

Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET

B&W - *leading in the maritime world...*

B&W
B&W

B&W

SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESELMOTORER
med og uden
TURBOLADNING



BURMEISTER & WAIN

København · Danmark

17. ÅRGANG NR. 8 AUGUST 1960

8

Lemvig

Spare- og Laanekassen
for
Lemvig Kjøbstad
og Omegn

Lemvig
Jern- og Staalforretning

Telf. 80 og 284

Brdr. Skou

Lemvig Trælashandel
Bygningsartikler - Brændsel
Leverandør til VLTJ
Tlf. Lemvig 140

A. Honoré & søn

Isenkram - køkkenudstyr
glas og porcelæn
Torvet . LEMVIG . Telf. 408

Møllebageriet

L. B. Budde
Banegårdsvej 5 - tlf. Lemvig 26

Aug. Nielsen I/S

Installationsforretning
Vand - Gas - Sanitet - Centralvarme
Oliefy - Elektricitet
Vasegården, Lemvig - Tlf. 31 og 30

Lomborg Andelsmejeri

Lomborg pr. Ramme
Tlf. Lomborg 2

Gør Deres indkøb hos vore annoncører

Ringkøbing

Jernbanepersonalet anbefales

DAMPVASKERIET

Grønnegade 14, Ringkøbing

1. kl. skånsom vask med en duft
af renhed
Tlf. Ringkøbing 622

Jernbanepersonalet anbefales

Slagterforretningen

V. Knudsen, Herningvej 36, Ringkøbing
Kun 1. kl. kød, flæsk og pålæg
Tlf. Ringkøbing 291

Holstebro

Banegårdskiosken Holstebro

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

Aktieselskabet

Arbejdernes Fællesbageri

Telf. Holstebro 589

Grindsted

Grindsted Andelsmejeri

Telefon 8

Vi mødes på

HANSEN'S HOTEL

J. Storgaard

Borgergade 22 . Grindsted
Telf. 3

Grindsted Motor Co. A/S

Aut.



Forhandler

Østerbrogade 7, Grindsted
Tlf. *622

Grindsted

Tandlæge Bent Gustenhoff

Borgergade 10, Grindsted - Tlf. 610

Brande

Jernbanepersonalet anbefales

BP service station

M. Jensen

Herningvej 31 - Brande

Benzin - olie - vask - smøring
Telf. Brande 73

Parfumerie „KÄTE“

Alt til den personlige pleje både for
damer og herrer.

Lægeexam. skønhedsekspert
fru Käte Johansen

Torvet - Brande - Tlf. 501

Viborg

Philipsen & Hall &

aut. elektroinstallatører



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

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

AFHOLDSHOTELLET

N. Gjeddebæk - Gravene 18-20

Propre værelser

Godt madsted

Pensionærer modtages

Telf. Viborg 2325 og 2326

Knallert SERVICE

Halvor Jæger

Gothersgade 4 - Viborg - tlf. 2822

1. kl.s knallert-service

Tandlæge Søren Glavind

Vestergade 1 - Viborg

(Andelsbankens bygning

Telf. Viborg 3070

Bagerforretningen

Hugo Berg

Klostervænget - Viborg

Altid 1. kl.s brød og kager

Bestillinger modtages - Tlf. 3040

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

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

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

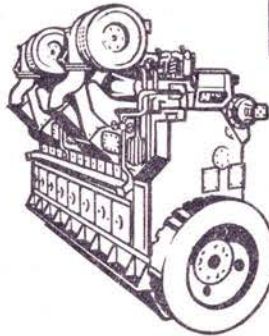
Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

AUGUST 1960

Dette nr. indeholder:

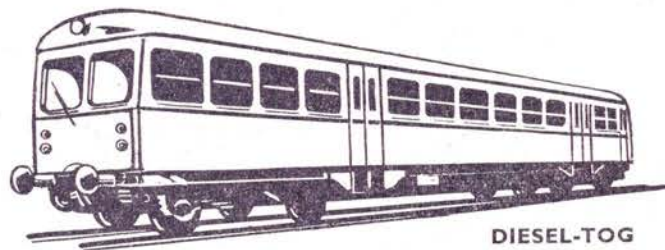
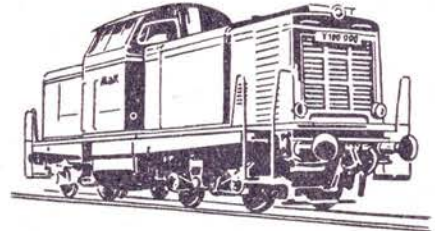
Jernbanernes transportberedsk. side	171
Månedens emner	» 172
Et 40 års jubilæum	» 173
Mens vi venter på tog	» 176
Erindres det	» 177
Rutebil nyt	» 178
Nyt fra udenlandske baner	» 178
Renholdelse af personvogne ...	» 179
Brunkul. Losseanlæg i Århus ...	» 180
»Tertitten« nedlagt	» 181
95 årig pensionists hobby	» 182
Damp særtogstur	» 183
Det er ikke alle, der ved	» 184
Månedsmagasinet	» 184
Privatbane nyt	» 186
Model jernbane	» 187
Ud og ind	» 191
Forenings-nyt	» 191
Bog-anmeldelser	» 191
Hunden på	» 192

MaK



SKIBS-
DIESEL-MOTORER

DIESEL-HYDRAULISKE
LOKOMOTIVER



DIESEL-TOG

GENERALREPRÆSENTATION: **IVAR BERTELSEN**
CIVILINGENIØR DR. TECHN.

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

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Dag- og ugeblade

Rejselektüre

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark



UNISTEEL til busser og lastvogne er opbygget omkring en stålarkasse, der forener en forbløffende slidstyrke med en enestående komfortabel og stabil kørsel.

Loven kræver mindst 1 mm mønster på dæk

Jernbanernes transportberedskab

Er det stort nok til en kritisk situation?

Der foregår, så vidt vides, i denne tid forhandlinger mellem DSB og militæret om jernbanernes reservemateriel og beredskab i tilfælde af en kritisk situation.

Det forlyder, at DSB kun agter at opretholde en damplokostyrke på 75 stk.!!

Man må indrømme, det lyder cho-kerende; og man spørger sig selv, om det kan være rigtigt, — hvad kan 75 loko udrette i en krisesituation, hvor der er behov for meget større jernbanetrafik end ellers?

Ganske vist foregår den største del af jernbanetrafikken i dag med dieseltrækkraft, og DSB søger i øjeblikket at oprette beredskabslagre af olie; men til hvor lang tids normal trafik kan man have olie nok? Sådanne olielagre må også være meget sårbare, for i en krisesituation må man vel være forberedt på lidt af hvert? Kan DSB i det hele taget tillade sig i den grad at forlade sig på dieseldrift? Ifølge traktionsudvalgets betænkning for et par år siden skulle den bedste løsning her i landet være en blanding af damp- og dieseltrækkraft; — men hvorfor denne kommission og denne betænkning, når man alligevel ikke retter sig efter den? Den kan da ikke allerede være forældet.

Under sidste krig var der ved DSB ca. 596, altså næsten 600, loko i drift, og det viste sig allerede i begyndelsen af krigen ikke at være et eneste for meget — ja, enkelte

udrangerede loko blev endda atter sat i drift. I dag er der kun ca. 270 tilbage, og af disse er allerede henimod 70 hensat til ophugning. — Der blev da også under og lige efter krigen bygget og anskaffet ialt 65 loko, nemlig 25 ltr. E — 10 ltr. N — 15 ltr. Q og 15 ltr. F.

Som før nævnt foregår størstedelen af DSB's trafik i dag med dieselkøretøjer, men man må ikke glemme, at de små loko (A, J, G, O, K og G), der nu næsten helt er forsvundet, først og fremmest er udkonkurreret af de talrige Mo-vogne, og disse er intet værd i en krisesituation. En Mo-vogn kan kun trække 185 t incl. sin egen vægt; altså maksimalt 3 boggievogne, hvorimod ethvert af de nævnte små loko kan præstere meget mere, ja K-maskinerne f.eks. 450 tons, mange gange omtrent 600 tons, *foruden* sin egen vægt. Disse maskiner gjorde et godt stykke arbejde under og efter krigen, men det er forståeligt, at de i dag er udrangeret grundet deres høje alder.

D-maskinerne, hvoraf der var 100 stk., der alle gjorde krigen med, må siges at være en særdeles anvendelig maskintype såvel til sidebaner,

gods som persontog, er nu reduceret med 40 stk., og yderligere 20—30 stykker er hensatte for snarlig udrangering.

I de seneste år har DSB sat de kraftige og driftsikre My-loko ind i trafikken, og de mindre Mx-loko, der er bestilt, ventes leveret i løbet af 1961, men selvom disse loko og senere tilkommende rangertraktorer er meget effektive, kan de ikke være nok til at klare den overordentlig store trafik, der givet vil være i en krisesituation, når der tillige må regnes med stærk oliemangel.

Det er forståeligt, at DSB gerne vil spare ved at holde det mindst mulige reservemateriel; men det må ikke gå ud over samfundets sikkerhed, hvis interesser DSB bør varetage, inden der skeles til regnskab. — Her må staten eller militæret træde til, for enhver kan se, at 75 damploko trods My, Mx, Mt og Mh ikke er ret meget bevendt i en kritisk situation!

I andre lande, ja selv i et næsten 100 % dieseldrevet land som USA, har man et fornuftigt antal damploko i reserve. I Sverige f.eks. ser man mange hensatte damploko, men vel at mærke hensatte på en anden måde end her i landet, hvor de står uden ringeste tilsyn og ødelægges. I Sverige bliver disse maskiner passet med maling og olie, førerhusene lukket af, og hvor det er muligt, bliver de hensat i remiser. Det må også kunne gøres her i landet for

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

en yderst ringe udgift, og sådanne maskiner kan hurtigt og uden større udgifter repareres og sættes i drift i påkommende tilfælde.

Det kan heller ikke ligge udenfor mulighedernes grænse at anskaffe lagre af kul, evt. briketter, af en vis

størrelse til brug i en krisesituation, og hvad angår uddannet personale, vil det dog vare mange år, inden den sidste dampuddannede lokofører ved DSB skal pensioneres.

»Dan«

Aros

Månedens emner...

Blinklysene ved overskæringer

Mange kloge mennesker har lagt mange kloge hoveder i blød for at finde på midler til at sikre de vejfarende mod ulykker ved sammenstød med tog på de steder, hvor vejene krydser jernbaner i samme plan, de såkaldte niveauoverskæringer. Der er ofret tid, penge og teknisk snilde på den sag, og der er skrevet spalte efter spalte i dag- og fagpresse derom, men hvor meget har det hjulpet? Der sker jo endnu næsten daglig ulykker på sådanne steder til trods for hel- og halvbomme, blinklys og hele redeligheden, og man kommer uvilkårlig til at tænke over, om nu også alle disse foranstaltninger hjælper det allerringeste?

Den foranstaltning, som har vundet størst udbredelse, er blinklyset, vel sagtens fordi det er det billigste, blinklyset må anses for at være yderst driftsikkert, men alligevel går det galt. De røde blink er jo i sig selv ikke den fjerneste hindring for at kunne køre over. Bommene er på den måde bedre, da det altid er forbundet med nogen besvær at forcere dem i lukket tilstand. Man kører ubekymret over for rødt, enten fordi man ikke ser det, eller fordi man ikke respekterer det. Går det galt, siger man — hvis man da kan sige noget — at lyset ikke har været tændt, eller det har været usynligt på grund af solskin, sne, regn, rim, tåge, eller udsigten til lyset har været hindret af et eller andet.

Naturligvis sker det, at et blinklys kan svigte eller komme i uorden, så et tog ikke bringes til standsning foran overskæringen, og sker sådan noget, er blinklyset værre end ingenting, fordi man forlader sig på det. Men dette er yderst sjældne tilfælde, så sjældne, at de egentlig ikke betyder noget i forhold til antallet af de ulykker, der sker, selv om signalerne virker korrekt. Ulykkerne på trods af rigtigt-virkende signaler er jo så mange, at man må tvivle om, at der ville ske flere, hvis der ikke var truffet andre sikkerhedsforanstaltninger end den almindelige afmærk-

ning for baneoverskæring. Den, der ikke ser sig for, når han skal passere en overskæring, ham kan intet i verden hindre i at komme i ulykke.

Men den offentlige mening — eller den presse, der udgiver sig for at være det — forlanger, at myndighederne og alle ansvarlige foretager noget for at hindre ulykker (det forlanges ikke, at folk selv skal se sig for). Derfor stiller man blinklysene op. Så er der da gjort noget, selv om man kan sige sig selv, at de, der ikke ser sig for, inden de passerer en overskæring, heller ikke ser efter blinklys. Desuden er der det ulykkelige ved sagen, at man kan køre over for rødt tusinde gange og komme godt fra det hver gang. Det er jo så korte tidsintervaller, hvor der i det hele taget er mulighed for sammenstød, og der er så lang tid imellem disse korte tidsintervaller, at der måske, helt uden sikkerhedsforanstaltninger, ikke ville hænde flere ulykker, end der alligevel sker. Hvis man derimod vidste, at det ville gå galt hver eneste gang, man ikke så sig for, ville ulykkernes antal sikkert ikke blive nær så stort.

En ting har man med sikkerhed opnået med blinklyssignalerne: nemlig at have en ting mere at skyde skylden på, når det går galt. Der er en stadig stigende tendens til ved trafikulykker at fritage menneskene for skyld og overføre denne til tingene. Læser man om trafikulykker i aviserne, får man altid, selv om der bevisligt er vist grov uagtsomhed, indtrykket af, at det dog til syvende og sidst er tingene eller forholdene, der bærer den egentlige skyld. F.eks. havde jernbanen ikke været der, kunne det ikke have sket, havde det vejtræ ikke været der, havde huset ikke været bygget så nær vejen, havde vejen været bredere, havde den været lige, og kunne man have set, hvad der kom fra den anden side o.s.v., så ville der ikke være sket noget. Og enhver, der læser det, siger til sig selv og til andre: Det er dog også for galt, der bør gores noget. Men det er umuligt at lave

alt, så folk, der ikke ser sig for, ikke kan lave ulykker.

Opstillingen af blinklysene ved overskæringerne er et forsøg på at bringe folk til at tænke sig om, men nogen virkelig beskyttelse er det ikke, og nytten deraf må beregnes som yderst tvivlsom.

Østerport-byggeriet standset

Arbejdet på Østerport station med en ny bro foran stationen med fodgængertunnel mellem S-togsperroner og sporvejsheller er nu stoppet som følge af uvisheden med hensyn til bygningen af det 12 etagers højhus i stedet for den nuværende stationsbygning.

Efter at arbejdet var kommet i gang, rejste der sig protester mod højhuset, som man påstod ville skæmme kvarteret omkring stationen. Da en ændring af byggeplanen vil fordyre denne med flere millioner kroner, står regeringens økonomiudvalg overfor et vanskeligt problem, når det snarest skal tage stilling til det forslag, som statsministeriet nu moder med.

Det ny projekt vil kræve en statsinvestering på ca. 12 mill. kr. plus DSB's forøgede udgifter.

Bevilling til 3. dobbeltdækker færge

Finansudvalget har nu tiltrådt bevilling af 37 mill. kr. til en ny Storebæltsfærge samt udvidelse af færgelejerne i Halsskov og Knudshoved. Det er meningen, at den nye færge skal kunne indsættes i drift i foråret 1962. Arbejdet med de nye færgelejer vil blive påbegyndt snarest.

Den dobbeltdækker, som i øjeblikket er under bygning på Helsingør skibsværft, skal som bekendt være færdig, inden påsketrafikken sætter ind næste forår, og året efter kommer så den færge, der netop nu er givet bevilling til. Det bliver også en dobbeltdækker. Det skal være hensigten at lade den bygge nøjagtig mage til dobbeltdækker nr. 2. Det vil sige, at de tegninger, Helsingør skibsværft for tiden arbejder efter, i det store og hele også vil kunne anvendes ved byggeriet af den næste færge.

Den nye færge vil således komme til at koste mellem 20 og 25 mill. kr. Den får to bildæk — med plads til et par hundrede biler — men desuden skal det nederste vogndæk forsynes med jernbanespor. Her ved opnår man, at såvel dobbeltdækker nr. 2 som dobbeltdækker nr. 3 om dagen kan sejle biler på Halsskov—Knudshoved-ruten og om natten godsvogne på Korsør—Nyborg-ruten.

Man kan til nød klare sig igennem næste sommers sejlads med de to eksisterende

lejer og derved betjene to dobbeltdæksfærger, men når overfarten fra foråret 1962 står med tre to-dæksfærger, er det en nødvendighed med det ekstra leje. Derfor skal disse lejer være klar til foråret 1962 og helst i løbet af 1961.

Biloverførslen på Storebælt

I weekenden d. 9.—10. juli kulminerede overførselen på denne overfart med 22.185 biler, fordelt på syv færger, der daglig udførte ca. 100 enkeltture. Bilerne antal var 2500 flere end på samme dage i fjor.

Selvfølgelig var der til tider lange ventetider for biler uden pladsreservering, og der er efterhånden opstået et næsten fornærmende ord, »chancebilister« for dem. Og hvorfor nu det? Når forholdet nu er det, at f.eks. en station som Næstved i denne tid kan skaffe pladsreservering til ca. 100 bilister, men må give afslag til ca. 150! så må der blandt disse være nogle, for hvem det har betydning at komme over snarest muligt, og så kan det jo ikke ske hurtigere end ved at afvente pladslejlighed. De mange udlændinge, der venter i timevis på plads på færgerne, tager det nærmest som en behagelig pause på køreturen og nyder den smukke natur omkring overfartsstederne.

Afsporinger og akselkasser

Rundt i landet skete der i vinterens løb flere afsporinger af godsvogne som følge af sprængte akselkasser og knækkede aksler på grund af varmløbning. Da de fleste af vognene havde en bestemt type akselkasser, kom disse til grundig undersøgelse på centralværkstedet i Århus.

Efterhånden som akselkasserne blev skilt, blev der optaget film af de enkelte dele for at fastholde tekniske detaljer. Det blev derved fastslået, at akselkasserne var slidt, så smøringen ikke foregik, som den skulle, og deraf varmløbning.

Der er nu rettet henvendelse til bl.a. tyske firmaer om at få ændrede smørekuglestel til akselkasserne.

Trafikmøde i Fåborg

I anledning af kritikken af køreplan og forbindelsen til Mommark er der holdt et

Et 40 års jubilæum



Fra kyst til kyst på verdens første lufthjul

Tænk blot, at det kun er 40 år siden, at alle lastvogne bumpede af sted på massivringe, og at de første luftfyldte dæk var en ny og uprovet opfindelse. Det sjove gamle foto over disse linier viser en af Good-Year's forsøgsvogne monteret med pneumatisk dæk, der i 1920 gennemførte turen tværs over det amerikanske fastland beredte vejen for de store last- og turistkonvojer, der i dag befarer ikke blot det amerikanske kontinent, men også alle andre landeveje verden over.

Nu, hvor det pneumatisk dæk er en selvfølge, synes vi, det må have nogen interesse for læserne i dette korte glimt at konstatere den udvikling, der har fundet sted.

Gummibranchens grand old man, Good-Year's nu afdøde præsident, P. W. Litchfield, fremsatte følgende fremsynede udtalelser allerede i 1917:

Enhver form for transport, der sparer

tid, gør afstandene kortere. Smidighed er grundlaget for god økonomi og pålidelighed. Lastvognen med de pneumatisk dæk besidder absolut disse egenskaber mere end noget andet transportmiddel, som vi har kendt til dato, og indtager derfor en førende stilling i kapløbet mellem de eksisterende transportmidler.

Litchfields udtalelse om lastbilernes fremtid kom præcis et år efter, at Good-Year havde præsenteret det første pneumatisk lastvognsdæk. Indtil da havde alle lastvogne bumpet af sted på massivringe, som begrænsede både hastighed og belastning stærkt på grund af den ubehagelige og rystende korsel.

Uden ANNONCERING

ingen forretning —
intet trives i hemmelighed . . .

To oaser på Københavns Hovedbanegård



Hovedbanegårdens
Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltøft



Nyt fra hele verden

Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Tegnefilm

— vi har cinemascop

Central 13540

møde, hvori deltog generaldirektør Skov, repræsentanter for Fåborg byråd, byens erhvervsorganisationer og Svendborg amts folketingsmedlemmer.

Generaldirektøren understregede, at man måtte gøre sig klart, at DSB forsøgte at afpasse udgifterne efter indtægterne. Aften-forbindelserne på den omstridte bane var alt for ringe benyttet. Lige så slem var det med færgeruten. Her overføres kun gennemsnitligt 4—5 biler om dagen året igennem, og det er for lidt til at opretholde en økonomisk forsvarlig drift af den.

Om driften af Nyborg—Ringe—Fåborg-jernbanen hed det, at den i øjeblikket koster staten ca. 3,5 mill. kr. om året, og det må man gøre noget for at imødegå. Generaldirektøren kunne ikke se anden udvej end omgående nedlæggelse af hele banen.

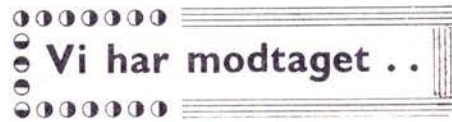
Det sker formentlig også, da generaldirektøren vil foreslå trafikministeren dette. Mente dog ikke, at dette ville give Fåborg nævneværdige ulemper, da det så var meningen, at stationen i Fåborg og godstrafikken Fåborg—Ringe ville blive bevaret — i alt fald så længe, der er behov derfor. Passagertrafikken ville straks blive overtaget af rutebiler.

De kategoriske udtalelser fremkaldte noget af et chok hos tilhørerne, men man var dog klar over, at der i øjeblikket ikke var andet at gøre end at tage disse til efterretning.

Kapløb med biler

Under et vældigt pres bygger man færger til Storebælts-overfarten i kap med det voksende antal biler, som ønskes overført. Vil man nogen sinde nå til at kunne tilfredsstille behovet? Til næste år får vi en dobbeltdækket færge mere og næste år igen en af samme slags, men ingen tror, at dette strækker til, og der tales allerede om en tredækker yderligere året efter igen. Så skulle det hjælpe. Men det er meget tvivlsomt, at det gør det. Selv om man hvert år får en ny stor færge mere, vil man sikkert ikke kunne undgå de lange køer af ventende biler ved Halsskov og Knudshoved på de store trafikdage i ferietiden og ved højtider. Der er ingenting, der hjælper, før vi får broen, siger man. Men hjælper det så? Med det tempo, der er på fæргеbyggeriet, vil man snart være i stand til at fore lige så mange biler over, som der kan køre over en bro — man er nærmere ved det, end man tænker sig. — Hvad så, hvis vi bygger broen og får den færdig om 15—20 år? Ja, så er den med det samme for lille, og vi skal straks i gang med at bygge en bro mere, og hvis bilernes antal fortsat forøges, som sagkundskaben siger, det vil ske, bliver vi nødt til at bygge en bro hvert tiende år for at følge med.

Mon ikke vi lige så godt med det samme kunne opgave at vinde i kapløbet mellem biler og overførselsmuligheder og lade sagen regulere sig selv? Det er jo nemlig sikkert, at jo billigere, bekvemmere og hurtigere man gør overførselen, jo større bliver tilstrømningen, og man bør jo huske på, at det, der fylder, er lystkørsel og absolut ikke den nødvendige eller samfundsvigtige transport. I.



Hvorledes skal vi igen kunne rejse med fly?

Således sagde rigstræner Arne Sørensen bl.a. i sine kommentarer til den frygtelige flyveulykke den 16. juli, da en maskine styrtede i havet straks efter starten, og samtlige passagerer, 8 unge dygtige mænd, fremragende fodboldspillere og fornemme repræsentanter for deres idrætsgren, blev dræbt, medens piloten blev alvorligt kvæstet.

Desværre var det en »oldnordisk« flyvemaskine, der blev benyttet til nævnte transport, idet maskinen ikke engang var forsynet med vinduesvisker, så regnen totalt havde lukket for pilotens udsyn, og denne var henvist til udelukkende at bruge maskinens instrumenter, som var utilstrækkelige.

Man kan ikke andet end undre sig over, at vore sportsfolk ikke benytter vore udmærkede tog noget mere, når man ved, at denne befordring er så godt som 100 % sikker og 100 % præcis, og der er som bekendt indført meget billige togrejser netop for sportshold.

Til Herning er der ganske fortræffelige togforbindelser fra København, ja endog lyntog, som på det nærmeste er lige så hurtig som flyverejse, der jo alligevel ikke er en rigtig flyverejse, idet der først skal køres i bil fra København til Kastrup, derpå med fly til Tirstrup og endelig igen et par timers bilkørsel til Herning. Man sidder da betydelig bedre i et tog og er dejlig fri for at skifte befordring, når bortset fra Storebælt, hvis ikke lyntog benyttes.

Det er nemt at være bagklog og sige, at ulykken ikke var sket, hvis de unge mennesker var rejst med toget, men måtte denne triste ulykke foranledige, at fremtidige rejser med hold af sportsfolk foretages med tog, så har deres ofre ikke været helt forgæves, idet vi derved undgår flere sørgelige og meningsløse ulykker af den slags.

Æret være de unge sportsfolks minde.

O. Boye.

Hvad er en jernbane?

Svaret giver en rigsretskendelse fra Tyskland fra ca. 1910 kort og godt i følgende sprogform:

En jernbane er et foretagende indrettet på permanent transport af personer eller sager over ikke helt ubetydelige afstande, der hviler på et metallisk grundlag og ved sin konsistens, konstruktion og glathed og ved tilvejebringelsen af en forholdsvis betydelig hastighed er bestemt for transport af store vægtmasser og foruden denne egenskab i forbindelse med de til udviklingen af transportbevægelsen benyttede naturkræfter (damp, elektricitet, dyrisk eller menneskelig muskelvirksomhed) på hældende eller horisontale dele af banen ved sin egenvægt er i stand til under foretagendets virksomhed at udvikle en forholdsvis kraftig, alt efter omstændighederne og kun på en i en bestemt hensigt nyttig eller for menneskeliv ødelæggende eller på den menneskelige sundhed skadelige indvirkninger.

Efter denne soforklaring føler man sig fristet til at sige som englænderne: »Et gram praksis er bedre end et kilo teori.«

En liden tue —

Jeg besøgte for nylig en jysk købstad, hvor jeg ikke havde været i adskillige år. På banegården gik jeg ind på herretoiletet og blev glædelig overrasket ved at se, at der var blevet moderniseret og pyntet op, så alt så ud som nyt. Det er altid en rar fornemmelse at finde pæne og tidssvarende toiletter. Så ser jeg til min forbavselse, at pissoir-renden stod halv fuld af ildelugtende vædske. Det var ikke afløbet, der var tilstoppet, men renden havde simpelt hen hældning til den forkerte side, altså til den ende, hvor der ikke var afløb. Hvordan i alverden kan man da lave noget sådant, når der ofres så meget på at gøre det pænt og godt? Og har der da ikke været nogen til at efterse og godkende arbejdet? Hele den store og kostbare modernisering så godt som nytteløs på grund af en ligegyldighed, der ikke er blevet rettet. Det er forstæeligt, om noget kan slå fejl for den, der udfører arbejdet, men at vedkommende mester, arkitekt, ingeniør, overbanemester og hvem, der nu ellers har haft tilsyn og kontrol og har godkendt det hele, ikke har set, at der var noget galt, er ret uforståeligt. Muligvis har de også set det, de kan vel ikke være helt blinde, men de har måske syntes, det var en bagatel, som ikke var værd at påtale, og dog er det en af de småting, der ødelægger helheden, og som er ganske meningsløse, fordi det ikke er dyrere eller vanskeligere at lave det rigtigt end at lave det forkert.

s.

i BY OG PÅ LAND

BELLGRAPHIC					
FRA	TIL	ENKELT			
C.B.R.	PK.	OS	TILLÆG		
DATO	PERS	DOBBELT			

2890



2890	
VOKSEN	30 ØRE
ULTIMATE	

AKTIESELSKABET

SYSTEMEX

BORGERGADE 15 - KØBENHAVN K. - PALÆ 2890

En genvej til godt køb —

SAMKØB

Søndergade 2 - Randers - tlf. 6731
Køleskabe - fjernsyn
knallerter - cykler

Køb Deres brød hos

Arbejdernes Fællesbageri

Odinsvej 12
Haderslev - tlf. 2 22 56
Venlig hilsen O. G. JENSEN

En håndsækning

— Hvad er De som civil, 67? spurgte sergenten.

— Skuespiller.

— Næh, sel! — Så er opgaven som rekrut måske ikke just nogen såkaldt ønske-rolle, men jeg skal — efter fattig evne — sørge for, at tiden ikke falder Dem lang!

Ferie- og udflugtssteder

Rindsholm Kro

1. kl s mad - kaffe - betjening
Selskaber indtil 250 kuverter modt.
Ideelt for firma-, skole- og forenings-
udflugter
Telefon Viborg 9044

Øster Hurup Hotel

A. Bælum - Tlf. Ø. Hurup 14
17 moderne værelser
Lige ud til Kattegat.
1. kl s mad og kaffe. — Større og
mindre selskaber modtages

SKOVBALLE KRO

Svendborg - telf. Landet 86
1. kl s spisestue
En god kop kaffe
Mogens Møller.

Lad udflugten gå til —

Galten Hotel

Nymonterede værelser
Opdækning til 500 personer
Telefon Galten 18

Hotel EBELTOFT

Hyggelige værelser
god mad og kaffe
Telf. Ebeltoft 90



Mens vi venter på Tog Karolines sommerferie . . .

I et svagt øjeblik — sådanne indtræffer jo selv for de bedste — havde jeg indromme Karoline uindskrænket fuldmagt til at arrangere en ferie for os for de 700 kr., hun mente at disponere over til formålet, uden nogen som helst indblanding fra min side. Letsindigt? Ja, selvfølgelig var det letsindigt, men hvem begår ikke letsindigheder, når de fristes af en smuk kvinde, som forstår kunsten at gøre een mor? Og det gør Karoline. At vi har været gift i en snes år har ikke forringet hendes evner i den retning, mærkeligt nok. Men det er vel sådan, at nogle kvinder af naturen har fået den guddommelige gave at kunne få mænd til at tabe fornuften. De kan være farlige den slags kvinder, hvis de ikke samtidig er fornuftige, særlig for svage sjæle. Jeg havde så inderligt fortrudt denne min letsindighed med hensyn til ferien, for ingen kunne ane, hvad hun ville finde på. Det kunne blive noget helt sidsvagt, og jeg gik og rystede for, at det skulle blive det. Men et ord er et ord, og jeg ville

ikke spørge om noget. Selv sagde hun ikke et ord om nogen ting, for dagen inden ferien begyndte.

»Vil du sørge for billetter til os til Ålborg i morgen?«

»Til Ålborg. Vi skal da vel ikke til Ålborg?«

»Nej. Absolut ikke. Men du skal få billetter dertil. Det er lige dyrt.«

»Hm. Nå. Ja. Ja, det gør jeg så.«

»Glem det nu ikke.«

»Jeg skal nok huske det.« Jeg spurgte ikke om mere, fordi jeg vidste, det ville være unyttigt, hun ville bare henvise til aftalen, at jeg ikke måtte blande mig i noget.

Så oprandt dagen. Jeg var ikke så lidt nervøs for, hvad jeg indlod mig på, men jeg beherskede mig. Karoline havde pakket kuffert, så der, efter hendes mening, kun manglede at lægge min tandborste og barbermaskine deri. Vi tog plads i et tog mod Frederikshavn. Dette sagde mig ikke noget om rejsens mål, og Karoline sagde stadig-

Ligeså uundværlig

JERNBANEN er
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN
for LIVSFORSIKRING

væk heller ikke noget. Havde det ikke være uvisheden om, hvor vi skulle hen, ville jeg have befunde mig glimrende, jeg kan nemlig så godt lide at rejse med tog, men der foresvævede mig til stadighed tanker om ubehagelighederne ved sommerhuse og telte og den slags lidelser, folk udsætter sig for i ferien. Efterhånden som jeg begyndte at føle mig lidt brødflov, gik mine tanker over til at beskæftige mig med, om hun havde noget mad med i kufferten. Hun sad og kiggede lidt på mig, og som om hun kunne læse mine tanker, sagde hun: »Du er sulten, farmand, kom med, så spiser vi frokost.« Hun ledede mig hen i spisevognen og lod servere en prima frokost for os og »nødede« mig endda til både snaps og guldbajer. »Man skal begynde sin ferie ordentlig,« sagde hun, og jeg gav hende ret. Efterhånden syntes jeg, det tegnede helt godt.

Da toget kørte ind til Århus, kommanderede hun uden nærmere forklaring: »Så står vi ud.« Vi stod ud, hun hyrede en taxa, og vi kørte ud og holdt foran en kro eller hotel, eller hvad man vil kalde det i skoven i udkanten af byen: »Så er vi der. Her skal vi bo.« Jeg sagde ikke noget, traskede bare bagefter med kufferten. Vi blev installeret i et pænt og godt værelse, ikke luksus men rart og rent og med udsigt over skov og hav. Of fra kufferten tryllede Karoline en nydelig flaske og to glas, skænkede op og sagde: »Lad os nu drikke et glas og ønske os selv en god ferie.« Videre fremdrog hun en halv kasse cigaretter: »Her har du noget at ryge på, vær's god. Og så skal du vist have en lille lur, inden vi skal spise til middag.«

Sålees indlededes en ferie så dejlig og nogle dage så herlige, så jeg undertiden måtte knibe mig selv i armen og spørge: »Er det mig? Eller er det ikke mig? Er det Karoline selv, eller er det en engel, som er sendt mig til underholdning og til at gætte og opfylde alle mine ønsker?« Der var ikke noget med, at jeg skulle stå op, før jeg havde lyst, middagsøvn kunne jeg sove, så længe jeg ønskede, var jeg tørstig, skulle jeg have drikke, og alt, hvad jeg havde lyst eller trang til, skulle jeg have

straks. I løbet af et par dage blev jeg som et nyt menneske, der hverken gad sove længe om morgene eller sove middagsøvn. Mærkværdigt som det kan gøre en frisk, når man får den rette behandling. Ja, jeg blev såmænd så sprælsk, at jeg foretog mig de mærkeligste ting og endda fandt behag deri. Som f.eks. stod op om morgenen for otte, fornægte middagsøvnens gavnlige virkninger, gå og se på butikker, ja, endog tage strandbad og hele to gange gå på natrestaurant og danse. Vi gik ture i skoven og ved stranden, undersøgte alle byens mærkværdigheder og tog nogle gange med turistbusser på ture i omegnen. Og Karolines humør var strålende. Hun har aldrig været så sød og rar og kærlig i sine dage. Så vidt jeg kunne skønne, var hun i den syvende himmel hele tiden. Jeg tror, hun legede nyforlovet, dermed være alt sagt.

Hun havde en lille lommebog, hvori hun førte nøje regnskab over alle udgifterne. Efter at vi var kommet hjem, fandt jeg den tilfældigt en dag og kiggede i den. På den første side havde hun prentet med store bogstaver:

FERIE 1960.

ALT HVAD I VIL MENNESKER SKAL
GØRE MOD JER SKAL I OGSÅ
GØRE MOD DEM.

lady.

P.S. Det fremgik endvidere af hendes regnskab, at de otte dage havde kostet ialt 675 kr.

En kvinde er som en sø: smilende, rund, glat og venlig — på overfladen.

Selvfolgelig kan en mand være et fæ uden at vide det. Dog ikke hvis han er gift.

Kvindernes fødder ser ud, som de gør, fordi det er kvinderne, der må danse med mændene.

Lad os ikke besmykke sandheden — — vi er alle aber, og det hele ville blive meget nemmere, hvis vi indrømmede det.

Erindres det ...

For 50 år siden, august 1910

Give—Herningbanen. Man har nu begyndt på udstikningen af den nye statsbanelinie Give—Herning. Anlægget, der ledes af afdelingsingeniør Schierbeck, ventes færdig 1912.

Samtidig ventes ombygningen af Vejle—Givebanen at være fuldført.

★

Dobbeltsporet på Fyn. Kort før middagsbeksprestoget den 7. ds. skulle ankomme vestfra, opdagede ledvogteren ved vogterhus nr. 19 mellem Holmstrup og Odense, at dæmningen var skreden ned på et længere stykke af banelinien.

Toget og de efterfølgende tog blev forsigtigt ført over skredet, indtil en udbedring af skaden havde fundet sted.

Årsagen til skredet skyldes arbejdet med dobbeltsporet i forbindelse med stærke regnskyl.

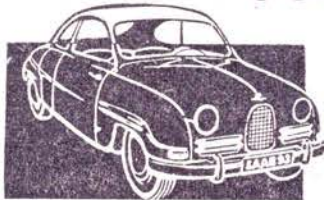
For 25 år siden, august 1935

1 Charlottenlund skete for nylig det uheld, at der i et godstog afsporede 2 godsvogne, som væltede så uheldigt, at de spærrede kystbanens togveje og belemede disse med 2 vognladninger skærver. Et i modsat retning gennemkørende Rungstedtog lykkedes det stationen at få standset inden uheldsstedet. Uheldet skal være sket ved, at sporskiftet, der ikke kunne bringes til at virke ad elektrisk vej oig derfor betjentes ved håndkraft, pludselig trådte i funktion, da der i posten blev sat en ny sikring i det elektriske centralapparat, hvorved det skiftede under godstoget.

★

Sydjyske jernbaner har i anledning af Gymnastikstævnet i Ollerup befordret ca. 52.000 rejsende til og fra Ollerup og den i nærheden anlagte station »Stævnet«. På de 4 stævnedage løb ialt 330 tog mellem Svendborg og Ollerup, deraf om søndagen 104 tog. I anledning af denne voldsomme trafik ydede DSB, Nordvestjyske og Ker-

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

temindebanen assistance på forskellig måde, navnlig med materiel. De fra Jylland kommende 7 særtogsstammer blev benyttet over SFJ, og fra statsbanerne låntes 5 G-maskiner og fra Nordvestfynske Bane 1 maskine, medens de 2 ovennævnte privatbaner holdt reserve med 2 maskiner i Odense.

Trafikken afvikledes uden noget som helst uheld.

★

Den 17. ds. er en S-togs motorvogn blevet hærget af brand på Klampenborg station, formentlig på grund af en kortslutning i vognen. Da luftledningsnettet blev beskadiget ved branden, standsede den elektriske drift i et par timer.

★

Statsbanerne lader optage en film om jernbanelivet i 1890. Optagelserne finder sted på den gamle Middelfart st. Der benyttes bl.a. en gammel B-maskine, som for ca. 10 år siden kørte på strækningen mellem Skanderborg og Skjern. Lokomotivet klarede opgaven strålende, selvom det er 75 år gammelt.

Rutebil nyt

DSB Lemvig

Driftsleder Chr. Christensen, Lemvig, fratræder på grund af alder og erstattes af overtrafikassistent H. U. Bjarrum, rutebilvæsenet, Herning.

Møns omnibusser

Det er det første regnskabsår efter, at selskabet har overtaget trafikken efter Kalvebanen, hvilket har givet 100.000 passagerer mere, men kun et overskud på 15.556 kr. mod 40.547 kr. året før.

Svendborg—Rudkøbing

Det langlandske trafikudvalg har efter flere måneders forhandlinger anbefalet de langlandske kommuner at tilslutte sig Svendborg Amts Trafikselskab, der igen

har forpagtet driften til DSB, og flere sogneråd har allerede tiltrådt forslaget uden diskussion.

Fra 2. oktober i år kører DSB 9 daglige dobbeltture Svendborg—Sio—Rudkøbing. Når Langlandsbanen standser i 1962, skal DSB overtage rutebilkørselen på Langeland.

Hillerød

Remisen på Hillerød station er nu overladt DSB-rutebilerne til garager. Ombygningen af remisen er allerede i gang.

Nyt fra udenlandske baner

De Tyske Forbundsbaners beholdertrafik i året 1959

De Tyske Forbundsbaner melder i en beretning for 1959 igen om rekord i beholdertrafikken.

I trafikken med småbeholdere opnåedes med eget beholder-antal på 81.000 stk. et ekspeditionstal af næsten 3 millioner, d.s. at hver beholder blev stillet til kundernes rådighed gennemsnitligt 27 gange.

Følgende oversigt giver et overskueligt billede af udviklingen af dette i Forbundsrepublikken Tyskland særligt efterspurgt transportmiddel:

	DB's egenbeholdning (gennemsnits-årsantat)	ekspeditions-antal af småbeholdere pr. år
1954	47.297	1.881.033
1955	55.774	2.168.631
1956	69.450	2.482.023
1957	77.849	2.685.611
1958	80.028	2.788.767
1959	81.426	2.914.867

I 1959 var antallet af expeditioner af småbeholdere til udlandet 248.500, d.v.s. 8,5 % af DB's samlede expeditioner af småbeholdere. Registreret efter hovedmodtagerlande var de største aftagere: Holland, Schweiz, Østrig, Belgien, Frankrig

og Sverige. 12.000 af disse 248.500 småbeholdere kom læsede tilbage. Dette ringe antal er i øjnene faldende og overbeviser De Tyske Forbundsbaner om, at man i udlandet endnu ikke er gået over til i større omfang at spare pakkemidler ved at bruge småbeholdere.

Storbeholder trafikken.

Som bekendt råder de Tyske Forbundsbaner over et forholdsvis stort antal af bærevogns-storbeholdere, almindeligvis med 5 t lasteevne hver, og som regel med 4 beholdere på en bærevogn.

Mens bestanden fra 1958 (ca. 16.300 storbeholdere) kun blev ubetydeligt forhøjet i 1959, steg antallet af ekspederede storbeholdere fra ca. 491.700 til ca. 640.000 og dermed med 33 %.

Desværre kunne man ikke opfylde alle krav. I slutningen af 1959 fandtes ved De

Tyske Forbundsbaner 788 private bærevogns-storbeholdere, bl. a. et større antal til transport af øl, frugtsaft, brændselolie og saltsyre. Nye konstruktioner til transport af blik og gas (under tryk) er under forberedelse.

Af de 640.000 ekspederede storbeholdere var ca. 290.400 åbne, ca. 320.000 lukkede og ca. 30.600 en anden konstruktion (special- og kølebeholdere).

Flere udenlandske baner har i 1959 bedt De Tyske Forbundsbaner om bærevogne med storbeholdere, blandt andet Danske Statsbaner.

Den 31.12.1959 ejede De Tyske Forbundsbaner 16.314 storbeholdere og 170 speciallastbiler til transport af storbeholder fra »dør-tildør«. Mere end 3 mill. tons gods transporteredes i denne »dør-til-dør«-særtrafik. I den Tyske Forbundsrepublik kan storbeholdere køres fra dør til dør og til næsten hver større DB-station.

Kun den omstændighed, at vandværkerne ikke averterer, har skånet os for annoncen: Drik dig sund ...

BANG & TEGNER ^{1/2}
KØBENHAVN N.



„De Danske Østersøfærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

Renholdelse

af

personvogne

Renholdelse af personvogne koster jernbanerne mange penge, og i almindelighed kan man vel sige, at denne renholdelse er upåklagelig. Men kommer man i en kupé til at tabe et eller andet på gulvet og begynder at søge efter det under sæderne, får man som regel et helt andet syn på rengøringen. Mellem, under og indenfor varmerørene m.m. er der næsten altid fyldt med støv, snavs og alskens affald. De rejsende har jo den besynderlige vane at kaste alt ind under sæderne. Man giver et slag med cigaren, og asken ryger derind, man spiser bolcher, chokolade og lignende, og papiret går under sædet, man piller appelsiner og skræller æbler, spiser bananer og ispinde, og alt det overflødige ind under sædet, ligeså med madpapir og meget andet. Der er formodentlig ikke noget at gøre ved det. Folk er mere eller mindre svinagtige, så snart de kommer uden for deres egne stuer, og det ville heller ikke være så slemt, hvis bare man kunne komme til at gøre rent uden alt for store vidtløftigheder. Men det kan man ikke. Varmerørene og andet, som netop er anbragt under sæderne, hindrer det.

Da man formodentlig ikke anbringer andet end det nødvendige af den slags installationer i kupeerne, og da varmementer i fornødent omfang vanskelig kan anbringes andre steder end netop under sæderne, skaber renholdelsen der et problem. Man har nogle steder forsøgt at afskærme med gitter, for at hindre rejsende i at bruge rummet der som skarnbøtte, men de hjælper ikke stort, selv gennem de mindste åbninger puttes affaldet ind, og helt kan man jo ikke lukke til uden samtidig at spærre for varmen. Desuden hindrer sådanne gitter fuldstændig rengøringen. Snavset bliver liggende derinde, bliver til støv og hvirvles op under kørselen. Det er en opgave for konstruktørerne at lave vognene sådan, at der nogenlunde bekvemt kan holdes rent under sæderne. Men denne opgave synes hidtil at have været re upågtet. Så vidt vides, har man endnu ikke forsøgt at lægge rørene helt op mod sæderne, så gulvet blev frit tilgængeligt for rengøringen, og måske kan det ikke lade sig gøre, men i hvert fald bør hovederne lægges i blød og en løsning på problemet findes.

Rejse Per

●●●●●●●● **Vi har modtaget . .**

Billetter til tog eller rutebiler

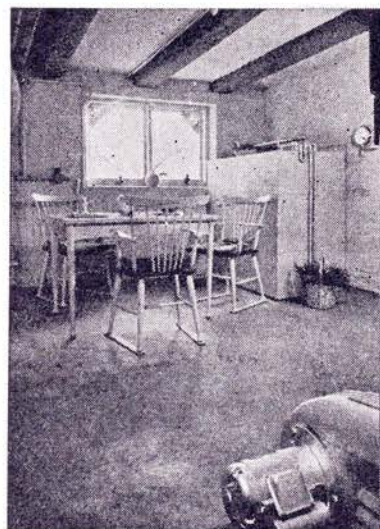
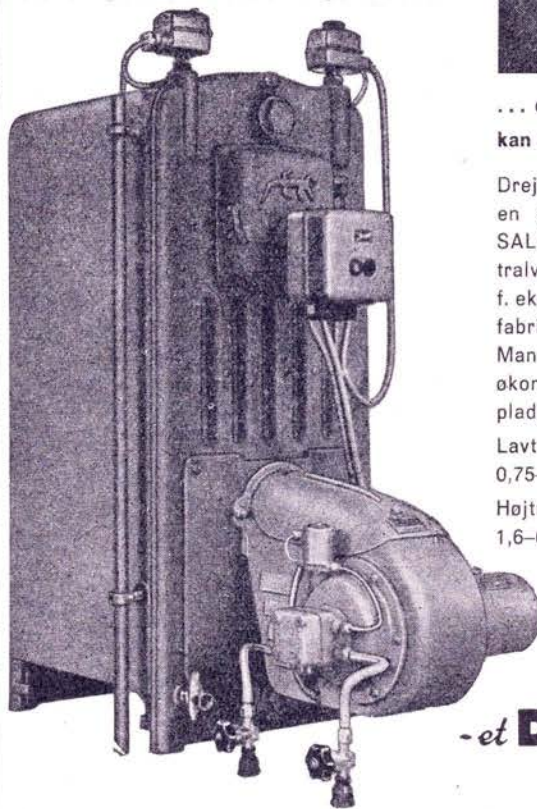
Man har det enkelte steder sådan, at en returbillet købt til tog gælder til returrejse med rutebil og omvendt, selv om pågældende rutebil drives af privat. Men endnu flere steder er det sådan, at returbilletterne kun er gyldige til tog, hvis de er købt til tog, og kun til rutebil, hvis de er købt til denne, selv om rutebilerne på en sådan strækning er DSB, og selv om bilerne kører parallelt med banen og mellem de

samme byer. Dette forhold synes mærkeligt, og man skulle ikke synes, der kunne være noget galt i, om man lod billetterne sådanne steder være gyldige til tog eller rutebil efter frit valg. Prisen er jo den samme, det ville være en betydelig fordel for de rejsende, og indtægterne ville næppe blive mindre derved. Ttn.

De uoverlagte ord er som en fugler de først sluppet ud, kan ingen fange dem.

SALAMANDER KEDLER OG OLIEFYR

ideelt til villaer og rækkehuse



... og man får en ren fyrekælder, som kan bruges på anden måde -

Drejer talen sig om oliefyring, er det en god disposition at vælge DFJs SALAMANDER oliefyrr, hvadenten centralvarmekedlen er en DFJ kedel - f. eks. SALAMANDER - eller et andet fabrikat.

Man får herved et fuldt moderne og økonomisk oliefyrringsanlæg og mere plads, renlighed og fritid.

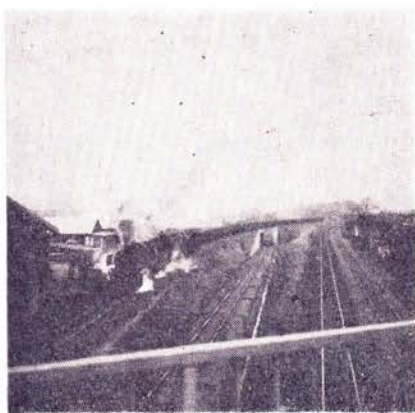
Lavtryksoliefyrr type LA-1 til kedler fra 0,75-2,8 m².

Højtryksoliefyrr type TA-1 til kedler fra 1,6-6,6 m².

-et D•F•J fabrikat

BRUNKUL

Det nye tippeanlæg i Århus



En N-maskine med 45 tomme vogne starter fra Århus

Som det vil være en del læsere bekendt gennem dagbladsomtale, eksisterer begrebet brunkul stadig, idet der i årene efter verdenskrig 2 er opgravet større eller mindre årlige mængder, blot med den forskel, at det ikke nu er et tvangsfænomen, men at kullene indgår som en fast bestanddel i bl.a. enkelte af de store kraftværkers brændselsforbrug.

Når spørgsmålet her gøres til genstand for en kort omtale, er det af to årsager. Dels fordi en stor del af de ovenfor nævnte brunkulsmængder jernbanetransporteres — (gennem den måde hvorpå transporten afvikles, tangeres faktisk begrebet masse-transport) — dels fordi kultransporterne giver anledning til at der i efteråret 1959 ibrugtoges et vognkippeanlæg på Århus havn.

Dette anlæg — landets eneste af sin art — indrettes i nært samarbejde mellem Midtkraft i Århus og statsbanerne. Anlægget

udføres af Århus Maskinfabrik, og det skal her kun oplyses, at den samlede sum for hele kippeanlægget incl. transportør m.m. andrager et millionbeløb. Dette beløb udredes af de to implicerede parter således, at transportør med grube o.s.v. fra anlæg til oplagsplads bekostes af Midtkraft, medens selve kippeanlægget bekostes af DSB.

Medens vognene tidligere tømtes ved »grab«, kan man nu — ved at endevende disse — tømme i én arbejdsgang, hvorfor ibrugtagningen af anlægget alene gennem aflæsningstidens afkortning indebærer store muligheder i henseende til besparelse i vognomløb. Endvidere må tages i betragt-



Ved læsserampen i Ejstrupholm-lejet breder sandet sig nu

ning, at havnespor ved kaj i ret stor udstrækning frigøres til anden trafik, ligesom stærkt trafikeret havneplads frigives til andre formål.

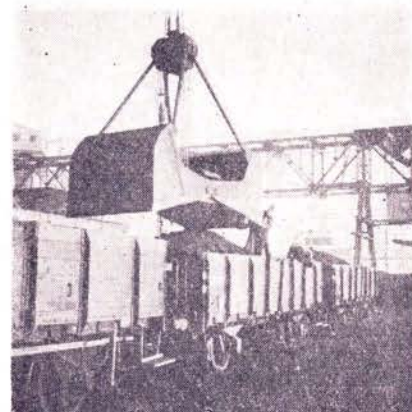
Anlæggets udformning, der tillader vogn-

tipning i en vinkel på indtil 60°, kræver, at de anvendte vogne én gang for alle vendes rigtigt, idet tipning over endeperon (skruebremse) ikke er mulig.

Løvrigt fremgår virkemåde og arbejds-gang af hosstående skitse, ligesom billederne giver et lille indtryk af, hvad der foregår bag kulisserne, og dette indtryk skal suppleres af nogle få oplysninger, der yderligere vil illustrere transporterens store omfang.

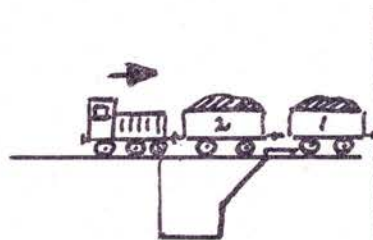
Af sporforbundne storkraftværker, der optræder som brunkulsaftagere, findes Vestkraft i Esbjerg og Midtkraft i Århus. Disse værker ejer i det midtjyske brunkulområde ved Soby store lejer, der ved udstrakte sporanlæg er sat i forbindelse med FASTERHOLT station. Der foregår fra disse lejer »faste« enhedstransporter til de 2 værker, og det kan eksempelvis oplyses, at der i sommeren 1959 kortes ca. 33 vogne daglig (6 dage i ugen) til Esbjerg og 90 (5 dage i ugen) til Århus. Transporterne formidles af 1 hhv. 2 tog fremført af PR-hhv. N-maskiner.

I tiden dec. 1955 til dec. 1958 kortes endvidere 1 à 2 togpar daglig (Mx- eller

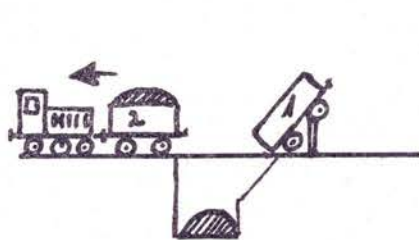


At der går splinter af vognene under aflæsningen er vist forståeligt

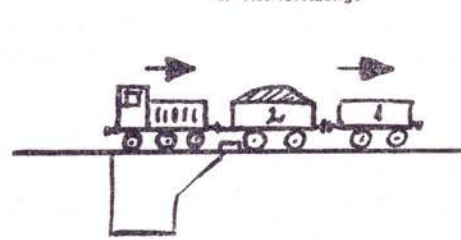
Skematisk rids over vogntipningsanlæg.



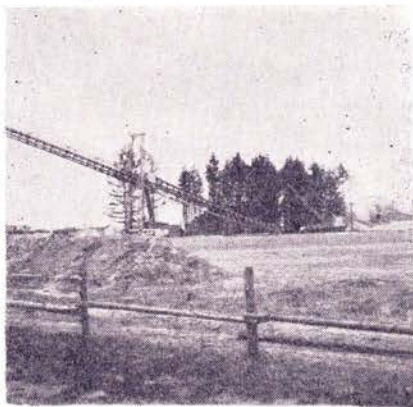
a) vogn nr 1 anbringes ved grube, endelem åbnes.



b) traktor kører tilbage med vogn nr 2, vogn nr 1 tippes.



c) vogn nr 1 atter på spor, traktor kører vogn nr 2 til grube. Vogn nr 1 skubbes væk o.s.v.



Materiel af stort omfang er sat ind

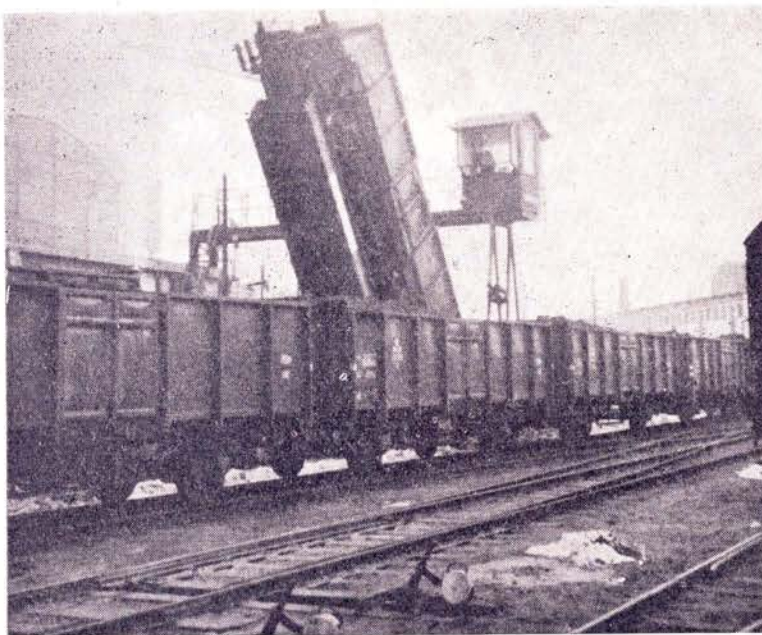
D-maskine) Ejstrupholm—Århus, idet der i nævnte tidsrum var afsluttet kontrakt om levering fra et privatejet leje ved Ejstrupholm.

Det drejer sig selvsagt om meget betydelige vægtmængder, der transporteres til de 2 kraftværker (således køres togene til Midtkraft med togart N 1100), og disse transporter er kontraktmæssig sikret jernbanetransport over et åremål. Således er der alene til Midtkraft i 10 år fra 1959 sluttet aftale om transport af en samlet leverance på 3,7 mill. t.

Man vil forstå, at der herved tilføres bærerne meget væsentlige fragtindtægter.

Udover disse fragtindtægter er der tale om ikke ubetydelige besparelser i landets

brændselsimport samt om en billigørelse af den leverede elektricitet. Kort sagt, det er en sag, der angår os alle nationaløkonomisk set.



En vogn i topstilling. — Betjeningspladsen t. h. — Der findes dværg- og sirenesignal. En vogntilpning tager 4 min., men normalt påregnes brugt 5 a 6 min.

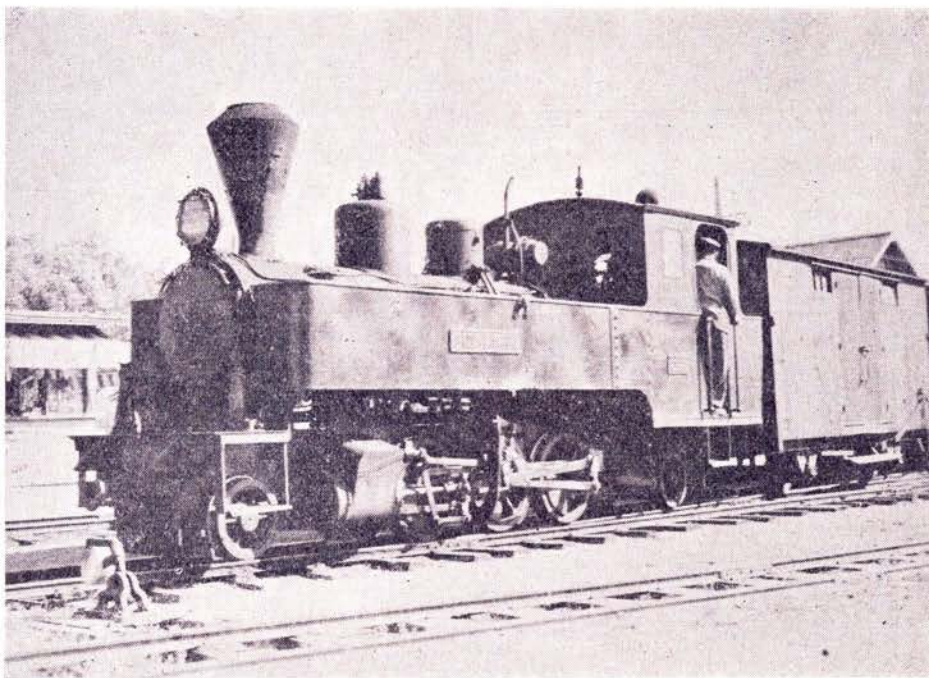
»TERTITTEN« nedlagt

Som omtalt i Jernbane-Bladet nr. 5 — 1960 skulle Aurskog—Hølandsbanen i Norge lukke den 11. juli 1960, og dette er nu sket — »Tertittent« kører ikke mere.

Undertegnede har modtaget nogle aviser fra Norge med artikler om banen, dens sidste dage og andet, og jeg vil gerne her give et par udpluk fra disse, da det sikkert har en del af læsernes interesse.

Som altid ved banenedlæggelser viser der sig den sidste dag stor interesse for banen, men her ved »Tertittent« var der hele den sidste uge stor aktivitet, og ikke mindre end 1000 mennesker kørte med toget den sidste dag! »Tertittent« kan ikke betragtes som en ganske almindelig lille bane, som tiden er løbet fra, og som derfor skulle nedlægges, — den havde i sjældnen grad vundet indpas og popularitet blandt befolkningen og mellem turister — det viser det sidste togs passagerantal tydeligt, og det vil blive et stort savn for egnen, den gennemløb.

Banen har gjort god gavn i mange år og tejt pæne overskud, men kunne ikke klare sig i konkurrencen med bilerne. I mange år har man, som nævnt i Jb.Bl. nr. 5,



Loket »Setskogen« i Bjørke Laugen

Foto: Dan

Herning

AMAZONE

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

Vi anbefaler ...

Buemann polyfoto

Bredgade 35 - Herning
Telf. 121

BRØDUDSALGET

Jasminvej 11, Herning, telf. 2324
Kun 1. kl. varer
Børge Johansen (ny indehaver)

Bjerringbro

Hjemmebageriet

Skolegade 4 - Bjerringbro
Telf. 359

Altid 1. kl.s brød og kager
Bestillinger modtages

Rekord Vask

Østergade - Bjerringbro
1. kl.s skånsom vask

Skive Rutebilstation

Telf. 10 og 30

Esbjerg Eksportmarked

Lækkert brød og friske kager

Calvi

Telefon Fredericia 1006

Ballade med russerne

Altid har de nedlagt VETO — er onde
i sulet på NATO — bare de ikke får kig
på vores DATO!

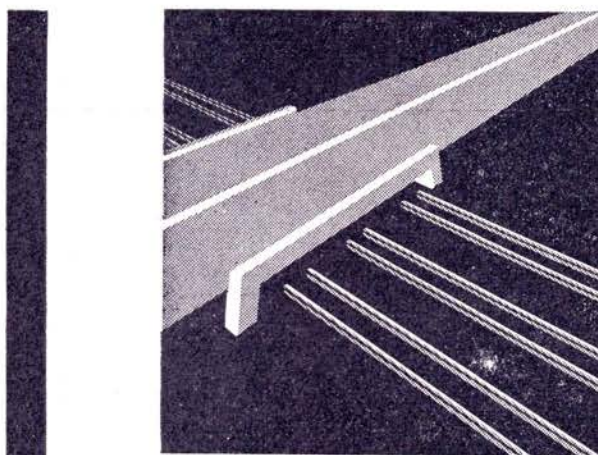
der på egnen arbejdet for dens ombygning til normalspor og forlængelse til Mysen, og da NSB i 1945 overtog banen, troede man, at nu ville det lykkes; men ak, hvad fik man ud af det: — et nyt lokomotiv i 1950 og banens død 10 år senere!

Der blev lovet bygning af nye veje og meget mere på egnen, men nu da banen er nedlagt, bliver det alligevel ikke til noget, og i dag er man omtrent lige så dårligt stillet med transportmidler på denne egn som for 60 år siden under »Tertitten«s bygning.

Det var med sorg i sind, egnens befolkning tog afsked med sin populære bane. Flere gamle mennesker, der som unge havde været med ved indvielsen, var nu med det sidste tog, — mange steder langs strækningen var flagene på halv, alle var enige om, at det var en sorgens og nederlagets dag for hele egnen, men »Tertitten« havde gjort sin pligt til det sidste og gjort den godt.

Nu da banen er nedlagt — en svensker siger i et interview: »Dette er ikke rationalisering, men vandalisering!!« — står kun tilbage: hvad skal der blive af materiellet? Et måske to lokomotiv og 2—3 vogne samt Vevli stationsbygning, der var banens mindste, skal til NSB's jernbanemuseum i Hawar; men den norske turistchef, en stump af »Tertitten« med et lokomotiv og Alfrid Hovdan, har foreslået at bibeholde nogle vogne som turistattraktion!! Den norske turistchef mener, man om 10—15 år bittert vil fortryde nedlægningen af »Tertitten«, og mener, at en lille »turistbane« vil kunne blive yderst populær bl.a. for amerikanske turister. Jeg tror, denne antagelse er rigtig, og håber, planen kan realiseres, lige såvel som noget af materiellet må blive bevaret på jernbanemuseet og endelig, at det må blive muligt for den påtænkte danske veteranbane at erhverve et par af de resterende vogne.

S. Jørgensen.



TRAFIK-UDSTILLING

SKINNER OG VEJE 1960

ESSEN • 10. - 25. september

I 10 haller og på 1.500.000 m² åbent terræn:
lokomotiver, køretøjer, maskiner, materiale til den offentlige person- og godstrafik.

INTERMEZZO

Det rette ord på det rette sted

— Nå, Peter, hvad vil du nu, da der ikke er mere hestehandel?

— Jeg fik fidusen henne i kirken. Præsten sagde det selv: — Peter, fra nu af skal du fange mennesker!— Jeg må se at blive livsforsikringsagent!

Morgenmand med perspektiver

Eeleven kom ofte drøssende for sent på kontoret. Endelig en dag tog kontorchefen sig af sagen og spurgte:

— Når står De op?

— Kl. 8.

— Jeg er oppe hver dag kl. 6!

— Ja, herr kontorchef, det må være dejligt at vågne tidligt, så man har en rigtig lang dag at være kontorchef i, men de tilsvarende følelser for en elevs tilværelse sætter tidspunktet kl. 8 som værende alt nok!

Sikken et held!

... at jeg altid har været så tørstig!

— Hvorfor nu det?

— For lægen har lige anordnet mig, at jeg skal halvere mit hidtidige spiritusforbrug, så det bliver alligevel til en helt net ration!

Hvad kan det så nytte?

Musik skal der til — syng selv! — lyder opfordringen, men nu skriver badeanstalterne på store plakater:

Af hensyn til de øvrige gæster er sang og lignende støj samt højroret tale forbudt!

Sådan er der så meget — — —

— Siden hun er kommet ind i den husflidsforening, er hun da aldrig mere hjemme og forsømmer helt sit hus og hjem.

Damp-særtogs-tur

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jb!!

Søndag den 18. september 1960

Alle jernbaneinteresserede med familie indbydes herved til en dampogs foto-udflugt med banens loko nr. 9 (fa. SFJ nr. 28). Der er reserveret vogn i toget fra

København H. afg. 7.59

Hillerød afg. 9.00

Hundested ank. 12.30

Der bliver god lejlighed til fotografering, da toget standser såvel på stationerne som på den frie bane i lighed med turen på ØSJS.

På Hundested kro serveres middag for dem, der ønsker det, men medbragt mad kan også spises her.

Afrejse fra Hundested kl. ca. 14 med ank. til Hillerød kl. 17.12. Der er atter reserveret vogn i toget fra Hillerød til København kl. 17.50.

Deltagelse i turen koster Hillerød-Hundested retur 10 kr.

Damer samt børn under 10 år halv pris. Anmeldelse om deltagelse bedes med betaling sendt en af undertegnede arrangører pr. postanvisning senest d. 12. september. Det bedes samtidig meddelt, om der ønskes middag samt billet til nedsat pris København-Hillerød. Denne betaling sker i toget.

Eventuelt overskud af turen vil blive anvendt til hjælp af start af den her i bladet tidligere omtalte **Danske Veteranjernbane**.

Mogens Bruun,
Lindehøjen 10,
Vanløse.

Sv. Jørgensen,
Blichersvej 5, 1.,
Helsingør.



BOGHOLDERIMASKINER
KASSEAPPARATER
REGNEMASKINER
ELECTRONICS

Eneforhandling for Danmark:

EMILIUS MØLLER A/S

VIMMELSKAFTET 38 . KØBENHAVN K

CENTRAL 1555

Slagelse

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

Jernbanepersonalet anbefales

Pensionatet

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

Bornholmer-Bageriet

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

Hvad angår SEJLGARN

er »ELINJA« garn det bedste
Fa. Jacob Pedersen, Stormgade 16
København K. . Telf. Byen 3351-8307

Elm Iversen Vinhandel

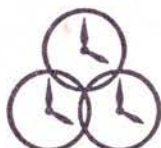
Flensborggade 11
Telf. Eva 8082 - 8201

Aktieselskabet

DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1898

Vestergade 10 . København K.
Telf. C. 2150



INDREG. VAREMÆRKE

ELEKTRISKE URE

Det er ikke alle, der ved...

at ingeniør G. Muselius, Finland, har beregnet, at el-loko er 36 pct. dyrere i drift end diesel-loko.

at færgkapaciteten på Storebælt fra næste forår giver plads til 4200 biler flere pr. dag.

at arbejdet med anbringelse af en cykelsti udvendig på Lillebæltsbroen nu vil blive påbegyndt og skal være færdig inden næste sommer.

at bygningen af den nye jernbanestation i Nykøbing F. bliver påbegyndt nu til efteråret.

at Bråby station nedsættes til trinbræt fra den 2. oktober.

at der er indledt forhandlinger mellem Københavns Sporveje og DSB om indførelse af fælles abonnementskort til S-bane og sporveje.

at der ved åbningen af hurtigruten Kalundborg-Århus forflyttes 60 tjenestemænd til Århus.

at baneforlægningen i Brønderslev nu begynder at tage form for hver dag, der går med hensyn til den imponerende jordvold, der skal bære banen.

at den nye station i Kalundborg bliver færdig midt i september, hvorefter nedrivningen af den gamle station påbegyndes.

at udsigtstårnet ved Rødby havn nu er færdigt og gratis kan benyttes af interesserede.

at der med samtlige fartøjer på Helsingør-Helsingborg-overfarten i juli måned blev befordret 1,3 millioner passagerer.



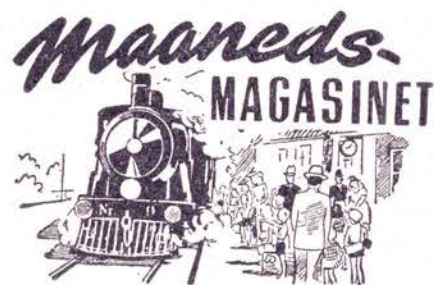
*Skonhed, som De ikke aner,
findes langs*

☆ *private baner*

Tallenes tale

— Guderne må vide, hvad han kan se i hende? — Kan De finde nogen formildende omstændigheder?

— Jah — ca. 300.000!



Flemløse 4. juli. Toget mod Assens påkørte ved 7-tiden en lastbil på mælketur på Bohøjvej-overskæringen. Bilen blev skubbet ned i banegroften, hvor den delvis knust væltede om på siden. Føreren af bilen og et tre-års barn, der var med på turen, slap begge godt fra uheldet.

Valby 5. juli. Ved godt 16-tiden faldt en 60-årig dame ned i sporet, hvor der kom et S-tog fra Vanløse. Hun lå mellem perronen og skinnen, medens hele toget passerede over hende. Da man fik hende op igen, viste det sig, at hun var sluppet med nogle læsioner på venstre arm og ben.

Holbæk 6. juli. En varebil, der skulle passere den private overkørsel i Lunden, blev ved 18-tiden påkørt af motortoget fra Holbæk. Bilen blev skubbet et stykke foran toget, indtil den væltede ned ad en stejl skrænt. Her faldt føreren af bilen ud af førerhuset, men han kunne selv rejse sig efter at have sundet sig lidt, så der skete kun materiel skade.

Hvide Mose 9. juli. Ved 8,30-tiden var en 1½-årig dreng kommet ind på banelinien og blev påkørt af toget fra Struer. Motorføreren gav flojtsignal, men det var umuligt at undgå påkørsel. Drengen blev ramt i hovedet og kastet bort fra sporet.

Limhamn 10. juli. Da en hollandsk lastbil med påhængsvogn ved 17,30-tiden skulle køre i land fra færgen »Limhamn«, knækkede broklappen, så lastbilen styrtede i havnen, medens påhængsvognen blev på færgen. Da lastbilens to chauffører hørte broklappen knage faretruende, sprang de begge i vandet og kom senere helskindet i land.

København 12. juli. Speditør A. Stilsvig, Randers, havde gennem mere end 50 år drevet fragtmandsforretning med »belæsset vogne« til flere provinsbyer. I

Gør Deres indkøb ———
—— hos vore annoncører

marts i år opsagde DSB overenskomsten med Stilsvig og overdrog hans forretninger til Foreningen for Jernbanens Vognmænd. Denne ansatte derefter fragtmænd Marius Christoffersen som provisionslønnet funktionær til at rejse med Stilsvigs tidligere vogne.

Dette protesterede Stilsvig imod — i alt fald hvad angik vognen til Randers og Viborg. Vognen til Randers havde Stilsvig overtaget af Christoffersen i 1950 mod en betaling af 3000 kr., og Christoffersen havde forpligtet sig til ikke at drive fragtmandsforretning på Randers-ruten. Viborg-vognen havde Stilsvig i sin tid fået overdraget af den tidligere indehaver med at betale denne og hans senere enke 6000 kr. årligt, så længe de levede. De er nu begge døde.

Stilsvig har forsøgt at få fogedretten til at nedlægge forbud mod Christoffersens rejse til de to byer for foreningen, men blev afvist. Han kærede så til landsretten, som imidlertid ikke fandt, at aftalen mellem Stilsvig og Christoffersen i 1950 var til hinder for, at Christoffersen ansættes som funktionær i et firma, som nu driver »belæsset vogn« til de pågældende byer.

Fredericia 12. juli. Afsløsningsstrafikekspedient Niels Nielsen, Fredericia, blev i juni 1956 påkørt af en bil på gaden i Haderslev og kom til skade derved. Ved retssagen blev ansvaret fordelt med halvdelen til hver. Da Nielsen blev afskediget på grund af svagelighed d. 31. juli 1957, krævede DSB under hensyn til ansvarsfordelingen betaling af den halve løn, som Nielsen havde fået udbetalt under sin sygdom, betalt af forsikringselskabet.

Først protesterede selskabet og hævdede, at der ikke var antaget anden afløser for Nielsen. DSB dokumenterede derefter, at der i 1956—57 var udbetalt 11.542 kr. for overarbejde, mistede fridage og orlov i selvfølgelig på forskellige stationer på grund af manglende

afløser. Vestre landsret tilkendte derefter DSB 4833 kr. samt 1000 kr. i sagsomkostninger.

Klampenborg 13. juli. Ved 1-tiden faldt S-togenes køretråd ned lige før Klampenborg station. Da skaden henad morgenstunden var udbedret, og trafikken igen var bleve normal, skete der to nye stop i S-togstoggangen: På Vesterport station sprang en kvinde ved 5,30-tiden ned foran et S-tog. Det lykkedes elektriforeren at standse toget så hurtigt, at kvinden kun pådrog sig lettere skrammer. Kl. godt 7 kunne et S-tog, der holdt på Svanemøllen station, ikke køre længere og måtte derefter skubbes til Hellerup af det efterfølgende S-tog.

Næstved 15. juli. I dag blev de sidste blinklys ved Ladby og Herlufsholm-overskæringerne sat i drift, og dermed er hele strækningen Slagelse—Næstved forsynet med blinklys og enkelte steder automatiske bomme.

Godsbanegården Kh. 16. juli. Rangerformand K. P. Nielsen, Gb Tog-x, skulle ved middagstid koble en godsvogn til en togstamme. Vognen havde for stor fart på og hoppede af sporet, hvorved Nielsen kom i klemme mellem vognene. Hans kvæstelser i underlivet var så store, at han døde kort efter ankomsten til hospitalet.

Vinderup 18. juli. Da en kreaturtransportbil ved 6-tiden skulle passere overskæringerne i Vinderup, begyndte bommene at gå ned. Føreren af bilen kunne ikke standse, men fortsatte gennem begge bommene, der blev helt revet af soklerne.

Helsingør 22. juli. I dag åbnedes den nye banegårdsrestaurations i de omforandrede lokaler, hvor stationskontorerne tidligere havde til huse. Banegårdsrestauratoren har også Sundkroen og restaurationserne på færgerne til Helsingør.

Skive 23. juli. En cyklende dame, der hverken bemærkede blinklys eller biler, der var stoppet op på begge sider af overskæringerne på Sdr. Boulevard, blev i eftermiddag påkørt af ilgodstoget fra Struer. Toget ramte cyklens baghjul, så damen blev slynget hen ad vejen. Hun slap dog fra uheldet med nogle mindre hudafskrabninger.

Vordingborg 24. juli. Da »Københavns Ekspres« havde passeret stationen, kastede en ung mand sig foran toget og dræbtes. Det viste sig senere at være en patient fra Oringe-hospitalet.

København H 25. juli. To togstammer kørte i formiddag sammen ved Enghave remise. En personvogn væltede om på siden og spærrede det udadgående spor for togene mod Valby, hvorfor der i nogle timer måtte køres på enkeltspor.

Odense 25. juli. En tre-års dreng faldt ved middagstid af toget fra Jylland, da dette passerede viadukten for Middelfartvej. Han pådrog sig en hjernerystelse og et kvæstet ben.

Esbjerg 27. juli. Fhv. togfører A. Storgaard, Esbjerg, kørte i aften på knallert mod en motorcyklist i krydset Stormgade—Rolfsgade. Storgaard pådrog sig en hjernerystelse og brækkede et kraveben.

København H 27. juli. Som den første af en række erhvervsudstillinger åbnedes i dag i Perrontunnelen til perron I på hovedbanegården en udstilling, der hedder DSB og sukkerindustrien. Udstillingen vil være åben i to måneder, og der er gratis adgang.

Borup 29. juli. Som følge af misforstået fløjtesignal blev pakmester O. Nielsen, Korsør, hårdt kvæstet under rangering på Borup station. Nielsen fik rygsojlen beskadiget og fortes til sygehuset i Roskilde.



ALLEN-TRAKO slåmaskinen

engelsk - dansk - anerkendt

Eneforhandling



Fyn

Jernbanepersonalet anbefales

K. F. U. M.s pensionat

Sct. Nicolaisgade 6
Tlf. Svendborg 1095
Et 1. kl.s madsted

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

A. Ø. Mathiasen
Nyborgvej 204 - telf. Svendborg 1349
Kolonial - vin - tobak
Spec. kaffe

Kolonialforretningen

G. Petersen
Skovsbovej 2
Kolonial - vin - tobak
Konserves - spec.: kaffe
Alt i dybfrosne varer
Telf. Svendborg 738

Jernbanepersonalet anbefales

Pensionatet

Lundevej 33 - Svendborg
— et 1. kl.s spisested
Telf. Svendborg 2485

Jernbanepersonalet anbefales

KI-VA kolonial

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

Aktieselskabet

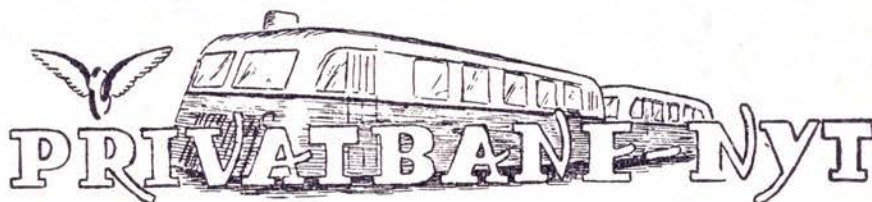
Assens Bank

Assens Tandteknik

Folmer Rossell - Korsgade 10
KUNSTIGE TÆNDER
fremstilles og indsættes
Telefon Assens 546 - Privat 758

Annoncerne

læses af flest i et blad med
læseværdigt indhold.



Asperup 3. juli. En cyklende 13-årig dreng kørte ved 8-tiden mod toget på Kærbyvejens overskæring. Han slyngedes ud til siden, hvorved han kvæstede den ene hofte samt pådrog sig en hjernerystelse.

Alborg 8. juli. Da en motorvogn, der var ankommet fra Sæby, skulle køre til remisen, afsporede den og kom først på ret køl igen, efter at kørekranen fra Århus kom til hjælp.

Ryå 6. juli. En soldat i en militær jeep havde ikke bemærket, at bommene var sænkede for et tog, der skulle afgå fra stationen. Han kørte gennem begge bommene, og den sidste rev en telefonmast med sig.

Karleby 14. juli. Ved 22-tiden kørte skinebustoget mod en løs ko, der havde forvildet sig ind på banen. Skinebusen kørte over koen, der blev dræbt øjeblikkeligt. Skinebussen afsporede med alle hjul samt påhængsvognens forreste hjulsæt. De 8 passagerer måtte spadserede de næsten 2 km ind til Karleby station, hvorfra der rekvireredes biler til viderebefordring.

Horne 16. juli. En varebil kørte ved 14-tiden ud foran en motorvogn fra Hirtshals på overskæringen syd for Horne station. En bil var standset op for at lade toget passere, men varebilen kørte uden om denne. Bilen ramte med stor kraft siden af motorvognen og slæbtes derefter et stykke hen ad banelinien. Varebilen var knust til ukendelighed, og de to mand, der befandt sig i den, måtte skæres fri. Den ene var dræbt på stedet, og den anden døde efter nogle dages forløb.

Gilleleje 19. juli. Ved 15-tiden kørte en 17-årig knallertkører mod toget fra Gilleleje på Østerport station trods blinklys og advarselsklokker. Han lå klemt mellem skinnen og banerommeren, men da han blev befriet og kom på sygehuset, viste det sig, at han var sluppet med en hjernerystelse og udvendige skrammer.

Varde 24. juli. En 62-årig knallertkører kørte ved 15-tiden ud foran toget på overskæringen for Lundvej mellem Varde vestbanegård og Varde station trods det, at der var trafikanter, der på begge

sider af banen var stoppet op for at lade toget passere. Han var død ved ankomsten til sygehuset.

Nordfynske jernbane

har holdt generalforsamling. Driftsresultatet blev et underskud på 500.547 kr. mod et underskud på 455.227 kr. i fjor. På jernbanen var antallet af rejsende steget med 5146, der udelukkende falder på kortrejsende. Indtægten af godsbeholdningen var faldet med 8,4 pct., væsentlig som følge af den mindre roehøst.

Næstved—Præsto—Mern-banen

har haft et underskud på 102.357 kr. mod 151.573 kr. året før. Der har været en nedgang i antal rejsende på næsten 10.000, hvorimod godsmængden viste en lille stigning. Banens formand oplyste, at personalsituationen er ved at blive vanskelig, og til efteråret rejser banens sidste assistent Norby Nielsen til Horsens, ligesom det er svært at holde ekstraarbejderne. Kommer der så sygdom, vil det i værste fald blive nødvendigt at lukke banen før 1. april. Man er allerede begyndt at sælge af banens ejendele. En ingeniør i Holte har således købt remisen i Præsto for 90.000 samt et areal med påstående garage for 5000 kr.

Nordfynske, Vestfynske og Kerteminde-banen

har nu fået fastsat deres levetid til 1966. Det har de forøvrigt allerede fået tilsagn om i 1956, men der blev dengang samtidig bestemt, at spørgsmålet om en fortsættelse af banedriften skulle kunne tages op efter fem års forløb. Selvom Kerteminde-



banen er fredet i klasse A, har for denne banes vedkommende fem af de interesserede kommuner stemt for at standse banen allerede fra 1. april 1961. Men efter stemningen i Odense amtsråds sommermøde vil de tre baner fortsætte til april 1966.

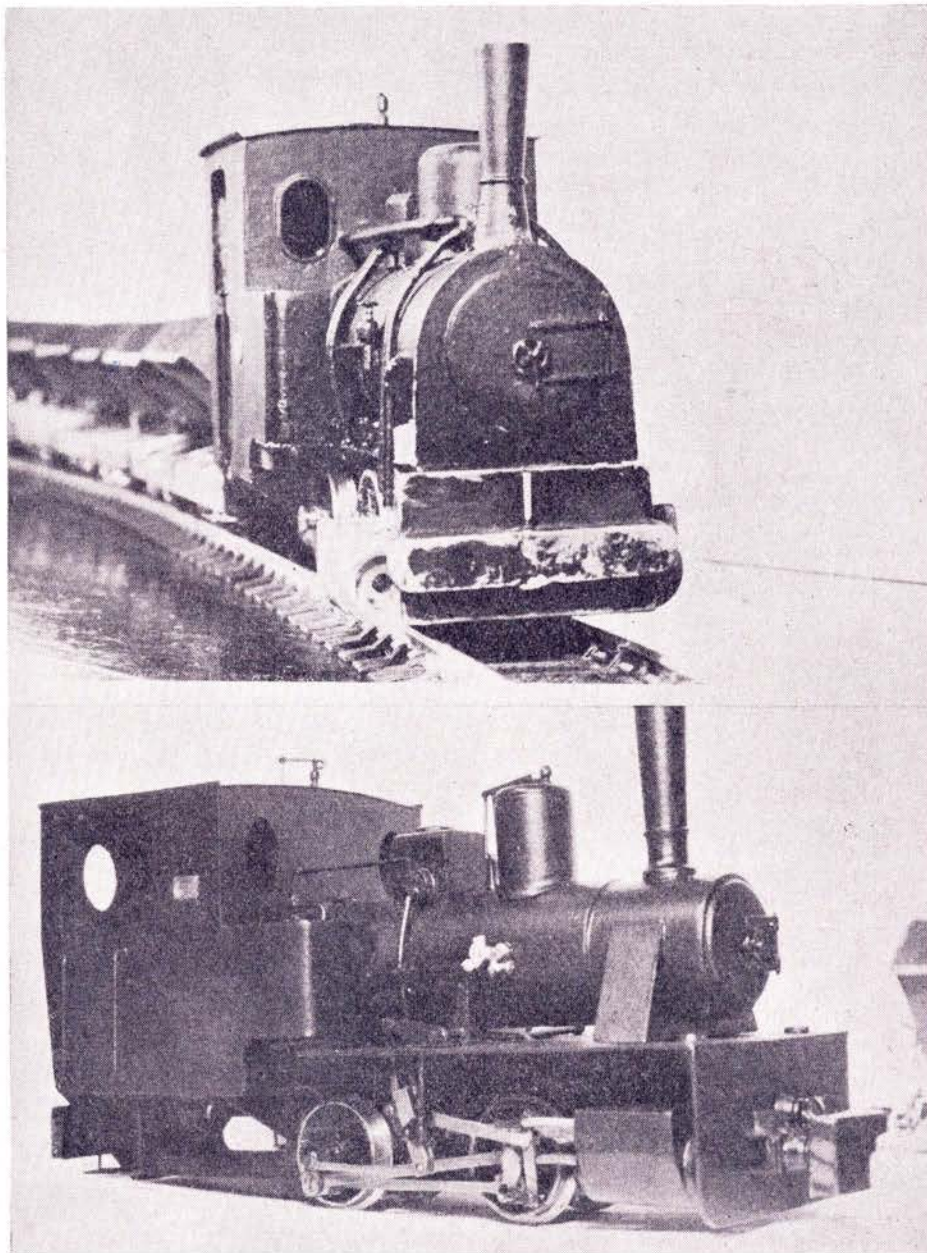
Frederiksværk-banen

Selv om det ikke er nær forestående, så er banen ved at udarbejde planer til eta-

blering af radiotelefonanlæg i banens tog. Banens direktør har anslået udgifterne til 175.000 kr.

Lollands-banen

Moderniseringen af banens stationsbygning i Maribo er nu godkendt af de forskellige instanser til et beløb på omkring 100.000 kr. Det ventes, at arbejdet vil være afsluttet til næste forår.



To teglværksloko i model 1:45

MODEL JERNBANE

Teglværksloko i model

Efter at De i Deres blad har bragt nogle artikler om smalsporede baner, sendes her nogle billeder af smalsporsloko i model.

De er i størrelsesforhold 1:45, sporvidde 16,5 mm = størrelse O E. De er beregnet til 2-skinne drift og trækkes af en 4-12 volts Rivarossimotor med permanent magnet.

Deres forbillede har begge tilhørt A/S Frederiksholms Teglværker og har kørt hhv. i København, medens teglværket lå, hvor nu Sydhavnen ligger, og i Hammersholt ved Hillerød.

Den mindste af maskinerne er fra Arn. Jung, medens den største, fra Hammersholt Teglværk, er bygget af Maffei, München, i 1919.

Vi bygger en modelbane. II

(fortsat)

Når man beslutter sig til at bygge et modelbaneanlæg, er det stående spørgsmål altid: skal man vælge et transportabelt anlæg eller et stationært.

Der er naturligvis såvel fordele som mangler ved begge typer anlæg. Det, der spiller den største rolle ved afgørelsen, er den plads, man har til rådighed, og om man disponerer over et helt lokalt til udøvelsen af sin hobby eller er henvist til et lokalt, der tjener andet formål.

Hovedfordelen ved et transportabelt anlæg er, at det optager yderst ringe plads, når det ikke er i brug. Ved et transportabelt anlæg forstår vi her et anlæg, der hver gang det skal bruges, må opbygges fra grunden af enkelte dele, såsom skinnestykker, sporskifter, signaler, bygninger m.v. Kort sagt, som de fabriksfremstillede anlæg er flest.

En anden fordel er, at man hurtigt kan foretage ændringer i anlæget, idet nye sporforbindelser hurtigt kan etableres, bygninger og signaler hurtigt flyttes o.s.v. En tredje stor fordel er, at anlæget, når det

Jyllands Tæppelager

Store Torv 6 - Århus - tlf. 2 55 66
Ledelse: O. Lings
Alle slags gulvtæpper
Konto kan oprettes

G. H. MØBLER

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

♂ Glasmagasinet

Vestergade 34 . Thisted
tlf. 536
Største udvalg i glas - porcelæn
køkkenudstyr
og gaveartikler

Randers



SV. PEDERSEN

Urmager og Guldsmed

St. Voldgade 7

Telefon Randers 7055

Gørup Christensen

Installationsforretning



Lamper og lysekroner

Energivej 53 - tlf. 2115
Randers

TANDLÆGE

Thomas Rud Rasmussen

Erik Menveds Plads 2 - Randers
Konsultation: 9-12 og 13,30-17,00
Lørdag 9-12
Telefon 5155

Niels Ebbesens Bar

Storegade 12 - Randers - tlf. 1744

Her får De maden uden
ventetid til billige priser

KISA møbler

Strømmen 37 - Randers
tlf. 6441

Moderne møbler
ompolstring og reparationer

Ankerstjerne & Eriksen

Bogbinderi

Jens Schriver (ny indehaver)

Kun 1. kl.s arbejde

Storegade 10 - Randers - tlf. 1853

KIOSK „LERVANGEN“

v/ C. H. Pedersen - Lervangen 56
Randers - tlf. 6225

Dag- og ugeblade

Skriverekvissitter

Telegrammer til alle lejligheder

Randers Planteskole

Petri Petersen - Mariagervej

Stort alsidigt udvalg

Telf. Randers 423

Aalborg

Jernbanepersonalet anbefales

Slagter- og viktualie- forretningen

E. Foldager - Bejsebakkevej 23

Aalborg - telf. 2 59 39

Kød - flæsk - pålæg - små
varme retter

Kolonialforretningen

Per Larsen

Poul Paghsgade 16 - Aalborg

Konial - vine - tobakker

konserves - Spec. kaffe

Telf. Aalborg 2 25 08

A/S Alliance

Absalonsgade 9 - Aalborg

Installation - reparation

Telf. Aalborg 2 81 22

Brdr. Mortensen

Maskinfabrik

Nyhavnsgade 80 - Aalborg

Telf. Aalborg 3 39 30 - 3 58 16

C. I. Rings efft.

Møbelmagasiner

Danmarksgade 58 - Ågade 1-3 - Ålborg

Alt i moderne møbler

Tlf. Ålborg 2 57 69

Det danske Gødningskompagni A/S

Ålborg afdeling

Tlf. *2 00 22

Vraa

Jernbanepersonalets damer anbefales

Damefrisør Salonen

Vestergade 4, Vrå - Tlf. 222

1. kl. hårpleje

1. kl. nobel betjening

VRAA APOTEK

Telf. Vraa 61

Brønderslev

Restauration

HEDELUND

Nørregade 33, Brønderslev

Tlf. 780

Knud Petersen

ESSO service station

Ålborgvej 78, Brønderslev - Tlf. 984

Benzin - Olie - Vask

Vognen hentes og bringes

Aut. FIAT forhandler

H. Cassøe

Hjørring

Hjørring ny Tømmerhandel

Odinsvej - tlf. 1321 - 1562

Alt i trælast og

byggningsartikler

Jernbanepersonalet anbefales

FLÆSKEBØRSEN

Rich. V. Thomsen - Østergade 40

Kun 1. kl. kød og flæsk

Spec. pålæg

Telf. Hjørring 1615

Jernbanepersonalets damer anbefales

Damefrisør Salonen

Ingrid Jensen

Hundalsvej 4, Hjørring - Tlf. 2394

1. kl. hårpleje

1. kl. nobel betjening

RUDS BAGERI

Bent Pedersen - Løkkensvej 3

1. kl.s brød og kager

Bestillinger modtages

Telf. Hjørring 983

Jernbanepersonalet benytter Sparekassen for Aars og Omegn

Indlånskap. 9,8 mill. kr.

Telf. Års 25 og 251

De unges hjem

Hedensted - telefon 52

1. kl.s spisested

ikke er i brug, effektivt er beskyttet mod støv.

Kommer vi til ulemperne, må vi lige nævne, at et sådant anlæg kræver lang tid til opstilling og klargøring, at materiellet lider meget ved hyppig samling og adskillelse, at mulighederne for naturlig drift ikke er store, og at arbejdsstillingen, såfremt anlæget er så stort, at det må anbringes på gulvet, er ubekvem.

Et stationært anlæg derimod er klar til øjeblikkelig kørsel, hvorved tiden i større omfang kan bruges til kørsel. Materiellet er bedre beskyttet mod skrammer og brud. Mulighederne for naturlig drift er de højt tænkelige, idet man kan gøre en mængde ud af sporlægning og terrænbygning, hvorved skinnerearealet falder naturligt ind i omgivelserne.

Ved landskabsopbygning er man i stand til at bestemme anlægets karakter, man kan vælge bjerglandskaber med skove eller industriegne med fabrikker eller smilende fynske landskaber med bølgede marker og bindingsværkshuse, hvis man altså hellere foretrækker det.

Blot må man huske at afstemme det

rullende materiel efter landskabets udformning. Et bjerglandskab med skove kræver masser af godsvogne med bjergværksprodukter og tommer. Et industri anlæg med f.eks. et olieraffinaderi kræver vogne med maskingods og tankvogne o.s.v.

Antallet af personvogne kan tilsvarende afstemmes efter bebyggelsens størrelse.

Konstruktionsbeskrivelse

Basis for vort anlæg består af en bordplade, der hviler på fire sammenklappelige ben. Bordpladen består af en fyrretræsramme, samlet af delene a og b, der alle udskæres af 5 × 7 cm høvlet fyrretræ, helst knastfrit. Længden af a er 2,5 m, b er 196 cm lang.

Rammen samles af jernskruer, hvorefter man anbringer en 2 × 2,5 m masonitplade på rammen. Af hensyn til evt. senere omforandring fastgøres pladen ikke med søm, men derimod med små fladhovedet skruer, der forsænkes i pladen.

For at få anlæget i bekvem bordhøjde forsynes rammen med fire sammenklappelige ben af 75 cm længde. Man kan i handelen få matsorte klapbordsben af stålør

med plasticdub til en pris af ca. 6 kr. pr. stk. Disse ben er forsynet med vippebeslag lige til at fastskrue. Men man kan naturligvis også fremstille benene selv, sådan som vi har valgt det.

Benene fremstilles af ca. 5 × 5 cm fyrretræ, der glathøvles og afsaves i længder af 75 cm. Benene fastgøres drejelige med almindelige bolte og afstives med beslag d af 4 mm fladjern.

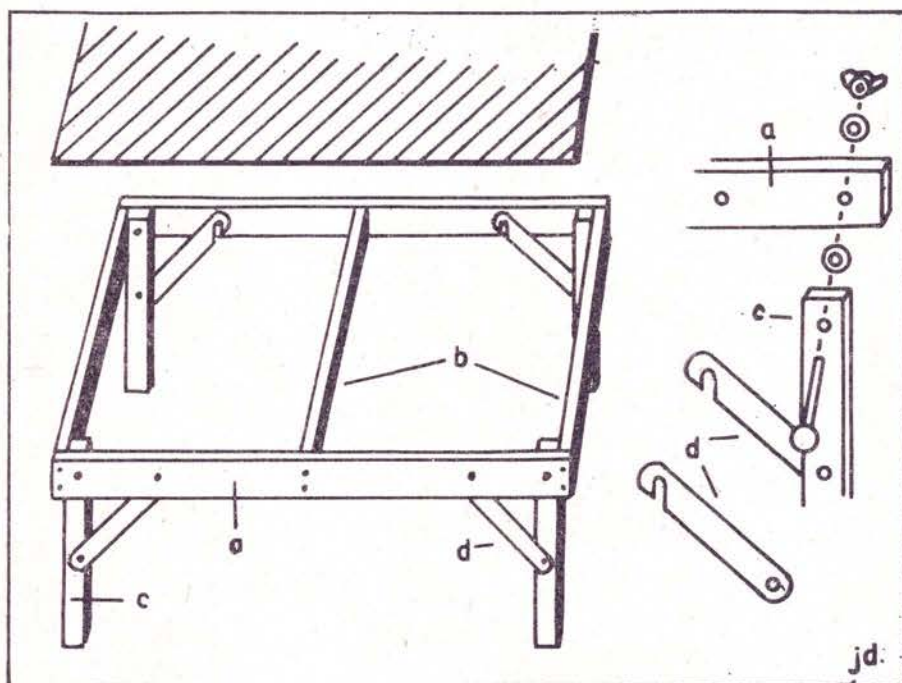
Alle bolte skal være forsynet med fløjmotriker, hvorved man er i stand til at fastspænde ben og beslag urokeligt.

Mellem benet c og rammestykket a anbringer man en slutskive af samme tykkelse som beslaget d. Mellem fløjmotriker og rammestykke anbringer man ligeledes en slutskive, denne tjener som slidflade for motriken. Som vist på detailtegningen til højre på illustrationen.

Anbringes benene helt op i hjørnerne af rammen, er det nødvendigt at afrunde benenes øverste hjørner af hensyn til benenes bevægelighed.

(fortsættes.)

J. B. Dyrkilde.



D e S kulle B ruge

KAMERAER OG FILM

DA FÅR

D e S mukke B illeder

»CIMBRIA«

TØMMERHANDEL AKTIESELSKAB

TELF. 220 00 · 4 LINIER

AABENRAA

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.

Fredericia

Jernbanepersonalet anbefales

Afholdshotellet

Hansigne Nielsen - Fyensgade 26
God mad og kaffe
Hyggelige værelser
Telf. Fredericia 148

Damefrisørsalonen

K. Buch - Jyllandsgade 71 A
1. kl. moderne hårpleje
Nobel betjening

Telf. Fredericia 341

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

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

Autolakereriet

S. Christensen - Calvinsvej 41
Fredericia - tlf. 1329

Al sprøjtelakering samt under-
vognsbehandling udføres

Kolonialforretningen

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

MØBELMAGASINET

Gothersgade 32 - Fredericia
Alt i moderne møbler
Reparationer - ombetrækning
Telf. 822

Nygaards Vaskeri

Dalegade 64 - Fredericia
Altid nobel og skånsom vask
Telf. 610

RENSERIET VI-KA

v/ Louis Hansen
Vesterbro 14 - Fredericia - Telf. 1753

Vin- og Tobaksforretning

Vesterbrogade 3 - Fredericia
Altid stort udvalg i tobakker og vine
Telf. Fredericia 2127

Vejle

KØR SIMCA

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

SALON

»Kos Vera«

Vera Martinsen - Grejsdalsvej 5 - Vejle
* Speciel klippeteknik
* Moderne frisurer
* Nyeste permanenter
Telf. Vejle 4335

Jernbanepersonalet anbefales

Restauration

Lumskebugten

Havnegade 33 - Vejle - Telf. 379

Trekantens

Andelsvaskeri

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

UNO - X

Vester Engvej 5, Vejle, tlf. 2744
Benzin - Olie - Service
Biler uden fører - tlf. Vejle 2463

Hobro

Spis og bo på Grand - Hobro

Telf. Hobro 36 og 576
Astrid og Villade Knudsen

Jernbanepersonalets damer anbefales

Salon MINNA

Adelgade 74 - Hobro - tlf. 1146
1. kl.s moderne hårpleje
Spec. klipning
Grethe Gade

Hvilehjemmet HOBRO

Jens Bøje
Banegårdsplads - Hobro
1. kl.s pleje til moderate priser
Telf. Hobro 107

Horsens

Kolonialforretningen

Erland Vilhelmsen
Strandgade 23
Kolonial - vin - tobak
Spec.: 1. kl.s kaffe
Telf. Horsens 2 21 46

Vi anbefaler

VIKTUALIEFORRETNINGEN

Løvenørnsvej 42 - Horsens
Kun 1. kl.s varer
Telf. Horsens 2 52 62

Jernbanens folk anbefales

K F U K pensionatet

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

H C kolonial

Nielsen & Vistisen
Sønderbrogade 13 - Horsens
Telf. 22433

Kolonial - vin - tobak
kaffe - konserves
Stort udvalg i dybrost

NY MISSIONSHOTEL

Jørn Rasmussen, Smedegade 68
Nymonterede værelser
Byens bedste mad og kaffe
Tlf. Horsens 2 51 50

Jernbanepersonalet anbefales

Slagterforretningen

Sv. Nielsens efft.
Kurt Helmer
Kun 1. kl.s kød - flæsk - pålæg
og salater
Smedegade 46 - Horsens
Telf. 2 14 34

Hadsten Apotek

Nørregade 1 - Hadsten
Telf. 10



EBBE KROGH

Adelgade 117 - Skanderborg - tlf. 875



Bramminge

Trafikkontrollør J. H. Nielsen, Bramminge, er forfremmet til stationsforstander samme sted, hvor stfst. J. Sieck har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Assens

Stationsforstander H. C. Dunø, Bredebro, er efter ansøgning forfremmet til stfst. i Assens, hvor stfst. M. R. Sparvang er død (60 år).

Kerteminde

Overtrafikassistent L. T. Blond, Kerteminde, er udnævnt til stationsforstander samme sted, hvor stfst. C. F. Christensen har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Dødsfald

Lokofører C. A. Lorenzen, fh Haderslev, 86 år.

Lokofører S. A. T. Petersen, fh mdt Gb, 84 år.

Banarbejder C. Graff, fh Esbjerg, 81 år.

Lokofører N. P. Andersen, fh Fredericia, 80 år.

Trafikkontrollør J. E. Hartmann, fh Valby, 78 år.

Pakhusformand M. J. Skov, fh Toldpakhus Gb, 74 år.

Lokofører M. B. Nielsen, fh mdt Gb, 73 år.

Lokofører A. C. Skotting, fh Fredericia, 73 år.

Lokofører V. Jensen, fh Århus, 66 år.
Afdelingsingeniør C. L. V. Christensen, Signalvæsenet, Vanløse, 64 år.

Stationsmester L. N. Rasmussen, fh Husum, 64 år.

Togfører T. A. Beck, København L, 63 år.

Stationsbetjent N. P. Nielsen, fh Nørrebro, 62 år.

Lokofører E. K. Haarlov, fh Slagelse, 61 år.

Lokofører K. T. Albeck, Roskilde, 61 år.

Lokofører S. E. A. Munksgaard, Struer, 43 år.

Rangerformand K. F. Nielsen, Gb tog-x, 41 år.

Matros P. Hvidtfeldt, Korsør, 29 år.

Fra ♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦ forretningsverdenen

Nyt fra M. A. N.

M. A. N., der bl.a. står som leverandør af en serie dieselmotorer til Danske Statsbaner, fremstiller som bekendt også hele diesel-tog. (DB's TEE-tog kendes jo, i hvert fald af omtale, af de fleste af vore læsere.) Blandt de nyeste eksportordrer fra M. A. N., Nürnberg, kan nævnes en serie diesel-tog til republikken Tunis, omfattende 12 motorvogne og 25 styrevogne. Motorvognene er udstyret med M. A. N. dieselmotorer med 700 HK-ydelse og opbygget således, at akseltrykket bliver maksimalt 15 tons. Diesel-togene vil kunne formeres både som 2-vogns og som 3-vognstog og er specielt konstrueret til at køre under de særlige klimatiske forhold i Afrika.

Til den tunesiske præsident Burgiba skal M. A. N. yderligere levere 2 specielle vogne, der udelukkende skal bruges i statens tjeneste.

M. A. N., Nürnberg, skal desuden levere 6 3-vogns diesel-tog til den unge afrikanske republik Guinea. Disse tog vil blive

udstyret med motorer i begge ender, og i motorvognene vil der desuden blive bagagerum og 2. klasses kupeer. I mellemvognene vil der blive 1. klasses kupeer samt restaurant, bar og køkken. Alle togene vil blive udstyret med højttalere og båndoptagere, så der kan sendes musik under kørselen.

Til Guineas premierminister, mr. Sekou Touré, skal M. A. N. bygge en speciel salonvogn, der kan indkobles i de ovenfor beskrevne tog. V. J.

Forenings-nyt

Jernbaneorkester-landsstævne i Odense

Dansk Jernbane Orkester-Forbund holder landsstævne i Fyens Forum d. 17. og 18. september. Odense Jernbaneorkester, der er arrangør af stævnet, havde ansøgt Odense byråd om et tilskud til arrangementsudgifterne på 900 kr., men magistraten har nu afslået ansøgningen.

Trondheim jernbaneorkester er indbudt til at deltage i stævnet.

FREMADS FOLKEBIBLIOTEK

byder atter i år

LUTTER SENSATIONER

Først i trediverne udkom en bog med den profetiske titel: »Vi skal nok blive berømte« — 10 år senere gik profetien i opfyldelse for forfatteren: Han vågnede faktisk en morgen og var berømt. Alle landets førende litteraturkritikere loftede ham formelig på skjolde for hans store romanbedrift, »Huset med de grønne Træ«. Ikke alene erobrede han med denne roman en førstepris i en stor romankonkurrence, men i løbet af få måneder nåede bogen rekordagtige oplagstal — både her og i udlandet. Intet under, at romanen blev en bestseller, for sjældent har en dansk forfatter i den grad evnet at skabe en både underholdende og saglig stærk historisk roman.

En dansk »Borte med Blæsten«

Beretningen om Christopher Isert, der ejede slægtens horkræmmerbod på Gammelortov, men ville mere end blot handle og var mere vidtskuende end samtidens købmænd og hans store familie, er et vældigt roman-epos, der med rette af fhv. minister Arne Sørensen blev kaldt »en dansk »Krig og Fred«, et fremragende sidestykke til »Borte med Blæsten«. Man fængsles fra første til sidste side af Kelvin Lindemanns mesterpen, der maler det 18. århundredes pittoreske København lyslevende frem og samtidig fortæller om Isert-slægtens udlængsel mod troperne, hvor fremtiden ligger — hvor det nye og større Danmark

kan skabes. Vekslede mellem det hyggelige, gamle København og de livsfarlige eventyr i Afrika og Indien bliver »Huset med det grønne Træ« en uafbrudt spændende læseoplevelse, som ingen slipper, før sidste sidste er vendt.

Fra Lo-Johansen til Mark Twain

Nu kommer »Huset« i FFB — startende den 9. årgang af denne danske rekordpræstation på bogmarkedet — men desuden byder FFB i år på en lang række fornemme værker, hvoraf vi her skal fremhæve Lo-Johanssons strålende »Manden uden Navn« (Analfabeten), Silones beske anti-fascistiske »Fontamara« om de forpinte og udbyttede cafonier i Mussolinis Italien, Cronins lægeroman »Vejen frem« og Mark Twains ustyrligt morsomme »Tom Sawyer« — dertil tre danske bøger i topklasse: Gerhard Rasmussens rystende »Det sande Ansigt« (i sin tid en vældig filmsucces), Ellen Duurloos livskloge »Elsket og savnet« samt Karen Aabyes hjertevarme »Fruen til Kejsergården«.

Topudstyr for små penge

Igen i år byder FFB på 10 bind i litterær topklasse — skont priserne stadig er ufatteligt lave (kun 3,85 kr. for en bog på gennemsnitligt 250 sider) er bogudstyret

stadig fornemt: letlæselig typografi — godt papir — kunstneriske bogomslag — og, for de indbundne udgavers vedkommende, smukke bogbind med moderne overtræks-papir, 22 karat guldtitler og elegante ryg-materialer. Tænk — i 1960—61 at kunne tilbyde en indbundet bog til 5,85 — kun en daler for et solidt elegant bind! Fagfolk siger, at det er uhorrt — og vi istemmer gerne.

Årsagen til FFB's lave priser er ene og alene seriens kvalitet, der igen har skabt de store oplag, der gør den rekordlave pris mulig. Endnu en årsag til de lave priser er, at FFB kan få ikke blot i boghandel, men også gennem FFB's aktive bog-forkæmpere, bogombudene på arbejdsplad-serne og i foreningerne. Man slipper for alle ekstraudgifter til porto og opkrævning m.m. og får bogen til forlagets pris — altså 3,85 hft. eller 5,85 indbundet.

Gyldendals Tranebøger

Hvad skal vi ha' til middag?

Unægtelig en særpræget titel i det litte-rære selskab. Men bogen er også kun en kogebog, eller rettere, en hjælper for den fortravlede husmor, der ikke altid har stun-der til at tænke dybere over, hvad fami-lien skal beværtes med til middag netop i dag. Bogen giver sin læser anvisning på middagsretter til *alle årets dage*, højtider-ne inclusive. En god og billig hjælper i en forjaget tid.

Forfatter: Lise Bræmme.

Hemmelighedsfulde fortællinger

Edgar Allan Poe fængsler sin læser på en egen behagelig og kultiveret måde. I hans »Hemmelighedsfulde fortællinger« foregår der grufulde og makabre ting, men man ræddes ikke under læsningen. Den lidt docerende fortælleform, der i mangt og meget minder om Conan Doyle, er hyggelig og fornøjelig adspredelse. Bedst af novellerne er uden tvivl »Guldbillen«.

Mødet ved Milepælen

En ypperlig bog. Sigurd Hoel er en fremragende forfatter, og hans emne i den-ne bog er et problem, der taler til ens eget jeg. Uden at optræde som dommer dykker han ind i det enkelte menneskes dybder, og med mesterlig psykologisk indfølelgs-evne skildrer han de tanker og ideer, der får de menneskelige sind til at reagere på trods af ydre påvirkninger. »Mødet ved Milepælen« er både spændende og følsom læsning. En milepæl i den fornemme serie af Tranebøger.

Det forsømte Forår

Hans Scherfig tager sin læser med til studenterjubilæum, med strejftog tilbage til skoletiden.

Man tager et lunt grin undervejs. Hans typeskildring er ladet med humor, og re-plikkerne er til tider et helt festfyrværkeri af morskab. At skildre handlingsforløbet vil være synd for de mange kommende læsere af denne humørsprende bog, ale-ne bogens introduktion: »For en del år siden døde en ældre mand på Østerbro efter at have spist et maltbolsje« er nok til, at man spænder forventningerne i de helt store højder. Der er mord i »Det forsømte Forår«, men der er frem for alt en bega-vet forfatters satiriske skildring af en ræk-ke tro samfundstjenere som disciple i sko-len og som værdige borgere, udstyret med både begavelse og ligtorne.

Pris pr. bind: kr. 3,75.

V. J.



Næstsidste nyt

Nydelseslysten ligger dybt begravet i menneskene. Det er vi alle klar over, for hvem sætter ikke pris på en god chaise-long, varmedunk, skønne glansbilleder, blodbudding og solbærrøm — og en skøn solnedgang?

Men nydelserne bør ikke overdrives. D.v.s. her kommer karakteren ind i bil-ledet. På forhånd ved vi, at der skal en stærk moral til at sælge elastik i metermål, men vi advarer alligevel mod overdreven nydelse af fornævnte ting.

Selv en bog har en bagside.

For hønseavlere og andre

Man drøftede hønseavl, og familiens lidt ældre tante forklarede om sine flotte hvi-de racchons og sin ikke mindre flotte røde hane.

— Men, bemærkede en af de medrej-sende i kupeen, hvis De vil holde de hvide italienerne racerene, kan De da ikke lade dem gå sammen med en rød hane.

— Jo, svarede tanten, jeg har klaret den sag; jeg tager hanen ud af hønsegården hver nat.

Fra pakhuset

Godsekspeditøren tog sig en runde på stationens pakhus og ser en portør, der går og bærer på en tung kasse:

— Har De ingen sækkevogn? spørger godsekspeditøren.

— Nej, det har jeg ikke, men vent bare til godsekspeditøren er gået. — så er der sækkevogne nok!

DSB Kino

En dame henvender sig ved biografens billetsalg og beder om en fællesbillet til Lille Skensved, men hun blev meget for-nærmet, da man oplyste hende om, at »Den hvide Verden«, som er biografens navn, kunne føre hende til det meste af verden, men ikke til Lille Skensved.

Hvad er et budget?

Han havde hørt på de voksnes samtale — og bagefter spurgte han faderen:

— Far, hvad er egentlig et budget?

— Tja, min dreng, det er sådan et slags

system, efter hvilket man bekymrer sig, for man gi'r sine penge ud i stedet for bagefter.

Et posteringspørgsmål

Nu, da DSB omsider har fået mere end balance på regnskabet, må man måske spørge, i hvor høj grad dette skyldes plan-økonomi fra II distrikt.

Nærmere eftertanke

Efter at den udenlandske presse var ble-vet forevist det store og moderne hospi-talskompleks, blev der budt på en forfrisk-ning, i hvis kølvand der ved den efterføl-gende pressekonference lød et fornuftigt spørgsmål til sygehusinspektøren fra en kvindelig reporter ved et dametidende i Oklahoma, — — nemlig om man også havde overvejet, hvad den store bygnings-masse skulle anvendes til, når nu alle pa-tienterne var blevet raske og udskrevet.

Livet er farligt

— Hun elsker mig ovenud, — skønt hun er ved at kradse øjnene ud af hovedet på mig, — ak, sådan er den — den kær-lighed — — !!

— Ja, — den der siges at gøre blind!!

Ved realeksamen

— Fortæl os lidt om rygsøjlen!

— Ja, — det er en søjle af hvirvler. —

På den ene ende sidder hovedet — —

— Og på den anden ende?

— Der sidder vi!

Alt har en forklaring

— Hvor er det dog meningsløst med alle disse bjerge; — man skal hele tiden køre på det lille gear!

— Ja, skrupforkert, — men de er jo nok lavet, for at disse hersens bjergbestigere kan have noget at falde ned fra!

. . . og så var der

Stationsforstander H., der ikke kunne fordrage at blive tituleret »stationsforstan-der« uden for tjenesten, så rødt, da en bekendt en årle morgen på den stille villa-vej tilråbte ham et muntert:

— God morgen, stationsforstander.

— Godmorgen, hr. fabrikant af skjorter, undertøj og pyjamas.

LIND HANSEN

KULTORVET 14 · C. 6288

LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILLEDMALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN

Aarhus

Frugt- og Grøntforretningen

»Marselis«

N. Søgaard
Marselis Boulevard 80
Frugt - grønt - blomster
Telf. Århus 4 21 37

Jernbanefamilierne handler
selvfølgelig i

Skotøjsmagasinet

I. C. Mortensen
Frøderiksgade 78 (v/ Rådhuset)
Telf. Århus 3 45 96

Florentiner Conditoret

Jernbanepersonalet anbefales
De Mezasvej 18, Århus - Tlf. 2 03 95
1. kl. brød og kager
Åben hverdage til kl. 21

Jernbanens folk anbefales

vognmand Kaj Skov

Jærgårdsgade 78, Århus
Kul - Koks - Brænde
Leveres overalt
Tlf. 2 79 65

Mejlgades Osteforretning

L. B. Hansen, Mejlgade 69, Århus
Stort udvalg i oste og konserver
Tlf. 2 13 90

Jernbanepersonalet anbefales

Slagterforretningen

P. Jensens efft.
Sv. Henriksen
Vestergade 25A - Århus
telf. 2 38 36
1. kl.s kød - flæsk - pålæg - salater

Trikotageforretningen

Tage Hansensgade v. Kiosken
Stort udvalg i trikotage og
lingeri.
Telf. Århus 3 10 76

Frugt- og grøntforretningen

Grethe Madsen
Museumsgade 2 - Århus
1. kl.s frugt og grøntsager
Telf. 2 18 05

Carl Røhl

Blikkenslager

Alt byggearbejde og reparationer udf.
Otto Rudsgade 19, Århus - Tlf. 6 92 38

Jernbanepersonalet anbefales

ANKER SØRENSEN'S

Kolonialforretning
Kolonial - Vin - Tobak - Kaffe
Marstrandsgade 26, Århus - Tlf. 2 13 05

Brdr. Kofoed

Stenhuggeri - Marmorvarefabrik
Østboulevarden 11, Århus
Tlf. 2 23 44

S. Brandstrup Kolonialforretning

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

Tandlæge P. Rasmussen

Viborgvej 113
Århus - telf. 5 51 05
Kons. 9-16 - lørdag 9-12

Slagterforretningen

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

Malerfirma

H. Chr. Secher & Co.

Indehaver: E. Hansen
Mejlgade 24 - Århus
Telf. 25675

Aktieselskabet

Brødrene Dahl

Århus

MAJA GAMMELGAARD

Bog- og papirhandel
Ny Munkegade 4, Århus - Tlf. 2 17 37

TAGE HANSEN

* Tapet - Malervarer
* Linoleum
Nørregade 49, Århus - Tlf. 3 22 88

Aarhus Bedemands- og Begravelsesforretning

H. J. Madsen
Ring til 2 28 66
(også søn- og helligdage form.)
Jærgårdsgade 17-19, Århus

Poul Jørgensen

Advokat
Kannikegade 12, 2. tv., Århus
Tlf. 2 01 31

Jernbanepersonalet handler i

E. B. M.

Østergade 1, Århus - Tlf. * 2 17 77

K. Søndergaard

Auto værksted
v. N. Zaremba - Tordenskjoldsgade 73-75
Stort reservedelslager
Tlf. *6 86 88

EL HELGE PAULSEN



Aut. El-installatør
Aut. El-installatør
Harald Jensens Plads 1 A
Århus - Tlf. 3 04 15

Aarhus opland

KØBMAND

GUNNAR SABROE

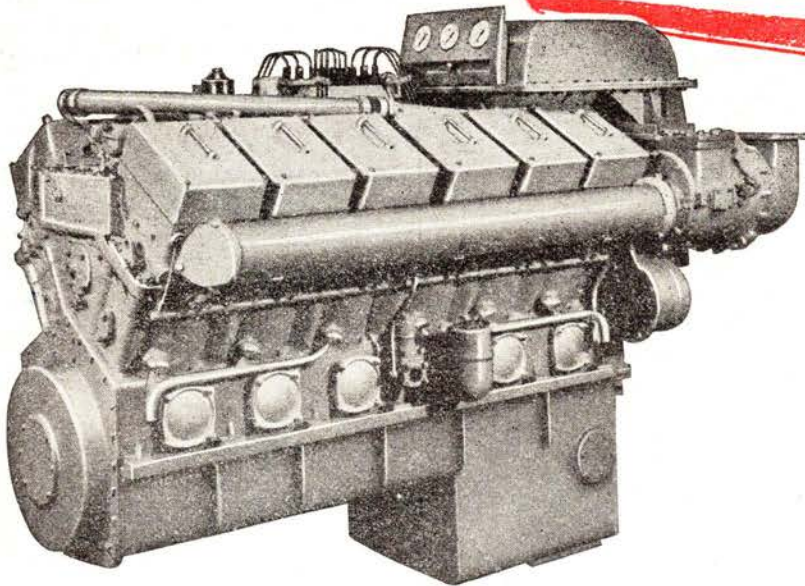
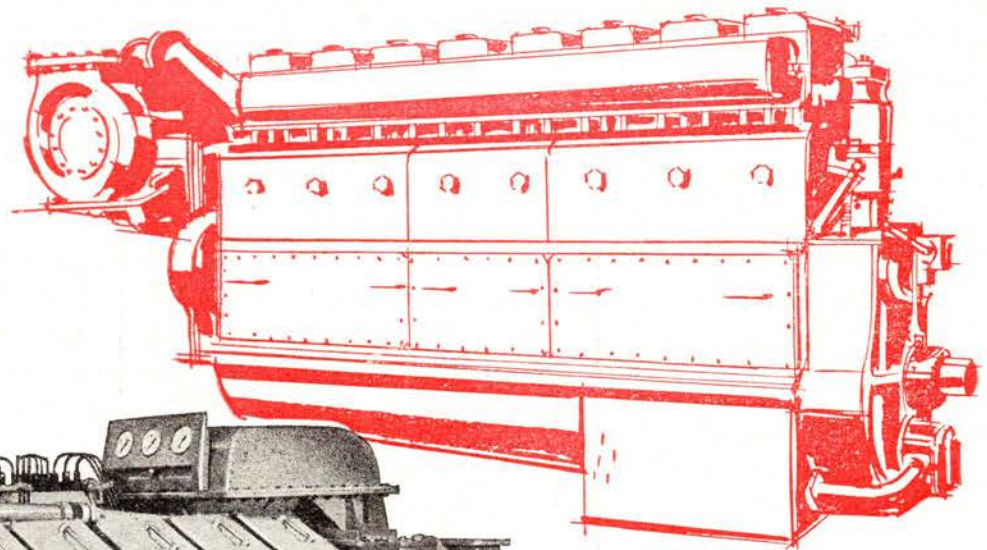
Bernstorffsvej 46 - Viby Jyll.
Kolonial - vine - tobakker
spirituosa - konserver
Prøv vor specialitet i kaffe
Telf. Århus 4 14 61

Jernbanepersonalet mødes

hos »ELKA«

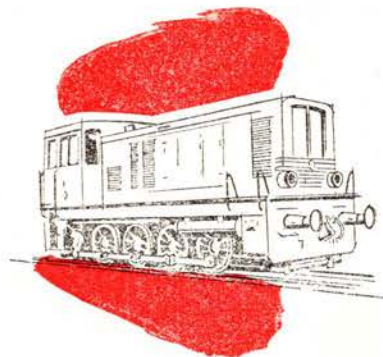
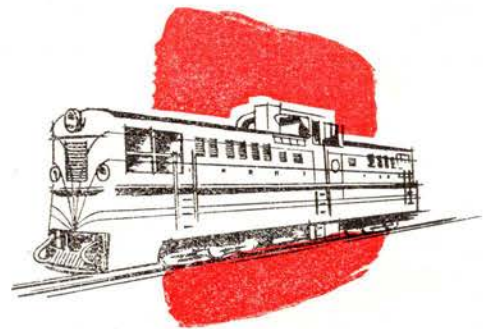
Silkeborgvej 225 - Åbyhøj
Selskaber indtil 300 kuverter
Telf. 5 79 99. (Ny vært.)

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-NÜRNBERG AG · WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO ^{A/S}

VESTER FARIMAGSGADE 1 - KØBENHAVN V. - TELEFON MINERVA 2062