



NO 11

5. Juni 1941

41. Aargang

PERSONALEFORHOLDENE

Kan Lokomotivførermangelen ikke afhjælpes.

For en Maaned Tid siden anstillede vi nogle Betragtninger med Hensyn til Lokomotivførernormativerne, som vi mente burde forhøjes adskillige Steder. Dette Spørgsmaal var da ogsaa et af dem, som blev stærkt omtalt paa Kongressen. Flere af Talerne fremhævede det urimelige i, at en meget stor Del af Lokomotivførertjenesten gennem alt for lang Tid er blevet udført af lavere lønnet Personale. Det blev skarpt kritiseret, at der endog paa de Depoter, hvor der er overtallige Motorførere, benyttes Lokomotivfyrbødere i betydeligt Antal til Lokomotivførertjeneste, hvortil jo kommer Depoter, som ikke har Motorførere, saaledes at Resultatet er, at ikke blot alle de mange overtallige Motorførere, men tillige et stigende Antal Lokomotivfyrbødere benyttes i Lokomotivførertjenesten.

Ser man en lille Smule paa Forholdene, kan det f. Eks. anføres, at der ved et relativt lille Depot som Gedser i Marts Maaned blev præsteret over 150 Lokomotivførerdage af Lokomotivfyrbødere enten paa Ekstrarangermaskiner eller i den faste Rangertur som Erstatning for Lokomotivførere, der var taget ud til Linietjeneste. I Nyborg kom man op paa over 250 Dage til samme Tjenester; i Fredericia var Tallet nærved de 400 Dage, i Aarhus henved 350, i Aalborg 200, i Struer 250, i Esbjerg over 400 Dage og i Brande 160 Dage. Dette lille Udpluk,

som svarer til fuld Tjeneste for 70 Mand, drejer sig som nævnt udelukkende om de af Lokomotivfyrbødere udførte Tjenester, hvortil der egentlig skulde være udnævnt Lokomotivførere; men det maa ved en Bedømmelse af Situationen ikke glemmes, at vi desuden har de mange Motorførere anvendt i Lokomotivførerstillingen, saaledes at Lokomotivførermangelen efterhaanden kommer op paa et meget stort Tal.

En eller anden, som ikke har Kendskab til de faktiske Forhold, kunde maaske forledes til at tænke, at der, naar man saaledes foruden de udnævnte Lokomotivførere tillige bruger et meget stort Antal andre Tjenestemænd i Lokomotivførergerningen, næppe kunde være Tale om ekstra lange og anstrengende Tjenester. Men saaledes er det jo ingenlunde — tværtimod.

Der har i de sidste 1½ Aar været klaget over altfor urimeligt lange og anstrengende Tjenester. Og det maa her fastslaas, at man fra Administrationens Side er fuldstændig paa det rene med dette Forhold. Ved en Forhandling i Generaldirektoratet den 31. Maj 1940 udtalte Maskinbestyreren for 2. Distrikt, at han paa dette officielle Sted gerne vilde udtale Distriktets Paaskønnelse af Lokomotivpersonalets Præstationer under den da forløbne strenge Isperiode, hvor Forholdene havde medført, at Lokomotivmændene foruden de sædvanlige

drøje Tørne, enhver haard Vinter betinger, ofte havde maattet tage meget lange Tjenester, men dette havde de gjort i fuld Forstaaelse af, hvad Nødvendigheden krævede. De samme Synspunkter er senere gentaget. Ved Sammenkomsten om Aftenen den 6. Maj under Kongressen bragte Distriktschef Gustav Hansen en hjertelig Tak til Lokomotivmændene, fordi de i adskillig Tid havde paataget sig ekstra svære Opgaver ved særlig lange og strenge Tjenester, ofte med mindre godt Brændsel; Distriktschefen fandt, at Distriktet skyldte en Tak derfor, hvilket blev understreget af saavel Maskinbestyreren som Trafikbestyreren. Foreningens Formand bemærkede i denne Anledning, at Lokomotivpersonalet naturligvis var glade for at vide, at Distriktets Embedsmænd forstod at vurdere, at der gennem lang Tid var præsteret noget ekstraordinært, men paa den anden Side maatte det ikke glemmes, at naar Forholdene nu havde medført saadanne særlige Besværligheder og Byrder for Lokomotivpersonalet, saa maatte man fra Administrationens Side ogsaa være paa det rene med, at der *maatte* gives fornøden Tid til Hvile, og det ikke blot mellem de enkelte Tjenester, men tillige saaledes, at Personalet gennem deres Ferie kunde faa en tiltrængt Lejlighed dels til at puste ud og dels til at samle Kræfter til den kommende Tid. Men der var Tegn paa, at det skortede paa dette Omraade. Formanden rettede derfor den indtrængende Henstilling til Distriktet, at man ikke gjorde Forsøg paa at ville unddrage Personalet deres Feriedage ved at yde dem kontant Vederlag for de Feriedage, man ikke har været i Stand til at bevilge dem. Der bør absolut gøres Udveje, saa den nødvendige Frihed kan blive givet.

I denne Forbindelse er det af Interesse at bemærke, at det allerede længe har været saaledes, at det har været forbundet med ganske overordentlige store Vanskeligheder at faa Tjenestefrihed i 2. Distrikt. Ved Brande Depot manglede Lokomotivpersonalet f. Eks. pr. 1. April d. A. 240 Dages Ferie fra sidste Aar. Disse Feriedage var simpelthen blevet afslaaet med den Motivering, at man ikke havde fornødent Personale til Afløsning. Ja, pr. 1. April mang-

lede Lokomotivpersonalet inden for 4. Maskinsektion over 600 Feriedage fra sidste Aar.

Enhver kan heraf forstaa, at det er med triste Udsigter, en Del af Lokomotivpersonalet gaar ind i det nye Ferieaar. Det vil heller ikke kunne nægtes, at et Krav om Afhjælpning maa være fuldt ud berettiget. Der har i lang Tid været Brug for et betydeligt større Antal Lokomotivførere, end hvad vi i Øjeblikket har, og det er der stadigvæk. Efter vor Mening maa det derfor være rimeligt, at der sker saadanne Forøgelse, at de forefaldende Lokomotivførertjenester i det alt væsentligste, i hvert Fald i betydeligt større Omfang, end vi i den senere Tid har været Vidne til, kan bestrides af udnævnte Lokomotivførere og ikke af de lavere lønnede Motorførere eller Lokomotivfyrbødere.

Som vi før har paapeget, har de ekstraordinære Forhold medført, at vi nu har Lokomotivfyrbødere med 21—22 Aars Lokomotivtjeneste bag sig, idet deres Avancementsmuligheder gennem lang Tid har været fuldstændig standset. Naar man saa ser, at det i Praksis ikke blot er saaledes, at alle de overtallige Motorførere gør Lokomotivførertjeneste, men at tillige Lokomotivfyrbødere i stor Udstrækning anvendes dertil, ja, at man nogle Steder har ment at maatte lade unge Lokomotivfyrbødere ekstraordinært lokomotivførerprøve for at kunne bestride Tjenesten, saa burde der hurtigt kunne opnaas Enighed om, at Forbedringer paa det her omtalte Omraade er særdeles paakrævet. Lokomotivmændene kan ikke forstaa, hvorfor Lokomotivførermangelen ikke kan afhjælpes. Det er at haabe, at man fra Administrationens Side vil vise Forstaaelse her overfor og finde Udveje, saa de nødvendige Forfremmelser snart kan finde Sted.

STATSBANERNES LOKOMOTIV- PARK M. V.

Generaldirektoratet har for faa Dage siden udsendt en ny Fortegnelse over Statsbanernes Damplokomotiver, Motormateriel, Personvogne, Postvogne og Rejsegodsvogne. En saadan udsendes sidst i 1933, og der var efterhaanden sket saa mange Ændringer og Tilføjelser i For-

tegnelsen, at den i Virkeligheden ikke var særligt meget værd som Haandbog. En ny, revideret Udgave er derfor et Gode. Dens Betydning vil vel nok være størst for dem, der skal beskæftige sig med Vognparken, idet den nye Fortegnelse er i fuld Overensstemmelse med den i den senere Tid stedfundne Omlitring og Omnummerering af Vognene. For Lokomotivmanden gælder det dog, at man rent umiddelbart straks kigger efter, hvorledes det nu ser ud med Togfremdrivelsesmidlerne. Ser man i denne Henseende paa Udviklingen gennem de sidste 15 Aar, viser Forandringen i Lokomotivparken tydeligt Damphestens Tilbagegang og Motorens hurtige Vækst.

Nedenanførte Oversigter over Statsbanernes Maskinkraft til Togfremførelsestjeneste og Rangering i henholdsvis 1926, 1933 (sidste Udsendelse af Fortegnelsen over Driftsmateriellet) og 1941 belyser paa let overskuelig Maade den stedfundne Forskydning.

Damplokomotiver.

	Antal		
	1926	1933	1941
Litra A	31	27	5
" As	2	0	0
" B	5	0	0
" C	19	19	19
" Cs	6	1	0
" D	100	100*)	100**)
" Dj	1	0	0
" Ds	3	0	0
" E	7***)	0	11
" F	117	117	113
" Fs	11	1	0
" G	74	66	30
" H	2	12	12
" Hs	61	59	51
" J	20	19	15
" K	100	100	93
" Kj	6	1	0
" Ks	7	1	0
" L	1	0	0
" Ls	3	1	0
" Ms	1	0	0
" N	8	1	0
" O	36	36	23
" P	33	33	33
" Q	0	5	5
" R	30	30	30
" S	2	20	20
" T	4	4	0
Ialt	690	653	560

*) Heraf 39 ombygget.
 **) Heraf 55 ombygget.
 ***) Nogle gamle Lokomotiver fra 1868.

Motorvogne og Lokomotiver.

	Antal		
	1926	1933	1941
<i>Benzinvogne:</i>			
Litra MA	3	3	3
" MC	0	2	2
" ME	0	17	6
" MF	0	18	17
<i>Elek. Motorvogne:</i>			
Litra MM	0	0	62
<i>Dieselvogne:</i>			
Litra ML****)	0	16	15
" MO	0	0	49
" MP	0	0	10
" MQ	0	4	4
" MR	0	5	4
<i>Diesellokomotiver:</i>			
Litra MT	0	6	5
" MV	0	2	2
" MW	0	2	0
" MX	0	2	2
<i>Lyntog:</i>			
Litra MB	0	0	10
" MS	0	0	6
Ialt	3	77	197

****) Litra ML var ved Anskaffelsen forsynet med Benzinsmotorer, men har senere faaet Dieselmotor.

Rangertraktorer.

	Antal		
	1926	1933	1941
Antal Hestekræfter			
35	1	6	2
40	0	5	5
50	0	7	6
60	0	1	6
65	0	15	15
70	0	7	7
78	0	0	9
120	0	0	1
Ialt	1	41	51

JERNBANEMUSEET

Jernbanemuseet i Statsbanernes Administrationsbygning, Sølvgade 40, København, er tilgængeligt for Statsbanernes Personale med Paarørende hver Onsdag Kl. 14—16 i Tiden 21. Maj —15. Oktober d. A.



ALVORLIG TOGULYKKE PAA MOLS Et Persontog og et Godstog kører mod hinanden paa Trustrup—Ebeltoftbanen.

Tirsdag den 20. Maj ved 14-Tiden skete der et alvorligt Togsammenstød paa den lille Privatbane mellem Trustrup og Ebeltoft. En halv Snes Personer kom alvorligt til Skade, for en af disse var Kvæstelserne saa betydelige, at vedkommende, en Proprietærfrue, Dagen efter afgik ved Døden.

De nærmere Omstændigheder var følgende: Trustrup-Banens Persontog Nr. 3 skulde ankomme til Trustrup Station Kl. 13,45 og dør krydse et Godstog, som umiddelbart efter Krydsningen skulde afsendes mod Ebeltoft. Persontoget — der bestod af en gengasdrevet Motorvogn og en paahængt Godsvogn — var imidlertid 15—20 Minutter forsinket, og da Godstoget kun havde ca. 10 Minutters Køretid fra Trustrup til den næstfølgende Station, Balle, regnede Stationsbestyreren i Trustrup med, at Godstoget ved rettidig Afsendelse fra Trustrup kunde være i Balle i god Tid før Persontogets Ankomst dertil. Han besluttede sig derfor til at forlægge Krydsningen mellem de 2 Tog, saa den skulde finde Sted i Balle i Stedet for i Trustrup. Godstoget blev derpaa afsendt mod Balle Station (saa vidt det i Øjeblikket vides, skete dette, uden at Toget var afmeldt og uden at Balle Station forud var underrettet om Krydsningsforlægningen), men Uheldet vilde, at da Stationsbestyreren derefter fik Forbindelse med Balle Station, var Persontoget afgaaet derfra.

Dersom Strækningen mellem de to Stationer havde været lige, var der vel nogen Mulighed for, at de to Togs Lokomotivpersonale vilde have kunnet observere hinanden, men saaledes var det ikke; man kan endda sige, at Terrænforholdene er særligt vanskelige i Henseende til frit Udkig. Udenfor Balle kurver Banen nemlig mod Øst, medens den udenfor Trustrup kurver mod Vest. Den paagældende Strækning danner saaledes en Dobbeltkurve, og det var først, da de to Tog kom ud af hver sin Kurve, at Lokomotivmændene gensidig blev klar over Faren. Der blev straks bremsset op fra begge Sider, men Afstanden var for kort til, at et Sammenstød kunde afværges, og da de to Tog tørnede mod hinanden, borede Godstogets Damplokomotiv sig helt ind gennem Motorvognens Forende, som fuldstændig knustes. Umiddelbart forinden Sammenstødet var det

lykkedes Motorfører Rasmussen fra Persontoget at faa revet Døren op og springe ud. Han reddede derved Livet; thi dersom han var forblevet i Motorrummet, vilde han ganske sikkert være blevet dræbt paa Stedet. Man regner nemlig med, at Motorvognen er totalt ødelagt.

Naar kun Halvdelen af Persontogets ca. 20 Passagerer kom saa alvorligt til Skade, at de maatte hospitalsindlægges, skyldes dette ganske sikkert, at de blev advaret nogle Sekunder før Sammenstødet. Under Kørslen stod der en Ingeniør ude hos Motorføreren; de to Mænd saa samtidigt Godstoget, og saa snart Ingeniøren blev klar over Faren, sprang han ind i Vognen og varskoede de rejsende.

Det foreligger endnu ikke fuldt oplyst, hvor Ansvar for det passerede maa lægges; Meddelelser i Dagspressen kunde tyde paa, at der ikke blot er Tale om Afsendelse af Godstoget uden Afmelding og uden forudgaaende Aftale med den nye Krydsningsstation, men tillige om, at Godstogets Lokomotivfører er kørt fra den oprindelige Krydsningsstation uden at have faaet Fribaneordre; noget nærmere herom er dog endnu ikke klarlagt. Sagen er overgivet til Statsbanernes Auditørs nærmere Underøgelse.

GP-VEKSLER

Paa vore tryklufthremse Tenderer og paa Vogne med Etkammerbremse eller Kunze-Knorrbremse er der mellem Styreventilen og Bremsecylinderen indskudt en saakaldt GP-Veksel. Paa Hildebrand-Knorrbremsen er GP-Veksleren indbygget i Styreventilen. GP-Veksleren er et simpelt og let haandterligt Middel til at forandre den hurtigt virkende Persontogsbremse til en langsommere virkende Godstogsbremse.

Fig 1 viser GP-Veksleren. Den bestaar af et støbt Hus med to Gennemgangsaaabninger, af hvilke den største danner Forbindelse mellem Styreventilen og Hjælpeluftbeholderen, og den mindste, i hvilken der findes en Omstillingshane *U*, danner gennem Hanetolden og udenom Hanetolden gennem Ventilen *M* Forbindelse mellem Styreventilen og Bremsecylinderen.

Omstillingshanen *U* har to Stillinger, I og II for henholdsvis Godstog og Persontog. I Hanestilling II (Persontog) gaar Bremseluften fra Hjælpeluftbeholderen—Styreventilen gennem den store Boring *u*¹ i Hanetolden udroslet til Bremsecylinderen, og Bremsevirkningen paavirkes ikke af GP-Veksleren. Ventilen *M*, som holdes aaben af en Skruefjeder, har ingen Betydning i denne Hanestilling, da Boringen *u*¹ i Hanetolden giver rigelig Plads til Bremseluften.

I Hanestilling I (Godstog) er den meget snævre

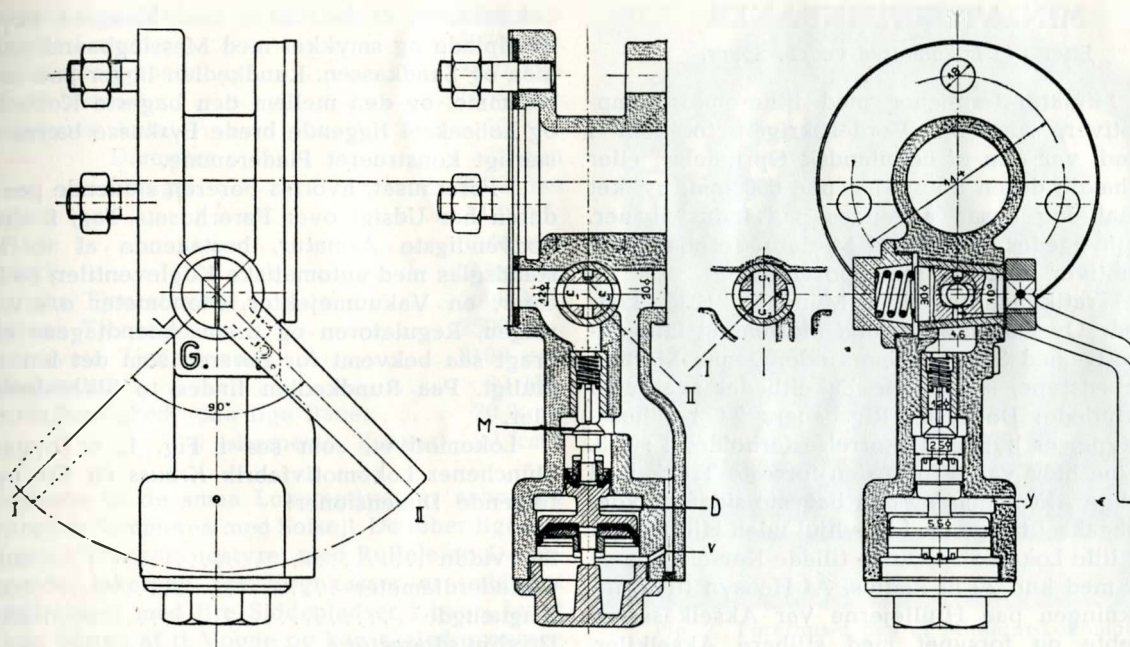


Fig. 1. GP-Vekslen.

Haneboring u^2 indskudt, og Bremseluften gaar gennem denne og den aabne M-Ventil til Bremscylinderen. I denne Stilling har M-Ventilen den meget vigtige Opgave at holde et stort Gennemstrømningsareal for Bremseluften aabent, indtil der i Bremscylinderen bliver et Tryk paa ca. 0,6 Atm., og naar dette indtræder, skal den stoppe for Bremsluftens Passage ad den Vej.

M-Ventilen sidder, som Fig. 1 viser, paa Enden af en Stempelstang og paavirkes af den omtalte Skruefjeder og af et Differentialstempelpar, d. v. s. to ulige store Stempler, anbragt paa Stempelstangen, paa hvilken M-Ventilen har sin Plads. Rummet mellem Stemplerne er i uafbrudt Forbindelse med Atmosfæren gennem Kanalen y . Som det ses, er det nederste Stempel flere Gange større end det øverste, hvorved et mindre Luftryk under det store Stempel er i Stand til at overvinde Trykket af et større Luftryk over det lille Stempel og derved skyde Stempelstangen op og lukke M-Ventilen.

Ved Bremsningens Begyndelse gaar Bremseluften gennem Boringen u^2 og M-Ventilen til Bremscylinderen og samtidig gennem Kanalen v til Rummet

under det store Stempel. Stemplernes Areal er afpasset saaledes i Forhold til hinanden, at naar Trykket i Bremscylinderen er ca. 0,6 Atm., vil Trykket under det store Stempel være stort nok til at overvinde Trykket paa det lille Stempel plus Skruefjederens Tryk og lukke M-Ventilen. Den yderligere Lufttilførsel for Bremsetrykstigningen foregaar derefter langsomt gennem den snævre u^2 -Boring. Naar Bremsen løses, gaar Luften langsomt gennem u^2 og Styreventilen ud i Atmosfæren, og M-Ventilen aabnes af Skruefjederen.

Fig. 2 viser et Diagram af Person- og Godstogsbremsens Virkning paa den forreste og den bageste Vogn i et Tog. Med Persontogbremsen stiger Trykket i Bremscylinderen hurtigt til det maksimale, og med Godstogsbremsen stiger det hurtigt til et Bremsetryk paa ca. 0,6 Atm., d. v. s. indtil M-Ventilen lukkes af Trykket paa det store Stempel, hvorefter Trykstigningen foregaar langsomt gennem u^2 -Boringen.

For Bremsning af Godstog er det saaledes en absolut Nødvendighed at sætte GP-Vekslen ind for at fremkalde en hurtig og ikke for kraftig Begyndelsesbremsning i hele Toget, der giver de enkelte Vogne en vis Stivhed overfor hinanden, og hindrer, at Toget løber sammen. Derefter kommer en passende langsom Bremsetrykstigning, som Diagrammet viser. Men det er tillige nødvendigt at sætte Afspærringsshanen paa Styreventilen i Stillingen G; thi ellers er der ved Driftsbremsning Fare for, at Styreventilens Styrestempel gaar frem til Hurtigbremsestillingen paa Grund af det langsomme Trykfald bag Styrestemplet imod Hjælpeluftbeholderen. Hvis Afspærringsshanen staar i Stilling P og GP-Vekslen i Stilling G er det vanskeligt eller helt umuligt at foretage Trinbremsning.

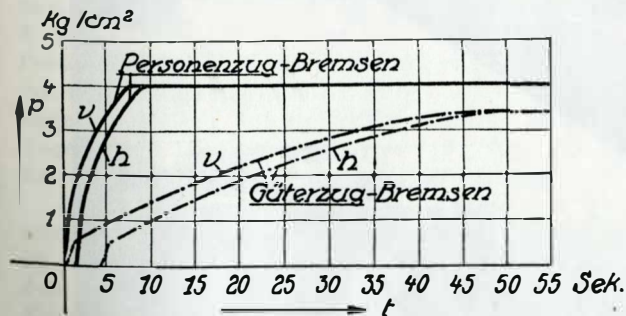


Fig. 2. Diagram af Person- og Godstogsbremsen.
 v er den forreste Vogn, h er den bageste.

F. Spøer.

MINIATUR-JERNBANER

Efter *Die Lokomotive* ved F. Spøer.

De Miniatur-Jernbaner med tilhørende Damplokomotiver, som før Verdenskrigen forekom i Tyskland, var alle af udenlandsk Oprindelse, eller ogsaa havde de en Sporvidde paa 600 mm, hvilket Spormaals dog ogsaa anvendes paa Industribaner. Senere byggedes i Tyskland Miniatur-Jernbaner og -Lokomotiver med 457 mm Sporvidde.

Til Trafikudstillingen i München 1925 konstruerede Overingeniør *Roland Martens* et Lilleput-Lokomotiv med 381 mm Sporvidde. Denne Martenske Enhedstype, som i alle Enkeltheder svarer til sit Forbillede: De tyske Rigsbaners 2 C 1-Enheds-Pacifictype, er bygget i Størrelsesforholdet 1 : 3,33. Den Type blev valgt, fordi den forreste Truck med udvendige Akselhalse og den bageste sideforskydelige Løbeaksel tillige med Drivhjul uden Hjulflanger for det lille Lokomotiv kunde tillade Kørsel gennem Kurver med kun 20 m Radius. Af Hensyn til Kraftpaavirkningen paa Hjullejerne var Akselkasserne staaletøbte og forsynet med stilbare Akselkiler. Lejerne er af Rødgods med indstøbt Hvidtmetal og har baade Over og Undersmøring. Hjulstjernerne er staaletøbte og forsynet med Bandager af Digelstaalet. Drivværket har Heusinger Styring og Dobbeltlinealer. Kobbeltstængerne og Styringsdelene har hærdede Staalbøsninger og -bolte. Akslerne smøres med en *Wørner*-Smørepumpe. Lokomotivet har tre Bremsere: Dampbremse paa Maskinen, Skruebremse paa Tenderen og Vakuumbremse paa begge Dele.

Lokomotivet er betrukket med blaagraa oxyderet Staalplade og smykket med Messingbaand paa Dømen og Sandkassen. Rundkedlen ligger paa en Bareramme, og den mellem den bageste Kobbelaaksel og Løbeaksel liggende brede Fyrkasse bæres af en særligt konstrueret Pladeramme.

I Førerhuset, hvorfra Føreren siddende paa Tenderen har Udsigt over Førerhusets Tag, findes det nødvendige Armatur, bestaaende af to Vandstandsglas med automatiske Kugleventiler, to Injektorer, en Vakuumejektor, Manometer o. s. v. Styringen, Regulatoren og Bremsahaandtagene er anbragt saa bekvemt for Føreren som det har været muligt. Paa Rundkedlen findes to Sikkerhedsventiler.

Lokomotivet, som ses i Fig. 1, er bygget af Münchener Lokomotivfabrik *Krauss og Co.* og har følgende Dimensioner:

Sporvidde	381 mm
Cylinderdiameter	150 mm
Slaglængde	200 mm
Drivhjulsdiameter	530 mm
Løbehjulsdiameter (forreste)	300 mm
— (bageste)	300 mm
Maskinens totale Akselafstand	3515 mm
— faste —	1250 mm
Tenderens totale —	1800 mm
— Truck-Akselafstand	600 mm
Højde til Kedelmidten	900 mm
— - Skorstensoverkanten	1400 mm
Pufferhøjde	315 mm

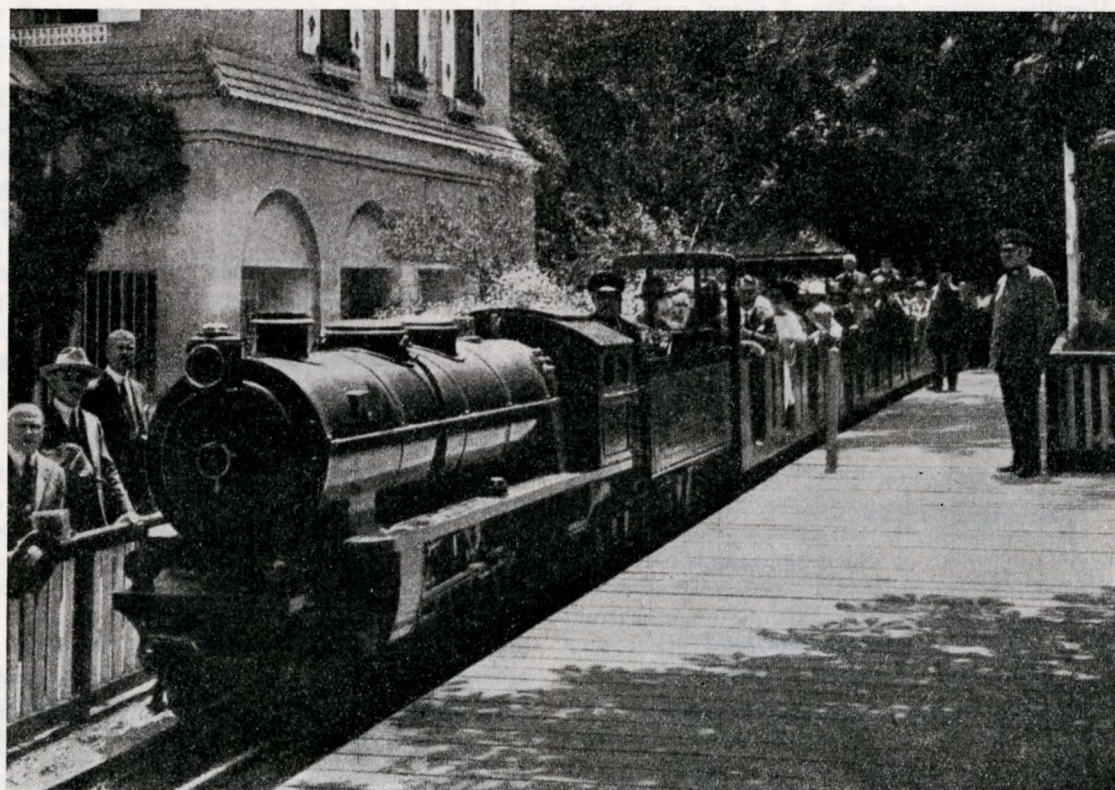


Fig. 1. En Miniatur-Jernbanestation paa en Udstilling i München.

Maskinens Længde	4360 mm
Tenderens Længde	3070 mm
Lokomotivets Længde	7430 mm
Rundkedediameter	600 mm
Kedelrørenes Antal	56
— Diameter	32 mm
— Længde	2200 mm
Hedeflade	11,0 m ²
Risteflade	0,44 m ²
Damptryk	13 kg/cm ²
Maskinens Tjenestevægt	5600 kg
Tenderens Tjenestevægt	2500 kg
Lokomotivets Tjenestevægt	8100 kg
Trækkekraft	30 HK
Maksimalhastighed (paa lige Bane)	30 km/t
— (i skarpeste Kurver)	20 km/t

Vognene til de smaa Lokomotiver er aabne og forsynes om Sommeren med Solsejl. De løber ligesom Tenderen i Trucker, udstyret med Rullelejer. De naturfarvede, lakerede Træ-Vognkasser er inddelt i fire Afdelinger med fire Siddepladser i hver; hvert Tog kan bestaa af ti Vogne og kan saaledes optage 160 Passagerer. For at tilsvare München-Udstillingens Karakter som Trafikudstilling og samtidig forevise en af de daværende nyeste tekniske Fremkomster er Vognen udrustet med Scharfenbergs automatiske Kobling.

Münchener-Udstillingens Terræn paa Theresienwiese dannede en uregelmæssig Firkant med afrundede Hjørner, fra hvis Nordside et Sidespor førte hen til Hovedindgangen. Straks efter Afgang fra Hovedindgangen maatte Lokomotiverne præstere sin største Ydelse ved at skyde Toget op ad en kurvet Stigning for at komme ind paa den egentlige Udstillingsbane. Til Driftens Sikring var Strækningen inddelt i tre Blokfelter med Armssignaler, og et enkelt i en Tunnel, som Toget kørte igennem, med Daglyssignal. Blokfelternes indbyrdes Afhængighed var saaledes, at der mellem to kørende Tog altid var mindst et togfrit Felt.

Aaret efter havde Miniatur-Banen „Gæsteoptræden“ paa den store Udstilling for Sundhed, Social Forsorg og Legemøvelse i Düsseldorf, den saakaldte „Gesolei“. Medens der paa Münchener-Udstillingen kun var to Lokomotiver i Drift og det tredje stod kold som et rent Udstillingsobjekt, maatte paa „Gesolei“ alle tre Lokomotiver være i Drift med 10-Vognstog for med Tog hvert 8. Minut at bestride Trafikken. Statistikken viste, at der fra den 8. Maj til den 17. Oktober var befordret 1 648 163 Personer, hvortil 12 164 Tog med 160 Siddepladser var nødvendige, og en Strækning paa 54 788 km tilbagelegdes. Den højeste Ydelse havde „Lilleput“-Togene den 19. September, hvor 101 Tog gennemkørte 1455 km og befordrede 16 138 Personer.

I 1928 var den Martenske Enhedstype repræsenteret paa Udstillingen „Hjem og Teknik“ i München, og endvidere paa Kölner-Pressa, Wiener-Prater og den hollandske Industriudstilling i Rotterdam. I Köln og Rotterdam blev der kun kørt i kort Tid, hvorimod Toget indgik blandt de varige Forlystelser paa Wiener-Prateren. Paa Udstillingerne var

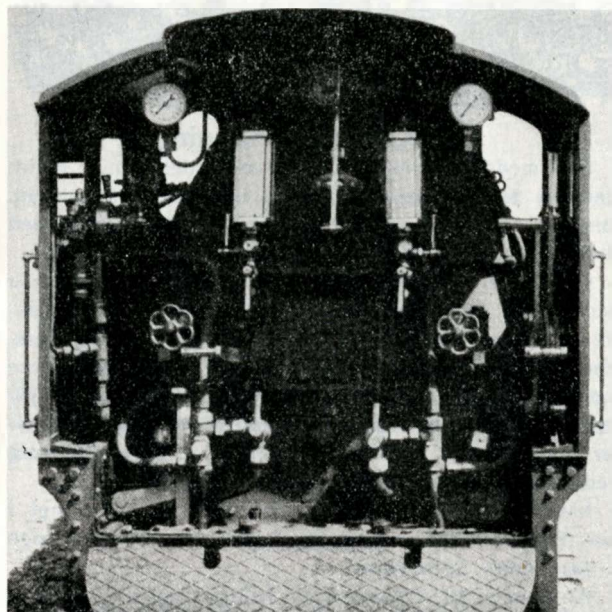


Fig. 2. Førerhuset paa et Miniatur-Lokomotiv.

Banen anlagt som en Randbane undtagen i Rotterdam, hvor den var en 3 km lang dobbeltsporet Aksialbane, der midt igennem Udstillingsterrænet forbandt Hovedindgangen med Forlystelsesparken. Endskønt Banen i næsten hele sin Udstrækning fulgte Hovedtrafikaarerne og passerede krydsende Veje uden Over- eller Underføringer, skete der ikke et eneste Uheld. Til Banens Anlæg brugtes Bredfodskinner paa 12 kg/m med Vinkellasker, og 175 mm brede tagformede Jernsveller.

Da den første Maskine fra Münchener-Udstillingen maatte tages i Brug i Düsseldorf, maatte Krauss og Co. i 1928 bygge nye Søster-Lokomotiver. Disse fik Bosch-Belysning og sattes straks ind i Driften. Af Vognene blev 5 Stkr. med Sol- og Sidesejl og 5 Stkr. aabne bygget sammen ved Hjælp af en saakaldt Jacobs-Truck, som indbyggedes mellem to Vogne og bærer to Vognender. I 1930 var Miniatur-Jernbanen paa den internationale Udstilling i Barcelona.

Paa Rigsudstillingen „Schaffendes Volk“ i Düsseldorf 1937 fandtes ogsaa en Miniatur-Jernbane. Til denne havde Krupp leveret tre 2 C 1-Lokomotiver — ligeledes af Pacific-Typen — med følgende Hovedmaal:

Sporvidde	381 mm
Højde til Skorstenoverkant	1450 mm
Bredde over Barrierepladerne	1000 mm
Totallængde	7410 mm
Damptryk	13 kg/cm ²
Tjenestevægt	9800 kg
Trækkekraft	40 HK
Koksbeholdning	250 kg
Vandbeholdning	750 l

Som man ser vejer Krupp-Lokomotiverne 1700 kg mere end de af Krauss byggede, men Trækkekraften er ogsaa 33 pCt. større.



Feriehjemmets Aabning.

Som meddelt i sidste Nummer af Bladet aabner Feriehjemmet sine Døre for Gæster Lørdag den 28. Juni. Sæsonen er ansat til at vare til den 18. August, dog med Mulighed for en kortere Forlængelse.

Gæsternes Opmærksomhed henledes paa, at der maa medbringes Rationeringsmærker for Rugbrød, Franskbrød, Sukker, Smør samt Sæbe til Husholdningsvask. Man er klar over, at det med Hensyn til Sæbemærkerne kan volde nogen Vanskelighed, men da Husholdningsvasken er et meget vigtigt Spørgsmaal for Hjemmet, haaber man paa, at vore Gæster vil være os behjælpelig med at løse dette paa tilfredsstillende Maade.

Mærker for Kaffe og The vil ikke blive forlangt i Aar. Hjemmet vil gennem de bedste Erstatninger søge at løse dette Spørgsmaal.

Af Hensyn til Aflevering af Rationeringsmærker henledes Gæsternes Opmærksomhed paa, at Mærkeafleveringen er beregnet paa et 8 Dages Ophold, saaledes at der beregnet pr. Person maa afleveres: 1 Sukkermærke, 1 Smørmærke o. s. v. Gæster med mindre end 8 Dages Ophold kan saaledes blive udsat for at maatte aflevere mere i Mærker end der egentlig kan kræves. For de Mærkers Vedkommende, som kan deles, kræves der dog kun for de Dage, Opholdet varer.

Til Trods for den store Prisstigning har man søgt at gøre Opholdet saa billigt som muligt, men en mindre Prisforhøjelse har dog fundet Sted for voksne, hvorimod der for Børns Vedkommende er sket en lille Nedsættelse.

De fastsatte Priser for i Aar er følgende:

I. Medlemmer.

Medlemmer, Hustruer og Børn fra 14 til	
20 Aar	Kr. 4,00 pr. Dag
Børn over 20 Aar (ugifte)	" 5,00 " "
Ophold paa Hjemmet i indtil 2 Dage ..	" 5,00 " "
Børn fra 1 Aar til 6 Aar	" 1,00 " "
" " 6 " " 14 "	" 1,50 " "
Et Maaltid udover Døgnets	" 1,50 " "
do. for Børn indtil 14 Aar ..	" 0,75 " "
En Frokost eller Middag	" 2,50 " "

II. Andre Tjenestemænd ved D. S. B.

Mand, Hustru og Børn over 14 Aar	Kr. 6,00 pr. Dag
Ophold paa Hjemmet i indtil 2 Dage ..	" 7,00 " "
Børn fra 1 Aar til 6 Aar	" 2,50 " "
" " 6 " " 14 "	" 3,50 " "
Et Maaltid udover Døgnets	" 2,00 " "
do. for Børn indtil 14 Aar ..	" 1,25 " "
En Frokost eller Middag	" 2,75 " "

III. Besøgende. Ikke Medlemmer.

Voksne og Børn over 14 Aar	Kr. 7,00 pr. Dag
Ophold paa Hjemmet i indtil 2 Dage ..	" 7,50 " "
Børn fra 1 Aar til 6 Aar	" 2,75 " "
" " 6 " " 14 "	" 3,75 " "
Et Maaltid udover Døgnets	" 2,50 " "
do. for Børn indtil 14 Aar ..	" 1,50 " "
En Frokost eller Middag	" 3,25 " "

Foranstaaende Priser tillægges 10 pCt. i Betjeningsafgift.

Befordring af Gæsterne fra Byen til Hjemmet vil kunne ske med Rutebilen til Kysthospitalet, herfra er ca. 15 Min.s Gang til Hjemmet; i øvrigt med alm. Biler i den Udstrækning disse kan paatage sig Kørsel med Hensyn til Benzintildelingen. Prisen for en Vognmandsbil er for Tiden ca. 8 Kr. Prisen med Rutebilen er for voksne og Børn over 10 Aar 60 Øre, Børn fra 4—10 Aar 30 Øre, almindelig Haandkuffert 35 Øre, Kurvekuffert 50 Øre (flere Stk. Moderation).

Afgangstiderne for Rutebilen fra Banen er Kl. 11,43, 14,10 og 17,07. Rejsende med Færgen kan paaregne, at Bilen venter og tager dem med. Transporten af Bagagen fra Kysthospitalet til Hjemmet besørger af Forpagteren mod et mindre Honorar. Under Hensyn til disse vanskelige Transportforhold henstilles det til Gæsterne at medbringe mindst mulig Bagage.

Husk, at Bestilling om Ophold paa Hjemmet altid maa ske *skriftligt* og indsendes til Foreningens Kontor, Vestre Boulevard 45, København V. under Adresse „Feriehjemmet“; husk samtidig at anføre for hvem Opholdet ønskes og for Børns Vedkommende disses Alder, den nøjagtige Tid for Opholdets Varighed og endelig bestemt Ankomsttid til Kalundborg med Tog eller Skib.

Husk, at Bekræftelsen for Opholdet ved Ankomsten til Feriehjemmet tilstilles Økonomaen sammen med Rationeringsmærkerne.

Man forventer, at de givne Anvisninger efterkommes af Gæsterne.

Af Hensyn til den korte Sæson vil der ikke kunne paaregnes længere Ophold paa Hjemmet end ca. 8 Dage.

Der vil som sædvanligt blive gjort alt, for at Opholdet paa Hjemmet kan blive saa behageligt som vel muligt under de for Tiden vanskelige Forhold.

Og hermed Velkommen til Røsnæs og Feriehjemmet.

P. U. V.

K. T. Pedersen.

JUBILÆER



J. A. E. Nielsen.

Den 23. Juni d. A. kan Motorfører J. F. Nielsen, Hgl., fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B., og Dagen efter, den 24. Juni, kan Motorfører J. A. E. Nielsen, Hgl., fejre sit 25 Aars Jubilæum.

J. F. Nielsen begyndte den 23. Juni 1916 paa Centralværkstedet i København. Han blev den 1. Maj 1917 Lo-

komotivfyrbøder paa Østerport og kom et halvt Aar senere paa Godsbanegaarden, hvor han var, indtil han den 1. Oktober 1935 blev Motorfører I ved Hgl. Depot.

J. A. E. Nielsen har derimod været lidt mere omkring. Han var Aspirant i Slagelse, blev Lokomotivfyrbøder i København den 1. Maj 1917, kom Maaneden efter tilbage til Slagelse, og forblev dér indtil han i 1934 blev Motorfører i Skælskør; senere var han i en kort Tid i Randers og kom endelig i Oktober 1935 her til Hgl.

Om begge Jubilarer gælder det, at de ved deres Gerning og gode Humør har erhvervet sig mange Venner.

Afdelingen sender Eder de bedste Lykønskninger paa Jubilæumsdagen. *Hgl.*

Da samtlige Hgl.-Jubilarer senere paa Aaret afholder en lille Festlighed, bliver der ingen særlig Fest i mit Hjem paa Jubilæumsdagen. *J. A. E. N.*

Hjertelig Tak til alle for udvist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum, en særlig Tak til Struer Afdelinger.

Lokomotivfører *K. Pedersen,*
Holstebro.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Vald. Jensen,
Lokomotivfører, Aarhus.

Hjertelig Tak til Kolleger i Padborg samt Lokomotivmester Hansen og Frue for den uforglemmelige, smukke Fest i Anledning af min Afsked og vor Bortrejse fra Padborg.

A. G. Keller og Hustru.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag den 13. Juni 1941 frabedes høfligst, men bestemt.

A. A. Sørensen,
Lokomotivfører, Aarhus.

Enhver Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum den 14. Juni frabedes.

K. T. Pedersen,
Lokomotivfører, Korsør.

Al Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag den 14. Juni frabedes.

N. O. C. Nielsen,
Motorfører, Aarhus.

Enhver Form for Opmærksomhed ved min 25-aarige Antagelsesdag den 30. Juni frabedes.

O. Reinhold Wedam,
Gedser.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit 25 Aars Jubilæum.

A. G. R. Christensen,
Lokomotivfører, Fredericia.

Min bedste Tak for venlig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

Lokomotivfører *J. H. Pedersen,*
Fredericia.



Annulering af Udnævnelse pr. 1.—5.—41:

Motorfører I i Aarhus A. Holmtofts Udnævnelse til Lokomotivfører i Padborg, pr. 1.—5.—41 er efter Ansøgning annulleret.

Forflyttelse efter Ansøgning under 15.—5.—41:

Motorfører II V. E. T. Sørensen, Næstved, til Enghave Mdt. med Tjeneste som Elektrofører.

Afsked:

Lokomotivfører J. Raben, Fredericia, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—41 (min. Afsked).

Lokomotivfører S. J. Sørensen, Aarhus, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—8.—41 (min. Afsked).

Lokomotivfyrbøder C. C. Soele, Fredericia, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed fra 31.—7.—41.

Dødsfald blandt Pensionister:

- pens. Lokomotivførere:
C. Jensen, Roskilde, den 16.—4.—41.
R. Larsen, Fredericia, den 22.—4.—41.
C. P. M. Qvist, København, den 26.—4.—41.
N. C. L. F. Schophuus, Struer, den 29.—4.—41.
F. J. H. Gehlsen, Thisted, den 10.—5.—41.
A. R. M. Olsen, København, den 14.—5.—41.

Knudshoved Feriehjem.

Paa Grund af Forholdene vil Knudshoved Feriehjem ikke blive aabnet i Sommer.

**Det jysk-fynske Statsbanepersonales
Bibliotek.**

Bibliotekets ordinære Generalforsamling afholdes i Bibliotekslokalet paa Hovedbanegaarden i Aarhus, Opgang F, Lørdag den 28. Juni 1941 Kl. 17 med

Dagsorden:

1. Beretning om Bibliotekets Virksomhed.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer m. fl. i Henhold til Statutterne.
4. Eventuelt.

Det reviderede Aarsregnskab for 1940—41 vil være fremlagt i Bibliotekslokalet i Tiden 21.—28. Juni til Eftersyn for Bibliotekets Interessenter.

Bestyrelsen.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Nye Bøger.

(Sj.-Følster	Jyl.-Fyn	
19223		Bukdahl, Jørgen: Lyseklosteret.
19224	18795	Thomassen, Ejnar: Dostojevski, F. M.
19225	18775	Tolderlund-Hansen, Povl: Skygger af os selv.
19226	18776	Vølund, Vidar: En Morgenrøde kommer.
19227	18771	Barfoed, Thorkil: To Mænd snakker sammen.
19228	18781	Koelsch, Adolf: Narkose. Roman.
19229	18737	Alstrup, Carl: Tre Skuespillere og Begyndelsen til een til.
19230	18524	Løkken, Thomas Olesen: Bjørn Strand.
19231	18529	Juel, Kirsten: Saa fjernt som Vest fra Øst.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Februar Maaned 1941 samt i Tidsrummet April—Februar 1940/41 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1939/40 i runde Summer.

	Februar Maaned		1941	
	1941	1940	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	5 810 000	3 230 000	2 580 000	
Gods- og Kreaturbefordring	10 850 000	3 980 000	6 870 000	
Postbefordring	580 000	520 000	60 000	
Andre Indtægter	480 000	390 000	90 000	
<i>Indtægter i alt</i>	17 720 000	8 120 000	9 600 000	
<i>Driftsudgifter</i>	13 530 000	11 660 000	1 870 000	
<i>Driftsoverskud</i>	4 190 000	÷ 3 540 000	7 730 000	
Afskrivning	640 000	610 000	30 000	
Forrentning	1 320 000	1 230 000	90 000	
<i>Statens Tilskud til Driften</i>	÷ 2 230 000	5 380 000		7 610 000

	April—Februar		1940—1941	
	1940—1941	1939—1940	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	63 740 000	64 210 000		470 000
Gods- og Kreaturbefordring	79 580 000	48 340 000	31 240 000	
Postbefordring	6 460 000	6 890 000		430 000
Andre Indtægter	5 850 000	5 900 000		50 000
<i>Indtægter i alt</i>	155 630 000	125 340 000	30 290 000	
<i>Driftsudgifter</i>	138 870 000	119 010 000	19 860 000	
<i>Driftsoverskud</i>	16 760 000	6 330 000	10 430 000	
Afskrivning	7 090 000	6 720 000	370 000	
Forrentning	14 460 000	13 470 000	990 000	
<i>Statens Tilskud til Driften</i>	4 790 000	13 860 000		9 070 000

D. S. B. — Februar 1941.

I Forhold til Februar 1940 er Personbefordringsindtægten steget med ca. 2,6 Mill. Kr. og Godsbefordringsindtægten med ca. 6,9 Mill. Kr., hvoraf henholdsvis ca. 1,4 Mill. Kr. og ca. 3,3 Mill. Kr. hidrører fra a/c Betalinger for særlige Transporter.

Paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa ca. 150 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 9,6 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 1 870 000 Kr. Stigningen skyldes forøgede Lønnings- og Brændselsudgifter samt Merudgifter til Færgereparationer.

**Regnskab for Kong Christian den IX's
Understøttelsesfond fra den 1. April 1940 til
den 31. Marts 1941.**

<i>Indtægt:</i>	Kr. Ø.
Beholdning fra Regnskabsaaret 1939/40	60. 48
Indbetalte Bidrag	84. 00
Modtagne Gaver	235. 00
Indvundne Renter:	Kr. Ø.
af Obligationer	1 122. 50
af Bankbog	12. 80
	1 135. 30
	1 514. 78

<i>Udgift:</i>	Kr. Ø.
Udbetalte Understøttelser, 13 Portioner à 100 Kr.*)	1 300. 00
Portoudgifter	10. 26
500 Stk. nye Ansøgningskemaer	26. 64
Beholdning den 31. Marts 1941	177. 88
	1 514. 78

*) Understøttelserne er udbetalt til: Enken efter en Portør, Enken efter en Trafikassistent, Enken efter en Ledvogter, Enken efter en Portør, Enken efter en Vognpasser, Enken efter en Lokomotivfyrbøder, Enken efter en pens. Banearbejder, Enken efter en Haandværker,

Enken efter en pens. Stationsforstander, en Pakhusformand, en pens. Portør, en pens. Overportør, en pens. Ledvogter.

STATUS DEN 31. MARTS 1941.

<i>Beholdninger:</i>	Kr. Ø.
Beholdning i Den danske Landmandsbank	177. 88
Obligationer ifølge forrige Regnskab til paalydende Værdi 25 200 Kr. 00 Øre, bogført for	23 829. 75
	24 007. 63
	<i>Gæld:</i> Kr. Ø.
Fondets Kapital:	Kr. Ø. Kr. Ø.
Obligationer bogført for 19 959. 50	
paa Bankbog	40. 50
	20 000. 00
Obligationer bogført for	3 870. 25
	23 870. 25
Beløb til Disposition	137. 38
	24 007. 63

København, den 31. Marts 1941.

KNUTZEN.

/N. Roed, Sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag.

Kasse- og Obligationsbeholdning var til Stede.

København, den 8. Maj 1941.

C. Wieth.

Langaa

Langaa Jernbanerestaurant

v. A. V. ANDERSEN

anbefales

LANGAA MEJERI



LEDIG

RADIO

i førende Mærker —
Lempelige Betalingsvilkaar

Brdr. Nielsen
Halskovvej 10

Korsør nye

GULDSMEDEFORRETNING

Havnegade 1.

Telefon 11.

Stort og smukt Udvalg. Billige Priser.

Kalundborg

Vilh. Nielsen & Søn

SLAGTERMESTRE

Kød- og Paalægsforretning

Cordilgade 10 Kalundborg Telefon 173

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

SNEDKERMESTRE - Kalundborg - Telf. 280

Køb Deres Møbler hos Fagmanden;
han yder Dem den bedste Garanti.

Leverandør til Feriehjemmet.

Er Lyset i Uorden

da ring til Kalundborg 620

Kjær Christensen
aut. Installatør

Leverandør til Feriehjemmet

Chr. Jepsen

Stort Udvalg i moderne Ure
Briller og Barometre
Reparationer udføres

Telefon 600

LEDIG

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

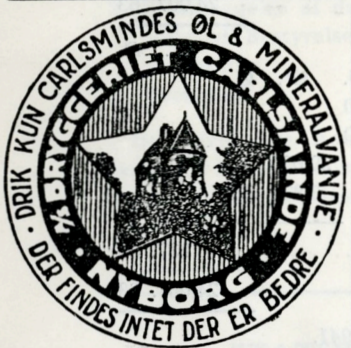
ANNONCE-EKSPEDITION:
Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.

DREVSEN & NELLEMANN
 Isenkram-, Støbegods-,
 Glas-, Porcelain- og Udstyrsforretning.
 Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN
 Telefon 346 NYBORG Telefon 346

C. Knackstredt
 Telefon 550
 Spec.: Kranse, Buketter,
 Planter og Potte-Kultur.
 Direkte Salg fra Drivhus.
 Ingen Butiksleje, derfor
BILLIGSTE PRISER

Johannes Iversens
Sadelmager- og Møbelforretning
 anbefales af D. L. F.
 Nørregade



NYBORG KULIMPORT
 & Nyborg Cichorieterri A/s
 Telefon 15 og 23

LILLE-KONGEGADES KIOSK
 Abonnement paa alle Ugeblade
 Telegrammer i alle Anledninger
 Telf. 454 **A. IVERSEN**

Søren Hansen
 TLF. 216 • NYBORG
 KONFEKTION • KJOLER • LINGERI

„Kødkontanten“
 Mellemgade 34 - Tlf. 821
 Altid 1. Kl. Varer til
 Konkurrencepriser
SV. AAGE ANDERSEN

Nyborg Læderhandel
 v. Th. Hansen,
 Nørregade 25.
 Alt i udskåret Læder og
 Skomagerartikler til
 billigste Priser.

FØRLANG KAFFE
 fra P. M. BRUUN's Kafferisteri.
 (Ved A. M. Petersen.)

Johs. Wichmann's
Træskoforretning
 anbefales
 d'Hrr. Lokomotivmænd.

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
 J. Jørgensen.
 —
 Se mine Varer og hør mine Priser.

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/s
Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods
 Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.

Sandermanns Vinstue
 anbefales
Østervemb

Nyborg Herregaardsmejeri.
Fineste Mejeriprodukter!
 Se efter paa Kapslen, at Mælken er fra samme Dag,
 og ikke gammel Mælk fra Dagen i Forvejen.
 Tlf. 79



Køb smukt godt billigt Tapeter
Struer Tapet- og Farvehandel,
 Tlf. 165. Chr. Neergaard. Tlf. 165.

SKOTOJES-BØRSEN
 sælger altid gode Varer **er altid billigst**

HUSK
Banegaardskiosken
 I. Christensen
 Struer Telf. 30

Thomas Hansen's
Bageri — Danmarksgade
 bringes i velvillig Erindring.
 Brødet bringes overalt i Byen.
Telefon 308.

For Synet en Vinding,
 Køb Brillen hos Sinding!
 ———
 Telefon 119.

K. C. NIELSEN
Østergade 9
1. Kl.s Herreskrædderi.
 Leverandør til Vare- og Landbrugsloftetriet
 Telefon 21 — Telefon 21

Silkeborg

URE OG OPTIK
 A. Fauerby - Vestergade 10
 1. Kl.s Reparationsværksted

H. Reimar Nielsen
 Silkeborg

SILKEBORG
Banegaardsrestaurant
 anbefales

Valdemar Eriksen Vestergade 27
 Telefon 662
 Har Byens største Lager af moderne
 Klædevarer og Konfektion i alle Prislæg

Sig det med Blomster
»La Reine« er altid leveringsdygtig i
 Foreningskranse og desl.
 Telefon 29 og 908

polyfoto til Jernbanekort, Pas og Kørekort
 G. Mahler & I. Lindhart
POLYFOTO
 Silkeborg - Vestergade 33