelse 52 09 49

Mejeriudsalget

E. Rørbæk, Østerbro 18, Slagelse
1. kl. mejeriprodukter
Brød og konfekture
Telf. Slagelse 52 04 82

Assens

Jernbanepersonalet anbefales

Trikotagemessen

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

Assens Tandteknik

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

Nørrevold Apotek

Nyborg . Telf. 470