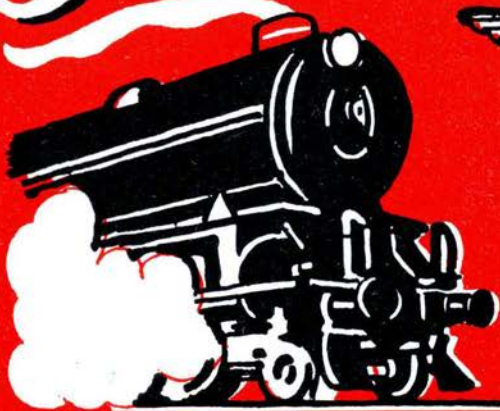


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET

NY
pris

Kr. **110-**

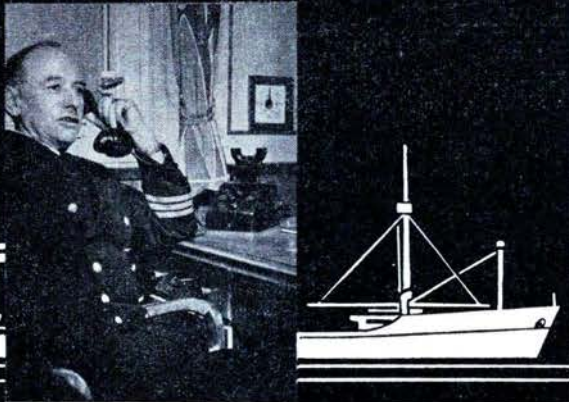
DER ER
KOMMET
EN NY

PHILISHAVE

med dobbelt ROTERENDE skæresæt




SIEMENS



Batteriløst bordtelefonapparat med 10-liniers linievælger

Med
Siemens batteriløse skibstelefoner har man under alle forhold en driftsikker forbindelse mellem bro og maskinrum.

Telefonerne leveres enten som vandtætte vægapparater eller som almindelige bordapparater. Begge udførelser fås til større anlæg med 10-delt linievælger.

Ekstratelefoner kan tilsluttes direkte.

Anlæggene arbejder uden strømfor-
syning og fordrer intet eftersyn.

Fig. 268



Batteriløst vægtelefonapparat med 10-liniers linievælger i sprøjtevandstæt udførelse.

Fabrikat:
SIEMENS & HALSKE AG.
Berlin - München

DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB
Blegdamsvej 124 - København Ø - Central 8448 - Telex: 2313

Firestone



**MultiPLY
Super
Transport**

Leverandør til Danske Statsbaner

ALLE *taler med* ALLE



når De
har et



**SAMTALE-
ANLÆG**

AMPLIDAN er det nyeste og teknisk mest fuldkomne samtaleanlæg for indtil 18 abonnenter. Hvem som helst kan kalde og tale med hvem som helst, og ved opkald gives både optisk og akustisk signal. Uønsket aflytning kan ikke finde sted.

Endvidere trykknop, »fælles«-kald, blokering og dæmpning
Forlang nærmere oplysninger.

AMPLIDAN $\frac{1}{2}$ Fabrik for elektroakustisk materiel
MØNTMESTERVEJ 17 - KØBENHAVN NV - TLF. ÆGIR 4201

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

Stationsmester

H. E. Rybro, M. D. F. (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Redaktionssekretær:

Togbetjent V. Jonvald - Hvidovrevej 258

Tlf. 78 36 42

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement

6 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

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

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagstælling

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

MAJ 1958

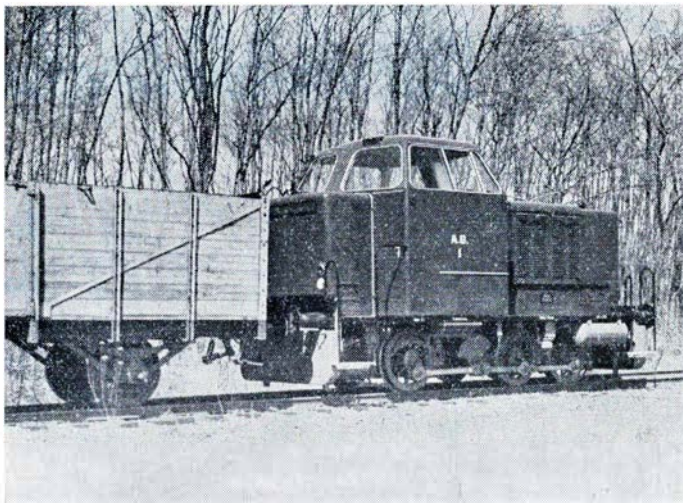
Dette nr. indeholder:

Moralen er det vigtigste.....	side 103
Månedens emner	» 104
Tanker ved et damploko	» 105
Erindres det	» 106
Rutebil nyt	» 106
På MY Århus-Fredericia	» 108
Mens vi venter på tog	» 109
Det er ikke alle, der ved	» 110
Fjernstyrede bomme	» 111
VHF-radiotelefonanlæg	» 112
Tyske Forbundsbaner i 1957 ..	» 114
Juelsmindebanens materiel	» 115
Måneds-magasinet	» 117
Privatbane nyt	» 117
Model jernbane	» 118
Foto hobby	» 119
Ud og ind	» 123
Hunden på	» 124

M&K

dieselhydrauliske lokomotiver

240 HK—2000 HK



240 HK lokomotiv leveret til A/S Amagerbanen

Generalrepræsentation:

IVAR BERTELSEN

Civilingeniør, Dr. techn.

H. C. Andersens Boulevard 20 . Kbhvn. V . Tlf.: Byen 6045 - Byen 6085 - Telex 5746

... også månedens forbrug af

tobaksvarer

kan De købe i

Jernbanekioskerne

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

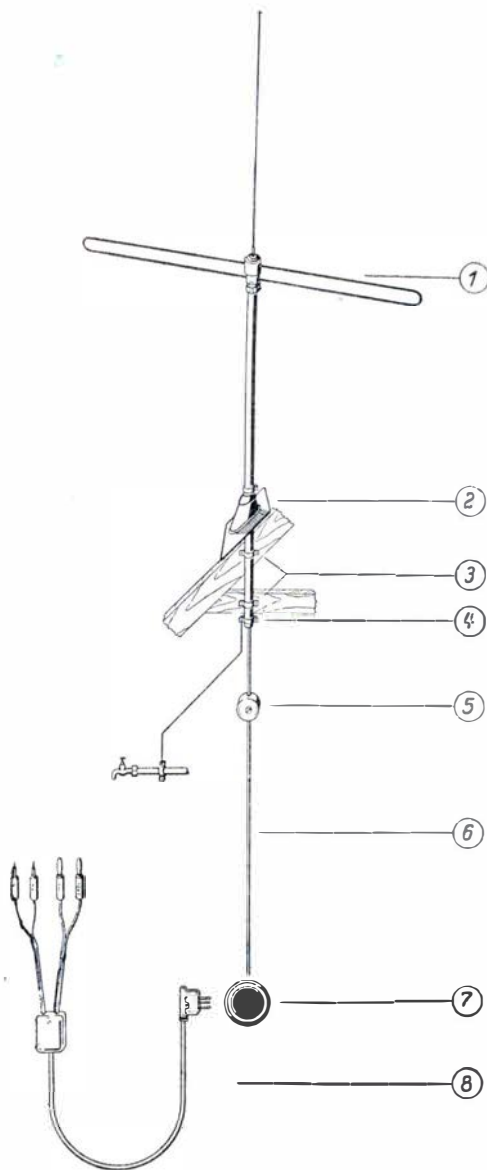
i Danmark



ANTENNER

ELTRONIK enkelt antenneanlæg for lang-mellem-kort/FM-radio

Det ideelle støjkomponserede antenneanlæg med 1 à 2 tilslutningsmuligheder for eenfamiliehuse.



1. Støjkomponseret LMK/FM med stavantenne og FM-dipol type AT 172/1
2. Taginddækning type XZ 46/2
3. 2 mastebøjler
4. Jordklemme
5. Kabelsamlingsdåse type KG 112/1
6. 2-leder symmetrisk, afskærmet antennekabel type 2H 132Y
7. Antennestikdåse (1 abonnent*)
enkeltdåse for LMK/FM (planfors.) type SE 96/20 eller
dobbeltdåse for LMK/FM og TV (planfors.) type SE 56/20
8. Tilslutningskabel for LMK/FM type KA 150/2I

*) ved 2 abonn. vælges udførelse . . ./28

Som bæremast anvendes alm. 1" gasrør (leveres ikke med)

Anlægget kan uden videre udvides til FJERNSYN og vi leverer gerne en TV-antenne (se katalog nr. 9) der passer til netop Deres modtagerforhold.

AEG DANSK ELEKTRICITETS AKTIESELSKAB

København - V. Farimagsgade 41 - C. 5000

Aarhus - Sønderalle 14 - Tlf. 2 15 10

Moralen er det vigtigste

Privat virksomhed er ikke det samme som statstjeneste

Som det var at vente, efter den kampagne som er ført derfor, er det de højstlønnede tjenestemænd, der også denne gang løber af med profitten. Der er i de sidste år ført en ofte ret pågående propaganda for, at netop disse tjenestemænd i de højeste stillinger burde aflønnes på højde med tilsvarende stillinger i private erhverv. (Man ser bort fra, at tilsvarende stillinger ikke findes inden for private virksomheder). Og gang på gang er man kørt frem med den påstand, at hvis man ikke inden for statstjenesten kunne opnå samme lønninger, som i de frie erhverv, ville alle dygtige folk søge bort fra statstjenesten eller ikke søge ind i denne, så statens forskellige administrationsgrene ville komme til at nøjes med de mindre dygtige folk. Kan dette nu være rigtigt?

På en måde, ja. Men også kun på een måde. Man må nemlig ikke glemme, at dygtighed kan være mange forskellige ting. Eller rettere, der er mange forskellige ting, man kan være dygtig til. En er dygtig til at spille kort, men uegnet til at køre bil. En anden er højt matematisk begavet, men forstår ikke at administrere penge. En tredje forstår kunsten at tjene penge, og få dem til at yngle, men er nærmest blottet for forståelse på alle andre områder, o. s. v. Man træffer sjældent mennesker, der ikke er i besiddelse af en vis dygtighed i en eller anden retning, ligesom man vanskelig finder nogen, selv blandt de dygtigste, der er mestre på alle

områder. Ved besættelse af stillinger er det som regel bare et spørgsmål om, hvorvidt den pågældende er dygtig på det specielle felt, som stillingen kræver. Og det er i de fleste tilfælde vidt forskellige evner, der er nødvendige inden for statstjenesten og i private virksomheder.

Private foretagender er jo nu engang lagt an på at tjene penge. Derfor er det vigtigste for den, der beklæder en ledende stilling indenfor en sådan virksomhed, at han forstår at tjene penge til firmaet, mange penge, jo fler, jo bedre. Altså, at han forstår kunsten at trække penge fra andres lommer over i firmaets kasse. Men det er helt andre egenskaber, der er nødvendige for en tjenestemand i en ledende stilling inden for statens administration eller i statens virksomheder. Det er jo slet ikke smarte geschæftsmænd, der kan arrangere det hele, så det giver penge i kassen, staten har brug for. Staten er ikke og skal ikke være en forretning, der skal give udbytte ved at trække de flest mulige penge fra folk som de private foretagender skal. Derfor skal staten og dens foretagender ikke ledes af smarte forretningsmænd af den slags, der gør karriere inden for forretningsverde-

nen. Man har stirret sig blind og forvirret sit sunde omdømme ved at se på de mennesker, der slår sig op og tjener penge som græs. De bliver agtet og æret som halvguder, man spørger dem til råds og tror på deres meninger om alt muligt, selv om det ligger langt uden for deres horisont. Man lytter til deres ord, som til et orakel, og gang på gang hører man: Det er sådan en mand, man skulle have til minister, til generaldirektor o. s. v. Man tænker ikke på, at fordi han er en dygtig forretningsmand og forstår at skaffe sig penge, er det langt fra sikkert, at staten ville være tjent med ham som embedsmand. (Det modsatte er mere sandsynligt). Stiller man forholdet greelt op og siger: Det er højst forskellige egenskaber, der kræves af dommeren og af lederen af stormagasinet, vil enhver kunne godkende dette.

Derfor er det ikke først og fremmest dygtighed i forretningsmæssig forstand statens tjenere skal være i besiddelse af. Det vigtigste er, at de er i besiddelse af en høj moralsk standard, således at de er ubestikkelige både direkte og indirekte, at de ikke bærer nog til medborgere, til undergivne eller overordnede, selv om de ved lejlighed er blevet trådt på tærne af vedkommende, at de er omgængelige og retfærdige over for alle, og at de i embedsførelse er upåvirkelige af smiger og leflen, sympati, anti-pati, venskab, fjendskab, slægtskab, gunst eller gave, som det hedder, og i alle forhold kun søger retfærdig-

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

anbefales
POUL GUDMANN

hed og fornuft. Med andre ord, det er samvittighedsfuldhed, omhyggelighed og grundighed, der behøves. Derfor er moralen det vigtigste. Dette gælder for alle tjenestemænd, ikke alene for de ledende. Det er f. eks. mere vigtigt, at posten bliver rigtig ekspederet og omdelt, end at postbudet er smart og bliver hurtigt færdig med omdelingen ved at sende drengene på gaden op i husene med brevene. Det er vigtigere, at man kan stole på, alt er i orden, når en banelinie er efterset, end at vedkommende kan foretage eftersynet på kortere tid, ligesom det har betydning, at man ikke kan klare en lovovertrædelse ved at stikke betjenten en bajer. Overalt og i alle forhold er det af største betydning, at man kan stole på tjenestemæn-

dene, og at dygtighed er godt, men moral er vigtigere. Derfor kan man ikke sammenligne statens tjenere med de smarte forretningsfolk, hvis dygtighed, direkte eller indirekte, måles efter penge. Dermed være ikke sagt, at tjenestemænd kan være ignoranter, det kan de selvfølgelig ikke, og med en høj moral følger altid en vis grad af dygtighed.

Selvfølgelig skal staten betale sine tjenere en ordentlig og rimelig løn, men det kan ikke være nødvendigt eller ønskeligt med en løn, som kan tillade et pengeforbrug i lighed med mange af forretningslivets store. Det vil være dødsens farligt, at få forretningsmoral sat i højsædet inden for det offentliges foretagender. *Aros.*

Jernbanemuseet

Det kan i tilslutning til ovenstående interessante tilføjelser meddeles, at Jernbanemuseet, Solvgade 40, København K., i almindelighed er åbent for interesserede hver onsdag kl. 12—16 i tiden april—oktober. Henvendelse kan iøvrigt rettes til museets inspektør, trafikkontrolør E. L. Parbol, DSB rejsebureau, Astoria, København V.

Museet modtager gerne genstande, billeder og effekter, der har museumsinteressent interesse for jernbanestaten. Det kan indsendes til ovenanførte adresse. *Red.*

Den gule stribe

Det er så vidt vides efter international overenskomst, at 1. kl. personvogne forsynes med en gul stribe under taget, oven over vinduerne, så der er antagelig ikke noget at gøre ved den sag. Men på vore brune personvogne ser det mildest talt forfærdeligt ud. Den citrongule stribe, den mørkebrune farve på vognkassen og det mere eller mindre mørkegrå tag er en farvesammensætning, der skærer i øjnene og virker højt utiltalende. På de udenlandske mørkeblå, mørkegrønne eller blågrønne vogne ser det ikke så tosset ud, men på de brune vogne er det ikke godt.

Helt galt er det, hvor striben kun strækker sig ud for et par kupéer. Der ser det ud, som om vognen ikke er blevet færdig, men venter på, der skal komme en maler og fortsætte. Man kunne nu også godt have afrundet striben, hvor den holder op, så havde det set lidt mere færdigt ud. Muligvis er det heller ikke nødvendigt, at striben er så citrongul? En lidt mindre kraftig farve, henimod det cremfarvede, kunne måske gøre det samme? og det ville se lidt mindre uhyggeligt ud. Siden stafferingen på vognsiderne blev afskaffet, ser vore vogne ikke særlig pyntelige ud, så man burde være mere varsom med, hvordan de »dekoreres«. *H.*

Angående service

Yder banerne service, forstås det ikke altid, fordi det tages som en selvfølge, eller også synes man, at det er odselighed. Ydes der ikke service, så er det banerne, der træder på publikum. Underligt hvordan og af hvem en sådan mentalitet skabes.

Ferieophold

tilbydes på bondegård med moderne forhold i naturskøn egn i midtsjælland.

Pensionspris 26 kr. pr. par daglig. Oplysninger fås på tlf. Allindelille 89x

Månedens emner...

Mere om DSB's planteskoler

Hvis læserne af dette blad er i stand til at interessere sig mere for plantningsagen ved statsbanerne og de mænd, der har forestået dette arbejde, må jeg måske have lov til at supplere de i bladets februar- og aprilnumre anførte artikler med følgende tilføjelse, specielt hvad plantor Bahnsen angår.

Som det ifølge de omtalte artikler er nævnt, blev Godber Bahnsen, som hans usædvanlige navn var, ansat ved den først i tresserne i forrige århundrede anlagte planteskole og plantage ved Langå.

Af den dengang spæde begyndelse har planteskolen nu udviklet sig til et 8 tonder land stort areal, der strækker sig fra Langå grusgrav og helt ned til Gudens bredder.

Det var under langt mere primitive og beskedne forhold, at Bahnsen begyndte sit virke, men han skulle dog nå at opleve den rivende udvikling, der har fundet sted indenfor statsbanernes plantingsvæsen, idet han først tog sin afsked i en alder af 84 år.

Godber Bahnsen var en fremragende gartner, der havde megen sans for beplantningernes samstemmen med omgivelserne. Ganske vist var hans første og vigtigste opgave at fremdrive fyr og gran til brug for læhegn og snebælter, og endvidere skulle banelinierne indhegnes med

tjørnehække, hvad man jo mange steder ser den dag i dag, men hvis klipning og vedligeholdelse koster mange penge, hvorfor man nu mere og mere går bort fra denne indhegningsmåde. Men Bahnsen havde også sans for stationernes udsmykning med planter og blomster. Til den ende anlagde han store rosenbede i sin planteskole og havde meget held med og megen glæde af denne gren af virksomheden. Men ikke alene han selv frydede sig over dette rosenflor. Folk kom langvejs fra, og mere eller mindre med hans tilladelse blev rosenbedene betragtet og nydt. Oven i købet nydt så meget, at der ret hyppigt forsvandt, ikke alene en enkelt blomst og buket, men også hele planter. Bahnsen opsatte skilte med »Adgang forbudt«, men uvæsenet vedblev. Den gamle plantor var dog ikke tabt bag af en vogn, thi han lod hos en bogtrykker fremstille nogle skilte, der forkyndte: »Der er nedlagt Scolopendrium og Dryopteris«. Det hjalp! Thi publikum var i høj grad i tvivl om, hvad dette latin skulle betyde, men et var i hvert fald sikkert, og det var, at det måtte være noget meget fælt noget, og Bahnsens roser fik da lov at stå og blomstre i fred for uindbudte og nærgående gæster. Dette minde om den gamle plantor kan endnu beses — på Jernbanemuseet i Solvgade. *E. L. P.*

★

Tanker ved et damploko

Man bli'r så glad, når solen skinner. Og i særlig grad har forårssolen evne til at gøre een glad. Det var en af de første dage, den længe ventede sol rigtig lod sig se. Der blæste en frisk men temmelig kold vind ude fra Venø bugt, men hvor der var læ, var der dejligt. Jeg kom gående ad stien langs det nedlagte banestykke ude fra Gimsing og ind mod remisen. Da jeg kom ind i nærheden af denne, var jeg i læ og blev stående og nød solskinnet, mens jeg så — ja, hvad så jeg i grunden på? På det hele og på ingenting. Så godt som alle porte i remisen stod åbne, der var jo læ der i halvcirklen. En af de indenfor portene stående maskiner begyndte langsomt, ganske langsomt at trille ud. Først skorstenen, så kedlen og førerhuset og endelig det meste af tenderen. Der holdt den. En ung lokofyrbøder kiggede ned efter gangtojet, først til den ene side og så til den anden. Hvorfor ser han efter begge sider? Han er jo så udmærket klar over, hvordan krumtappene står i forhold til hinanden. Nå, det er han ikke ene om. Folk er ubegribelig vantro. Han satte skruerbremsen på og begyndte at smøre.

Skulle jeg gå ned til ham og spørge, om jeg må gøre det? Jeg har foretaget akkurat det samme de tusinde gange. Netop der i læ og solskin. Det ville være dejligt, at gøre det endnu engang. Jeg gør det. — Nej, jeg gør det alligevel ikke. Hvis jeg gør det, vil jeg sikkert blive sendt til mentalundersøgelse. Ingen vil kunne forstå en så mærkelig handling. Jeg risikerer at blive spærret inde for livstid. En gammel lokofører, der finder på den slags. Nej, den går ikke.

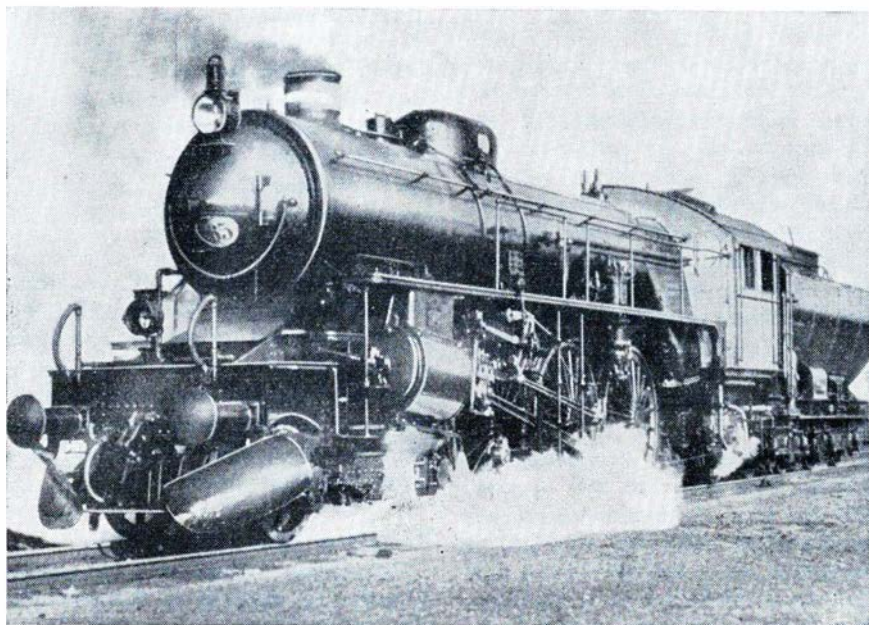
Jeg blev stående lænet til en hegnspæl og lod tankerne vandre tilbage til svundne tider. Jeg var ung den gang og måske meget barnlig. Jeg gjorde arbejdet til leg, en dejlig leg. Når jeg gjorde en maskine klar, prøvede jeg hver gang at gøre det hurtigere end sidst, jeg overvejede hver eneste bevægelse, der skulle foretages, for at gøre det så let og hurtigt som muligt og i den mest hensigtsmæssige rækkefølge. De gamle førere ærgrede sig over, at det gik så hurtigt og lurede på, om de kunne finde

et eller andet, der ikke var gjort som det skulle. Men det skete aldrig. Det var en af de betingelser, der gjaldt for legen, at alt skulle være gjort omhyggeligt. Sliddet gencrede mig aldrig. Mange af kollegerne syntes, der var for langt til Esbjerg. Jeg var vist i grunden aldrig træt, selv ikke da vi under den første krig korte med koks og torv.


Men det var jo ikke altid solskinsdage. Der var også vintermorgener med mørke, bidende frost og sne. Alt var koldt og uhelderligt og kullene var halvt sne. De oldnordiske olielygter ville ikke brænde, og fik man dem tændt, blæste lyset ud. Olien var kold og umedgorlig, alt var koldt og grimt og forbandet at have med at gøre. Da var det vanskeligt at gøre det til leg. Så mindedes jeg den første kolde vintermorgen, da jeg stod op på en motorvogn. Der var lunt og rart derinde. Jeg trykkede på en kontakt, så var der lys, rigtig lys, der ikke kunne blæse ud, og jeg drejede på et håndtag, så gik dyret, alt i orden, parat til at køre. Da forstod jeg, at damplokoet var håbløst forældet,

i hvert fald i den skikkelse jeg kendte det. — Men, alligevel. — Om det nu havde været mig, der stod dernede og var ved at lægge fyret tilrette?

Inden jeg gik ud på min spadseretur havde jeg læst en artikel i »Vingehjulet« om damplokoet, skrevet af kontorchef cand. polyt. J. P. A. Andersen, hvori der fortælles om forskellige bemærkelsesværdige præstationer af damploko, der skal vise, at disse kan køre ligeså hurtigt og trække ligeså meget, som mere moderne traktionsmidler. Det kan de. Det er slet ikke det, der er i vejen. Det er heller ikke alene økonomien, det er galt med. Men, det er rent ud sagt et forbandet roderi og svineri, alt det med damploko. Hvorfor er de da også så gammeldags? Hvad ligner det, i vor moderne tid, at stå og skovle kul ind med håndkraft som vorre oldeførelde gjorde? At skulle smøre med kande og sprojte over det hele flere gange om dagen, og vide at de 99 % af olien går ud i ballasten uden at gøre nytte? Sådan med det alt sammen. Der tales om vanskeligheden ved at fremskaffe velegnede kul. Den vanskelighed har vist altid eksisteret her i landet. Jeg har i hvert fald, stort set, aldrig truffet på velegnede kul, eller også



DSB loko, ltr. E.

	Til JYLLAND			
	over HUNDESTED — GRENÅ			
Tog fra Hillerød				
Hverdage:	7,15	11,15	16,15	20,15
Søndage:	7,15	10,55	16,12	21,15
<small>Frederiksværkbanen</small>				

	Restaurationerne
	De Danske Østersøfærger
	anbefales
GEDSER	K. BJØRN JENSEN

har vore loko aldrig været velegnede til kullene. Mon ikke det skulle være det sidste, der er i vejen? Jeg kan dårligt tænke mig, at man på de store udenlandske bannere har nogen vanskelighed med at skaffe tilstrækkelig damp, selv ikke ved de sværeste belastninger, og dette har jo dog altid været problemet her hjemme. Maskinerne er stærke nok, men kedlerne kan ikke til enhver tid præstere det nødvendige. Måske er det, fordi kullene sjældent er velegnede?

Han har fyret dernede nu. Den sorte røg vælder op af skorstenen. Det ser pænt ud, jeg kan lide at se røg, men jeg ved udmærket, at det er spild og at det tilsviner alt i nærheden. Jeg kan i det hele taget lide at se damploko. Jeg bliver blod om hjertet, når jeg ser et stort tog med en vældig fane af røg og damp hen over vognene, og flere af vore loko er i sig selv meget smukke, eller rettere var det, for man hængte så meget dingel-dangel udenpå, de var langt kønnere end de fleste udenlandske. De føles også af mange som et æstetisk tabt, at vore damploko forsvinder, men man må erindre, at da det æstetiske beror på sanseindtryk, vil det altid være mere eller mindre individuelt og præget af tiden, og jeg tvivler på, at den opvoksende slægt ser noget skönt i det, vi beundrer. For et par år siden stod jeg en aften ved solnedgang på en storebæltfærge og betragtede skoleskibet »Danmark«, der for letspændte sejl kom ned gennem bæltet. Det var et syn for guder, syntes jeg, at se skibet mod den nedgående sol. Men så hørte jeg en ung mand, der stod ved siden af mig sammen med en kammerat, sige: »Det er da i grunden et forfærdelig monstrum, sådan et skib.« Kammeraten nikkede samtykkende. Jeg blev øjeblikkelig dybt forarget, men efter nøjere omtanke gav jeg dem ret, og jeg har ikke siden kunnet se skønheden i et sejlskib.

Nu kører maskinen dernede ud på drejeskiven. Den drejer en halv omgang, så skal den bare til Thisted. Jeg må om et par timer helt nede om over Esbjerg og Fredericia, men Gud ske lov det ikke er med damp. Opholdet på et hurtigkørende damploko er nu engang et helvede, når først sporten er gået af det, men sport kan det være. Jeg vil dog læse den artikel i »Vingehjulet« en gang mere, der var

flere interessante ting i. Jeg forstår godt kontorchef Andersens kærlighed til damploko, for selv om han lærte at fore og køre så godt som nogen (det kan han nemlig, det ved jeg), så blev det dog for ham aldrig til andet end sport. Det er først, når det bliver til dagligt arbejde, man skønner på de langt bedre og bekvemmere arbejdsforhold, de andre traktionsmidler giver.

Dybdahl.

Erindres det. . . .

For 50 år siden, maj 1908

På Københavns stations afgangsperron er nu til vejledning for publikum anbragt vinger — efter et noget lignende system, som allerede har været anvendt længe på Nord- og Kystbanens stationer — påmalet angivelse af togenes bestemmelsessted. Vingerne er røde med hvid inskription, og i mørke er den fremskudte vinge belyst ved 2 elektriske glødelamper på hver side.

11 af de store nye iltogsloko litra P er nu i regelmæssig drift på Fyn, og i løbet af den nærmeste tid kommer yderligere 5 stk. Disse store kraftige maskiner, der trækker lige så meget som 2 K-maskiner i forspand, betyder selvfølgelig en meget væsentlig forøgelse af den fynske lokobestand, hvorfor K-maskiner nu i stort antal udvander til Sjælland og Jylland — hvor de forøvrigt hårdt tiltrænges.

En søndag morgen kl. 3, umiddelbart efter tog 14's passage, har en portor opdaget et skinnibrud tæt ost for Nørre Aaby st. Skinnibruddet var af en så alvorlig art, at en ny skinne måtte indlægges, forinden tog 12 kunne føres igennem. Tog 12 løber ca. 20 minutter bagefter tog 14 og fik en forsinkelse på ca. 1 time.

For 25 år siden, maj 1933

Dampfærgerne »Prinsesse Alexandrine« er under en ekstratur til Warnemiinde i tåge blevet påsejlet af en tysk damper. Færgerne fik betydelig skade, men den blev dog — efter at der var taget syn på den — benyttet til overførsel af tog 92's

rejsende, som indkom til København med ca. 3 timers forsinkelse.

*

Den nye motorfærge til Storebæltsoverfarten skulle efter bestemmelsen overtages af statsbanerne i denne måned og vil straks derefter blive indsat i driften (M/F »Sjælland«).

*

I Klampenborg har postvæsenet lejet lokaler til postkontor i en del af ventesalslokalerne i Hovedbygningen.

På Charlottenlund station har Gentofte kommune lejet nogle ventesalslokaler samt den hidtidige kontrolorbolig til kontorer for kommunalforvaltningen; i lokalerne skal kommunens kontorer for folkeregistreret og social forsyning installeres.

Rutebil nyt



DSB har nu modtaget 2 nye 51 persons rutebiler og vil i løbet af året få endnu 3 til afløsning af nogle af de ældste biler. Stationen har for tiden godt 50 rutebiler i drift.

Man har opgivet troen på den rutebilhal, der er projekteret, men udsat på ubestemt tid. I generaldirektoratet er man tilsyneladende af den opfattelse, at man får for lidt for det millionbeløb, det vil koste at opføre en hal til et halvt hundrede store busser.

Gestelev

Det er nu vedtaget at ombygge det nedlagte andelsmejeri i Gestelev ved Ringe til rutebilstation for ruterne til Odense og til Svendborg. Der skal også opføres boliger til tre a fire chauffører. DSB ønsker ikke mere at benytte koncessionen på ruten Ringe—Allsted.

Ringsted

Da DSB ønsker at bygge en garage- og værkstedsbygning i Ringsted, har man foreslået kommunen at kombinere dette anlæg med en rutebilstation på pladsen ved Vestervej ved siden af jernbanestationen. DSB vil i så fald stille jernbanestationens ventesal og toiletter til rådighed for rutebilstationen.

Til lands - til vands og i luften
ZONE-REDNINGSKORPSET

Lykkesvej 18 - Herning
Telf. 1870

Spec.: Sværtransport

Telf. 14910 - døgnvagt

**Odense
Stationsbilerne**

Ø. Stationsvej 8

HURTIG — BILLIG — REEL

Jernbanepersonalet foretrækker



Stjerne Biscuit



Telf. Vejle 714

DSB konstaterer million- besparelser gennem MY-lokomotiver

Fra »Vingehjulet« juni 1957



NYDQVIST & HOLM AKTIEBOLAG
TROLLHÄTTAN, SVERIGE

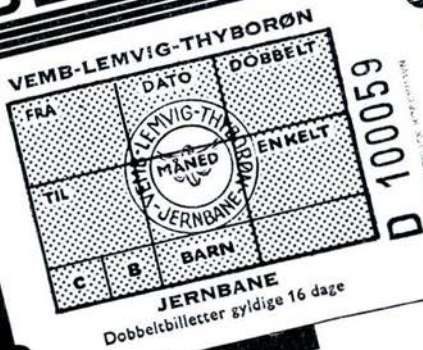
Telefon 180 00 - Telex 5284



„På basis af det foreliggende materiale om brændselsforbrug og om prisforhold for kul og brændselsolie kan man beregne, at de 20 lokomotiver i den sidste serie indtil den 1. juni 1957 har bevirket en samlet besparelse i kulforbrug på ca. 90.000 tons, hvilket svarer til lasten i 10 store kulskibe eller omlæsset i jernbanevogne til lasten i en togstamme, der når fra København gennem Roskilde til Viby Sjælland, medens besparelsen i penge som difference mellem den sparede kuludgift og den virkelige olieudgift ialt andrager ca. 9,5 mill. kr. i det nævnte tidsrum. De besparelser, der er opnået alene på brændselskontoen, andrager altså for disse 20 lokomotiver ca. ½ mill. kr. pr. år pr. lokomotiv.

På tilsvarende måde viser de foretagne opgørelser for de fire første MY-lokomotiver, der nu kører i samme løb som de 20 i den sidste leverede ordre, at disse, fra de blev sat i drift i foråret 1954 og til 1. juni 1957, sammenlagt har forbrugt ca. 7.500 tons brændselsolie og præsteret et transportarbejde på ca. 1250 mill. bruttotonkm, og man kan beregne, at der herved på brændselskontoen alene er sparet ialt ca. 6 mill. kr. Disse besparelser i brændselsudgift er særlig fordelagtige, fordi de også er direkte valutabesparelser.“

BELLGRAPHIC...



HVORHEN DE END
REJSER, FINDER DE
BELLGRAPHIC SYSTEMET
ANVENDT I TRAFIKKEN,
—FORDI DET FORENER
KVALITET MED GOD
ØKONOMI

BIL
RUTERNES
BILLET
SYSTEM



Aktieselskabet **SYSTEMEX**

BORGERGADE 15 · KØBENHAVN K

TELEF. PAL. 2090*



På MY Århus-Fredericia

Som jernbaneentusiast havde jeg ganske undtagelsesvis og ved stor velvilje fra 2. distrikt fået lov til at foretage en rejse i førerrummet på et af de nye store diesel-elektriske loko MY over strækningen Århus—Fredericia med det store gennemgående tog »Nordpilen«.

Lokoføreren, Harry Ovesen, Fredericia, der har kørt i 35 år, begyndte at arbejde og drejede på kontrolløren, der bestemmer togets fart, og næsten umærkeligt satte toget sig langsomt i gang og kørte over de mange klirrende sporskifter.

En skinnetunge på et enkelt af disse havde en mindre defekt, hvorfor farten ikke måtte overstige 10 km i timen, før dette sporskifte var passeret.

Derefter steg farten jævnt og stot, skønt hele strækningen til Hasselager, er en lang og jernbanemæssigt set stejl bakke, og farten var snart oppe på 85 km i modsætning til tidligere tiders ekspresser forspændt damploko, der næsten »sneglede« sig op ad bakken og f. eks. endog var længere om turen Århus—Skanderborg end de motortog, der holdt ved de tre mellemliggende stationer.

Turen Århus—Fredericia, der ad jernbanen er 110 km, tager ifølge køreplanen 1 time og 11 minutter, hvilket svarer til en gennemsnitshastighed af 93 km i timen, og toget skal normalt ikke standse undervejs. Køreplanen for dette tog er lagt ret stramt, hvorfor det er meget vanskeligt at indhente eventuelle forsinkelser. Føreren havde således aldrig gennemkørt turen på 1 time og mente, der højst kunne indhentes 4—5 minutter.

Efter Hasselager oges farten stærkt, idet det nu går ned ad bakke bl. a. over den store dæmning lidt for Horning, og efter 18 minutters kørsel er Skanderborg nået, og her halveres farten meget hurtigt, idet en stor og ret skarp kurve gennem stationen kun tillader 60 kilometers fart, men straks bliver der igen givet fuld »damp«.

På en forespørgsel om maskinens maksimalhastighed udtalte føreren, at lokoets maksimalfart er 133 km/t, men den maksimale strækningshastighed er endnu kun 120 km/t.

Efter 34 minutters kørsel passeredes Horsens med 80 km's fart, og ved Hatting

står signalet kun på indkørsel, så toget er lige ved at standse, men så bliver der sat udkørsel, og kort efter er vi atter i fuld fart.

Ligesom syge mennesker kan være bundet til en rullestol, sådan er lokoføreren »bundet« til sin stol under hele kørslen. Han skal hele tiden sidde med foden på dødemandspedalen, da hele maskineriet ellers går i stå, og han kan kun forlade stolen under togets standsninger.

I modsætning til de rejsende, der kun kan se til en af siderne, har man her fra førerhuset et ganske enestående udsyn til begge sider og ikke mindst fremover. Det var en meget smuk rejse igennem det hvide vinterlandskab.

I Daugaard måtte vi holde 6 minutter for »stop«. Vi lå lige i »hælene« på weekendtog 7072 fra Århus. Pausen her benyttede jeg til at aflægge et besøg i maskinens indre. Man kan gå hele maskinen rundt indvendig langs »koojerne«, forudsat man ikke er sværvægter, da der er ret begrænset plads.

Det er et storslået maskineri, og der er

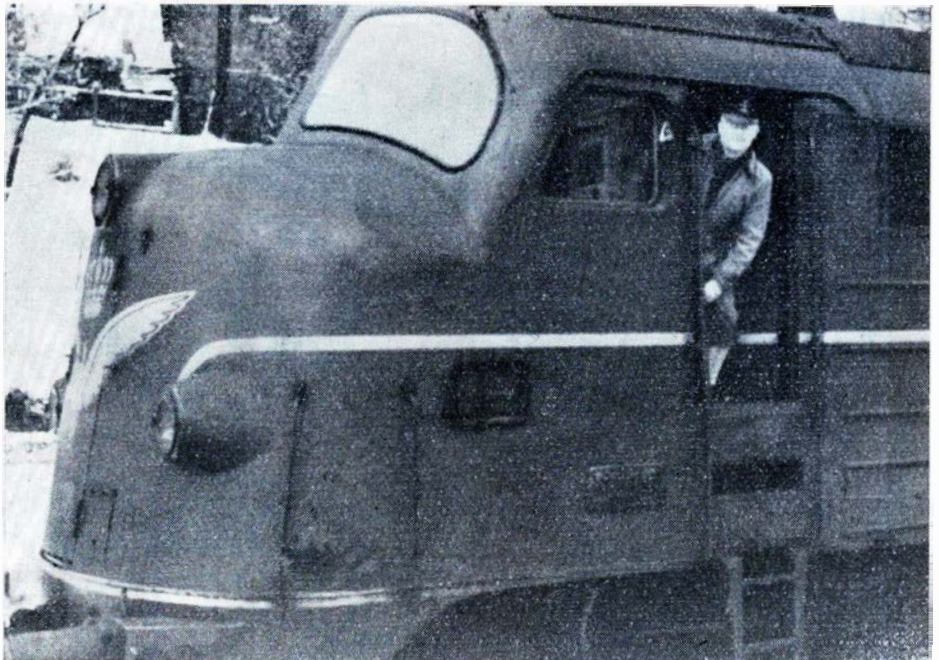
en vældig varme. Da der var fri bane, begyndte de 2000 hestekræfter atter at spille, og det gik ikke stille af, hvorfor jeg listede ud.

Vi kørte nu langs den smukke Vejle Fjord, og på sydsiden af fjorden så vi tog 7072, som yderligere sinkede os med et stop på 10 minutter i Vejle, og skønt der derefter blev kørt godt til i et forsøg på at indhente noget af det tabte terræn, og den sidste station, Pjedsted, passeredes med fuld fart, så var vi 17 minutter forsinket ved ankomsten til Fredericia.

Her kortes maskinen ud til depotet, idet den blev udskiftet med to MO motorvogne, som kører toget helt igennem til Hamburg.

De 120 km er jo en stor fart, men mærkes næsten ikke. Maskinen loper meget fint og ryster næsten ikke. Men hvis man kikker ud til siderne, kan man dog se, der er skred i det, og det er f. eks. håbløst at prøve på at tælle antallet af sveller på det andet spor.

Det er jo ikke den store rejsetid nu, og derfor var »mit« tog ikke særlig stort, men i højsæsonen er toget dobbelt så langt.



O. Bøye på sin ønsketur

DE ER I GODT SELSKAB PÅ EN JØRGENSEN-REJSE

JØRGENSENS  **REJSEBUREAU**

JERNBANEGADE 7 - KØBENHAVN V - TLF. BY. 9580 - C. 2251

At befordre et så stort antal rejsende så hurtigt, sikkert, behageligt, præcist og billigt fra Århus til Fredericia på godt 1 time for kun 12 kr. 30 ore pro persona,

er en fænomenal præstation, der viser, at når der virkelig er tale om store befordringer, så er jernbanen alle andre befordringsmidler langt overlegen. O. Bøye.

ge) forklaret Karoline, at selv om jeg sov eller skulle sove, behøvede hun ikke derfor at liste rundt, tale sagte og være stille. Hun måtte kort sagt gøre al den støj, hun lystede og snakke både til mig, til sig selv og til andre, men hun måtte ikke forlange svar af mig. Dette er omtrent det eneste felt, hvorpå jeg har søgt at sætte min vilje igennem, men resultatet har ikke været særlig strålende. Nu kom hun så her, mens jeg lige var på det allerbedste stadium, for at fortælle et eller andet komplet ligegyldigt, som ligeså godt kunne vente, til jeg vågnede. Men hun var vel-sagtens bange for at glemme det? Ellers kunne hun jo bare fortælle det og lade mig sove i fred.

»Er du helt sikker på, at der var 8 hundredkronesedler i de penge, du kom med til mig?«

Jeg prøvede igen at nikke.

»Helt bombesikker?«

»Umm.«

»Du er nødt til at blive vågen. Jeg mangler 100 kr.« Hendes stemme var på kanten af gråd, så jeg måtte til det.

»Sode, lille Karoline, det er da ikke første gang, du mangler 100 kr.«

»Jo, det er aldrig sket for. Det er en hundredkroneseddel.«

»Den slags har vi altid manglet.«

»Ja, men kan du da ikke forstå, der er blevet en hundredkroneseddel væk for mig. Jeg er så ulykkelig. Jeg aner ikke, hvor den er blevet af. Hvad skal jeg dog gøre?«

»Ingenting. Kan du ikke finde den, må den jo være væk, og så er der ikke mere at gøre ved den ting. Jeg kan jo ikke finde den for dig.«

»100 kr. er mange penge. Dem kan man da ikke sådan være ligeglad med.« Hun græd nu.

»Det ved jeg godt, men det er da ingen ulykke. Tag det nu roligt.«

»Jo, det er en ulykke. Jeg kan ikke



Karolines 100-kroneseddel . . .

Det var den dag, hvor jeg ifølge overenskomst skulle have middagssovn. Jeg var kommet hjem til middag og skulle have nattjeneste igen, så der kunne ikke være nogen tvivl. Med god samvittighed og Karolines velsignelse lagde jeg mig tilrette, lukkede øjnene og lod alverden passe sig selv, mens ligegyldige tanker kom og gik, som de nu kommer og går, når man er ved at falde i søvn. En herlig tilstand, hvor man som der står i sangen, har fred med sig selv, med sin Gud og sin næste. Åh, ja, såmænd. Man er vel, hvad man kalder en lykkelig mand. Hvor har man det i grunden godt.

Men ingen har fred længere, end ens nabo vil. Jeg havde lige sluppet alle forbindelser og var gledet ind ad porten til drommenes rige, uden dog helt at have mistet fornemmelsen af den fuldstændige

afslapnings velvære, da jeg svagt opfattede Karolines stemme:

»Jeg kan ikke forstå det.«

Det anfægtede mig ikke væsentlig og forstyrrede mig heller ikke. Når jeg sover, er jeg ligeglad med, om nogen snakker til mig, bare jeg ikke skal svare, og om hun kunne eller ikke kunne forstå et eller andet, var mig så uendelig ligegyldigt.

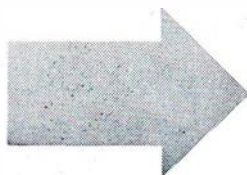
»Sover du?«

Jeg nikkede til svar — tror jeg da nok. Det var ligesom dette ikke krævede så megen energi og bevidsthed som at sige ja. Så håbede jeg, hun ville lade være at spørge direkte om mere. Om der så var aldrig så meget, hun ville fortælle, ville jeg være ligeglad og sove lige trygt. Det er mærkeligt, så lidt respekt nogle mennesker kan have for andres søvn. Jeg har en gang for alle (det vil sige utallige gan-

UNIFORMER I MERE END 100 ÅR

Når De lægger uniformen

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



I. B. SCHILDER

Nørregade 7 - København K - Central 2058



forstå det.« Hun græd endnu mere, så der måtte gores noget for at troste.

»Kom her og sæt dig ned, så vi kan snakke om det.« Jeg rykkede mig lidt for at gøre plads til hende.

»Nej, jeg vil ikke sidde ned. Du ligger der så ligegyldigt som der ingenting var sket. Du er ligeglad med det hele, bare du kan pleje din magelighed.« Nu var hun urimelig. Men noget måtte der gores. Jeg kunne naturligvis godt rejse mig, det var jo det, der var hendes mening, og selv om jeg ikke kunne indse, hvad det kunne hjælpe, rejste jeg mig, satte mig på en stol og tog hende på skodet trods en svage protest.

»Prov nu lige at fortælle mig det hele.«

Hun snoftede et par gange eller tolv, sukkede dybt og inderligt, og så kom regnskabet: »Jeg fik 800. Så har jeg betalt købmanden, det var 180, og huslejen 154, livsforsikringen 56 og gasregningen 52, det bliver 442, og nu har jeg kun 250 tilbage og så nogle løse kroner. Jeg skulle have 350. Jeg kan ikke forstå det. Jeg har spurgt alle de steder, jeg har været, men der er ingen af dem, der vil indrømme, at de har fået en hundredkroneseddel for meget. Og jeg har ikke tabt den på gaden, det er jeg sikker på. Hvad skal jeg dog gøre.«

»Der er jo nærmest ingenting at gøre ved den sag.«

»Ja, men det er forfærdelig. Det var de penge, jeg havde sådan glædet mig til at købe en kjole for.« Hun begyndte igen at græde.

»Den kan du få til den første. Vær nu ikke ked af det mere. Det er jo ingen ulykke. Der kunne da nemt ske det, der var værre.«

»Nej, der kunne ikke. Jeg havde glædet mig så meget til en ny kjole. Til den første har vi ikke råd til det, da skal vi betale skat. Hun græd endnu mere.

Hun var temmelig utilgængelig for fornuft, og det varede temmelig længe, før jeg fik hende så nogenlunde beroliget, at jeg kunne fortsætte min afbrudte søvn. Jeg var selvfølgelig ikke påvirket af sagen. Navnlig var jeg ked af, at hun var så ulykkelig over det. Men hvad pokker skulle jeg gøre?

Det varede noget for jeg igen faldt hen, og lige idet det skete, rev Karoline døren op og råbte: »Du!« Jeg åbnede øjnene, og hun fortsatte, mens hun glædestrålende viftede med en hundredkroneseddel og kastede sig ned over mig, så jeg var ved at tabe vejret: »Jeg fandt den, du. Jeg fandt den. Hvor kunne jeg da også være så dum? Jeg havde helt glemt, at jeg havde lagt den fra i min syaske for at have den til kjolen. Nu skal vi have kaffe, det trænger vi vist til.« Hun kyssede mig og sprang op.

Så var den middagssovn odelagt.

lady.

Præmieobligations-klubber

Der findes efterhånden ikke så få af disse klubber rundt om på stationer og arbejdspladser. Nogen er der som får gevinst. Vi har hørt om en stor gevinst på Bolderslev st., og nu ved sidste trækning er der faldet en gevinst på 100.000 kr. til 12 maskinarbejdere på centralværkstedet i Århus. Klubben har 31 præmieobligationer, og hver mand betaler 2 kr. 50 ore om ugen til indkøb af nye obligationer. Efter fradrag af skat blev der 7085,83 kr. til hver.

Det er ikke alle, der ved ...

- at de svejtsiske forbundsbaner havde et overskud på 250 mill. svejtsfrancs ca. 400 mill. kr.) sidste år.
- at DSB's rationaliseringsudvalg, der blev nedsat i 1949, i al stilhed er ophævet. I stedet fortsættes arbejdet i et såkaldt »elektro-udvalg« med personalechef Buus-Pedersen som formand.
- at der på tillægsbevillingsloven er opført et beløb på 280.000 kr. til anlægsarbejder på Helsingør st. Der var sket det, at de igangværende arbejder var skredet så hurtigt frem, at bevillingen var opbrugt.
- at at den gamle banegård i Odense først kan nedrives til efteråret, da den nye opholdsbygning først bliver færdig til den tid.
- at der nu er udsigt til, at Kalundborgs gamle ønske, om at få drejet stationen på tværs af sporene med facade mod vest, vil kunne opfyldes i forbindelse med bygning af færgehavnen.
- at man nu har fået hugget Ålssundbroens kontravægt i stykker og er gået i gang med støbningen af en ny. Den nye kontravægt vil blive anbragt i tre stropper mod tidligere kun een.
- at det dansk-tyske vestkystudvalg med støtte fra et tysk benzinselskab vil udsende en fællesbrochure i 60.000 ekpl. med tysk tekst og 40.000 med dansk tekst, hvori propaganderes både for tyske og vestjydske badesteder.

Sjælland

Ostebørsen »Svendborg«

Schweizerplads 1 - Slagelse
Alt i ost - æg - smør og
konserves.
Telf. 1609

Paul Pedersen

Bredgade 31 - Slagelse - Tlf. 599
1. kl.s kolonial - delikatesser
vine og tobak.

Fjerkræslagteri NEPTUN

Korsørvej 2 - Slagelse
Al slags fjerkræ købes og
sælges. — Tlf. 394 og 712

Skænderi

— Hvor mange gange har I skændtes, det første år I var gift?

— Er det ikke en lidt tåbelig form for tidsspilde med skænderi?

— Vær nu ærlig, siger hun. Der var da den gang du ville købe en grammofonplade, og jeg ikke ville?

— Nå, ja, den blev jo i grammofonforretningen. Men nu har vi det sådan, at hver gang der er opræk til noget, synes vi, at den anden part ser så bundkomisk ud, og så kommer vi begge til at grine — og så er det jo lidt svært at skændes!

Lækkert brød og friske kager

Calvi

Telf. Fredericia 1006

MESSEN

Adelgade 43 - Skanderborg
Telf. 333
Manufaktur - trikotage - linge-
ri og småting
Stort udvalg i kjoler og
konfektion

Karl N. Damsteds Planteskole

»BAKKELY«

Telf. 5643 - Odense

SØHUS ST.

af tyskerne i forhandlingerne om Rodby —Femern ruten fremsatte stærke krav om forhøjelse af taksterne på Storebælts-overfarten. Fra dansk side har man fastholdt, at denne overfart er et rent dansk anliggende, som tyskerne ikke kan have nogen som helst medbestemmelse over.

af der engang i juni, når den nye jernbanefærge »Skagen« sættes i drift mellem Kristianssand og Hirtshals, sker det, at man for første gang i historien kan befordre jernbanevogne mellem Norge og Danmark uden om Sverige

af ombygningen og flytningen af Frederikshavn station, der nu har være droftet siden 1950, menes at blive på begyndt i 1960, når man til den tid har afsluttet de store havnearbejder.

af der har været holdt ny licitation på en hurtigfærge til Kalundborg—Århus ruten. Der var tilbud fra fire værfter, og man har nu antaget tilbudet fra Ålborg værft. Ved licitationen i 1956 var tilbuddet på 19,6 mill. kr. Denne gang er prisen mellem 21 og 22 mill. kr. Færgeren skal afleveres i efteråret 1960.

Derfor ser man stadig overalt i Europa håndbetjente bomme, hvor veje skærer jernbanelinier, og det er denne form for overskæring, der koster banerne uforholdsmæssigt flest penge. På en forholdsvis ringe trafikeret strækning skal der jo på alle tider af døgnet være en mand til betjening af bommene, i hvert fald medens toggangen vedvarer, og dette selv om vejen er nok så lidt befærdet.

Kun hvor en overskæring ligger i umiddelbar nærhed — og helst indenfor syns-

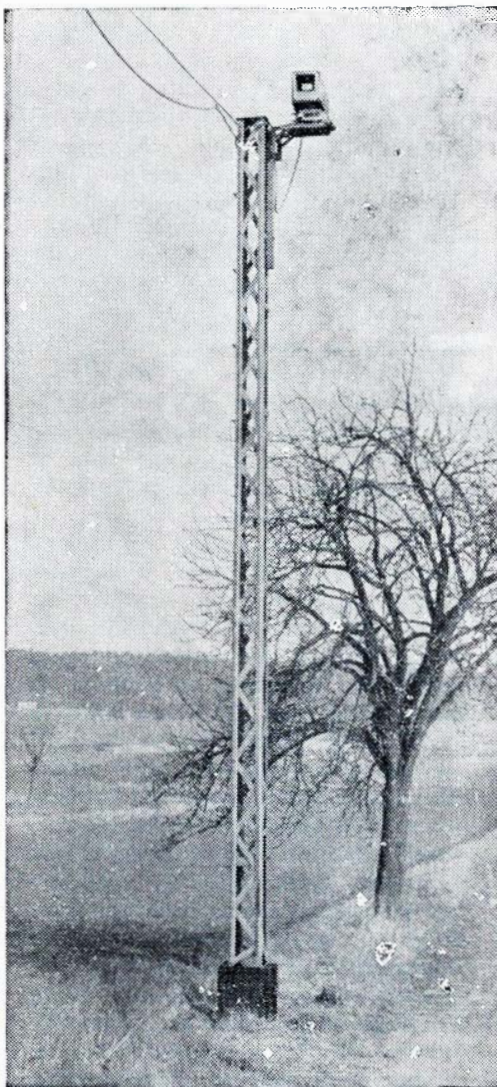
vidde — af en anden overskæring, betjener man bommene »på afstand«.

Nu er man imidlertid i Tyskland gået et skridt videre, idet man har taget fjernsynet i brug og derved har udvidet »synsfeltet« betydeligt.

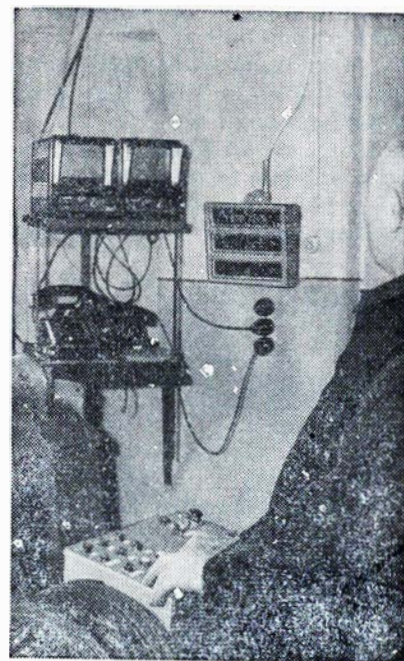
På jernbanestrækningen Darmstadt—Aschaffenburg ligger flere overskæringer i niveau, og blandt disse er overskæringen ved den lille by Dieburg så ringe befærdet, at det faktisk er for dyrt at bevare betjeningen af bommene. Men lade overskæringen være ubetjent eller betjent af yssignaler vover man ikke her, hvor 95 ksprestog passerer hver dag.

Man er derfor gået en hel anden vej. Ved en overskæring, der ligger nogle kilometer borte, har man installeret et fjernsynsapparat, og i en stander nær den kritiske overskæring et optageapparat, og edvogteren ved den anden overskæring er nu i stand til at betjene begge overskæringer, og vel at mærke lige så sikkert og effektivt som stod han og holdt øje med trafikken begge steder på een gang.

jass.



TV-kameraet i masten. Det viser alt, hvad der sker ved overskæringen



Et blik ind i ledvogterens hytte. Foran ham de to fjernsynsapparater, hvor han følger trafikken

Fjernstyrede bomme i Tyskland

Jernbaneøkonomi og sikkerhed er to faktorer, der ofte på det ubehageligste stoder sammen. Det koster penge at være sikker i driften, og det koster menneskeliv ikke at have tilstrækkeligt med sikkerhedsforanstaltninger.

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik
Tarm, Tlf. 16—34

Hvilehjemmet SØLYST

Strandvej 96 - Horsens - tlf. 2 21 15

Ældre og svagelige modtages i pleje. Hyggelige værelser. God kost og 1. kl.s pleje



HOS UBBE NIELSEN

får De altid det sidste nye inden for modens hårpleje

Ny elegant SKØNHEDSSALON

Herning . Skolegade 49

Ny salon: Fønnesbechsgade 7
Fru EVA NIELSEN

Læge examineret skønhedseksperter
Ring og bestil tid! . Tlf. 1843



Autofærge-restaurationerne med de to »PERLER«:

Restaurant »Halsskov«
Tlf. Korsør 1035

Restaurant »Knuhdshoved«
Tlf. Nyborg 607

Werner Schwartzlose . Tlf. Korsør 619

VHF-radiotelefonanlæg i køreledningstroljer og hjælpevogne i København

Af afdelingsingeniør ved DSB E. Kristiansen

I håbet om, at titlen VHF-radiotelefonanlæg ikke har virket så afskrækkende, at læseren har sprunget resten over, skal nedenfor fortælles lidt om de nylig installerede radiotelefonanlæg på køreledningstilsynets motortroljer m. v.

VHF-radioanlæg er den nærmere betegnelse for radioanlæg, der arbejder på de meget korte bølgelængder i området 1—10 m. Til sammenligning kan anføres, at almindelige radiofonstationer i »gammeldags« forstand arbejder i området 200—2000 m, men teknikens udvikling også på dette felt og kravet om radioens anvendelse på flere og flere områder har medført, at et større og større bolgeområde tages i brug til radioanlæg. Således arbejder fjernsynsstationerne bl. a. i området 5—6 m og FM-radiofonstationerne i området omkring 3 m, altså begge i det ovenfor omtalte VHF-område.

De af statsbanerne nu installerede radioanlæg i troljer og hjælpevogne arbejder i området omkring 4 m.

Det mest karakteristiske for hele dette område er iøvrigt, at rækkevidden normalt ikke er meget længere end svarende til synsviddens regnet fra sendeantennens top

og til modtageantennen, og denne er som bekendt bortset fra bygninger m. v., der er delvis »gennemsigtige« for radiobølgerne, begrænset af jordens krumning. Dette er naturligvis en mangel, men må også ses som en fordel deri, at det herved er muligt at have flere forskellige anlæg på samme bølgelængde, uden at de griber forstyrrende ind i hinanden, når blot den geografiske afstand mellem anlæggene er tilstrækkelig stor. Uden dette havde det overhovedet ikke været muligt at have det store antal VHF-stationer i drift, som findes idag. For på den anden side at opnå en nogenlunde antagelig rækkevidde, må sendeantennen anbringes så højt som muligt, hvilket jo også tydeligt fremgår af de høje master til fjernsyns- og FM-stationer, der efterhånden skyder op i landskabet.

For statsbanernes vedkommende har det været noget af et problem at finde en rigtig antenneplacering for hovedstationen, hvortil forbindelsen fra de enkelte koretøjer indgår, da man jo ikke som til fjernsynsstationer kunne ofre millionbeløb alene til bygning af et stort antenneanlæg. Det blev hurtigt klart, at det ikke indenfor statsbanernes eget område var muligt med rimelig bekostning at finde en tilstrækkelig høj antenneplacering, men efter en del forhandlinger lykkedes det at få antennen placeret på taget af et af højhusene på Bellahøj, hvilket må betragtes som en efter forholdene næsten ideel antenneplacering til dækning af København og omegn. Rækkevidden er naturligvis også afhængig af antennehøjden på vognstationerne, men da denne jo er bundet til koretøjet og for de skinnegående koretøjer begrænset til fritrumsprofilen, er her ikke meget at gøre. Med den anførte antenneplacering bliver den teoretiske rækkevidde 30—40 km, og praktiske forsøg viser da også, at der kan regnes med et dækningsområde til og med stationerne: Koge — Roskilde — Frederikssund — Hillerød og Helsingør.

Det af statsbanerne nu installerede anlæg omfatter iøvrigt følgende anlæg:

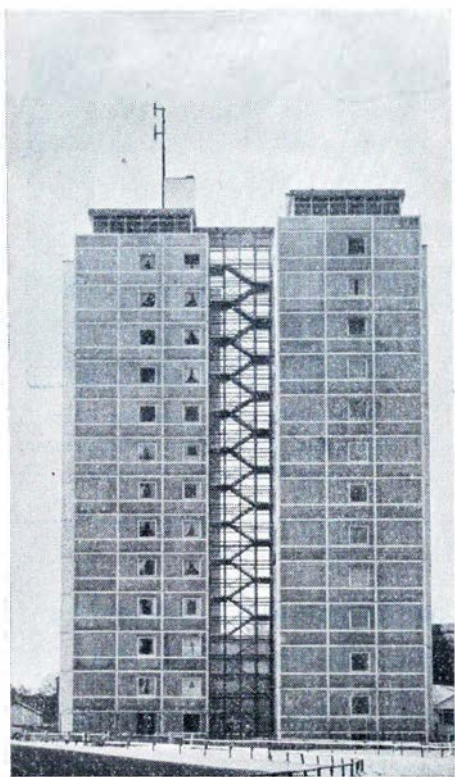
- Hovedstationen (Bellahøj)
- Køreledningstilsynets trolje 1 (jeep)
- Køreledningstilsynets trolje 2 (svejevogn)
- Køreledningstilsynets trolje 3
- Køreledningstilsynets trolje 4
- Køreledningstilsynets trolje 5
- Maskinafdelingens jeep og
- 2 københavnske hjælpevogne.

Et radioanlæg af denne art er væsentligt mere kompliceret end det radioapparat, De anvender hjemme i Deres stue. For det første skal der jo kunne tales begge veje, hvilket betyder, at der ved hver station skal være såvel et sende- som et modtageanlæg. Dernæst er anlæggets effektivitet bragt op på den yderste grænse af, hvad der er teknisk muligt idag, og især modtageren er langt mere kompliceret end en almindelig radiomodtager, selv af den dyreste og fineste slags. Således indeholder modtageren alene ikke mindre end 12 radiatorer foruden en hel del andre specielle komponenter, og for de teknisk kyndige kan det måske have interesse at vide, at modtageren giver et brugeligt signal selv for en så lille spænding på indgangen som en milliontedel af en volt. I modsætning til en almindelig radiomodtager er modtageren (og senderen) fast indstillet (krystalstyret) til henholdsvis modtage- og sendefrekvensen.

Det siger sig selv, at en modtager med så høj folsomhed som anført også er meget modtagelig for elektriske støjkilder i nærheden af modtagerens antenne. For at udnytte modtagerens effektivitet har det derfor været nødvendigt at foretage en omfattende elektrisk støjdæmpning af de enkelte vognes elektriske anlæg, hvor især benzinmotorernes elektriske tændingssystem kan virke stærkt generende.

Iøvrigt består hvert anlæg, såvel hovedstation som vognstationer, af en sender, en modtager, en strømforsyningsenhed, hvor den tilførte spænding omformes til de for sender og modtager egnede værdier, samt antenne og antennedelefilter. Heraf er sidstnævnte ikke det mindst vigtige, idet dette filter muliggør, at såvel sender som modtager til trods for, at de arbejder samtidigt, kan have fælles antenne, hvilket jo simplificerer forholdene såvel på hovedstationen, hvor der anvendes et stort og forholdsvis kostbart antenneanlæg, som på vognstationerne, hvor det ofte selv for een antenne er vanskeligt at finde en egnet antenneplacering.

Hovedstationen, der sammen med antenneanlægget er placeret på Bellahøj, indeholder desuden en særlig senderforstærker, der muliggør en større sendeeffekt (100 Watt) samt en hel del relæudstyr, der via kabelforbindelse er tilsluttet telefoncentraludstyret på Københavns Hovedbanegård. Stationen arbejder iøvrigt



Hovedstationen på taget af et højhus på Bellahøj

fuldautomatisk og starter automatisk, når der foretages opkald til og fra stationen (modtageren står konstant tilsluttet). Via fjerntelefoncentralen på Hovedbanegården er der samtalemulighed fra fjerntelefonabennentérne til samtlige vognstationer. For at kunne skelne mellem opkald til de enkelte vognstationer er hver af disse forsynet med en såkaldt selektorenhed, hvorved hver vogn får sit særlige 2-cifrede kaldnummer. Ved opkald til en vognstation kan disse 2-cifre enten vælges på nummerskiven i fortsættelse af det »fælles« nummer for radiostationen (automatvalg) eller kaldnummeret forlanges ved opkald til hjælpebordet København H, der så ved nummerskivevalg kalder den ønskede vogn. Ved kald fra vognstationerne opnås altid forbindelse med hjælpebordet, hvorfra videreekspedition af samtalen til telefonnettet foregår.

Grunden til, at man ikke har indført automatvalg i retning: vogn til hovedstation, må søges i den omstændighed, at en radioforbindelse til en kørende vogn grundet på høj bebyggelse, træer, skrånter m.v. og deraf følgende skyggevirkning periodisk kan svigte. Selv om dette er så kortvarigt, at det ofte ikke kan mærkes på en samtale, er det dog nok til, at een eller flere impulser svigter under et nummerskivevalg, hvilket uvægerligt vil give forkerte numre. Gennem særlige arrangementer kan dette undgås, men apparatudstyret hertil er dels kostbart og dels så omfattende, at det vanskeligt kan finde plads i vognene.

Man kunne måske spørge, hvorfor statsbanerne ikke for længe siden har etableret sådanne anlæg, når næsten enhver lillebilforretning med respekt for sig selv gennem længere tid har haft sådanne anlæg. Hertil må for det første svares, at statsbanerne tidligere gennem nogle år har haft et anlæg i brug til enkelte af troljerne. Dette var imidlertid efterhånden med den rivende udvikling, der er sket på dette område, blevet forældet, hvortil kom, at anlæggets effektivitet bl. a. på grund af en anden og lavere placering af hovedstationens antenneanlæg lod meget tilbage at ønske. Men hertil kommer, at kravene til de af statsbanerne anvendte anlæg på mange måder er langt større, end de krav, der stilles til et lillebilanlæg. For det første er der ved disse anlæg altid tale om simplexanlæg, d.v.s. anlæg, hvor der skiftes mellem sending og modtagning, i modsætning til statsbanernes anlæg, hvor man så at sige kan tale i munden på hinanden ligesom ved almindelige telefonanlæg (duplexanlæg). Dette, at sending og modtagning sker samtidigt, stiller meget store krav til det anvendte udstyr. Hvis blot en brøkdel af sendereffekten slipper ind i

modtageren, vil al anden modtagning være umuliggjort, og at det ikke er næget der skal til, fremgår af den kendtgerning, at sendeeffekten ligger omkring 15 Watt, medens modtageren allerede reagerer ved en så lille effekt som en timilliontedel af en milliontedel Watt. For det andet må man sige, at alene det, at samtalen er tilknyttet telefonnettet gør, at brugeren stiller de samme krav til forståelighed, sikkerhed og forstyrrelsesfrihed, som ved almindelige telefonsamtaler. Hertil kommer, at de i troljerne installerede anlæg, der foruden radiatorer indeholder relæer, trimmerkondensatorer og mange andre finmekaniske apparater, skal være yderst solidt udført. En bil er også for et radioanlæg et blødt og behageligt køretøj i sammenligning med især de skinnegående troljer.

Udover de allerede nævnte anlæg er hver hjælpevogn desuden udstyret med en transportabel station, beregnet til anvendelse som erstatning for hovedstationen udenfor dennes dækningsområde.

Hjælpevognenes telefonmulighed bliver normalt tilvejebragt på den måde, at et i vognen værende telefonapparat tilsluttes telefonlinien på vognens arbejdsplads. Dette er en forholdsvis let sag, så længe der findes telefonluftlinier langs banelinien, men efterhånden som disse luftledninger i forbindelse med den fremadskridende automatisering og etablering af fjernstyrede sikringsanlæg nedlægges og erstattes med kabelanlæg, forsvinder denne mulig-

hed, og radiotelefonanlægget bliver den naturlige erstatning herfor. Indenfor hovedstationens dækningsområde har de med radio forsynede hjælpevogne umiddelbart mulighed for forbindelse til telefonnettet, men da de pågældende hjælpevogne også bevæger sig udenfor det område, hvor forbindelsen med hovedstationen kan opnås, må man forsøge en anden forbindelsesmulighed. Hertil benyttes den omtalte transportable station, der i påkommende tilfælde opstilles af hjælpevognspersonalet på en jernbanestation i nærheden af hjælpevognens arbejdssted. Den transportable station har ved opstillingen mulighed for stikkontakttilslutning til telefonnettet, og dette i forbindelse med radioforbindelsen mellem den transportable station og hjælpevognen muliggør den ønskede forbindelse fra hjælpevogn til telefonnettet.

Dens transportable station har en udpræget feltmæssig karakter og er i lighed med militærets anlæg indrettet til hurtig oprigning og nedtagning. Således kan stationen opstilles og gores driftsklar i løbet af mindre end 10 minutter. Den maksimale rækkevidde mellem denne station og hjælpevognen er ca. 10 km.

Endelig har det været overvejet at supplere udstyret med små, bærbare radioanlæg (walkie-talkies) til forbindelse mellem hjælpevognen og arbejdskolonne, men spørgsmålet er udskudt, indtil man har nærmere erfaring med de nu installerede anlæg.



Modtagerstation i en hjælpevogn

E L N K. KORNTVED

aut. El-Installatør
Lys - Kraft - Varme
Udfører Arbejde for DSB
Durup . Telf. 84

Silkeborg**Ringgaards conditori**

Altid lækre varme retter samt
billig daglig middag
Silkeborg - Vesterg. 15. tlf. 264

Hjemmebageriet

Friskbagt brød hver dag
Estrupsgade 7 (Gaden fra banen)
Silkeborg . Tlf. 109

Bro Andresen

Special optiker
Østergade 2 Silkeborg tlf. 558
Speciale: Brilller med
dobbeltslebne glas til afstand
og læsebrug

Thriges Lingeri

Nygade 45 Silkeborg tlf. 1960
Udvalg i undertøj - strømper
damelingeri og smaa ting

Bageriet

Vestergade 87 - Silkeborg - tlf. 1198
Frisk og lækker brød
Åben søndag

P. V. Petersens efft.

K. Petersen & J. Rasmussen
Grønnegade 1. Viborg. Tlf. 962
Alt el-arbejde udføres. — Stort
udvalg i moderne belysninger.

»Toften«, Toftevej 2

Brabrand - tlf. 6 03 60
Rolige og hyggelige omgivelser
God forplejning.
Fruerne E. Thygesen og
I. Neess Sorensen

Vagn Trillingsgaard

Tømmerhandel
Ved Tingvej . Herning . Tlf. 35
Tilbud gives på alt i trælast
bygge- og isoleringsmaterialer

DSB Restaurant

ESBJERG
Carl Christiansen
Telefon 681

Tyske forbundsbaner i 1957

De Tyske Forbundsbaner har i disse dage udsendt en beretning for året 1957, hvori der findes nogle for Danmark og Norge meget interessante kendsgerninger.

Da en rejse til Syd- og Vesteuropa går gennem Vesttyskland, er nyanskaffelsen af diesel- og personvogne af særlig interesse for Skandinavien. Foruden de 8 meget luksuriøse TEE-eksprestog, hvoraf »Helvetia«, der korer fra Hamburg til Schweiz turde være det mest betydningsfulde, er der blevet bygget ikke mindre end 360 personvogne. En fjerdedel deraf, d. v. s. 90 vogne, er de med rette så populære »liggevogne«, som er så behagelige til lange natrejser. 1400 vogne blev fuldstændig ombygget og moderniseret. Den nye trafik med »bil-toget« finder her i Danmark stadig store popularitet. I 1957 var over halvdelen af de rejsende, som kørte i sovevogn fra Hamburg til Basel eller Chiasso, medens deres biler fulgte med i to-etagers-vogonen, danskere eller nordmænd. Allerede nu foreligger en del bestillinger til juli og august. I sommeren 1958, d. v. s. fra 1. juni, afkortes rejsetiden, idet toget først afgår kl. 20.00 — i stedet for kl. 17.59 — i Hamburg—Altona. Allerede ved 8-tiden er man i Basel og sparer på denne måde 2 timer sammenlignet med den hidtidige køretid. Et af danskere ofte fremsat ønske har De Tyske Forbundsbaner nu også opfyldt, idet der fra 1. juni i biltoget indsættes en spisevogn. Rejsende til Schweiz og Italien bliver stadig bedre og mere bekvemme, idet strækningen fra Frankfurt mod syd ikke mere køres med damp- men med el-loko. I 1957 blev 465 km elektrificeret, i 1958 følger der yderligere 782 km. Af 350 i ordre værende elektriske loko er halvdelen leveret, resten følger i 1958. I lighed med Danmark og Norge anskaffer De Tyske Forbundsbaner store, stærke dieselloko for mange millioner DM. Parolen »væk med dampen« gælder også i Tyskland. I modsætning til mange andre lande er De Tyske Forbundsbaners indtægter af godstrafikken betydelig højere end af persontrafikken. For at imødekomme de store krav til godstrafikken såvel inden for som uden for Tysklands grænser mod nord og syd, øst og vest, har De Tyske Forbundsbaner i løbet af to år (1956 og 1957) anskaffet 24.000 nye og moderniseret og ombygget ca. 20.000 godsvogne. Ca. halvdelen af de

i 1957 byggede 10.000 godsvogne er specialvogne af den mest moderne type. Alene af vogne med hver 4 storbeholdere blev der bygget 1200, og antallet forhøjedes dermed til 4000. Antallet af storbeholdere er for tiden 15.000. Trafikken med storbeholdere vokser fra år til år, den tjener hovedsageligt transporten af korn og sukker, samt cement, kul og styrtgods, der uden emballage (sække eller lignende) indlades direkte i specialbeholdere med hver 5 tons bæreevne og udlades hos modtageren i løbet af nogle få minutter.

En anden meget interessant vogntype er den såkaldte »Muldenkipvognen«, der på et højt stativ har 5 tipbare »Mulden« med hver 5 tons bæreevne. Disse vogne, der udlades let og hurtigt, er særlig beregnet til transport af grus og sten til vejbygning etc. Med et håndgreb kan en mand udlade 5 tons sten på en oplagringsplads eller omlade dem direkte til en lastvogn; der kræves på udladningspladsen altså hverken kran eller ekstra mandskab til udladning af 25 tons materiale. I 1957 blev der anskaffet 1000 af den i de sidste år meget skattede vogntype, og antallet er dermed kommet op på over 2000.

Desuden anskaffedes der 800 »Schiebedachvognen«. Dette er en overdækket vogn, hvis tag kan skydes til begge sider. Maskiner, blik og andre tunge og værdifulde industriprodukter ind- og udlades ved hjælp af en kran oppefra eller fra siden. Vognen sendes også ofte til udlandet med tyske industrivarer og returneres så med importgods til Tyskland. Der findes 2600 vogne af denne type. Som bedste bevis for det gode samarbejde mellem jernbanerne og biltrafikken kan ikke blot gælde den ovenfor nævnte trafik »bil med toget« og en provetrafik med speciallastvogne på jernbanevogne, men også det store antal af specialvogne til befordring af fabrikknye personbiler fra fabrikken til forhandlerne, henholdsvis oversøisk havn. Antallet af disse vogne er nu over 1000. Hver af vognene kan befordre 8—10 personbiler, der anbringes i to etager. Disse vogne er stadig i drift, til dels i hele særtog mellem bilfabrikkerne og de vigtigste storbyer. Til indladning af disse biltog har de største tyske bilfabrikker særlige baneanlæg på deres fabriksgrund. På denne måde arbejder de moderne jernbaner i bedste forståelse med bilindustrien.

Husk

banegårdsrestaurant

Silkeborg

R. E. Madsen - Tlf. 717

**Sydjysk Andels-
Fjerkræslagteri**

Udsalg: Torvegade 27
Esbjerg - Tlf. 504
Alt fjerkræ er dyrlægekontrolleret

Juelsmindebanens materiel på vej til ophugning

Så er det gamle materiel fra Horsens — Juelsmindebanen afsendt på sin sidste rejse til ophugning i Odense. På billede nr. 1 ser vi tre af banens lavfj. åbne godsvogne. På nr. 2 et lille udvalg af godsvognsparken, højfj. åbne godsvogne, hvidmalet lukket, alm. åben godsvogn, lukket af bænkevognstype samt alm. lukket godsvogn. På nr. 3 ses personvognene nr. C 323—327 alle alm. privatbanevognstype og forrest nr. 397 — en værkstedsvogn, der er en ombygget pakvogn.

Det kan stemme vemodigt, at udviklingen er sådan, men desværre er det ikke kun dette ene kapitel, der ender på denne måde.

Ved at betragte billede nr. 2, hvor man ser lidt af »fortidens« individuelle vogn typer, og sammenligner med nutidens — alt i standardudførelse — kan man blive vemodig over de mange privatbaners — for os jernbaneinteresserede især — triste skæbne.

Prb.

A. Honorè & Søn



Isenkram . Køkkenudstyr

Glas og porcelæn

Torvet LEMVIG . Telefon 408

Ost er billigt pålæg

1½ kg fed velsm. ost kun 4,48

1½ » stærk Chr. d. 9 » 5,85

Godt 2 kg velsm. Tybo for 6,45

Reberbansgade 22 - Aalborg

Telf. 2 51 12

Jysk Fjerkræslagteri ½

Telefon Års 196

Al slags fjerkræ købes
til højeste dagspris.

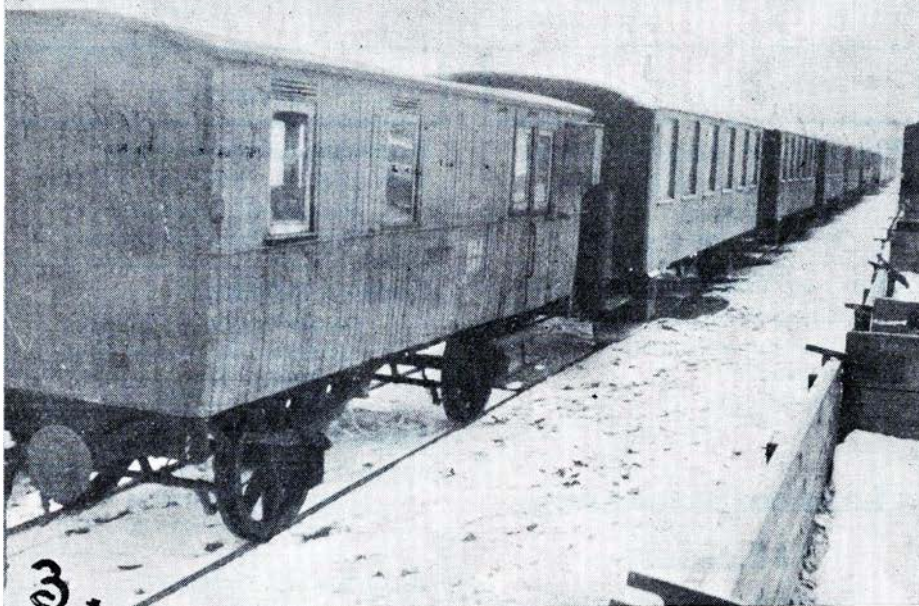
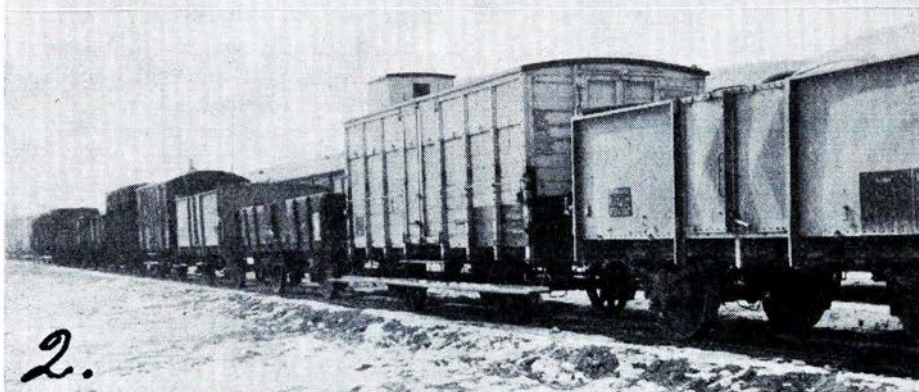
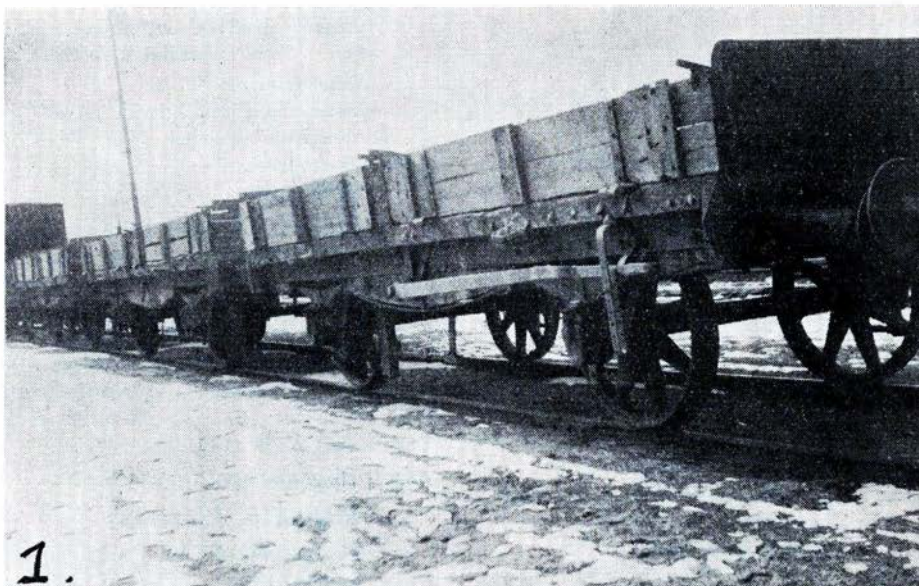
Hentes overalt

TANDLÆGE

Anker Rasmussen

Storegade 35 (BIO's ejendom)

Aabenraa . Tlf. 2 14 30



Juelsmindebanens gamle materiel

Fredericia

A. A. F.

FARVEBOTTEN

Danmarksgade 23 - Fredericia
Tlf. 1337

Tapeter - farver - lakker
maling

TRIKOTAGEFORRETNINGEN

Vesterbrogade 3, Fredericia
Trikotage - Strømper - Undertøj - Lingeri
Tlf. 1710

L. A.

Tandlæge Frans Gren

Danmarksgade 17B - tlf. 2040
Konsultation kl. 10—16
Lørdag efter aftale

Fredericia Tropehandel

Anemonevej 10 - tlf. 2734
Alt i fugle - bure - frø
og rekvisitter

HERNING Trikotage

Købmagergade 20 . tlf. 301
Trikotage - undertøj - lingeri
og strømper
Her er gode råd billige!

Teater-Salonen

Teaterbygningen, Fredericia
indg. Prinsessegade - tlf. 706
Alt i l. kls hårpleje - nyeste
frisurer og permanenter

Horsens

Tandlæge Tage Jylling

Tandlæge C. Knudsens efft.
Søndergade 15
Horsens - Tlf. 2 56 21

Vine- og Tobaksforretningen

Kongensgade 23 - Horsens
Vin - tobak - cigarer -
cigaretter
Tlf. 2 24 68

Landbosparekassen i Horsens

Rædersgade 5 - telf. 2 12 22
Åben: 9,30—12,30 og 14,00—16,30

Vejle

Th. Weissenborn & søn

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

Akkumulatordepotet

WOTAN
Udfører Arbejder for D.S.B.
Vejle . Skovgade 14 . Tlf. 1468

RIO sko

Fredericiagade 22 - Vejle
Stort udvalg i dame-, herre-
og børnefodtøj. - Gummifodtøj.

Den bedste kaffe man faar —
naar i Bleggaardsgade man gaar!

Sigvald Hansen

Bleggaardsgade 14 . Vejle
telefon 396

Herrefrisør salonen

Johan Nielsen
Nørregade 23 . Vejle . tlf. 366
Alt i moderne haarpleje

Legetøjsbazaren

Nyboesgade 32 - Vejle
Tlf. 1960
Stort udvalg i legetøj for piger
og drenge

Doris Salonen

Nyboesgade 28 - Vejle
Tlf. 4063
Alt i l. kls hårpleje

Randers

Konfekturforretningen

Vestergade 11 . Randers . Tlf. 2970
Stort udvalg i konfekurer -
bolcher. Spec. gaveæsker

Carø's BAGERI

Danmarksgade 8 - tlf. 821
Altid frisk og lækker brød
Bestillinger modtages.

Tapet-Lageret

Storegade 10 o. g., 1. sal - Randers
Stort udvalg i tapeter - farver
lakker og maling - Tlf. 2001

Henning Christensen

slagtermester
Møllegade 1 . tlf. Randers 6730
1. kls kød og hjemmel. pålæg

Randers

Grønvang Kolonial

Grønvang 8 . Randers . tlf. 5681
1. kls kolonial . konserver
tobak . vine . spirituosa

Salon PIA

Vester Altanvej 26 . Randers
Alt i moderne haarpleje
Tlf. 1564

Skanderborg

H. Broustbo

aut. installatør
Adelg. 33, Skanderborg Tlf. 211
Alt elektrisk arbejde udføres
Tilbud og overslag gives

Adelgades

tapet- og farvehandel

Adelg. 99, Skanderborg, Tlf. 699
Stort udvalg i tapeter - farver
lakker - maling

Restaurant »Rytterkroen«

Adelgade 49 - Skanderborg
Lækkert smørrebrød - små
varme retter. — Tlf. 888

Hotel Skandinavien

Adelgade 23 - Skanderborg
Telf. 12
Pæne og hygelige værelser

Købmd. Kristiansen

Vestervang 8 - Skanderborg.
Alt i l. kls kolonial
Varerne bringes. - Tlf. 830

Banken for Skanderborg og Omegn

Telefon 516

Grenaa

Tobaksforretningen

Strandgade 6 - Grenå - tlf. 650
Tobakker - vine - spirituosa
i alle førende mærker

Grenå Produktforretning

v/ O. Arvid - tlf. 536

Alt købes til højeste dagspris

— STØT vore
ANNONCØRER



April dagbogen

Holstebro den 2. april. En soldat, der formentlig var faldet i søvn, da han skulle af toget i Holstebro, vågnede da toget var et stykke uden for stationen. Han åbnede en dør og sprang af toget. Stærkt forslået kom han gående tilbage til stationen, hvorfra han sendtes på sygehuset. Han havde brugt 1 time og tyve minutter til at gå de ca. 700 m ind til stationen.

Bred den 5. april. En banemotor brændte i dag sammen i en af »Uldjydens« motorvogne. De rejsende blev fordelt til de efterfølgende eksprestog og kom til København med et par timers forsinkelse.

Nyborg den 7. april. Da toget fra Svendborg ved 19-tiden skulle passere overskæringen på Strandvej, kørte en personbil, hvori befandt sig fire voksne og fem børn, gennem begge de sænkede bomme. Toget ramte bilen på dens bageste del, så skaden var kun ringe, og kun en af bilens mange passagerer fik klemt et ben.

Charlottenlund den 8. april. Efter at et S-tog ved 8-tiden var standset ved peron, besvinede en ældre dame og faldt ned mellem to af togets vogne. Hun slap med nogle hudafskrabninger.

Hjørring den 9. april. Et godstog skulle i formiddag optage 2 godsvogne. Togets My-loko kørte med for stor fart mod de to vogne således, at de begge afsporede. Stationsbetjent S. A. Andersen, der skulle foretage tilkoblingen, tumlede noget rundt, men slap med et blødende sår i hovedet.

Ringsted den 10. april. En 37-årig mand, der var på vej hjem fra en italienster, havde regnet med, at Italiens-ekspressen standsede i Næstved, hvor han ville besøge en søster. Da toget sagtnede farten lidt mellem Englerup og Ringsted, åbnede han vogn døren, hvorved han med sin kuffert i hånden faldt ned mellem de to spor. Han var sluppet så nogenlunde fra faldet, at han i løbet af en times tid fik slæbt sig op til en formesterbolig, hvorfra han blev sendt på sygehus.

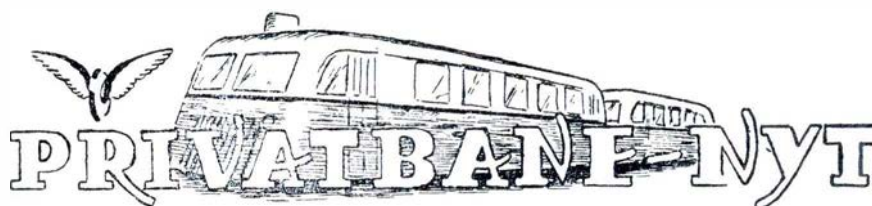
Birkerød den 14. april. En sygeplejeelev åbnede vogn døren før toget var standset. Hun faldt derved ned mellem peronen og toget, men da dette samtidig standsede, slap hun med overfladiske skrammer.

Haderslev den 19. april. En personbil blev i dag påkørt af et rangertræk i gadekrydset ved L. Slagtergade. Skont bilen blev totalt vrag, slap damen, der kørte bilen, og hendes søn uskadt fra uheldet.

Lyngby den 20. april. Den nye S-togsstation blev i dag taget i brug. De mange af byens befolkning, der i dagens løb aflagde stationen et besøg fandt, at det var et smukt stykke arbejde, der her var udført. Om aftenen ligner stationen et helt eventyrpalads med det meget lys, der stråler både inde i hallen og ude på stationspladsen.

Møldrup den 24. april. En traktor med en godningsspreder kørte i morges over en privat overskæring og blev påkørt af motortoget fra Viborg. Godningssprederen blev knust, men toget kunne fortsætte kort efter.

Ordrup den 30. april. Nogle berusede unge mennesker overfaldt i aften tre svenskere i et S-tog, da dette befandt sig mellem Charlottenlund og Ordrup. Den ene svensker fik brækket sit næseben og en anden fik tojet flået i stykker. To af bollerne blev anholdt da toget kom til Klampenborg.

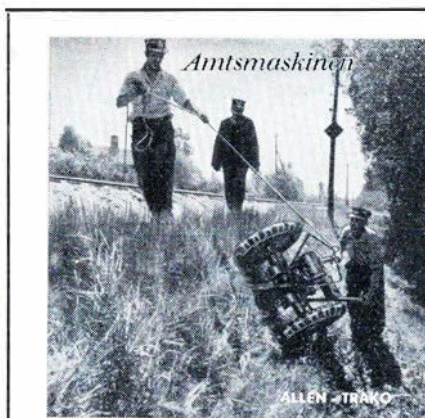


Vinding den 2. april. En lastbil kørte i dag ind på overskæringen og blev påkørt af skinnebussen fra Bryrup. Der skete kun materiel skade.

Hvalsund den 2. april. Da skinnebussen i morges var kommet et stykke fra stationen, gik et hjul i stykker, hvorved skinnebussen afsporede og kørte ned i grøften. Der skete betydelig materiel skade, og banen blev først farbar igen i løbet af eftermiddagen.

Tornby den 20. april. Motortoget fra Hjørring til Hirtshals påkørte i aften en personbil på en privat overskæring. Foreren af bilen var stået af, for at se om den holdt fri af sporet. I det samme kom toget og knuste bilen fuldstændig. Togets bremsesystem kom i uorden, så de rejsende måtte aftenen igennem befordres med rutebil.

Saxkøbing den 27. april. En motorcyklist kørte ved 23-tiden mod den sænkede



ALLEN-TRAKO slåmaskinen

engelsk - dansk - anerkendt

Frimodt Konning

Trako Manufacturing
Pjedsted - Telefon 60

Eneforhandling



BRDR. JENSENS EFTF.
Frederiks alle 112
Blomster - buketter
dekorationer
kranse
Tlf. Århus 3 55 20

bom på Nystedvej. Han blev hængende på maven over bommen, medens motorcyklen fortsatte under bommen og væltede i sporet, hvor skinnebussen kom og slæbte den med sig ca. 50 m. Da det tog nogen tid at få motorcyklen fri af skinnebussen, måtte de rejsende befordres med rutebiler.

Høng—Tølløse-banen. Såfremt de interesserede kommuner går med til at garantere banens drift i 10 år indtil 1. april 1968, er man klar til at udskifte 38 km spor på banen. Skinnerne kommer fra de nedlagte Juelsminde og Vandel baner, og med udveksling af en del sveller, er fornyelsen bereget til at koste 1,3 mill. kr.

Hornbækbanen. Skinnebussen med påhængsvogn, som banen har købt af Horsens vestbaner, kom den 15. april til Helsingør.

Hjørring privatbaner har haft møde med de interesserede kommuner angående køb af et nyt MAK 650 hk dieselhydraulisk loko til en pris af 647.000 kr. Det vil kunne leveres i løbet af det kommende efterår. For bestillingen kan afgives har staten stillet den betingelse, at kommunerne giver ubetinget garanti for banernes drift til 31. marts 1966. Banerne har i øjeblikket en ubetinget garanti til 1. april 1961 og en betinget garanti til 1966, hvorefter spørgsmålet om fortsat drift kan tages op til drøftelse, og det er denne afgørelse, at staten forlanger skal ske allerede nu.

Grenå—Hundested færgefart. På selskabets generalforsamling oplystes det, at sidste regnskabsår havde været det hidtil største i selskabets historie, ligesom de tre første måneder i indeværende år viste fornyet fremgang. Selskabets nyeste færge Djursland medførte en udvidelse af færgelejerne både i Grenå og i Hundested. I Hundested er man færdig med arbejdet og har nu to færgelejer med sporforbindelse til dem begge. I Grenå har den lange vinter sinket arbejdet, men det ventes færdig i løbet af en månedstid.

Der var i året 1957 indsejlet 5,1 mill. kr. og regnskabet sluttede med et overskud på 340.000 kr., og det vedtoges at udbetale 11 pct. i udbytte.

MODEL JERNBANE

Omregning til model

Enhver, der beskæftiger sig blot nogenlunde med modelbane, ved, at der findes modelbaner i et utal af forskellige størrelsesforhold med dertil svarende forskellige sporvidder.

De mest kendte skalastørrelser er:

Spor	Sporvidde
H0 (1:87)	16,5 mm
0 (1:45)	32 mm
1 (1:32)	45 mm
2	50 mm
3	65 mm

Det er forøvrigt kun de to første skalastørrelser, der kendes hos os. Spor H0 er den enkelte mands jernbane, idet den kun optager en fjerdedel af den plads, der beslaglægges af et anlæg i spor 0, der derfor hovedsagelig hører hjemme i modelbaneklubber. De sidste tre, samt endnu større skalastørrelser er imidlertid meget udbredte i England, der altid har været og stadig er modelbanens hjemland, hvor de hyppigst anvendes ved modelanlæg i haven.

Vi vender tilbage til det kendte. Skalastørrelsen H0 er nu en international vedtaget betegnelse for målestoksforholdet 1:87, hvilket vil sige, at en afstand på 1 meter i naturen, omregnet herefter, sættes

til 11,5 mm. Dette fås simpelthen ved at dividere 1 m med 87 (1 decimal).

Skalastørrelsens sporvidde på 16,5 mm er ligeledes et resultat af et simpelt regnestykke, nemlig den virkelige sporvidde på 1435 mm divideret med 87 og afrundet til 1 decimal. Den interesserede modelbygger ønsker ofte at udføre en model af en ting, på hvilken han kun har de virkelige mål. Har man da disse, kan man derfor med lidt tålmodighed udfinde alle mål på modellen på nævnte vis.

Nu er tallet 87 noget skævt at dividere med, så man kan med fordel anvende en anden fremgangsmåde. Som for nævnt svarer 1 m (altså 1000 mm) til 11,5 mm i modelstørrelse, altså må 2 m (2000 mm) svare til det dobbelte, nemlig $2 \times 11,5 \text{ mm} = 23 \text{ mm}$ i model. Dette resultats rigtighed kan der ikke være nogen tvivl om.

Ved at betragte disse tal et øjeblik, fremgår det, at sidste resultat på 23 mm kan opnås ved at dividere 2000 mm med 1000, hvilket giver 2, og gange dette tal 2 med 11,5, hvorved fås 23 mm.

På samme vis udregnes f. eks. hvad 8,5 m (8500 mm) svarer til i model. Efter sidste metode udregnes resultatet således

$$(8500:1000) \times 11,5 \text{ mm}$$

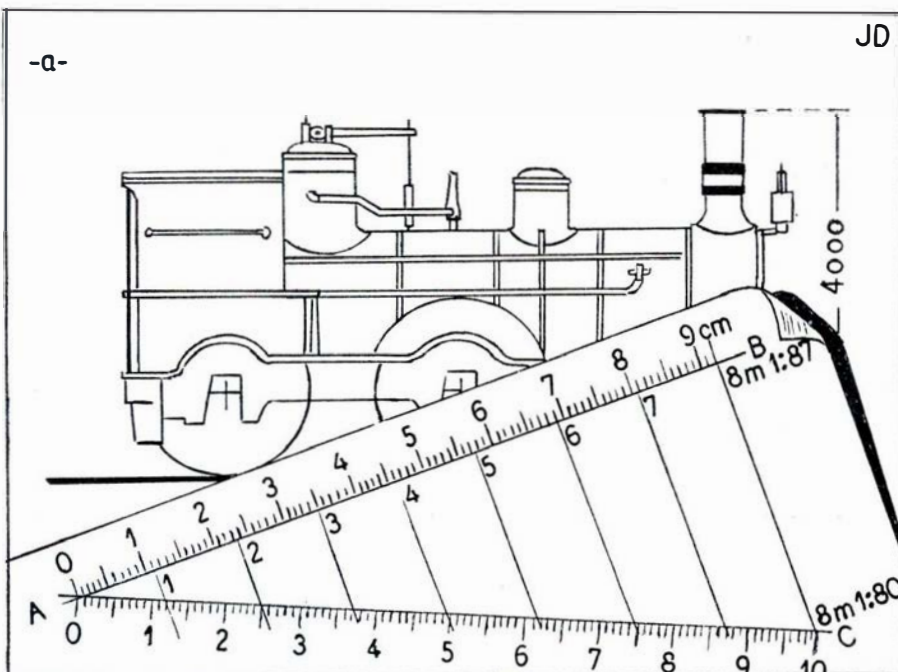


Fig. A, omregning i 1:80

Parfumeri ØVALL

Torvet 11 - Silkeborg - tlf. 882
Toiletartikler - kosmetik og
parfumer

Anton Schrøder

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

E L



MØBLER for alle hjem

Vestergade 34 . Tlf. Varde 53
Alt i moderne nutidsmøbler
Reparation og ombetrækning

idet man dividerer med 1000 ved blot at afskære 3 decimaler af 8500, altså 8,5, og så sige $8,5 \times 11,5$ mm, hvilket giver 97,75 mm. Alt i alt en noget nemmere fremgangsmåde end sige 8500:87, idet man, selv om man er i besiddelse af en vis rutine i talbehandling, altid har lettere ved at gange med 11,5 end dividere med 87. På grund af dette tals skævhed går divisionsudregningerne kun op i meget få tilfælde, nemlig kun når udgangstallet for det virkelige mål tilfældigvis er multipla af 87, f. eks. svarer 174 cm (2×87) i naturen naturligtvis til 2 cm i model.

Hvad enten man anvender den første eller den anden metode, skal man lægge mærke til kommaets rette plads. Nok er et komma en ubetydelig ting at se på, men at overse det, kan få katastrofale følger for resultatet, idet der jo er temmelig stor forskel på om resultatet bliver i m, cm eller mm.

Imidlertid kan der også forekomme tilfælde, hvor man ikke er i besiddelse af de virkelige mål, men har en modeltegning i en eller anden af de øvrige skalastørrelser, som man ønsker omsat til H0. Eller man har måske i en bog eller et blad et billede uden mål, men med anførelse af størrelsesforhold som f. eks. fig. a, der viser statsbanernes litra Ds nr. 209 fra 1870 i størrelsesforholdet 1:80.

Vi ønsker nu denne tegning omsat til H0. Her kan man med fordel benytte en tredje metode, idet vi tager vor gamle skolegeometri til hjælp. På et stykke papir, helst linieret, der vendes således, at linierne er lodrette, tegner man vinkelret på disse et liniestykke A—B, ca. 10 cm langt (fig. b). Fra tidligere ved vi, at 1 m i naturen svarer til 11,5 mm i H0, hvorfor vi nu på linien A—B afsætter punkter med 11,5 mm's mellemrum, svarende til 0, 1, 2, 3, 4 osv. op til 8 m i H0. Fra disse afsatte punkter tegner vi vinkelrette, parallelle linier nedefter. Papirets trykte linier hjælper os til på øjemål at få de tegnede linier parallelle, idet afstanden mellem disse overalt skal være lige stor.

I vort eksempel er tegningen i fig. a udført i 1:80, hvilket vil sige, at de samme 8 m i naturen her svarer til 10 cm på tegningen, idet 8 m divideret med 80 netop giver 10 cm.

Fra punktet 0 på linien A—B afsætter

vi nu et nyt liniestykke ved hjælp af lineal, svarende til de nyligt udfundne 10 cm, således at denne nye linie mødes til skæring med den vinkelrette linie fra punktet mærket 8 m (1:87). Vi har da en retvinklet trekant A—B—C, hvis to langsider forholder sig som 87:80, altså ligesom skalastørrelsen H0 forholder sig til tegningen i fig. a. På begge disse langsider afsættes nu en millimeterangivelse begyndende i punktet 0 som vist på tegningen.

Ønsker man nu at vide, hvad et bestemt mål på tegningen fig. a svarer til i H0, afsætter man blot dette mål fra punktet 0 henad nederste trekantside. En lineal, der holdes parallel med de lodrette forbindelseslinier mellem trekantsiderne, føres nu langsomt fra højre mod venstre, indtil linealens venstre kant når det afsatte mål. Hvor linealens venstre kant nu skærer den øverste langside, kan man på dennes millimeterangivelse aflæse det til H0 omsatte mål. Nemt og bekvemt og tilmed uden kunstfærdige udregninger.

Er vor måltrekant tegnet nojagtigt, vil

forbindelseslinierne fra øverste trekantside og som inddeler denne i meterangivelse i forholdet 1:87 samtidig inddele nederste trekantside i 8 lige store afsnit, der hver er 12,5 mm, altså hver svarende til 1 m i forholdet 1:80.

Måltrekanter af lignende konstruktion kan således bruges til omsætning af mål fra et vilkårligt størrelsesforhold til et andet og mere bekvemt, noget som modelbyggeren hyppigt har brug for, når han er afskåret fra at få arbejdstegninger i det ønskede størrelsesforhold.

J. B. Dyrkilde.

Ny modeljernbane-klub

I Helsingør har en nydannet modeljernbane-klub holdt stiftende generalforsamling, hvor ingeniør John Hansen valgtes til formand for klubben. Klubben har været i forhandling med Hornbækbanen om køb af en af banens gamle personvogne, og om kobet går i orden, er det meningen at få vognen stationeret på Helsingør stationsplads.

FOTO hobby

Lidt negativ-fremkaldelsesteknik

Tidligere brugte man næsten udelukkende skålfremkaldelse, og under fremkaldelsen kontrollerede man nu og da negativernes tæthed. Denne fremgangsmåde anvendes nu kun her og der til fremkaldelse af plader og planfilm. Til rulle- og småbilledfilm foretrækker man i dag almindeligvis fremkaldelse i dåse og efter faste tider.

Agfa Rondinax-fremkalderdåser 60 og 35U gør det muligt at foretage både indsætningen af filmen og hele fremkaldeprocessen ved fuldt dagslys. Det er en forudsætning for et normalt forløb af fremkaldelsen, at fremkaldertemperaturen overholdes og at filmen i dåsen bevæges en gang imellem.

Som ved alle kemiske processer fremskyndes reaktionshastigheden ved stigende temperatur. Alle Agfa-fremkaldere er afstemt til 18°C, og de af fabriken anførte fremkaldelsestider svarer til denne tempe-

ratur. Kan en temperatur på 18°C af en eller anden grund ikke overholdes, hvis man f. eks. en varm sommerdag ikke har mulighed for at afkøle fremkalderen, må de anførte fremkaldelsestider afkortes tilsvarende og ved undertemperaturer forlænges. Termometer og ur er derfor nødvendige tilbehørsdele til dåsefremkaldelse.

Efter fremkaldelsen skylles filmen nogle minutter for at fjerne fremkalderen fra filmshinden. Men endnu bedre er det at indskyde et 2% iseddikebad (20 ccm iseddike til 1 liter vand) hvorved fremkaldeprocessen omgående afbrydes, og samtidig undgår man, at der føres fremkalder over i det efterfølgende fikserbad. Der kan ellers let opstå dichroistisk (tofarvet) slør, især ved brugen af de specielle tyndtemulsionerede film.

Det tilstrækkelig sure, friske fikserbad har den opgave at omdanne det ikke belyste bromsolv til let opløseligt solvsalt, og hertil kræves et overskud af fiksernatron.

Århus Revision

v/ Gunnar Smith

Orla Lehmanns alle 5, tlf. 3 35 03

Vi klarer alle Deres revisions- og bogholderimæssige opgaver til myndighedernes tilfredsstillelse
Spec.: Ejendomsregnskaber

Benyt Byens Bogbinderi

v/ Christiansen & Sørensen

Bruunsgade 35 - Århus - Tlf. 2 29 20

Alt bogbinderarbejde
udføres

Hobby-Boden

Rimmingsgade 1 - Frederikshavn

Alt i hobbyartikler

Spc.: Fleischmann modeljernb.

Artikler og tilbehør

Aarhus

Nil-Bro vask

selvbetjeningsvaskeri
Ny Banegaardsgade 53
Telf. 3 65 65
Fineste vask paa een time

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalflojter - Hornarbejde
Aarhus . Sjællandsgade 43 - Tlf. 28468

Plantekælderer

Nr. Port 30 - tlf. Århus 2 27 70
Blomster - buketter - dekorationer
Stort udvalg i potteplanter

Aage G. Bendtsen

har overtaget tandlægerne
G. & H. Petersens praksis
V. Ringgade 178 . Århus
Telf. 2 87 10

Oste-specialisten

Frederiks alle 137 - tlf. 3 34 34
Hver dag fuldfed, lagret ost
Salater - konserves - æg

M. A.

Sigaards kødudsalg

Brendstrupvej 123 - tlf. 6 78 61
1. kl.s kød og flæsk
Hjemmelavet paalæg

Tobakshuset Sct. Poul

Bruunsgade 59 - tlf. Aarhus 2 01 28
Kun de førende mærker i
tobak - vine og spirituosa

Kolonialforretningen

Lundbyesgade 7 - Århus - Tlf. 2 66 39
Tobaksvarer - kaffe - vine
samt alt i 1. kl.s kolonial

Vorrevangens Fiskeforretning

Vorregårds alle 95 - Århus
Altid frisk fisk daglig
Preben Christensen - tlf. 6 74 07

Esther LYNGHEDE

Tordenskjoldsgade 87 - tlf. 6 82 27
Undertøj - strømper - trikotage
lingeri og småting

Kaffe- og spisesalonen WEST-END

Fr. Alle 92 . Århus
Middag - smørrebrødspakker
Hans Bech . Tlf. 3 47 84

Boulevard Kiosken

Sdr. Ringgade 2 - Århus - tlf. 3 03 08
Aviser - dag- og ugeblade
Telegrammer. **Tipstjeneste**

K F U M restauration

Klostergade 37 - tlf. Århus 2 14 16
Daglig god og billig kost
Pensionærer modtages

Kongsvang Maskinsnedkeri

Haraldsgade 27 - Århus - tlf. 2 88 84
Alt arbejde på eget værksted
Tilbud og overslag gives

Marg. NYGAARD Rasmussen

tandtekniker
Bruunsgade 45
Århus . telf. 3 42 65

Tapethuset

Bruunsgade 37 - Århus - Tlf. 2 16 56
Tapeter - farver - lakker
maling

Salon G I T T E

Klostergade 21 Århus
Nyeste permanente og frisurer
Ulla Andersen. Tlf. 2 57 91

TRØJBORG barnevogne

Br. barnevogne istandsatte
som nye til smaa priser.
Ivar Huitfeldsgade 3 Århus
tlf. 6 53 78

Købmand O. Korsgaard

Hedemannsgade 20 Århus
Kolonial - Kaffe - tobakker -
vine og spirituosa. Tlf. 23935

A. Lange's efft.

v/ Henning Jensen, Århus
Maskin- og værktøjsfabrik
Frederiksgade 50. Tlf. 2 59 63

STADION salonen

Stadion alle 32 - tlf. 2 03 65
Alt i moderne hårpleje
Sidste nye permanente

Alfredo Andersen

Sdr. Ringgade 63 Århus tlf. 42832
1. kl. kolonial - konserves -
Tobak - vine - spirituosa

Tobaksforretningen

Jægergaardsgade 65 Århus
Tobak - cigarer - cigaretter
vine - spirituosa. Tlf. 31986

Willoch Salonen

v/ Poul Hansen & Søren Faldborg
Tordenskjoldsgade 11
Tlf. Århus 6 88 16
Speciale: **kold permanent**
Klipning og Fønbelgning

Murernes coop. Forretning

Gerlachsgade 28 - Århus
Tilbud og overslag gives
Tlf. 2 45 44

P. Schmidts efft.

Marselis Boulevard 125, blok 17
Tlf. Århus 4 32 99
Alt i kleinsmedearbejde. A- og
E-svejsning. — Spec.: Have- og
indkørselslåger

Vi anbefaler . . .

FODKLINIKEN

Ny Munkegade 71² - tlf. 2 29 67
Anne Stæhr,
statsaut sygeplejerske

Anna Kjærs efft.

I. Huitfeldtsgade 54 . tlf. 6 88 29
1. kl.s kolonial - konserves
tobakker og spirituosa

Central Baren

Klostergade 1 - Århus - tlf. 2 05 12
Små varme retter - smørrebrød
kaffe - wienerbrød - pølser

Mejeriudsalget

Ringkøbingevej 7 - Århus
Alt i 1. kl.s mejeriprodukter
øl og sodavand. - Tlf. 2 64 15

Købmand Kristensen

Vestergaardsgade 16 - tlf 2 74 24
Kolonial . konserves . kaffe
tobaksvarer . spirituosa

Tobaksforr. MARSTRAND

Marstrandsgade 17 - Tlf. 3 36 83
Stort udvalg i usort. cerutter og
cigarer - tobakker - vine - spiri-
tousa - piber samt reparation af
piber

Aarhus opland

Stautrup Karosserifabrik

Rasmus Skaarups efft.
Nybygning og reparationer
Telf. Aarhus 4 11 48
Stautrup pr. Viby J.

Brabrand Kødforsyning

Hovedgaden 60 - tlf. 6 03 75
Kun 1. kl.s varer.
Bestilling på smørrebrød modt.

En tilstrækkelig lang fiksering i et ikke for udnyttet fikserbad er derfor nødvendig. Som en rettesnor for fikseringens varighed kan man huske, at fikseringen skal vare dobbelt så lang tid, som der kræves til, at filmen bliver klar og gennemsigtig. Ved et nogenlunde friskt fikserbad er det tilstrækkeligt at fikserer negativmaterialer ca. 10 minutter.

Slutudvandingen efter fikseringen har til formål at fjerne selv det mindste spor af fiksernatron og andre kemikalier fra filmen; den må derfor være grundig. Denne udvanding er af afgørende betydning for negativernes og papirbilledernes fremtidige holdbarhed. Film skal udvande 20 minutter, fotopapirer i 30—45 minutter i rindende vand. Hvis der ikke er mulighed for rindende vand, må vandet udskiftes mange gange.

Tørringen af de godt udvandede film sker bedst et støvfrit sted, hvis man da ikke har et tørreskab til disposition. Filmene hænges op, og i den anden ende af filmen anbringes en klemme, så den ikke ruller sammen under tørringen. Ikke under nogen omstændighed må man fremskynde tørringen ved hjælp af en Føn. Dels risikerer man, at hinden smelter og bliver fyldende, dels vil der ved denne voldsomme fremgangsmåde blive hvirvlet en mængde støv op, som sætter sig fast på filmen og virker højst generende på aftryk og forstørrelser. En betydelig hurtigere og jævnere tørring opnår man ved at trække den udvandede film ganske kort gennem et 0,5 % bad af Agfa Agepon, — så løber vandet jævnt og ensartet af filmen, og der opstår ingen torrere.

H.

Pas på's fotokonkurrence

Den løbende fotokonkurrence om »månedens billede«, som Arbejderbeskyttelsesfondet og Rådet for Større Færdselssikkerhed har udskrevet i de to institutioners fælles tidsskrift *Pas på*, er slået godt an. Der er allerede nu indkommet mange billeder, som på en udmærket måde fortæller om sikkerhed eller ulykkesfare, men desværre også en del, der kun viser ulykens resultat og ikke dens årsag, hvilket sidste især skulle være formålet med konkurrencen.

De første præmiebilleder er offentliggjort i aprilnummeret af *Pas på*. Førstepremien for »månedens billede«, der pryder bladets forside, tilfaldt A. Skotte, Kerstemindegade, København, som har lynskudt en desværre ikke ualmindelig forsyndelse mod sikkerheden, nemlig den ulovlige og meget farlige persontransport med byggehejs, der ikke har den ekstra sikring, som kræves af personelevatorer.

Det blev altså et motiv fra arbejdslivet,

Jernbane-Bladet's FOTO konkurrence

Månedens foto

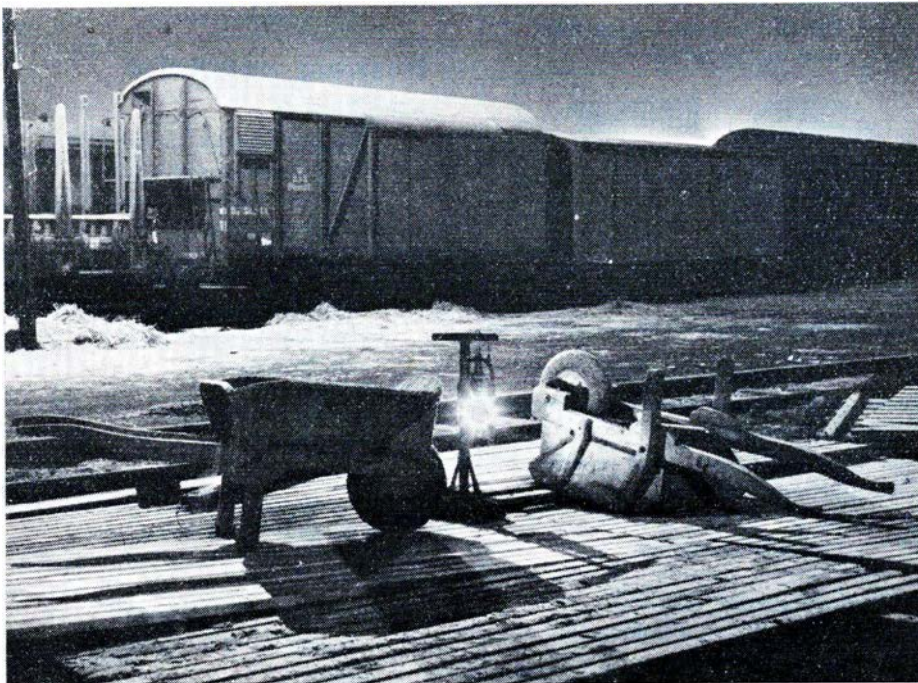


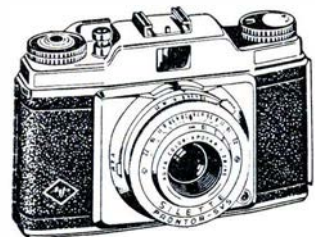
Foto: Trafikass. F. H. Mathiesen. »Ladesporet — en vinternat — på Padborg st.«

Bl. 11, 50 sek.

De Skulle Brug



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Tag en Københavnstur . . .

Benyt Dem af fordelene. — 15 % for kontant - 10 % paa konto paa de i forvejen rimelige priser.

Aabne udsalgspriser paa alle **MØBLER - TÆPPER - BELYSNING**

TJENESTEMÆNDENES INDKØBSCENTRAL

Colbjørnsensgade 14 (ved Hovedbanegaarden)

Telf. Eva 6023. — Man skal ikke være medlem.

HILDING FOTO

har det store udvalg.

Smalfilm optager 8 m/m fra 335,00

— gengivere 8 m/m fra 385,00

— nu er det billigt at smalfilme.

Få Dem en fotokonto på byens bedste betingelser

Vesterbrogade 6 E.

Østerbrogade 25

(skrat f. Frihedsstøtten)

BY. 7027

ØBro 7117

Thisted

Alfred Nielsen's efft.

Vestergade 22 - Thisted - tlf. 119
Isenkram - glas - udstyr
værktøj og støbegods

Tobaksforretningen

Vestergade 20 - Thisted - tlf. 1160
Alt i tobaksvarer
vine og spirituosa

H. Hansen & Søn

Lille Torv - Thisted - tlf. 217
Altid 1. kl.s kød
og hjemmelavet pålæg

Købmand Bruun

Østergade 32 - Struer - tlf. 23
1. kl.s kolonial - kaffe
tobakker og spirituosa

Nordvestjysk Revisionskontor

Revisor H. L. Larsen
Fiskergade 1 - Struer
Tlf. 844

Forniklingsanstalten

Helgolandsgade 7 - Hostebro
Fornikling - forkromning
sandblæsning

Tlf. 938

Kolding

ESSO service

Agtrupvej 124 . Kolding . Tlf. 3752
Benzin - olie - vask og smørring
1. kl.s service

K F U K - Kolding

Bredgade 10 . Tlf. 1059
God daglig kost
Pensionærer modtages

Viktualieforretningen

Frydsvej 12 . Kolding
Hjemmelavet pålæg og
delikatesser
Tlf. 2012

Holger Sørensen

tandlæge
Bredgade 14 - Kolding
Tlf. 2545
(K. F. U. M.s nye bygning)

Købmand Evald Pedersen

Viadukten 7 - Brande - tlf. 277
1. kl.s kolonial
Ekstrafin kaffe

Esbjerg

Tobaksforretningen

Vardevej 5 . Esbjerg . Tlf. 2269
Tobak - cigarer - cigaretter
Vine - spirituosa. **Tipstjeneste**

Slagtermester Leo Uhd

Kronprinsensgade 19 - tlf. 1329
1. kl.s kød og hjemmelavet
pålæg. - Varerne bringes

Blikkenslagernes A/S

Carit Etlars alle 11 - Esbjerg - tlf. 360
Værksted: Nygårdsvej 84
Telf. 5195
Vand - gas - sanitet - fjernvarme

Tobaksforretningen

Nørrebrogade 46 - tlf. 1610
Tobak - cigarer - cerutter
Vine og spirituosa

Damefrisørsalonen KIS

Skolegade 16 - Esbjerg
Telf. 2383
Alt i moderne hårpleje og
permanenter

Vin- og tobaksforretningen

Skjoldsgade 83 - Esbjerg - tlf. 4502
Tobak - cigarer - cigaretter
vine og spirituosa



Blomster- Boden

Torvegade 62
ESBJERG
Tlf. 2264

Brønderslev

Autolakereriet

v/ Søren Andersen - Bredgade 134
Brønderslev - Tlf. 226
1. kl.s arbejde paa nyt
moderne værksted

Slagtermester RENG

Brødgade 41 - Brønderslev
1. kl.s kød og hjemmel. pålæg
Tlf. 284.

Købmand Sv. R. Jensen

Nørrehus . tlf. Brønderslev 88
Kolonial - konserves - tobakker
Vine og spirituosa

Slagtermester Skaftved

Nygade 4 . tlf. Brønderslev 315
Alt i 1. kl.s kød og
hjemmelavet paalæg

Herning

Lund & Eriksen Elektro-Installation

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

Tandlæge Jørg. Vangsted

Konsultation kl. 9—17
lørdag kl. 9 - 12
Fonnesbechsgade 1 . tlf. 72

»Hyttefadet«

Smallegade 6 . tlf. Herning 1746
Alt i aarstidens fisk - vildt og
fjerkræ. — Kun friske varer

Fod- og skønhedskliniken

Bredgade 6
tlf. Herning 2715
Alt i moderne skønheds- og
fodpleje
Rigmor Voldby

S. Ørum-Petersen &

J. Nielsen

Østergade 12 . tlf. Herning 183
1. kl.s kød - flæsk og
hjemmelavet paalæg

Herning autokøler værksted

Danmarksgade 3 - tlf. 2833
Alle reparationer udføres
på eget værksted hurtigt og
samvittighedsfuldt.

Købmand E. Madsen

Jernbanegade 1 - Herning
Kolonial - tobaksvarer
Tlf. Herning 752

Dameskræderiet

B. Sahlholdt Jensen
Bredgade 10 - Herning - tlf. 2243
Alt i moderne dameskræderi
Stort udvalg i prøvestoffer

Vi anbefaler . . .

Buemann Polyfoto

Bredgade 35 - Herning
Tlf. 121

Slagterm. Christensen

Bredgade 56 . tlf. Ikast 27

Alt i 1. kl.s kød og
hjemmelavet paalæg

Gør Deres indkøb hos vore annoncører

der i første omgang vandt prisen, men desuden er der i konkurrencens første fase præmieret to andre billeder, det ene med færdselssikkerhed som emne, medens det andet meget drastisk viser, hvad der sker, når advarslen »Isen er usikker« ikke bliver fulgt.

Pas på's fotokonkurrence fortsætter året ud, og hver måned præmieres 3 billeder, som kan være af værdi i kampen mod ulykkerne — på arbejdspladser og i trafikken, i hjemmene, ja, overalt hvor mennesker færdes.



København H

Overtrafikkontrolør N. F. Andersen, Kh., er forfremmet til stationsforstander ved KøbenhavnH, hvor stfst. E. R. Hansen har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

Ålso

Stationsmester M. Mou, Therkelsbol, er flyttet til Ålso, hvor stfst. J. F. Christiansen efter ans. er flyttet til Stenløse.

Therkelsbol er derefter nedsat til trinbræt.

Fårup

Trafikkontrolør C. I. M. Jensen, Randers, er udnævnt til stationsforstander i Fårup, hvor stfst. T. T. Hansen har søgt afsked på gr. af alder (70 år).

Kølkær

Trafikekspedient H. F. Andersen, Vojens, er forfremmet til stationsmester i Kølkær, hvor stfst. J. E. Fich har søgt afsked på gr. af alder (69 år).

Lerbjerg

Trafikekspedient K. E. Nielsen, Hatting, er forfremmet til stationsmester i Lerbjerg, hvor stfst. O. P. Thyde har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

Lov

Trafikekspedient N. J. Larsen, Espergærde, er forfremmet til stationsmester ved Lov st., hvor stfst. J. P. Farbøl efter ans. er flyttet til Mørkov, hvor stfst. C. Hogsberg har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

Skovlunde

Trafikekspedient A. H. Christensen, Sorgenfri, er forfremmet til stationsmester i Skovlunde, hvor stfst. F. H. Mortensen er død (61 år).

Stenløse

Stationsmester J. F. Christiansen, Ålso, er efter ans. flyttet til Stenløse, hvor stfst. J. L. Hermansen har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

Sulsted

Trafikekspedient O. Svellov, Mørke, er forfremmet til stationsmester i Sulsted, hvor stfst. M. V. Villumsen har søgt afsked på gr. af alder (70 år).

Dødsfald

Lokofører V. P. Hansen, fh. Gedser, 87 år.
Portør A. F. Dybbro, fh. Kh., 82 år.

Togfører S. H. Petersen, fh. Kh., 81 år.

Signalformand J. M. Simonsen, fh. Struer, 80 år.

Lokofører T. A. Christiansen, fh. Østerport, 74 år.

Vognopsynsmand J. Møller Lassen, fh. Struer, 73 år.

Lokofører A. J. Haarbo, fh. Struer, 72 år.
Stationsleder N. L. Stougaard, Godsbg., Tx, 67 år.

Lokofører A. M. P. Olesen, fh. Nyborg, 67 år.

Lokofører V. A. I. Olsen, mdt. Gb., 65 år.
Lokofører C. Hansen (Vindinge) mdt.

Helgoland, 62 år.

Overportør O. H. Hansen, Vejle, 64 år.
Stationsmester E. O. Andersen, Krogager, 62 år.

Togfører S. P. Pedersen, Århus, 60 år.

Stationsbetjent F. V. A. Mortensen, nattevagt Kh., 60 år.

Godsekspeditor A. Bentzen, Silkeborg, 59 år.

BOG - anmeldelser

The South Western Railway. Hamilton Ellis.

George Allen & Unwin Publishers, London. — Ca. kr. 30,00.

En ret stor og interessant bog om et af de store jernbanenet, England efter en koordinering efter første verdenskrig blev inddelt i. Man følger banernes historie lige fra første færd, og for enhver jernbaneentusiast er de mange genvordigheder, der mødte pionererne altid godt læsestof.

En enkelt klage over bogen: Den lider af samme fejl som de fleste engelske bøger om jernbaner, idet forfatterne lider af en håbløs forelskelse i maskinkraften, en forelskelse, der ofte forhindrer dem i at bringe anden interessant tekst og andre gode illustrationer. *jas.*

Making Model Railways. Ward Lock & Co. Limited, London W. 1. Ca. kr. 8,50.

En bog om modelbaner, der er lidt bedre end de fleste bl. a. af den ene grund, den ikke på nogen måde er amerikansk i sit tilsnit. Bogen beskæftiger sig med lidt af hvert indenfor hobby'en og er en god bog både for begyndere og for den mere erfarne. Særlig interessant er afsnittet om hus-bygning.

Kan anbefales varmt.

The Dundalk Newry & Greenore Railway. The Oakwood Press, London.

Ca. kr. 12,50.

Det er et stykke interessant jernbanehistorie, der bliver fortalt her. I sidste århundrede, da jernbanerne sprang frem overalt i Storbritannien, lykkedes det engelsk-ejede selskaber at få anbragt et knapt 50 km langt stykke jernbane i selve den irske fristat, og det er dette stykke jernbane fra dets fødsel til dets død for et par år siden, der fortæller om her.

Medens den tilsluttende engelske bane — hvortil og fra der var færgeforbindelse — var normaltsporet, var denne irske del bredsporet for at kunne arbejde sammen med de andre irske baner, og i det hele taget har banen en særpræget og interessant historie, der i nydeligt udstyr og på interessant måde er behandlet i denne bog.

Anbefales.

jas.

DERBY vask

Gravene 13 - Viborg - tlf. 2776

Alt i moderne husholdningsmaskiner. - Salg - reparationer



symaskine - altid foran

Salg - bytte - reparationer

1. kl.s service

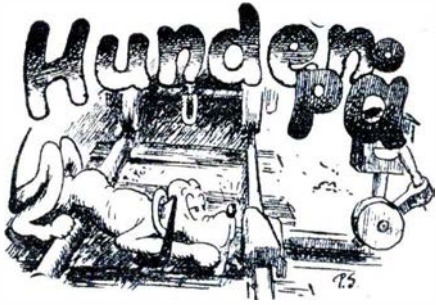
Gravene 13 - Viborg - tlf 443

Blikkenslagernes

Andelsselskab - Aalborg

Danmarksgade 84 - tlf. 2 49 35

Vand - gas - sanitet - fjernvarme
Tilbud og overslag gives



Herre-brevkasse

Spørg Oraklus

En læser skrev til os: Hvorfor er det kun ugeblade og søndagstillæg til aviserne, der skal have en dame-brevkasse? Hvorfor er der ingen blade, der har en herre-brevkasse? Kan der ikke komme en sådan i Jernbane-Bladet? Jeg medsender samtidig en anmodning om hjælp mod noget, jeg moder i min daglige gerning — nemlig indladende, snakkesalige kvinder, der kun sinker mig i mit arbejde.

J. Qvindekjær, togbetj.

Efter modtagelsen af ovenstående brev, har bladets økonomiudvalg været samlet, og det vedtoges med alle stemmer mod 1 (det kvindelige medlem) at anskaffe en herre-brevkasse til bladet. Herr Oraklus lovede samtidig at varetage den redaktionelle ledelse af brevkassen. Han gør imidlertid straks opmærksom på, at enhver henvendelse om lån går i papirkurven.

Svar til J. Qvindekjær

Jeg forstår tilfulde Deres nedbrydende bekymringer i dette alvorlige problem. Men der er hjælp også for Dem. I det lige udkomne nr. af »Ugeskrift for Alfabetiker« skriver herr Fluidum, at han efter flere års eksperimenter netop med det problem, der også er alvorligt for Dem, har fundet et aldrig svigtende middel. Som forsøgskaniner har han benyttet bl. a. postbude, indkassatorer, målerkontrollører — de såkaldte gasmænd — og han har med 99,8% sikkerhed — altså lige så sikkert som valgresultaterne i øst-bloklændene — fundet det helt rigtige middel, en pille, der i løbet af kort tid vil komme i handelen under navnet: NIX-PILLE.

Oraklus.

Husholdersken

En banebetjent havde mistet sin hustru, og antog derefter en husholderske. Efter sit første ægteskab betænkte han sig noget på at gøre et nyt giftermål, og efter-

hånden som tiden gik, begyndte snakken at gå i byen, om hvordan de to kunne blive ved at bo sammen o.s.v. Stedets præst begav sig derfor en dag ind til banebetjenten for at tale med ham om spørgsmålet. Efter nogen udenomsnak siger præsten:

- Jeg ser I har fælles soveværelse. Hvordan kan det forsvares moralsk?
- Jo, vi har et brædt imellem sengene.
- Jaså, men når så kjødets lyster melder sig — hvad så?
- Så tager vi bare brættet væk!

Lysere overenskomstssituation

Skilsmissekandidaterne var til mægling hos præsten:

- Og forleden fejrede De Deres solvbryllup!
- Jah, vi ville have det med — for gavernes skyld!
- Yderst fornuftigt! — Men hvorfor så egentlig ikke vente til efter guldbryllup — så er gaverne gerne større?
- Det har pastoren nu ret i — skal vi det, Amalie?
- Det er da værd at tænke over på!

Bedre at ramme ved siden af — end slet ikke ramme!

På Jernbaneskolen — i tiden omkring vore baners 100 års jubilæum — var man midt i overhoringen i jernbanehistorie, hvor en nervøs elev ikke kunne klare, hvem der havde konstrueret det første brugelige loko. Den hjælpsomme lærer søgte at få ham på sporet ved opmuntrende at sige:

- De ved det nemlig godt, for det er et navn, De så ofte har hørt i den sidste tid.
- Omsider faldt 10-oren da også, både synligt og hørligt, for det var en ægte flovmand, der undseeligt sagde:
- Jah — man skal bare tænke sig ordentlig om!
- Nå, hvem var det så?
- *Lyngesen* — selvfølgelig!

Naturligt samarbejde

Den katastrofale mangel på astronomer herhjemme menes nu i det væsentlige afhjulpet, idet man har etableret et meget nært samarbejde med skattevæsenet, hvis tal har vist sig at være — — — astronomiske.

Sæsonen er over os

Den sidste skovtur var både vellykket, interessant og meget fængslende. 3 blev arresteret, 2 anholdt, medens 4 kun blev tilbageholdt af politiet.

Må ikke misforstås

Når den betydelige engelske statsmand, Neville Chamberlain, stundom er bleven kaldt utilregnelig, ligger forklaringen deri, at han altid medbragte en stor og særdeles velimprægneret paraply, som aldrig kom ham ud af syne.

Moderne læger er dygtige

- Næh, lille froken, der er ikke brud, Deres ankel er kun forvredet — om 3 uger kan De rock' and roll' på livet løs!
- Tror De virkelig, doktor?
- Det er der slet ingen tvivl om!
- Ih, tak, det var dejligt — det har jeg nemlig aldrig kunnet for!

Til redaktionen af »Hunden på«

Tak for Deres gode råd angående træbukke. Jeg har nu fået svar fra sygekassen, der skriver, at jeg bare skal lægge bordplader på træbukkene, men man gør samtidig opmærksom på, at jeg endelig ikke må bruge Bohrvand til pladerne, da dette er for tungt.

FRA VALGKAMPAGNEN

- En kvindelig taler:
- Mine damer, hvad er det, der holder os sammen, og gør os bedre end vi er fra naturens hånd?
- En stemme: — Det er korsettet!

BINDESTREGEN

Banearbejder Ledoje spørger baneformanden, hvorfor stationens nye kvindelige trafikassistent underskriver sig Madsen-Petersen med bindestreg. —

- Jo, det er sådan, at Madsen er hendes eget navn og Petersen er mandens navn.
- Ja, men hvad så med bindestregen?
- Det er for at vise, at de er skilt!

Nu stiger den —

Gor-det-selv bevægelsen i USA er nu ved at gå helt over gevind. — Tænk, husholdningerne har selv begyndt at lave maden.

... og så var der

ekspeditricen i Snæverbag, der ikke ville kaldes en banepakke!

LIND HANSEN

KULTORVET 14 · C. 6288

LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILLEMATERIALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN



Odense

Korsløkke Karosserifabrik

Nyborgvej 330 - Tlf. 8976 - 8456
Alt karosseriarbejde, nybygning,
reparationer. — Spec. rutebiler
V. Rasmussen & B. Kildemoes

Folmer Pindel

sagfører cand. jur.
Vestergade 30. Tlf. Odense 2610

EXPRES vaskeriet

Albanigade 36 - telf. 130512
Vi vasker alt, rent, hvidt
og skaansomt

Gerda Brinch Olesen

Nyborgvej 52 - tlf. 130194
Moderne systue og kjolesalon
Altal venligst tid.

Albanitorv's garager

v/ Ole Jensen
Tlf. Odense 130120
Vask - smøring

P. H. Nissen

guldsmed & gravør
Klaregade 13 - Odense
Tlf. 5320

Bolbro Cykleforretning

Middelfartvej 126 - tlf 12 43 16
Støtste udvalg. - Konto
Alle reparationer udføres

MØBELMESSEN

Nørrebrogade 25 - Odense
Moderne nutidsmøbler samt
brugte møbler. Rimelige priser
Konto oprettes. — Tlf. 13 07 97

SEJRS Farvehandel

Dronningensgade 14 - Odense
Farver - lakker - pensler
og tapeter
Tlf. 884

Kjoleatelieret

v/ Karen Rasmussen
Sdr. Boulevard 36 . Odense
Tlf. 6998
Stoffer og færdige kjoler

Frugtforretningen

Thorsgade 43 - Odense
... billigst med det bedste

Sovesofaer - soveottomaner i alle
førende kvalitetsmærker. Gerne konto

H. MULVAD møbler

Den gamle Købmandsgaard
Pantheonsgade 4 - tlf. 11210

Odense

Slagterm. Viggo Jensen

Dronningensgade 28 - tlf. Odense 1019
Alt i 1. kl.s kød og
hjemmelavet pålæg

Købmd. fru E. Rasmussen

Dannebrogsgade 33 - tlf. Odense 1033
Alt i 1. kl.s kolonial - Stort ud-
valg i spirituosa og tobaksvarer

Nyborg

Farvebøtten

Korsgade 4 . Nyborg . tlf. 699
Farver . tapeter . linoleum

Fa. J. O. P. - Nyborg

Knallert-, cykel-, symaskine-
og støvsuger service
Gerne konto Tlf. 1232

Murer-, kloak-, betonarbejde

paa ældre ejendomme tilbydes
Carl Madsen,
Sylleskovvej 5 . tlf. Nyborg 490

Damefrisørsalon CHICK

Blegdamsgade 6 - Nyborg
Moderne frisurer, kold perman.
Inga Rubæk - tlf. 1616

Nyborg Gravmonumentforr.

Chr. Christiansen
H. P. Andersens eftf.
Vestergade 26 . Nyborg
Tlf. 451

Hobro

Købmand Johansen

V. Alle 16 . Hobro . tlf. 367
Kolonial . konserves . tobak
vine . spirituosa . brød

Møbelleret

Adelgade 28 . Hobro . tlf. 876
Moderne nutidsmøbler
Reparation og ompolstring
Konto oprettes

Bagermester Christensen

Banegårdsvej 54 . Hobro
Prøv vort lækre brød
Åben søndag. Tlf. 362

Viborg

Philipsen & Hall



aut. elektroinstallatører
Elanlæg udf. overalt i
landet. — Radio - Køle-
anlæg - Lys - Kraft
Viborg. Sct. Mathiasgade 58. Tlf. 173-174

Tobaksforretningen

Gravene 38 . tlf. Viborg 1458
Alt i førende tobaksmærker
samt vine og spirituosa

Slagtermester Pedersen

Ibsgade 39 , Viborg - tlf. 360
1. kl.s kød - altid friske varer

NILBRO-salon

Gravene 33 - Viborg - tlf. 2150
Mandag—torsdag kl. 7,30—17,30
fredag kl. 7,30—20,30
lørdag kl. 7,30—14,30

ELECTRIC

K. Jensen & E. Agerkilde
Lys - kraft - varme - kulde
Sct. Mathiasgade 35 - Viborg
tlf. 735 - 736

Eriks knallert-service

Vendersgade 10 - Viborg - tlf. 2822
Aut. DKW forhandler. 1. kl.s
reparationsværksted
Køb - salg - bytte

Peer Blicher

møbelpolstrer - Viborg
Sct. Mathiasgade 12 - tlf. 590
Alt i polstring og ombetræk-
ning. — 1. kl.s arbejde

Jyllandsgades Slagterforr.

Skive - tlf. 1038
Kød - flæsk - hjemmelavet
pålæg. — Altid friske varer

Tobaksforretningen

Nørregade 8 - Nykøbing Mors
Tobak - cigarer - vine og
spirituosa Tlf. 542

Fyens Isoleringfirma

Bønkøl pr. Lamdrup
Kulde - varme - lyd- og hul-
rumsisolering. - Tlf. Nyborg 334

Trikotageforretningen

Knudshovedvej 57. Nyborg. Tlf. 1445
Alt i garn og trikotage
småting og børneudstyr

Aalborg

KAI Q VIST
AALBORG
TELF. 2 10 86

HØRNET BOULEVARDEN OG DANMARKSGADE

Køkkenudstyr - glas - porcelæn

P. Buur Larsen

tandlæge

Vestre Alle 9 (Skipperen)

telf. 3 39 26 - Ålborg

Spis på K F U M

Jernbanegade 23

Tlf. Ålborg 2 59 26

Ålborg Flytteforretning

Ågade 2 - telf. 3 11 63

Flytning udføres overalt i landet

Aage Møller

Tandlæge Orla Glerup

Boulevarden 22 . Aalborg

Træffes: 10-12 og 13-17

lørdag 10-12

Tlf. 2 36 54

Mejeriudsalget

Ø. Havnegade 4 - Ålborg - tlf. 34973

Alt i 1. kl.s mejeriprodukter

øl og sodavand

Tandlæge Kaare Mills praksis videreføres af

tandlæge Morten Lind

Vesterbro 74 . Aalborg

telf. 2 77 93

Slagtermester Norvin

Kastetvej 7 - tlf. Ålborg 2 51 14

Alt i 1. kl.s kød og hjemmel.

pålæg og viktualier.

Kurvemager Larsen

Danmarksgade 47 - Ålborg

Kurvearbejde og reparationer

udføres. - Tlf. 2 71 47

Havfrøkontoret i Aalborg

Slotsgade 6 - tlf. 2 37 74

Alt i havfrø - kemikalier

redskaber og sprøjtemidler

Købmd. Maigaard Rasmussen

Max Heniusvej 14 Ålborg

Alt i 1. kl. kolonial - Kaffe -

Tobak - vine og spirituosa

Varerne bringes. Tlf. 22508

Aalborg

Rutebilstationens Kiosk

Aalborg - Tlf. 2 33 41

Aviser - dag- og ugeblade

Køb. Lundtoft Andersen

Ørstedesvej 41 - tlf. 2 10 75

1. kl. kolonialvarer . kaffe

konserves . vine . tobakker

Ismejeriet KRONEN

Prinsensgade 41 . tlf. 2 62 03

Alt i 1. kl.s mejeriprodukter

Øl og sodavand

Nørresundby

N. Jørgen Johansen

Thuresensvej 2 . Nørresundby

Tlf. 2 95 46

Kolonial - konserves - kaffe

tobakker - spirituosa

BLIKAN - Nørresundby

Nørregade 4 - Teisensvej 6

Tlf. 3 35 94.

Aut. vand- og gasm.

Vand - gas - sanitet - central-

og fjernvarme



Vestergade 11 - Nr. Sundby

Salon Regina

Brotorv 1 - Nr. Sundby - tlf. 2 30 73

Alt i moderne hårpleje

1. kl.s betjening

Hjørring

Peer Morild

snedker- og tømrermester

Skagensvej 6 . Hjørring . Tlf. 1008

Alt snedker og tømrerarb. udf.

Tilbud og overslag gives

Kunstige tænder

Rigmor Hansens Tandteknik

Jernbanegade 7 Hjørring

Tlf. 2082

PFAFF symaskiner

Torvet 5 - Hjørring - tlf. 1840

Nye og brugte maskiner

Kommer overalt

Hjørring

Henry Kristensen

Stokbrogade 1 . tlf. 1141

Tobak . piber . spirituosa

Usort. cigarer billigt

Slagtermester V. Kjær

Østergade 33 . Hjørring . tlf. 768

Prima okse- kalve- og lammekød

griseflæsk. Frisklavet fars.

Hjørring Jern- og Staalforretning ^{1/3}

Østergade 24 . tlf. *1500

Frederikshavn

Blomsterforretningen RIO

Hjørringvej 13, Frederikshavn, tlf. 1842

Frugt - grønt - blomster

buketter og kranser

Slagtermester Nyholm

Stenbakkevej 36 Frederikshavn

1. kl. kød og hjemmelavet

paalæg. Tlf. 2112

Købmand Henry Jensen

Stenbakkevej 36 Fr.havn tlf. 2072

1. kl. Kolonial - Konserves -

Tobak - Vine - spirituosa

Havnegades

Læderhandel

Axel Jørgensen

Tlf. Frederikshavn 244

Parfumeri AASE

Kirkepladsen 2 . tlf. 2161

Stort udvalg i kosmetik

toiletartikler og parfume

Købmand Jespersen

Barfoedsvej 1 - Fr.havn - tlf. 1366

1. kl.s kolonial - konserves

tobaksvarer og spirituosa

Gør Deres indkøb

hos vore annoncører