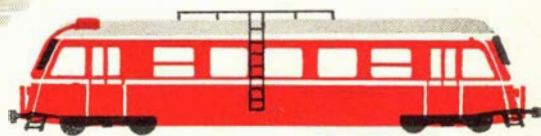
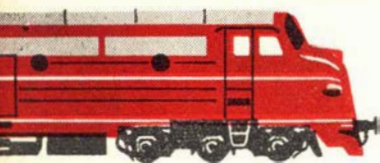


JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

B&W - *leading in the maritime world*

B&W
B&W

B&W

SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESELMOTORER
med og uden
TURBOLADNING



BURMEISTER & WAIN

København · Danmark

TRACTION HI-MILER

Det ideelle dæk til busser og lastvogne.
Særdeles lang levetid.
Karkasse af 3T cord,
der kan tage flere slidbaner.





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.

Resten af året kr. 2.50 pr. kvartal

Kan bestilles på posthusene

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

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

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

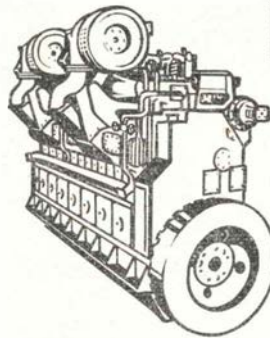
Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

APRIL 1961

Dette nr. indeholder:

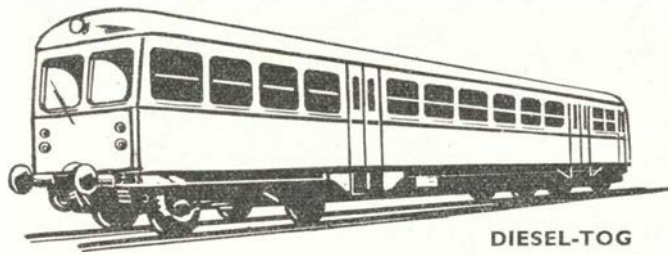
| | | |
|------------------------------------|------|-----|
| Stedbørnene | side | 83 |
| Månedens emner | » | 84 |
| Månedens foto | » | 86 |
| »Knudshoved« - største færge. | » | 89 |
| Øl i beholdere fra Tyskland .. | » | 94 |
| Dansk Jernbane Klub | » | 96 |
| Disneyland ved Sorø | » | 98 |
| Karolines oplevelser | » | 103 |
| Det er ikke alle der ved | » | 105 |
| Sagt og skrevet | » | 105 |
| Brevkassen | » | 106 |
| Erindres det | » | 107 |
| Månedsmagasinet | » | 107 |
| Privatbane nyt | » | 109 |
| Modeljernbane | » | 111 |
| Personalialia | » | 113 |
| Boganmeldelser | » | 115 |
| Hunden på | » | 116 |

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

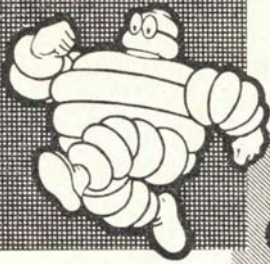
Dag- og ugeblade

Rejselektur

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark



KØR SIKKERT



MICHELIN GUMMI COMPAGNI A/S
Indertoften 7 - KØBENHAVN - Vanløse

PÅ



MICHELIN X

med stabiliseret slidbane til personvogne

- Dobbelt så mange kilometre
- Sikker greb i vejbanen
- Forøget smidighed



Han henter kraft fra HELLESENS til sine sange



Stedbørnene

TJENESTEMÆNDENE MÅ ALTID NØJES MED STATENS TILBUD

I erkendelse af at lønningsloven af 1958 var temmelig uheldig og i mange henseender helt urimelig, begyndte man allerede straks efter lovens vedtagelse at lappe på den for at komme de værste uhyrligheder til livs. Man gav til enkelte kategorier et eller andet tillæg for et eller andet, for derved at bøde på en meningsløs lav løn. Hvor det viste sig umuligt at få folk til et bestemt arbejde eller til bestemte stillinger, fordi lønnen var for lille, gik man over til at antage på kontrakt, som det kaldes, og dermed i virkeligheden forhøjede de pågældende lønninger med et meget klækkeligt beløb, almindeligvis med omkring 30 pct. Dermed var sagen imidlertid ikke klaret.

Man kan jo selvsagt ikke i det lange løb have to forskellige lønsatser for det samme arbejde, og derfor har man givet visse tjenestemænd, som allerede var ansatte, et bestillingstillæg og opfundet en grund til at give dem det, idet man ikke klart ville sige, at de skulle have det, fordi lønnen var for lille. Dette går nemlig ikke, fordi mange andre tjenestemænd virkelig også får for lidt. Og når der i loven er fastsat et vist indbyrdes forhold mellem lønningerne, skal dette forhold helst vedblive at bestå, indtil en ny lov ændrer det, ellers føler de, der ikke får nogen forhøjelse, sig forurettet i henhold til loven. Og når man nu engang har lavet en lønningslov, skal den helst gælde mange år frem.

Hellere end at revidere loven — det er jo kun kapitlet om lønningerne, det drejer sig om — og indrømme, at den både er uheldig og forældet, vil man lappe og klistre på

den og søge at få det til at gå på bedste beskub. Man søger også i nogen grad at bøde på forholdene og bringe knurrende organisationer til tavshed ved at oprette advancementsstillinger og ved opnormering af enkelte stillinger. Det kan jo være besnærende for en organisation at få en del medlemmer rykket op i en højere klasse. Men det er alligevel ikke den slags hundekunster tjenestemændene trænger til, selv om det fra gammel tid altid har haft en umådelig magt over sindene, dette at blive forfremmet og kalde sig noget finere og blive foretrukket frem for andre. Tiden og menneskene er mere realistiske nu. Det kildrer ikke i den grad forfængeligheden at blive noget, hvis ikke det kan mærkes på indtægterne.

Der er imidlertid den skavank ved alle sådanne foranstaltninger, at de ikke kommer alle tilgode. Enkelte kategorier og enkelte personer høster fordelene, mens de mange, i særdeleshed indenfor statsbaner og postvæsen, bliver stedbørn og må suge på labben. Forholdene er således, at de lavestlønnede har så lille en løn, at den ligger på det, man kan kalde et eksistensminimum for en familie, og må som regel holde sig oven vande ved at konen går ud og arbejder.

Mellemløst er i forhold til arbejdere i private erhverv så langt

bagefter, at de føler sig som fattigfolk i sammenligning med de andre. Hvad de højstlønnede angår, behøver de selvfølgelig ikke at føle sig fattige, selv om de ikke nær er på højde med mange af de tilsvarende stillinger uden for statens.

Formodentlig bliver der nu tildelt tjenestemændene et el. andet antal overenskomstportioner. Antagelig er sagen ikke ordnet endnu, når det læses, selv om det forlængst burde være sket. Det trækker jo altid meningsløst længe ud med alt, hvad der gælder tjenestemandslønninger. Og der er næppe tvivl om, at man vil nøjes med at give et ganske ringe antal portioner, måske kun 40—50. Det vil sige omved halvdelen af, hvad det burde være for at oprette samme balance mellem tjenestemændene og andre som der var, da loven i 58 blev vedtaget, og som lovgivningsmagten fandt passende. Derefter vil man fortsætte med at lappe på loven ved at give tillæg hist og her, og det kan være meget godt for de, der får tillæggene. Men de, der ikke får noget tillæg, og det vil som regel være alle de lavestlønnede og mellemklasserne, bliver stadig i højere grad stedbørn.

Det er underligt, men det er en kendsgerning, at regering og folketing uden hensyn til partifarve, altid i lønspørgsmål tager parti mod tjenestemændene. De føler sig ganske åbenbart som arbejdsgivere, hvis hovedinteresse er at holde lønnen nede. De tænker ikke på, at de også burde repræsentere tjenestemændene, også dem blandt disse, der ved tillægs-systemet bliver stedbørn.

Aros.

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

Månedens emner ...

Varmløbne vogne

Der har atter været et par tilfælde med varmløbne akselkasser på godsvogne, der har forårsaget alvorlige toguhæld med store materielle beskadigelser, men heldigvis uden skade på personer.

Det ville have været en større katastrofe i Ullerslev, dersom et persontog var passeret i det samme. Det er altsammen så udmærket med My'erne, deres store trækraft, istand til at køre hundrede af kilometer uden stop, en mands betjening og hvad der ellers kan siges af godt, men det nytter ikke, når godsvognsmateriellet,

der skal befordres, ikke kan holde til de lange strækninger uden stop.

Alle de nyeste godsvogne er forsynet med rullelejer i stedet for kuglelejer i oliebad. Rullelejer har en større bæreevne end kuglelejer, og det skulle give mindre risiko for varmløbne aksler.

For at undgå de senere tiders skader til millionbeløb, vil det derfor absolut være sikrest og billigst, at godstogene uden stop Helsingør—Korsør, Århus—Nyborg og andre strækninger gives et a to stop på stationer, der har vognopsyn, der kan prøve alle vognenes lejer for evt. varme.

Vore lyntog

I den forløbne vinter har DSB og deres generaldirektør været genstand for temmelig kraftig kritik i de nordjydske aviser. Kritiken startedes som følge af en udtalelse af generaldirektøren, gående ud på, at der i Nordjylland ikke var basis for indsættelse af luksustog i lighed med TEE-togene. Denne udtalelse kunne med lidt »god« vilje opfattes, som om generaldirektøren mente noget i retning af, at man i Nordjylland ikke havde råd til at køre i gode tog, og at det heller ikke var noget for de fattige folk i denne landsdel. Udtalelsen blev forstået, eller i hvert fald af aviserne udlagt således. Resultat: Smækningsartikler og sønderknusende kritik af Statsbanerne, specielt lyntogene. Blandt de mange mere eller mindre velbetænkte avisartikler om sagen skrev *Vendysssel Tidende* blandt andet følgende:

— Der kan ellers nok laves særdeles bekvemme og behagelige jernbanetog nu om dage. De findes også i Danmark. Skal findes, må vi vel tilføje, da vi ikke personligt har oplevet dem. DSBs samarbejde med de vesttyske forbundsbaner har medført, at Sjælland og Lolland-Falster daglig gennemkøres af et tog, der tør kaldes tidssvarende, nemlig København—Hamburg-ekspressen, og hvilken forskel er der ikke på den rejsbekvemmelighed, det frembyder, og de rystelser man kommer ud for i vore lyntog fra tiden mellem de to verdenskrige.

Statsbanerne har planer om andre tog af særklasse i udlandsforbindelserne fra og til København, men hidtil har generaldirektør Skov ment, at sådan luksus ikke var noget for de jydere land. Den anskuelse kommer han dog sikkert til at revidere, således at der i kontinentalforbindelserne gennem Jylland og på de lange indenrigske linjer indsættes tog af samme kvalitet som i sådanne ruter på øerne.

Er der noget om, at vore lyntog er så dårlige og utidssvarende, som man vil gøre dem til? Naturligvis er de ikke sidste skrig, og de har den samme fejl, som alle andre vogne og rutebilerne med, der er lavet for mange siddepladser i 2. classes afdelingerne, og derfor har man det for knebent, når der er fuldt hus. Derudover er der i grunden ikke noget at klage over, hvad indretningen angår, og udstyret, betræk, vægge, lofter o.s.v. laves ikke pænere den dag i dag. Der klages over, at lyntogene ryster. Ja, selvfølgelig ryster de, det gør alle tog mere eller mindre, når der køres hurtigt. Lyntogene går måske ikke helt så støt, som de nyere store stål-vogne, men når hjulene er i orden, er rystelserne ikke mærkbart værre end i andre tog ved samme hastighed. Men det må indrømmes, at lyntogene temmelig ofte kører med hjul, der trænger til afdrejning, og så kan man, hvis man er placeret over hjulene, blive rystet ret ubehageligt.

Det er ganske klart, at vi før eller senere skal have nye lyntog, og det burde ske inden for længe. Men — der er kommet noget, som kaldes Fugleflugtslinien, og denne lægger åbenbart beslag på DBS fulde opmærksomhed. Man kan tilsyneladende ikke have mere end en ting i hovedet ad gangen. For et par år siden var det My-loko, nu er det Fugleflugtslinien, og så ser det ud, som om man glemmer alt andet. Ganske vist er det en sag af stor betydning, men det er vel nok endnu vigtigere, at sørge for en tidssvarende betjening af den indenlandske trafik. Generaldirektøren har naturligvis ret i, at man ikke kan vente at få et tog, der fører 1.

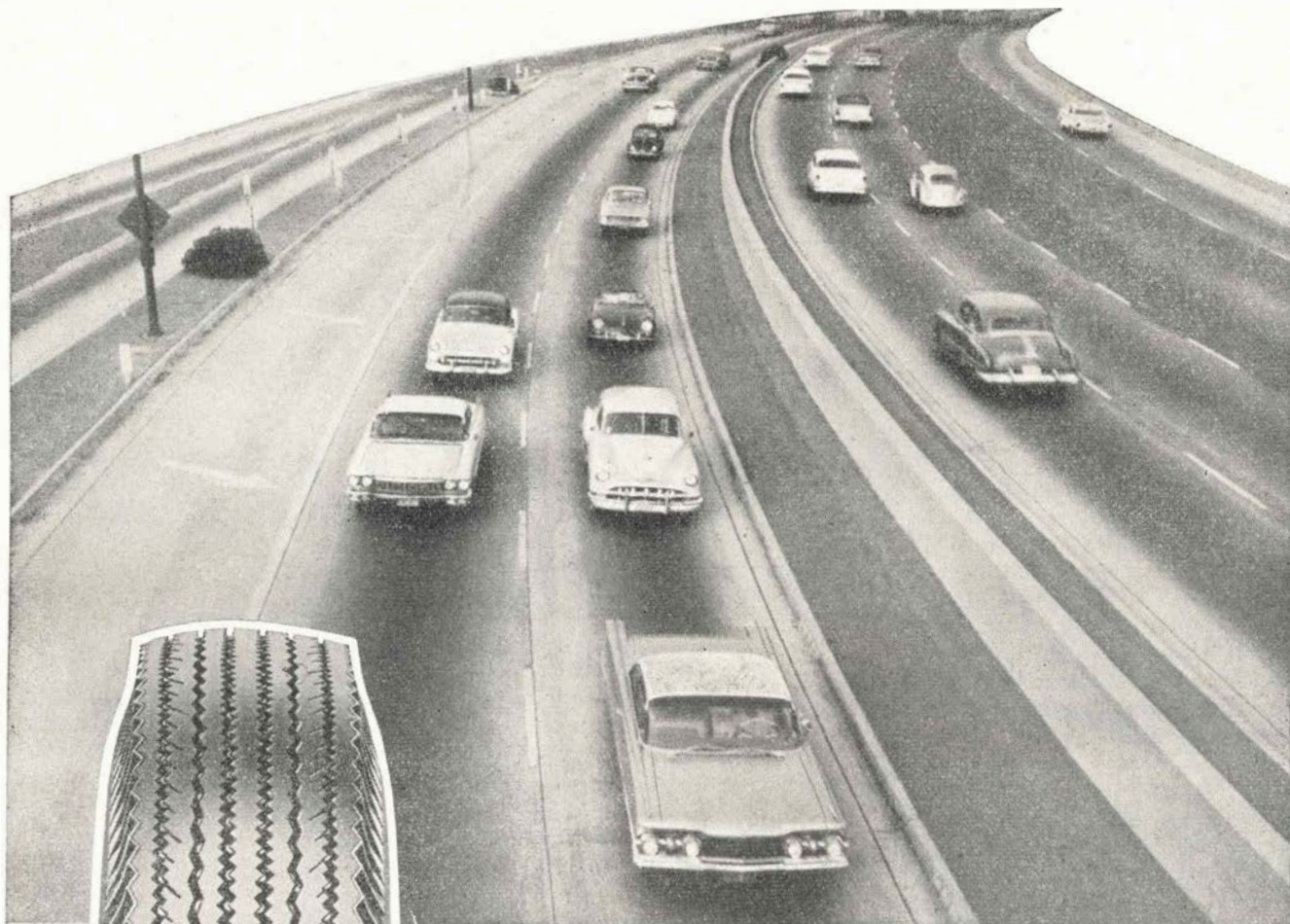
kl., fuldt belagt fra Nordjylland. Men der er jo heller ingen, som forlanger, at tog, selv om de bygges som TEE-tog, kun skal føre 1. kl. Man kan jo ligeså godt kalde det 2. kl., det er jo dog de 2. kl.s rejsende, der betaler persontrafikken, og fordi man i udlandet mere og mere går over til, at de hurtige og gode forbindelser kun medfører 1. kl., behøver vi ikke at gøre sådan her. Det vil sikkert ikke betale sig for os, og det er vel tvivlsomt, om det gør det for de andre. Men det ser jo flot ud, selv om det i virkeligheden kun er en takstforhøjelse, som der nok er nogen, som ønsker at betale på grund af honnøret ambitioner, og som man tvinger andre til at betale, netop ved ikke at have 2. kl. i de hurtige forbindelser. Dette med, at bekvemmelighederne skal være ringere på 2. end på 1. kl., er vel så gammel en opfattelse, at man er ved at komme ud over den. Og vil jernbanerne bevare persontrafikken i fremtiden, må ingen vogne være ringere, end vor 1. kl., selv om man benytter et andet slags betræk. as.

Når man læser aviser

Nogle læser aviser, nogle ser aviser, nogle læser grundigt, og andre kigger kun overfladisk, mens andre igen ikke gider se en avis. Men fælles for dem alle er, at de stort set er akkurat lige godt underrettet om alt, hvad der sker. Hvordan det så end hænger sammen. Der er dog den forskel, at de, der læser aviserne grundigt og får alle detaljer med, ofte har fået det halve af det galt i halsen og tror at have kendskab til biomstændigheder, som i virkeligheden ingen steder hører hjemme. Grunden dertil er den simple, at journalister ikke kan være fagmænd på alle områder. Når de så i en fart skal skrive en artikel om et eller andet, som de ikke er kendt med, bliver det ofte forkert eller misvisende og giver de grundige læsere en forkert opfattelse. Når man læser noget, som man selv har grundigt kendskab til, må man ofte sige til sig selv: Sikke noget sludder. Deraf kan man skønne, at når man læser noget, man ikke selv kender til, vil fagfolk på dette område sidde og ryste på hovedet og sige: Sikke noget sludder.

Man har ofte meget grelle eksempler, når man i aviser læser om jernbaner. Beskrivelserne af uheldet ved Hedehusene har da også en del af den slags, der får jernbanefolk til at ryste på hovedet. For eks. læser man følgende efter en udredning af årsagerne:

— Det samme system som for 40—50 år siden — og man må undres over, at det ikke forlængst er blevet erstattet med et af de moderne, der



Flere og flere

kører på Continental-dæk

på grund af den behagelige, bløde kørsel,
dækkenes store bremseevne,

den gode kvalitet

og ikke mindst på grund af den store kilometerydelse

Vil De være tilfreds, så kør på

Continental

ville hindre toget i at passere stop-signalet ...

Når ukyndige folk læser dette, får de det indtryk, at det bare er, fordi banerne er gammeldags, at de ikke er gået hen til en isenkræmmer, købt sådanne indretninger og stillet dem op. Og så er sandheden den simple, at sådanne systemer eksisterer ikke. I hvert fald ikke i nogen brugbar og absolut pålidelig konstruktion. Til trods for, at der har været spekuleret på det lige så længe jernbanerne har eksisteret, er det kun blevet til mere eller mindre heldige forsøg, som kan formindske sandsynligheden for at køre forbi et stopsignal, men som ikke med sikkerhed kan hindre det.

I samme artikel læser man videre:

— Det er også besynderligt, at et kørende loko er uden anden forbindelse med omverdenen end den, der undervejs kan gives af mekaniske signaler, som altså kan overses — at loko ikke som taxabiler, lægebiler, dyrlægebiler og mange andre køretøjer står i konstant radioforbindelse med en hovedstation. —

Her må man give artiklen ret. Det er besynderligt. Ganske vist kunne det næppe have haft nogen indflydelse på sagen ved Hedehusene, men alligevel, det er mærkeligt. Det er i hvert fald noget, der kan laves. At det ikke er lavet, skyldes formodentlig i første række, at nytten deraf er ret problematisk og desuden det, at: Det bruges ikke. F.

Vi har modtaget . . .

Dansk Jernbane Klub

Det er med stor glæde og interesse, man gennem Jernbane-Bladet for februar erfarer, at der er stiftet en forening, »Dansk Jernbane Klub«, hvis formål er at fremme kendskabet til og interessen for enhver art af jernbanedrift, og det har faktisk undret mig, at der ikke forlængst har eksisteret en sådan klub, da Danmark jo har klubber og foreninger for alt muligt mellem himmel og jord og undertiden kaldes for foreningernes land. Nu er klubben altså en kendsgerning, og et af mange sikkert længe følt savn er hermed afhjulpet, hvilket den store tilslutning ved stiftelsen turde være et godt bevis på. Jeg vil hermed ønske hjertelig til lykke med klubben, og en særlig tak skal lyde til de personer, der har taget initiativet til klubbens stiftelse.

Det er nu at håbe, at mange af jernbanens venner landet over vil slutte op om klubben og melde sig ind i den, for jernbanen har nemlig mange venner både

Månedens foto



Toget til fåborg klar til afgang fra Odense

Dette billede er taget i Odense i 1953, og det viser et tog til Fåborg over Nr. Broby klar til at køre til Odense Syd, der dengang endnu eksisterede. Toget består af: G 168, en Cp-vogn, en Eh, en fhv. SFJ postvogn, der hos DSB hed Dmp og til sidst en Q-vogn. Der er en særlig historie bag dette billede. En dag kom jeg i tanke om, at jeg engang havde en kammerat, der dengang var interesseret i jernbaner og tog nogle billeder af forskellige ting. Jeg opsøgte ham, og ganske rigtig fandt jeg forskellige ting af stor interesse, deriblandt dette billede. Jeg kan derfor på det kraftigste opfordre alle læsere af bladet til at gå på jagt hos gamle

venner og bekendte, der har haft interesse eller tilknytning til jernbaner, det vil sikkert i nogle tilfælde lønne sig.

Desuden vil jeg opfordre alle sjællændere til at fotografere alt det damp, de kan overkomme, da det jo desværre snart er slut, også på Sjælland. Her i Odense har vi kun 1 — siger og skriver eet — sikkert damptog tilbage, og det er et godstog, der ankommer ved 5-tiden, så vi i øjeblikket ikke kan få nogle billeder af det. Der kører muligvis noget damp om natten, men det er vi jo afskåret fra at få billeder af.

Hans Gerner Christiansen.

Foto: Johan Rasmussen.

indenfor og udenfor jernbanefolkenes rækker, men desværre har den også fjender, der rakker ned på den og taler ilde om den både i tide og utide.

Lad os håbe, at klubben gennem sit virke kan bidrage til, at jernbanen går en bedre fremtid imøde i form af mere trafik og dermed større indtægter til gavn og glæde for banerne — og det gælder både stats- og privatbaner — og for disses personale og dermed for samfundet som helhed.

O. Bøye.

Perronkørsel

Det glædede undertegnede meget i marts-bladet at læse artiklen om motor-kørsel på perronerne, som jeg længe selv har haft stor lyst til at skrive lidt om, idet jeg selv flere gange har været lige ved at blive påkørt af disse perronvogne.

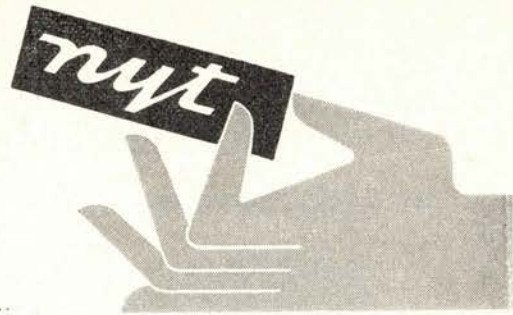
Jeg har ofte iagttaget den vilde kørsel med disse vogne på perronerne i forskel-

lige byer, og det undrer mig meget, at der ikke sker flere ulykker med disse end tilfældet er. Således så jeg bl. a. en dag et sted, hvor en postmand kom kørende med et vogntog med en rasende fart, og jeg tænkte ved mig selv, det går aldrig godt, og der skete da også det, at to pakker faldt af toget og blev lidt beskadiget og snavset, men toget kunne lige så let være væltet ned på skinnerne og eventuelt være blevet kørt over af et »rigtigt« tog, hvad man før har hørt, endda af et gennemkørende hurtigt tog. Hvis uheld skal være, kan det endog medføre togafsporing med kvæstede og døde personer til følge.

Det er at håbe, at de ansvarlige indenfor såvel postvæsenet som banerne vil sørge for, at perronkørslen må foregå under rimelig hensyntagen til såvel de mennesker, der færdes på perronerne, som til de varer, der befordres med disse perronvogne.

O. Bøye.

SYSTEMEX



**BILLETMASKINEN
BELLGRAPHIC MAJOR
MED STOR BILLET**

BELLGRAPHIC MAJOR –
Billetten 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 aflåseede 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 | | TUBORG HAVN-LANDSKRONA | |
| | | DATE: | VÆGT: | | |
| AUTO NR.: | | ENKELT | | RETUR | |
| | | HAYNEAFG. | | BILLETPRIS | |
| HENREJSE | | IALT | | RETURREJSE | |
| 000123 | | | | | |

DERES FIRMAMÆRKE
indkopieres i Bellgraphic Major billettens kulørte undergrundsmønstre.



— også den 2'den dobbeltdækker

til DSB's Storebæltsoverfart m/f »KNUDSHOVED«



er malet med **International**

Danske Statsbaners største og nyeste dobbeltdækker på Storebælt, m. f. „KNUDSHOVED“, som vi blev betroet at være leverandør til, blev malet med vort firmas bedste kvaliteter lige fra bund til mastetop.

I bunden anvendtes den verdenskendte rustbeskyttende SILVER PRIMOCON, efterfulgt af den begroingshindrende Antifouling Supertrope. Derved opnår m. f. „KNUDSHOVED“ den allerbedste sikring mod rust og tæring og på grund af den ualmindelig glatte overflade samtidig den bedste sikring mod farttab.

Over vandlinjen er alt stål – såvel indvendigt som udvendigt – behandlet med vore rustbeskyttende farver BROWN PRIMOCON og LIGHT PRIMOCON. Disse kvaliteter har de samme egenskaber over vandet, som SILVER PRIMOCON har under vandet.

Alle understrygninger på m. f. „KNUDSHOVED“, såvel indenbords som udenbords, er foretaget med vor kendte understrygningsmaling, LAGOGRUND, som er en universal understrygnings-

maling og derfor kan bruges som understrygning for både olie- og lakmaling samt syntetiske emaljer.

Færdigstrygninger er såvel udenbords som indenbords foretaget med vor kendte syntetiske emalje, LAGOLINE, som står med en meget smuk glans og har fremragende holdbarhed. Den er vaskbar uden at tabe glans og for den hvide kvalitets vedkommende ikke gulnende.

I aptering er saloner, døre, paneler og gelændere behandlet med vor fineste skibslak, som specielt er fremstillet til dette formål.

Dette er blot en lille oversigt, der nævner nogle af de vigtigste af vore kvaliteter, der er medgået til maling af så stor en færge som m. f. „KNUDSHOVED“, og som vi håber må interessere alle, der har med skibe at gøre, og vi kan oplyse dem, der ikke til daglig inden for Statsbanerne har direkte tilknytning til færgerne, om at der ialt gik ca. 25.000 liter eller ca. 30 tons maling til at give m. f. „KNUDSHOVED“ sit smukke udseende.

— siden



1899

International Farvefabrik A/s

Øresundsvej 152 - København S.

Leverandør til Staten og Den Kgl. danske Marine

Dansk skib på dansk værft og med dansk maling i INTERNATIONAL klasse

»Knudshoved« – største færge på Storebælt

Den 15. marts overdrog Helsingør Skibsværft sin 20. færge til DSB



Dobbeltdekkfærgen »Knudshoved«

Den 15. marts overdrog Helsingør Skibsværft sin 20. færge til DSB.

Med »Knudshoved« har Statsbanerne fået en ny færgetype til Storebælts-overfarten, idet færgen er projekteret og kontraheret ud fra det primære ønske at få en dobbeltdekket autofærge i lighed med færgen »Halskov« til afvikling af den stadig stigende biloverførsel på Halsskov—Knudshoved overfarten og sekundært at kunne anvende denne færge til overførsel af jernbanevogne på Korsør—Nyborg-ruten på de tidspunkter af døgnet og af året, hvor biltrafikken vil kunne afvikles med det allerede eksisterende materiel.

Færgen er derfor forsynet med 3 spor for jernbanevogne på underste vogndæk med samme effektive sporenlængde som Statsbanernes sidste nye jernbanefærge »Prinsesse Benedikte«, og vil således som jernbanefærge kunne overføre 30 almindelige godsvogne, medens den som bilfærge vil kunne overføre godt 200 personbiler.

»Knudshoved« er i denne henseende den første færge af sin art i Europa, og vil på grund af ovenstående kunne få en meget stor udnyttelsesgrad. En færge af samme type som »Knudshoved« vil blive

leveret i foråret 1962, ligeledes fra Helsingør Skibsværft.

»Knudshoved« søsattes i oktober 1960 og blev navngivet af fru generaldirektør P. E. N. Skov.

Skibet er bygget som et helsvejst stål-skib, idet dog forbindelsen mellem spanter og yderklædning er nittet; den er bygget til Bureau Veritas klasse og i overensstemmelse med dansk lovs fordringer for føring af 1500 passagerer.

Færgen har dobbeltbund i hele sin længde, og er forsynet med ialt 12 vandtætte skodder, så den kan holdes flydende, selv om hvilken som helst af to ved siden af hinanden beliggende vandtætte rum ved en kollision skulle komme i fri forbindelse med søen; de i de vandtætte skodder anbragte vandtætte døre er indrettet til at kunne lukkes hver for sig og alle på een gang fra en central i forreste styrehus og kan, ligeledes ad mekanisk vej, åbnes og lukkes fra begge sider af skoddet; når dørenes lukning er sket fra centralen på broen, vil de automatisk lukke sig igen, såfremt de åbnes for passage på stedet.

Også i brandteknisk henseende er der truffet vidtgående foranstaltninger til sikring af skibet og dets passagerer og besæt-

ning. Udover den internationale sikkerhedskonventions krav om inddeling i brandzoner, er der indrettet brandsikre trappeopgange, således at passagerer og besætning fra samtlige rum på mellemdekket kan slippe op på et af de øverste dæk uden at skulle ud på vogndækket. Til slukning af brand findes der et vidtfor-grenet ledningssystem, således at en brand vil kunne slukkes overalt i skibet enten med vand eller skum; endvidere er der overalt i skibet anbragt hånd-skumslukkere.

Maskineriet

Færgens maskinelle anlæg består af 2 stk. enkeltvirkende to-takts dieselmotorer af Helsingør/B&W type 750-VBF-90. Maskinerne udvikler tilsammen 8700 hk og gav færgen en højeste fart på prøvetur på 18 knob. Færgen er desuden udstyret med 4 stk. 6-cyl. hjælpemotorer B&W type 625-MTBH-40 med ladeluftkølere, hver med en effekt på 550 ehk. ved 500 o/m. Hjælpemotorerne leverer strøm til færgens elektriske styremaskiner, ankerspil, capstans, øvrige hjælpemaskineri, radar, radio m. m. samt til den omfattende lysinstallasjon og varme- og ventilationsanlæg.

Endvidere leverer hjælpemotorerne strøm til den i forskibet anbragte tværpropeller, som er den hidtil kraftigste tværpropeller installeret i et dansk skib.

Denne propeller, der er af KaMeWa's fabrikat med vendbare blade, er anbragt i en cylindrisk tværkanal i forskibet og bliver trukket af en i forreste styremaskinrum anbragt elektromotor på 500 hk. Propelleren kan dirigeres fra såvel forreste som agterste styrehus og vil kunne give et sidetræk på op til ca. 7 tons til henholdsvis styrbord og bagbord. Særligt for et skib af denne type, der er særlig udsat for vindens påvirkning på grund af den meget store overbygning, vil en sådan tværpropeller være en værdifuld hjælp ved besjling af færgelejerne.

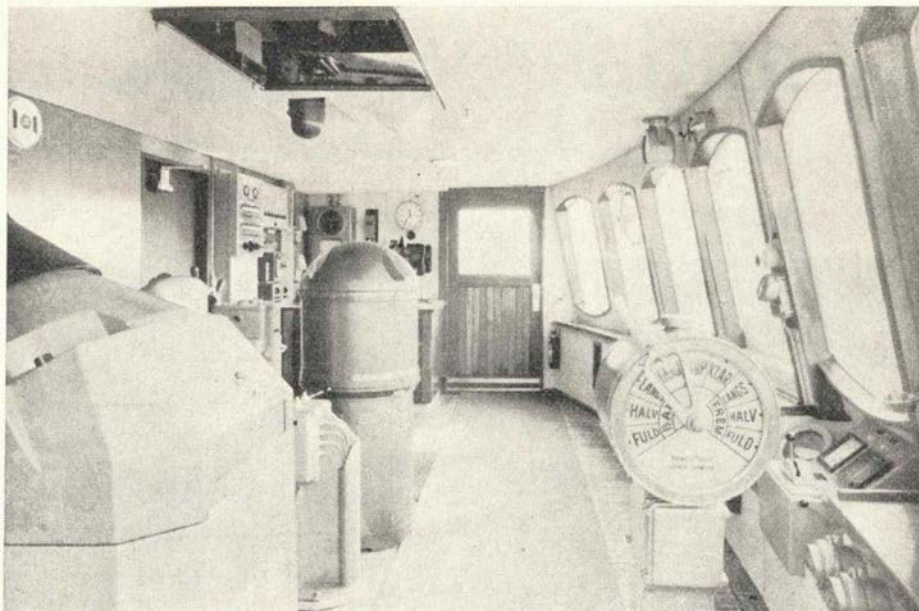
Saloner m. m.

Apteringen er i hovedsagen indrettet som på færgen »Halsskov«. På mellemdækket foran maskinrummet findes kamre for maskinofficerer, besætning samt restaurationspersonale. Agten for maskinrummet findes 11 kl. saloner; det hertil hørende stirrids er således indrettet og udstyret, at salonerne både vil kunne anvendes som cafeteria med selvbetjening og som spisesalon med tjenerservering.

På promenadedækket findes store, lyse saloner, der alle er udstyret med panoramavinduer i lighed med Statsbanernes sidste nybygninger. Midtskibs findes et stort og rummeligt stirrids, der er udstyret med al tænkelig moderne restaurationsinventar. Fra stirridset er der elevatorforbindelse til den ovenover liggende kabys, ligesom der er elevatorforbindelse til stirrids på mellemdæk. Stirridset er med en bred tjernegang i forbindelse med saloner for og agter, og der er således skabt de bedst tænkelige betingelser for en hurtig og effektiv betjening af publikum. Som den første af Statsbanernes færger er »Knudshoved« forsynet med en person-elevator, der fortrinsvis er beregnet for ældre og svagelige, således at disse let vil kunne komme til salonerne på promenadedækket fra eet af de to bildæk, fremfor at skulle benytte en af de lange trappeforbindelser, der uvægerligt bliver i en så stor og høj færge.

På borddækket findes de to styrehus henholdsvis for og agter, som naturligvis er udstyret med al tænkelig moderne navigationsudstyr såsom radar, decca, gyrokompass, ekkolod o.s.v. I huset på brodækket er der endvidere indrettet aptering for skibets fører og styrmænd, ligesom privat-salonen, der er bestemt for særlig prominente gæster, findes her.

Agten for brodækket findes et stort soldæk med en overdækket veranda; herfra vil passagererne i godt vejr kunne



Kommandobroen på mf »Knudshoved«

nyde udsigten ca. 15 m over havoverfladen.

Storebæltsbro?

Spørgsmålet om, hvorvidt og i givet fald hvornår vi skal have en Storebæltsbro, var hovedemnet for de fleste talere ved overleveringen af færgen »Knudshoved«. Værftets direktør, dr. techn. H. P. Christensen, mente nemt at kunne bygge færger i samme tempo som bilismens ud-

vikling, og Nyborgs borgmester erklærede, at brobyggerne ikke skulle forhaste sig for hans skyld. Heller ikke for min, tilføjede borgmesteren i Korsør. Og trafikminister Kaj Lindberg gav DSB det velmente råd at skynde sig at kontrahere så mange færger som muligt, førend folkettingen vedtager at bygge broen, for efter den tid bliver det ikke særlig let at få penge til mere færgebyggeri, selv om der vil gå mindst ti år, fra broen er vedtaget, til den første bil kører over den.

36.000 biler pr. døgn

Dr. Christensen anstillede nogle betragtninger over Storebælts-kommissionens betænkning: — Den siger, at færgedriften i en lang årrække vil kunne opfylde biltrafikkens krav. Ved fuld udbygning kan Halsskov—Knudshoved ruten overføre 36.000 biler pr. døgn, mens en 4-sporst bro kun kan klare 20.000 biler i hver retning. Endnu i 1980 vil udviklingen kun kræve overførsel af 14.000 biler pr. døgn i højsæsonen i den stærkest trafikerede retning, og i juli 1960 var topbelastningen 4400 biler i et døgn. I 1970 vil trafikken nå op på 8000 biler i et døgn, hvilket kræver 7—8 dobbeltdækker-færger, som atter vil muliggøre en afgang hver halve time og dermed mindre ventetider, end man ofte kommer ud for på landeveje. Først nogle år efter 1980 vil det kunne betale sig at bygge en bro, men dr. Christensen gjorde opmærksom på, at færgerens kapacitet kan forbedres, idet tre-dækkerfærger med plads til 400 à 450 biler ikke koster ret meget mere end dobbeltdækkere. Med et mindre antal færger vil

Køleanlæg

til

M/F »KNUDSHOVED«

leveret af

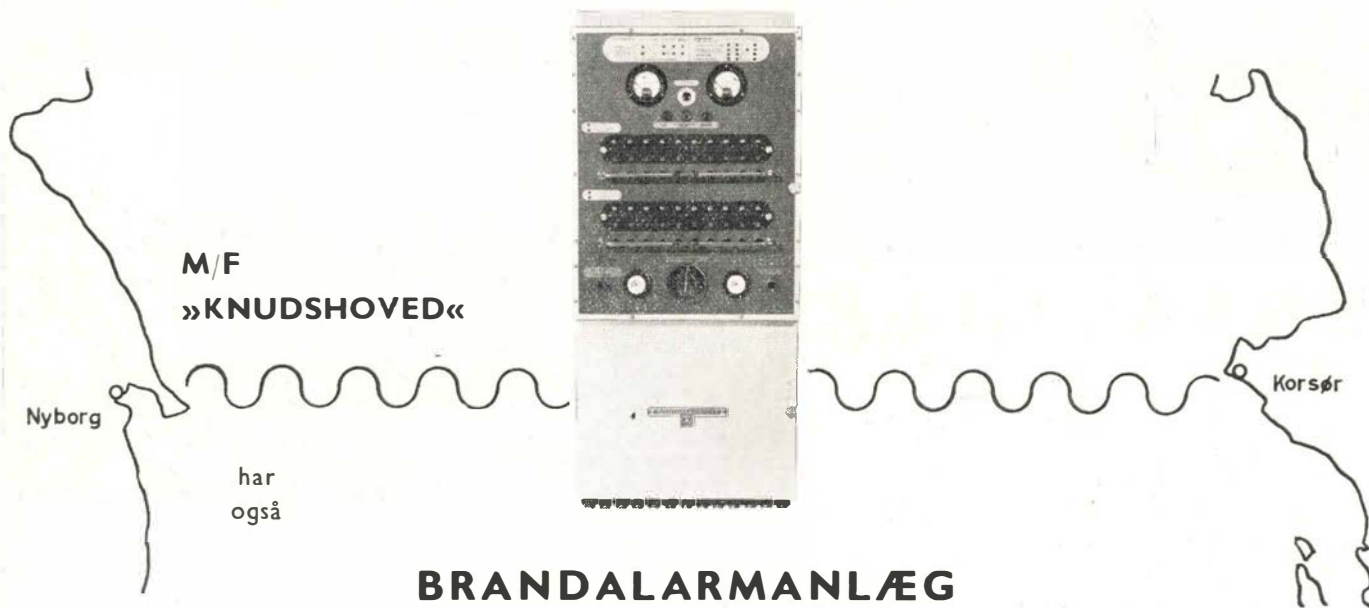
EVERCOLD

DANSK KØLEINDUSTRI A/S

Vesterbrogade 114-116

København V.

Telf. Hilda *3366



BRANDALARMANLÆG

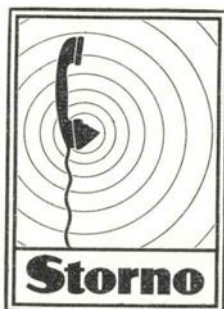
fra

TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S

Amaliegade 7

København K.

C. 5188



Fra M/F Knudshoved etableres VHF telefonforbindelsen også over et
STORNO radiotelefonanlæg

Storno

FABRIK FOR RADIO KOMMUNIKATIONS-ANLÆG

Afdeling af Det Store Nordiske Telegraf-Selskab A/S

VED AMAGERBANEN 21 - KØBENHAVN S.



AUTOMATISKE ANLÆG
STÆRKSTRØM
SVAGSTRØM

SELÉN – SILICIUM – GERMANIUM

ENSRETTERE

for

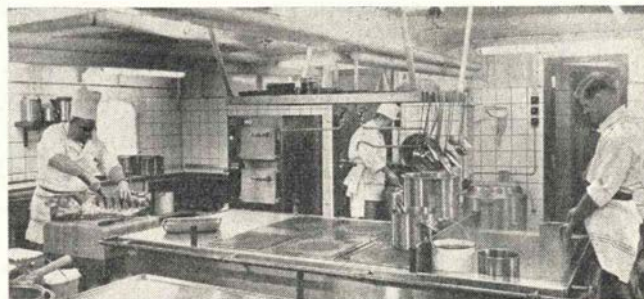
- ★ ELEKTROVOGNE OG GAFFELTRUCKS
- ★ PUFFERDRIFT
konstantspænding
konstantstrøm
- ★ HURTIGOPLADNING
- ★ TELEFONANLÆG
- ★ NØDBELYSNINGSANLÆG
- ★ BRANDALARMER
- ★ KINO OG PROJEKTØRER
- ★ GALVANISKE BADE

Nordisk Svagstrøms Industri A/S

Hollandsvej 3, Lyngby . Telf. (01) 87 52 00

M/F »Prinsesse Anne-Marie«

fik bl. a. leveret:



fra

Specialfabrik
for kabysudstyr



Hvidovrevej 90
København - Valby
telf. 70 13 30*



RADAR

NAUGAHYDE

BETRÆKSMATERIALER



AAGE HEMPEL

Løngangstræde 16 - København K
Tlf. Minerva 6767 - Telegramadr.: Dantrading



Anker

Kasseapparater og bogholdermaskiner
til ethvert regnskabsformål

København: Frederiksberggade 28 - Minerva 2677

Aalborg: Algade 35 - (081) 2 26 77

Aarhus: Banegårdsgade 10 - (061) 2 26 77

Odense: Vindegade 59 - (09) 12 26 77

navigationen lettes, og en yderligere letelse kan opnås ved at etablere færdsel nord og syd om Sprogø. Videre pegede dr. Christensen på de mange andre investeringsbehov, der foreligger i de nærmeste år: Til uddannelse, til kraftforsyning, til udbygning af trafiknettet og ikke mindst til industrien. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at udskyde afgørelsen om bygning af en Storebæltsbro og i stedet bygge yderligere to dobbelt- og to tredækkerfærger. Det vil koste mindre end renten af broens anlægskapital på ca. 2000 mill. kr. Tidspunktet er gunstigt, fordi værfterne mangler nybygningsordrer og derfor er billige at forhandle med.

Bedre forbindelse mellem landsdelene

Generaldirektør Skov takkede på Statsbanernes og personalets vegne for den nye færge. Vi savnede den i fjor, men slap nogenlunde heldigt igennem. Man kan spørge, hvorfor vi så ikke bestilte den til levering i 1960, og svaret må være, at det er svært at budgettere et fremtidigt behov. Værfterne har jo ikke færdige færger på lager. Fra vi beslutter os til at bestille en færge, til vi får den, går der ca. 3 år. Til næste år får vi fra Helsingør endnu en færge mage til denne, og i 1963, når Fugleflugtslinien åbnes, vil Østersø-overfartens kapacitet stige med, hvad der svarer til to dobbeltdækkere. Jeg synes, denne færge gør værftet ære, og jeg kan sige, at vi i DSB er godt tilfreds med samarbejdet. Vi optog i sin tid en film om »Halsskov«, og jeg vil bede direktør Christensen om at modtage en kopi af denne film og give den til værftets funktionærer og arbejdere. Hvad der særlig glæder mig ved den nye færge, er, at den vil bidrage til en bedre forbindelse mellem hovedstaden og hovedlandet. Danmark er for lille et land til, at vi kan have råd til indbyrdes modsætninger.

International Farvefabrik A/S

INTERNATIONAL, som selskabet populært kaldes, blev stiftet den 14. februar 1899, og vi havde derfor 60 års jubilæum for 2 år siden.

side — med sin aktiekapital på 1,8 millioner kroner og en stadig voksende omsætning har de stadigt foretagne udvidelser ikke ligget på den lade ser ikke blot været et ønske men simpelthen en nødvendighed for at kunne opfylde kravene til produktionsforøgelse og dermed udvidet administration, personaleplads og lagerplads.

Vi bestræber os for gennem planlægning, rationalisering, udvidelser etc. at bevare og fremme fabrikkens ry som leverandør af de bedste og mest effektive skibsfarver i verden.

Oprindeligt havde INTERNATIONAL specialiseret sig i skibsfarver og kan vel uden at prale regne sig ikke blot blandt de ældste men også blandt de førende i denne branche. Desuagtet har den danske fabrik gennem de senere år kastet sig over fabrikation af malerverer til mange andre formål samt salg til farvehandlere, industri og bygningsbrug.

Fabrikation af disse malerverer har naturligvis været medvirkende til produktionsstigningen og dermed til nødvendigheden af opførelsen af vore nye bygninger, fordi en klar opdeling i en marineafdeling og en indlandsafdeling blev den naturlige konsekvens af en udvikling, der

stillede stadig mere forskelligartede krav til såvel salg som distribuering af malerverer til så forskellige formål som for eksempel skibsfart og bygningsbrug.

Hertil kommer, at vi nu har muligheder for at kunne foretage meget stort udvidelser for at kunne øge produktionen, efterhånden som det bliver nødvendigt, og man er allerede i gang med planer for etapevis udvidelse, så det er ikke usandsynligt, at man snart igen hører nyt fra International Farvefabrik A/S på Øresundsvej.

UNGE HJEMS HØJSKOLE

Skaade pr. Højbjerg. 7 km sydf. Århus
Et vidunderligt højskoleophold på Danmarks mest moderne højskole med levende undervisning for vor tids unge. Kursus beg. novbr. og jan. Program sendes. Understøtt. kan søges.

Sorø Ungdomsskole

Ungdomsskole i 5 mdr. Piger fra 3. maj. Drengene fra 3. novbr. Skoleplan og skema til stats- og kommuneunderstøtt. sendes. **K. Bramsen**



Spisesalon på m/f »Knutshoved« — Bemærk det smukke dekoratørarbejde med landkortene

Skumslukningsanlæg

Ellehammers
Laboratorium

ATLAS EKKOLOD

JOHS. KRAGH

Ferie- og udflugtssteder

Lad udflugten gå til —



Nymonterede værelser
Opdækning til 500 personer
Telefon Galten 18

GLAMSBJERG HOTEL

K. Bull Nielsen
Hyggelige værelser - Større og
mindre selskaber modtages

Telf. Glamsbjerg 9

Runde fødselsdage, guld- og sølv-
bryllup og andre fester holder man på

KARUP HOTEL

hvor alle vine sælges til usædvanlig
små priser.

Tilbud gives gerne incl. overnatning.
Tlf. Karup 19

NY MISSIONSHOTEL

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



— et rigtig
hyggested med
god mad,
velopredte
senge og hygge-
lige værelser

Ring os op og
aftal nærmere
om week-end
Besøg og lign.

Tlf. Silkeborg 630

HERREGAARDS-MOTELLET
Gl. Kjærsgaard
SILKEBORG

Øl i beholdere fra Tyskland



En ølbeholder med aftapningsapparat

Den 2. marts om formiddagen kom den første jernbane beholder-specialvogn fra De Tyske Forbundsbaner til Slagelse station læsset med 4 ølbeholdere fra bryggeriet i Dortmund.

Straks efter ankomsten kørtes storbeholderne fra Slagelse med en af DSBs særlig konstruerede lastbiler (type: Ackermann) til modtageren i Skælskør.

Der ventes herefter regelmæssig trafik med sådanne ølbeholdere fra Dortmund og senere også fra München til Skælskør. Modtageren har forsynet sin egen lastbil med særligt udstyr, således at beholderne overtages på Skælskør station og køres direkte til modtagerens virksomhed.

Storbeholdertrafikken er meget populær i Tyskland, og i 1960 befordrede De Tyske Forbundsbaner 695.000 storbeholdere med mere end 3 mill. t gods. Storbeholdertrafikken steg dermed fra 1959 til 1960

med 8,5%. I Sverige, Holland, Belgien og Schweiz findes der ligeledes storbeholdertrafik, og der har i flere år eksisteret en livlig international trafik mellem de nævnte lande med disse storbeholdere. Hollandske storbeholdere læsses i Tyskland med kul, tyske beholdere med frugtsaft i Schweiz, eller som i Holland og Belgien med maltbyg.

Et tysk bryggeri i München har regelmæssigt leveret Münchner øl i storbeholdere til verdensudstillingen i Bruxelles. Øllet ankom i god stand og blev udskænket direkte fra de godt isolerede storbeholdere, der rummer 5000 l. Når nu Dortmund og München øl transporteres til Danmark i storbeholdere, så må man vel formode, at også dansk øl kan transporteres til Holland, Belgien, Schweiz eller Tyskland på denne måde.

Et godt tilbud fra DERNA

PHILIPS

PANORAMA 23" TV kr. 1595.-

- leveres på vore kendte
kontobetingelser

DERNA

RADIO & TV A/S

RYESGADE 24 - ÅRHUS - TLF. 2 00 99



HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

AKTIESELSKAB - HELSINGØR

NYBYGNING OG REPARATION AF
DIESELMOTOR- OG DAMPSKIBE
DAMPMASKINER OG KEDLER
HELSINGØR SPILDEDAMPTURBINE
HØJTRYKS-VANDRØRSKEDLER
JERNKONSTRUKTIONER
STAALSTØBEGODS
JERNSTØBEGODS
SMEDEGODS

TELEX: 2376 TELF.: 21 14 00
TLG.: SKIBSVÆRFTET

HARTMANN PETERSEN'S EFTF.

Møbelpolsterfirma

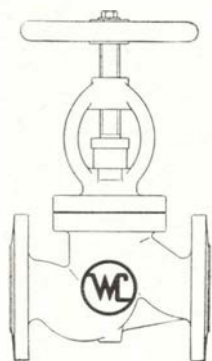
HELSINGØR
SUDERGADE 4A
TELEFON 21 29 86



Møbelpolstrer

Leverandør
til
Danske
Statsbaner

og
dekoratør



ARMATUR I JERN - STAAL OG METAL

- ✕ AFSPÆRRINGSVENTILER
- ✕ SKYDEVENTILER
- ✕ KEDELARMATUR
- ✕ SIKKERHEDSVENTILER
- ✕ HANER
- ✕ SPECIALARMATUR

A/S WEILBACH & COHN'S FABRIKER

Mariendalsvej 57

København F

Telefon Central 1083 - 10083 - 10983



— det bedste råd mod svamp og råd!

A/S **KYMEIA**

Glentevej 61 - C. 7516 - København NV.

RADIOANLÆG

til ethvert formål

Leverandør af radioanlæg i Danske Statsbaners færges

Ingeniørfirmaet

M. P. PEDERSEN

Lille Strandstræde 14 - København K - C. 9513



DANSK JERNBANE KLUB

Sekretariatet: Telf. HEIrup 794v (kl. 10—14)

Virksomheden

Siden starten af Dansk Jernbane Klub, der som omtalt i februarnummeret af Jernbane-Bladet, fandt sted i DSBs Kino den 15. februar 1961, har bestyrelsen arbejdet flittigt.

Klubben tæller allerede i dag, den 5. april, ca. 170 medlemmer, men vi må have *mange* flere, og det er vort håb, at *alle*, der interesserer sig for jernbaner, det være sig på et nok så begrænset felt, vil melde sig ind i *Dansk Jernbane Klub*. Jo flere medlemmer, klubben har, desto bedre vil den kunne opfylde sit formål. Et særligt ønske er at få flere medlemmer i Jylland og på Fyn. Når disses antal når op på et rimeligt tal, vil vi kunne arrangere ture og møder også vest for Storebælt!

Dannelsen af en jydsk, og helst også en fynsk, lokalafdeling håber vi må blive mulig i en ikke for fjern fremtid.

Ønske om medlemsskab i DJK bedes sendt til kassereren. Kontingentet for 1961 udgør 15 kr. plus 5 kr. i indmeldelsesgebyr. Som medlem modtager De 8—10 gange årligt DJKs meddelelsesblad med program for planlagte udflugter, ekskursioner, møder med film, foredrag, og som iøvrigt indeholder alt af interesse for jernbaneinteresserede, bl. a. jernbanenyheder, anmeldelse af jernbanelitteratur, og endelig har De igennem dette mulighed for at komme i forbindelse med netop de interessefæller, De ønsker.

Vel mødt i *Dansk Jernbane Klub*!

DJK's arrangementer i marts og april:

1. marts holdtes medlemsmøde — næstformanden, cand. jur. Birger Wilcke, fortalte om NPMB og KB og foreviste en serie lysbilleder. Desuden auktion over jernbanebøger og effekter, samt kaffe og »togsnak«.

4. marts: Besøg på m/f »Knudshoved« på Helsingør Skibsværft.

19. marts: Dampsærtog på NPMB (omtalt andet sted).

5. april: Medlemsmøde, hvor overtrafikassistent L. Haugsted fortalte om »det ny relæsikringsanlæg — København Nær«.

9. april: Forevisning af relæsikringsanlægget i post VI på København H.

Endvidere arrangeres sidst i april en udflugt til »Hurtig-ruten« (med besøg på Kalundborg ny station og færgehavn og ombord på m/f »Prinsesse Anne-Marie«.

Dampstogsudflugt med Stubbekøbingbanen

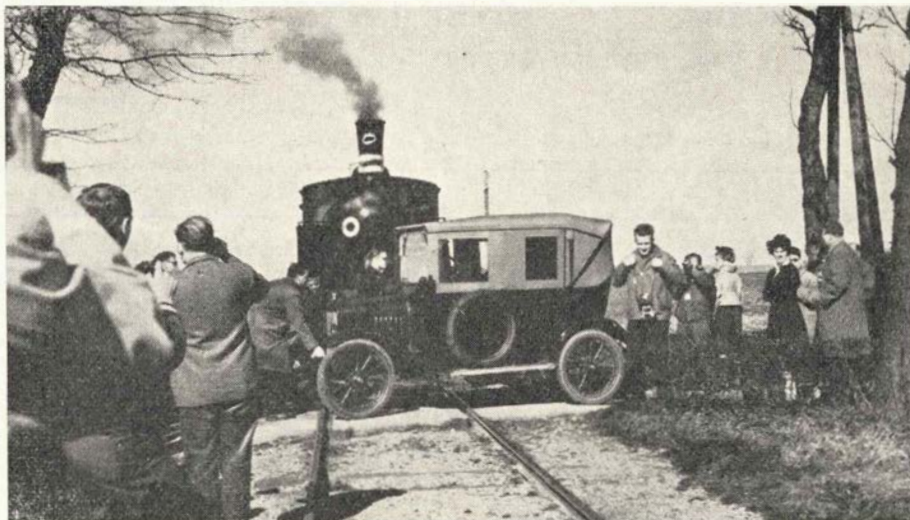
Søndag den 28. maj 1961

I anledning af SNNB's 50 års jubilæum den 25. maj 1961 arrangerer DJK *søndag den 28. maj* dampsærtog fra Stubbekøbing til Nysted og tilbage til Nykøbing F. Prisen for deltagelse bliver sam sædvanlig 10 kr., damer og børn 5 kr. Forbindelsestoget bliver fra København tog 115, afg. 7,30 (rutebil fra Vordingborg til Stubbe-

købing) og hjemkomsten sker med tog 160, ankomst Kbh. 18.10. Nærmere oplysning fås ved henvendelse til kassereren.

Tilmeldelser, med angivelse om middag ønskes, må være kassereren i hænde senest den 23. maj — benyt venligst giro 117 380!

Udflugten med Præstøbanen



Da H 493 var i vejen for særtoget

Foto: P. Thomassen

Dampsærtogs-turen på Næstved—Præstø—Mern banen blev DJK's hidtil største succes. En solstrålende forårsdag med en isnende blæst gav de godt 200 deltagere rig lejlighed til fotografering og studering af Præstøbanens gamle materiel.

Der blev gjort mange stop på den begivenhedsrige tur, både frivillige og ufri-villige. Der har jo ofte været en ko på sporet, og det var der også denne dag, men toget stoppede, og bonden kom og hentede sin ko hjem. Ved Broskov var det endnu værre, for her var den landskendte gamle Ford Cabriolet årgang 1924 fra Brørup gået i stå midt på overskæringen. Trods gentagne fløjt fra det gamle loko, rørte den sig ikke ud af stedet, og da mange af togets passagerer skulle hen

at se, hvorfor toget holdt, viste det sig, at chaufføren var gået sin vej. Ved fælles hjælp fik man den skubbet bort fra sporet. Han ville formentlig ikke overvære at se sin gamle ford blive knust af toget!

Resten af turen gik mere normalt. Efter frokosten på hotel Frederiksminde, hvor man konstaterede, at der var international interesse for turen, da både Tyske Forbundsbaner og franske baner var deltagere i turen.

Turen gennemførtes under levende interesse fra den lokale befolkning, der var mødt talrigt op på stationer og ved overskæringer for at se det historisk sammensatte tog.

Rybro.

Klubbens ledelse og adresser:

Formand: Lokofyrbøder Svend Jørgensen, Blichersvej 5¹, Helsingør.

Næstformand: Fuldmægtig, cand. jur. Birger Wilcke.

Sekretær: Frimærkehandler P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup.

Kasserer: Assistent Mogens Bruun, Lindehøjen 10, Vanløse.

Øvrige bestyrelse: Cyklehandler B. Chorfitzen. Sekretær E. B. Jonsen. Trafikkontrollør E. L. Parbol.

Korrespondance til foreningen bedes adresseret således:

Dansk Jernbane Klub (sekretariatet)
v. P. Thomassen,
Strandvej 201
Hellerup.

Giro 67 394.

Dansk Jernbane Klub (kassereren)
Lindehøjen 10
Mogens Bruun,
Vanløse

Giro 117 380

Telefoniske forespørgsler kan ske således:

Sekretariatet: HELrup 794v (kl. 10—14)
Næstformand: ORdrup 2209 (19—21)
Kasserer: DAMsø 3717 (20—22).

Personale søges

Vi vil meget gerne i forbindelse med pensionerede lokoførere og andre, der kan og vil påtage sig at køre en del af sommerens lordage og søndage, gratis eller for en nærmere aftalt betaling. Henvendelse kan ske til formanden. — Yderligere oplysninger om vore jernbaneplaner ved næstformanden, tlf. ORdrup 2209.

Siden sidst...

Tillykke P 917

DSB P 917 er kommet fra værksted efter stor revision den 10. marts, og vil derefter være køreklar i endnu 5—6 år, og må det være tilladt at ønske en god gammel ven tillykke!



Skønhed, som De ikke aner,
findes langs



private baner

Mx nr. 1011 og 1012

blev leveret før påsken, og fra 1. marts er der indsat Mx-loko i en stor del af nord- og kystbanens tog. Efterhånden som de gode og veltjente S-maskiner står for kedelfertersyn, vil en del af disse blive stillet til side, hvilket foreløbig er sket med 3 S-loko.

Diesel-loko i England

Fra England oplyses det, at det engelske kongetog, der var blevet motoriseret, atter fremføres ved damp, da togets dieselloko havde haft så mange nedbrud, at dronningen klagede derover!

Løvrigt er mange af de engelske dieselloko alt andet end succes-loko.

DAN.

PRIVATBANKEN

hjælper Dem med

REJSE
VALUTA



En god rejse begynder altid i

PRIVATBANKEN

De kender naturligvis vore afdelinger i Rejsebureau ASTORIA og MAGASIN, men også vore øvrige filialer hjælper Dem gerne med Deres rejsevaluta.

Filialer i Århus: AARHUS OG OMEGNS BANK



DISNEYLAND VED SORØ —

og naturvandring ad Sorø-Veddebanen

Tekst og foto: SAG

Det er forsommer 1961.

Det er snart tiden, hvor turisterne invaderer Sorø, og hermed pustes atter liv i planen om veteranjernbane ved Sorø — alias Disneyland nr. 2 i Sorø.

Dog skal i sandhedens interesse oplyses, at tanken iflg. dagblade er udkastet af Sorø turistforening, men den er på den anden side selvskreven til at opnå bevågenhed fra den nys startede jernbaneklub, der netop har bevarelse af gammelt materiel m. v. som et kardinalpunkt på sit program.

Uanset absolut sympati for tanken må man dog vist betvivle, at det bliver her bl. a. de 2 erhvervede NPMB-vogne skal »køre« deres otium. Opgaven er stor økonomisk set, og vi kan hvad jernbaneentusiasme angår langt fra stå mål med jernbaneidoleet England.

I hvert fald ligger der spor mellem de 2 stationer i Sorø — ialt 2,6 km — og tilmed i en herlig natur.

Dette er, hvad der af spor er tilbage af privatbanen Sorø—Vedde, og det er denne artikels formål i det hele taget at skildre det, der i dag kan findes frem bag hegn og på marker mellem Sorø og Vedde.

Historie

Når det kaldes en privatbane, er det med fuldt overlæg, idet der ved lov af 8/5-94 blev givet koncession den 15/5 1900 til anlæg af en privatbane mellem Sorø og Vedde. Kun under bygningen var banen

privat, idet staten straks ved åbningen den 1/2 1903 forpagtede denne (aflevering til staten havde dog allerede fundet sted den 20/11 1902).

Staten ydede i sin tid halvdelen af anlægskapitalen, der udgjorde 830.000 kr., og forpagtningen blev gjort uopsigelig mod 3% i udbytte (halvdelen heraf tilfaldt så atter staten som ejer af halvparten af baneaktierne).

På basis af stigende underskud — således ca. 189.000 i 1929—30 — blev det ved lov af 20/5 1933 muliggjort for Statsbanerne at købe banen, hvilket var en nødvendig forudsætning for at iværksætte den plan, der hed overgang til godsbane. Fra 30/6 1933 haltede man sig så med traktorbetjening frem til 30/9 1951, hvilken dato optagning af skinnerne begyndte. Endvidere fjernedes hurtigt remisen i Vedde, medens station og pakhus samme sted overgik til HTJ, der i øvrigt for Veddebanens åbning kun havde haft råd til at holde et trinbræt i Vedde.

Sorø bystation, der var tegnet af daværende arkitekt Wenck, og hvis linier vi genfinder i mange danske stationsbygninger, blev nu den nye endestation, hvad den er endnu i dag.

Denne station, der f. eks. i 1918—19 afsendte 21.855 rejsende, 44.462 t gods og samme år modtog 19.334 t gods, ligger i dag stille hen, og selv om vognudvekslingen takket være central beliggenhed er omfattende, har man indtrykket af, at stationen ligesom vender ryggen til sporene.

Vi starter

på Sorø st., hvor perron og perronspor med drejeskive endnu ligger som forhen. Egen st. havde banen ikke, men man skulle dog over på den anden side af gaden for at finde grusperronen.

Længere ude ligger remisen, hvor der nu er lastbilgarage, og straks derefter begynder idyllen i form af Sorø-skovene. Med afbrydelse varer dette ved til vi umiddelbart foran byst. atter når civilisationen i form af en gadepassage. På grund af forannævnte livlige vognudveksling har sporene på denne st. fået lov til at blive liggende, og næsten helt frem til Ringstedvej skal vi, før der atter er sporløst.

Her ender som et slags rangerhoved: Veddebanen i dag.

En sti langs idrætsplads fører os videre, og langt skal der ikke gås, før en større dæmning træder frem. Denne passeret følger marker, indtil vi hen mod Pedersborg møder en tilplantet og tilgroet udgravning.

Mellem Petersborg og Døjringe er terrænet mere friseret, der ses i de dyrkede marker mange steder en lys grusstribe, og også pletvis småstumper af dæmninger møder os. Det mest konkrete er en lille men helt intakt bro over en bæk nær Døjringe, hvis station og stationsplads — som det ses af hosstående fotografi — har fået lov at ligge som var skinnerne taget op i går.

Vi passerer amtsvejen, finder en dæmning, hvor et gennemløb er blevet til et stort hul, træder ud på flad mark og passerer bivejen Døjringe—Munkebjergby.



Sorø Bystation har endnu sporene intakte



Hotellet er ikke endestation, men her slutter bystationens spor



Døjringe station — typisk repræsentant for bygningstypen



Vedde station

Her er straks flere faste holdepunkter i form af grushuller, udgravninger og et langt stykke bevaret planum langs nord-siden af en mindre bakke, hvor naturen ligesom har vendt vrangen til banen, hvilket har bevirket, at denne sidste også efter sin død har fået lov at leve videre i form af forholdsvis velbevarede rester.

Strækningen herfra til Munkebjergby er for størstedelens vedkommende ordinær i form af småglimt i dyrket areal, men i byens nordlige side, hvor vi ledes ind, er der atter — takket være en fredelig nord-skrænt — et stort areal, der bærer tydeligt præg af banetiden. Dette gælder til fulde også bygningerne.

Vi fortsætter, og alt synes let — alt for let — idet der stadig takket være nordvendt terræn er absolut konkrete fund at fæstne sig ved.

Hvor længe var imidlertid . . .

Vanskelighederne kommer hurtigt og kommer pludseligt. Den eneste udvej viste sig at være en retur til terrænet vest for stationen. Fra dettes højeste punkt var det ved hjælp af kikkert, kort og en smule dæmning ca. 2½ km mod nord muligt at danne en art sigtelinie, der også viste sig at stemme overens med linieføringen in natura, idet svage grusspor var mulige at finde.

Vi skal dog ikke spises af med denne slutning, men møder en mere festlig slut-effekt (om man kan kalde det sådan) i form af en større dæmning, der fører de sidste 200—300 m ind til Vedde station. Et gennemløb er dog også her forvandlet til et gabende hul.

Stationspladsen i Vedde. Ja, som De ser på skitsen, har sporene været om ikke legio så dog omfattende. Dette kan kun til en vis grad kendes i dag, selv om der endnu er mange huller efter optagne sveler. Remisen er som tidligere nævnt forlængst fjernet, og kun en almindelig privatbanestations sporudformning er det, der i dag er levnet stationsbyen.

I middagsstunden sluttes turen her, og som om det skal være et symbol, er stationens signaler stillet på ubetjent eller lukket.

Lukket, ja — det gælder i hvert fald privatbanen Sorø—Vedde! SAG.

Banens loko

Der blev sagt mange vittigheder om banens loko, der blev kaldt »Veddeløberen«, »Symaskinen« og andet.

Mellem Sorø—Veddebanens første trækraft var 2 gamle 0-B-1. As. tenderloko bygget i 1876 til det sjællandske jernbaneselskab, der havde benyttet dem på Klampenborgbanen under navnene Rolf og Helge. Senere fik de hos DSB litrabetegnelsen As. nr. 201 og 204. Begge disse loko blev udrangeret i 1929, men forinden var også de velkendte G maskiner kommet i anvendelse på banen. Nogle af DSB's første benzinmotorvogne fik også lov at køre på Sorø—Veddebanen.

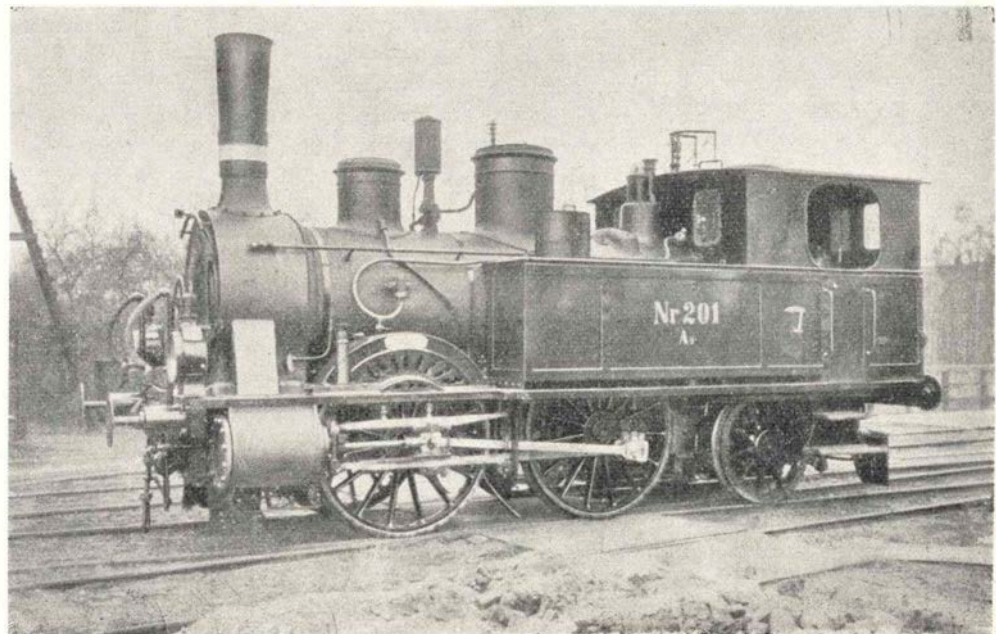
Omkring banens lukning

Da stykgodsudvalgets beretning var blevet kendt, fremkom jernbaneselskabets bestyrelse med nogle oplysninger om banen.

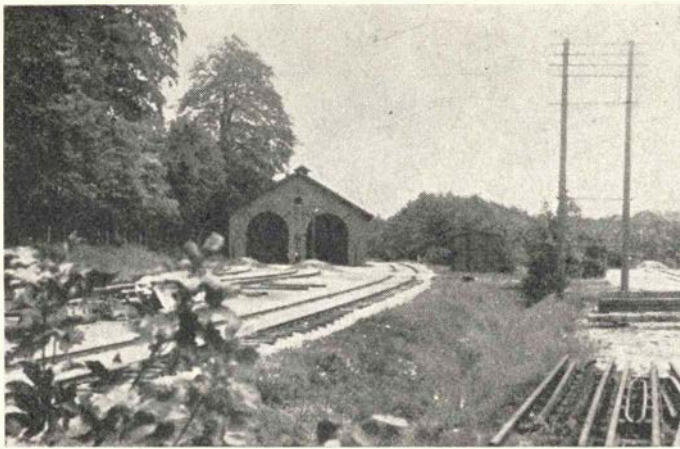
Driftsindtægten andrag i året 1929—30 kr. 90.045. Underskudet udgjorde kr. 174.520. Det daglige antal rejsende var ca. 110.

Derudover udtalte bestyrelsen: — DSB har anvendt en meget kostbar driftsmåde — 14 tog daglig — 4 motortog og 3 damp-tog i hver retning. Samt benyttet et personale på 32 mand. Hvis DSB ville drive banen med en mindre motorvogn, der kunne medtage et par godsvogne, eller besørge godstrafikken med en traktor, ville personalet kunne nedsættes med 2/3, hvilket man har indrømmet på højeste sted.

Endvidere var stykgodsudvalget kommet til det resultat, at banens spor var opslidt, og at en fornyelse ville koste 480.000 kr. — Med hensyn til banelegemets dårlige tilstand skal oplyses: I 1919



Sorø—Veddebanens loko »Polk« As 201



Remisen på Sorø station



Sporet gennem skoven til Sorø bys station

Sorø

Aktieselskabet

BANKEN FOR SORØ OG OMEGN



TELF. SORØ 500

Hotel Sorø

Selskabslokaler fra 10–200 kuverter.
Hyggelige værelser.
God mad og kaffe.

Tlf. Sorø 64

Sorø Stakitfabrik I/S

Havehegn og snehegn
Tlf. Sorø 1000

købte DSB en bondegård i Munkebjergby og anlagde en stor stenfabrik, der blev drevet i stor stil af firmaet Henriksen & Kähler, Korsør, med en produktion på ca. 25.000 m³ sten årligt. I ca. 10 år gik denne voldsomme stenladning foruden masser af grus over banelegemet fra Munkebjergby station. Der blev på visse årstider befordret 28 vognladninger daglig. At dette var et misbrug af banen, der aldrig var bygget eller beregnet til så voldsom en belastning, er der ingen tvivl om, men jernbaneselskabet så sig ikke i stand til at protestere, idet DSB selv havde velgørelsespligten, og man kunne jo slet ikke tænke sig den mulighed, at DSB kom og sagde: Nu har vi ikke selv mere at køre med, og banelegemet er blevet for dårligt til personbefordring, derfor kommer vi til at nedlægge driften. — Dette er dog en så skrigende uretfærdighed mod befolkningen, som vi indtrængende anmoder om at blive forskånet for. Befolkningen ser med bekymring på banens nedlæggelse. — Vi tør hævde, at ingen kommune i banens opland vil blive så hårdt ramt som Munkebjergby.

Det er vor overbevisning, at hvis DSB vil drive banen med en lille motorvogn, der kan standse ved vejene, og derved på virksom måde tage kampen op mod rutebilerne, skal det nok vise sig, at banen kan drives uden nævneværdigt underskud, og hvorfor ikke gøre forsøget?

Men det hjalp alt sammen ikke noget. Sorø—Veddebanen blev nedlagt for persontrafik den 30. juni 1933. — Rutebilen sejrede.

Kun ved at overtage banen med tilbehør kunne staten løses fra sine forpagtningsforpligtelser, og i henhold til lov af 20. maj 1933 købte staten banen for 488.000 kr., derfor kunne persontrafikken straks efter ophøre på Sorø—Veddebanen.

Indtil 1936 kørte godstogene dog dagligt på banen fremført af en traktor, hvor man kun kørte lejlighedsvis bl. a. til korkvarefabrikken i Pedersborg.

Men under den sidste krig blev Sorø—Veddebanen pludselig et godt og solidt aktiv for DSB. Store mængder af indenlandsk brændsel blev befordret over banen. Lange togstammer kørte dag og nat fremført af G maskiner fra maskindepotet i Slagelse.

Der er næppe tvivl om, at DSB i krigsårene rigeligt fik dækning for den næsten halve million de købte banen for.

Nu er det meste af sporet taget op, og kun mindet er tilbage om den lille, men hyggelige jernbane. I dag ville banen næppe have haft nogen mulighed for at eksistere, men lad os mindes den for dens virke på egnen i en tid, da den var alene om at knytte fællesskabet i sognet og skabe forbindelse med omverdenen, som sådan har den haft sin betydning og uanfægtelige værdi. *Verner Johansen.*

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

Og hvad nu?

Det er vist desværre ved at gå med den nye gamle jernbane, som det gik, da Sorø fik sin landstation og senere Veddebanen. Der blev råbt op om, at den ville ødelægge Sorøs idyl. I 1856, da vestbanen blev anlagt, var der nogle, der i deres omsorg gik så vidt, at de ikke ville have stationen ved byen blot for at holde sig den nye teknik på så lang afstand som muligt.

Og det samme gør sig faktisk gældende igen i dag, hvor befolkningen står delt i to lejre — for og imod veteranbanen. Det er vist efterhånden blevet sådan, at sorarnerne betragter banestrækningen mellem Sorø og Sorø by som en skovpromenade, som de ikke ønsker spoleret med røg- og dampspyende legetøjs tog.

Også DSB er meget betænkelig ved den nye situation og kræver en række af betingelser, før der kan blive kørsel med veteranbanen.

Red.

HOTEL »KONG FREDERIK«

Torvet - Sorø - telf. 63

Eksklusive møde- og selskabslokaler.

DEN GAMLE KRO
Tlf. 1076

Vikigestuen

Direktion: K. H. Jensen

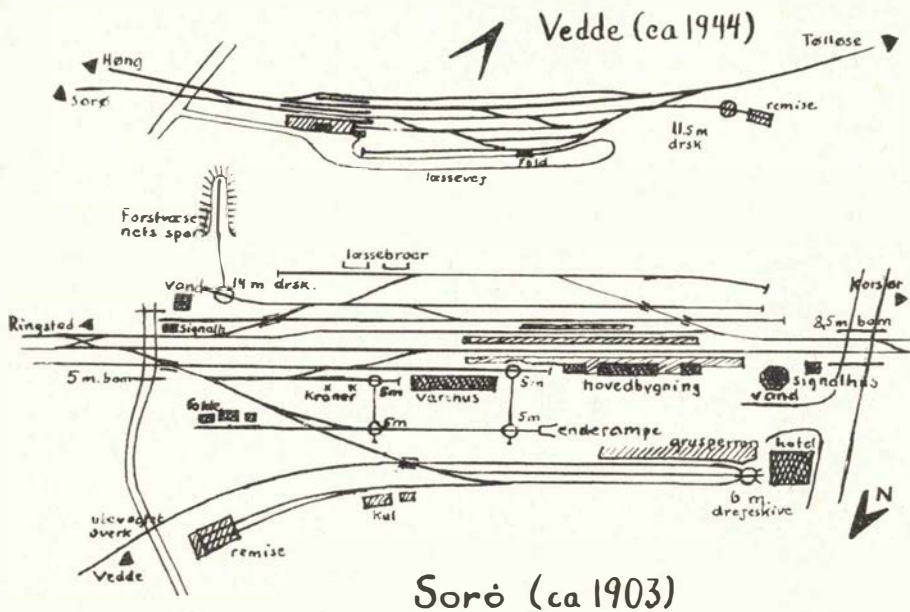
KINO

Sorø
ved stationen)
Tlf. 103

SORØEGNENS ANDELSSVINESLAGTERI

KONGSKILDE Maskinfabrik ^{A/S}

Sorø
Tlf. Kongskilde *119



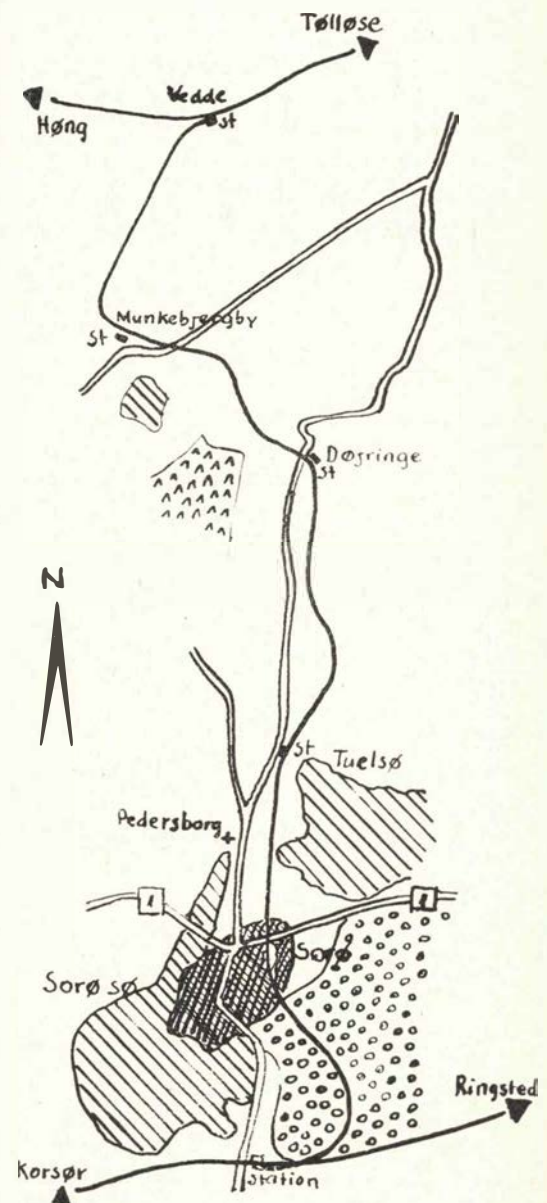
Sorø (ca 1903)

Sorø-Vedde banen.

De er altid velkommen til Sorø

byen med de historiske minder og den skønne omegn

Sorø Turistforening



Plan over
Sorø-Veddebanen

M/F »KNUDSHOVED«

Nybygning 352 fra Helsingør Værft

Statsbanernes

nyeste færge på Storebælt er udstyret med samtaleanlæg fra

SINUS

TERMA RADAR »PILOT«

— også i

DSB-færger



**TERMA
ELEKTRONISK
INDUSTRI A/S**

RADAR — ELEKTRONIK

*vandafrisende
mürfarve*

- den populære forsteningsfarve fremstillet på basis af HVID PORTLAND-CEMENT

Den ideelle overfladebehandling til bygningsværker af enhver art. Fås i smukke farver og hvid. Anvendes på murværk, puds samt beton.

FORHANDLERE OVER HELE LANDET

C. F. Riedel & Lindegaard A/S

Maskinfabrik og Jernstøberi

Kingsgade 11 – København V. – C. 2648



Centralvarme – Gas – Vand og Sanitetsanlæg
Sporskifter – Strålevarme

Karolines oplevelser . . .

Trappesladder

Jeg fik i går en ny overfrakke og ditto hat. Begge dele sidste skrig. Karoline var naturligvis med til at købe. Eller rettere, det var hende, der købte. Jeg ved ikke, om andre mænd får lov til selv at købe deres påklædning, men hos os går den altså ikke. Karoline bestemmer, og det sker der heller ingen skade ved. Jeg føler mig bare lidt genert, når jeg kommer ind i en forretning, og hun så straks tager ordet: Vi ville gerne se på en overfrakke til min mand. Det sker med en mine og en stemme, som om hun var kejserinde i et eller andet kejserrige, der ikke er mere. Jeg kunne så udmærket selv fremkomme med mit ærinde, eller vort ærinde rettere sagt. Nå, men jeg fik altså frakken og hatten. Eddersmart, sagde hun, da vi kom ud. Jeg måtte jo have det på med det samme, så kunne de sende det gamle hjem til os.

Det var altså i går. I formiddag, da jeg stod i badeværelset og barberede mig, hørte jeg Karoline ude på bagtrappen i snak med konen ved siden af. En noget ældre, nysgerrig, slesk og giftig type. Jeg hverken lurede eller lyttede, men der er en rist mellem badeværelset og bagtrappen, så jeg kunne ikke undgå at høre, hvad der blev sagt. Det var edderkoppen, der begyndte:

»Jeg så Dem i går, De var ude at spadserere med Deres mand. Hvor ser han dog ungdommelig ud.«

»Synes De det?«

»Ja. Han klær sig nu også så ungdommelig. Jeg synes næsten for ungdommelig, om man må sige sådan, med den frakke og den hat, han havde på. Er det da ikke også noget helt nyt, han lige har fået, jeg synes ikke, jeg har set ham med det før?«

»Jo, vi havde såmænd lige været inde og købe det.«

»Ja, jeg syntes da nok, han så så ny ud. Sig mig, går De ikke med, når han køber tøj og sådant?«

»Jo, det gør jeg da rigtignok.«

»Så synes jeg, ærlig talt, De skulle være lidt mere betænksom.«

»Med hvad? Synes De ikke, det klær ham?«

»Jo. Det ved den gode Gud, det gør. Altfor godt endda.«

»Hvad mener De med det?« Karolines stemme blev lidt skarp.

»Det skal jeg ærligt sige Dem, hvis De ikke selv kan finde på det. Man vil jo gerne have sin mand for sig selv.«

»Har jeg måske ikke det?«

»Jo-jo. Jo-jo. Det tror jeg da rigtignok. Men man kan nu aldrig være for forsigtig. Og når han ser alt for godt ud og er smart i tøjet, er han mere udsat for efterstræbelser. Jeg skal såmænd sige Dem ærligt, at når jeg køber tøj til min mand, passer jeg nu på, at han ikke kommer til at se alt for ung og tiltalende ud.«

»Nå, sådan. Det tror jeg også, De har været heldig med. Men sig mig, vil De da ikke gerne have en pæn mand at gå ud med?«

»Jo. Det vil jeg nok. Men det kommer i anden række. Jeg vil først og fremmest være sikker på at have ham for mig selv.«

»Ja, det kan jo være meget godt. Men jeg sætter nu også pris på at vise, jeg har en flot mand. (Jeg kroede mig, så jeg skar en fæl rift i hagen). Og det med at have ham for sig selv, er vist mere et spørgsmål om, hvordan man selv er, end om hans påklædning.«

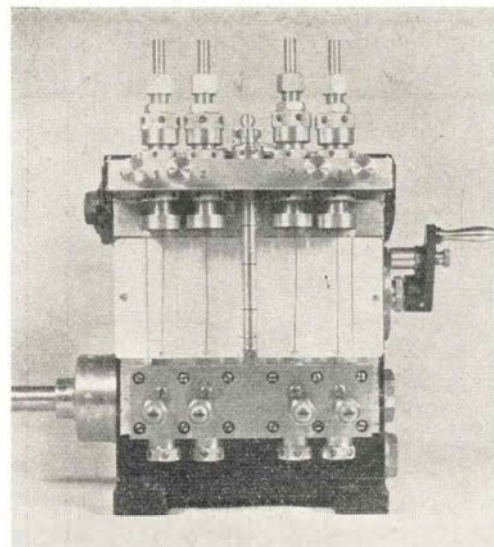
»Ja, nu kan De jo se. Bare De ikke fortryder Deres flothed. Mænd er nu engang mænd, og man skal passe på dem, mens man har dem.«

»Det er sandt. Og derfor skal man behandle dem godt i enhver henseende.« (Bravo, Karoline).

»Ja, ja, enhver kan jo gøre som den vil og må selv tage følgerne. Nu har jeg advaret Dem.«

Så smækkedes dørene i.

Det var altså i formiddag. Nu i aften, da jeg kom hjem, fandt jeg Karoline i særlig højt humør: »Du kan tro, jeg fik ram på hende. Hende.« Hun pegede med



HANS JENSENS

Fabrik for Tryksmøreapparater

Messinavej 2 - København S

Telf. Am. 4486 - 4430



BRABRAND

Løgstør - Vejen - Næstved

Bøger købes og sælges

Vi betaler en god pris for alle pæne og gode bøger, nyere leksika og andre større værker.

J. E. Christensens
Antikvariat

L. Hammerichsvej 5 - ÅRHUS
telf. 6 48 94



Werner Schwartzlose



GEDSER

„De Danske Østersølærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

Aarhus

W. BANZHAF A/S

Addo

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



Symaskiner - stadig et sting foran
Reparationer udføres
Bruunsgade 51 - Aarhus
Telf. 3 31 21



— ny energi
til dansk industri

Århus

*** 3 69 22**

MADSEN - Service

Radio - Fjernsyn
S.A.-Huset - Østergade 42 - Aarhus
Tlf. 2 82 18

^{A/S} COORDINA

Aktieselskabet

Brødrene Dahl

Århus



MAJA GAMMELGAARD

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

Aarhus Bedemands- og Begravelsesforretning

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

AARHUUS PRIVATBANK

Langenæs afdeling
Skanderborgvej 20, Aarhus
Tlf. 4 45 22



Få plads til en hobby-kælder, tal med
SOS om installation af nyt oliofyr.

Skandinavisk Oliofyr Selskab

Kystvejen 33 - Aarhus - tlf. *2 86 11

Aarhus Kul-Kompagni

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

Jernbanepersonalets damer
anbefales

Damefrisørsalon „LADY“

v/ fru Ida Vinderskov
Max Møllersgade 2 B - Aarhus
1. kl. nobel betjening
Telf. 2 59 39

I. P. Lunds Eftf. A/S

Gørtler - Metalstøber
Metalvarefabrik
Armaturfabrik
Klostergade 18 . Aarhus
Telefon 2 00 48

TH. PEDERSENS EFTF.

Ove Ebbesen
Nørre Allé 81-83, tlf. 2 84 47
Herre-, dame- og stueure
samt optik
1. kl.s reparationsværksted

Jernbanepersonalet handler i

E. B. M.

Østergade 1, Aarhus - Tlf. * 2 17 77

Har De brug for en vogn?

VW - Rekord - Caravan - Kap-
tajn - VW-bus
udlejes uden fører

Skandinavisk Autoudlejning A/S

Kystvej 23, 1. sal - Aarhus
åben dag og nat - tlf. 3 07 35

Brabrand-Århus

Rutebil

Telefon 6 01 93

Malerfirma

H. Chr. Secher & Co.

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

Tømrer- og snedkermester

RICH. HOLST

Sjællandsgade 62 - Århus
Alt maskinsnedkeri udføres
Vinduer - døre - lister og inventar
Tlf. Århus 2 18 59

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 nemt enige om.

AUG. THOMASSEN

Knudriisgade 28, Aarhus. Tlf. 3 11 85

Korset Specialisten

Dagmar Schultz Petersen

KAWO korsetter

Ryesgade 28 - Telf Århus 2 40 28

Sv. Aa. Brandstrup

Kolonialforretning

Sdr. Ringgade 47 - Aarhus - tlf. 4 32 44

Kolonial - vin - konserver - tobak

1. kl.s kaffe

K. Søndergaard

Auto værksted

v. N. Zaremba - Tordenskjoldsgade 73-75

Stort reservedelslager

Tlf. *6 86 88

Skaler og kurser

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.

Viborgegnens Ungdomsskole

Volden 7 . VIBORG . Tlf. 2510

Kostskole for 14-18-årige piger.

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

Skolekøkken, Kjølesyning, 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. Andreassen, tlf. Vinding 12.

Østjysk Ungdomsskole

Odder - Tlf. 40193

Sommerskole for unge piger (14-18 år)

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

holdning, kjølesyning, vævning. 8 timer:s

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.

Glamsbjerg Efterskole

Vinterskole novbr.-marts. Både kvin-

delige og mandl. elever optages. Kost-

elever modt. Statsunderst. kan søges.

Plan og skema ved **Gunnar Olsen.**

Glamsbjerg Eksamenskursus

2¼ årigt kursus til præliminæreksa-

men begynder til april. 3 årigt kursus

til august. Kostelever af begge køn

modtages. Skoleplan sendes.

Tlf. Glamsbjerg 30. Gunnar Olsen.

punkt for en forhandling med DSB-chefen at foreslå en gang pandekager. Men man skal nu ikke tro, at han lader sig købe af dem — så lidt som af noget andet.

Randers Amtsavis

Ventesalen på stationen i Auning har haft ord for at være den grimme i amtet, men nu skal den have et mere tiltalende udseende — hvis egnens ungdom altså går med til det . . .

Når man lægger vægt på ungdommens indstilling, skyldes det, at det er den, der hidtil har sørget for, at ventesalen fik sit uhyggelige udseende.

Unge mennesker har simpelthen moret sig med at overmale væggene med tegninger, der ikke just har været en fryd for øjet. De har nedrevet plakater, og end ikke ventesalens ur har kunnet hænge i fred.

— Stationen lukker om aftenen, og jeg kan ikke sidde i ventesalen for at passe på hele aftenen, siger stationsforstander S. C. Christensen.

Det hænder imidlertid, at jeg må ned for at bede om ro, når det bliver helt galt. Men det hjælper desværre kun kort tid.

Overfartstider

Gøteborg—Frederikshavn-linjen har kritiseret DSB på grund af »Nordpilen«s køretid, som rederiet mener er for ringe.

DSB tilbageviser kritikken ved at betvivle, at Sessan-bådernes sejltid over Kattegat er tidssvarende.

Mens de fleste moderne færger sejler med 18 eller 20 knob i timen, holdes Sessan-skibene nede på 15 knob. Ruten Gøteborg—Frederikshavn er 50 sømil lang, og den gennemsejles på 3 timer og 40 minutter.

DSB gør opmærksom på, at kanal-bådene mellem Frankrig og England sejler

med 20 knob, ligeså gør DFDS-bådene mellem Esbjerg og Harwich, mens Statsbanernes indenlandsrute Kalundborg—Århus støt holder sine 18 knob.

Brevkassen

Ang. bladets nye »Hoved«

Jeg har lige fået Jernbane-Bladet. Hvor er den nye forside dog nydelig, den fortjener al mulig ros, men var det ikke lidt mærkeligt, at der i bladet lå en reklame med gode ting til bilen? Det kan nu godt være, at det er mig, der er for jernbanegal, så det skal ikke menes som en kritik.

H. G. C.

Ang. »Karoline«

Det gik som ventet — masser af harmdirrende protester, fordi der ikke var nogen beretning om »Karoline«s dagligliv i marts-nummeret.

Der spørges: Er Karoline definitivt sat ud på »flisen«?

— — —
Nej, det var på grund af pladmangel, at der ikke var noget fra »Karoline«s mand i marts-nr. Serien synes således at være lige så populær som i sin tid »Familien Hansen« i radioen.

Red.

Indsendelse af stof

Da det efterhånden er blevet sådan, at der snart ikke mere er nogen, der vil arbejde om lørdagen — med undtagelse af jernbanepersonalet — har det været nødvendigt at afslutte bladets redaktion 8 dage tidligere, for at få det ud så tidligt som tilfældet var med marts-nr. Vi må derfor anmode om at få stoffet til bladet tilsendt senest den 25. i måneden før det ønskes optaget.

Ligeså uundværlig

JERNBANEN er
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN
for LIVSFORSIKRING

Lodtrækningen om bøger

Vi takker for de mange venlige breve og hilsener, der fulgte med ønskerne om at deltage i lodtrækningen om jernbanebøgerne. De bragte også mange interessante forslag til artikler og omtale af nye emner i bladet. Enkelte af brevene skal få svar pr. brev. De heldige vindere var:

- Nr. 1. Sporkontoret, Sølvgade 40.
- » 2. Overtrafikassistent F. M. Nielsen, Struer.
- » 3. H. A. Hansen, Esbjerg.
- » 4. Trafikassistent V. Lauridsen, Hvidovre.
- » 5. S. P. Laursen, Randers.
- » 6. N. Bonnesen, Hørsholm.
- » 7. Togfører A. Jørgensen, Glostrup.
- » 8. Sv. Jørgensen, Helsingør.
- » 9. Skebye Rasmussen, Charlottenl.
- » 10. Stmst. K. J. Andreassen, Tim.

Erindres det . . .

For 80 år siden

400 mænd fra Slagelse og omegn har klaget til ministeren over, at Slagelse jernbanestation ligger så uforholdsmæssigt langt fra byen!

For 75 år siden

Billet- og blanketforvaltningen har 1. april i år bestået i 75 år. Man startede i kælderens til revisionens bygning på den gamle hovedbanegårds terræn (der hvor SAS-bygningen ligger i dag) og flyttede ved denne bygnings nedrivning i 1913 til Stormgade 19 (hvor nu den nyere del af Nationalmuseet er) og derfra i 1923 til dens nuværende lokaler i Bernstorffsgade 20-22.

For 50 år siden, april 1911

Køge—Kværkebybanen. Forretningsudvalget for anlæget af denne bane vil i den nærmeste tid fremsende andragende om koncession på banen.

Der vil formentlig blive stationer og holdepladser i Lellinge, Yderholm, Bjevskov, Gummersmark, Gørslev og Slimminge.

Anlægsomkostningerne anslås til 1 mill. kroner.

*

Ryomgaard—Gjerrildbanen. Opførelsen af stationerne, funktionærboliger og driftsbestyrerbolig m. v. er nu udbudt i entrepriser.

*

Dobbeltsporet på Fyn. Dobbeltsporet på strækningen Nyborg—Aarslev er nu så nær færdigt, at det i den nærmeste fremtid kan tages i brug.

For 25 år siden, april 1936

Sidebanernes nedlæggelse. Efter at begge rigsdagens finansudvalg har givet ministeren tilslutning til, at Ringsted—Hvalsø—Frederikssund banen og Røde Kro—Bredebro banen nedlægges, er der udsendt officiel meddelelse om, at driften på disse baner vil blive standset den 15. maj.

*

I nogle københavnske dagblade fandtes forleden en meddelelse om et planlagt boligkompleks ved Taarbæk hotel, hvori det udtaltes, at man venter at kunne få Statsbanerne til at lave en Taarbæk station, idet DSB hidtil har hævdet, at dette spørgsmål måtte vente, til indbyggertallet var forøget, så stationen havde en rigelig daglig kundekreds.

I denne anledning gør Generaldirektoratet for Statsbanerne opmærksom på, at Statsbanerne stadig har afvist tanken om oprettelse af station eller trinbræt ved Taarbæk og endnu så sent som den 3. marts har meddelt de pågældende interesserede, at Statsbanerne ikke kan gå med til et sådant anlæg, ikke alene, fordi der næppe vil kunne opnås en passende driftsindtægt ved billetsalgsstedets drift, men også fordi et billetsalgssted ved Taarbæk ville volde trafikale ulemper for driften nord for Klampenborg.

*

Togstandsning af snevej ved Tønder d. 8. april. Motortoget fra Tønder over Bredebro til Rødekro kørte i dag til morgen fast ved Ellum i sneen. Et damploko fra Tønder måtte fortsætte med toget.

*

Statsbanerne har til den nye S-togslinie

til Holte anskaffet 31 vogne. Til øvrige strækninger over hele landet er anskaffet 10 nye motorvogne.



Fra dagbogen

Ullerslev den 30. febr. Da et godstog fra Århus til Nyborg kl. 19,45 passerede Ullerslev st. knækkede akslen på en vogn som følge af varmløbning. Vognen afsporede og trak de efterfølgende 14 vogne af sporet, således at enkelte væltede ind på det modgående spor. Først ved godt 18-tiden næste dag blev det ene spor frit, og den gennemgående trafik blev indtil da ledet over Ringe.

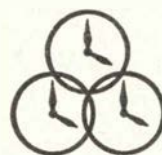
Aktieselskabet

DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1898

Vestergade 10 . København K.

Telf. C. 2150



INDREG. VAREMÆRKE

ELEKTRISKE URE



VIKING

Blyanter og farver
til alle formål

Alle gymnaster foretrækker GYFA

gymnastikdragter og gymnastiksko
Forlang katalog

GYFA - Glamsbjerg - telefon 110

Esbjerg

Frem Optik

Skolegade 40 - Esbjerg - Tlf. 5772

Vaskeriet »Norden«

modtager våd vask og almindelig personvask samt ø-vask.

Alvilda Petersen

Skjoldsgade 1 - Esbjerg
telefon 1152

Elmers Møbler

Frodesgade 111 - Esbjerg

Eget polstreværksted

Telf. 3013

Møbelsnedkeren

Hj. af Stormgade og Nørregade
v. Sv. Madsen - tlf. Esbjerg 5859
Eget værksted: Strandbygade 75

RADIO- Hansen

Radio og fjernsyn
Gode betalingsvilkår
Hurtig og effektiv service

AXEL WELTH

Murermester
Darumvej 131 - Esbjerg
Jernbeton - Murerarbejde
Spec.: Kedler, ovne, dampkorstene.
Tlf. Esbjerg 3393

Kolding

FODPLEJE

Fru S. Beck - Tlf. Kolding 2160
Åben kl. 9-17 (lørdag lukket)

Markdannersgade 7, Kolding

BENYT

VIFDAM LILLEBIL

Telefon Kolding 5125

Kemisk tøjrensning

fra formiddag til eftermiddag.

PINGVIN Renseriet

Industrigården, Kolding. Tlf. 4133

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

Det kolde Bord

Østergade 22 - Skjern - Tlf. 255
Alt i pålæg - salater -
hjemmel. leverpostej - konserves
Små varme retter

Ringkøbing

FEDDERSENS

Blikkenslagerforretning

ved Stranden 18
Udfører arbejder for DSB
Tlf. Ringkøbing 173

DAMPVASKERIET

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

A. V. VEJGAARD

aut. VW-forhandler
Enghavevej - Ringkøbing
Tlf. 495 - 621

AHLE JENSEN

Isenkramhandel
Nygade 2 - Ringkøbing
Tlf. 106

Holstebro

Banegaardskiosken Holstebro

v. Tage Skjød Pedersen
Dagblade - Ugeblade - Bøger
Holstebro - Telefon 948

Viborg

Philipsen & Hall ½



aut. elektroinstallatører

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

Udfører arbejder for DSB
Viborg. Sct. Mathiasgade 58. Tlf. 173-174

OSTENFELDTS PENSIONAT

Jernbanepersonalet anbefales
v/ fru S. Dam, Sct. Mathiasgade 62
Viborg - Telf. 687
... et 1. kl. spisested!

BRO MAGASINET

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

Herning

ELNA symaskiner

Køb ELNA

- demonstreres uden forbindelse
Fonnesbechsgade 22, tlf. Herning 1722

Herning Bytransport

Tlf. Herning 3269
Deres budcentral
Al kørsel overalt til billigste priser
Alvin Freund - Nis Petersensvej 26

AMAZONE

Bredgade 61 - Herning - telf. 1464
Midtjyllands største udvalg
i tropefugle og -fisk
Fuglebure - akvarier - tilbehør

N. C. JENSENS EFTF.

I. Øst-Jacobsen
Uhrmager & Guldsmed
Bredgade 7, Herning. Tlf. 507

Gør Deres indkøb hos vore annoncører

Gøderup den 6. marts. Under arbejdet med skinneslibemaskiner blev vagtmændens signal om, at lyntoget Uldjyden nærmede sig arbejdsstedet ikke opfattet af mandskabet, der betjente slibemaskinerne. Det lykkedes de fire mand at springe til side, hvorimod maskinerne blev knust af toget. Efter 20 min. forsinkelse kunne lyntoget fortsætte.

Lyngbyvej den 7. marts. For anden gang i løbet af tre uger har der været tyve på stationen. Første gang fik tyvene intet udbytte, men denne gang var det lykkedes at få den indmurede pengeboks brudt op og stjæle de ca. 1200 kr. der var i boksen.

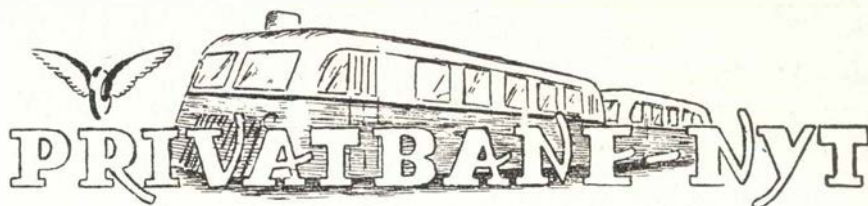
Svendborg den 7. marts. Under rangering over Havnegade væltede en tom kølevogn som følge af, at det yderste af en sporskiftetunge knækkede af.

Kværkeby den 15. marts. Da tog 2011 ved 5-tiden passerede Kværkeby faldt akselkassen af en godsvogn på grund af varmløbning. Vognen afsporede og endte i grøften, medens endnu et par godsvogne blev afsporet. Det ene spor var dog farbart, og i løbet af eftermiddagen blev resterne af uheldstoget fjernet.

Brabrand den 20. marts. Under rangering med en motorvogn på stationen, slog jernbanearbejder Laur. Jensen hovedet mod en stander. Han blev slået bevidstløs, men undgik at blive ramt af motorvognen.

Korsør den 22. marts. Færgen »Prinsesse Benedikte« har nogle gange måttet tages ud af drift på grund af svigtende turboladere. Efter påske skal den på værft og have en gennemgribende reparation af maskineriet.

Værløse den 30. marts. Da en 70-årig mand i nat skulle med sidste tog fra Værløse til København, trådte han på uforklarlig måde ind foran toget og blev påkørt. Han slæbtes med et lille stykke og døde kort efter ankomsten til hospitalet.



Nagelsti den 2. marts. Den 78-årige planteskoleejer Eggert Pedersen kørte ved 15-tiden sin bil ind i siden på Lollandsbanens skinnebus, da han havde overset, at blinklyset var i gang. Bilen knustes, men han slap selv med nogle skrammer.

Odsherreds-banen. Det trækker stadig ud med leveringen af banens nye motorvogt, men det ventes nu, at toget vil komme i løbet af en måneds tid. Forinden skal det på en demonstrationstur på Skagensbanen. For at hjælpe OHJ har fabrikken lånt banen et 575 hk dieselhydraulisk loko.

Sæby—Frederikshavn. Der vil formentlig gå et halvt års tid, før denne strækning nedlægges. Som tidligere meddelt havde Frederikshavn håbet at blive denne strækning kvit den 1. juni. Dels skyldes det, at AP ikke har fået svar på sin ansøgning om at ompostere det lovede amtstilskud på 100.000 kr. fra driftsregnskab til afskrivningskonto, og derefter skal bl. a. 26 kommuner m. fl. vedtage banens lukning.

Langelandsbanen. Der er nu opnået overenskomst mellem banen og DSB om direkte salg af billetter og indskrivning af rejsegods med DSB rutebiler Rudkøbing—Siø—Svendborg. Der er stadig valgfrihed mellem færges og rutebil. Entreprenørerne venter at have broen mellem Siø og Rudkøbing færdig 1. juli 1962.

Ørnhøjbanen. DSB har nu overtaget fragtkørslen på strækningen Ringkøbing—Holstebro, og der er direkte ekspedition til Sørvad, Ørnhøj, Grønberg og Spjald. Kun Holstebro kommune stemte for at give koncessionen til en privat vognmand.

Hals—Egense færgen. Mange års ønskedrømme og adskillige års planlægning og arbejde blev virkeliggjort den 25.

Frimærker og tilbehør

Mankoliste-service
Skandinavien—Holland—Frankrig—Schweiz o. a.

Verner Østergaard

Skolegade 24 - Århus - tlf. 2 76 02

Element Garager ETERNIT
ELLER KLINKERBETON
Med rulleport eller vippeport, leveret og opstillet. Ring eller skriv om alle oplysninger.
Chr. Bach
ØVELLING PR. LANGAA. TLF. HELSTRUP 57



ÅBEN FOR KØB OG SALG AF FREMMED VALUTA
FRA KL. 7,00 - 23,00

HANDELSBANKEN



HOVEDBANEGÅRD AFDELING
KØBENHAVN V.
TELEFON: MI. 6886

— den moderne bank med de gode traditioner

Aalborg

**Det danske
Gødningskompagni A/S**
Tlf. *2 00 22
Ålborg afdeling

**Vogn uden fører – så
NØRHOLM**
Vesterbro 99, Ålborg, tlf. 2 09 40
Taurus – Anglia
Saab 93 og 96
Gode og driftssikre vogne

Søren Hempels Eftf.
Jens Hansen & Søn)

Papir en gros
Danmarksgade 3, Ålborg, tlf. *3 44 11

Skagen

Schou

Sct. Laurentiivej 19, Skagen
STEDET HVOR –
VI HANDLER!

A. Bach Christensen

Bageriet **Ankerhus** Havnevej
Altid frisk og lækkert brød
Tlf. Skagen 4 12 48

Jernbanepersonalet anbefales

Skagens
Kaffe-Magasin

Sct. Laurentiivej 38, Skagen
Tlf. 4 11 32

Jernbanepersonalet

spiser på

»SEVILLA«

Sct. Laurentiivej 63
Skagen – Tlf. 4 14 75

Skagens Farvehandel

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

Skagen



A. HANSEN
Guld- og sølvvarer
Stort udvalg i gaver
Sct. Laurentiivej 49 – Skagen
Tlf. 4 22 19

**A/S Skagen Kul- og
Trælastforretning**
Chr. d. X's vej 18 Skagen
*4 12 77

Skive

**SKIVE
RUTEBILSTATION**
Telf. 10 – 30

CITY-SKO
Adelgade 4, tlf. 193, Skive
Herre-, dame og børnefodtøj

Rekord Vask

Østergade - Bjerringbro
1. kl.s skånsom vask

VRAA APOTEK

Telf. Vraa 61

Ry Maskinsnedkeri og Tømmerforretning

H. K. BITSCH
Tlf. Ry 40

Den rigtige vin

Elm Iversen Vinhandel

Flensborggade 11
Telefon Eva 8082 - 8201

Annoncerne

læses af flest i et blad med
læseværdigt indhold.

Vordingborg

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.

Jernbanepersonalet anbefales
PENSIONATET
Næstvedvej 6 – Vordingborg
Et 1. kl.s madsted

Jernbanepersonalet anbefales
Urmager Erna Schrøder
Grundtvigsallé 16 – Vordingborg
Tlf. 531

Tobaksforretningen

Ægirsigade 11 – Tlf. Taga 5901
Tobak – Vine – Spirituosa.

WILLY BENTZEN

Murermester
Udfører arbejder for DSB
Strandvej 615 – Tlf. Bellevue 129

A. F. Andersen Frøhandel

Møllergade 69, Svendborg, tlf. 941
Bemærk vor nye adresse

Jernbanepersonalet anbefales

BAGERIET

E. Pettersson, Dalumvej 88
1. kl. brød og kager
Bestillinger til alle lejligheder modtages
Tlf. Odense 13 22 54
Jernbanepersonalet anbefales

marts, hvor færgeruten Hals—Egense blev åbnet. Der er dermed skabt en lige vejforbindelse fra Skagen over Sæby, Hals—Egense og videre over Hurup, Østjylland, til Hadsund, hvorfra man først og fremmest venter en ny Hadsundbro og endelig en færgeforbindelse ved Udbyhøj med forbindelse videre til Tirstrup og Grenå.

Carl Skovgaard Vulkanisering og Slidbanefabrik

I september i fjor åbnede dette firma sin nye fabrik på Islevdalsvej 198 i Rødovre.

Det er den mest moderne virksomhed i branchen, der er således tilkørselsforhold for selv de største lastbiler, automatiske maskiner til af- og påmontering af store dæk, fine afbalanceringsmaskiner, el-repa-

rationsmaskiner lige importeret fra Canada, samt de nyeste og bedste slidbanemaskiner, der kunne skaffes.

Det er firmaet en glæde at vise, hvordan et virkelig godt slidbanedæk bliver til, efter de mest moderne principper:

Derfor velkommen til et besøg på fabriken, Islevdalsvej 198, Rødovre.

Firmaet har stadigvæk salg og service fra Howitsvej 45-47.

Fra ♦♦♦♦♦

forretningsverdenen

IRUS universaltraktor

Til ca. 40 jernbanestationer har Fa. B. Wulff og Søn leveret en universaltraktor med påmonteret fejmaskine — fortrinsvis beregnet for henhold ved snefald.

Universaltraktoren er af fabrikat IRUS og i 2-hjulet udførelse. Den er monteret med en 9 hk motor og har 3 fremadgående og 3 bakgear. Maskinen trækker på begge hjul og er forsynet med differentialespærring, således at hjulene kan låses. Dette betyder, at maskinen kan stå fast selv under kraftige snefald. I hvert gear har den kraftudtagsaksel, der trækker fejmaskinen 3 hastigheder d.v.s. at der er ialt 9 variationsmuligheder. I praksis betyder dette, at kosten kan arbejde med den omdrejningshastighed, der passer netop for det arbejde, der skal udføres.

Selve fejmaskinen er svingbar — kan vendes til venstre og til højre side — og er monteret med stålborster.

Foruden fejmaskine anvendes universaltraktoren også som sneplov, grusspreder, plæneklipper, transportvogn m. m. Udskiftning fra det ene redskab til det andet foretages ved hjælp af kun to bolte. En enkelt mand kan således skifte redskaber på meget kort tid.

IRUS universaltraktor er solgt i et antal af ca. 1400 i Danmark til kommuner og institutioner, boligselskaber, industri- virksomheder m. fl.

Hos DSB har næsten samtlige københavnske stationer nu en IRUS traktor med fejmaskine til disposition.

MODEL JERNBANE

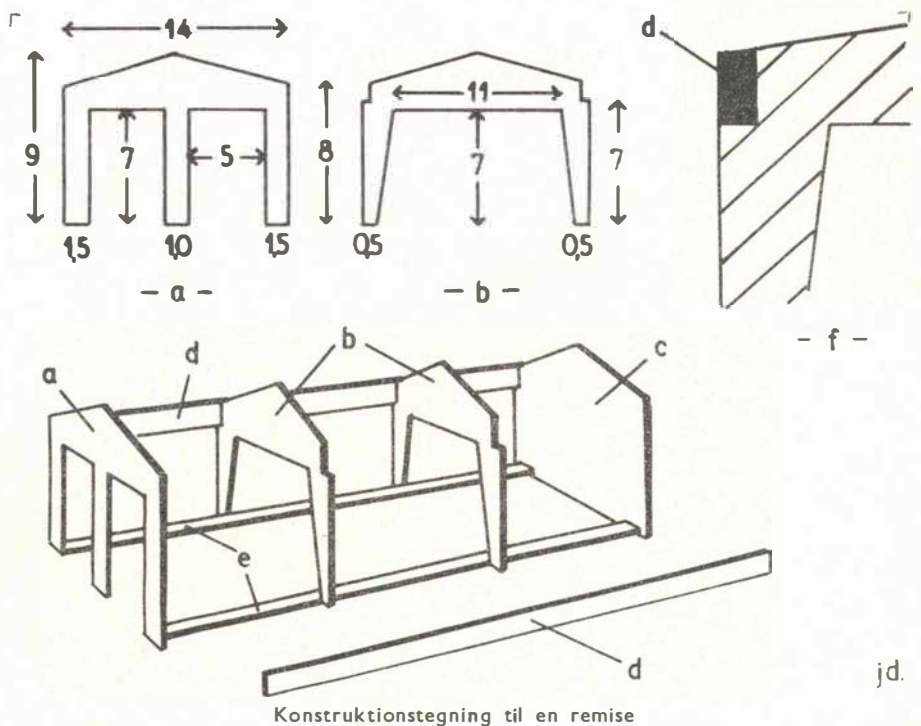
Vi bygger en remise

Vi har set os nødsaget til at foretage en mindre ændring i vor artikelserie omhandlernde modelbanens opbygning. Efter den tidligere bragte anlægsplan, skulle anlægget forsynes med en remise med tilhørende drejeskive.

Da denne drejeskive på grund af plads-

forholdene nødvendigvis måtte have en lille diameter og som følge heraf kun kunne dreje ret korte loko, har vi besluttet helt at undvære drejeskiven. Selve remisen havde selvfølgelig en tilsvarende kort længde.

Dette krævede imidlertid et vist hensyn til valg af loko, hvorfor vi har valgt helt at stryge drejeskiven og i stedet bygge re-



Juul Nielsen

MURERMESTER

Herambsgade 15 - Aarhus
Telf. 6 84 11

Skorstensbyggeri - Kedler
Murerarbejde - Betonarbejde

SPAR PENGE FRA BUNDEN AF!

Lad os give tilbud på Deres grundudgravning og andre jordarbejder. Alt arbejde udføres med moderne grave-maskiner. — Kørsel med biler m. tippelad. Alle vej- og støbmaskiner leveres. — Forlang tilbud.

Sigurd Petersen - entreprenør- og vognmandsforretning
Strandby Kirkevej 270 - ESBJERG - Telefon 2170

Fredericia

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

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

Autolakereriet

S. Christensen . Calvinsvej 41
Fredericia . tlf. 1329

Al sprøjtelakering samt undervognsbehandling udføres

FORLANG

Christoffersens VINE

kendt for kvalitet
direkte import fra vinlandene

Vejle

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

Aktieselskabet

Martin Billeschou

Nørrebrogade 13, Vejle. Tlf. 840
Gravminder
Marmorvarefabrik

Horsens

Havnens STENHUGGERI

H. Guldbergsgade 4, Horsens
Gravminder
i alle størrelser
Tlf. Horsens 2 47 71

Horsens

Landbosparekassen i Horsens

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

Sundvejens Kiosk

Højgaard-Rasmussen
tlf. Horsens 2 43 16
Dag- og ugeblade bringes overalt.
Tipsforhandler

Bondes Renseri

Vejlevej 30 - Horsens
Rensning af tæpper, garderober, abejdstøj
Udlejning af arbejdstøj
Tlf. Horsens 2 16 46

Silkeborg

K F U M pensionat

Nygade 25 - Silkeborg
God og rigelig mad
Telf. Silkeborg 821

Spare- og Laanekassen for Silkeborg og Omegn

Vestergade 3 - Silkeborg
Telf. 410 - 416 - 417
Nordre afd.: Borgergade 2

Jernbanepersonalet anbefales

RUTEBILSTATIONENS

KIOSK

Torvet 12, Silkeborg. Tlf. 1850

Farvehandler Laurberg

Adelgade 127 - Skanderborg
Tapet - farve - linoleum
Telf. 275

Pension „BJERREHAVE“, Gjern

Nyt hvile- og rekreationshjem
med alle moderne bekvemmeligheder
i skønne omgivelser.
Gæster modtages for kortere og
længere tid.
Sygeplejerske **Bodil Ellerup**.
Telf. Gjern 2.

Randers

Gørup Christensen



Installationsforretning

Lamper og lysekroner

Energivej 53 - tlf. 2115
Randers

CALTEX service

Th. Paulsen - Viborgvej 46
Benzin - olie - vask - smøring -
gummi - lynlakering - hjulafbalancering
Tlf. Randers 6475

Vesterport Cykellager

Vesterport 1 - Randers
Telefon 3161
Cykler og knallerter
1. kl.s reparationsværksted

Niels Ebbesens Bar

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

Hobro

Hvilehjemmet HOBRO

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

Sv. Mejlstrup

Autolakereri
Brogade 52 . Hobro . Tlf. 1083

Sprøjtelakering og
undervognsbehandling.

Hobro Central-Trykkeri

v/ Henry Ibsen
Torvet 32 . Hobro . Tlf. 116
Altid 1. kl.s arbejde

Jernbanepersonalet anbefales

Hadsund Kiosk

Storegade 46, Hadsund, tlf. 480
Stedet, hvor man handler -

misen så stor, at den kan rumme modeller af de i dag forekommende maskintyper, f. eks. E, Mo, Mx og My. Svarer altså til tidens krav.

Den valgte remisebygningens arkitektur harmonerer tillige med Statsbanernes nu-gældende byggemåde.

Konstruktionsbeskrivelse

Denne gang skal vi blot omtale bygningens skelet. Delene til dette fremstilles af 4 mm krydsfiner.

Fig. a viser remisens forside. Samtlige mål er angivet i cm og fremgår af illustrationen.

Fig. b viser remisens to spærfag. De nødvendige mål fremgår også her af tegningen sammenholdt med fig. f, der viser et hjørne af fig. b i naturlig størrelse.

Udsnittet, der skal give plads til længdedrageren d, er 5×10 mm.

Husk ved udsavningen af de enkelte dele, at snitfladerne skal være vinkelrette på sidefladerne.

Gavlen c udsaves efter nøjagtig de samme mål som a, blot skal gavlen naturligvis ikke udstyres med portåbninger.

Længdedragerne d og styrelisterne e udsaves alle af 4 mm krydsfiner, således at åreerne i træet i det yderste finerlag går i listens længderetning.

Listerne er 1 cm brede og 25,5 cm lange.

De enkelte dele afpudses omhyggeligt for at fjerne ethvert spor af savens tænder. Afpudsningen sker bedst med en grov fil og herefter med sandpapir.

Samlingen af de enkelte komponenter sker efter den nederste illustration på arbejdstegningen, der tydeligt viser hvorledes sagen skal gribes an.

Samlingen sker bedst, når man begynder med at fastgøre længdedragerne d til det dertil udførte udsnit i hjørnerne på spærfagene b. Berøringsfladerne smøres med f. eks. kunstharpikslim. Til yderligere sikring sømmer vi længdedragerne fast til spærfagene med to tynde stifter.

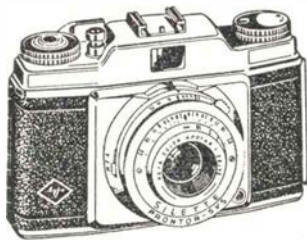
Afstanden mellem forside og første spærfag, mellem andet spærfag og gavl er 8,4 cm.

Herefter limer vi styrelisterne fast til den indvendige side af spærfagene ben. Også denne limning sikres med stifter, bare én hvert sted. Stifterne hamres i med

De Skulle Brug



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

forsigtighed. Det er klogt at bore for i spærfagene ben, thi der er ingenting, der flækker nemmere end endetræ af krydsfiner. Vi borer for med en stift, der fastgøres i håndboremaskinen.

Nu er det en smal sag at fastgøre for-siden og gavlstykket til endefladerne af længdedragerne og styrelisterne. Også denne fastgøring sker med lim og stifter.

Vi skal lige gøre opmærksom på, at har man lejlighed til at få fat i fyrreliester i dimensionerne 4×10 mm, er dette så absolut at foretrække som materiale til længdedragerne og styrelisterne i stedet for krydsfiner, der let kan flække ved sammenstiftningen.

Når limningen er knastør, og ikke et øjeblik før, sliber vi skelettet efter med sandpapir for at fjerne spor af limdryp

(fortsættes)

J. B. Dyrkilde.

Personalia

Nærumbanen

Trafikinspektør H. Grundsøe er udnævnt til direktør for Nærumbanen.

Charlottenlund

Trafikkontrollør H. Holm Sørensen, Charlottenlund, er udnævnt til stationsforstander samme sted, hvor stfst. V. Christensen har søgt afsked på grund af alder (69 år).

København L

Trafikkontrollør C. K. Larsen, Hellerup, er udnævnt til stationsforstander ved Kh L, hvor stfst. H. O. Larsen har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Gråsten

Trafikkontrollør S. G. C. Nielsen, Padborg, er udnævnt til stationsforstander i Gråsten, hvor stfst. V. M. Albrechtsen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Dalmose

Stationsmester G. V. Nielsen, Jerslev, er efter ans. flyttet til Dalmose, hvor stfst. S. H. Ohrt er afskediget (65 år).

Daugård

Stationsmester S. Knudsen, Hampen, er efter ans. flyttet til Daugård, hvor stfst. A. Nielsen efter ans. er flyttet til Kværndrup.

Hobro

Trafikkontrollør H. M. Nielsen, Roskilde, er udnævnt til stationsforstander i Hobro, hvor stfst. C. H. Jarring har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Ringe

Trafikkontrollør H. E. Jensen, Roskilde, er udnævnt til stationsforstander i Ringe, hvor stfst. H. P. Jensen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

Vangede

Trafikkontrollør L. J. P. Sørensen, Kbh. Gb, er udnævnt til stationsforstander ved Vangede st., hvor stfst. J. Bjørnskov har søgt afsked på grund af alder (69 år).

- der er kvalitet i hvert eneste tilbud!

| | | |
|------------|--------------|---------------------|
| Skjorter | Bluser | Hvidevarer |
| Undertøj | Strømper | Kemisk rensning |
| Arbejdstøj | Dameundertøj | Selskabstøj udlejes |

B. G. SKOUSGAARD

Telf. 1008 - Strandvejen 90 - Frederiksværk - Telf. 1008

Hele familien kan blive godt paaklædt

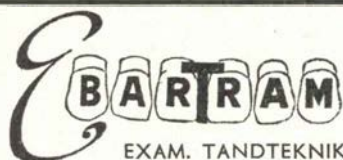
Amatør se her!

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

Kvalitetsarbejde - hurtig levering - send Deres film til

NØR'S FOTO Bülowsvej 2' - Eva 1686 - Kbh.v. V.

Aarhus



EXAM. TANDTEKNIKER

Vestergade 4 - Århus - tlf. 3 43 43
Kl. 9-18 - Fredag kl. 9-20

O. K. OLSEN'S KØRESKOLE

Teoriskole. - Ny Rekord og scootere
m. el. start. - Vogne udlejes u. fører.

Stadion Allé 64 - Århus

Tlf. 4 27 27

Nellemann & Thomsen

Auktionsfirma

Mejlgade 45, Århus - Tlf. 2 06 66
Kustsalonen, Sønderg. 1A. Tlf. 2 00 02
Forretningen grundlagt 1869

BYENS OST

- byder ikke alene på alt i ost.
Her er også alt i hjemmelavede sild
og lækre salater - og ostebrodet
er selvfølgelig også en af vore
specialiteter.

Velkommen i

BRUUNSGADE 32

Tlf. 2 24 74

E L HELGE PAULSEN

Aut. El-installatør

Aut. El-installatør

Harald Jensens Plads 1 A

Århus - Tlf. 3 04 15

Se her!

Gælder det møbler eller tæpper - så

Trøjborg Møbelmontering

Dr. Margrethesvej 1-3 - Århus
Telf. 6 44 50

SOLVEIG LARSEN KØRESKOLE

Kørekort - rutinetimer
og kørekort-fornyelse.

Thorvaldsensg. 11, Århus. Tlf. 3 21 52

HARTVIGSEN RADIO

Alt i radio og fjernsyn

Fredensgade 29, Århus, tlf. 2 81 21
Sjællandsgade 62, Århus

Henne om hjørnet

Tæpper syes, løbere kantes,
alt tæppearbejde billigt

Århus Tæppe Service

Nørre alle 54 - Århus

Tlf. 3 01 30

Kørekortet —

også til ERHVERV

A X E L S E N

Fredensgade 18 - Århus - tlf. 3 23 31

Assistance ved kørekortfornyelse

MEJERIUDSALGET

Ringkøbingvej 15, Århus, tlf. 26415

1. kl.s mejeriprodukter

Øl - sodavand

Brød og kager

Hasle Møbelmontering

Alt i nye møbler og tæpper,
tilbud på ombetrækning

Minthøjvej 9 - Tlf. Århus 5 76 54

Se udstillingen Sjællandsgade 52, Århus

Indhent tilbud uden forbindende

Hartvigsen

RADIO TV SERVICE

Fredensgade 29 - Århus - tlf. 2 81 21

ESSO sedvice station

ved CERES, Århus. Tlf. 3 21 92

Benzin - olie - vask og smøring.

Person- og varevogne i topklasse
udlejes.

Tandlæge

Villy Grove Madsen

har pr. 1. april overtaget tandlæge

Børge Søndergaards praksis

Harald Jensens Plads 9, Århus

Tlf. 4 38 01

FUGLEMANDENS

egne fine blandinger for:

Undulater: 1/2 kg kr. 0,65

Kanariefugle: 1/2 kg kr. 0,95

Tropefugle: 1/2 kg kr. 0,85

BLAABERG

Brandstrupsvej 58 - Århus

Telf. 6 78 30

Også DE vil blive beundret
efter et besøg i den moderne

Salon RIGTRUP

Lundingsgade 3 - Århus

Telf. 3 14 05

AAGE ERIKSEN

Murer- og entreprenørforetning

Katrinebjergvej 95

Århus

Telefon 6 99 55

KIOSKEN

Nr. Allé 76 - Århus - Tlf. 27993

Aviser, dag- og ugeblade.

Papir og telegrammer.

Aut. tipstjeneste.

FRUGT & GRØNT

Nordvestpassagen 5, Århus.

Tlf. 67517

Årstidens frugt og grønt -

blomster - bukker - kranser

Aarhus opland



VIBY KOKS

Tunge koks, velegnet til kakkelovn og
centralfyr. Bestil hos Deres brænd-
selshandler eller direkte fra

Viby Gasværk - Tlf. Viby 4 13 33

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

De unges hjem

Hedensted - telefon 52

1. kl.s spisested

Hadsten Apotek

Nørregade 1 - Hadsten

Telf. 10

Dødsfald

Stationsforstander C. Hovmand, Flakkebjerg 1905—33, 94 år.
Fru Marie Christensen, Hareskov 1906—48, 90 år.
Lokofører Th. Vaaben, fh. Nyborg, 90 år.
Togfører J. E. C. Jepsen, fh. Kh., 83 år.
Stationsforstander H. I. Boserup, Vamdrup 1936—51, 79 år.
Lokofører A. P. C. Poulsen, fh mdt Gb, 79 år.
Godsekspeditør K. L. Uhrenfeldt, fh Skive og Hellerup, 75 år.
Banevogter H. P. B. Villumsen, fh Ulstrup, 75 år.
Overportør H. R. W. J. Hansen, fh mdt Enghave, 71 år.
Baneformand J. A. Pedersen, fh Doense, 70 år.
Overportør A. C. M. Hansen, fh Kbhvns. Gb, 65 år.
Togfører H. C. Nielsen, Esbjerg, 64 år.
Lokofører H. F. V. Nielsen, Frederikshavn, 64 år.
Pakhusformand F. R. Koch, Ribe, 64 år.
Godsekspeditør S. G. Andreasen, Sønderborg, 61 år.
Overportør E. C. Knudsen, Kh. Hovedbanegård, 62 år.
Remisearbejder M. D. Hansen, Århus, 58 år.
Magasinpasser A. C. Genesen, Cvk Århus, 57 år.
Overmatros S. A. Ishøj, Gedser, 46 år.
Trafikekspedient E. Hansen, Grejsdal, 38 år.

BOG-anmeldelser

Moderne og klassiske nyheder i Hans Reitzels billigbogsserie

Til gavn og glæde for alle læselystne udvikler vore forlags billigbogsserier sig med næsten eksplosionsagtig kraft. I Hans Reitzels serie kan der i dette forår ventes ikke mindre end 17 nye numre. I disse dage foreligger de første seks.

J. P. Jacobsens »Samlede noveller og udvalgte digte« indleder rækken, og man

konstaterer atter, hvor moderne denne store forfatter og digter var i sin psykologiske indsigt og sin digteriske fornemmelse.

Kejser Neros forlystelsesråd, Petronius, tegner sig for det næste bind, »Satyricon« — en dristig og munter eventyrroman, der giver en lystig belysning af livet på den berygtede kejsers tid.

Fra Rom til Krim! Leo Tolstoj — »Krig og Fred«s forfatter — deltog i Krim-krigen. I »Fortællinger fra Sevastopol« viser han sit mesterskab i skildringen af mennesker og af slagenes vilde og blodige tummel.

Det franske indslag i den vidtspændende serie er denne gang André Gides berømte roman »Gertrude« eller »Pastoralsymfonien«, der også blev en verdenssucces som film med Michele Morgan i hovedrollen som den blinde pige, der afdækker sin »faderlige« beskytters sande væsen.

Det tredje hovedværk i amerikaneren Sherwood Andersons produktion »Mange ægteskaber« kommer nu også som billigbog. Hovedpersonen, John Webster, forlader sin puritanske kone for at finde et nyt liv hos andre kvinder i et sandt og nært forhold til naturen. Sherwood Anderson retter i denne bog endnu et slag mod det konventionelle og stivnede liv.

Som afslutning på disse første seks bind kommer Katharina den Stores erindringer, der blev fundet i en forseglede konvolut efter denne fascinerende kejserindes død. De afmaler i stærke farver det både primitive og uendelig raffinerede liv ved det attende århundredes russiske hof.

Bøger om rejser

Merian: Nordschwarzwald.
Hoffmann und Campe Verlag, Hamburg 13. Ca. kr. 6,00.

Vi har tidligere omtalt denne månedlige serie af dejlige hefter med stof fra hele verden, hvert hefte for sig koncentreret om et bestemt emne.

Denne gang har vi valgt heftet om Schwarzwald, fordi det ganske specielt fremhæver sig ved nogle dejlige billeder, og dertil behandler et sjældent stykke natur ikke langt fra Danmarks grænser. Med andre ord et sted, vi nok ved lejlighed skulle tænke på at besøge. Og bogen giver en ekstra blod på tanden, og er man campist, ja, så er det netop her, man får den fulde glæde af naturen.

Auf Roemer Strassen durch Österreich.
Verlag Herder & Co., Wien. 300 sider. Ca. kr. 25,00.

Ad de gamle romerveje gennem Østrig, en forjættende tur for en turist, og en virkelig interessant rejse at foretage. Her møder vi — i hvert fald med denne vejleder — mange af de ældste minder om kultur i Europa.

Skoler og kurser

Agerskov Ungdomsskole

Agerskov, tlf. (048) 33315

PIGESKOLEN I SØNDERJYLLAND

Helt ny og moderne skole.

Undervisningen tilrettelagt spec. for unge piger mellem 14 og 18 år. 5 mdr.s kursus fra 3. maj og 3. nov. **Understøttelse kan søges.** Skriv efter program. **Agnete Tang.**

ALS Husholdningsskole

Vollerup st. ved Sønderborg

3 mdr.s kursus beg. 6. jan., 4. maj, 4. aug.
5 mdr.s kursus beg. 4. maj og 4. nov.
Skema til understøttelse og plan sendes.

RY HØJSKOLE

(v. Himmelbjerget)

Sommerskole maj-juli. Vinterskole nov.-marts. Sprog - studiekredse. Understøttelse kan søges. Skoleplan sendes.
Tlf. Ry 90. Asbjørn Mandøe.

Snoghøj Efterskole

pr. Fredericia - Tlf. Erritsø 86

Almindelig 5 mdr.s ungdomsskole for unge piger (14-18 år) fra 3. maj. (Særundervisning for ordblinde.)
Gudrun og Johs. Jørgensen.

Vestbirk Efterskole

Vestbirk st. - Tlf. Østbirk 141

Ungdomsskole i 5 mdr. Piger fra 3. maj - Dreng fra 3. nov. Skoleplan og skema til underst. sendes.
Uffe Ross Petersen. C. Ross Petersen.

Hammerum Efterskole

(Herningegnen)

nyoprett. nybyg. Dreng 3. nov.-31. marts. Piger 3. maj-30. sept. Alm. skolefag, gymn., sløjd, håndarb., vævn., husgern., svømm. Understøtt. kan søges genn. skolen. Skoleplan sendes.

Hans Appel, tlf. Hammerum 234.

Det er minder om de veje, romerne benyttede, når de drog på erobringstogt, og det er de samme veje, vi andre rejser ad, da vi gik i ledning mod romerriget, eller blot mere fredeligt rejste for at gøre afbigt overfor paven.



OLIEFYR

halvautomatisk med termostat
komplet monteret

kr. 1370.00

KERTEMINDE STØBEGODS

Frederiksgade 42, Århus. Tlf. 2 12 77.

Første hjælp er største hjælp

Udenlandstjenesten - S.O.S. tjenesten

Entrepenørarbejde udføres med

3-akslet GMC og 20 tons blokvogn

ZONEN - Ringsted - tlf. 550

Bøger om jernbaner

The Beauty of Railways.

Max Parrish & Co. Ltd., London W 1.
Ca. kr. 35.

En strålende bog med masser af fotos og kun lidt tekst, og vel at mærke fotos udvalgt fra hele verden netop på grund af en kunstnerisk fordel, der viser jernbanen flatterende og romantisk. Skulle vi have glemt, at hyggen ved tog ikke eksisterer — i hvert fald mere — får denne bog os til radikalt at ændre synspunkt. Køb den, De fortryder det ikke.

The Railways of Britain.

Routledge & Kegan Paul Ltd., London.
266 sider. Ca. kr. 30,00.

Forfatteren til denne bog, Jack Simmons, er professor i historie ved Leicester Universitetet, og den baggrund garanterer en streng og historisk korrekt behandling af emnet, et emne som jo efterhånden har mange bøger.

Simmons er en dygtig skribent, og han har med ægte kærlighed sat sig ind i emnet og skabt en læseværdig bog, der samtidig vil kunne stå som et historisk dokument.

Billedmaterialet er fåtalligt — men godt.

Pennine Journey.

W. B. Stocks, 22 Heatherfiels Road,
Huddersfield. 100 sider. Ca. kr. 5,75.

Denne lille bog, en jernbanehistorie bygget op over et lokalt engelsk område, er noget helt for sig.

Bogen fremtræder ret primitivt, men med nogle gode tegninger, og det er egentlig ikke noget under, at mange engelske skoler har valgt netop dette lille og billige værk som en slags »grundbog«, når der skal tales jernbaner.

Selv vi ældre jernbane-entusiaster kan med glæde læse bogen og få et godt udbytte af den.

Railways.

Basil Blackwell Books, Oxford. 112 sider.
Ca. kr. 9,00.

Endnu en beskedne bog om jernbaner. Der er ca. 30 fotos, alle godt valgte, men alle med engelske jernbaner, og det sammen med den typiske engelske tekst virker lidt indsnævrende i stofområdet.

På den anden side må man betænke bogens pris, det pæne, stive bind og det, at teksten trods alt er ganske god.

Specielt vil jeg nævne kapitlet »Why Railways Happened«, hvorfor jernbanerne blev til.

ETR — 125 Jahre deutsche Eisenbahn.

Carl Röhrig Verlag, Darmstadt.
Ca. kr. 8,00.

Denne særudgave af bladet ETR koncentrerer sig helt om de tyske jernbaners 125-års jubilæum og bliver som sådan ganske interessant. På den anden side er det et spørgsmål, om det ikke er en lovlig pebret pris for et »blad«. Vi er jo vant til at kunne købe engelske og tyske blade for rimelige penge her i landet og kun betale høje priser for de amerikanske.

jas.



Næstsidste nyt!

Storebælts-kaffen

Det var operainstruktør Johs. Fønss, der i sin tid indledte kampagnen. Han fandt kaffen om bord på færgerne mildest taget skrækkelig. Det kundgjorde han vidt og bredt ved læserindlæg i dagspressen, og efterhånden fandt alle ud af, at Storebælts-kaffen ikke var en »Madam Blå« værdig.

Johs. Fønss fik altså held i sine bestræbelser på at skabe oprørsstemning omkring kaffen, og det var på et vist tidspunkt vel nok en begrundet kritik. Men efterhånden er kaffen skam udmærket, og så var det vanskeligt at få genoprettet en positiv reaktion hos de rejsende. Johs. Fønss rådede bod herpå med følgende linier:

*Jeg husker, da fægekaffen var slet,
og dufted af tang eller tjære.*

Nu er færgeturen liflig og let

— for kaffen er, som den skal være.

Ved en afsked

— Hvorfor jeg afskediger dig, sagde teaterdirektøren, men kæreste Amalie, det er ikke fordi du ikke fylder din plads ud. Men det er med dig, som med en gammel kakkellovn. Den trækker ikke.

Æsel eller ingeniør

In ingeniør, der var i færd med nogle opmålinger til et nyt vejarbejde i Pyrenæerne, blev midt under arbejdet antastet af en af de lokale bjergboere, som venligt forklarede ham, at den gamle vejudstikningsmetode var langt lettere.

— Vi tager bare et æsel og slipper det løs, forklarede han. Det vil altid søge den letteste kurs, og der skal vejen gå.

— Nå, ja, det lyder jo fornuftigt nok, men hvis man nu ikke står og har et æsel ved hånden?

— Joh, så, forklarede manden, så er det jo, vi må klare os med en ingeniør!

Forårsrensning

Nej, frøken, det har De nu misforstået en smule — påskedagens dato bestemmes ikke af første fuldmåne efter forårsrensningen.

Stadig tilgang af beundrere

Den gamle kone holdt nu på jernbanen — for det er mere anstrengende at stå og kigge på disse hersens flyvere!

Forskelsbehandling

Når ham på 10 år bider negle, bliver han slået over poterne, men når den lille i vuggen næsten spiser sin storetå, så er forældrene lige ved at falde fra hinanden af bare betagelse.

For skilsmisseretten

- Hun har sat mig grå hår i hovedet!
- Har De noget bevis for det?
- Nej, det har hun fjernet!

Av, det var en værre en

En nyantaget trafiklev spiste i pensionat bl. a. sammen med en ung og meget smuk pige, som han var stærkt interesseret i, men desværre var følelserne ikke gensidige til stor sorg for eleven, hvilket muligvis skyldtes, at eleven desværre havde et lidt uheldigt udseende, men til gengæld var han meget dygtig og havde fået en ualmindelig fin realeksamen.

I den første tid var eleven i civil påklædning, men det varede ikke længe, inden han fik en splinterny velsiddende uniform med tilhørende kasket, og er der noget, de unge piger ikke kan stå for, så er det vel nok uniformer.

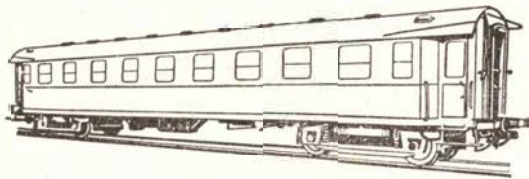
Den første dag, han præsenterede sig i den flotte uniform, kom han tilfældigvis til at følges med den unge dame, som beundrede uniformen, og hun sagde til ham: »Der er nu noget flot over Dem, når De går her på gaden.« Eleven blev henrykt og troede, at pigen var begyndt at interessere sig for ham, og han spurgte med et stort smil på munden: »Hvad mener De med det, frøken?« — »Jeg mener, hvad jeg siger,« svarede hun, men eleven var ikke helt tilfreds med dette svar og spurgte yderligere: »Kan De ikke forklare det nærmere.« — »Jo, det kan jeg godt,« lod svaret fra pigen. »Jeg mener selvfølgelig himlen.«

Det var just ikke det svar, eleven havde ventet eller håbet. O. B.

... og så var der

ham, der købte et fyrstøj og strøg tændstikkerne!

LIND HANSEN
KULTORVET 14 · 6.288
LEVERANDØR AF CUCHEER
OG BILLEDMATERIALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN



VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

RANDERS

GRUNDLAGT 1861

IRUS

universaltraktor

fejmaskine
sneplø
grusspreder



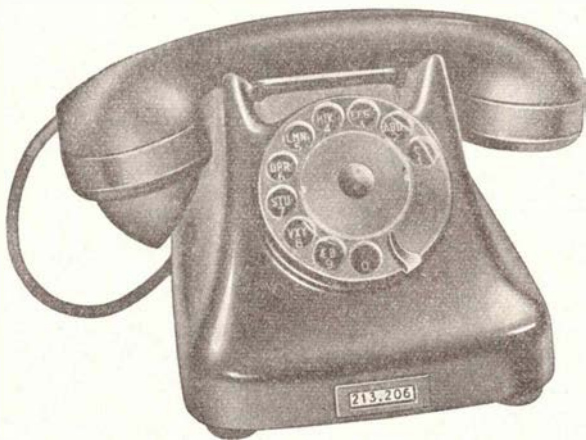
Sneslynge
Plæneklipper
m. m.

40 maskiner leveret til DSB stationer i Danmark

B. WULFF & SØN

Maskinforretning

Vermundsgade 13-15 - København Ø. - Ægir 9841



KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER ½
HORSENS AARHUS KØBENHAVN N.



Auto Gummi-Børsen

v. CARL SKOVGAARD

GO. 2147 - Howitzvej 45 - GO. 8647

Godsstation: Frederiksberg

Roskilde

Roskilde Mælkeforsyning

Ringstedgade 15
Tlf. 1205

Ivar Christiansson

Valdm. Frandsens efft.
Skomagergade 9, Roskilde
Alt i guld og sølv
Stort udvalg i forlovelsesringe
Tlf. Roskilde 776

GULF SERVICE

Københavnsvej 86-88, Roskilde
Benzin - Olie - Vask - Smøring
Tlf. Roskilde 2228

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

Vi anbefaler

Restaurant KONGSGAARDEN

(hjørnet ved rådhuset)
Selskaber modtages
Tlf. Roskilde 181 og 182

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

Roskilde

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

Ringsted

Legetøjsmagasinet

Grete Hansen

Skt. Hansgade 19 - Ringsted
Telefon 354

Stort udvalg i mekanisk legetøj
trælegetøj og bijouteri

Hotel Ringsted

Næstvedvej 19, tlf. 719
Her bor og spiser man godt
Afholdsrestauration
Pensionærer modtages

Jernbanepersonalet anbefales

Marchers Brødsalg

Nørregade 49, Ringsted, tlf. 1430
1. kl. brød - kager
Konfekturner

Spis brød

fra

Ringsted Brødfabrik

Tlf. Ringsted 480

Sparekassen for Ringsted og Omegn

Tlf. 222

Ringsted

Andels-Osteriet

„SJÆLLAND“
Ringsted

Carlsberg Depot

Ringsted
Tlf. 707

BANKEN FOR RINGSTED OG OMEGN ½

Sjællands største provinsbank
- det er nr. 1 -

RINGSTED ANDELS FJERKRÆSLAGTERI

Nørregades FARVEHANDEL

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

Jernbanepersonalet anbefales

NY VASK

v/ G. Hansen, Havnegade 13
Frederikssund, tlf. 933
Aldtid 1. kl.s vask

Is- og Pølse-kiosken

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