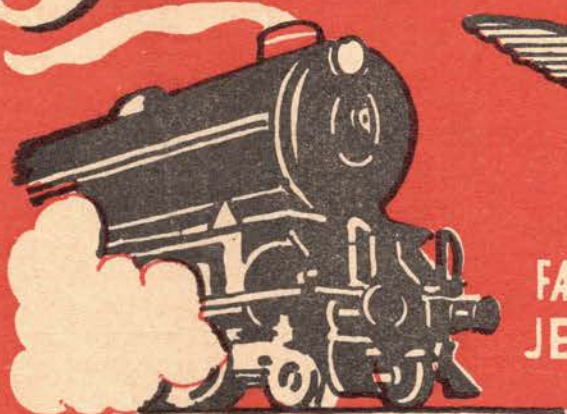


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

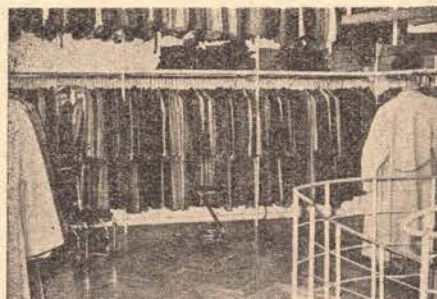


TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

Vi åbner gerne kanta for DSB-personalet



uanset hvor i landet De bor



* *Stjerne* MAGASINET %
*
* RÅDHUSPLADSEN 1-3-5, ÅRHUS
* TELEFON 23611

DAME- HERRE- OG BØRNEKONFEKTION

Aarhus

Boye
RASMUSSEN

Sølv- og
Guld-
smed

Leverandør til DSB
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 26191

M

Nicolin Hansen

Aut. Gas- og Vandmester
Vand - Gas - Varme - Sanitet
Aarhus - Odensegade 15 - Tlf. 30454

Tage Trabjerg

Maskinfabrik - Tandhjulsfabrik
Aarhus - Finlandsgade 31 - Tlf. 32785

Axel W. Vølcker

Bageri og Konditori
Leverandør tll DSB Personale
Aarhus . Chr. Købkesgade 25
Tlf. 22053

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalfløjter - Hornarbejde
Aarhus . Frederiksgade 23 - Tlf. 28468

AARHUS OG OMEGNS BEGRAVELSESFORRETNING

v. E. Haugaard Jensen
Aarhus . Nørregade 1 . Tlf. 35183

Delikatesser . Alt til koldt Bord
Smaa varme retter . Middag, varm
hver dag kl. 11—13 og 16—17.30

SALAMI

AARHUS . FR. ALLE 142 . TLF. 25853

E. Strandgaards Turistfart

anbefales.
Aarhus . Tlf. 60193

Anders Andersen

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

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

Husk Anna Andersens Eftf.

D. Sørensen
Stort udvalg i frue- og
ungpige hatte. Omforandr. udf.
Horsens, Borgergade 18, Tlf. 1196



Udfører Arbejder for DSB
Hovedgaard . Vestergade . Tlf. 74



v. Knud E. Jensen . Chr. Thygesen
Vestergade 33 . Tlf. 3161
Ophugning af File.
Slibning af alt Skæreværktøj
Udfører Arbejder for D.S.B.

Erik Madsen & Søn

Murermestre - Entreprenører
Nybygning - Ombygning - Reparation
Udfører Arbejder for D.S.B.
Vejle - Ndr. Villavej 1 - Tlf. 3425-1488

M. Ottesen & Søn

Blikkenslager, Aut. Vand- og Gasmst.
Centralvarme - Ventilationsanl.
Udfører Arbejder for D.S.B.
Danmarksgade 42, Tlf. 327-1341
Fredericia

Anton Schrøder

Aut. Installatør
Udfører Arbejder for Grindstedbanen
Agerbæk - Tlf. 44

Herning

Lund & Eriksen
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

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



Ejnar Lange

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

Herning Elektro

Boch-Service
Reparationer - Salg - Service
Leverandør til DSB
Herning - Østergade 27 - Tlf. 1520

Ikast Vulkanise- ringsanstalt



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

Kaj Rasmussen

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

M. Dalsgaard

Aut. Installatør u. E. G. O.
og Bjerringbro E/V
Udfører Arbejder for D.S.B.
Bjerringbro . Storegade 8 . Tlf. 113

Bjerringbro Vulkaniseringsanstalt

v. Poul Sørensen
Udfører Arbejder for DSB
Rutebilt.
Bjerringbro - Reberbanen 1 - Tlf. 62

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.
Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement 15 kr. årlig.

Stats- og privatbanepersonale:

6 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af
International Tidsskriftsfederation

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

INDHOLD - AUGUST 1954

DSB ferie-rejsegods befordring.....	Side 194
Månedens emner	« 195
Erindres det	« 197
Det er ikke alle, der ved	« 198
Mens vi venter på tog	« 199
Jernbane-museet	« 201
Måneds-magasinet	« 203
Privatbane nyt.....	« 205
Model jernbane.....	« 206
Forenings-meddelelser	« 208
Ud og ind	« 209
Fra vor telegramhal	« 210

Bolighjørnet

THORVALDSENSVEJ 1
TELEFON EVA 6769



H. C. Ørstedsvej (Linie 3)

Thorvaldsensvej (Linie 29)

Leverandør til Statsfunktionærerne gennem en Aarrække

Altid 100 Møblementer paa Lager

Benyt Dem af vort fordelagtige Kontosystem

DSB ferie-rejsegods befording

Hul i hovedet - skriver Dansk Privatbaneblad

Scenen er en større bystation øst for Storebælt. Klokken er ca. 17,30.

Ind i køen af ferierejsende, der skal have deres bagage afsendt, træder et ungt ægtepar, hvis ansigter lyser af glæde over, at de nu i hele to uger skal nyde feriens glæder.

Ægteparret medbringer en ret stor kuffert og en barnevogn, der er omhyggeligt indpakket i et tæppe for at undgå, at vognens pæne nye lak skal lide overlast under transporten.

Da paret når hen til skranken, fremviser manden to returbilletter til en landstation i Vestjylland, og anmoder om at få sin bagage indskrevet. Vi skal først rejse i morgen tidlig, men mente, at vi hellere måtte indskrive vor bagage i dag, for at være sikker på, at den er fremme, når vi kommer til vort bestemmelsessted, betroede den rejsende manden på den anden side skranken. Vi har nemlig godt 3 km fra stationen til vort bestemmelsessted og skal have bil, så også af den grund kommer vi med bagagen, for at være sikker på, at vi kan få rejsegodset udleveret, når vi kommer til den vestjyske station i morgen.

Jernbanemanden kigger på billetterne, rømmer sig lidt, og siger så i en undskyldende tone, at den rejsende desværre ikke skal regne med at kunne få sit rejsegods, når han kommer til den vestjyske station i morgen.

Ved denne meddelelse farer den for så skikkelige rejsende i flint og udøser en syndflod af skældsord ud over jernbanemanden, der giver ham denne besked.

Det er f til service at byde publikum, men det er måske, fordi det er en privatbane dette her, slutter den vrede mand sin lange nedrakning af banerne og deres specielle måde at betjene sine kunder på.

Da endelig jernbanemanden kan komme til orde, forklarede han den vrede rejsende, at det sandelig ikke er en opfindelse, hverken denne eller nogen anden privatbane er fadder til, men at det er selveste DSB's generaldirektorat, der har dekretet denne sindssyge ordning, som der kunne være nogen begrundelse for, da den blev indført under besættelsen, hvor der måtte laves restriktioner på så mange områder, og hvor enhver var klar over og indforstået med, at vi ikke selv var herre i vort eget land. Nu ni år efter denne periodes ophør, burde den slags horrible restriktioner selvfølgelig forlængst være likvideret.

Den vrede mand fortsætter endnu en tid sin afbrudte ordstrøm med at forklare, at det sgu ikke er underligt, at der ikke er noget at køre med, og at der er store underskud ved banedriften, når de drives på den måde, at rejsegods, der indleveres til afsendelse kl. 17,30 den ene dag, skal stå på denne afsendelsesstation til næste dag kl. 17,15, altså næsten et helt døgn, før det behager DSB at befordre godset.

Manden ved ekspeditionen, der mange gange daglig må høre på de selvsamme forbandelser over manglende service overfor det publikum, der endnu søger banerne, kan selvfølgelig ikke finde nogen fornuf-

tig begrundelse for disse restriktioners fortsatte beståen i den tid, hvor der virkelig var anledning til at vise en smule service overfor det publikum, der endnu er tilbage, trods biler og andre konkurrenter. For at overbevise den vrede rejsende om, hvor ansvaret for rejsegodsets langsommelige befording skal placeres, viser jernbanemanden den rejsende hen til plakattavlen og peger på den famøse plakat, der hvert år, når der kan ventes lidt flere rejsende, end i den øvrige del af året, ligesom trækfuglene melder sig efter vinterens fravær.

Vor vrede rejsende studerer plakaten, der hænger på tavlen og fremkalder minder om en tid, vi alle, måske lige undtaget de vise mænd i DSB's ledelse, der med en næsten minutøs nøjagtighed udsender denne plakat hvert år på det tidspunkt, hvor den kan fremkalde mest skade for banernes i forvejen ikke altfor gode renommé, og på den tid, hvor den er til den største gene for det rejsende publikum, som ikke kan begribe, at det skal være nødvendigt at rejsegodsbefordringen skal tage to døgn for at nå fra den ene landsdel til den anden i et så lille land.

Men sådan er altså forholdet i anno 1954.

Man kommer uvilkårligt til at tænke på farcen »Eggerød bank« eller på Finn Søeborgs bog »Sådan er der så meget«, hvor man netop lobhudler det overhåndtagende kontorjusseri, der præger altfor store dele af de områder, hvor det offentlige regerer, ude af kontakt med moderne forretningsgang og fremmed overfor begrebet publikumsservice. —s.

Månedens emner...

Døden paa landevejene

På Danmarks landeveje bliver hver eneste dag 2—3 mennesker dræbt og ca. 30 lemlæstet. Er dette foruroligende? Eller kan man bare sige som så: Det må de selv om, det bliver deres egen sag? Eller slå sig til tåls med, at det er den pris, det koster at kunne flintre af sted som gale på alle mulige arter af motorkøretøjer?

Det er en meget alvorlig sag, der angår os alle. Ikke alene fordi vi alle er tvungne til at færdes på landeveje og gader og derfor også alle udsat for at blive ofre for trafikken, men også af mange andre årsager. De tilskadekomne belaster vore hospitaler, så andre syge ofte må vente i måneder på nødvendige indlæggelser, og ulykkerne følges oftest af sorg og anden elendighed. Børn dræbes eller lemlæstes, så de må henleve resten af deres liv som krøblinge, forældre og forsørgere dræbes eller invalideres, så børnene bliver henvist til offentlig forsorg, og unge mennesker, som forældre og samfund har kostet uddannelse på, slæes ud, inden de når at gøre nytte. Og alt sammen koster det både det offentlige og de enkelte en mængde penge.

Det er forhold, der angår os alle. Og det er værre end krige, epidemier, oversvømmelser eller andre ulykker, om ikke i den øjeblikkelige virkning så dog i det lange løb. Alle andre katastrofer, som rammer menneskene, får ende før eller senere, men der er ikke udsigt til andet, end at trafikulykkerne vil stige i antal og voldsomhed i al fremtid.

Der kan jo ikke være tvivl om, at trafikulykkerne væsentligst skyldes det stigende antal motorkøretøjer af alle slags, som overflyder vore veje og gader. Menneskene har i disse køretøjer fået transportmidler og legetøj i hænde, som de åbenbart ikke er modne nok til at bruge med fornuft. Vi har ikke holdt trit med udviklingen af mekanikken, men er som børn, der har fået et vidunderligt legetøj, de endnu er for små til at bruge rig-

tigt. Og da anskaffelsen og brugen af motorkøretøjer er så forholdsvis billig, at snart sagt enhver kan tillade sig noget i den retning: bil, motorcykel eller knallert, ikke mindst fordi de offentlige transportmidler har så høje takster, overfyldes vejene, og ulykkerne sker. Den frie hastighed har vel sin del af skylden for ulykkerne. Køretøjerne kan køre hurtigere, end vejene er beregnet til og navnlig meget hurtigere, end mennesker kan, uden at det jævnlige går galt.

Til dato er der ikke gjort noget betydningfuldt for at øge færdselssikkerheden. At udbygge vejene til autobaner, som der tales så meget om, vil sikkert ikke hjælpe stort, det vil bare have til følge, at hastigheden sættes op, og så er vi lige vidt eller måske endda dårligere stillet. Ja, for at begrænse ulykkerne ville så dårlige veje, at de ikke tillod hurtig kørsel, muligvis være det bedste.

Det mest interessante, der hidtil har været fremme, for at forøge sikkerheden på landevejene, og formodentlig også det mest effektive, hvis det gennemføres, er, at transportministeren for vesttyskland, hvor der på landevejene dagligt dræbes 30 og lemlæstes 800 mennesker, vil gennemføre forbud mod transport af svært gods som kul, jern, cement, jord, sten og tømmer med lastbil over større afstande end 50 km, desuden en kraftig forøgelse af motorskatten på lastbiler og en afgift på 7 pfenning pr. liter dieselolie. De ni forbundsstater har givet ministeren ubetinget støtte i sagen, ikke alene fordi man derved håber at kunne reducere færdselsulykkernes antal, men også fordi man finder det meningsløst, at vejene overbelastes, så det er livsfarligt, samtidig med at jernbanerne giver 40 mill. mark i underskud om måneden. Aros.

Storebælt

Den svenske bilfærge på Storebælt — man må vel kalde den svensk, da den sejler under svensk flag — kan glæde sig

over at være nogenlunde fuldt besat med biler på næsten alle ture de fleste ugedage, og den indtjener sikkert store penge. Penge, som ville være gået i skatteydernes lommer — eller rettere, som skatteyderne ville have kunnet spare, hvis ikke dagspressen så stærkt havde anbefalet bilfolkene at benytte den fremmede færge i stedet for Statsbanernes.

Det synes endda at gå så godt, at man overvejer at foretage lignende aftapninger af statens indtægter på andre overfarter.

Samtidig har dog Statsbanernes færger på Storebælt haft så mange biler til overførsel som ingensinde tidligere, så man kan regne med, at forøgelsen af overførslerne er større, end det antal »Betula« overfører.

Da Statsbanefærgerne imidlertid gør flere overfarter end tidligere, kunne de sikkert uden ulempe for nogen også have overført de biler, som »Betula« beforderer. o.

Er dødmandsordningen pålidelig

Foranlediget af, at en sporvognsstyrer i Århus for en tid siden faldt død om på førerpladsen, og sporvognen — heldigvis tom — i stigende fart fortsatte, indtil den væltede i et sving, må det være tilladt at stille spørgsmålet: Er dødmandsordningen på vore eenmandsbetjente loko og motorvogne absolut pålidelig? Og er de folk, der betjener disse køretøjer til stadighed tilstrækkeligt helbredskontrollerede til at man med rimelig sikkerhed kan gå ud fra, at der ikke sker dem noget tilsvarende som vognstyreren i Århus?


Denne vognstyrer lod man køre til trods for, at man vidste, han havde et svagt hjerte. Noget tilsvarende gør man selvfølgelig ikke ved jernbanerne. Men er det sikkert, at man altid selv ved, om man har svagt hjerte, eller at »man« ved, om den eller den førers hjerte er mindre godt? P.

Dødmandsordningen på banernes eenmandsbetjente køretøjer er sikkert så pålidelig, som slikt kan være, når det skal være udholdeligt for førerne. De pågældende førere bliver lægeundersøgt en gang hvert femte år, og derigennem sik-

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



DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN



Til **JYLLAND**
over
HUNDESTED — GRENAÅ

Tog fra København:

Hverdage: 6,19 - 8,19 - 15,19 - 17,19
Søndage: 6,19 - 7,59 - 15,19

rer man sig, at de ikke lider af hjertesvagthed eller andet, som kan fremkalde pludselig bevidstløshed. Om denne undersøgelse er tilstrækkelig, eller den burde finde sted med kortere mellemrum, muligvis med forskellig hyppighed for de forskellige aldersklasser, kan der måske være delte meninger om, men sagkundskaben har vel sagt god for det, som det er.

Hvad er meningen?

1. distrikt har udsendt et cirkulære til lokopersonalet Gb. og Hgl., hvori der instrueres i bremseprøver m. m. Cirkulæret slutter:

»Lokopersonalet anmodes om at søge kørerne gennemført rettidigt og undgå standsninger for evt. stopsignaler«.

Forhåbentlig har man samtidig underrettet stationerne, så de ikke fortsat regner med, at togene standser for stop.

SOS.

Gode tider . Husmænd og tjenestemænd

Vi har i tidens løb hørt og læst så meget om fattige og betrængte husmænd, at de fleste af os efterhånden har fået den opfattelse, at husmændene er, om ikke netop fattige, så dog, at de hører til de økonomisk dårligere stillede samfundsborgere. Denne opfattelse bør åbenbart revideres.

I Jyllands Posten for 5. juli finder vi et længere indlæg fra en husmand, der stærkt kritiserer bilfordelingsnævnet, som tildeler biler til normal pris til læger, dyrlæger, grosserer, proprietærer og kort sagt alle særligt velstillede, mens andre som almindelige købmænd og husmænd må betale deres biler efter dollarpræmieringen d. v. s. ca. 4000 kr. mere. Indlægget slutter:

»— Nogle vil nok sige, at husmænd o. lign. ikke har brug for bil. Men har de nu ikke det? Der findes masser af familier inden for landbruget, som selv passer bedriften, og som i årevis ikke har haft frihed udover de timer, der er mellem fodringen om formiddagen, til der

skal fodres og malkes igen inden aften. Skal de nå at komme med til noget som helst, har de ikke tid til at stå og vente på en rutebil. Er der nogen, som har brug for egen vogn, er det sådanne mennesker. Det er i hvert fald mod al sund fornuft, at sådanne mennesker skal betale ekstrapremie for at få en bil«.

Der er ikke tale om, hvorvidt man har råd til bil, det betragtes som en selvfølge, at også husmændene har det. Det er kun et krav om, at kunne få den til samme pris som proprietærerne.

Man sammenligner uvilkårligt med tjenestemændene. For dem er det ligegyldigt med dollarpræmieringen, der er alligevel så godt som ingen blandt dem, som har råd til at holde bil, selv ikke de alderhøjstlønnede, med mindre de har en vogn i embeds medfør.

O. P.

Overskæringerne

Den 24. juli kørte en personbil mod et tog ved jernbaneoverskæringen på Nordre Strandvej i Risskov ved Århus. Til trods for at blinklyssignalet blinkede rødt og klokkeringning varslede et kommende tog, kørte bilens fører frem, skønt der ydermere holdt en del køretøjer og ventede ved overskæringen, hvilket burde have vækket den iøvrigt stedkendte bilists opmærksomhed, selv om han ikke har set blinklyset og ikke hørt klokkeringningen. Det vides ikke, om billisten slet ikke har set, hørt eller forstået, at der kunne være fare, eller han har ment, at det nok kunne lade sig gøre at smutte over. Selv døde han et par dage efter på hospital, hans hustru, som var med, blev dræbt på stedet, og en anden kvindelig passager i bilen blev så hårdt medtaget, at hun døde kort efter.

I den anledning skriver Aarhus Stiftstidende:

»Ulykken i aftes i jernbaneoverskæringen på Nordre Strandvej i Risskov medfører, at der rejses nye — stærke — krav til statsbanerne om, at der nu skabes betryggende forhold ved overskæringen. —«

I iveren for at give Statsbanerne skyl-

den for alt ondt, overser man fuldstændig den kendsgerning, at en sådan ulykke ikke lader sig forhindre, når tankeløse personer fører motorkøretøjer. Når bilens fører ikke reagerer for blinklyssignal og klokkeringning og, til trods for at han er kendt med forholdene på stedet, ikke skønner, hvorfor en række køretøjer holder og venter, ville han sikkert heller ikke lade sig stoppe af bomme — man ser, hvor ofte bomme bliver kørt ned — eller andre forhindringer, men mindre disse var så stærke, at de ikke kunne køres i stykker, og i så tilfælde ville aviserne sikkert kræve dem fjernet som livsfarlige.

Det eneste man ikke kræver er, at de vejfarende motorfolk skal se sig for, og dog er dette det simpleste, billigste og eneste fuldstændig sikre middel til at undgå den slags ulykker.

Ser man sig for, sker der nemlig ikke noget. Så simpel og ligetil er sagen. Selv de hurtigste tog kommer ikke så pludseligt, at man ikke kan nå at komme over, hvis man ser efter først. Ved vej- og gadekryds skal man se sig for, naturligvis, og gør man ikke det, er man ansvarlig for, hvad der sker. Men så snart der er tale om en jernbaneoverskæring, giver man banen skylden for alt. Dette er ulogisk, uretfærdigt og dumt. Man burde i stedet for indskærpe de vejfarende, at de har pligt til at se sig for, så ville ulykkerne sikkert blive sjældnere, selv om man sparede en del af de såkaldte sikkerhedsforanstaltninger.

Rejsebureauet Danmark

Kgs. Nytorv 21 . Tlf. Byen 145

København K.

Gør Deres indkøb ———
—— hos vore annoncører

Besøg

BIOGRAFEN I VEMB

Forestilling:

Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Lørdag Kl. 20,15
Fredag Kl. 21, Søndag Kl. 17,15 og 19,15

Ærb.
Chr. Frederiksen

Dagens Middag
2 Retter Mad
og Kaffe

325

Banegaardspåds



Telf. 191

Frisklavet Kaffe
hele Dagen
fra Kl. 6,30

Mindre Selskaber
og Spisninger
modtages

Folmer Stenumgaard

Erindres det...

For 50 år siden . JULI 1904

Alle kongelige og ministerielle ansatte ved Statsbanerne har fået frikort til samtlige jernbanestrækninger.

Driftsbestyrer, justitsråd Flor, der i lang tid har været meget syg og ganske opgivet af lægerne, er nu i rigtig god bedring. Justitsråden varetager nu atter sine forretninger ved den østjællandske jernbane.

På Hedensted holdeplads — mellem Daugård og Løsning — er »natportøren« blevet inddraget, og holdepladsen holdes nu lukket med telegrafens stillet ud af forbindelse — fra kl. 10 aften til kl. 6 morgen. Nærmeste ledvogter betjener stationssignalerne om natten. Ligeledes viser han håndsignal nr. 5 fra sit led for de gennemkørende tog, medens der om natten intet håndsignal vises fra perronen.

Holdepladsen har intet krydsningsspor.

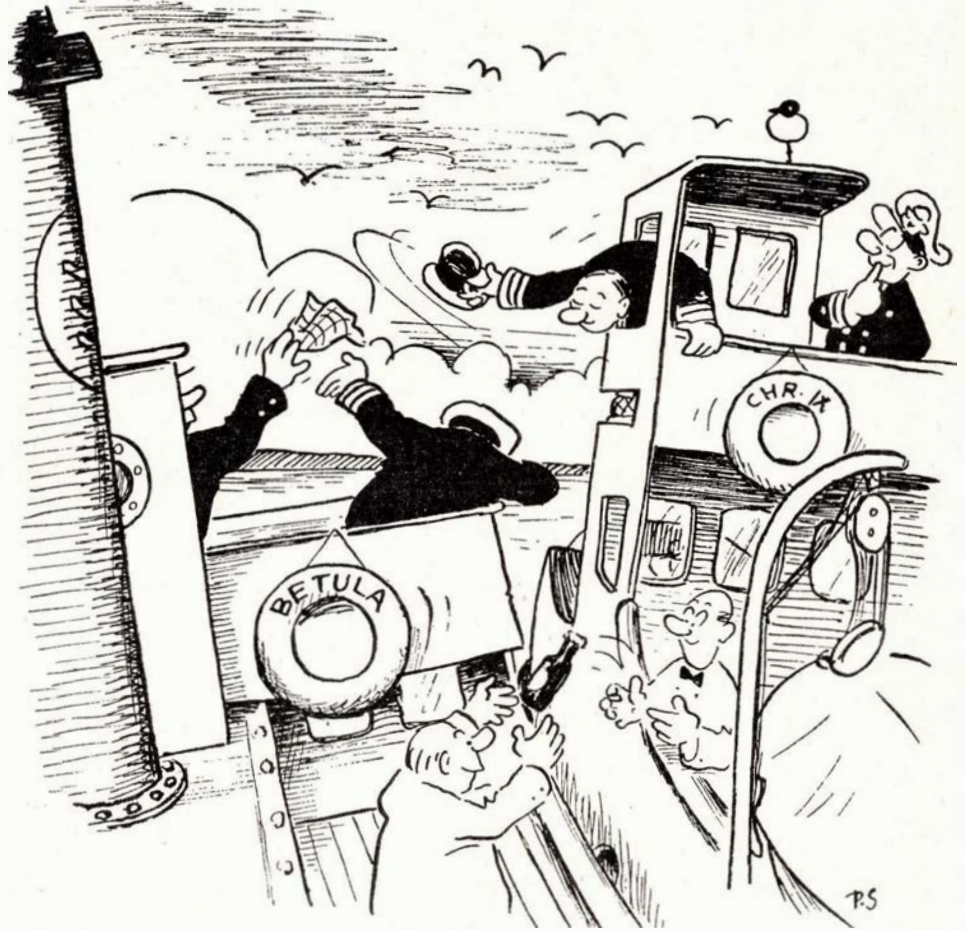
For 50 år siden . AUGUST 1904

Forøgelse af kørehastigheden. — I det jyske distrikt foretages der i denne tid prøvekørsler med et tog sammensat af 5 almindelige truck-personvogne og en salonvogn. Prøven går nærmest ud på at passere kurver og stationspladser med meget stor hastighed, hvorfor særlig agtpågivenhed med hensyn til sporsikring er indskærpet stationerne. På strækningen Århus—Fredericia opnåedes en maksimumsfart af 95 km*t, men da stod der også en støvsky efter toget, som man sjældent ser magen til.

Hensigten med disse forsøg, der vistnok vil blive udstrakte over hele landet, er at konstatere, hvorvidt det er nødvendigt at nedsætte togenes gennemkørselshastighed så betydeligt på visse stationer som nu fastsat ved koreplanen.

Fra Lyngby station er udsendt en liste med anmodning til de ansatte, som til stadighed er henviste til perrontjeneste,

Månedens AKTUELLE



Ifølge dagspressen skælder besætningerne på DSB færgerne og Betula hinanden ud, når Betula overhales. De respektive ledelser dementerer dette.

om på denne at underskrive en opfordring til uniformskommissionen om at virke for indførelse af frakke (med nedfaldende krave) til perrontjeneste og jakke til kontorbrug, dog således at det skulle kunne tillades ansatte, der kun undtagelsesvis foretter perrontjeneste, at benytte jakke til denne tjeneste.

For 25 år siden . JULI 1929

Statsbanerne har hos De forenede Automobilfabrikker i Odense bestilt 12 nye motorvogne til levering i løbet af indeværende finansår.

Bestillingen andrager et beløb af ca. kr. 1.300.000,—.

Århus nye personbanegård blev efter forudgående indvielse taget i brug mandag den 15. ds. fra og med tog 947.

Statsbanerne har nu bestemt sig til at udvide rabatten for dobbeltrejser således, at den hidtidige 60-kmgrænse for de bilige dobbeltbilletter bortfalder.

Da man fra 1. august i fjor forsøgsvis indførte en takstnedsættelse for visse dobbeltrejser, mente man det nødvendigt fo-



MODERNE BRILLER

Aut. forhandler af ZEISS punktal-brilleglas - Omg. levering
Gratis korrekt synsprøve med de mest moderne apparater

PALÆ 7050 * NØRREGADE 53

(Lige ved hjørnet af Nørrevoldgade)

Sønderjylland

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. Raadhugade 15

Tlf. 227

Stenbrud- og Skærvefabrik Nørre Smedeby ½

Vilbæk pr. Kliplev

Tlf. Kliplev 8716

Karl Fr. Schmidt

Blikkenslager og Brøndborer

Udfører Arbejder for D.S.B.

Christiansfeld - Jernbanegade 1 - Tlf. 11

Bløchers Eftf.

Læderhandel

v. Friis Knudsen & Co.

Haderslev, Storegade 6. Tlf. 2009

H. Overbeck

Lys - Kraft - Varme - Radio

Udfører Arbejder for D.S.B.

KOLDING - Jernbanegade 21

Tlf. 3555 fl. Lin.

Møller & Sørensen

Damp- Sav- og Høvleværk

Udfører Arbejder for D.S.B.

Kolding - Clemmingsgad - Telf. 33

reløbig — indtil fornøden erfaring om det trafikale og økonomiske resultat for statsbanerne af nedsættelsen var indvundet — at begrænse nedsættelsen til kun at gælde for afstande indtil 60 km, indenfor hvilken grænse konkurrencen med automobilbefordringen var mest følelig.

Det har nu vist sig, at der gennem nedsættelsen er skabt en så stor nytrafik, at en udvidelse af nedsættelsen skønnes hensigtsmæssigt. Man har derfor overvejet forskellige muligheder for en sådan udvidelse og har nu bestemt sig til helt at slette afstandsbegrænsningen, således at der fra den 1. september d. å. vil kunne rejses på dobbeltbillet til nedsat pris — 25 % nedsættelse — inden for alle afstande på statsbanerne, og således at den eneste begrænsning i de billige dobbeltbillets benyttelse herefter ligger i deres gyldighedsfrist (2 hverdage samt tilsluttende og mellemliggende søn- og helligdage). Der vil således overalt på statsbanerne være adgang til week-end-rejser til nedsat betaling.

På grund af det med udvidelsen forbundne store arbejde med trykningen af billetter m. m. vil udvidelsen først kunne træde i kraft fra 1. september.

For 25 år siden . AUGUST 1929

Professor, lærer i vejbygningsfagene ved polyteknisk læreanstalt A. R. Christensen, fremkommer i bladet »Skatteborgeren« i et par artikler med skarpe angreb på statsbanerne. Professoren karakteriserer statsbanerne som »en stærkt forældet teknisk virksomhed med uhensigtsmæssigt og for en stor del kassabelt materiel«.

Ifølge udtalelser til dagspressen af den fungerende generaldirektør, banechef Flensborg, vil automobilfærger, hvortil bevilling vil blive søgt, såsnart rigsdagen træder sammen, blive projekteret som et motorfartøj med plads til 44 automobiler. Af hensyn til færgens sødygtighed vil den blive 72 meter lang, altså omtrent 6 meter længere end de sidst byggede lillebæltfærger »Dan« og »Fyn«. På øverste dæk, der skal være 47 meter langt, indrettes rygesalon, medens spisesalonen bliver

under hoveddækket. Endvidere indrettes lokaler for chauffører samt værkstedsrum ombord.

Det er ikke alle, der ved ...

- at Skørping st. tog sit nye el-centralapparat i brug d. 3. august,
- at DSB forbereder oprettelse af et nyt rejsebureau på hjørnet af Amagerbrogade og Elbagade i København, ligesom der er truffet aftale om samarbejde med Folkeferie,
- at DSB overtog den hidtil privat drevne busrute Hillerød—Frederikssund—Roskilde d. 1. august,
- at der hver fredag er billetsag på Odense kaserne for soldater, der skal på orlov,
- at hver femte bil, der i juli måned overfortes over Storebælt, var en udenlandsk bil,
- at Århus havnevæsen allerede er i gang med forberedelserne til bygning af en pier ud i havnebassinet, for at skabe et færgelje for den nye Kalundborgfærge med plads til 80 biler. Der skal sejles tre dobbeltture daglig,
- at der nu opsættes kaffeautomater på 55 DSB stationer. Den første er sat op på Vesterport st.,
- at stationsforstander Remfeldt, Køge, på Jernbaneforeningens delegeretmode udtalte, at han håbede på, at de 7. kl. stationsforstanderstillinger ikke var til mere, når lonningskommissionens arbejde er slut,
- at Jernbaneforeningen har vedtaget at forhøje kontingentet til 6 kr. pr. md., og der holdes fremtidig kun delegeretmode hvert tredje år.



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195



Tag til Odsherred

I ODSHERREDSBANENS TOG

Rejs i Odsherred

MED ODSHERREDSBANENS BUSSER

Ring til Holbæk 2080



Det er ikke alle, der ved

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

Holstebro og flere jyske stationer

billigst og hurtigst over

TROLDHEDEBANEN



Prominent selskab

Karoline tog mig altså med på en tur til Hamburg. Hun ville absolut have en udenlandsrejse, selv om den ikke blev i det helt store format, og hun var opsat på at opleve noget. Det var jo første gang, hun trådte på fremmed jord, som hun udtrykte det. Malmø, Helsingborg m. v. regner hun ikke for fremmed. Hun havde på forhånd søgt at gøre mig begribelig, hvor vidunderlig en by, Hamburg er. Paris, Rom, Neapel o. s. v. blev til næsten ingenting i sammenligning. Nå, jeg ville selvfølgelig ikke tage glæden fra hende, skønt jeg aldrig havde tænkt mig, hørt eller læst noget om, at der skulle være noget særligt ved Hamburg, sådan turistmæssigt set — Ja, altså sådan lige med undtagelse af St. Pauli. Og dette, havde jeg forstået, var nærmest et sted for primitive søfolk, som havde været længe på søen og skulle slå et ordentligt slag.

Hamburg svarede nogenlunde til mine forventninger, men måske knap nok til Karolines. Og dog havde hun, hvad hun kaldte en dejlig dag, med tryk på dejlig. Hun kunne gerne have lagt tryk også på dag, for det blev en temmelig lang dag, eller rettere en lang aften.

Det begyndte med, at vi om morgenen, på hotellet hvor vi boede, traf en af mine kolleger, Jensen fra Ålborg, der ligesledes var med sin kone på en Hamburgtur. Jensen kendte jeg som en brillant og omgængelig fyr, og hans kone som en intelligent og charmerende dame, og da de

faldt i Karolines smag, endte det med, at vi tilbragte dagen sammen.

Vi sjaskede lidt rundt og så på byen, der jo ikke rummer noget særlig seværdigt, foretog selvfølgelig den obligate store havnerundfart, som der ikke er noget ved, store havne er jo ens overalt i verden, og vi indtog et par fortræffelige måltider, som langt fra var billige. Karoline er ikke fedtet, når hun kommer ud. Om aftenen var vi naturligvis i St. Pauli.

Der besøgte vi først et par etableringer, hvor man kunne få et krus øl eller et glas vin til forhøjet pris, mod til gengæld at overvære afklædning af et par søvnige kvindfolk, der ikke så særlig godt ud, hverken med eller uden tøj. Derefter kom vi ind i det store danseetablissement Zillertal, hvor et tyrolerorkester bestående af en snes smækfede personer forlystede et øldrikkende og dansende publikum.

Der var forøvrigt meget gemytligt derinde. Karoline har altid holdt meget af at danse, og da Jensen også danser godt og gerne, blev det til, at de to dansede sammen hele aftenen, mens jeg underholdt fru Jensen med et par glas eller krus. Jeg har aldrig drevet det til noget større i retning af dans, og fru Jensen havde det muligvis på samme måde. Jeg siger muligvis, for jeg spurgte ikke, for ikke at risikere noget. Jeg gider ærlig talt ikke springe rundt og svede og blive mere tørstig, end jeg er i forvejen. Karoline morede sig, tør jeg nok antyde. Hun lo og sang i et væk, det gjorde alle de andre også, så det forstyrrede ikke. Nå, nogle glas og krus havde hun jo fået. Jeg lagde

mærke til, at hun og Jensen var blevet på fornavn. Det vil sige, hun kaldte ham Phillip, skønt han vitterligt altid har heddet Jens Peter. Den sag blandede jeg mig selvfølgelig ikke i. Jeg under af hjertet Karoline al den glæde, kun kan få ud af tilværelsen.

På hjemvejen til hotellet var vi lige indenfor et sted eller to, og klokken var ved at blive mange — på anden omgang — da vi endelig kunne gå i seng. Jeg var træt og skyndte mig i seng. Karoline derimod var tilsyneladende i fin form. Hun gav sig god tid og snakkede i et væk, det var særlig om Jensens evner som danser og underholdende kavalier, så meget sansede jeg da, selv om jeg var ved at slumre ind, og jeg bemærkede også, at hun hele tiden omtalte ham som Phillip. Nærmest for at sige noget og ikke virke alt for uinteresseret spurgte jeg: »Hvorfor kalder du ham Phillip?«

»Det er fordi han ligner Hertugen af Edinburgh.«

»Hertugen af ??? —«

Til Drengene

Nu kan vi tilbyde

Drengknickers

syet af solide og slidstærke Reststoffer i rigtige Knickerskvaliteter.

6-8 Aar	8-10 Aar	12-14 Aar
12.95	13.95	14.95

... Desuden er vi leveringsdygtige i Sportsstrømper, Undertøj, Skjorter og lange Benklæder samt Vindjakker til Drengene.

— Alt til rigtige Tilbudspriser. —

HERREMAGASIN

Sorte Hest

v/ A. ANGEL

Vesterbrogade 139
Tlf. Vester 2614



RØNNE

HERRE- OG DAMEKONFEKTION

NØRREBROGADE 40 — NORA 1415 — NORA 2802

Vi åbner Dem gerne en konto

AAGE BENTSEN

Hørve

LYS . KRAFT . RADIO

Tlf. Hørve 48

TELEFON
1870

Kay Mullit

SAGFØRER, CAND. JUR.

Ahlgade 14 . Holbæk

A. Chr. Pedersen

Odsherredsbanens Tømremester

Holbæk . Stenhusvej 7 . Tlf. 344

Blikkenslagernes A/S

v/ H. Olsen

Aut. Gas- og Vandmester
Sanitet - Centralvarme

Holbæk . Værksted: Munkholmsvej 19
Tlf. 1558 Privat: Tlf. 1639

Strandparkens Restaurant

Holbæk Tlf. Holbæk 616

Det ideelle Maal for Firmaskovturen. Foreninger og Selskaber indtil 400 Personer modtages.

Nyd den smukke Udsigt over Holbæk Fjord — smuk Park — Minigolfbane. — Musik og Dans hver Aften.

Restaurant

STRANDLYST

Ludvig Jensen

Jyderup Lyng pr. Vig . Tlf. Vig 88-27

Her er et godt Spisested med god Kaffe, gode Vine og hyggelige Lokaler med Plads til 5—600 Gæster. Høflig Betjening.

Holbæk Autoophug

Anton Jensens Eftf.

Køber brugt Jernbanemateriel og gamle Accumulatorer til højeste Dagspris

Holbæk . Paralelvej . Tlf. 1167

Naar det gælder Farver, Tapeter, Bonevoks, Olie, Pensler m. m., da faas de bedste Kvaliteter hos

H. KLOSTER

FREDERICIA

Vesterbrogade 12 . Tlf. 2028

»Hertugen af Edinbourgh, ja. Han ligner ham lige på en prik, sgu«.

»Det var som« Det havde jeg dog alligevel aldrig bemærket. Ja, jeg turde endda påstå, at han ikke havde den fjerneste lighed med hertugen, undtagen hvad højden angår. Men jeg protesterede ikke, jeg trak dynen op over hovedet og grinede mig i søvn.

Næste morgen, da vi havde taget afsked med Jensens, tog Karoline mig under armen og sagde ligesom med lidt genert-hed i stemmen: »Han ligner alligevel slet ikke Hertugen af Edinbourgh«.

lady.

Det sjælløse —

I VINGEHJULET nr. 15, side 173, er aftrykt en artikel fra Fremads Almanak, hvori generaldirektør E. Terkelsen giver et billede af tiden for 50 år siden. Hertil har Kristeligt Dagblad skrevet følgende:

— Generaldirektøren mindes sin grønne ungdom ved DSB, da han som ung assistent tilbragte årene på forskellige landstationer. Dengang kendte man ikke så meget til telegrammer som nu — kom der endelig et, kunne man være sikker på, at det var noget som gjaldt liv eller død. »De sjælløse lykønskningstelegrammer kendte man ikke, og savnede dem heller ikke . . .« Ekstrabladet giver generaldirektøren så inderlig ret. »Når man ikke gider sende sine venner en virkelig personlig hilsen, må man hellere lade være, fremfor at sende et telegram med en landsbykirke, og et ligegyldigt: Hjertelig tillykke«.

Det er nu et spørgsmål, om sagen er så enkel. Det er ikke hver mand givet at forme en »personlig hilsen«, og så går man i sit hjertes enfold hen og sender et telegram med billedet af en landsbykirke (det er sådan en køn blanket), og føjer et »Hjertelig tillykke« på denne hilsen. Men er det nu så slemt og så sjælløst? Det skal man langtfra tage som en given sag. I disse få — og skal vi sige: Lidt banale — ord, kan et menneske, som ikke er vant til at håndtere en pen, da så ud-mærket lægge hele sin sjæl og hjerte, og

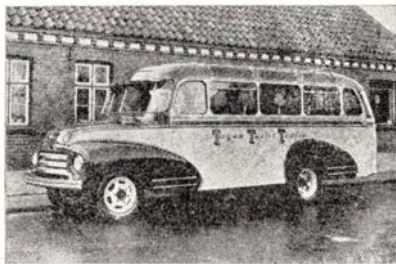
den som modtager et sådant telegram, kan blive akkurat lige så lykkelig derfor som den, der modtager et beåndet og begavet digt på telegramblanketen. Sagen er dog den, at for mange mennesker betyder en sådan hilsen noget afgørende, den betyder en forvisning om, at man ikke er glemt, der er nogen som tænker på en, af større værdi end man måske er klar over. Et: Hjertelig tillykke er så langt fra noget dødt og sjælløst, det er måske endda en mentalhygiejnisk foranstaltning af den højeste værdi. Den rige, som har venner nok, den feterede, som har smiger nok, og åndsaristokraten, som ser skævt til noget så upersonligt som et intetsigende hjertelig tillykke, og som kræver kræse i retning af det åndfulde og elegante, de kan måske ikke forstå, at også det, der synes dem så banalt, kan have nogen værdi. Og dog er der mange af disse af finsmagerne ringeagtede telegrammer med landsbykirker og »intetsigende« ord, der får lov at ligge gemt i skuffen i årevis, og som kalder ad et smil hver eneste gang, de bliver taget frem med et: Se, det fik jeg dengang.

Det sjælløse, det er ikke et sådant telegram, det sjælløse er altid eet: Hjerternes hårdhed. Men hvor hjertet er stenhårdt og koldt, der kommer der visselig heller ikke en hjertelig lykønskning. Der kommer der noget helt andet, som ikke er hverken til nogen nytte eller nogen velsignelse. Derfor, hr. generaldirektør, døm lidt mildere om de »sjælløse lykønskningstelegrammer«. De har utvivlsomt bragt mere solskin ind i mange ensomme stuer, end alverdens sjælfulte epigrammer.

+

Kaptajn Jespersen sagde:

— Du må ville de midler, der fører til målet. Selvmedlidenhed, selvopgivenhed, gold klynken og klagen er nytteløse. Du skal finde ud af, hvad dit legeme og din ånd tåler og kræver og efterleve dette krav. Da vil du blive lønnet blomstrende rigt, og du vil synges jubelsange i stedet for disse jammerlige klagesange — Det ske!



K. K. Jensen - Karosserifabrik

SPØTTRUP - Tlf. 61

MODERNE BUSSER
bygget af Fagfolk

Vi løser enhver Opgave, stor eller lille - og saa er vi præcise.

FORLANG TILBUD

• JERNBANEMUSEET •

Samtale med
MUSEUMSFORSTANDER PARBØL

Under et besøg på Jernbanemusæet (Sølvgade 40) traf jeg lederen trafikkontrolør Parbøl, og hr. Parbøl viste mig alt, hvad der var at se, — også det, der ikke er tilgængeligt for publikum. Først da får man at se og høre, hvor nødvendigt det er med en udvidelse af musæet. Hr. Parbøls drøm er at få det hele samlet under eet, således at man kan fremvise et virkeligt jernbanemusæum.

Vil De være venlig at fortælle lidt om museets tilblivelse?

Ja, med største fornøjelse. De første tanker om oprettelse af et jernbanemusæum kom frem omkring år 1900, hvor interesserede mænd tog initiativet til indsamling af genstande af jernbanehistorisk interesse, uanset, at der da kun var forløbet godt 50 år siden de første jernbaner i det daværende danske monarki var taget i brug — Altona—Kiel i 1844 og København—Roskilde i 1847 — var mange ting af historisk interesse fra jernbanernes første daget gået tabt ved udskiftning som følge af en fremskredet teknisk udvikling.

Men ved energisk arbejde af enkelte fremsynede mænd — jeg kan nævne signalinspektør Wolf, godsbestyrer Martin Buch, overtrafikkontrolør Ohmeyer og

stationsforstander Holger G. Hansen — ja, der var mange flere, — lykkedes det at tilvejebringe ikke helt ubetydelige samlinger af genstande af jernbanehistorisk interesse, ligesom der skabtes interesse for selve musæumssagen ved en energisk propaganda blandt personalet, navnlig gennem den jernbanefaglige presse og ved små udstillinger af allerede indsamlede genstande. Propagandaen medførte fra tid til anden, at genstande, der var havnet på



Indgangsporten til Sølvgades kaserne

private hænder, blev givet til musæet, og da jeg ved, at der endnu findes mange ting, som vi er interesserede i — på private

hænder — er jeg kun glad for at få dette frem i »Jernbane Bladet« — da jeg ved, at det bliver læst af mange.

Hvor havde De så alle disse ting inden det blev samlet her?

Jo — forstår De — som følge af mangelen på egnede musæumslokaler, måtte disse sager opbevares på forskellige steder, men i 1928, da DSB overtog Sølvgadens kaserne som administrationsbygning, fik vi overladt loftsetagen, og har nu i disse lokaler indrettet jernbanemusæet.

Men kan man så sige, at De har det hele her?

Nej — i følge sagens natur, er det udelukket at anbringe andet end mindre og let transportable genstande i sådanne loftslokaler, de store genstande som lokomotiver, vogne m. m. har vi selvsagt måtte anbringe uden for disse lokaler, nemlig i remiser, hvor der ikke kan arrangeres udstilling for publikum.

Inden De giver en beskrivelse af museet, kan De så ikke give en kortfattet fremstilling af jernbanernes historie i Danmark?

Jo — i det store og hele bliver det statsbanernes historie, da det er disse baner, der stærkest har præget den jernbanemæssige udvikling, idet de private baner har

J. Krüger A/S

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

Elektrolytisk Vandbehandling
Pumper . Ventilation

KØBENHAVN K

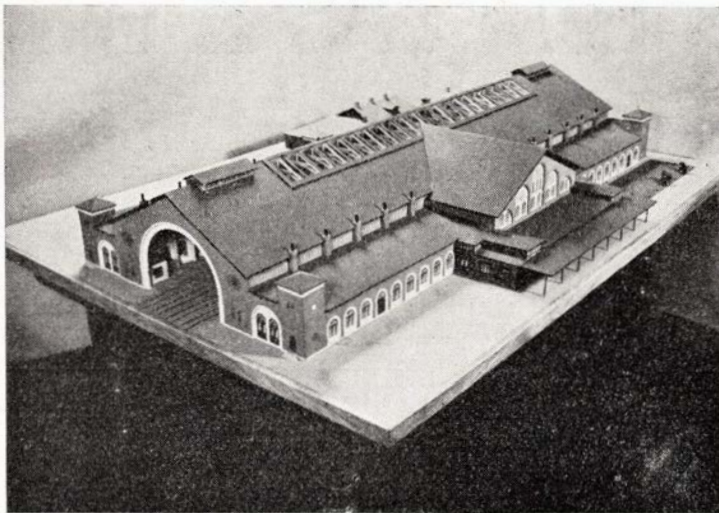
Christiansgade 22 . Tlf. 4726
Telgr.: Softwater

Ligeså uundværlig

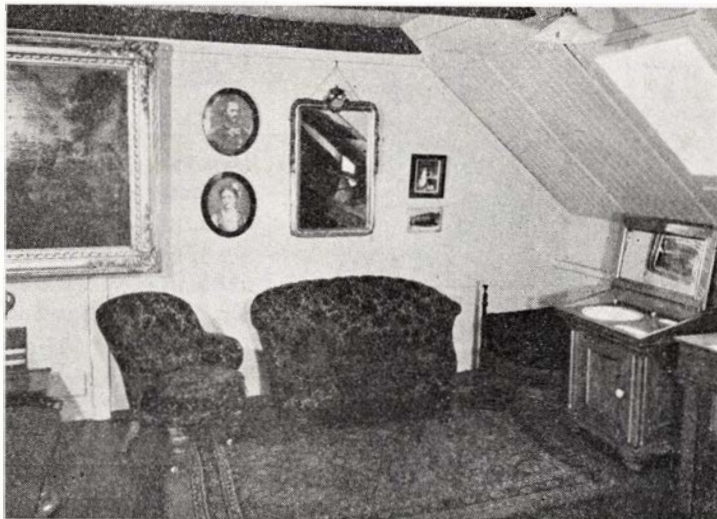
JERNBANEN er
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN
for LIVSFORSIKRING



Model af
Københavns
anden
hovedbane-
gaard
1863-1911



Møbler fra
den første
kongevogn
foræret
Frederik VII
af engelske
ingeniører

haft, og stadig har deres berettigede mission i lokalt betonet omfang. Musæet er altså ikke alene statsbanernes, men også privatbanernes, og disse er da også repræsenteret her på musæet. Som jeg sagde før, åbnedes den første jernbane i det danske monarki i 1844, nemlig Chr. VIIIs Nord—Østersø-jernbane fra Altona til Kiel.

Men hvad så med banen her i Danmark?

Ja — indenfor det nuværende Danmarks grænser blev den første jernbane — nem-

lig fra København til Roskilde — åbnet for drift den 27. juni 1847, i Jylland fra Århus til Randers i 1862 og fra Nyborg til Middelfart i 1865. Til sammenligning kan jeg fortælle, at den første jernbane (Kh.—Ro.) var på 30 km, findes der i dag godt 2600 km statsbaner. Privatbanerne, hvoraf der findes 40 — har en strækningslængde, der er lidt mindre.

De første baner blev overvejende anlagt som privatbaner, og for en dels vedkommende ledes anlæggene af engelske entreprenører og ingeniører. Banerne i

Jylland—Fyn blev dog anlagt af staten, medens driften forestodes af et særligt selskab, indtil staten i 1867 selv overtog driften. I 1880 overtog staten de sjællandske baner med Viggo Rothe som jernbanedirektør, og i 1885 sammensluttedes de sjællandske og de jysk—fynske baner under een ledelse med Niels Holst som generaldirektør.

Hvor meget plads har De så her?

Man har i de 6 lokaler, som musæet råder over, udstillet et udvalg af de genstande, som hidtil er indsamlet. En fuldstændig udstilling af alle musæets skatte må afvente den tid, hvor der kan afses de fornødne midler til tilvejebringelse af mere egnede musæumslokaler.

Stationsforstander Holger Hansen, der hver dag opholder sig på musæet, bl. a. med det store arbejde at føre alt i katalog, indskyder her:

Ja — jeg vil foreslå, at man skynder sig at erhverve en passende grund i Sorgenfri, og så opføre bygninger og sporplads til et jernbanemusæum, så har man efterhånden en musæumsby derude, der er i forvejen Frilandsmusæet og Landbrugsmusæet o. fl.

Nogle gæster diskuterer den gamle hovedbanegård i København, og straks træder Holger Hansen til og forklarer, hvordan banegården lå. En jernbaneinteresseret seminarielærer bliver vist rundt på hele musæet af Holger Hansen, som er den rette mand til at give en fyldestgørende forklaring.

Hr. Parbøl fortæller videre, at her findes modeller af bl. a. Storstrømsbroen, Lillebæltsbroen og Carlsbergbroen i Valby. Her er modeller af Københavns 3 hovedbanegårde, samt Valby og Vesterport st., ligeledes et udkast til den nuværende Århus hovedbanegård.

I det næste lokale er opstillet prøver af DSB's spor, lige fra de første skinner på strækningen København—Roskilde 1847. Til sammenligning kan jeg fortælle, at de første skinner var af svejsejern og vejede 29 kg pr. m, og nutidens tungeste skinner, der er af valset stål, vejer 60 kg pr. m, og de fremstilles i længder på 15 m, og ved sporelægnings svejses de sammen i længder på 60 m. På væggene ser De, er anbragt

Malerfirma
Andersen & Jensen
Sct. Paulsgade 7 · Tlf. 36525
AARHUS

Tilbud og Overslag gives - Udfører Arbejder for DSB

Tidstab og Kvalitet

er af afgørende Betydning, naar en Bus eller Rutebil skal males. Spørg os om Leveringstid og Pris — og regn saa selv Besparelsen ud.

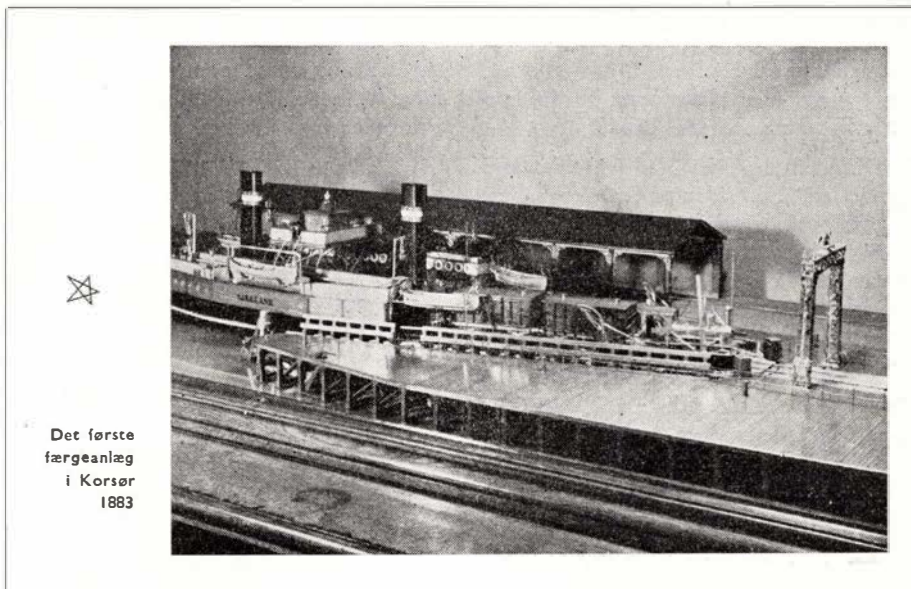
Autolakereriet »HØJGLANS«
N. NICOLAJSEN

Horsens — Tlf. 295 - 3058

Leverander til DSB og Privatbanerne

forskellige gamle signalredskaber, lygter, særtogsskiver, flag m. m., der er et kurvesignal, der stammer fra jernbanens allerførste tid. Og så har vi her den første nødbremse, en snor, som gik udvendig på toget, fra vogn til vogn og ud til fløjten på togets loko, så kunne man tilkalde lokoførerens opmærksomhed ved at trække i snoren. Her midt på gulvet står et centralapparat af Bruchsal's fabrikat, fra omkring år 1900, og her er den første elektriske sporskiftemotor, der anvendtes på Københavns Godsbanegård.

Og herinde ser De forskellige modeller af loko og vogne, her er model af en personvogn fra 1847 I og II kl., og en to etages personvogn fra 1870, med de midterste kupeer som II klasse, og ligeledes modellen af en åben skovvogn, litra Ce, også en I og II klasses vogn litra Bj — som var den første vogn, hvori der var indrettet toilet, dog kun for rejsende på I og II klasse, — men undtagelsesvis kunne det »under særlige omstændigheder« — dog også tilstedes 3. klasses passagerer at benytte dem. Først omkring 1885 blev det almindeligt at indrette toiletter til alle kupeer af I og II klasse, III klasse måtte vente endnu i adskillige år. Et kapitel for sig selv er nogle af møblerne fra en kon-



Det første færgelanlæg i Korsør 1883

gevogn, fra Frederik den VII og grevinde Danners tid, som er velbevarede. Vognen endte sine dage som lysthus i en kolonihave.

Ligeledes har vi her et aftryk af en vinduesrude fra Chr. IX kongevogn, her har mange af de kejserlige og kongelige personer fra Fredensborgdagene, indridset deres navne. Den originale rude findes nu på Rosenborg slot.

Jeg takker hr. Parbøl og hr. Holger Hansen for den meget interessante gennemgang af jernbanemusæet.

Og til alle Jernbane Bladets læsere vil jeg anbefale et besøg på dette interessante museum, her kan man rigtig se udviklingen indenfor banerne. Men husk, der er kun åbent sommerhalvåret og kun hver onsdag fra kl. 12—16.

Harald.



Dræbte

ØLGOD d. 9. juli. Lyntoget Vesterhavet påkørte og dræbte ved 18-tiden en 68-årig tunghørig kvinde, der var på vej over sporet lidt nord for Skodsbøl.

HØRDUM d. 9. juli. På en ubevogtet overskæring mellem Hørdum og Snedsted, blev en motorcykel, hvorpå befandt sig to

unge mennesker, ved 18-tiden påkørt af motortoget fra Thisted. Føreren blev dræbt på stedet, mens manden på bagsædet reddede livet ved at springe eller falde af motorcyklen før sammenstødet skete. Der er opsat blinklyssignaler ved overskæringen, men de var endnu ikke sat i drift.

SÆBY d. 17. juli. En ung mand på motorcykel kørte ved 6-tiden mod de sænkede bomme på overskæringen i Sæby. Han fik kløvet hovedet og var dræbt på stedet. På bagsædet befandt sig en ung mand, der blev slynget gennem luften, men han slap med en hjernerystelse.

BRÆDSTRUP d. 21. juli. En personbil, hvori befandt sig et 50-årigt ægtepar, blev ved 16-tiden påkørt af skinnebussen på en privat overskæring. De blev begge dræbt ved uheldet.

RISSKOV d. 21. juli. En personbil blev i aften påkørt af motortoget fra Grenå. De tre mennesker, der befandt sig i bilen, blev alle dræbte. Der er blinklys og alarmklokker ved overskæringen, hvor flere biler var standset op for at lade toget passere, men bilen fortsatte uden om disse.

Motorkøretøjer mod tog

HOLSTEBRO d. 2. juli. En lastbil blev ved 18-tiden påkørt af Ørnhøjbanens skinnebus på Lemvigvejens overskæring. Bommene var ikke sænkede, da ledvogtersken ikke havde modtaget linieringning for toget. Der skete kun materiel skade.

FANDRUP d. 3. juli. Et godstog fra Hvalpsund blev i dag påkørt af en ung dame på knallert. Hun blev alvorligt kvæstet, fik bl. a. venstre ben næsten revet af og et kompliceret kraniebrud.

Banegårdens restaurant

Fredericia

er et besøg værd —

Opkøb af Jern og Metal samt defekte ACCUMULATORER

Bagsværd

Jern- & Metalhandel

Bagsværd . Brudelysvej 1 . Telefon 852 - 1733

HJALLESE d. 6. juli. En varebil blev i eftermd. påkørt af Svendborg-toget på overskæringen i Hjallesø. Blinklyssignalet var i gang, men chaufføren havde intet bemærket. Kun materiel skade.

GODHAVN d. 7. juli. Ved 7,30-tiden kørte en varebil ind i siden på Gribskovbanens dieselloko på overskæringen ved Godhavn st. Bilen blev slynget ned i grøften, og føreren af den pådrog sig nogle lettere kvæstelser. Der er blinklys ved overskæringen, og toget gav fløjtesignal, men bilen fortsatte uanfægtet sin kørsel.

HADSUND d. 12. juli. En 23-årig ung mand, der på knallert kørte efter Randers-Hadsund toget over broen i Hadsund, kørte på Randers-Hadsundvejen frem foran toget og blev ramt af dette. Han pådrog sig meget alvorlige kvæstelser, bl. a. måtte det meste af højre ben amputeres. Der er blinklys ved overskæringen.

GEDSER d. 16. juli. En motordraisine og en varebil stødte ved middagstid sammen på en privat overskæring mellem Fiskebæk og Gedser. Føreren af bilen blev alvorligt forslået, og den materielle skade var stor.

RINGE d. 17. juli. En motorcyklist kørte i dag ind på overskæringen på Svendborgvej i Ringe, mens bommene var ved at blive sænkede. Den første bom ramte ham i hovedet, men det lykkedes ham at dreje cyklen, så han ikke ramte den anden bom, der nu var helt nede.

HADERSLEV d. 26. juli. Da motortoget skulle passere L. Slagtergade, hvor blinklys og alarmklokker var i gang, kørte en varebil ud foran toget, der væltede bilen om på siden. Der skete kun materiel skade.

FUNDER d. 26. juli. På hovedvejsoverskæringen mellem Funder og Engesvang kunne en motorcyklist ikke bremse rettidigt for de sænkede bomme, og brasede gennem den ene bom og væltede inde på sporet. Ledvogtersken løb mod det ventede tog, og det lykkedes toget at standse lige foran cyklen. Der skete kun småskader.

STRØMMEN d. 27. juli. En stor militærlastbil, hvis fører mistede herredømmet over bilen i det regnglatte føre, jævnedes ved 15-tiden ledvogterhytten ved Svineslagteriet i Randers med jorden. Der var ingen, der opholdt sig i hytten.

NYKØBING F. d. 28. juli. En godsvogn blev i dag sat i drift af vinden på havneterrænet, og stødte sammen med en lastbil, der var ved at vende ind over sporet. Bilen kom op at hænge på vognens buffere, så Falck måtte tilkaldes for at hejse bilen ned derfra.

Andre uheld

TØRSBØL d. 2. juli. Toget fra Sønderborg påkørte ved godt 16-tiden kort efter at toget havde forladt Tørsbøl st. en flok køer, der var ved at passere en markoverskæring. Fem køer blev dræbt og motorvognen blev afsportet.

SVENDBORG d. 5. juli. En knap tre-års dreng kørte ved 10-tiden på en trehjulet barncykel ind på overskæringen ved Egnappevej i Svendborg og fortsatte langs ad sporet. Kort efter kom toget fra Nyborg og påkørte drengen. Han væltede om i sporet, men kom ikke under hjulene, så han slap med skrammer i hovedet.

LUNDBY d. 7. juli. Da tre af banetjenestens folk efter fyraften pr. trolje var på vej fra Ring til Lundby, opdagede de i sidste øjeblik, som følge af kurveforholdene, et lokomotiv, der kom imod dem. Det lykkedes dem alle at slippe væk fra troljen, der blev kastet langt væk og ødelagt.

Før man ud på skinnecykel og trolje kør - altid først om toggangen forhør!

ODENSE d. 7. juli. Posttoget fra Fredericia kørte i nat, da det var under indkørsel på Odense st. sammen med et godstog, der var under udkørsel. Posttogets motorvogn blev så fuldstændig ødelagt, at det er ubegribeligt, at lokoføreren slap uskadt fra uheldet. Fire godsvogne afsporedes, så al togtrafik gennem Odense station var spærret i mange timer. Den store kran fra Århus var uheldigvis på arbejde i Ålestrup, men da den nåede Odense ved 8-tiden tog det kun en god times tid at få det ene spor ryddet, så lyntogene kunne føres gennem stationen. Hen under aften var alle sporene ryddede.

HADSUND d. 11. juli. Den korte kombinerede jernbane- og landevej mellem Mariager og Hadsund er en ren dødsfælde for knallerter og motorcykler, idet disse får hjulene i sporene med alvorlige styrt til følge. I dag er sket ikke mindre end 18 ulykker og siden har der så godt som daglig været mindst en alvorlig ulykke på dette sted. Beboerne i kvarteret har nu forlangt den pågældende strækning afmærket med advarselstavler.

ULLERSLEV d. 14. juli. Da lyntog Vesterhavet i formid. nærmede sig Ullerslev st. opdagedes det, at der var ild i hoved-



**Se med
Briller**
fra Special Optiker
Ejnar Sørensen
Sydfyns Brille-Optik
Svendborg · Banegaardsplads · Tlf. 531

Husk
banegårdsrestaurant
Silkeborg
R. E. Madsen - Tlf. 717

Lifton

El-hydr. gaffelloftere
hydr. palletrucks
Dansk fabrikat - Lev. til DSB
Birkerød - tlf. 1283



Midtjydsk Vulkanisering
Kaj Madsen & Co.
Udfører Arbejder for D.S.B.
Herning - Paghs Alle 13 - Tlf. 1220



Ubbes Damesalon
omhyggelig og
individuel behandling
Hårbehandling -
hårfarvning - manicure
Ring og bestil tid
Herning, Skolegade 49, Tlf. 1843

kablerne i togets bageste motorvogn. Falck fra Nyborg mødte og slukkede med kul-syre. Lyntoget måtte sættes ind på et si-despor, og et motortog fra Nyborg kom og videreførte de rejsende med 50 min. forsinkelse.

SORØ d. 8. juli. Da et godstog ved 14-ti-den passerede Sorø st., faldt en knækket bolt fra lokoets tender ned og satte sig



Den knækkede skruebolt

fast ved tungeroden i et sporskifte, hvor-ved den efterfølgende bremsevogn og tre godsvogne afsporede, så begge spor spær-redes i ti timer. Al toggang måtte i dette tidsrum ledes over Slagelse—Næstved—Ringsted.

HOBRO d. 15. juli. En arbejdsmand, der efter fyraften havde startet sin motorcykle på godsterrænet på Hobro banegård, hørte ikke, at en godsvogn, der var rangeret med stød kom kørende alene og væltede ham. Han faldt så uheldigt, at han fik sin ene fod kørt af under godsvognens hjul.

KOLDING d. 22. juli. Da et godstog fra Fredericia ved 13-tiden befandt sig ved Kolding stations indkørselssignal, var der ild i en tysk vogn læsset med halm. Ilden bredte sig med hast til fire andre gods-

vogne, før det lykkedes Falck og Kolding brandvæsen at få slukket ilden.

En togbetjent fra Fredericia, fik under et resolut forsøg på at koble den første af de brændende vogne fra den øvrige tog-stamme, en brændende balle halm ned over sig, hvorved han pådrog sig brandsår i hovedet og på hænderne.

BOLDERSLEV d. 28. juli. En godsvogn læsset med en gravko afsporede i aften, da gravkoen stødte mod viadukten ved Bolderslev. Vognen var profilprøvet i Son-derborg og havde desuden passeret et par

viadukter, så man står uforstående over for uheldet.

NÆSTVED d. 30. juli. Da lyntoget Kø-benhavn—Hamborg ved godt 16-tiden pas-serede Næstved st., påkørte toget en rejse-godscar, der var på vej over til perron 4. Carren blev ført af en jernbanearb., der for sent bemærkede lyntoget, sprang for livet og reddede sig op på perronen. Car-ren splintredes fuldstændig og dens jern-ballast afsporede et hjulsæt på lyntoget. De læste videreførtes til Gedser med et damp-tog med kun 39 min. forsinkelse.



Carnegiefondet

har ved sin sidste tildeling af belønning-er givet 600 kr. og fondets bronce-medalje til togbetjent ved Horsens Privatbaner K. E. Johnsson. Rask Mølle. Togbetjenten var ved 18-tiden d. 29. november i fjor an-kommet til Ejstrupholm st. kort før hurtig-toget Esbjerg—Randers skulle passere Ej-strupholm. Den fung. stationsbestyrer, der skulle vise gennemkørsel for toget, ser pludselig en ældre dame stå i sporet, hvor toget skulle passere, og råber op til ad-varsel. Togbetj. Johnsson sprang derhen og nåede at få skubbet konen ud fra sporet 6—7 m foran toget.

Næstved — Præstø — Mern jernbane

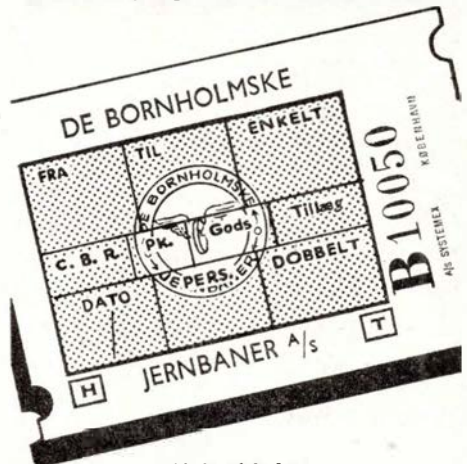
Banen har i sidste driftsår haft et un-derskud på 46.776 kr., mod et underskud på 8.514 kr. forrige år. Antallet af rejsende er faldet med 12,4 pct., og vægten af gods og kreaturer er faldet med 45,0 pct. Den store tilbagegang i godsbefordringen fal-der næsten udelukkende på sukkerroer og affald derfra ,hvilket alene har givet banen en mindreindtægt på ca. 60.000 kr. Banen har solgt 9 åbne godsvogne og en бага-gevogn til ophugning for 6.800 kr.

Langlandsbanen

Banen har sidste år haft et underskud på 66,85e kr. mod et underskud på 8184

kr. året forud. Svendborg amtsråd har al-lerede drøftet nedlægning af banen til april 1956, ja, helst før, og når man ved, at amtsrådet lige har fået nedlagt to baner på Fyn, så er der ikke langt fra tale til handling der.

BELGRAPHIC SYSTEM



Aktieselskabet

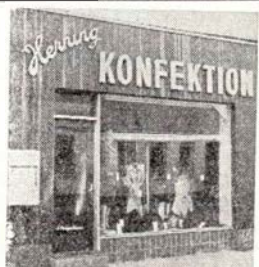
SYSTEMEX

ST. KONGENSGADE 47 KØBENHAVN K

TELF. PALÆ 2890*

Gælder det Kjole eller
Frakke saa:

Herning Konfektion
ØSTERGADE 30 . TLF. 1901



GÆLDER DET MØBLER

nyt eller Reparationer

BEDST OG BILLIGST

fra

BOYES Dolsterværksted

Svendborg . Skattergade 1 . Telf. 2465

Efter Kl. 18 Telf. Troense 296

Kommer overalt m. Prøver og Tilbud u. forbind.



Kragenæsbanen

Banen har sidste år haft et underskud på 104.718 kr. mod 95.189 kr. året før. Der har været en lille nedgang i antal rejsende og befordret gods. Til forstærkning af sporet på strækningen Nakskov—Harpelunde var afsat et beløb på 35.000 kr. fra moderniseringslånet, og resten af dette var anvendt til at købe halvparten i Nakskov—Rødbybanens skinnebus, hvori banen i forvejen ejede halvdel.

I tilslutning til beretningen fremsatte overportør Marius Petersen, Nakskov, en kraftig kritik af den illoyale konkurrence, der påføres banerne. Myndighederne ser gennem fingrene med dette forhold, sagde Marius Petersen, og der kører mange vognmænd, som ingen koncession har.

Direktør Terp-Lassen oplyste, at man havde foretaget anmeldelse vedrørende overtrædelserne til politiet, men der skete intet, fordi de øverste myndigheder ser gennem fingre med disse overtrædelser.

Såvel bestyrelsens formand som direktøren oplyste, at man har visse forenklingsforslag til billigørelse af driften. Der er dog ikke opløsningstendenser indenfor selskabet, som man kender det fra andre privatbaner. Med de planlagte skoleforbund mellem flere oplandskommuner og Nakskov kommune vil der selvfølgelig også være brug for banen fremover, men dens fremtid afhænger selvsagt af statens fortsatte velvilje med hensyn til dækning af underskudet.

Hammelbanen

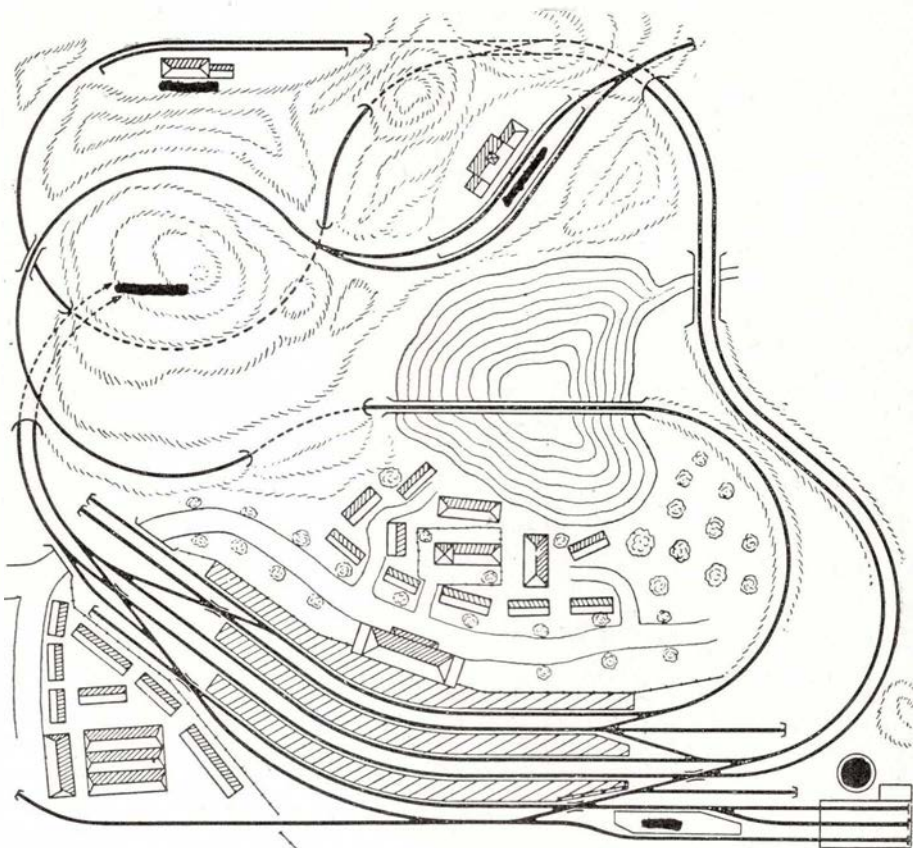
I anledning af, at fristen for ansættelse af ny direktør ved banen var udløbet, har en deputation fra banens bestyrelse haft foretræde hos trafikministeren. Det blev her aftalt, at banens nuværende leder, o- trafikassistent Karl Jensen fortsætter som den daglige leder, med direktør M. K. Jensen, Kjellerupbanen som tilsynsførende og særlig sagkyndig.

Nordvestfynske Jernbaner

Driftsunderskudet blev denne gang 352.485 kr., hvilket er mere end 110.000 kr. mindre end i fjor. På busruten Odense—Middelfart—Kolding, som banen driver sammen med DSB, havde der været en merindtægt på 24.000 kr. Banen agtede at ansøge om tilladelse til nogle mindre takst-

MODEL JERNBANE

ved Villy Jonvald



Modelbane grundplan

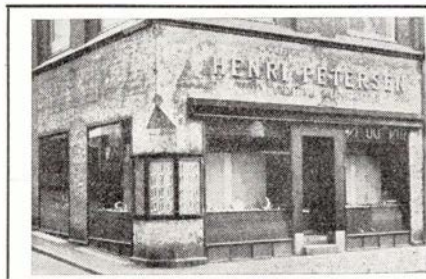
For nybyggere af modelbaner, der er i besiddelse af den fornødne plads til et permanent anlæg, (det er den bedste og morsomste form for modelbaner), bringes her et forslag til en virkelig »storbane« på

forhøjelser, bl. a. i form af et ekspeditionsgebyr på 50 øre pr. fragtbrev på alle gennemgående forsendelser.

Kertemindebanen

har et underskud på 198.068 kr., som er 63.000 kr. mindre end året før. Personbefordringen med tog viste en nedgang på 4,3 pct., og antal passagerer med busserne viste en stigning på 4 pct.

mindst mulig plads. Hele anlægget måler 3,20 gange 3,30, og har alligevel et samlet sporet på omkring 30 meter. I højden kan det varieres fra ca. 1 meter til 1,50 meter, alt efter »landskabets« opbygning med bjerge og skove. Skal anlægget placeres i et kælderrum vil det altid være klogt at benytte en finérplade evt. en isoleringsplade til underlag, da man derved undgår, at fugten fra det rå kældergulv slår op og beskadiger de tekniske installationer. Som det vil ses på tegningen, er der en endestation oppe på bjerget i øverste højre hjørne. Dette forudsætter materiel, der kan tage en stigning fra 20% til 25%. Har man ikke det, kan man bygge denne strækning



Henri Petersen

GULDSMED



Aarhus
Immervad 9
Telefon 21436

Jernbanerestauranten

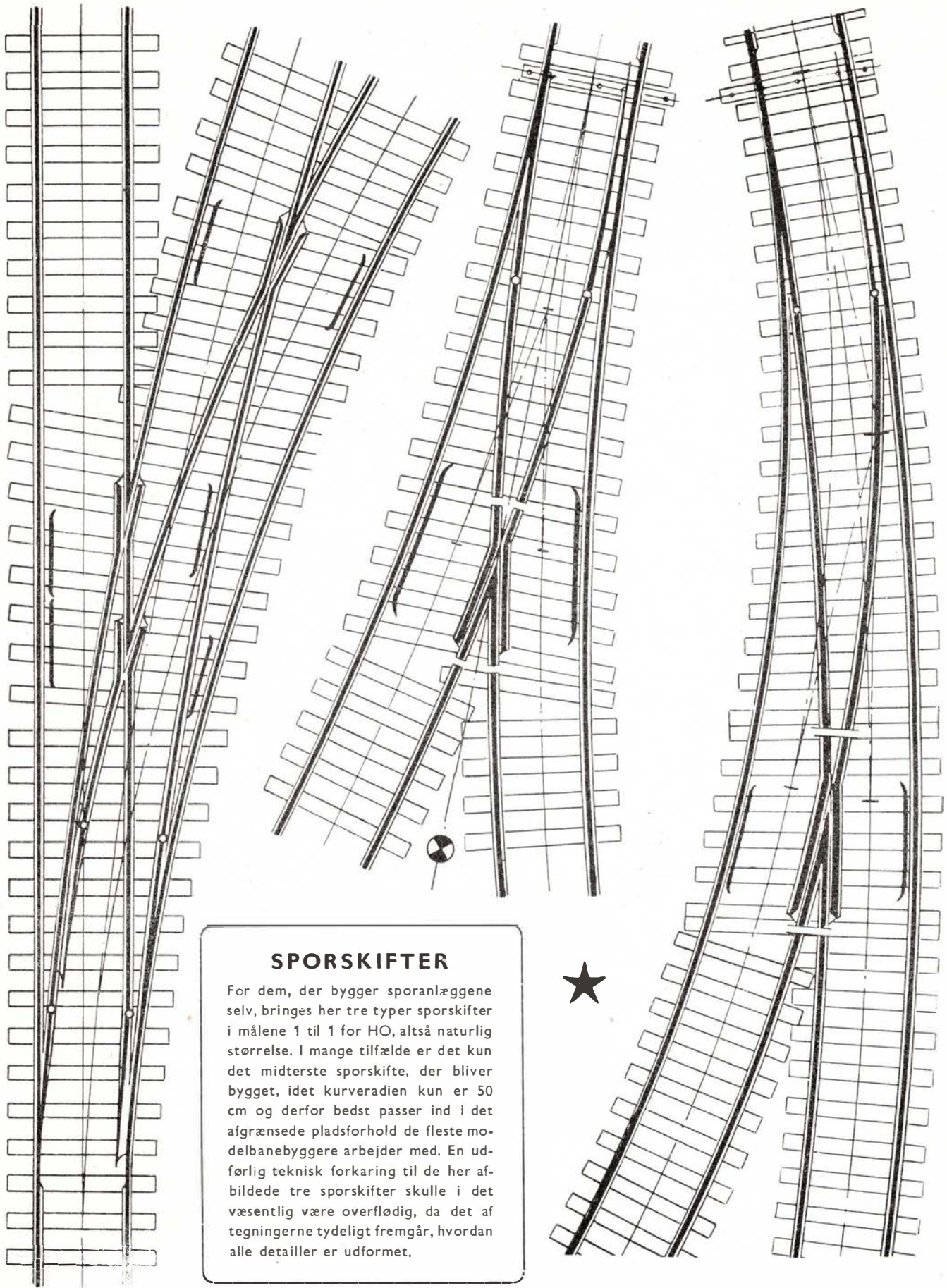
SKIVE H — Rosa Therkildsen — TELF. SKIVE 684

Ny Indehaver

Dagens Middag,
2 Retter veltillavet Mad

3⁵⁰

Frisklavet Kaffe
hele Dagen fra Kl. 6



SPORSKIFTER

For dem, der bygger sporanlæggene selv, bringes her tre typer sporskifter i målene 1 til 1 for HO, altså naturlig størrelse. I mange tilfælde er det kun det midterste sporskifte, der bliver bygget, idet kurveradien kun er 50 cm og derfor bedst passer ind i det afgrænsede pladsforhold de fleste modelbanebyggere arbejder med. En udførlig teknisk forklaring til de her afbildede tre sporskifter skulle i det væsentlig være overflødig, da det af tegningerne tydeligt fremgår, hvordan alle detaljer er udformet.

som uafhængig tandhjulsbane, hvilket absolut er interessant, men til gengæld også betydeligt sværere end bygningen af den almindelige bane. Desuden er der på tegningen markeret to spor, der ender blindt inde i bjerget. Disse benyttes som rangerhoved, og kan eventuelt bygges som rangerbjerg, således at vognene selv kan løbe ned på stationssporene. Men for at få det fulde udbytte af faldbanegårde, skal der helst være 3 eller 4 oprangeringsspor, der ligger uafhængigt af stationens hovedspor, og dette er der ikke plads til på den her foreslåede grundplan. På tegningen er markeret 3 tunneller, der alle kurver inde i bjerget. Ved bygningen af disse må man tage hensyn til de lange boggievognes udsving i kurver, således at tunnellen laves i den fornødne bredde. Der er yderligere for at gøre opbygningen interessant, placeret et dobbelt sporskifte inde i gaffeltunnelen fjernest hovedstationen. Det forudsætter, at disse sporskifter er fjernbetjente, enten elektriske, eller med snoretræk. De kan dog også helt udelades, uden at sporplanen af den grund behøver at ændres. Der hører til den her foreslåede sporplan 4 broer. 1 meget lang bro over søen i midten af anlægget, og dertil en kortere over søens »udløb« til højre på tegningen. Desuden skal sporene føres over hinanden oppe i »bjergene«, (til venstre på tegningen), og dertil kommer så vejunderføringen i den

ende af stationen, hvor rangerhovedet er placeret. Der er altså omtrent alt, hvad hjertet kan begære af tunneller og broer, indenfor de ret snævre rammer, der her arbejdes med. Bjergene forudsættes opført i papmaché, så her skal blot bemærkes, at det ikke må glemmes, at understøtte dette materiale kraftigt, hvor sporene skal lægges i »højden«. Det kan let gøres ved at placere en række pinde umiddelbart under linieføringen. Men også horisontalt skal der være afstivning, på grund af de mange kurver, men også dette kan let klares under opbygningen, ved at fastgøre en række krydsløbende spanter inde i selve »bjerget«. Det vil af tegningen fremgå, at der i bjergterrænet køres i 2 etager, og således at banen med endestation på bjerget er i øverste position. Der skulle være rigelig plads til omløbssporet på bjergstationen, og desuden plads til stationsbygning og perron.

Om de stationære anlæg ved hovedstationen, skal blot bemærkes, at de kan bygges som modelby, som spredt bebyggelse, eller som fabriksanlæg, hvilket sidste så absolut er det mest interessante. Af tekniske anlæg hørende til selve stationen er kun markeret en kulgård og et vandtårn nede i højre hjørne. Dette kan eventuelt udbygges med pakhus og signalposter efter de mere individuelle ønsker.

Går man ind for en sporplan, som den her foreslåede, og selv vil lave alt arbejdet ved banen og husflidsarbejdet ved landskaberne, vil der være arbejde for adskillige måneder.

Frisk initiativ i Slagelse

Modelbaneklubben i Slagelse, der har permanent anlæg på loftet af Slagelse station, har til sin fine samling af loko og motorvogne, føjet endnu en, selve My-eren, der nu fuldstændig naturtro, triller rundt på de over 3 hundrede meter skinner, den driftige klub råder over.

Næste punkt på byggeprogrammet er en model af storebæltsfærgen »Dronning Ingrid«, og indretning af en færgehavn.

De gør noget ved sagen, de gode modelbanefolk i Slagelse.

Villy Jonvald.

FORENINGS-meddelelser



Jernbane-orkester stævnet i Fredericia

Som meddelt i vort juli nr. holder vore jernbane-orkestre deres årlige stævne i Fredericia søndag d. 5. september i forbindelse med byens børnehjælpsdag. Hele voldterrænet bliver rammen om festlighederne med bl. a. ildregatta på voldgraven og dagen slutter med stort festfyrværkeri.

Stationsforstander M. A. Møller, Fredericia, har lovet at være stævnets protektor, og musikdirektør E. Billesbølle, vil dirigere de samlede orkestres monstrekoncert med ca. 200 jernbane-musikere. For afholdelse af de fornødne orkesterprøver, ankommer de mange musikere til Fredericia lørdag eftermiddag d. 4. sept. Lørdag aften bliver der kammeratligt samvær i restauration ROBERT's lokaler, Købmagergade 56.

Søndag d. 5. sept. kl. 13 marcherer orkestrene til forskellige pladser i byen, hvorfra de igen marcherer kl. 13,30 til Torvet. Her slutter orkestrene sig til børnehjælpsdagens vogntog, der kører til festpladsen. Her begynder den store koncert kl. 16.

Danske Jernbaners Afholdsselskab

afholdt sit årsmøde den 12. og 13. juni 1954 i Struer. Mødet åbnedes af formanden, togfører Thomsen, Fredericia, der bød årsmødet velkommen, et særligt velkommen til udenlandske gæster fra broderorganisationerne i Sverrig, Norge og Finland samt gæster fra de danske faglige organisationer og præsenterede gæsterne for årsmødet.

Formanden udtalte i sin beretning, at selskabets medlemsantal den 1. januar 1953 var 762. I årets løb er indmeldt 45 nye medlemmer, men afgang har været 54 (heraf er 20 afgået ved døden), medlemsantallet ved årets udgang er 753 (393 mænd, 341 kvinder og 19 børn).

Den største procentvise fremgang har Struerkredsen haft, denne beholder atter et år det udsatte vandrebanner, der tilfalder den kreds, der har haft den største medlemsfremgang.

Gunnar Hansen & R. Petersen

Blikkenslagermestre
Aut. Gas- og Vandmester
Sanitet - Centralvarme
Udfører Arbejder for Banerne

Nibe - L. Algade 8 - Tlf. Nibe 108

Skonhed, som De ikke aner,
findes langs
☆ *private baner*



- den bedste gas
på det bedste anlæg.

NORDISK FLASKEGAS
ESBJERG TLF. 3515



Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10
Esbjerg

Formanden meddelte, at man atter i år har modtaget den sædvanlige økonomiske støtte fra såvel ministeriet som de faglige organisationer.

Formanden gav derefter en redegørelse over selskabets deltagelse i de samarbejdende faglige organisationers årsmøder og kongresser. Formanden udtalte herefter mindeord over de i årets løb ved døden afgåede medlemmer og udtalte: Det har alle været gode medlemmer, tro mod deres afholdsløfte, vi vil udtale et æret være deres minde.

Formanden gav derefter en oversigt over det oplysningsarbejde, som selskabet havde arrangeret i årets løb såvel i ind- som i udland. Formanden udtalte: Der spores da også megen sympati med afholdssagen, men sympati er ikke nok, staten burde yde større støtte til oplysningsarbejdet, og antabusarbejdet burde også være statens opgave.

Formandens beretning godkendtes uden diskussion. Ved dette årsmøde foretoges indvidelse af en ny fane til Struerkredsen.

Regnskabet forelagdes af hovedkassereren samt budget for året 1954-55, der ligeledes godkendtes uden diskussion.

Til næste mødested valgtes Esbjerg.

Willy Heyn Jensen

Aut. Installatør
Udfører Arbejder for DSB
Tylstrup
Tlf. Tylstrup 74 og Sulsted 96

Einar Christensen

Blikkenslager - Skifferdækker
Vand - Varme - Sanitet
Udfører Arbejder for D.S.B.

Skjern . Bredgade 112 . Telf. 484

J. P. Bisgaard

Møbel- og Maskinsnedkeri
Udfører Arbejder for D.S.B.

Skjern - FINDERUPVEJ 3 - Tlf. 168

Gørup Christensen

EL Installationsforretning



Lamper og Lysekroner
Leverer til DSB

Houmeden 11 . Tlf. 2115
Randers



Hornbæk

Trafikassistent J. Lerche, Grønnehave, er udnævnt til stationsforstander i Hornbæk, hvor stfst. O. Jensen har søgt afsked på gr. af svagelighed (61 år).

Vejby

Trafikassistent S. O. Schultz, GDS Hillerød, er udnævnt til stationsmester ved Vejby st., hvor stfst. A. L. Larsen er død (62 år).

Viby Jylland

Overtrafikassistent A. Hagbert Nielsen, Odder, er udnævnt til stationsforstander i Viby, Jyll., hvor stfst. M. A. Madsen har søgt afsked (71 år).

Dødsfald

Bogholder J. Mouritzen, fh. bogholderkt. Gdt, 91 år.

Godsbestyrer V. T. Busch, fh. Østerport, 88 år.

Overportør J. C. Nielsen, fh. Frederiksborg, 81 år.

Lokofører J. S. A. Lovmand, fh. mdt. Gb. Overportør J. T. Lange, fh. Hedehusene, 81 år.

Stationsforst. A. P. Travn, fh. Haslev, 78 år.

Togfører H. D. S. Appelt, fh. Kh, 76 år.

Lokofører P. Sessing, fh. mdt. Gb. 75 år.

Afdelingsing. G. N. Knub, fh. Cvk. Århus, 75 år.

Lokofører K. P. Christiansen, fh. mdt. Gb, 74 år.

Banearbejder J. C. Jensen, fh. Eltang, 71 år.

Togfører C. V. Petersen, fh. Fredericia, 71 år.

Stationsforst. A. V. Johannsen, fh. Nørrebro, 71 år.

Stationsmst. C. Lauridsen, fh. Flemløse, 69 år.

Togfører J. Mortensen, fh. Odder.

Togfører N. Fisker, fh. Randers, 68 år.

Banebetjent F. Bøtchiær, fh. Odense, 67 år.

Trafikinspektør A. O. A. Jeppesen, fh. Transportagenturet Gdt., 66 år.

Togfører V. J. Pedersen, Århus, 66 år.

Ledvogter J. C. Jensen, fh. Bramminge.

Lokomester E. F. Lund-Sørensen, Esbjerg, 63 år.

Lokofører Sv. A. Andersen, fh. Esbjerg, 63 år.

Godsekspeditør L. Hartoft, Kh. Rejsegodsexp., 64 år.

Overportør J. M. Sørensen, Bramminge, 62 år.

Lokofører H. P. Hornbech, Kolding.

O.trafikkontrolør T. Lund, Frederikshavn, 61 år.

Overportør C. C. J. Petersen, fh. Godsbgd., 60 år.

Banearbejder Peter Christensen, fh. Fåborg.

Stationsmst. J. K. Skjøth, Sdr. Onsild, 58 år.

Banearbejder Knud Hansen, fh. Holmstrup, 58 år.

Lokofører A. Terkildsen, Århus, 49 år.

Ekstr.håndværker Edv. P. Jensen, Fredericia, 49 år.

Honnet ambition

En nu afdød stationsforst. A. nærede en næsten barnagtig ærbødighed for godsejere og andre høje herskaber. En dag kom en aspirant ind på forstanderens kontor for at melde sig til tjeneste på stationen. Han bukkede og sagde:

— Mit navn er A. von K.

Stationsforst. sprang op og bad A. von K. sætte sig ned, og spurgte, hvormed han kunne være til tjeneste. Den unge mand satte sig og sagde:

— Jeg skulle melde mig som stationsarbejder .her på stationen!

Forstanderen tabte mælet, men da han genvandt sin fatning, sagde han:

— Jaså, jaså, så kan De godt stå op!

Det er Kvalitätsbrød fra

Thers Bageri

man forlanger.

Leverandør til DSB

Korsør . Algade 39 . Tlf. 86

ORIGINAL SCHNORR TALLERKENFJEDRE

til belastninger fra 1 kg til ca. 200 tons

Rekvirer venligst vore tabeller over lagerførte standard-dimensioner!

E. BONDY TOLDBODGADE 10. - KBHN. K - TELF. BYEN 9430





Obs. Obs.

Denne specielle nyheds-service er udelukkende anlagt og etableret for de stærke og robuste naturer, der kan staa for uvarslede chock — — — alle andre tilraades det at fornægte sig dette farlige stof.

Red.

Dønninger fra afhopningen

Aldrig tidligere har der været en lignende travlhed her ved bladet, som den 25. og 26. juli, da rygtet lod forlyde, at Johnsen var hoppet af, ja, enkelte havde endog hørt, at hele Generaldirektoratet var gået over — form. mod øst, altså ind i et eddikebryggeri. Det lod jo helt ab-surt.)

Vore telefoner stod bogstaveligt ikke stille noget sekund og hele redaktionsstaben var i ilden for at berolige de opskræmte og forklare, at det ikke var Johnsen, men John sen., der var hoppet. John jun. befinder sig nemlig endnu på begynderstadiet, — — han sjipper kun.

S. U.

Vi hører, at kontoristerne på telegrafkontoret på hovedbanegården har kort til Tivoli og ligeledes får gratis vin til aftensmaden, er det rigtigt?

Er de derinde måske bedre end vi andre?

Med hilsen til redaktøren.

3 »gule« kontorister.

Vi må svare, at det forsåvidt er rigtigt nok, idet vi har afset os tid til at undersøge forholdene. Det nævnte kontor ligger kun små hundrede meter fra Tivolis Bernstorffsindgang og dets spisestue genlyder hver aften af hvinene fra rutschebanen, som man derfra har i fiskeperspektiv, næppe 50 meter borte.

Det sidste spørgsmål har vi desværre ikke kunnet få fuld klarhed over, — — men med dette, som med så meget andet: *Det skulle såmænd ikke undre os.*

Red.

Udenrigspolitisk orientering

Mac Carthy — den tidligere formand for »Uamerikansk virksomhed«, vil nu blive anklaget for »Amerikansk Uvirksomhed«.

Brevkassen

Svar til kontorist Alma S.

Nej, voldflojen i GDT har ikke fået sit navn af det, De tror. Det er vist både pæne og adstadige mennesker, der gør tje-

neste der. Selv om vi skuffer Dem, må vi sige sandheden. De kan ikke ansøge om specielt at blive placeret der, men De må søge forflyttelse til GDT og så håbe på, at De er så heldig at blive anbragt i den attråede lokalitet, der iøvrigt måske ikke mere over så stor en tiltrækning på Dem.

Små mænd efterspores

Javist har vi store mænd, som vi alle kender, — — men hvad med de små, og i særdeleshed de, der tror og teer sig store?

VI VED JO ALLE —

at H. C. Andersen læses og værdsættes verden over,

at Soren Kirkegaard er klodens modefilosof og fader til existentialismen, og

at Grundtvigs folkelige tanker er ABC for alle nystartede samfund,

men det er ikke alle, der ved

at Storm P.'s de tre små mænd med de meget høje hatte nu er ved at slå de forannævnte ud (tællingen er på ni).

Det første tegn på denne kursændring kom for nylig i en officiel skrivelse fra kulturkammeret i Pygmalion, hvori pygmæerne bebudede afsendelsen af en kulturmission for på stedet nærmere at studere de tre personligheders liv, levned og hovedklædning.

Ved nærmere eftertanke kan dette vel egentlig ikke forbavse, al den stund enhver jo ved, at virkelig små mænd ofte mener sig mere på højde med situationen, når de er lidt høje i hatten.

Derimod forbavses man højlig over, at henvendelsen ikke er sket til f. eks. Mogens Lichtenberg, Jul. Bomholt eller overborgmester H. P. Sørensen, men til en — ganske vist eksklusiv og topfin —

*Det solide Bindeled
mellem en Jernbane og dens
Kunder er*

**Svogerslev
Læssetransportøren**

Premier Is

DE FORENEDE ISVÆRKER ½
ESBJERG

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**

Vor Sommer-Shorts-Føljeton

i forstærket ferie-udgave

På grund af den kompakte handling er et resumé umuligt. Har man ikke fulgt med fra begyndelsen, bør man prøve at få fat i det foregående nr. — evt. ved henvendelse til red.

Espadaens maskespil

Han sprang adræt til side og var klar til atter at modtage Toros, der vendte i en støvsky. Carlos smed nu tæppet fra sig — nu gjaldt det de blanke våben — han rev kården af skeden — — det var klimaks, det var frygteligt, — — der var dødsstille blandt tusinder, der vist næppe drog vejret i disse daglange sekunder. Adlas nervesystem var så overeksponeret, at det slet ikke reagerede. Andaluseren stod stille og brummede så uheldsvarslenende. Den skræbete med forbenene og kastede — som uvane tyre gør det — jord og støv op på sin ryg, — — om et tiendedel sekund væltede kolossen sig jo nok over Carlos,

der nu havde flere tusinde frygtsomme øjne rettet på sig. Da sker det yderligere forfærdende, — han kaster også kården fra sig — og i et spring overvinder han de to meter, der adskiller ham fra næsten en tons indædt raseri. Med en perfekt lige venstre til mulen efterfulgt af et lynhurtigt højrehånds hook til kæben har han flyttet andaluseren over i drømmeland, kødbjerget sitrer og vakler — — det strømmer til med Chicos fra alle gemmesteder — og man tager tælling, men på 7 er den hjemme på arenaen igen. Carlos har samlet kården op og står nu i 3 meters afstand i sin sidelæns positur og mod-

tager elegant sin modstander med dens potenserede raseri. Med et veldrejet nakkestød nr. 3 lægger han 600 kg skært oksekød, på eet brædt, for sine fødder

Publikums forløsning er frygtelig — en orkan, nej, en tyfon, af jublende ovationer, der stiger og stiger helt op til stratosfæriske højder, en ekstase, der går helt over i det åndssvage. Det frådende menneskehav synes formlig at løfte Plazaen af sine ellers så solide grundpiller. De noget ældre damer lagde for med at kaste helt personlige effekter og genstande ned på arenaen, hvor den »stakkels« Espada ikke vidste hvad han skulle stille op — — Adla fulgte med i indsatsen — og til sidst, da hun ikke havde andet, hev hun sit korset af og smed det ned — — og hellige lykke — — han tog det op, kysede det chevalerisk — — og beholdt det.

Adla var ved at dåne af lyksalighed, det hele var så berusende, så afsindigt dejligt, så — — åh, ja —

Der gik nogle dage — for Adla i komplet åndsfraværelse — så kom han, Carlos selv, for personlig at aflevere korsettet til ejerinden. Men hun havde været svær at finde, og i sin søgen havde han prøvet det på 9—10 stykker, men det havde ikke rigtig passet, for Adlas figur var eksklusiv fin-fin.

Og på den måde fik hun sit korset — — — og Esmeralda.

Denne sidste var jo nu blevet en stor pige i en farlig alder, og skønt man ikke mere brugte korset fandt moderen alligevel, at de boede uheldigt. Sådan er mødre. Esmeraldas mor kaldte som en klukkende høne alle døgnets vågne timer, men ligesom kyllingerne var datteren her revnende ligeglad med, hvad moderen klynkede. »Sådan var vi slet ikke, da jeg var i din alder. — Vi var nok glade, men på en helt anden og pænere måde!!!« —

men pofficiel rejsesektion indenfor vort turistvæsen. Men også det har jo nok sin forklaring.

Vel har dette turistforetagende slået sin tilværelse grundigt fast i verdensbevidstheden og skabt sig en betydelig publicity på alle himmelstrøg ved at kaste strømme af lige så eksklusive turister i land på alverdens kyster. Men gåden har nu nok en mere nærliggende løsning:

Nemlig sektionens afrikanske bomærke, et tredobbelt sandhedssymbol, netop af den slags, der har den helt store magt over små, primitive og sorte sind.

Og denne henvendelse var ikke sæd, der blev sået på stengrund, og den blev ikke lodset over i mere officielle kanaler, tværtimod.

Med den realitetssans, der udmærker denne turistservice, vejrede man straks den helt store fremmedattraktion i sagen, som man altså straks tog i sin egen heldige, højre hånd. En dertil indrettet videnskabs-

mand, amr. dr. lur. S. Nushahn, blev omgående engageret med den opgave at udarbejde en doktordisputats over emnet og frem for alt at søge at finde frem til endnu levende originale modeller eller i det mindste finde fuldgyltige repræsentanter for typen.

Det varede imidlertid ikke længe, for dr. Nushahn i kraft af sine sikre instinkter havde fundet en arbejdsmark i en gammel kaserne i den indre by, men her blev han pure afvist og forment adgang, fordi han havde angivet, at han fulgte et spor, hvilket var noget af det værste, han kunne sige på dette sted, idet sådant ifølge en politilov var forbudt og underkastet bødeforlæg.

»Jeg håber imidlertid,« sagde hr. S. Nushahn optimistisk, »at nå et resultat, inden kulturmissionen når frem, trods den skete krænkelser af den frie forskning!«

Nr.-manden.

1/3 Randers

KEDEL- OG BEHOLDERFABRIK

Kedler og Beholdere til alle Formaal
Specialværksted for El-Svejsning og Autogensvejsning
Udfører Arbejder for D.S.B.

Randers Bøsbrovej 21 . Tlf. 809

Tegn Forsikringerne i

Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelses-Forening af 1891

Kontor: Stormgade 63., København, Tlf. C. 6626

Lav Præmie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning

Tillidsmænd over hele Landet

VOGNFABRIKKEN



R A N D E R S

Sådan lød det kedsommelige repertoire, igen og igen. Det ragede tilsyneladende Esmeralda en fjer, hvorledes hendes moder havde teet sig, præcis som det havde raget Adla, da hendes mor havde bedyret den foregående generations højere moralske stadi, og sådan havde forholdet mellem moder og datter været i årtusinder tilbage, og sådan ville det blive mellem Esmeralda og hendes eventuelle datter om 17—18 år.

Og var det ikke let at være mor Adla, så var det mangefold vanskeligere at være i undergangsalderen som Esmeralda og — med den mor — at skulle dangdere den med en passende fordeling mellem Estación og Plaza; thi, som vi meget snart vil erfare det, kom Esmeralda meget hurtigt ud i den forreste ildlinie, medens hendes moder, med den tiltagende jaloux, forblev i ingenmandsland.

Inde i Murcia i jernbanernes grå administrationsbygning sad personaleinspektoren på sit dystre kontor. Foran ham lå store bunker af de forrige, hemmelige konduitelister over personalet. Nu var det igen »sæson« for listerne og da han var forholdsvis ny i embedet, søgte han at finde ud af sin forgængers metoder og målehenheder, — dette ikke mindst, fordi nævnte forgænger senere havde gjort en betragtelig fin karriere.

Det undrede ham noget, at en meget stor part af personalet var karakteriseret som »styrvoldt«, men det var måske ikke så påfaldende alligevel, da forgængeren var en passioneret spiller, der i særdeleshed havde udmærket sig i fandango, et spil, der — i det mindste dengang — var meget dyrket indenfor jernbanerne. Og han spillede dette fandango med nedarvede anlæg og en så blændende virtuositet, at han virkelig — under påskud af at ville dyrke spillet helt videnskabeligt i dets hjemegn — også var bleven Cabo på Fandango estación i det hede Andalusien, hvor man har gratis varme hele året. Han

havde altså gjort det kunststykke at være avanceret fra linieforvaltningen og ud i selve driften, der iøvrigt er meget stærk i disse fyrige himmelstrøg. Og her i spillets fødestavn kunne han afse sig tid til at dyrke det i dets oprindelige form med diverse »krøller« og mange »narrestreger«, som også kunne overføres både til Lhombre og Whist. Da således jernbaneforeningens formand frådede i en berettiget protest mod brudet på advancementsreglerne, blev denne hurtigt gjort renonce i en tomands raslelhombre, idet han helt afslog at ville spille nogen art af Fandango.

Til alt dette kommer, at den avancerede inspektør var en ivrig hobby-espade, der særlig havde specialiseret sig i yngre og helt unge Toros, som endnu ikke havde fået deres bevægelsesfrihed hæmmet af de tunge og generende gevækster i panden. Denne idræt havde forlenet ham med visse legemlige færdigheder i spring — særlig krumspring — hvilket vil komme ham til gode, når vi møder ham igen, dvs., når afgørelsen er ved at trække sig sammen.

Men i Murcia sad altså den nye mand i inspektørlogen og skulle i gang med konduitelisterne. Han ville begynde med sine egne, hvorfor han rejste sig og gik ned for at prøve sin butor, — en populær forkortelse af distributor — altså personalefordeleren.

— »Har De tænkt på, at der er Corrida på plazaen i Valencia på onsdag!?« spurgte han og satte sig iagttagende.

— »Ja!« svarede Buhtor, »og også på præmielhombren i Barcelona!«

Insp. nikkede tilfreds og Buhtor fortsatte:

— » — — og har tænkt mig at sende ham — expedienten — fra Buenotores til begge Steder!«

— »Og dermed mener De os ordentligt repræsenteret, — — for det må vi være!?«

— »Absolut!! — Ham fra Buenotores har — — lad os se — —«, han rådførte sig med et kartotekskort, der stod på

blækhuset, »han har over 200 toros og kun 3 cabo estaciones på samvittigheden, — — og de 3 sidstnævnte alle mindrevægtige, — — — som han altså havde et horn i siden på, hvilket han kun har haft på sig selv 2 gange, der gav ham ialt 71 sygedage!«

— »Aldeles udmærket!« tilføjede insp., »men pas nu alligevel på! — Særlig Barcelona! — Officielt hedder det Lhombre, men tro mig, det ender i Fandango, — — sådan gik det både i Skjern og i Herning!!«

— »Javist.« smålo Buhtor, »der er taget hensyn dertil. Og ham fra BUT spiller nemlig Fandango som en indfødt, selv om han er født i Catalonien!«

— »Bravo!« sagde insp. og gik op til sig selv.

Her tog han straks Buhtors liste og skrev: »Han tegner godt!«

Kort efter kaldte Syd-West-telegrafens på VAT (Valencia Tores), som fik følgende depeche:

»Til assistance under Corrida tilgår trafikexpedient F F Portoriquo fra BUT fra imorgen«.

(fortsættes).

Fremmed ord

En jernbanemand, der beklædte flere kommunale hverv i sin kommune, stræbte i lighed med sine højerestående partifæller at indflette fremmed ord i sine taler. Det var dog ikke altid han selv var klar over, hvad nogle af disse betød. En dag mødte han en kollega, der spurgte ham, hvordan det stod til:

— Jo, tak, det går — og han ville så bruge ordet successivt, som han synes skulle passe til de følgende ord, men han fik i stedet sagt — jo, sådan sexuellet meget godt!

Een ad gangen

På en landstation var en gang en stationsmester, der ikke var særlig stiv i hovedregning, og iøvrigt selv var klar over sin manglende færdighed i regnekunstens mysterier.

— Jeg vil gerne have tre og en halv billet, fællesklasse, til Ålborg, forlangte en rejsende ved billetlugen.

Stationsmesteren holdt afværgende hånden op og sagde:

— Stop nu lidt! Een ad gangen, een ad gangen! Jeg skal ikke sætte penge til!

Besøg

JERNBANERESTAURATIONEN

Langaa

P. GUNDERSEN - TELEFON 58

LIND HANSEN
KULTORVET 14 · C. 6288
LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILLEMATERIALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN

E L

Køge

Installationsforretning

Brdr. Olsen

Udf. Arbejder for DSB og Privatb.

Køge · Torvet 15 · Tlf. 1301



Blomsterforretningen

Ydes Eftf. J. Clausen

Blomster - Kranse - Dekorationer

Banegaards Plads 5

Aarhus · Tlf. 21039

Auto-Duco Lakereri

v. Frede Frost

Lastbiler, Vare- og Personbiler

Udfører Arbejder for D.S.B.

Hobrovej 76

Ålborg · Tlf. Alba 10448

NAUTA *redningsbåde*

❶ Hvor mange personer rummer en Nautaboat redningsbåd?

Personernes antal i redningsbåde retter sig efter vedtagne regler, afhængig af skibenes størrelse, besætningens antal og skibenes sejlruiter.

For det der i søfarten kaldes indskrænket fart, dispenseres der noget fra kravene om det fordrede kubikindhold pr. mand, således at det tilladelige antal personer, som må optages af en redningsbåd forøges i forhold hertil.

❷ Hvad er redningsbåden udstyret med, når den står f. eks. på en færge?

Redningsbådernes udstyr afhænger ligesledes af skibenes sejlruiter, og man skelner mellem hovedgrupperne: sejlads i international fart og sejlads i udenrigs fart. Indenfor disse grupper skelnes der yderligere mellem lastskibe og passagerskibe.

Udstyret for en redningsbåd ombord i vore hjemlige begrænser sig til at omfatte det for de korte farter nodtørfelige grej for manøvrering, redning og signalisering.

Redningsudstyret for passagerskibe i udenrigs fart er stort og bekosteligt og omfatter bl. a. kompas, radiotelegraf, proviant, mælk og vand, forbindskasse med forskellige smertestillende, stimulerende og antiseptiske præparater foruden et stort kvantum forbindsstoffer.

Der er desuden et antal uldne tæpper og trøjer til disposition.

❸ Hvordan er sødygtigheden? Kan den synke eller kæntré?

Sødygtigheden i redningsbåde er afhængig af liniernes, d. v. s. spanternes form og vandliniesnittets areal. Også disse forhold er taget i betragtning under udformningen af regler for bygning af redningsbåde, således at en god sødygtighed sikres. Der kan indenfor disse rammer tillades en vis variation, som giver værfterne mulighed for at give redningsbådene det præg, som særlig dette værft har tradition for og gode erfaringer med.

Det er jo nemlig således, at selvom materialerne for skibe og redningsbåde er ændret fra træ til jern og metal, så er formålet og de ydre omstændigheder de samme, således at de dertil knyttede erfaringer stadig danner grundlag for skibsbådebygningskunsten.

De nye materials anvendelse til red-

ningsbåde såsom stål og aluminium giver lejlighed til at kombinere styrke og tankkonstruktioner således, at vægten bringes ned til halvdelen af træredningsbådernes, og sikkerheden øges gennem etablering af dobbelt klædning.

❹ Hvordan er prisen i forhold til andre konstruktioner?

Nauta boats specielle helsevejste aluminiumsbåde stiller store krav til de ansatte medarbejders faglige kvalifikationer, og man kan med de for tiden rådende priser for de til denne fremstillingsmåde anvendte materialer sige, at konstruktionen er noget dyrere end f. eks. en nittet konstruktion, men man opnår til gengæld den uimodsigelige fordel at få en konstruktionshelhed af høj styrke, god tæthed og lang levetid.

❺ Hvor stor er den årlige produktion?

Nauta boats produktion omfatter de til redningsvæsenet særlige knyttede konstruktioner, som søges sammenpasset til korresponderende helheder, såsom automatiske slipkroge, bådeblokke, davider og bådespil.

Til beskyttelse af bådene under nedfiring i søgang og slagside monteres tra køl til essing svære glideskinner af aluminium med træunderlag for optagelse af stød, de såkaldte skates.

Til anvendelse som fremdriftsmiddel for redningsbåde indbygges hånddrevne motorer udført vandtæt indkapslede af aluminium. Disse motorer gør det muligt selv for uøvet mandskab let og hurtigt at man-

øvrere bort fra skibssiden efter nedfiring, og er af stor betydning, hvor det drejer sig om passagerskibe, hvor hovedparten af personerne i redningsbådene ikke er søkyndige. Ideen med disse hånddrevne motorer er gammelkendt, men vi har givet den en ny udformning, som vi efter de opnåede prøveresultater bedømmer gunstigt.

En 24' redningsbåd for 35 personer opnåede fuldt bemanded en tophastighed på 5,9 knob. Den opnåede marchhastighed på en strækning af 2 mil var 5,18 knob. Kraften leveredes af 12 mand på 3 trækstænger. Egenvægten af hele arrangementet andrager 160 kg, som imidlertid for en stor del opvejes af vægtbesparelser på årer med tilbehør, mast, sejl og rigning, som overflødiggøres.

De gode resultater af denne nykonstruktion er blevet fulgt af en salgssucces, som vi naturligvis glæder os over.

Endvidere omfatter vor produktion redningsflåder og flydemidler af aluminium, som opfylder de i loven herom stillede krav.

Denne produktion er udviklet under højtryk, forårsaget af de for nylig trufne bestemmelser om lovens opfyldelse.

De under denne produktion indvundne erfaringer har udviklet en produktionsteknik, som fremtidig vil kunne finde anvendelse indenfor nye felter.

Landgangsbroer og falderebstrapper med bevægelige trin af aluminium er en sidegren til redningsvæsenet, men det var nærliggende for os på opfordring at søge disse opgaver løst og et behov dækket.

Det er mange og interessante opgaver, der stilles vort firma, og den store udvikling, der forårsages af dygtige videnskabsmænds arbejde for at frembringe nye og bedre materialer giver teknikerne rige muligheder for indførelse af forbedringer særlig på det skibstekniske område.

HUSK

„Himmelekspressen“

... og hjælp os med gammelt tøj
eller lignende

Odense

Malerfirmaet

Andersen & Holst

Udfører Arbejder for DSB
Østre Stationsvej 13
Odense . Tlf. 284 - 1390

Ove Johansen

Slagtermester
Alt i hjemmelavet Paalæg
Sdr. Boulevard 49
Odense . Tlf. 6417

De køber med Fordel Deres
Forbrug af
Kød - Flæsk - Paalæg

hos H. L. Rasmussen

Nørregade 71 . Tlf. 2552
Odense

Georg Karnø Landsretssagfører

Odense. Vestergade 42
(hj. af Klaregade) Tlf. 7636 - 6836

Aage Rasmussen

Kolonial, Vin & Delikatesser
1. Kl. Varer - Billigste Priser
Odense
Albanigade 22 . Tlf. 1780

Den cooperative Malerforretning

Forretningsfører: C. Langkilde
Bygningsarbejde . Skilte
Dekorationsarbejde
Odense . Ny Vestergade 5
Tlf. 12133 - 13871

Lars Jørgen Larsen

Vin og Cigarer
Odense . Vesterbro 3 . Telefon 4710

»GOURMET«

v/ E. Andersen
Alt i 1. Kl. hjemmelavede Viktualier
Kød . Flæsk . Røgvare
Leverandør til Jernbanepersonalet
Odense . Læssøgade 15 . Tlf. 3430

Odense Støvsuger Central

Brugte Støvsugere sælges
kontant eller Rate.
Reparationer af enhver Art udf.
Odense . Vindegade 13 . Tlf. 6478

Hans Rasmussens Sønner

Slagtermestre
1. Kl. Kviekød . Kalvekød
og Flæsk
Nørregade 40
Odense . Tlf. 1251

Ger Deres indkøb hos vore annoncerer

Svendborg



Svendborg Vulkanise- ringsanstalt

v. A. V. Rasmussen
Udf. Arb. for DSB
Svendb. Brogade 26
Tlf. 1430

Vi har altid noget nyt...



v/ K. Christensen

SVENDBORG

Dagblade * Ugeblade
Cigarer * Cigaretter

BANEGAARDESKIOSKEN SVENDBORG

Aaben kl. 5.30—23

Harry Petersen

DSB-Vognmand
Sct. Nicolaj Kirkestræde 3
Svendborg - Tlf. 631

Frederiksgade 7
Tlf. 1457-1458

Lerchesvej 11
Tlf. 3200

SVENDBORG

Ford- Fordson
Forhandler
Servicestation

CHR. BUKKEHAVE & SØN

H. Andersen

v. J. Jensen
Smed og Karetmager
Udfører Arbejder for D.S.B.
Faaborg . Vestergade 20 . Tlf. 275

Axel Justesens Bageri

Altid friskbagt Brød og Kager
Spec.: Lækre Fødselsdagskringler
Leverandør til DSB
Nyborg Adelgade 9 Tlf. 133

Sygeplejeartikler
Forbindingsstoffer

Apoteket »Bryggergaarden«

Tlf. 888 . Odense

Henry Olsen

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Odense. Carl Bernhardsvej 40. Tlf. 0158

Viborg

Aut. N D Forhandler

Jørgen Pedersen
Stort Lager af Kugle- og
Rullelejer

Viborg . Vesterbrogade 12
Tlf. 1600 (3 Ledn.)

Viborg Autoelektro

Bosch Service
K. Staunbjerg
Udf. Arbejde for DSB-rutebiltj.

Viborg - Trekonervej 4 - Tlf. 1773

Anders Petersen Farvehandel

Tapeter . Farver . Lakker
Leverandør til DSB

Viborg . Vestergade 18 . Tlf. 1185-1525

Phillipsen & Hall %

Aut. Elektroinstallatører
Elanlæg udf. overalt i Landet
Radio - Køleanlæg - Lys - Kraft
Viborg. Sct. Mathiasgade 58. Tlf. 173-174

Chr. Laursen

Entreprenør og Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Glyngøre - Tlf. 40

Banegaardskiosken Holstebro

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

Magnus Jepsen

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Tarm . Vardevej
Tlf. 99

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik
Tarm, Tlf. 16—34

Tarm Installationsforretning

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

Henning Pedersen

Esbjerg Værktøjsmagasin A/S
Leverandør til DSB

Esbjerg . Kongensgade 69 . Tlf. 3040