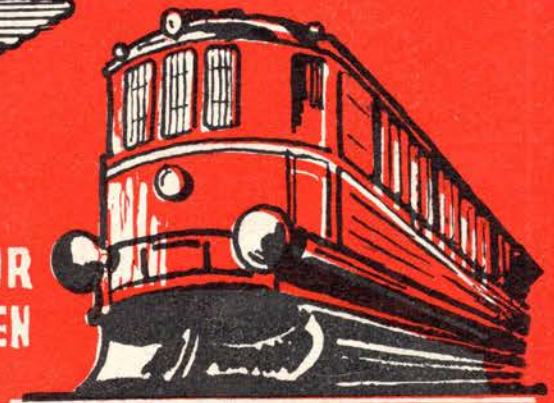


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

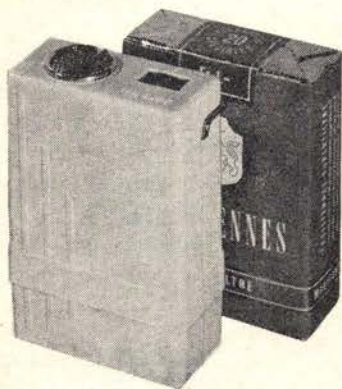
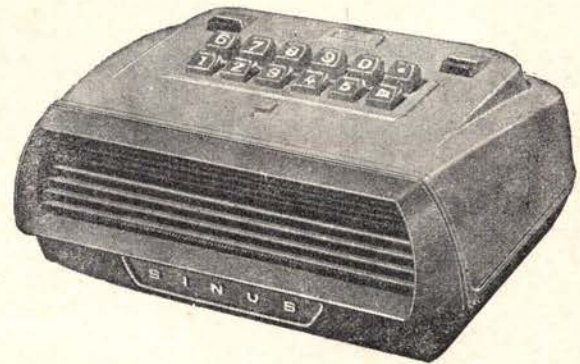
SINUS

SAMTALEANLÆG

NYHED

Hasler

TRÅDLØS
PERSONSØGER



SINUS TELEFON A/S

DATTERSELSKAB AF KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER A/S

KØBENHAVN
*MI. 1788



ÅRHUS
3 17 88

Sjælland



aut forhandler

Helsingør

Kongevej 33, tlf. *21 06 55

Helsingør Mælkeforsyning

Skt. Olaigade 41, Helsingør
tlf. *21 01 06

1. kl.s mejeriprodukter

Is- og Pølse-kiosken

vis-a-vis Sveasøjlen, havnen
Helsingør
tlf. 21 29 52

Smede- og maskinværksted

E. Bertelsen, Roskildevvej 8

Tølf. Frederikssund 348

Alt smede- og maskinarbejde udføres

Jernbanepersonalet anbefales

NY VASK

v/ G. Hansen, Havnegade 13

Frederikssund, tlf. 933

Altid 1. kl.s vask

K F U M pension

Labæk 29 - Holbæk - Tlf. 46

Selskabsmiddag

Dinér transportable

og smørrebrød bringes.

Anretning-servicen medfølger.

Malermester

William Nielsen

Labæk 24, Holbæk, tlf. 1594

Købmand H. E. Frøslev

Blegstræde 4, Holbæk, tlf. 332

Alt i 1. kl.s kolonial

Renseriet ELEGANT

kemisk tøjrensning

Ahlgade 55, Holbæk, tlf. 1134

Vi anbefaler

Restaurant KONGSGAARDEN

(hjørnet ved rådhuset)

Selskaber modtages

Tlf. Roskilde 181 og 182

Jernbanepersonalet anbefales

REKORD-VASK

Hersegade 7, Roskilde, tlf. 4460

1. kl.s nobel og skånsom vask.

ELISE SØRENSEN

Jernbanepersonalets damer anbefales

LILLI SALONEN

Helligkorsvej 10, Roskilde, tlf. 2940

Salon for moderne hårpleje

Jernbanepersonalet anbefales

Slagterforretningen

Fælledvej 61, Roskilde, tlf. 2678

Kød - Flæsk - Pålæg

De ringer - vi bringer

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

Fruegade 6, Roskilde, tlf. 1121

Kolonial - Kaffe - Vin og tobak

MARTIN BANK

Trikotagehandel

Algade 35, Roskilde, tlf. 1887

KJOLESALONEN

Hersegade 1A, Roskilde, tlf. 714

1. kl.s dameskræderi

Hurtig levering - rimelige priser

Pension Lindenskov

Villavej 18, Roskilde, tlf. 741

God mad - rimelige priser

Kolonialforretningen

B. Larsen - Kalundborgvej 15

Kolonial - vin - tobak

Konserves - spec.: kaffe

Telf. Slagelse 52 03 02

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

Slotsalleen 22a - Slagelse

Kolonial - tobak - vin

konserves - spec.: kaffe

Telf. Slagelse 52 09 49

Jernbanepersonalet anbefales

Tropehuset

Evald Poulsen

Jernbanegade 2 - Slagelse

Telf. 52 08 83

Jernbanepersonalet anbefales

Pensionatet

Fru S. Eriksen - Løvegade 10

God og veltillavet mad.

Telf. Slagelse 52 28 36

Jernbanepersonalets damer anbefales

DAME-SALONEN

V. Ringgade 19, Slagelse, tlf. 52 22 72

1. kl.s moderne hårpleje

Nobel betjening

Anni Jeppesen

POLYFOTO

Algade 68, Vordingborg, tlf. 579

Atelier og fotohandel

Spec.: teknisk foto

Frk. Hansen & Rasmussens Viktualieforretning

v/ Ib Jørgensen, Algade 15

Vordingborg, tlf. 15

1. kl.s hjemmelavet pålæg og salater

CAFETERIA

Algade 21, Vordingborg, tlf. 266

Dagens middag

A la carte retter - smørrebrød - kaffe

Music box - fjernsyn

Jernbanepersonalet anbefales

Urmager Erna Schrøder

Grundtvigsallé 16, Vordingborg

Tlf. 531

Jernbanepersonalet anbefales

PENSIONATET

Næstvedvej 6 - Vordingborg

Et 1. kl.s madsted

Bornholmer-Bageriet

Sv. E. Nielsen

Ydunsvej 1 - Næstved

Telf. 1114

1. kl.s brød og kager

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

Jylland-Fyn's kontor:

Egevang 6st. - Vejle - Telf. 4506

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement

9 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

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



Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

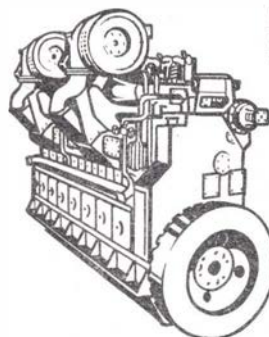
Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

NOVEMBER 1960

Dette nr. indeholder:

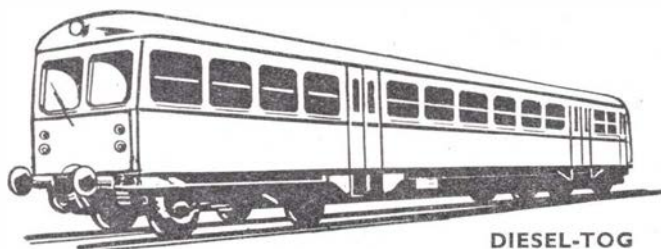
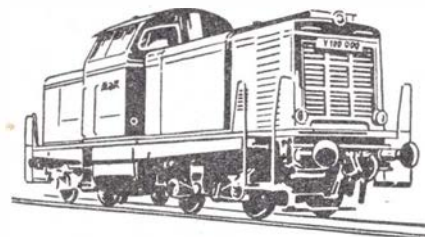
Arbejdstid og løn	side 247
Månedens emner	» 248
Vi har modtaget	» 249
Sagt og skrevet	» 250
Erindres det	» 253
Mens vi venter på tog	» 254
Det er ikke alle der ved	» 255
Hurtigruten Kalundborg-Århus ..	» 255
Kværulanten spørger	» 255
Byvandring i Sønderborg	» 258
Tysklands jernbaner 125 år	» 260
Københavnske gasværks lok ...	» 261
Rutebil nyt	» 262
Månedsmagasinet	» 263
Privatbane nyt	» 264
Personalia	» 265
Modelbane	» 265
Foto hobby	» 267
Bog-anmeldelser	» 271
Hunden på	» 272

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 - cigaretter - cigaretter

Dag- og ugeblade

Rejselekture

Husk også kioskerne's store udvalg i

julehæfter

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

Randers

TANDLÆGE

Thomas Rud Rasmussen

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

Gørup Christensen

Installationsforretning



Lamper og lysekroner
Energivej 53 - tlf. 2115
Randers

Ejner Hyldig

Slagterforretning
Århusvej 57 - Randers
tlf. 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
Skriverekvissitter
Telegrammer til alle lejligheder

Ankerstjerne & Eriksen

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

Randers Planteskole

Petri Petersen - Mariagervej
Stort alsidigt udvalg
Telf. Randers 423

Niels Ebbesens Bar

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

Aalborg

A/S Alliance

Absalonsgade 9 - Aalborg
Installation - reparation
Telf. Aalborg 2 81 22

Aalborg

Jernbanepersonalet anbefales

Slagter- og viktualie- forretningen

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

Brdr. Mortensen

Maskinfabrik

Nyhavnsgade 80 - Aalborg
Telf. Aalborg 3 39 30 - 3 58 16

C. I. Rings efft.

Møbelmagasiner

Danmarksgade 58 - Ågade 1-3 - Ålborg
Alt i moderne møbler
Tlf. Ålborg 2 57 69

Det danske Gødningskompagni A/S

Ålborg afdeling
Tlf. *2 00 22

Kolonialforretningen

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

Søren Hempels Eftf.

Jens Hansen & Søn)
Papir en gros
Danmarksgade 3, Ålborg, tlf. *3 44 11

Vraa

Jernbanepersonalets damer anbefales

Damefrisør Salonen

Vestergade 4, Vrå - Tlf. 222
1. kl. hårpleje
1. kl. nobel betjening

VRAA APOTEK

Telf. Vraa 61

Hjørring

Hjørring ny Tømmerhandel

Odinsvej - tlf. 1321 - 1562
Alt i trælast og
bygningstikler

Jernbanepersonalet anbefales

FLÆSKEBØRSER

Rich. V. Thomsen - Østergade 40
Kun 1. kl. kød og flæsk
Spec. pålæg
Telf. Hjørring 1615

Jernbanepersonalets damer anbefales

Damefrisør Salonen

Ingrid Jensen
Hundalsvej 4, Hjørring - Tlf. 2394
1. kl. hårpleje
1. kl. nobel betjening

RUDS BAGERI

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

Brønderslev

Restauration

HEDELUND

Nørregade 33, Brønderslev
Tlf. 780
Knud Petersen

ESSO service station

Ålborgvej 78, Brønderslev - Tlf. 984
Benzin - Olie - Vask
Vognen hentes og bringes
Aut. FIAT forhandler
H. Cassøe

Skagens Farvehandel

Martin Støtt
Farver - Lækker - Tapeter
Trindelvej 5 - Skagen - tlf. 4 13 35

A/S Skagen Kul- og Trælæstforretning

Chr. d. X's vej 16 - Skagen
*4 12 77

Arbejdstid og løn

Man kan ikke leve af kortere arbejdstid

Lige siden arbejderne begyndte at organisere sig, har en forkortelse af arbejdstiden stået som et af de allervigtigste punkter på programmet, og det står der endnu. Selv om det ikke mere er så vigtigt, spiller arbejdstidens længde stadig en betydelig rolle ved alle forhandlinger mellem arbejder- og arbejdsgiverorganisationerne. Målet: 8 timers dagen, som de gamle kæmpede for og fandt passende, er forlængst nået, og man er endda kommet længere ned: $7\frac{1}{2}$ —7 timer eller endnu mindre. Der kæmpes ikke mere for en arbejdsdag på en bestemt længde, men simpelthen for den kortest mulige arbejdstid. Der er heller ikke tvivl om, at samfundet fortsat vil kunne bestå, selv om arbejdstiden sættes betydeligt længere ned. Produktionen blev ikke mindre ved at gå ned på 8 timer, og den er heller ikke blevet mindre ved de $7\frac{1}{2}$ time, men dette skyldes, foruden den stedfundne rationalisering, at arbejdstempoet er sat op, og en sådan tempoforøgelse kan man selvsagt ikke blive ved med. Man når et punkt, hvor mennesket ikke kan arbejde hurtigere, derfor må der være en mindstegrænse for arbejdstiden, hvis produktionen og dermed livsgoderne for os alle skal holdes oppe og om muligt forøges. Vi er jo umættelige, hvad angår livsgoder udover det daglige brød, og jo mere vi arbejder, jo mere af disse goder kan vi anskaffe os. For-

delingen af de goder, vi kan erhverve, er ikke et spørgsmål om arbejdstid men om arbejds løn. Det viser sig, at langt de fleste, man kan vist godt sige alle mennesker under vore himmelstrøg, til enhver tid er parate til at påtage sig ekstra arbejde for derved at kunne skaffe sig flere goder. Altså er det ikke for arbejdets skyld, man vil have arbejdstiden nedsat, men når man kan få lige meget for det, så ... Og man vil nu engang sælge sin arbejdskraft så dyrt som muligt.

Man må naturligvis regne med, at der er mange forskellige slags arbejde. Der er arbejde, som er så anstrengende og enerverende, at 6 timer daglig kan være mere end nok, og der findes arbejde, hvor dette i sig selv, eller i de forhold hvorunder det udføres, er helbredsnedbrydende og derfor bør indskrænkes til det mindst mulige antal timer daglig. Men efterhånden som det sværeste arbejde udføres med maskiner, og arbejdsforholdene forbedres på alle måder, er det ikke sikkert, det er en fordel at forkorte arbejdstiden, hvis tempoet til gengæld skal sættes op. Det vil

som regel være bedre, sundere og behageligere at arbejde jævnt og fornuftigt i f. eks. $7\frac{1}{2}$ time, end at pukle med alle nerver og muskler på højkant i 7 timer eller mindre.

Naturligvis skal tjenestemændene ikke være stedbørn, når det gælder at få arbejdstiden nedsat. Man arbejder med sagen. Men som med alt, hvad angår tjenestemandforhold, trækker det i langdrag. Forøvrigt er det heller ikke det, der er det vigtigste for tiden. Ganske vist kan det være rart med mindre arbejde, men det er ikke tjenestetiden, der trykker værst. Selv for de med uregelmæssig arbejdstid, er det mere fordelingen af arbejdstiderne end selve arbejdstidens længde, der kan gøre tilværelsen sur. Men det vigtigste for tjenestemændene er, at man nu igen er økonomisk læst bag efter andre mennesker. Med de lønstigninger, der er sket, og dem der forhandles om, kan man regne med, at lønnen vil være steget 20—25 % for alle de lavestlønnede i de private erhverv, siden tjenestemændenes løn blev fastsat i loven 1958. Det vil sige, at tjenestemændene burde have en tilsvarende lønforhøjelse, i hvert fald for de lavere lønklassers vedkommende, og at det skulle være nu og ikke engang hen i fremtiden.

Der er givet tjenestemændene løfte om, at der kan forhandles om overenskomststillæg til april. Løfter på fremtiden har tjenestemændene

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

aldrig savnet. De er gang på gang blevet holdt hen med løfter, indtil den rene fattigdom har banket på dørene, og i den retning er den ene regering ikke bedre end den anden. De vil alle administrere så billigt som muligt, selv om der køres med et dundrende overskud på statsbudgettet, og det må tjenestemændene

undgælde for. Det er udmærket med nedsættelse af tjenestetid og alle den slags foranstaltninger, men lønnen er vigtigere. *Man kan nu engang ikke betale noget med at have det bekvemt, der skal penge til. Derfor er lønnen vigtigere end alt det andet.*

Aros.

Statsrevisorerne og DSB

DSB rutebiler er en god forretning med overskud på 6,8 mill. kr. I virkeligheden mener hovedrevisorerne, at overskudet er én mill. kr. større. Der er nemlig ekstraordinært afskrevet én mill. kr. på anlæg. Det mener revisionsdep. er uberettiget. DSB bemærker hertil, at busserne drives efter samme princip som private busselskaber, der ville foretage ekstraordinære afskrivninger i gode år. Revisorerne protesterer — der bør kun foretages ekstraordinære afskrivninger, når der konstateres tab.

Efter at have modtaget en stor bogtrykkerregning har DSBs generaldirektorat besluttet at gennemføre en nyordning for indkøb af reklametryksager, fremgår det af 2. revisionsdep.s beretning. Departementet havde bemærket, at DSBs udgifter til fremstilling af brochurerne »Selskabsrejser med DSB 1959« og »Danske Rundture 1959« androg henholdsvis 86.000 kr. og 71.000 kr., og man bad derefter generaldirektoratet oplyse, om der havde været indhentet konkurrerende tilbud på disse leverancer, og om forholdet mellem reklameudgifter og omsætning var tilfredsstillende.

Generaldirektoratet oplyste, at der ikke havde været indhentet konkurrerende tilbud på tryksagerne. Men foranlediget af de pågældende regninger havde man indledt forhandlinger med handelsafdelingen og reklametjenesten om en nyordning. Den kom bl. a. til at gå ud på, at der for alle tryksager over 3000 kr. principielt skal indhentes konkurrerende tilbud.

Departementet svarede tilbage, at man havde bemærket, at der ved handelsafdelingens udbydelse af brochuren vedrørende »Selskabsrejser 1960« var opnået en besparelse på 40.000 kr. eller op imod 50 pct. af udgifterne fra året før.

Videre bemærkede man, at omsætningen i 1958—59 for syv af de 20 rundture, der var omtalt i »Danske Rundture«, lå på 2000 kr. og derunder, og at deltagerantallet på disse syv ture tilsammen kun udgjorde 400 eller knap 5 pct. af det samlede antal solgte rundtursbilletter. Det vil sige, at DSBs bruttoindtægt for disse syv ture end ikke dækkede en passende andel af de årlige udgifter ved fremstilling af reklamebrochuren. Revisionsdep. fandt derfor, at man kunne ophæve ordningen med rundtursbilletter for de mindst solgte tures vedkommende, men generaldirektoratet svarede, at der må gives nye ture en rimelig tid til indarbejdelse.

Månedens emner...

DSB og finanslovsforslag 1961-62

På finanslovsforslaget for 1961—62 er opført 63,7 mill. kr. til anlægsarbejder for DSB. Forundersøgelserne for en storebæltsbro er medtaget i den samlede oversigt, og denne udgift er opført med 1,3 mill. kr., men efter forslaget skal der ikke i det kommende år tages fat på dette arbejde.

Bevillingen på de godt 63 mill. kr. omfatter 38 forskellige arbejder. Over halvdelen af de samlede anlægsudgifter indenfor DSB vedrører arbejdet med anlæg af en jernbane Nykøbing Fl.—Rødby havn, hvortil der er foreslået en bevilling på 27 mill. kr. I forbindelse med dette arbejde er også foreslået en bevilling på 4,9 mill. kr. til ombygning af Nykøbing Fl. station.

De øvrige bevillinger fordeler sig med 150.000 kr. til sporarbejde på strækningen Randers—Ålborg, 100.000 kr. til forundersøgelser for bybanelinier i København, 1,5 mill. til anlæg for DSB rutebiler, 850.000 kr. til fortsættelse af ombygningen af Esbjerg st., 3,4 mill. kr. til Skive stations flytning, 200.000 kr. til forbedring af forholdene ved Storebælts-overfarten, 400.000 kr. til flytning af Brønderslev st., 2,2 mill. kr. til ændring af stations- og strækningssikringsanlæggene Nyborg—Fredericia, 3,8 mill. kr. til forbedring af strækningen Lunderskov—Padborg, 4 mill. kr. til færgeruten Halsskov—Knudshoved, 5,2 mill. kr. til anlæg af S-bane Glostrup—Tåstrup, 1,1 mill. kr. til forbedring af strækningen Glostrup—Korsør, 350.000 kr. til fuldførelse af færgefarten Kalundborg—Århus, 150.000 kr. til flytning af Frederikshavn st., 15 mill. kr. til de tre foreslåede baner, nemlig Lundtofte-banen, Køgebugt-banen og Hareskov-banen og 2,2 mill. kr. til ny færgehavn i Helsingør.

International køreplanskongres

De europæiske jernbaner har holdt deres årlige køreplanskongres. Den fandt

sted i Leningrad, og der deltog repræsentanter for 24 lande.

Det var de internationale togforbindelser i sommeren 1961, der skulle planlægges, men i forbindelserne til og fra Danmark sker der ikke større ændringer i forhold til i år.

Det kan dog nævnes, at de østtyske jernbaner vil chartre et større og mere sødygtigt skib til dagforbindelsen Gedser—Warnemiunde-ruten. »Seebad Ahlbeck«, der er blevet landskendt for sine mange »afhopninger«, er heller ikke særlig behagelig, såsnart der er en smule søgang.

Trafikken via Gedser—Warnemiunde er i øvrigt steget meget stærkt. I juli i år befordredes med natfærgerne næsten dobbelt så mange rejsende som i 1959. Med »Seebad Ahlbeck« befordredes næsten 20.000 passagerer, hvoraf langt den største part var tyske udflugtsrejsende, som ikke gik i land i Gedser.

Autotransportvognen i nattoget mellem Frederikshavn og Hamborg har været utilfredsstillende benyttet. Man antager det skyldes, at bilisterne ikke rigtig har kendt den nye forbindelse. Derfor vil man prøve om transportvognen skulle blive bedre udnyttet i 1961.

De såkaldte liggevogne, som er en mellemting mellem sove- og siddevogne, ind sættes også næste sommer i natforbindelserne mellem København og Berlin og mellem København og München. Desuden køres der også fra næste år med liggevogne i »Nord-Expres« mellem København og Ostende.

Trods de enorme udvidelser af personbilernes antal og af flyveruterne, klarer jernbanerne sig ganske godt. Den internationale persontrafik har udviklet sig overordentlig stærkt i efterkrigsårene.

Det kan således nævnes, at de internationale eksprestog mellem Danmark og det sydlige udland i 1959 befordrede ca. 1 mill. passagerer, det er en fordobling siden 1950.

Gør Deres indkøb ———
—— hos vore annoncører

Skoleundervisning i tog

Skoleleder Peter Jensen, Viby, hører til de pædagoger, der har fået øjnene op for anskuesundervisningens store værdi, og han har længe villet vise sine elever en del af de nationale seværdigheder, som rummes i hovedstaden. Der skulle dog ikke blot være tale om en skoleudflugt — og i samråd med børnenes forældre fandt han da frem til en løsning, der så vidt vides ikke før er prøvet i Danmark.

I DSBs filmvogn er 36 pladser, og den egner sig fortrinligt til skolelokale.

3 dage i ugen 24.—29. okt. rejste ca. 30 børn fra Viby Privatskoles ældste klasser til København om morgenen og om eftermiddagen tilbage til Viby Sj. i DSBs kinovogn, der blev sat bag på togene. Der blev så holdt normal undervisningstime undervejs i toget. For hver af børnene kostede rejsen prisen som for et normalt ugekort mellem de to byer.

Farvel og tak

En af landets bedst kendte »jernbanemænd«, ja, man kan måske sige, den mest kendte af alle indenfor DSB, har nu — i en alder af 88 år — trukket sig tilbage til privatlivet. Det er Mine i Langå. I over fyrretyve år har hun solgt aviser og blade på Langå station. Hun arvede forretningen efter sin mor, Rikke, der gennem en menneskealder forud forsynede de mange rejsende med læsestof og var lige så landskendt som datteren blev.

Mange, der ikke som de faste rejsende var særlig intim med avisikonen i Langå, lagde knap mærke til, at Rikke holdt op, og Mine begyndte. Påklædningen og hele fremtoningen var set på afstand den samme. Det var dengang, Langå var en af de betydeligste skiftestationer i landet, og utallige var de rejsende, som altid købte aviser hos Rikke eller senere hos Mine. Adskillige af landets mest kendte politikere, kunstnere og lignende, der rejste meget, var ikke alene kunder hos Mine, de var på håndtryk med hende, snakkede gerne med hende og betalte flot. Hun var

Vi har modtaget —



»Hvordan kan en embedsmand ved DSB, ifølge annonce i »Se og Hør«, reklamere for et bilfirma? — Hvordan kan samme trafikmand placere sig forkert ved drejning til højre, som vist på billedet i annoncen?«

En forbausset.

klog, vittig og slagfærdig. Det var altid en oplevelse at købe aviser hos hende. Nu har hun lagt op. Langå er jo, også af anden grund, ikke mere, hvad den var. Den er bare en station som mange andre. Togene holder et øjeblik og kører igen, ja, nogle af dem tillader sig endda den frækhed at køre forbi, og de gamle rejsende må nøjes med at mindes de »gode« gamle dage og Mine. d.

Send som banepakke!

Ja, naturligvis skal man sende som banepakke. Det er den bekvemmeste og hurtigste forsendelsesmåde, der eksisterer. Man indleverer bare pakken forsynet med adresse, der klaskes et frimærke på, og

så går den med første tog og udbringes på bestemmelsesstedet. Det kan ikke være nemmere. Men helt godt altsammen er det nu ikke. Det er nemlig sådan, at på nogle større banegårde modtager man ikke banepakker til forsendelse. (Når noget når en vis størrelse, specialiseres det, og det går ud over kunderne). I sådanne byer skal banepakker indleveres på ilgodsekspeditioner, og disse er aldrig beliggende så bekvemt for folk som banegårdene, hvor bus- og sporvejslinier altid fører til. Følgen er, at man gider ikke gå til ilgodsekspeditionen, men går ind på posthuset med pakken, selv om ekspeditionen derigennem er mere kompliceret og som regel langsommere.

Hvad skulle der være i vejen for, at

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

man selv på de største banegårde kunne modtage banepakker i rejsegodsekspeditionen? Det ville i mange tilfælde være en bekvemmelighed for kunderne og bevirke flere forsendelser. Og da ekspeditionen af banepakker er så simpel, skulle det nok kunne lade sig gøre uden at bringe forstyrrelse i specialiseringens cirkler. Som det er, minder det noget om de steder, hvor der er opstillet flere postkasser med forskellig påskrift, til indenbys, til udenbys, til tryksager o.s.v., men som dog alle tømmes i samme sæk. Kun med den forskel, at her er kasserne anbragt langt fra hinanden.

a.

Titelsnobberiet afskaffes

Bystyret i Hamborg har meddelt samtlige under byen ansatte, at ingen mere skal tiltale sine foresatte med deres titler. Det gælder alle ansatte lige fra rengøringskoner til borgmestre.

Mon ikke vi herhjemme kunne trænge til en lignende bestemmelse? Det er jo ganske latterligt og barnligt, som der på sine steder snobbes for titler eller stillingsbetegnelser, og det er betegnende, at jo højere man kommer op i klasserne, jo værre er snobberiet.

Tittellos.

Misundelse tarlig for helbredet

En af vore mest bekendte psykiater, dr. med. H. Hoffmeyer fortæller i en bog: »Skab lykken selv«, som han for ikke så længe siden har udsendt:

— Selv om påstanden vil forekomme mange at være dristig, så vil jeg ud fra mine egne erfaringer vove at hævde, at i langt de fleste nervøse lidelser indgår begrebet misundelse.

De fleste stiller sig skeptisk, når man fortæller, at man for tiden beskæftiger sig med en patient, der har smerter i hjerteregionen, fordi naboen har fået en ny bil. Man kan på strengeste videnskabelige grundlag påvise de nervemæssige mekanismer, som resulterer i virkelige fysiske smerter.

Altså: Vær ikke misundelig. Den gamle Glückstadt, stifteren af Landmandsbanken, sagde til sin søn, der senere sejlede banken med meget mere i sæk: »Vær aldrig misundelig, min søn, på dem, der har flere penge end du. Se hellere hvordan du kan få pengene lusket fra dem.«

Sagt og skrevet

Generaldirektør Skov

— Hvordan er det at sidde i denne stol?

— Som i alle andre. Mit job skal passes.

Har jeg kvaler og bliver skældt ud, tænker jeg altid på følgende ord, som min far indprentede hele familien: »Er blot samvittigheden i orden, så er der ikke noget at være ked af.«

— Lige et spørgsmål til. Hvorfor går De med alpehue?

— Da jeg boede i Århus, rejste jeg daglig med tog, og man kan ikke have hat på, når man det meste af tiden stikker hovedet ud ad et vindue. I dag kan jeg ikke undvære en alpehue ...

Stationsforstander G. Ravn, Slagelse

— Det skal gå hurtigt, for at vi kan klare det. Derfor må jeg opfordre alle vore kunder i Slagelse til at hjælpe os med at få godsvognene tømt hurtigst muligt. Vi mangler daglig et par hundrede godsvogne i denne tid. Det er ikke transporten, der lægger mest beslag på vognene. Det er af- og pålæsningen.

Fragtstykgodstogene, der indførtes for nogle år siden, er blevet en stor succes og lægger hver nat beslag på 3 storebæltsfærger med hver tre spor. Disse tog — Terkelsen-tog kaldes de efter den tidligere generaldirektør — har udkonkurreret DFDS's særlige Limfjords-ruter, der nu er blevet indstillet.

Trafikinspektør T. W. Nielsen, Århus

— Savner De Vendsyssel?

— Jeg kan lide at komme derop, hvor der er luft, udsyn og højt til himmelen. Når jeg skal på tjenesterejse til Vendsyssel, siger jeg blot: Jeg skal til det forjættede land. Så ved man, hvor jeg er!

— Til næste sommer, når overtrafikinspektør Holst går, bliver De efter sigende hans afløser?

Trafikinspektør Nielsen slår afværgende ud med hånden:

— Ikke et ord fra mig! Det skal dog ikke være nogen hemmelighed, at jeg gerne bliver i Århus og slutter gerningen her.

Når en politiker taler om, at »vi er i samme båd«, så vogt dig ... Det betyder, at han vil være kaptajn, og du må ro.

Stationsforstander M. A. Møller, Fredericia

Stfst. M. A. Møller, Fredericia, fyldte den 12. oktober 60 år, og Jyllands Posten bragte i den anledning en samtale, hvori stfst. Møller fremsatte flere udtalelser, der berører os alle ved banerne, og som vi derfor synes bør have en videre læsekreds.

Nærtrafikken på banerne vil blomstre op igen

— Under hele denne rationalisering undgår vi ikke at måtte sige farvel til mange af de ting, der er karakteristisk for jernbanen. Damplok f. eks., og hvad de små stationer angår, vil de om ikke helt forsvinde, så i hvert fald blive næsten af-folket. Det er en udvikling, som vi økonomisk nok ikke bør beklage. Alene de små stationer koster en utrolig bunke penge at holde gående, og der skal nu engang sælges mange billetter for at lønne bare én mand.

— Penge og DSB er ting, der ofte nævnes i sammenhæng?

— Kritik bør man aldrig på forhånd stille sig afvisende overfor, for det sker, man kan lære af den. På den anden side ville vi komme ud for ganske enorme krav, hvis al kritik skulle imødekommes. For at kunne øve retfærdig kritik må man jo nemlig kende alle forudsætninger for det, der kritiseres, og det gør nu ikke alle. Personlig har jeg altid holdt på, at Statsbanerne skal drives som en forretning, og det vil blandt meget andet sige, at publikum skal behandles godt, fordi én utilfreds kunde kan skade mere, end ti tilfredse kan gavne. Jeg tror, det er et sundt princip i så stor en vognmandsforretning som denne, der jo unægtelig er ude for hård konkurrence fra bilerne.

— Hvordan tror De, resultatet af dette kapløb vil blive?

— I betragtning af den udvikling, der er sket blot i de 43 år, jeg har været i DSB, er det svært at spå, men jeg tror ikke, der er nogen som helst grund til at se tungt på banernes fremtid. I den mere lokalprægede trafik kan vi i øjeblikket ikke hamle op med bilerne, men til gengæld er vi nok de stærkeste, hvor det gælder trafik over lange strækninger.

Her har vi den fordel stadig at kunne køre hurtigt og præcist, mens bilerne hæmmes af den voksende landevejstrafik, der hurtigt kan slå selv en veltilrettelagt køreplan i stykker. Desuden har mange bilister lært at sætte pris på den fordel at nå veludhvilede frem efter selv en meget lang togtrejse.

Jeg vil tro, det går sådan, at nærtrafikken på jernbanerne efterhånden vil blomstre op igen, fordi parkeringsproblemet

DANOL

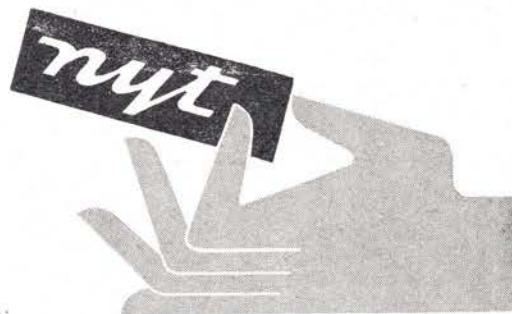
- varme lige til døren

Oliebrændere - Oliekaminer
BP gasolie - BP petroleum

Lille Torv 2 - Aarhus
tlf. 3 67 77 - 3 63 23



SYSTEMEX



BILLETMASKINEN BELLGRAPHIC MAJOR MED STOR BILLET

BELLGRAPHIC MAJOR –

Billetter i ét eller to eksemplarer udstedes gennem maskinen, mens kontrolstrimmelen, som giver et nøjagtigt billede af alle ekspeditioner og den rækkefølge, hvori de er udført, automatisk ledes ned i det aflåsede magasin.

BELLGRAPHIC MAJOR –

Billetten bekræfter, at der ikke findes bedre sikkerhed end det skrevne bilag, der klart identificerer og fastholder ydelsen, pengene og personen ... som et fingeraftryk ingen kan slippe.

TUBORG HAVN-LANDSKRONA		SKANDINAVISK LINIETRAFIK		AG SYSTEMEX KØBENHAVN		TUBORG HAVN-LANDSKRONA	
DATO:		VÆGT:					
AUTO NR.:		ENKELT		HAYNEAFG.		RETUR	
				BILLETPRIS			
HENREJSE		IALT				RETURREJSE	
000123							

DERES FIRMAMÆRKE

indkopieres i Bellgraphic Major billettens kulørte, undergrundsmonster.



A/S **SYSTEMEX** - BORGERGADE 15 - K - PALÆ 2890

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

ALS Badehotel

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

Hotel EBELTOFT

Hyggelige værelser
god mad og kaffe
Telf. Ebeltoft 90

Jernbanepersonalet anbefales

St. Magleby Kro

Hovedgaden 22 - St. Magleby
Tlf. Dragør 314
— et 1. kl.s madsted

**God instruktion
betyder forebyggelse af
mange ulykker**



Werner Schwartzlose



„De Danske Østersølærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

stadig vokser og allerede er vokset flere byer over hovedet, og antagelig ender konkurrencen mellem baner og biler i en kombination mellem baner og biler og — ikke at forglemme — flyvemaskiner. Vi så jo i sin tid trafikken gå fra landevejene over til banerne, og siden er den i et vist omfang gået tilbage til landevejen igen. Det er derfor rimeligt at tro, at den med tiden vil placere sig både på baner og biler.

Når man taler om underskud

— Men det kan vel ikke nægtes, at DSB i øjeblikket går ind i denne konkurrence med store underskud?

— Det er vist de fleste bekendt, at både baner og veje er ude for en meget hård belastning omkring højtiderne og i ferisesæsonen. I disse spidsbelastningsperioder befordrer alene banerne tusinder af rejsende fra den ene ende af landet til den anden, og forestil Dem nu, at blot halvdelen af disse mange rejsende var henvist til landevejene. Det er de imidlertid ikke, fordi banerne stadig ligger inde med materiel nok til at tage alle.

Vi har i det daglige ikke brug for alt dette materiel, men det skal ikke desto mindre være i beredskab, parat til at sætte ind, når de store rejsedage begynder, og det er noget, der koster penge.

Det er blot én af de mange store investeringer, vi må foretage ikke blot for at kunne konkurrere, men simpelt hen for at være med til at afvikle den voksende trafik i almindelighed. Ligegyldigt, hvor mange biler vi får, vil der altid være et publikum til banerne, og dem skylder vi både sikkerhed og hurtig og god betjening.

Desuden må der stadig investeres for at gøre driften billigere på længere sigt, bl. a. i vore fortræffelige MY-maskiner, der nu følges op af de mindre MX-maskiner, samtidig med at rangerlok erstattes med tyske dieselhydrauliske lok, og i automatiseringen, der betyder stadig mindre mandskab, men større sikkerhed og fart. Allerede i dag har banerne herhjemme en standard, der står fuldt på højde med de bedste i udlandet, og der sker stadig forbedringer.

Ny snesmeltningss metode

— I den forbindelse må jeg forresten

ikke glemme at fortælle, at vi her på Fredericia banegård har udsigt til endelig at blive snevanskelighederne kvit. Helt normalt kan trafikken aldrig blive, når frost eller sne binder de elektriske sporskifter, men af vore 120 elektriske skifter får yderligere 33 nu opvarmningsanlæg, og dermed vil ialt 44 af de vigtigste skifter være opvarmet i kuldeperioder. I øjeblikket er der altså opvarmningsanlæg på 11 skifter, og opvarmningen sker ved elektricitet. De nye anlæg skal imidlertid drives med en særlig slags flaskegas, som i øjeblikket gennemprøves i Holland, og som ikke så let fordråber ved lave temperaturer. Overgangen fra elektricitet til flaskegas kan synes at være et tilbageskridt, men at el-opvarme de 44 skifter ville koste så mange penge, at snevintrene vil komme til at koste os uforholdsmæssigt mere, end de allerede koster. Når det for alvor sætter ind med sne, må vi nemlig placere omkring 40 mand — hvis vi da kan skaffe dem — over hele terrænet, og så er vi straks oppe på 6000 kr. om dagen for blot at holde sneen væk.

— Alt i alt må det være en krævende opgave at lede så stor en station som denne?

— Fredericia er jo et knudepunkt, og det vil sige, at al trafik skal presses herigennem — og det skal helst gå stærkt. Det er en urolig station, men samtidig en interessant station, og jeg synes selv, jeg har en ønskestilling. Med så mange mennesker, der er knyttet til banegården her — over 1300 — kan det naturligvis ikke undgås, at der stadig opstår problemer, men når man vænner sig til altid at se sagen fra den mands synspunkt, der sidder på den anden side skrivebordet, kan det aldrig gå galt. Naturligvis kan man ikke leve af at være flink — der må en vis disciplin til, og to ting toleres ikke: spiritus og tyveri. De er uforenelige med en virksomhed som denne. Men ellers kan man klare sig langt ved at vise forståelse.

Nørregades Farvehandel

Lilli og Carl Hansen
Nørregade 36 - Køge - tlf. 505
Tapeter - farver
linoleum - plastic

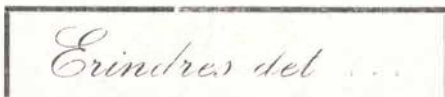
●●●●●●●●

Vi har modtaget . .

●●●●●●●●

Forklaring nødvendig

Rundt omkring på flere af vore bane-gårde og i rejsebureauernes vinduer er ophængt billeder, forstørrede fotografier, af skønne landskaber og interessante byg-ningsværker fra alverdens lande. Dette er godt, absolut godt, både fordi folk kan lide at se på dem, fordi de liver op på en død væg eller i et tomt vindue, og endelig fordi de stimulerer rejselysten. Hvilket formodentlig også er hensigten. Men der burde være en forklaring på, hvor hver enkelt billede er fra, så man kunne se, hvor man skal rejse hen for at finde det, billedet forestiller. Det kunne ikke være så besværligt at klæbe en lille seddel på med stedsangivelse. Derved ville billeder-ne få langt større værdi. l.



For 50 år siden, november 1910

Odense stations udvidelse. 2. banekreds har for nylig afholdt licitation over opfø-relse af forskellige nye bygninger på Odense station, bl. a. 2 lokremiser, vand-tårn, opholdsbygning samt en stor dreje-skive.

Rødby—Fehmern-ruten. Der er nedsat en komité for at arbejde for etablering af en rute København—Lübeck—Ham-burg over Rødby—Fehmern.

Helsingør—Hornbæk—Gillelejebanen. Der foreligger nu tilbud fra Hornbækba-nen om forpagtning af en jernbane fra Hornbæk til Gilleleje. Banen vil blive drev-et efter samme moderne og anerkendte principper som Hornbækbanen, og stræk-ningen København—Gilleleje over Hel-singør formenes at kunne tilbagelægges på

1½ time, medens man nu bruger 2½ time over Hillerød med Gribskovbanen.

Komiteen for den nye bane vil i den nærmeste fremtid blive sammenkaldt for sammen med de øvrige interesserede fra Helsingør og Gilleleje at drøfte sagen.

For 25 år siden, november 1935

Ved blokposten ved Gøderup mellem Roskilde og Viby Sj. 6,4 km vest for Ros-kilde, er der den 7. ds. kl. ca. 22,40 sket et sammenstød mellem to godstog, hvor-ved forårsagedes betydelig materiel skade samt spærring af den sjællandske vestbane i et langt tidsrum. Ved sammenstødet blev togfører Tryg fra Korsør let såret, men iøvrigt kom ingen personer til skade.

Ved sammenstødet blev begge spor spærret af knuste, væltede og afsporede vogne samt R-maskinen for tog 9379, der påkørte det forankørende tog 2089. Hjel-petog blev tilkaldt fra København og Ros-kilde samt den store nye hjælpepekan, og rydningsarbejdet foretoges natten igennem ved kunstigt lys. Den følgende dag kl. ca. 10 var søndre spor ryddet og i orden, medens nordre spor først kunne tages i brug den 9. ds. kl. 8.

Ved sammenstødet gik det bl. a. hårdt ud over 4 postvogne i tog 2089, der med-førte pakkepost og ugeblade, og det angiv-es, at 3 postvogne og 7 godsvogne blev helt knust.

Under sporspærringen blev de sydbane-tog, der planmæssigt går over Ringsted, ført over Køge, og Vestbanens toggang blev ført over Hvalsø til Ringsted, således at den sjællandske midtbane oplevede en kort renaissance.

I Kinopalæet i København fremførtes forleden for første gang den film, »DSB før og nu«, som Statsbanerne i sommer har ladet optage for at vise publikum DSB af i dag på baggrunden af fortiden.

Horsens. 2 banearbejdere dræbtes den 9. af forsinket posttog ved Eriknaur holde-plads ved Horsens.

Slangerupbanens ledelse har atter tænkt på at få banen elektrificeret. Nye vogne til banen vil blive smallere end de nuvæ-rende, således at togene lettere kan pas-sere de gader banen vil blive ført gennem til Rådhuspladsen.

Hurtig karriere ved DSB. Overassistent M. B. Hedegaard er udnævnt til fuldmæg-tig, og er med sine 32 år den yngste kon-gelige udnævnte ved DSB.

OPVARMNING MADLAVNING

Udleje:

Oliekaminer: årlig leje 120,00

Indstiksfyr: årlig leje 50,00

Gas anlæg: årlig leje 50,0

Gasvarmeanlæg: ½-årlig leje 50,00

Ved salg:

Lille udbetaling — mdl. afdrag 20,00

BP-gas — Petroleum — Fyringsolie

H. Jensen

tlf. Tranbjerg 87

Kaldenummer 8 11 11

Udstilling: Dannebrogsgade 12B, Århus
Åben 5 første ugedage kl. 16.15—17.30

Fyn

Jernbanepersonalet anbefales

K. F. U. M.s pensionat

Sct. Nicolaisgade 6

Tlf. Svendborg 1095

Et l. kl.s madsted

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

A. Ø. Mathiasen

Nyborgvej 204 - telf. Svendborg 1349

Kolonial - vin - tobak

Spec. kaffe

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

Skoler og kurser

ASK EFTERSKOLE

pr. Malling (syd f. Århus)

Tlf. Solbjerg 195

4 mdr.s skole f. unge piger (14-18 år) fra 3. maj. Alm. skolefag, skolekøkken, håndgøring, kjolesyning, maskinskrivning. - Program og skema til stats- og kommunestøttelse sendes.

Ellen og Thorvald Ovesen.

Hadsten Husholdningsskole

nær Aarhus

5 mdr.s kursus beg. maj og novbr.

3 mdr.s fra januar, maj og august.

Statstilskud kan søges.

Rigmor Pedersen

Marie Herping.

KLANK Efterskole

Galten st. (ved Århus). Tlf. Galten 59.

Unge piger 5 mdr. fra 3. maj.

Unge mænd 5 mdr. fra 3. nov.

Kun 48 elever.

Skoleplan og skema til underst. sendes.

Viborgegnens Ungdomsskole

Volden 7 . VIBORG . Tlf. 2510

Kostskole for 14-18-årige piger.

5 mdr.s kursus beg. 3. maj og 3. novbr.

Skolekøkken, Kjolesyning, Barnepleje og

Skolefag m. m. Plan og Understøttelses-

skema sendes gerne.

Karen Banke-Larsen.

VINDING husholdningsskole Vejle

3 og 5 mdr.s husholdningskursus

m. praktisk husførelse

barnepleje, syning, vævning

3 mdr.s sy- og tilskærerkursus

beg. 3. maj.

Skema til underst. og plan sendes

Aase og A. Andreasen, tlf. Vinding 12.

Østjysk Ungdomsskole

Odder - Tlf. 40193

Sommerskole for unge piger (14-18 år)

i 5 mdr. fra maj. Alm. undervisn., hus-

holdning, kjolesyning, vævning. 8 timers

ugentlig engelsk efter ønske. Plan og op-

lysning om understøttelse sendes.

Agnes og J. Slotsbo-Nielsen.

Aarhusegnens husholdnings- skole

Risskov st. - Tlf. Aarhus 7 84 46

5 mdr.s kursus fra maj og novbr.

3 mdr.s kursus fra maj og august

Moderne skole, smukt beliggende.

Statstilskud kan søges. Program og opl-

sendes.

Anna Hansen.



Karolines valgproblem . . .

Jeg har læst noget om, at når kvinder bliver omkring de fyrre, vil det som oftest være nødvendigt at tage hånd i hanke med dem og stramme tøjlerne, ellers bliver de helt umulige at være sammen med. Jeg har jo også hørt mine ældre kolleger tale om de kvaler, der kan være med konen, når hun kommer i den alder. Jeg har nogle gange hørt en gammel erfaren togfører sige:

— Det er jeres egen skyld. Man skal nemlig, den allerførste gang hun begynder at skabe sig, dreje hende en ordentlig en på kassen, og hvis det sker en gang mere, skal hun have en til, så hun agter det, så bliver der aldrig mere noget i vejen. Hvis man venter, til hun bliver fyrre eller derover, ryger hun direkte på sindssygehospital, hvis hun ikke får sin vilje. Sådan forklarede min far mig det, da jeg giftede mig. Jeg gjorde, som han sagde, og der har aldrig siden været noget i vejen.

Når jeg har hørt den slags ting, har jeg altid tænkt for mig selv: Gud ske lov, jeg ikke har det sådan. Karoline har altid været en helt første klasses kone helt igennem. — Men jeg kan nu ikke blive ved med at lukke øjnene for, at hun i den senere tid er blevet noget vanskelig.

Det er ikke alene det, at alt skal gå efter hendes hoved (det har det jo egentlig altid gjort — sådan da, og det har gået godt). Men hun er blevet — subjektivi-

stisk. (Det var godt, jeg fandt det ord, hun er sikkert ikke helt klar over, hvad det betyder, det er jeg heller ikke, men det ser flot ud.) Hun har fået det sådan, at hvis hun er sulten, så er VI sultne og skal have et solidt måltid. Er hun ikke sulten, så er VI ikke sultne og skal ingenting have. Er hun søvnig, så er VI søvnige og skal i seng. Er hun ikke søvnig, så er VI ikke søvnige og skal sidde oppe den halve nat. Har hun det varmt, smækker hun vinduer op og lukker for varmen, for så har VI det for varmt. Føler hun sig derimod kold, ser hun ikke på termometer, men erklærer, at VI fryser og forlanger, at jeg skal klage til viceværten over, at vi ingen varme har. Sådan er det med alt, og det irriterer mig. Desuden finder hun på en mængde ting, hun vil købe. Ting, som er fuldstændig unødvendige og meningsløse, og når jeg så ikke synes det samme, bliver hun bitter. — Hun må bremses, mens tiden er, ellers går hun helt over gevind. Ja! Hun må bremses.

Alt dette lå jeg og tænkte på, da jeg efter nattjeneste var kommet i seng, og hun gik og gjorde sig i stand til dagen. Jeg hørte bruseren inde på badeværelset og gentog for mig selv: Hun skal bremses. — Men det må gøres varsomt. (Jeg tænkte på, hvad togføreren havde sagt om sindssygehospital).

Hun kom ind, svingende med sit håndklæde, smånynnende og tog dansetrin

BLIV MEDLEM AF

Forenede Danske Motorejere

- det betaler sig —

Så kan De også komme på

PRØVESTATIONERNE



hen foran spejlet. Jeg åbnede det ene øje ganske lidt på klem. Hun er nemlig værd at se på.

»Farmand.« Jeg svarede ikke, jeg skulle jo sove.

»Du sover ikke. Jeg så godt, du kiggede.«

»Unnmh.«

»Jeg vil snakke med dig.« Hun satte sig på kanten af min seng og stak en hånd ind under min nakke. Jeg tænkte: Hun skal bremses.

»Du er verdens allerdejlige og klogeste mand.« Hun kyssede mig.

»Tror du, vi snart får et løntillæg?«

»Nej.«

»Så er det dæleme også flabet.«

»Det kan man vist godt sige.«

»Alle andre får lønforhøjelse. Hvorfor skal vi ikke have noget? Vi skulle jo have mindst et par hundrede mere om måneden for at have ligesom andre folk.«

»Det er helt rigtigt.«

»Tror du ikke, det er en skidt regering, vi har. Sådan med hensyn til lønnen?«

»Jo, absolut. Det er alle regeringer.«

»Ved du hvad? Nu skal der jo være valg. Ved du så, hvad vi vil?«

»Nej.« Der var det igen: Hvad vi vil. Jeg vil selv bestemme, hvad jeg vil. Hun må bremses.

»Vi vil stemme på kommunisterne.«

»Vi er ikke kommunister.«

»Nej, men vi bliver det snart.«

»Hvorfor?«

»Jo, når vi skal have mindre i løn end alle andre. Og vi stemmer på kommunisterne denne gang.« Nu var det vist ved tiden at begynde at bremse hende.

»Du tror da vel ikke, at kommunisterne vil give os mere i løn?«

»Det ved man aldrig. Men bare for at ærgre de andre, stemmer vi på dem.«

»Din fantasi bliver lidt livlig. Jeg tror snart, du trænger til at blive bremset lidt.«

»Flyt dig så lidt og gør plads. Det bliver også for koldt at sidde her.«

lady.

Teoretisk set burde mænd og kvinder kunne lære at forstå hinanden. Og teoretisk set kan man fange ål med en lasso.

*

Altfor mange hustruer er for optaget af at gøre deres mand til noget, han ikke er, og aldrig kan blive.

*

Mangen en hustru er kun lykkelig, når hun ved, hvor manden er henne, — han kun, når hun ikke ved det.

*

Mange fruer husker endnu, hvornår de fik det første kys. Og endnu flere kan ikke huske, hvornår deres mand sidst har kysset dem.

Det er ikke alle, der ved ...

at den ny parkeringsplads foran Holte station med plads til 86 biler nu er taget i brug.

at arbejdet med bygning af 3 embedsmands-tjenesteboliger er påbegyndt ved Rødby havn.

at de forberedende bundundersøgelser vedrørende anlæg af færgehavnen ved Fynshav eller Nygaard på Als i forbindelse med evt. flytning af Fåborg—Mømmark overfarten nu er afsluttet.

at arbejdet med nyt viaduktanlæg ved Orehoved station nu er påbegyndt og skal være færdig på 30 uger.

at det nu er afgjort, at kvindehjemmet på Sprogør bliver lukket, så der er mulighed for, at DSB atter kan disponere over øen, der med sine velindrettede og moderne bygninger vil være velegnet til ferieophold.

at der inden længe indføres fælleskort til rejser mellem Københavns Sporveje og et område, der omfatter Nord-, Kyst-, Hareskov-, Frederikssund- og Roskildebanen.

at Struerbanens benyttelse af det nye spor under Dukkebroen i Skive ventes at kunne begynde hen under jul.

at professor Anker Engelund til et udvalg på Ærø har tegnet en bro, der med sine 8,6 km bliver Danmarks længste bro, og den skal til sin tid forbinde Ærø med Tåsinge.

at DSB's broteknikere mener, at Lillebæltsbroens piller ikke vil kunne bære en foreslået ekstra etage.

at der nu er bestilt bundundersøgelser og skitseprojekt af såvel en bro som en tunnel øst for Ålborg—Nørresundby.

at der i 1958—59 blev foretaget 71,7 mill. rejser på banerne i Københavns nærtrafik — en fremgang på 900.000.

at Storebælt-overfartens restaurationer leverede festmiddagen på Holsteinsborg gods ved sparekassens 150 års jubilæum.

Kucerulanten spørger



Burde det ikke være en pligt, at vagtmænd ved sporarbejder er forsynet med rødt flag? Ordre og bestemmelser siger intet herom.

**VELKLÆDTHED
BEGYNDER INDEFRA!**



NY PRAKSIS
Erik Moesgaard
Tandlæge
Ramsherred 23 - Næstved
Tlf. 4270

Hurtigruten København—Århus

Den 15. oktober åbnede DSB sin nye hurtigrute Århus—Kalundborg, med indsættelse af den nye bilfærge »Prinsesse Anne-Marie« og ibrugtagning af ny havnestation i Århus og ny jernbanestation i Kalundborg. Den nye færge er bygget på Ålborg Værft, har plads til 800 passage-

rer og 90 automobiler, og færgen har kostet 25 mill. kr.

Tilvejebringelsen af de meget omfattende anlæg i Århus og navnlig i Kalundborg er gennemført inden for et tidsrum af ca. 1½ år, hvad der under hensyn til arbejdernes omfang, men ikke mindst deres

karakter, må betegnes som en smuk præstation. Det skyldes ikke mindst et udmærket og effektivt samarbejde med de to havneudvalg, at dette har været muligt. Arbejdet har selvsagt stillet meget store krav til det pågældende tekniske personale i baneafdelingen, og fra entreprenørernes og håndværksmestrenes side er der trods vanskelige arbejdsforhold gjort et meget prisværdigt arbejde.

Rutens historie

Danmarks geografiske struktur er alt andet end gunstig for en rationel udformning og drift af et jernbanenet. Billedet med »en rejselysten flåde, ankeret op ved Jyllands kyst« er lige så rammende, som det er poetisk. Tidligt har derfor overfarterne måttet drages ind i DSBs trafikpolitik.

Der har sikkert langt tilbage i tiden været en forbindelse mellem de to byer, men det første, man ved om en mere ordnet sejlads, stammer fra 1697, da det blev overdraget Kalundborgs byfoged, den »velædle Erich Christensen«, at sørge for en vis overfart med færgesmakker, og i 1710 blev der i Kalundborg ligefrem stiftet et færgelaug, som havde smakker med hjemsted i Kalundborg og Århus. Det har nok ikke altid været nogen lystelig sejlads med disse smakker, og i tankerne dukker Peder Paars' berømmelige færd op.

Overfarten kom efterhånden i en mere ordnet gænge, og fra 1875 blev den overtaget og drevet af Det Forenede Dampskibsselskab (med hjuldamperen »Vesta«) i henhold til en kontrakt med staten, der garanterede DFDS en vis mindste årlig besejlingsindtægt (180.000 kr.). I årene op imod den første verdenskrig fik selskabet som følge af indsættelsen af de bedre skibe »Kurér« og »H. P. Prior« på ruten yderligere et årligt tilskud pr. skib (12.000 kroner).

Endvidere var der i finansudvalget fremsat forslag om statsindkøb af 3 nye skibe til ruten, der da skulle overgå til statsdrift, men der var i finansudvalgene en modvilje mod begge disse forslag, idet et flertal holdt på, at man nu skulle stille mod endnu en virkelig jernbanedampfærgesforbindelse mellem Sjælland og Jylland

til aflastning af hovedforbindelsen over Storebælt—Lillebælt.

For nærmere at undersøge muligheden for en dampfærgesforbindelse blev der i marts 1914 foretaget en prøvesejlads på ruten med reservefærgen fra Storebælt »Korsør«. Da denne sejlads forløb særdeles tilfredsstillende sammenlignet med den daværende drift af ruten, blev det ved et møde i april 1914 under forsæde af trafikministeren bestemt, at ruten midlertidigt skulle besejles med storebæltshjulfærgerne »Korsør« og »Nyborg« med isbryderen »Stærkodder« som reserve.

Der kom derefter en lang række forslag om forskellige ruter mellem Kalundborg og Jylland, og der fremsattes i 1917 på rigsdagen et forslag om en jernbanefærgerute mellem Kalundborg og Århus. Forslaget vedtoges i folketinget men forkastedes af landstinget.

DSB overtager sejladsen

Siden 1914 har DSB besejlet ruten, først med de foran nævnte dampfærger »Korsør« og »Nyborg«, der dog ret hurtigt blev erstattet med dampskibene »Freia«, der havde sejlet på Kielerruten, som blev indstillet i begyndelsen af verdenskrigen, og »Sverige«, der i 1916 købtes af Øresundsselskabet, som ligeledes havde indstillet driften på grund af krigen. »Sverige« omdøbtes efter overtagelsen til »Niels Holst« efter DSBs første generaldirektor.

Selv om disse skibe betød en forbedring, blev de dog ret hurtigt forældede, bl. a. kunne de kun medtage hver et par biler, og pladsforholdene på 2. klasse var meget indskrænkede. DSB lod derfor bygge to nye motorskibe til ruten. »Kalundborg« og »Jylland«, der blev indsat på ruten henholdsvis i 1931 og 1933 og fremdeles besejler den med motorfærgen »Freia« som afløerskib. »Kalundborg« og »Jylland« kan hver foruden stykgods og 1200 rejsende overføre 35—40 biler. Skibenes hastighed er 15,5 knob.

En ulempe ved skibene er, at de ikke kan overføre lastbiler (»Jylland« kan dog medføre 2 stk.), og at de højst kan udføre to dobbeltture pr. døgn. Der har derfor i de senere år jævnlig været givet udtryk for ønskeligheden af en forbedring af ru-

ten ved indsættelse af en motorfærge, der kunne medføre lastbiler, og med sådanne fartegenskaber (18 knob), at den uden anløb af Samsø kunne gøre 3 dobbeltture pr. døgn.

Bevilling til hurtigfærge

Bevilling til færgen blev efter ansøgning i november 1957 til finansudvalget givet i januar 1958, medens bevilling til DSBs del af anlægget i Århus og Kalundborg er optaget på finansloven 1959-60.

Den nye færges indsættelse betyder, at sejltiden er nedsat til 3 timer. Men fart alene gør det ikke for en færge, folk skal også have muligheder for at nyde turen under behagelige forhold. Det kan de 1500 passagerer, som den har plads til, også.

Færgen har kostet 25 mill. kr. og der er ikke sparet noget med henblik på passagerernes behagelighed og komfort.

Passagerernes første indtryk, når de kommer fra toget eller bilen, er skibets smukke hall, der er klædt med paneler i teak og Oregon-pine. Man kan nyde udsigten under sørejsen gennem store panoramavinduer, hvis vejret ikke er så godt, at det tillader ophold på færgens to store soldæk. I hallen er der indrettet garderober, salgskiosk, telefonrum og toiletter.

Fra hallen kommer man ind i færgens restauration, hvor der er plads til over 200 mennesker, og agten for hallen er desuden indrettet en stor selvbetjenings-salon med ca. 130 siddepladser. Denne salon er beklædt med plastic-paneler i moderne og dristige farver.

Fra hallen fører en trappe op til saloner for rejsende på 1. kl. De består af en stor rygesalon og en mindre salon for ikke-rygere. Her er panelerne fineret med palisander, og møblerne betrukket med læder. Agten for denne apering på både-dækket findes en stor promenade på begge sider.

Chauffør-service

»Prinsesse Anne-Marie« har på bildækket plads til ca. 100 personbiler eller 30 lastbil-tog, og dets fri højde er lige ved 4 meter.

Jord-, beton- og murerarbejdet
samt facadebeklædning på ekspeditionsbygningen
på Aarhus havn
er udført af

MURERNES COOPERATIVE FORRETNING
GERLACHSGADE 28 - AARHUS
TELEFON 2 45 44

— når man er i Kalundborg, bor man på

Grand Hotel

50 nymonterede værelser. — Nymonteret restauration.

Telefon Kalundborg 1686 - 1666

DSB regner med, at den nye færge vil blive eftertragtet til befordringer af lastbiler fra Nordjylland til Sjælland. Derfor har man også taget et særligt hensyn til lastbilchaufførerne. Under vogndækket er der indrettet en særlig chauffør-salon med tilstødende vaske- og baderum, ligesom de kan få en behagelig afslapning i pullman-sofaer.

Et moderne køkken forsyner passagererne med varmt og koldt. 228 kan være i restaurationen, 212 i selvbetjeningscafeteriet agter. De gode 1. og 2. kls saloner byder ophold i komfortable omgivelser. 16 chauffør-køjer står gratis til rådighed for lastvogns-chauffører, køjer for passagerer kan lejes for 5 kr., og for mødre med børn er der en særlig hvilesalon med barne toiletter.

Kan klare isforhold

Kalundborg fjord har sjældent voldt ruteskibene vanskeligheder, men Århusbugten kan byde på besværlig pakis. For den ny færges kæmpekræfter skulle isen blive et mindre problem. Isforstærket og med roret beskyttet med en isfinne skulle den med sine to 5 tons tunge skruer kunne male sig gennem is som en bedre isbryder.

Havnebanegården i Århus

I stationsbygningen er der lige netop de rum og den plads, som er nødvendig, og ikke en tomme mere. Når man fra forpladsen kommer ind gennem de store aluminiumsdøre til hallen, har man til venstre dobbelt billetsalgsssted og til højre kiosk og den brede trappe og til forhallen på første sal. Trappeopgangens vægge er beklædt med sten-mosaik, og på hovedvæggen skal opsættes en række træskjolde til reklameplakater.

Fra den øverste forhal er der udgang til den lukkede bro, der fører ud til færgen.

På første sal findes portørernes spisestue, og deres omklædnings- og skabsrum samt vaskerum med brusebad. — Bag billetkontoret ligger de såkaldte »skrivere«s kontor. Skriverne er de jernbanefolk, der fører kontrol med biler og jernbanevogne, og endelig er der stationsleder Gundlevs eget kontor.

Under havnestationens bygning er der en kælder, som næsten optages af færgerestauratorens lagerrum.

Kalundborg nye station

Kalundborg jernbanestation er i to etager med en meget rummelig forhal, som afviger fra det gængse indtryk af dette rum i andre stationer, lige fra det elegante, mønstrede gulv til farvevalg og de anvendte materialer. Fra hallen er der indgang til ventesale, som også har et meget lyst og let præg. Det samme er tilfældet med kioskerne her.

Fra forhallen går man ad en lige så fisk som elegant rundtrappe op til en balkon på første sal. Balkonen er en del af restauranten og har langs kanten borde til servering.

Restauranten er blevet døbt »Fjorden«, en fortsættelse af den navnepraksis, DSB har indledt med restauranterne på begge sider af Storebælts bilfærgenhavn. Restauranten ligger i stationens sydgavl, og det er noget nyt, at den ikke er forbundet med ventesale. Gæsterne har den smukkeste udsigt heroppe fra ud over fjorden, til Asnæs-værkets silhouet.

Men der er bygget mange »udenomsnyheder« på jernbaneområdet i Kalundborg. Således et 25 m langt pakhushus på arealets nordside ud mod Jernbanevej. Pakhuset har en 12 m bred portåbning, en perron med overdækket tag, og ud mod pakhushuset er der overdækket perron på 340 kvadratmeter.

I det hele taget præges nybyggeriet af

lange, overdækkede perroner, idet en sådan i en længde på 170 m går ud til færgens landgangsbroer, og ad en 172 m lang gangbro, med ikke mindre end 322 vinduer, kan de rejsende spadserer fra såvel rutebilstation som jernbaneperron ud til havnen.

Af de øvrige nyheder skal nævnes billetkontrolbygningen for biler, hvor man af hensyn til personalet har en 20 meter lang overdækning, en ny remise med en hal, hvori der er to spor, og som kan rumme to MY-lokomotiver, nye velfærdslokaler for jernbanepersonalet og ved havnen lagerlokaler til søfartsvæsenet.

Statsbanerne har med denne indsats ydet et meget væsentligt bidrag til Kalundborg bys modernisering og til den erhvervsmæssigt, rivende udvikling.

Også i den nye Kalundborg-færge „Prinsesse Anne-Marie“ er anvendt

NOVOPAN B-SKOD

— et navn alle værfter kender.

NOVOPAN B-SKOD

er meget anvendt som blindmateriale for dekorative finerer og plasticlaminater.

NOVOPAN B-SKOD

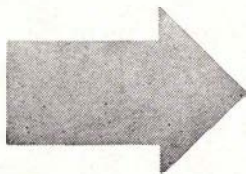
er godkendt af statens skibstilsyn.

NOVOPAN B-SKOD

er stærkt brandhæmmende.

NOVOPAN TRÆINDUSTRI A/S PINDSTRUP

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 håndskrådderi 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



Byvandring

på sporet
af nedlagte
privatbaner

Ar 1898 kørte amtsbanerne på Als deres første tog fra Sønderborg, og i 1952 kørte i samme by banernes sidste tog. Når De måske ved, at Alsbanerne blev nedlagt den 1/3 1933, kræver årstallet 1952 en nærmere forklaring, der også følger nedenstående.

For vandringen i Sønderborg by tager sin begyndelse, vil det formentlig være opportunt kort at se på denne bys jernbaneforhold i almindelighed og amtsbaneforhold i særdeleshed.

Som ovenfor nævnt blev amtsbanerne åbnet 1898, og dette gjaldt alle strækningerne, der havde en samlet længde på ca. 51 km (Sønderborg—Nordborg 39,9 km, Vollerup—Skovby 14,7, Lille Mommark—Mommark færge 3,8 og havnebanen Sønderborg 1,6 km).

Banerne blev anlagt med største stigning på 1:60 og en mindste kurveradius på fri bane på 130 m.

Hovedsæde, remiser, værksteder o.s.v. fandtes i Sønderborg, og havnebanen derved berorte naturligt kun havnens østside, idet den i 1856 etablerede pontonbro ikke var sporbærende. Allerede tidligt blev der enteret om fast bilkørsel af rejsende mellem byens 2 stationer, idet afstanden mellem disse var ca. 800 m, en stor afstand bedømt ud fra provinsbyforhold.

1932 åbnedes Christian d. Xs bro over Allsund, og som appendix hertil normalsporet havnebane til og på østhavnen. Der blev herefter — i øvrigt under den nye broes østlige landføring — bygget transportørgrube med henblik på at viderebefordre normalsporede jernbanevogne til amtsbanestationer, idet denne transport fandt sted på særlige smalsportransportører.

Banernes udprægede lokale karakter ses tydeligt netop her, idet amtsbanestationens

beliggenhed straks anbragte passagererne i byens centrum. Endvidere peger strækningernes hele linjeføring — som det vil fremgå af en senere omtale — på den kendsgerning, at banerne måtte betjene de forhåndenværende småbyer og ikke omvendt.

Da banerne i 1920 blev danske, var vedligeholdelsestilstanden trods krigsslid nogenlunde, og kun svelleudveksling var i større udstrækning (ca. 25 %) nødvendig. Der rådedes på dette tidspunkt over et materiel bestående af 9 lok, 39 person- og pakvogne samt 109 godsvogne.

Allerede kort efter 1920 arbejdedes der med delvis motorisering af driften, idet banernes »splendid isolation«, der på anlægstidspunktet var en force, efterhånden som landevejstrafikken udvidedes, blev til en økonomisk belastning af ikke ringe omfang.

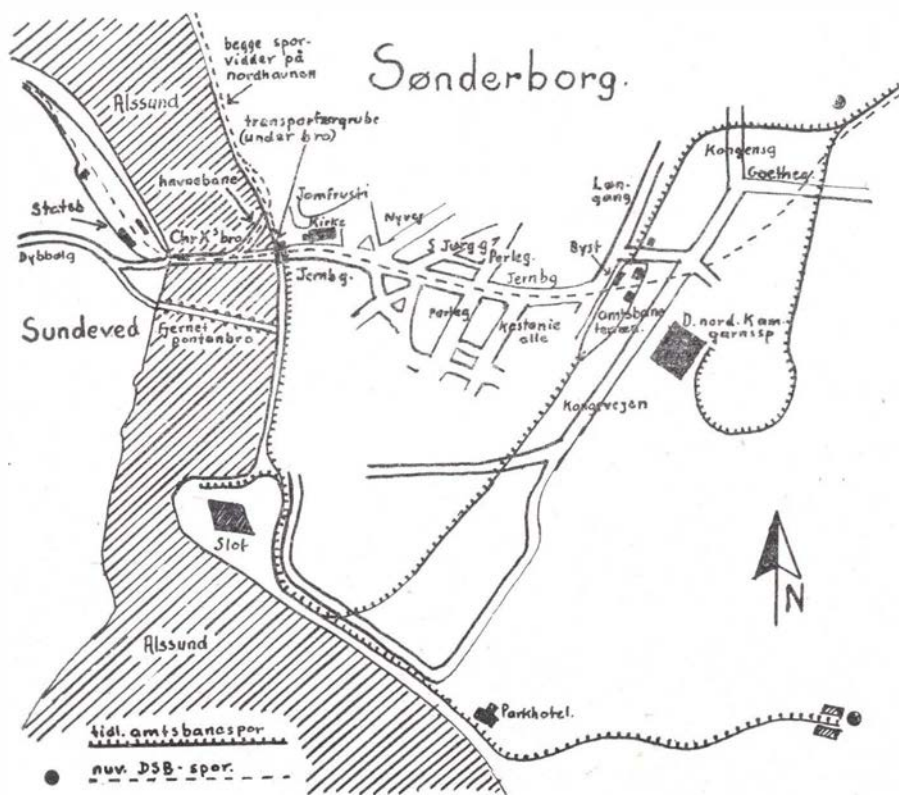
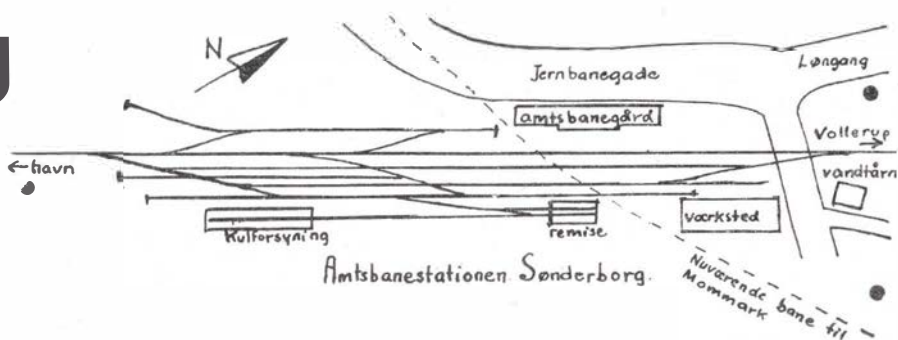
Sønderborg by

Efter denne prolog går turen ud i Sønderborg by. Dog skal forudskikkes den bemærkning, at vi netop her må være indstillet på — overalt på amtsbanernes tidligere domæne — at møde rutebiler, masser af rutebiler. Muligt er det en formildende omstændighed, at alle disse rutebiler kører under DSBs initialer.

Jeg valgte at begynde ved byens østgrænse, og herfra søge frem til by og havn ad den rute amtsbanetogene benyttede.

Sporet er utvetydigt, selv om det er gemt i den nuværende Mommarkbanes planum, og først lidt efter passage af Ringgaden kan man fastslå, at et sidespor til kamgarntspinderiet har drejet til venstre, medens det kort efter er muligt at se, at selve hovedsporet viger til højre i forhold til nu eksisterende spor.

Det er dog ikke muligt direkte at træde i de gamle spor, idet man vel kan se i terrænet (gårde og haver), hvorledes linjeføringen var, men netop den omstændighed, at jorden nu er dyrket eller afspærret gårdsplads forbyder uhindret passage. Går man imidlertid frem på Rebslagergade, kan man til begge sider se banens bue frem til amtsbanestationens terræn. Her er



Amtsbanelinjen i Sønderborg

dog næsten alt forandret, stationsbygningen dog kun hvad det indre angår. Ser man godt efter, kan man endvidere i rutebilstedstedet genfinde 2 af remisens mure. Det særprægede firkantede vandtårn påbegyndtes nedbrudt i 1959. Igen spærre haver og et fabriksanlægs grønne område, men atter er det muligt i hvert fald at ane, at her gik banen. Forst når man fra Blegen finder en lille sti ned mod vandet, er man rent bogstavelig talt på rette spor, idet denne sti efter 2 sving viser sig at være netop den gamle amtsbanedæmning, der her stadig har trafikale formål.

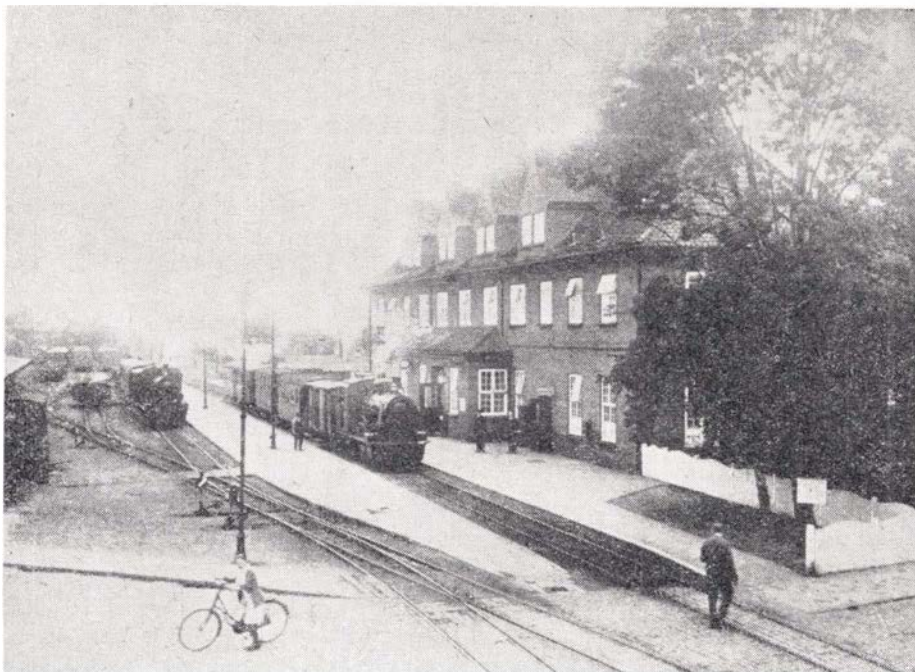
Kommet frem til Strandvejen findes på dennes sydside — i hvert fald når man via kortet kender stedet — en tydelig græsklædt rest af havnebanen, og dette gælder i særdeleshed frem til havnen, men også mod sydøst til gasværket, hvor i øvrigt de sidste rester i 1959 blev dækket i anledning af udvidelser.

Svinget gennem parken øst om slottet er intakt som cykelsti, og således let kendeligt og bevaret helt til vi når ud på havnepladsen.

Herfra og videre frem imod nord er turen for så vidt forgæves, som det ikke er muligt at fastslå den direkte linjeføring, men det skal dog nævnes, at der på nordhavnen adskillige steder findes sporskifter, der helt eller delvis er 4-strengede.

Banerne blev som nævnt nedlagt i 1933, og når årstallet 1952 er nævnt, er det fordi 3 af amtsbanernes lok (ganske vist med Sønderborg gasværks initialer »S G« på skorstensbåndet) og en del åbne godsvogne, der blev købt fra banerne ved nedlæggelsen, i de følgende 19 år kørte brændselsprodukter fra havnen til gasværket. Af de nævnte godsvogne var i øvrigt en del jernvogne med sidelemme, vogne bygget til netop disse massetransporter.

Mange gange har i årenes løb disse damptog kørt mellem havnen og gasværket, og mange tons gods er i de sidste 19 år befordret her. I 1952 blev alt dette ma-



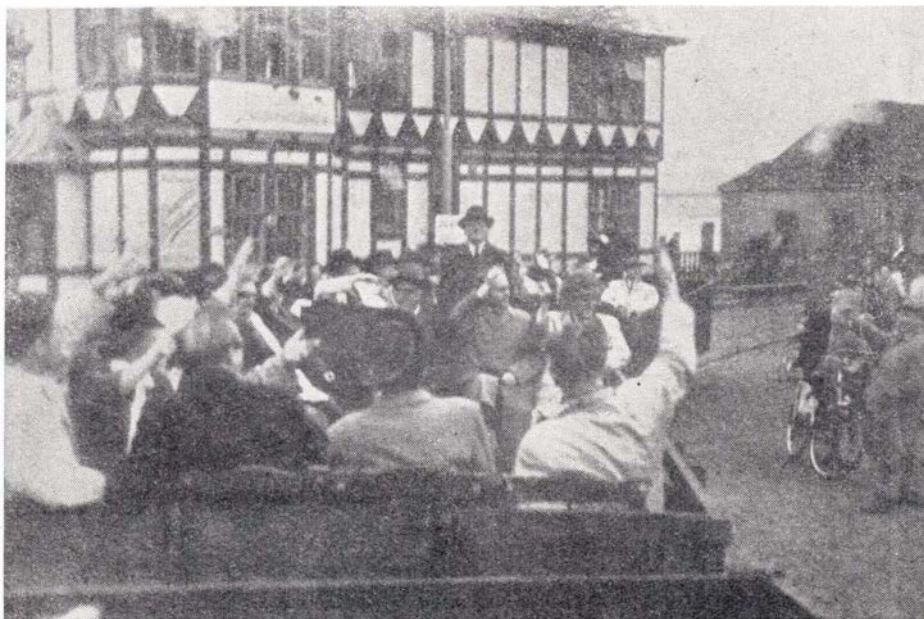
Sønderborg amtsstation først i 1920-erne — Nu rutebilstation

teriel solgt til ophugning, og den sidste kørsel formede sig som et sandt triumftog, hvor byens borgere havde rig anledning til at tage afsked med et trofast befordringsmiddel.

Den standende diskussion om Mommarkbanens bevarelse eller nedlæggelse er sikkert kendt fra dagspressen, og hertil skal kun anføres, at kan denne togkørsel

gennem en bys smalle hovedgade end give anledning til gnidninger og kritik, så er den set fra et jernbanesynspunkt et interessant og særpræget moment, og såvel hovedbanen som den herfra udgående havnebane er udført med formidable stigninger.

De skulle prøve turen, måske om føje år — — —



Den sidste afsked med amtsbanerne i 1952. — Gratis personbefordring.

Bjerringbro

Hjemmebageriet

Skolegade 4 - Bjerringbro
Telf. 359

Altid 1. kl.s brød og kager
Bestillinger modtages

Rekord Vask

Østergade - Bjerringbro
1. kl.s skånsom vask

Brødsalget

Jasminvej 11 - Herning - tlf. 2324
Kun 1. kl.s varer
Børge Johansen - (ny indehaver)

Jernbanepersonalet benytter

Sparekassen for Aars og Omegn

Indlånskapital 8,8 mill. kr.
Telf. Års 25 og 251

De unges hjem

Hedensted - telefon 52
1. kl.s spisested

Jernbanepersonalet anbefales

DAMPVASKERIET

Grønnegade 14 - Ringkøbing

1. kl. skånsom vask
med en duft af renhed

Telf. Ringkøbing 622

Legetøjsmagasinet

Grete Hansen

Skt. Hansgade 19 - Ringsted
Telefon 354

Stort udvalg i mekanisk legetøj
trælegetøj og bijouteri

Jernbanepersonalet anbefales

KI-VA kolonial

Holtzengade 26 - Odense
Kolonial - vin - tobak
konserves - kaffe
frugt og grønt
Telf. 12 43 69

Tysklands jernbaner 125 år



Åbningstoget 1835

Den 7. december er det 125 år siden Tysklands første jernbanetog kørte over strækningen Nürnberg—Führt. Det tog dengang togets lok »Adler«, konstrueret og bygget af George Stephensen i England, 15 min. at køre toget over den 6 km lange strækning.

På dette tidspunkt bestod Tyskland foruden Østrig og Preussen tillige af over 300 såkaldte suveræne småstater, hvor man ikke havde f. eks. ens mål og vægtsystem, ja, selv klokken var forskellig, når man overskred en af de talrige grænser.

Den tekniske tidsalder var endnu kun i sin begyndelse. Telefon, glødelamper, gasglødenet, sikkerhedstændstikker, cyklen, symaskinen, foto og elkraftoverføring m. m. var dengang endnu ikke opfundet. Det må have været en jammerlig tilværelse — vil vor tids mennesker sikkert mene.

George Stephensens første jernbane i England satte imidlertid både fantasi og energi i gang hos initiativrige og fremsy-

nede mænd, og overalt i Tyskland udråbtes jernbanen som fremtidens befordringsmiddel.

1½ år efter, at der var givet koncession på anlæg og drift af banen Nürnberg—Führt, var den færdigbygget, og under stor jubel fra tusinder af mennesker kørte »Adler« med de nye personvogne ud på sin første tur.

Dette var begyndelsen. Nye baneanlæg fulgte hurtigt efter, besværligheder og angreb på det nye vidunder udeblev selvfølgelig ikke, men til slut fulgte fremskridt efter fremskridt, og det er givet, at jernbanen var med til at udslette alle Tysklands mange småstater.

Første godstransport

Dersom man hin berømte dag, da Tysklands første jernbane var en kendsgerning, ville have spurgt banens aktionærer, de rejsende eller tilskuerne, om man ikke også skulle have godsvogne, ville de kun have haft et medlidende smil tilovers på sådan et spørgsmål. At der skulle komme gods i sådan mængde, at det kunne betale sig at bygge godsvogne var helt utænkeligt.

På den måde var det naturligt, at den første indlevering af gods til transport med banen først kom syv måneder efter, at banen var begyndt. Den 11. juli 1836 indleveredes den første stykgodsforsendelse, der bestod af 2 fade øl til banegårdsrestauratøren i Führt, til forsendelse med banen.



T. v. »Phønix« bygget 1863 i Carlsruhe — t. h. »Adler«

Københavnske Gasværkers LOK

Tekst: Sv. Jørgensen. — Foto: Dan

Til transport af kul fra havnen benytter de 2 store københavnske gasværker, Valby og Østre gasværk, hvert et antal damplok, og vi synes, der her kan være grund til at fortælle lidt nærmere om disse, samt bringe et par foto fra disse »jernbaner«.

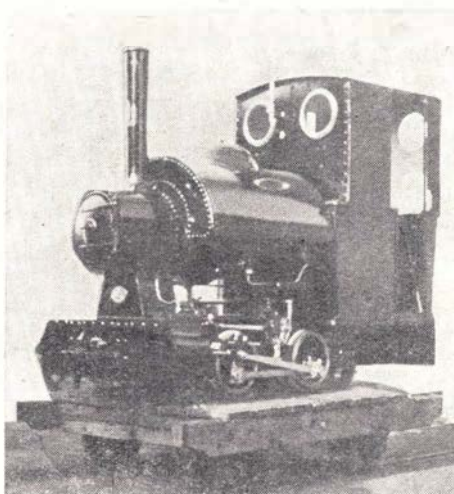
Valby gasværk har til sine kultransporter ialt ca. 3,5 km spor foruden sporanlæggene på værkets egen grund, og til drift af denne specielle bane rådes der over ca. 50 vogne af speciel selvlossende type, samt 5 køreklare normalsporede damplok. Gasværket, der blev startet i 1907, fik dengang til kultransporten 3 stk. 0B0-tenderlok, bygget af Hanowag i 1906, med byggenumrene 4725—27. Disse lok, der vejer ca. 20 t, er på 150—170 hk og er således omtrent af størrelse som en af DSBs rangermaskiner ltr. Hs — de har nr. 1—3, hvilket tydeligt er vist på en stor støbt messingplade, der også angiver værkets navn.

Om Valby gasværks nr. 4 har det ikke været muligt at finde fyldestgørende oplysninger, enten har det været en lille 0B0T eller en 1B0T, muligvis kan der være tale om begge typer; men de er i hvert fald forlængst udgået af Valby gasværks lok-park.

I 1928 købte Valby gasværk en temmelig stor 0B0T-maskine til supplerings af de øvrige. Denne maskine, der fik nr. 5, er bygget af Orenstein og Kappel og har fabriksnummer 10247. Det er en meget kraftig maskine (180 hk) og tillige den største af denne type — 0B0T — herhjemme. Maskinens vægt er 26,5 tons, kedeltrykket er som på de øvrige, 12 atm. Som den eneste har denne maskine rundglider og overheder. Styringen er Heusingers.

I 1932 købte Valby gasværk som sit sidste lok nr. 6, en Hs'er fra DSB, nemlig nr. 382, der er bygget i England i 1894 af fabriken Nielson og Co. i Glasgow. Den har byggenr. 4751. Denne maskine har endnu, som den sidste HS, den oprindelige cylindriske og foroven fint rundede domebeklædning uden sandkasse. Skorstenen er fornyet engang med en tykkere og mere klodset, og endvidere er denne, ligesom de øvrige, forsynet med turbodynamo, anbragt ved venstre side af skorstenen.

Foruden disse lok har Valby gasværk på værkets eget område haft et ret stort spornet med 600 mm sporvidde, og hertil blev ved starten i 1907 anskaffet et meget lille lok fra fabriken Woog G. Bognall i England. Det er det mindste damplok vi



Valby Gasværks første lok, der var i drift 1907—54

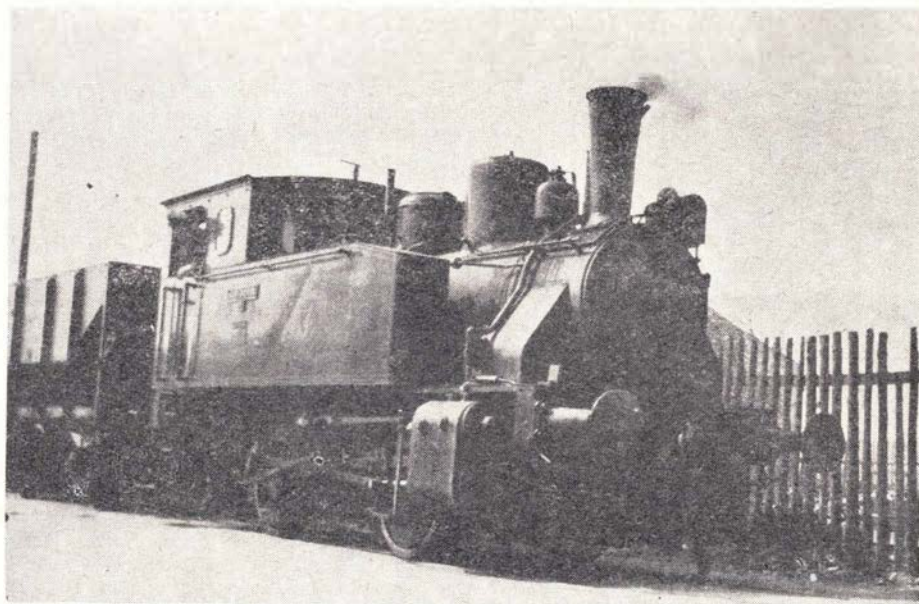
har haft her i landet, og et par mål samt vedføjede foto kan måske give et indtryk af dets lidenhed. Hele maskinen, der iøvrigt var bygget i 1907, vejede kun 4 tons. Kedeltrykket var 10 atm. og maskinen var på ca. 10 hk. Den har en drivhjulsdiameter på 430 mm, akselafstand 760 mm og måler i totallængde kun 3260 mm. Over kedlen ligger en lille saddeltank til vand, og mellem kedlen og understellet er der, grundet den ret højtliggende kedel, næsten 35 cm luft. Fyringen på så lille en maskine kan, da fyrkassen går næsten helt tilbage mod bagvæggen i førerhuset, ikke ske på normal måde, men må ske udefra, gennem

et hul i bagvæggen af førerhuset, når maskinen holder stille. Til dette brug havde man, da maskinen var i drift, og det var den helt til 1954, rundt om langs sporene liggende små bunker kul. Denne lille morsomme maskine er nu erstattet af bl. a. gaffeltrucks og lignende; men den er sat fint i stand og tilhører nu vort tekniske museum.

Til sidst skal lige nævnes, at der er planer om en udvidelse af Østre gasværk og som følge deraf bl. a. en fuldstændig nedlæggelse af Valby gasværk.

Østre gasværk, der byggedes i 1899, henter ligesom Valby gasværk sine kul ved havnen, som oftest losset direkte fra skib; men her er afstanden ikke nær så lang som på Valby gasværk, men til gengæld er rampen til retorterne, grundet pladsforholdene, en hel del stejlere end på Valby gasværk. Specielt med dette for øje var de maskiner man i 1899 anskaffede meget robuste og velegnede netop til dette job. De var bygget af Hudswell Clorke og Co. i England og havde byggenumrene 498 og 499. De var af saddeltanktypen, som dengang især i England var meget populær. Allerede i 1902 anskaffede man endnu en maskine magen til og fra samme fabrik — byggenummer 622. Det var Østre gasværks nr. 3. Siden da har disse 3 særprægede og solide maskiner med hæder klaret trafikken med kul fra havnen til Østre gasværk. Ligesom på Valby gasværk benytter man her en speciel type selvlossende vogne, og maskinerne klarer her 6 lossede vogne mod Valby gasværks 10.

Et fantastisk syn er det at se disse små slidere starte i havnen for fuld damp og med rygen stødt mange meter tilvejs,



Valby Gasværks lok nr. 5. Største 0B0T lok i Danmark

Advokater

Poul Jürgensen

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

Sv. O. Pontoppidans Eftf.

Erik Lauritzen

landsretssagfører,
Banegårdsplads 16, Aarhus
Tlf. 2 21 55

Landsretssagfører

E. Lund-Sørensen

Søndergade 4-6, Århus.
Tlf. 2 56 00

Jørgen Willumsen

advokat
Store Torv 3, Århus. Tlf. *2 37 33

J. R. TAMS

Sagfører, cand. jur.
LØGSTØR - TLF. 100

E. ØRUM JENSEN LEIF JELSBECH

Landsretssagførere - Viborg
Tlf. 19 - 20 - 486 og 596

Århus



Århus

* 3 69 22

E. STAVENSØ

ingeniør - m. a. l.
E-S beton elementer
Betonvarer til alle formål
Spec.: Element garager
C. F. Ågårdsvej 14, Højbjerg. Tlf. 7 11 39



symaskiner fra kr. 550,-

G. Jochens

Jægergårdsgade 56, Århus. Tlf. 2 20 04
Ring - vi kommer overalt og demonstrerer

uden på nogen måde at tabe pusten, sikkert og hurtigt skyde de 6 vogne til vejrs på den høje rampe. Ikke mange lok af tilsvarende størrelse kan gøre dem det efter.

Man kører som regel på Østre gasværk med 2 tog mod Valby gasværks 3 tog, og har, ligesom iøvrigt Valby gasværk, blok-signaler af egen konstruktion.

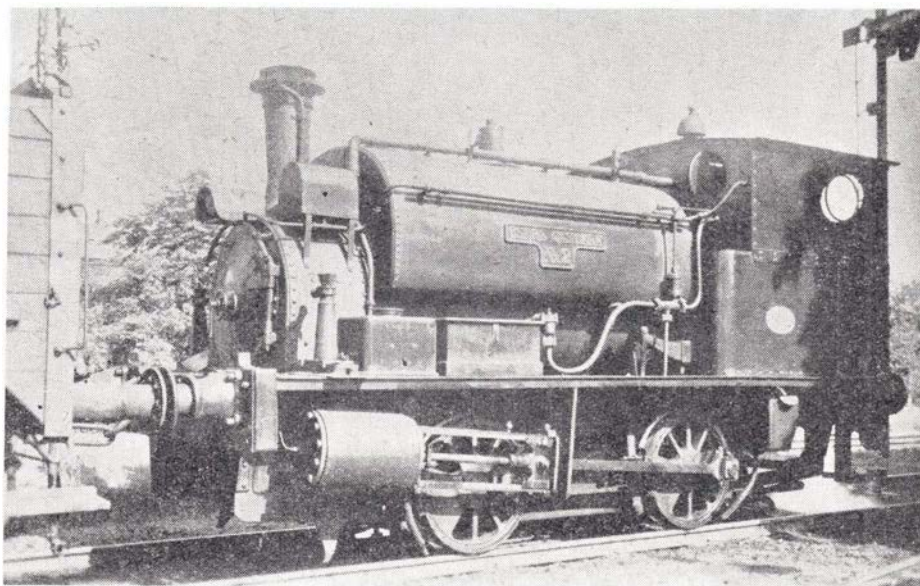
Også disse lok er ligesom Valby gasværks i fin stand og er deres alder til trods omtrent så gode som nye.

Det er som bekendt meningen at koncentrere Københavns gasproduktion på Østerbro-værket, og Valby gasværk kan

herefter undværes. — Man vil nu indlede afviklingen ved at nedlægge den 6 km lange jernbanelinje, ad hvilken gasværket i 53 år har fået tilkørt kul fra Gasværkshavnen. Transporterne skal fremtidig foregå med lastbiler.

DSB har lovet at føre godsbanen over den nye færdselsåre — Frederiksholm—Vigerslev Allé — på en bro, som til sin tid også skal bære S-banen langs Køge Bugt, men det ville blive langt dyrere, hvis man tillige skulle dimensionere broen for kulbanen til Valby gasværk. Derfor foreslås linjen nedlagt, og det vil som sagt nu ske.

Sv. Jørgensen.



Øster gasværks lok nr. 2

Rutebil nyt



DSB rutebilvæsen

Som det er sket før, har DSB anmodet finansudvalget om at få fremskyndet dispositioner vedrørende modernisering og udvidelse af rutebilparken, hvortil der på finanslovsforslaget for 1961-62 er afsat 9,8 mill. kr. til materiel. Der er imidlertid i øjeblikket en leveringstid på 6-8 måneder, med tendens til yderligere forlængelser, og DSB har derfor søgt om tilladelse til allerede nu at afgive bestilling på 65 rutebiler, 30 lastbiler og 17 påhængsvogne.

Omkring en afsked

I et referat fra en politisk foreningsmøde, hvor man kom ind på en DSB-chaufførs afsked og grunden dertil, hedder det, at han var afskediget, fordi han nægtede at standse ved stoppestedet ved Vibeholmsvej i Glostrup, fordi det er en direkte overtrædelse af færdselsloven, da det er til gene for den øvrige færdsel at stoppe ved dette stoppested. Man havde i maj måned gjort politiet opmærksom på dette forhold, og det viste sig da, at politimesteren aldrig havde givet tilladelse til standsning på dette sted, og der blev optaget rapport, uden at der indtil nu er kommet nogen afgørelse i sagen. Chaufføren hævdede, at iflg. færdselslovens § 22 er det chaufførerne, der har det fulde ansvar, hvorfor han nægtede at holde ved nævnte stoppested.



Gedser den 4. okt. Da jernbanearb. H. E. Jensen ved midnatstid skulle skille fra mellem nogle sovevogne, kom han i klemme, da rangermaskinen kørte til vogntrækket. Han pådrog sig kvæstelser i brystet og ryggen.

Risskov den 3. okt. En 22-årig studerende ved Århus universitet blev i aften påkørt og dræbt af toget i nærheden af Strandvænget.

Fåborg den 5. okt. Fåborgenserne er atter utilfredse med DSBs varetagelse af Mommark-overfarten, da færgen ikke har sejlet i fire dage på grund af maskinskade.

Jyderup den 8. okt. Ved 19,30-tiden kørte en beruset billist gennem den ene bom på overskæringen ved Tornved. Det lykkedes at få bilen ud fra sporet før toget kom.

Bramminge den 11. okt. En ældre dame stod ved 19-tiden af toget fra Esbjerg, før dette var standset ved perronen. Hun faldt ned mellem perronen og motorvognen, men hun slap dog fra uheldet med en kvæstet fod.

Nr. Alslev den 12. okt. Tidlig i morges vältede en roevogn under rangering således, at begge spor blev spærret. Hamborg-ekspressen blev standset i Eskilstrup, hvorfra de rejsende førtes til Vordingborg i rutebiler.

Humblebæk den 13. okt. Under rangering ved 20-tiden med en Mo vogn og to personvogne, afsporede Mo vognen så uheldigt, at begge spor blev spærret. I tre timer måtte de rejsende mellem Rungsted og Helsingør befordres med rutebiler.

Roslev den 14. okt. Ved 13-tiden kørte en personbil ind i siden på godstoget til Glyngøre. Bilen slæbtes med et stykke og vältede derefter i grøften. Bilen var totalt knust, men alligevel slap føreren af den uden at pådrage sig en skramme.

Hellerup den 15. okt. Under rangering med en motorvogn var rangerlederens kittel kommet i klemme i en dør, således at han blev slæbt med et stykke, da han sprang ned fra vognen. Efter endt behandling på hospitalet kunne han dog selv tage hjem.

Det er ikke første gang, at sådant uheld er sket af samme årsag, så pas på de flagrende kittelskoder.

Tarm den 18. okt. Under rangering med et godstog på læssesporet på Tarm st., brød sporet sammen under den ene Mo vogn, hvorved begge motorvogne og et par godsvogne afsporede.

Sporet har ligget siden Nr. Nebel-Tarm banen oprettedes i 1912!

Århus H den 20. okt. Under rangering i sporet til perron 2 sprang koblingen mellem Q-maskinen og en personvogn, der derefter fortsatte og tørnede mod to postvogne, hvori der arbejdedes. Tre postmænd pådrog sig lettere skader.

Durup den 22. okt. Den unge mand, der på knallert kørte mod toget på overskæringen i Durup den 10. sept. er i dag død som følge af sine kvæstelser.

Nyborg den 25. okt. Under svajning på Nyborg fjord gik færgen »Korsør« ved 22-tiden på grund. Da der er klæg sandbund på det pågældende sted, lykkedes det i løbet af en time færgen ved egen hjælp at vride sig los.

Kolind den 67. okt. Da en lastbil ved 17-tiden skulle passere overskæringen ved Nødager, gik bilens bageste hjulpar i jorden, således at bilen sad fast på overskæringen. Da chaufføren var stedkendt, var han klar over, at der var ved at komme tog fra Grenå, og han løb toget i møde og fik det til at standse, før det nåede overskæringen.

Kbhvn. Gb. den 31. okt. Da stationsbetjent Arne B. Larsen i nat skulle afkoble en vogn, opdagede han, at han havde fået koblet to vogne af, hvorfor han forsøgte at komme ind og få koblet den ene vogn af. Han faldt derved, og fik sin ene arm kørt af.

Klåbygård Mergelleje

I bladet nr. 7 er der skrevet en nekrolog over ovennævnte mergelleje, men denne nekrolog giver slet ikke det billede af det arbejde, der både er udført i lejet og på stationerne. Dette skyldes måske, at vedkommende skribent er af en yngre årgang. Undertegnede, der var med fra begyndelsen og til udgangen af 1929, kan nok give en mere fyldestgørende oversigt over arbejdet.

Der blev startet i 1920 i tiden før genforeningen, og da vi i begyndelsen ikke disponerede over de tyske spor anlæg, blev der det første år kun læsset ca. 5000 vgl. Sæsonen var altid maj, juni, juli og en del af august, der skulle altid sluttes før høstens begyndelse.

I årene 1921—1929 læssedes ca. 10.000 vgl. årlig, henholdsvis 10 og 15 tons, ikke andre vægte, og det fandtes frem til, at de i lejet, aflæste vognens bundflade, så blev der på vognens sider slået en kridtstreg, hvortil så den fra gravemaskinen læssede mergel blev jævnet og det var forbavsende, hvor lidt udsving der var for de 10 eller 15 tons.

Tyskerne efterlod en brovægt, og denne brugte vi til periodiske eftervejninger, og almindeligvis varierede vægten kun ca 100 kg til den ene eller anden side.

Transporten fra lejet til stationens spornet foretog selskabet selv ved eget personale og maskine. Maskinen var en hos DSB indkøbt Hs. og det er ufatteligt, at den lille maskine i hvert træk slæbte 20 læssede vogne ind.

De læssede vogne blev rangeret op med kridt — det vil sige, vi fik de færdige fragtbrev sendt fra kontoret i Ringkøbing, i hvert fragtbrev var lagt et frankeret brev kort med underretning om, at der ville afgå 1 vgl. mergel til vedkommende modtager, kortet afsendtes dagen før vognen, vi forsynede så fragtbrevene med vognnummer og det blev i den rækkefølge, som vognene stod på pladsen. Der afgik almindeligvis 3 særtog daglig, foruden de ordinære tog der blev fyldt.

Hvor langt blev mergelen så sendt? Det var faktisk den nye grænse og nordpå — helt forbi Silkeborg, eller nærmere nævnt sydpå øst for Tønder til Ragebøl, vestpå til Hojer, nordpå til Varde, østpå til Ejstrup. Alt i alt til det meste af den jyske hede.

Hvis der endnu er nogle der erindrer heden nord for BM og så tager derud i dag, vil vedkommende kunne se den enorme ændring af landskabet der er sket, ved de 1000 og atter 1000 vgl. mergel, der blev sendt fra Klåbygård og Vedsted St. (som den hed dengang), og så indrømme, at den indsats der den gang blev gjort af mergelselskabet og DSB ikke var forgæves.

Betro os Deres møbler

Gamle møbler bliver som nye.

Vi har de rigtige mølægte møbelstoffer og ommonterer også med Deres eget stof — Prisen bliver vi næmt enige om.

AUG. THOMASSEN

Knudriisgade 28, Århus. Tlf. 3 11 85

JUL. MADSEN & SØN

1. kl.s herre- og dameskrædderi,

Mejlgade 74, Århus

Habitter til kr. 138,00

Damedragter fra kr. 128,00

af Deres eget stof.

Vi garanterer for fineste snit og pasform.

Vi reparerer, omsyr og renser.

Stort udvalg i gode stoffer.

Fyn

Smyk dit hjem

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

ERIK SØRENSEN

Odensevej 1 - tlf. Assens 848

Vi handler selvfølgelig i

Banegårdens Kiosk

Assens

Jul. Petersen - tlf. Assens 613

Tobak - Aviser - Blade

Tobaksforretningen

E. Eriksen

Østergade 34 - Assens

Cigarer - tobakker - cigaretter
vine og spirituosa

Telf. Assens 279

Vi anbefaler

GULF service

V. Poulsen

Nyborgvej 3

Benzin - olie - vask

Telf. Svendborg 3501

Jernbanepersonalet anbefales

A. Christensen's BAGERI

Vestergade 82 - Svendborg

Altid 1. kls frisk, lækkert
brød og kager

Telf. Svendborg 1271

Jernbanepersonalet anbefales

Pensionatet

Lundøvej 33 - Svendborg

— et 1. kls spisested

Telf. Svendborg 2485

Kolonialforretningen

G. Petersen

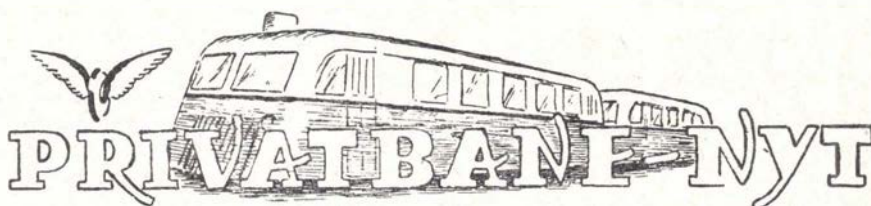
Skovsbovej 2

Kolonial - vin - tobak

Konserves - spec.: kaffe

Alt i dybfrosne varer

Telf. Svendborg 738



Hillerød d. 1. oktbr. Ved 17-tiden afsporede en tom godsvogn, der var bag på et Gribskovbanetog, på Fredensborgvej overskæringen. Efter at vognen kom ud i grusballasten, væltede den i groften og væltede samtidig en stærkstrømsmast. Ved 21-tiden var vognen fjernet.

Frederikshavn den 6. okt. Ved 18-tiden kørte en personbil ind i siden på Sæbybanens motorlok på overskæringen ved Slagterivej. Bilens forparti klemtes helt sammen, og føreren af den pådrog sig lettere læsioner. Han erklærede senere, at han godt nok havde hørt tuden, men han troede det stammede fra et skib i havnen.

Holeby den 7. okt. Ved 22-tiden kørte en motorcyklist mod de sænkede bomme på overskæringen i Holeby, hvor toget kom i det samme. Han blev slynget af cyklen og kom ind under motorvognen, der med sin ringe fart hurtigt standede. Efter et øjeblik forløb kom motorcyklisten kravlende ud fra motorvognen, men han klagede sig over smerter i hovedet og den ene arm.

Holeby den 11. okt. Bommene for overskæringen i Holeby er fra i dag erstattet med blinklys-signaler. L. J. benyttede lejligheden til at erstatte stationens vingsignaler med daglyssignaler.

Ålborg—Hadsundbanen havde sidste år et underskud på 497.215 kr., hvilket er 29.183 kr. mere end forrige år og som i nogen grad skyldes, at gammel gæld er betalt. Antal rejsende er faldet med 3600 og godsmængden med et lignende antal tons.

Ålborg—Hvalsundbanen har et underskud på 463.896 kr., en forbedring mod forrige års underskud på 480.169. Også her var der nedgang i antal rejsende på 9715 rejsende, hvorimod godsmængden var steget så meget, at der blev ca. 85.000 kr. i merindtægt.

Hjørring Privatbaners underskud blev sidste år nedbragt med 86.451 kr. til ialt 481.409 kr. Banen har haft en fremgang i antal rejsende på 10.000 og har haft gennemsnitlig 2290 rejsende pr. dag.

Hørve—Værsløv banen i likv. venter at kunne holde afsluttende generalforsamling omkr. nytår, og så vidt det kan skønnes nu, vil likvidationen ikke komme til at koste de interesserede kommuner noget. Banens pensionsforpligtelser er klaret ved køb af livrenter til 8 personer, der er tilbage af det pensionsberettigede personale.

Køge—Ringsted banen havde et underskud på 41.519 kr., en stigning på ca. 4000 kr. mod i fjor. Antal rejsende faldt med 9,8 pct., medens godset steg med 6,04 pct.

AKTIESELSKABET

R. RANDERS
METALVAREFABRIK

ODDER * DANMARK TLF. (065) 4 07 66

Vi løser Deres interne transportproblemer efter opgave

Transportanlæg for intern transport

Løbevogn. Autoudstyr - venderadius 200 cm - hjul-diam. 20 cm - kuglelejer - fodbremse.

Staal-reoler med og uden hjulmontering samt transportvogne

FORLANG VORT KATALOG

Personalia

Års

Trafikkontrollør R. M. Henningsen, Ålborg, er udnævnt til stationsforstander i Års, hvor stfst. E. A. V. Johansen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Nibe

Stationsforstander E. V. B. Pedersen, Frederikshavn, er udnævnt til stfst. i Nibe, hvor stfst. C. Møller har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Åbybro

O.trafikassistent A. Budsted, Åbybro, er forfremmet til stationsforstander samme sted, hvor stfst. K. Løve Østerbye, har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Malling

Trafikassistent E. Stidsen, Malling, er udnævnt til stationsmester samme sted, hvor stfst. Aage Andersen har søgt afsked på grund af alder (70 år).

He

Trafikekspedient W. T. Thyhsen, Stoholm, er forfremmet til stationsmester i He, hvor stfst. K. A. Poulsen efter ansøgning er flyttet til Jebjerg.

Hjordkær

Stationsmester H. Hinrichsen, Jejsing, er efter ansøgning flyttet til Hjordkær st., hvor stfst. J. L. Jørgensen efter ansøgning er flyttet til Arden st.

Dødsfald

Stationsforstander J. P. Jensen-Egebjerg, Ålborg, 1927—1939, 87 år.

Lokfører G. O. F. Lund, fh. mdt. Gb., 87 år.

Lokfører V. H. Thomsen, fh. Roskilde, 78 år.

Trafikass. frk. E. M. Wilhelmsen, fh. G. & S. kontoret, 77 år.

Rangermester N. B. Nielsen, fh. Fredericia, 72 år.

Stationsforstander T. F. Thomsen, Lunderskov 1947—58, 71 år.

Lokfører H. K. Jensen, fh. mdt. Helgoland, 68 år.

Overportør N. A. Elland, fh. Kh., 68 år.

Portør C. A. Rasmussen, fh. Hellerup, 67 år.

Togfører K. E. R. Fogth, fh. Frederikssund, 66 år.

Togfører O. R. Madsen, København L, 64 år.

Jernbanearb. Georg Andersen, Tinglev, 64 år.

O.matros O. V. A. Jensen, Korsør, 64 år.

Lokfører K. R. Jørgensen (tidl. SFJ) Odense, 61 år.

Trafikkontrollør A. O. V. Olesen, 12. banesekt. Struer, 56 år.

Banehåndværker F. J. Wolff, Fredericia, 54 år.

Stationsbetj. H. H. Hansen, Fuglebakken, 45 år.

Remisearbejder V. Nielsen, Nyborg, 38 år.

MODEL JERNBANE

Vi bygger en modelbane IV

DET ELEKTRISKE ANLÆG

Strømforsyning.

Vort anlæg skal forsynes med elektrisk strøm af forskellige spændinger. Til kørestrømmen, altså strømmen til lokene, skal bruges 4—18 volt, der er variabel gennem en regulator. Til elektriske sporskifter, signaler og lygter bruger vi 18—20 volt.

Til belysning i stationer, bygninger m.v. bruger vi blot almindelige lommelampepærer, der er væsentlig billigere end de miniaturepærer, der anvendes i signaler og sporskifter. Til lommelampepærerne bruger vi 4 volt.

Til frembringelsen af disse spændinger, der er internationalt anerkendte, bruger vi med fordel en transformator. Selvfølgelig kan vi også bruge batterier som strømkilde, men dette er meget uøkonomisk.

Den bedste transformator på markedet er den danske H.S.V.-transformator, der opfylder alle de krav, som modelbyggeren i almindelighed stiller. En anden, næsten lige så god transformator, er den tyske Märklin-transformator (stor model). Denne er dog noget dyrere end den danske H.S.V.'er.

Når strømmen nu er blevet transformeret ned gennem transformatoren, er den ganske ufarlig, og man risikerer intet ved at få den gennem sig. Fortæl lige konen det, idet en sådan oplysning sikkert vil berolige hende, når hun ser, at man tager strømmen til de blanke skinner fra lysnettet.

Vi har to slags strøm, jævnstrøm og

vekselstrøm. Hvad forskel er der nu på disse. Ordene skal tages bogstaveligt. Jævnstrøm er en strøm, der flyder jævnt fra pluspol til minuspol. Jævnstrømmen kan ikke transformeres ned. *Man må derfor aldrig slutte en transformator til et jævnstrømsnet.* Husk det, hvis De har jævnstrøm i lejligheden, ellers opnår De blot på et øjeblik at odelægge den transformator, som De i lange tider har gået og set frem til at erhverve.

Skal man have jævnstrøm fra lysnettet nedsat til svagstrøm, skal man bruge en omformer. En omformer kan være en lille motor, der drives af lysnettet. Motoren trækker så en lille dynamo, der er konstrueret således, at den leverer den ønskede spænding.

En omformer er altså noget ganske andet end en transformator, der som før nævnt kun kan bruges til vekselstrøm.

Hvad er da vekselstrøm. Ved vekselstrøm kan vi ikke tale om pluspol og minuspol, idet strømmen ustandselig skifter eller veksler retning, og det gør den i stod. Man bruger udtrykket, at den svinger i perioder. Hver periode er på ca. $\frac{1}{50}$ sekund.

Ligesom der ved lysnettet kan være fordele og ulemper ved de forskellige strømarter, kan der til brug ved modelbanen også være såvel fordele som ulemper.

Det fabriksfremstillede materiel er udformet således, at materiel til vekselstrøm er forsynet med uisolerede hjul og med strømaftager til midterskinne, henholdsvis punkt-kontakter.

Jævnstrømsmateriellet er bygget til to-

Nye og brugte spillekort

Bogbinderartikler for amatører.

Husk - to huse fulde af bøger.

Samlede værker og enkelte bøger købes.

Aarhus Antikvariat

Volden 19-21. Tlf. 2 19 62

Jyllands Tæppelager

Store Torv 6 - Århus - tlf. 2 55 66

Ledelse: O. Lings

Alle slags gulvtæpper

Konto kan oprettes

HOBBY HOUSE

Paradisgade 12

Århus - Tlf. 2 0 0 6 2

Et hus fyldt af hobbyartikler

Fredericia

Jernbanepersonalet anbefales

Afholdshotellet

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

Damefrisørsalonen

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

Telf. Fredericia 341

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

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

Autolakereriet

S. Christensen - Calvinsvej 41
Fredericia - tlf. 1329

Al sprøjtelakering samt under-
vognsbehandling udføres

MØBELMAGASINET

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

Nygaards Vaskeri

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

RENSERIET VI-KA

v/ Louis Hansen

Vesterbro 14 - Fredericia - Telf. 1753

Vejle

SALON

»has Vera«

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

Vejle

KØR SIMCA

Vejle Autohandel

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

Jernbanepersonalet anbefales

Restauration

Lumskebugten

Havnegade 33 - Vejle - Telf. 379

Trekantens

Andelsvaskeri

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

UNO - X

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

K F U M Pension

Herslebsgade 5 - Vejle

— et 1. kl.s spisested

Telf. Vejle 563

Skanderborg

Jernbanepersonalet anbefales

KFUM Pension

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

Jernbanepersonalet anbefales

Slagterforretningen

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



JURE og OPTIK EBBE KROGH

Adalgade 17 - Skanderborg - tlf. 875

Horsens

Kolonialforretningen

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

Vi anbefaler

VIKTUALIEFORRETNINGEN

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

Jernbanens folk anbefales

K F U K pensionatet

... 1. kl.s madsted

Allegade 19 - Horsens - telf. 2 18 90

H C kolonial

Nielsen & Vistisen
Sønderbrogade 13 - Horsens
Telf. 22433
Kolonial - vin - tobak
kaffe - konserver
Stort udvalg i dybfrost

Landbosparekassen i Horsens

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

NY MISSIONSHOTEL

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

Silkeborg

Spare- og Laanekassen for Silkeborg og Omegn

Vestergade 3 - Silkeborg
Telf. 410 - 416 - 417

LØVBJERG

Torvet 3, Silkeborg, tlf. 3138
Kolonial - Vin - Delikatesser
Eneforh. af Jago kaffe

Jernbanepersonalet anbefales

RUTEBILSTATIONENS KIOSK

Torvet 12, Silkeborg. Tlf. 1850

skinnedrift og som følge heraf forsynet med isolerede hjul for at hindre kortslutning. Den største fordel er her, at man kun har to skinner ligesom ved rigtige baner. En ting der fremmer anlæggets gode udseende.

En anden meget stor fordel er, at man skifter køreretning ved blot at vende strømmen med en polvender. Man undgår herved de kraftige hop, som navnlig mindre vekselstrømslok giver, når man skifter køreretning ved at give perfektomskifteren overspænding.

Jævnstrømslokets rolige kørsel er en vægtig fordel ved rangering. Desuden behøver man kun at vende strømmen med en polvender inden for det pågældende afsnit. D.v.s. man behøver ikke at røre transformatoren eller den tilsluttende ensretter.

En tredje stor fordel er, at man sparer perfektomskifteren i lokene, hvilket navnlig har betydning, hvis man bygger mo-

deller af ældre damplok, hvor det kan knibe med pladsen til omskifteren.

Af ulemper kan nævnes, at jævnstrømsanlægget kræver stor omhu ved skinnelægning og gennemføring af isolering ved sporskifter. Klarer man dette, får man til gengæld mere fornøjelse af et jævnstrømsanlæg end af et tilsvarende vekselstrømsanlæg.

Til hjælp herfor bringes tegningerne A, B og C, der hver illustrerer en god regel.

A: Slut strømmen til sporet, således at vi får plus på den højre skinne i togets køreretning og minus på den venstre. Anbring endvidere ledningstilslutningen til et sporskifte foran spidsen af tungerne. Ved sidespor skal der være isoleret gab på de ydre skinner.

B: Mellem de isolerede gab skal der være plads til anlæggets længste lok. I modsat fald vil lokets hjul lave kortslutning.

C: Ved forbindelsessporskifter skal hver skinne i forbindelsesstykket have isoleret gab. Husk igen, at gabene ikke må være overfor hinanden.

Den eneste nævneværdige fordel vekselstrøm har fremfor jævnstrøm er, at man ikke behøver at spekulere på, hvad der er plus og minus på de forskellige afsnit på anlægget.

J. B. Dyrkilde.

FOTO-hobby

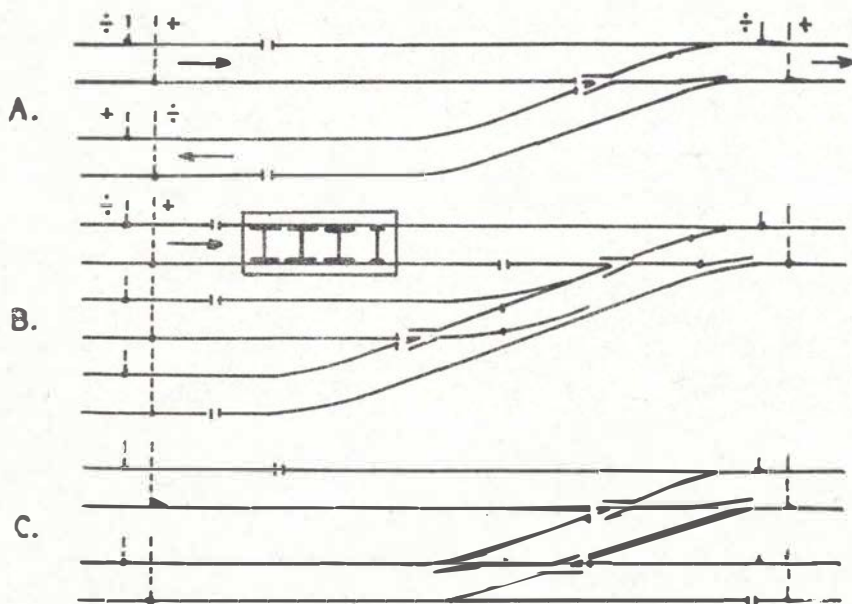
Fra vor udsendte observator.

Messebyen summede af travlhed, da jeg efter en behagelig rejse i TEE-toget ankom til sent på eftermiddagen. Mit værelse stod klart til at modtage mig, og det var med en tilfredsstillende fornemmelse, jeg gjorde mig i stand til natten, og da de kolige lagner lukkede sig om mig, gled jeg ind i drømmeland.

Jeg gik på fotomessens mægtige udstillingsareal. Ved døren var der ingen til at tage imod mig, jeg var forundret, men til lige betaget af den stilhed der herskede, ingen steder var der nogen at se — ikke engang på standene — jeg havde det hele for mig selv. Alt var festligt oplyst, og udstillingerne prangede med alt det nyeste inden for foto og kino. Jeg kunne, når jeg gik, høre mine egne skridt — mit eget åndedræt og hjertets banken.

Foran mig havde jeg en informationskranke, og nu øjnene jeg det første levende væsen foruden mig selv. På stolen bag skranken sad en mand, hvis hoved så ud som et kamera, kroppen var slank som et fotostativ — en slags robot tænkte jeg — måske en ny form for information — tryk på en knap o.s.v., men jeg troede fejl.

Manden rejste sig på en forunderlig lydløs måde, gik ud af skranken og kom hen til mig. Lige i øjeblikket frøs mit blod



Strømskemaer

HSV

kvalitetstransformatorer

til alt  overalt



Type 1	50 watt	65.00
Type 1A	30 watt - blå	65.00
Type 4	2x40 watt	125.00
Type 4A	2x30 watt - blå	125.00
Type 5	30 watt	84.00

12 måneders garanti for fabriktionsfejl

Forhandles af legetøjs- og hobbyforretninger over hele landet, hvor vort udførlige katalog udleveres gratis?

Grindsted

Grindsted Andelsmejeri

Telefon 8

Vi mødes på

HANSEN'S HOTEL

J. Storgaard

Borgergade 22 . Grindsted

Telf. 3

Grindsted Motor Co. A/S

Aut.



Forhandler

Østerbrogade 7, Grindsted
Tlf. *622

TRIKO

v/ E. Hansen

Jernbanegade 18 . Grindsted
Tlf. 350

Trikotage - undertøj - alt i
babyudstyr

Tandlæge Bent Gustenhoff

Borgergade 10 - Grindsted - Tlf. 610

Ringkøbing

Jernbanepersonalet anbefales

Slagterforretningen

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

Tlf. Ringkøbing 291

FEDDERSEN'S Blikkenslagerforretning

Ved Stranden 18
Udfører arbejde for DSB
Tlf. Ringkøbing 173

DAMPVASKERIET

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

Skjern

RECORD VASK

Marie Andersen
Bredgade 81
Skjern - Telf. 737

Skjern Cykellager

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

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 - konserver
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

Rutebilstation

Telf. 10 og 30

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

Holstebro

Banegårdskiosken

Holstebro

v. Tage Skjød Pedersen

Dagblade - ugeblade - bøger
Holstebro - Telefon 948

Aktieselskabet

Arbejdernes Fællesbageri

Telf. Holstebro 589

Thylands Bank

Hurup - Thy

Kontortid: 9-12 og 14-16,30

Lørdag 9-12

Filialer i: Bedsted, Hørdum, Koldby
og Vestervig

Brande

Jernbanepersonalet anbefales

BP service station

M. Jensen

Herningvej 31 - Brande

Benzin - olie - vask - smøring

Telf. Brande 73

Parfumerie „KÅTE“

Alt til den personlige pleje både for
damer og herrer.

Lægeexam. skønhedsekspert

fru Kåte Johansen

Torvet - Brande - Tlf. 501

til is, men jeg bevarede fatningen og blev glædeligt overrasket over den behagelige stemme, der nu bød mig velkommen til »photokina« i den gamle og vidunderlige messeby Köln.

Min nye ven måtte have været opmærksom på min første ængstelse, for nu præ-senterede han sig som alle fotoentusiasters ven — »photokina«s ånd. Jeg prøvede at se nøjere på ham, han så helt venlig ud, og hans hoved var et af de smukkeste kameraer, jeg nogensinde havde set. Igen var det ligesom, han læste mine tanker, han bøjede sig fremefter, idet han sagde: Tak for komplimenten, det er ikke så underligt, at De synes mit hoved er smukt, thi det er sammensat af alt det smukkeste i formgivning, der findes på udstillingen, samtidig med at det er konstrueret efter principper, der stammer fra de bedste konstruktioner af alle »photokina«s nyskabelser. Kunne De blot se, hvad jeg ser, hr. Danmark, fortsatte han, så ville De se noget mere af fremtiden inden for foto-fabrikationen. Jeg havde et spørgsmål på læberne, men han afbrød igen. Jeg tror, sagde han, at menneskene kun vil kunne tænke sig til halvdelen af, hvad de i den nærmeste tid vil få at se af tekniske forbedringer inden for foto. Det vil blive lettere og lettere at betjene de komplicerede kameraer, og ikke nok hermed, det vil blive sådan, at alle kan gøre det, og det er det væsentligste af alt. Allerede i dag er fotografering en allemands-hobby, men endnu er der mange, der ikke forstår glæden ved at fotografere. Der er meget få glæder i livet, der er større, end det at samle på minder. Når man fotograferer, samler man på minder i højere grad end på nogen anden måde.

De taler som et menneske, sagde jeg.

Det er jeg ikke, sagde han, men kun resultatet af mange menneskers arbejde og ønsker. Men jeg forstår menneskene og tror på dem. Derfor er jeg lykkelig over den udvikling, der sker for mig og min slægt, for De må huske, at jeg er overhoved for alt, hvad De nu skal se på udstillingen. Det er en fredelig beskæftigelse at være fotoamatør, sagde han, og som professionel er det en stor opgave at bevare nutid og kunst for efterverdenen, ligesom det er af meget stor betydning for

videnskaben at kunne betjene sig af de nyeste tekniske foto-frembringelser til gavn for menneskene fremover. Gør mig den tjeneste, hr. Danmark, at se Dem om og glæd Dem med mig over alt det nye og spændende, De får at se. Udviklingen er enorm, og den er ikke til at standse, for menneskene er myreflittige.— God fornøjelse!

Med en hurtighed, jeg ikke troede var mulig, gik min ven tilbage til informations-skranken og satte sig, hvorefter hans hånd søgte en lille knap i skrankens venstre side, og en klokke kimedede. Først svagt, senere højere og tilsidst så øresønderrivende, at jeg helt fortumlet måtte tage mig til ørerne. Så blev alt mørkt om mig, kun tonerne fra den forbistrede klokke sled stadig i mine øren. Med et sæt satte jeg mig op i sengen, det var telefonen, der ringede mig op til min første dag på »photokina 1960«.

En time efter sad jeg i den lille færg, der befordrede mig over Rhinen til messebyen, der hvor jeg i de næste dage skulle have min gang. Færgen var stuvende fuld af mennesker af så godt som alle nationaliteter. Der var europæere fra det meste af Europa, indere med turban og kvinder i sari, japanere, kinesere, arabere, afrikanere og mange andre. Det var betagende at se så mange mennesker med den samme interesse — foto. Vejret var friskt, og på højre side af os havde vi jernbanebroen over Rhinen, det siges, og det er sikkert rigtigt, at der altid er et eller flere tog på vej over denne bro. Jeg så den på alle tider af døgnet, men altid med tog. Lidt efter lagde vi til på modsatte Rhinbred og steg i land. Så var der kun tilbage at løse billet, og endelig stod jeg i den første messehal.

Det var fuldstændig som i drømmen. Ja, selv den lille informations-skranke var der, men nu sad der en ung dame og passede den. Færdslene var enorm, der blev skubbet og mast fra alle sider, der blev taget i skue og befølt, prøvet og diskuteret, ingen kunne i hast blive mættet nok, man var kommet for at få det hele med, og det kunne ikke gå for hurtigt. Der var store og små stande imellem hinanden, alle havde de eet til fælles, de var teknisk rigtige og smukt opbyggede. Men at be-

gynde at beskrive alt, hvad jeg så, må vist være for uoverkommeligt. Tænk Dem, at der var 9 haller i brug, hvoraf de fleste var større end Forum i København, og altsammen var foto.

Det, der var det mest fremherskende på udstillingen, var vel nok de mange fuld-automatiske kameraer, man fik på fornemmelsen, at det var fremtiden, der spejlede sig i disse frembringelser. Ingen besværligheder med indviklede tal og andre indstillinger, kun se motivet an i søgeren og trykke på udløseren. Ja, dette gælder for fremtiden også for smalfilmoptagerne, apparatet sørger for den rette indstilling, når blot man selv sørger for motivet.

Farver — farver og atter farver stråler beskueren i møde fra utallige farvebilleder af lige så utallige fabrikater, det ene smukkere end det andet. Dette er dog ikke et bevis for, at de sorthvide billeder er gået af mode. Mange smukke sorthvide billeder talte deres eget sprog om denne genres fortsatte berettigelse. (fortsættes).

De Skulle Bruge



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

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^o FOTO Bålowsvej 2^o - Eva 1686 - Kbhv. V.

Tænk på helbredet . . .

Slap af. Tag til Silkeborg Bad. Åben hele året. Fredfyldt stor naturpark. Kur med fuldstændig medicinsk undersøgelse eller almindelig hvileferie. Afmagring.

KURLÆGE P. GRAM-HANSEN

SILKEBORG BAD

Tlf. Silkeborg *1013. - Forlang brochure.

Aarhus

Aktieselskabet

Bagernes Rugbrødsfabrik

Sølystgade 30-32 - Århus

Telefon: Kontoret 2 05 64 og 2 12 39
Fabriken 2 33 50

Frugt- og Grøntforretningen

»Marselis«

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

Florentiner Conditoret

Jernbanepersonalet anbefales

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

Jernbanens folk anbefales

vognmand Kaj Skov

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

Mejlgades Osteforretning

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

Jernbanepersonalet anbefales

Slagterforretningen

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

Trikotageforretningen

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

Carl Røhl

Blikkenslager

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

Jernbanepersonalet anbefales

ANKER SØRENSEN'S

Kolonialforretning

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

Brdr. Kofod

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

Malerfirma

H. Chr. Secher & Co.

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

Jernbanepersonalet anbefales

Østbanegårdens Restauration

God mad og kaffe
Telf. Århus 2 71 79

MAJA GAMMELGAARD

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

TAGE HANSEN

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

Aarhus Bedemands- og Begravelsesforretning

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

S. Brandstrup Kolonialforretning

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

Tandlæge P. Rasmussen

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

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

W. BANZHAF A/S

Adda

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

Aarhus Kul-Kompagni

Havnegade 6, telf. *20133
Kul - Koks - Cinders
Brændselsolier

EL HELGE PAULSEN



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

Aktieselskabet

Brødrene Dahl

Århus

Jernbanepersonalet anbefales

SOFT ICE

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

Frugt- og grøntforretningen

Grethe Madsen
Museumsgade 2 - Århus
1. kl.s frugt og grøntsager
Telf. 2 15 05

»FREMAD« nyheder

Nyhederne fra Forlaget Fremad ser ualmindelig appetitvækkende ud; de er meget varierede og spænder over mange interesseområder, men lad os begynde med skønlitteraturen og tage de danske navne først:

Jul. Bomholts nye fortællingskreds »Ukendte Ven« foregår i en sidegade på Vesterbro under besættelsens sidste hektiske måneder, og bogen fængsler ikke blot handlingsmæssigt, men også gennem sit budskab om medmenneskelighed. Ib Freuchen skildrer i »De kom med et Barn« et blodskamsforhold mellem bror og søster, som sætter en fjern norsk bygd i panik. Endelig kommer Eva Hemmer Hansens længe bebudede roman »Salomons Dom«, hvori abortproblemet er det centrale motiv. H. C. Jørgensen fortæller i »Kun en Brik« om ledere og arbejdere på en dansk fabrik med verdensry — en roman, der tager om hjertet ved sin varme menneskelighed og lune humor og ikke mindst vil interessere alle tillidsmænd og fagforeningsfolk. Knud H. Thomsens nye roman »Vejen til Sherman« foregår dels i Nordjylland og dels i Midtvestens frie prærieområder på den tid, da emigranter i tusindvis tog »homestead« i det nye land. Endelig Poul Ørum, som med »Komedie i Florens« uden tvivl vil berede læseverdenen en af årets store litterære overraskelser. Med denne roman, hvis handling er henlagt til 1400-tallet, placerer Ørum sig sikkert blandt den internationale litteraturs bedste navne.

Oversættelserne starter med den engelske succesforfatter Kingsley Amis, som på samfundssatirisk baggrund skildrer en ung bibliotekars rodløshed og erotiske forviklinger i »En tvivlsom Herre«. Af schweizeren Friedrich Dürrenmatt kommer en kriminalpsykologisk roman »Ophold på Vejen«, hvorover det berømte hoespil er bygget. Forfatterparret Peter Eton og James Leasor beretter i »En Mur af Tavshed« den fantastisk spændende historie om guldbarrer for over hundrede millioner kroner, som forsvandt under sidste verdenskrig — og endnu ikke er fundet.

En sensationel svensk succes

I »Kære John« fortæller den unge svenske forfatter Olle Länsberg chokerende åbenhjertigt om et lidenskabeligt kærlighedsforhold mellem en kystskipper og en serveringsdame. I Sverige er denne roman allerede trykt i 60.000 ekpl. Af amerikaneren Willard Motley (»Lev stærkt — dø

unge«) får vi en ny, dramatisk og stærkt realistisk Chicago-roman om narkomaner og andre skæbner i storbyens slumkvarterer, romanen hedder »Ingen skal skrive min Gravskrift«. Mary Renault kommer med en ny roman fra det gamle Hellas, »De sidste Dråber Vin«, med bl. a. filosofen Sokrates blandt hovedpersonerne.

Spændende erindringsbøger i vente

På erindrings- og biografiområdet er der først og fremmest det af Jul. Bomholt og Viggo Kampmann redigerede samlewerk »Bogen om H. C. Hansen«, som vi senere skal vende tilbage til. Den tidligere viceudenrigsminister Ernst Christiansen kaster i »— men det gik anderledes« blikket tilbage på halvtreds års virksomhed, bl. a. med interessante glimt fra Moskva, FN, Europaråd og Nato. Fhv. politiinspektør Einer Møller har skrevet en morsom lille bog, »Det gamle København på Vrang« med den atlede undertitel »Ældre tiders byliv, beværtninger, bordeller, bisser og betjente«. Alle grønlandsinteresserede vil uden tvivl gribe den norske polarforsker Helge Ingstads store værk, »Landet under Polarstjernen«, med forventning — og de vil ikke blive skuffet, for bogen er en strålende beretning om de gamle nordbokolonier — en af de største kolonisationsbedrifter i verdenshistorien.

Det fortræffelige hånd- og studiebibliotek Danmarks Radios Grundbøger forøges med bøger om Jazz, Internationalt Samarbejde og Demokrati.

Desuden har Forlaget Fremad nye billedværker, »Guldbøger« til små og børnebøger til større børn på sit flotte efterårsprogram. Vinteren er reddet!

GRAFISK FORLAG

Østens gyldne net

Lotusblomster — paradisfugle og gylden brune piger med mandelformede øjne. Og dertil kras realisme og dyb menneskelig forståelse. Eksotisk skønhed i fuldmånens skær og perverse japanske fangevogtere. Alice Ekert-Fotholz tager sin læser med ud til al dette. En rejse mellem Holland og det fjerne østen — en rejse i selskab med mennesker, der regerer, myrder, elsker, lider og — håber.

»Østens gyldne net« er en smuk roman. Dens persongalleri bliver til levende mennesker, fordi forfatteren ejer en aldrig svigtende evne til at udbyde den enkeltes personlighed, så læseren lever og føler med romanens personer så længe læsningen står på. Hovedpersonerne, den smukke læge Jo van Swanenburgh og journalisten Dirk van Veen, er mesterligt kædet til bogens øvrige personer, men således, at disse to alligevel står som det centrale midtpunkt gennem handlingsforløbet.

Vi oplever Hollandsk Ostindien i de gode tider op til anden verdenskrig. Et velment, men ulogisk kolonistyre, hvor magt og rigdom er samlet på få hovedrige hollandske familier, og hvor spiren til det nuværende Indonesien bliver lagt i frugtbar jord. Store selskaber — rijsttafel og cocktail-parties mellem hinanden, og vågnende kærlighed i de hede tropenætter. Men vi oplever også krigen, den japanske besættelse og de umenneskelige kår i fangelejrene. Og dertil strejftog hjem til Holland, til »kolonikerne«, til den hjemlige bastion: Huset i Almeer.

Det er en dejlig roman. Den kan læses igen. Og den kan læses af unge og ældre med lige stort udbytte.

Grafisk Forlag. 418 sider, pris kr. 24,50, indb. kr. 32,50, vb. kr. 39,50.

Kyra

En smuk kvindes selvbiografi. Kyra, der er født af adelige forældre, gennemlever som barn de blodige mellemkrigsår i det kommunistiske Rusland. Udrensninger — deportationer og fattigdom. Men et medfødt talent skaffer barnet, og siden kvinden Kyra, indenfor i det særlige russiske teatermiljø. Og her møder hun for første gang kærligheden. Først den purunge piges naive og bange nætter i en seng med en mand, der er dobbelt så gammel som hende selv. Og senere, kærlighed og elskov på godt og ondt. Åbenhjertigt og ærligt fortæller denne biografi — spændende, som en roman — om en ung kvindes allermost personlige oplevelser. Intet bliver skjult — intet fortiet. Samtidig giver bogen sin læser et interessant billede af Sovjetrusland før og under krigen. Kyra deltager selv som sygeplejerske i forreste linje, hun lærer af krigen og af livet mellem døde og lemlæstede.

En udmærket bog, der giver sindet stof til eftertanke.

Grafisk Forlag. 346 sider, pris kr. 24,50, indb. kr. 32,50.

Bøger om jernbaner

Railway Works Construction.

Odhams Presse Limited, London.

Ca. kr. 35,00.

En strengt teoretisk bog med specielt interessant stof for jernbaneingeniøren, og vel kun af ganske beskedne værdi for andre. Således må den anses for værdiløs for modelbanemanden.

Bogen fører os grundigt ind i alle forhold vedrørende konstruktioner ved og omkring jernbanen, desværre med for megen skæven til engelske forhold. Der er jo dog også en verden udenfor Verona.



OLIEFYR

halvautomatisk med termostat
komplet monteret

kr. 1370.00

KERTEMINDE STØBEGODS

Frederiksgade 42, Århus. Tlf. 2 12 77.

Fra raftehegn til

PILOTERINGSPÆLE

— kort sagt:

Træ til ethvert formål

Skovfoged OLE E. OLESEN

Højbjerg pr. Langesø F. — Tlf. Blommenslyst 308



100 genussklettereien in den Alpen.

BLV Verlagsgesellschaft, München.

Ca. kr. 45,00.

Dette er den tredje bog om Alperne skrevet af Walter Pause, vi har lejlighed til at omtale her, og vi gør det med glæde. Pause ved, hvad han skriver om, han er simpelthen »dus« med Alperne, og hans beskrivelser og tur-ideer er lavet med henblik på den almindelige turist, der vil ofre lidt ekstra energi i sin ferie.

Tag derfor bogen med i kufferten, næste gang De skal på ferie i et af alpelandene. Der er ideer nok.

Russian Locomotive Types.

W. Norman, West Town, Bristol.

Ingen pris angivet.

Forfatteren af denne bog, J. N. Westwood, er lærer i russisk ved McGill-universitetet i Canada, og der er ingen tvivl om, at hans kendskab til russiske lok's skriver sig fra ophold i Rusland.

Bogen er den første samlede oversigt over russisk jernbane-trækkraft, der nogensinde er udgivet her eller hinsides jerntræppet. Alene derved bliver den interessant og værdifuld.

Die Donau.

Verlag Anton Schroll & Co., Wien.

Ca. kr. 22,00.

Vi har tidligere omtalt bøger fra Schrolls forlag. Fælles for dem er, at det er rejsebøger fra Østrig, og dertil strålende rejsebøger. Denne gang er det landet langs Donau på dens tur gennem Østrig, der er genstand for behandling, og dette sker gennem en serie fine fotos, enkelte kunstnerisk forsvarlige skitser og en udmærket tekst. Men bedst taler fotografierne for sig og det land, de beskriver.

Steam Locomotives.

Kalmbach Publishing Co., Milwaukee, Wis., USA.

Ca. kr. 140,00.

Bogen, der er i formatet 28×36 cm, har en lang række førsteklases foto udelukkende af amerikanske loko, og dertil til supplerende af teksten mange arbejds-tegninger, der er interessante for den professionelle jernbanemand og glimrende arbejdsgrundlag for jernbaneamatøren.

Skade, bogen bliver så dyr, det er jo den fortvivlede dollarkurs, der gør det, for bogen er virkelig god og en ting, man gerne vil have i sit bibliotek, også trods det noget voldsomme format.

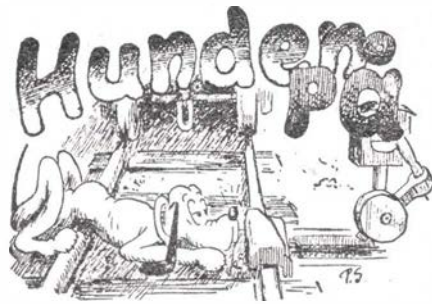
Steam's Finest Hour.

Kalmbach Publishing Co., Milwaukee, Wis., USA.

Ca. kr. 105,00.

Bogens format 28×40 cm er noget voldsomt, men på den anden side forståeligt, for det har været forfatter og forlag magtpåliggende at bringe en hyldest til lok'ets gyldne æra, og dette kan kun gøres — i amerikansk målestok i hvert fald — ved imponerende fotos. Og det er dejlige billeder, bogen byder på, og dertil forklarende tekst, alt i alt en fortræffelig bog for enhver interesseret.

jas.



Næstsidste nyt

Ålehoved fiskesalgforenings verdenskongres i Aborre mose havde i år sikret sig den kendte foredragsholder og pædagog R. O. Torsk d.a.y. (den aller yngste). Han kom cyklende helt fra sit hjem i Flynderborg. Trods flere stygge sammenstød med mere robuste og egenkærlige trafikanter, hvorved han havde pådraget sig slemme læsioner, bl. a. næsegrus, bihulebetændelse og anonyme vegetationer, virkede han veloplagt og aktuel i sit indledende foredrag om fiskernes kamp med ålekvabber i almindelighed og århusianere i særdeleshed.

Fiskenes seksualliv kom han ikke ind på, derimod advarede R. O. Torsk d.a.y. mod, at nogen får fire børn, da statistikken viser, at hver fjerde barn der fødes er en kineser. Han fastslog, at dette ikke var et spørgsmål om racediskriminering, men at hans negative indstilling til familieførogelse ud over 3 børn, udelukkende var dikteret af klimatiske og praktiske grunde, da der både kan opstå folkesnak, sprogforvirring, pas- og valutavanskeligheder med sådan en kineser, ligesom man ikke kan vide, hvornår han futter af.

Foredraget, der havde titlen »Aktuelt om yngel« vakte berettiget opsigt, men nogen resolution blev ikke vedtaget.

Brevkassen

Spørgsmål: — Der står i skriften, at — han lod køgemesteren kalde. Har kj engang i fortiden været holdeplads?

jb.-historiker.

Svar: — Ja, det lyder sandsynligt, thi forinden imprægneringsanstalten kom, var der jo kun et hønseri. Men da så bugten blev brugt til landskamp med svenskerne, har dette jo nok givet de fornødne points til oprykning.

Red.

Gravminde

På en gravsten på en serbisk kirkegård kan man læse:

Her hviler Zdravko Paunovic, død 1953, sammen med sin hustru Stanojka. Denne sten er rejst af hans tredje hustru Dolka for pengene fra hans anden hustru Zivkat.

Russiske mønter

Det forlyder med bestemthed, at russerne nu går fra rubler og copekker til krusse-mønter.

Rigsdagsprognose

— — — Bortfald af skattefradragreglen — aldrig! Nej, det er et dødfødt barn — der allerede flere gange er løbet ud i sandet!

Valgsvindel

— Hun sagde, hun ville gå hen og afgive sin stemme — men jeg havde mine tvivl — og kan du høre, nu skræpper hun igen ude på trappen!

Forbyttede proteser

Der er stadig ingen afgørelse i sagen om sporaflobet i Svellerup. — Længe så det ud til, at den emsige rangerleder førte stort med 3—0, indtil endelig lokføreren fik spillet sig op og kom driblende med sit indlæg, der blev en fuldræffer. Han naglede sin modstander til ansvaret og foreslog overportøren udnævnt til olympisk mester i sindssyge krumspring. Dette morrede forsamlingen ovenud — hvilket er højst uheldigt i en retssag, da fru Justitia (formentlig som afveksling i al kedsommelighed) har en stor svaghed for virkeligt humor.

Insp. var da også lige på nippet til at indstille overportørens tænder til borstning, da sidstnævnte i sin afsluttende duplik stjal hele billedet ved stilfærdigt at karakterisere lokføreren som påvirket — af sin manglende færdselskultur!

Nu var man helt rundt på gulvet — sagen blev udsat.

Mere barbari

— Jeg horte Dem synge igår, froken!
— Åh, det var såmænd bare for at slå tiden ihjel!
— Tænk! — altså endnu et mordvåben!

Ægteskabet

er det tungeste skab at bære. Der må i mange tilfælde tre til at bære det.

— og så var der

den spanske vaskemaskinefabrikant, der sluttede sine annoncer med: Der bliver mere tid til kærlighed!

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

Aarhus

^{A/S} **COORDINA**

Hasle Møbelmontering

Alt i nye møbler og tæpper,
tilbud på ombetrækning
Minthøjvej 9 . Tlf. Århus 5 76 54
Se udstillingen Sjøllandsgade 52, Århus

„Lenes Blomster“

Ny Munkegade 18 – Aarhus
Telefon 30435
Blomster – Kranse
Dekorationer

DEN NYE KIOSK

Kommunehospitalet

Aarhus – Telf. 20932

Alle dagblade og ugeblade

Konfekturer – Is – Frugt
Tobak – Sodavand

Knallerter – cykler – radio og fjernsyn

køber De fordelagtigst hos

AXEL LAURSEN

Sønder Allé 29 – Skovvejen 24
Århus – Telf. 3 31 64

Tandlæge

Svend E. Petersen

St. Torv 14, Aarhus
tlf. 2 44 74
Konsultation: 9–17

Henne om hjørnet

Tæpper syes, løbere kantes,
alt tæppearbejde billigst

Århus Tæppe Service

Nørre Allé 54, Århus. Tlf. 3 01 30

TROPE

automatisk oliefyr

Tilsluttes alm. lysnet

Salg – Installation – Service

HAKON CHRISTENSEN

Chr. X's vej 193, Århus, tlf. 4 34 64

Kør ind på den nye

B P-servicestation

Viborgvej 200, Århus, tlf. 5 51 04

Højbjerg Taxa

Rosenvangs Allé 247
Telefon 7 00 52
Aarhus

Aarhus

Få plads til en Hobby-kælder –
tal med S O S om installation
af nyt oliefyr.

Skandinavisk Oliefyr Selskab

Kystvejen 33, Århus, tlf. *2 86 11

I. P. Lunds Eftf. A/S

Gørtler – Metalstøber

Metalvarefabrik

Armaturfabrik

Klostergade 18 . Aarhus

Telefon 2 00 48

Aarhus opland

Hvilehjemmet »TOFTEN«

Rolige, hyggelige omgivelser
og god forplejning

Anna Bønnerup,

sygeplejerske

Toftevej 2 - Brabrand

Telf. Aarhus 6 03 60

Viby Brugsforening

Kongevej 18, Viby J. Tlf. *4 07 00
Østerallé 30, Viby J. Tlf. 4 16 70
Rosenvangsallé 2, Århus. Tlf. 4 05 23

ILSES KOLONIAL

Tulipanvej 22, Risskov. Tlf. 6 78 67

ALT I KOLONIAL

til billigste priser.

Brabrand-Århus

Rutebil

Telefon 6 01 93

Viborg

Jernbanepersonalet anbefales

Vesterbro Ny Vask

Vesterbrogade 18 . Viborg

— en 1. kl.s vask

med en duft af renhed

Telf. Viborg 3175

Knallert SERVICE

Halvor Jæger

Gothersgade 4 – Viborg – tlf. 2822

1. kl.s knallert-service

Tandlæge Søren Glavind

Vestergade 1 - Viborg
(Andelsbankens bygning
Telf. Viborg 3070

Hadsund

Jernbanepersonalet anbefales

Færgækroen

Hadsund

K. Overgaard

Telefon Hadsund 301

Jernbanepersonalet anbefales

Hadsund Kiosk

Storegade 46, Hadsund, tlf. 480

Stedet, hvor man handler –

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

Spis og bo på

Grand - Hobro

Telf. Hobro 36 og 576

Astrid og Villade Knudsen

Jernbanepersonalet vasker hos

REKORD VASK

Adelgade 14, Hobro, tlf. 931

Altid 1. kl.s vask

Jernbanepersonalet anbefales

Hobro Central-Trykkeri

v/ Henry Ibsen

Torvet 32 . Hobro . Tlf. 116

Altid 1. kl.s arbejde

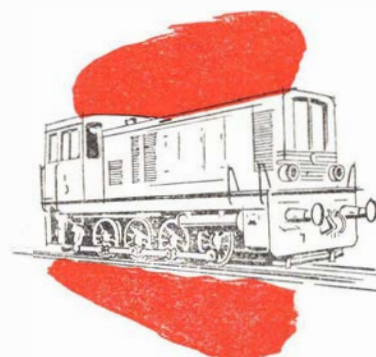
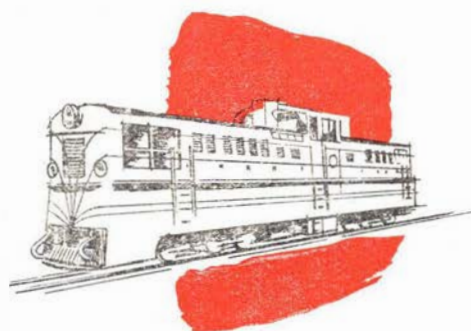
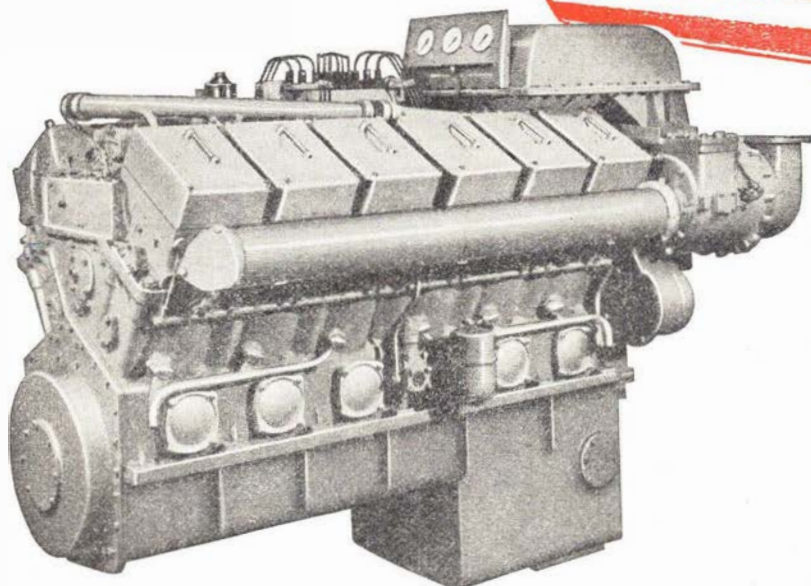
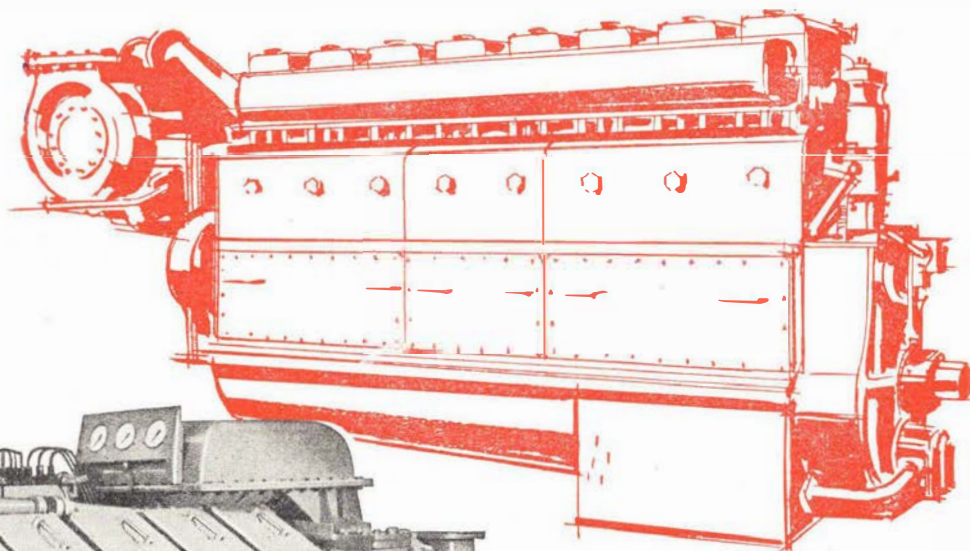
Sv. Mejlstrup

Autolakereri

Brogade 52 . Hobro . Tlf. 1083

Sprøjtelakering og
undervognsbehandling.

M·A·N



DIESEL TIL LOKOMOTIVER

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

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG AG · WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{1}{2}$

VESTER FARIMAGSGADE 1 - KØBENHAVN V. - TELEFON MINERVA 2062