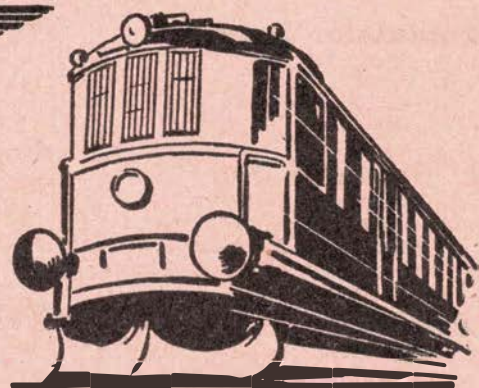
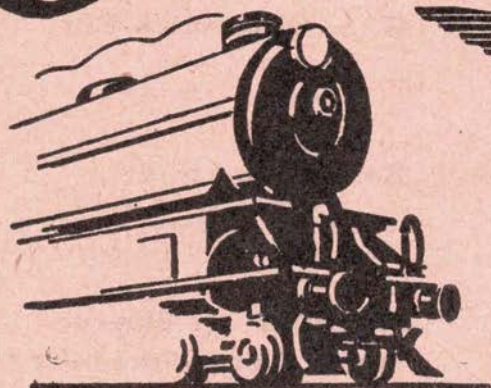


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONEALET

10. årgang nr. 10

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

Oktober 1953

INDHOLD:

Er jernbanerne forældede?	Side 253
Månedens emner	« 254
Danske stationer: »Jordløse«	« 255
Månedens interview	« 257
Privatbanepersonalets pensions- vilkår	« 259
Mens vi venter på tog	« 260
Månedets magasin	« 263
Erindres det?	« 263
Jernbane rutebilerne	« 264
Privatbane nyt	« 264
Nohab	« 265
Volvo	« 268
Alifa DB	« 272
Demag	« 273
Læssetransportører	« 274
Åbenrå karosserifabrik	« 275
Nalco systemet	« 277
A/S Boy transportmateriel	« 279
Tufoelin	« 281
Ud og ind	« 283
Fra Foreningslivet	« 283
»Hunden på«	« 285

Vi åbner gerne konto
for DSB-personalet,
uanset hvor i landet De bor



**DAME- HERRE- OG
BØRNEKONFEKTION**

Stjerne
MAGASINET 1/2

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5, ÅRHUS
TELEFON 23611

Veje

Th. Weissenborn

Smede- & Maskinværksted
Gas - Vand - Sanitet - Varme

Veje - Volmersgade 5
Tlf. 2075

Akkumulator Depotet

Leverandør til DSB

Veje - Skovgade 14
Tlf. 1468

Erik Madsen & Søn

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

Veje - Ndr. Villavej 1 - Tlf. 3425-1488

E. Prisholm

Maskinværksted

Udfører Arbejder for D.S.B.

Veje - Flegmade 14 - Tlf. 1787

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

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 D.S.B.

Løsning - Tlf. 127

Auto-Budene

v/ Poul Thomsen

Al Kørsel besørges.

Fredericia - Bjergegade 46

Tlf. 2337

Tandlæge

E. Büchmann Larsen

(Rohdens Eftf.)

Konsultation: 9-17. Lørdag: 9-13

Horsens - Hospitalsgade 2 - Tlf. 1070

Husk

Anna Andersens Eftf.

D. Sørensen

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

Horsens, Borgergade 18, Tlf. 1196

Silkeborg

Kemisk Tøjrensning
Presning og Farvning

Trikohl Renseri

Silkeborg - Søndergade 19
Tlf. 1262

Hjemmebageriet

Friskbagt Brød og Kager

Silkeborg - Søndergade 36

Tlf. 521

Engelbrecht Jakobsen

Brolægger - Terrazo- og Kloakmester
og Vejarbejder

Udfører Arbejder for D.S.B.

Silkeborg - Almindesøvej 26 - Tlf. 409

Tobaksforretningen

v/ M. Stenholt

Tobak - Cigarer - Cigaretter

Vine - Spirituosa

Silkeborg - Borgergade 37 - Tlf. 1861

RIIS
SKANDERBORG TLF. 500

Manufaktur . Trikotage

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



H. Overbeck

Lys - Kraft - Varme - Radio

Udfører Arbejder for DSB

Jernbanegade 21

Kolding - Tlf. 952-953-2437

Møller & Sørensen

Damp- Sav- og Høvleværk

Udfører Arbejder for D.S.B.

Kolding - Clemmingsgade - Tlf. 33

G. Funders Bageri

Fint velsmagende Brød

til Hverdag og Fest

Kolding - Skolegade 4 - Tlf. 1674

N. A. Pedersen & Søn

Murermestre

Udfører Arbejder for D.S.B.

Bramminge - Søvej 1 - Tlf. 77

Sønderjylland

Bløchers Eftf.

Læderhandel

v. Friis Knudsen & Co.

Haderslev, Storegade 6, Tlf. 2009

C. L. Ohlmann's Eftf.

v. Martin Damkjer

Haderslev - Tlf. 21674

Karl Fr. Schmidt

Blikkenslager og Brøndborer

Udfører Arbejder for D.S.B.

Christiansfeld - Jernbanegade 1 - Tlf. 11

Stenbrud- og Skærve- fabrik Nørre Smedeby 1/2

Vilbæk pr. Kliplev

Tlf. Kliplev 8716

Henning Pedersen

Esbjerg Værktøjsmagasin A/S

Leverandør til DSB

Esbjerg - Kongensgade 69 - Tlf. 3040

C. NISSEN

Sadelmager - Autosadelmager

Leverandør til DSB

Baggesens Alle 8

Esbjerg - Tlf. 4167

Magnus Jepsen

Murermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Tarm - Vardevej

Tlf. 99

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik

Tarm, Tlf. 16-34

Einar Christensen

Blikkenslager - Skifferdækker

Vand - Varme - Sanitet

Udfører Arbejder for D.S.B.

Skjern - Bredgade 112 - Telf. 484

H. C. GADE

Aut. Gas- og Vandmester

Centralvarmeanlæg - Sanitet

Skjern - Finderupvej 2

Tlf. 169

Er jernbanerne forældede?

Flyvemaskiner, busser og lastbiler er ikke nogen guldgrube

Ved at se på de i den senere tid offentliggjorte regnskaber over driften af jernbaner, såvel privatbaner som statsbaner, ikke alene her i landet, men også i andre lande kommer man uvilkårligt til at tænke over, om jernbaner i det hele taget er tidssvarende. Ikke på den måde, at de muligvis trænger til modernisering, men om systemet med at køre på skinner vedvarende svarer til tidens krav, eller om det er en epoke i trafikens historie, der er ved at ebbe ud?

Det kan være mistrøstigt nok at se de stadigt stigende underskud, banerne møder op med. Var det kun en enkelt bane, eller et par stykker, der ikke kunne svare sig, måtte man gå ud fra, at det var de pågældende baner, der var noget galt med. Men når det er så godt som overalt, det er galt, må det være noget alment eller fundamentalt, der ligger til grund for fænomenet. At en bane, som nogle af vore privatbaner og måske enkelte af statsbanerne, der ligger i en egn, hvor trafikbehovet er ringe, og som desuden snor sig ud og ind mellem landsbyer, gårde og huse, og på den måde bliver dobbelt så lang som nødvendigt, at den ikke kan svare sig er ganske rimeligt, og her hjælper ingen modernisering. At gå så langt som til at rette linien ud, gør man jo dog ikke. Men når baner, der følger de store trafiklinier, gennem og mellem gode egne og vigtige byer, og som praktisk talt har så meget at køre med som de kan overkomme, alligevel giver underskud, spørger man uvilkårligt, om

ikke der er noget galt med hele jernbanevæsenet?

Jernbaner i udlandet

Det er vanskeligt at drage en rimelig sammenligning mellem rentabiliteten af de forskellige baner i forskellige lange, fordi beregningsmåderne er yderst forskellige, men det synes sikkert, at her i Europa er det kun banerne i Schweiz, Sverige, Holland og England, der kan fremvise et driftsoverskud, der dog som regel er stærkt dalende og ofte skyldes indtægter på anden måde end ved ren jernbanedrift. Finlands jernbaner benytter en beregningsmåde, der gør det tvivlsomt, om det fremviste overskud eksisterer. Norge har et underskud omtrent svarende til danske statsbaners, Belgien og Spanien ligeså. Tyskland, Frankrig og Italien kører med kæmpeunderskud. Hvordan regnskabet står for banerne i Østeuropa, er der vel ingen, der rigtig ved, men der er næppe grund til at antage, at det står bedre til der. I USA og det øvrige Amerika er forholdene meget forskellige for de enkelte baner, men det synes gen-

nemgående at være således, at de baner, der ikke har andre indtægter end de fra ren jernbanedrift, klarer sig dårligt.

Det er ganske givet, at en betydelig del af trafikken er overgået til jernbanernes konkurrenter, lastbiler, busser og flyvemaskiner, uden at disse transportmidler er blevet til guldgruber for indehaverne, selv om busserne klarer sig nogenlunde. Lastbilejerne synes at hutle sig igennem, og flyvningen kører almindeligvis med direkte eller indirekte statsstøtte. Hvorimod olieselskaberne og fabrikanterne tjener godt.

Men har konkurrencen taget en så stor del, at det er derfor jernbanerne ikke kan klare sig? Nogle steder er det vel sket, særlig, hvor banerne snor sig alt for meningsløst. Men gennemgående er det dog således, at banerne slet ikke ville kunne bestride trafikbehovet, hvis ikke de andre trafikmidler var til stede. Derfor kan man ikke klare jernbaneunderskuddet ved at henvisse til konkurrencen. Man kan spørge, om der er nogen udsigt til, at jernbanernes økonomi vil bedres i fremtiden, om man vedvarende skal køre med underskud, eller om man skal nedlægge banerne?

Hvad der vil ske i fremtiden, kan ingen med sikkerhed vide, men nogen udsigt til forbedring af jernbanernes driftsresultater er der ikke i øjeblikket. Man ser da også, at alle jernbaner søger at skaffe sig indtægter på anden måde, væsentligst ved landevejstrafik. Med hensyn til underskuddet må det vel

De kører bedst med

VOLVO

Frederiksbjerg Autohandel

Autoriseret Forhandler

Aarhus . Jægergaardsgade 101

Tlf. 33911 (overf. Slagtehuset)

være sådan, at hvis en bane tjener et alment nyttigt formål eller tilfredsstillende et trafikbehov, spiller det ikke nogen større rolle, om den kører med et underskud, hvis det da ikke er alt for urimelig stort, det er bare et spørgsmål om, hvem der skal dække det. Der er formodentlig baner, som aldrig burde være bygget, og der er baner, som trafikken er gået bort fra og antagelig aldrig mere kommer igen; sådanne baner kan man ligeså godt likvidere først som sidst. Men inden man griber til at nedlægge baner med en fornuftig linieføring mellem steder eller gennem egne med betyde-

ligt trafikbehov, bør man, uden hensyn til et større eller mindre underskud, først grundigt undersøge, om det er billigere eller dyrere at transportere mennesker og varer på skinner end på landevej. I første omgang kunne man bare foretage en grov undersøgelse ved at gå ud fra, at vi har banerne med tilhørende materiel, loko og vogne, ligesom vi har biler og landeveje, så man for begge parters vedkommende kun behøver at regne med brændstof og arbejdsløn.

Hvis en sådan undersøgelse viser en betydelig forskel i banernes disfavør, er der ingen tvivl om, at

jernbanernes dage er talte. Idet en til bunds gående undersøgelse, omfattende vedligeholdelse og fornyelse, næppe ville forrykke billedet væsentligt. Forrentning og amortisation kan man for jernbanernes vedkommende se bort fra, da vi nu engang har dem, ligesom vi har landevejene. Men hvis undersøgelsen viser, at det er billigere at transportere mennesker og varer på skinner end på landevej, er det fundamentale grundlag for jernbanernes eksistens stadig til stede, og det vil le være forkert at nedlægge dem. Spørgsmålet om rentabilitet og underskud må så blive underordnet.

s.

Månedens emner...

Tjenestemændene og folkepensionen.

Da den senere tids megen tale om en folkepensionsordning for eller senere kan resultere i et for folketingsforslag, der eventuelt med mange ændringer og tilføjelser vedtages som lov, kan det være rimeligt, om man gør sig klart, hvorledes nu pensionsberettigede og pensionerede tjenestemænds interesser og forhold kan berøres af sagen.

Mens den nugældende aldersrenteordning nærmest må betegnes som en forsøgsforanstaltning for de, der efter at have nået en vis alder ikke selv er i stand til at skaffe sig udkommet, må det være meningen, at folkepensionen skal komme alle til gode uden hensyn til, hvorledes man er stillet. Den skal altså ligesåvel udbetales til millionærer og de med store indtægter, som til de, der intet ejer og intet tjener. Dette indebærer, at hvis tjenestemændenes forhold ikke skal forringes i forhold til andre borgere, må den nugældende pensionsordning for tje-

nestemænd ikke berøres af folkepensionsordningen, og tjenestemændene må have samme ret til den almindelige folkepension, som alle andre uden hensyn til den pension, de kan oppebære som forhenværende tjenestemænd.

Således vil det imidlertid næppe blive gennemført, da der vil rejse sig en betydelig politisk modstand derimod. Man vil hævde, at den nuværende pensionsordning koster staten en mængde penge, som skatteyderne må betale, idet tjenestemændenes egne bidrag, samt hvad der indbetales af virksomhederne, ikke så nær dækker udgiften til pensionerne, og at staten ved indførelse af en folkepensionsordning bør kunne spare disse penge, og at tjenestemændene derfor, foruden folkepensionen, kun bør have så meget, som deres egne plus virksomhedernes bidrag kan udgøre, udregnet på rent forsikringsmæssigt grundlag.

Dette synspunkt ville måske også være uangribeligt, hvis tjenestemændenes bidrag til pensionen kun udgjorde de 5%, der figurerer på papiret, men således er det

jo i virkeligheden slet ikke. Ud over de 5% betaler tjenestemændene nemlig et beløb, hvis størrelse er ukendt, men som afgjort langt overstiger det direkte indbetalte. Det er det beløb, hvormed tjenestemandslønningerne ligger under, hvad de ville være, hvis der ikke var nogen pensionsordning, man kunne henvise til som et tjenestemandsgode, der betinger en lavere løn. Altså: Hvis man regner med den sum, staten sparer i lønudgift under henvisning til pensionen, er det ikke sikkert, at den nugældende pensionsordning koster staten en eneste øre.

Der vil naturligvis være nogle, der vil mene, at tjenestemændene overhovedet ikke bør have en særlig pensionsordning, men som alle andre må nøjes med folkepensionen. Derved vil imidlertid tjenestemandstillingerne fuldstændig ændre karakter, endda i så høj grad, at man nærmest ikke mere vil kunne tale om tjenestemænd, og det ville medføre overgang til kollektive lønaftaler, akkordsystemer osv. Lønningerne måtte forøges klækeligt, og enhver ville være parat til at forlade tjenesten, så snart der bod sig noget bedre. At samfundet vil være dårlig tjent med sådanne forhold er indlysende.

Der kunne måske også tænkes den ordning, hvorefter tjenestemændene holdtes

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



DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN



Det er ikke alle, der ved

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

Holstebro og flere jyske stationer
billigst og hurtigst over

TROLDHEDEBANEN

helt uden for den almindelige folkepensionering. På den måde, at enhver borger, undtagen tjenestemændene, bliver pålagt en afgift, som svarer til, hvad folkepensionen vil koste. Den skal jo nemlig betales, og nogen billig historie bliver det ikke. Men om en sådan ordning er praktisk gennemførlig er vel tvivlsomt, der vil i hvert fald opstå mange vanskeligheder og urimeligheder. I det hele taget er en folkepensionering et så omstændeligt og kompliceret foretagende, at det sikkert ikke gennemføres omgående.

Når det fra politisk side hævdes, at der selvfølgelig ikke vil ske nogen forringelse for nuværende pensionsberettigede og pensionerede tjenestemænd, må man fra tjenestemændenes side hævde, at en forringelse sker, hvis man skal være med til at betale noget, man ingen fordel har af.

Uretfærdige takster på S-banen.

Gang på gang bliver det i dagspressen »fastslået«, at taksterne på S-banestrækningerne er urimelige, meningsløse og uretfærdige, i særdeleshed gælder det billetpriserne til og fra de stationer, der ligger uden for bybane-takstgrænsen. Man beregner afstande og beviser, at billetprisen ikke er den samme for samme afstand, enten man rejser mod Klampenborg, Holte, Ballerup eller Glostrup, og at Statsbanernes takstpolitik er blottet for al sund fornuft.

Nu har jernbanerne jo altid, mærkeligt nok, frem for alle andre institutioner måttet holde for, når der skulle kritiseres, og når et blad bringer en artikel, der angriber jernbanerne for meningsløst kinesi og generende urimelighed over for kunderne og konkurrenterne, kan man være sikker på, at en sådan artikel bliver læst med interesse og diskuteret, og at den foranlediger en og anden til at fare i blækhuset og fremstille et indlæg i sagen, som yderligere uddyber uretfærdigheden. Dette er måske en væsentlig årsag til, at sådanne artikler så ofte fremkommer. Og da et meget stort antal mennesker dagligt benytter S-banen og derfor er interesserede i billetpriserne der, kan man være sikker på, at urimelige S-banetakster altid vil være aktuelle.



Men — er S-banetaksterne urimelige og uretfærdige? Ja, selvfølgelig er de det. Altså på en måde set, og uretfærdigheden er større indenfor end udenfor takstgrænsen. Det er urimeligt, at man skal betale ligeså meget for at køre fra Vesterport til Nørreport som for at køre fra Hellerup til Husum. Men se på spørveje, på telefonen eller postvæsenet, er taksterne rimelige dér? Er der nogen retfærdighed i, at man skal betale ligeså meget for at sende et brev til en, som bor lige om hjørnet, som for at sende det til en, der bor uden for den anden ende af byen eller i, at et brev til Malmö er dyrere end et brev til Narvik?

Således er det på mangfoldige områder. Men det taler man ikke om, man indser, at selv om det ikke kan kaldes retfærdigt

og rimeligt, er det noget, som ikke kan være anderledes, uden at det hele bliver alt for indviklet og kostbart. Det vil man ikke indse, så snart det gælder jernbanerne, til trods for at man udmærket ved, taksterne er fastsat efter nøje overvejelse og omhyggelige forsøg på at gøre uretfærdighederne så få og små som muligt. Man må da også kunne sige sig selv, at DSB er komplet ligeglad med, hvor pengene kommer fra, og selvfølgelig ikke nærer noget ønske om at forfordele nogen.

Det er forøvrigt mærkeligt, at ingen for alvor øklager sig over det oplagt urimelige og uretfærdige i, at en lille splejs på 12 år skal betale ligeså meget som et stort, tykt menneske på 150 kg.

1.



Ekspresruten over

HUNDESTED — GRENAA

Fra København	6,18	i Randers	13,12
i Grenaa	11,35	i Aalborg	14,26

Til Holbæk

kommer man nemmest med

Høng-Tølløse banens gennemgående skinnebustog



Fra Slagelse

Hurtigste forbindelse med samtlige morgenlyntog fra Jylland og med hurtigtog 70

Tyske baner bygger nye lyntog.

De tyske forbundsbaner har på strækningen mellem Hamburg og Basel indsat to nye hypermoderne lyntog. Hvert tog drives af fire dieselmotorer på 640 hk stykket og er bygget til en hastighed på 160 km/tim., men de må dog endnu, af hensyn til banen, kun køre 120 km/tim. Iøvrigt skal de være det smarteste, der endnu er fremstillet på jernbanemateriellets område, blandt andet er de forsynede med telefonanlæg, som sætter den rejsende i stand til under farten at komme i forbindelse med omverdenen.

Forbundsbanerne har en serie af sådanne tog under bygning, og der går rygter om, at man overvejer muligheden af at indsætte et par af togene på ruten Hamburg-Grossenbrode-Gedser-København.

a.

Rejsebekvemmeligheder.

For en væsentlig del foranlediget af konkurrencen fra andre trafikmidler har jernbanerne i de senere år sat meget ind på at kunne befordre de rejsende i nye, moderne og komfortable vogne, og det er faktisk således, at selv på billigste vognklasse bydes der i de nyere vogne på komfort og fordele, der gør jernbanerejser til den behageligste og bekvemste rejsemåde over længere afstande. Man har bevægelsesfrihed og kan på en behagelig måde nyde udsigten til landskabet, man rejser igennem.

Men der er et forhold, man ikke skænker tilstrækkelig opmærksomhed, når man fra jernbanernes side søger at gøre togrejser så behagelige som muligt er. Det er, at skal opholdet i et tog være rart, må toget ikke overtyldes, måske ikke engang fyldes, så hver eneste plads er besat. Selv den flotteste og mest raffinerede vogn er et ubekvemt opholdssted, når man er pakket som sild i en tønde, og ofte vil en kun halvfyldt ældre vogn med hårde sæder være at foretrække for en overfyldt ny moderne.

Når man overfylder en vogn, snyder man egentlig de rejsende, idet man fratager dem en del af de bekvemmeligheder, billetten burde være garanti for, eller rettere, men tvinger dem til at dele med flere end beregnet. Systemet med pladsbil-

letter kunne være udmærket, men når man så alligevel tager flere med end der er plads til, er man lige vidt, ikke alene for de, der må stå, men også for dem, der har siddeplads, er det en væsentlig forringelse af bekvemmelighederne at være udsat for presset af dem, der ingen plads har.

s.

DSB, småskibe og lastbiler.

Det er jo noget nyt, at for mange private, der har med trafik og transport at gøre, er statsbanerne et højt generende foretagende, som det ville være rart at være fri for eller i det mindste få reduceret til kun at måtte befordre det, som ingen anden kunne tjene noget på.

Således finder man i Jyllands-Posten for 7. august et længere indlæg fra en skibsfører, der beklager sig over statsbanernes konkurrence overfor småskibene, og som konkluderer i, at: »Kun hvor det private initiativ intet kan indtjene, skal staten træde til, f. eks. ved befordring af tom emballage etc.«

Der er sikkert mange blandt dem, der driver transportvirksomhed ved privat initiativ, der vil holde med skibsføreren i dette, men der er sikkert endnu flere, der vil give ham ret i følgende betragtninger angående lastbilerne og deres konkurrence:

»Lastbilerne bør imidlertid overholde den nu engang for lastbiler eksisterende lov. Bilerne skal ved påskrift tilkendegive højeste lasteevne. Det gør de også, men chaufførerne blæser på, hvad der her er angivet. De læsser rask væk 50-60 pct. mere på og sommetider mere endnu. Politiet er også tilsyneladende ligeglad — vejene får sandelig også deres bekomst, når disse tungt læssede biler med påhængsvogne drøner langs landevejene. Og hvorledes med færdselssikkerheden? Er man også ligeglad med den, eller skal der først ske frygtelige ulykker, inden man foretager effektive politi-razziaer landet over og lader bilerne aflæsse det for meget medtagne gods? Det er nemlig således, at en lastbil med overlæs skal have et betydeligt længere stykke til at bremse på end med det tilladte antal tons på vognen.

Hvis skibene overlastes, falder samfundets hammer omgående.

Statens skibstilsyn har autoriseret alle havnefogeder eller andre søkyndige i hver dansk havn til at overvåge, at skibene ikke ankommer eller afgår i overlastet stand. Vel ikke fordi man frygter fare for trediemands liv og ejendom, men ene og alene fordi man vil beskytte de pågældende om bord. En virkelig god foranstaltning — og smigrende for søfolkene, idet man åbenbart sætter disse liv højere end de menneskers, som suser hen ad vejen.

Ja, netop suser. Loven siger højeste fart for lastbiler: 60 km, og kun hvor denne fart er forsvarlig. Ser færdselspolitiet ikke, eller vil det ikke se, at lastbilchaufførerne blæser loven et stykke. De kører i hvert fald med mindst 80 km's fart forbi mig daglig, når jeg tager mig for at kontrollere disse herrer.

Skibsfarten ønsker ikke samfundets beskyttelse overfor andre frie erhverv, men ønsker, at loven skal være ens for alle, og at samfundet ser til, at loven overholdes.

Hvis lastbilerne således også skulle komme til at overholde gældende lov, og det var jo nok meningen, da loven blev vedtaget, vil meget gods også herfra tilfalde skibene, i hvert fald over de længere distancer. Thi en stor del af bilernes fortjeneste ligger nemlig i overlæsset og i den vanvittige fart, som de kører med.

S. Rasmussen,
skibsfører«.

Skinnesvejsning.

I anledning af vor lille artikel om skinnesvejsning i sidste nr., har afdelingsingeniør Erik Petersen, sporkontoret, meddelt os, at det nærmest er 25 år siden, DSB begyndte at svejse skinner sammen med termit. Termit betyder varme og består af en blanding af meget fint pulveriseret aluminium og jernilte. Det sidste kender vist de fleste, idet det er de skaller, der springer fra når smeden hamrer på det glødende jern. Naturligvis er det fra store jernhærderier, man samler disse skaller og pulveriserer til jernilte. Termitblandingen antændes ved hjælp af en

Hansen & Lauridsen

Aut. Elektroinstallatører

EL



UDFØRER ARBEJDER FOR DSB

Ølgod

Nygade 1

Tlf. 150

HOLBÆK AUTO-LAKERING

v/ E. Søgaard Jensen

Roedsvej 184 . Telefon 2016

Busser

Personvogne

sats af iltrige og brændbare stoffer, hvorved aluminiumet forener sig med ilt, der tages fra jernilten (der altså reduceres). Da forbrændingen sker meget hurtigt og voldsomt, udvikles den store varmemængde i løbet af en ganske kort tid, hvorfor der lokalt kan frembringes en meget høj temperatur (3000 grader). Termit svejsepul-

veret er således ikke så stor en hemmelighed, som det blev gjort til i vor artikel.

Når DSB i 1938 gik over til elsvæjsning på svejseanstalten i Fredericia, skyldes det, at den er lidt billigere og lidt bedre.

Ve benyttede lejligheden til at spørge afdelingsingeniøren, om vi kunne vente en artikel med forklaring på: Hvorfor

»singer« skinner? og fik til svar, at den var under udarbejdelse, men fra højere sted var det bestemt, at den skulle bringes i Vingehjulet. Da så langt fra er alle læsere, der har lejlighed til at læse Vingehjulet skal vi bringe den senere.

— bro.

Månedens interview

ved reserven



Aarhus Jernbaneorkester har 25 års jubilæum

Den 21. november 1953 kan Aarhus jernbaneorkester holde 25 års jubilæum. Jeg træffer orkesterets formand, togfører Kaj v. d. Aa. Kühle og spørger: »Hvad var anledningen til, at I startede orkestret i Århus?«

— Vi havde hørt, at der allerede i 1921 var startet et jernbaneorkester i København, og naturligvis måtte Jyllands hovedstad også have sit orkester, og den fik det den 21. november 1928. Før den tid havde remisearbejder A. B. Pedersen systet med tanken om at starte et orkester, og han havde talt med forskellige musikinteresserede kolleger om spørgsmålet, og da han mente, der var tilstrækkelig interesse for sagen, foranledigede han, at der afholdtes et møde for at drøfte tanken, og søge den gjort til virkelighed. Resultatet af dette møde blev altså, at 10 af Dansk jernbaneforbunds medlemmer stiftede en musikforening, der fik navnet »Århus jernbaneorkester«.

— Hvem var den første formand, og hvem den første dirigent?

— Togfører Graabæk var den første formand og remisearbejder A. B. Pedersen den første dirigent, så orkestret var rent hjemmespundet.

— Hvor holdt I øvelser?



Togf. K. van der Aa. Kühle

— Pengene var jo små, så der var ikke råd til at leje et lokale, men dirigenten løste spørgsmålet ved at invitere spillermændene til at holde øvelserne i sit hjem i Åbyhøj.

— Havde medlemmerne selv instrumenter?

— Nej, ikke alle. Man søgte derfor DJF om et beløb på 386 kr. til indkøb af instrumenter, men der bevilgedes kun 50 kr., så udsigterne til at komme igang var jo ikke så lyse.

— Har der været blæserorkester fra starten?

— Nej, der startedes med strygeorkester, men i 1934 måtte strygeinstrumenterne vige pladsen for blæserne, og der begyndte nu et helt nyt tidsafsnit i orkesterets historie, et afsnit, der i stigende grad blev arbejdet på dygtiggørelse, der optogs. Det gode eksempel fra København og de gode resultater man hørte derovre fra smittede, og jernbaneorkestret i Aarhus arbejdede støt og roligt og overvandt mange af de bitre skuffelser, som et amatørorkester i den første tid almindeligvis må strides med. Der er brug for begejstring og erfaring, for kammeratskabsfølelse og enigt sammenhold, men først og fremmest for den personlige dygtiggørelse — teoretisk og praktisk — det måtte være midlet, der skulle hjælpe over vanskelighederne.

— Spiller I andre steder end i Århus?

— Ja, ja, ja, ja, vi har besøgt mange byer såvel i Jylland som på Fyn, ja, selv

Gælder det Kjole eller
Frakke saa:



Herning Konfektion
ØSTERGADE 30 . TLF. 1901



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

Jeston

Købmagergade 62 . Tlf. Palæ 1726

Aalborg

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

Motor-Depotet

BMV - Norton - Royal Enfieldt

1. Kl. Reparationsværksted

Alle Reservedele føres.

Aalborg . Skp. Clementsgade 4
Tlf. Alba 10380. Privat: Alba 10941

Slagterforr. »Fjordglimt«

Kød . Paalæg - Byens bedste
Leverpostej - Billigste Priser.

Aalborg . Kastetvej 118 . Tlf. 9782

Kolonialforretningen

v/ Leo Nielsen

Kolonial - Konserves - Vine
Tobakker

Aalborg . Danmarksgade 86
Tlf. Aalborg 5023

Vestre Cyklebørs

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

Aalborg . Borberggade 32 . Tlf. 4372

Nørresundby

Torvehallen

v/ R. Juul

Frukt - Grønt - Blomster - Sydrugter

Nørresundby - Vestergade 16

Tlf. 4296

K. Søndergaard Jensen

Manufaktur - Tricotage -

Lingeri - Uldgarn - Smaating

Nørresundby - Østerbrogade 17

Tlf. 11908

Bonbonnieren

H. Laursen

Chokolade - Konfekturer

Gaveæsker

Nørresundby - Vestergade 2

Tlf. Alba 10016

Cigarforretningen Durban

Stort Udvalg i Cigarer -

Cigar-ter - Tobak - Cerutter

Vine og Spirituosa

Aalborg - Sjællandsgade 48

Tlf. Alba 11.901

HUMA Grønnegaard

Aalborg - Prinsensgade - Tlf. 9391

Tapet, Farver, Lakker - Lev. til DSB

C. A. Justesen

Murermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Aalborg . Vestergade 17 . Tlf. 1919

Nord-Jylland

Brønderslev Mineralvands- fabrik

ved A. Poulsen

Brønderslev . Gravensgade 5b

Tlf. 346

Frits Halvorsen

Entreprenør

Betonvarefabrik

Brønderslev . Bredgade 109 . Tlf. 425

Th. Strandskov

Entreprenør & Murermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Vestergaardsvej 33

Brønderslev . Tlf. 226

Harry Hansen

Vraa Blikkenslager- Centralvarme- og
Sanitetsforretning

Udfører Arbejder for D.S.B.

Vraa . Lykkensvej 11 . Tlf. 216

Palsefabriken »Gøl«

Jørgen B. Jensen

Skalborg

Tlf. 162

**Gør Deres indkøb
hos vore annoncører**

Giv Deres bidrag til indsamlingen til
DRONNING INGRIDS FOND

til bekæmpelse af polio

Adr. Landsforeningen mod børnelammelse,

Tuborgvej 5, Hellerup,

eller indsamlingens girokonto nr. 17

Dronning Ingrid, der er protektrice for Landsforeningen mod børnelammelse (polio), taler med to små piger som er til efterbehandling for børnelammelse på et af landsforeningens efterbehandlings-institutter



i København har vi givet koncert sammen med Københavns jernbaneorkester.

— Får I betaling for at spille?

— Kontant betaling ydes der ikke, men arrangørerne sørger altid godt for os med spise og drikke og når det gøres nødvendigt, med natlogi.

— Hvor holder I øvelser nu?

— Vi har et udmærket lokale på Århus H, et lokale, som vi kun kan være stolte og glade for; thi der findes næppe noget amatørorkester, der har bedre lokaleforhold end os, og vi skylder stationsforstander P. S. Christensen megen tak for den hjælp, han ydede os for at skaffe os dette lokale.

— Hvor ofte holder I øvelse?

— 2 gange om ugen, torsdag aften fra kl. 19 til 21, og søndag formiddag fra kl. 10 til 12.

— Hvor mange aktive medlemmer er der i orkesteret?

— 21 aktive musikere, 1 tambourmajor og 1 fanebærer, samt nogle få elever. Lad mig blot tilføje, at kontingentet er kun 3 kr. om måneden.

— Har I haft nogle særlige oplevelser?

— Ja, mange, men den største oplevelse havde vi i sommeren 1950, da orkesteret var med jernbane-esperantisterne til kongres i Østrig. Det var en herlig tur, der sent vil glemmes; Salzburg, Hellbrun, saltminerne i Hallein, Wolfgang am see, Wien, Weiden am see, og flere andre skønne steder besøgte vi. Det var virkelig en vidunderlig oplevelse. De årlige jernbaneorkesterstævner er også storartede oplevelser, de styrker og fremmer kammeratskabet mellem de forskellige orkestres medlemmer, det er også morsomt at være sammen med musikkoleger fra andre orkestre, med hvem man kan drøfte orkesterarbejdet.

— Hvad er jeres jubilæumsønsker?

— Det er ikke nemt at svare på, for der er mange. Bl. a. kunne vi ønske at forstærke orkesteret til 30 mand, ønske at vi kunne skaffe så mange penge, at vi kunne købe flere instrumenter. Vi kunne ønske, at DSB om sommeren ville benytte jernbaneorkestrene til at agitere for DSB ved at lade orkestrene besøge de forskellige byer, og der give koncerter på bane-gårdene.

— Har du selv været tilfreds med arbejdet i orkesteret?

— Når man har fået lov til at gøre en beskedens indsats for orkesteret, falder det naturligt, at man engang imellem ser tilbage på arbejdet og spørger sig selv, om resultatet var arbejdet værd. Jeg har fulgt jernbaneorkestrets arbejde med megen glæde og interesse, og selv om alt ikke er gået sådan, som jeg havde tænkt mig det, fortryder jeg dog ikke at have været med i dette arbejde. Jeg ønsker ikke at undvære de år, jeg har været medlem af orkesteret, og jeg ønsker ikke at være forskånet for hverken skuffelserne eller resultaterne. De første har øget energien og

lært os at holde ud, og resultaterne, ikke alle, men mange af dem — har fremkaldt glæde og stolthed og troen på egne evner og kræfter.

— Hvad venter du af fremtiden?

— Jeg venter og håber, at nuværende og fremtidige medlemmer vil fortsætte arbejdet i og for Århus jernbaneorkester og håbe, at orkesteret stadig må være levedygtigt og gå en god fremtid i møde under mottoet: »*Altid kappes — aldrig strides*«, og at endnu flere kolleger i jubilæumsåret vil møde op for at deltage i den fornøjelige og gode hobby, som musikken er.

Reversen.

Privatbanepers. pensionsvilkår

Svar til direktør Poul Hjortkjær

Til mine udtalelser til »Jernbane-Bladet« angående pensionsforholdene ved privatbanerne, oplyser direktør Hjortkjær, at det er en misforståelse, at det skulle være en frivillig sag om personalet vil tilmeldes pensionskassen — godt, så siger vi, at det personale, der ansættes, skal være tilsluttet pensionskassen, men da det er en frivillig sag om banerne vil ansætte de folk, der forretter tjenestemandsgerning, ja, så er vi snart ligt vidt. Ved privatbanerne er der ved alle afdelinger, lige fra de største til de mindste grader folk, der forretter tjenestemandsgerning, men som ikke ansættes. De lønnes efter lønningsreglementet, har de samme pligter og rettigheder som ansatte, men de er på den måde ikke tilsluttet pensionskassen.

Ved privatbannree bliver det mere og mere almindeligt at lade være med at ansætte personale, og som en følge deraf, bliver der ikke den fornødne tilgang til pensionskassen. Det er jo ikke meget værd, at det er en pligt for banerne, at deres ansatte folk skal være tilsluttet pensionskassen, når det ikke samtidig er en pligt for banerne at ansætte de folk, der forretter tjenestemandsgerning. Vel beskæftiger DSB også ekstrapersonele, men de har da en normeringslov at holde sig

til. Jeg gad se, hvad de forskellige perscnaleorganisationer ved DSB ville sige, hvis en ekstramand skulle fungere som motorfører, lokofører, værkfører, baneforstander, overbanemester osv.

I min påstand om, at personalet ikke bliver gjort bekendt med pensionsforholdene ved ansættelse, ligger ikke nogen som helst beskyldning mod banerne for at give urigtige oplysninger.

Når en mand søger en stilling ved en privatbane, søger han vel oplysninger om lønnen og andre forhold, og han låner måske et lønningsreglement, måske læser han også § 78, men hvem forstår den, som ikke før har haft nogen kendskab til at læse den slags reglementer, hvorfor står der ikke ganske simpelt i lønningsreglementet, at de efter juni 1943 ansatte tjenestemænd oppebærer kun pension, når de afskediges på grund af alder eller svælgelighed, i alle andre tilfælde udbetales kun udtrædelsesgodtgørelse.

Hvis der stod således, kunne selv de, der ikke i forvejen har noget kendskab til at læse den slags reglementer se, hvad de gik ind til. Ligeledes burde banerne gøre vedkommende, der søger ansættelse, opmærksom herpå.

Den, der ikke læser sin kontrakt (løn-



Aalborg . Elisabetsvej 10
Telf. 9319
Udfører Arbejder for DSB
MURERMESTER
U. Bang Henriksen

Middelfart Varmekompani
H. Stubdrub
Centralvarme - Oliefyr - Stokerfyr
Sanitære Installationer - Vand og Gas
Værksted og Lager:
Gl. Banegaardsvej - Middelfart
Tlf. 612

ningsreglement) ordentligt, må ikke senere rette nogen bebrejdelse mod det firma, der ansætter ham — hvornår mon det er almindeligt at udlevere kontrakten, når ansættelsen har fundet sted, hvor megen forstand mon f. eks. en elev, der antages i 18 års alderen har på at læse og finde ud af lønningsreglementet? Jeg tillader mig at tvivle om, at selv DSB udleverer nogen kontrakt før efter ansættelsen.

I artiklen oplyser herr Hjortkjær, at i tilfælde af afsked »og anden dem utilregnelig årsag« udbetaler pensionskassen udrædelsesgodtgørelse, der, såfremt den ikke overstiger sidste års pensionsgivende løn, udbetales kontant. I mit reglements § 31, stk. 4 står, at beløbet vil være at udbetale, hvis det ikke overstiger 50 % af den pågældendes pensionsgivende løn for sidste år.

En mand, der den 1. april 1951 i 28 års alderen blev antaget som aspirant, hvor i

lønningsreglementet kan han læse, at han, når han to år senere kan vente at blive ansat, skal indbetale ca. 3000 kr. til pensionskassen som indskud? Nej, sådan en mand er antaget under forkerte forudsætninger. Man gør ikke så meget for manden, at man lader ham få lov til at afdrage beløbet, det skal betales kontant.

En forøget tilgang af unge tjenestemænd vil være medvirkende til at styrke kassens økonomi — det er rigtigt — men når man samtidig pålægger vedkommende at indbetale et så stort beløb, er der ikke store chancer for, at han modtager stillingen som ansat; det er jo lovligt at lade ham fungere i den tiltænkte stilling, men der kommer ingen penge i kassen. Må vi få en § i kontrakten, der siger, at de, der efter 24 års alderen ansættes i en tjenestemandstilling, skal indbetale 15,9 % af den pensionsgivende løn, de kunne have oppebåret, hvis de havde været ansat ved

nævnte alder. Som lønningsreglementet er nu, er det ikke fyldestgørende, og som følge deraf er der ikke ved ansættelsen givet de rette oplysninger ang. ansættelsesvilkårene.

Videre i artiklen siges der: »Pensionskassen er jo ikke i noget misforhold til personalet« — måske ikke — men hvis det modsatte skulle være tilfældet, hvorfor er personalet da ikke repræsenteret i dens styrelse til at varetage personalets tarv.

Til slut: Der skal jo nu nedsættes en ny lønkommission; den vil uden al tvivl, foruden med løn, også komme til at beskæftige sig med kommende ansættelse og pensionsvilkår, herunder også den kommende folkepensionsordning. Lad os derfor allerede nu være klar over, at også privatbanepersonalet pensionsvilkår trænger hårdt til revision.

»aktiv«.



Karoline

har taget efterårsferie denne gang.

Mellem de blå bjerge og de hvide tinder.

Annecy, 23. maj.

Det er sommeraften — det vil sige en aften, som dem, vi i tankerne forestiller os, når vi nævner ordet sommeraften, altså ikke som vore sommeraftener almindeligvis er, men som de burde være, og som vi oplever dem nogle få gange årligt. Stille, milde og lune uden trykkende varme, sådan som de bliver stående i vor erin-

dring, og som vi om vinteren går og forestiller os, at alle sommeraftener er, men som vor korte sommer kun skænker os ganske enkelte af.

Det er en sådan aften. Jeg sidder på fortovet uden for en stor restaurant, hvor der så godt som ingen gæster er for tiden, men en mængde tjenere, som står og hænger og en gang imellem forsøger at stramme sig op til at se vågne ud, men straks igen falder hen. Jeg har endnu en sjat kaffe tilbage i koppen, jeg lader det stå som en undskyldning for at blive siddende og nyde min cigar, mens jeg sidder og ser ud over den åbne plads, ud over

søen og over mod bjergene på den modsatte side.

Solen er ved at gå ned, men endnu ligger bjergene i fuld belysning, både de der hæver sig stejlt lige ved søen, og de der længere ude løfter sig til de store højder og endnu smykker sig med skinnende hvidt sne langt ned ad siderne. Underligt er det, at den sne ikke hurtigt smelter for den stærke sol, som dagen lang sender sine skarpe stråler imod den. Hele sommeren bliver det vel heller ikke liggende undtagen på de allerhøjeste steder. Den helt hvide sne er vel den, der er faldet sidste vinter, den forsvinder sikkert i løbet af et par måneder, mens den, der på de høje toppe langt ude har en lidt gullig tone, må være, hvad vi kalder den evige sne.

I eftermiddags tog jeg med båd over til foden af den højde her lige overfor. Det var en fiks motorbåd, og overfarten varede en halv time. Mærkeligt for resten at der er så langt, herfra ser det ud, som om der kun er et par hundrede meter. Det må være den høje bjergskrænt, som forrykker afstanden, når jeg betragter huse- ne derovre, ser de ud som legetøj, så jeg



Vil De gerne se godt ud - og se godt?

Vi kan hjælpe Dem med begge dele, hvis De lade os vise Dem, hvor klædelige briller kan være. Vi har til **omgående levering** de mest moderne brillestel for alle aldre og enhver type, tilpasset i teknisk som i skønhedsmæssig henseende, ligesom vi påtager os særfremstilling af briller efter specielle ønsker.

Gratis synsprøve på de mest moderne apparater. Aut. forh. af ZEISS punktal-brilleglas. Leverandør til Sygekasserne.

PALÆ *7050, Nørregade 53

(lige ved hjørnet af Nørrevoldgade)



kan skønne, de er et godt stykke borte. Jeg blev så glad, da jeg så båden, fordi et dannebrog vajede fra masten, og i min tankeløshed spurgte jeg føreren, hvorfor han anvendte dette flag? Han så forbavset på mig og svarede: »Savoien flag?«

Hvem tænker på, at Savoien har et flag, og at dette er rødt med hvidt kors? Vi regner jo almindeligvis ikke med andre flag end de selvstændige stater. Men det rød-hvide korsbanner har vajet over Savoien i adskillige århundreder, før tricoloren blev opfundet. Og nok er det Frankrig, der er aldeles ingen tvivl om den ting, men det er først og fremmest Savoien, det er der heller ingen tvivl om.

Da båden lagde til derovre, førte en tovbane mig op til toppen ca. 900 m over søens overflade, der igen ligger omkring 400 m over havet. Der oppe fra så jeg mod vest ud over skovklædte bjerge med frugtbare dale, og det så virkelig ud, som om det hele var hyllet i et fint blåt slør, en svag dis så let og gennemsigtigt, at den ikke hindrede udsigten, men dog stærk nok til at give bjergene en blå farvetone. Og langt, meget langt strækker dette underligt skønne blå bjerglandskab sig, langt længere end øjet rækker selv fra de højeste toppe, mod nord, hvor man langt ude skimter Genfersøen, mod vest og mod syd. I øst hæver sig de højeste Alper i al deres majestætiske vælde, kulminerende i den mægtige Mont Blanc-gruppe, der i solskinet stråler med et let gyldent skær, noget afstikkende fra de omliggende helt hvide toppe. Vejret var klart, så man så hele den øverste del af bjerget så klart og skarpt, at det kun syntes et par kilometer borte, og dog er afstanden ca. 30 km.

Den nederste del af Mont Blanc så jeg i forgårs, da jeg fra Schweiz blev befordret i en lilleputvogn ad en smalsporet elektrisk bane, som i de underlige sving snoede sig op mellem højderne og ned igen lige ved foden af Europas højeste bjerg. Langsomt gik det opad og endnu langsommere nedad, over to timer tog det at køre med en snes km. Men det hastede ikke, der var nok at se på, og det er der endnu.

Men nu forsvinder de sidste solstråler

fra bjergtoppene derovre, og lygterne tændes på pladsen. Med en del besvær får jeg vækket en af tjenerne og betaler kaffen med en pris, der i højde kappes med bjergene. I den stille aften vandrer jeg langs de dybe kanaler, gennem middelalderlige buegange, over den brusende flod og ad moderne boulevarder hjem til hotellet. Og mæt af indtryk lægger jeg mig til at sove, mens det lune mørke lukker sig om de blå bjerge og de hvide tinder.

D.

Moderne teknik muliggør landing i dårligt vejr.

Flyvemaskinernes vanskeligheder ved at lande i dårligt vejr med ringe sigtbarhed elimineres efterhånden, takket være de moderne tekniske hjælpemidler. I Montreal har man atter holdt en konference under Den internationale Luftorganisations, ICAOs, auspicer, og her har man drøftet de tekniske fremskridt i denne retning.

I fire uger diskuteredes flyvningens nyeste tekniske finesser af fagfolk fra 25 lande. Det var ikke blot luftfartsfolk, der deltog i disse drøftelser. Også meteorologer og radio-folk var med og drøftede de mest moderne former for radiopejling, radar, blindflyvning, vejrtjeneste m. m.

Særlig radar-spørgsmålet var af interesse, eftersom dette stort set stadig befinder sig på eksperimentstadiet. Radar menes at få stor betydning for landinger i dårlig sigtbarhed, ligesom man også ved radars hjælp er i stand til at fremskynde både starter og landinger — en ikke uvæsentlig ting i stærkt trafikerede lufthavne.

Man fremhævede under konferencen, at det gjaldt om at forenkle den terminologi, flyvepersonalet benytter sig af. Unødvendige koder og komplicerede udtryk bør afskaffes til fordel for et klart sprog, der hurtigt kan opfattes.

Rationalisering.

For få år siden indførtes betegnelserne trafikekspedient, trafikassistent, trafikelev osv., dog ikke trafikportør, hvilket jo heller ikke har god klang.

Det skete vist nok i samråd med perscnalet. Disse stillingsbetegnelser er også slået godt an; men rationalisering er det bestemt ikke.

Der er jo ikke spor i vejen for, at man udadtil kan kalde sig trafikekspedient, trafikassistent osv., hvis man ønsker at præcisere, hvor man er ansat. Til internt brug ville det være meget nemmere, hvis man havde bibeholdt de gamle betegnelser. Ordet »trafik«, evt. forkortelsen »T«, har været trykt mange tusinde gange til ingen verdens nytte. Det går meget bedre med at rationalisere sproget. Det skal travlhed og sund fornuft nok sørge for. Ingen ville vel sig til en kollega på kontoret: »Hvad tjeneste har trafikassistent Hansen i morgen?« Nej, mon dog.

Er det for sent at røre ved denne sag?
N. K.

Drøm og virkelighed.

Jævnlig figurerer statsbanernes under-skud i aviserne. Alle og enhver ved det. DSB er en underskudsforretning. Vi må tit høre derfor. Det er slet ikke morsomt, at vi hele vor jernbanetid skal tænke på dette underskud, og man spørger sig selv: »Skal det virkelig være sådan generation efter generation?« Der må jo være noget galt, noget fundamentalt, for vi har jo nok at køre med og sejle med. Ret ofte er vi oppe på topbelastning, ofte er der vognmangel, og i administration og ude i driften er der mange, der slider ganske brødt i det; stort set er vi sikkert alle ret godt optaget af arbejde. Det var en dejlig drøm, om alt dette arbejde kunne belønnes med bevidstheden om, at vi var ansatte i en blomstrende virksomhed til gavn for både kunder og personale. Men sådan er det knapt. Hvorfor? Der er vel noget misvisende ved statsbanernes hele økonomiske struktur, og der er politik med i spillet, og konjunkturerne spiller også ind. J —, men alligevel! Skal det vare evigt? Kan vi stadig holdes hen med det? Det strider jo dog mod sund fornuft, at en forretning, hvor der er nok at gøre, skulle give underskud. Og skal vi stadig, hver gang vi har særlig travlt tænke: »Ja, hvad nytter det alt sammen, det giver jo underskud alligevel?«

N. K.



Specialist i kunstige lemmer med luftpaaspænding.

Lev. til hospitaler
og DSB

Bandagist W. Andersen

PETER BANGSVEJ 25 . TLF. GOTH. 6798

Til Tjenestemænd

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

½ **Brændselsforsyningen for Tjenestemænd**

(Houmann & Toxfeldt)
Holbergsgade 15 . Telefon: Minerva 1722

ALLERUP

ALLERUP'S NYE MASKINFABRIK ½



Fabrikation af:

Kedler

Stoker

og

Jern-

konstruktioner



ODENSE . TELEFON 404



ALIFA·DB

Betonstøv er til gene. Industrivirksomheder med betongulve har derfor behov for et middel, som kan hindre betonstøvet. ALIFA DB løser problemet effektivt.

ALIFA DB - en speciel plastik-opløsning - med meget stor slidstyrke, trænger ned i betonoverfladen, udfylder alle mellemrum og fastholder mineralkornene i et elastisk greb, således at kornene ikke løsnes selv under tung trafik. Da ALIFA DB er og bliver farveløst, kan steder, som med tiden skulle blive afslidt, let udbedres, uden at der opstår skår. Gulve behandlet med ALIFA DB er resistente overfor vand, alkalier, olie, fedt o. l.

Brochurer og alle yderligere oplysninger fås ved henvendelse til

YHANCO

VESTERBROGADE 129
KØBENHAVN V
VESTER 7121



Dræbte.

September blev en trist måned. Det er længe siden, der har været så mange dræbte på en måned, enten det nu er uden egen skyld eller efter egen vilje. BÆKKE. Ved 17-tiden d. 7. sept. blev en 32-årig kvinde dræbt på overskæringen vest for Bække st. Hun sad på bagsædet af sin mands motorcykel. Da de nærmede sig de sænkede bomme, blev der bremset for sent og hårdt op, og det resulterede i, at fru'en blev slynget op over bommen og ind foran toget, der kom i det samme og slæbte hende med til toget standse. Hun døde kort efter indlæggelsen på sygehuset.

HERNING. Den 7. september ved 7-tiden dræbtes en 26-årig mand på Fredensgade overskæringen i Herning, hvor bommene ikke var sænkede for toget. Herning station må ikke sætte indkørselssignal, før man har modtaget telefonmelding om, at bombetjeningen er til stede, men dette var ved denne lejlighed forglemt af stationen.

NORDENBRO. Den tredje ulykke med dødelig udgang den 7. sept. fandt sted ved 8-tiden på Løkkevej overskæringen 1½ km syd for Nordenbro st., hvor en 85-årig mand på cykel forsøgte at smutte over foran toget. Manden ramtes af motorvognen og blev slynget 5—6 m fremad og var dræbt på stedet.

RINGSTED. Lyntoget Engländeren påkørte den 10. sept. ved 12½-tiden den 37-årige jernbanearbejder Carl Evald Ander-

sen, da toget kørte gennem Ringsted st. Andersen stod på 2. perron og lod lyntog Nordjyden fra Korsør passere og ville derefter over på 1. perron, men i det samme passerede Engländeren i spor 1 og togets banerommer slæbte Andersen ca. 100 m langs sporet, og han var dræbt øjeblikkelig. Han havde gjort tjeneste på Ringsted st. i 15 år.

KØBENHAVN. Den 16. sept. ved 14,40-tiden kastede en 47-årig grosserer sig foran Ballerup S-toget, netop som det kom ud fra tunnelen. Han var dræbt på stedet.

ODENSE. Da lyntoget Nordjyden ved 21-tiden den 17. sept. nærmede sig Odense st., kastede en ung pige sig ind foran toget og blev dræbt øjeblikkelig.

SOMMERSTED. I tæt tåge d. 18. sept. ved 6½-tiden blev den 68-årige jernbanearbejder Mads Petersen dræbt af et modgående godstog, da han på skinnecykel var på vej til arbejdsstedet 1 km nord for Sommersted st. Han var dræbt på stedet.

**Før man ud på skinnecykel kør',
altid først om toggangen forhør!**

Andre uheld.

FREDERICIA. Ved midnatstid den 1. september skete der et kabelbrud på Fredericia st., der satte hele sikringsanlægget ud af funktion i næsten tre timer.

GEDSER. Da den tyske færge Deutschland den 4. sept. havde forlaet Gedser havn på sin formiddagstur, fik færgen maskinskade og blev liggende en halv times sejldes fra Gedser. Først ved 21,30-tiden kunne færgen sejle videre, men det gik så småt, at færgen først nåede Grossenbrode ved 3-tiden.

BÆLUM. Da toget fra Ålborg til Hadsund den 4. sept. ved 15,30-tiden nærmede sig Bælum, afsporede togets diesel-loko. Sporet blev revet op på et længere stykke, men der skete kun materiel skade.

GEDSER. Den 19. sept. havde den tyske færge Deutschland et nyt uheld, da den om formiddagen skulle gå ind i færgelejet i Gedser, da man havde glemt at hæve bovporten på færgen. Bovporten ramte derved bolværket og blev derved forskubbet, og færgen kunne ikke komme helt ind i lejet. I løbet af en times tid fik man udbedret skaden.

BRENDERUP. Den 21. sept. ved 16-tiden kørte en varebil ind foran motortog, der kom fra Brenderup. Bilen blev fuldstændig knust, men føreren af den kom intet til. Der er ikke blinklys ved denne overskæring.

Erindres det...

For 50 år siden, oktober 1903:

I overværelse af Hans Majestæt kong Christian den IX, storhertug Friederich Frantz, de fleste ministre samt et talstærkt og udsøgt selskab fra Danmark og Tyskland, åbnes færgefarten mellem Gedser og Warnemünde den 1. oktober. Ved åbningen af den nye rute bibeholdes de to daglige forbindelser mellem København og det sydlige udland, men rejsetiden København—Berlin reduceres til 10 à 11 timer.

Ved den afholdte licitation over udførelsen af bygningsarbejder ved Sønder Port og Gjødstrup billetsalgssteder og stationerne Tvis, Aulum, Vildbjerg og Skibbild på Holstebro-Herningbanen er indkommet 38 tilbud.

For 25 år siden, oktober 1928:

Tilbudene på opførelsen af Lillebæltsbroen blev åbnet i tirsdags. Der var ialt indkommet 23, hvoraf dog kun de færreste omfatter hele det store arbejde, mens de øvrige omfatter enkelte dele (landpillerne og tilslutningsfag, strømpiller og overbygning). Tilbud var indgivet såvel af danske som af udenlandske firmaer og konsortier.

Efter bestemmelsen skal de afgivne til-



Midtjydsk Vulkanisering

Kaj Madsen & Co.

Udfører Arbejder for D.S.B.

Herning - Paghs Alle 13 - Tlf. 1220



Storebæltsoverfartens Restaurationer

anbefales

bud nu nærmere gennemgås i den tidligere nedsatte internationale komité, for hvilken banechef Flensborg er formand. Den endelige afgørelse kan ventes omkring nytår. Statsbanerne selv har beregnet broen til at koste 19—20 mill. kr.

På opfordring af den private Rødby-Fehmern rute komité har professor Munch-Petersen udarbejdet en pjece: »Broen over Storstrømmen«, hvori professoren stiller forslag om bygning af en kombineret jernbane- og færdselsbro over Storstrømmen. Udgifterne anslås til 33 mill. kr. og efter professorens beregninger skulle broen kunne forrente anlægskapitalen med 4 %.

Der er i trafikministeriet under ledelse af trafikminister Stensballe blevet afholdt et møde mellem repræsentanter for privatbanen Køge-Ringsted og statsbanerne. Mødet sluttede med, at man vedtog at søge at få de interesserede kommuner til at gå med til en overenskomst, ifølge hvilken bl. a. privatbanen anerkender en gæld til statsbanerne pr. 1. april 1928 på ca. 63.000 kr., men får henstand med og rentefrihed for denn gæld i 5 år. Banen skaffer kommunal garanti for betaling af den tilslutningsafgift, der falder i de første 5 år og endelig flyttes privatbanens udgift ved anskaffelse af 2 motorvogne og ved Ringsted stations udvidelse, over fra driftsregnskabet til anlægsregnskabet, hvad der er ensbetydende med, at staten betaler halvdelen af disse udgifter.

Fernbane-rutebilerne

32 nye DSB-rutebiler.

Til levering i det kommende forår har DSB nu afgivet bestilling på 32 rutebiler, der hver skal kunne rumme 35—45 pasagerer. De fleste af dem bygges, som andetsteds i bladet omtalt, af letmetal, hvorved det er muligt at holde buserne til 35 pasagerer under den vægtgrænse, der kræves for kørsel på biveje, ligesom der også spares betydelige beløb i skat. Prisen på hver af de nye biler andrager ca. 100.000 kroner.

Troldhede banen har købt bilrute.

Rutebilejer Christensen, Hovborg, har af helbredshensyn solgt sin bilrute Hovborg-Lindknud-Bække-Kolding til Troldhede banen. I handelen indgår en 34 persons og en 27 pers. rutebil, en ejendom

i Hovborg med tjenestebolig for chauffør samt garager. Endvidere indgår i køben andel i rutebilstationen i Kolding. Der betales kun for reelle værdier, idet der ikke skal ydes nogen afståelse for ruten. Banen har tidligere søgt koncession på en rute Kolding-Grindsted, men fået afslag. Ved erhvervelsen af Hovborg ruten får banen nu det meste af denne rute, og i hvert fald den mest rentable del af ruten til Grindsted.

Ny rutebilstation i Kolding.

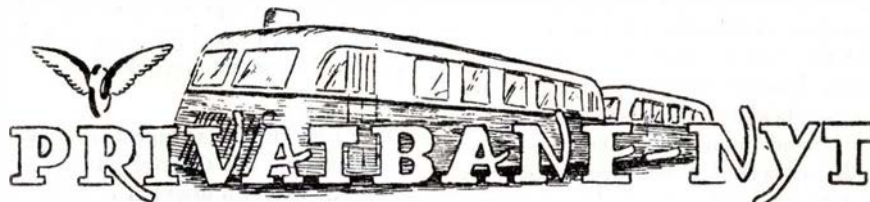
Efter næsten fem års tovtrækkeri om en ny rutebilstation i Kolding, er det nu

vedtaget at opføre en ny rutebilstation på DSB's grund i Manzantigade. Projektet vil koste mellem 5 og 6000 kr., og der vil straks blive taget fat på arbejdet, og man venter at kunne tage den ny station i brug i det kommende forår.

DSB er byggerre, der lejer stationen ud til kommunen, der igen lejer ud til rutebilejerne.

Esbjerg nye rutebilstation

blev taget i brug den 1. oktober. Vi skal bringe billede og omtale i næste nr.



Nærum banen.

Banens underskud er helt sensationelt bragt ned til 34.744 kr. mod ca. 242.000 kr. i fjor. Det gode resultat skyldes en fremgang i antal af rejsende på 42 pct., som en følge af de nye skinnebusser, der endog kun har været i drift i de 7 måneder af det afsluttede regnskabsår.

Søllerød kommune har gjort et røverkøb, påstås det, ved at købe Nærum station med bygninger samt den omliggende jord, 5 tdr. land, for 188.500 kr. Priserne er fastsat af vurderingsmænd med hensynet til, at der må foretages visse nyanlæg for kommunen kan drage nytte af stationen og grunden.

Nakskov-Rødby banen

har nu modtaget trafikministeriets tilladelse til at standse banens drift med udgangen af 1953, og banens ledelse har nu meddelt personalet afsked med fratræden til nytår. Det drejer sig om 19 mennesker, hvoraf de syv, 1 stationsmester, 2 motorvognsførere og 3 baneformænd er pensionsberettigede.

Lollands-banen.

Banen har nu opsagt ca. 100 af det yngste personale med virkning fra nytår. Banens ledelse udtaler, at det har været nødvendigt, da den intet aner om udviklingen i 1954. Som bekendt fik banen statstilskud til gennemførelse af driften resten af indeværende år, og sker der ikke noget særligt, ser det ud til, at det kan gå. Efter de nævnte opsigelser har banen til rest et personale på 100 mand, hvis pensionsalder er så stor, at de skal have pension under alle forhold, og med dette

personale agter banen så at gennemføre driften til 1. juli 1954.

Det nedsatte udvalg til en plan for et nyt baneselskab, der kan videreføre banen, nærer det bedste håb om, at det skal lykkes at komme med et forslag, som kommunerne kan akceptere. Forslaget kommer inden 1. november.

Banens personale har sendt dens bestyrelse en protest mod opsigelserne, idet der gøres opmærksom på, at kollektive opsigelser er ulovlige.

Varde-Nr. Nebel-banen.

Banen har det sidste år hatt et driftsunderskud på 94.561 kr. mod et underskud på 106.412 kr. forrige år. Den fra 1. april 1952 etablerede fællesdrift med Varde-Grindsted banen, havde hatt den virkning, at Grindsted-banen har sparet ca. 14.000 kr. på kontoen: Driftsledelse og hovedkontor i det første år. Fra april i år er samarbejdet blevet udvidet til også at omfatte værkstedsfællesskab og fælles værkfører, hvorved der kan ventes yderligere besparelser for banerne.

Horsens-Bryrup-Silkeborg.

Her er underskudet 275.134 kr. mod 314.384 kr. i fjor, hvilket er en nedgang på 12,5 %. Da samtlige privatbaners gennemsnitsunderskud er steget med 19 % i samme periode, havde banen god grund til at være tilfreds med sit resultat.

Horsens Vestbaner.

Skinnebusdriftens indførelse har også her bevirket en betydelig fremgang i de rejsendes antal: en stigning på 6 % større end i året 1938—39. Alligevel er underskudet steget fra 319.907 kr. til 472.233.

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 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

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

Rutebildriften havde givet et nettooverskud på 28.976 kr. I godsindtægterne havde der været en nedgang på ca. 24 %.

Banerne er gået med til, at der fremtidig kan aflæsses mergelvogne fra den frie bane, hvilket vil spare modtagerne 32 kr. pr. vgl.

Juelsminde-banen.

Her er underskudet knapt 221.000 eller 2000 kr. mere end forrige år. Antallet af rejsende er faldet ca. 40 pct. Banen har ingen bilruter, hvorfor den kun får dækket underskud af staten med 50 %, hvormod baner med rutebildrift får 65 % dækning. Det har hidtil ikke været banen muligt at overtage nogen af de konkurrerende bilruter.

Troldhedebanen.

Banens underskud blev denne gang 359.044 kr. Banen har 54 fast ansatte funktionærer og 59 pensionærer. For første halvdel af indeværende regnskabsår viste regnskabet en bedring på 37.000 kr.

Langelands-banen.

Her har vi en af banerne med overskud. Det er ganske vist kun på 1730 kr. eller 10.600 kr. mindre end i fjor, men der er altså overskud på driftsregnskabet, men da banen skal svare de nordlangelandske

kommuner en afgift på ca. 11.000 kr., bliver der altså et endeligt underskud på 9184 kr.

Ebeltoft-banen.

Banen har haft et driftsunderskud på 109.000 kr., hvilket er 25.000 kr. mindre end året forud. Banen havde i årets løb forøget sit materiel med et dieselloko fra Kolding Sydbaner, 1 damploko fra Bryrupbanen og 1 komb. person- og rejsegodsvogn fra Juelsmindebannen. På Balle station er foretaget udvidelse af stationskontoret, ligesom der er lagt et nyt 4. spor på Balle station. Det vedtoges at afhænde ca. 2500 kvm af banens arealer ved Ebeltoft st. til Ebeltoft kommune. Banen havde haft et personale på 31 personer, hvoraf 13 er fast ansatte.

Randers-Hadsund Jb.

Banen har sidste år haft et underskud på 450.747 kr. mod et underskud på kr. 399.323 i fjor. Antal rejsende og den befordrede godsmængde viste nogen nedgang. Der blev klaget over hård konkurrence fra DSB. Efter de mange nye forbedringer i driften håbede man på bedring i regnskabet for indeværende regnskabsår, hvor man har budgetteret et underskud på 366.200 kr. Banen beskæftiger 44 fast ansatte, hvoraf de 31 er pensionsberettigede.

Vodskov-banen spoger.

Det er nu tre år siden banen blev nedlagt, og som vi tidligere har meddelt, har man solgt banens stationsbygninger til de respektive kommuner. Trafikministeriet har imidlertid nu nægtet banen at godtage en række af de foreliggende tilbud. Det drejer sig om følgende tilbud — vurderingsprisen nævnt i parentes: Klokkeholm 15.000 kr. (21.000 kr.), Bjørnholm 6000 kr. (13.240 kr.), Røgelhede 7000 kr. (13.240 kr.), Hjallerup 22.000 kr. (32.300 kr.). Til hver af bygningerne hører ca. 1000 kvadratmeter have.

Når det oven for er anført, at Søllerød kommune har gjort et røverkøb ved at få Nærum station til vurderingsprisen, må dette vel kunne kaldes for spotpriser, men det må vel nærmest anses for et plaster på såret for de mange års underskud.

I meddelelsen til banebestyrelsen henviser ministeriet til at søge opnået vurde-

ringsprisen ved en ny henvendelse. Lykkes dette ikke, må man søge andre købere.

Hornbæk-banen.

I anledning af, at banen betaler pension til det personale, der blev afskediget ved overtagelsen i 1924, udtalte formanden som svar på forespørgsel derom:

— Det var en af de betingelser, der i sin tid havde været knyttet til overtagelsen af banedriften, hvilket bl. a. indbefattede pension til de folk, man ikke kunne finde anvendelse for efter overtagelsen. Ganske vist havde man fået en del af personalet ansat hos stats- og privatbanerne, men der var dog stadig en rest, hvis pension ifølge overenskomsten blev betalt af henholdsvis pensionskassen og banedriften. Der havde oprindeligt været 46 ansatte ved banen, men ved overtagelsen havde man kun kunnet finde anvendelse for 13. Pensionen for de i 1924 afskedigede funktionærer, der havde oppebåret en løn af kr. 1200 årlig, var oprindeligt kr. 180 årlig, men i det forløbne år var den årlige pension blevet suppleret med diverse reguleringstillæg, således at den nu var oppe på 2.000 kr. årlig. Men henblik herpå var man derfor varsom med at antage folk med pensionsret.

Thyborøn-banen.

Banen har haft et underskud på 472.647 kr., hvilket er en forbedring på 108.000 kr. mod sidste år. Der havde været en betydelig nedgang i godsbefordringen, og en mindre nedgang i personbefordringen. De planlagte moderniseringer var nu snart afsluttede, og man ventede yderligere besparelser i det indeværende driftsår.

Veksø Stativet

(Pat. anm.)

Aage & Ib Wolff

Vassingerød

Tlf. 19

Holdbart . Nemt at holde rent
Pladsbesparende . Ingen eksede Hjul
Ved tosidig Opstilling, en Cykel
for hver 14 cm

Harald Larsen

Bageri & Conditori

Altid friskt og lækkert Bagværk

Morgenbrød bringes

Korsør . Halskovvej 42 . Tlf. 880

10 skridt det betaler sig

KNUD OLSEN, URMAGER og OPTIK

Konto oprettes -
Reparationer udføres

AARHUS - Klostergade 6 - Tlf. 3 4497

Har De tandproblemer?

så tag en konsultation med

Jydsk Tandteknik

Vore Priser er fornuftige
Rabat for tjenestemænd, evt. konto

Aarhus . Frederiks Alle 146
Tlf. 26286

NOHAB

en svensk storindustri, der snart kan aflevere det første MY loko

Tekst: Johannes Nielsen

Søndag den 15. juni 1947 højtideligholdt *Nohab*, Nydqvist & Holm, aktiebolag, det ældste og største af Bofors-koncernens datterselskaber, mindet om den dag for 100 år siden, da Johan Henrik Antenor Nydqvist, Carl Olof Holm og Johan Magnus Lindström lagde grundstenen til den første værkstedsbygning ved Trollhättans sluser.

Siden da er *Nohab* vokset til en verdenskendt storindustri og den lille by ved sluserne til en stor industriby. Mange nye industrier er i tidens løb vokset op omkring Trollhättans vandfald, men *Nohab* har bevaret sin stilling som byens ikke blot ældste, men også største virksomhed med et godt og grundfæstet tilhørsforhold til Trollhättans indbyggere. Hele byen deltog dengang i jubilæumsfestlighederne, der varede fra tidlig morgen til sen aften, og de indbyggere, som ikke på een eller anden måde deltog i festen, var få.

Gennem de mange år har *Nohab* opfostret en stor stab af dygtige, tilfredse arbejdere og funktionærer, som på jubilæumsdagen fik udbetalt gratialer og efter anciennitet dekoreret med medaljer. Hvad en sådan samarbejdet, erfaren og rutineret stab af medarbejdere betyder for en sværindustri som *Nohab* behøver ikke nærmere at understreges.

Trollhättan er i dag en by på over 25.000 indbyggere. Den centrale bydel er det oprindelige Trollhättan, hvis små huse nu er afløst af moderne etagebebyggelse. Villaområdet, parkerne og alleerne giver byen et friskt og tiltalende udseende og Trollhättans industrier er placert i periferien. De grønne områder og byens anlæg er smukt beplantede og blomster i livlige farver trives overalt, hvor der er mulighed derfor. Det kunne være fristende at fortælle mere om denne smukke, lille by og dens dejlige omgivelser, men det får vente til en anden gang.

Byen har fra begyndelsen af 1850, da den nåede det første tusind indbyggere, gennemgået en rivende udvikling. 1874 nåedes 3000 indbyggere, 1890 5000 og 1911 indkorporeredes nogle omliggende distrikter i byen, som 1916 fik rettigheeder som købstad og nu havde 14.000 indbyggere. Efter en stille periode i 1920'erne og hen i trediverne voksede befolkningen jævnt ikke mindst takket være de store flyveindustriens grundlæggelse.

Med en bus, på hvis skilt står Skoftby, kommer man på ca. 10 minutter fra Drottningtorget til *Nohab*, hvor farvestrålende blomster og smukke beplantninger byder den besøgende velkommen.

Nohabs bygninger ligger på et område, der er 1 km langt og godt 200 m bredt eller nøjagtigere 243.300 m², hvoraf de

55.000 m² er bebyggede. I værkstederne findes ca. 650 maskiner af forskellige slags, den største kan bearbejde et emne med en diameter på 14 m. Jernstøberiet er udrustet med højfrekvensovne af mest moderne type og støberiet har en årlig kapacitet på ca. 2000 t færdigt gods, hvoraf størstedelen anvendes i *Nohabs* egen produktion. Der findes et blikkenslagerværksted med anordninger til fremstilling af meget store pladekonstruktioner og i tilknytning hertil en veludrustet svejseafdeling. Smedjen er udrustet med hamre i størrelse fra 100 kg til 1500 kg hammervægt.

Nohabs tilvirkningsprogram omfatter:

Rullende materiel, d. v. s. damploko, elektr. loko, dieselloko, motorvogne, tankvogne o. a. Specialvogne samt snepløve af forskellige konstruktioner.

Vandturbiner, hvoraf en ved Gullered var i brug i 100 år.

Marine-dieselmotorer i størrelser fra 150 hk til 3600 hk, stationære fra 90 hk til 4000 hk.

Siden 1936 har *Nohab*, med en selvstændig aktiekapital på 12 millioner kroner, været en del af den såkaldte Bofors-koncern, som består af:

Moderfirmaet A/B Bofors, som fremstiller:



NOHAB fabrikernes lærlinge får hele deres uddannelse på fabriken, der har egen teknisk skole

Holbæk Autoophug

Anton Jensens Eftf.

køber metal, jern, klude, ben,
m. v. til højeste dagspris

Holbæk . Parallelvej . Tlf. 1167



Jensen & Olsen

HOLBÆK . Tlf. 365

— alt elektrisk

Knud F. Hansen

»AUTOGAARDEN«

Udf. Arbejder for Odsherreds Jb.

SVINNINGE . Tlf. 68

Kanoner, ammunition, panserplader samt hel- og halvfabrikata af stål.

Nobelkrut, som fremstiller krudt og eksplosionspulver af mange forskellige slags samt lægemidler og farmaceutiske præparater (Bonaplast).

A/B W. Bergman (Wendaverken), som fremstiller støbte og preskede detalier af forskellige letmetaller.

A/B Tidaholmsverken, som fremstiller akrylglas.

Ulvunda Verkstäder, som fremstiller værktøjsmaskiner.

Det er denne kæmpeorganisations erfaringer og hjælpemidler, der har gjort, at DSB trygt har fortsat en gammel forbindelse med *Nohab* og betroet det bygningen af 4 nye dieselloko Litra MY, hver på 1500 hk (General Motors licens).

Nohab råder over eget, stort forskningslaboratorium, egen skole for uddannelse af lærlinge, formænd og arbejdsledere og den store arbejderstab på ca. 1900 mennesker har moderne forsamlingslokaler til rådighed og i udstrakt grad mulig-

hed for at deltage i studiekredse og anden form for kundskabsforøgelse samt sport, ligesom *Nohab* har sit eget fine blad »B-Pilen«. *Nohab* har sin egen idrætsforening, filatelistforening samt tjenestemandsforening, alt med økonomisk støtte fra *Nohab A/B*.

Ved forskellige lejligheder har *Nohab* skænket betydelige beløb med det formål engang at skaffe frie områder til ferie og fritidsophold. I 1941 købtes den i Bohuslän beliggende Ulvesundø kaldet Ulvsön, og efterhånden har *Nohab* bebygget Ulvsön, så 60 familier kan feriere der ad gangen og ialt kan 180 familier skiftevis holde ferie her.

I 1942 kunne *Nohab's* arbejdsledere med firmaets hjælp købe et område ved Öresjö ca. 1 mil vest for Trollhättan, hvor der nu er opført bygninger til ferieophold. Ved 100-års jubilæet i 1947 fik tjenestemændene en pengegave, som anvendtes til køb af et område ved søen Trehörningen ved Sjölanda ca. 1 mil syd for Trollhättan, hvor funktionærerne nu har deres feriehjem.

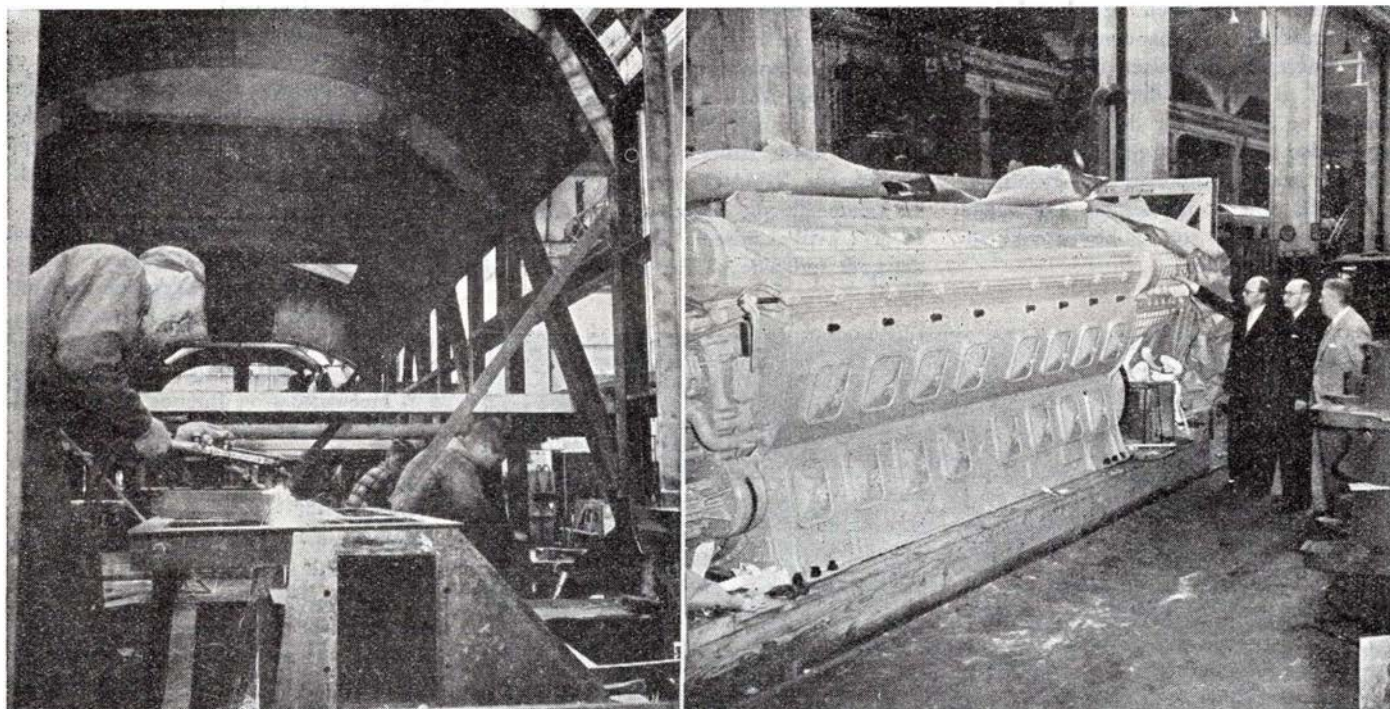
I årene 1937—51 havde *Nohab's* samlede leverancer en værdi af 215 mill. kr. og i samme tidsrum var til ugelønnede udbetalt 77 mill. kroner og til månedslønnede 20 mill. kroner i lønninger.

Nohab's brandforsikring andrager for bygninger, maskiner og værktøj 50 mill. kroner, mens materialer og under forarbejdning værende produkter er forsikret for 36 mill. kr.

Nohab har siden grundlæggelsen leveret 2230 loko (inclusive en ordre fra Rusland efter forrige verdenskrig på 500 stk.), 530 vandturbiner på tilsammen 2.727.800 hk. Af dieselmotorer er leveret 473 stk. på tilsammen 177.100 hk.

Man forlader *Nohab* med et overvældende indtryk af at have besøgt en jætteborg, hvor små mennesker med legende lethed behandler store tunge ting takket være den moderne tekniks hjælpemidler, som her i udstrakt grad er taget i anvendelse og man undres over, hvordan man tidligere har kunnet bakse med disse tunge ting uden de nuværende hjælpemidler.

J. N.



DSBs nye MY dieselloko under bygning på NOHAB i Trollhättan. T. h. Afdelingsing. Risbjerg-Thomsen og maskinchef Hedegaard Christensen betragter den 1500 hk dieselmotor.

**Hygiejnske Gummivarer**
Katalog gratis
Amk. Gummivare Industri
Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

Jørgen Andresen
BRØD . KAGER
Spec.: Fødselsdagskringler
Morgenbrød bringes
Valby Langgade 142 Tlf. 1299

Husk S-BANE KIOSKEN
Langgade St.
v/ J. Witzansky
Cigarer . Tobak . Frugt . Chokolade
Blade . Aviser
Valby Langgade 128 Tlf. Valby 4150

VOLVO

de svenske biler med verdensry

Tekst: Johannes Nielsen

Göteborg, en af Skandinaviens smukkeste byer, rummer hovedsædet for VOLVO automobilfabrikerne, og man synes, at kun i Göteborg, byen med de skønne perker og de brede aleer, med den smukke, gamle arkitektur, med haven og fjeldene, med udsigten fra Masthuggskyrkan, med Liseberg og Henriksberg og en befolkning præget af en gammel kulturs hyggelige og hjertelige omgangsformer, at kun her kunne VOLVO autobiletet skabes.

I begyndelsen af tyverne begyndte to svenske mænd, uafhængigt af hinanden, en undersøgelse af mulighederne for en svensk automobilindustri i stor stil. Ved en tilfældighed fik disse mænd, direktorerne Assar Gabrielsson og Gustaf Larson, kendskab til hinandens planer, og efter indgående drøftelser besluttede de to mænd at realisere deres planer i fællesskab, og dermed var den første spæde begyndelse til VOLVO gjort.

Meget snart udformedes den grundlæggende idé, som i dag kaldes »at bygge på volvovis«, og som i hovedtrækkene går ud på følgende:

at automobilerne konstrueres helt og holdent af VOLVO,

at VOLVO hos egnede, svenske virksomheder bestiller de til vognens fremstilling nødvendige dele.

at delene nøje kontrolleres og gennemprøves af VOLVO fabrikerne i Göteborg og endelig færdigmonteres der.

I april 1927, efter års forberedelser og forarbejder, kunne den første svenskbyggede Volvovogn forlade monteringsbanen. Denne første, med store forventninger imødesete VOLVOvogn, var en 4-cylindret, åben personvogn, og i 1928 kom den første svenskbyggede 4-cylindrede lastvognschassis.

Produktionsprogrammet er siden da uvidet i regelmæssigt, stærkt stigende tempo og kapitalinvesteringerne er fulgt med. I 1927 rådede VOLVO fabrikerne over en kapital på kr. 200.000 samt de kreditter, S. K. F. havde stillet til rådighed. I 1952 disponerede VOLVO over kr. 56.500.000, en kæmpemæssig fremgang i de forløbne 25 år, i hvilket tidsrum VOLVO har vundet godt fodfæste på det svenske marked

jævnslidet med en betydelig eksport (i året 1952 dækkede VOLVO således ca. 90% af den norske import af buschassisser).

I de første år var VOLVO helt henvist til at lade alle dele fremstille på fremmede fabrikker, men i årenes løb har VOLVO købt forskellige, store virksomheder, og VOLVO-koncernen omfatter i dag:

VOLVO, Göteborg,

VOLVO-Pentaverken i Skövde,

Köpings mek. verkstad i Köping,

Bolinder-Munktel i Eskilstuna og

Flygmotor i Trollhättan.

Salget i Sverige varetages af ca. 90 forhandlere, alle selvstændige og personlige foretagender, der har fået eneforhandling for et bestemt distrikt.

M. h. t. traktorsalget er der visse afvigelser fra den organisationsplan, som er gældende for salg af automobiler og for Penta marine- og industrimotorer findes en særlig salgsorganisation, der kun på enkelte områder falder sammen med VOLVO's.

VOLVO eksporteres først og fremmest til de nordiske lande (i Danmark varetages salget af ca. 19 selvstændige forhandlere), Holland, Belgien og Portugal, Spanien, Marocco, landene ved det østlige Middelhav og Sydamerika. Med undtagelse af Helsingfors og Buenos Aires, i hvilke byer VOLVO har datterselskaber, varetages salget af selvstændige distriktsforhandlere.

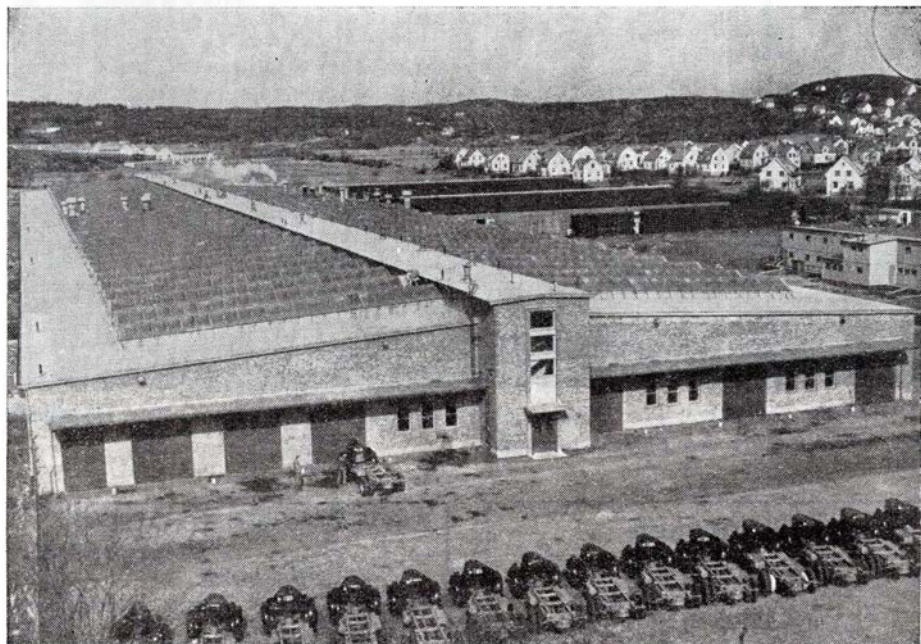
Nogle få tal vedr. produktion og pengesomsætningen i de forløbne år kan måske have sin interesse:

I 1927 var produktionen ialt 297 stk., intet til eksport og værdien 1,4 mill. kr.

I 1928 var produktionen ialt 983 stk., 5031 til eksport og værdien 310,0 mill. kr. 24 til eksport og værdien 3,9 mill. kr.

I 1953 var produktionen ialt 23.258 stk., — det er jo uægtelig tal, der taler for sig selv.

VOLVO-fabrikerne i Göteborg er et imponerende anlæg med ca. 68.000 m² gulvflade. Heraf beslaglægger den nyopførte monteringshal alene ca. 15.000 m², og det personale, som direkte er beskæftiget i Göteborg og ved VOLVO — Pentaverken i Skövde andrager 3780 personer.



VOLVOs nye monteringshal for lastbiler og busser

Fra nær og fjern kommer dagligt traktortog, kæmpestore lastvogne og specialbyggede transportvogne gennem VOLVO's port, lastede med automobildele, f. eks. motorer fra Pentaverken i Skövde, gearkasser fra Köpings mek. verkstad, karosserier fra Olofström o. s. v., og alle disse dele gennemgår en nøje kontrol, før de går ind i produktionen, fordi VOLVO kun gennem en på alle fremstillingens stadier gennemført kvalitetskontrol er i stand til at byde enhver VOLVO-ejer den størst mulige værdi for pengene. I Sverige lyder et af VOLVO's mange slagord: De skal ikke købe VOLVO, fordi den er svensk, men fordi den er god. I Danmark kan man sige: Køb VOLVO, fordi den er god og fordi den er svensk.

Rust har altid været automobilets værste fjende og derfor har VOLVO bragt de sidste nye, tekniske hjælpemidler i anvendelse for at forhindre rustdannelse, og det er lykkedes 100 %. Rotodipen til 2 mill. kr., det første anlæg i verden af sin slags, er en maskine af betydelige dimensioner: 80 m lang, 8 m bred og vægt 400 t. Karosserier, skærme, motorhjælme o. s. v. monteres i holdere for behandling i Rotodipen. Her gennemgår emnerne en behandling i syv 25.000 l kar, dels gennem neddykning, dels gennem besprøjtning. Anlægget er delt i to sektioner: Fosfaterings- og grundmalingssektionen med indbyrdes aut. overføring.

Behandlingen varer to timer, så løses det rensede, rustbehandlede og grundmalede emne automatisk fra båndet. Anlæggets kapacitet er ca. 90 karosserier pr. arbejdsdag, og det betjenes af 5 mand.

Efter Rotodipbehandlingen hænges karosserierne op i omtrent $\frac{1}{2}$ km langt transportbånd, som med en hastighed af ca. $\frac{1}{2}$ m i minuttet bringer det til de forskellige arbejdsprocesser: Slibning, sprøjtrelakering og oventøring. Det har nu fået to lag spartelfarve og fire lag lakfarve med diverse slibninger imellem. Fra malerværkstedet går karosserierne ind i personvognsmonteringen: en af de tre baner for montering af VOLVO-produkter.

Stort set arbejder disse baner efter samme princip, nemlig som hovedbaner, til hvilke tilførsler af nødvendige dele kommer fra bibaner, f. eks. færdige motorer med kobling og gearkasse, komplette foraksler med hjul og fjedre, bagaksler m. m.

Foruden monteringsbanerne er her blikkenslageri, malerværksted med elektriske tørreovne samt nittei for chassissrammer. Disse nittes ved koldnitning og der er ikke den sædvanligvis ved nitning eget generende støj. Nithammeren trykker lydlost med 35 t tryk det nødvendige hovede på nitten. Når vognen er færdigmonteret, køres den med baghjulene op på to i gul-

vet nedsænkede ruller og prøvekøres og justeres.

I en overbygning, som løber i hele hallens længde, findes omklædningsrum, baderum og solarium, alt hypermoderne, strålende af fliser og blanke haner. Fabrikslokalet opvarmes af strålingspaneler opsatte i 5 m's højde over gulvet.

En stor, rød murstensbygning i fabriksområdets sydvestlige hjørne rummer VOLVO's stolthed, forskningsafdelingen, et af Europas største og mest moderne motorlaboratorier med bl. a. fem motorprøverum, hvoraf et enkelt kan køles ned til -35° C. Endvidere findes i bygningen reservedelslageret med 35—40.000 detaljer ordnede i 15 km hylder og herfra udleveres dagligt 25 t reservedele.

Administrations- og salgskontorerne er lyse og venlige men mange grønne planter, og man får indtrykket af en levende, interesseret samarbejdende organisation, hvor den enkeltes evner skoles og tages i brug til løsning af netop de opgaver, som passer bedst for den pågældende.

Jeg takker konsulent Folke Reich, eksportreklameafdelingen og herr J. M. Lundström, Export Publicity Dept., for venlig orientering under mit besøg i Göteborg. På d'herres foranledning fik jeg anledning til at se VOLVO-Pentaverken i Skövde.

Som hjertets rent fysiske kvalitet har en afgørende betydning for en mennesketilværelse, således har motoren det for



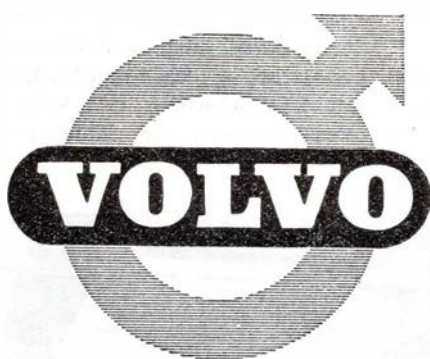
VOLVO støberi.

Her er rent som i et bageri.

et automobil, og vel nok derfor har VOLVO-fabrikerne skabt en af verdens mest moderne motorfabriker i Skövde. Pentaverken grundlagdes 1907 af fem ingeniører (navnet græsk: penta = 5), og man startede med at overtage det i 1867 oprettede Skövde Mekaniska Verkstad. Penta bådmotoren vandt snart international berømmelse, og 1926 byggedes her den første VOLVO-motor. 1931 købte VOLVO Pentafabrikerne, som døbttes om til VOL-



Efter at de færdigmonterede biler har forladt monteringsbanen, fortsættes på inspektionsbanen, der ses på billedet. Her foretages en grundig kontrol.



**ØKONOMI
KVALITET
SIKKERHED**

sammen med komfort for passagererne er de krav, der i dag stilles til materiellet.

VOLVO er kendt og værdsat for indtil de mindste detaljer at opfylde disse krav.

Med de vidtspændende bus-serier fra 35-80 personer og med 100-150 HK dieselmotorer i Bulldog- eller Pandekage-type er VOLVO i stand til at opfylde ethvert ønske om den mest velegnede bus-type, hvad enten det gælder by- land- eller kontinentkørsel.

VOLVO er repræsenteret over hele landet ved nedennævnte forhandlere

AALBORG

Niels Brock,
Vingaardsgade 13 - Tlf. 6314

AABENRAA

Aabenraa Automobilhandel A-S
Haderslevvej 8 - Tlf. 2242

ESBJERG

J. Østergaard Vejvad,
Samsøgade 2 - Tlf. 1122

SLAGELSE

E. Happel,
Sorøvej 59 - Tlf. 2900

STEGE

V. Kamph,
Tlf. 4338 og 4838

FLINTINGE

Brdr. Clausen,
Toreby Maskinfabrik,
Tlf. Grænge 3 og 33

KØBENHAVN

Hans Lehrmann,
Jagtvej 16, N, Tlf. Luna 1483

AARHUS

Frederiksbjerg Autohandel
Jægergaardsgade 101, Tlf. 33911

HOLSTEBRO

L. Hedegaard,
Østerport - Tlf. 514 og 614

NÆSTVED

Søren Hansen,
Farimagsvej 18 - Telf. 658

NEXØ

Sode Motor Co.
Storegade 20 - Tlf. 360 og 47

ASNÆS

Brdr. Olsen A-S
Asnæs Automobilforretning
Tlf. 140 og 250

ODENSE

A. J. Dideriksen,
Vesterbro 33 - Tlf. 5901 og 679

RANDERS

A-S Kjeldsen & Larsen,
Odinsgade 6 - Tlf. 2262 og 2750

VEJLE

S. P. Mortensen,
Sønderbrogade 24, Tlf. 238

HILLERØD

Lars Larsen,
Hillerød Autolager
Tlf. 191 og 192

KJELLERUP

Fr. Dalsgaard,
Tlf. 144 og 344

Dahl's Snedkerværksted

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

Fredericia . Danmarksgade 37 . Tlf. 1274

Johs. Laursen

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Bjerringbro . Nørregade 15
Tlf. 220

Gunnar Hansen & R. Petersen

Blikkenslagermestre
Udfører Arbejder for Banerne
Nibe . Tlf. 103

EL R. STRØM



Aut. Installatør

Lys - Kraft - Varme

Udfører Arbejder for DSB

Rønede Tlf. Rønede 80

Bogbinder N. J. UTH

S. O. Sørensens Eftf.

Alt Bogbinder- og Protokolarb. udf.

Aarhus . Dybbølgade 5 . Tlf. 34487

Gælder det OST saa husk

Torvedagene Tirsdag og Lørdag
hos J. P. JENSEN, Herning
hvor De faar de bedste
Kvaliteter.

J. P. Bisgaard

Møbel- og Maskinsnedkeri

Udfører Arbejder for D.S.B.

Skjern - Finnerupvej 4 - Tlf. 168

Forlang Bager Mortensens

Hanekamme til Kaffen -

Faas paa Korsør Jernbanerest. og hos

Bagermst. Ax. Mortensen

Korsør . Taarnborgvej 56
Telf. 433



Henri Petersen

GULDSMED



Aarhus

Søndergade 8 . Telefon 21436

Fra December: Immervad 9



ELKRO Lomholt

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

Nørregade 17

Bjerringbro . Tlf. 335

Elektr. Anlæg projekteres og udføres.

Tilbud gratis.

EL-Motorer og EL-Bruusgenstande.

Reparationer af enhver Art.

VOLVO-Pentaverken, og som siden da i årenes løb er moderniseret og udvidet adskillige gange.

I dag er VOLVO-Pentaverken en højmoderne fabrik med ca. 2000 medarbejdere. 1949 påbegyndtes byggearbejderne til det nye stoberi og april 1951 toges det i brug. Det dækker et gulvareal på 17.560² og har en arbejdsstyrke på 220 mand.

Tidligere forbandt man sod, røg, mørke og ilde lugt som et nødvendigt onde ved et jernstoberi. Således ikke her på Nord-europas mest moderne stoberi. En højt drevet mekanisering efter moderne principper er resulteret i et anlæg, som m. h. t. lys, luft og renlighed nærmest minder om et storbageri.

Det er forbløffende, men også befriende at se, hvor det hårde, brydsomme, ofte usunde arbejde efterhånden afløses af den moderne tekniks hjælpemidler, og at se, hvordan flydende jern i den ene ende af lokalet ved menneskelig intelligens og snilde på kort tid omdannes og forandres til en nymalet, snurrende automobilmotor i den anden ende af lokalet.

Tiltalende i en så stor virksomhed er det også at bemærke, at man her betragter mennesket, medarbejderen, som det kostbareste materiale i bedriften og beskytter det derefter.

VOLVO-Pentaverken er et helt kapitel for sig i VOLVO's og svensk industris historie og vidner om det høje stadi, svenske ingeniører og forretningsfolk indtager. Jeg skylder ingeniør Karl Erik Wide- mar megen tak for venlig vejledning og oplysning om VOLVO-Pentaverken.

De færdige VOLVO automobiler, uanset om det gælder den svenske skønhed PV 444, der med sine smukke linier og fornemme udseende er lige efterspurgt på begge sider af atlanten, en VOLVO Titan lastvogn eller et af de mange bus- eller droskechassisser, bærer præg af kvalitet, og det ses tydeligt, at de er fremstillet på en stor virksomhed med alle nutidige hjælpemidler til rådighed og med automobiler som speciale. I Danmark har vi mange VOLVO-busser i drift, og man hører kun godt om dem, og mange vil sikkert følge efter.



VOLVO bustype

ALIFA DB

**Plastik opløsningen,
der gør betongulve støvfri.**



Støvplagen i forbindelse med betongulve er et problem, som man i mange år for-gæves har søgt at løse.

Stød og tryk løsner konstant partikler fra betongulvets overflade og betonstøvet dannes. Det hvirvles op i luften, indåndes og giver anledning til forskellige sygdomme og ubehagelige fornemmelser, ligesom det trænger ind i maskinernes bevægelige dele, hvor det bl. a. giver anledning til stærkt forøget slitage.

Det synes nu, som om Alifabolagets kemikere gennem den nye plastikkomposition Alifa DB er nået frem til et produkt, der fyldestgør alle de krav, man med rimelighed kan stille til et sådant

produkt: at det giver betongulve en støvfri overflade, er bestandigt mod vand, fedt, olier m. v., og er let at renholde.

Alifa DB beskytter yderligere overfladen mod smuds og snavs; Alifa DB-behandlede gulve er lette at renholde og afslidte partier udbedres let ved en ny påstrygning, uden at der derved fremkommer pletter eller skjolder i gulvet.

Inden det kom på markedet, blev Alifa DB bl. a. prøvet hos Svenska Areoplan A/B, Linköping. Prøven var meget hård. Efter et års forløb foretoges en undersøgelse, der viste, at intet målbart eller synligt slid havde fundet sted. Forklaringen herpå er den enkle, at Alifa DB er formået at trænge ned mellem betonkornene

og sammen med dem danne en sammenhængende overflade, i hvilken hvert enkelt betonkorn holdes på plads i et elastisk greb. På denne måde kan betonkornene udsættes for tryk fra alle sider uden at løsnes. Plastikmassen virker i sig selv stødoptagende, og betonkornene virker som en armering af plastikoverfladen.

Et andet forsøg blev gjort på Norrköpings lasarett, hvor det ikke var støvproblemet, der havde interesse, da de ca. 440 m² gulve er belagt med marmormosaik, derimod renholdelsesproblemet. Efter at være behandlet med Alifa DB viste det sig, at man nåede meget betydelige tidsbesparelser ved rengøringen, som gik meget hurtigere fra hånden end før behandlingen, og sæbeforbruget var blevet ganske minimalt.

Da Alifa DB er farveløst og overhovedet ikke indeholder olie, der som bekendt har en tilbøjelighed til at brunfarve betongulve, er man med dette produkt altid sikker på at få et ensartet, lyst betongulv uden pletter og u d e n s t ø v.

J. N.

Hans L. Olsen

Blikkenslager - Aut. Vand- og Gasmester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Thisted - Grydetorv 2 - Tlf. 772



5 000 m² ALIFA DB behandlet betongulv i et bomuldsspinderi.

Den nye DEMAG letvægtstalje

med to løftehastigheder

Transportomkostninger er en meget vigtig økonomisk faktor og andrager gennemsnitlig 15—40 % af de samlede produktionsomkostninger.

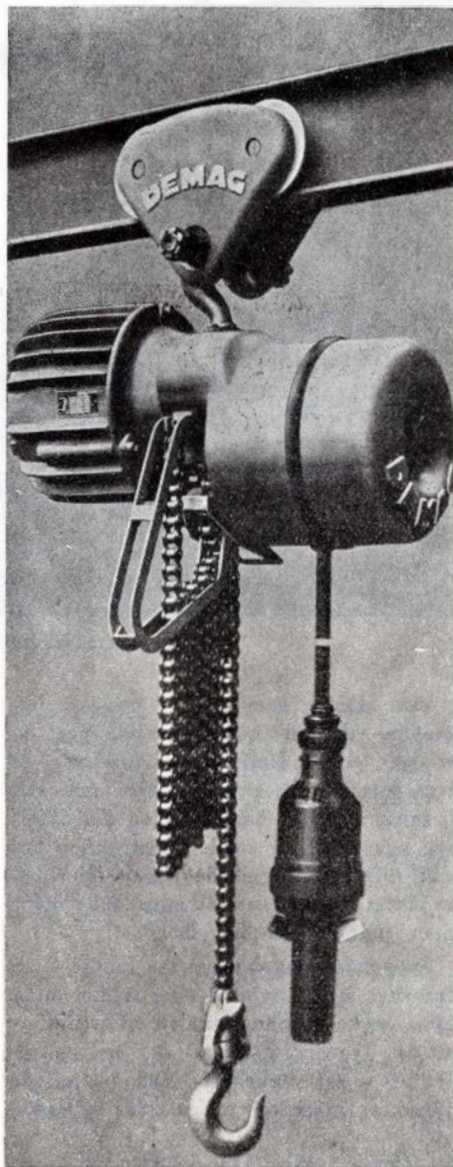
I den rent maskinelle produktion kalkerer man ofte med sekunder, mens man for transportomkostningernes vedkommende oftest indkalkulerer disse i generalomkostningerne med et cirkabeløb. Ikke sjældent støder man i vore dage på virksomheder, hvis produktionsapparat er fuldt moderne med undtagelse af transportforholdene, der ofte er meget u hensigtsmæssige. For vore rationaliseringseksperter er her et område, som bør vises særlig opmærksomhed, fordi der her frembyder sig store muligheder for en betydelig rationaliseringsgevinst.

En maskines kapacitet bliver jo noget højest problematisk, dersom dens produktion og affald m. v. ikke fjernes i et hurtigt tempo eller råvarer og halvfabrikata ikke føres hurtigt nok frem.

Medens anvendelse af den sædvanlige løbekran er formålstjenlig og rentabel, hvor det drejer sig om flytning og hævnings af tungere gods, kan det samme ikke siges at gælde, naar talen er om middeltungt og lettere gods.

Ydermere er det i dag ved produktions tilrettelæggelse et uomgængeligt krav, at arbejderen i videst omfang skånes for unødvendige, legemlige anstrengelser, og i så henseende rykker den elektrisk betjente letvægtstalje frem i forgrunden som et fra alle synspunkter betragtet formålstjenligt hjælpemiddel.

Allerede i 1928 bragte Demag en dobbelttalje på markedet. Den var oprindelig bestemt til anvendelse i landbruget, men efter forskellige ændringer og forbedringer fattede industrien også interesse for den. Udviklingen har medført, at man nu udelukkende anvender rullekæder i Demag letvægtstaljen. Baseret på mangeårige, indgående forsøg udvikledes den elektriske Demag letvægtstalje med hurtig- og finhejs, hvilket — i modsætning til den ovenfor omtalte talje — sikrede rationel hejsning med hurtighejs og samtidig forsigtig



DEMAG letvægtstalje med 2 løftehastigheder

placering og afløftning af byrden ved finhejs. En stor forbedring var også det nye, patenterede Demag-tryknaphåndtag med bekvem eenhåndsbetjening.

Demag-letvægtstaljens små dimensioner og lave vægt giver mulighed for hurtig flytning og præcisionsrullekæden, frem-

stillet af hærdet stål, giver en rolig og støjfri gang og stor slidbestandighed.

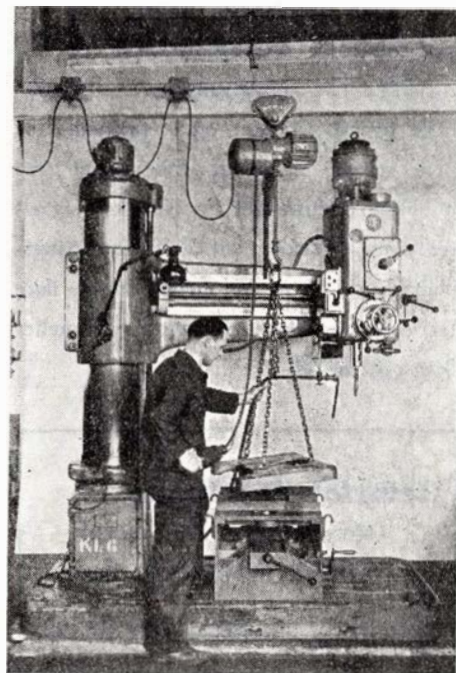
Ved aksial forskydning af hejsemotorens rotor er opnået en betydelig aktive-ring af hejseværksbremsen og bortfald af stangmekanismer og bremsemagneter. Demag letvægtstaljen har elektrisk endestopafbryder for højeste og laveste krogstilling og dermed følgende største udnyttelse af hejsehøjden p. g. af endestopafbryderens hurtige funktion. Et indbygget polomkobbingsrelæ giver stor indkoblingshyppighed. Demag letvægtstaljen leveres stationær eller med letløbende løbekat med rullelejer og indbygget i et drypvandsbeskyttet hus af ietmetal.

Normalt leveres Demag letvægtstaljen udført for en løftehøjde på 3 m, men denne højde kan dog forøges indtil 2 m ved anbringelse af forlængelseskæder og den kan efter ønske let ombygges til tostrengt talje, hvorved opnås en fordobling af løfteevnen.

Demag letvægtstaljen leveres nu med en kædesamler, der optager den ubelastede del af kæden, der således ikke kommer i vejen eller bliver tilsmudset ved berøring med jorden.

Da den sidste Demag letvægtstaljekonstruktion er yderst prisbillig og meget effektiv, må man formode, at det ved et simpelt regnestykke vil vise sig, at det ikke kan betale sig at undvære den, selv om man måske ikke straks kan tænke sig at gå så vidt, som mange skandinaviske og udenlandske storindustrier, hvor arbejderen har en Demag letvægtstalje til disposition ved enhver værktøjsmaskine.

J. N.



DEMAG letvægtstalje i arbejde

Baltica

ASSURANCE



Vi kan i dette nummer af bladet hilse en ny annoncør velkommen, idet Assurance-Compagniet Baltica Aktieselskab for første gang optræder i bladets spalter.

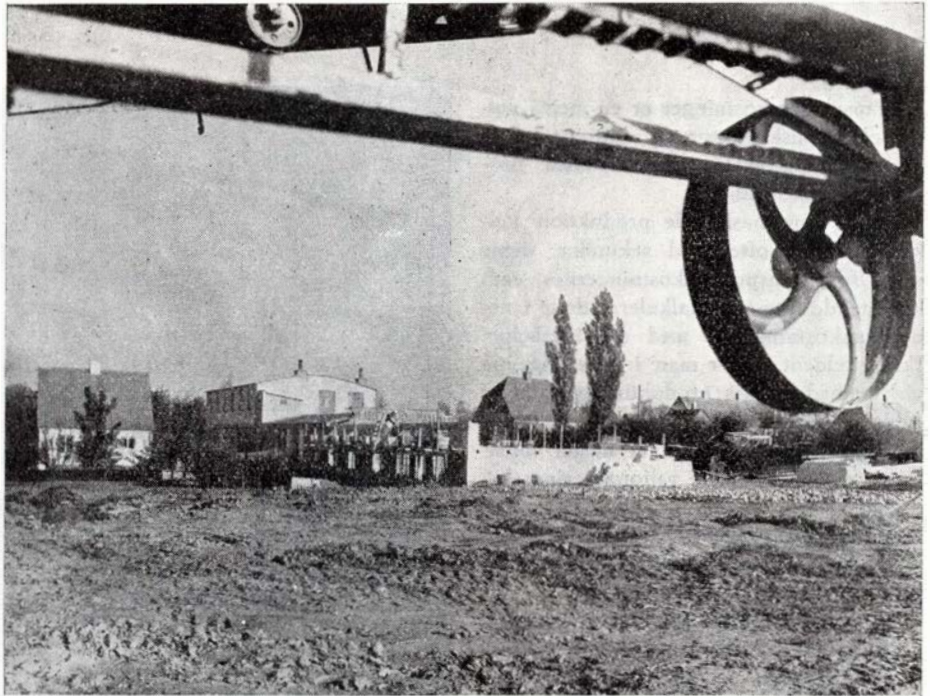
En nærmere præsentation af selskabet er ikke nødvendigt. Dertil er det for kendt både i by og på land.

Baltica hører til vort lands førende forsikringselskaber med en aktiekapital på 17 mill. kr., hvoraf 52% er indbetalt og med samlede kapitalreserver på over 23 mill. kr.

Baltica driver forretning i praktisk talt alle brancher og havde i 1952 en præmieindtægt på henimod 100 mill. kr., hvoraf godt halvdelen hidrørte fra den direkte danske forretning. Selskabet driver desuden en betydelig udenlandsk forretning bl. a. ved udveksling med den nødvendige reassurance på den direkte danske forretning. På den måde er forsikringsvirksomheden medvirkende til at tilføre vort land udenlandsk valuta, som der kan erhverves værdifulde varer for.

Baltica har afdelingskontorer og agenturer overalt i landet, og et særkende for dette selskab er, at det prøver på at gøre publikum interesseret i at forsikre sig efter plan. Mottoet for dette forsikringsplanarbejde er, at den enkelte kunde ikke får en forsikring for meget men heller ikke en for lidt.

Læssetransportører til jernbanevogne



Svogerslev maskinfabrik udvides i lyn tempo.

Den service, som DSB i størst muligt omfang yder sine kunder, er udbygget og forøget ved anskaffelsen af foreløbig 32 transportable læssetransportører, især ved læsning af roer i banevogn, og den fremragende, enkle og solide konstruktion har vakt tilfredshed og glæde overalt, hvor den er blevet taget i brug, og misundelse, hvor man endnu ingen har fået.

Svogerslev-læssetransportør model C er forsynet med ristebund eller lukket bund efter ønske og har i bunden en bredde af 40 cm. Transportgriberne, der er fremstillet af svært vinkeljern med påsvejsede pigge, er monteret på en svær stålbolte-

kæde, som er absolut modstandsdygtig overfor jord og sand. Transportørens kapacitet er ca. 20 t pr. time med et kraftforbrug på 1-3 hk. Læssetransportøren er monteret med tilkoblingsanordning for lastvogn og traktor og fremstilles almindeligvis i enhver ønsket længde med en effektiv løftehøjde på 4 m, men den kan iøvrigt leveres i enhver ønsket længde og med el- eller benzinmotor som drivkraft.

Den enkle konstruktion bevirker, at Svogerslev transportørens vægt er lille og med lethed kan flyttes af een mand.

Svogerslev transportøren er konstrueret på grundlag af mange års erfaringer af fa-

Heinrich Dohlmann

Murermester - Entreprenør

Udfører Arbejder for D.S.B.

Sønderborg - Rojumvej 62 - Tlf. 1407

Adolf J. Wolf

v. Sv. A. Wolf
Grundlagt 1887

Bygnings- og Møbelsnedkeri
Udfører Arb. for DSB

Sønderborg, St. Raadhusgade 15
Tlf. 2237

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

brikant K. G. Christiansen, og efter talrige forsøg.

Fabrikant Christiansens skæbne er typisk for den solide, sjællandske håndværker, der med sund sans for realiteter og begge ben på jorden har forstået at gribe chancen, da den var der, og udnytte den.



Fabrikant K. G. Christiansen, Svogerslev.

Han er født i Terslev ved Haslev i 1914 og her udlært som smed- og maskinarbejder. I en årrække arbejdede han som montør for et Roskildefirma, så da han den 1. august 1945 solgte sit hus og med de derved indvundne kontanter købte den lille ejendom, der blev den første begyndelse til Svogerslev Maskinfabrik, kendte han egnen og dens beboere. Da det danske landbrugs mekanisering efter 1945 for alvor tog fart, stod fabrikant Christiansen med sin lille virksomhed i Svogerslev parat til at tage sin del af den store omsætning, som landbrugets mekanisering bragte. Den første måned efter starten gav en fortjeneste på kr. 900.—. Det var ikke dårligt, men den hurtigt stigende omsætning stillede store krav til kontante midler og fabrikant Christiansen måtte en kort overgang ty til at låne af sin mors

sparepenge til de første udestående fordringer kom ind. Når man hører, at Svogerslev Maskinfabrik i juli måned 1953 havde en omsætning på kr. 280.000 og håber at nå millionen i årsomsætning i år, forstår man, at fabrikant Christiansen har forstået at udnytte de gunstige konjunkturer til at konsolidere sin virksomhed og vælge sin medarbejdere på rette måde; virksomheden beskæftiger i dag 18 medarbejdere.

Langsomt og hånd i hånd med den

jævnt stigende omsætning er fabriken udvidet; og når den igangværende udvidelse er færdig, vil Svogerslev Maskinfabrik stå som amtets største og mest moderne virksomhed.

I den sidste tid har Langelandsbanen også købt Svogerslev læssetransportører, og man kan forvente, at de danske private baner landet over snart følger efter, når de bliver bekendt med de tilfredsstillende erfaringer, som DSB har indhøstet med Svogerslev læssetransportøren.

Åbenrå karosserifabrik

Fremstilling af letmetal, der vil betyde en revolution indenfor karosseri-industrien

Åbenrå Karosserifabrik har foretaget en fuldstændig omlægning af produktionen, idet man gennem udnyttelsen af et svejtsisk patent fremtidig vil fremstille karosserier i letmetal i stedet for, som hidtil, i træ eller stål. Fabrikationen efter de ny principer, der er gennemprøvet i Svejts med udmærkede resultater, vil betyde en revolution indenfor den danske karosseri-industri, idet den byder på flere værdifulde brugsmæssige og økonomiske fordele.

Kun en enkelt virksomhed i Danmark foruden fabriken i Åbenrå har udnyttet sekretet over patentet, og man har derfor baseret den fremtidige virksomhed efter sådanne linier, at produktionen vil blive fire-femdoblet.

Værdien i det svejtsiske patent findes i letmetallets mange fortræffelige egenskaber. Det har altid været et stort problem, at de store omnibusser meget let bliver for tunge til at kunne indregistreres efter de gældende danske love, ligesom akseltrykket er blevet for stort, og det har skabt mange næsten uovervindelige vanskeligheder for fabrikerne at fremstille de typer, der både tilfredstiller de stadig stigende krav til busernes kapacitet for personbefordringen og samtidig holder sig indenfor lovens rammer.

man regner med, at man opnår en vægt-

Problemet er løst ved brugen af antikoridaal, det nye letmetal herhjemme, for besparelse på ca. 1 ton pr. vogn. De lettere vogne fører andre fordele med sig i form af mindre gummislitage, besparelser på vægtafgiften og en betydelig forøgelse af accelerationsevnen.

Hertil kommer, at antikoridaal har stålets og træets fordele uden at lide af manglerne — dets styrke er som stålets, men det er let som aluminium, og man arbejder lige så nemt i dette metal som i træ. Og dets holdbarhed er stor — det kan hverken rådne eller ruste. I det lange løb vil det således fuldt ud kunne svare sig at få karosserierne bygget i letmetal, idet besparelserne både bliver af driftsmæssig som investeringsmæssig art.

Betydelig udvidelse af fabriken.

Karosserifabriken har arbejdet med den meget betydelige omlægning i et halvt års tid.

— Jeg stiller meget store forventninger til den kommende produktion, siger karetmager Peter Petersen, ellers havde jeg ikke investeret så mange penge i det, som det er tilfældet. Det tager sin tid at indar-

Beton Cyklestativer WB

armeret beton og kalibrerede sporriller fra kr. 6,40 og kr. 7,60 pr. parkeringsplads.

Sendes over hele DANMARK med DSB

KONSTRUKTIV KLAR FORM

D. Wehdt, ing.

København V . Thorvaldsensvej 29 . Giro 3533 . Eva 351

Forsikring skal man ha'..

i

BALTICA

bejde sig i den ny produktion, og vi har netop haft besøg af en svejtsisk ingeniør, som har gennemprøvet systemet for os og sat vore folk ind i arbejdet. Vi er nu klar til at påbegynde produktionen i dens fulde omfang, og vi sætter fuldt pres på.

Produktions-omlægningen har medført, at vi har måttet foretage en ret stor udvidelse, idet vi har indrettet et helt nyt værksted i et tidligere lager. Det er på 300 m² etageareal og skal udelukkende benyttes til fremstilling af de forskellige elementer, og de er indrettet med de specielle maskiner, fabrikationen kræver.

Letmetallet er gennemprøvet efter mange års brug i Svejts, og jeg har fordel af

at kunne bygge min produktion på de indhøstede erfaringer. Desuden har patentet vundet indpas i Sverige, Norge, Belgien, Frankrig, Portugal og Italien.

Interessen for fremstillingen i letmetal lover da også godt for fremtiden. De første tre vogne skal leveres til Amagerbanens by-trafik, de næste to til Ålborg, og herudover ligger jeg inde med et utal af forespørgsler om leverancer, som jeg ikke har ønsket at effektuere, før etableringen var fuldbragt, og de første vogne er rullet ud fra fabriken. Det sker iøvrigt om meget kort tid.

Omsætningen vil blive meget væsentligt forøget, og selv om vi nu kan producere

et karosseri på en uge, hvor det før tog 3—4 uger, siger det sig selv, at vi også skal have et større mandskab.

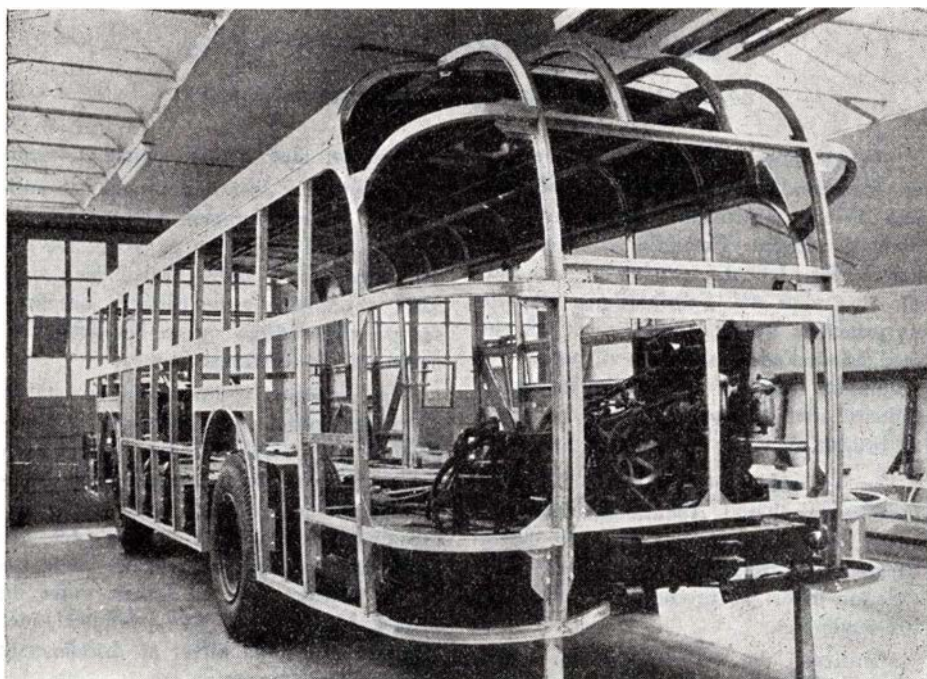
I første omgang har vi antaget en halv snes mand flere, således at vi nu er oppe på at beskæftige 60 mennesker, men det bliver meget snart nødvendigt at udvide stablen med yderligere 25 mand.

— Vil den gamle produktion i træ helt falde væk?

— Ja, vi kan ikke beskæftige os med begge dele på en gang. — Foruden busserne vil vi også hellige os fremstillingen af karosserier til kølevogne — alle lastvogne i Svejts fremstilles af letmetal — og det er givet, at materialet også kan udnyttes med fordel herhjemme inden for en lang række områder. Letmetallet har en fordel mere, som slet ikke er uden betydning — leveringstiden er meget hurtigere, og det kniber jo altid med at få busserne færdige hurtigt nok.

70 personers busser.

Amagerbanen har ønsket 60-personers busser, idet de skal benyttes til bytrafikken, men på grund af letmetallets egenskaber kan vi komme op på busser til 70 personer, hvilket aldrig før er set, fordi egenvekten tidligere har været for stor. Vi er den første virksomhed her i landet, som bygger karosserierne i letmetal efter det svejtsiske system, og vi har eneretten sammen med endnu en fabrik. Jeg er ikke i tvivl om, at letmetallet bliver tidens løsen, og at der derfor ligger meget betydelige ordrer til os frem i tiden. Når patentet, trods letmetallets værdi, først nu er kommet her til Danmark, skyldes det et valuta-spørgsmål, idet man ikke tidligere har ment at kunne give valutaen fri til dette formål.



Letmetal-karosseri under opbygning på Åbenrå karosserifabrik.

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 Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10
 Esbjerg



Hvorledes »klinke« brud i støbejern????

METALOCK

løser problemet i DIESELMOTORER . DAMPMASKINER
 TURBINER . GRAVEMASKINER . SPIL . ARMATURER
 PUMPER . VÆRKTØJSMASKINER . PRESSER . VALSER osv.

Hurtigt . Effektivt . Sparsommeligt . Udføres på stedet!

AKTIESELSKABET METALOCK

Amaliegade 16 . København K
 Telefon Central 14.151 Telegram-Adr. Metalock

NALCO SYSTEMET

Den effektive metode til blødgøring af kedelvand.

Problemet behandling af fødevand til dampkedler af den ene eller anden art, så afsætning af sten på kedlens indvendige flader forhindres, har i mange år beskæftiget teknikere og kemikere over hele verden.

Problemets økonomiske side var ikke den mindst iøjnefaldende, fordi den afsatte sten efterhånden medførte et endog meget betydeligt merforbrug af brændsel, men det sikkerhedsmæssige var ikke mindre betydningsfuld, fordi kedelsten tilstoppede rør og ventiler, så dampens og vandets frie passage hindredes, ja helt spærredes, og da til tider med katastrofale følger.

I tyverne mente det engelske firma Cumberland at have løst problemet ad elektrisk vej ved indbygning af elektroder i kedlens forparti. Denne fremgangsmåde, der i det væsentlige havde været forsøgt anvendt på dampskibskedler, er vist atter forladt til fordel for kemisk behandling af fødevandet.

Mange og kostbare eksperimenter har fundet sted verden over og resultaterne atter henlagte som ikke formålstjenlige, indtil det amerikanske firma National Aluminate Corporation efterhånden fandt frem til den behandlingsmåde, som vi i dag kender, som det også af DSB anvendte Nalco-system, der er en kemisk behandling af fødevandet med det formål at forhindre dannelse af kedelsten.

Den kedelstentype, der i denne forbindelse interesserer mest, er lokokedlen og dennes behandling med Nalco-be-

handlet fødevand har skabt problemer, der ikke findes ved stationære kedler, fordi det vand, der anvendes som fødevand i lokokedler nødvendigvis må være af højst forskellig beskaffenhed, varierende efter de forskellige landsdele.

For at imødekomme de højst forskelligartede krav, der stilledes til formålstjenlig behandling af fødevandet til lokomotiv, skabte man på grundlag af vandanalyser de såkaldte Nalco-kugler, der bestod af fast sammenpressede kemikalier. En type Nalco-kugler, som var sammensat af op til en halv snes forskellige kemikalier, havde egenskaber, som virkede stenopløsende på råvand i almindelighed, og ved blanding med Nalco-kugler med mere specielt indhold, havde man altid mulighed for at skaffe sig den kemikalieblanding, som efter vandanalysen passede til det pågældende råvand.

Derefter skabte Nalco en beholder til Nalco-kugler, som i sin konstruktion var såre simpel, men alligevel af fremragende effekt. Denne beholder sikrer regelmæssig tilførsel af netop det kvantum opløste kemikalier, som er nødvendigt for formålet, og en anden type beholder er således konstrueret, at den i tilfælde, hvor råvandet både anvendes til drikkevand og fødevand, kun tilsætter kemikalieblandingen til det vand, der skal anvendes til fødevand.

Det er en kæmpemæssig organisation med rige hjælpemidler, der står bag fremstillingen af Nalco ABB for behandling af lokofødevand mod stena-

og overkog samt Nalco 39 for behandling af kølevand til dieselloko mod stena-

afsætning og korrosion, og det ville, på baggrund af de fremragende resultater, der er nået med Nalco ABB være rimeligt at lade Nalco 39 stå sin prøve, når de nye dieselloko litra MY kommer i gang på DSB. Det var kun rosende udtalelser, vi hørte i Nyborg under en samtale med lokomesteren om kedelstensproblemer. Nalco er det bedste, vi endnu har haft, og da det har den egenskab, at det også opløser gammel, d. v. s. tidligere afsat kedelsten, får man en fin fyringsøkonomi med Nalco ABB. I det par år, vi her i 2. distrikt med godt resultat har brugt Nalco ABB, har vi kunnet nøjes med at vaske kedlerne ud hver 3. måned mod tidligere hver 5.—6. uge. Også på kedelreparationerne spares der mange penge, og kedelsmedene er i dag næsten arbejdsløse.

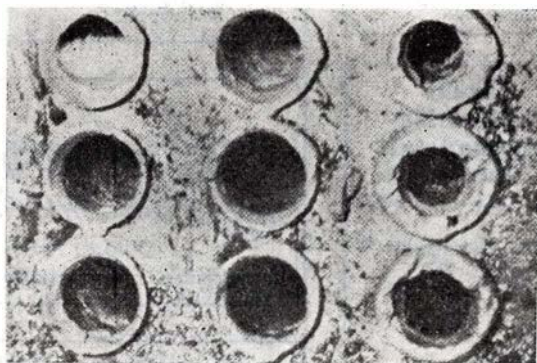
Johannes Nielsen.

J. Krüger A/S

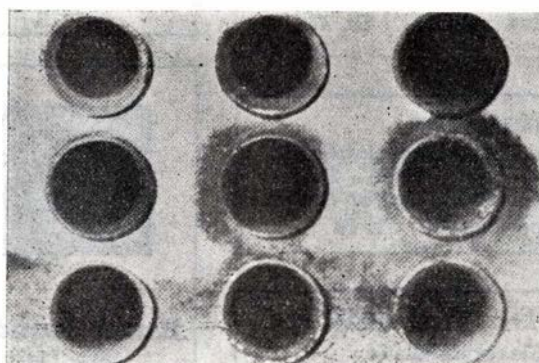
Vandforsynings- og vandbehandlingsanlæg bl. a. til brug for lokomotivfødevand.

Elektrolytisk Vandbehandling
Pumper . Ventilation

KØBENHAVN K
Christiansgade 22 . Tlf. 4726
Telgr.: Softwater



For ringe konditionering af vandet giver anledning til slam- og stenaflæsninger, der truer med at tilstoppe de viste rør.



Rene kedelrør fri for slam og sten er resultatet af anvendelsen af Nalcos efterbehandling korrektiv til kedelvand.

Herning

Lund & Erichsen

Elektro-Installation

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

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

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 36 . 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

Importforretningen Frem

N. C. Nielsen
Tobak og Lædervarer
Herning . Østergade 32 . Tlf. 466

Kaj Rasmussen

Karup Blikkenslagerforretning
Vand - Gas - Varme - Sanitet
Udfører Arbejder for D.S.B.
Karup - Viborgvej 27 - Tlf. 59

LAURITS NIELSEN

aut. Elektroinstallatør
Udfører Arbejder for D.S.B.
Kibæk . Tlf. 73

Viborg

V. A. Jørgensen

Reparationsværksted
for Auto-Karosserier
Leverandør til DSB
Viborg . Tlf. 1268

Niels Kalhave

Centralvarme - Bad - Sanitet
Vand - Gas - Støbegods
Udfører Arbejder for D.S.B.
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

Aut. N D Forhandler

Jørgen Pedersen
Stort Lager af Kugle- og
Rullelejer
Viborg . Vesterbrogade 12
Tlf. 1600 (3 Ledn.)

M. Grummesgaard

Blikkenslager
Vand - Sanitet - Centralvarme
Flaskegasanlæg
Hammerum . Frølundsvvej 16 . Tlf. 160



S. S. ØSTERGAARD

Eksport . Slagteriprodukter
Import
Renseri . Sorteranstalt
SKELHØJE - TELEFON 19

Banegaardskiosken Holstebro

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



Ikast Vulkanise- ringsanstalt

v. Einer Madsen
Udf. Arb. for DSB
Ikast . Østergade 26
Tlf. 140

Knud Knudsen

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

Randers

Gørup Christensen

EL Installationforretning
Lamper og Lysekroner
Leverer til DSB

Houmeden 11 . Tlf. 2115
Randers

J. J. Schneider & Søn

Sadelmager og Tapetserer
Tæpper & Linoleum
Randers . Nygade 10
Tlf. 958

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.: Industrigaarden, Thaisvej 24
Udf. Arb. for Hadsundbanen
Randers, Tøjhusavev. 16, Tlf. 4992-5542

VOGNFABRIKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

RANDERS

Th. Sivertsen & Søn

Alt Blikkenslagerarbejde udf.
Leverandør til DSB
Skanderupgade 3
Skanderborg . Tlf. 263



Udfører Arbejder for DSB
Hovedgaard . Vestergade . Tlf. 74

**Gør Deres indkøb
hos vore annoncører**

A/S BOY TRANSPORTMATERIEL



*En dansk
specialfabrik
i fremgang*

Ingen transportopgave for lille, ingen transportopgave for stor eller for kompliceret for os, sagde direktør Kobæk Larsen under en samtale om A/S Boy transportmateriel, det store firma, han står som leder af, og under en rundtur i det store, moderne fabrikskompleks får man et overvældende indtryk af, at denne udtalelse må være rigtig.

Meget slidsomt og tidsrøvende arbejde er ved hjælp af specialkonstrueret Boy transportmateriel tilrettelagt, så det kan gå fra hånden uden større anstrengelse og med betydelig tidsgevinst, og når man ser løsningen på de mangeartede opgaver, der i tidens løb har været betroet A/S Boy transportmateriel fra stat og kommuner samt fra en mængde store og mindre industrielle virksomheder ser man, hvad frisk initiativ parret med saglig viden, erfaring og håndværksmæssig dygtighed betyder.

Enhver opgave er løst på en så selvfølgelig og overlegen måde, at man tvivler til at beundre resultatet og uvilkårligt siger til sig selv: ja, selvfølgelig, det er sådan, det skal være.

Næsten aldrig er to transportproblemer ens, og enhver opgave bliver derfor en specialopgave. I mange år har det danske postvæsen anvendt specialkonstruerede Boy transportvogne og f. eks. disse vogn typer er, på grund af deres indlysende rigtige konstruktion, gået sådan ind i publikums bevidsthed at man, selv om vognene ikke havde postvæsenets kendte gul farve og sorte påmaling, ved en fore-

spørgset ansigelse ville få det svar: jamen, det er jo postvæsenets vogne.

Ved åbningen af den elektrificerede S-banestrækning Valby-Glostrup købte DSB hos A/S Boy transportmateriel to forskellige vognkonstruktioner til brug ved intern transport af rejsegods, og det tør siges, at disse vogne blev modtaget med glæde af det personel, der har denne særlige transportopgave — og hvor er det

også en fornøjelse at se den sobre, saglige konstruktion og moderne form.

Carlsberg og Tuborg bryggerier anvender mange Boy transportvogne og transportører i den daglige drift og det samme gælder f. eks. Ålborg, Helsingør og Nakskov skibsværfter. Hasle Klinke- & Chamottestensfabrik giver også udtryk for stor tilfredshed med et betydeligt antal specialbyggede Boy fabrikata og selv et så gammelt og konservativt firma som den kgl. Grønlandske Handel har taget Boy transportmateriel i brug.

Gennem en del år har A/S Boy transportmateriel forhandlet de kendte WYTA påhængsvogne og for nylig har firmaet overtaget eneforhandlingen af den kendte engelske MATLING gaffeltruck, til hvis prisbillige og enkle konstruktion man stiller store forventninger.

Skønt, som nævnt, de fleste transportopgaver er specialopgaver, er der dog i tidens løb fremstillet en del standardtyper som for eksempel Boy båretransportvogne for hospitaler, Boy lagervogne og Boy platformsvogne, Boy løfteplaf-



BOY 24-hjulet blokvogn 5x8 m² blokvogn til Nakskov skibsværft passerer Guldborgbroen



SKANDINAVISK GUMMIKA KOMPAGNI København V.

Autoriserede Gummika-Stationer over hele Landet

L. K. I.
Mikkelsen

Tlf. Palæ 2156
V. Farimagsgade 17



K. Ølund Larsen

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

Fiskeri - Jagt - Sport

Holbæk

Osvold Thoudal

Blikkenslagermester
Sanitet - Centralvarme
Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Nørreled 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 . Ahlgade 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 . Markedsplassen 3 . Tlf. 116

Helmer Jensen

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Nørrevang 11

N. P. Rolsted's Sønner

Cykler & Barnevogne

Holbæk . Smedelundsgade 22
Tlf. 185

P. J. Weinreich & Søn

Malermestre
Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Kalundborgvej 8 . Tlf. 1830

J. L. Nielsen

Karetmager
Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Ahlgade 17 . Tlf. 869

Blikkenslagernes A/S

v/ H. Olsen
Aut. Gas- og Vandmester
Sanitet - Centralvarme

Holbæk . Værksted: Munkholmsvej 19
Tlf. 1963x Privat: Tlf. 1639

Johs. Larsen

Bager og Konditor
Leverandør til DSB

Holbæk . Nygade 15 . Tlf. 1263

Sjælland

Sv. Aa. Nielsen

Brolægger & Entreprenør
Aut. Kloakmester
Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Riffelhavevej 19 . Tlf. 1424



M. JESPERSEN

Aut. Skorstenfejermester

Holbæk . Rosen 6 . Tlf. 669

A. Chr. Pedersen

Tømrermester
Udf. Arbejder for Odsherreds Jb.

Holbæk . Stenhusvej 7 . Tlf. 344

Chr. V. Jørgensen

Murermester & Entreprenør
Udfører Arbejder for D.S.B.

Ugerløse . Tlf. Ugerløse 150

Chr. Petersen

Blikkenslagermester
Sanitet, Blikkenslagerarb., Centralvarme
Udfører Arbejder for D.S.B.

Hvalsø . Jernbanevej 8 . Tlf. 53

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

Konfekturforretningen

E. Jensen
Chocolade . Konfektur . Is
Gaveæsker

Roskilde . Sct. Olsegade 8 . Tlf. 3129

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 Privath.

Køge . Torvet 15 . Tlf. 1301

Det er Kvalitetsbrød fra

Thers Bageri

man forlanger.

Leverandør til DSB

Korsør . Algade 39 . Tlf. 86

Fyn

Axel Justesens Bageri

Altid friskbagt Brød og Kager
Spec.: Lækre Fødselsdagskringler
Leverandør til DSB

Nyborg . Adelgade 9 . Tlf. 133

Odense Støvsuger Central

Brugte Støvsugere sælges
kontant eller Rate.
Reparationer af enhver Art udf.

Odense . Vindegade 13 . Tlf. 6478

Aksel Lykke Jørgensen

Landsretssagfører
Frits Steffensens Eftf.

Odense . Vestergade 62
Tlf. 1428

Ove Johansen

Slagterforretning

Odense . Sdr. Boulevard 49 . Tlf. 6417

Sofus Hansen

Aut. Skorstenfejermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Skaarup . Tlf. 47

Aksel Jørgensen

Tømrermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Ringe - Odensevej
Tlf. 489

Viggo Poulsen

Tømrermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Ringe . Svendborgvej 44
Tlf. 346

Ringe Andels Elektricitetsværk

Udfører Arbejder for DSB
og Postvæsenet
Ringe . Tlf. 109

Sv. Kern Hansen

Glarimester
Udfører Arbejder for DSB
Svendborg - Korsgade 2
Tlf. 290

Allerslev Skræderforretning

Johs. Jensen — Tlf. Enghave 28
Lev. til Næ-Præstø-Mern Jb. og
Rigspolitiet.
Alt i Dame- og Herreskræderi.

me, B o y spandevogne, B o y syreballontipper, specialvogne for transport af brand- eller benzinslanger o. l., og mange, mange andre modeller, og de kan leveres fra lager, og det samme gælder tilbehør og reservedele af forskellig art.

Da det nuværende fabrikskompleks var færdigt i 1952, kunne en længe tiltrængt udvidelse endelig finde sted og de gamle lokaler på Amerikavej forlades. I det store fabrikskompleks Buddinge Hovedgade 80 findes, foruden værkstederne, moderne kontor- og administrationslokaler samt

ingeniørkontor og tegnestuer. A/S B o y transportmateriel har haft jævn fremgang siden grundlæggelsen og beskæftiger i dag en medarbejderstab på 35 personer.

Som hovedindtryk af A/S B o y transportmateriel bevarer man erindringen om et ungt og dygtigt firma, som man, ikke mindst efter at have gjort sig bekendt med firmaets løsning af hidtil betroede opgaver, med tryghed og tillid kan betro sine opgaver af transportmæssig materiel karakter — de kan ikke komme i bedre hænder.
J. N.

iron oxides and silicium oxides. The iron oxides saponifies weakly with the vehicle of the paint and thus contribute towards further strenghtening the film.

The paint eventually forms a leathery, water-tight film which effectively protects the iron against any outside action.

The pigment and vehicle thus combine into a cohesive and united whole, with the result that the paint will neither crack nor peel. The film contracts and expands with the coated metal and will retain its continuity until worn away through the action of weathering.

The crystal framework referred to in the foregoing is so spacious that it can absorb and give off water without change of volume. If the metal on which the paint is applied is moist, the Tufa will absorb the water from the underside and give it off at the upper surface as soon as the degree of moisture in the atmosphere is favourable. This property of the TUFOELIN paint makes it at very reliable rust-preventive even under exacting conditions.

Whether the TUFOELIN paint is made of paste with thinning or hardening oils, or these oils are contained in the ready-made paint supplied by the factory, you may be sure to have a reliable, anti-corrosive and wear-resistant paint whose life, assuming correct and proper application, will depend only on the thickness of the film. If the paint is to be employed under particularly severe conditions, or in places where it is known beforehand to be exposed to particularly heavy wear from sand-drift or the like, several coats of TUFOELIN finishing paint will ensure a lasting job.

To ensure the longest possible life of the coat of TUFOELIN paint it is, furthermore, essential that the surface on which it is applied is clean and free from rust, grease or the like.

Teknical information regarding

TUFOELIN

anti-corrosive paint

In the following is given some particulars concerning the properties of the TUFOELIN paint.

The special type of Tufa employed in the manufacture of TUFOELIN paint has a high ammonia-value, that is, a high ion substitution power.

The Tufa consists of the following compounds:

Silica	SiO ₂
Aluminium oxide	Al ₂ O ₃
Iron oxide	Fe ₂ O ₃
Calcium oxide	CaO
Magnium oxide	MgO
Other components are alkalis.	

The lavic mineral occurs in eruptive veins in the Faroe Islands and elsewhere where the Tufa has been exposed to particularly severe pressures and afterwards to the effects of erosion. The Tufa employed has to go through several manufacturing processes besides being ground to a fineness of 20 my. The Tufa in its final condition has properties which makes it exceedingly well suited as a pigment in anticorrosive paint.

The Tufa consists of an active and a neutral part.

The active part consists of a specially

formed crystal framework containing loosely attached calcium and sodium ions. Under the influence of the carbon dioxide and moisture contained in the atmosphere these ions are easily replaced by hydrogen ions, whereby small amounts of alkalis are formed.

It is well-known fact that iron will not rust if the ambient air perfectly dry, since moisture is an essential factor in the process.

It is also a well-known fact that iron will only rust if exposed to the action of an acid, and that it is not attacked by a weak base. The carbon dioxide in the air in conjunction with condensate and rain water form an acid solution which will attack iron.

When our specially processed Tufa is mixed in the paint employed as a coat for iron plates, the hydrogen ions in rain and condensate water will be replaced by the Tufa, and any moisture which may penetrate through the paint to enter the space between the paint film and the iron will therefore have a slightly basic reaction and thus not give rise to the formation of rust.

The neutral part of the Tufa consists of

S



- den bedste gas
på det bedste anlæg.

1/5 NORDISK FLASKEGAS
ESBJERG TLF. 3515

AGRICOLD

Dansk Landbrugs Fryse- og Kølehus
Esbjerg

Esbjerg Eksportslagteri

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

Kolonial - Vin - Delikatesse

Chr. Søndergaard

Aarhus . De Mezasvej 28 . Tlf. 2 2975

hvor de bedste Tilbud kommer
først.

Nicolin Hansen

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

Aarhus - Odensegade 15 - Tlf. 34054

Tage Trabjerg

Maskinfabrik - Tandhjulfabrik

Aarhus - Finlandsgade 31 - Tlf. 32785

Blomsterforretningen

Ydes Eftf. J. Clausen

Blomster - Kranse - Dekorationer
Banegaards Plads 5

Aarhus . Tlf. 21039

Haandværkerforeningens

Restaurant og Selskabslokaler
anbefales. — Kaj Hansen.

Aarhus . Klostergade - Paradisgade
Tlf. 20233 - 29255

Vor Leverandør i

Cigarer - Cigaretter - Tobak

Vine og Spirituosa
A. BOJESSEN

Aarhus . Nørregade 33 . Tlf. 25667

Bageriet

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

Viborgvejens

Herre- og Damesalon

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

Gunnar 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

F. Storgaard

Aarhus . Skolebakken 7
Telf. 35722 - 35848
Plisse - Hulsøm - Stofknapper
Knaphuller - Applikation o. Kjølebroderi

Smyk Deres Hjem med haand-
vævede Stoffer fra

Jydsk Haandvæv

v. Kristine Hjorth
Aarhus . Vestergade 19 . Tlf. 22164

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalløjter - 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 Kjøle syet i

»Lady« Kjølesalon

Aarhus, Borggade 16'
Tlf. 34132

Fabrik for Maaleinstrumenter

TERMA ½

Aarhus - Danmark

Weisgaard Nielsen

Slagterforretning
l. 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 hurtigt og gratis
Aarhus . Amaliegade 5 . Tlf. 33111 - 33295

Vaskerianlæg

til Ejendomskomplekser
Alt i Husholdningsmaskiner
Indhent Tilbud . Mary A. Jensen
Aarhus . Hallssti 31 . Tlf. 22810

M

Gælder det Ure eller Optik saa:

Knud Sørensen
URE - OPTIK / REPARATION
TELF. 1267

der tilfredstiller Deres Ønsker.
Konto aabnes gerne.

Aarhus . Vestergade 15 . Tlf. 21267

Damefrisørsalonen

v/ A. Grünert
Alt i moderne Haarpleje
Hj. af Ny Munkegade og Samsøgade
Aarhus . Tlf. 32142

Axel W. Vølcker

Bageri og Konditori
Leverandør tll DSB Personale
Aarhus . Chr. Købesgade 23
Tlf. 22053

Salon »Hollywood«

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

Aarhus . Vestergade 39 . Tlf. 28390

Kolonialforretningen

v/ L. Andersen
Kolonial Konserver Tobak Cigaretter
Aarhus Helgolandsgade 29 Tlf. 33369

E. Strandgaards Turistfart

anbefales.
Tlf. Brabrand 60193

Bertrand Hagelquist

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Aarslev pr. Brabrand
Tlf. Brabrand 60282

Vor Ejendomsmægler er

Mikael Sørensen
Statsexam.

Køb og Salg af Ejendomme, Villaer,
Forretninger og Grunde

Aabyhøj . Ewaldsvej 51 . Tlf. 58985

Bjødstrup Mejeri

Mejeriejer J. Hjortshøj
Fremstiller kun l. Kl.s Produkter
Forlang altid den kendte fine

BJØDSTRUP IS

der er meget velsmagende!

Rønde

Tlf. Rønde 212

Anders Andersen

Tømrer- og Snedkermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Langaa . Aagade 17 . Tlf. 41



Grindsted.

Trafikkontrollør N. E. Nielsen, Ålborg, er forfremmet til stationsforst. ved Grindsted st., hvor stfst. T. C. L. Bjerregaard, her søgt afsk. på gr. af alder (70 år).

Hurup Thy.

Stationsforst. Marius P. Madsen, Lov, er e. ans. forfremmet til stationsforst. i Hurup, Thy, hvor stfst. A. L. Andersen har søgt afsked på gr. af alder (70 år).

Holsted.

O.trafikassistent H. M. Larsen, Vejen, er forfremmet til stationsforst. ved Holsted st., hvor stfst. A. C. J. Ehlers har søgt afsked på gr. af alder (70 år).

Klarskov.

Stationsmst. A. P. P. J. R. Petersen, Flakkebjerg, er forfremmet til stmst. i Klarskov, hvor stmst. K. Mathiesen er død (67 år).

Skalborg.

Stationsmst. J. C. Larsen, Over Tand-slet, er forfremmet til stationsmst. ved Skalborg st., hvor stmst. S. S. F. Nielsen har søgt afsked på gr. af alder (66 år).

Hvam.

Stationsmst. C. J. Hansen, Risskov, er forflyttet til Hvam st. i anledning af, at Risskov st. fremtidig skal betjenes af bil-letsælger. Fra Hvam st. er stmst. S. E. Poulsen e.ans. flyttet til Blåhøj.

Ragebøl.

Trafikeksp. F. H. Mortensen, Virum, er forfremmet til stationsmst. i Ragebøl,

hvor stmst. A. J. Ploug e. ans. er flyttet til Ejstrup st.

Uggeluse.

Trafikeksp. A. C. C. Dalby, Hamme-rum, er forfremmet til stationsmst. i Ug-geluse, hvor stmst. H. Alexandersen e. ans. er flyttet til Lystrup st.

Svejbæk.

Trafikekspedient H. C. V. Nielsen, Sla-gelse, er forfremmet til stationsmst. i Svej-bæk, hvor stmst. L. Laugesen har søgt af-sked på gr. af alder (66 år).

Over-Tandslet.

Trafikekspedient H. C. A. Pedersen, Ordrup, er forfremmet til stationsmester i Over-Tandslet, hvor stmst. J. C. Larsen e. ans. er flyttet til Skalborg.

Dødsfald.

Pens togtører N. Christiansen, Struer, 92 år.

Pens. stationsforst. O. R. Tranberg, Bal-lerup, 84 år.

Pens. ledvogter Chresten Christensen, Brørup, 83 år.

Pens baneformand A. Bertelsen, Ring-sted, 82 år.

Pens. baneformand H. P. Hansen, Svendborg.

Pens. stationsforst. G. F. Jørgensen, Ri-be, 71 år.

Pens. togbetjent H. Fr. Kundal, Svend-borg.

Togfører J. P. S. Fredberg, Viborg, 66 år.

Lokofører C. V. Barnholdt Petersen, Helsingør, 65 år.

Pens. overportør C. S. Andersen, Her-ning, 61 år.

Togfører K. E. Jessen, Fredericia, 59 år.

Stationsforst. L. E. Nielsen, Havdrup, 55 år.

Banearbejder N. T. Larsen, Tåstrup, 27 år.

FRA FORENINGSLIVET



Statsbanepersonalets Andelsboligforening

har planlagt et større bygeri i nærheden af Vanløse station.

Som grund er udset et større areal, Dansk Esso ejer på højrrnet af Eskjærsvvej og Katrinedalsvej. Her er det hensigten at bygge en ejendom i tre etager. Huset er kalkuleret til 1½ mill. kr., og i tilknytning til det skal der indrettes forskellige fællesanlæg, bl. a. garager, maskinvaskeri og hobbyrum. En ældre villa, der ligger på grunden, skal rives ned og erstattes med en servicestation. »Arbejderbo« er forretningsfører for bygeriet, og huset er tegnet af afdelingsarkitekt i DSB Einar Bording i samarbejde med arkitekt O. V. Brøbech. Netop i disse dage er der indsendt an-søgning om statslån til boligministeriet.

DJI's mesterskabsskydning.

Danske Jernbaners Idrætsforbund har afviklet sine mesterskabsskydninger i Fre-dericia. Der opnåedes ved mesterskabs-skydningerne mange smukke resultater, og i det hele taget fik arrangementet et helt igennem velykket forløb.

I mesterskabsklassen sikrede sidste års vinder, E. G. Sørensen, Århus, sig atter mesterskabet med 276 points, og hermed sikrede han sig den udsatte pokal for anden gang.

Mesterskabet i klasse B. 2 vandtes af Verner Aa, Fredericia, med 284 points.

Veteranernes mesterskab vandtes denne gang af J. P. Jørgensen, Lunderskov.

I hovedskydningen for mesterklassen, kl. A., blev resultatet, at E. G. Sørensen, Århus sejrede med 138 points. En sup-plerende A. klasse vandtes af K. Over-gaard, Århus, med 136 points.

I hovedskydningens klasse B. blev re-sultatet, at V. Wedel, København, opnåede 140 points, og samme pointstal fik Ver-ner Aa, Fredericia, med G. Hylander, Fredericia, på tredjepladsen med 139 po-ints.

Veteranernes hovedskydning vandtes af J. P. Jørgensen, Lunderskov.

Auto-Duco Lakereri

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

Arnold Hansen

Tømrer- og Snedkermester
Udfører Arbejder 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

Holdmesterskabet vandtes af Fredericia med 810 points, og foruden en faneplade fik hver af skytterne overrakt en sølvplakette.

Til den bedste skytte i skydning mod norsk 20-delt skive havde Jernbanernes Sportsklub i Fredericia udsat et smukt sølvfad, og det blev vundet af Friis Nielsen, Lunderskov.

Efter skydningen holdtes der præmieuddelingsfest på Hyby Lund, og inden de mange skytter fra alle egne af landet forlod Fredericia, ønskede de hinanden på gensyn i Fredericia til næste mester-skabestævne.

Centralværkstedets orkester

i Århus har haft en livlig sommer med flere udenbys rejser og et lærerigt besøg af et holandsk orkester fra Utrecht, sluttede sæsonen med en koncert på sanatoriet i Silkeborg.

Koncerten er kommet i stand gennem overlæge Hagn-Meincke, der havde erfaring, at en patient på sanatoriet, en arbejdsmand fra centralværkstedet i Århus, gerne ville høre orkestret.

Overlægen sørgede for, at patientforeningen inviterede orkestret, og koncerten blev medvirkende til at kaste ekstra glans over sanatoriets 50 års jubilæum, der fejredes denne søndag.

Orkestret gav Tappenstreg gennem Viby i anledning af børnedyrskuet der, og har været i Lemvig til by- og havnefest. Videre har orkestret besøgt Vejle, Skanderborg og Struer. Alle steder har det medvirket til velgørende arrangementer.



Sorteper.

Der var engang en Tf.-vogn, der manglede en støtte. Fra den station, hvor vognen skulle bruges, blev der sat en eftersøgning i gang i form af en skrivelse, der skulle gå baglæns fra station til station, der havde naft vognen. Alle steder blev der svaret: Vognen indgik fra X-by. Støtten manglede ved ankomsten.

Sagen blev efterhånden temmelig stor

og ensformig og nåede tilsidst til Fladkøbing, og her skrev stationsforstanderen det samme, for hans station blev passet godt, og der foregik ingen grove uregelmæssigheder der. Skrivelsen blev for en ordens skyld læst op for stationens gamle portør, hvis særpræg var en knippelgod hukommelse og et godt lune.

— Nej, sagde han, den går ikke, forstander, det var vist os, der blev Sorteper, for vognen var lige udgået fra værksted splinterny, da vi havde den!

Stationsforstanderen lo og gav så sagen en lidt anden behandling.

N.

350 km i timen.

Ingeniør Magnus Jydeland, København, har fremsat en tilsyneladende fantastisk plan:

Hjørring—Hamburg, 350 kilometer i timen — Hjørring som Nordens trafikcentrum vil muliggøres ved at bygge en betonmur med to vejbaner langs Jyllands vestkyst. En overbygning af jernbeton vil være i stand til at bære jernbanevogne, bygget for passagertrafik, til en hastighed af ca. 350 kilometer i timen. Oven over jernbetonkonstruktionerne udbygges vindkraftanlæg. Det vil være muligt at tilvejebringe en produktionskapacitet på højde med fire Skærbækværker, når man fra Løkken til grænsen benytter 100 kw. maskiner.

Tusinder af hektar land vil indvindes ved Limfjorden og ved Vadehavet. Limfjorden bør have sluse såvel mod øst som vest. En dæmning fra et sted syd for Fanø med Mandø og Mandø med Rømø og Rømø med Sild. Betonbanen vil indtjene sig selv ved hjælp af vinden. Luftbanen vil blive DSB's bedste aktiv. Femten store opgaver vil løses i en samlet plan.

Erhvervsmulighederne i Hjørring, Vendsyssel og det øvrige Jylland vil blive fantastiske. Vindkraftmaskinerne kører lige ind på banen og til transformere. Strømmen sendes ud over Danmark til vandopvarmning, fjernvarme osv. Redningsvæsenet omlægges. Kysten belyses.

Dette er i korthed projektet.



Hvor var den så?

I fælles ld. nr. 75 blev der efterlyst en kuffert, der blev nærmere beskrevet, og til slut hed det, at kufferten tilhørte en rejsende til Amerika med direkte skib samme aften.

Det var jo som begyndelsen til en spændende novelle. Slutningen fik vi ikke, og har jo heller ikke krav på, men mon der ikke findes mange rundt omkring på stationerne, der kunne lide at vide, hvordan det endte?

G.

I korthed.

— Hr. stationsforstander, hvornår går toget?

— Hvor skal De hen?

— På W.C.

Som de snakker —

— Har du set Ebbe's tegning i Jernbane-Tidende for 1. oktober?

— Ja, den er da god nok.

— Ja, men det er da ikke pænt af ham at anbringe Jernbane-Tidende ved siden af den væltede papirkurv!

Som de skriver

om Assensbanen:

Vi tog ud med MF-eren, som vi kender så godt. Altfor godt. Den har ikke noget godt ry på sig. Den er kort og stiv i koderne. Den ser latterlig ud, når man får øje på den i ensom fremtoning i landskabet. Et lysthus på hjul. Den rokker og støder og hopper hen over skinnerne i ivrigt tempo.

På frierfodder.

Den ældre stationsforstander så en sen lørdag aften en af sine stationsarbejdere, der var på vej over sporene med en tændt håndsignallygte, og da der ikke kunne være noget jernbanemæssigt at foretage sig på det tidspunkt, spørger stationsforstanderen:

— Hvor skal De hen med den lygte?

— Jeg skal ud at fri.

— Så er det vel ikke nødvendigt at have lygte med? Det brugte vi ikke i min ungdom.

— Nej, det kan man se på forstanderens frue!

— og så var der

ham, der ville løse Storebælts problemerne ved at bugserer Langeland op imellem Korsør og Nyborg.

AABENRAA KAROSSERIFABRIK

Peter Petersen



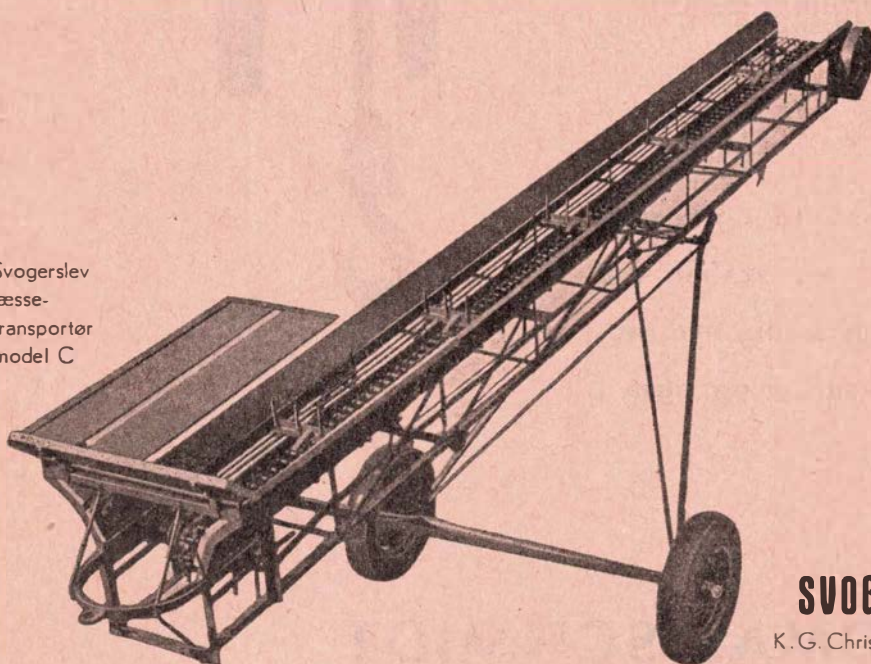
Fremstiller

Karosserier i Letmetal

Svogerslev

TRANSPORTØRER OG TRANSPORTANLÆG

Svogerslev
læse-
transportør
model C

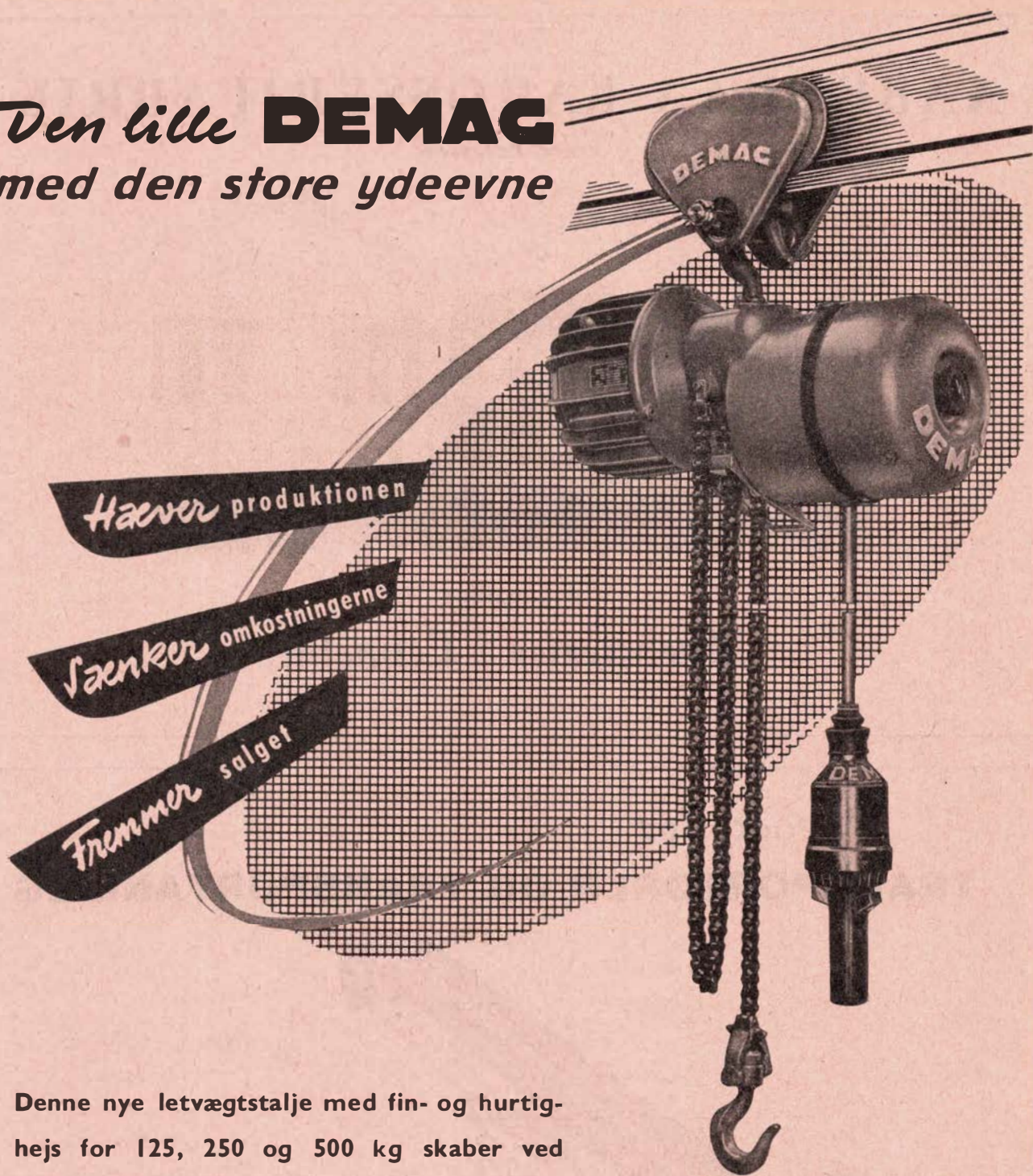


SVOGERSLEV TRANSPORTØRER
og TRANSPORTANLÆG
leveres i alle størrelser og til alle
formål, såvel transportable
som stationære.
Indhent tilbud uden forbindende.
Leverandør til DSB

SVOGERSLEV MASKINFABRIK

K. G. Christiansen ✻ pr. Roskilde ✻ Tlf. Svogerslev 36

Den lille **DEMAG**
med den store ydeevne



Denne nye letvægtstalje med fin- og hurtighejs for 125, 250 og 500 kg skaber ved laveste anskaffelsespris fuldstændig nye muligheder for transportrationalisering også i Deres virksomhed!

THOMAS SCHMIDT

København V. . Jernbanegade 7 . Telefon: Palæ *8326