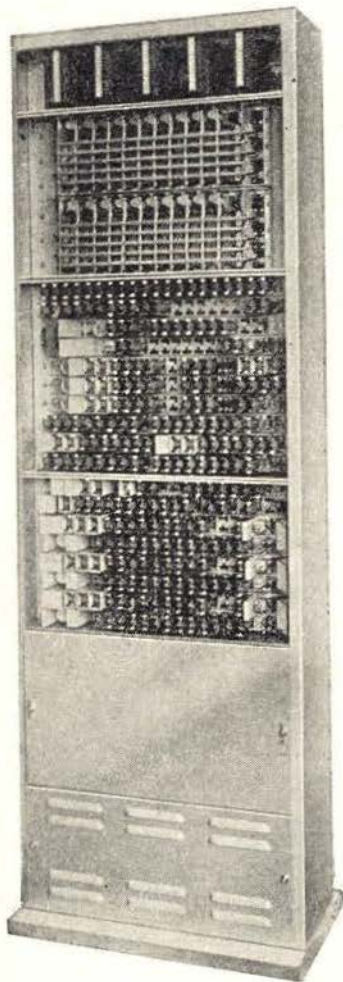


# JERNBANE-BLADET



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



## AUTOMATISK LOKALTELEFONCENTRAL

### *Standard Electric A/S* 7026-PABC

er en fuldautomatisk lokalcentral af koordinatvælgertypen indrettet for tilslutning til det offentlige telefonnet.

Centralens maximale kapacitet er 40 lokallinier, 10 tovejs centralledninger og 4 lokalsnorpar, d. v. s., at der samtidigt kan tales fra 18 apparater.

Centralen kan arbejde over radiokanaler bl. a. på færger og skibe til det automatiske telefonnet.



### *Standard Electric A/S*

RÅDMANDSGADE 71 - KØBENHAVN N.  
TAGA \*7000





# Traction Hi-Miler

Det ideelle dæk til busser  
og lastvogne.

Særdeles lang levetid.

Karkasse af 3T cord,  
der kan tage flere slidbaner.



# GOOD YEAR





## 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 6<sup>st.</sup> - 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

Dansk Fagpresseforening

og

International Tidsskriftsfederation

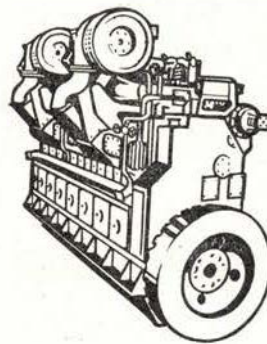
Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum»

OKTBR. 1961

*Dette nr. indeholder:*

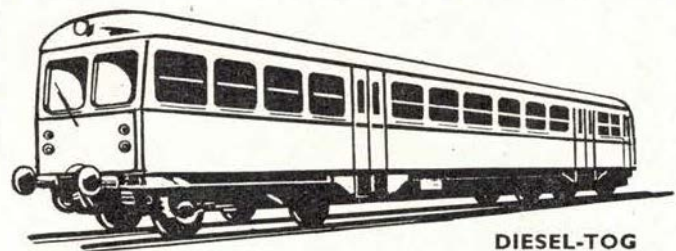
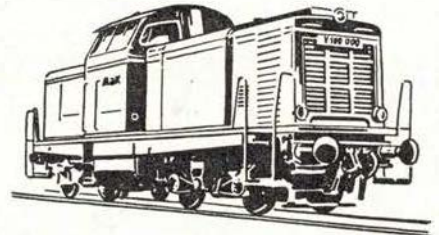
|                                      |       |
|--------------------------------------|-------|
| Forretningsmæssig statsdrift... side | 259   |
| Københavns Jernbane Orkester »       | 265   |
| Karolines oplevelser .....           | » 267 |
| Cirque de Gavarni (Pyrenæerne) »     | 268   |
| Til og fra læserne.....              | » 269 |
| Langlandsbanen 50 år .....           | » 270 |
| Dansk Jernbane Klub .....            | » 272 |
| Månedsmagasinet .....                | » 274 |
| Privatbane nyt.....                  | » 275 |
| Model Jernbane .....                 | » 275 |
| Foto hobby .....                     | » 279 |
| Personalía... ..                     | » 279 |
| Bog anmeldelser .....                | » 281 |
| Hunden på .....                      | » 284 |



SKIBS-  
DIESEL-MOTORER

# MaK

DIESEL-HYDRAULISKE  
LOKOMOTIVER



DIESEL-TOG

GENERALREPRESENTATION:

**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*

*Rejselektüre*

**Husk:**

*film og kuglepenne*

*Venlig hilsen*

**Bladhandler-Forbundet**

**i Danmark**



# Duros

- det robuste rørladebatteri

hvor der stilles krav til kvalitet

Det kendte LYAC-autobatteri monteres i alle bustyper.

PERRONKÆRRER  
GAFFELTRUCKS  
TOGBELYSNINGS-  
BATTERIER  
SIGNALBATTERIER O. A.  
STATIONÆRE ANLÆG  
DIESELLOKOMOTIVER  
SKINNEBUSSE  
SKIBSBATTERIER



AKTIESELSKABET ACCUMULATOR-FABRIKEN  
KGS. LYNGBY · TLF. 87 16 45

KIRK



KRISTIAN KIRKS TELEFONFABRIKER ½  
HORSENS AARHUS KØBENHAVN N.



NYHEDER  
UNDERHOLDNING  
OPLYSNING



- LIGEMEGET HVOR DE BEFINDER DEM ...

En transistorradio forkorter rejsetiden, den bringer Dem de sidste, vigtige nyheder, den giver Dem musik og underholdning, som De ellers måtte gå glip af, fordi De ikke var hjemme. HELLESENS transistorbatterier er en kraftkilde, som giver fuldendt gengivelse og driftssikkerhed. HelleSENS transistorbatterier er kendt for deres høje og ensartede kvalitet, der giver det store antal brugstimer.

  
HELLESENS



# Forretningsmæssig statsdrift

Statsbanerne har pligt til at tage både  
forretningsmæssige og samfundsmæssige hensyn

Af generaldirektør P. E. N. Skov

Som kort meddelt i vort september nr. holdt generaldirektør P. E. Skov på nordiske værkstres delegeretmøde et foredrag over ovennævnte emne. Foredraget gengives efter *Ingeniørens Ugeblad*, hvor talen har været optaget som kronik.

Under den polimik, SAS i den sidste tid har givet anledning til, har der også været draget paralleler til DSB. Dette kan næppe opfattes som nogen ros for os, men det svarer meget godt til de angreb, der fra tid til anden i øvrigt rettes mod vor økonomi. Det hævdes herunder bl. a., at alt, hvad staten har med at gøre, er dyrere end det, der drives under private former. Rent bortset fra, at en virkelig konsekvens heraf måtte være, at man måtte foretrække privat drift af skoler, politi, told o.s.v., så har denne påstand altid for mig stået som noget, der ikke er ført bevis for, eller som der i hvert fald ikke er givet nogen holdbar forklaring på. Hvorfor skulle det f. eks. være dyrere for statsbanerne at få udført et arbejde end for et privat firma? Statsbanernes arkitekter og ingeniører får jo ikke mere i løn, fordi et anlægsarbejdes pris er høj. Skulle et arbejde blive dyrere, fordi staten står som bygherre, måtte årsagen vel for øvrigt være, at de entreprenører, som får arbejdet overdraget, udnyttede staten, og det kan da ikke tænkes.

Noget andet er, at en under staten ansat ingeniør ikke kan tænkes at ville lægge navn til, at en arbejde udfores mindre godt, men da samfundet heller ikke kan være tjent hermed, kan der ikke i den anledning rettes bebrejdelse mod nogen.

Men er statsbanerne da ikke et underskudsforetogende, og er dette i sig selv ikke tilstrækkeligt bevis for, at statsdrift er dyrere end privat drift? Det er rigtigt, at statsbanernes regnskab, således som det i dag stilles op, viser underskud, men sådan har det altid været. Når det er blevet hævdet, at statsbanernes regnskab for 50 år siden i modsætning til nu viste overskud, er nemlig hertil at sige, at der for 50 år



Generaldirektør P. E. N. Skov

siden ikke i regnskabet indeholdtes beløb til afskrivning og forrentning. Finansåret 1910—11 udviste et overskud uden afskrift og forrentning på 3,4 mill. kr., finansåret 1960—61 udviste et underskud på 62,7 mill., men da der heri er inkluderet i alt 91,7 mill. til afskrivning og forrentning, kan dette regnskab i hvert fald ikke siges at være dårligere end det for 50 år siden.

Derfor kan man selvfølgelig godt stille det spørgsmål, om resultatet ikke ville være endnu bedre, hvis banerne blev overladt til privat drift. Svaret måtte efter min mening blive både et ja og et nej — et ja, fordi en privat virksomhed ikke i samme grad som staten behøvede at tage samfundsmæssige hensyn, et nej, fordi staten, hvis den ønskede taget samme samfunds-

mæssige hensyn som i dag, på anden måde da måtte betale derfor. Man må nemlig ikke glemme, at vel er en del baner anlagt på steder, hvor man kunne se, at der var penge at tjene — og det er fortrinsvis de baner, der er anlagt af private — men andre baner er anlagt gennem egne, som vist ingen nogen sinde har drømt om skulle blive i stand til at forrente en jernbane. Det samme gælder vel forøvrigt også for veje, der anlægges, men for dem som i sin tid for jernbanerne gælder, at den øvrige del af landet — det være sig gennem skatterne eller gennem motorafgifterne — må hjælpe til. At det derfor rent og skært skulle være tilsætning at drive sådanne baner (og veje), er ikke givet, for på samme måde som f. eks. for skoler må det ikke være det direkte regnskab, men det samfundsnyttige, der må være afgørende for staten.

Det turde vist også være opportunt at huske på, at det ikke kan være helt rigtigt at basere omkostningerne ved en bestemt transportform alene på forholdene i dag. For banernes vedkommende ville dette nemlig at være ensbetydende med, at man kun regnede med den standard, man i dag er nået frem til, såvel med hensyn til rejsehastighed, bekvemmelighed m.v. som med hensyn til omkostningerne ved togdrift, medens man for den erhvervs-mæssige biltrafik så bort fra de forøgede omkostninger til personale i videste forstand, som utvivlsomt vil opstå, efterhånden som det ved bilerne arbejdende personale bliver »gammelt i gårdes« ligesom banernes personale.

Hvad de for banerne gældende vilkår angår, vil flere — for ikke at sige de fleste (det er i hvert fald de indtryk, man får, når man ser avisernes kritik) — sikkert mene, at dem er banerne selv herre over, men er de det? Når vi med tørre tal kan bevise, at det at anskaffe diesellokomotiler til at erstatte damplokomotiler er en så god forretning, at der er tale om en forrentning på over 30 %, ville en privat forretning sikkert let

Resturant **»På Fortovet«**  
og baren på Østerport station

anbefales

POUL GUDMANN



kunne låne de nødvendige penge hertil, men lånevejen er ufarbar for os, for vi er en statsinstitution. Optager vi lån, er det statslån, og sådanne må kun optages efter vedtagen lov. Skal man have noget nyt, bør det være godt, helst det bedste, der findes, og da de bedste dieselloko fandtes i udlandet, var det vel kun naturligt at købe her. Det ville i hvert fald en privat virksomhed have gjort. For mig at se er det imidlertid lige så naturligt, at staten først og fremmest har den hjemlige industris interesser for øje, og jeg synes også, at det er helt alright, at staten lader bygge herhjemme, selv om det er noget dyrere, men det har blot ikke ret meget med forretningsmæssig drift at gøre.

Tænk i denne forbindelse på, at den, der ønsker at købe en bil, kan vælge mellem en masse udenlandske, ja, da der engang var tale om at yde den hjemlige bilindustri en vis begunstiggelse, blev tanken herom afvist med alle tegn på væmmelse.

Og hvad der gælder for loko, gælder også for vogne, personvogne såvel som godsvogne. Statsbanerne trænger i høj grad til at få nye vogne, men det er begrænset, hvad de hjemlige fabrikker kan præstere. Ud fra den betragtning, som vist er almindelig gældende, at jo større partier, der købes, des billigere stykpris fås der, dannede de europæiske jernbaner for nogle år siden en økonomisk sammenslutning til indkøb af rullende materiel. DSB blev også medlem, men som statsinstitution måtte vi have Folketingets samtykke. Det fik vi, men med den bemærkning, at vi ikke måtte købe gennem EUROFIMA (sådan hedder sammenslutningen) uden finansudvalgets sanktion.

Så kan man selvfølgelig sige: Ja, men er det nu så slemt. Finansudvalget er jo »lige ved hånden«. Javel, men det er ikke ensbetydende med, at man kan »slå til« i det mest gunstige øjeblik. Hvis et skibsværft i en død periode kommer og siger til os: Vi har et hul i vor produktion og kan derfor tilbyde at bygge en færge for en relativ billig pris, men betingelsen er, at DSB slår til med det samme, så er vi nødt til at sige mange tak, men vi kan ikke slå til med det samme. Vi skal først have en bevilling — og for øvrigt skal færgen udbydes.

Lad mig også nævne en anden ting, som skulle synes ligetil, men ikke altid er det. Når omkostningerne stiger, må priserne sættes op, og helst skulle det ske nogenlunde samtidigt. Såvel vore lønninger som vore takster fastsættes af regering og Folketing, men aldrig i samme lovforslag og yderst sjældent gældende fra samme dato. Lønforhøjelser kan gives med tilbagevirkende kraft, det kan takstforhøjelser ikke — tværtimod må de, som når en

lønforhøjelse vedtages i slutningen af en folketingssamling, vente til længe efter. En takstforhøjelse kan derfor let komme til at slæbe tre kvartaler efter en lønforhøjelse, og så turde det være givet, at regnskabsresultatet for pågældende år bliver mindre pænt.

At der så tilmed ved takstforhøjelser tages hensyn til boligmangel, uddannelse o.s.v., gør ikke sagen bedre. Sådanne hensyn er naturlige set fra statens side, men de har ikke ret meget med forretningsmæssig drift at gøre.

Generaldirektoren har pligt til at tage forretningsmæssige hensyn, men når staten pålægger os at overtage Fåborg-Mommark overfarten, fordi det private selskab, der har oprettet den, ikke ønsker at ofre flere penge på den, eller når staten pålægger os under en arbejdskonflikt at sejle på Bornholm, så har det lige så lidt, som når taksterne fastsættes efter samfundsmæssige hensyn, eller når vi tvinges til at købe her i landet, selv om tingene kan fås billigere i udlandet, noget med forretningsmæssig drift at gøre.

\*

Vi bestemmer ikke selv vore lønninger, og vi bestemmer ikke selv vore takster, men

stort set fastsætter vi selv vor personalestyrke. Det må altså i første række blive her, vi må sætte ind for at reducere vore udgifter. Det sker som i andre virksomheder ved i højere grad at gøre brug af moderne maskiner og andre tekniske hjælpemidler, men arbejdet med denne omstilling kræver teknisk medhjælp, og den er der som bekendt mangel på for tiden. Derfor går arbejdet ikke så hurtigt, som det kunne ønskes, men det er jo noget, som statsbanerne ikke er alene om. Dog synes det, som om DSB's vanskeligheder ved at få den nødvendige tekniske arbejdskraft i hvert fald ikke er mindre end andres. Hvad årsagen hertil er, skal jeg ikke kunne sige, for det kan da ikke være manglen på interessante opgaver, som gør sig gældende, og jeg synes heller ikke, det kan være for lave lønninger, for Ingeniørforeningen har jo fået gennemført, at der hos staten — i modsætning til, hvad der er tilfældet hos private — gælder minimallønninger.

\*

I denne forbindelse kan jeg ikke tilbageholde et hjertesuk over de mange kontrolforanstaltninger, som efterhånden er gennemført, og som kræver et ikke helt ube-



Altså er DSB's regnskab i dag meget bedre end for 50 år siden



# Månedens foto

tydeligt antal teknikere dels i de kontrolmyndigheder, som er skabt, og dels, men ikke mindst hos os, for det at sende tegninger til godkendelse snart det ene sted, snart det andet og få dem tilbage med ønsker om rettelser, gøres jo ikke uden ekstra personaleforbrug. Hvorfor kan det ikke lige så godt pålægges en ansvarlig ingeniør hos statsbanerne at påse, at en lov eller et cirkulæres bestemmelse er opfyldt, som en ingeniør i en anden statsinstitution? Er det noget specielt for ingeniører, at de ikke tør stole på hinanden? For en jernbanemand er denne manglende tillid uforståelig, for vi er nødt til at stole på hinanden, ellers blev der intet af international jernbanetrafik. Har italienske teknikere sagt god for en jernbanevogn, kører den uden videre på vore strækninger, og har tyskerne sagt, at banen fra Padborg til Hamburg kan befares med den og den hastighed, tager vi ikke i betænkning at lade vore tog fremføre til Hamburg med med denne hasighed.

Jeg indrømmer, at mit hjertesuk er egoistisk, for jo mere teknisk medhjælp, vi kunne sætte ind på vore moderniseringsarbejder, jo hurtigere kunne vi vise, hvad det koster, eller skal vi sige, hvad det burde koste at drive jernbaner i dag. Jeg nærer ingen tvivl om, at det vil vise sig, at jernbanebefordring er en transportform, som langt fra er udtjent.

## Et indlæg

I et senere nr. af *Ingeniørens Ugeblad* imodegår herr O. Irgens generaldirektor P. E. Skov's foranstående betragtninger med bl. a.

Herr Skov siger, at han ikke har hørt nogen holdbar forklaring på, hvorfor privatdrift skulle være bedre end statsdrift, men i resten af kronikken, som generaldirektøren benytter til at forklare, hvorfor DSB har underskud, giver han selv en række meget gode argumenter for, hvorfor privatdrift er at foretrække.

Jeg er klar over, at generaldirektøren med det nuværende system ikke kan kritisere for, at DSB følger den af »samfundsmæssige hensyn« begrundede politik, men

det forbavser mig, at han som kronikken viser, fuldt ud er klar over, hvor lidet effektivt driften er, ikke søger at få forholdene ændret. Det forholder sig jo sådan, at DSB's underskud i virkeligheden er statstilskud til visse egne og industrier, men at dette i hver fald for offentligheden på grund af driftsformen tilsløres. Desuden har motororganisationerne uimodsagt hævdede, at DSB's storebæltsfærger har et endog meget stort overskud fra bilfolket, hvilket altså går til at dække tilskud til andre interesser. Det samme hævdes for Københavns Bybanes vedkommende. Der foregår altså gennem DSB's virksomhed en udjævning, som offentligheden ikke har nogen mulighed for at overskue.

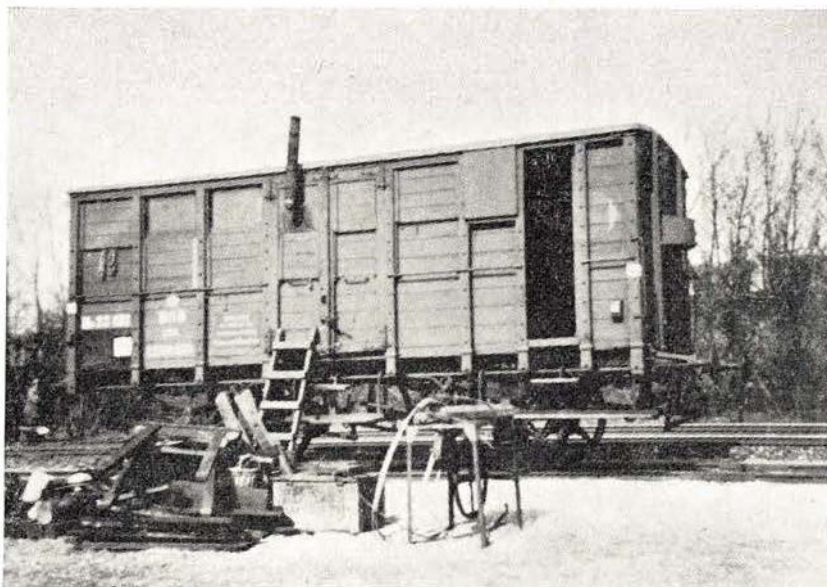
Jamen, vil mange sige, skal man da helt se bort fra de samfundsmæssige hensyn. Nej, det skal man ikke, men man skal ikke camouflere dem.

Angående generaldirektorens hjertesuk

over kontrolforanstaltningerne. Ærlig talt tror jeg, dette er et udslag af Parkinstons 1ste lov, en lov som i allerhøjeste grad trives i et socialdemokratisk domineret statssamfund. At ingeniørerne skulle være mere mistroiske end andre, har jeg ikke mærket noget til.

Herr Skovs bemærkning om, at man, hvis man hævdede, at privatdrift var bedre og billigere end statsdrift, for at være konsekvent også måtte ønske privat politi, told, skoler, o.s.v., forekommer mig ikke helt relevant. Politiet yder tjenester uden at tage betaling, toldvæsenet får betaling uden at yde tjenester; ingen af dem kan derfor siges at være velegnet for privatdrift. Statsbanerne derimod yder tjenester mod betaling, hvilket vel må siges at være grundlaget for privat forretningsdrift.

Hertil svarer generaldirektor Skov:  
Civilingeniør Irgens betragtninger er i



Den sidste Hb-vogn 22481 som værkstedsvogn

Foto: Tass. B. Sundahl, Bierregrav

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



nogen grad af politisk art og folgelig uden for mit »domæne«. Må jeg derfor indskrænke mig til følgende:

Er det ikke almindeligt gældende, at det inden for en virksomhed eller et foretagende, der drives som en helhed, er vanskeligt, for ikke at sige umuligt, indskudt at fastslå, hvad et enkelt led koster. Hvordan kan f. eks. et byggefirma, der med de samme maskiner m. v. bygger 2 færgelejer, afgøre, hvad det ene koster. Der kan anlægges 3 forskellige synspunkter: 1) Hvad ville der spares, hvis dette ene færgeleje udelades. 2) Hvad ville det koste, hvis kun dette ene færgeleje blev bygget. 3) En mellemløsning. For storebæltsoverfarterne må det erindres, at færgerne i nogen grad bruges i flæng til overførsel af jernbanevogne og biler, og at det f. eks. for en jernbanevogn fra Sydfrankrig til Nordsverige kan diskuteres,

hvor meget af den samlede fragt, der skal tilfalde færgeoverfarten, hvad selve det, at en jernbanestrækning er afskåret af en færgestrækning koster, og hvem der bør betale for det ophold en godsvogn får, når sporbærende færger benyttes som automobilfærger.

Men selv om man forsøgte at finde acceptable tal, således som »Samfærdselskommissionen for hovedstadsområdet« (den såkaldte Kjørbo-kommission) i sin tid gjorde, synes det uden betydning i den offentlige diskussion, for af kommissionens betænkning fremgår, at S-banerne ikke giver overskud, og alligevel hævdes det den ene gang efter den anden, at S-banerne er en »guldgrube«.

Jeg kender et land, hvis statsbaner er organiseret som et aktieselskab med staten som eneste aktieejer, og det betyder, at der kan aflægges et bedre regnskab, for et aktieselskab skal jo ikke absolut give et udbytte, der svarer til en forrentning på 4½ pct.

## Ferie- og hotelophold

Læg turen til

### Moesgaard Skovmølle

Her får De altid en god kop kaffe med hjemmebagt – og godt smørrebrød  
Tlf. Århus 7 12 14

Jernbanepersonalet anbefales

### HOTEL HAFNIA

Jernbanegade 24 – Hjørring  
Noble værelser – 1. kl.s køkken  
Prima betjening – Telefon 1850

Spis og bo

### GRAND – Hobro

Telf Hobro 36 og 576  
Astrid og Villade Knudsen

Jernbanepersonalet anbefales

## Afholdshotellet

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

VI BOR PÅ

### CENTRALHOTELLET

Hadsten – Telefon 13  
Gode værelser og et godt madsted!

## Offentlige og private trafikmidler.

Efterhånden som systemet: hver mand sit køretøj, bliver nærmere en realitet end en ønskedrom, skulle man tro, at offentlige trafikmidler ville blive overflødige, men dette er ingenlunde tilfældet. Selv om de offentlige trafikmidler ikke på langt nær besorger så stor en del af den samlede trafik som tidligere, og selv om en del småbaner har vist sig urentable, betyder det ikke, at vi går mod en afvikling af offentlig trafik. Behovet for en sådan er stadig tilstede, om end det i nogen grad flytter sig, idet betydningen af privatbiler er større i nogle egne og områder end i andre. Om behovet skal tilfredsstilles med baner eller rutebiler er en sag for sig og kun et spørgsmål om, hvad der er bekvemtest og billigst. Da man i sin tid anlagde baner ud i de afsides og tyndbefolkede egne, var man vel nok klar over, at disse baner ikke i sig selv ville blive lukrative foretagender, men at de ville blive det for de pågældende egne. Dette viser sig at være rigtigt. Og når man nu nedtægger disse baner, sørger man da også for, at de bliver erstattet med rutebiler, selv om disse også må drives med tilskud, hvor trafikken på grund af de mange privatbiler ikke er stor nok til at bære en bilrute.

Har rutebilerne været en hård konkurrent til banerne, er privatbilerne blevet en endnu hårdere konkurrent for rutebilerne. Dette gør sig særligt gældende på de steder, hvor den samlede trafik er mindre stærk. Mellem tæt ved hinanden liggende større byer og i tætbefolkede områder vil der altid være nok at køre med. Men de mange små ruter, som fører fra en købstad eller en station en snes km ud til en lands-

by eller en lille kystby, mærker konkurrencen fra privatbilerne særlig hårdt. Selv i sommer-, bade- og ferietiden korer de ofte med kun en enkelt eller to-tre personer, og havde de ikke fortjenesten af de mange småærinder, de udretter for folk, samt posten og pakkerne, ville de ikke kunne eksistere. Dog dækker de et behov, der ikke kan imødekommes på anden vis. Der er jo altid nogen, der ikke selv har vogn, der skal eller vil transporteres til eller fra nærmeste station eller by.

Ikke mindre er behovet for offentlige trafikmidler i og omkring de store byer, i særdeleshed for hovedstadens vedkommende, og dette behov er hurtigt voksende. Men her gør lige det modsatte forhold sig gældende med hensyn til privatbilerne. Jo flere der bliver af disse, jo stærkere vil behovet for offentlige trafikmidler blive. Ganske vist tager bilerne en betydelig andel af den samlede trafik, men denne andel vil blive mindre, efterhånden som gader og veje bliver så overfyldt, at det bliver for besværligt at komme igennem og umuligt at finde et sted at sætte vognen. At løse problemet ved at nedrive bebyggelsen for at skaffe parkeringsplads og gøre gaderne bredere, som man visse steder har forsøgt sig med, viser sig at være en uhyre kostbar udvej og desuden ret nytteløs, fordi antallet af biler bliver ved at stige, indtil det ikke mere er nogen bekvemmelighed at køre i egen vogn. Og her viser det sig, at busser og sporgvogne bliver næsten ligeså stærkt hæmmet af overfyldningen som privatbilerne. Den eneste rimelige og tænkelige udvej af vanskeligheden er at udbygge nettet af by- og forstadsbaner under jorden eller hævet over gadernes niveau. Kun således kan man skabe mulighed for hurtig, bekvem og præcis transport af det stadigt voksende antal mennesker, der dagligt skal befordres mellem forstæderne og den indre by. Derfor bør man ikke tove med at iværksætte den udvidelse af banenettet i og omkring København, der nu endelig er besluttet. (Kan man, som det siges, ikke få teknikere nok til dette arbejde, mon man så ikke ligeså godt på forhånd kan opgive tanken om broer over Storebælt og Øresund?)

For fjerntrafikken og den internationale trafiks vedkommende er konkurrencen fra privatbilerne ikke særlig mærkbar for banerne, omend i nogen grad for busserne. Ganske vist tager privatbilerne en betydelig del af trafikken, men da den samlede trafik er så stærkt stigende, er der ingen tilbagegang at spore for banerne og bliver det næppe. Der vil altid være folk nok, som ønsker at rejse hurtigt, bekvemt og sikkert og derfor tager med tog.

Pacific.



# BILLETSYSTEMER

|                    |      |         |        |  |  |
|--------------------|------|---------|--------|--|--|
| <b>BELLGRAPHIC</b> |      |         |        |  |  |
| FRA                | TIL  | ENKELT  |        |  |  |
| C.B.R.             | PK.  | GD      | TILLÆG |  |  |
| DATO               | PERS | DOBBELT |        |  |  |

2890



|          |  |
|----------|--|
| 2890     |  |
| VOKSEN   |  |
| 30 ØRE   |  |
| ULTIMATE |  |

AKTIESELSKABET

# SYSTEMEX

BORGERGADE 15 - KØBENHAVN K - PALÆ 2890



## Færge ruter

**Ha s-Egense færger**  
6 morgen til 24 nat.  
Overfart ca. 5 min.  
Afg. Egense hv. hele time.  
Afg. Hals 10 min. senere.

*Færger sejler uafbrudt i overfartstiden, naar der er ventende biler. Fri højde v. broen 4 m*  
Tlf. Mon 91 (10411)



**HALS-EGENSE**

**Ballebro**   
**Hardeshøj**   
2 FÆRGER i PENDULFART  
NORD-ÅLS FÆRGETART A & B AARHUS

## AARHUS - HALMSTAD

med

### »Prins Bertil«

Med Europas mest moderne bilfølge er der daglig direkte forbindelse mellem Aarhus og Halmstad — den store, centrale havneby i Vest-sverige, der ligger bekvemte for alle forbindelser i Sverige. Halmstad er centrum i den vestsvenske rivierakyst med store sandstrande og smukke lippepartier. M/S „Prins Bertil“ tager 90 personbiler og 900 passagerer. Der er to store 1. kl.s restaurationer med dansk og svensk køkken, internationale priser på drikkevarer, tobak, chokolade o.s.v. Færgeren er forsynet med danse-

saloner, TV-saloner og hvilerum. Der er køyter til rådighed under overfarten og til overnatning i Halmstad.

Fra Danmark:  
Mandag—fredag,  
lørdag—søndag  
Afg. Århus kl. 17.30  
og kl. 8.00.

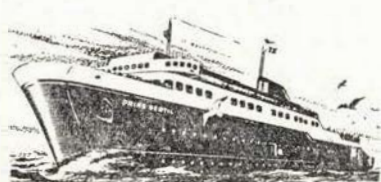
Ank. Halmstad kl.  
23.45 og kl. 14.15.

Fra Sverige  
Afg. Halmstad daglig  
kl. 1.00. Ank. Århus  
daglig kl. 7.15.

**Billetter hos genrat-agenten: Anders Bendt, tlf. Århus (061) 3 19 11** eller ved de autoriserede rejsebureauer.

Luksurejse til hverdagspris med den centrale færge.

## AARHUS-HALMSTAD: KATTEGATS BLÅ BÅND



## Valuta til broen.

Vi har mageligt råd til at bygge en Storebælts-bro. Vi har masser af penge, og har vi ikke nok, kan vi lave flere. Kroner altså. Broen vil koste et par milliarder, regner man med. Det gør ikke noget, om den så kostede tre milliarder. Vel at bemærke, hvis det kun er kroner, det drejer sig om. Men ulykkeligvis kan vi ikke klare den med kroner. Omkring halvdelen af beløbet, måske mere, vil vi sikkert blive nødt til at betale i udenlandsk valuta, enten direkte eller indirekte. Og har vi denne valuta til rådighed? Det har vi ikke. Vi kører med en beholdning af fremmed valuta på godt en milliard, og det er det aller-allermindste vi kan have, siger de kloge mennesker gang på gang, til støtte for vor udenrigshandl.

Altså vi kan ikke tage de penge til at bygge bro for. Der er således ikke anden udvej end at låne, og dette kan vel nok lade sig gøre. Men der er det ulykkelige ved lån, at de skal forrentes og betales tilbage. Med andre ord: Hvis vi låner pengene, sætter vi os for en betydelig årlig udgift i fremmed valuta mange år frem i tiden. Og kan vi indtjene denne, når det i forvejen kniber for os at holde stregerne lige? Ellers bliver der ikke anden udvej end at nedsætte vort forbrug på andre områder.

Vi vil nu så gerne have den bro. Vi har det som manden, der så gerne vil have en bil, selv om han i forvejen hænger på den med økonomien. Han synes efterhånden, at han ikke kan undvære den, og han har så hårdt brug for den, til at køre en tur med familien, og til, hvis han skal et sted hen. Han kan ikke sige bestemt, at bilen vil forøge hans indtjeningsmuligheder, men han tror det nu nok.

Man tror jo, hvad man helst vil tro, og bilen skal sandelig nok blive brugt, hvis han får den. Broen skal også nok blive brugt, det har ingen nød med det. Vi har hårdt brug for den. Tror vi da. Men for en uhildet betragtning ser det ud, som om det går akkurat ligeså godt med færgerne.

En valutakyndig bankmand skriver om broen og valutaen i dagspressen bl. a. følgende:

Med faldende valuta-indtægter for vort vigtigste eksport-erhverv, landbruget, med stigende liberalisering af importen og muligheden for en dansk tilslutning til det europæiske fællesmarked, med den deraf flydende usikkerhed for både vort landbrug og vor industri, vil der næppe findes en dansk politiker, som vil gå ind for en sådan forøget af vore udenlandske gældsforpligtelser, som bygningen af en Storebælts-bro formentlig vil betyde.

Var det ikke på tide, vi manede det brospøgelse i jorden igen og glædede os over,

at vi i det hele taget har råd til, eller i hvert fald tager os råd til, at køre bil inden for vore respektive landsdele?

Aros.

## Skivebremsen på jernbanevogne.

British Railways er de første, som indfører den nyeste udvikling inden for bremseteknikken. De første jernbanevogne med skivebremsen er allerede i drift. 212 gods-vogne, der indgår i ekspresstogtrafik, prøvekører systemet for tiden.

Moderne jernbanevogne er konstrueret til at være i drift i lange perioder med et minimum af vedligeholdelse, og fornyelse af bremseklodser på en i øvrigt tjenstdygtig vogn er ofte den eneste grund til at tage den ud af drift.

Skivebremsen skulle medføre besparelser i vedligeholdelse, da de små bremseklodser holder længere, og selv om de konventionelle bremseklodser er billigere, skal de fornyes alt for ofte på ekspresgods- og passagervogne. Det er selvfølgelig også en principiel fordel, at skivebremsen arbejder med en mere konstant bremseevne uden uheldige indflydelser af termiske effekter som f. eks. fading. Disse fordele er af særlig interesse for hurtigtgående vogntog, men der er endnu en del problemer, som skal løses.

Princippet i skivebremssystemet er dette: Bremsen er en automatisk regulerende 2-trins bremse. Når vognen belastes til 66% kapacitet, vil bremsecylinderarens angrebspunkter automatisk forøges. Dette foregår via et stangsystem til vognens fjederophæng.



## Vi har modtaget . .

## Jernbane-betragtninger

Jeg har modtaget det, som sædvanlig, fortræffelige nummer af Jernbane-Bladet, men der var et par ting, som jeg kunne lide at kommentere. Først hr. »G«s artikel om OMBs skinnebus. Han skriver, at den passende kunne indsættes på OKMJ i badtogene. Ha, — det er ikke for at genere ham, men mon han nogensinde har set et badetog komme fra Kerteminde en søndag aften. Det er et meget opløftende syn.

Jeg mædsender et billede, der giver et lille indtryk af et sådant badetogs ankomst til Odense. Toget er lige ankommet, og det består af en af de store motorvogne som trækraft plus 7 toakslede personvogne og en pakvogn til alle cyklerne. Billedet er taget i 1959 da vi havde en rig-



tig sommer, men selv i år har der været store badetog på OMKJ, og det bliver der igen når vi engang får sommer af den gode gamle slags. Det vil ses at perronen er myldrende fuld af mennesker, som det sikkert vil volde lidt vanskelighed med at få plads til i et skinnebustog.

Der var fornylig en artikel i bladet om folk, der røg i en ikke-ryger afdeling, og til det kan jeg give en noget flov kommentar. Den eneste gang jeg har været ude for det, var da tre af DSBs egne folk engang rejste i kupé sammen med mig, og jeg må desværre fortælle, at de var smækfulde tillige med. De var ganske vist i civil og uden for tjenesten, men alligevel.

Der var desuden en udtalelse, der fik mig til at ryge helt op i loftet af arrigskab. Det var den om Stationsforstanderen i Tønder. Hvor jeg forstår ham. Han har sikkert arbejdet i mange år på at få transporten til de mange kunder i Højer, og arbejdet på at beholde dem til DSB, og hvilken tak får han? Jeg forstår han er bitter. Det er jo også en mærkelig sidebanepolitik DSB fører. Hvis vi nu tager Svendborg-Nyborg-banen, som med alle til rådighed stående midler skal nedlægges. Skønt den i SFJs tid var på højde med Svendborg-Odense-banen i økonomi. Man går efter min mening noget for vidt, når man sylter 20 godsvogne en uge i Svendborg for at det skulle vise, at Nyborg-banen ikke kunne betale sig. Det er en noget strenge historie, som man vil sige ikke passer, men jeg har det desværre fra pålidelig kilde. Det er jo ikke altid lige opløftende at være interesseret i DSB, når noget sådant finder sted.

Og hvad er det dog for besynderlige køretøjer man benytter på disse sidebaner? En Mo eller Mp-vogn, der smider lige så meget olie i ballasten, som der kommer i motoren. Håbløst forældet allerede efter krigen. 62 t massiv motorvogn, der næsten er til grin for udlændinge og forsåvidt også herhjemme!

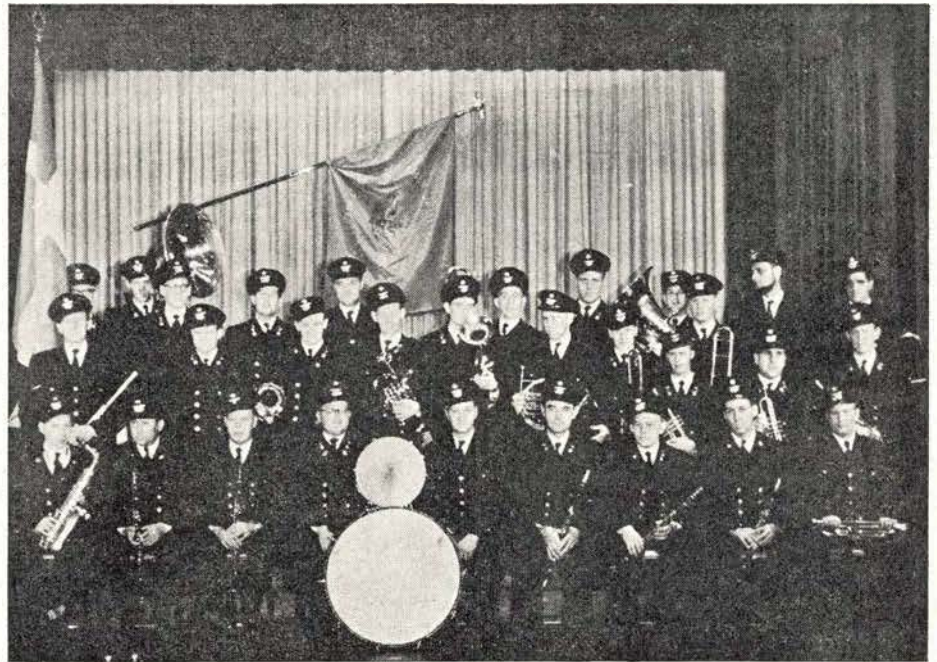
Nej, se på OHJ's fine motorvogne, der ikke kører rundt med et overflodigt ton.

Bemærk deres fine gang og smukke udseende. HGC.

# Københavns Jernbane Orkester

## 40 års jubilæum

fejres den 28. oktober



Københavns Jernbane Orkester 1959

Den 12. oktober passerede Københavns Jernbanenorkester af 1921 dagen for sin 40 års stiftelse. Ja, det er egentlig ikke helt ærligt med 40 års musik, for i begyndelsen måtte man nøjes med at spille kort! for sagen var den, at man havde ingen penge til at købe instrumenter for, og man ville på den måde se at få samlet en startkapital.

Det var i amatørorkestrenes barndom. På den tid fandtes kun Sporvejsfunktionæ-

ernes Musikforening, og det var med dette orkester som forbillede, at man startede KJO, som orkestret nu hedder i daglig tale, og det var iøvrigt også med sporvejsorkestrets dirigent — Lottenburger — at KJO startede.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at de gennem de 40 år har været noget af en kamp for KJOs skiftende bestyrelser at holde foreningen og dermed orkestret i live, og altid har det knebet med økono-



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



## Skoler 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.

### Hammerum Efterskole

(Herningegnen)

nyoprett. nybyg. Drengene 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.

### 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. Pro-  
gram sendes. Understøtt. kan søges.

### Eriksminde Efterskole

pr. Boulstrup, tlf. 142 (syd for Århus).

Nybygget moderne skole.

5 og 8 mdr.s kursus for piger og drenge  
(14—18 år)

fra 3. nov.—30. marts og 30. juni.

Alm. skolefag + erhvervsbeton. liniefag.  
Skoleplan og skemaer til understøttelse  
sendes.

Kis og Thjelle Raunkjær.

### Østjysk Ungdomsskole

Odder — Tlf. 40193

Sommerskole for unge piger (14—18 år)  
i 5 mdr. fra maj. Alm. undervisn., hus-  
holdning, kjolesyning, vævning. 8 timers  
ugentlig engelsk efter ønske. Plan og op-  
lysning om understøttelse sendes.

Agnes og J. Slotsbo-Nielsen.

### SNOGHØJ Folkehøjskole

pr. Fredericia. Tlf. 119.

Alm. højskole m. sprog og nordisk-  
europæisk hold.

Lærere og elever fra hele Norden.

### VIVILD Ungdomsskole

Drengene: November—april

Piger: Maj—oktober

Særundervisning i dansk, engelsk,  
håndgerning og maskinskrivning

Alice og Valdemar Larsen

Kundskab

er magt . . . !

mien, og bedre er det selvfølgelig ikke i dag, hvor man passerer jubilæumsdagen med en kassebeholdning på 10 kr.! Med øjeblikkets priser på instrumenter, instruktion, noder o.s.v. er det forståeligt, at der skal mange penge til for at holde orkestret i gang.

Gennem årene har det også knebet med at få stemmerne i orkestret besat. På grund af de skiftende tjenester døgnet rundt og de mange forskellige arbejdspladser, har det altid været svært — meget svært — at få alle orkestrets medlemmer samlet til musikøvelserne. Det tjener derfor dirigenterne til ære, at de gennem årene har haft tålmodighed til, trods dette handicap for orkestret, at arbejde med dette, så det alligevel til tider har været muligt at opnå en antagelig musikalsk standard.

### KJO i dag.

Lige fra starten har foreningen virket som selskabelig forening, for derved, dels gennem passive medlemmer og dels ved overskud fra fester, at kunne skaffe penge til driften af orkestret. Men de senere års svigtende interesse for foreningsliv, har medført, at også KJO har måttet indstille det selskabelige arbejde, og kun hellige sig det musikalske.

Det er derfor også værd at notere, at orkestret med sine 35 mand, indtager et særdeles fint musikalsk standpunkt, således at det på værdig måde kan varetage de repræsentative opgaver, som orkestret mere og mere benyttes til. Det filantropiske arbejde som orkestret altid har set som sine kære pligter, Svagføretøgets afgang, Børnenes Kontor, Fagenes Fest og de mange, mange andre lejligheder, hvor orkestret medvirker.

## Jubilæumsfesten den 28. oktober

DFJ Københavns fællesafd. har altid støttet KJO så godt som det har kunnet lade sig gøre, og kun med afdelingens bistand er det muligt at afholde en jubilæumsfest af nogenlunde format. Festen af-

holdes på Folkets Hus, Enghavevej, lørdag d. 28. oktober kl: 18.30.

Bremens Jernbaneorkester (35 mand) kommer herop som KJOs gæster i dagene d. 28. og 29. oktober. Dette orkester indleder festsæftenen og som sædvanlig møder fællesafdelingen med de fineste solister, der kan skaffes.

KJOs program for festdagen d. 28. oktober ser sådan ud:

Kl. 6.55 ankommer Bremens Jernbane Orkester til Kh.

» 10.00 marcherer orkestrene gennem byen til Sølvgade 40, hvor generaldirektør Skov tager imod.

» 12.30—15 reception i Trafiketaternes mødesal, Trommesalen 2, 5. sal, København. Blomster er altid skønt, men, når vi nu ved, at KJO slet ingen vaser har, men derimod en tom pengekasse, var det så ikke en idé, at lade det evt. påtænkte beløb til blomster gå til den fortsatte drift af KJO? Mange bække små, gør som bekendt en stor å, og på denne måde vil det være muligt at give KJO en jubilæumsgave, som vil være KJO til virkelig gavn!

» 18.30 festsæften i Folkets Hus, Enghavevej, med afsluttende dans til kl. 1.

Søndag den 29. oktober.

Kl. 10.00 udflugt med DSB busser for Bremens Jernbane Orkester — først gennem byen og derfra til Hillerød.

» 22.30 afrejser Bremens Jb. Orkester fra Kh.

Vi ønsker hermed Københavns Jernbane Orkester tillykke med jubilæet med ønsket om de bedste arbejdsmuligheder og gode resultater i årene, der følger.

Rybro.

### ÅGÅRD UNGDOMSSKOLE Agård (v. Kolding)

PIGER: Maj—september

DRENGE: November—marts

Almindelige skolefag og SÆRFAG med henblik på

praktisk erhvervsuddannelse

Skoleplan sendes.

Elin og Niels Birketoff.

Telf. Agård 124



# Karolines oplevelser . . .

## Karoline har opdaget —?

Man skal aldrig have hemmeligheder for sin kone, for eller senere bliver det opdaget, og så er den gal. Jeg har igunden heller aldrig skjult noget for Karoline, sådan af betydning da. Men naturligvis kan man ikke fortælle sin kone alting, ligesom man heller ikke sætter synderlig pris på, at få alle hendes ubetydelige oplevelser refereret. Der kan jo være så mange småting, som ikke kan interessere hende, og der kan være ting, som slet ikke kommer hende ved. Men altså: stort set fortæller jeg hende alt, hvad jeg mener kan have hendes interesse, hvis jeg da husker det. Stort set ja. Men jeg må alligevel nok i en enkelt henseende have set for stort på det, for forleden morgen, jeg kom hjem fra nattjeneste, modtog hun mig i døren. Den stod på jordskælv.

»At du ikke skammer dig. Luk døren.«

Hun var rød i hovedet, øjnene gnistrede og stemmen dirrede af arrigskab. Den var gal, grusom gal, kunne jeg skønne. Jeg prøvede forsigtigt at lægge en arm om hende for at berolige. Men »klask«, hun drev mig en med flad hånd på siden af hovedet, så det sang.

»Rør mig ikke. — Din — din sjoever. — At du ikke skammer dig.«

Jeg blev mere forbavset end vrede, men beherskede mig og sagde spagfærdigt:

»Jeg skammer mig sandelig også så meget som jeg kan. Når man får sådan en på kassen af konen, for man er vel inden for døren, må der være alvorlig grund til at skamme sig.«

Det var mig imidlertid umuligt, at tænke mig nogen grund til hendes fortørnelse. Jeg hængte kasketten og jakken fra mig og spurgte blidt:

»Er der noget, min lille pige er ked af?«

»Ked af? Hvad bilder du dig ind? Jeg er ikke *din lille pige*« (hun vrængede ordene) »det skal du endelig ikke tro. Det er et overstået stadium. Åh, din bandit. At jeg nogensinde har været så blåøjet at stole på dig. Sådan en — sådan en — —«

Hun stak i at tude. Jeg brød forgæves mit hoved med at finde ud af, hvad der kunne være i vejen, og prøvede at trøste hende, men det var håbløst. Hun kunne ikke sige noget for græden og slog efter mig, da jeg prøvede at kærtegne hende. Hvad gør en mand i en sådan situation? Går sin vej og smækker døren hårdt i efter sig? Lader som ingenting og går i seng? Spørger om vi ikke skal have morgenmad? Eller giver hende en endefuld? Jeg overvejede alle mulighederne. Det er altid godt at overveje, så man ikke farer til at gøre noget, man bagefter fortryder. Gå sin vej når man er sulten, søvrig og træt, ville da være tosset. Gå sulten i seng efter en droj nattjeneste ville da også være skort. Jeg standsede ved morgenmadsen, det ville i hvert fald være det mindst farlige:

»Skal vi ikke have noget at spise?«

»Det — kan — du — selv — om,« hikkede hun frem.

»Nå, ja. Så laver jeg kaffe til os.«

Jeg gik ud i køkkenet og begyndte. Men så blev jeg efterhånden ærgerlig. Jeg gik ind og tog hende meget bestemt om skuldrene, rystede hende lidt og sagde i en temmelig alvorlig tone:

»Kære lille Karoline, vil du så være så venlig at sige mig, hvad der er i vejen?«

Det var første gang i alle mine dage, jeg har talt hårdt til hende, og det var måske derfor, det virkede omgående. Hun

## Benyt Advokater

i alle livets retsforhold

Landsretssagfører

**E. Lund-Sørensen**

Søndergade 4-6, Århus.

Tlf. 2 56 00

ESBJERG

Lrs. I. Andreasens eftf.

**M. Maltha Rasmussen**

Slotsgade 30 - tlf. 88 og 5488

Vorrm efter ønske

ved det økonomiske

**Søby Oliefyr**

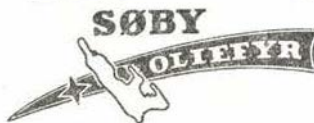
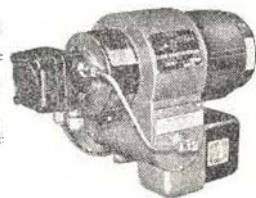
med Danfoss automatik

Kr. 1285,- Narmeste

forhandler anvistes.

Forbedrede anlæg i

enkeltstående anlæg.



FA.: SØBY OLIEFYR SØBY ÆRD tlf. (0958) 201

Salgschef Kaj Andersen, tlf. Faaborg (0961) 1195

Salgskontor: Fa. AGENZIA

Lyngbyvej 385 - telf. Gentofte 6003



BRABRAND

Løgstør - Vejen - Næstved

UNIFORMER I MERE END 100 ÅR



Når De lægger uniformen . . . . .

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

**I. B. SCHILDER**

Nørregade 7 - København K - Central 2058





## Skoler og kurser

### 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.

### Agerskov Ungdomsskole

Agerskov, tlf. (048) 33315  
**PIGSKOLEN 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 Mandoe.

### Gylling Efterskole

3. november-30. marts  
Skole for unge 14-18 år.  
Almindelig skolefag, handelsregning, engelsk og evt. ordblindeundervisning  
Særfag for unge piger og drenge.  
Telf. Gylling 64 H. Thure.

### VINDING husholdningsskole Veje

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.



Nyoprettet, begynder 3. novbr. 1961 med  
5 mdr. skole for unge mænd novbr.-april.  
5 mdr. skole for unge piger maj-oktober.  
Alm. skolefag, liniefag, husholdning, vævning, sløjd og sprog. Oplysn., skoleplan og skemaer til ansøgn. om underst. sendes.  
**RUTH OG HARALD ANDERSEN**  
Indtil 1. oktober er vor adresse:  
Hong Husmandsskole, Tranevej 9, Hong.

svarede ikke, men pegede ind på spisebordet. Der lå en halv snes årgange af JERNBANE-BLADET. Så gik det op for mig, hvad der var galt.

Jeg har i sin tid sagt til hende, at det blad var noget foreningsludder, der ikke kunne interessere hende, og jeg havde omhyggeligt gemt dem væk efterhånden. Men så er der sket det, at det sidste nummer, der var kommet dagen for, var blevet liggende fremme. Hun har så kigget i det, fundet noget om sig selv og derefter fundet alle de gamle blade frem. Hun havde sikkert ikke sovet hele natten. Jeg overså situationen. Det kunne være meget værre:

»Har de stakkels blade fornærmet dig?«  
»Det spørger du om. Alt det der står om

mig, alle mennesker kan læse det.«

»Ja, hvad så? Der står ikke et eneste ondt ord om dig. Tværtimod, der står mange gange, at du er verdens dejligste, klogeste og sødeste kone. Tænk dig dog om.«

Jeg var godt klar over, at det i virkeligheden ikke var det, der stod, hun var gal over, selv om hun troede det. Men derimod det, at hun ikke havde vidst noget om det. Måske begyndte det at gå op for hende, for hun sagde:

»Du burde da i det mindste have snakket med mig om det.«

Så gik hun ud og lavede kaffe.

lady.

## Cirque de Gavarnie (Pyrenæerne)

### Sommer 1961.

#### Ved verdens ende.

Så. Nu er vi der. Længere kommer vi aldrig. Her hører alting op. I en halv-cirkel foran os står lodrette klippevægge som et vældigt amfiteater i en højde af ca. 600 m over det sted, hvor vi står. Indtrykket er overvældende, langt stærkere end ovenfor de vilde bjergpartier med himmelhøje tinder. Selv om vi har set, at bag disse massive stenvægge hæver sig, på grænsen til Spanien, Pyrenæernes højeste toppe, har man alligevel en fornemmelse af at stå ved verdens ende.

Bussen fra Lourdes, pilgrimsbyen, har kørt os så langt, den kunne op gennem den stadig snævrere dal langs floden, der snart styrter sig broende gennem dybe, snævre slugter, snart flyder roligt og jævnt, udvidende sig hvor der er plads. I den lille triste stenby Gavarnie endte vejen, og ville man længere, måtte det ske på

heste- eller æselryg. Er man fodsportsmand, har solidt fodtøj og ikke er bange for at vade i vand til over knæene, kan man naturligvis gå de sidste 4-5 km ad den snævre bjergsti fyldt med lostliggende store rullesten, op og ned ad stejle skrænter og gennem hidsige bjergstrømme. Vi valgte ridedyrene, og der fulgte en fører med. Men når man ikke er trænet i den ædle ridetekunst, og hvem er vel det nu til dags? er det absolut ikke nogen behagelig tur. For selv om dyrene er kendt med vejen, går i rolig skridtgang og omhyggeligt udvælger og prøver de steder, de sætter fodderne, sidder man med en temmelig usikker fornemmelse, når de klatrer op ad skrænter og endnu mere, når de står på hovedet nedad. Ærligt talt, vi gruer alle for tilbagevejen, men vi bider det i os og taler ikke derom.

Når jeg tænker mere over det, er det

## Ligeså uundværlig

### JERNBANEN er for TRAFIKEN



### er STATSANSTALTEN for LIVSFORSIKRING





»Ved verdens ende«

måske forkert at kalde det verdens ende. Det var tværtimod, som om det er her, verden begynder. Rundt om fra klippesiderne springer kilder frem med krystal klart vand, større og mindre, nogle højt oppe fra, andre længere nede. Den største styrter sig over 400 m gennem luften, inden den tordnende når bunden. Overalt hører man vandet. Det risler og klinger, synger og plasker, bruser og broler, og hernede på bunden i den vældige arena finder vandet sammen i een strøm, der haster ned gennem dalen, mens den modtager tillob af hundreder større og mindre bjergstrømme, født som den selv af den smeltende sne på højderne, for endelig at blive til en rigtig flod, der sindigt snor sig gennem fladlandet neden for bjergene, ud mod Atlanterhavet. Men det er her, det begynder. Det hele ender og begynder her.

● Og dog, verden er jo rund og kan derfor hverken have ende eller begyndelse. Bag nogle klippestykker og et vantrevet beskads står et gammelt skilt: Passage livsfarligt. Jeg ser ingen passage-muligheder, men føreren fortæller, at man bag skiltet kan klatre op til en sti, der fører over Rolandpasset til Spanien. Passet er den breche, Roland, sagnheften, huggede

i bjergkammen i forgæves forsøg på at odelægge sit gode sværd Dyrendal, så det ikke skulle falde i fjendens hænder, når han selv faldt efter forgæves at have kaldt på hjælp ved at blæse i hornet Olifandt, der kunne hores over den halve verden.

L.

## Til og fra læserne

Resultatet af lodtrækningen om bøgerne, der var bekendtgjort i nr. 7, blev således:

- Nr. 1. Trafikkontrollor A. K. Pedersen, Høllerup (9).  
 » 2. Revisor E. Wilhelmsen, Virum (8).  
 » 3. Pakmester K. E. Sørensen, Kh. (7).  
 » 4. Bancafd. bibliotek, Solvgade (6).  
 » 5. Trafikass. Bache, Hundested (7).  
 » 6. Togbetj. A. C. Madsen, Odense (11).

Redaktionen takker for de mange, mange velvillige udtalelser og hilsener, som vi har modtaget i den seneste tid.

Ligeledes tak for indsendte billeder og artikler, men vær nu ikke ked af, at det måske ikke kommer med i de første numre, det kommer altsammen!

Så er der atter bøger til gratis fordeling blandt bladets læsere. Send et brev-kort med Deres ønske til Jernbane-Bladet, København F.

### Sidste frist den 15. november

1. Efter hundra år. Ca. 100 sider billedværk om SJ i anledning af banernes 100 års jubilæum.
2. Er bana — järnvägen. 70 sider, oplysninger om SJ.
3. L'Annee Ferroviaire 1961. 512 sider, illustreret.
4. Schönes Bad Reichenhall. 130 sider, gennemillustreret bind om den kendte badeby i Bayern.
5. Die Rechenmaschine und das Gehirn. 80 sider om regnemaskineteknik og brug.
6. Eisenbahn Verkehrsdienst. 388 sider om jernbanernes trafiktjenester.
7. Model Making in Schools. 116 sider, illustreret, i forlagets karton-indbinding.

**ELEMENT**  
**Garager**  
 ETERNIT  
 ELLER KLINKERBETON  
 Med rulleport eller vippeport,  
 leveret og opstillet. Ring eller  
 skriv om alle oplysninger.  
**Chr. Bach**  
 ØVELLING PR LANGAAS TVE HELSTRUP 57

God instruktion  
 betyder forebyggelse af  
 mange ulykker

. . . går overalt —

*Nicolaisens kaffe*

— overgår alt . . .

Motorer - Dynamoer - Reparationer - Skibsinstallationer  
 Fabrikinstallationer og automatiske anlæg

**NORDELEKTRO**  $\frac{A}{S}$

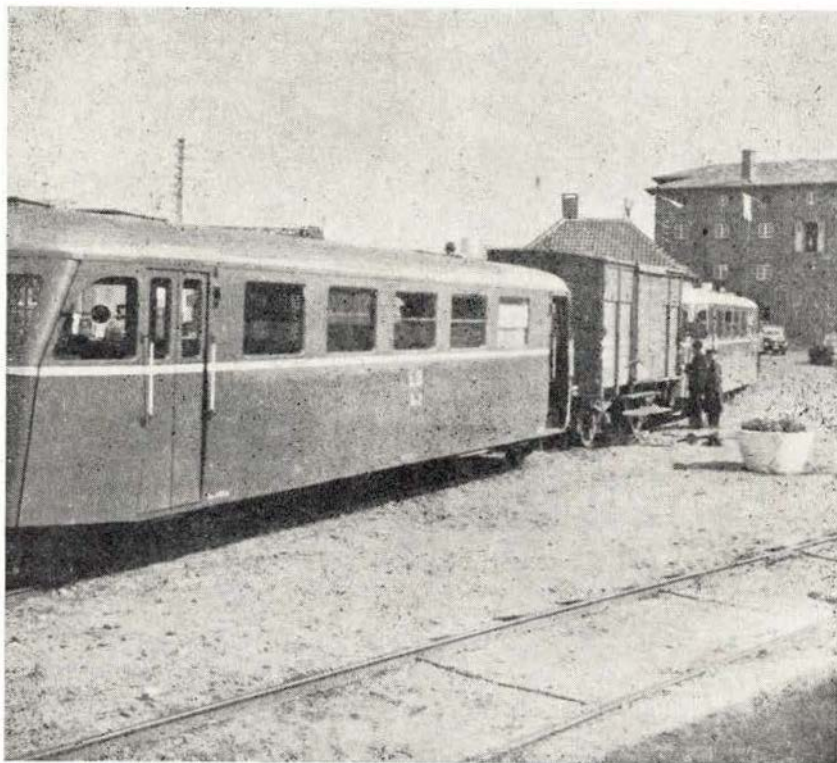
KØBENHAVN - LANDSKRONAGADE 56 - TELF. RY. +8050

Aalborg: Hjørring: Frederikshavn:  
 Strandvejen 31, tlf. 1 45 33 Danmarksg. 20, tlf. 1995 Danmarksg. 5, tlf. 21238



# Langlandsbanen 50 år

TEKST OG FOTO: „G“



Langlandsbanens skinnestov

I en børnerig tid — i en tid, hvor der var mange planer om ligeså mange baner, der dog langt fra alle blev realiseret — fødtes også L. B.

Den 5/10 1911 var banens første dag som offentligt transportmiddel, og passagerer af samme dato i 1961 markerer altså, at det runde tal 50 år er nået, at Langlandsbanen i et halvt århundrede har tjent sin egn — sin o — og tjent den tro, så tro, at der burde levnes mulighed for tjenervirksomhed i endnu en årrække.

Når man, trods dette allerede nu kan fastslå, at terningerne er kastede, må man retfærdigvis fastslå, at overskridelsen af Rubicon i form af Langlandsbroen, er det, der med sin slagskygge formørker billedet i en sådan grad, at banens livsværk skal afsluttes med udgangen af september 1962.

Den opnåede 50 års fødselsdag bliver altså den sidste; banen falder om man så må sige i sin bedste alder.

Hermed bliver vel i virkeligheden Danmarks første »jernbane« jernbaneløs når bortses fra Romo, hvis tidligere særprægede lokalbanen ikke tæller i denne henseende.

Det koster at blive landfast — også andet og mere end penge.

Dette var et sidespor.

Det bør ikke være en nekrolog, men derimod en hyldest til en jubilerende bane.

## Historisk

set var der langt forud for 1911 tanker og planer om øens plads i jernbanekaplobet, idet der så tidlig som 1884 af driftsbestyrelsen Dyhr, SFJ, blev søgt koncession på en bane Rudkøbing—Spodsbjerg. Rigsdagen gav imidlertid dette projekt en så kølig modtagelse, at det blev lagt på is. I 1906 fremkom forslag om nuværende linieføring, men med 1 meters sporvidde. Jernbanekommissionen anbefalede at nøjes med strækningen Rudkøbing—Spodsbjerg, hvilket af SFJ blev udnyttet til et forslag om at anlægge denne bane, men med kun 750 mm sporvidde.

Diskussionerne var flere og længere end det her er stedet at berette om, men slutresultatet blev en ved lov af 5/5 1908 vedtagen linieføring, som vi i dag ser den i praksis.

Udstikning begyndte 1908 og var beregnet færdig pr. 1/6 1911, men vanskelig-

heder forrykkede denne dato med 4 måneder.

I dag oprettes færgeruter for et godt ord og i stort tal selv over meget store afstande, men der var en gang, hvor vand var af det onde, hvor man i størst muligt omfang lagde det faste land til grund for trafikens veje.

Vi har mulighed for at konstatere dette netop på Langland, hvor der blev arbejdet på — og hvor man ventede sig meget af — en på-langs-forbindelse, hvis nordlige del Skrobelev-Lohals er vist stiplede på hosstående kort.

Så megen realitet var der i tankerne, at der sysledes med tanker om damplokomotiv med forholdsvis stor drivhjulsdiameter og med relativ høj rejsehastighed til følge, altså en vis forløber for ruten Korsør—Lohals.

Imidlertid blev det ved de nu eksisterende linier af ialt 34 km's længde, og hvoraf den tværgående linie trods alt fik og har (nu mest pr. rutebil) en vis transitbetydning.

## Driften

gennem de 50 år.

Ja, hvad skal man plukke ud af de mange blomster, der er samlet i jubilæumsbuketten for at fremdrage det for netop det banesystem særprægede?

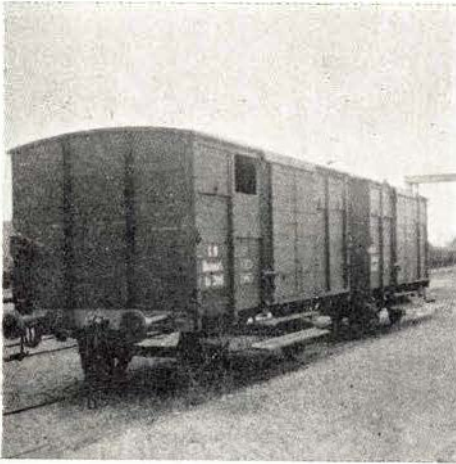
at stationernes »sporfacade« med (som oftest) den særprægede tagbue er ligesom en fortsættelse af øens småbakker.

at Rudkøbing station vel fik landets eneste ur, hvor alle døgnets 24 timer var afsat i fortsættelse af hinanden, og hvor sovnlige morgenrejsende nok jævnlig har måttet se på uret endnu engang

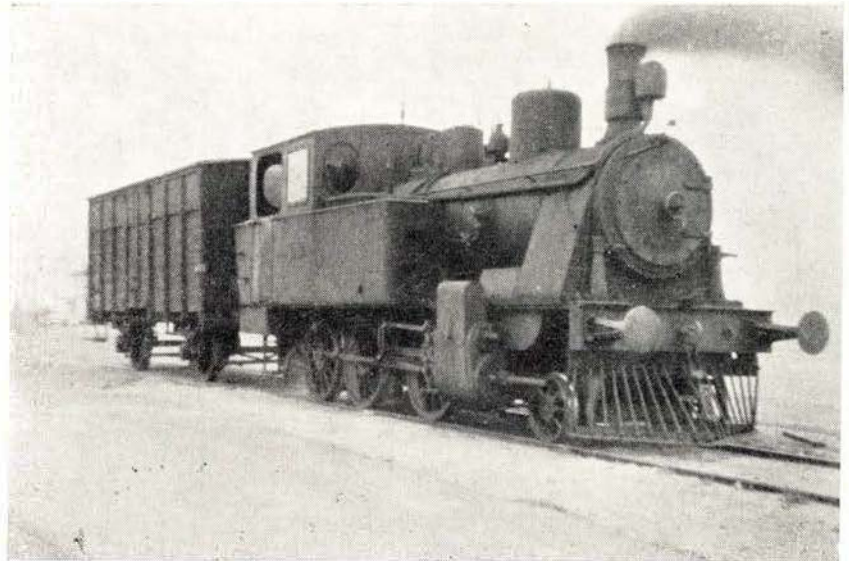


C 21 (forrest) og C 22 som reserve i Rudkøbing





L B lb 209 og 211, der begge kan køre i skinnestog



L B loko vinteren 1952

Foto: O. G. Søndergaard

af en enkeltbillet i 1911 kostede 1,20 Rudkøbing—Bagenkop og 80 øre Rudkøbing—Spodsbjerg mod 4,20 hhv. 1.80 for tilsvarende befordring i dag.

af Skrøbelev er ubetjent på visse tider, og at togpersonalet selv »vælger« deres linie, dog efter nøje brugsanvisning i banens tjenestekøreplan.

af materiellet ved åbningen, i 1936 hhv. i 1954 omfattede:

|                       |    |    |    |
|-----------------------|----|----|----|
| damploks              | 4  | 4  | 3  |
| motorvogne            | 0  | 4  | 4  |
| personvogne           | 9  | 6  | 3  |
| rejsegodsvogne        | 2  | 2  | 1  |
| lukkede godsvogne     | 20 | 22 | 19 |
| åbne godsvogne        | 16 | 14 |    |
| skinnibusser          | 0  | 0  | 2  |
| skinnibuspåhængsvogne | 0  | 0  | 1  |

af der i banens skinnestog jævnlig befordres lukkede godsvogne, hvilket i øvrigt tidligere har været omtalt i bladet.

af de oprindelige 22,45 kg skinner stadig er fuldt anvendelige.



Spodsbjerg station.

Man er hejgærderet, der er både signal og sømærke

af den ret omfattende rangering i Rudkøbing udføres af 2-akslet motorvogn i mangel af traktor.

af der tidligere pr. år i forbindelse med Odense sukkerkøgeri befordredes ca. 10.000 t roer og ca. 3500 t rocaffald mod nu praktisk taget ingen af disse transporter.

af togenes gennemsnitlige akseltal i tidens løb eksempelvis har været følgende:

|      |      |
|------|------|
| 1921 | 10,0 |
| 1931 | 4,2  |
| 1938 | 3,9  |
| 1944 | 7,6  |
| 1957 | 5,1  |

af det økonomiske resultat i de samme år har været som følger:

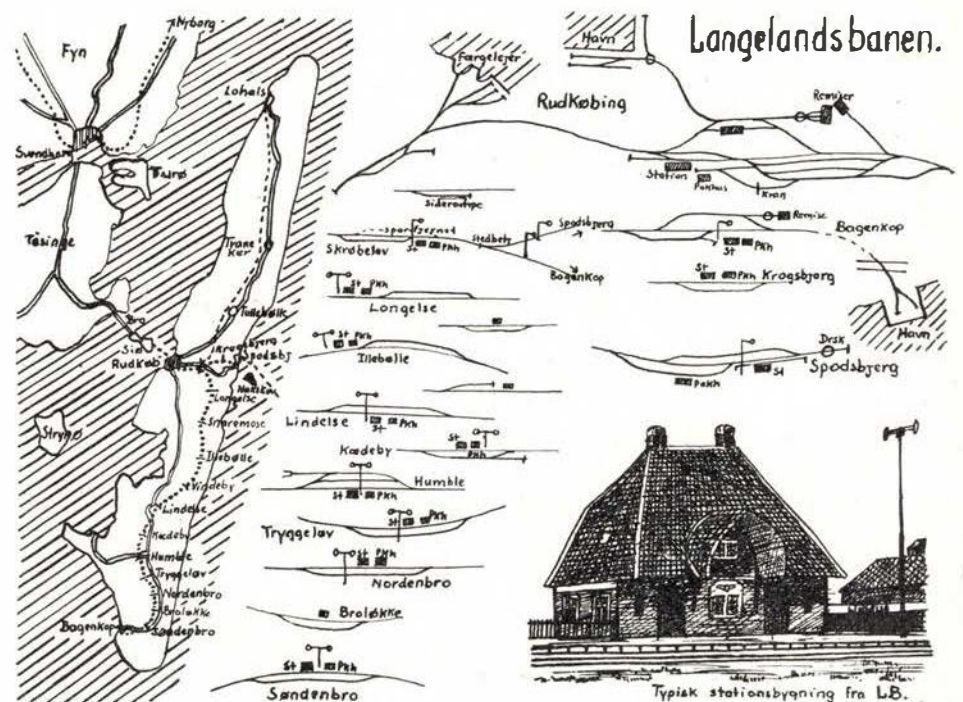
$$\div 14.810, + 10.252, \div 2.028, + 36.690,$$

$$\div 39.689.$$

af banen nu ejer 13 betjente stationer og 11 ubetjente trinbrætter foruden remiser i Rudkøbing og Bagenkop med ialt 9 standpladser.

Dette var lidt spredte smålimt fra de forløbne 50 år, måske lidt for spredte, og måske ikke de rigtige, men det set afhænger som bekendt af øjnene der ser.

Forinden dette afsnit slutes, fortjener banens dampvogn at få en beskeden særømtale, selv om dens levetid i sin oprin-



Strækings- og stationsplaner



# Spar op på en Index-konto

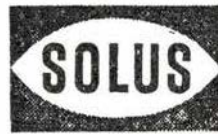
- og opnå særlige fordele

Fuld fradragsret for indbetalinger  
Skattefrihed i opsparingstiden  
Pristalsregulerede udbetalinger fra det 67. år  
til supplering af folkepension og anden pension

**SPAREKASSEN**  
for  
Kjøbenhavn og Omegn

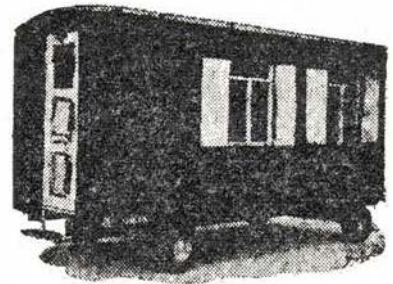


Alle oplysninger fås i afdelingerne  
og i hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24



## skurvogne

- huse på  
hjul  
- til alle  
formål



SOLUS 4-hjulede skurvogne leveres i standardudførelse for 5-12 mands „besætning“ — med eller uden redskabsrum eller formandskontor.

Paas desuden som beboelses- og værkstedsvogn eller kontor — indrettet for ingeniører og arkitekter.

Alle skurvogne er forsynet med garderobeskabe med laager og indv. hylde, borde og taburetter samt gasbord, haandvask m. m.

**H. SØNDERBY & CO**

Maskinfabrik, TARM  
Telf. 333

DAGBLADET

## LANGELAND

— en god avis — der stadig bliver bedre

## Langelands Sparekasse

Rudkøbing

## RADIOANLÆG

til ethvert formål

Leverandør af radioanlæg i Danske Statsbaners færges

Ingeniørfirmaet

## M. P. PEDERSEN

Lille Strandstræde 14 - København K - C. 9513

## Langelands Kulkompagni A/S

Rudkøbing

Tlf. 51 11 13

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





delige form blev kort.

Af de oprindelige 4 damploko var 3 »ægte«, mens det sidste var dampvognen leveret af Arlöw. Desværre viste kvalerne i daglig drift at være så mange, at et fjerde loko anskaffedes i 1914. Dampvognen måtte fra dette tidspunkt lide den forsmædelige skæbne at blive omdannet til bagavvogn. Det lykkedes dog senere at afhænde maskinaggregatet til meget høj pris, hvorfor banen slap helskindet fra eksperimentet.

### Fremtiden

er kort, det har vi allerede hørt, men sjældent har vel en bane været en enhed med sin egn i samme grad, som det er tilfældet med L.B., og ved tidligt at drage rutebil-, lastbil- og fragtmandskørsel ind under vingehjulet, har man forstået i vidt omfang at fastholde og udbygge samarbejdet.

Om så frugten af dette team skal hostes af kommunerne, amtet eller statsbanerne,

er det endnu for tidligt at spørge om, men L.B. fortjener også i det kommende år lidt af bladets spalteplass.

Er end timeglasset vendt for sidste gang, må vi dog — foruden et tillykke med jubilæet — ønske banen et værdigt otium, og hvorfor ikke slutte med en opfordring til bladets læsere om at afse tid til at besøge netop den bane.

De vil ikke fortryde det!

G.



# DANSK JERNBANE KLUB

Sekretariatet: Telf. HELrup 794v - tirsdag—fredag kl. 10—14

### Klubbens materiel.

Da der fra inkompetent side er udspremt rygter om, at DJK havde kik på ikke mindre end 8 loko og meget andet, bringes her en oversigt over, hvad klubben ejer, og hvad den har fået overladt til brug eller lån. DJK agter ikke at købe mere, end hvad økonomien tillader.

DJK ejer et damploko, der tidligere hed »pusteroret« eller »sukkergrisen«. — Det hedder fremtidig DJK nr. 3 eller »FAXE«, som det oprindeligt hed på ØSJS. Ved velvilje fra LJ har det fået remiseplads i Maribo, og her henstår det nu i bedste stand, koreklart og godkendt til personbefordring. Trykproven er bestået med glans; nogle uforudselige vanskeligheder blev overvundet af vort medlem, mekaniker Guntofte, der med bistand af LJs værksteder har udført næsten hele arbejdet med maskinen. Det er en ikke ringe bedrift at få godkendt et 83-årigt damploko (Krauss 1878) til personkørsel. En provetur 27. august fra Maribo til Bandholm forløb fuldt tilfredsstillende og vakte naturligvis en del opsigt.

DJK nr. 1 (tidligere ØSJS nr. 6) er af Stålvalseværket i Frederiksværk overladt DJK til evt. brug. DSB har beredvilligt givet det husly i Roskilde; hertil ankom det efter en tur, de implicerede sent vil glemme. Efter at nogle af vore mest aktive medlemmer havde ofret et kolossalt arbejde,

først i Frederiksværk og senere i Hillerød, på at gøre det koreklart, kørte det ved egen kraft først Frederiksværk—Hillerød og senere Hillerød—Roskilde. Det har desværre vist sig, at maskinen er i en sådan forfatning, at det ligger langt uden for mulighedernes grænse at istandsætte den tilstrækkeligt til at blive godkendt, og da den ikke har store chancer for at bestå den lovbefalede trykprove næste år, må DJK nøjes med at oppudse den og vedligeholde den udvendigt.

DJK nr. 2, der stammede fra Hammersholt teglværk (Orenstein 1915, 900 mm), blev før DJKs start overladt den daværende veteranbanekomité af Stålvalseværket. Da de første veteranbaneplaner (kørsel på teglværksbaner) ikke lod sig realisere, og maskinen ikke kan gøres koreklar, har den kun interesse som museumsgenstand. DJK har ingen mulighed for at betale noget på den, ej heller noget sted at anbringe den, og den kortes herefter tilbage til Frederiksværk. Den har det sidste halve år henstået i Hillerød til ærgrelse og ulempe for både HFHJ, hvis godsvogn den står på, og for GDS, hvis plads den optager. DJK skylder de to baner en tak for udvist tålmodighed!

Af vognmateriel ejer DJK følgende: NPMB personvogn C 31 og rejsegodsvogn E 41, begge 1898; henstår i Næstved.

HHGB personboggievogn A 1, henstår i Helsingør. (Vulcan 1906).

DSB personvogn Cyp 4656, tidligere KSB C 20 (1906), henstår i Østport remise. HHJ postvogn D 32, Scandia 1882, henstår i Odder. Vognen er en gave fra HHJ.

Endvidere forventes i nær fremtid handel afsluttet om NFJ A 7, 1./2. classes personvogn (Scandia 1911), henstår i Børgense. Formentlig den sidst byggede kupévogn.

DSB har meddelt os, at der kan overlades os sporplads i Klampenborg vederlagsfrit. Det er hensigten at få transporteret HHGB-vognen dertil og anvende den som opbevaringslokale for klubbens arkivalier og materialer m. v. samt i mindre udstrækning til møder.

I sommerens løb har DJK modtaget forskellige gaver. Fra RHJ 2 længder af banens første spor, de hule »bukskinner«, der udskiftedes i 1924. Fra flere baner en del boger og arkivalier til klubbens auktioner. Fra farvehandler Adamsen malervarer til vort materiel og sidst, men ikke mindst, har nogle af vore medlemmer ydet

Den rigtige vin

**Elm Iversen Vinhandel**

Flensborggade 11

Telefon Eva 8082 - 8201

### Båndtransportører

#### Stationære transportanlæg

til alle formål

Indhent tilbud

### Videbæk Maskinfabrik

CHR. HANSEN & SØN - Nørregade 25 - Telf. 143

### Alle gymnaster foretrækker

## GYFA

gymnastikdragter og gymnastiksko

Forlang katalog

GYFA - Glamsbjerg - telefon 110



## Sjælland

### Legetøjsmagasinet

Grete Hansen  
Skt. Hanagade 19 - Ringsted  
Telefon 354  
Stort udvalg i mekanisk legetøj  
trælegetøj og bijouteri

#### ERIK W. NIELSEN

Tlf. Borup 29  
1. kl.s kød og flæsk,  
Hjemmelavet pålæg.  
Alt i konserves.

#### Borup-Kimerslev kommune

Velbeliggende grunde  
til bolig og industri.  
Fordelagtige vilkår.  
Alle oplysninger på tlf. Borup 110

#### ERIK SØE OLSEN

Urmager - Guldsmed  
Borup. Tlf. 63

#### PALLE PEDERSEN

Manufaktur - Herreekviperer  
Borup st. Tlf. 74

#### SCANDIA-PLASTICS

udfører specialopgaver  
i plastics  
Tlf. Borup 150

### Povl Møllers Maskinfabrik

Aktielselskab  
Borup - Telefon 27

#### HOLSTED ANDELSMEJERI

1. kl.s mejeriprodukter  
Telf. Næstved 72 03 82

Ved De, at

## LEGO-børn

leger bedst!

betydelige bidrag i form af arbejdskraft og -tid. DKJ bringer sin bedste tak til alle, der har hjulpet os og vist forståelse og interesse.

Med erhvervelsen af ovennævnte materiel er virkeliggørelsen af vor plan om etablering af en veteranbane rykket et godt stykke nærmere, men meget arbejde må gores for at bringe vognmateriellet i brugbar stand. Vi opfordrer derfor alle til at give en håndsrækning, stor eller lille, med dette arbejde! Alle kan deltage uden særlige kvalifikationer. Henvend Dem derfor til S. Jørgensen, Blichersvej 5, 1., Helsingør.

#### Sket og set siden sidst.

For at tage det bedrovelige først: De nedlagte baner. Skinncoptagningen på NPMB skrider rask fremad. D. 15/8 havde man passeret Snesere.

RØIJs likvidationsudvalg har haft en



Voikmølle den 2. sept. Ved 10-tiden blev en personbil påkørt af toget fra Grenå på overskæringen ved Romalt trinbræt, der ikke er forsynet med lyssignaler. Ved sammenstødet sprang den ene bil-dør op og foreren blev slynget ud af bilen, men slap næsten uskadt.

Hareskov den 2. sept. Da motortoget fra Kbhvn. ved 15-tiden skulle standse ved Syvstjernen trinbræt, afsporede motorvognens bageste truck, som følge af en tabt bremseklo. I de to timer det varede at få vognen på spor, befordredes de rejsende med rutebil.

Tinglev den 3. sept. Stationens Mh rangermaskine var ved 6-tiden på vej med et rangertræk på 9 godsvogne i spor 6. Som følge af de fugtige skinner, lykkedes det ikke maskinen at standse, for den var igennem stoppebom og jordvold.

Skårup den 14. sept. Ved 17-tiden blev en personbil påkørt af toget fra Svendborg på overskæringen i Ø. Åby, skont oversigtsforholdene her er gode, og den 71-årige forer af bilen var stedkendt. Begge bilens passagerer blev slynget ud på marken og havde begge pådraget sig alvorlige kvæstelser.

del vanskeligheder at kæmpe med, så man der er kommet ret sent i gang. Af materiellet er kun Sm 2 solgt til RHJ, ukrudtsprojtevoغن til VLTJ, og Sm 1 og bivognen er afhændet til OMB. De 3 små motorvogne overtages midlertidigt af Petersen & Albeck til brug ved skinncoptagningen. Alt det øvrige materiel ophugges hos H. I. Hansen, Odense. Salget af bygninger er gået nogenlunde; Holstebro Sydbanegård har Hjemmeværnet købt for kr. 100.000. En del af sporarealet bevares som DSB-sidespor.

Horsens Vestbaner nedlægges med udgangen af marts 1962. Efter den succesfulde tur på Bryrupbanen håber klubben at kunne arrangere en dampstogstur næste år: Horsens - Rask Mølle - Thyregod - Brande - Ejstrupholm - Rask Mølle - Horsens.

Ålborg den 15. sept. Et rangertræk på havnen kørte ved Bornholmsgade gennem stoppebommen og gennem væggen ind i kolonnens borgestue, hvor der til alt held ikke opholdt sig nogen.

Dybbølsbro den 16. sept. En 30-årig stærkt beruset mand blev ved 23-tiden påkørt og dræbt af et S-tog mellem Dybbølsbro og Enghave.

Nyborg den 17. sept. Jernbanearbejder Carl Johansen, Bjerringbro, havde været på besøg hos sine forældre i Frørup. Da han skulle tilbage, kørte hans far ham på motorcykel til Nyborg, men ved Holckenhavn skred cyklen ud i et sving og ind i et stendige. Faderen brækkede den ene arm og begge håndled, mens sønnen pådrog sig kraniebrud, der medførte døden en uge senere. Han blev 38 år.

Åbenrå den 26. sept. Under rangeringen på godsterrænet blev et rangertræk i aften trykket gennem stoppebom og rækværk ud på fortovet på Haderslevvej. Kun materiel skade.

### Erindres det . . .

For 25 år siden — oktober 1936.

Rangerloko påkørte d. 3. en togmaskine i Orehoved, på grund af misforstået signal. Som følge af uheldet, hvorved togmaskinen blev afsporet, blev toggangen mod Gedser meget stærkt forsinket.

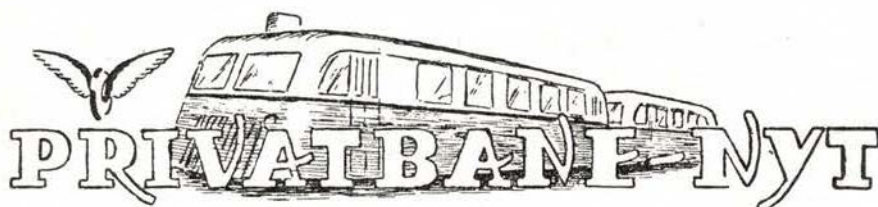
Krise for de fynske privatbaner. Borgmesteren i Faaborg foreslår at afvikle



Odense—Norrebroby-banen i løbet af 1½ år, for derefter at gå over til andre befordringsmidler.

For første gang i Odense—Kertemindebanens historie er der underskud på kr. 8045. På Nordvestfynske jernbane var underskudet kr. 38.774.

I den stærke storm væltede et træ i aftes ned over Gribskovbanens motortog, da det passerede Gribso st. i Gribskov. Motortogvognens forparti blev knust. En rejsende blev meget alvorligt kvæstet ført til Hillerød sygehus, mens motorvognsfører Henriksen, fra Gilleleje, slap med en let skramme.



Rønne den 1. sept. Danske Privatbaner's delegetretmøde holdtes i dag i Rønne med 162 delegerede.

Varde den 4. sept. En varebil kørte ved 16-tiden ind i siden på skinnebussen i overskæringen for Lundevej, hvor der både er blinklys og alarmklokker. Kun materiel skade.

Grindsted den 4. sept. En 18-årig ung mand kørte i dag ind foran skinnebussen på overskæringen i Loft. Han var dræbt på stedet.

Gudumholm den 5. sept. En lastbil kørte i formiddag ind i siden på skinnebussen på en privat overskæring mellem Gudumholm og Vårst. Lastbilen knustes fuldstændig, men de to mand, der var på den, slap med lettere kvæstelser. Skinnebussen afspreedes.

Svinninge den 6. sept. En lastbil, hvis fører havde overset blinklyset, opdagede for sent toget, men han nåede dog at få standset bilen, så toget nøjedes med at rive lygter og kølegitter af bilen.

Oksbøl den 16. sept. En 16-årig knallertkører kørte ved midnatstid ind i et militærtog på overskæringen ved savmøllen og var dræbt på stedet.

Dronninglund den 17. sept. En personbil kørte ved 21-tiden ind i et togs bageste vogn, da dette passerede overskæringen for Østergade. De to i bilen slap med lettere tilskadekomst.

Ålborg den 23. sept. Togbetjent Chr. Bentzen, Ålborg, lændede sig i eftermiddag

for langt ud ad et kupevindue, så hans hoved ramte en lysmast. Han slap med en lettere hjernecrystese.

Them den 26. sept. 3 cyklende damer bemærkede ikke blinklyset og kørte frem på overskæringen i Them. Den første dame slap over, men den anden blev ramt af toget og var dræbt på stedet. Den tredje dame slap uskadt.

Seden den 29. sept. En 81-årig mand fik ved middagstid sin gamle Plymouth-bil fra 1934 skåret midt over af toget, uden at han selv kom noget til. Der er blinklys ved overskæringen, men den gamle mand sagde: »Ha' ku' jo bare ha' git et stø' i fløjti.«

## MODEL JERNBANE

### Vi bygger en togførerovogn (2).

Sidste gang skildrede vi fremstillingen af undervognen og her følger nu beskrivelsen af vognkassen.

Vognkassens sider a fremstilles af 0,5 mm zinkplade med dimensionerne 33X126 mm. Vinduerne tegnes op efter illustrationen, der er vist i fuld H0-størrelse.

Udskæringen af vinduerne er et arbejde, der kræver stor tålmodighed og nøjagtighed, idet vinduerne naturligvis skal være lige store og lige regelmæssige.

HADSTEN

### KØBMAND LAURSEN

Vestergade 33 - Hadsten. - Tlf. 185  
1. kl. kolonial - kaffe - konserver  
- tobakker - spirituosa  
Udvalg i dybfrosne varer

### Ejstrupholm Møbelfabrik

Telf. 30

## VEMA

Motor truck. Bæreevne indt. 1000 kg

## VEMA

### Maskinfabrikken

Indehaver: Verner Madsen

Dalby pr. Krogstrup

Tlf. Dalby 17

### Annoncerne

læses af flest i et blad med læseværdigt indhold.



### Det er ikke alle, der ved

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

flere jyske stationer billigst og hurtigst over

**TROLDHEDEBANEN**

## Terma elektronisk Industri

AARHUS

Radar - Trafikanlæg - Elektroteknik

TLF. \*6 99 00



## Aarhus

# AARHUS TAXA 2 65 00

Også DE vil blive beundret  
efter et besøg i den moderne

### Salon RIGTRUP

Lundingsgade 3 - Århus  
Telf. 3 14 05

### FRUGT & GRØNT

Nordvestpassagen 5, Århus.  
Tlf. 67517

Årstidens frugt og grønt -  
blomster - bukker - kranser

Rullegardiner - Papir - Plastic  
afhentes og lev. samme dag

### HANNIBALS EFTF.

Fr. Allé 101 - Århus - Telf. 2 12 16

### Til hverdag og fest -

vor hjemmel. fiskefars

gør frikadellen bedst!

### Langenæs Fiskehal

Sønderborggade 11, Århus. Tlf. 44663

Jernbånepersonalet anbefales

### Mejeriudsalget

v/ G. Frandsen

Heibergsgade 10, Århus  
Telf. 2 41 31

## Aabyhøj

### I AABYHØJ

handler De selvfølgelig hos

# JACO

Silkeborgvej 263 - Tlf. 5 52 55

### Aabyhøj El-montering

K. Fonvig og L. Sandholt  
Søren Frichsvej 81

Solgaarden, Aabyhøj. Tlf. 5 86 22

### NY-VASK

Silkeborgvej 235, Åbyhøj. Tlf. 5 63 22

Det er billigt - og det er nemt

## Aarhus opland

Bliv smuk påny i

### SALON CORNER

v/ fru Liss Rosenbom Hoffmann  
Hj. af Chr. Winthersvej og  
I. P. Jacobsensvej - Aarhus  
Telefon 5 88 10

### VIBY KOKS

Tunge koks, velegnet til kakkelovn og  
centralfyr. Bestil hos Deres brænd-  
selshandler eller direkte fra  
Viby Gasværk - Tlf. Viby 4 13 33

### SYGEVOGNE

i alle modeller - også motordrevne.  
Forlang katalog - måltagning og  
tilbud gerne.

### KARL JENSEN

Ndr. Strandvej 37 - Risskov  
Tlf. Århus (061) 7 98 58

## VIBY BLOMSTER



Kongevej 20

Telf. Århus 4 39 08

Buketter

Kranse

Dekorationer

leveres overalt

### Stautrup Karosserifabrik

Rasmus Skaarups efft.

Nybygning og reparationer

Stautrup pr. Viby J.

Telefon Aarhus 8 32 00

Jernbånepersonalets damer  
anbefales den nyetablerede

### Trikotageforretning samt systue

Gerda Thallaug

Holme Møllevej 22 - Viby J.

Telf. 4 52 58

### RØNDE:

### R. STRØM

Aut. El-installatør

LYS - KRAFT - VARME

Telf. Rønne 80

### TRANBJERG JYLL.

INGENIØR *Svend E. JENSEN*  
AUTORISERET EL-INSTALLATØR

Telf. 68 (061 - 8 11 11)

Alle EL-installationer udføres

## Kolding

### FODPLEJE

Fru S. Beck - Tlf. Kolding 2160

Åben kl. 9-17 (lørdag lukket)

Markdannersgade 7, Kolding

### M. Nielsen & Søn

(A. Robstad)

Gravmonumenter - Stenhuggeri

Jernbanegade 50 - Kolding - tlf. 762

### VAGN JACOBSEN

Autoværksted - Servicestation

Aut. VOLVO forhandler

Vejlevej 114 - Kolding

Telf. \*2157

Send vognen til -

### CALTEX SERVICE

Sdr. Havnegade 2, Kolding. Tlf. 17

1. kl.s behandling.

Quick-Service.

### Kemisk tøjrensning

fra formiddag til eftermiddag.

### PINGVIN Renseriet

Industrigården, Kolding. Tlf. 4133

## Sønderjylland

### Haderslev

### A. LÜTH'S EFTF.

J. Jepsen

MØBELFORRETNING

Gravene 15 - Tlf. 2 25 57

Største og ældste møbel- og bolig-  
montering i Haderslev amt

### P. BORNE

Aut. VW-forhandler

Gråsten - Tlf. 5 15 13

Sønderborg - Tlf. \*2 11 60

### Stenbrud og Skærvfabrik Nørre Smedebv A/S

Vilbæk pr. Kliplev

Tlf. 8 77 16

### BRAMMINGE

### A. A. ØLLGAARD

Manufaktur

Storegade 12, Bramminge, tlf. 5



ningslinie. Efter denne linie anbringer man nu en lille, men skarp mejsel vinkelret på vognsiden og hugger med små raske hammerslag materialet løs.

Også efter denne metode går vi vinduet efter med fil for at fjerne grater og ujævnheder.

Så mangler vi blot at ombukke de vinkelrette kanter øverst og nederst på vognsiden. Bukkelinierne er punkteret på tegningen. Arbejdet udføres på sædvanlig måde i skruestikken.

Det lille udsnit, vi ser på tegningen over det midterste vindue, laves med fil. Det tjener forøvrigt til fastgørelse af en Märklin-lysatur.

Herefter går vi i gang med fremstillingen af gavlstykket b, der ligeledes er vist i fuld H0-størrelse. De punkterede linier, der er vist i hver side af b, markerer placeringen af sidestykkerne a.

Det skraverede felt c betegner det ene af de to endestykker, der dels tjener til at bevare tagets form, dels bevirker at taget ikke forskydes i vognens længderetning. Men herom senere.

vognkasse af 0,5 mm zink. Stykket vi bruger, har formatet 42x153 mm. Bukningen af taget sker dels i hånden, dels over en skabelon af træ. Skabelonen er blot et

stykke tagprofil af træ. Men da de enkelte hobbyforretninger fører flere tagprofiltyper, må vi huske at få et profil med den rigtig runding, jfr. fig. c.

Efter at have bukket taget groft i hånden anbringer vi det over træprofilet, hvorefter vi med et glittejern presser zinken ned mod underlaget. Glittejernet behøver blot at være et stykke værktøj med afrundede former, eksempelvis skaftet på en skruenøgle.

Glittejernet presses let mod zinken og bevæges let frem og tilbage i tagets længderetning, i begyndelsen på tagets midte, hvorefter man gradvis går ud mod siden.

Herefter fastlodder man de to endestykker c på undersiden af taget. En stump tagprofil af træ (e) tjener som støtte under lodningen. Den indvendige afstand mellem endestykkerne er 124 mm. Svarer altså til vognsindens længde minus pladetykkelse og minus 1 mm til »slip«.

Medens vi nu har fat i loddekolben, samler vi lige vognkassen. Gavlstykkerne b loddes blot fast til enden af siderne b. Husk at samlingerne skal være vinkelrette.

Så kommer det spændende. Passer vognkassen til undervognen? Sikkert ikke, men det kommer den til. Afstanden mellem de vinkelrette kanter nederst på siderne skal svare til bredden af undervognen. Det

overflødige materiale files bort. Det er formentlig kun lidt, det drejer sig om.

Det næste vi gør, er at file 0,5 mm (en pladetykkelse) af underkanten af gavlstykket, også her svarende til undervognens bredde. Gavlstykket kan naturligvis også files til, som vist nederst på fig. b til venstre på illustrationen, inden sammenlodningen.

Denne operation bevirker at oversiden af den vinkelrette kant på a flugter med undervognens overflade (f), således at det hele i vognens indre fremtræder som én plan gulvflade.

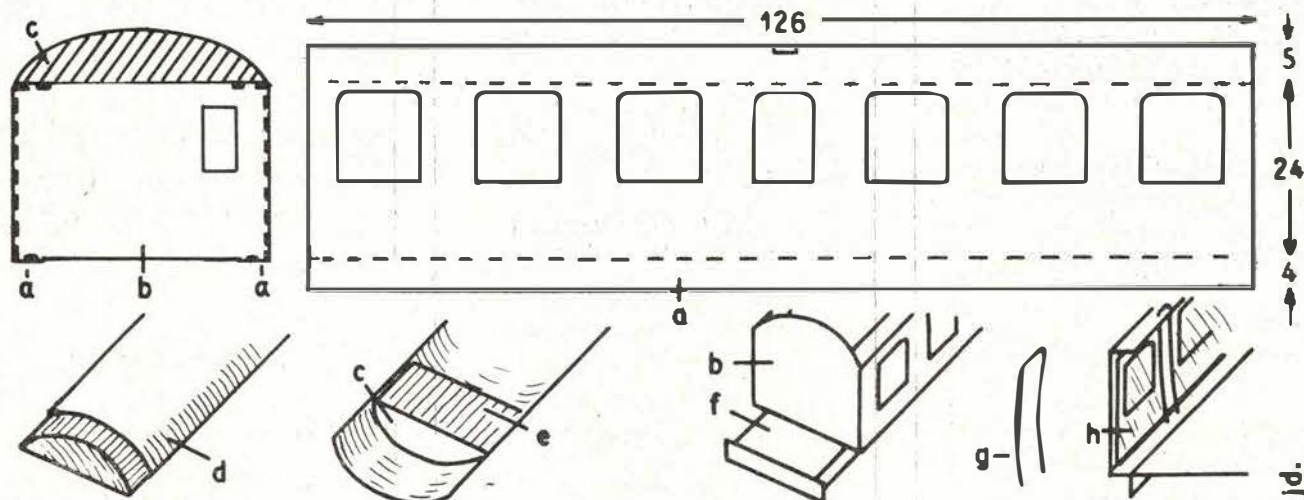
Som næste punkt på dagsordenen forsynes vognkassens sider med »glas«. Dette sker ved i hver side at anbringe en strimmel af celluloid eller klart plastic (h), der presses op mod den indvendige vognside ved hjælp af en 26 mm lang »hårnål« fig. g. Denne fremstilles af 0,5 mm pianotråd.

Hårnålen, der er buet af form, stikkes dels gennem to huller i vognsindens øverste indadbukkede kant, dels gennem de tilsvarende huller i vognbunden. Nålen buede ben presser herved glasstrimlerne ind til vognsiden.

Det er tilstrækkeligt at anbringe to nåle i hver side.

J. B. Dyrkilde.

(fortsættes).



Arbejdstegning til en togførervogn

# HSV

kvalitetstransformatorer

til alt ✖✖✖✖✖✖✖✖ overalt



|         |                 |        |
|---------|-----------------|--------|
| Type 1  | 50 watt         | 65.00  |
| Type 1A | 30 watt - blå   | 50.00  |
| Type 3  | 16 watt         | 28.00  |
| Type 4  | 2x40 watt       | 125.00 |
| Type 4A | 2x30 watt - blå | 125.00 |
| Type 5  | 30 watt         | 84.00  |
| Type 5A | til Mini-Racen  | 62.00  |

12 måneders garanti for fabriktionsfej

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



## Aarhus

**BARRAM**  
EXAM. TANOTERNIKER

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

### OK OLESEN'S KØRESKOLE

Teoriskole. - Ny Rekord og scootere  
m. el. start. - Vogne udlejes u. fører.  
Stadion Allé 64 - Århus  
Tlf. 4 27 27

### BYENS OST

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

### BRUUNSGADE 32 Tlf. 2 24 74



### HELGE PAULSEN

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

Jernbanepersonalet anbefales

### Mejlgades Isenkram

v/ A. Rasmussen  
Mejlgade 71 - Århus  
Tlf. 3 11 25

### Aarhus Kølerfabrik I/S

A. & L. Jørgensen  
Nørrebrogade 34 - Århus  
Telf. 2 86 27  
Kølere til alle slags  
entreprenør-motorer m. m.



v. statsexam. ejendomsmægler  
**P. ROEST-NIELSEN**  
Viborgvej 117, Århus - Tlf. 5 57 57

Niveller, instrumenter og tilbehør  
Stokke - Stadier og båndmål af stål  
eller lærred - Bedste kvaliteter

### D. A. Paludan

Clemensbro - Aarhus - Tlf. 2 09 44

### Jydsk Metallisator

Åbogade 11 - Århus - Tlf. 6 95 60

Sandblæsning, metallisering  
ophugning af beton udføres.  
Udlejn. af luftkompressor,  
sandblæsningsanlæg og værktøj

### JYDSK ELEKTRO

H. C. Larsens efft. B. Thykier



Elektromekanisk etabl.  
Otto Rudsgade 100, Århus  
Tlf. 6 94 48

### Århus Brugsforening

Kontor: Åbogade 32

Tlf. 6 75 44

Afdelinger overalt i byen

MALERMESTER

### LEO BUKHOLT

Falstersgade 57 - Århus - Tlf. 2 21 85

Alt malerarbejde udføres  
Indhent tilbud



### Damus Optica

Cornelius Knudsen

Briller - kikkerter

Søndergade 4 - Århus - telf. 2 44 70

### K F U M Restaurant

Klostergade 37 - Århus - Tlf. 2 10 77  
1. kl.s spisested - Hurtig servering.  
Familiefester af enhver art modtages  
til absolut rimelige priser.  
Chr. Mulvad

### Hans Kjærs Sæbefabrik

Rosensgade 16-18 - Århus  
Telf. 2 05 17

TEXTIT håndrensepulver  
faste og flydende håndsæber  
Alle rengøringsmidler til de  
rigtige priser.

Har De brug for en -

### ELEKTRIKER

A/S EIFA

Jægergårdsgade 38 - Århus  
Telf. 2 67 68



### HANS LARSEN

Malermester

Lundingsgade 12 - Århus - Tlf. 3 31 45

Alt malerarbejde udføres  
Forlang tilbud

### Butikstorvets Kiosk Langenæs

Skanderborgvej 20 - Århus  
Tlf. 4 47 44

Alt i dag- og ugeblade - kort -  
telegrammer - papir - bøger  
Åbent til kl. 20 hver aften

### H. P. Ottosen & Søn

Pakdækkermestre

Udfører alt arbejde med garanti  
V. Strandallé - Risskov - Tlf. 7 77 09  
Otto Rudsg. 96 - Århus - Tlf. 6 82 63



# FOTO hobby

## Farvefotografiens 25 års europa jubilæum.

I året 1936 kom Agfacolor-omvendefilm »neu« på markedet, og filmens folsomhed lå dengang på 7°DfN. Det var den første europæiske farvefilm på basis af den chromogene fremkaldelse. Allerede få år senere — i 1940 — vistest den første Agfacolor-spillefilm.

1942 fik offentligheden præsenteret Agfacolor-negativfilmen og Agfacolor-papiret, og dermed forelå verdens første farve-negativ-positiv-metode til fremstilling af papirbillede i farver på basis af farvefremkaldelse.

Da forholdene efter 1943 atter tillod det, fortsatte udviklingen både med hensyn til kvalitet og folsomhed samt med en udvikelse af sortimentet. Color-smalfilmen blev i CT 13 den meget store succes, og også inden for reproduktionsteknikken har Agfacolor-filmen fundet den største interesse.

Den kendsgerning, at Agfacolor-filmene og Agfacolor-papirene dækker en stadig stigende procentdel af fotoforbruget verden over, er et slående bevis på deres kvalitet, ikke mindst med hensyn til farvegengivelse og skarphed.

Agfa var forberedt på denne udvikling og forstod, at kun en gennemgribende rationalisering og billiggørelse af den tidligere meget omstændelige og kostbare forarbejdningsmetode, i særdeleshed i forbindelse med color-negativ-positiv-processen, kunne bane vej for et virkeligt gennembrud. Losenet måtte da blive: automatisering, og indledningen hertil blev elektronikken, der allerede i 1954 satte afgørende ind med Agfa Variomaten, der nu anvendes i over 10.000 fotolaboratorier verden over. De herigennem vundne erfaringer blev udnyttet og udbygget ved konstruktion af den ligeledes elektronisk styrede sorthvid-rullekopiermaskine Agfa Variograd.

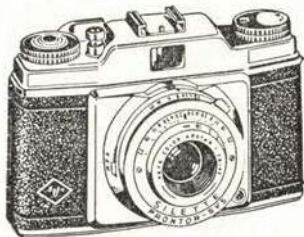
På dette tidspunkt satte farvefotografien ind med et vældigt pres, og de rige og omfattende erfaringer på sort-hvid-området kunne i vid udstrækning overføres til

de farvekopierapparater med elektronisk farvestyring, som Agfa Camera-Werk i München nu tog fat på. Først den halv-automatisk-arbejdende Colormat og så fulgte Agfa Colormator, en moderne rullekopieringsmaskine med et maximum af automatisering. I kombination med Agfa fremkaldeautomaterne, tørretromlerne og skærcapparatet er der herved skabt en moderne, hurtigt og sikkert arbejdende Agfacolor-linie til brug for større color-laboratorier. Også inden for optagelsesteknikken er automatiseringen skredet frem — ikke mindst til fordel for farvefotografien. Vi tænker her specielt på Agfa Optima, hvoraf der på ca. 2 år er solgt 1/2 million stykker — et fantastisk antal. Sikkerheden for et vellykket billede kan næp-

De Skulle Brugte



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

pe blive større — en sikkerhed, der er af særlig betydning, når det gælder farveoptagelser.

Et tilbageblik over de 25 år, Agfacolor har været på markedet, afspejler Agfa's afgørende andel i farvefotografiens udvikling.

## A A B A L

Det danske Vindueskompagni  
Udfører arbejder for DSB  
Vinduespolering overalt  
P. Bangsvej 233 . Valby . Tlf. 71 49 81

## PREBEN SCHULTZ

Blikkenslager — aut. gas og vandm.  
Howitsvej 18 — Tlf. Gothåb 6206  
Privat: Fasan 4520  
Udfører arbejder for DSB

## GLARMESTER

### A. HANSEN & SØN

(Dansk Glasmaleri)  
Udfører arbejder for DSB  
Valby Langg. 30 . Tlf. Valby 1 og 353

## KLAMPENBORG

### WILLY BENTZEN

MURERMESTER  
Udfører arbejder for DSB  
Strandvej 615 — Tlf. Bellevue 129

## KAI NIELSEN

Blikkenslager — aut. gas- og vandm.  
Amtsvej 13. — Tlf. Allerød 46  
Skiferarbejde . Sanitet . Centralvarme  
Udfører arbejder for DSB

# Personalia

## Roskilde

Overtrafikkontrollør E. Aamand, Østerport, er udnævnt til stationsforst. i Roskilde, hvor stfst. K. E. Kragh har søgt afsked på grund af alder (67 år).

## Varde

Trafikkontrollør W. i. Engvad, 8. sektion Struer, er udnævnt til stationsforst. i Varde, hvor stfst. N. M. Mortensen har søgt afsked på grund af alder (70 år).



Werner Schwartzlose



GEDSER

## „De Danske Østersøfærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN



## Aalborg

### K. MORTENSENS EFTF.

SLAGTERFORRETNING  
Jernbanegade 3, Aalborg. Tlf. 24015  
1. kl.s kød og flæsk  
Hjemmelavet pålæg

### BRØDRENE MORTENSEN

MOTOR- OG MASKINFABRIK  
Nyhavnsgade 80 - Aalborg  
Tlf. 2 39 30 - 3 58 16

### A/S Norvin & Larsen

ingeniør- og  
entreprenørforetning  
Udfører arbejder for DSB  
Jernbanegade 21 - Aalborg  
Telefon 2 85 99

### Konfekturforetningen

#### --- TRIO ---

Østerbro 24, Aalborg. Tlf. 2 59 18  
Udvalg i chokolade og konfekturer  
Specialiteter i gaveæsker

### Det danske Gødnings-Kompagni A/S

Aalborg afdeling  
Tlf. \*2 00 22

### A. W. MILLING A/S

Byggematerialer  
Østerbro 37 - Aalborg - Tlf. 2 00 88

### Kaj Jacobsen

aut. el-installatør  
Nørregade 1 - Aalborg - Tlf. 2 03 36  
Alle installationer udføres

### HANSEN & SCHNEIDER

aut. el-installatører  
Jernbanegade 10 - Aalborg  
Tlf. 2 50 88



Aalborg - tlf. 2 46 26

## Randers

### HULTÉN Skjortefabrik

Leverandør til etaterne  
Klostervej 40 - Randers - Tlf. 3725

### ØSTJYDSK AUTO KØLER SERVICE

Nye elementer for auto- og traktor-  
kølere - Reparationer og rensing  
udføres hurtigt.

Udenbys ordrer ekspederes omg.  
Vestergrave 39, Randers. Tlf. 5437

### E. D. Christensens Eftf.

Mogens Hjort Larsen  
aut. el-installatør  
LI Voldgade 12-14, Randers. Tlf. 2579  
- en sikker forbindelse  
til alt elektrisk



Varmelakerin. Udf. arbejder for DSB  
Dr. Lassensgade 10 - Randers  
Telefon 5 og 5592

### Købmand EJLERTSEN

Hj. af Mariagervej og Nr. Boulevard  
Telefon Randers 586  
Kolonial - Kaffe - Konserves  
Vine og tobakker

### Kiosk LERVANGEN

v/ C. H. PEDERSEN  
Lervangen 56, Randers, telf. 6225  
Dag- og ugeblade - Skriverekvisitter  
Telegrammer til alle lejligheder.

Jernbanepersonalet foretrækker

### BLUME MARGARINE

- - et Randers-produkt

### ALS TRÆINDUSTRI

Specialfabrik for TOMMESTOKKE  
Forlang CIMBRIA eller den med tyren  
hos Deres forhandler.  
Als - Østjylland. - Tlf. Als 5

### Jernbanepersonalet benytter SPAREKASSEN FOR AARS OG OMEGN

Indlånskapital 11,2 mill. kr.  
Tlf. Års 25 og 251

## Esbjerg

### Frem Optik

Skolegade 40 - Esbjerg - Tlf. 5772

### Vaskeriet »Norden«

modtager våd vask og almindelig  
personvask samt ø-vask.

### Alvida Petersen

Skjoldsgade 1 - Esbjerg  
telefon 1152

### Elmers Møbler

Frodesgade 111 - Esbjerg  
Eget polstrerværksted  
Telf. 3813

### 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

## AUSTIN

De Forenede Automobilfabriker A/S  
Nyhavnsgade - Esbjerg  
Tlf. \*5200

### AXEL WELTH

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

### JAGTVEJENS KOLONIAL

V. S. Thygesen  
Jagtvej 62, Esbjerg. Tlf. 7512  
3 % rabat på alle varer.

### Aktiselskabet RIBE MASKINFABRIK

Leverandør til DSB  
Telf. Ribe 970



## Tønder H

Trafikkontrollor A. F. Hoxbro, Padborg, er udnævnt til stfst. ved Tønder H station, hvor stfst. H. H. Pedersen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

## Vårslev

O.trafikass. T. A. Hansen, Lyngby, er udnævnt til stfst. ved Vårslev station, hvor H. Stolze har søgt afsked på grund af alder (70 år).

## Over-Jerstal

Stfst. S. A. Bodker, Morke, er efter ans. flyttet til Over-Jerstal, hvor stfst. P. Agner Petersen har søgt afsked på grund af alder (68 år).

## Mørke

Trafikkontrollor N. A. Christensen, 1. distrikt T, er udnævnt til stfst. i Morke, hvor stfst. S. A. Bodker efter ans. er flyttet til Over-Jerstal.

## Slangerup

O.trafikass. Holger Christensen, Skælskor rutebiltj., er udnævnt til driftsleder ved Slangerup rutebilsvesen.

## Helgoland

Trafik ekspedient J. H. Schødt, Havdrup, er udnævnt til stmst. ved Helgoland st., hvor stfst. G. Larsson er død (65 år).

## Dødsfald

Pakhusformand S. N. Buch, fh. Vejle, 84 år.

Togfører Poul Sorensen, fh. Kh., 79 år.

Stationsforstander Howy-Bang, Scro 1941—51, 79 år.

Togfører C. Sørensen, fh. Viborg, 74 år.

For sit store arbejde for kolonihavebevægelsen havde Sørensen modtaget forbundets største udmærkelse guld-nålen.

Stationsmst. T. R. Poulsen, Vester Sottrup fra 1949, 68 år.

Togfører J. Vangsgaard, Struer, 64 år.

Lokofører J. S. A. Larsen, mdt. Gb., 65 år.

# Et væld af interessante bøger

800.000 bind på vej fra Forlaget Fremad

Efter en elendig sommer, hvor bogen for mange mennesker har været feriens redningsplanke, nærmer de mørke læse-aftener sig. Arbejderbevægelsens eget forlag FREMAD moder naturligvis også i dette efterår med en lang række interessante nyheder, og det er næppe for meget sagt, at der ikke er en eneste ligegyldig eller overflødig bog på repertoiret.

## Fire danske navne.

Forst årets roman? debutant, den unge Knud Børnholdt. Hans gnistrende talentfulde »Kridt stovlerne og stå fast« er en hårdtslående kommentar til vore velfærdstidens måske mest aktuelle problem: skal man pænt indordne sig eller med kold kynisme sparke sig opad og lade det medmenneskelige i stikken? — Jul. Bombolt har i »Solhverv« gendigtet og udlagt en række af verdenslitteraturens store sagn og legender, så de bringer nyt bud til vor egen splittede tid. — Henning Ipsen fortæller i romanen »Ulla, min Ulla« om en ung dansker og en tysk flygtningepiges korte kærlighedslykke under russernes luftangreb på Bornholm i de skæbnesvangre majdage 1945. — Poul Ørum møder i år med en samling fine noveller og andre beretninger, »I vandenes dyb«, som i motivkreds spænder vidt og viser ham på højen af sin fortællekunst.

## Store udenlandske romaner.

Årets begivenhed må blive James A. Micheners historiske kæmperoman i 4 bind om eventyreren »Hawaii«, der i 1½ år stod overst på bestsellerlisten i USA og blev solgt i ikke mindre end 3 millioner eksemplarer. Nu er man i gang med fire farvefilm bygget over romanens kolossale handlingsrigdom. — Hans Hellmut Kirst, kendt for »Nul-otte femten«, afslører i sin nye roman »Officersfabrikken« med bidende satire officersuddannelsen i Nazi-Tyskland, og lige så skånseløst angriber den berømte Ernst Glaeser industribaroneernes og finansverdens grådige magtbegær og hemningsløse seksuelle udskjelser i dagens blomstrende Vesttyskland. Begge disse romaner har vakt kolossal opsigt i Adenauers velfærdsrige. Den engelske sømand, Kenneth Cooke, har i »Det nådeløse hav« givet en gribende skildring af et krigsforlis, hvor han og en kammerat som de eneste overlevende tilbragte 50 rædselsdøgn på en flåde i Atlanterhavet. — William Humphrey betragtes som et af de største fund i de sidste års amerikanske

litteratur. Hans betagende og uhyre dramatiske »Fædrenes synder« handler om en rig Texas-godsejer, hvis mange kvindeeventyr bringer ulykke over ham selv, hans hustru og unge son. En bog, som er helt anderledes end noget, man hidtil har læst, er den brasilianske negerkvinde Carolina Maria de Jesus' forfærdende afsløringer af livet i Sao Paulos slumkvarter, »Lossepladsen«. — Englænderen Robert Shaws »Fangekælder« i Mühlstrasse« er en original og spændende roman om en gal nazist, der i syv år efter krigen holdt to britiske bombepiloter indespærret i sin villa. Jane Duncan — Englands mest populære forfatterinde i dag — fortæller hyggeligt og morsomt om skotsk landliv i »Min familie på Reachfar«. I Keith Wheelers »En fredelig villavej« rykker det amerikanske negerproblem så tæt ind på læseren som aldrig før.

## Ny Mellerup-bog.

Sidste år fik politinspektør Einer Mellerup en vaskeægte publikumssucces med »Det gamle København på vrangen«, og nu har han skrevet en ny og lige så morsom bog i samme genre, »Godtfolk, gavtyve og gadeliv«. »Aktuelts tidligere chefredaktør Peder Tabor genspejler i »Nærbilleder« en række store politiske personligheder og skelsættende begivenheder, han har været på nært hold. Michael Youngs »Intelligensen som overklasse« er en både tanke- og uhyggevækkende fremtidsutopi. »Ung i de gode tiders land« indeholder en række unges indlæg om så forskellige aktuelle emner som politik, tro, forældre, skole, seksualliv, sport og jazz. I den populærvidenskabelige serie, Fremads store Billedværker, kommer en fremragende bog om vort legeme og dets funktioner. »Mennesket«. Endelig er der rejsebøger fra Canada, Brasilien, Afrika, Indien og Tibet, og selvfølgelig opretholdes forlagets tradition på børnebogsområdet med både nyheder og klassikere for alle aldre og til populære priser.

## DANOL

— VARME LIGE TIL DØREN  
Oliebrændere — Oliekaminer —  
BP gasolie — BP petroleum  
Lille Torv 2 - Århus  
Telefon 3 67 77 - 3 63 23

## Møbler

i  
4 etager

## MØBELGAARDEN

v/ M. Schmidt

HUSK! Sønderbro 12, ind i gården,  
det betaler sig

10 % kontant rabat

Sønderbro 12 - Haderslev  
Telf. 2 41 62

BLIV TILFREDS — gå til specialisten, når det drejer sig om slibning af knive, sakse samt alt i skærende instrumenter.

SPECIALMASKINER til værktøj og plæneklipper.

## Århus Kunstsliberi og Knivmagasin

Studsøgade 46, Århus. Tlf. (061) 362 18



## Aarhus

### Ny Modeforretning

med alt i KJOLER  
bluser og nederdele

*Ruth Allen*

Banegårdsgade 1 - Århus - tlf. 2 16 63

*Birkefeldt*

### SKANSEPALÆET

telf. Århus 2 15 75

Alt i kolonial - vine - tobak og  
konserves

Prøv vor ekstrafine kaffe  
3 % rabat på alle varer



— ny energi  
til dansk industri

Århus

3 69 22

### NIMBUS BUDENE

Stort som småt -  
Biler, motorcykler, vogne  
indtil 2½ tons.

Samsøgade 4 - Århus - Tlf. 2 33 88

### 1/2 COORDINA

### Hasle Møbelmontering

Alt i nye møbler og tæpper,  
tilbud på ombetrækning

Minthøjvej 9 . Tlf. Århus 5 76 54

Se udstillingen Sjællandsgade 52, Århus

### Aarhus Bedemands- og Begravelsesforretning

H. J. Madsen

Ring til 2 28 66

(også søn- og helligdage form.)

Jærgårdsgade 17-19, Århus

### Korset Specialisten

Dagmar Schultz Petersen

**KAWO** korsetter

Ryesgade 28 - Telf. Århus 2 40 26

### Charlottehøj Rengøring

Hammershusvej 66, Århus. Tlf. 63970

Facadevask - vinduespolering  
Boning af gulve og trappevask.  
Propert og omhyggeligt arbejde

### FUGLEMANDENS

egne fine blandinger for:  
Undulater: ½ kg kr. 0,65  
Kanariefugle: ½ kg kr. 0,95  
Tropfugle: ½ kg kr. 0,85

**BLAABERG**

Brandstrupsvej 58 - Århus

Telf. 6 78 30

### Arbejder Spare- og Laanekassen

for Aarhus og Omegn

### Sv. Aa. Brandstrup Kolonialforretning

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

Kolonial - vin - konserves - tobak

1. kl.s kaffe



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

### Skandinavisk Oliefyrr Selskab

Sct. Pauls Pl. 12 - Århus - tlf. \*2 86 11

### I. P. Lunds Eftf. A/S

Gørtler - Metalstøber

Metalvarefabrik

Armaturfabrik

Kløstergade 18 . Aarhus

Telefon 2 00 48

### „Lenes Blomster“

Ny Munkegade 18 - Aarhus

Telefon 30435

Blomster - Kranse

Dekorationer

### H. H. MADSEN & SØN

Kød - flæsk - pålæg

Fr. Allé 129 - Århus - Telf. 2 41 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 - Århus  
åben dag og nat - tlf. 3 07 35

### Brabrand-Århus Rutebil

Telefon 6 01 93

Jernbanepersonalets damer  
anbefales

### Damefrisersalon „LADY“

v/ fru Ida Vinderskov

Max Møllersgade 2 B - Århus

1. kl. nobel betjening

Telf. 2 59 39

### TREPKA-KIOSKEN

Trepkagade 10 (v. Kiær Plads)

Tlf. Århus 2 40 24

Dag- og ugeblade, papir,  
telegrammer, bøger, film.

A/S Aarhus Kioskselskab  
Grethe Danielsen

### Betro os Deres møbler

Gamle møbler bliver som nye.

Vi har de rigtige mælgede møbelstoffer  
og ommonterer også med Deres eget stof

- Prisen bliver vi nemt enige om.

**AUG. THOMASSEN**

Knudriisgade 28, Århus. Tlf. 3 11 85

Jernbanepersonalet anbefales

### Slagterforretningen

Frederiksalles 38-40 - Århus

Tlf. 2 26 54 - Almand

### KIOSKEN

Nr. Allé 76 - Århus - Tlf. 27993

Aviser, dag- og ugeblade.

Papir og telegrammer.

Aut. tipstjeneste.

### Aarhus Kul-Kompagni

Havnegade 6, telf. \*20133

Kul - Koks - Cinders

Brændselsolier



## Fire nye Traner.

Bogfolk har det anderledes med kalenderen end andre. For dem er det nytår i august-september. Netop i disse dage er man på forlag og i boglader travlt optaget med forberedelserne til bogåret 1961-62. Året begynder for Tranebogsseriens vedkommende med fire nye bind: en western, en lyrikantologi, en dansk roman og en russisk.

Charles O. Lockes cowboyroman »Fredløs færd« har ikke tidligere foreligget på dansk. Den handler om en attenårs dreng, Tot Lohman, en fremragende riffelskytte, som ikke ønsker at dræbe, men ved en tragisk tilfældighed bringes ind i en kamp på liv og død.

Ny er også antologien »Dansk Lyrik fra Tom Kristensen til Piet Hein«, ca. 200 digte fra tiden mellem de to verdenskrige. Det er Carl Bergström-Nielsen, som har foretaget udvalget, der omfatter 15 af periodens fornemste lyrikere. Antologien slutter sig naturligt til den Tranebog med digte fra 40-erne, som udsendtes sidste år under titlen »Dansk Lyrik fra Gustaf Munch-Petersen til Frank Jæger«, og som allerede har måttet genoptrykkes.

Med det næste bind i serien, H. C. Branners »Ing n kender natten«, er vi ovre i dansk efterkrigsprosa. Branner har ladet sig inspirere af de begivenhedsrige år under den tyske besættelse. I romanen er frihedskæmperen Simon på flugt for Gestapo. Flugten fører ham til værnemagervillaen, hvor Tomas sidder i et selskab, bedøvet og beruset. De to mænd mødes, og handlingen udvikler sig i et stigende tempo til den endelige dramatiske klimaks — elskovens, ildens og dødens nat.

Den sidste Tranebog i denne omgang og det omfangsrigeste bind i hele serien (næsten 600 sider) er tripletrane »Dr. Zivago«, Pasternaks roman der blev en verdenssensation. »Dr. Zivago« er fortællingen om en mands liv og stræben, hans kærlighedsoplevelser, sejre og nederlag i den mest bevægede periode i moderne russisk historie, tiden 1900-1930, men den er mere end det — en stor forfatters trosbekendelse til skønheden, kærligheden og naturen, til livet og dets kræfter.

Pris kr. 3,75 — Triplebind kr. 7,75.

V. J.

Sigge Hommerberg:

Rejsen til Spanien  
(Samlerens Forlag) 302 sider, 32,50 kr. ib.

En usædvanlig rejselog, skrevet af en svensker. På én gang spændende, fornøjelig, oplysende og i høj grad underholdende. Vi overdriver ikke, når vi siger uundværlig for enhver Spaniensfarer.

Den indeholder alt, hvad man som turist har brug for at vide i det dejlige solgyldne Spanien, det billigste rejseland i Europa. Alt serveres på en munter og

frisk og letfordøjelig måde. De vigtigste spanske gløser — her indbefattet en side med biludtryk.

Når vi nu er i gang med at omtale indholdet, må vi hellere fortsætte og herunder nævne Spaniens geografi med kilometertavle mellem de vigtigste byer, omtale af hoteller m. m., rare oplysninger om mad og drikke, sandheder om tog, fly, bus og bad; fristende indkøb, underholdning på arenaen, kunst og kultur gennem tidene.

Masser af billeder.

Læs bogen, glem den kolde krig, de dårlige fjernsynsprogrammer, savnet af Storbæltbroen og glem den lunkne morgenkaffe, tag med Sigge Hommerberg til Spanien og fortryd det aldrig.

Marshall's Book of Railways.

112 sider, ill., ca. kr. 13,—.

Percival Marshall Ltd., London.

Denne bog giver et fortræffeligt gennemsnit af jernbanevæsen under mange forhold, Australiens evige bred-, normal- og smalspor-problem, bjergbanerne, USA's baner før og nu, banerne i Europa, ja, så at sige alle vinkler er der set fra, også med kameraet. Derfor får vi en tidssvarende tekst med en dejlig blanding af gamle og nye billeder.

Birgit og Christian Enevoldsen:

Brugskunst

(Arkitektens Forlag) 108 sider, 28 kr. indb.

En nobel billedbog, der på overskuelig måde viser aktuel dansk brugskunst. Bogen viser eksempler på stole, borde, senge m. m., reoler og skabe, tekstiler og lamper. Altså ting, der er af betydning for ethvert hjem, og ting der hører til de bedste indenfor området og tilmed ting, der har blivende værdi, hvilket ses af, at enkelte af de viste arbejder er mere end 30 år gamle.

I bogen møder vi eksempelvis navne som Finn Juhl, Kaare Klint, Hans J. Wegener, Børge Mogensen, Nanna og Jørgen Ditzel.

Bogens værdi fremmes ved at den samtidig giver oplysning om genstandenes pris, dimensioner og det benyttede materiale. I alt oplysninger der tjener til virkelig orientering inden en påtænkt nyanskaffelse.

Bogen er forsynet med ledsagende tysk og engelsk tekst, hvorved den også fortræffeligt egner sig til gavebog til venner i udlandet.

Et par enkelte farvegengivelser af de mange og dejlige gardin-, møbel- og tæppeoffer kunne have bragt bogen op i det helt, helt store plan, men så var prisen naturligvis også fulgt med.

Vi nøjes med de sort-hvide billeder og glæder os i stedet over at bogens pris er overkommelig.

J. B. Dyrkilde.

## Fyn

### GLAMSBJERG BANK

udfører alle bankforretninger  
på billigste måde  
Tlf. 40

### CHR. PEDERSEN

Slagtermester

Kun 1. kl.s kød og flæsk  
Nørregade 28, Glamsbjerg, tlf. 65

### GLAMSBJERG HOTEL

K. Bull Nielsen

Hyggelige værelser

Større og mindre selskaber modtages  
Telf. Glamsbjerg 9

### NYBORG

### MARIN'S RADIO

Gl. Torv — Tlf. 1452  
Alle førende mærker  
i RADIO og FJERNSYN

### RYOMGAARD

### Blikkenslagerfirmaet TH. CHRISTENSEN

Storegade 7 — Tlf. 175  
Vand — gas — sanitet

### LANGAA DAMPBAGERI

C. G. Clausen — Tlf. 34

DE har ret —  
vort brød og kager er det lækreste!

### HJØRRING

### P. BARSLUND

Gjarmester

Østergade 34, Hjørring. Tlf. 1773  
Alt gjarmesterarbejde udføres.  
Tilbud og overslag gives

## FRANKI Skjortefabrikken

v/ Roland Frankert

Struer

Tlf. 5 06 05



## VIKING

Blyanter og farver  
til alle formål



## Die Eisenbahnen der Erde.

von dr. Fritz Stöckl.  
P. Haase & Søn, Løvstræde 8, K.

Nu er udgivelsen af dette stovværk begyndt, idet bind I: Stor Britannien er udkommet. Die Eisenbahnen der Erde giver nøjternt og sagligt en oversigt over jernbaner i alle jordens lande. (Geografi, historie, organisation, teknik, højdeforhold, loko, vogne og fremtids-projekter). Værket udkommer i 20 bind. Pris: kr. 28,50.

For at gøre værket fuldent vil hvert bind være forsynet med ca. 120 fotografier, heraf enkelte i farver, koreplaner skalategninger velegnet til byggetegninger og oversigter over det rullende materiel. De enkelte bind bliver på 100—130 sider i formatet 21,0×29,7 cm, trykt på kunsttrykpapir. Bindene udkommer med 3—4 måneders mellemrum. Bind II: Frankrig, udkommer ca. 1. oktober. Prisen pr. bind bliver fra kr. 28,50 til ca. kr. 40,00. indb. i lærred.

## Die Kunst Nortost Deutschlands.

Ill., ca. kr. 30,—.  
Sachsenverlag, Dresden.

Skade at Østtyskland ligger så langt herfra — eller efterhånden er »blevet lagt«. For der er nu mange dejlige ting at se i den del af Tyskland, der ligger bag Jerntæppet. Det viser denne dejlige billedbog fra Sachsenverlag. Lidt gammeldags i tilsnit som de fleste bøger fra den side (bl. a. mangler fantasien ved fotografieringen), men alligevel værd at ofre opmærksomhed.

## Discovering Railways.

128 sider, ill., ca. kr. 10,00.  
University of London Press, London.

Dette er en glimrende lille bog om jernbaner, specielt skrevet for den, der ikke tidligere har beskæftiget sig med emnet. Derfor virker den måske lidt naiv på visse punkter for os, men det må vi bære over med, for på mange andre områder er bogen strålende.

## Buchenwald.

720 sider, ill., ca. kr. 30,00.  
Die Frauen von Ravensbrück.  
170 sider, ill., ca. kr. 5,00.  
Kongress-Verlag, Berlin.

Disse to bøger handler om nogle af de mørkeste punkter i sidste krig, de tyske koncentrationslejre og de forbrydelser mod menneskeheden, der blev begået her. Det er dokumentariske beretninger, og de er på een gang interessante og optørende. Beklageligvis også præget af at være udgivet i Østtyskland. Hvorfor blande nutidens politik i et så alvorligt krigskapitel?  
jas.

★

### Uden ANNONCERING

ingen forretning —  
intet trives i hemmelighed . . .



## Næstsidste nyt!

### Cyklende togfører.

Da et privatbane-godstog i week-enden holdt i Kås og togføren fløjtede »fremad«, fordi toget skulle rangeres frem til et sporskifte, hvor en ny godsvogn skulle kobles på, misforstod lokofører og togfører tilsyneladende hinanden — toget blev sat i gang og fortsatte ud ad linjen mod Åbybro med den måbende togfører stående tilbage i Kås.

Lokoføren var ikke mindre overrasket, da han nåede frem til Åbybro med godstoget, men uden togfører.

Den efterladte togfører var dog ikke tabt bag af et tog. Han lånte en cykel i Kås og spurtede til Åbybro, hvortil han kom tids nok til at koreplanen kunne overholdes.

Hjørring Privatbaners ledelse vil dog næppe nøjes med at trække på smilebåndet, idet det principielt er en alvorlig sag at et tog tager af sted »på egen hånd« mellem to jernbanestationer, uden at der er givet afgangssignal.

Aalborg Stiftstidende.

### Hørt i frokostpausen.

Samtalen drejede sig om ægteskab.

— Ja, min kone og jeg har kun en eneste gang villet det samme, og det var, da det brændte hjemme hos os, da ville hun også først ud!

— Sådan er det også hjemme hos os, jeg har kun fået min vilje en gang, og det var da vi flyttede ind i vores hus, og jeg foreslog, at skabsdørene skulle vende fremad!

### I kupeen.

Det var på en familierjese:

— Mor, hvad hed den station vi lige har holdt ved?

— Det ved jeg ikke, lad nu være med at forstyrre mig, når jeg sidder og læser.

— Far, ved du hvad den station hedder?

— Nej, men forstyr mig ikke, jeg loser krydsord.

Da der er gået et stykke tid spørger moderen, hvor lille søster er?

— Hun stod af på den station, som I ikke kendte navnet på!

### Nonfigurativt ægteskab.

— Jeg er for så vidt allerede gift, — formælet med malerkunstens muse! — sagde den modernistiske kunstnerspire.

— Men hvor længe? — blev der spurgt. Så groft som De mishandler hende, får hun let en skilsmisse bevilget!

### Mistet kontrollen.

Under en ballade i Nyhavn havde han råbt Gestapo efter politiet, blev derfor anholdt og næste dag stillet for dommeren, der fik en plausibel forklaring:

— Under det indledende sammenstød med panserne havde han mistet et par fortænder, hvorved det blev ham umuligt at holde tand for tunge — og så, herr dommer, slipper der jo let et par ukontrollerede strofer igennem!

### Sæsonen er over os.

Haglskadeforsikringen burde være lovpligtig for enhver søndagsjæger.

### Philosophi.

Lykke? — Ja, hvad er Lykke? — Jeg har i virkeligheden kun fundet den i armene på en anden mands kone — nemlig min mor!

### Brevkassen.

Spørgsmål: Tak for de mange gode råd, men jeg har så slemme ligtorne, at jeg får vældig ondt i dem, bare jeg ser de moderne faconer i damefodtøj. Kan De hjælpe mig? Deres hengivne Abonnent.

Svar: I efterkrigstiden var det meget almindeligt med kolde fødder — en mode, som damerne nu har taget op — for det dulmer. Prøv at lade Deres ligtorne dybfryse. Red.

### Og så var der — — —

telefondamen, som ringede af — og sendte den tilbage, for hun hævdede forlovelsen.

Flere og flere forlanger

## Hatting Tvebakker

fordi de er sprøde —  
(men tåler ikke stød)

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



## Fredericia

Jernbanepersonalet anbefales

### Manufakturhandelen

H. L. Christensen  
Holbergsvej 39

Manufaktur - trikotage  
Telf. Fredericia 3123

### Autolakereriet

S. Christensen . Calvinsvej 41  
Fredericia . tlf. 1320

Al sprøjtelakering samt under-  
vognsbehandling udføres

## Horsens

### Secher & Larsen

Ingeniører - Entreprenører -  
Tømremestre

Jord-, vej- og kloakarbejder  
udføres med gravemaskiner,  
bulldozer og vejtrømler

Gersdorffsg. 24, Horsens. Tlf. 25 947

Fiere og flere forlanger

### HAVNENS STENHUGGERI

H. Guldbergsgade 4 - Horsens  
Gravminder og natursten.  
Altid i største udvalg.  
Tlf. Horsens 247 71

### BJARNES AUTOVÆRKSTED

Smødegade 31, Horsens. Tlf. 2 45 44  
1. kl.s autoværksted  
for alle vogntyper.

### HØJGLANS

Provensens største  
og Danmarks mest moderne

### AUTOLAKERERI

Sct. Helenevej 18-20 - Horsens  
Telefon \*2 17 00

## Vejle

### Rowill

#### Robert J. Willumsen

Grønnegade 18-20 - Vejle  
Manufaktur, trikotage og  
sportsbeklædning en gros.  
Tlf. Vejle 1600 - 3372

### THISTED & WARRER

Kulimport - Brændselolie  
Havnegade 16 - Vejle  
Telf. 45

## Silkeborg

Aktieselskabet

### Handels- og Landbrugsbanken i Silkeborg

Telefon 1024 (5 lin.)  
Filialer i Bryrup og Engevang

### Arbejdsmændenes cooperative Entreprenørforretning

SILKEBORG  
Lysåvej 19 - Tlf. 2057

### Ringgaards Konditori

Vestergade 15 - Silkeborg  
Tlf. 264 og 2131

### Ikast Slidbanefabrik

EJNAR MADSEN  
Østergade 26 - Ikast - Tlf. 5 11 40

Skanderborg

### Farvehandler Laurberg

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

### Spare- og Laanekassen

for  
Skanderborg og Omegn  
Telf. 37

HAMMERUM

### AUTORUDER

monteres ekspres  
Karetmagerab. Nye vognlad  
Arne Holme Andersen  
Søndergade 3. Tlf. Hammerum 55

### THYREGOD MØLLE

Foderstof- og gødningsforretning  
Tlf. Thyregod 41

EJSTRUPHOLM

### Den grønne butik -

Frugt - Grønt - Blomster  
ELLEN NIELSEN  
Stationsvej 17 - Tlf. 158

## Herning

### Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

Østergade 10 - Herning - Telf. \*10

## Skive

### Udlejning af gravemaskiner

3 1/2 t. transport. kran på lastvogn.  
Transp. af gravemask. bulldozere  
m. m. indtil 20 t. Indhent tilbud

SKIVE MØBELTRANSPORT  
Tlf. 926

### CITY-SKO

Adelgade 4 - Tlf. 193 - Skive  
Herre-, dame- og børnefodtøj

### BØRKOP OG OMEGNS SPAREKASSE

Daglig kl. 10-12 og 14-16  
Lørdag kl. 9-12  
Telf. Børkop 67

Aktieselskabet  
Privatbanken  
for Viborg og Omegn  
Telefon 2600

## Skjern

### Skjern Cykellager

Cykler - Cykledele  
Gummi en gros  
Tværgade 2 - Skjern - tlf. 178

### Martin N. Bonde & Co.

aut. el-Installatør

Udf. arbejde for DSB

Tlf. Skjern 82



### Sv. Mejlstrup

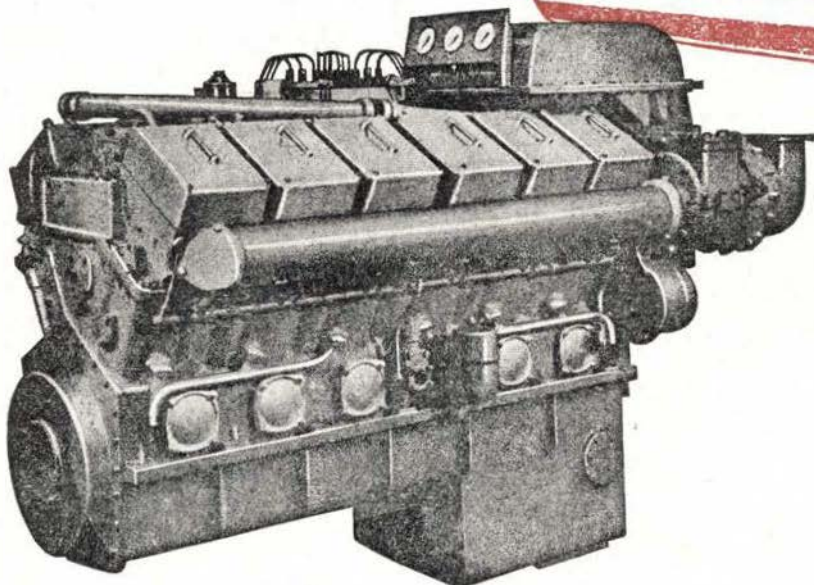
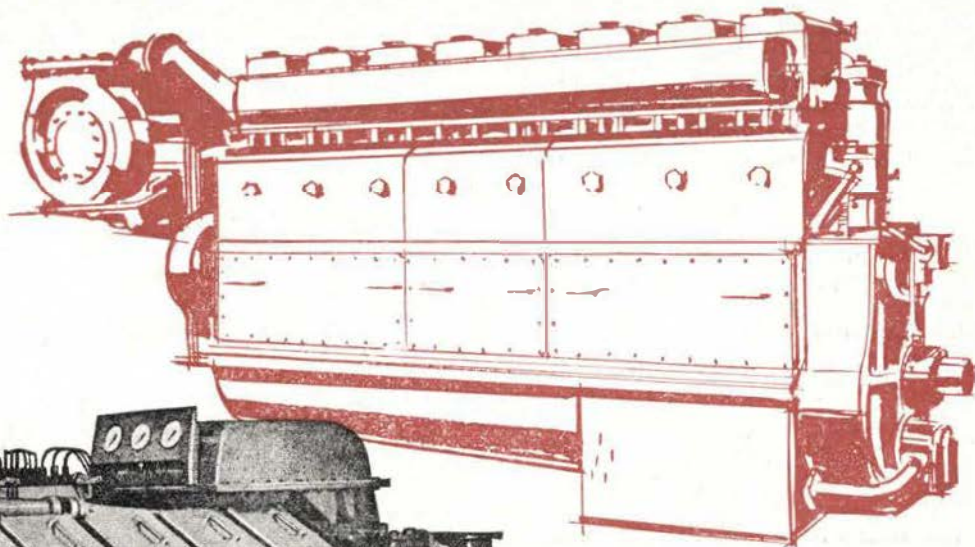
Autolakereri

Brogade 52 . Hobro . Tlf. 1083

Sprøjtelakering og  
undervognsbehandling.



# M·A·N



## DIESEL TIL LOKOMOTIVER

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



MASCHINENFABRIK AUGSBURG-HÜRNBERG AG · WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark:

**PROTECHNICO** 

VESTER FARIMAGSGADE 1 · KØBENHAVN V. · TELEFON MINERVA 2062