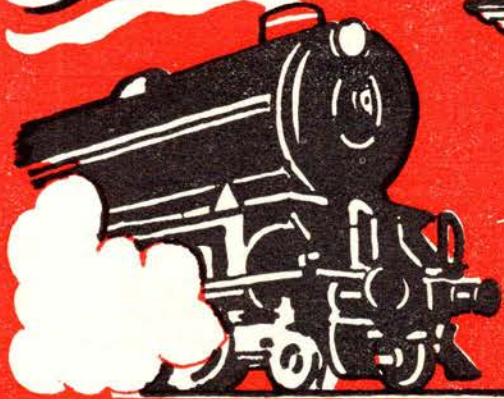


Jernbane-Bladet

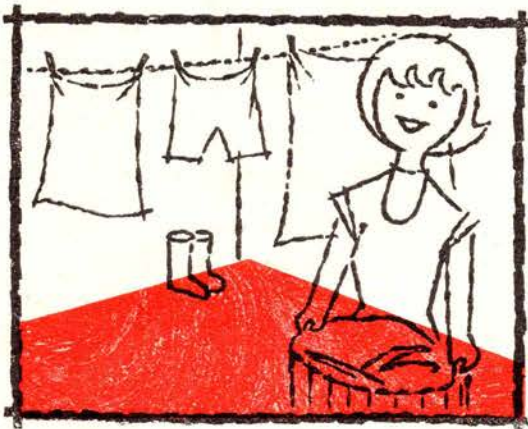


FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

MULTI PLAST



. . . Fler-farve malingen med
de mange muligheder . . .



Med MULTI-PLAST kan De forny gamle, slidte gulve til en overkommelig pris – og opnå en række fordele, som alene MULTI-PLAST kan give Dem. Der er utallige steder, hvor en behandling med MULTI-PLAST vil være den eneste rigtige. Kælderrum, garager, altaner, køkkener eller bryggers, entreer, vindfang, hobbyrum, kakkellovnskroge, trapper og gange etc. etc. – overalt, hvor kedelige grå cement- og asfaltgulve findes, vil De med et slag kunne skabe nyt liv – ny skønhed ved behandling med MULTI-PLAST!

S. DYRUP & CO. A/S

Danmarks mest moderne farve- og lakfabrik.

Esbjerg

ESKE PETERSEN

Gas – Vand – Sanitet
Havnegade 148
Esbjerg – Tlf. 4685

„OSTEBODEN“

A. Madsen
Torvegade 50 – Esbjerg
Tlf. 2802

Viggo Christensen

Esbjerg Specialoptik
Kongensgade 64 – Esbjerg
Tlf. 829

Ribe

Ribe og Omegns BRUGSFORENING

Tlf. 76 – Ribe

Aktieselskabet Ribe Maskinfabrik

Leverandør til DSB
Ribe – Tlf. 206 – 423

LANDBOSPAREKASSEN for Ribe og Omegn

Torvet – i byens centrum
Tlf. Ribe 40

H. Holm Petersson

Aut. El-Installatør
Dagmarsgade 4 – Ribe
Tlf. 162

Hundegades Damefrisørsalon

Metty Spaabæk
Alt i moderne hårpleje
1. kl. nobel betjening
Hundegade 22 – Ribe – tlf. 870

Kolding

C. A. Stæchmann & Søn

BMW cykle- og våbenforretning
Søndergade 27 – Kolding
Tlf. 867

Bramminge

AAGE C. PAHUUS

Aut. SMC forhandler
Ribevej 2 – Bramminge
Tlf. 107 – 307

BERTRAM NIELSEN

Slagtermester – Storegade 8
1. kl.s kød og flæsk
Telf. Bramminge 240

Bramminge Bog- og Papirhandel

Bent Schack
Telf. 61

Grindsted

Vi mødes på HANSEN'S HOTEL

J. Storgaard
Borgergade 22 . Grindsted
Telf. 3

Tandlæge Bent Gustenhoff

Borgergade 10 – Grindsted – Tlf. 610

Ringkøbing

DAMPVASKERIET

Grønnegade 14 – Ringkøbing
1. kl. skånsom vask
med en duft af renhed
Tlf. Ringkøbing 622

FEDDERSEN'S Blikkenslagerforretning

Ved Stranden 18
Udfører arbejde for DSB
Tlf. Ringkøbing 173

Vejen

E. Bjørnkilde Bageri og Conditori

Nørregade 44 – Vejen
Tlf. 54

Jernbanens damer anbefales

Parfumeri Guldborg

Nørregade 90 – Vejen
Tlf. 336
Stort udvalg i toiletartikler, bijouterie
og gaveartikler

Rekord Vask

Nørregade 90 – Vejen – Tlf. 646
en ren fornøjelse

Skjern

RECORD VASK

Marie Andersen
Bredgade 81
Skjern – Telf. 737

Skjern Cykelager

Cykler – Cykledele
Gummi en gros
Tværgade 2 – Skjern – Telf. 176

Martin N. Bonde & Co.

Aut. el-installatør



Udfører arbejde for DSB
Tlf. Skjern 82

Damefrisørsalonen

Mette Holm
Bredgade 72 – Skjern – Tlf. 402
1. kl. holdbar hårpleje
Nobel betjening

Det kolde Bord

Østergade 22 – Skjern – Tlf. 255
Alt i pålæg – salater –
hjemmel. leverpostej – konserver
Små varme retter

A. Honoré & søn



Isenkram – køkkenudstyr
glas og porcelæn

Torvet . LEMVIG . Telf. 408

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

Stationsmester

H. E. Rybro, M. D. F. (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Redaktionssekretær:

Togbetjent V. Jonvald - Hvidovrevej 258

Tlf. 78 36 42

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement

9 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

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

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

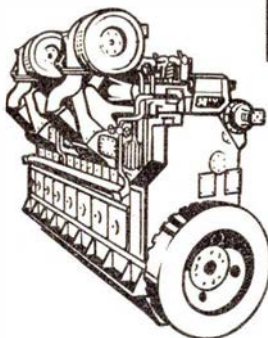
Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

SEPTEMBER 1960

Dette nr. indeholder:

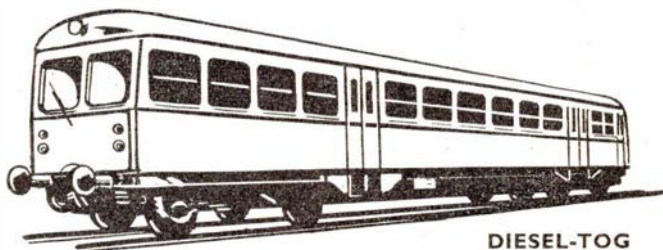
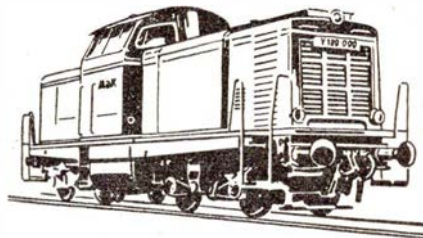
Lukkelov contra turisme	side 195
Månedens emner	» 196
Fynske roebaners sidste sæson.	» 197
Vi har modtaget - Klageprotokol og brevkassen	» 198
Spejderjambore - trafik på Fyn	» 200
Mens vi venter på tog	» 202
Det er ikke alle, der ved	» 203
Dagligliv i garderoben	» 203
Broforbindelserne Fyn-Langeland	» 204
Jernbanefolkenes dag i Rusland	» 206
Særpræget roebane materiel	» 207
Erindres det	» 208
Banegårdsrestaurationen i Odense	» 208
Månedsmagasinet	» 209
Privatbane nyt	» 209
Ny vejafmærkning	» 211
Foto bobby	» 213
Personalía og Forenings-nyt	» 213
Bog-anmeldelser	» 215
Hunden på	» 216

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

Rejselekture

Til efterårskonfirmationerne

anbefales kioskerens store udvalg i
telegrammer fra de førende kunstforlag

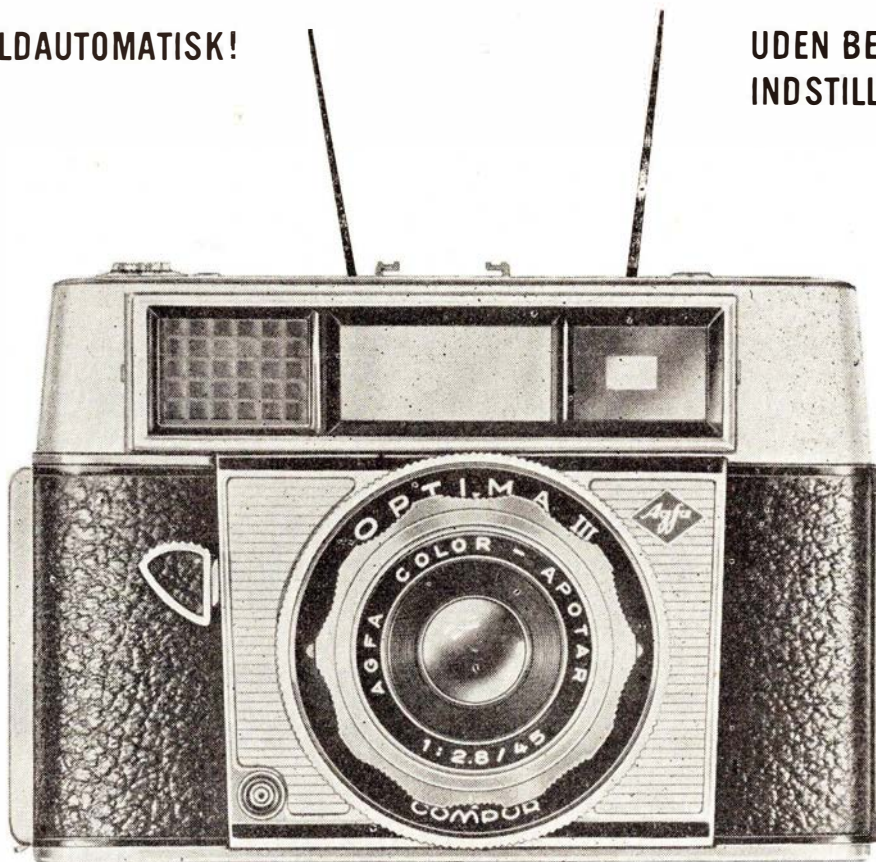
Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

FULDAUTOMATISK!

UDEN BESVÆRLIGE
INDSTILLINGER!



- »MAGISK« UNIVERSALKNAP
- LYSINDIKATOR I SØGEREN
- FOTO OGSÅ I TUSMØRKE

OPTIMA III er udstyret med en Compur Speciallukker, som arbejder trinløst helt op til så hurtig en tid som $\frac{1}{500}$ sekund ved enhver filmfølsomhed mellem 110 og 25⁰ DIN.

Så snart hurtigoptrækket er spændt, lyser det grønne signal for gode fotos. Hele tiden testes motivet, uafbrudt kontrolleres lyset. Forsynet med Agfa Color-Apotar 2,8/45 mm.

AGFA OPTIMA III



KRONER **498⁰⁰**

Der findes også AGFA OPTIMA
til Kr. 288.00 og Kr. 420.00.

Lukkelov kontra turisme

Handelsstandens dårlige turist service

Ih, hvor kunne vi have det dejligt, og hvor kunne tilværelsen være behagelig for os alle, hvis ikke *misundelse og brødnid var kommen ind i verden.*

Det er efterhånden gået op for alle, at den stadigt voksende strøm af udenlandske turister er af meget stor økonomisk betydning, og man er klar over, at skal indtægterne af turister fastholdes og (helst) forøges, skal der gøres noget, for at turisterne kan finde opholdet her bekvemt og tiltrækkende. Det er ikke nok at vise dem et smukt og smilende sommerlandskab og en del såkaldte seværdigheder, de skal også have en god og fornuftig betjening og behandling på hoteller og restauranter uden optrækkeri og ublu betjeningsafgifter, der skal være adgang til hurtig og bekvem befording med baner, busser og skibe, og frem for alt må de ikke i de 16—18 af døgnets timer samt på alle søn- og helligdage løbe pannen mod lukkede butiksdøre og være afskåret fra at købe noget udover blade og postkort. Lad gå, at vi selv finder os i sådanne mærkelige og forældede tilstande, men vi kan ikke byde vore gæster det, hvis vi ønsker at se dem mere end en gang.

Turistforeningerne er helt på det rene med, at de lukkede butikker er en kraftig bremse på turistlivets udfoldelse, og forsøger derfor til alles fordel at lirke lidt ved lukke-

lovens strenge bestemmelser, ved foreløbig at søge lovhjælp til, at kiosker på de større banegårde må holde åbent efter behov og handle med alle sådanne varer, som fortrinsvis sælges til turister. Turistforeningernes ønsker i denne henseende vil formodentlig i nogen grad blive imødekommet til trods for kraftige protester fra handlende, som ikke selv kan have nogen direkte fordel af en sådan ordning, og som derfor af simpel brødnid og misundelse vil hindre, at andre tjener noget derved. Men som sædvanligt med den slags ting bliver ordningen sikkert med så mange indskrænkninger, at fordelene bliver tvivlsomme. Lovgivningsmagten vil her, som i andre tilfælde, frem for alt undgå at træde misundelsen og brødniddet over tærne. Man tør ikke rigtig pille ved den hellige lukkelov, der har været betragtet som et kulturfremskridt, hvad den måske også i sin tid var, indtil den gik over gevind, og tiderne og forholdene ændrede sig. Man lukker øjnene for, at lukkebestemmelserne er håbløst forældede og utidssvarende, til gene ikke alene for turister, men også for alle an-

dre. Desuden er lukkeloven et indgreb i den personlige frihed, den enkeltes frihed til at handle, når man vil og lukke, når man vil. Man råber om frihed og blærer sig af at leve i et frit land, men samtidig forlanger man lovgivning og restriktioner på områder, hvor det for almenvellet hverken er påkrævet eller ønskeligt, men kun tjener til at tilfredsstille en enkelt stands snæversynede misundelse og brødnid. Forstå det, hvem der kan. Det ville selvfølgelig være det eneste fornuftige helt at afskaffe alle bestemmelser om butikslukning, så ville det hele sikkert hurtigt ordne sig og finde et rimeligt leje, så en passende del af konsumvareudsalgene holdtes åbne på de tider og de steder, hvor der er behov derfor.

Så langt kommer vi imidlertid ikke foreløbig, det vil de nævnte mindre pæne menneskelige egenskaber sørge for. Det vil derfor være et fremskridt, om vi kommer så langt, at man, på alle større banegårde uden for de almindelige lukketider, kan købe, hvad man ønsker, således som det er tilfældet mange steder i udlandet. Men det er ikke tilstrækkeligt, at man kan købe tobak, postkort og souvenirs, man skal kunne få alle slags konsumvarer foruden sådanne ting, der fortrinsvis sælges til turister. Tænk på de mange, der dagligt kommer hjem fra rejse til et tomt spisekammer, ville det ikke være rimeligt, om de

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

på banegården kunne forsyne sig, når andre butikker er lukket?

Velsagtens for at få sagen til at glide og for at lukke munden på de misundelige, har der været fremsat forslag om, at branche-foreningerne skulle drive udsalgene på banegårdene. Dette kan måske være udmærket, men det vil næppe være tilfredsstillende for banerne, der, som udlejere af de eftertragtede salgssteder, i dette tilfælde vil være afskåret fra at leje ud til andre, og derfor vanskeligt opnå det fulde udbytte af udlejningen. I alle til-

fælde bør sagen være genstand for den største opmærksomhed også fra banernes side. Ikke alene på grund af lejeindtægterne, som kan opnås, men også på grund af den indirekte betydning velordnede og altid åbne udsalg på banegårdene vil have.

Hvis vi er ærlige overfor os selv, må vi jo indrømme, at det er turisternes penge, vi ønsker. Derfor er det da helt ravsuskende galt at holde butikkerne lukket det meste af tiden og derved hindre dem i at komme af med pengene.

Aros.

Månedens emner . . .

Generaldirektør P. E. N. Skov om banerne

På De Danske Privatbaners Fællesrepræsentations årsmøde i Fakse Ladeplads kritiserede generaldirektøren i et foredrag Folketingets stilling til den forretningsmæssige drift af statsbanerne.

Udgifterne til lønninger til DSB personalet udgør mere end 70 pct. af de samlede udgifter. Denne post er den eneste, hvor der kan foretages nedskæring. Det skal dog ikke ske gennem lønnedskæring, men ved en fortsat mekanisering og rationalisering af banerne.

— At vort regnskab skal belastes med beløb til afskrivning og forrentning motiveres med, at statsbanernes regnskab skal opstilles forretningsmæssigt. Men deraf må efter min mening til gengæld følge, at vi ikke belastes med udgifter, som ikke har noget med forretningsmæssig drift at gøre. Derfor stritter vi imod, når vi får pålagt udgifter, som intet har med forretningsmæssig drift at gøre, f.eks. når vi tvinges til at bevare vore damplok af hensyn til en krigssituation. Og det har jo heller ikke meget med forretningsmæssig drift at gøre, når man fra folketingets side siger, at man ikke kan gå med til en ønsket for højelse af kortpriserne på grund af boligsituationen.

— Lad mig i denne forsamling endvidere sige, at det også er kravet til os om forretningsmæssig drift, der gør, at vi må stritte imod, når privatbanerne ønsker at bevare fordele, som belaster vor økonomi.

Generaldirektøren oplyste, at alene en enkelt dyrtidsportion betyder en merudgift for statsbanerne på mellem 4 og 6 millioner kroner.

Sikring af overskæringer

Fra flere sider kræves det, at automatiske bomme skal afløse blinklysene.

— For os jernbanefolk, der mere og mere går over til at bruge lyssignaler, lyder dette mærkeligt. For øvrigt viser det sig, at det kan være lige så farligt at køre ud fra en sidevej til en hovedvej uden at se sig for, som at overse et rødt blinklys, og dog er der ingen, der for alvor tænker på at opsætte bomme på sådanne steder. Det er jo også farligt i et gadekryds at gå over for rødt lys, men heller ikke her bruges der bomme.

Ved fjernstyring og den dermed følgende automatik kan man forøge et spors kapacitet med 80 pct. En enkeltsporet banes kapacitet øges så meget, at man kan udskyde det tidspunkt, hvor man ellers måtte anlægge dobbeltspor. Det er derfor, man indtil videre kan undgå at bygge dobbeltspor i Sønderjylland.

Jernbanernes fremtid

— Den stadige koncentration af arbejdet har også stor betydning for kontorerne. Det er nu muligt at samle meget af dette arbejde i generaldirektoratet, så vi med fordel kan gøre brug af de mest moderne kontormaskiner og lade maskiner udføre det arbejde, som tidligere krævede personale.

— Bortset fra den særlige trafik, som navnlig ved storbyerne skal afvikles inden for det, der kaldes bolig-arbejds trafik, og som stiller meget store krav til kapacitet, vil jernbanernes største opgave blive at

tage sig af den mere langvejsbetonede trafik. Denne trafik vil vedblivende med stor fordel kunne afvikles pr. jernbane, når banerne får mulighed for at gøre brug af den mest moderne teknik.

— Det gælder trækraften, hvor fjernstyrede lok ligger inden for det muliges område. Det gælder sporvedligeholdelse, hvor maskinen i stadig større omfang vil overtage arbejdet. Og det gælder i øvrigt alt arbejde både i sikkerhedstjenesten og mere direkte arbejde med person- og godsbefordring. Hvis man vil fritage vort regnskab for sådanne udgifter, der intet har med den forretningsmæssige drift at gøre, uden for, når takster og andre driftsbetingelser skal afgøres, så skal vort regnskab nok få et udseende, som ingen kan være kede af — bortset fra de, der nu engang er stærkere interesseret i andre transportformer.

Når der kan opnås billigere befordring pr. landevej end pr. bane, skyldes det i de fleste tilfælde, at bilerne arbejder med lavere personaleudgifter, og det troede generaldirektøren ikke, de kan blive ved med. Det er i hvert fald givet, at det lønmæssigt er billigere at befordre 500 tons med tog end med bil. Ved togbefordringen kræves højst to mands betjening, mens 25 lastbiler i hvert fald kræver 25 chauffører.

Ved at lave fjernstyring fra Nyborg til Odense er således sparet 33 mand. Der er sparet en løn på ca. en halv mill. kr. om året, og da fjernstyringsanlægget koster ca. en kvart mill. kr. om året, er det en god forretning.

Nordisk Jernbanemænds Union

der omfatter 130.000 jernbanemænd, har på sit repræsentantskabsmøde, der blev holdt på Nyborg Strand, droftet en række problemer vedrørende jernbanemændenes interesseområder. Fra mødet udsendtes en resolution, hvori det hedder:

NJU er af den opfattelse, at de nuværende tilstande er irrationelle og medvirker til fordyrelse af omkostningsniveauet i det hele taget. Man erkender, at der må være mulighed for konkurrence inden for transportvirksomhederne, men finder på den anden side, at transportproblemet i et moderne samfund med voksende international vareudveksling og fællesmarkedet spiller en så afgørende rolle, at det nu som ingen sinde tidligere er nødvendigt med en koordinering af transportmidlerne.

Det overdimensionerede transportapparat må for eller siden føre til helt uholdbare forhold og blive en meget stor hindring for en planmæssig udbygning af landenes industri- og erhvervsliv.

NJU mener derfor, at det må være

samfundets opgave at gennemføre regulering, eventuelt dirigering af transportmidlerne. Særlig vigtigt er det i denne forbindelse, at der tages hensyn til kollektive transportmidler, således at disse fortsat bliver i stand til at løse deres specielle opgaver.

Jernbanestationen i Sønderborg

bliver i Jydske Tidende gjort til genstand for følgende beskrivelse:

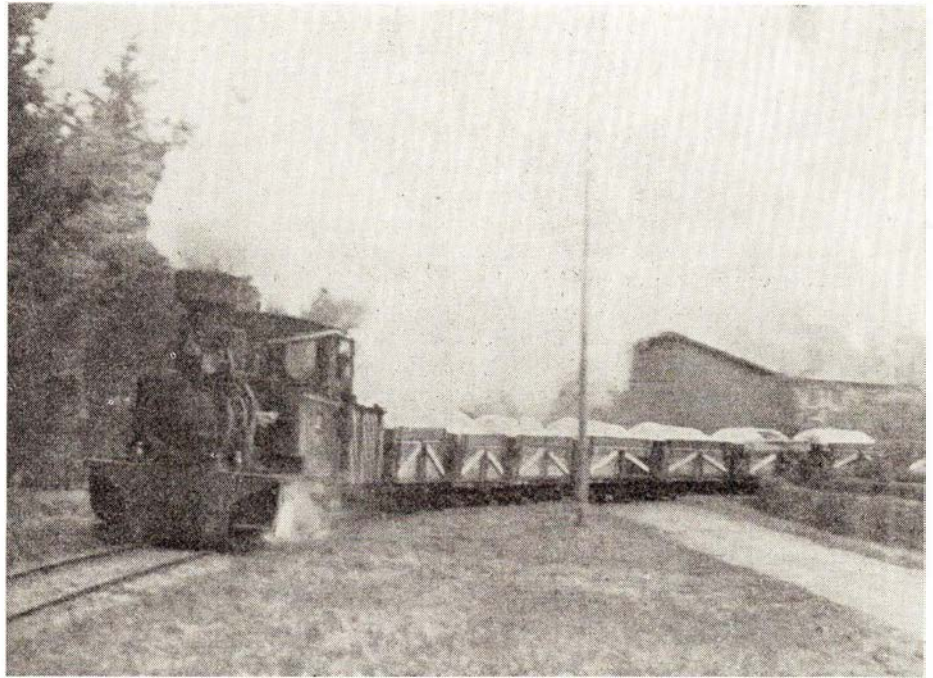
I årevis har der været talt og skrevet om, at hovedbanegården i Sønderborg skulle ombygges og moderniseres, uden at der tilsyneladende er sket andet og mere, end at alle — også statsbanerne — har erkendt, at moderniseringen var mere end tiltrængt, ja faktisk er banegården i stærkt forfald.

For et par år siden nedlagde man restaurationen i forbindelse med ventesalen, der siden har henligget som en forladt flygtningebarak. I et hjørne står en gammel kakkelovn, som en banemand har til opgave at holde ild i, når kulden sætter ind. Hvor der for var restaurationsdisk, ligger en del affald i et hjørne, og på de alt andet end pletfri vægge findes et par portrætter af vort kongepar. Nogle skrobelige stole og et par borde udgør hele møbleringen. Ikke så underligt, at det ventende publikum foretrækker at opholde sig i gangen eller på perronen. Den gamle toiletbygning minder også om en forhistorisk levning, og de barakker, der er overladt det tjenestegørende personale, er ligeledes under al kritik og uden spor af hygge og komfort. Udenomspladsen er således, at til- og frakørsel til banegården er vanskelig, og der er kun en smal parkeringsplads.

Hobro — Løgstør

Der er for lidt at køre med på den bane, og det synes ikke at være blevet bedre, efter at Viborg—Ålestrup banen er indstillet. Det synes heller ikke at være rutebilerne, der har taget trafikken, selv om man har ladet de bedste og hurtigste forbindelser overgå til disse. Tilsynelad-

Fynske roebaners sidste sæson



Roetoget på vej fra Assens med roealfald

Under 2-spaltet overskrift meddeltes den 26/8 1960 i et fynsk dagblad, at roebanerne under Assens sukkerfabrik (d.v.s. alle fynske roebaner) må påregnes at køre sidste gang under indeværende års roekampagne.

Læsere ved sikkert, at Gørlev-banerne er likvideret fra og med i år, og for eventuelle interesserede kan man altså kun anbefale, at påtænkte besøg ved de fynske roebaner realiseres i dette år.

Ganske vist mangler endnu afsluttende forhandlinger med roedyrkerforeningen, men om disses resultat er der vel næppe nogen tvivl, og man kan ikke noksom beklage, at landets næstsidste roebanesystem nu også må gå over i historien.

En del af lokene fra Gørlev Sukkerfabriks nu nedlagte roebanenet er kommet til Lolland, hvor de skal erstatte ældre og mindre roebanelok.

Sammen med rutebilerne er der ret gode dende har rutebilerne til daglig også alt for lidt at køre med. Man undres over, at en så stor og god egn som Vesthimmerland ikke kan bære en bane, og at de ret store stationsbyer som Nørager, Ålestrup, Års og Hornum samt Løgstør ikke giver flere rejsende. Er det banernes skyld? Det synes ikke at være tilfældet.

og hurtige forbindelser, så der synes kun at være den forklaring, at egnen er mere end normalt forsynet med privatbiler, eller at menneskene der rejser mindre end andre steder. Og i alle tilfælde er der mulighed for, at banen for eller senere bliver nedlagt.

Der er flere baner i yderkanterne af

To oaser på Københavns Hovedbanegård



**Hovedbanegårdens
Restaurant**

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft



Nyt fra hele verden

Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Tegnefilm

— vi har cinemascope

Central 13540

landet, der er stillet på samme måde, og ser man nøjere efter, er der vel ikke noget mærkeligt deri. Det er jo ikke noget banerne er ene om, dette at de yderste strækninger ikke betaler sig direkte. Det samme gælder sporveje, buslinier og mange rutebillinier, de kører alle mere eller mindre tomme ved de yderste ender af linierne. Det ville for alle disse trafikmidler tilsyneladende være en økonomisk gevinst, om de kunne nøjes med at køre, hvor der er fuldt hus. Men alligevel skærer man ikke de yderste ender af. Man drømmer ikke engang om at gøre det eller om, at det ville hjælpe på økonomien i det lange løb. Hvorfor vil man så gøre det ved banerne? Mon ikke det vil gå sådan, at begynder man at skære de yderste strækninger af, fordi de ikke betaler sig så godt direkte, vil man kunne fortsætte, indtil der ikke er mere tilbage?

E.

Vi har modtaget . . .

Togenes renholdelse

Selv om jernbanerne ikke mere er så dominerende i folks bevidsthed, er det alligevel forbavsende at se, i hvor høj grad man interesserer sig for toggangen og banernes forhold. I særdeleshed når det gælder at kritisere. Der er desuden det mærkelige ved det, at folk i meget stor udstrækning personificerer Statsbanerne med den for tiden værende generaldirektør og altid nævner ham ved navn uden at tilføje titel. Man siger uden nærmere forklaring Skov, Terkelsen, Knutson og går ud fra, at så ved alle, hvem der menes. Dette er udtryk for en popularitet, som ingen anden embedsmand bliver genstand for, og som kun ganske enkelte meget fremtrædende politikere opnår. Der er næppe en af hver ti tusinde her i landet, der aner noget om, hvad generaldirektøren for Post- og Telegrafvæsenet hedder, så lidt som man har rede på navnene på højere embedsmænd og ministre, men Skov og Kampmann kender alle i en sådan grad, at man finder det mærkeligt, de ikke nævnes ved fornavn.

Alt dette kommer nu ikke togenes renholdelse så meget ved, men jeg kom bare til at tænke over det, da jeg forleden traf min kolonihave-nabo Hansen. Vi fik os en sludder over hækken, og det første, han sagde, var: »Jeg skulle egentlig have snakket med Skov. Men jeg kan jo også skrive til ham.« Jeg troede, han talte om Jens Skov, som har have lidt længere

nede i gangen, men i samtalens løb gik det op for mig, hvem han mente.

»Jo, ser du,« fortsatte han, »jeg rejste igen tirsdag, og jeg rejste begge veje med til Flensborg i mandags, jeg kom hjem Nordpilen. Det er nu ellers et gesvindt bette tog det. Tre timer hver vej, det er godt.«

»Jeg troede, du altid kørte i bil.«

»Ja, men det kan aldrig betale sig til sådan en tur, ellers plejer jeg jo at tage bilen. Men det er meget hurtigere og nemmere med tog, og det er da også meget billigere.«

»Det er indlysende. Men var det det, du ville snakke med Skov om?«

»Ja. Der var nemlig noget, jeg var utilfreds med. Og det skulle han nu have at vide.« (Her gik det op for mig, hvem Skov han mente.) »Der var så beskidt alle steder i det tog, særlig toiletterne, ja for resten over det hele.«

»Der har sikkert været rent fra udgangsstationerne Frederikshavn og Hamborg, så det er de rejsende, der har griset til.«

»Det er meget muligt. Men det interesserer ikke mig, når der er møjbeskidt, der hvor jeg rejser. Og det behøvede der ikke at være. Jeg ved godt, folk er svinagtige, når de rejser i tog. Men så må der sendes een med til at fjerne det værste, sådan gør man i andre lande. Det kan udmærket lade sig gøre at feje ud fra kupeerne og i gangene og gøre toiletterne rene engang imellem. Det hele bliver så uappetitligt efterhånden. Den vogn, jeg var i, var nu heller ikke særlig fin. Betrækket var nusset og slidt, bagagenettene var i stykker og lakken var skaldet af omkring vinduerne.«

»Det kan jo ikke være nye vogne altid.«

»Nej, men så kan de gøres istand og holdes vedlige, så de ser ordentlige ud. Se rutebilerne, de ser ud som nye og er rene altid. Hvorfor kan togene ikke holdes ligeså pæne?«

Jeg blev ham svar skyldig på dette. Det er nemlig heller ikke gået op for mig, hvorfor togene ikke bliver holdt lige så pæne som rutebilerne. Han sluttede denne sag med at sige:

»Skov skal nu have det at vide, for sådan behøver det ikke at være.«

1.

Det mest imponerende ved menneskene er, hvor lidt de behøver at kende til hinanden for at udtale domme om hinanden.

Soya.

Klage-protokollen

Nogle banegårde lukkes for tidlig

Når man følger sine gæster til toget, vil man, hvis vejret ellers tillader det, jo gerne se, at de kommer godt afsted, det vil sige, at man gerne vil vente og se på, at toget kører.

Hvis nu gæsterne tager plads i den forreste vogn i det lange tog, fordi de finder, der er bedst plads, tager det jo lidt tid, inden de pårørende kommer tilbage til banegårdsbygningen, og man kan da risikere, at døren til forhallen er blevet aflåst, så man ikke kan komme ud. Det har jeg været ude for flere gange, men vil her nøjes med at nævne 3 tilfælde.

Natekspressen, tog 20, fra Aarhus H kl. 0,20 er lige kørt, og man kommer op i forhallen, hvor døren ud til gaden er låst, men tilfældigvis går der en mand og fejer, som sorger for, at man kan komme ud. En anden gang ved samme togs afgang fra Horsens kl. 1,05 var døren også låst, og ingen banefolk var at se, men en venlig drager lodsede mig ud på første perron ad en bagdør, hvorfra jeg nemt fandt ud på gaden. Da jeg for nogen tid siden var på Odense banegård og overværede natekspressen, tog 85's afgang kl. 0,41, måtte jeg først rave mig frem gennem mørket i den lange perrontunnel, idet lyset blev slukket, medens jeg gik på perronen, og da jeg kom ind i ankomsthallen, var udgangen til gaden låst, men jeg fandt dog selv ud på denne via første perron.

Det var altså nogle af mine tilfælde, men det skulle da være mærkeligt, om ikke også andre har været ude for det samme, og derfor henstilles det herved høfligst, at sådanne gener for folk, der har lovligt ærinde på banegårdene, undgås ved, at dørene lukkes lidt senere, og lyset slukkes lidt senere, idet der ellers er en mulighed for at risikere at komme til at overnatte ufrivilligt på banegården.

O. Boye.

Brevkassen

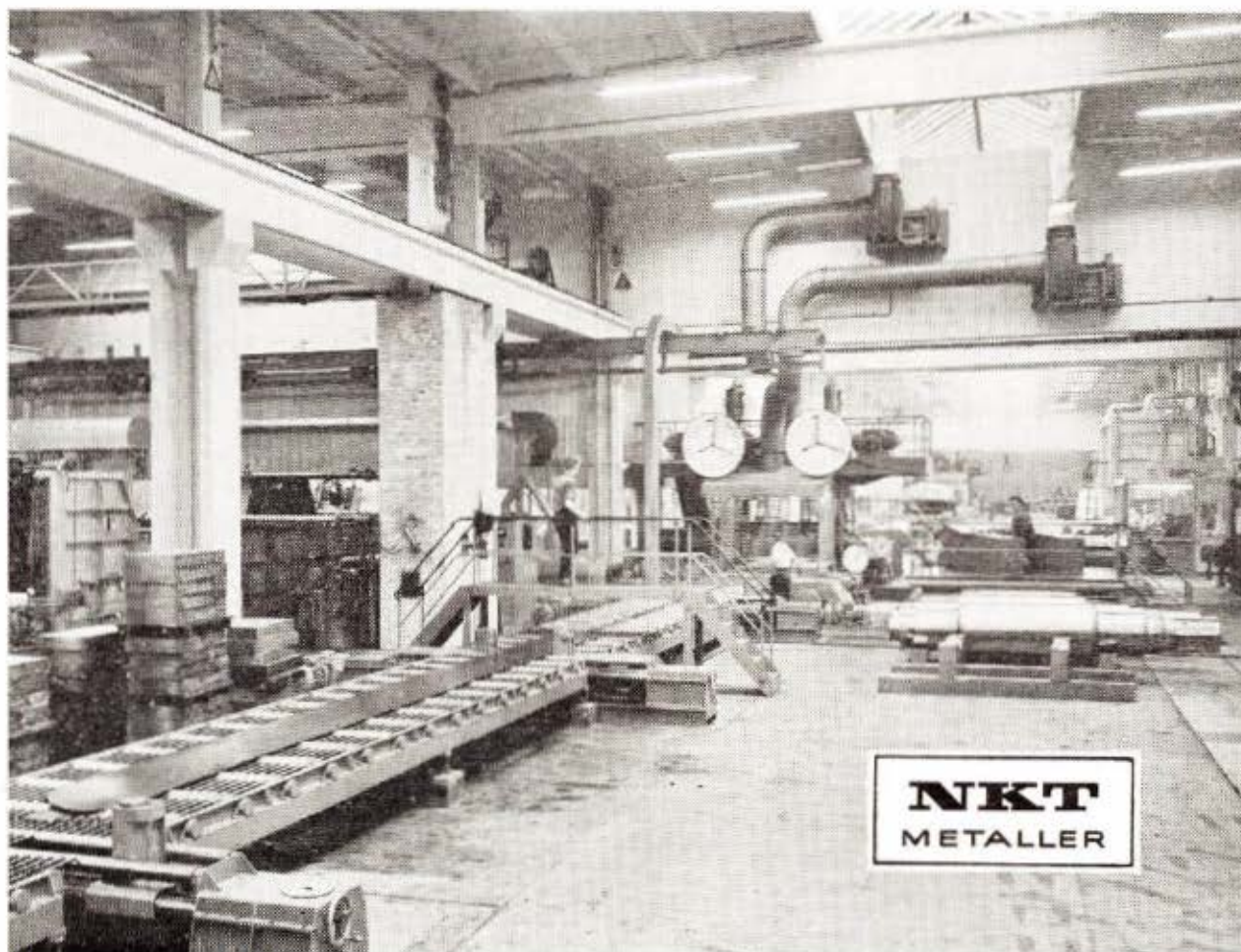
I Deres udmærkede blad for juli måned findes en artikel »Togskifte eller gennemgående vogne«. Alt i denne er rigtigt, i hvert fald i sommertiden og ved højtiderne, hvor 942 er så lang, at toget ikke kan være ved perron med Sønderborg-vogne. Disse må derfor omrangeres til den

private automatiske centraler

Jørgen Johansen

- og alle andre slags telefonanlæg

TELEFON FABRIK AUTOMATIC 1/2 AMALIEGADE 7 TLF. C. 5188



NKT
METALLER

Aluminiumværket — Vibholm

AKTIESELSKABET NORDISKE KABEL- og TRAADFABRIKER

Ferie- og udflugtssteder

Lad udflugten gå til —



Nymonterede værelser
Opdækning til 500 personer
Telefon Galten 18

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

SKOVALLE KRO

Svøndborg - telf. Landet 86
1. kl.s spisested
En god kop kaffe
Mogens Møller.

Jernbanepersonalet anbefales

ALS KROEN

Stavensbølgade 21 - Augustenborg
Et 1. kl.s madsted
med den fineste kaffe
Møde- og selskabslokaler
Telf. Augustenborg 73

Jernbanepersonalet anbefales

Færgetroen

Hadsund
K. Overgaard
Telefon Hadsund 301

ALS Badehotel

Als - Østjylland - Telefon Als nr. 1
Ny indehaver
Større og mindre selskaber modtages

modsatte ende af perronen og afgå derfra. Dette skyldes dog i nogen grad, at den sydlige ende af perronen ikke kan gøres færdig til brug, fordi der findes nogle bygninger med værksted for signaltjenesten og som ikke kan fjernes, for der bygges nye lokaliteter til denne tjeneste, og stationens endelige ombygning dermed blive færdig. Derefter vil tiderne formentlig kunne holde, men der vil dog altid blive ophold på 10—15 min.

Lau-Jensen,
stfst.

Sydfynske Jernbaner's lok

Idet jeg takker grosserer Alfred Raffel for oplysningerne til min artikel om ovennævnte lok, synes jeg, at det hele bliver mere og mere mystisk.

Efter hvad jeg nu er nået til, skulle historien være som følger. Til de to fynske privatbaner, OMB og OKMJ bestilles hos Henschel nogle 3-koblede tenderlok, der bygges og leveres 1910 (iflg. fabriksplanerne), men da banerne ikke er færdige før 1911, foresvæver der mig noget om, at maskinerne kørte på SFJ, hvor Milling naturligvis har haft lejlighed til at undersøge dem. Han tegner så en 4-koblet udgave, der godt nok bygges i 1910, men efter de 3-koblede lok (iflg. byggenumrene). Dette reducerer desværre Millings indsats noget, men så vidt jeg kan se, kan det ikke være anderledes. Dog håber jeg, at der er nogle, der vil råbe højt, dersom de ved bedre besked end jeg.

H.G.C.

»TERTITTEN« nedlagt

Herr Redaktor.

Det er altid hyggelig å lese om sine egne baner i et annet lands jernbaneblad, således også i Deres »J-B«.

Jeg har tidligere korrigeret en av Deres artikler, og for at ikke noen som har reist i Norge, og eventuelt også med Aurskog—Holandsbanen, skal få sine geografiske ervervelser forkvaklet, må jeg rette et par ting i Sv. Jorgensens artikkel i nr. 8. Jeg tror forresten ikke det er hans skyld at feilene er kommet, tror nærmest det er korrekturleserens.

For å begynne med bilde i nr. 8, så heter navnet Bjørkelangen, ikke Bjørke Laugen, Sv. Jørgensen har i sin artikkel i nr. 5 det rette navnet. Lenger ute i artikkelen står det at Jernbanemuseet er i Hawar, skal selvfølgelig være HAMAR. Så var det den lille stasjonen som har fått et navn Vvevli, det skal være Kvevli.

Tilslutt er vår turistsjefs fornavn forvansket fra et kvinnenavn til et herrenavn, hun heter Alfhild Hovdan.

»Tertittent« 2.

Jeg benytter anledningen til en hilsen til alle mine danske venner innen jernbanen og takker for de herlige ferie i hele 16 dager i Deres deilige land. (»J-B.« er alltid interessant.)

Farsund 9/9-1960.

Odd Amundsen.

Spejderjambore-trafik på Fyn

Stor spejderjambore på Fyen, læste man i aviserne. 10.000 pigespejdere fordelt ved Nyborg, Kerteminde, Bogense og Korint. Hvad kommer det os jernbaneinteresserede ved? Ja, det sagde vi også her i Odense, indtil vi opdagede, at spejderne blev transporteret i tog til de respektive lejre, og hvad for tog? Da ingen af de fynske privatbaner råder over store diesellok, måtte man jo ty til de gade gamle damplok.

Vi var ikke videre vågne i starten, så jeg fik ingen billeder fra starten, men lykkelig står de kækket bi. Heldigvis skulle alle 10.000 spejdere samles til stævne på Odense stadion en eftermiddag, og da de skulle hjem, kan det nok være vi fik kukkasserne i sving. En skulle dække Nordfyensbanen, en anden Svøndborgbanen (Korint) og jeg tog mig af Kertemindebanen. Vi havde fået tiderne at vide gen-



Det er ikke alle, der ved

— at gode forbindelser med hurtige tog i Grindsted eller Troldehede, gør rejsen mellem Kolding og Brande, Silkeborg, Randers, Herning, Viborg, Holstebro og

flere jyske stationer billigst og hurtigst over

TROLDHEDEBANEN



GEDSER

„De Danske Østersøfærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

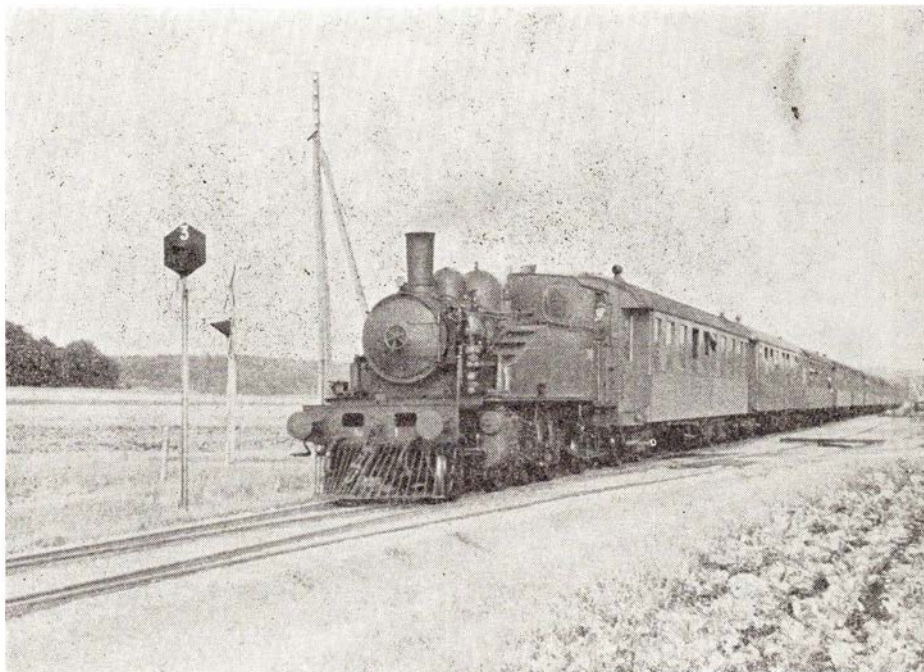
nem forskellige forbindelser, så jeg stillede ved Seden station ved 18-tiden, og det var aftensmaden værd.

Først kom OKMJ nr. 14 kørende baglæns med 13 toakslede og 2 bogievogne, og det gik stærkt. Jeg forsøgte forgæves at følge med på min gamle knallert, men toget kørte nemt fra mig. Jeg vil anslå farten til at have været 60—70, hvad alle disse dampstøt forovrigt korte.

Jeg standsede ved Dræby for at afvente det næste støt komme, og selv om jeg godt vidste, at det ville se mærkeligt ud, blev jeg noget overrasket, da det ankom. Først kom en af de store diesel-elektriske motorvogne (dem med tre bogier) højlydt brummende, og bagefter fulgte 14 — ja, det er ingen trykfejl — 14 DSB bogievogne. Det så grangiveligt ud som om muggebiggen trak de 14 vogne, men da toget susede nærmere, hørtes den muntre lyd af OMB nr. 1 bang-bang-bang, sagde det, da den susede forbi. Det var et syn for guder. Jeg gav nu den gamle gas, og da banen tager en længere rute end vejen, kom jeg først til Kerteminde, hvor jeg så toget komme ind. Det første tog var allerede rangeret på plads, og det varede ikke længe, før motorvognen kom til syne over broen ved Kerteminde, og så rullede alle bogievognene ind. Stort opløb på stationen. To damplok på en gang i Kerteminde, og så mange vogne, det var et syn, der kunne fryde enhver jernbanemand. Efter at lokene havde fået vand, kørte de tilbage igen, men da var det desværre for mørkt til at fotografere.

En sommerlejr varer ikke evigt, så et par dage efter skulle spejderne hjem. Nu skulle alle tiders billede tages, så jeg kørte ud en aften, for at finde den bedste plads, som jeg fandt ved Trellerup trinbræt. Her var god plads til at få hele toget med, og der var gode lysforhold. Jeg stillede på pletten kl. 19, og efter kort tid kunne jeg høre noget i det fjerne. Det var ikke det sædvanlige fut-fut-fut, — det lod mere i retning af en dieselmotor, så jeg kunne regne ud, at der var tryk på.

Heldigvis kom solen, så jeg kunne sætte apparatet på 300, og pludselig kunne



OMB nr. 1 passerer Trellerup med 12 bogievogne

jeg se det lille lok komme om hjørnet et par km borte, pludselig var det der. Det dukkede ind i skoven med røg og damp væltende ud af skorstenen, og da toget var kommet ud ad skoven, blev dampen lukket af, men ikke et sekund efter blæste sikkerhedsventilerne. Der blev fyret lige til den røde streg. Med hvæs og røg kom nr. 1 farende ned imod mig, med 12

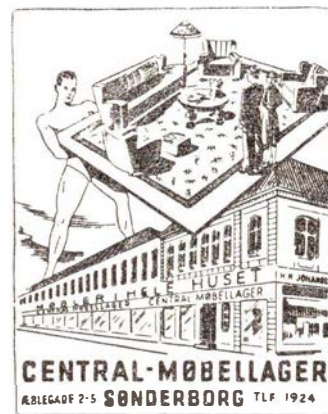
bogievogne og motorvognen bagi. Det var et fantastisk syn. Desværre giver billedet ikke indtryk af farten, men den var cirka 60—70. Jeg trykkede på udloseren, loket fo'r forbi mig og derefter vognene bum-bum-bum, og til sidst motorvognen, der nærmest kørte i tomgang. De øjeblikke glæmmer jeg sent.

Selv en kæderyger, der får nikotinforgiftning, vil nægte, det er af at ryge.

Når vi mennesker skal være helt ærlige, er vi ikke til at omgås.

Den fjerneste dag i tilværelsen synes at være den, da man får tid.

Den modigste mand i verden klagede sig forleden til sin kone over, at hans sekretær ikke forstod ham.



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



Karolines højeste ønske . . .

»Ham Kampmann er nu nok en klog mand. Mener du ikke det?« Karoline lader avisen synke ned på sit skød og ser spørgende på mig.

»Jo'e, han er sikkert ikke uden evner.«

»Nej, vel? Man kan jo også nok regne med, at det, han siger, er rigtigt.«

»Hm—ja'e, vel nok. Sådan så nogenlunde da. Hvis man ellers forstår meningen.«

»Hvad vil det sige? Han taler da tydeligt nok.«

»Det gør han måske. Jeg kender ham ikke sådan nærmere. — Og jeg interesserer mig heller ikke for manden.« Dermed mente jeg, at den diskussion var sluttet, så jeg igen kunne hengive mig til den spændende kriminalroman, jeg var i færd med. Men — —

»Det gør jeg.«

Jeg var naturligvis så revnende ligeglad med, om hun interesserede sig for Kampmann eller ikke. Men jeg forstod, at jeg skulle sige noget: »Ja, det er ikke så mærkeligt, han skal også være meget charmerende.«

»Pjat. Det er ikke det, det kommer an på. Men om man kan stole på, hvad han siger. Tror du ikke man kan det?«

»Det vil jeg næsten antage. Hvad er det, han har sagt til dig, som du gerne vil stole på?«

»Til mig? Nå ja, som du vil. Han har sagt offentligt, altså også til mig, at om nogle år vil hver eneste familie have sin

egen bil, eller måske to, og det finder han meget rimeligt. Hvad griner du ad?«

»Å'e, jeg kom til at tænke på Henrik den IV.«

»Hvad med ham?«

»Han sagde, at hver eneste franskmænd burde have en høne i gryden om søndagen. Og selv om han ikke gjorde andet af betydning, så har det været tilstrækkeligt til at sikre ham franskmændenes kærlighed og beundring i 400 år, og hvis nu Kampmann kan skaffe sig en tilsvarende yndest og eftermæle ved at sige det om bilerne, så er det helt godt sagt.«

»Du tror måske ikke, det kommer til at passe?«

»Det kan jeg ikke have nogen mening om. Det er selvfølgelig ikke helt umuligt. Hvis bare vi kan få plads til alle de biler, når vi også selv skal være her.«

»Jeg tror, det er rigtigt.«

»Man kan jo tro, hvad man vil. Tiden vil vise det.«

Hun bliver siddende lidt med hånden under kind tilsyneladende i dybe tanker. Så ser hun igen op på mig og siger: »Man skal være forudseende.«

»Det er en stor fordel at være det.«

»Ja, ikke? — — — Jeg har besluttet, at jeg vil lære at køre bil.«

»Nu er du vist meget forudseende.«

»Du skal ikke gøre nar. Det er min mening. Hvis du da ikke har noget imod det?«

Det går pludselig op for mig, hvad det

er, hun er ude på. Hendes indsmigrende stemme og hendes tålmodighed under diskussionen burde forlængst have røbet for mig, at hun var ude på et eller andet skørt, som hun ønskede min velsignelse til: »Det er en temmelig stor historie at få kørekort.«

»Du tror måske ikke, jeg kan lære det.«

»Det kan du nemt. Der er ingen ben i det. Men det er ret omstændelig, og kostbart er det efterhånden blevet.«

»Jeg kan nok komme lidt billigt om ved det.«

»Hvordan det?«

»Jo, ser du. Jeg var i går omme hos damefrisørinden, og hendes mand har lige fået en ny skolevogn og begynder med køreskole. Nu vil han så for at komme i gang gøre det billigt for de første elever.«

»Hvor billigt?«

»Han vil lære mig det for 100 kr.«

»Har du talt med ham?«

»Ja.«

»Og sagt at du ville?«

»Ne'je. Jeg sagde, at nu ville jeg snakke med dig om det.«

»Og hvis du måtte for mig, så kunne han regne med dig.«

»Ja'e, sådan noget da.«

Tak, så kendte jeg historien. Når sagen var lagt op på den måde, kunne jeg simpelthen ikke være bekendt at sige nej. Det skulle ikke være min skyld, jeg ville ikke være skurk. Altså sagde jeg bare: »Hvis du har råd til det, så kil på.«

Næsten inden jeg fik det sagt, var hun på mit skød med armene om min hals:

»Du er verdens dejligste lille mand. Jeg ville jo gerne, du også skulle være glad for det.«

»Det er jeg jo også — hm.«

lady.

Det er som regel først i ægteskabet, man lærer livet at kende — så længe man mangler denne erfaring, ved man ingenting.

Mænd synes atter at være kommet i kurs. Ved en retssag forleden gjorde to kvinder krav på den samme mand.

Første hjælp er største hjælp

Udenlandstjenesten - S.O.S. tjenesten

Entreprenørarbejde udføres med

3-akslet GMC og 20 tons blokvogn

ZONEN - Ringsted - tlf. 550

KUNSTIGE LEMMER

i lette og stærke plastic-materialer. - **Korsetter, underlivsbælter og brokbandager m. m. - Ortopædiske støvler og fodindlæg.** — Leverandør til invalideforsikringsretten, hospitaler, statsbanerne, socialkontorer og sygekasser.

Sydvestjyllands eneste bandagist.

Konsultation dagl. kl. 9-12 og 13-17 samt fred. til kl. 19

Klinik og værkst. lukket lørd. Bemærk - ny adresse

V. RYTLER - Smedegade 21 - tlf. 6086 - Esbjerg

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

at masser af bilister daglig kører forgæves til Feggesund, da der på alle kort er anført, at der er færgeoverfart der. Det er der også, men det er en robåd!

at drejeskiven i Vojens nu er flyttet til remisen i Tønder.

at direktor Jørn Hansen, Industrihotellet, Nf, i kapløb med 20 konkurrenter fik DSB's tilladelse til at opføre et hotel med 80 værelser umiddelbart ved færgelejerne i Rodbyhavn.

at årets svagforetog i år kører til Thisted og på hjemvejen gør holdt i Frederica, hvor byen har planlagt et større arrangement for de svagfore.

at det blev personalechef på Storebæltsoverfarten Holger Christensen, der fik den nye restauration Fjorden på Kalundborg nye station i forpagtning.

at der nu er ved at være udsigt til ny banegård i Frederikshavn. Detailprojektet er færdigt, og ekspropriationer af nødvendige arealer vil ske nu i efteråret.

at DSB's nye fjernskrivercentral i Århus nu er taget i brug.

at jordarbejdet på færgelejerne i Rodbyhavn nu er færdige, hvorefter ingeniørfirmaet Melchior & Voltelen går i gang med selve færgelejerne.

at man på Padborg st. er ved at anlægge et større industribanenet.

at det nye brunkuls-losseanlæg, som vi omtalte i vort august-nr., sparer 250 godsvogne i døgnet.

Dagligliv i garderoben

»Eksprestog mod Jylland ankommer til perron 2 om få minutter«, lyder det fra de store højtalere. Garderobemanden pakker avisen sammen, skubber kaffekoppen lidt til side, han kender turen, højtalerens meddelelse var også en meddelelse til ham om kommende forretninger.

Døren til ankomsthallen ryger op, folk myldrer ind fra perronen. Forrest kommer de, der er hjemme igen, de passerer garderoben uden så meget som at bemærke dens eksistens, der bliver vist ikke meget for garderobemanden at gøre, tænker vi, men vi mangler erfaring på området. Garderobemanden havde allerede så småt åbnet lugen, han vidste det, hans kunder kommer ikke halsende i spidsen, de kommer forsigtigt bagude, de fleste véd nemlig ikke, hvad de skal. Få minutter efter har garderobemanden fået selskab i sit aflukke af et par kufferter, 2 håndtasker og 1 klapvogn.

— Får De mange sjove og mystiske ting til opbevaring?

— Jo, engang imellem, men det meste er jo i emballage, så det er umuligt at vide, hvad det er, man opholder sig i lokale med.

— Har De nogensinde haft mennesker eller dyr til opbevaring?

— Ingen mennesker, selv om mange mødre flere gange har haft lyst til at lade babyen lege i garderoben et par timer. Jeg har haft en del fuglebure med indhold, og en overgang en kat i en papæske, uden at jeg vidste det.

Det var en ældre dame, der engang imellem kom med en papkasse til opbevaring. Jeg kendte ikke noget til indholdet, for min kone en dag sagde, at der var noget, der puslede i kassen, det viste sig at

være en lille sort kat. Jeg syntes, det var dyrplageri, og det meddelte jeg damen, da hun kom for at hente kassen. Hun blev meget vred og har aldrig været her siden.

Er der meget, der aldrig bliver hentet?

— Ja, der er faktisk mange ting. I øjeblikket har jeg en ny harmonika liggende, den har ligget her i 1½ måned. Jeg forstår ikke, hvad folk tænker på, når de ikke afhenter så kostbare ting.

— Hvor længe skal De opbevare tingene?

— Kun 2 måneder, så bliver de sendt ind til DSB, hvorfra de senere bliver solgt på auktion. Jeg har også altid meget gammelt snavsetøj liggende, det bliver som regel aldrig afhentet.

Skindet bedrager

— Hun 37 år, ha! — Næh, hun smører tykt på, den sminkekrukke, — hun er mege ældre, — inde under masken, — vi er nemlig lige gamle, og jeg er snart de 50.

Formentlig en kedeli' ka'l

— Nå, frue, indledte skilsmissemægleren, — De synes altså, at ægteskabet har visse mangler?

— Absolut ikke, — men min mand, — han har dem alle!

Streng instrukser

— Hvor går I hen, piger?

— Ja, mor, det bliver nok i jazzklubben!

— Når kommer I hjem?

— Engang — ud på natten!

— Jamen, så heller ikke et minut senere!

UNIFORMER I MERE END 100 ÅR

Når De lægger uniformen

Til Deres daglige arbejde går De i en uniform fra J. B. Schilder, firmaet som i mere end 100 år har specialiseret sig i uniform-skrædderi. Den erfaring vi har høstet, stiller vi til Deres disposition når det drejer sig om civilt tøj. De kan vælge forarbejdningen i hånd-skrædderi eller fineste målkonfektion — snit og pasform er det ypperste i hver prisklasse. Såfremt en kontobetaling passer Dem bedst træffer vi aftale herom — og naturligvis uden rentetilæg.

I. B. SCHILDER

Nørregade 7 - København K - Central 2058



Broforbindelserne

***** FYN - TAASINGE - SIØ - LANGELAND *****

Næppe nogen anden sag har på Sydfyn og øerne der omkring optaget befolkningen i den grad som spørgsmålet om broerne, der skal forbinde Fyn, Tåsinge, Siø og Langeland.

Det er ingen hemmelighed, at man her venter en industriel opblomstring og et trafikalt samarbejde, som alle parter kan nyde godt af.

Lidt forhistorie

Brosagen er blevet rejst gentagne gange, og såvidt det har kunnet opspores, fremgår det, at der har været broplaner fremme allerede i 1895, da en række fremtrædende borgere i Svendborg henvendte sig til ministeriet for at få koncession på en jernbane med tilhørende broer fra Svendborg over Tåsinge og Siø til Langeland og herfra videre dels til Spodsbjerg og dels over Ristinge til Marstal.

Der skulle efter forslaget bygges hængebroer, som blev anset for udmærket egnet til formålet. Sagen nåede frem til at blive behandlet på rigsdagen, hvor det efter flere års forløb resulterede i koncessionen til Langelandsbanen, medens broerne blev opgivne.

Thurø dæmningen

Efter at Thurø i 1935 blev landfast med Fyn, ved anlægget af den nuværende dæmning, viste det sig, at Thurø blev en kommune i fremgang.

Dette fik andre til at tænke på, at samme muligheder måtte kunne skabes for Tåsinge og Langeland, der begge har måttet mærke småskibsfartens rivende tilbagegang.

Medens man i Svendborg ikke var helt så begejstrede, gik man på Langeland stærkt ind for brobygningsplanerne.

Forskellige firmaer begyndte at fremsætte projekter, men flere af disse var ret primitive og uden realitet.

Myndighedernes krav

Derfor besluttede Svendborg amtsråd, bl.a. på baggrund af, at et af projekterne havde været sendt direkte ind til ministeriet, at skulle der laves planer, så skulle det ikke ske lige ud i luften, men på et sagligt grundlag. Derfor forespurgte amtet forskellige myndigheder om deres syn på sagen.

Fra vandbygningsvæsnets side svarede

det, at der ikke kunne være tale om at bygge en dæmning mellem Tåsinge og Siø. Der skulle være fri gennemstrømning over 600 meter, og broen over Siosund skulle have en højde på 3 meter.

Marineministeriet nærede betænkeligheder af søfartsmæssige grunde, fordi man var bange for at få sejladserne blokeret, og iøvrigt hævdedes det, at det både over Rudkøbingløbet og over Svendborgsund var nødvendigt med en højbro — for Svendborgsunds vedkommende med en højde på 26 meter.

Fra Søfartsrådets side krævedes samme højde, og at der på strækningen Rudkøbing—Siø ikke skulle opføres dæmning, men en bro på piller.

Endelig erklærede Ministeriet for handel, industri og søfart, at broerne ville give forøgede vanskeligheder for skibsfarten, og at der på de to broer skulle være en gennemsejlingshøjde på 26 meter.

Amtsvejsinspektør A. P. Grimstrup, Svendborg, mente, at der nu var så mange realiteter i sagen, at amtsrådet burde lade udarbejde et projekt.

Et broudvalg nedsat af Svendborg amtsråd samt Svendborg og Rudkøbing byråd i 1937—38 engagerede derefter professor Anker Engelund til i samarbejde med amtsvejsinspektøren at udarbejde et broprojekt.

Da dette var færdigt, anmodede man derefter ministeriet for offentlige arbejder om økonomisk støtte til virkeliggørelsen.

Den i 1939 udbrudte 2. verdenskrig standsede til at begynde med sagens gang. Den i 1942 vedtagne nye lov om byplanlægning satte atter gang i broprojekterne, da denne lov gjorde det nødvendigt for Svendborg og Rudkøbing at få fastlagt de kommende broveje.

Det skete efter et møde, hvor bl.a. daværende trafikminister Gunnar Larsen deltog, og man enedes om en vejføring, hvorefter brovejen i Svendborg starter ved krydset Fåborgvej—Odensevej, går ned til Pasopvej og videre over denne gennem Fruerskoven til Hoje Bøgevej og derfra langs bagsiden af haverne på Bruuns Allé, nærmest parallelt med Brydegårdsvej, tværs over Sct. Jørgensvej og jernbanen, på en dæmning ned til Strandvejen, over den og ned til stranden.

Året efter blev der foretaget strømundersøgelser. For Svendborgsunds vedkommen-

de resulterede det i, at den projekterede bro ikke ville fremkalde ændringer af betydning i strømforholdene, medens man for Rudkøbingløbets vedkommende erklærede, at bygningen af broen ikke ville være til væsentlig gene for sejladserne.

Den første bevilling i 1950,

hvor der blev bevilget 100.000 kr. til bundundersøgelser. I 1953 kom én ny bevilling, denne gang bl.a. til detailprojektering og udarbejdelse af licitationsmateriale på strækningen Tåsinge—Langeland. Dette materiale blev indsendt til ministeriet, men i første omgang kom der ikke noget ud af dette.

I 1956 mente man, at tiden var inde til atter at røre på sig, og sammen med professor Engelund blev der foretaget nye beregninger over projektet, og efter de sidste planer, hvor færgen skulle afløses af en bro Siø—Langeland, lod den samlede sum på 41 mill. kr. — 17 mill. kr. til Svendborgbroen med tilstodende veje, 10 mill. kr. til strækningen Tåsinge—Siø og 14 mill. kr. til Langelandsbroen.

Den 20. august 1957 kom bevillingen til Siø-dæmningerne på 10 mill. kr., og straks efter gik ingeniørfirmaet Jespersen & Son i gang med arbejdet.

Ved Vemmenæs blev anlagt en kæmpe-mæssig arbejdsø, hvor såvel bropiller som brofag blev støbt og derefter sejlet ud på plads.

Ved Stabolt på Tåsinge begyndte man samtidig anlægget af den nye vej, der fortsætter og afsluttes på den 550 m lange dæmning, hvorfra selve lavbroen begynder. Broen er 540 m lang og videreføres på en 500 m lang dæmning til Siø.

Grundundersøgelserne

frembød mange overraskende kendsgerninger, der dog ikke havde nogen næneværdig betydning for dæmningerne, idet bløde overfladelag (dynd) kun forekom i ubetydelig omfang.

For bropillernes fundering var det derimod besværligt, at der i morænelagene fandtes linsler af det meget ældre plastiske ler (lillebæltsler). Isen har flyttet meget store masser af plastisk ler, der under proces er blevet indlejret i morænelagene. Boringerne, prøvningen og vurderingen af jordlagene er udført af Geoteknisk Institut.

Selv om hovedresultatet gik ud på, at

jordlagene under alle bropiller havde tilstrækkelig bæreevne, blev der, for at undgå utilladelig skævsætninger, nedrammet pælefunderinger, hvor træpæle blev rammet indtil 11,5 m under fundamentsundersiden.

Af de 21 bropiller var det nødvendigt at udføre pælefunderinger ved ialt 10. Foruden de to landfæstefag har broen ialt 20 brofag, da det nødvendige gennemstrømningsareal krævede en bro med en længde på ca. 540 m, og den rimeligste inddeling viste sig da at være 20 brofag à 27 m. Projektet forudsatte de 20 ens brofag udført så at sige fabrikmæssigt af forspændt beton på byggepladsen ved Vemmenæs. Det kan anføres, at det tog flere måneder at fremstille de første brofag, men kun 5 uger for hvert af de sidste.

Vejbanen

har en 7 m bred kørebane, og på hver side af denne vil der være plads for fremtidige cyklestier adskilt fra kørebanen ved 1 m brede rabatter. Langs kørebanen sættes autoværn, og der findes fortove på 2,50 m's bredde. Den færdige Sio-bro blev afleveret færdig til amtet den 29. oktober 1959 kl. 14.

SIØ

De 35—40 beboere på Sio må nødvendigvis sige farvel til deres isolerede tilværelse. Af øens 240 tdr. land vil 10—15 tdr. land medgå til anlægning af den nye vej over øen. Vejbanen bliver her 11 m bred,

og med cyklestier og grofter bliver bredden 17 m.

»Sio-bussen« — en lastbil med en lille overdækning og en bænk med puder — har hidtil kunnet køre på øen uden nummerplader, men det går ikke mere, når vejen bliver offentlig.

Sio-broen tager sig smukt ud. Et tusindben ligner den — serveret på frynsede, skummende bølger, der i solskin vil glitre som diamanter. Nogle mile borte hvælver de fynske bakker sig, mod nordost ligger perlen Thuro, og på et højedrag gloder Bregninge kirkes røde tårn.

Fra broen skuer man vidt ud over Langeland, Sjælland er en grå tåge i horisonten, og mod syd ligger Ærø. Land og vand er kunstnerisk og betagende skønt fordelt. Så smukt er der ved Sio-broen.

Mellem 50 og 60 mand har arbejdet på broen. Hver tiende dag har broen slugt 80 tons cement. I alt er der gået 1500 tons cement til brofagene, 800 kubikmeter sand og 1800 kubikmeter ral. Sandet er hentet fra havbunden, og rallen er kommet fra Ærø. Fra Tåsinge og ud til broen er dæmningen 550 m, og selve broen er 700 m. Kun 10 meter under fodderne fosser strømmen forbi. Når vinden tuder over sundet, er det en barsk tur at gå over broen. Så nær ved de rullende bølger er det som at gå på et gyngende gulv.

Kun 20 min i bil fra Fyn til Langeland

Den faste forbindelses gennemførelse

vil medføre en betydelig nedsættelse af de nuværende rejsetider. Det kan således nævnes, at mens færgeren Rudkøbing—Svendborg i øjeblikket er 65 minutter om turen, kan man regne med at tilbagelægge turen Rudkøbing—Svendborg med rutebil over Tåsinge på 35—40 minutter. I øjeblikket tager turen fra Langeland over Tåsinge til Fyn med almindelig personbil ca. 50 minutter, men når den faste forbindelse er en realitet, kan turen gores på omkring 20 minutter. Også rejseomkostningerne vil sikkert formindskes væsentligt, idet rutebilbilletten formentlig bliver ikke så lidt billigere end færgebilletten, ligesom en bilists kørselsomkostninger kun bliver minimale i forhold til, hvad han i øjeblikket må betale for at komme over med færgerne.

Broen Sio—Rudkøbing

Dette arbejde er overdraget ingeniørfirmaet Monberg & Thorsen, der den 30. august i år bragte den første sænkekasse til denne bro på plads. Der skal placeres ialt 20 sænkekasser, og broen skal være færdig til åbning for trafikken 1. september 1962.

Svendborg—Tåsinge

Her er spørgsmålet om en højbro eller en tunnel endnu ikke afgjort, hvilket vil kunne sinke åbningen af hele strækningen Svendborg—Rudkøbing.



Herover ses en perspektivisk situationsplan over linieføringen Svendborg—Tåsin-

ge—Sio—Langeland. Mellem Tåsinge og Sio ses lavbroen over Siosund. Til højre

for Sio ses højbroen over Langelandsbæltet, der munder ind nord for Rudkøbing.

Jernbanefolkenes dag fejret for 25. gang i Rusland

Den 7. august fejrede Sovjetunionen for femogtyvende gang den traditionelle Jernbanefolkenes dag, og i denne forbindelse har redaktoren for dagbladet »Gudok«, der er organ for trafikministeriet og transportarbejdernes fagforening, B. Krasikov, skrevet en artikel om de sovjetiske jernbaner, som vi her bringer i uddrag.

De sovjetiske jernbaner har alene i de sidste femogtyve år gennemgået en udvikling, der i omfang langt overstiger alt, hvad der var sket i hele den forudgående tid, hvor der har eksisteret jernbaner i landet. Ikke blot er jernbanenettet udvidet betydeligt, men der er også foregået en gennemgribende rekonstruktion af så at sige alle strækninger, som har fået sværere profil. Også det rullende materiel er gennemgribende fornyet. Den gennemsnitlige togvægt er fordoblet, ja, i mange tilfælde tredoblet. Man ser i dag praktisk talt aldrig de gamle toakslede godsvogne. De er erstattet af store fireakslede vogne med en betydelig større lastevne, og alt det rullende materiel er nu udstyret med automatisk centralkobling og trykluftbrems. På store dele af nettet er damploko ved at forsvinde, og i stedet er der kommet enten elektriske loko eller kraftige diesel-elektriske loko.

Jernbanernes udnyttelsesgrad er i Sovjetunionen stadigt stigende. Belastningen er

i Sovjetunionen i dag 11,6 mill. ton/km pr. strækningkilometer, mens den f.eks. i USA kun ligger på 2,5 mill. ton/km. Dette vidner om det sovjetiske transportvæsens større produktivitet og om hele det økonomiske livs kraftigere pulsslag.

De sovjetiske jernbanefolk arbejder dag og nat på at sørge for samfundsøkonomiens transportbehov og opfylde deres vigtige afsnit af syvårsplanen. Deres opgave består bl.a. i at sikre hurtig og pålidelig transport af råstoffer og brændsel til industrien, og sidste år gav jernbanefolkene indsats sig f.eks. udslag i, at der udover planen blev transporteret over 55 mil. tons stenkul, olie, malm, trælast og andre fragter. Med hensyn til voksende godsomløb og arbejdsproduktivitet samt sænkning af transportens egenpris er de allerede nu et år forud for syvårsplanens måltal.

Godsomløbet udgjorde i 1959 1429 milliarder t/km — et tal, der er betydeligt større end de tilsvarende i USA, Canada, England, Frankrig, Vesttyskland og Italien tilsammen. Denne vældige kapacitet skyldes i høj grad de sovjetiske jernbaners moderne tekniske udrustning. Medens f.eks. i 1955 elektro- og dieseltræks andel i godsomløbet udgjorde 14 pct., udgør den nu mere end 40 pct., og ved syvårsplanens udgang (1965) vil næsten 90 pct. af godsomløbet foregå med elektro- og dieseltræk.

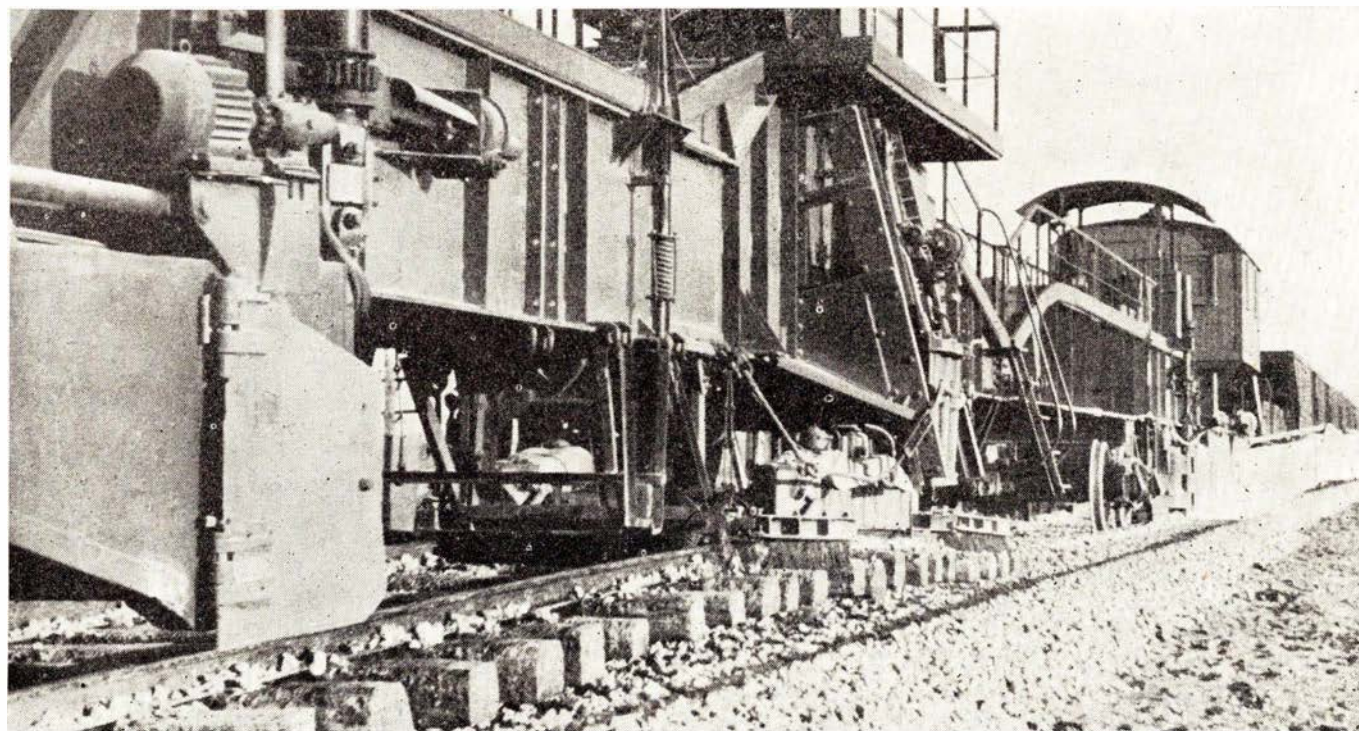
Alene i 1959 sparede man i forbindelse med indførelsen af el- og dieselloko over 30 millioner tons kul, og driftsomkostningerne dalede med næsten 4,5 milliarder rubler.

I år afsluttes elektrificeringen af en af landets betydeligste jernbanestrækninger, nemlig strækningen Moskva—Tjeljabinsk—Irkutsk — altså et meget stort afsnit af den transsibiriske jernbane.

Den stigende mekanisering og forbedrede tekniske udrustning har på få år sat arbejdsproduktiviteten væsentligt i vejret. I sammenligning med 1955 er arbejdsproduktiviteten pr. mand indtil nu steget med 42,3 pct. samtidig med, at arbejdsbyrden for den enkelte er blevet lettet betydeligt.

Sovjetstaten drager den allerstørste omsorg for at sikre sine jernbanefolk gode materielle og kulturelle kår. I lobet af syvårsplanen opfores der f.eks. med over 18 millioner kvadratmeter stueareal for jernbanefolk, og der er på banernes budget afsat 2 milliarder til velfærdsforanstaltninger for jernbanefolkene og deres familier.

De sovjetiske jernbaner beskæftiger i stigende grad et højt kvalificeret personale. For øjeblikke arbejder der ved jernbanerne ca. 300.000 specialister med højere uddannelse og teknikumuddannelse. Tolv transportlærestalter beliggende rundt om i landets større byer uddanner ingeniører og teknikere. Ingeniøruddannelsen udvides under syvårsplanen med 70 pct. og teknikumuddannelsen med 100 pct. Herved halvanden million jernbanefolk gennemgår under forskellige former videregående faglig uddannelse.

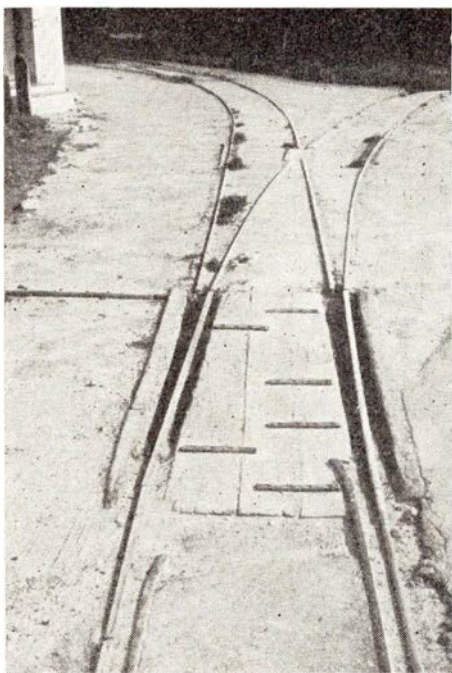
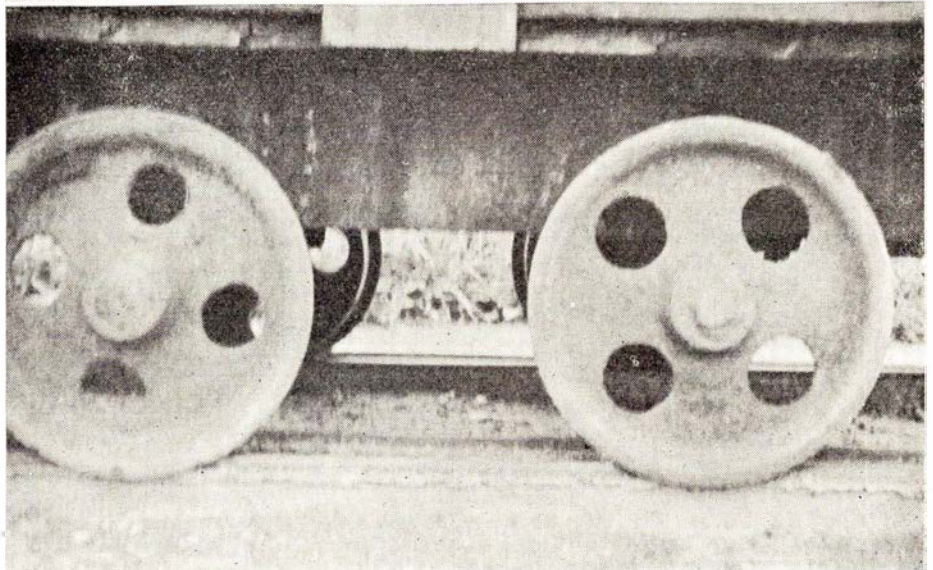
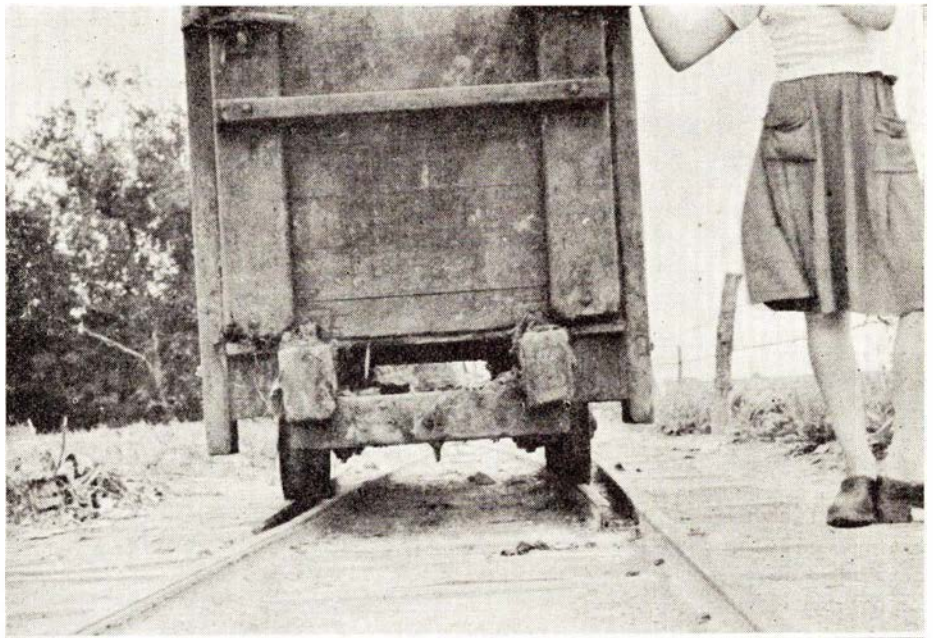


Russisk sporvedligeholdelses-tog udstyret med mekaniske redskaber og materialer

Særpræget roebane materiel

Stationsforstander Haugaard Rasmussen, Rodby Havn, har sendt os disse billeder fra Højbygaard sukkerfabriks roebane. Karakteristisk for vognene er det, at hjul-fangerne sidder omvendte, således at flangerne kommer på den udvendige side af sporet. Pigen på billedet står ved et sporskifte, og af det nederste billede fremgår det, at begge skinner for sporudfletningen skiftes samtidig. At det ikke er nogen lille bane, kan udledes af, at der følger nyt sporskifte efter øverst i billedet.

Banen består af en halv snes vogne, er tilsluttet spornettet på sukkerfabrikkens smalsporet, således at korsel her kan foregå uden for togtid (trestrengt).



Sporskifte

Bemærk at hjulflangerne går på den udvendige side af skinnen

BRØDRENE LEERVAD



aut. elektricitetsfirma

Udfører arbejder for DSB

Norgesgade 41 - Esbjerg - telf. 9 og 10

Hovedbanens Restaurant

— Odense by's mest moderne —

Fortovsrestaurant - Quick restaurant og
marketenderiet for tjenestepersonalet , .

Telf. Odense 12 2775

Erindres det. . . .

For 75 år siden

Den 1. oktober er det 75 år siden, statsbanerne i det jydsk-fynske og sjællandske område kom under fælles ledelse. Ganske vist var banerne på Sjælland i 1880 gået over til statens eje, men driften i det sjællandske område blev i de følgende 5 år stadig under den hidtidige direktion og under navnet »De sjællandske Statsbaner«. Disse lededes af direktør Rothe, medens Statsbanerne på Fyn og i Jylland var underlagt direktør Holst.

Det var i de politiske kampår, og et forslag om ordning af jernbaneforholdene korte i rigsdagsperioden 1884—85 uhjælpelig fast. Ved en kongelig resolution af 17/4 1885 blev begge de værende bestyrelser af jernbanerne ophævet fra 1/10 1885, og driften af alle statens jernbaner og skibsruiter underlagt direktør Holst, der af indenrigsministeriet blev udnævnt til statsbanernes første generaldirektør.

For 50 år siden, september 1910

Hornbæk—Gillelejebanen. Bestyrelsen for Helsingør—Hornbækbanen har i disse dage afholdt møde med forretningsudvalget for Hornbæk—Gillelejebanen for at fremsætte tilbud om forpagtning af denne banestrækning.

Hornbæk—Gillelejebanen er en af de projekterede baner, der findes optagne på den nye jernbanelov. Strækningen er ca. 1,25 mil lang og vil få stationer og holdepladser ved Hornbæk Plantage, Villingebæk, Rødkilde, Bregnerød og Gilleleje.

*

Hillerød—Frederiksværkbanen. Der vil blive udarbejdet forslag til forlængelse af denne bane til Hundested med stationer

i Melby, Thorup, ved landevejen i Ullerup og endelig syd for Hundested, omtrent midt imellem Hundested og Lynds. Ingeniør S. Winkel, Hillerød, udarbejder projektet.

*

Privatbanerne. Slangerupbanen udbetaler for sidste driftsår 2½ % i udbytte. Sydfyenske Jernbaner giver 5 %, Amagerbanen derimod intet udbytte. Aalborg—Hadsundbanen har fastsat udbyttet til ¾ %.

For 25 år siden, september 1935

Statsbanerne har overdraget bygningen af den til Storbeæltsoverfarten bestemte nye kombinerede Jernbane -og Automobil-

færge (M/F Freja) til Helsingør Skibsværft med Aalborg Skibsværft som underleverandør for skibsskrogets vedkommende.

*

Statsbanerne har nu fået leveret de første motorvogne litra MO af en serie på ialt 12 vogne. De 10 vogne udstyres med motorer af Frichs fabrikat, medens 2 vogne får motorer fra Burmeister & Wain. Vognkasserne leveres af vognfabrikken Scandia i Randers.

Ved koreplanskiftet indsættes vognene i regelmæssig drift på strækningen Roskilde—København H.—Rungsted, hvor størstedelen af det hidtil anvendte dampmateriel overflodiggøres.

Banegårdsrestaurationsen i Odense



Den smukke fortovsrestaurations set fra banegårdspladsen

At være jernbane-restaurations er efterhånden ved at være en vanskelig opgave, da konkurrencen fra de øvrige restaurations i en by er stor. En af de mange udmærkede restaurations, vi har på vore jernbanestationer, *Frits Kapper*, Odense, har vist, at der stadig er nye muligheder. *Frits Kapper* startede i 1942 på Brande station, kom senere til Herning og har nu i de sidste 6 år været på Odense H, hvor han i sommer med stort held har åbnet en fortovsrestaurant, hvorfra man har en dejlig udsigt mod Kongens Have og kan sidde og iagttage trafikken foran Odense banegård. Et personale på 10 personer gør alt, hvad de kan, for at gæsterne bliver

betjent godt og hurtigt i de fem afdelinger, jernbanerestaurationsen kan deles i: ventesalen, spisesalen, fortovsrestaurationsen, den smukke quick-bar i hallen samt marketenderiet for personalet ikke at forglemme.

Frits Kapper har stadig nye ideer, der sikkert inden længe vil blive ført ud i livet, ikke mindst på grund af det gode samarbejde med DSB. Vi ønsker *Frits Kapper* til lykke med ikke blot den nye fortovsrestaurations, men også med restaurationsens store initiativ for at skabe de bedst mulige restaurationsforhold for det store rejsende publikum og for stationens personale.

B. R.



Interiør fra fortovsrestaurationsen



Padborg d. 1. aug. En finne, der var passager i toget herfra 0.50, sprang kort efter togets afgang ud ad et kupévindue og blev liggende på banen, men blev først fundet af personalet på et godstog 4 time senere. Han havde pådraget sig ret svære kvæstelser.

Middelfart d. 6. aug. I dag ankom 50 svagfore til feriebyen i Middelfart som Dansk Jernbane-Forbunds gæster i 8 dage. Hovedkasserer Thorup var som sædvanlig leder af opholdet, der forløb på bedste måde.

Randers d. 10. aug. En 74-årig folkepensionist blev ved 16-tiden påkørt af et rangertræk på havneterrænet. Hans ene ben blev kvæstet så meget, at det måtte amputeres.

Ålestrup d. 12. aug. En lastbil med påhængsvogn læsset med brunkul kørte ved 10-tiden ind på overskæringen for hovedvej 13, hvor toget ramte påhængsvognen, der blev slæbt med af toget, indtil togets motorvogn væltede og trak 4 vogne af sporet. Der skete kun materiel skade. Togbetjent V. H. Frederiksen, Randers, blev dog fort til sygehuset til observation for hjernerystelse.

Enghave d. 22. aug. En 78-årig kvinde steg ved 22,30-tiden ud af S-toget på modsat side af perronen. Hun styrtede ned i sporet og slog sig så alvorligt, at hun døde på vej til hospitalet.

Nyborg d. 25. aug. Nordisk Jernbanemand's Union, der omfatter 130.000 jernbanemænd, har på sit repræsentantskabsmøde på Nyborg Strand vedtaget en resolution, hvori det hedder:

NJU er af den opfattelse, at de nuværende tilstande er irrationelle og medvirker til fordyrelse af omkostningsniveauet i det hele taget. Man erkender, at der må være mulighed for konkurrence inden for transportvirksomhederne, men finder på den anden side, at transportproblemet i et moderne samfund med voksende international vareudveksling og fællesmarkedet spiller en så afgørende rolle, at det nu som ingen sinde tidligere er nødvendigt med en koordinering af trafikmidlerne.

Fåborg d. 24. aug. Da en motorvogn med tre godsvogne i dag kørte ind på Fåborg station, virkede togets bremsesystem ikke, således at toget fortsatte forbi stationen ud ad havnebanesporet, hvor en afbremsede godsvogn standsede togets videre fart.

Fredericia d. 25. aug. Et 28-årig ekstra-postbud blev ved 3-tiden dræbt af en rangerende MO-vogn, da han med en perroncar skulle passere spor I.

Århus d. 30. aug. En 10-årig dreng, der sammen med nogle kammerater ville skyde genvej over rangerterrænet på godsbanegården, blev i eftermiddag dræbt mellem bufferne på to godsvogne.

Bred d. 30. aug. En to-årig pige blev ved 11-tiden dræbt af et lyntog på overskæringen ved Bred station, hvor hun var kravlet under bommene, uden at nogen havde bemærket det.



Danske Privatbaners Fællesrepræsentation

holdt d. 2. september delegeretmøde i Faxe Ladeplads med ca. 175 delegerede fra 38 privatbaner.

Fmd. borgmester Robert Holm, Horsens, aflagde beretning for driftsåret 1959—60, der viste sig at have været et år med glædelig fremgang. Det oplystes, at man stadig forhandler om privatbanernes slutningsvederlag til statsbanerne.

— Privatbanernes standpunkt kan i korthed resumeres således, at statsbanernes udgifter til ekspeditionsarbejder og rangering af privatbanernes lokale trafik på fællesstationen skal refunderes med 1,24 mill. kr., medens statsbanernes beregning er nået op på 2,30 mill. kr., sagde Robert Holm. Man, altså statsbanerne, mener, at refunderingen skal ske procentvis — som eksempel kan nævnes, at er der til den daglige billetekspedition medgået 16 arbejdstimer og i dette tidsrum solgt privatbanebilletter, der svarer til 10 pct. af omsætningen, skal privatbanerne refundere 1,6 time. Det synes vi er for hårdt, og i en henvendelse til trafikministeren har vi givet udtryk for, at den ekstrabelastning af arbejdet på en statsbanestation, som en privatbane er, ikke kræver ekstramandskab eller ekstratjeneste.

Formanden omtalte videre fællesrepræsentationens forhandlinger med postvæsenet angående en forhøjelse af taksterne.

— Disse forhandlinger blev afsluttet efteråret 1959 og resulterede i en stigning på 5 ore af enhedsprisen. Det er muligt, sagde formanden, at nogle vil mene, at det opnåede var for lidt i forhold til den stedfundne lønstigning, men det må tages i betragtning, at dyrtidstillægget så sent som ved forhandlingerne i 1958 var blevet forøjet fra 30 til 50 pct.

Årets samlede driftsresultat var en smule

bedre end det foregående år, hvilket skyldtes den høje beskæftigelse og den dermed følgende ekstrabelastning af trafiknettet. Indenfor privatbanerne har man tydeligt kunnet mærke, at en stor del af det gods, som lastbilerne ellers havde overtaget, var vendt tilbage. Folk er simpelthen blevet kede af de lange ventetider ved på- og aflæsning ved lastbilkørsel, sagde Robert Holm.

Privatbanernes driftsresultat — vurderet ud fra en opgørelse omfattende 38 baner — viser en godsindtægt på 16.123.138 kr. mod 15.156.550 kr. i driftsåret 1958—59. Personindtægten har været 30,9 mill. kr. mod 29,9 mill. kr. Mod en samlet driftsindtægt på 51.458.657 kr. står driftsudgifter på 61.456.078 kr. — altså et underskud på 9.997.421 kr.

Fællesrepræsentationens regnskab balancerede med 102.200 kr. og status med 184.844 kr.

Til fællesrepræsentationen nyvalgte borgmester A. Ebsen, Maribo, i stedet for stiftamtmand F. Greve Reventlow, der ikke ønskede genvalg.

Til næste års mødested valgtes Bornholm.

Da delegeretmødet var afsluttet uden debat, gik man straks over til generalforsamlingen i Danske Privatbaners gensidige Forsikringsforening. Også i år har man haft en betydelig udbetaling af skadeserstatninger, nemlig 362.000 kr., hed det i formandsberetningen ved borgmester Robert Holm. Beløbet er ganske vist mindre end i fjor, men betydeligt større end de to foregående år.

— Vi har i år, sagde Robert Holm, måttet foretage en præmieforhøjelse i forhold til de foregående 3 år, men alligevel har vi et underskud på ca. 47.900 kr. på regn-

skabet. I henhold til vedtægterne kunne vi ganske vist have opkrævet så meget mere i præmie for 1959—60, at et underskud ikke var fremkommet, men under hensyn til de foregående års gode resultater og foreningens status iøvrigt har bestyrelsen ikke ment at burde belaste banerne med større præmier, end det er sket, og vi håber så, at indeværende år forløber mere heldigt, men naturligvis må de ændringer i ulykkesforsikringsloven, som blev omtalt på sidste års generalforsamling, og som fastsatte væsentlig højere erstatninger til tilskadekomne, også mærkes hos os i det lange løb.

Formanden for Pensions- og Enkekassen, amtmand Egedorf, Thisted-Fjerritslev Jernbane, omtalte en række vedtægtsændringer, som krævede generalforsamlingens godkendelse. Kassens regnskab balancerede med 3,5 mill. kr.

De tre generalforsamlinger kunne slutes allerede ved middagstid.

Malling d. 4. aug. En 15-årig knallertkører kørte i dag mod motortoget fra Odder på overskæringen i Malling. Han kom ind under toget og dræbtes på stedet. Senere på dagen kørte en 16-årig knallertkører ud fra en sidevej og tornede mod HNHJ's rutebil og pådrog sig forskellige kvæstelser i hovedet.

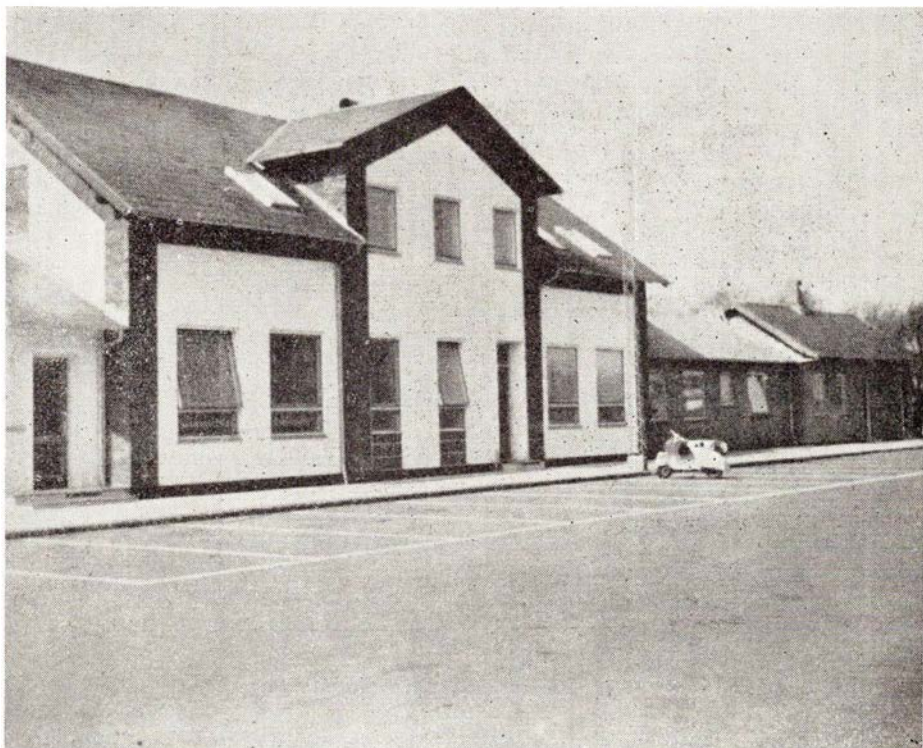
Nordenskov d. 9. aug. Da Varde—Grindstedbanens skinnebus befandt sig mellem Øse og Nordenskov, kørte den i aften mod to kreaturer. Skinnebussen afsporede med alle hjulsæt. Passagerne blev rystet en del, men ingen kom noget til. Falck fra Varde fik hen på morgenstunden skinnebussen på sporet igen.

Rødby d. 15. aug. En personbil kørte ved 19,30-tiden ind på Ringsebøllevej-overskæringen og blev påkørt af toget fra Rødbyhavn. Foreren af bilen blev slynget ud ad døren og pådrog sig flere alvorlige kvæstelser. Der er lys- og klokkesignaler ved overskæringen, og en bil var stoppet op på den anden side af overskæringen for at afvente togets passage, alligevel fortsatte ulykkesbilen ind foran toget.

Hillerød d. 16. aug. Direktor G. Thage, Gribskovbanen, fyldte i dag 75 år og indgav samtidig sin ansøgning om afsked med udgangen af oktober.

Odense d. 24. aug. Vi meddelte i sidst nr., at alle fynske privatbaner skulle standse fra 1. april 1961. Dette viser sig nu at være noget forhastet, idet der for

Nordvestfynske Jb.s vedkommende kun er to af 17 interesserede kommuner, der ikke er gået med til garanti til 1966. For Kertemindebanen er det sådan, at 5 af 14 kommuner har sagt nej, hvilket er 17 pct. af aktiekapitalen, og der er således 83 pct. for, at banen fortsætter til 1966. Der vil nu blive afholdt et nyt møde med de kommuner, der har sagt nej.



Den tidligere VLTJ station i Vemb, der nu er indrettet til kontor for Vemb kommune

Jyllands ældste privatbane (fra 1879)

VLTJ har haft et godt år, indtægten ved godsbefordringen er steget med godt 1500 kr., hvilket bl.a. skyldes de store virksomheder, der er banens gode kunder: Cheminova og Fiskemelfabrikken på Rønland, endvidere fiskeeksportorerne på Thyborøn havn, herfra går bl.a. daglig en vogn med fisk til Sverige. På Vemb station har man fået fælles sporbenyttelse med DSB, hvilket også er meget praktisk med hensyn til stykgodsovlæsning, ligele-

des kan rejsende til lyntoget skifte direkte på samme perron.

VLTJ's tidligere stationsbygning i Vemb er solgt til Vemb kommune, der har moderniseret indvendig, og anvendes som kæmnerkontor. Pladsen foran bygningen er nu omdannet på nydeligste måde og meget hensigtsmæssig som »rigtig« bane-gårdsplads, med rutebil-holdeplads og parkering. Postekspeditionen i Vemb varretoges tidligere af privatbanen, men er nu, efter at den gamle stationsbygning er solgt, overgået til DSB.

CHEMINOVA A/S

Telf. Lemvig 65

Fiskemelfabrikken

RØNLAND A/S

Telf. Harboøre 82 - Thyborøn 227

Selve driften besørges selvfølgelig overvejende af motortog og rutebiler, men man har stadig et damp-lok i behold, hvilket viser sig nyttigt om vinteren, når sneen på den lange åbne strækning over Ronland til Thyborøn fyger ind i de meget folsomme banemotorer i motorvogne.

Bornholms Jernbaner har sidste år haft et underskud på 188.438 kr., hvilket er 45.800 kr. mindre end året før. Trafikken med baner og biler er faldet med næsten 2 pct. Efter en afskrivning på 270.000 kr. har rutebildriften givet et overskud på 20.026 kr.

Ebeltoft-Trustrup Jb. havde et underskud på 79.040 kr., hvilket er en stigning på ca. 42.000 kr. fra året før. Der skal nu optages forhandling om ny garantiperiode, da den nugældende udløber marts 1962.

Hads-Ning Herreders Jernbanes driftsresultat blev et underskud på 69.397 kr., der er en regnskabsmæssig forbedring på 43.100 kr. Banen har et personale på 75 personer plus ekstrapersonalet samt 37 pensionister. Af materiellet er ophugget 1 personvogn og 3 godsvogne samt en rutebil. Der er anskaffet en ny DAB/Büssing rutebil og et ældre diesellok fra Kalvehavebanen. Ved banens 75-års jubilæum i 1959 modtog man et gavebeløb på 3.015 kr. fra institutioner og firmaer i Odder m.fl. steder, og for dette beløb er der etableret neonbelysning på Odder stations facade mod Banegårdsgade.

Randers-Hadsund Jb. Banens underskud blev på 225.995 kr., en forbedring på 28.306 kr. fra i fjor. Antal rejsende er steget med 2,6 pct. Bortfaldet af sukkerroetransporterne giver banen en årlig mindreindtægt på ca. 25.000 kr.

Banens fmd. udtalte, at det er på tide, at der bliver gjort noget ved planerne om en ny Hadsundbro, da den nuværende bro af eksperter er anslået til kun at kunne holde et par år endnu.

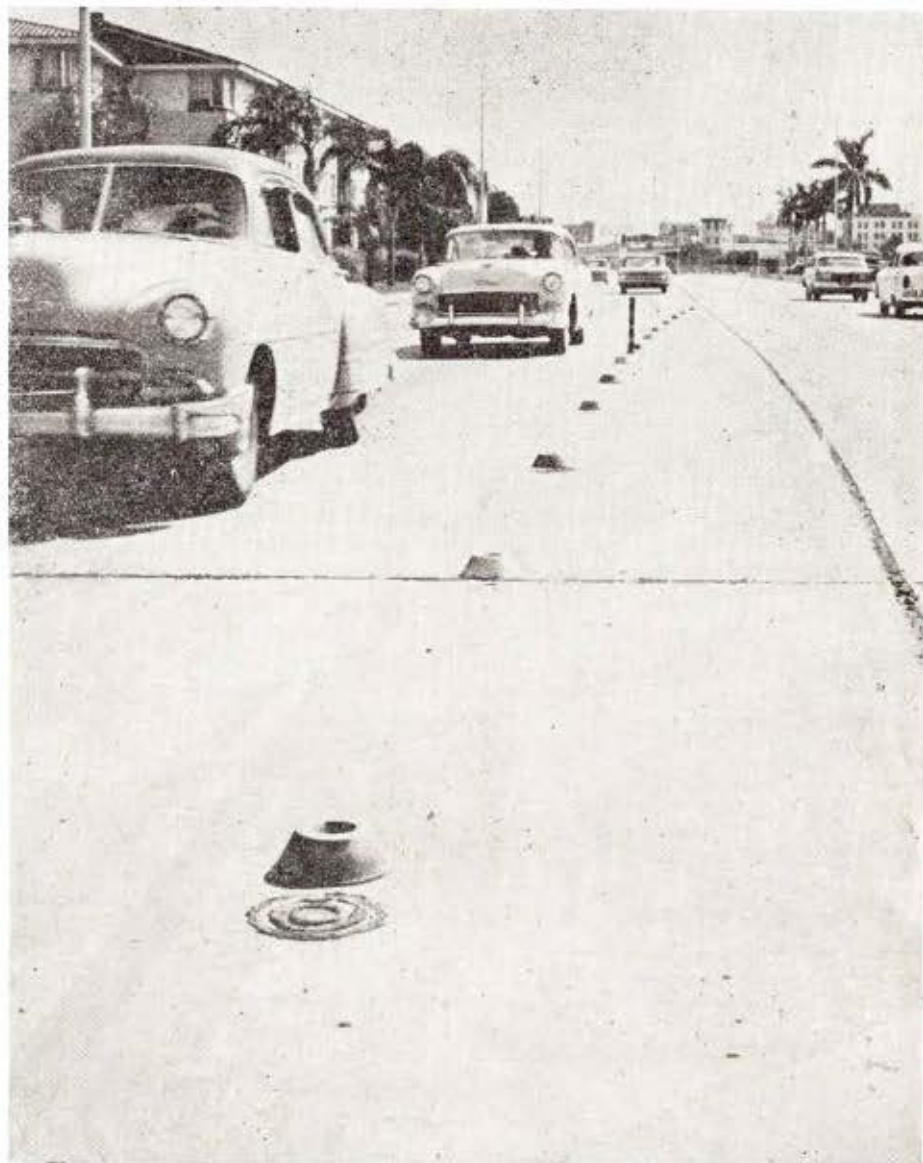
Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro Jb. På generalforsamlingen vedtoges det at standse begge baner med udgangen af marts 1961. Kommunerne ved Ørnholm-Holstebrobanen ville gerne forlænge garanti-perioden, men når Ringkøbing-Ørnholm-banen havde vedtaget at standse driften, måtte

man også standse her. Underskuddet var iøvrigt kun steget med 13.380 kr. sidste år.

Varde-Nr. Nebel Jb. Banens underskud steg fra 17.315 kr. i fjor til 95.288 kr. i år væsentligt som følge af nedgang i forsvarstransporter. Der var budgetteret et underskud på 160.000 kr., så det er gået bedre end beregnet.

Alborg Privatbaner. Hjørring amt har tilbudt at betale banerne 100.000 kr. for en snarlig nedlæggelse af banestrækningen Sæby-Frederikshavn, da amtet derved kunne spare udgiften til en kostbar viadukt i Sæby. Spørgsmålet skal nu forelægges de interesserede kommuner til afgørelse.

Ny epokegørende vejafmærkning



Vejafmærkning i Florida

Tilsyneladende gror der paddehatte på denne vej, der er en af Floridas mest befærdede færdselsårer. Disse »paddehatte« er vejbaneafmærkning af farvet syntetisk gummi fremstillet af det store gummifirma GOODYEAR.

Som afmærkning har de bestået deres prøve, nok så effektivt som vore hvide

færdselsstriber, og de skal nok holde bilerne hjemme i den vejbane, de hører til, for selv om »paddehattene« giver efter og ikke er direkte skadelige for dæk, hjul og ophængning, giver de dog ved påkørsel kraftigt og meget ubehageligt bump i vognen, dersom de påkøres.

Skagens Farvehandel

Martin Støtt

Farver - Lækker - Tapeter

Trindelvej 5 - Skagen - tlf. 4 13 35

Fredericia

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

Vejle

Trekantens

Andelsvaskeri

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

K F U M Pension

Herslebsgade 5 - Vejle

— et 1. kl.s spisested

Telf. Vejle 563

C. Jacobsen - Kolonial

Langelinie 29 - Vejle - Telf. 2455

1. kl. kolonial - Vin - Tobak

Spec. 1. kl. kaffe

UNO - X

Vester Engvej 5, Vejle, tlf. 2744

Benzin - Olie - Service

Biler uden fører - tlf. Vejle 2463

KØR SIMCA

Vejle Autohandel

v/ H. M. Pedersen

Borgvold 6 - Vejle - tlf. 2800

Vi anbefaler

Banegårds- Restaurationen

Vejle - telf. 440

Horsens

Landbosparekassen i Horsens

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

Jernbanens folk anbefales

K F U K pensionatet

... 1. kl.s madsted

Allegade 19 - Horsens - telf. 2 16 90

NY MISSIONSHOTEL

Jørn Rasmussen, Smedegade 68

Nymonterede værelser

Byens bedste mad og kaffe

Tlf. Horsens 2 51 50

Viborg

Wierenfeldts Vaskeservice

Henrik Gernersvej 22, Viborg

Telf. 2911

Aktieselskabet

Privatbanken for Viborg og Omegn

Telefon 2600

Broparkens Kødudsalg

Broparken 4 - Viborg

Telf. 2802

Kun 1. kl.s kød - flæsk

og pålæg

O. Skødt.

Jernbanepersonalet anbefales

Vesterbro Ny Vask

Vesterbrogade 18 . Viborg

— en 1. kl.s vask
med en duft af renhed

Telf. Viborg 3175

Philipsen & Hall ½

aut. elektroinstallatører

Eianlæg udføres overalt i

landet. — Radio - køle-

anlæg. - Lys - kraft

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



Viborg

Tandlæge Søren Glavind

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

Nykøbing Mors

Jernbanepersonalet anbefales

Danavejs slagterforretning

E. Svenningsen

Danavej 5 - Nykøbing Mors

Kun 1. kl.s varer føres
og til billigste priser.

Telf. Nykøbing Mors 869

Brdr. Clemmensen KOLONIAL

Havnegade 15 - Nykøbing Mors

1. kl.s kolonial - kønserver

tobaksvarer og spirituosa

Telf. Nykøbing Mors 45 og 166

Mejeriudsalget

Agnes Poulsen

Nørregade 33 - Nykøbing Mors

Anbefaler sig med

1. kl.s mejeriprodukter og brød

Telf. Nykøbing Mors 406

Skive

FAVORITEN

Prøv vort smørrebrød. Sendes overalt

Diners transportable

Fineste selskabssmørrebrød

Kroanretning - i topplassen

FAVORITEN . Hedtoften 73 . Skive

Telf. 1902

SVANE APOTEKET

Nørregade 22 . Skive

Telf. 615

Jernbanepersonalet anbefales

Skive

Rutebilstation

Telf. 10 og 30

FOTO hobby

Det fuldautomatiske Optima-kamera, der allerede i sidste halvdel af 1959 skabte sig en position blandt de kamera, der spørges efter, har nu udviklet sig til en enorm succes — en succes, der givetvis kunne friste konstruktørerne til at læne sig tilbage i stolen og tage den med ro — for ordrerne strømmer jo ind — over 160.000 kameraer på mindre end et år.

AGFA har tværtimod kompletteret Optima-serien med to splinternye modeller: Optima I og Optima II — og dermed skabt fuldautomatisk såvel i den lavere som i den lidt dyrere prisklasse, men stadig fuldautomatisk, der med hensyn til kvalitet og driftsikkerhed ligger helt i topklassen.

Uden mindste kendskab til fotografisk teknik, til belysningsforhold og alt, der gør det kompliceret at nå frem til det helt gode billede — kan man nu tage strålende optagelser med AGFA Optima I — i sandhed det prisbillige fuldautomatiske kamera.

Et blik i søgeren — og et tryk på knappen er alt.

Under dårlige lysforhold bliver signalet stående på rødt og advarer mod underbelyst billede.

Man bliver perlevenner med Optima I — et alsidigt fuldautomatisk kamera — kr. 288.00 — **alle konfirmanders største gave-ønske**

Det rigtige format

Som med så meget andet i tilværelsen, gælder det at finde det »format«, der passer til formålet, bør amatørfoto grafen nøje overveje sit format-valg, før der købes fotokamera.

I klubberne herskede der for nogle år siden med mellemrum »formatkrige«. Man var delt i lejre for henholdsvis »småformat« (24×36 mm i foto og 8 mm i smal-film) og — som mange i den anden lejr yndede at udtale sig — for »det rigtige format«.

Selvfølgelig kan der siges både for og imod med hensyn til forstørrelsesgrad,

omkostninger, kontaktkopier o.s.v., men rigtigt anvendt, med nøje hensyntagen til formål og krav til forstørrelsesgrad ved projektion og fremstilling af billeder må ethvert af de gængse formater siges at være rigtigt.

Det meget populære 24×36 mm format er meget økonomisk og giver farvelysbilleder, der tilfredsstiller de fleste krav til projektionsforstørrelse, ligesom dette formats sort-hvide negativmateriale er så fordelagtigt prismæssigt, at det ikke spiller nogen større rolle at »skyde« løs for at sikre sig det helt rigtige billede i den givne situation. Fra dette format kan på de fuldautomatiske maskiner, som de moderne fremkalderanstalter råder over, fremstilles fortrinlige storkopier til rimelige priser, blot negativerne er ensartet og korrekt eksponeret og fri for uskarpheder, dette sidstnævnte er naturligvis også en forudsætning ved individuelle forstørrelser.

Af formaterne 4×4, 6×6 og 6×9 cm, synes det midterste at have opnået størst popularitet. Man får her kontaktaftryk, der kan gå til albumsbrug uden forstørrelse, men samtidig et negativformat, der tillader store udsnitsforstørrelser uden generende korn.

Inden for smallfilm har 8 mm formatet, der af skeptikere kaldes »snorebåndet«, helt taget foringen på kinomarkedet takket være de meget finkornede film og det forbløffende store udvalg i optagere, gengivere og tilbehør. 9½ mm, der i økonomisk henseende har store fordele, holder endnu stand i Danmark og enkelte andre lande i Europa, men de begrænsede udvalg i film og apparatur synes at være en afgørende hindring for dets videre udbredelse.

16 mm formatet, der tåler projektion i biografformater, bruges i dag hovedsageligt til hel- eller halvprofessionelle formål, selv om også en del egentlige amatører stadig ofrer den merudgift, dette alsidige format koster i råfilm. Kamerapriserne for 16 mm formatet ligger ikke så forfærdelig langt fra det, der må betales for de bedste 8 mm kameraer.

Personalia

Jebjerg

Stationsmester K. A. Poulsen, He, er efter ansøgning flyttet til Jebjerg, hvor stmst. J. H. Jensen er død (69 år).

Dødsfald

Overportør Niels Thomsen, fh Nyborg, 84 år.

Lokfører L. M. Schmidt, fh mdt Gb, 83 år.
Stationsforstander From-Petersen, Måløv 1942—53, 77 år.

Banenæstformand Chr. Nielsen, fh kol. 4c Gb, 76 år.

Rangerformand M. Jensen, fh Korsør, 73 år.

Togfører R. A. Pedersen, fh Kh, 73 år.
Stationsmester Herman Jensen, Jebjerg, 69 år.

Overportør Max Jørgensen, fh Kh, 65 år.
Togfører N. J. Nielsen, fh Viborg, 66 år.

Forenings-nyt

Århus centralværkstedes orkester deltog den 3. og 4. september i en international musikkonkurrence for fanfarkorps. I konkurrencen deltog orkestre fra syv stationer, og det dygtige Århus orkester klarede sig så fint i den skarpe konkurrence, at orkestret blev tilkendt 2.-prisen — en solvpokal på en halv meters højde. Konkurrencen fandt sted i den idylliske hollandske by Wormeerveer, der ligger en halv snes km nord for Amsterdam.

Søndag formiddag afvikledes konkurrencen om den bundne opgave, Kalkmans »Pièce en forme d'ouverture«, efter hvilken orkestret lå som en flot nr. 1. Søndag eftermiddag afvikledes konkurrencens 2. del, hvor orkestret ved lodtrækning havde trukket Beethovens Egmont-ouverture. I aften spillede orkestret udenfor konkurrence ved en koncert Carl Nielsens forspil til 2. akt af »Saul og David«.

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 Bülowsvej 21 Eva 1686 - Kbhv. V.

Vem-Lemvig-Thyborøn
Jernbane

Randers



SV. PEDERSEN

Urmager og Guldsmed
St. Voldgade 7
Telefon Randers 7055

Ejner Hyldig

Slagterforretning
Århusvej 57 - Randers
telf. 1033
1. kl.s kød - flæsk - pålæg
Spec. Medister - rullepølse
og leverpostej

KIOSK „LERVANGEN“

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

Dag- og ugeblade
Skriverekvisitter
Telegrammer til alle lejligheder

Ankerstjerne & Eriksen

Bogbinderi
Jens Schriver (ny indehaver)
Kun 1. kl.s arbejde
Storegade 10 - Randers - tlf. 1853

Niels Ebbesens Bar

Storegade 12 - Randers - tlf. 1744
Her får De maden uden
ventetid til billige priser

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

Hobro

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

Aalborg

Kolonialforretningen

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

Det danske Gødningskompagni A/S

Ålborg afdeling
Tlf. *2 00 22

Hjørring

Slagtermester VALD. KJÆR

Østergade 33 - Hjørring
telf. 768

Prima okse-, kalve og lammekød
griseflæsk. - Frisklavet fars

RUDS BAGERI

Bent Pedersen - Løkkensvej 3
1. kl.s brød og kager
Bestillinger modtages
Telf. Hjørring 983

G. H. MØBLER

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

Thisted

♂ Glasmagasinet

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

Missionshotellet

Frederiksgade 16 - Thisted
Et godt madsted
— bedste kaffe
Telf. Thisted 233

Hurup

Vestergades Renseri

Vestergade 21 - Hurup
1. kl.s rensning til
rimelige priser
Telf. Hurup 192

Thylands Bank

Hurup - Thy
Kontortid: 9-12 og 14-16,30
Lørdag 9-12
Filialer i: Bedsted, Hørdum, Koldby
og Vestervig

Holstebro

Banegårdskiosken Holstebro

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

Holstebro Fjerkræslagteri

Lemvigvej 38 - Telf. Holstebro 1157
Kun 1. kl. varer

Et hårdt job

Det havde taget hårdt på ham, — skuespilleren, der hver aften skulle ligge »død« på scenen relativt længe. Han var nærmest et nervevrag — af angst — for at komme til at nyse.

NYE BØGER — NYE GLÆDER

Interessant efterårsliste fra Hans Reitzels Forlag

Nu begynder den spændende tid for alle læseheste: forlagenes bebudelser om efterårssæsonen. Hvad kan vi vente af helt nyt, og hvad nyt fra gamle kendinge? Meldingerne fra forlagskontorerne, hvor man for året og sommeren igennem har arbejdet på højtryk, begynder nu at indløbe. Hans Reitzel, der i reglen er tidligt ude med sin liste, har også i år meget godt at byde på.

Kæmpeinterview med nervespecialist

Redaktør Vagner Jensen, der i sin »Krydsforhorserie« tidligere har udsendt store lige-på-interviews med pastor Sandbæk og general Kragh, retter denne gang sin spørgelyst mod psykiateren, overlæge Einar Geert-Jørgensen. Vagner Jensen stiller de hundreder af spørgsmål om dårlige nerver, dårlige livsmuligheder, dårlige ægteskaber og meget mere, som tusinder i vort samfund ønsker svar på. Og han får kloge og besindige svar.

Fortæl ikke om Deres drømme

Springet herfra til psykiatriens store klassiker, Sigmund Freud, er ikke så stort. Hans hovedværk, »Drømmetydning«, udsendes i to bind som den eneste komplette udgave i Skandinavien.

Masser af mennesker synes, at det er morsomt at fortælle om drømme, de har haft. Når denne bog er udkommet, vil de sikkert brat holde op. Freud påviser, at den tilsyneladende mest uskyldige drøm i virkeligheden taler i et symbolsprog om dybtliggende psykiske problemer, som de færreste ønsker udleveret til omverdenen.

Mennesket i søgelyset

er titlen på en bog af de mest fremtrædende unge norske forfattere, Finn Carling. Bogen udsendes på originalsproget både for Danmark og Norge af Hans Reitzel. Den består af en lang række interessante essays og artikler, der litterært og psykologisk behandler menneskets situation i dag.

Magister Mogens Højgaard har rettet sit søgelys mod forholdet mellem mennesker og dyr. Hans nye bog »Dyr og mand imellem« er en populær og morsom bog for alle dyrevenner. Der berettes om mange spændende og fornøjelige oplevelser med dyr, men helt har magister Højgaard ikke kunnet lægge sin trang til polemik på hylden, f.eks. i et kapitel, der hedder: *Er jagt lystmord?*

Storværk med dansk lyrik

Ved siden af den naturvidenskabelige linie har Hans Reitzels Forlag en litterær tradition at varetage, og på dette område udsendes der også interessante nyheder.

Kai Friis Møller, der i næsten et halvt århundrede var vor mest frygtede og beundrede litterære kritiker og kulturkommentator, valgte for sin død i år de 40 essays, han ønskede samlet i en bog. Den udkommer nu under titlen »Udvalgte essays 1915—1960«, og den indledes med et forord af Tom Kristensen.

Friis Møller var en lyrikkens elsker og kender. Han ville sikkert have hilst »Den danske lyrik 1800—1870« velkommen. Danmark får her for første gang et virkeligt storværk, hvor man vil kunne finde

så at sige alt af blivende værdi i vor lyrik samlet på eet sted. Professor F. J. Bille-skov Jansen har påtaget sig redaktionen, og et tilskud fra Tipsfonden muliggør en meget rimelig pris.

Der lægges ud med den rige periode i sidste århundrede, og den dækkes af to bind på tilsammen 640 store, dobbeltspaltede sider — altså masser af bøger i to bind. Senere følger et bind med digte før 1800 og et med digte efter 1870. Man har grund til at tro, at denne udgivelse vil blive en af sæsonens store begivenheder.

Kunsten og religionen

Med udgivelsen af Palle Niensens store grafiske arbejde »Orfeus og Eurydike« og med udsendelsen af de seks bind i billigerien »Grafisk orientering« har forlaget også vist interesse for den bildende kunst.

Efterårets nyhed bliver »Græsk inspiration« af Svend Wiig Hansen — problem-barnet i den unge danske kunst, stærkt kritiseret herhjemme, men stærkere berømmet — både her og i udlandet. En af vore kendte kunstnere har sagt: »Han er bedre end Picasso — men han ved det ikke selv.«

»Græsk inspiration«, der udkommer i 950 eksemplarer med forord af Palle Nielsen, indeholder både skitser og fuldt gennemarbejdede tegninger fra en Græken-landsrejse, der blev muliggjort af Det Anckerske Legat. Wiig Hansens opfattelse af det sete vil sikkert sætte sindene i bevægelse.

Professor P. G. Lindhardt, der også forstår at vække til modstand eller begejstring, udsender i år sin femte bog hos Hans Reitzel. Emnet er denne gang »Stat og kirke« — et stridsspørgsmål, der har holdt sig levende gennem århundreder. Professor Lindhardt belyser såvel den historiske som den aktuelle side klart og skarpt.

Men tilbage til kunsten. Alle vil glæde sig over, at forlaget genudsender Broby-Johansens og Mogens Ziellers »Den lille Æsop«. Bogen har længe været udsolgt, og nu kommer den i såvel en dansk som en engelsk udgave. Broby-Johansen genfortæller 59 af de gamle dyrefabler, og Mogens Zieler illustrerer dem med 46 flerfarvede tegninger.

Humoren og satiren er også repræsenteret ved Bo Bojesens »Dagligt liv i Danmark«, der nu har nået 41.000 eksemplarer og for første gang kommer i en fire-sproget udgave: med dansk, engelsk, tysk og fransk tekst.

Dansk romandebut som billigbog

Billigbogernes sejrsgang synes at skulle fortsætte. I Hans Reitzels Serie vil der komme ni nye numre. Blandt dem er en dansk romandebut. »Skyggen i døren« af Arne Weihrauch. Her fortælles dramatisk og intenst om et menneske, der spontant sætter sig op mod tvangen i en politistat og om følgerne deraf.

Men denne debut er ikke den eneste nyhed på det hjemlige billigbogmarked. Den svenske professor Ingemar Hedenius udsender i samme serie sit stærke opgor med religionen, »Tro og viden«, og amerikaneren Calvin S. Hall kommer med en populær og interessant bog om »Freuds psykologi«. Som den tredje bog i denne begyndelse til en populærvidenskabelig linie genudgives professor H. V. Brøndstedts kendte bog »Biologi og menneskeforståelse«.

Endnu dominerer dog de skønlitterære bøger. Vi kan vente gensyn med George Orwells rvstende beretning om sine ungdomsåre »Elendighedens London og Paris«, Saroyans kloge og morsomme bog »Den menneskelige komedie, Henry Millers »Stille dage i Clichy« (dagen er dog langt fra så stille, som titlen foregiver), den store Sherwood Andersons »Mørk latter« og franskmænd Jean Gionos roman fra Provence »Genvundet jord«.

Vi vil ikke undlade at notere, at det livskraftige tidsskrift »Perspektiv«, hvis hovedredaktør er magister Henning Fønsmark, i denne måned vil gå ind i sin ottende årgang.

Tor man ikke sige, at der allerede nu er gode lofter for den tilstundende bog-sæson?

*

Jernbane-literatur

100 Jahre Graz-Koflacher Eisenbahn.

Josef Otto Slezak, Boschstrasse 122 9, Wien.

Mange ostrigsfarere nikker sikkert genkendende til disse bynavne fra Steiermark, men de færreste havde vel tænkt på, at de var forbundet af en lille interessant normal-sporet jernbane.

D.v.s. lille og lille, det er jo to ting, for det er anselige mængdergods og rejssende banen transporterer, i hvert fald hvis man skal tro forfatteren til det glimrende lille jubilæumsskrift.

Tweetsie.

Heritage House, Charlotte 5, N. C. USA. Ca. kr. 21.00.

En bog i serien om gamle amerikanske baner, fortrinlig ved en serie ganske glimrende billeder, men tekstmæssig meget svag og vel egentlig uden særlig interesse i historisk forstand. Nærmest at ligne med en god essay.

Eisenbahn-Lexikon.

Hütig & Dreyer, Heidelberg. Ca. kr. 25.00.

»Jernbane-Bladet« har en enkelt gang for omtalt et jernbaneleksikon, og det var — i hvert fald for en dansker — interessant derved, at det gav jernbaneudtryk på flere sprog. Derimod gav det ingen forklaring på de enkelte glosser. Denne mangel er nu afhjulpet med dette nye tyske leksikon, der i alle måder er grundigt gennemarbejdet og derfor optræder som en glimrende håndbog.

jas.

Main Lines Across the Border.

Thomas Nelson and Sons Ltd., Edinburgh 9. Ca. kr. 25.

Dette er historien om de engelske hovedbaner, der forbinder selve England og Scotland, og den grænse, der i bogens

titel hentydes til, er således den mellem de to landsdele.

Med vanlig engelsk akkuratse (og desværre også den vanlige overdrevne dyrken af lokos) er bogen både underholdende og historisk af interesse. Og specielt et righoldigt billedmateriale (selvfølgelig ikke et uden loko) kvikker kolossalt op.

Behälter und Paletten.

Carl Röhrig Verlag, Darmstadt. Ca. kr. 48.

Röhrig Verlag er efterhånden blevet kendt som det tyske forlag, der udsender mest fagpræget jernbane-litteratur. Og som tilfældet har været med tidligere bøger, er også denne præget af at være skrevet af fagfolk for fagfolk, og den kan give mange praktiske vink om disse forholdsvis nyskabelser indenfor jernbanetrafikken.

Billedmaterialet er ikke særligt strålende i udførelse, men de tjener dog deres formål godt.

Stamps and Railways. Faber & Faber Books, London W C 1. Ca. kr. 13,00.

Der kan næppe være tvivl om, at frimærkesamling og jernbaner under en eller anden form (model eller rigtige) er de to hobbyer, der beskæftiger flest mennesker, og det er da også morsomt at bemærke, at mange mennesker har kunnet slå de to ting sammen til en stor hobby, nemlig samling af frimærker med jernbanemotiv.

Denne bog er en værdifuld vejleder for enhver, der ønsker at starte en sådan samling, men må dog retfærdigvis ikke betragtes som ABC-en for den viderekomende samler.

Det fremgår for øvrigt, at Danmark — der jo i almindelighed har holdt sig beskedent i baggrunden, når der skulle udstedes nye frimærker — er yderst beskedent repræsenteret med jernbane-frimærker.

Glossary of Railway Terms. Elsevier Publishing Company, Amsterdam. Ca. kr. 25,00.

To gange tidligere har »Jernbane-Bladet« kunnet anmelde leksikon med jernbane-gloser på forskellige sprog, nemlig en schweizisk og en engelsk. Denne gang er det hollænderne, der har beriget litteraturen med et eksemplar, der vel i og for sig kun i udstyr og ajour-føring adskiller sig fra sine forgængere.

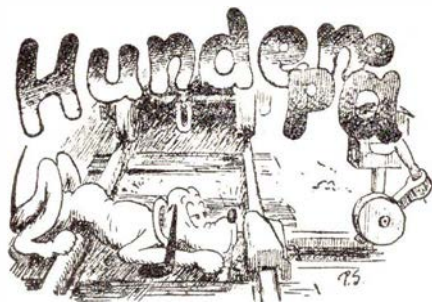
Det er fransk, der er ledesproget, og derpå kommer oversættelser til engelsk, tysk, spansk, italiensk og svensk. Hvad vi virkelig savner er en bog med flere ledesprog end blot fransk, for det er vist de færreste, der er perfekte i dette sprog.

Sachsenverlag, Dresden: »Rügen« og Deutsche Demokratische Republik.

Disse to billedbind udmærker sig ved aldeles strålende fotos, men — desværre — også ved at være alt for propagandapræget.

Ind imellem vidunderlige naturbilleder, billeder fra smukke gamle bydele o.s.v. er der et hav af billeder, der lovpriser arbejdsstaten. Det ville sikkert have været meget bedre propaganda blot at lade naturbillederne tale for sig.

jas.



Næstsidste nyt

Overgangsinspektør A. B. C. Søgang, Dokkedal, er dod, næsten 131 år gammel. Han blev i sin tid taget på spin i Skjern å. Blev finkæmmet, hudflettet og konfirmeret i Hudløse kirke. Tog kort efter korrespondancekursus i svømning på statens institut for talclidende og druknede tre gange efter første brev. Blev bragt på land og rustbehandlet med Dyrups Stålhud og fortsatte derefter med tortræning. Sprængte nogle år senere trommehinderne ved et nyseanfald under kløverblomstringen i Græsløse. Demonstrerede i 1935 sit nye saltkar for uinteresserede på tekstiludstillingen i Uldum. Året efter blev han skamklippet under en slåmaskine (kort ved ørene og fyldigt i nakken). Fik senere kuldegysninger og lå lavt på vandet til fare for skibsfarten. Anlagde karselhår med midterskilning og oprettede eget konsulat i Vorbasse, men gik konkurs efter selvangivelsen nytår 1946. For samme handling blev han tildelt et to-års kursus i syning af benlæder til DSB på højskolehjemmet i Vridsløselille!

— Så, nu kan det være nok!

— Ja, måske, men resten af nekrologen kommer i næste nummer.

Fra Tivoli's indgang

— Jeg har ikke noget mod svenskere. Men det er, som om de kvier sig ved at komme af med pengene. Gang på gang hænder det, at en gruppe på otte-ti svenskere vælter gennem tælleapparatet med bemærkningen: »Den sidste betaler«. Det gør den sidste også — men kun for sig selv! Han har kun én billet! De svenskere har en særpræget form for humor.

My — fair Lady

Hos DSB og ikke mindst på centralværkstederne i Århus trives et eget tort lune. Oftest er viddet dog af en art, som ikke vil kunne fattes af udenforstående. Men af og til siver noget ud, som andre også kan have fornøjelse af.

Det er vist nok almindelig kendt, at MY-lok nr. 1201 kaldes »Marilyn Monroe« takket være visse runde former og fremspring på loket. Men det har indtil nu været en hemmelighed, hvad man på

værkstedet og korridorer hviskende kalder dets efterfølger, nr. 1202. Loket har så længe været i ordre hos Frichs, og premieren har så ofte været udsat, at man har døbt det »MY Fair Lady«.

Moderne børn

Far og søn var på en længere togrejse. Drengen sad og så interesseret ud ad vinduet, men pludselig blev det helt mørkt, da man passerede en tunnel.

— Far, der er i øjeblikket en fejl i billedudsendelsen.

Som børn dog spørger

Moderen er ved at gøre sild i stand til middagen og må forklare otteårige, videbegærlige datter om, hvad rogn og mælk skal være godt for. Hvorledes rognen bliver til små fisk ved, at fiskefaderen kommer og hjælper til.

— Hvorledes blev jeg da så til?

Moderen fortalte da, at hun var vokset frem i mors mave.

— Fik du også hjælp af far?

og en til

Lise stod stille foran kirken, hvor der var bryllup.

— Mor, sagde hun, da bruden og gommen trådte ud, hvorfor er den dame i hvidt over det hele?

— Jo, svarede hendes mor det er for at vise, at hun er så glad i dag...

— Jamen mor, hvorfor er manden så i sort tøj?

Stillingsprognose

»Efter den foretagne undersøgelse skønnes Deres evner og anlæg at passe for en telefondames beskæftigelse!!« skrev analysemandene til hende. — — hun havde overhovedet ikke svaret på noget som helst.

Kilo-problemet

— Der er kun een vej, frue, kun eet middel!! sagde lægen.

— Ja tak, kære doktor, men det har vi jo prøvet, og det virker ikke på mig! Har lægevidenskaben virkelig ikke andre — og dyrere — midler!?

Bemærkelsesværdig sandhed i en trættid

Jo større drivert — — des mere fart! sagde den gamle vismand.

LIND HANSEN
KULTORVET 14 C. 0288
LEVERANDØR AF BILDE- OG BILDE MATERIALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN

Aarhus

Stjernebageriet

Dahlgrens øftf.
Randersvej 19 - Århus
Altid 1. kl.s brød og kager
Bestillinger modtages - Telf. 69131
Rudolf Nielsen

Cigarforretningen Nørreport 19

Alfred Nielsen (ny indeh.)
anbefaler sig med 1. kl. cigarer, tobakker
vin og spirituosa
Telf. 31508

Vin- og tobaksforretningen

E. Jørgensen
Skolegade 33-35 - Århus
Vin - tobak - cigarer
toilet- og specialartikler
Telf. Århus 2 28 78

MAJA GAMMELGAARD

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

TAGE HANSEN

* Tapet - Malerverer
* Linoieum
Nørregade 49, Århus - Tlf. 3 22 88

Aarhus Bedemands- og Begravelsesforretning

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

Malerfirma

H. Chr. Lecher & Co.

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

Aktieselskabet

Brødrene Dahl

Århus

S. Brandstrup Kolonialforretning

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

Frugt-, grønt-, blomsterhandel

MARSTRAND

Karl Sørensen - Marstrandsgade 27
Altid årstidens 1. kl.s varer
Telf. 23490

Tandlæge P. Rasmussen

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

Jernbanepersonalet anbefales

SOFT ICE

A. Jensen
Silkeborgvej 21 - Århus
Is - chokolade - konfekturer
Telf. 2 40 72

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

Vi danser hos

RIIS

... naturligvis

Århushallen - Ungdomsgården
Telf. Århus 7 76 15

W. BANZHAF A/S

Addo

regne- og bogholderimaskiner
Søndergade 8 - Århus - tlf. 2 25 33

Jernbanepersonalet mødes

hos »ELKA«

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

Skanderborg

Jernbanepersonalet anbefales

KFUM Pension

Nørregade 12 - Skanderborg
- et 1. kl.s spisested
Telf. Skanderborg 365

Jernbanepersonalet anbefales

Slagterforretningen

Kurt Berg - Adelgade 31
1. kl.s kød - flæsk - pålæg
1. kl.s hestekød
Telf. Skanderborg 31

Herning

Vagn Trillingsgaard

Tømmerhandel
Ved Tingvej - Herning - tlf. 38
Tilbud gives paa alt i trælast
bygge- og isoleringsmaterialer

Vi anbefaler ...

Buemann polyfoto

Bredgade 35 - Herning
Telf. 121

BRØDUDSALGET

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

Rekord Vask

Østergade - Bjerringbro
1. kl.s skånsom vask

De unges hjem

Hedensted - telefon 52
1. kl.s spisested

VRAA APOTEK

Telf. Vraa 61

Jyllands Tæppelager

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

Assens

Smyk dit hjem

— køb nyt eller brugt —
stort udvalg i
TÆPPER og MADRASSER
Ombeirækning af møbler

ERIK SØRENSEN

Odensevej 1 - tlf. Assens 848

Vi handler selvfølgelig i

Banegårdens Kiosk

Assens

Jul. Petersen - tlf. Assens 813

Tobak - Aviser - Blade

Tobaksforretningen

E. Eriksen

Østergade 34 - Assens

Cigarer - tobakker - cigaretter
vine og spirituosa

Telf. Assens 279

Svendborg

Jernbanepersonalet anbefales

A. Christensen's

BAGERI

Vestergade 82 - Svendborg
Altid 1. kl.s frisk, lækker
brød og kager

Telf. Svendborg 1271

Vi anbefaler

GULF service

V. Poulsen

Nyborgvej 3

Benzin - olie - vask

Telf. Svendborg 3501

Jernbanepersonalet anbefales

Pensionatet

Lundøvej 33 - Svendborg

— et 1. kl.s spisested

Telf. Svendborg 2485

Bornholmer-Bageriet

Sv. E. Nielsen

Ydunsvej 1 - Næstved

Telf. 1114

1. kl.s brød og kager

Frederikssund

Frugt- og grøntforretning

Eva Jespersen, Østergade 2

1. kl. frugt - grøntsager

Varer bringes

Telf. Frederikssund 493

Smede- og maskinværksted

E. Bertelsen, Roskildevej 8

Telf. Frederikssund 348

Alt smede- og maskinarbejde udføres

BAGERGAARDEN

A. Nørgaard, Jernbanegade 12

Telf. Frederikssund 137

Kun 1. kl. brød og kager

Frederiksværk

Restauration

Dronningholm

Svend Larsen

God mad - God kaffe

Telf. Frederiksværk 229

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

Else Andersen, Nørregade 13

Telf. Frederiksværk 107

Uldgarn - metervarer

TRIKOTAGE

Slagelse

Kolonialforretningen

B. Larsen - Kalundborgvej 15

Kolonial - vin - tobak

Konserves - spec.: kaffe

Telf. Slagelse 82 03 02

En annoncør

der annoncerer regelmæssigt,
leverer også gode varer eller
godt arbejde, ellers kunne det
ikke betale sig at annoncere..

Roskilde

Jernbanepersonalet anbefales

METRO Vask

E. Kamp Jensen

Jernbanegade 58 - Roskilde

En 1. kl.s vask

TELEFON ROSA 5800

Restauration

Bakkely

J. Aa. Mattsson - Køgevej 58

Telf. Roskilde 669 - 2983

Beier's Farver

Algade 47, Roskilde

Farver - Tapeter - Lakker

Tlf. Rosa 5485

Vi anbefaler

Restaurant KONGSGAARDEN

(hjørnet ved rådhuset)

Selskaber modtages

Tlf. Roskilde 181 og 182

Ringsted

Legetøjsmagasinet

Grete Hansen

Skt. Hansgade 19 - Ringsted

Telefon 354

Stort udvalg i mekanisk legetøj
trælegetøj og bijouteri

Jernbanepersonalet anbefales

SHELL SERVICE

Køgevej, Ringsted, tlf. 2051

Benzin - olie - vask

Mullgradde olie

SMITH & CO.

bogtryk

Sdr. Banevej 5, Hillerød
tlf. 249