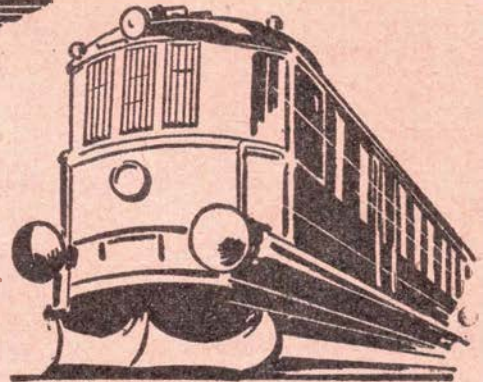
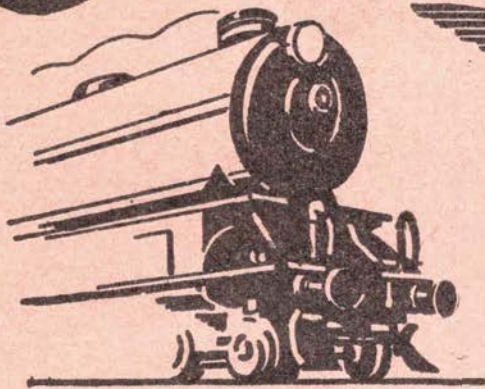


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

10. årgang nr. 5

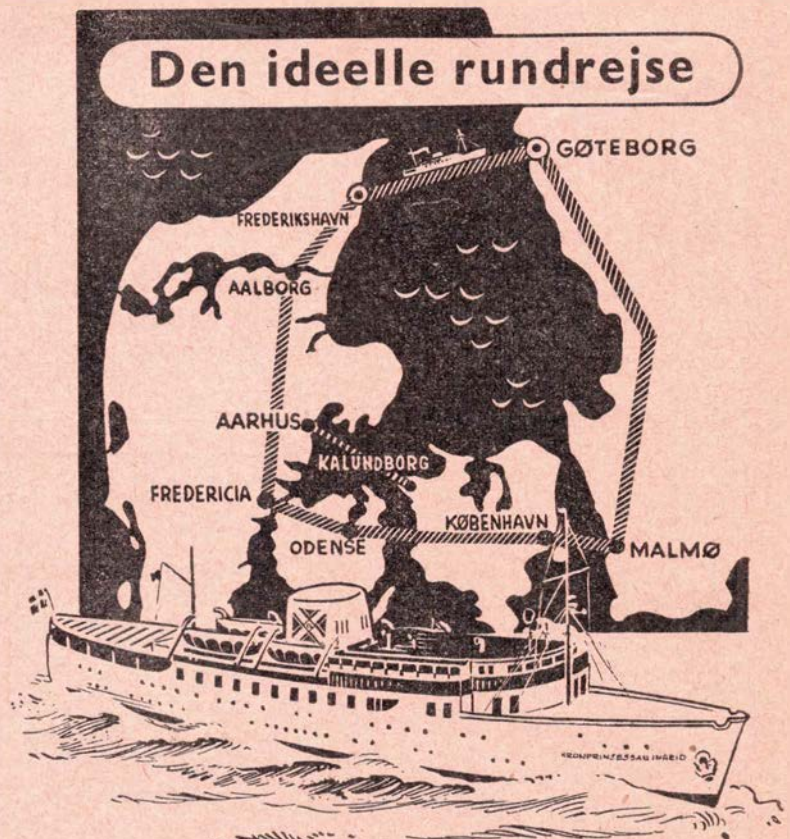
Redaktion: Stationsmester H. E. Rybro,
Flintholm st., København F.

Maj 1953

INDHOLD:

Ændringerne i signalsystemet	Side 105
Månedens emner	« 106
Danske stationer: »Balleby«	« 107
Tyske Forbundsbaners organisation	« 109
Hvad der sker ved DSB	« 111
Rødby-Femern snak i 150 år	« 112
Mens vi venter på tog	« 113
Erindres det?	« 115
Sagt og skrevet	« 115
Dieselmotorer til jernbanedrift	« 116
Afskedssamtale	« 118
Fhv. stmst. N. Rørholt 80 år	« 120
Det er ikke alle, der ved	« 120
Måneds magasinet	« 121
Privatbane nyt	« 123
Den tekniske side	« 125
Ud og ind	« 127
Foreningsmeddelelser	« 127
»Hunden på«	« 128

Den ideelle rundrejse



M/S »KRONPRINSESSAN INGRID«
693 pass. - 35 biler - moderne restaurant - bar
REDERIAKTIEBOLAGET
GÖTEBORG - FREDERIKSHAVN - LINIEN

Herning

Lund & Erichsen

Elektro-Installation

Udfører Arbejder for D.S.B.
Herning . Bredgade 49 . Tlf. 70

Alfred Christensen

Exam. Tandtekniker

Herning . Østergade 30
Tlf. 885

E. Blach Hansen

Guldsmedie og Juvelerer
Lev. til DSB Personale

Herning . Østergade 3 . Tlf. 800

C. Engelbrecht & Søn

Aut. Gas- og Vandmester
Blikkenslager
Udfører Arbejder for D.S.B.

Herning . Bredgade 14 . Tlf. 47

Herning elektro- mekaniske Værksted

v/ Lorentsen & Jensen
Herning . Østergade 27
Tlf. 1520 - 1820

Møbelgården

v/ S. G. Bendtsen

Herning . Søndergade 9 . Tlf. 891

A. og W. Christensen

Specialværksted for
polstrede Møbler
Udfører Arbejder for D.S.B.

Herning . Østergade 35 . Tlf. 1744

Ubbe's Damesalon

Herning . Skolegade 49
Tlf. 1843



Ejnar Lange

Slagtermesterforretning
Kød - Flæsk - Paalæg
Herning . »Fredhøj«
Telf. 1739

Schack Nielsen

Farver og Lakker
Stort Udvalg i Tapeter
Herning . Østergade 20 . Tlf. 576

Knud Knudsen

Aut. Elektroinstallatør
Udfører Arbejder for D.S.B.
Ikast . Nørregade 37 . Tlf. 126

Viborg

M. Christiansen

Aut. Skorstensfejermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Viborg . Skottenborg 12 . Tlf. 703

Aage Havn

Tømrermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Viborg - Middagshøjvej
Tlf. 1913

Jørgensen & Thanild

Murermestre - Entreprenører

Udfører Arbejder for D.S.B.

Viborg: Søndermarksvej 2 . Tlf. 1920
Viborg: Aalbækvej 17 . Tlf. 2272

Arne Mortensen

Uniformsskræderi

Lev. til DSB Rutebiltjeneste

Herre- og Dameskræderi paa Konto

Viborg - St. Sct. Mikkelsgade 8
Tlf. 1781

V. A. Jørgensen

Reparationsværksted

for Auto-Karosserier

Leverandør til DSB

Viborg Tlf. 1268

Niels Kalhave

Centralvarme - Bad - Sanitet

Vand - Gas - Støbegods

Udfører Arbejder for DSB

Hj. af Reberbaneg. og Sct. Hansgade
Viborg . Tlf. 592-593

Anders Petersen Farvehandel

Tapeter . Farver . Lakker

Leverandør til DSB

Viborg . Vestergade 18 . Tlf. 1185-1525

Hammerum

M. Grummesgaard

Blikkenslager

Vand - Sanitet - Centralvarme

Flaskegasanlæg

Hammerum . Frølundvej 16 . Tlf. 169

Aage V. Nielsen

Smedemester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Hammerum . Østergade 9 . Tlf. 172

H. Olesen

Brøndbører og Entreprenør

Artesiske Boringer

Vandværks-Anlæg

Hammerum . Vestergade 18 . Tlf. 76

Randers

Gørup Christensen

EL

Installationsforretning



Lamper og Lysekroner
Lev. til Banernes Personale

Houmeden 11 . Tlf. 2115
Randers

Lakso

RANDERS AUTOMOBIL- & CYKELREPERATION

Duco-Lakering

Udfører Arbejder for D.S.B.

Randers - Dr. Lassensgade 10
Tlf. 5

H. G. Sørensen

Aut. Skorstensfejermester

Udfører Arb. for Hadsundbanen

Randers . Teglvvej 20 . Tlf. 4481

J. J. Schneider & Søn

Sadelmager og Tapetserer

Tæpper & Linoleum

Randers . Nygade 10

Tlf. 958

Slagterforretningen

v/ S. Nielsen

1. Kl. Kød - Flæsk og hjemmelavet Paalæg

Randers . Søren Møllersgade 9 b
Tlf. 4645

Osteforretningen

v/ Inga Hougaard

Ost . Konserves . Delikatesser

Randers . Vester Kirkestræde 3
Tlf. 2017

Thanes Renseri

Kemisk Renseri og Oppresning

Randers . Vestergade 49

Tlf. 3528

Mogensen & Rasmussen

Aut. Gas- og Vandmestre

Centralvarme - Sanitet

Værkst.: Industrigården, Thaisvej 24
Udf. Arb. for Hadsundbanen

Randers, Tøjhushavevej 16, Tlf. 4992-5542

Paul Borup

Aut. El-Installatør

Udfører Arbejder for
Hadsundbanen



Randers, Frederiksplads 9
Tlf. 874



Ikast Vulkaniseringsanstalt

v. Einer Madsen

Udf. Arb. for DSB

Ikast . Østergade 26
Tlf. 140

Ændringerne i signalsystemet

- vil det betyde noget positivt?

Jeg sidder og blader i det nye signalreglement, (SIR) eller rettere i de nye blade til SIR. Man må jo se at blive klar over, hvad det hele går ud på, altså for mit vedkommende. Princippet i sagen er jo so-leklar, det drejer sig om i videst mulige udstrækning at forøge antallet af signaler og mulighederne for disses tydning, uden at få det til at virke alt for generende for toggangen. En virkelig interessant opgave, som tilsyneladende er løst på en god og smuk måde under mottoet: *Flere og mere forskellige signaler, hurtigere og sikrere toggang.* Noget der ganske vist kun gælder til en vis grænse, og denne grænse var sikkert, i hvert fald for blandet toggangs vedkommende, allerede nået. Men skulle det vise sig, at signalforøgelsen vil virke generende, kan man jo bare give togene længere køretid eller lade dem blive forsinkede.

Jeg er meget glad for alle de nye pæne blade med gode billeder og smukt tryk på fint papir, og jeg glæder mig til at se stationerne, efterhånden som de bliver udstyrede med alle de mange kulørte lys. Lys, og i særdeleshed kulørte lys, har alle dage øvet en mægtig tiltrækning på menneskene, det er derfor man i så stor udstrækning bruger lys i reklamens tjeneste. Personlig er jeg en hund efter kulørte lamper, det er måske derfor jeg er så glad for de nye signaler.

Det vil pynte gevaldigt på en station, når den får alle de signaler, som i henhold til SIR kan stilles op. Det ser ud til, at der bare for en enkelt togvej kan blive, lad os se:

Fremskudt sign.

Indkørselssign.

Bloksign. for indk.

Togvejssign. for —

Perronudkørs. sign.

Togvejssign. for udkør.

Bloksign. for udkør. og

udkørselssign.

Det blev 8. Så kan der måske endda blive et mellembloksignal foran indkørsel. Det fremgår ikke af bestemmelserne, så vidt jeg kan se, men måske kan det ikke være der sammen med fremskudt signal, det er egentlig en skam, for ellers havde vi haft 9. Nå, men 8 er også ret godt, når de så er udstyret med hver 2—3 eller 4 lys, som kan skifte farve, blinke eller stå stille, alt efter et princip, jeg endnu ikke er helt klar over, og dertil kommer hvad der kan opstilles af *bogstavvisere, talvisere og hastighedsvisere samt rangersignaler og resten af stationspladsen fyldes med dværksignaler og sporskiftelygter*, så bliver det flot, det kan ikke nægtes. Dyrt bliver det selvfølgelig også, men det er formodentlig pengene værd, der ofres jo alle steder store summer på reklamen, og den smule løn en oversignalmester og et par montører skal have, kan en station sikkert let bære, hvis den forventede mer-

trafik kommer. *Jo flere signaler, des flere chancer for tekniske fejl.*

Selvfølgelig vil det jo nok sinke toggangen en del, der er jo grænse for, hvor hurtigt man kan køre. når man skal holde øje med en sådan mængde signaler og spekulere på, hvad de nu betyder i hvert enkelt tilfælde. Særligt i usigtbart vejr vil det tage sin tid. Man siger jo nok, at hvis et indkørselssign, viser gennemkørsel, kan man være sikker på, at alle de andre sign, står rigtigt, men hvad i alverden skal man så have dem til? Det har jeg forøvrigt tit spekuleret over.

Det må jo også blive et større arbejde at få stillet signalerne for et tog, det vil tage sin tid, og man har jo sikret sig mod, at der begyndes for tidligt. Der står, at signalgivning ikke må foretages, før tog kan ventes, men heldigvis står der ikke noget om, at signalerne skal være stillet, når tog kan ventes. Sådan forekommer det mig, der stod i gamle dage, men det har man altså opgivet. Stationerne kan bare vente med at stille signaler, til man er helt sikker på, at toget er udenfor.

For at holde styr på alle de forskellige signaler, vil man forsyne dem med navneplader. Dette er yderst fornuftigt og hensigtsmæssigt, men om der ikke er noget galt ved det hele, når det findes påkrævet at gøre det, er en anden sag. Tilsvarende gælder de instruktionsmøder, der skal afholdes. Storm P. har engang sagt, at kunst, der kræver nærmere forklaring, er der noget muggent ved. Mon et signalsystem, der kræver navneplader, og et reglement, der kræver særlige in-

De kører bedst med

VOLVO

Frederiksbjerg Autohandel

Autoriseret Forhandler

Aarhus . Jægergaardsgade 101

Tlf. 33911 (overf. Slagtehuset)

struktioner, er som det skal være? Mon ikke man i stedet for navne burde have givet signalerne numre? Det ville have givet større mulighed for udvidelse. Man er jo allerede kørt galt i det, ved at lade F betyde fremskudt signal følger, for hvad så med selve det fremskudte signal?

Der burde også gøres noget for at markere bagsiden af signalerne. Når man kører fra Kh. til Gl. på fjernsporet og fra Gl. til Kh. på S-banen, møder man en del signaler, som man først på meget kort afstand, efter at have sagt net farten for alle tilfældes skyld, kan skelne enten som et slukket signal eller som bagsiden af et signal for det andet spor. Det ville måske kunne klares ved at male dem hvide bag på eller ved at lade dem lyse bag ud med f. eks. blå lys. Det er en skam, der ikke er flere farver, vi kunne bruge mange flere.

Jeg gad egentlig nok vide, hvorfor der ikke er fastsat bestemte regler for, hvilke bogstaver der skal anvendes i bogstavvisere f. eks. den pågældende linies retning N.Ø.S.V. eller forbogstav i nærmeste stations navn. Som det er nu, synes det helt tilfældigt, hvilket bogstav man anvender, men det kan selvfølgelig også have sin charme at stå og gætte på, hvad bogstavet hentyder til.

Det med hastighedsviserne er virkelig godt fundet på. Jeg synes, det er snildt, der er bare en ting, som volder mig bekymring i den henseende. Det er i det tilfælde, der vises kø fra hovedsignalet i forbindelse med hvidt lysende kryds, altså: kø ind i afkortet togvej, at så lyset i den øverste del af krydset ikke brænder, og sligt vil jo kunne ske. Så siger det jo: kø ind med middelstor hastighed, og det er ikke så godt. Men det er måske også ba-

re noget jeg misforstår, forhåbentlig får jeg ordentlig fat på det hele, inden det træder i kraft. Der er i hvert fald noget, som jeg har fået rigtig ind i hovedet, og det er, at personførende tog, der holder helt eller delvis ved perron, ikke må genoptage kørselen uden togførens mellemkomst. Men jeg forstår ikke, hvorfor dette skal stå på omtrent hver side i reglementet? Man skulle synes, at hvis det stod en gang, ville det dermed være fastslået lige som alt det andet, der kun står en gang. Måske er en bestemmelse ikke helt absolut, når den ikke er gentaget flere steder? Hvad ved jeg? Ingenting. Men jeg må jo se, om jeg kan hitte ud af noget af det. *Lkf.*



Månedens emner...

Instruktionsmøderne

I anledning af de mange ændringer til signalreglementet, der trådte i kraft den 3. maj, havde bl. a. 1. distrikt inviteret personalet til instruktionsmøder. Deltagelsen var frivillig og fandt sted i personalets fritid. Enhver interesseret jernbanemand ofrer gerne en formiddag eller eftermiddag på at dygtiggøre sig i sin gerning. Men mon en eneste af dem, der har overværet disse møder, fik noget som helst med derfra ud over hvad de i forvejen vidste, når de havde gennemlæst rettelsesbladene? Det kunne de nemlig ikke få, idet alt hvad der skete på moderne kun var en oplæsning af punkter fra disse rettelsesblade. At en af instruktorerne på

et af moderne fremsatte fuldstændig forkert forklaring vedrørende signalgivning, og på forsamlingens protest mod denne forklaring fortsatte med en bemærkning om, at han ønskede ingen afbrydelser, man kunne få ordet senere, gjorde ikke resultatet af deltagelsen i mødet bedre.

Der burde være vist lysbilleder eller store tegninger af de mange forskellige signaltyper og i den rækkefølge som man fremtidig vil kunne møde dem på visse stationer eller strækninger. Billeder fæstner sig nu en gang bedre i erindringen end ord og atter ord. Hertil kan indvendes, at der er billeder af alle signaltyper i signalreglementet. Det er rigtigt, men det er betydningen af dem i den rækkefølge

de er opstillede på stationer og strækninger, det havde været gavnligt at få demonstreret.

En, der var skuffet.

Hvorfor er de rejsende sådan?

De rejsendes kritik af jernbanetoiletter, renligheden i kupeerne o. s. v. er jo velkendt. Men hvem er det andre end de rejsende selv, der odelægger og griser alt hvad de kommer i nærheden af, når det er noget, der tilhører banerne.

Før kort tid siden åbnedes de nye toiletter på den ombyggede S-station i Valby for publikum. Det er smukke, hygiejniske og tiltalende rum, som man skulle mene, de rejsende ville være glade for — og behandle med al mulig hensynfuldhed.

Det gælder åbenbart ikke alle; for allerede den første aften efter åbningen konstaterede stationens personale, at en eller

Husk billetten — glem ej heller lidt **Carletti** karameller

DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN

Stjerne MAGASINET 4/5

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5. ÅRHUS
TELEFON 23611

Dame- Herre- Børnekonfektion

Vi aabner gerne en Konto for Dem, uanset hvor i Landet, De bor.

flere af »gæsterne« havde benyttet den propre håndvask som dels wc, dels pissoir. Og to dage senere var sædet på den ene wc-kumme borte; det var ganske simpelt vredet af sine hængsler og fjernet.

På Nørreport station har man forlængst måttet fjerne håndvasken og metalkæderne til »træk og slip«, fordi de regelmæssigt blev stjålet, så tit de fornyedes. Nu nøjes man så med at sætte et sejl garnbånd i. Men selv det bliver jævnlige fjernet.

Det kan ikke være værdien af det, der frister. Det må være den almindelige ødelæggelseslyst hos visse mennesker, som giver sig udslag på denne ejendommelige måde. At der også nu og da skrues vandhaner af og medtages, så vandet fosser ud og laver oversvømmelse — eller brækkes låse af dorene ind til wc-erne skal kun nævnes for en fuldstændigheds skyld.

På Østerport station har det hidtil kunnet lykkes at holde nogenlunde justits med toiletrummene, fordi de ligger i så umiddelbar nærhed af restauranten og kan holdes under nogenlunde stadigt opsyn. Alligevel hænder det dog, at der begås hærværk. Det er ikke så længe siden, man en dag konstaterede, at et par knagerækker var brækket af og stjålet. Nu forsøger man at anbringe andet og mere robust materiale i stedet for.

I Langå er der ofret ikke så lidt på monteringen af ventsale og restaurationslokaler, ligesom også toiletforholdene er helt igennem upåklagelige. Men allerede nu er der sket adskillige tilfælde af hærvæk og griseri på inventar og i toiletrummene.

På en anden større provins-station opdagedes det for nogen tid siden, at den holder, hvori toiletpapiret er anbragt, var stjålet. Men for at det kunne lade sig gøre, havde tyven brækket vægfliser af i så stort omfang, at man måtte sætte ½ kvadratmeter nye fliser op.

Nylig fik Herlev station anbragt et nyt neon-S-baneskilt. Det blev omgående skydeskive for en flok halv- og helstore drenge. Med stenkast lykkedes det dem hurtigt at få gjort kål på skiltets glashylster og til sidst satte et velrettet sten kast neonlysroret ud af funktion.

I denne forbindelse kan også nævnes børns hærværk og ligefremme attentater mod banelinier. Der går næsten ikke en dag uden at der findes henlagt sveller eller andre svære ting på banelinierne. De kan i en given situation forårsage frygtelige ulykker, såfremt de ikke opdages i tide.



Kravet om Storebæltsbro.

Hver gang der har været en dag med overordentlig stor trafik, som ved højtidene, sommerferiens begyndelse og afslutning eller ved enkelte week-ends i ferietiden, hvor en del flere bilister, end der øjeblikkeligt kan færgeres over Storebælt, har fundet på at ville den vej, ser man i dagspressen kravet om, at der skal gøres noget, det kan ikke blive ved at gå på den måde, helst skal der bygges en bro straks. Der tales om trafikkaos og sammenbrud, meningsløs ventetid og bilkolonner i mange kilometers længde, som blokerer landevejene, mens de forgæves venter på at blive færget over. Og der opulles de frygteligste perspektiver for fremtiden med beregninger over, hvor mange

biler der vil være om 5, 10, 15 eller 20 år. Det er på høje tid at foretage noget, noget virkeligt effektivt.

Når så trafikken i løbet af en halv dags tid er bleven afviklet, og alt ige ngår normalt, således at alle biler bliver færget over så godt som straks ved ankomst til færgeliejet, tales der ikke mere om den sag, før næste gang, det bliver galt.

Man må uvilkårligt stille spørgsmålet: Er det så galt, at nogle hundrede biler på ganske enkelte dage årligt må vente nogle timer på at blive færget over Storebælt? Og kan man af den grund gribe til så kostbare foranstaltninger som at bygge en bro eller udvide færgefarten?

Når det daglige behov kan tilfredsstilles fuldt ud, og derudover endda kan tages en væsentlig forøgelse af overforslerne, er samfundet da forpligtet til at hensyn til hensyn til den ganske lille brokdel af trafikanterne, som kommer til at vente, når de har været ude at more sig, at ofre hundreder af millioner på et beredskab, som der kun vil være brug for en fem, seks dage årligt?

Aarhus Amtstidendes Bogtrykkeri



Tlf. Aarhus 20200

Rullestole o. l.

I meddelelser fra generaldirektoratet af 25. marts 1952 bekendtgøres det, at der efter aftale mellem Statsbanerne og Arbejds- og Socialministeriet er indført en ordning gående ud på, at vanføre, mod forevisning af medlemskort eller legitimationsbevis udstedt af Landsforeningen af Vanføre samt en gyldig rejsehjemmel, gratis kan få indskrevet sygevojn, rullevojn eller invalidecykel. Mens vanføre, der ikke er i besiddelse af et sådan medlemskort eller legitimationsbevis, må erlægge almindelig betaling og kan henvises til Landsforeningen af Vanføre, Gl. Mønt 12, 3., København K.

En sådan meddelelse giver anledning til at spekulere over flere problemer. Betaler L. a. V. for de pågældende transporter? For hvis det ikke er tilfældet, og transporten foregår som en service fra Statsbanerne overfor de vanføre (sådan er det jo sikkert), hvorfor i alverden så den betingelse at skulle vise legitimation fra en bestemt forening? Vedkommende er jo lige fuldt invalid, enten han er medlem af denne forening eller ikke, og man skulle ikke synes, at det netop er en statsbaneopgave at piske folk ind i bestemte foreninger. Det kan næppe være for at gardere sig mod misbrug, man korer jo nu engang ikke rundt i rullestol eller lign., hvis det ikke er nødvendigt.

Der synes altså ikke at være anden forklaring, end at Arbejds- og Socialministeriet eller Statsbanerne eller begge institutioner i forening vil søge at lægge et pres på de vanføre, for at få dem til at melde sig ind i en bestemt forening, som de muligvis ikke ønsker at være medlem af. Måske er de i forvejen medlemmer af andre vanføreorganisationer, og muligvis ønsker de slet ikke at melde sig i foreninger.

En klog mand har engang sagt: »Når man melder sig ind i en forening, giver man nogle af sine penge bort, det kan være slemt nok, men samtidig afstår man en del af sin personlige frihed, det er værre.«

Det er et tidens tegn, at foreninger af alle mulige slags bruger alle mulige midler for at kapre sig medlemmer. Deri er

der ikke noget nyt. Det nye er, at Statsbanerne lader sig bruge til dette formål.

a.

Ikke så mærkeligt.

Der fortælles i aviserne, at årsagen til en ulykke på Londons undergrundsbane, hvor to tog, som kørte bag efter hinanden, stødte sammen, var, at det bageste tog kørte hurtigst.

Det havde været mere mærkeligt, om ulykken var sket, fordi det forreste kørte hurtigst.

»Skandinavien-Ekspressen.«

Inden for en større virksomhed, som beskæftiger et stort personale, vil der altid cirkulere en del »historier«, anekdoter om enkelte personer eller grupper, der på en eller flere måder har oplevet noget særligt, været ude for en usædvanlig situation og klaret skærene på usædvanlig måde, har gjort sig selv eller andre til grin eller måske bare har sagt en eller anden vittighed enten på rette eller urette sted.

Inden for jernbanerne fortælles i hundredvis af sådanne historier, og manganen blandt personalet har ofte tænkt og sagt, både til sig selv og til andre, at man egentlig burde nedskrive alle disse kronikker, så de ikke gik i glemmebogen. I årenes løb kunne det blive til en større samling, som kunne være morsom at have, ja, det kunne måske blive til en hel bog, der ville være ustyrlig morsom at læse, både for en selv og for kommende slægter.

Sådan er der mange, som har tænkt og sagt, og det er sandsynligt, at en og anden har gjort forsøget, men opgivet det igen ved at opdage, at historierne som regel ikke tåler at blive rykket ud af deres milieu. Man skal have kendt den eller dem, historien handler om, for at finde den interessant og morsom, eller i det mindste kendt nogle tilsvarende personer eller situationer. Mange af historierne er desuden gengangere, som fortælles i mange variationer og om flere forskellige personer, ofte fortælles de omvendt og ofte tillægges de personer, som ikke har haft

det fjerneste med sagen at gøre. Men en eller anden fortæller har uden videre koblet tildragelsen til en kendt person for at gøre det mere interessant.

Desuden er der det, at sådanne historier som regel skal fortælles af en rigtig fortæller for at være morsomme. Vi kender allesammen ham, manden, der kan fortælle selv det mest banale og intetsigende, så vi alle er ved at dø af grin. Men vi kender også ham, (det er de fleste af os), der ikke kan fortælle selv den morsomste tildragelse, så tilhørerne finder den morsom. Det er en kunst, en vanskelig kunst at fortælle morsomt, formodentlig kan det slet ikke læres, hvis man ikke har medfødte anlæg. Men endnu vanskelige er det at skrive noget morsomt, således at læseren morer sig derover. Man skal have talent for at kunne gøre det, ja, man skal måske endda være et geni. De fleste af dem, der har prøvet at nedskrive sådanne anekdoter, har vel gjort denne erfaring og derfor opgivet det.

Dog en har gennemført forsøget. Chr. Hougaard har udsendt en lille bog med titlen SKANDINAVIEN-EKSPRESSEN, der for en del indeholder den slags historier, mere eller mindre pyntet eller omskrevet af forfatteren eller af dem, han ham dem fra. De fleste af dem har mange af os hørt tidligere i en eller anden variation. Ved siden af de direkte fortalte historier er der i bogen en del, lad os kalde dem jernbaneeventyr, hvori forfatteren har søgt at skabe en ramme om nogle historier, ved at lade dem indgå som led i eventyr. Eller måske er eventyrene bare eventyr, hvor en forfatter, der har hørt mange historier, lader disse indgå for at live op.

At Hougaard har gennemført et forsøg som så mange har opgivet, tjener ham til ære. Hvordan han er sluppet fra det, må læserne selv afgøre. Afgørelsen vil for den enkelte afhænge af personlig indstilling og evne til at få noget morsomt ud af noget.

Bogen, der er på 151 sider, koster kr. 7.50, og fåes ved at indsende beløbet til postkonto 80.786.

sof.



Aalborg . Elisabetsvej 10
Telf. 9319
Udfører Arbejder for DSB
MURERMESTER

U. Bang Henriksen

Gælder det Kjole eller
Frakke saa:

☆

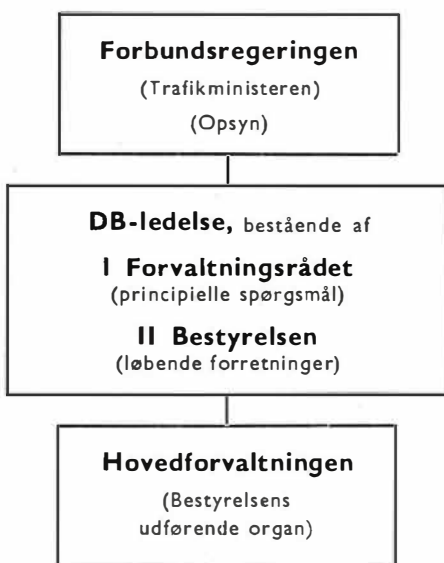
Herning Konfektion
ØSTERGADE 30 . TLF. 1901



Tyske Forbundsbaners organisation

Ved den nye tyske personalelov af 1950 likvideres den tidligere Deutsche Reichsbahn og efterfulgtes af Deutsche Bundesbahn. Den nye jernbanelov gav DSB udstrakt selvstændighed, således at forretningen DSB kunne drives så elastisk som muligt efter forretningsmæssige synspunkter, men forbundsregeringens indflydelse og medansvar for DSB's forvaltning blev stærkere udbygget, end det var tilfældet med DR.

Forretningsledelse og opsyn er overdraget forskellige organer. Følgende skema viser forholdet mellem forbundsregeringen og DB:



Som skemaet viser har forbundsregeringen opsynet. I almindelighed vil forbundsregeringen optræde overfor DB gennem trafikministeren, som må overvåge, at DB's ledelse overholder jernbaneloven, og at driften foregår forsvarlig og i overensstemmelse med den tekniske videnskabs fremskridt. Endvidere må trafikministeren sørge for, at DB's forretningsførelse svarer til hans regerings politiske retningslinier og mål, og endelig medvirker han umiddelbart, når særlige vigtige beslutninger skal træffes i DB's ledelse.

Ledelsen af DB forestås af forvaltningsrådet og bestyrelsen. Forvaltningsrådet, som afgør principielle spørgsmål, består af 20 medlemmer, der skal være jernbanesagkyndige eller erfarne kendere af erhvervslivet. Forbundsrådet, erhvervsrådet, industrirådet og trafikministeren foreslår hver 5 medlemmer, som derefter udnævnes af forbundsregeringen. Forvaltningsrådet vælger selv en præsident og vicepræsidenten af sine egne rækker. Til de principielle spørgsmål, der skal tages stilling til, hører navnlig de for økonomien så væsentlige jernbanetariffer, årsbudgettet, optagelse af lån, overenskomster med virksomheder og særlig betydelige personale-spørgsmål.

Bestyrelsen fører de løbende forretninger indenfor de rammer, der er afstukket af forvaltningsrådet. Den består af en formand og et antal medlemmer, af hvilke en tager sig særligt af sociale opgaver. Alle bestyrelsesmedlemmer skal være fremragende kendere af trafikvæsen og erhvervslivet. De udnævnes af forbundspræsidenten ved en særlig fremgangsmåde.

Den indre organisation.

Hovedforvaltningen, der ligger i Offenbach, er trods foretagendets størrelse holdt så lille som muligt. Som grundregel gælder, at opgaver, der kan løses af et underordnet trin, henvises til denne. Derfor bestemmer og overvåger hovedforvaltningen kun de store linier. De to overdirektioner (Generalbetriebsleitung) i Bielefeld og Stuttgart er forposter af hovedforvaltningen; som sådanne har de visse beføjelser overfor direktionerne, men udgør dog ingen egen instans.

Overensstemmende med grundsætningen, at holde centralinstansen så lille som muligt, danner direktionsinstansen et tyngdepunkt i DB's organisation. Den består af 16 jernbanedirektioner og 4 centralkontorer. Direktionerne (Augsburg, Essen, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Kassel, Köln, Mains, München,

Münster, Regensburg, Stuttgart, Trier og Wuppertal) er kompetente indenfor hvert af deres distrikter på alle fagområder, der ikke udtrykkeligt er tildelt andre myndigheder. Enkelte specialopgaver er tildelt »forretningsførende jernbanedirektioner. Dette gælder navnlig værkstedsvæsenet. De to Konstruktions- og Indkøbskontorer (Minten og München) samt Socialkontoret og Tarifikontoret (Frankfurt) er rangmæssigt ligestillede med direktionerne.

Kontorinstansen overvåger de ydre tjenestesteder efter direktionens anvisninger. Driftskontorerne er en slags trafiksektioner. Trafikkontorerne tager sig af kassevæsen, trafikerhvervelse, vognfordeling, pressetjeneste m. m. Hvad tarifvæsen angår er trafikkontorerne knyttet snævert sammen med trafikafdelingen i hovedforvaltningen og tarifikontoret i Frankfurt. For større ny- og omlægninger indrettes midlertidige nybygningskontorer. De andre fagområder er tydeligt udprægede.

De »ydre tjenestesteder« er den laveste instans. Efter deres størrelse og betydning inddeles de i klasserne I—IV. Deraf er tjenestestederne i I og II klasse og de vigtigste i III klasse »Hovedtjenestesteder«; resten i III og hele IV klasse er »Bijtjenestesteder« (Nebendienststellen). Forstanderne for sidstnævnte har ringere tilføjelser end forstanderne for hovedtjenestestederne. Som regel er de ydre tjenestesteder underlagt kontorinstansen. Enkelte er dog umiddelbar underlagt en direktion eller et centralkontor.

Til alle haveejere

i by og på land —. For kun 12 kr. + fragt og evt. reparation bliver Deres **plæneklipper** som ny. Slebet, rensat, smurt, justeret og overtrukket med stålhud. Slibning og reparation af alle haveredskaber. Slibning af alle slags knive og sakse og alt skærende værktøj. Provinsordrer ekspederes omgående med bane eller fragtmand efter ønske.

PLATAN-SLIBERIET

Københavns Bestik og Værktøjservice
Vesterbrogade 125, Kbhvn. V.
Tlf. Vester 4392

Middelfart Varmekompani

H. Stubdrub



Centralvarme - Oliefyr - Stokerfyr
Sanitære Installationer - Vand og Gas

Værksted og Lager:
Gl. Banegaardsvej - Middelfart
Tlf. 612

Til Holbæk

kommer man nemmest med

Høng-Tølløse banens gennemgående skinnebustog



Fra Slagelse

Hurtigste forbindelse med samtlige morgenlyntog
fra Jylland og med hurtigtog 70

Bjerringbro

Johs. Laursen

Murermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Bjerringbro . Nørregade 15
Tlf. 220

Sigfred Jørgensen

Herre- og Uniformskræderi
Lev. til DSB Rutebiltjeneste

Bjerringbro . Nørregade 11 . Tlf. 250

M. Dalsgaard

Aut. Installatør u. E. G. O.
og Bjerringbro E/V
Udfører Arbejder for D.S.B.

Bjerringbro . Storegade . Tlf. 113

Bjerringbro

Vulkaniseringsanstalt

v/ Poul Sørensen

Udf. Arbejder for DSB Rutebiltj.

Bjerringbro . Reberbanen 1 . Tlf. 62

Anders Andersen

Tømrer- og Snedkermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Langaa - Aagade 17 - Tlf. 41

Mønsterbageriet

N. P. Østergaard

Langaa . Bredgade 13

Telf. 7

Carl Jensen

Exam. Gas- og Vandmester
Varme - Sanitet -
Vandværksanlæg

Hadsten . Nørregade 12 . Tlf. 14

HARRY NIELSEN

Smedemester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Laven . Tlf. 37

O. HANSEN

Malermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Jelling - Tlf. 109

Joh. Hansen

Aut. Elektroinstallatør
Lys - Kraft - Varme

Udfører Arbejder for D.S.B.

Brande . Storegade 15 . Tlf. 45

S. Enkelund

Tømrermester

Savværk og Maskinsnedkeri

Udfører Arbejder for D.S.B.

Brande . Tlf. 215

Djursland

Aa. Broni Christensen

Tømrer- og Snedkermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Trustrup . Stationsvej . Tlf. 22



Th. Kjær

Aut. Elektroinstallatør

Udfører Arbejder for DSB

Trustrup . Tlf. 68

Waldem. Blichfeldt

Aut. Gas- og Vandmester

Centralvarme - Blikkenslagerarbejde

Udfører Arb. for Ebeltoftbanen

Ebeltoft . Erik Menvedsvej 10 . Tlf. 157

Jacob Jacobsen

Malermester & Dekorator

Udf. Arb. for Ebeltoftbanen

Balle . Tlf. Balle 51

Sv. Petersen & Th. Nielsen

Tømrermestre & Entreprenører

Udf. Arb. for Ebeltoftbanen

Balle . Tlf. Balle 74

Kaj Rasmussen

Karup Blikkenslagerforretning

Vand - Gas - Varme - Sanitet

Udfører Arbejder for D.S.B.

Karup - Viborgvej 27 - Tlf. 59

H. P. Knudsen

Statsaut. Elektroinstallatør

Lys - Kraft - Varme

Udfører Arbejder for D.S.B.

Hedensted . Tlf. 108

E. DAHL

Aut. Elektroinstallatør

Lys - Kraft - Varme

Udfører Arbejder for DSB

Løsning . Tlf. 127

Auto-Budene

v/ Poul Thomsen

Al Kørsel besørjes.

Fredericia . Bjergegade 46

Tlf. 2337

VOGNFABRIKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

RANDERS

Sjælland

JAS Cykler og Radio

Herre- Dame- og Barnecykler

Knallerter - Støvsugere - Barnevogne

1. Kl. Reparationsværksted

Roskilde . Gullandsstræde 4 . Tlf. 420

Bageriet

v/ B. Rasmussen

Friskbagt Brød hver Dag

Spec. Luksuskringler . Wienerbrød

Roskilde . Skomagergade 9 . Tlf. 1306

Konfektreforretningen

E. Jensen

Chokolade . Konfekturer . Is

Gaveæsker

Roskilde . Sct. Olgade 8 . Tlf. 3129

Roskilde Turisttrafik og Rejsebureau

A. P. Hansen

Roskilde . Algade 56 . Tlf. 174

Jørgen Christensen

Aut. El-Installatør

Alt elektrisk Arbejde udføres.

Tilbud og Overslag gives uden

Forbindende.

Slagelse . Løvegade 30 . Tlf. 997

Køge

Installationsforretning

Brdr. Olsen

Udf. Arbejder for DSB og Privatb.

Køge . Torvet 15 . Tlf. 1301

Chr. Aaris

TØMRERFIRMA

Indehaver: STELLA AARIS-LARSEN

Leder: BØRGE JENSEN

— NÆSTVED —

FARIMAGSVEJ 7. TLF. 335.

A/S Sydsjællands Jernforretning

telf. — Næstved — 3300

Allerslev

Skræderforretning

Johs. Jensen — Tlf. Enghave 28

Lev. til Næ-Præsto-Mern Jb. og

Rigspolitiet.

Alt i Dame- og Herreskræderi.

Bagsværd

Planteskole

Erling Ørbeck Frandsen

Buddinge Hovedgade 247-251

pr. Søborg . Tlf. Bagsværd 719

Roser, Frugttræer og iøvrigt alle

Planteskolevarer

Prisliste sendes paa Forlangende

Hvad der sker ved DSB

I tidsskriftet »Teknikeren« skriver afdelingsingeniør E. Risbjerg Thomsen, om: »Hvad der sker ved DSB«.

I artiklen hedder det, at udviklingen nu er ved at tage fart. Elektrificeringen er et af de områder, hvor udviklingen presser på, og hvor der er påtrængende arbejder at løse. S-tog trafikken er ført videre til strækningen Vanløse-Ballerup, og i denne sommer begynder S-togene at køre udover Valby til Glostrup. Alle de motorvogne og styrevogne, der skal anvendes, er leveret. Vognene er bygget ved A/S Frichs i Aarhus og vognfabrikken »Scandia« i Randers, og med elektrisk udrustning bl.a. fra de danske firmaer Thomas B. Thrige og A/S Titan. Når driften mellem Valby og Glostrup er indført, er der opgaver nok at løse indenfor Københavns nærtrafik og bybanetrafik. Bebyggelserne både nord og syd for København må have hurtige togforbindelser til byen, og også tunnelbane-spørgsmålet må finde en løsning.

80 nye motorvogne.

Da dieseldriften efter krigen igen kunne optages, havde DSB ialt 49 dieselektriske motorvogne på 500 hk, den såkaldte MO-type. Ialt er der nu afgivet ordre på 80 MO-vogne, der udstyres med Frichs dieselmotorer, medens det indvendige udstyr leveres af »Scandia« i Randers. 20 af disse vogne, der er udstyret med dampvarmekedel, er allerede i drift. 20 andre vil blive leveret i dette forår og sommer, og om 2—3 år vil DSB ialt have 129 MO-vogne i drift, hvilket i væsentlig grad vil have ændret hele statsbanernes personogstrafik.

I de senere år er der endvidere taget 5 dieselektriske MK/FK motorvogne i brug. Disse vogne, der er udstyret med trykladede Frichs-motorer og med en hestekraft på 1000, er blandt de største motorvognstyper, der nogensinde er bygget, og anvendes f. eks. i »Engländeren« mellem København og Esbjerg.

Diesel-Lokomotiver med 1500 HK.

En endnu større type diesellokomotiver vil i nær fremtid komme i anvendelse som trækraft for nogle af DSB's største eksprestog og godstog, idet 4 stk. lokomotiver på 1500 hk, hvis dieselmotorer og elektriske udrustning leveres fra General Motors i USA sidste år blev givet i ordre ved General Motors licenshaver. Firmaet Nyquist & Holm i Trollhättan. Bogier og vognkasser til tre af disse lokomotiver vil blive bygget af A/S Frichs.

Mange nye vogne fra Randers.

Det øvrige rullende materiel er ikke blevet forsømt for erhvervelse af ny trækraft. Ialt er der siden 1945 anskaffet 160 nye personvogne til DSB, hvoraf de sidste endnu er under levering fra Scandia i Randers. For en del af disse vogne, CL-vognene, der navnlig anvendes på Nord- og Kystbanen, gælder det dog, at de er opbygget på ældre bogier, men bortset herfra er de at betragte som nye vogne. Disse nyanskaffelser betyder en modernisering af DSB's personvognsmateriel, der bl. a. har bevirket, at tredjedelen af førsteklassesvognene nu er leveret siden krigen.

Af godsvogne er der i de senere år anskaffet ca. 1900, heriblandt en række kølevogne. I løbet af forsommeren vil der blive leveret 90 kølevogne fra vognfabrikken »Scandia« i Randers, og det drejer sig her om en helt ny type med to vognkasser af stål inden i hinanden med et isolationslag imellem.

21 million rutebilrejser på 1 år.

En langt voldsommere udvikling har fundet sted for den del af statsbanernes befordringsmidler, der ikke benytter skinner.

DSB's rutebildrift begyndtes for ca. 20 år siden med mindre, benzindrevne rutebiler. Siden 1945 er der indkøbt ca. 350 hovedsagelig dieseldrevne rutebiler og der

foretoges i 1951/52 godt 21 millioner rejser med DSB's rutebiler mod ca. 4 millioner i 1945/46.

DSB's lastbildrift, der begyndtes i 1949, er en nydannelse, der aflaster de standende godstog, forbedrer driftsøkonomien og giver hurtigere befording.

Ved spor- og sikringsanlæggene måtte der efter krigen udføres store arbejder for at udbede de skete skader. Også nyanlæg og større ombygninger er der udført. Her kan nævnes dobbeltsporet Randers—Aalborg og Roskilde—Lejre, Nedlæggelsen af mange sværere skinner på mange strækninger og den skete udbygning af mange stationer.

Bygningen af Storebæltsbroen og Øresundsbroen er stadig fjerne fremtidsperspektiver, men anskaffelse af de tre nye dieselfærger »Fyn«, »Dronning Ingrid« og »Broen« og etableringen af den nye rute til Grossenbrode har væsentligt forbedret overfartsmulighederne, og planerne for den nærmeste fremtid lover stadig forbedringer af denne karakter.

Lær Esperanto.

Benyt vort korrespondancekursus. 18 lektioner for kun 20.00 kr.

Indsend beløbet på giro 710,44 til I Kensing, Stadion Allé 20, Aarhus, og første lektion vil straks blive tilsendt.

Danmarks smukkeste
Storrestaurant
og Variete



Henri Petersen

GULDSMED



Aarhus

Søndergade 8 . Telefon 21436



ELektro Lomholt

Ing. M. af l. og statsaut. Inst.

Nørregade 17

Bjerringbro . Tlf. 335

Elektr. Anlæg projekteres og udføres.

Tilbud gratis

EL-Motorer og EL-Brugsgenstande.

Reparationer af enhver Art.

Rødby-Fehmern snak

I 150 ÅR

Allerede for meer end en Snees Aar siden (1779) var det Forslag gjort, at lade Hovedkommunikationen med Tydskland gaae over Lolland til Femern eller Helgenhavn.

Det bevistes, at denne Vej var 26 Mile kortere, end den, som nu følges, og at de Vande, man her maae sætte over, ere vel flere men lettere til alle Tider at befare. Det er fuldkommen sandt, at Farvandet imellem Lolland og Femern yderst sjælden, maaske i et Aarhundrede neppe een

Gang, tilfryser eller tilstoppes med Drivis. Farten did vilde altsaa ikke lide nær saa megen standsning om vinteren over dette Farvand som nu i det store Belt. Ligeledes er det vist nok, at de to smaae Sunde imellem Siælland og Falster og Lolland ikke enten om Sommeren eller om Vinteren ere saa ubekvemme, som det lille Belt imellem Assens og Aarøsund. Næsten uhort er det, at nogen Færge eller Færgesbaad er forulykket imellem Siælland og Falster. Derimod er ved Aarøsunds Færgeløb Ulykkestilfælde ikke sjældne. Imellem Falster og Lolland oversættes aldrig med Sejlfartøj.

*

En Forkortelse af Vej af 26 Mile og Befarelse af bekvemme Farvande, altsaa tillige en mulig hyppigere Postvexling ere altfor vigtige Gjenstande, at vort ivrige Postamt ikke skulde foreslaae og vor opmærksomme Regjering vælge denne Kommunikation, saasnt de Hindringer, der nu ligge i Vejen derfor, først ere ryddede tilside...

Ved færgestedet imellem Siælland og Falster ere dernæst nogle meget ønskelige Forbedringer at gjøre. Det Sted, hvor Færgesgaarden paa Siælland ligger, er lige saa usselt valgt som den falsterske Færgesgaard er vel anbragt. Man ser ogsaa heri en af de fordærlige Følger, der medbringer, at Færgestedet kunne være i Privatmands Fje. Mange Steder skeer det derfor, at Færgen maae lobe ind i Vordingborg Havn, naar Strøm og Vind hindre fra at krydse op i Masnedsund til denne abderitiske Færgesgaard... Det eneste rette Sted for Færgesgaard og Bro paa Siællandsk Side er paa Masnoes sydlige Kant ved det saakaldte Masnoehoved. Og dette Sted, vilde sikkert vælges, hvis Færgeløbet var Kongens. De Bekostninger, som en Skib-Broes Anlæg her vil fordre, saavel som en Forbindelsesbro imellem Masno og Siælland, vilde af en kyndig Færgeløbs-Kommission (thi saadan en er ligesaa nødvendig som en Vejkommission, og vil der-

for vist nok engang oprettes) ansees vel anvendte, for at sikre sig nætsen uden Undtagelse en Hidfart og Henfart af blot een Times Tid.

*

Da Vejens Korthed er et saa væsentlig Øjemed, saa matte man ønske, at Postfarten imellem Falster og Lolland skede ved Guldborg istedet for ved Sundby. Dog maatte ved Guldborg paa den falsterske Side bygges et Herberghuus nede ved Skibbroen, da det nuværende er for langt derfra.

I Lolland maatte paa den sydlige Kyst anlægges Færgested med hvad dertil hører. Her opstaar det Spørgsmaal, hvor dette bedst skulde lægges? Paa Sydkysten af Lolland er kun to Havne: Kramnitse og Nysted, med mindre man vilde regne Draxminde med, som dog i senere Tider er blevet meget opgrundet. Nysted Havn er god og sikker, men foruden at den ikke ligger lige for Overfarten, saa at Sejladsen blev et Par Mile længere, er her en temmelig vanskelig Ud- og Indfart. Af disse Aarsager synes Kramnitse at burde gives Fortrinet. Den Tanke er bleven ytret, at Lolland kunde faa Færgested paa to Steder, for større Fartøjer eller Smakker i Nysted, og for Baade i Kramnitse. Efter al Rimelighed vilde Følgen være, at alle Rejsende søgte til det større, og at det mindre af Mangel paa Sogning forfaldt.

*

Hvis Overfarten skulde ske til Helgenhavn, vilde den meget ofte blive langvarig nok, da man saa skulde dreje om Femern og have to Kurser. Det vilde altsaa sikkert vælges, at anlægge en lille Smakkehavn paa Nordsiden af Femern, Femernsund er smalt og vil ingen Vanskelighed give.

Den, som skriver dette, er Sømand, og har tillige rejst denne Vej mangfoldige Gange. Han troer, at Regjeringen ved sine store Planers Gennemdrøftning ikke vil forsmaa eller forbigaae, hvad han her over Emnet har fremsat, og ønsker at alle de, som kunne give flere eller bedre Oplysninger i Sagen, ligeledes vilde meddele dem, for at Udførelsen fuldkommen maae kunne svare til Hensigten.«

Ja, saaledes skrev en indsigtfuld Mand for halvandet hundrede Aar siden, fortæller H. Trolle-Steenstrup i »Fyens Stiftstidende«.

Husqvarna

Eneforhandl. af Husqvarna symaskiner for Slagelse og omegn

NB: Reparation af alle mærker udføres. Alle reservedele haves på lager

Slagelse . Løvegade 8 . Tlf. 1215

Dahl's Snedkerværksted

Vor spec. Garderobeskabe og Møbler efter Deres Maal og Ønske.

Fredericia . Danmarksgade 37 . Tlf. 1274

P. Hansen

Blikkenslagermester
Udfører Arbejder for DSB
Fredericia . Calvinsvej 4
Tlf. 97

J. Jensen Skorup

DSB Uniformsleverandør

Aarhus - Søndergade 44
Tlf. 31758 - 31533

Gælder det briller!

gå da altid til

SPECIAL-OPTIKER

Knud Ibsen

Langgade 26 - Nykøbing F. - Tlf. 513

Evald Frederiksen

Skorstensfejermester
Vicebrandinspektør

Nykøbing Sj. . Rørvigvej 10. Tlf. 409

Jensen & Olsen

HOLBÆK . TLF. 365

— alt elektrisk



Lige vidt.

Jeg gad vide, om alle kvinder er sådan? Ja, jeg forstår begribeligvis godt, at de i mange henseender er yderst forskellige, og at ingen er nøjagtig præcis som Karoline. Men jeg tænker på visse fundamentale træk i mentaliteten, som muligvis i højere grad er fælles for kvinder end for mænd, så som mangel på logik, og en vis evne til, under en sags forløb, fuldstændigt at ændre anskuelse og formål. Eller måske ændrer hun slet ikke formålet og heller ikke sine anskuelser. Det er måske bare mig, der ikke har forstået, hvor det bar hen, før hun har ført spillet så langt, at hun finder det hensigtsmæssigt at tone rent flag.

Karoline har med stor snille og energi fået vor toværelses lejlighed byttet bort med en god treværelses. Det var særligt, fordi børnene er blevet for store til at ligge i soveværelset, hed det sig, og jeg troede det, fordi jeg selv mente det samme og gik ud fra, at når vi nu fik tre stuer, skulle drengen have den ene, og at pigen skulle ligge på divanen i opholdsstuen. Men —

»Nu skal du bare høre,« siger Karoline, let henkastet, som om det var et eller andet ligegyldigt, hun havde hørt, da hun kom hjem fra nogle ærinder i byen, som havde taget foruroligende lang tid.

»Hvad så?«

»Jo'ø, ser du. — Jeg kom til at se en dagligstue, som stod i en butik, og så slog det lige ned i mig, hvor dejligt det ville være, hvis vi nu kunne have købt sådan en stue til den nye lejlighed. Du kan lige stole på, det var et smart møble-

ment. Du skulle for resten gå med ind og se det.«

»Tak, jeg tror nu ikke det interesserer mig.«

»Og det var egentlig knusende billigt.«

»Stod der pris på?«

»Ne'ej, det gjorde der ganske vist ikke.«

»Hvordan kan du så vide, det var billigt?«

»Jeg gik ind og spurgte på det.«

»Hvorfor gjorde du det? Vi skal jo ikke have flere møbler. Vi har mere end nok i det vi har.«

»Der sker da ikke noget ved at spørge. Når det nu interesserer mig. En gang vil vi da have en rigtig dagligstue og en rigtig spisestue. Det kan du være sikker på.«

»Men det skal i hvert fald ikke være nu.«

»Nej, måske nok ikke. — Men jeg kan nu ikke lade være at tænke på, hvor rart vi kunne få det. Det er jo alligevel fortrædeligt at skulle have det hele i en stue. Det er ikke til at holde ordentligt, når vi både skal spise og opholde os her i samme stue. Og det er en plage, når der er et par gæster, man så må bede dem gøre plads, så jeg kan komme til at dække bord. Hvis vi nu havde en spisestue, hvor jeg kunne dække i fred uden at genere nogen og så sige »værsgod«. Og så bagefter lade dem gå ind i dagligstuen.«

»Sådan noget skal du ikke gå og tænke på.«

»Snedkeren sagde, at han gerne ville tage vore gamle møbler i bytte og levere os både dagligstue og spisestue. Jeg kan altså ikke komme fra det.«

»Snakkede han ikke noget om, at han ville have penge for at gøre det bytte?«

»Han sagde, at vi behøvede ikke at betale noget. Han ville tage vore møbler som udbetaling, så kunne vi betale resten, som det passede os.«

»Sådan siger de altid, men det er jo løgn.«

»Hvorfor er det det?«

»Fordi han selvfølgelig vil og skal have sine penge, og det, som det passer os at betale, er nærmest ingenting.«

»Nu skal du høre. De møbler, vi har, skal vi før eller senere, helst snarest muligt, have betrukket om. Det vil koste mindst 1000 kroner, som vi skal ud med kontant. Man får ikke kredit på reparationer. Hvis vi nu lavede den handel, kunne vi nøjes med at komme af med et lille beløb hver måned.«

»Hvor lille?«

»Det ved jeg ikke sådan så lige. Jeg tænker et halvt hundrede kroner.«

»Det er nu også lige meget. Der bliver jo ikke noget af det. Vi bytter lejlighed for at få plads til børnene, og hvis vi nu køber dagligstue, så er vi lige vidt. Du sagde jo selv, at det ikke kunne blive ved med at gå på den måde, i det mindste skulle vi have et værelse til drengen.«

»Ja, men han kan såmænd godt nøjes med at ligge på divanen i spisestuen, som han plejer. Det ville da være meningsløst, om han skulle have sådan en stor stue for sig selv.«

»Og hvad med pigen? Vi er jo enige om, at hun er for stor at have i soveværelset.«

»Det er hun egentlig også. Men vi må jo også se på, at andre må have deres børn i soveværelset, lige til de kommer hjemme fra. Og når det kun drejer sig om pigen, kan det måske gå en tid endnu. Vi kan måske senere få et loftsværelse.«

»Du svor på forleden, at nu kunne det ikke gå længere, og det var derfor vi byttede lejlighed.«

»Det er rigtigt nok. Men man må sku nu engang lempe sig efter forholdene.«

Så gik hun. Nu har hun altså startet »sagen« og hun kommer tilbage til den senere. Det vil sige ret snart, hvis jeg kender hende ret. Men tror hun, at jeg går med på den vildmand, så tror hun fejl.

lady.



Specialist i kunstige lemmer med luftpaaspænding.

Lev. til hospitaler
og DSB

Bandagist W. Andersen

PETER BANGSVEJ 25 . TLF. GOTH. 6798

HÅNDARBEJDSKOLEN

Forstanderinde: Lilli Nielsen.

Kjolesyning - Børnetøj - Tilskæring - Fransk linnedsyning
Broderi - Vævning - Strikning - Omsyning

Formiddags-, eftermiddags- og aftenhold.

KØBENHAVN V, COLBJØRNSGÅDE 20 . EVA 4835

Fyn

H. L. Rasmussen

Slagtermester

1. Kl. Kød, Flæsk og Paalæg anbefales
Jernbanernes Personale.

Odense . Nørregade 71
Tlf. 2552

Henry Olsen

Murermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Odense . Tietgens Allé 20
Tlf. 9158

A. V. Löwenstein

Malermester

Odense

Østerbro 112 . Tlf. 11691

Aage Rasmussen

Kolonial, Vin & Delikatesser

1. Kl. Varer - Billigste Priser

Odense

Albanigade 22 . Tlf. 1780

Odense Støvsuger Central

Brugte Støvsugere sælges

kontant eller Rate.

Reparationer af enhver Art udf.

Odense . Vindegade 13 . Tlf. 6478

M. Pedersen

Glarimester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Odense . Kongensgade 69 B
Tlf. 4515

Lauritz Andersen

Bageri og Konditori

Lækre og velmagende

Fødselsdagskringler og Kager

Odense - Ø. Stationsvej 7 - Tlf. 2271

Lars Jørgen Larsen

Vin og Cigarer

Odense . Vesterbro 3 . Telefon 4710

Poul W. Jørgensen

Statsaut El-Installatør

Udfører Arbejder for D.S.B.

Faaborg . Østergade 23 . Tlf. 822

H. Andersen

v/ J. Jensen

Smed og Karetmager

Udfører Arbejder for D.S.B.

Faaborg . Vestergade 20 . Tlf. 275

Sofus Hansen

Aut. Skorstensfejermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Skaarup . Tlf. 47

Ullerslev-Skellerup Andelsmejeri

Bestyrer:

S. Lange Hansen

Ullerslev

Tlf. 10

Marie Jørgensens Pigeskole

Forberedelses- mellem- og realskole

Odense Studenterkursus

Statsanerkendt eftermiddagskursus
for mænd og Kvinder.

KAJ V. MOLLERUP,

Sct. Hans Plads 3-5 . Tlf. 2074

bedst 14-15

Magnus K. Pedersen

Aut. El-Installatør

Lys - Kraft - Varme

Udfører Arbejder for D.S.B.

Stenstrup . Tlf. 18

Kværndrup Smede- og Maskinforretning

v/ N. Chr. Larsen

Centralvarme - Sanitet

Udfører Arbejder for D.S.B.

Kværndrup - Tlf. 69

Hans Bruun

Murermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Ringe . Vestergade 11

Tlf. 167

Det gamle kendte Firma

Svendborg Ligkistemagasin

v/ Hans Nielsen & Søn

Svendborg - Fruestræde 10

Tlf. 264 (2 Ledn.)

Begravelses og Ligbrændinger.

Harry Petersen

DSB-Vognmand

Sct. Nicolaj Kirkestræde 3

Svendborg - Tlf. 631

Andelsvaskeriet "VESTFYN"

Odense . Skjalm Hvidesgade 1

Tlf. Odense 12207



Vasker for alle i By og
paa Land.

Kolding

Agtrupvejs Budcentral

v/ E. Schmidt

Al Slags Bud- og Vognmands-

kørsel med 1/2-3 Tons Vogne.

Vaskemaskiner udlejes.

Kolding . Agtrupvej 42 . Tlf. 2943

H. og F. Sloth

DSB Vognmand

Kolding . Tlf. 51

Sønderjylland

Uffe Møller

Aut. Elektro-Installatør

Udfører Arbejder for D.S.B.

Tinglev . Tlf. 4056

Stenbrud- og Skærve- fabrik Nørre Smedeby ½

Vilbæk pr. Kliplev

Tlf. Kliplev 8716



„ARNOLIN“

Farve og Lakfabrik

Over-Jerstal . Tlf. 47132

Første Klasses Kvaliteter til rime-
lige Priser. Indhent Tilbud.

Leverandør til DSB

Johan Petersen

Bygmester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Rødekro . Risevej . Tlf. 6243

Anton Schrøder

Aut. Installatør

Udfører Arbejder for Grindstedbanen

Agerbæk - Tlf. 44

**Gør Deres Indkøb
hos vore Annoncører!**

Erindres del...

For 50 år siden, maj 1903.

I anledning af at I. vognklasse kun benyttes i ringe udstrækning, har Generaldirektoratet truffet foranstaltning til indskrænkning af I. kl. kupeernes antal.

Man har til hensigt at benytte en del I. kl. kupeer som II. kl. damekupeer, idet kupeernes indvendige udstyr med undtagelse af klassebetegnelsen bibeholdes, medens den udvendige klassebetegnelse dækkes af et skilt, mærket I på den ene side og II på den anden. På den måde kan kupeen altså benyttes efter behag som I eller II kl. uden varsel.

Efter gennemførelsen af disse foranstaltninger skal der kun medføres I vognklasse i il- og persontogene på hovedbanerne, derimod slet ikke på alle sidebanerne. På Nord- og Kystbanen skal der kun medføres I. kl. i de fra og til Københavns Nordbanegård løbende Kystbane-iltog.

*

DSB har nu ved chefen for baneafdelingen udbudt bygningen af Lillebæltsbroen i licitation.

For 25 år siden, maj 1928.

Søfartschef A. V. Heise er ved kgl. resolution efter ansøgning på grund af alder afskediget i nåde og med pension fra udgangen af maj måned.

*

Stationsbygningerne på banestrækningen Hvalso—Frederikssund er nu udbudt til opførelse. Stationerne skal være færdige 1. september og tilbud indgivet inden 9. maj.

*

I fredags afleverede entreprenørfirmaet Wrioth, Thomsen & Kier den største andel i det store baneanlæg, nemlig strækningen Horsens—Tvingstrup, og det østjydske dobbeltspor er dermed fuldført i hele sin udstrækning.

Privatbanen Haderslev—Aarøsund, der er et led af Haderslev Amtsbaner, kan den 28. maj fejre 25-års jubilæum.

Fra den 25. ds. nedsættes taksterne for motorvogne m. m., der medføres af rejssende på statsbanernes indenrigske færgeoverfarter samt på Helsingør—Helsingborgoverfarten.

*

Med sommerkøreplanens ikrafttræden overflyttes hovedparten af det i Vamdrup hidtil stationerede lokopersonale til Padborg, hvor den nye stationsbygning iøvrigt vil blive taget i brug fredag den 1. juni.

*

Kommissionen angående Slangerupbanens elektrificering har i et afsluttende møde underskrevet betænkningen, som i løbet af få dage kan ventes offentliggjort. Ifølge »Social-Demokraten« anbefaler kommissionen, at man straks går i gang med elektrificeringen, medens spørgsmålet om banens videreførelse til Rådhuspladsen foreløbig udsættes. Omkostningerne ved elektrificeringen anslås til 1½ mill. kroner. Betænkningen vil nu komme til behandling i banens bestyrelse.



Generaldirekt. Terkelsen

— Jeg er enig i, at påsketraffiken, der var højeste spidsbelastning, ikke blev afviklet tilfredsstillende. Derimod kan jeg ikke være enig i, at ordene »kaos« eller »kaotiske tilstande« eller »fiasko«, der er blevet benyttet om overfarten. I følge ord-bøger og efter mine begreber er kaos uorden eller sammenbrud. Så havde det i hvert fald ved Storebælt i påsken været det første velordnede kaos i verdenshistorien.

I påskeugen overførtes fra Korsør 6700 biler mod ca. 5000 i samme uge sidste år. 2. påskedag, da den store hjemkørsel fandt sted, blev der fra kl. 7 morgen til kl. 7 næste dag overført 2031 biler, en stigning på 20 pct. fra anden påskedag i fjor. Af dette antal kom 708 biler over med de tre autofærger og 1323 biler med jernbanefærgerne.

— 2. påskedag var i år en ganske ek-

straordinær stor rekorddag, og man må fastslå, at der *aldrig* kan skaffes færgeberedskab til en sådan trafik, hverken af DSB eller fra privat side.

Motorfolkene siger, at bilfærgernes sejlplan er altfor lille om vinteren.

Jamen bilfærgerne sejler i vintertiden kun med 40 procent af det antal biler, de kan medføre.

Det siger, at *Broen* er fyldt med jammerligt plastic. Der findes ikke plastic om bord, alt betræk er narvhud, duco-sprøjtet, efter sigende det aller bedste, der findes.

Trapperne skal være for stjele i *Broen*. Men de står i nøjagtig samme vinkel som de andre færgers trapper.

Der klages over færgernes mange uheld på Store Bælt.

Ifjor sejlede færgerne tilsammen 25.000 ture i al slags vejr, og de havde tre uheld. Jeg i hvert fald tør ikke vente mig færre.

Bageriet

v/ Bersang
Friskbagt Brød og Kager
Spec.: Lækre Fødselsdagskringler
Aarhus . Nr. Allé 24 . Tlf. 23562

A. Pedersen

Malermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Viby J. - Brorsonsvej 6 - Tlf. 41402

Vor Ejendomsmægler er

Mikael Sørensen

Statsexam.
Køb og Salg af Ejendomme, Villaer,
Forretninger og Grunde
Aabyhøj . Ewaldsvej 51 . Tlf. 58985

Anton Jacobsen

Smedie- og Maskinfabrik

Bagsværd Vadstrupvej 35 Tlf. 1604

E L R. STRØM

Aut. Installatør
Lys - Kraft - Varme
Udfører Arbejder for DSB
Rønde Tlf. Rønde 80



Gartneriet Belgrano

En smuk Buket, en flot Krans til
en billig Pris.
Hj. af Vibyvej og Tousvej . Tlf. 57092
Aabyhøj

Bogbinder N. J. UTH

S. O. Sørensens Eftf.
Alt Bogbinder- og Protokolarb. udf.
Aarhus . Dybbølgade 5 . Tlf. 34487

DIESELMOTORER TIL JERNBANEDRIFT

- og *M. A. N.s* indsats på dette område
(Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A/G)

Af civilingeniør, dr. techn.
Poul E. Madsen

Anvendelsen af forbrændingsmotorer som drivmiddel for skinnekøretøjer går tilbage til året 1891, da automobilfabriken Daimler, sammen med maskinfabriken Esslingen, byggede et industrilokomotiv med en 4 HK benzinmotor og tandhjulsgear. Et godt anvendelsesområde fandt de nye rangerlokomotiver i kulgruber og fabriker. Benzinmotorer med en højere ydelse bevirkede bygning af motorvogne, der kunne forbedre den uøkonomiske drift af side -og mindre banelinier.

Konstruktioner af denne art, med temmelige væsentlige ydelser, blev bygget indtil begyndelsen af trediverne. Fremstillingen af en dieselmotor, der var velegnet til jernbanedrift, afbrød imidlertid denne udvikling.

Hovedårsagen hertil ligger deri, at ben-

zinmotorens specifikke brændstofforbrug i gennemsnit ligger 30—40 % over dieselmotorens, og at brændselsolierne i almindelighed er billigere end benzin. Hertil kommer yderligere, at benzin, på grund af sin brandfarlighed, kræver særlige sikkerhedsforanstaltninger under drift, transport og lagring.

Efter afslutning af den fundamentale dieselmotorudvikling, forsøgte man straks at bringe disse nye konstruktioner, med forholdsvis store ydelser, til anvendelse i jernbanedriften.

Med ordre fra den preussisk-hessiske statsbane begyndte Gebr. Sulzer i Winterthur i året 1909 konstruktionen af et lokomotiv, der var udstyret med en 2-takts, 960 HK dieselmotor med direkte drev på akslerne. Efter en længere byggetid blev

lokomotivet bragt til prøvetur, men uden et heldigt resultat, idet man ved konstruktionen ikke havde taget nok hensyn til de særlige krav, der stilles til banedrift. Rudolf Diesel selv erkendte opgavens vanskelighed, idet han karakteriserede bygningen af en skibsdieselmotor som værende legende let i forhold til fremstillingen og indbygningen af lokomotiv-dieselmotoren.

Det direkte drevs dårlige resultat var naturligvis en hemsko for udviklingen af stor-diesellokomotivet. Dog blev der i disse år og indtil begyndelsen af 1. verdenskrig, indhøstet mange erfaringer til løsning af diesellokomotiv-problemerne. Frem for alt blev man klar over, at det gjalt om at nedsætte den specifikke ydelsesvægt, der til begyndelsen af århundrede androg ca. 250 kg, der var væsentlig dårligere end damplokomotivets incl. tender, vand- og brændstofforråd.

I den følgende tid blev fremstillingen af diesellokomotiver med mindre ydelser, under anvendelse af elektrisk kraftoverførsel, genoptaget både i Schweiz og Tyskland; og også en ny overførselsart, med hydrostatisk gear efter Lenitz' princip, blev prøvet. I 1923 blev det første diesellokomotiv med større ydelse bygget i Tyskland for den russiske regering. Dette var udstyret med en 1200 HK-M.A.N.-motor.

Medens denne konstruktion også var med elektrisk kraftoverføring, fulgte 2 år senere yderligere et lokomotiv med samme motor, men med tandhjulsoverføring. Dette indledte yderligere leverancer af diesellokomotiver med ydelser fra 175—1100 HK.

Foruden de nævnte overføringsformer, blev der senere forsøgt at bringe luftformige overføringsmidler til anvendelse. Således byggede maskinfabriken Esslingen, sammen med M.A.N., et 202-dieseltrykluftlokomotiv, ved hvilken luft, af en af dieselmotoren dreven kompressor, blev komprimeret til 7 ato og yderligere for-

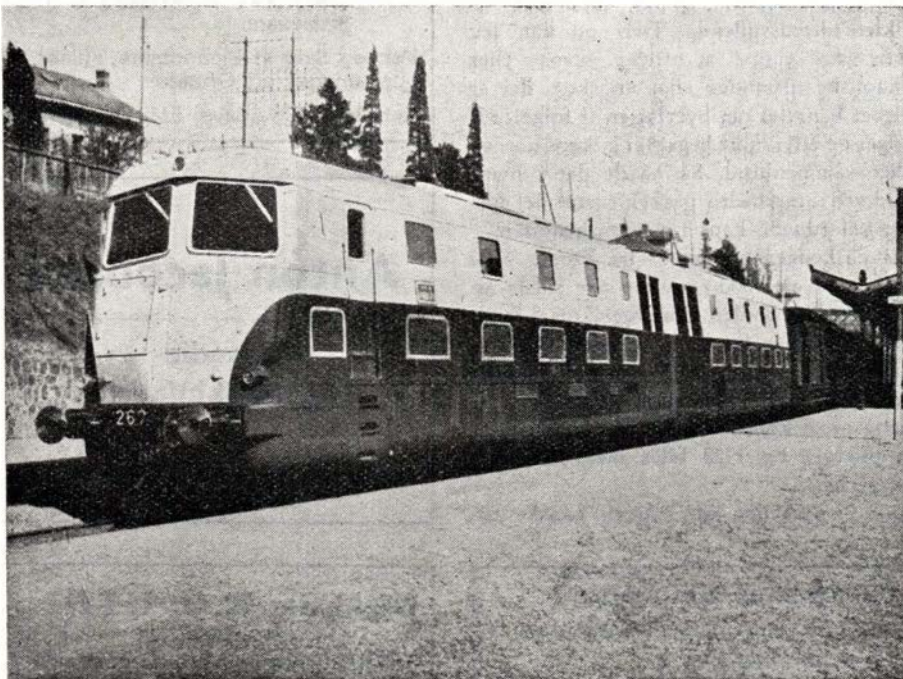


Fig. 1

varmet ved hjælp af en udstødsvarmeudveksler, for til slut at ekspandere i en normal lokomotiv-arbejds-cylinder. Da dette overføringsmiddel imidlertid ikke viste det ønskede resultat, gik man ved senere konstruktioner tilbage til de tidligere nævnte midler.

Anvendelsen af dieselmotoren i motorvogne gik langsomt, indtil udviklingen bragte den hurtigløbende motor med tilstrækkelig formindskelse af ydelsesvægten. Ydelsen steg langsomt fra 75—100 HK, som kunne drive de letteste sidebanemotorvogne, op til 150—175 HK, men anvendelsesområdet var stadig begrænset. Den virkelige væsentlige anvendelse af dieselmotoren kom først, da ydelsen af den hurtigløbende motor nåede 400 HK.

Sukcessen med det første lyntog i Tyskland var afgørende for dieselmotorens udvikling også i andre lande. Den hurtige forbindelse mellem storbyerne, bragte en uanet forkortelse af rejsetiden og dermed den nødvendige reklame for den »gamle« jernbane som samfærdselsmiddel. Dieselmotorvognen erobrede også snart et større anvendelsesområde på den hurtige nærtrafik på hovedbanelinierne.

I USA var man på motorvognsområdet, ved benzinmotorens højere ydelser, hurtigt gået bort fra det først anvendte tandhjulsgear, og anvendte i stadig stigende grad den elektriske kraftoverføring. Efter den fornævnte succes med dieselmotoren i den hurtige jernbanetraffic, forsøgte man også her straks at udnytte fordelene ved denne kraftoverføringsform. Medens man i Europa brugte at adskille maskinanlægget i flere dele, og anbringe disse i bogierne, gik man i USA en anden vej. Kraftkilden, selv om den som følge af sin størrelse måtte deles i flere enkeltanlæg, blev indbygget i een eller flere, i spidsen af toget kørende motorvogne, altså i virkeligheden lokomotiver. På grund af de allerede indhøstede erfaringer anvendte man udelukkende den elektriske kraftoverføringsform dér.

En lignende konstruktion blev også anvendt i Tyskland ved den ordre på 4-delte lyntog, som M.A.N. modtog fra de tyske statsbaner. En del af banemotorerne blev dog indbygget i togstammens sidste vogn.

De i jernbanemateriellet indbyggede ydelser steg hurtigt i den følgende tid. Man bestræbte sig nu for yderligere at nedsætte diesel- resp. lokomotiv-ydelsesvægten. Ved det hydrodynamiske gears udvikling, efter Föttingers princip, lykkedes det at sænke overføringsvægten, således at også dette, ved siden af den elektriske kraftoverføringsform, kunne tilfredsstille jernbanedriftens fordringer. Det

hidtil største hydrauliske lokomotiv blev bygget til Norge i 1939 med 2000 HK-ydelse, ved anvendelse af 2 stk. 6-cylindrede M.A.N.-motorer med trykladning. De følgende store lokomotiver, såvel i Europa som i USA, blev udstyret med elektrisk kraftoverføring. Med den største total-ydelse på 5400 HK fører USA, medens man i Tyskland hidtil ikke har bygget konstruktioner over 4200 HK, opnået med 2×2 stk. M.A.N.-dieselaggregater, type W 6 V 30/38 med trykladning (fig. 1).

Medens udviklingen i USA, med hensyn til motorisering af jernbanerne, iler videre med kæmpeskridt, (der er således i de sidste 3 år dér bygget og indsat dieselmotorer med total-ydelser, der andrager 700 % af den på samme tidsrum leverede damplokomotiv-ydelser) går videreudviklingen i Europa og andre kontinentale lande langsommere. Årsagen til dette må først og fremmest søges i Europas politiske og økonomiske udvikling i de tilsvarende år. De erfaringer man har gjort i disse år, står dog nu sammen med den industrielle udvikling, til disposition og skulle give de bedste betingelser for en driftssikker og økonomisk indsats af diesellokomotiver i fremtiden.

M.A.N.-dieselmotor-konstruktioner

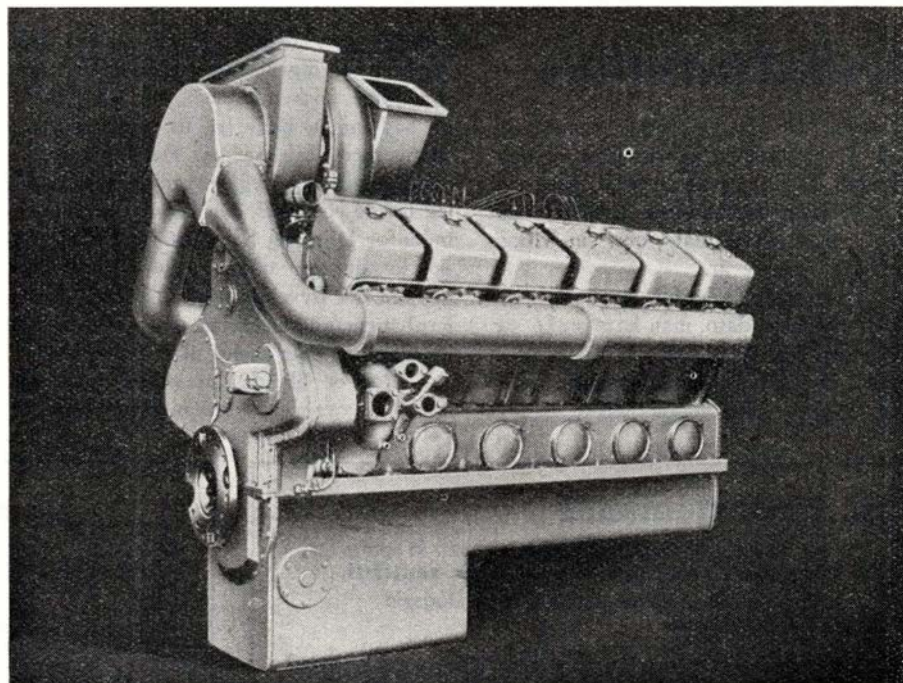
M.A.N., i hvis værksteder i Augsburg verdens største dieselmotor blev fremstillet af RUDOLF DIESEL i årene 1892—97,

råder over et omfangsrigt fabrikationsprogram af dieselmotorer til lokomotiver og motorvogne med ydelser op til ca. 2000 HK pr. motorenhed.

Fra den første dieselmotor i 1897 til den moderne jernbanemotor idag er motorvægten gået ned fra 200 kg pr. HK til 3,5 kg pr. HK, og brændstofforbruget fra 247 gr. til ca. 160 pr. HK-time.

Til trods for at M.A.N. har bygget 2-takts-dieselmotorer siden 1911, er alle motorvogn- og lokomotiv-dieselmotorer enkeltvirkende, kompressorløse 4-takts-motorer med cylindrene på linie, enten stående liggende eller i V-form. Med undtagelse af den største type WV 30/38, der arbejder med direkte indsprøjtning, arbejder alle efter forkammersystemet. Motorerne er også særlig egnede til udstyrelse med udstødurboblæser, hvorved ydelsen, ved en uvæsentlig mervægt, normalt sættes op med 40—60 %.

Bortset fra typen WV 30/38, der arbejder med brændstofpumpe med overstrømningsventil-regulering og nåeventiler af M.A.N.'s eget fabrikat, er alle andre udstyret med brændstofpumper og indsprøjtningssdyser af fabrikat Bosch. Reguleringen sker ved præcisionsregulator. Motorerne er karakteriseret ved særlig robust konstruktion og er i besiddelse af en stor reserveydelse. Motorstativet er enten støbt eller svejst. Cylinderforingerne er støbte og kan udveksles, hvorved reparationsomkostningerne i almindelighed reduceres betydeligt. Stemplerne er af letmetal. Tryksmøringen giver en lang levetid for samt-



Motor type L 12 VA, 5/21B m. A

lige bevægelige dele. Start foregår, for de mindre motorers vedkommende, ved en

Bosch selvstarter, for de større typer gennem trykluft.

Følgende tabel giver et billede af M.A.N.'s dieselmotorers ydelsesområde:

Motortype	Cyl. tal	Bor. mm	Slag mm	Ydelse EHK	Omdr. pr. min.
W4V 14/18	4	140	180	95	1200
W6V 14/18	6	140	180	170	1500
W4V 17,5/22A	4	175	220	133/140	900/1000
W5V 17,5/22A	5	175	220	166/175	900/1000
W6V 17,5/22A	6	175	220	210/225	1000/1100
W8V 17,5/22A	8	175	220	310/330	1000/1100
W6V 17,5/22A m.A.	6	175	220	415/440	1000/1100
W8V 17,5/22A m.A.	8	175	220	300	1000/1100
L6V 17,5/21	6	175	210	500	1400
L6V 17,5/21 m.A.	6	175	210	600	1400
L12V 17,5/21B	12	175	210	1000	1400
*) L12V17,5/21B m.A.	12	175	210	750	900
W6V 22/30 m.A.	6	220	300	1000	900
W8V 22/30 m.A.	8	220	300	1500	900
V6V 22/30 m.A.	6	220	300	2000	900
V8V 22/30 m.A.	8	220	300	700	700
W6V 30/38	6	300	380	930	700
W8V 30/38	8	300	380	1150	700
W10V 30/38	10	300	380	700	700
W6V 30/38 m.A.	6	300	380	1050/1100	700
W8V 30/38 m.A.	8	300	380	1400/1500	700
W10V 30/38 m.A.	10	300	380	1750/1850	700

m.A. = med trykladning

*) se fig. 2.

Selv om M.A.N. er en af verdens største dieselmotorfabriker, fremstiller de ikke selv diesellokomotiver, men samarbejder med og rådgiver enhver lokomotivfabrik. Det er således muligt for en jernbane, at

få netop det lokomotiv og den kraftoverføringsform til M.A.N.-dieselmotoren, der passer bedst til vedkommende banes driftsforhold.

Afskedssamtale

Stationsforst. S. Jacobsen, Åbenrå st., gik d. 1. maj over i pensionisternes rækker efter at have tjent etaten i mere end 53 år. Stationsforstanderen fortæller i en samtale med »Hejmdal« om sin virken gennem de mange år.

— Jeg startede indenfor jernbaneetaten på den rundeste dato, man kan tænke sig, nemlig den 1.1. 1900. Det var noget af et tilfælde, at jeg blev jernbanemand. Jeg er ud af en slægt med mange lærere, og det

var min fars mening, at jeg i hvert fald skulle have taget studentereksamen, ligesom mine søskende, men da jeg tiggede og bad om at blive fri, fik jeg lov til at slippe med realeksamen. Dengang kunne de unge virkelig vælge, hvad de ville være; jeg havde en onkel, der var ved revisionen indenfor DSB, og han fortalte om det raske liv, det var at være ude på stationerne, ved det flyvende hjul. Og saa blev jeg jernbanemand, hvad jeg da forresten heller ikke har haft grund til at fortryde.

— Jeg er blandt det sidste hold, der ikke har været på jernbaneskole; dem er

der ikke mange tilbage af. De første år var jeg på Sjælland, bl. a. en tid på Østerbro station. Det var dengang, man endnu ringede afgangssignal med klokke ved håndkraft; det foregik i tre tempi, første gang 5 minutter inden togets afgang! »Flaget« blev først opfundet meget senere.

Ville ikke til Jylland

— De er københavner?

— Nej, jeg er sjællænder, født på Frederiksberg, og det er jo straks noget helt andet, siger stfst. og smiler lunt, idet han med øjnene følger røgen fra sin cigar. Og det var mit forsæt at blive på Sjælland, og så blev det alligevel sådan, at hele min tjenestetid er faldet i Jylland. Til Kolding ville jeg da slet ikke, bl. a. fordi skatten var så høj der, men jeg kom der nu alligevel. Jeg regnede afgjort heller ikke med at komme til Langaa, som var nr. 7 blandt en række forflytninger, jeg søgte på samme tid. Det blev imidlertid Langaa, og på samme måde gik det med Aabenraa. Men jeg har nu ikke fortrudt, at jeg kom hertil. Jeg har mødt mange morsomme og interessante mennesker, og omegnen er den skønneste i hele Danmark. Det var iøvrigt en stor forandring at komme hertil, ikke alene fordi Langaa er et jernbaneknudepunkt, mens Aabenraa er endestation, men det var under de vanskelige besættelsesforhold i 1941. Stemningen var alligevel en helt anden her end i det øvrige land, hvor det, at Tyskland på daværende tidspunkt praktisk talt beherskede hele Europa, gjorde meget stærkere indtryk. Jeg glemmer aldrig afdøde købmand Hans L. Hansens urokkelige tro på, at alt ville ende godt. »Tyskerne kan ikke sejre,« sagde han med dyb overbevisning på et tidspunkt, da Tysklands sejr syntes sikker.

— Det må jo være som at blive rykket op med rod, hver gang en embedsmand bliver forflyttet.

— Værst er det selvfølgelig for kone og børn. Børnene bliver nemt rodløse, ingen faste kammerater og intet rigtigt barnedomssted, men det hører jo nu engang til tjenestemandens lod. Forøvrigt har jeg haft forholdsvis få forflytninger. Og nu

Til Tjenestemænd

og fastansatte Funktionærer leverer vi omg.
Brændsel paa Konto over 6 Mdr. rentefrit.
Prima westph. Cinders til billigste Dagsris
Forlang Tilbud

1/2 Brændselsforsyningen for Tjenestemænd

(Houmann & Toxfeldt)
Reventlowgade 16 . Tlf. Vester 8122 (fl. Ledn.)



K. Ølund Larsen

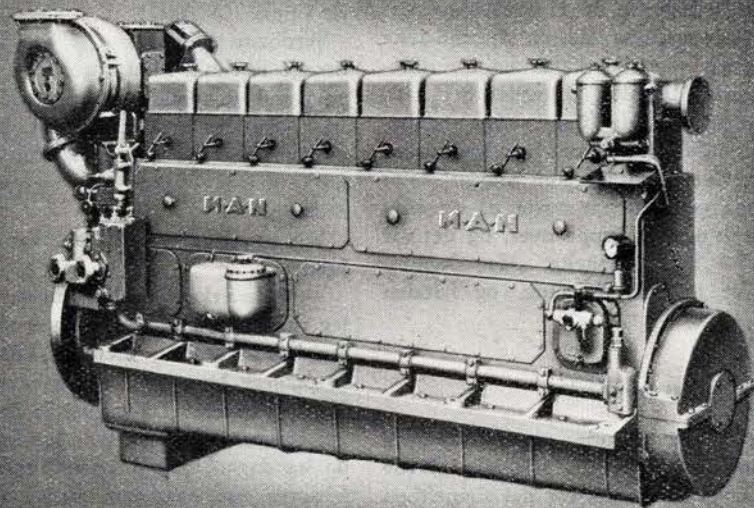
Odense - St. Graabrødrestræde 5
Gaden overfor PALADS
Telf. Odense 15331

Fiskeri - Jagt - Sport

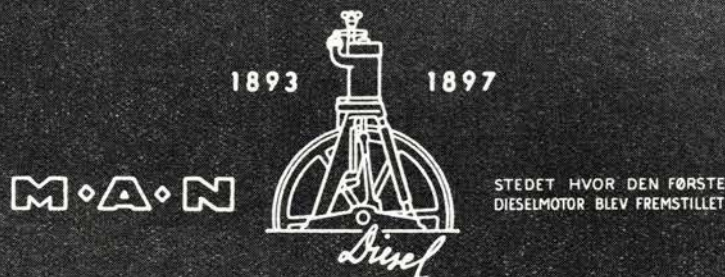
M·A·N

Dieselmotorez til jernbanedrift

med ydelser fra
50 til 1600 HK.



M·A·N - dieselmotor type W8V175/22 A.m.A. (415HK ved 1000 %/m)



Oluf Rønberg Teknisk Afdeling A/s

NØRREVOLD 80

KØBENHAVN K.

TELEFON 7276

ender jeg altså i København, hvor jeg har været så heldig at få lejlighed, og hvor jeg har mine børn og øvrige familie.

Tjenesteboligerne er for store

— Vil De nu ikke komme til at savne tjenesten?

— Baade ja og nej. Når man i over 50 år har hængt i klokkestrengen, kan det være helt rart at blive sig selv. Jeg kan ikke fordrage at høre et urs tikken — ikke engang bornholmerens der. Og jeg vil bestemt ikke komme til at savne lejligheden her. Den er alt for stor. Man taler så meget om de alt for store og upraktiske præstegårde, men der er også mange tjenestemandsboliger, der er alt for store. Jeg har tit haft en 3—4 trafikassistenter boende her samtidig; det er såmænd ikke uden grund, man har kaldt det for »Hotel Simon«. Men det har været helt rart, og jeg tror også, de flinke, unge mennesker har befundet sig godt her. Jeg husker nok fra min egen tid som afløser, hvor mange gange man har sovet på en sofa eller bænk med et tæppe over, og det var ikke altid lige behageligt. Men lønningerne var jo små dengang, og fritiden kort.

Husk at rose konen!

Dengang var det endnu vigtigere at have en økonomisk kone. Ja, når man havde børn, der skulle i vej, var det simpelthen en nødvendighed. Min kone var enestående i den retning; hun havde simpelthen guld i fingerspidserne. Hvad hun kunne få ud af en aflagt uniform Den stol, De sidder i har hun selv betrukket; er der noget menneske, der kan se, at det ikke er gjort hos en førsteklases møbelpolstrer? I alle de år, vi har været gift, har hun fået to færdigsyede kjoler. Hun syede selv sit tøj, og børnenes med. Og iøvrigt var der ikke det, hun ikke kunne. Men man kan jo ikke blive ved med at være lige forbløffet hver gang, og det er synd. De fleste mænd roser deres koner alt for lidt, og en skønne dag er det for sent. Hvad synes De om gulvtæppet her? Det har hun også selv lavet, 4×4 meter, og det kostede 130 kr. for tyve år siden.

Forøvrigt har jeg da selv synet halvdelen af det.

— Jamen, så har De jo en dejlig hobby, når De nu går af.

— Nå, nej, det var dengang. Men nu skal vi have en kop kaffe og en frisk cigar.

Og hvis stfst. Jacobsen skulle invitere Dem på en kop kaffe, skal De endelig ikke sige nej. Det er nemlig en helt prima kop kaffe, han laver.

Fhv. stationsmester N. Rørholt 80 år

Den 9. juni 1953 fylder fhv. stationsmester N. Rørholt 80 år, og Rørholt lever sit otium i Valby.

Jernbane Bladet har i den anledning besøgt Rørholt. Man forbavses ved at se en mand, der fylder 80, være så rank og frisk. Os der kender Rørholt, bl. a. som mester i Vipperød, og kan huske den høje ranke mand, — kan ikke se megen forskel nu.

Jeg spurgte, hvordan det var med helbredet?

— Udmærket, jeg har engang, medens jeg var i Eltang, været opgivet af lægerne, jeg havde anæmi, men så kom jeg på Bispebjerg hospital i København, og her blev jeg kureret. Da jeg var 76 år gennemgik jeg en stor operation. Jeg kan huske, da jeg dagen før operationen spurgte professoren om, hvad han mente om i morgen, han svarede kun, det er jo en høj alder, Rørholt, og alt gik jo godt.

— Hvornår er du ansat?

— Jeg er ansat den 1-12-1897 og jeg tog min afsked d. 1-12-1934, jeg var endnu ikke 65 år, men måtte søge min afsked på grund af sygdom. Jeg har jo flyttet noget rundt i de 37 år, jeg har været ialt på 25 forskellige stationer i hele Danmark.

— Hvor var du da du blev stationsmester?

— Da var jeg i Nivå, og havde været der i 7 år, og den dag i aug. 1914, den første verdenskrig begyndte, fik jeg min udnævnelse som stationsmester i Sminge. Det var en stor dag. Så var jeg i Sminge i 6 år, og derfra kom jeg så til Vipperød, og fra Vipperød søgte jeg til Eltang,

og herfra søgte jeg så min afsked.

— Har du ikke en morsom oplevelse fra din jernbanetid?

— Oplevelser har jeg mange af, men jeg kan ikke i øjeblikket huske nogen morsomme oplevelser. Jeg kan derimod huske engang jeg var i Løgstor, det var i 1899 i november måned, da havde vi ingen tog i 9 døgn, og jeg kan huske, at personale var kommen hjem, men der var altså så megen sne så byen næsten var begravet. Der var et sted, man kunne slet ikke se huset, men af denne snebunke kunne man se røgen stige tilvejs, og et par gange om dagen gravede man sig ind til beboerne for at spørge om de manglede noget. Dengang var der sne, og det var allerede i november måned. Sneploven på stationen kunne ikke engang klare sneen, næh, der måtte mandskab til at kaste sneen bort. Vi målte sneen lå 22 fod, det var det samme som 11 alen.

— Har du ellers noget andet at fortælle mig?

— Ja, lørdag den 9. maj var jeg til 60 års soldaterjubilæum i artilleriforeningen, og jeg fik hæderstegn for 25 års medlemsskab i foreningen.

Jeg ønskede — på Jernbane Bladets vegne til lykke med de 80 år den 9. juni, og håber, at det vil glæde de af bladets læsere, som kender Rørholt, at høre, at han er rask og rørig trods de 80 år.

Harald.

Det er ikke alle, der ved —

at 66 DSB rutebiler på Fyn årligt tilbage-lægger 3,3 mill. km ad Fyns landeveje, og at bruttoindtægten af denne korsel er ca. 4 mill. kr., eller ca. 400.000 kr. i nettofortjeneste.

at Turistforeningen i Nykøbing Falster, hvis formand er o.trafikassistent Willy Christensen, Nf, påskelørdag åbnede en turist- og trafikudstilling. I de tre dage udstillingen holdt åbent blev den besøgt af 5000 mennesker.

at DSB har søgt koncession på rutebil-drift Odense—Svendborg ad hoved-vej 9.

Hansen & Lauridsen

EL



Aut. Elektroinstallatører

UDFØRER ARBEJDER FOR DSB

Ølgod

Nygade 3

Tlf. 150



Finere Herrekonfektion —
gerne paa Konto med
en maanedlig Indbetaling,
der passer til Gagen.

$\frac{1}{2}$ Jeston

Købmagergade 62 . Tlf. Palæ 1726

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement 4 kr. årlig.

Girokonto 60082

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

MEDELM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER



Dræbte

- HELLERUP. Ved 23-tiden begik en kvinde selvmord ved at lægge sig på skinnerne foran et S-tog.
- NØRREPORT. Ved 15-tiden sprang en 50-årig mand fra perronen ned foran et indkørende S-tog og dræbtes på stedet.

Landsretssagfører

KNUD THIEDE

Ryesgade 11
(Hj. af Rosenkrantzgade)
Aarhus - Tlf. 8325

EVA OLESEN LÆGE

Konsultation: kl. 8-9 og 13-15
Fredag også kl. 17-18. Lørdag: kl. 8-10
Risskov Fortevej 54 Tlf. Aarhus 77717

Biler mod tog og bomme

- BRYRUP. Trods blinklys, allarmklokker og fløjten fra skinnebussen, kørte en lastbil i dag med fuldt fart ind i siden på skinnebussen. Lastbilen var kun en samling krøllet jern efter sammenstødet. Føreren af denne sad fastklemt i førerhuset. Han havde pådraget sig dybe snitsår og hjernerytelse.
- LOBBÆK. Ved 11-tiden var bommene ved Lobbæk st. sænkede. En lastbil kørte gennem den ene bom og standsede på banen. Motorvognsføreren så i tide den farlige situation og fik standset toget før der skete sammenstød.
- NØRRESUNDBY. På Brogade overskæringen, der er forsynet med blinklys og alarmklokker, kørte en personbil i morges mod skinnebussen fra Sæby. Der skete kun materiel skade. Et rangertræk havde lige passeret overskæringen, og føreren af bilen regnede derfor ikke med, at der kom tog umiddelbart efter.
- ROSLEV. Ved godt 15-tiden kørte en personbil ind i siden på toget mod Skive. Der er blinklys ved overskæringen, og solen fik som så ofte før, skylden for uheldet. Der skete kun materiel skade.
- KELLERUP. Ved middagstid blev en personbil påkørt af skinnebussen på overskæringen ved Dalsgård skov. Bilen blev drejet en halv omgang rundt, og ramte derved masten med blinklyssignalet, der blev jævnet med jorden. Atter var det solen, der fik skylden for at føreren af bilen ikke havde set blinklyset.
- GISTRUP. En personbil kørte ved godt 20-tiden gennem bommen ved Gistrup st. og ramte toget mellem skinnebussen og påhængsvognen. Bilen knustes og kom i brand. Det lykkedes tililende at få føreren trukket ud af bilvraget. Det viste sig, at føreren af bilen var stærkt beruset.
- KLEMENSKER. Trods advarende blinklyssignaler kørte en fulldastet mælkebil ind foran skinnebussen på overskæringen ved Klemensker. Mæl-

kejungerne blev tippet af, men efter at man havde sundet sig lidt kunne både tog og mælkebil fortsætte den afbrudte kørsel.

- RANDBØL. En lille varebil med 3 personer på førersædet kørte ved 18-tiden ind foran skinnebussen på overskæringen lidt uden for Randbøl st. Skinnebussen blev afsporet med alle hjul og indtog en faretruende hældning mod banegroften. De tre personer på bilen slap med lettere kvæstelser og hudafskrabninger.

Andre uheld

- LANGÅ. Svellestoppemaskinen var til hovedreparation i værkstedet på Langå st., og taget til maskinen hængte i en talje. Da taget atter skulle på plads, faldt dette ned over to håndværkere Willy Nielsen, Laurbjerg, og Viggo Hansen, Langå. Det gik særlig ud over sidstnævnte, der måtte under lægebehandling.
- GRÆSTED. Ved 11-tiden afsporede Gribskovbanens dieselloko på Græsted st. Det varede godt 3 timer at få maskinen på sporet igen, og i den tid måtte de rejsende befordres med rutebil.
- NYKØBING FL. Da tog 2180 skulle afsendes ville maskinens trykluft ikke virke, og da hjælpemaskinen fra Gedser ikke var stor nok til at fremføre togets 800 t, blev det ordnet sådan, at begge maskiner kørte med toget, således at den »syge« maskine sørgede for trækraften og hjælpemaskinen for bremsningen.
- FREDERICIA. Da en af rengøringspersonalet, fru Asta Petersen, Fredericia, skulle gå ned fra en personvogn, faldt hun ned og forsløg hoved og ryg og måtte køres på hospital.
- ÅRHUS. Da lyntog »Vendsyssel« ved 19-tiden satte sig i gang fra Århus H, kom to mænd løbende i det samme og ville med toget. Den ene kom vel i toget, men den anden, der løb med toget, kom derved til at vælte en 52-årig mand, der stod på perronen og vinkede farvel til dem han havde fulgt til toget. Manden

Har De tandproblemer?

så tag en konsultation med

Jydsk Tandteknik

Vore Priser er fornuftige
Rabat for tjenestemænd i april
Aarhus . Frederiks Alle 146
Tlf. 6288

ELLA JALMER

Specialist i Øre-, Næse- og
Halssygdomme.

Konsultation: Kl. 12-14.
Torsdag: Kl. 16-17. Lørdag: Kl. 11-12.

Aarhus . Store Torv 8 . Tlf. 1612

Thisted

Hans L. Olsen

Blikkenslager - Aut. Vand-
og Gasmester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Thisted - Grydetorv 2 - Tlf. 772

Aktieselskabet

J. D. Koopmann's Svineslagteri i Thisted

Andelsmejeriet Struer

1. Kl. Mejeriprodukter
Struer - Bredgade - Tlf. 415

M. Henriksen

Entreprenør
Udfører Arbejder for D.S.B.
Nykøbing M - Frederiksvej 5
Tlf. 259

Banegaardskiosken Holstebro

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

H. Dupont

Aut. Elektro-Installatør
Udf. Arbejder for Ørnhøjbanen
Holstebro . Nørregade 36 . Tlf. 653

Thyborøn Fiskeauktion

v/ Alb. Steen
Thyborøn Havn - Tlf. 57

N. A. Pedersen & Søn

Murermestre
Udfører Arbejder for D.S.B.
Bramminge . Søvej 1 . Tlf. 77

Tarm

Magnus Jepsen

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.

Tarm . Vardevej
Tlf. 99

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik
Tarm, Tlf. 16—34

Tarm Installationsforretning

Th. Hays Thøgersen
Lys - Kraft - Varme
Udfører Arbejder for D.S.B.
Tlf. Tarm 24

Einar Christensen

Blikkenslager - Skifferdækker
Vand - Varme - Sanitet
Udfører Arbejder for D.S.B.
Skjern . Bredgade 112 . Telf. 484

BRDR. VAGTBORG

Murermestre
Udfører Arbejder for D.S.B.
Vestbanevej 12
Tlf. 484 og Bellevue 784
Varde

Henning Pedersen

Esbjerg Værktøjsmagasin A/S
Leverandør til DSB
Esbjerg . Kongensgade 69 . Tlf. 3040

A. & N. Holm Hansen

Murermestre
Udf. Arbejder for DSB og Kommuner
Nybygning - Ombygning -
Reparationer
Esbjerg . Gormsgade 77 . Tlf. 1389

Holbæk

Osvald Thoudal

Blikkenslagermester
Sanitet - Centralvarme
Udfører Arbejder for D.S.B.
Holbæk . Nørrelød 16 . Tlf. 841 v

MALERFIRMAET

Jens P. Petersen & Søn

v/ Poul Petersen
Udfører Arbejder for D.S.B.
Holbæk . Fuglsvej 9 . Tlf. 2141

Henry Smiths Eftf.

v/ H. Haagensen
Blikkenslagermester
Gas . Vand . Sanitet . Centralvarme
Holbæk . Algade 9 . Tlf. 137

Knud Müller

Entreprenør og Tømrermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Holbæk . Marianevej 4 . Tlf. 2278



Udfører Arbejder for D.S.B.
Holbæk . Markedspladsen 3 . Tlf. 116

Ejner Olsen

Malermester
Holbæk . Nygade 7 . Tlf. 1184

Helmer Jensen

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Holbæk . Nørrevang 11

Halvor Roed

Clarmester
Ruder indsættes . Billeder indrammes
Bilruder
Holbæk . Kirkestræde 2 . Tlf. 483

TERRACOL

Facadepuds . Murliming . Stønkpuds

i forskellige farver

Kontor: Gyldenløvesgade 16
Byen 2099
Fabrikant Chr. Ørum . Am. 6202

Forlang brochure hos
A/s **TERRACOL**
eller hos Deres forhandlere

Se vor stand nr. 123
i Byggecentrum, Bredgade 66

faldt ned mellem toget og perronen, hvor han blev kørt over af toget. Han mistede den ene fod, og den anden blev slemt kvæstet.

13. HELSINGØR. Værftsarbejderne på Helsingør skibsværft har for vane at stille deres cykler uden for langs værftets mur. Her går også forbindelses-sporet mellem Helsingør st. og Hornbækbanen. I morges fik trinbrættet på et rangerloko fat i en af cyklerne, og resultatet blev, at et halvt hundrede cykler blev trukket med og indfiltret i hinanden. 5—6 stykker var helt sammenkrøllede og resten måtte til reparation.
28. VIBORG. En rangermaskine kørte i dag i drejeskivegraven. Den gik lige på næsen i graven og endte med at holde i graven på alle hjul. Lokofyrb., der var fører af maskinen, opdagede, at drejeskiven ikke var stillet til det spor han kom på, og da han mærkede, at han ikke kunne standse maskinen, sprang han af, lige for den kørte i graven.

Moderne rutebilstation i Odense

Drømmen om en tidssvarende rutebilstation og fragtbilstation under een hat i Odense nærmer sig nu virkeliggørelsen, og man kan se en ende på de rent ud sagt elendige forhold, der råder i øjeblikket, og som bevirker, at Odense er længere tilbage på dette område end nogen anden dansk by af betydning.

Man kan betragte det som afgjort, at den nye rutebilstation vil blive lagt i forbindelse med den gamle sydbangård ved Vestre Stationsvej, og at arbejdet med anlæggelsen vil blive påbegyndt om et år. Der er udarbejdet planer, som man fra alle sider har tilsluttet sig, og som vil give Odense helt tilfredsstillende forhold.

Højer banen bevares

Det var påtænkt helt at nedlægge Hojer banen fra 1. april. Den fortsætter dog lidt endnu. Fra 2. maj befordres stykgods med lastbil mellem Tønder og Hojer, og de sidste tre mand af stationens personale afskediges, hvorefter en af Højers købmænd modtager besked om stykgods afhentning

og aflevering. Vognladningsgods vil fremtidig kun blive befordret lejlighedsvis, og det sker på den måde, at Tønder st. pr. telefon underretter modtagerne i Hojer om, at der kommer vognladningsgods, og at fragtbøbet skal betales til togpersonalet ved ankomsten.

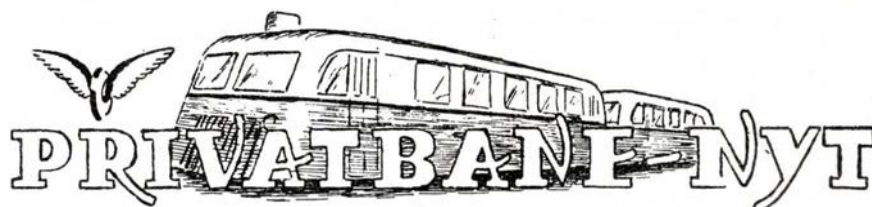
Gøteborg—Frederikshavn-linien

Det svenske rederi Göteborg—Frederikshavn-linien forbereder et fremstød. Rederiet har i disse dage til 40 skibsværfter i hele Europa udsendt tegninger til en ny

rutebåd, der snarest muligt skal indsættes på linien, og som man ønsker tilbud på.

Det nye fartøj hedder foreløbig »Utopia« på tegningerne. Det er afpasset efter havnen i Frederikshavn, som svenskerne i øvrigt ønsker udvidet snarest muligt, og i forbindelse dermed forbereder man i Göteborg udbygningen af tre pirere på Skeppsbron, som GFL-bådene anløber.

Linien, der i fjor transporterede 118,700 passagerer og 8500 biler, venter endnu større trafik, når »Kronprinsessan« får undsætning af »Utopia«



Bornholmske Jernbaner

Voldgiftsretten i overenskomstsagen mellem DBJ og vognmændene frifandt vognmændene m. h. t. DBJs påtale. Men det sker med det meget væsentlige forbehold, at overenskomsten mellem parterne bør anses for misligholdt af vognmændene, såfremt medlemmer af vognmandsforeningerne i overenskomstsæsonen i år udfører kørsel for Nordbornholms turistbureau efter det system, som to vognmænd fra Allinge, benyttede i 1952 ved deres »kombinerede kørsel«, idet denne af voldgiftsretten anses for at være stridende mod overenskomstens forudsætninger. — Ifølge kendelsen anser voldgiftsretten Allinge-vognmændenes kørsel i 1951 i strid med omnibusloven for at være brud på overenskomsten, men her har man taget hensyn til den retsikkerhed, der har hersket inden højestederetsdommen af 1952. Voldgiftsrettens kendelse kan indstille til trafikudvalget, at vognmændenes koncessioner ifølge overenskomsten fratages dem.

Tilbage er så DBJ's erstatningssag med krav om betaling af 26.054 kr. for banernes tab ved den overenskomststridige kørsel. Denne landsretssag blev udsat til ovennævnte voldgiftssag var afgjort.

Privatbanernes jernbaneskole

I tiden 4. februar til 27. marts har 47 af privatbanernes personale været på jernbaneskole i Fåborg. Skolen havde tre klasser, medhjælperkursus med 10 fag, og 18 deltagere, stationsmesterkursus med 5 mand, og togtjenestekursus med 7 fag og 24 deltagere.

Stfst. Lage, Kværndrup, har været leder af skolen i årene 1940—1952, og i år har skolen været ledet af stfst. Bornæs, Farsø, der personlig underviser i rejsegodsekspedition og organisation. Lærerstaben består iøvrigt af stationsforstander Grabow Olesen, Rask Mølle, som underviser i jernbanegeografi, sprog og godsekspedition, stationsforstander J. Jacobsgaard, Sølsted, der har stationstjeneste og banclære som speciale og overtrafikassistent A. H. Justesen, Randers, der for sin part underviser i materiellære, stations- og togtjeneste samt bogføring og regnskab. Desuden underviser postmester A. Jørgensen, Fåborg.

Det pensum, de tre klasser skal igennem svarer stort set til det tre måneders kursus, som statsbanerne holder for de tilsvarende tjenestegrupper, så det siger sig selv, at der er nok at tage fat på. Hertil kommer, at ikke så få af deltagerne er

Haardfrossen Klaris

lev. i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.

Skagen: A/S Skagens Isværk . Rigstelf. 238
Frederikshavn: A/S Frederikshavn Isværk . Tlf. 443
Thyborøn: A/S Thyborøn Isværk . Tlf. 3
Hirtshals: A/S Hirtshals Isværk . Tlf. 70
Esbjerg: A/S Vestjydsk Krystal-Isværk . Tlf. 66



Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatorer

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10
Esbjerg

kommet så meget op i årene, at det er meget svært at vænne sig til lektielæsning i så stor stil, som her kræves. Enhver, der efter lang tids forløb atter bliver anbragt på en skolebænk, kan skrive under på, at det er en temmelig ubehagelig overgang, og det er ikke så let at få hjernten masseret smidig og modtagelig under de strømme af ny lærdom, den i så fald pludselig bombarderes med.

De bedste resultater blev bestået af:

Medhjælperklassen

Elev Kr. Wendel, Bornholmske Jb. 6,51
Elev Ib Henriksen, Ebeltoftbanen, 6,21
Elev C. Aa. L. Jensen, Vemb—Lemvig, 6,21.

Stationsmesterklassen

Portør V. Jørgensen, Odsherreds Jb. 6,50
Portør Sv. Olsen, Odsherreds Jb. 6,39.

Togbetjentklassen

Portør E. Bennetsen, Skagensbanen, 7,05 (udmærkelse)
Togbetj. Johs. Larsen, Odsherreds Jb. 6,93
Togbetj. H. O. Hansen, Kertemindebanen, 6,89.

Lollandske Jb.

Banernes direktør vil nu gå ind for en sammenslutning af alle de lollandske baner i et selskab, idet der regnes med, at det vil kunne give en både bedre og billigere driftsform.

Lollandsbanekommissionen, der tæller 20 medlemmer, har holdt sit første møde, og der skal afgives betænkning til rigsdagen inden 1. november i år.

Rødbybanens skæbne afgøres på generalforsamlingen d. 4. juni.

Nordfynske Jb.

Fra 1. juni tager stationsforstander Lund, Skamby, sin afsked på grund af svigtende helbred. — Stfst. Lund hører til Nordfynske jernbanes gamle og trofaste stab og startede i sin tid med tjenestested i Børgense.

Ved hans tilbagetræden forfremmes stmst. Larsen, Jullerup, til stationsforstander og forflyttes samtidig til Skamby. Og-

så stmst. Larsen hører til Nordfynske jernbanes veltrænede og velansete folk, og ikke mindst på Jullerup-egnen vil man beklage, at han nu forlader sin mangeårige tjeneste i Jullerup.

Stmst. Rasmussen, Uggerslev, tidligere Næsby, bliver stmst. Larsens afløser i Jullerup, og det er derefter baneledelsen hensigt at ændre forholdene ved Uggerslev station med ansættelse af en stationskspeditrice.

RØNNE. DSB opretter nu rejsebureau i Rønne. For tiden arbejdes der på opførelse af en ny bureaubygning ved Rønne H stations østre gavl, der hvor nu rutebilerne kører ind. Bygningen skal være færdig til 15. juni.

ALBORG PRIVATBANER. Fra sommerkøreplanens begyndelse overgår de sidste aftenture, der nu køres med biler, til skinnebussture. Banernes nuværende 74 afgange forøges ikke, men 40 af disse køres med skinnebusser mod nu 26.

HØRVE-VÆRSLEV JB. Banen har nu fået koncession på den ønskede bilrute Hørve—Kalundborg, og banen erstatter herefter to togpar med rutebilforbindelse.

TROLDHEDEBANEN. Den 1. juli 1950 påkørte en vejtrømler banens skinnebus på en overskæring ved Sdr. Felding. Ved landsretsdom er banen nu tilkendt en erstatning på 5030 kr.

Den 2. december 1951 kørte en lastbil mod en skinnebus på overskæringen i Trolldhede. Banen er nu ved landsretten tilkendt en erstatning på 12.797 kr. Banen havde desuden krævet 4440 kr for afsavn af skinnebussen under reparationen, men dette krav kunne retten ikke gå med til.

ØRNHØJ-BANEN. På et fællesmøde har banerne vedtaget at forhøje såvel billet- som godstakster med 10 %. Det vedtoges at anlægge trinbrætter ved Gammelvind og ved Østergård mellem Vind og Resdalshus. Et forslag om fællesdrift af de to baner blev henvist til et snævert udvalg, der skulle sørge for forhandling med visse autoriteter.

HJØRRING PRIVATBANER. Banerne har bestilt to nye rutebiler, der tilsammen vil koste 220.000 kr. Begge vogne bliver tip-top moderne udstyret med effektivt konditioneringsanlæg, skydedør mellem chaufførens plads og passagererne, så disse undgår træk, og et højtaleranlæg.

ØSTSJÆLLANDSKE JB. Den i sin tid afgivne indstilling om, at erstatte 13 af banens ledbevogninger med blinklys var kommet tilbage fra vejdirektoratet, der ikke kunne godkende den første indstilling. På strækningen Hårlev—Køge er man i gang med at etablere 4 lysblinkanlæg, der er ved at være færdige. Banen havde ventet sine to dieselloko fra Frichs d. 15 april, men endnu er de ikke kommet. Når banen regner med at kunne spare ca. 100.000 kr. om året, når de to nye dieselloko indsættes i driften, er det forståeligt, at der ventes med længsel.

DØDSFALD. Fuldmægtig N. Bruun, Thistde—Fjerritslev banen, er død 66 år gammel. Han var født i Holstebro og begyndte ved banerne i 1905. En tid var han stfst. i Nors, og i 1945 blev han fuldmægtig på banens hovedkontor. For et års tid siden søgte han sin afsked på grund af svagelighed, og siden har han boet i Dragør.



L. K. V.
Mikkelsen
Tlf. Palæ 2156
V. Farimagsgade 17
København V.

SKANDINAVISK GUMMIKA KOMPAGNI

Autoriserede Gummika-Stationer over hele Landet

C. A. Justesen
Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Aalborg . Vestergade 17 . Tlf. 1919

Auto-Duco Lakereri
v. Frede Frost
Lastbiler, Vare- og Personbiler
Udfører Arbejder for D.S.B.
Hobrovej 76
Aalborg . Tlf. Alba 10446

**Gunnar Hansen &
R. Petersen**
Blikkenslagermestre
Udfører Arbejder for Banerne
Nibe . Tlf. 108

Hvad er Metallock?

Af civilingeniør Å. Lönberg-Holm

Metallock er navnet på en reparationsmetode for revnet eller itubrukt støbegods som f. ex. bundrammer, maskinstativer, cylinderblokke og -dæksler, turbinhuse, pumper, beholdere, svære armaturer o. s. v.; i visse tilfælde kan også smedede maskindele repareres på denne måde.

Metoden er ikke i almindelighed en erstatning for svejsning, men er dermed sideordnet reparationsmåde for sådanne tilfælde, hvor svejsning ikke kan eller bør anvendes på grund af de ved selve svejsningen og den påfølgende afkoling opståede materialspændinger med eventuelt resulterende formforandringer eller endog tendens til nye revnedannelser. Ved Metallockmetoden undgås sådanne komplikationer, da arbejdet foregår uden varmeanvendelse. Efterbearbejdningen indskrænker sig til en afslibning henover det reparerede brudsted.

Metallockmetoden minder om den gamle og velkendte »Klinkning« af itubrukt porcelæn og fajance, — med låsestykker på

tværs af brudlinien og tætningsmiddel i denne. Der anbringes nemlig specielt formede »Metallock« låsestykker på tværs af brudlinien i støbegodset, i passende indbyrdes afstand, og i selve brudlinien »Metalace« sikrings- og tætningspropper; nærmere beskrevet foregår arbejdet således:

Efter en lære, som holdes på tværs af brudlinien med det midterste af sine normalt 7 i en ret linie anbragte huller lige over denne, bores et tilsvarende antal huller omtrent tre fjerdedele gennem godset; hullerne er adskilt fra hinanden ved ca. 1 mm tykke vægge, som bortmejsles i en bredde svarende til ca. $\frac{3}{4}$ af huldiametren. Sådanne hulrækker bores med 30—35 mm indbyrdes afstand tværs over brudlinien i hele dennes længde, og et stykke udenfor enderne, hvis det befrygtes, at bruddet eventuelt vil løbe videre i godset. I de efter mellemvæggens bortmejsling fremkomne gruber nedfældes et eller flere lag 6 mm tykke låsestykker, — »Metallock«, med tilsvarende »knudeprofil« udvalset af specialstål, — som faststemmes hvert for sig; denne koldsmedning forøger låsematerialets trækbrudstyrke.

Når alle låsestykkerne er faststemmet, bores mellem dem med centre i brudlinien huller af samme diameter og i tilsvarende dybde, som de foran nævnte; disse hullers afstand er en sådan, at gevind med kærne svarende til huldiametren efter iskæring vil gribe lidt ind i naboerne og for de nærmest ved låsestykkerne borede skære sig ind i disses midterste knuder. Der skæres først gevind i hullet ved siden af et låsestykke, og en skrueprop af specialmateriale iskruer, dernæst skæres gevind i nabohullet og en skrueprop anbringes her, således fortsættes, indtil alle hullerne i brudlinien er proppede, hvorefter propperne faststemmes. Disse »Metalace« skruepropper låser de to sider af bruddet imod hinanden og hindrer deres indbyrdes forskydning samt skaber tæthed.

I svært støbegods, som skal optage betydelige trækspændingen, — f. ex. stativer for presser og valser, — indskydes mellem »Metallock« låsene såkaldte »Masterlock« låsestykker. Dette er ca. 50—70 mm brede, rektangulære pladestykker af passende stållegering, på tværs af brudlinien udarbejdede gruber i godset, rækkende omtrent det dobbelte af deres bredde ud til begge sider af brudlinien; låsestykkerne fastgøres ved istemming af tæt ved hinanden langs deres omkreds isatte tappe, som med den halve diameter går ind i låsestykket og med den anden halve ind i det omgivende gods.

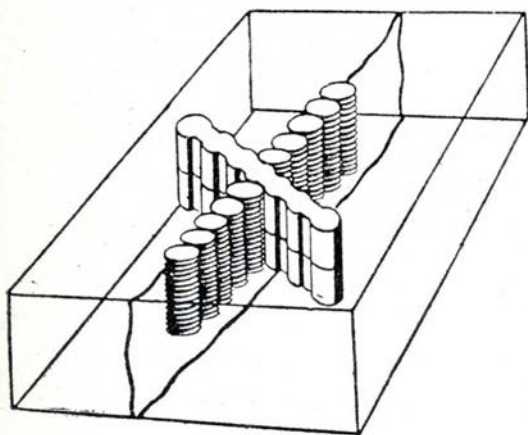
Efter en sådan reparation er den pågældende maskindels trækbrudstyrke på tværs af brudlinien retableret, idet låsenes samlede modstand mod overrivning som følge af materialets højere trækbrudstyrke pr. mm² i sammenligning med støbejernets opvejer det oprindelige tværnsnit brudstyrke. Endvidere er som anført brudsiderne sikret mod indbyrdes forskydning og tæthed opnået ved hjælp af propperne.

Dersom vedkommende maskindel udsættes for betydelige temperatursvingninger, som f. ex. cylinderdæksler i dieselmotorer, er det af betydning, at låsematerialets varmeudvidelseskoefficient ligger i nærheden af støbegodsets, og hertil tages hensyn ved valget af materialerne.

Da man ved Metallockmetoden ikke trækker opståede revner i godset sammen, men udfylder revnen, genopstår de spændinger, som voldte bruddet, ikke påny, ej heller indføres andre spændinger udover de fra stemningen hidrørende trykspændinger i støbegodset.

Metallockmetoden muliggør store tidsbesparelser. Arbejdet kan som oftest udføres på stedet uden større demonteringer, og selve arbejdsgangen er relativt hurtig; havarede maskindele kan reddes og anskaffelse af reservedele derved undgås, hvilket betyder bortfald af tilsvarende, undertiden lange ventetider. Dette kan være af udslagsgivende betydning, f. ex. ved reparation af skibsmaskiner eller af kraftmaskiner i større industrianlæg.

Hvis en del af et større støbestykke som f. ex. et maskinstativ eller en bundramme ved et havari er blevet helt odelagt, kan der ved opmåling fremstilles en model af



Metallock skruepropper nedfældet i brudlinien

AGRICOLD

Dansk Landbrugs Fryse- og Kølehus
Esbjerg

Esbjerg Eksportslagteri



- den bedste gas
på det bedste anlæg.

$\frac{1}{3}$ NORDISK FLASKEGAS
ESBJERG TLF. 3515

Vejle

Th. Weissenborn

Smede- & Maskinværksted
Gas - Vand - Sanitet - Varme
Vejle - Volmersgade 5
Tlf. 2075

Akkumulator Depotet

Leverandør til DSB
Vejle - Skovgade 14
Tlf. 1468

Erik Madsen & Søn

Murermestre - Entreprenører
Nybygning - Ombygning - Reparation
Udfører Arbejder for DSB
Veile - Ndr. Villavej 1 - Tlf. 3425-1488

E. Prisholm

Maskinværksted
Udfører Arbejder for D.S.B.
Vejle . Flegmade 14 . Tlf. 1787

K. N. & A. Østergaard

Entreprenører
Gennempresning af Rørledninger
under Jernbaner og Veje etc.
Vejle - Tlf. 1731

Silkeborg

Aktieselskabet

SILKEBORG BANK

C. Damgaard Nielsen

Konfektionsfabrik

Silkeborg . Telefon 965

Thorkild Knap

Værktøjsmagasin
Leverandør til DSB

Silkeborg . Østergade 5 . Tlf. 1775

Alderslyst Møbelfabrik

A. Andreassen
Silkeborg . Guldberggade 7
Tlf. 130

Silkeborg

Wissing & Jensen

Fabrikation af:

Arbejdstøj
og Herrebenklæder

SILKEBORG . TELEFON 3

NIMBUSGAARDEN

Udlejn. af Varecykler, Sidevognsmask.
og Solo Cykler — Aut. Køreskole

Alt i Reservedele
1. Kls Reparationsværksted

O. THOMSEN & CO.

Aut. Nimbus-Forhandler
Frederiksbergg. 1 - Silkeborg - Tlf. 1913

A. Simonsen

KONFEKTIONSFABRIK

Silkeborg . Tlf. 532

Viggo Lund

Malermester
Silkeborg . Borgergade 38
Tlf. 1010

Bryggeriet Godthaab

Andr. Madsen & Søn
Forlang altid Bryggeriet Godthaab's
Ø1 og Mineralvande
Silkeborg . Tlf. 252

Georg Klein

Blikkenslager/Kobbersmed
Aut. Gas- & Vandmester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Silkeborg . Vestergade 12 . Tlf. 577

Peter M. Hansen

TAPET og FARVE siden 1860
I mere end 50 Aar har vort Firma
leveret Tapeter og Malerverer til DSB
Silkeborg . Vestergade 15
Tlf. 1038 - 1039

Kemisk Tøjrensning
Presning og Farvning

Trikohl Renseri

Silkeborg . Søndergade 19
Tlf. 1262

Hjemmebageriet

Friskbagt Brød og Kager
Silkeborg . Søndergade 36
Tlf. 521

FARSØE Nielsen

Malerfirma
Silkeborg . Skolegade 34
Tlf. 1820

Engelbrecht Jakobsen

Brolægger - Terrazo- og Kloakmester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Silkeborg - Almindesøvej 26 - Tlf. 409

Peravin-Renseri

v/ G. Larsen
Kemisk Rensning og Færsning
Reparation samt Kunststopning
Silkeborg . Skolegade 45 . Tlf. 1941

Salon »Corner«

Rich. Clausen
Alt i moderne Haarpleje —
Sidste nye Permanent
Silkeborg . Fredensgade 20 . Tlf. 2310

Tobaksforretningen

v/ M. Stenholt
Tobak . Cigarer . Cigaretter
Vine . Spirituosa
Silkeborg . Borgergade 37 . Tlf. 1861

Fisk er sundt!

FISKEHUSET

Lars Bo
Søndergade 1 . Tlf. 861
Silkeborg

»Hotel Gudena«

v. A. Andersen
Byens bedste Madsted.
Ry - Tlf. 70



Aage Kristensen

Aut. Skorstens-
fejermester
Hammel Tlf. 239

Bengt Lindquist

Aut. Skorstensfejermester
Udfører Arbejder for DSB
Kakkelovne, Kaminer, Komfurer renses
Mundelstrup . Telf. 53

den ødelagte del og støbes en ny derefter; denne tildannes og indpasses i det resterende hovedstykke, hvortil den slutteligt befæstes ved hjælp af Metalocklåse og Metalacepropper samt event. Masterlockstykker. Dette er hurtigere og billigere end at skulle fremskaffe et helt nyt stativ eller en ny bundramme fra den oprindelige fabrikant, — som måske end ikke længere har den tilsvarende model, — og i mange tilfælde spares en hel del ellers nødvendig demontage.

Metalockmetoderne udvikledes i U.S.A. under sidste verdenskrig, hvor det fremfor alt gjaldt om at undgå standsninger i produktionen efter indtrådte havarier. De er efter at være frigivet af den amerikanske regering patentbeskyttet i alle lande. Metalockmetoderne er gennemprøvet i mere end ti år under alle mulige forhold, og de har vist sig fuldtud pålidelige, når de benyttes af de specielt uddannede folk, som Metalockselskaberne råder over. Holdbarheden af sådanne reparationer garanteres; de godtages af klassifikationsselskaberne.

Her i landet udnyttes patenterne af A/S METALOCK, med kontor i Amaliegade 16, København K., tlf. C. 14151, og med værksted i Stubbeløbsgade, hvor sådanne reparationer udføres, som ikke med fordel kan ske på stedet.



Humblebæk

Trafikkontrolør N. P. Poulsen, Østerport, er udnævnt til stationsforst. i Humlebæk, hvor stfst. J. Buchhave har søgt afsked p. gr. af alder, 70 år.

Vildbjerg

O.trafikassistent A. M. C. Grusgaard, Struer, er udnævnt til stationsforst. i Vildbjerg, hvor stfst. N. J. Rasmussen er død, 62 år.

A. M. & O. Aagaard Hansen

exam. Tandteknikere

Jernbanegade 9 . Tlf. 986
Hjørring

Hviding

Trafikeksp. N. F. Henriksen, Taulov, er forfremmet til stationsmst. i Hviding, hvor stfst. N. S. N. Poulsen e.ans. er flyttet til Kliplest st.

Brøndbyøster

Stationsmst. C. Seemann, Skovlunde, er e.ans. forflyttet til den nye S-togsstation i Brøndbyøster.

Dødsfald

Pens. stationsmst. S. L. Christensen, He, 91 år.

Pens. lokofører F. M. Rasmussen, Slagelse, 80 år.

Pens. overportør J. P. Abildskov, Kjellerup.

Pens. overportør Chr. Wedderkop, Struer, 77 år.

Pens. banearbejder Hans Rasmussen, Flakkebjerg, 77 år.

Pens. lokofører I. N. Handberg, Svendborg.

Pens. o.s.kibsfyrbøder Carl S. Hansen, Korsør, 76 år.

Pens. overportør Carl W. Eriksen, Tølgab, 75 år.

Pens. banearb. N. P. Vendelso, Østerport, 72 år.

Pens. banenæstfmd. Harald Jensen, Ålborg, 72 år.

Pens. lokofører J. K. Holm, Esbjerg, 71 år.

Pens. stationsforst. P. Blangsted, Slangerup.

Pens. lokofører J. Jacob Jensen, Fredericia, 70 år.

Signalformand H. C. Jacobsen, Frederiksberg, 68 år.

Pens. trafikkontrolør A. B. Lenau, Kh, 64 år.

Pens. banearb. Hans Andersen, Årup, 63 år.

Remisearb. J. P. Hansen, mdt. Gb, 62 år.

Portør Joh. Søgaard Jørgensen.

Togfører Axel Nielsen, Odense Syd, 60 år.

Lokofører J. A. Mikkelsen, Esbjerg, 59 år.

Jacob P. Sørensen & Søn

Blikkenslager, aut. Vand- og Casmester, Centralvarmeanlæg
Køkkenudstyrsforretning
Skagen . Sct. Laurentiivej 73
Tlf. 82

Togfører K. P. Pedersen, Randers, 58 år.

Lokofører K. E. Ohlendorff, Køge, 58 år.

Overportør E. B. Larsen, Roskilde, 58 år.

Togfører S. M. J. Egeberg, Fredericia, 56 år.

Overportør N. P. Wultz, Kolding, 60 år.

Banearbejder P. K. Klovborg, Silkeborg, 58 år.

FORENINGS-MEDDELELSER



D. S. B. Skytteforening KH
Formand: E. A. Nielsen
Tietgensgade 68, mzz. V.

Skytteforeningen »Posten, København« og »D. S. B. Skytteforening KH« afholdt tirsdag den 7. april d. å. den årlige kap- og præmieskydning på 15 meter. Skydningen omfatter 10 skud, og der kæmpes om vandreprokalen af 1951, holdet er på 8 skytter fra hver forening.

D.S.B. Skytteforening vandt pokalen med 89,02 p. mod Postens 88,02 p.

Individuelle resultater:

Nr. 1: Fru Tegter, Posten, 92 p.

Nr. 2: K. L. Mikkelsen, D.S.B., 92 p.

Nr. 3: L. K. Josefsen, D.S.B., 91 P.

Nr. 4: Vagn Bøeg, Posten, 90 p.

Nr. 5: G. Brock, D.S.B., 90 p.

Som afslutning på vinterskydningen afholdt foreningen den 28. april d. å. en fest med damer i Rossinis selskabslokaler. Der indledtes med en middag, hvorefter man uddelte pokaler og præmier for vinterens 15 meters skydning, aftenen sluttede med en lille svingom.

Arnold Hansen

Tømrer- og Snedkermester

Udfører Arbejde for D.S.B.

Frederikshavn . Emilievej 3
Tlf. 1497

BRDR. HØNGAARD

Bygmestre

Murer-. Tømrer- og Snedkerarbejde

Udfører Arbejde for DSB samt

Stat og Kommune.

Sønderskov . Telefon 25

Resultaterne af vinterens skydninger:

Klasse A: L. K. Josefsen, 876 p. Jernbane-Bladets vandrepokal 3. gang i træk, og dermed vundet til ejendom.

Klasse B: H. O. Nielsen, 868 p. Klasse-B pokalen.

Klasse C: P. E. Nielsen, 819 p. Klasse-C vandrebæger.

N. C. Frederiksens erindringsplade for vunden klasse-B pokal 1952.

Individuelle præmier:

Klasse A: 1. præmie: L. K. Josefsen, 876 p.

Klasse A: 2. præmie Gerh. Hansen, 873 p.

Klasse B: 1. præmie H. O. Nielsen, 868 p.

Klasse B: 2. præmie V. Vedel, 864 p.

Klasse B: 3. præmie N. C. Frederiksen, 857 p.

Klasse B: 4. præmie S. G. Nielsen, 857 p.

Klasse C: 1. præmie P. E. Nielsen (Kh) 819 p.

Klasse C: 2. præmie E. V. Sørensen, 809 p.

Nye medlemmer optages ved henvedelse til undertegnede, eller på skydebanerne ved Artillerivej hver søndag fra kl. 8 til 11.

E. A. Nielsen.



Barnebillet

Det er en kendt sag, at de fleste forældre viser et vist økonomisk sindelag, når deres børn når den magiske alder på 12 år, og de skal på rejse med dem. Sådan er det vist i alle lande verden over. Der var en gang en togfører, der ikke var til at gå på akkord med i dette spørgsmål. Når han traf på børn, der ganske tydeligt var over de 12 år, og for hvem, der blev præsenteret en barnebillet, sagde han altid:

— Så sætter jeg mig her ved siden af så længe, for det kan ikke vare mange minutter, før barnet er tolv år!

Det varede sjældent længe, før prisforskellen blev erlagt.

Misforståelse

En herre kom ind i toget med en stor buket blomster, so mhan lagde op i nettet i kupeen. Da man havde kort et stykke tid faldt blomsterbuketten ned i hovedet på en dame.

— De kom vel ikke noget til? spurgte manden.

— Ikke spor, svarede damen venligt.

— Nå... det var nu blomsterne jeg mente.

Damen morede sig dejligt over den galante herre.

Der er forskel

En signalbetjent, der havde nogle problemer med et sporskifte, stod og kløede sig i håret. Mens han spekulerede, kom signalformanden til stede.

— Nå, du klør dig i hovedet, når du spekulerer. Med mig er det omvendt, jeg tager mig omme bag på det nederste af ryggen, når der er noget vigtigt.

— Ja så, jeg forstår, man river sig der, hvor man har sin forstand!

Bryllupsbilledet

En stationsforstander havde hele sit liv været ungkarl, indtil den gang han skulle pensioneres. Han havde i årenes løb samlet en mindre kapital og købte sig et lille hus. Da han synes godt om sin sidste husholderske, giftede han sig, da han flyttede ind i huset.

En dag fik han besøg af en af sine venner, men denne synes at forstanderen ikke var i så godt humør som tidligere.

— Du bor da så herligt her i det nye hus, og w. c. har du inde, det er der ingen af os andre der har, sagde ven- nen.

— Ja, det kan da ikke være nogen fornøjelse at sidde på den kolde porcelæns- kant.

— Der er da vel et træsæde på porcelænskanten af kummen?

— Jo, der var et dejligt mahognipoleret træsæde, da vi flyttede ind, men den første dag vi var her, skruede konen det af, og brugte det til ramme om vores bryllupsbillede, det hænger der på væggen!



Han var i nærheden

I gamle dage var der jo visse stationsforstandere, der ikke var bange for at bruge munden, når en af personalet havde forset sig. En stationsarbejder havde lige forladt forstanderens kontor og var på vej hen ad perronen, hvor stedets præst i det samme kom løbende for at nå toget. Da præsten var ud for stationsarbejderen, kørte toget, og præsten udbrød rasende:

— Nu gik toget ad h...e til, og jeg skulle have været med.

Stationsarbejderen kastede et blik mod forstanderens kontor, hvorefter han sagde til præsten:

— Vær ikke ked af det, De kan træffe djævelen inde på kontoret!

Hundeforsendelse

Uden på en kasse med en hund, der skulle sendes fra Jylland til Sjælland, havde afsenderen hæftet følgende vers:

Jeg hedder Tenna,
jeg er så sød.
Giv mig lidt vand,
og giv mig lidt brød.
Lille rare banemand
hjælp mig, hvis du vil og kan.
Hvis du hører mig arrigt vrisse,
er det kun mig, der vil ud at tisse.
Se til mig om ikke før,
så endelig når vi runder Korsør.

Færre børn

En overbanemester og en af hans håndværkere var en dag på strækningsinspektion.

— Man ser ikke så mange børn hos ledvogterfamilierne mere, sagde overbanemesteren. Efter et øjeblik tænken svarede håndværkeren:

— Mon ikke det for en del skyldes, at overbanemestrene har fået motordræsiner?

8-dages kort

— Kan jeg købe et 8-dages kort?

— Ja, så gerne. Har De et billede med?

— Nej!

— Det skal vi have først.

Efter en længere pause, med dyb tænken, kom det:

— Skal det være af mig selv?

og så var der

ikke mere denne gang.

A A R H U S

Boye
RASMUSSEN

Sølv- og
Guld-
smed

Reparationer og nyt Arbejde
fra eget Værksted

Aarhus . Frederiks Allé 133 . Tlf. 23408

G. V. Schive

Isenkram - Køkkenudstyr
Lev. til Jernbanepersonalet

Aarhus . Bruunsgade 46-48
Telefon 26196

Nicolin Hansen

Aut. Gas- og Vandmester
Vand - Gas - Varme - Sanitet

Aarhus - Odensegade 15 - Tlf. 30454

Tage Trabjerg

Maskinfabrik - Tandhjulfabrik

Aarhus - Finlandsgade 31 - Tlf. 32785

Blomsterforretningen

Ydes Eftf. J. Clausen

Blomster - Kranse - Dekorationer
Banegaards Plads 5

Aarhus . Tlf. 21039

Kielsgaards Kiosk

Dag- og Ugeblade
Papir - Festelegrammer

Aarhus . De Mezasvej 28 . Tlf. 29213

Haandværkerforeningens

Restaurant og Selskabslokaler
anbefales. — Kaj Hansen.

Aarhus . Klostergade - Paradisgade
Tlf. 20233 - 29255

Tobaksforretningen

v/ M. Bomholdt
Cigarer - Tobak - Vine og
Spirituosa

Aarhus . Ny Banegaardsgade 53
Tlf. 27980

Vor Leverandør i

Cigarer - Cigaretter - Tobak

Vine og Spirituosa
A. BOJESEN

Aarhus . Nørregade 33 . Tlf. 25667

AARHUS OG OMEGNS BEGRAVELSESFORRETNING

v. E. Haugaard Jensen

Aarhus . Nørregade 1 . Tlf. 35183

Viborgvejens

Herre- og Damesalon

anbefaler sig med proper, reel
og omhyggelig Behandling med
alt indenfor moderne Haarpleje

Cunna Christensen

Aarhus . Viborgvej 33 . Tlf. 28073

Voigt's Eftf.

K. S. Erhardi (ny Indeh.)

Cigarfabrik . Cigarer . Cerutter

Cigaretter . Tobak . Vine . Spirituosa

Haandrull. Cigarvarer til Fabrikspriser

Aarhus . Jægergaardsgade 43. Tlf. 24226

Jernbanepersonale

Husk altid de sidste Nyheder i
Damekonfektion, Frakker, Kjoler,
Dragter m. m. - **Konto oprettes**

VESTERGADES VAREKONTO

Vestergade 64 - (husk 1. Sal)
Aarhus - Tlf. 27708

F. Storgaard

Aarhus . Skolebakken 7
Telf. 35722 - 35848

Plisse - Hulsøm - Stofknapper
Knaphuller - Applikation o. Kjolebroderi

Smyk Deres Hjem med haand-
vævede Stoffer fra

Jydsk Haandvæv

v. Kristine Hjorth

Aarhus . Vestergade 19 . Tlf. 22164

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalfløjter - Hornarbejde

Aarhus . Frederiksgade 23 - Tlf. 28468

Lad vaske ude

Dahl's Vaskeri

Tøjet hentes og bringes.

Aarhus . Skolegade 30 . Tlf. 22584

TIDEN KRÆVER

at man er velklædt, faa derfor
Deres Kjole syet i

"Lady" Kjolesalon

Aarhus, Borggade 16'
Tlf. 34132

Fabrik for Maaleinstrumenter

TERMA %

Aarhus - Danmark

Weisgaard Nielsen

Slagterforretning
1. Kl. Kød - Flæsk og Paalæg
Aarhus . Tordenskjoldsgade 85
Tlf. 68635

Irma Pallesen

Damefrisørsalon

Moderne Haarpleje
Aarhus . Finsensgade 61
Tlf. 69902

Malernes Cooperative Forretning

Alt Malerarbejde udføres
Tilbud og Overslag hurtigst og gratis
Aarhus . Amaliegade 5. Tlf. 33111 - 33295

Stort Udvalg

i haandmalet Porcelæn
og haanddrejet Keramik

Palmistrand

Aarhus . Silkeborgvej 26 a

Vaskerianlæg

til Ejendomskomplekser

Alt i Husholdningsmaskiner

Indhent Tilbud . Mary A. Jensen

Aarhus . Hallssti 31 . Tlf. 22810

Gælder det Ure eller Optik saa:

Knud Pedersen
URE · OPTIK · REPARATION
TEL. 1267

der tilfredstiller Deres Ønsker.
Konto aabnes gerne.

Aarhus . Vestergade 15 . Tlf. 21267

Damefrisørsalon

v/ A. Grünert

Alt i moderne Haarpleje

Hj. af Ny Munkegade og Samsøgade

Aarhus . Tlf. 32142

Axel W. Vølcker

Bageri og Konditori

Leverandør til DSB Personale

Aarhus . Chr. Købkesgade 23
Tlf. 22053

M. Jepsen

1. Kl. Kød og Paalæg

Leverandør til DSB Personale

Vester Alle 16

Aarhus . Tlf. 25921

Salon "Hollywood"

Som Reklame: Permanentkrøller 8 Kr.,
Cold-Permanent 13 og 17 Kr. »Teide«
Permanent for vanskeligt Haar 20 Kr.
Fønbøgning Kr. 4,50.

Aarhus . Vestergade 39 . Tlf. 28390

Kolonialforretningen

v/ L. Andersen

Kolonial Konserveres Tobak Cigaretter

Aarhus Helgolandsgade 29 Tlf. 33369

Tagenshus Kødudsalg

v/ N. Andersen

1. Kl.s Kød og Paalæg

Lev. til Jernbanefunk. Brugsforening

Aarhus . Sct. Paulsgade 7A . Tlf. 20759

Res. 46

E. Strandgaards Turistfart

anbefales.

Tlf. Brabrand 60193

Bertrand Hagelquist

Murermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Aarslev pr. Brabrand

Tlf. Brabrand 60282

Otto Knudsen

Aut. Elektro-Installatør

Udfører Arbejder for D.S.B.

Brabrand . Voldbækvej

Tlf. 60234

Horsens

Tandlæge

E. Büchmann Larsen

(Rohdens Eftf.)

Konsultation: 9-17. Lørdag: 9-13

Horsens . Hospitalsgade 2 . Tlf. 1070

Horsens Flytteforretning

G. Munch

Horsens, Allegade 47, Tlf. 196

Husk

Anna Andersens Eftf.

D. Sørensen

Stort udvalg i frue- og
ungpigehatte. Omforandr. udf.

Horsens, Borgergade 18, Tlf. 1196

Amts- Arbejdsanvisningskontoret

Horsens . Fabrikvej 6

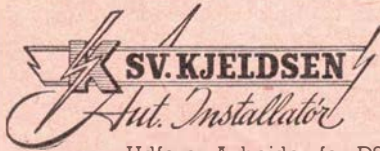
Tlf. 2740

V. LANGBALLE

Smedemester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Hovedgaard . Tlf. 2



Udfører Arbejder for DSB
Hovedgaard . Vestergade . Tlf. 74

Th. Sivertsen & Søn

Alt Blikkenslagerarbejde udf.

Leverandør til DSB

Skanderupgade 3

Skanderborg . Tlf. 263



Manufaktur - Tricotage

Forretningen med de bedste

Varer til de billigste Priser.

Skanderborg . Adelgade 132 . Tlf. 500



Søren Gade

Murermester

Nybygning - Ombygning - Reparation
Udfører Arbejder for D.S.B.

Pjedsted . Tlf. 67

Aalborg

Henning Buus

Vand - Gas - Sanitet - Centralvarme

Udfører Arbejder for D.S.B.

Værksted: Christiansgade 56

Aalborg . Tlf. 9666

Aalborg Banegaards Service

v/ P. Kjeldgaard

Her kan De blive barberet,
vasket og få skoene pudsede.

Aalborg Banegaardstoilet

Fisk er sundt — spis Fisk fra

Boulevardens

Fiskeforsyning

Daglig Tilførsel af alle

Aarstidens Fiskesorter.

Aalborg . Boulevarden 33 . Tlf. 5832

Schau v/ Fru L. Brædstrup-Holm

Sæbe - Toiletartikler - Tricotage

Alt i finere Parfumerie

Aalborg . Sjællandsgade 46 . Tlf. 9458

Motor-Depotet

BMW - Norton - Royal Enfieldt

1. Kl. Reparationsværksted

Alle Reservedele føres.

Aalborg . Skp. Clementsgade 4

Tlf. Alba 10380. Privat: Alba 10941

Kolonialforretningen

v/ Leo Nielsen

Kolonial - Konserves - Vine

Tobakker

Aalborg . Danmarksgade 86

Tlf. Aalborg 5023

Slagterforr. »Fjordglimt«

Kød . Paalæg - Byens bedste

Leverpostej - Billigste Priser.

Aalborg . Kastetvej 118 . Tlf. 9782

Vestre Cyklebørs

er vor Leverandør i nye og
brugte Cykler. Alt i Reserve-
dele. 1. Kl. Værksted ogsaa for
Knallerter.

Aalborg . Borgergade 32 . Tlf. 4372

Cigarforretningen Durban

Stort Udvalg i Cigarer -

Cigaretter - Tobak - Cerutter

Vine og Spirituosa

Aalborg - Sjællandsgade 48

Tlf. Alba 11.901

Frugt- og Grøntforretning

v/ Fauerskov Pedersen

Altid friske Varer.

Frugt - Grønt og Blomster

Aalborg . Niels Ebbesensgade 13

Tlf. 5744

Gør Deres Indkøb

hos vore Annoncører

Nørresundby

Torvehallen

v/ R. Juul

Frugt - Grønt - Blomster - Sydfrugter

Nørresundby - Vestergade 16

Tlf. 4296

K. Søndergaard Jensen

Manufaktur - Tricotage -

Lingeri - Uldgarn - Smaating

Nørresundby - Østerbrogade 17

Tlf. 11908

Bonbonnierne

H. Laursen

Chocolade - Konfekturer

Gaveæsker

Nørresundby - Vestergade 2

Tlf. Alba 10016

Pølsefabriken »GØL«

Jørgen B. Jensen

Skalborg

Tlf. 162

P. JØRGENSEN

Maskinfabrik

Beholdere - Jernkonstruktioner

Smedearbejde - Specialmaskiner

Skalborg . Telf. 61 - 115

K. W. Eriksen

Civilingeniør — Entreprenør

Udfører Arbejder for DSB

Rebild pr. Skørping

Tlf. Skørping 153 U

Brønderslev Mineralvands- fabrik

ved A. Poulsen

Brønderslev . Gravensgade 5b

Tlf. 346

Frits Halvorsen

Entreprenør

Betonvarefabrik

Brønderslev . Bredgade 109 . Tlf. 425

Harry Hansen

Vraa Blikkenslager- Centralvarme- og
Sanitetsforretning

Udfører Arbejder for DSB

Vraa - Nygade - Tlf. 216

L. N. Rasmussen

Malermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Jerslev Jyll. . Tlf. Jerslev 86

C. H. Aaen

Tømrer- og Snedkermester

Frederikshavn . Havnegade 10

Tlf. 528

