

Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

BELLGRAPHIC...

Stubbekøbing-Nykebing-Nysted Banen

| | | |
|-------|----------------|---------|
| FRA | TIL | DOBBELT |
| | SNNB | |
| CYKEL | BARNEV. BAGAGE | |
| DATA | PERSONER | ENKELT |

B 25097
AS SYSTEMEX, KØBENHAVN

Bellgraphic går i dybden...

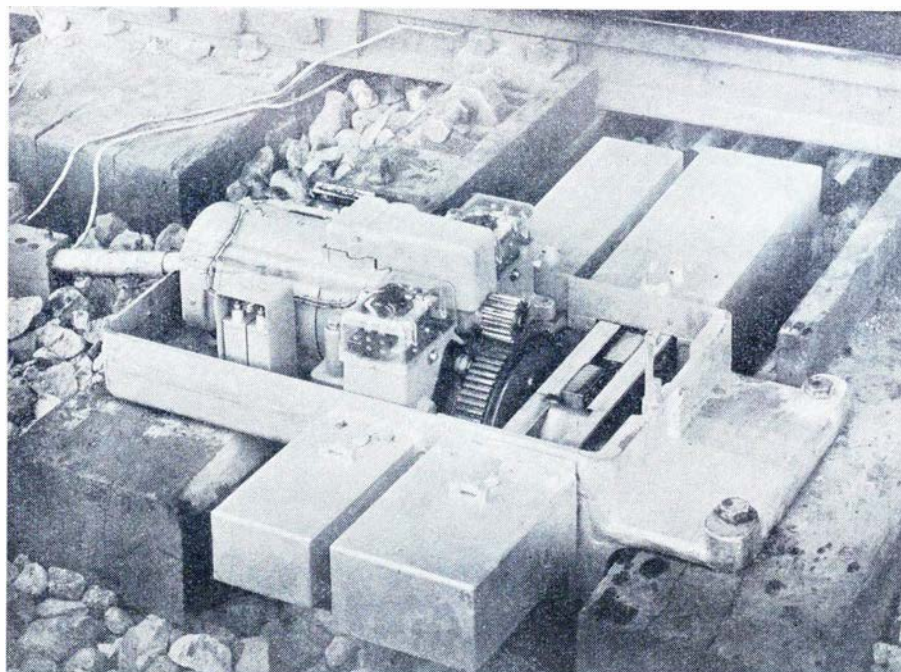
NÅR DET GÆLDER
KONTROL MED
BILLETSALGET

BIL RUTERNES BILLET SYSTEM

SYSTEMEX
Aktieselskabet
BORGERSGADE 15 · KØBENHAVN K
TELEFON 2590*



Et vigtigt led i trafiksikkerheden



Siemens elektriske sporskiftedrev med indbygget lås

Fabrikat SIEMENS & HALSKE A-G
BERLIN - MÜNCHEN

DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB
BLEGDAMSVEJ 124 - KØBENHAVN Ø. - C. 8448 - TELEX 2313

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

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

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagstælling

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

JULI 1958

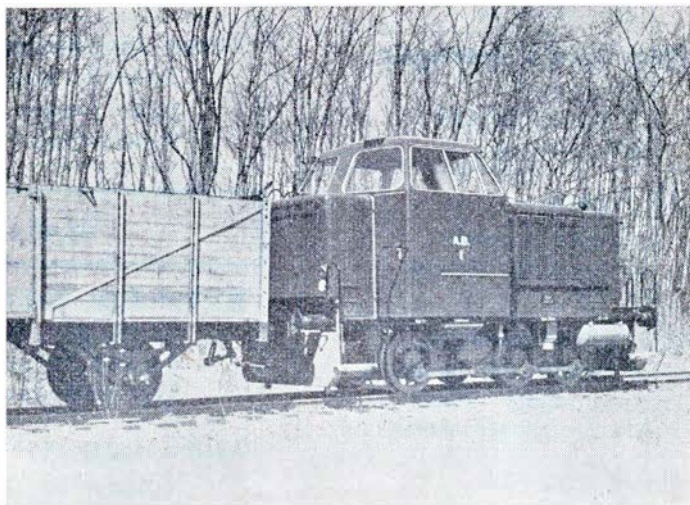
Dette nr. indeholder:

| | |
|--|----------|
| Den bedste betjening..... | side 151 |
| Månedens emner..... | » 152 |
| Jernbanemuseets årsberetning. | » 153 |
| En tur med bilfærgen »Broen« | » 154 |
| Erindres det..... | » 155 |
| Mens vi venter på tog..... | » 156 |
| KLL-toget, en svensk opfindelse | » 157 |
| Statsbanerne indfører ny type elektrisk sporskiftedrev..... | » 158 |
| Storebælts restaurationerne ... | » 158 |
| Lukkede åbne godsvogne..... | » 160 |
| »Banebørsterne«..... | » 161 |
| Rutebil nyt..... | » 162 |
| Månedsmagasinet..... | » 162 |
| Privatbane nyt..... | » 163 |
| Model jernbane..... | » 164 |
| Foto hobby..... | » 165 |
| Ud og ind..... | » 167 |
| Statsanstaltens årsberetning ... | » 167 |
| Boganmeldelser..... | » 168 |
| Hunden på..... | » 168 |

MAK

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

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Dag- og ugeblade

Rejselektur

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

Odense

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

L. H. Nissen

guldsmed & gravør
Klæregade 13 - Odense
Tlf. 5320

Bolbro Cykleforretning

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

Kjoleatelieret

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

Sovesofaer - soveottomaner i alle
førende kvalitetsmærker. Gerne konto

H. MULVAD møbler

Den gamle Købmandsgaard
Pantheonsgade 4 - tlf. 11210

Frugtforretningen

Thorsgade 43 - Odense
... billigst med det bedste

Slagterm. Viggo Jensen

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

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

Nyborg

Damefrisørsalonen CHIC

Blegdamsgade 2 - Nyborg
Moderne frisører, kold perman.
Inga Rubæk - tlf. 1616

Fyens Isoleringsfirma

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

Hobro

Købmand Johansen

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

Møbellageret

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

Bagermester Christensen

Banegårdsvej 54 . Hobro
Prøv vort lækre brød
Åben søndag. Tlf. 382

Spis og bo på

GRAND - Hobro

Telf. Hobro 36 og 576
Astrid og Villade Knudsen

Viborg

Philipsen & Hall ½



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 spirituousa

Slagtermester Pedersen

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

NILBRO-salonen

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

Viborg

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

Gælder det møbelpolstring . . . så

Peer Blicher

St. Sct. Mikkelsgade 12 - tlf. 590
Alt i polstring - reparation og
ombetrækning. - 1. kl.s arbejde

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

Bageriet

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

Aktieselskabet

SILKEBORG BANK

Byen og egnens bank

Kolding

ESSO service

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

Holger Sørensen

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

Vaskeriet »ELITA«

Tøndervej 48 - Kolding
Telf. 3022
Tøjet hentes og bringes

Den bedste betjening . . .

Skal der afventes tilslutning med forsinkede tog?

Det er naturligt, at banerne bestræber sig for at yde deres kunder den bedst mulige betjening i enhver henseende. Banerne er jo nu engang til for at tjene befolkningens behov for trafik og transport. I første række går bestræbelserne ud på at skabe den bedst mulige køreplan for såvel person- som godstog. Det vil sige, så gode, hurtige og bekvemme forbindelser med alle arter af tog, som en fornuftig og rimelig økonomi tillader. Inden for rammerne af en sådan økonomi og indenfor banernes ydeevne rummer dette almindeligvis ingen vanskeligheder. Kunderne ønsker sig selv og sine varer transporteret så hurtigt, sikkert og bekvemt som muligt, og banerne bestræber sig for at imødekomme dette ønske. Sagen er i sig selv ikke kompliceret, så længe enhver er klar over, hvad der er det bedste.

Men der opstår ofte forhold, hvor det ikke er så ligetil at afgøre, hvad der tjener kunderne bedst, og hvor dette at imødekomme den ene kundes ønsker vil være i modstrid med andre kunders interesse. Det sker, f. eks. når der er tale om at lade et tog afvente forsinkede rejsende, som skal ankomme med tog, skib, rutebil eller på anden måde, det sker, når rejsende er kommet i forkert tog, ikke har skiftet eller ikke er stået ud, hvor de skulle, eller de på anden måde er kørt forkert, og man gerne vil hjælpe dem. Hvor vidt skal man strække sig for at hjælpe sådanne kunder? Eller måske rettere, hvad kan man af hensyn til an-

dre kunder tillade sig at gøre for dem? Forholdet er jo under disse forhold det, at den ene kundes interesse kolliderer med den andens eller nogle kunders med andres. Skal man f. eks. lade et tog med flere hundrede rejsende vente på en enkelt rejsende, som skal komme med et forsinket tog eller en rutebil eller med bussen fra lufthavnen? Og hvor længe vil det være i kundernes interesse at vente? Der må jo tænkes på alle kunder under et. Skal man standse og derved forsinke et ellers gennemkørende tog for at optage eller afsætte rejsende, der er kommet »forkert på den«? Spørgsmålet kan som regel opstilles således: Skal man søge at erhverve den enkeltes velvilje på bekostning af de manges utilfredshed? Det kan ofte være svært at afgøre, hvad der i sådanne tilfælde er det rigtige. Det med at spørge toglederen klarer jo kun sagen for stationens eller togførerens vedkommende og er ikke nogen løsning på selve problemet som sådan. Manden på togkontoret er jo ikke klogere end andre på den sag, i de fleste tilfælde snarere tværtimod. Men en skal jo tage bestemmelsen. Det er heller ikke nok at tænke på det enkelte togs forsinkelse. Ofte er det jo således, at selv en mindre betydelig forsinkelse af

et enkelt tog kan forårsage en større uorden i en hel dags toggang over store dele af landet og derved blive til ulempe for et meget stort antal kunder.

Man har adskillige gange søgt at give generelle regler for, hvor længe og i hvilke tilfælde et tog må vente udover planen og for standsning af ellers gennemkørende tog af hensyn til rejsende, men til stort andet end at anvise visse retningslinier, som i øvrigt ikke er blevet fulgt, er det ikke blevet. Der bliver handlet efter skøn, og dette skøn går almindeligvis ud på at hjælpe den enkelte eller de enkelte, som er i den øjeblikkelige forlegenhed. Dette er såre menneskeligt, både fordi man nu engang gerne vil gøre noget for en kunde og gerne vil hjælpe hinanden, og fordi det er meget mere nærliggende at tænke på den ulempe, det vil være for en eller for nogle rejsende at miste en forbindelse, end at forestille sig de ulemper og følger, en forsinkelse vil forårsage for alle de øvrige, man ikke ved noget bestemt om.

Det kan være svært at afgøre, hvad der i det enkelte tilfælde er den bedste kundeservice, når hensyn skal tages til alle kunder. Mens man her i landet ikke lader togene køre fra forbindelsen med de større tog, som efter planen skal have forbindelse, gør man det ikke sjældent i andre lande. F. eks. i Tyskland, Schweiz og Italien lader man ofte bindelse, grø man det ikke sjældent tionale tog glippe selv ved de mindre forsinkelser, uden hensyn til, at et stort antal rejsende derved kom-

Resturant **»På Fortovet«**

og baren på Østerport station

anbefales

POUL GUDMANN

mer et halvt eller et helt døgn senere til bestemmelsesstedet. Man må jo der mène, at dette er det rigtige også af hensyn til kunderne.

Man må, og da ganske særlig i en tid, hvor banerne er ude i en hård konkurrence, tage megen hensyn til renomméet, der nøje er afhængig af den ydede kundebehandling, og der er næppe tvivl om, at den bedste anbefaling for banerne er præcis tog-

gang. Men forbindelserne må heller ikke glippe, navnlig da ikke forbindelserne mellem togene indbyrdes. Derfor er det af allerstørste vigtighed, at man lader alle tog på alle baner køre rettidigt, og alle de mindre forsinkelser, der opstår uden påviselig tvingende grunde, burde ikke betragtes så nonchalant, som tilfældet ofte er. *Aros.*

gifter vil stige i takt med en faldende kroneværdi. Men de ønsker at kunne betale deres gæld med mindre værdi og derved snyde kreditorerne. Samtidig ønsker de at gøre de stedfundne lønforbedringer over hele linien værdiløse. *Tesso.*

Dyr letsindighed.

Som det vil være de fleste bekendt efter dagspressen, har retten i Hobro dømt en gårdejer til at betale erstatninger på over 200.000 kr. for skader, han har forvoldt ved med sin bil at køre ind på banen ved Norager station, hvor han kolliderede med et tog, som derved afsporede. Lokoet og nogle vogne samt gods beskadigedes betydeligt, og lokopersonalet kvæstedes. Gårdejeren selv kom slemt til skade og er siden ulykken invalid.

Gårdejerens forsikring dækker erstatningerne indtil 60.000 kr., restbeløbet må han selv udrede, hvilket han efter det oplyste ikke er i stand til, selv om han sælger alt, hvad han ejer. Han er altså fuldstændig ruineret, og selv om han muligvis opnår en akkord med statsbanerne, som antagelig nøjes med, hvad manden kan betale, vil han dog fremtidig være en fattig mand.

Retten siger ved dommen, at der ikke findes formildende omstændigheder ved ulykken, hvorfor erstatningsansvaret ikke kan nedsættes under hensyn til skadens omfang eller mandens betalingsevne. Det kan synes en hård dom, og retten plejer jo almindeligvis at kunne finde formildende omstændigheder ved bilulykker, men her har det altså ikke været muligt. Trods advarselsskilte og blinklyssignaler korte gårdejeren frem i tillid til, at det nok gik. Det plejede det at gøre, og han korte ofte over denne overkørsel, så han var godt kendt på stedet. Dette er det bemærkelsesværdige ved denne sag, som ved de fleste færdselsulykker: Den fejl eller den letsindighed, man begår, kommer man de fleste gange godt fra, og derfor regner man hver gang med, at det nok også går denne gang. Og skulle der endelig ske noget, betaler forsikringen. Denne sag viser, at det, som ofte går godt, ikke gør det hver gang, og at forsikringen ikke altid betaler den skade, man forvolder, og giver en en ny bil oven i købet. *Lokf.*

Månedens emner...

Bemærkelsesværdige udtalelser.

Ved Dansk Jernbaneforbunds fornylig afholdte kongres henlede formanden P. Madsen myndighedernes opmærksomhed på den fare for færdselssikkerheden, som landevejstransportens arbejdsforhold frembyder, og udtalte:

— Den stigende konkurrence med de offentlige trafikmidler er ulige, fordi mange, der er beskæftiget i landevejstransporten, arbejder uden om alle overenskomster. De tilsidesætter kravet om såvel normal arbejdstidslængde som døgn-hvilepause mellem to dages arbejde og er derfor ofte en fare for færdselssikkerheden.

Denne udtalelse fortjener at bemærkes, fordi den siger noget fundamentalt, ikke alene om konkurrenceforholdene, men også om et betydeligt problem for færdselssikkerheden. De arbejdsforhold, der bydes private vognmænds chauffører, og som mindre vognmænd byder sig selv, er langt værre, end man tænker sig, navnlig hvad lastbiltrafikken angår. Og det er klart, at den mand, som har siddet ved rattet i 12—14, undertiden 18—20 timer, er en dødelig fare på landevejene.

I anden forbindelse forklarede P. Madsen, at man næppe i den kommende tid skulle vente sig noget af normeringslovene, og for øvrigt var der altid utilfredshed med disse:

»— Der er utilfredshed hos dem, der ikke bliver oprykket, og utilfredshed hos dem, der er oprykket, over, at nogen kommer op på siden af dem, for dette findes naturligvis ikke rimeligt!«

Kloge ord til eftertanke for samtlige tjenestemænd.

Jac.

Tjenestetidsbestemmelser.

Da det må forventes, at tjenestetidsreglerne for jernbanefolkene inden længe skal tages op til revision, kan det have interesse at se, hvorledes andre har det og ved sammenligning blive overbevist om, at hvis

jernbanemænd skal være på lige fod med andre arbejdere, skal der ret betydelige ændringer til. Til belysning af dette bringer vi nedenstående: (Af POLITIKEN 26/6).

Vandt sagen om 11 timers hvil.

Bestemmelsen om, at der imellem to hverdage skal gives arbejderne en hvilepause på mindst 11 på hinanden følgende timer, har givet anledning til en faglig voldgiftssag mellem Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund og Dansk Arbejdsmands Forbund på den ene side og Ålborg Værft på den anden.

Sagen, der har principiel interesse, går ud på, at et skiftehold en aften i marts fik besked kl. 23,45 om at ophøre med arbejdet, idet reparationen var tilendebragt, men samtidig ordre til at møde næste dag kl. 7. For at få de 11 timers pause modte de imidlertid først kl. 10,45 og mistede derved 3½ times fortjeneste, som de krævede erstatning for.

Dette krav ville værftet ikke imodekomme, og sagen kom derfor for den faglige voldgiftsret, som nu har tilkendt arbejderne den krævede erstatning, idet man mener, at værftet burde have tilrettelagt arbejdet, så der automatisk var givet 11 timers hvile. *Obs.*

Kronesækning spøger allerede.

Den nye lønningsslov var knapt vedtaget, før man så de første forsøg på at gøre den illusorisk. På landboforsamlinger har man vedtaget resolutioner, der kræver kronekursen nedsat. Man nævner ikke ordet kronesækning direkte, men man forlanger valutaforanstaltninger, så landbrugseksporten kan hjembringe flere kroner, hvilket jo går ud på det samme. Hvad de vil med de mange forringede kroner, er ganske klart. De ved, eller burde de vide, at de ikke kan købe mere ved hjælp af en lav kronekurs, og at skatter og ud-



Jernbanemuseets årsberetning

Jernbanemuseet har i det nu forløbne finansår fortsat sit arbejde med at indsamle genstande til belysning af jernbanernes historie og til komplettering af de ved tidligere lejligheder erhvervede objekter.

I dette arbejde er museets personale i høj grad blevet støttet af banernes ledelse og andre medansatte både i og udenfor tjenesten og både ved statsbanerne og privatbanerne. Disse sidstnævnte baner er i sagens natur knapt så fulgyldigt repræsenteret i museet, som det var ønskeligt.

Museet er derfor også altid stærkt interesseret i at erhverve ting fra privatbanerne, så meget mere, som disse baner i stor udstrækning for tiden skifter karakter og arbejdsform.

For at give et indblik i, hvad der er tilgængeligt i det forløbne år og for også at vise, at der stadig kan fremdrages interessante ting, skal her blot nævnes et skonsomt udvalg af disse.

Fra centralværkstederne både i København og Århus er modtaget loko-numre og fabrikationsskilte. Endvidere noget gammelt værktøj håndforarbejdet i træ af vedkommende forlængst afdøde håndværkere.

Blandt loko-skiltene er anbragt, smukt opsat på en tavle, alle mærker og numre fra den tidligere Slangerupbanes motorloko. Fra denne bane stammer også et pultsometer, d.v.s. en vandpumpe samt en primitiv regnemaskine. Fra overarkitekten har man fået overladt tre store døre af egetræ med udkæringsarbejde, oprindelig fra Helsingør station. Endvidere en stor og smuk prismelysekrone og en ovn af hvide kakler, begge dele fra den nu forsvundne Lyngby station.

Fra godsbanegårdens loko-depot er indgået et skab med et komplet sæt lokomotivværktøj, og fra maskinafdelingen stammer en hel del elektriske måleinstrumen-

ter, der måske har interesse for teknikere.

Fra sofartsafdelingen har man fra den nu udgåede og bortsolgte isbryder »Mjølner« erhvervet en stor signalkanon af smukt irret bronze.

Fra baneafdelingens side hidrører en hel del tegninger, fotos og billeder fra forskellige steder, men mest interessant er alligevel en advarselstavle i støbejern med henvisning til politireglementet af 1847, altså fra banernes allerførste dage. Af tavlen fremgår, at de offentlige Overkørsler ikke maa benyttes de sidste 5 Minutter og de private ikke de sidste 10 Minutter for Tog kunne ventes«, samt »at Kvægdrifter ikke maa passere de sidste 15 Minutter for Togpassering«. Man havde mere tid til rådighed dengang.

I det gamle »Rundrejsebureau«, der var beliggende på Københavns Hovedbanegård indtil 1934, var i sin tid opsat to kolossalmaalier forestillende en færge på vej mellem Helsingør og Helsingborg samt »Berlin-Ekspressen« ved udkørselen fra Gedser i retning mod Orehoved. Billederne var malet i olie år 1923 af en da kendt maler Rasmus Christiansen. Kunstnerens skitse, der skulle propagandere for den da fornylig (efter første verdenskrig) genoprettede forbindelse med Tyskland via Gedser-Warnemünde, er nu fundet i en af Sølgades kasernes kontorer og er derefter blevet overgivet til museet. Besynderligt nok er de to store originale billeder kort efter dukket op og er også afgivet til museet, hvor størrelsesforholdet dog forbyder at udstille dem.

Et andet kunstværk stammer fra Odense, idet billetkasserer Madsen dér har indsendt en ramme indeholdende 29 håndtegnede portrætter af ansatte på Odense station.

Civilingeniør J. Falck har sendt museet en del tryksager og billeder fra ingenio-

rens tidligere virksomhed som baneingeniør ved DSB.

Op endelig kan nævnes, at museets samling af faner er forøget med to stykker, samt at overbaneformand P. Pedersen har indsendt et stort manuskript med titel: I Statsbanernes tjeneste 1903—1943. Et værk, som museet kunne ønske, at mange ansatte ville efterligne og indsende hertil til studium for senere slægter. I en fornylig modtaget meddelelse fra det norske jernbanemuseum i Hamar ses, at man dér gør et overordentligt stort arbejde for at stimulere indsendelsen til museet af sådanne personaleoptegnelser. Man er allerede i besiddelse af ca. 70 stykker, hvorimod vi herhjemme indtil nu kun har erhvervet fem af denne art. Vi har altså langt igen. Hvis nogen derfor vil forsøge at tage et sådant arbejde op, er de meget velkommen til det.

Yderligere kan fortæles, at museets bog- og billedsamling er forøget i stort tal, ligesom registreringen af disse ting stadig er fortsat.

Museet har ved udlån fra samlingerne deltaget i forskellige udstillinger, og nu sidst og i rigest omfang i den for tiden værende fremvisning på Københavns Hovedbanegård: »— ved banen«.

Endvidere har man som sædvanligt udlånt adskillige billeder og bøger til interesserede samt besvaret mange skriftlige og personlige forespørgsler om forskellige jernbaneforhold.

Af det foreliggende kan antagelig ses, at museet har interesse på mange felter og virker til mange sider. Man er som følge heraf altid interesseret i hjælp og støtte til opnåelse af videre fremgang i museets arbejde og vækst.

Jernbanemuseet har i år været besøgt af 1023 gæster, men dette tal vil utvivlsomt stige betydeligt i det øjeblik, hvor man kan flytte ind i andre lokaler i en ny og dertil indrettet bygning. Fremtidsudsigter, som artikler i dagspressen i den senere tid har givet lidt håb om.



Til JYLLAND
over
HUNDESTED—GRENÅ

Tog fra Hillerød

Hverdage: 7,15 9,15 11,15 15,50* 16,15** 18,15 20,15

Søndage: 7,15 8,50 10,50 16,15 18,15 19,50

* Kun lørdage. ** Ikke lørdage.

Frederiksværkbanen

Korsør-Nyborg overfartens
restaurations

(Jernbanefærgerne og bilfærgen Heimdal)

Telefon Korsør *1100

DE ER I GODT SELSKAB PÅ EN JØRGENSEN-REJSE

JØRGENSENS



REJSEBUREAU

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

En tur med bilfærgen »Broen«

Overfarten fra Korsør til Nyborg omtales ofte som det farvand, der er sejlet mest tyndt i Danmark, og alene DSB's færges passerer frem og tilbage mellem de to Storebæltsbyer 72.000 gange årligt. De tilbagelægger herved en strækning på 1.800.000 km, hvilket svarer til 50 gange omkring jorden ved Ækvator eller $4\frac{1}{2}$ gange til månen! For at komme denne lange vej må færgernes skruer sammenlagt male rundt over 1 milliard gange, og i maskinerne forbrændes 35.000 tons olie og kul — det sidste til overfartens eneste dampfærge, »Christian IX«.

De 11 færges er bemandede med en fast stab på 700 mand, der om sommeren iden travleste tid udvides med yderligere 200 mand. Dertil kommer personalet i havnene og i Storebæltsoverfartens restaurationer, der årlig omsætter for 10 mill. kr., et tal, der stiger 10 pct. hvert år! Alene i materiel har DSB investeret over 200 mill. kr. i Storebæltsoverfarten, og i skibspakhuset i Korsør, hvor de forskellige fornødenheder til færgerne opbevares, ligger lagre til en værdi af 8 mill. kr.

Men der sker meget mere på en færge. De to skrues drejer 15.000 gange rundt for at bringe en færge fra Korsør til Nyborg, en distance på 24,5 km. Dette gentages 36.000 gange om året. Bilfærgen »Broen« sejler årligt en strækning, der svarer til fire gange jorden rundt! På en færgetur drikkes 3,5 kg kaffe og spises 5 meget store smorkager.

Der sker mere mellem Korsør og Nyborg, end man tror . . .

Færgespersonalets arbejde.

Alene selve stuvningen, lastningen, af en færge er en videnskab. Biler og jernbanevogne skal anbringes, så der er balance, og så skibet får den rette hældningsgrad af hensyn til styringen, og samtidig med dette arbejde skal der billetteres og på bilfærgerne skrives nummerplader af.

Når alt er om bord, og afrejsen kan ske fra Halskov, hvor bilfærgen »Broen«, som denne optælling er foretaget på, skal bakke ud, stryger en matros Dannebrog på masten agter. I stedet hejses to sorte kugler, der angiver, at dette herefter er at be-

trætte som skibets forende — og samtidig bliver styrbord til bagbord og bagbord til styrbord, hvor forvirrende det end kan være. Overmatrosen, der skal være rorgænger, har allerede afprovet rorene for og agter, og står sammen med kaptajnen på den bageste kommandobro — der nu altså er forreste. Der gives ordre til at kaste los, og kaptajnen har med et tryk på en knap skiftet maskintelegraferne, så den, han nu står ved, er i funktion. Der slås »Klar« til maskinen, der øjeblikkelig svarer, derefter »Langsomt«, og færgen svinger ud fra kajen.

Et stykke ude lukkes bovporten, og færgen ligner mere et skib end en sovning hval. Med en fart af 8 mil stås der ud af havnen — samme fart, som en cyklist har på, når der er godt tråd i pedalerne.

Fra 4 til 52 meter vand under kølen.

Vi har atter fået næsen vendt den rigtige vej, og mens kaptajn og rorgænger går frem til kommandobroen, hejses de to kugler ned og erstattes af det konne, rodhvide flag.

Det første, rorgængerens gør, når han er på plads, er at skifte ror, så det nu er agter-roret, der er i funktion. Det sker ganske let ved drejningen af et lille håndtag i loftet over rattet. Under udsejlingen har 1. og 2. styrmand kontrolleret kursen på deccaen og sokortet, hvis det er dårligt vejr også holdt øje med radar og ekkolod, og kaptajnen angiver kursen, der gentages af rorgængerens, og maskinens omdrejningstal, der telefoneres videre til det larmende indre.

Men i hvert fald, ingenting er overladt til tilfældigheder, og materiellet er helt igennem tip-top. Kontrollér lige trimmeindikatoren, så vi kan se, om vi har den rigtige hældning!

Det havde vi, og i det dejlige vejr, vi havde til turen, var der ingen ben i sejlsæden, blev der sagt. Men der blev ikke sluppet af. Af og til kontrolleredes vanddybden med ekkoloddet, der viste lige fra 8 meter i havnene til 56 meter på det dybeste sted. Fuldt lastet stikker »Broen« nok over 4 meter, så der var plads nok. Kursen blev fulgt på sokortet ved hjælp

af deccaen, mens kompasset viste frem, og radaren, der snurrede rundt 10 gange på et minut, viste alle forhindringer.

En skarp ringen lod gennem styrehuset. 1. styrmand gik ind i et lille rum bag radaren og tog en telefon. Det var en passager, der skulle ringe hjem, og mens styrmanden kaldte Korsør radio, fandt passageren de fem 1-kroner, der skal i automaten, frem.

— Det er lidt dyrt, siger styrmanden, men trods det benytter gennemsnitlig to passagerer sig af denne service på hver tur. Det længste opkald, jeg har haft, var til New Zealand. Det kostede \$7 kr.!

Foruden forbindelsen over Korsør radio er der fjerntelefon med direkte forbindelse til overfartsledelsen i Korsør, generaldirektoratet i København, til færgerne indbyrdes, samt hustelefon. Og hvis det hele skulle svigte, har man radioens nødbold, der bl. a. under is-forhold bruges som forbindelsesled. Også til maskinen er der telefonforbindelse, men for at være på den sikre side er de gammeldags talerør også bevaret.

50.000 papirhåndklæder.

1. styrmand er den om bord, der har det hårdest. Foruden at være sømand skal han være bogholder, opsynsmand, barnepige for resten af besætningen samt passagererne og en del mere.

— Der fores regnskab med alt om bord, siger 1. styrmand, og det fylder tykke bøger. Om måneden bruger vi bl. a. 50.000 papirhåndklæder og 100 kg flydende sæbe, og ved rengøringen slides 6 karklude og 9 gulvklude. Vi har heller aldrig hørt noget om, at her ikke er rent nok! Alt pudses og renses, og der går 100 kg soda, 20 kg sæbe og 10 kg saltsyre til hver måned.

— Desuden males der, udføres småreparationer og gennemføres regelmæssig afprøvning af redningsmateriel og brandslukningsmateriel. På en bilfærge er der konstant brandvagt på bildækket, og på jernbanefærgerne gennemføres dette også i tilfælde, hvor man overfører noget brandfarligt.

600 pærer udskiftes hver måned.

Og det er kun halvdelen af skibet — sådan at forstå, at der mangler maskinen.

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

Her sveder skibsmaskinmesteren, 3 maskinmestre, 1 assistent, 2 overfyrbodere og 1 fyrboder.

To 10-cylindrede dieselmotorer larmer rundt med 250 omdrejninger i minuttet og kan nå op på 300, der får skrueerne til at piske vandet til skum og drive færgen fremad. Ved siden af står 3 hjælpemotorer, hvoraf de to ustandselig er i gang og leverer strøm til færgens 1000 lampesteder.

— Lampestederne sorterer alle under maskinen, og det giver noget arbejde, for mange gange udskiftes 600 pærer om måneden! Det skyldes skibets rystelser og den hyppige tænden og slukken.

Maskinerne larmer og buldrer, og stemplerne farer op og ned, i alt 300.000 gange, før vi kom til Knudshoved. Da var der til alle maskiner brugt 500 kg olie, mens der i tankene kan være lige ved 60 tons. 13 tons olie cirkulerede ustandselig og holdt maskinernes temperatur nede, men trods det er varmen ulidelig.

For mandskabet er der andre grunde til at svede. Mestrene kontrollerer fra tid til anden instrumenterne, hvoraf der er flere hundrede.

De aflæses ikke. De kontrolleres kun.

Tid er noget, der ikke er for meget af i maskinen, for hele tiden er der småting, der skal udskiftes og repareres, ting, der skal pudses o.s.v

Erindres det....

For 50 år siden, juli 1908.

Ved tolvtiden natten mellem søndag og mandag er der på Kobenhavns station indtruffet et alvorligt sammenstød, idet det indkørende tog 102 udfor Nordbanegaarden stodte sammen med to sammenkoblede K-maskiner. Loko og tender i tog 102 gik af sporet og tog en del skade, de tre forreste vogne i toget gik ligeledes af spor og fik vognkasserne stærkt beskadiget. Årsagen til sammenstødet angives at være den, at lokoføreren, der fremførte tog 102, skal være kørt forbi stopsignaler, først ved Ladegården (post V), derefter ved søerne (post IV) og endelig ved Klampenborgstationen (post III). Lokoføreren forklarer derimod, at der var sat indkørselssignal både ved post V og IV, Stop på post III, og da sidstnævnte signal observeredes, brugtes vakuum, men toget kørte i slæde, så det ikke kunne standses rettidigt.

For 25 år siden, juli 1933.

Under de stærke regnskyl forrige tirsdag indtrådte der dæmningssskred på Ringsted-Hvalsobanen, som blev ufarbar, og på den sjællandske vestbane i Ringsted stations vestre ende. Dels på grund af brud på byens kloakledninger, dels på grund af

vandsamling i gennemskæringen øst for Ringsted station blev stationens sporområde og tunnel sat under vand, det elektriske sikringsanlæg kom ud af funktion, og vandmasserne løb videre vestpå og bortskyllede her banelegemet under nordre vestbanespor ved Susåens gennemløb, så sporet svævede i luften. På grund af skredet måtte enkelte vestbanetog sendes over Slagelse-Næstved og nogle Masnedsundtog måtte gå over Koge i stedet for over Ringsted, men i øvrigt blev ulemperne, da det viste sig, at det ene spor kunne befares, begrænset til nogle forsinkelser.

Et lysende ideal.

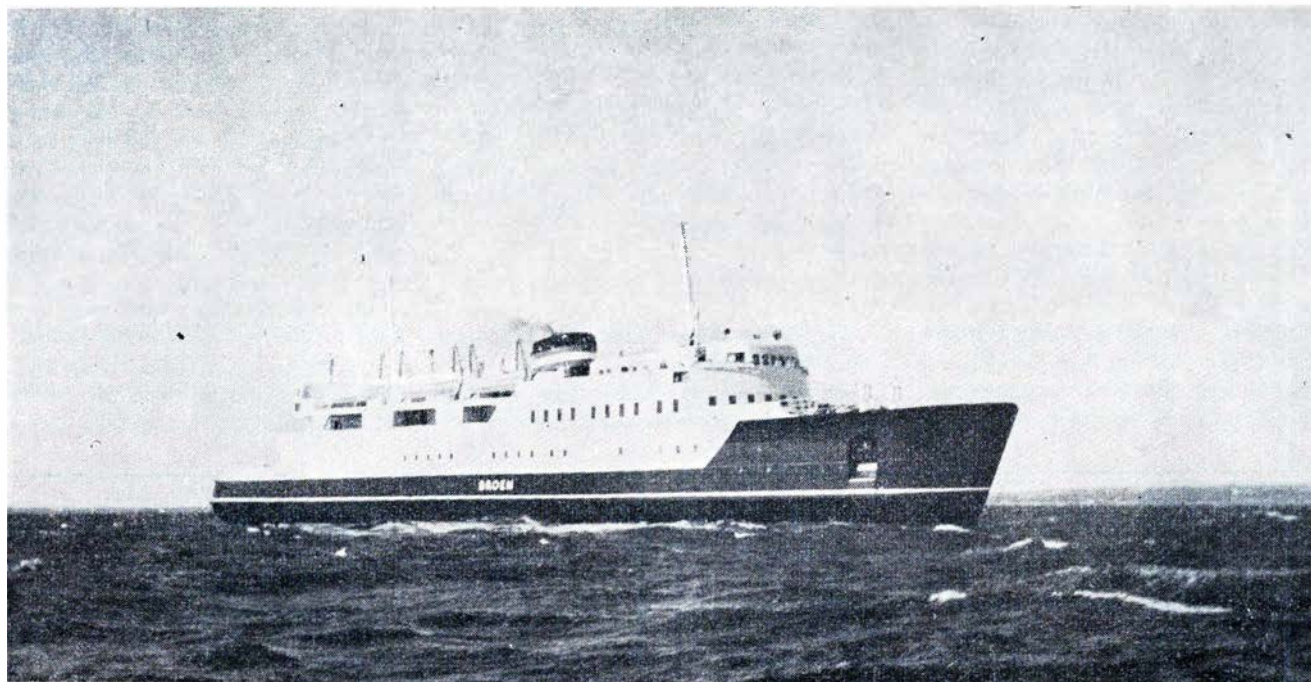
Kassen stemte ikke, og stationsforstanderen gik irriteret i rette med eleven:

— Hvis De endelig er så underudviklet, at De ikke kan huske de par billetpriser, — — — gor som jeg, — — læs dem på selve billetten!!!

Tidens tegn og tale.

— Hvem var dog de tre, der gik?

— Ah, — det var sømænd familien Holm i 3 udgaver! — Ham med det store sorte hår, det er den gamle, fabrikanten selv, — — den hvidhårede er hans søn og den pilskaldede er altså sønnesønnen!



Bilfærgen »Broen« bygget i Frederikshavn 1952



Karolines hulrum . . .

Der må gøres noget rationelt.

Jeg fik en meget alvorlig forskrækkelse forleden dag, da jeg stod på vægten og konstaterede, at den viste 4 kg mere, end jeg plejede at kunne klemme den op til. Jeg stod af igen og kontrollerede balancen. Det var rigtig nok. Hvor mange gange jeg end prøvede, de fire kilo var der og blev der. Mærkeligt nok, jeg syntes ikke, mit tøj strammede mere end normalt. Jeg kiggede i et spejl, nej, jeg fandt heller ingen synlige tegn på tiltagende fedme. Men kiloerne var der. Rejsegodsmanden, som bivånedede forestillingen, forsikrede ved alt, hvad han holdt for troværdigt, at vægten passede på gram, og sagde: »Det sidder nok indvendigt, skal vi se. Der er nogen mennesker, hvor fedtet sætter sig indvendigt. Den slags skal man passe på. Udadtil er der plads nok, men sætter det sig indvendigt, bliver der ikke plads til den mekanik, som skal fungere derinde, og en skønne dag er man simpelthen fyldt med fedt — og så — farvel — hjerte, lunger, nyrer, mave og alt det nødvendige kan ikke få plads. Gå hjem og sult eller beskik dit hus.«

Forbandet sludder. Sætte sig indvendigt. Det har jeg dog aldrig hørt om før — men naturligvis. — Der kan måske være noget om det. — Jeg synes i grunden også, jeg i den sidste tid har haft besvær med at tage trapperne. Jeg bliver forpustet, også når jeg skynder mig og går hurtigt. — Jeg

har for resten slet ikke befundet mig godt i den sidste tid, nej, det har jeg ikke. Det må jo være lumsk med den slags. — 4 kg i lobet af fire fem måneder, det bliver ca. et kilo om måneden, 12 kg årligt. — Bevar mig vel, hvis det bliver ved. Og så når det sætter sig indvendigt. — Der må gøres noget, mens tiden er. Noget rationelt.

»Er der noget i vejen? Du ser så alvorlig ud. Du er vel ikke syg? Kom nu ind, maden er parat, vi skal have stegte rodspætter med nye kartofler og persillesovs, det er jo din livret, og stikkelsbærgrod, det kan du jo også godt lide.« Sådan modtog Karoline mig, da jeg kom hjem. Det var typisk for hende. Sige en hel masse og spørge om en hel masse uden at give sig tid til at vente på svar.

Hvor var jeg dog sulten, og i'e, hvor det smagte godt. Men, bare ikke spise noget væsentligt, ikke blive for fed. Det er farligt, når det sætter sig på indersiden. Men det var til at blive rasende over, når det nu smagte så godt, og jeg var så sulten.

»Hvad er der i vejen? Er du ikke rask? Du spiser jo ikke noget. Smager det dig ikke? Er der noget?«

»Ja.«

»Hvad er det da? Skynd dig at sige det.«

»Jeg er lige blevet vejret. Jeg har taget mig 4 kilo, 8 pund.«

»Ja, jeg tror også, du har taget dig. Det har jeg også, jeg kan mærke det på mit

tøj, det strammer. Vi skal til at passe på. Jeg synes også, jeg kan se det på dig.«

»Nej, det kan ikke ses og heller ikke mærkes. Det er nemlig det, der er det farlige ved det.«

»Hvad farligt er der ved det? Når det ikke kan ses, så gør det da ikke noget.«

»Det sætter sig indvendigt på mig.«

»Sætter sig indvendigt, Hvad vil det sige?«

»Jo, ser du, det sætter sig på indersiden, der hvor man ellers skal være hul.«

»Være hul? Man skal sku da ikke være hul.«

»Jo, indeni.«

»Indeni? Jeg har nu da heller aldrig hørt om noget, som var hult udvendigt. Men du mener vel ikke, du går rundt og er hul?«

»Jo, netop, hul.«

»— ? Undskyld, jeg er vist ikke rigtig med.«

»Du ved da for pokker, at mennesker har et hulrum inden i sig, hvor der er plads til alle de indvendige organer, hjerte, lunger, mave, lever, nyrer og alt det.«

»Nå'e, sådan. Det kalder man da ikke at være hul.«

»Du kan kalde det, hvad du vil. Men der skal være plads til de ting, der skal være der, og når man tager sig uden at bule ud, så er det, fordi fedtet sætter sig indvendigt, og så kan organerne ikke få plads til at arbejde normalt, og så er man snart færdig.«

»Ja, ja, tag det nu ikke så tragisk og lad være med at tage en mine på, som om du skulle til din egen begravelse.«

»Det er alvorligt nok.«

»Jeg har så tit snakket om, at vi levede for godt, men du har aldrig villet høre om det. Alt det indvendige sludder, skal man nu ikke tage så tungt. Jeg vil også gerne tabe mig lidt, men det skal ikke være indvendigt, det skal være, hvor det kan ses. Spis nu din mad, så tager vi bagefter sagen op til drøftelse. Jeg har købt fløde til stikkelsbærgroden, mælken er så tynd. Det giver nu en helt anden smag med fløde. Ganske vist feder det også mere, men nu har jeg købt den, og så må vi hellere spise den. Derefter begynder vi afmagringen, nu skal du se.« Hun hentede ude fra køkkenet en kalorietabel og begyndte at læse op,



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 skønhedsexpert
 Ring og bestil tid! - Tlf. 1843



Det er ikke alle, der ved
 — at gode forbindelser med hurtige
 tog i **Grindsted** eller **Troldhede**
 gør rejsen mellem Kolding og Brande,
 Silkeborg, Randers, Herning, Viborg,
 Holstebro og flere jyske stationer
billigst og hurtigst over
TROLDHEDEBANEN

hvor mange kalorier de forskellige føde-midler indeholder. Da hun endelig var færdig med listen, kiggede hun forbavset på mig og derefter på bordet: »Sig mig, du har da vel ikke siddet og spist alle kartoflerne?«

»Jo'e. De smager så rasende godt, så-

danne nye kartofler.«

»Og sovsen også. Det er dog for galt. Og du, der ville afmagres?«

»Jeg var så sulten.«

»Så må der alligevel have været et ret betydeligt hulrum inden i dig endnu.«

lady.

KLL-toget - En svensk opfindelse med fremtid

En revolutionerende nyskabelse for jernbanetrafiken

I Sverige som i de fleste andre lande mærker jernbanerne den tiltagende konkurrence fra alle andre befordringsmidler. Denne konkurrence har svenskerne besluttet at tage kampen op mod, en beslutning, der med tiden muligvis kan få betydning også for dansk jernbanetrafik.

Man har nemlig gennem forsøg og med blik på nyskabelser i andre lande konstrueret sig frem til en helt ny togtype, der må siges ikke alene at være enestående — den er simpelthen revolutionerende, og svarer togets evner til det, der loves, står vi overfor et skillepunkt i europæisk jernbanetrafik.

Det er firmaet A/B Svenska Järnvägsverkstäderna i Linköping, der står bag nyskabelsen, KLL-toget, initialerne er målet med nyskabelsen, korte, lave og lette tog.

KLL-toget er sådan indrettet, at det kan formeres som et par enkelte vogne eller som et langt tog, det giver mulighed for en tættere trafik endnu med den dertil hørende hyppigere befordringsmulighed, og deraf følgende større chance for at opfylde den rejsendes ønsker.

Vognene i KLL-toget er af standardkonstruktionen i det ydre og således indrettet, at kun indmaden bestemmer, om det skal være en 1. kl., en 2. kl., en spise- eller en pakvogn. Standardkonstruktionen gør naturligvis fremstillingen billigere.

Endvidere har man haft for øje, at de nuværende vogntyper er ret besværlige, specielt med de tre høje trin, man på en almindelig station skal entre op ad for at komme i »højden«. Ved KLL-toget skal man fra en »lav« perron kun gå et lille skridt op, og straks er man i vognen.

Hver vogn hviler på to aksler — eller rettere på fire hjul. Akslerne er nemlig faste bestanddele af vognen, medens hjulene er individuelt og fjedrende ophængt. Koblingen er centralkobling, der virker således på aksel og hjul, at et hjulpar fra hver vogn kommer til at virke som en »boogie« og på denne måde fordeler det fælles »stød« så mindeligt som muligt mellem hver vogn.

Hver enkelt vogn i toget er ganske let,

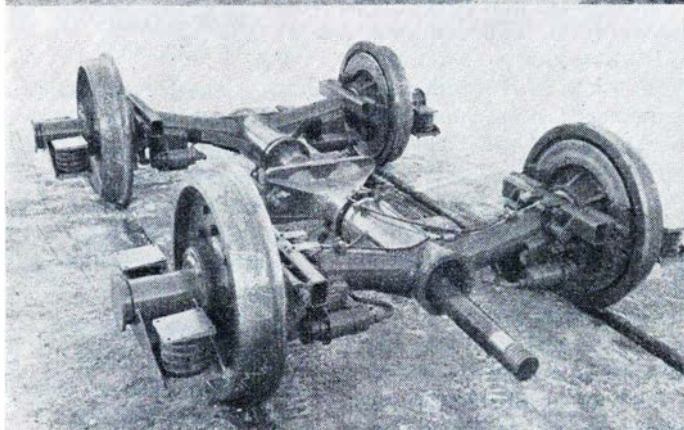
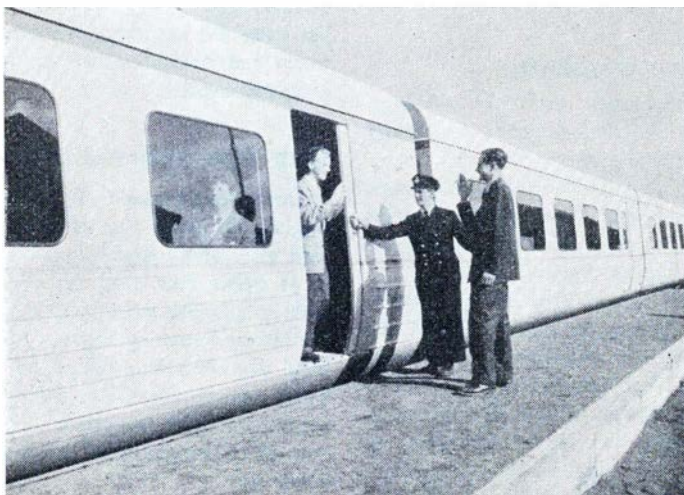
gerne omkring 9 til 10 tons, og tilsvarende er regnet med et specielt konstrueret loko af let type. Man regner med et boogielok med trækraften virkende på alle fire aksler. Dette skulle give den mest økonomiske og hurtigste drift, to ting, der er af vital betydning for det nye togs succesfulde drift.

Her er i korte træk målene for en KLL-vogn og en almindelig hurtigtogsvogn (svensk type efter fabrikkens oplysninger):

| | KLL | Alm. |
|---|------|------|
| Længden over buffer... m | 11,4 | 23,5 |
| udvendig bredde m | 3,14 | 3,14 |
| Højde fra skinnens overkant m | 3,15 | 4,07 |
| gulvhøjde fra skinnens overkant m | 0,57 | 1,26 |
| tyngdepunktets højde over skinnen m | 1,1 | 1,9 |
| vognvægt uden passagerer t | 9 | 39 |
| antal siddepladser 2. kl. | 40 | 78 |
| Vognvægt pr. siddepl... kg | 225 | 500 |

Det er tal, der taler for sig selv, og sammen med de gunstige resultater, fabrikken og SJ i fællesskab har fundet frem til gennem talrige forsøg med toget siden januar 1956 lover de toget en fremtid som hel eller delvis afløser af de nuværende tunge tog, det være sig til lange strækningers hurtige befordring som de korte strækningers lokale befordring, der skulle kunne fremskyndes betydeligt gennem hurtigere fast acceleration og stop.

jas.



Øverst: Et KLL-prøvetog. Togets lave højde ses tydeligt ved en sammenligning med passagerer. Bemærk også det lave trin til vognen.

Nederst: To vognes hjulpar sammenkoblede med centralkoblingen.

Statsbanerne indfører ny type elektrisk sporskiftedrev

Af afdelingsingeniør H. B. Ø. Truelson

Ved sporskifter af særlig betydning for tog- og rangerbevægelser bliver den tilliggende tunge som bekendt fastslået til sideskinnen ved hjælp af en betjeningslås.

En sådan betjeningslås kan være anbragt i selve sporskiftet, og den er da ved hjælp af en trækstang sat i forbindelse med det mekaniske eller elektriske sporskiftedrev, hvorved sporskiftet omstilles. Af denne form for betjeningslås benytter statsbanerne tre forskellige typer: pallåsen, hagelåsen og rombelåsen.

Betjeningslåsen kan også være sammenbygget med sporskiftedrevet, og denne form har især fundet anvendelse i forbindelse med elektriske sporskiftedrev.

Hidtil fire systemer

Ved statsbanernes elektriske sikringsanlæg findes der altså følgende 4 systemer for centralbetjening af sporskifter:

Elektrisk sporskiftedrev uden betjeningslås kombineret med enten pallås, hagelås eller rombelås, samt elektrisk sporskiftedrev med indbygget betjeningslås.

Spørgsmålet om hvilket af disse systemer, der er bedst, var særlig aktuelt for nogle år siden, da statsbanerne stod overfor at skulle anskaffe et større antal elektriske sporskiftedrev til nye sikringsanlæg. En undersøgelse blev derfor foretaget, og ser man bort fra hagelåsen, som igennem mange år ikke har været nyanskaffet, viste undersøgelsen, at de tre øvrige systemer hver for sig kan give en sikkerhedsmæssig tilfredsstillende sporskiftebetjening og sporskifteafslåsning. De er derimod ikke lige dyre at anskaffe, og heller ikke lige dyre i drift. Når alle forhold tages i betragtning og omsættes i penge, viser det sig mest fordelagtigt at benytte et sporskiftedrev med indbygget betjeningslås, og denne drevtype vil derfor blive statsbanernes fremtidige standard-sporskiftedrev.

Undersøgelsen viste også, at et nyt drev på flere punkter må være bedre end de hidtil anvendte drev for at tilfredsstille nutidens driftskrav, og der er derfor konstrueret og fremstillet *et helt nyt elektrisk sporskiftedrev med indbygget betjeningslås*.

Fremtidig kun et system

Det udviklingsarbejde, der ligger til grund for det nye sporskiftedrev er udført i samarbejde mellem statsbanerne og det tyske firma Siemens & Halske AG., og det første af en leverance på 20 prøvedrev blev for nylig taget i brug på Helsingør station, hvor der i forbindelse med omfattende sporændringer etableres nyt relæsikringsanlæg.

Et større parti af de nye drev – 400 stk. – er under fabrikation og vil efterhånden være at finde på de mange stationer, hvor nye relæsikringsanlæg installeres.

Drevene vil – især i den første tid efter installeringen – være lette at få øje på takket være den smukke sølvgrå farve, og den fornuftige form vil sikkert vække bifald fra rangerpersonalet – se fig. 1.

Det nye sporskiftedrev

Desværre forsvinder denne glans ret hurtigt, og de bliver lige så snavset at se på som alt andet i disse omgivelser, men det er jo heller ikke altid det ydre, det kommer an på. De indre dele ligger godt beskyttet mod støv og snavs, vand og sne og hvad der ellers kan komme af ubehageligheder, og allerede her er det nye drev bedre end de hidtil benyttede. På fig. 2 kan man få en antydning af, hvilke dele drevet består af:

- a. er den elektromotor, der får det hele til at løbe rundt.
- b. er en såkaldt koblingsblok, der kan drives rundt af motoren og hvori der er indbygget et system af fjedre. Fjedrene bestemmer dels den kraft, hvorimod drevet skal trække i sporskiftetungerne, dels den kraft, hvormed drevet skal fastholde sporskiftetungerne (opskæring).
- c. er to tandstænger. De trækkes af to tandhjul, der sidder på koblingsblokkens aksel. Det er disse tandstænger, der bevæger tungerne.
- d. er to stænger, der ligeledes forbindes til tungerne og som i samarbejde med et system af kontakter giver oplysning

til centralapparatet, om hvilken stilling tungerne indtager.

e. er det foran nævnte kontaktsystem.

Ved konstruktionen af det nye drev er der lagt stor vægt på, at det så vidt muligt under alle forhold skal kunne arbejde uden at give anledning til driftsforstyrrelser. Som et enkelt eksempel skal her nævnes, at der ved de hidtidige drev kan opstå rimdannelse på kontakterne i en sådan grad, at kontaktslutningen svigter. Der er grund til at forvente, at de nye drev i denne henseende er betydeligt bedre på dette punkt.

Der er ligeledes lagt stor vægt på, at terminerne for rensning, smøring og reparation eller udveksling af slidte dele skal være så lange som muligt, således at drevene kan blive billige i drift. Der er i den henseende indført en del forbedringer i forhold til de hidtil anvendte drev.

Tiden vil vise, om de forventninger, der stilles til nykonstruktionen, vil blive indfriet.

Storebælts restauranterne

Hver rejsende køber for 2 kr.

Storebæltsoverfarten er Nordeuropas største restauration, og omsætningstallene når astronomiske højder. På en almindelig gennemsnitstur spises 5 rugbrød, 5 franskbrød, 30 rundstykker og kryddere, foruden wienerbrød, kranssekage o. s. v. Der fortæres 20 kg kartofler, 10 kg æg, 4 kg smør, 2 kg leverpostej, 5 kg roget skinke og lige så meget frisk skinke og svinekam, og der drikkes 150 l øl, et tal, der er i aftagen — og 75 l vand — et tal, der er i tiltagen.

De 4½ mill. rejsende, der årligt passerer Storebælt, tager også souvenirs med sig i form af teskeer — der forsvinder 400 dusin om året —, mens andre ting går al kødets gang. En stor kaffekande til 10 kopper var således en gang af en rejsende blevet placeret på færgens fenderliste i vandkanten, hvorfra den fortsatte til Storebælts bund.

En opgørelse viser i øvrigt, at hver rejsende gennemsnitlig køber for 2 kr.!

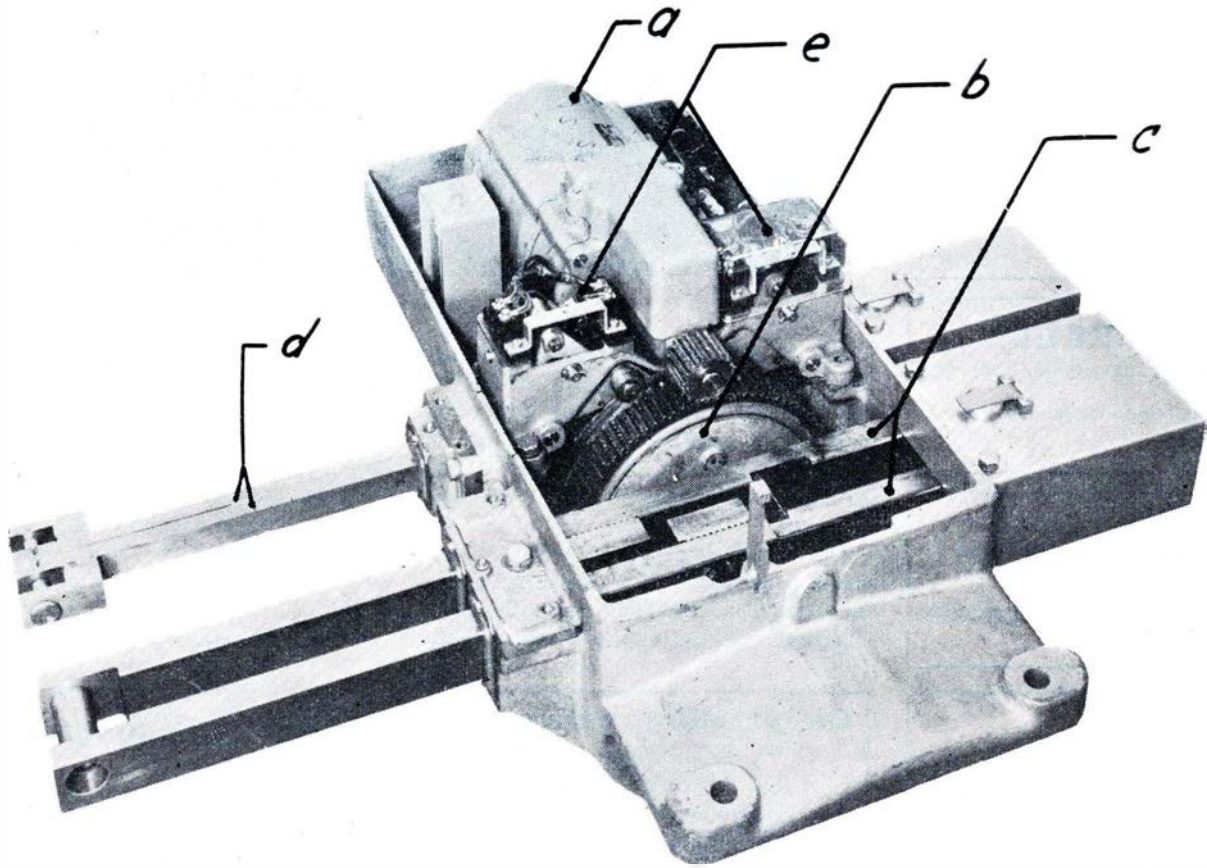
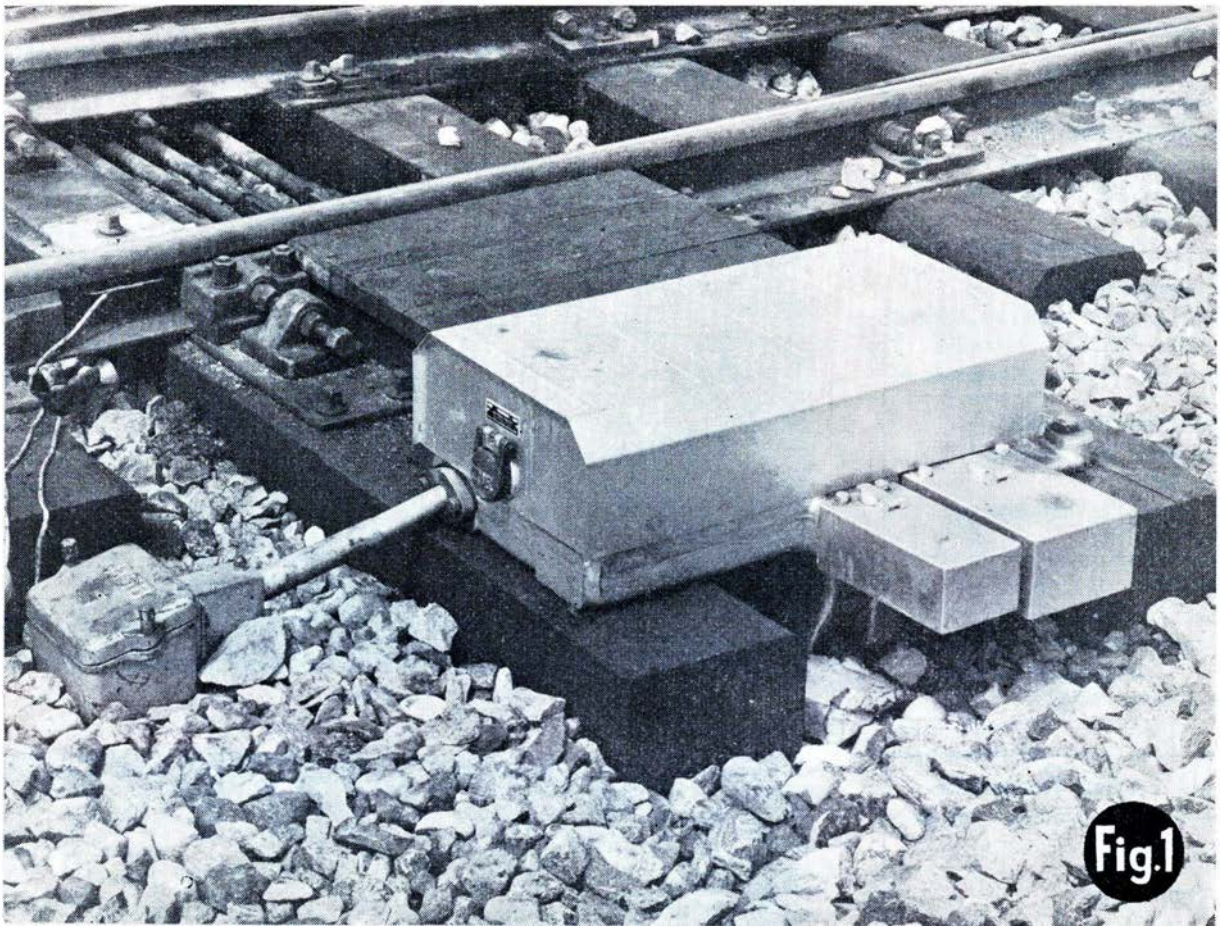


Fig.2

Esbjerg

Blikkenslagernes A/S

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

Tobaksforretningen

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

Damefrisørsalonen KIS

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

S. Brøchner

træskohandler
Kronprinsensgade 7 - Esbjerg
Kun 1. kl.s arbejde leveres
Tlf. Esbjerg 2293

Købmand Evald Pedersen

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

Jyllandsgades Slagterforr.

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

Tobaksforretningen

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

Parfumeri ØVALL

Torvet 11 - Silkeborg - tlf. 862
Toiletartikler - kosmetik og
parfumer

Halbergs efft.

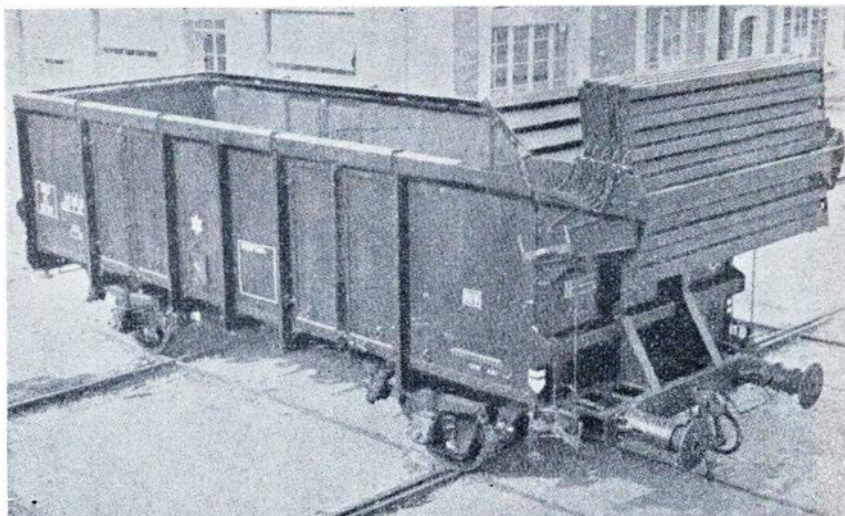
F. Reinholdt - Hestedamgade 11
Telefon Vejle 21 - 500
Kolonial - tobak - vine - spirituosa
Materiel

HOTEL RY og annekset GUDENÅ

v/ Else og Holger Hansen

RY STATION
Telf. Ry 8

Lukkede åbne godsvogne



Vognen åben



Vognen lukket

Det er galt indenfor transportverdenen for øjeblikket. Skibsfarten har den hidtil hårdeste vinter med mange og store skibe oplagte, og samtidig er fragtraterne så langt nede, som man ikke har set i mange år. Noget må der gøres for at erhverve transport.

Det er rart at se, hvordan jernbanerne stadig fører med hensyn til nye idéer, der kan virkeliggøres til kundernes tilfredshed.

Franske jernbaner præsenterer i disse

dage en helt ny godsvognstype, der er en helt lille revolution. Det er nemlig en åben vogn, der er lukket.

Som det vil fremgå af illustrationen kan taget skydes helt til side, og en normal højfjeldet vogn står til kundens rådighed. Når læsningen er færdig, skydes taget hen over vognen, og godset bliver transporteret i en lukket vogn, altså under bedre dække end hvis der var tale om en åben vogn med pressenning. *jas.*

Ost er billigt pålæg

1 1/2 kg fed velsm. ost kun 4,48
1 1/2 » stærk Chr. d. 9 » 5,85
Godt 2 kg velsm. Tybo for 6,45
Reberbansgade 22 - Aalborg
Telf. 2 51 12

Vagn Trillingsgaard

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

»Banebørsterne«

En nulevende tidligere »baneborster«, fhv. kommunalarbejder Johs. Jensen, Silkeborg, har i en samtale med »Aftenposten« i Silkeborg fortalt om sit liv som baneborster:

— Jeg har en ganske god hukommelse, sagde han, og heldigvis har jeg da også mit gode humor i behold. Uden at prale tor jeg også nok sige, at jeg er slagfærdig. Det har hele min opvækst lært mig at blive.

— De begyndte som »baneborster«?

— Ja, det er rigtigt nok. Jeg stammer fra Nordsjælland, og jeg er ud af gammel kulsvierslægt. Min far var ansat ved statsbanerne, og han var egentlig stemt for, at jeg skulle gå den vej, men det gav for lidt, syntes jeg, så jeg valgte at blive banearbejder. Det gav omtrent dobbelt så meget i løn, og jeg fortrød aldrig senere mit valg.

Nu er jeg vel snart den eneste tilbage af dem, jeg lærte sammen med. De rigtig gamle »baneborster« er døde.

— Som ganske ung begyndte jeg at arbejde på Soro-Veddebanen. Det var i 1902. Derefter rejste jeg til København, hvor jeg arbejdede for ingeniørfirmaet Monberg og Thorsen og var med til at bygge kajen på Islands Brygge, hvor nu den nye geværfabrik ligger.

Efter arbejdet her blev jeg kusk hos en kulgrosserer, hvor jeg var i 1½ år. Så blev der imidlertid på ny noget banearbejde. Det var i 1904 på København-Slanerup-banen.

Da jeg var færdig med banearbejdet her, rejste jeg til Jylland, hvor vi dagen for grundlovsdagen i 1906 begyndte på Silkeborg-Langå-banen. På denne bane arbejdede jeg til 1908 og kom så til Ringkøbing-Nr. Omme-banen. Her blev jeg dog kun kort tid — befolkningen passede mig ikke rigtigt.

I stedet for rejste jeg ned til Thorsminde ved Vesterhavet, hvor jeg var med til at bygge hofder.

Men der gik ikke lang tid, inden banearbejdet trak igen. Denne gang var det Års-Hvalpsundbanen, det gjaldt. Arbejdet

her stoppede imidlertid om vinteren, og jeg tog hyre på en fiskekuter i Hvalpsund.

Mange af mine kolleger tog i ledighedsperioden ud at rejse for at slå mønt på den måde. Jeg har aldrig brudt mig om det og har i stedet for søgt og også fået arbejde.

Da vinteren var forbi, rejste jeg til Fyn, hvor jeg var med til arbejdet med de nordvestfynske baner. Her arbejdede jeg til 1911.

Jeg rejste derfra til Vendsyssel og arbejdede med på Hjørring-banerne til 1913, da jeg tog til Greisdalen og var med til at forlænge Vejle-Vandel-banen.

Jeg arbejdede i Greisdalen, indtil krigen kom i 1914. Så flyttede jeg til Grindsted, hvor der var masser af banearbejde. Jeg tog det første spadestik på Grindsted stationsplads.

Blev sjakformand

Så begyndte jeg at interessere mig en del for det teoretiske ved siden af det praktiske, og i 1917 blev jeg formand for et større sjak, der skulle arbejde på den sidste parcel på banen fra Funder til Hjørlund.

Jeg kom til at stå i et godt forhold både til entreprenørerne og arbejderne, og vel nok mest til de sidste.

En af årsagerne hertil var, at jeg hjalp »baneborsterne« med at spare sammen til tøj. Mange af dem havde jo ikke noget, når de kom til mig.

Vi lavede den aftale, at jeg skulle holde en del af deres løn tilbage, og desuden skaffede jeg dem mulighed for ekstrafor tjeneste ved overarbejde.

Når der var penge nok, drog vi af sted til Silkeborg for at gøre indkøb. Jeg fulgte altid selv med, efter at et par af arbejderne i stedet for at købe tøj valgte at drikke de sammen sparede penge op. Når vi havde handlet, og de nykviperede følte sig stolte

som haner, gik vi en tur på restaurant til en kaffepunch, og så var min rolle udspillet.

»Baneborsterne«

Hvad er Deres indtryk af »baneborsterne«?

— Det var nogle flinke mennesker, og de var meget dygtige til deres arbejde. Der er måske kun det at sige om dem, at de var værst ved sig selv. De var meget fine kammerater, og havde den ene noget, som den anden manglede, så delte de lige over.

Det var et folkefærd, der aldrig lod sig gå på. Sådan har jeg også haft det, men det kan jo være, fordi jeg stammer fra kulsvierne på Nordsjælland.

Siig det med blomster — !!

Da folketingets lønningslovudvalg endelig kom i sving, vrimgede det med deputationer fra de forskellige tjenestemandskategorier, — for ingen ville risikere at blive glemt.

En ener, — — en af disse, der er alene om at repræsentere en hel stand, var afskåret fra at gøre sig talmæssigt gældende, hvorfor han i stedet sendte udvalget en blomsterkost — — en stor buket »Forglemmigej«.

Man må hjælpe sig — —

Han fik en cognac på restaurant og ryttede voldsomt med hovedet, inden han tilsyneladende sank den.

— Var den skrap? — blev der spurgt.

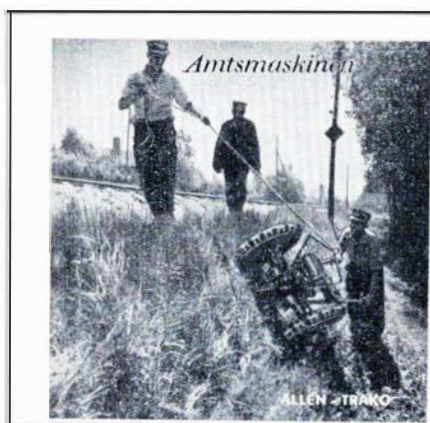
— Nej, nej, — men den var så lille, at jeg måtte skvulpe den for at blive våd i hele munden!

Anlægsbageriet

Anlægsvej 26 - Ringsted
Frisk og lækkert brød
Tlf. 829

MESSEN

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



ALLEN-TRAKO slåmaskinen

engelsk - dansk - anerkendt

Frimodt Konning

Trako Manufacturing
Pjedsted - Telefon 60

Eneforhandling

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

Struer

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

Banegårdskiosken

Struer - tlf. 923
Aviser - dag- og ugeblade
chokolade - tobaksvarer

Holstebro

Banegårdskiosken

Holstebro

v. Tage Skjød Pedersen
Dagblade - ugeblade - bøger
Holstebro - Telefon 948

Nørregades Fodklinik

Gudrund Larsen
exam. fodspecialist
Nørregade 27 - tlf. 2245

Niels Bagger

Vestergade 25 - tlf. 301
Alt i 1. kl.s kolonial
Tobaksvarer - spirituosa
NB. Ekstra fin kaffe

Holstebro

Eksportmarked

Stationsvej 58 - Holstebro
Tlf. 1000 - 999 - 998

Rutebil nyt



DSB rutebilstation i Skælskør har nu virket i 25 år

I dag lyder det mærkeligt, at det i 1933 var muligt at købe en stor, indarbejdet rutebilvirksomhed med 9 gode bilruter, 14 rutebiler og en personvogn for 140.000 kr. Det er jo ikke mere, end hvad halvanden rutebil står i nu om dage. En sådan handel blev imidlertid dengang afsluttet mellem Danske Statsbaner og rutebilejer A. Dahlberg Hansen, Skælskør. Og torsdag den 15. maj var det 25 år siden, overdragelsen fandt sted.

De af Dahlberg Hansen drevne ruter var:

Skælskør—Slagelse, Skælskør—Holbæk, Skælskør—Soro, Korsør—Skælskør—Næstved, Korsør—Fakse Ladeplads, Næstved—Fakse Ladeplads, Næstved—Masnedssund, Slagelse—Næstved og Skælskør—Bisserup—Fuglebjerg.

På disse ruter kørte 5 rutebiler til 14 personer, 1 til 16, 3 til 17, 1 til 18, 2 til 19 og 2 til 20 personer, som blev overtaget sammen med en personbil til den ovenfor nævnte pris. Samtidig ansattes den tidligere rutebilejer som driftsleder, men fratrådte efter eget ønske denne stilling den 1. oktober 1939. En af de tidligere chauffører, C. Christensen, der for en måneds tid siden afgik ved døden i København, blev derefter driftsleder og virkede indtil 1. juni 1951, hvor han efterfulgtes af den nuværende driftsleder H. A. Larsen.

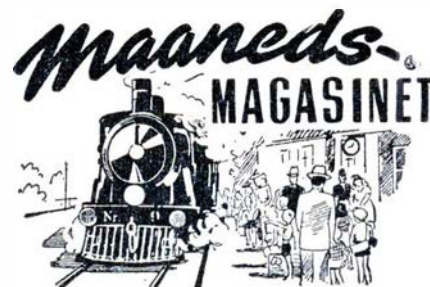
En voldsom udvikling

Siden DSB's overtagelse er der sket en voldsom udvikling af rutebiltrafikken, og flere ruter er lagt ind under Skælskør-området. Således i 1936 ruten Fuglebjerg—Vordingborg—Maribo. Fra marts måned i år er ruterne Kalundborg—Slagelse, Kalundborg—Holbæk, Holbæk—Roskilde og Holbæk bybus lagt ind under kontoret Slagelse og senere Ringsted—Næstved og i Skælskør, hvorfra nu i alt 15 ruter dirigeres.

Til afvikling af denne trafik benyttes 34 rutebiler, af hvilke de mindste har plads til 26 passagerer og den største til 43 passa-

gerer. Under Skælskør-området er i dag beskæftiget 58 chauffører, og på værkstederne i Skælskør og Holbæk 7 mand.

Efter at perontrafikken i efteråret 1950 blev nedlagt på Skælskør — Dalmose-banen blev jernbaneforretningerne ligeledes henlagt under driftslederen i Skælskør.



Juni dagbogen

Kauslunde den 11. juni. En dame forsøgte ved 19-tiden at springe af toget, efter at dette efter normal standsning på ny havde sat sig i gang. Hun forfejlede springet og slog bagehovedet mod peronkanten.

Bonn den 13. juni. Den endelige overenskomst om fugleflugtsliniens gennemførelse blev i dag undertegnet i Bonn. Man regner med, at ruten kan tages i brug i begyndelsen af 1963.

Fårup den 17. juni. Toget »Nordpilen« fik i dag maskinskade i Sønderjylland. I den anledning afsendtes et rettidigt tog fra Fredericia. Dette medførte, at nogle arbejdere, der var beskæftiget med reparation af pudset på viadukten ved Fårup st., måtte springe ned fra stilladset, da »Nordpilen« en time forsinket nærmede sig viadukten. Stilladset splintrede ruden i My-forerens førerhus, hvorved lokofører Otto Larsen, Århus, pådrog sig nogle snitsår. Mændene på stilladset slap velbeholdne ned på jorden, men var dog noget chokerede.

Ryomgård den 18. juni. En bil blev i dag påkørt af motortoget. Bilen blev fuldstændig knust, men føreren af den slap med alvorlige kvæstelser.

Legetøjshuset

Egen import - derfor billigst
Forhandling af Lego og Tekno
Nørregade 5 - Århus
Telf. 2 95 52

P. V. Petersens efft.

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

Høng den 23. juni. En bil med kreaturer korte i formiddag ind over overskæringen syd for Høng og blev påkørt af toget. Kun ved, at chaufføren satte fuld fart på bilen, undgik man en katastrofe.

Holte den 25. juni. Et tomt S-tog lob ved 9-tiden under rangering af sporet. Et par af vognene væltede, således at der blev afbrydelse på koreledningerne. Først over middag var der igen normal kørsel.

København 25., 26. og 27. juni. Dansk Jernbaneforbund afholder ord. kongres i Folkets Hus, Enghavevej.

Hedehusene den 23. juni. Jernbanearbejder Karl Anker Larsen blev ved 10-tiden påkørt af et lokaltog fra Roskilde, da han ikke kom hurtigt nok ud fra sporet, hvor der arbejdedes. Han kvæstedes så hårdt, at han nogle dage senere afgik ved døden.

Gribskovbanen. Trods en reel fremgang i banens driftsindtægter på ca. 14.000 kr. steg banens underskud til 498.524 kr., hvilket er ca. 100.000 mere end i fjor.

Kragenæsbanen. Her er passagerantallet steget med 8,1 procent, hvilket vil sige, at man skal helt tilbage til rekordåret 1946 for at finde et tilsvarende antal rejsende. Banens underskud blev 48.356 kr. mod 121.276 året før, hvilket vil sige, at banen nu er blandt de privatbaner, der klarer sig bedst.

Frederiksværkbanen. Efter at banen for første gang i fjor havde underskud, endog så stort som 295.730 kr., viser regnskabet også her så stor en forbedring, at underskudet kom helt ned på 80.900 kr.

Østjællandske jernbane. Banens underskud blev 60.665 kr., hvilket er en stigning på ca. 1900 kr. mod i fjor.



Kolding den 12. juni. En personbil blev i morges påkørt af Troldhedebanens skinnibus på overskæringen ved Bramdrupdam. Foreren af bilen blev slynget ud af denne og var dræbt på stedet.

Lund den 18. juni. Da formiddagstoget til Silkeborg nærmede sig Lund st., opdagede motorføreren pludselig, at der stod et barn i sporet. På den korte afstand var det ikke muligt helt at standse toget, så den lille 2-års pige blev påkørt og dræbt øjeblikkelig.

Nakskov den 20. juni. Da Sydfynske Dampskibsselskab for 3—4 år siden anskaffede den nye færge LOLLAND, ville Nakskov kommune ikke være med til at bygge færgeleje i Nakskov havn, medmindre man ville garantere besejlingen i mindst 25 år. Da sydfynske gerne vil være fri for den besværlige sejlads i Nakskov fjord, ville man ikke binde sig for så længe et åremål. Da det imidlertid vil vare 4—5 år, for man kan regne med at få ruten flyttet til Tårs, har sydfynske nu besluttet selv at betale færgelejet i Nakskov.

Ålborg den 20. juni. Samtlige interesserede kommuner i Ålborg-Hadsundbanen har nu givet tilsagn om garanti for banens drift i de kommende 10 år.

Hirtshals den 21. juni. Den nye tog- og bilfærge SKAGEN blev i dag indsat på ruten Kristianssand—Hirtshals. Skibet har plads til næsten 1000 passagerer, 7 jernbanevogne og 50 biler.

Driftsresultater.

Lollandsbanen. Medens banens driftsresultat for 1956 viste et underskud på 61.000 kr. over millionen, blev driftsresultatet for 1957 899.215 kr. Til nyt materiel, sporforstærkning, sikringsanlæg m. m. har banen anvendt et beløb på 961.480 kr. Som et resultat af rationaliseringen blev det anført, at anskaffelsen af det nye diesel-rangerloko på Nakskov station havde givet en besparelse på ca. 104.000 kr. på et år, hvilket er mere end en trediedel af anskaffelsesprisen.

Rødbybanen i likv. På banens sidste og afsluttende generalforsamling oplystes det, at der var 300.613 kr. i likvidationsoverskud. Den anslåede pensionsforpligtelse, der pr. januar 1955 var anslået til 920.000 kr., var af kommunernes pensionsforsikring overtaget til 750.000 kr., og Lollandsbanens krav om andel i fællespensionsret på 101.548 kr. er gennem indgået forlig afgjort med 40.000 kr. Det vedtoges at udbetale 6,6 procent i dividende til aktionærerne.

An advertisement for Bosch M11S spark plugs. It features a black and white illustration of a cyclist riding a bicycle. Below the cyclist, the text reads 'længere sikrere bedre kørsel med BOSCH M11S'. To the right of the text is a detailed illustration of a Bosch spark plug. Below the spark plug, the text reads 'SPECIALTÆNDRØR TIL KNALLERTER'.

Husk

banegårdsrestaurant

Silkeborg

R. E. Madsen - Tlf. 717

DSB Restaurant

ESBJERG

Carl Christiansen

Telefon 681

Sydjydsk Andels- Fjerkræslageri

Udsalg: Torvegade 27

Esbjerg - Tlf. 504

Alt fjerkræ er dyrlægekontrolleret

Herning

Lund & Erichsen
Elektro-Installation

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

Tandlæge Jørg. Vangsted

Konsultation kl. 9—17

lørdag kl. 9 - 12

Fonnesbech-gade 1 . tlf. 72

»Hyttefadet«

Smallegade 6 . tlf. Herning 1746

Alt i aastidens 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

H. Kronborg

Gl. Landevej 163 - Herning

1. kl.s kolonial

ekstrafin kaffe

Varerne bringes. - Tlf. 577

Slagterm. Christensen

Bredgade 56 . tlf. Ikast 27

Alt i 1. kl.s kød og
hjemmelavet paalæg

MODEL JERNBANE

Vi bygger en gammel Co vogn

Traditionen tro beskæftiger vi os også denne gang i bladets modelbanespalte med et emne, der ikke tidligere er behandlet i noget hobby- eller modelbaneblad, nemlig bygningen af en model imetal af statsbanernes toetagers personvogn, litra Co nr. 10485, der i 1897 blev bygget af »Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau«.

Vognen havde 90 siddepladser på 3. klasse, og taravægten var 12900 kg.

For at skærpe læsernes interesse for bygningen af en model i metal af statsbanen del af vognens historiske baggrund.

Lidt historie.

Medens man i udlandet fremdeles forsøger med forskellige former for toetagers vogne, f. eks. sovevogne med fortsatte kupper, specielle udsigtsvogne m. m., er det snart en menneskealder siden, at vi herhjemme er gået over til udelukkende at anvende énetages materiel. Formålet med anvendelsen af toetagers materiel er at bringe vognens taravægt, taget i forhold til det

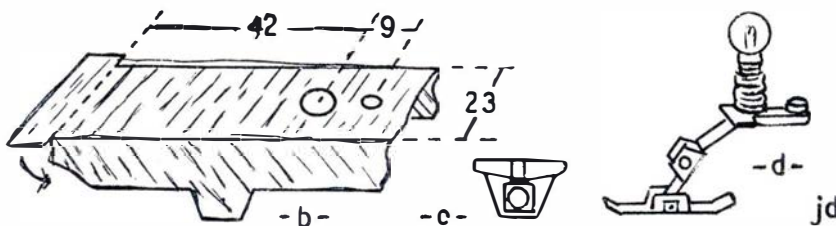
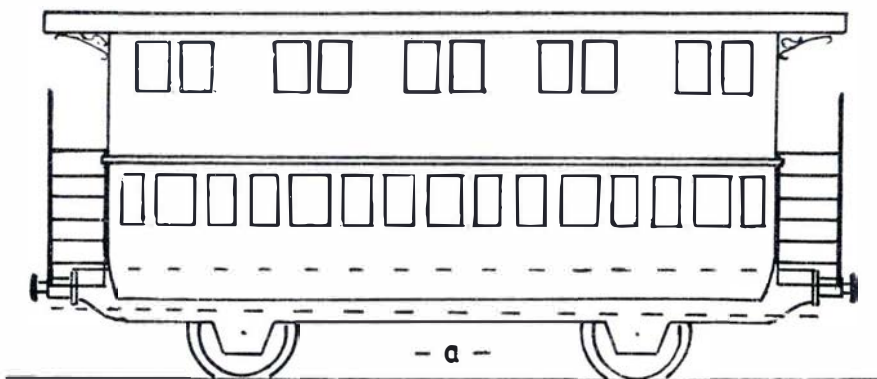
antal passagerer, den kan rumme, så langt ned som muligt, hvorved en større »nyttelast« opnås, om dette udtryk kan anvendes.

F. eks. kan nævnes, at statsbanernes toetagers litra Da fra 1877, der kunne rumme 90 siddende passagerer, havde en taravægt af ca. 11.500 kg, hvilket giver ca. 130 kg pr. passager. Denne lave vægt kunne naturligvis kun opnås på bekostning af komforten. Således var der hverken installeret toilet eller varmeapparater. Dette mente man at kunne tillade sig, dengang publikum ikke var så forvent, men en del rejsende knurrede også på daværende tidspunkt over rejsens besværligheder.

Hvilehjemmet SØLYST

Strandvej 96 - Horsens - tlf. 2 21 15

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



Arbejdstegning til bygning af en Co vogn

Herning Handels- og Landbrugsbank ½

Østergade 2 - Herning
Tlf. *65

Hobby-Boden

Rimmensgade 1 - Frederikshavn
Alt i hobbyartikler
Spc.: Fleischmann modeljernb.
Artikler og tilbehør

Det særlige publikum, som vognen var bestemt for, de såkaldte »bakkerejsende«, kunne dengang — såvel som nu — ikke undgå at præge trafikken og navnlig humoret i togene. Når rejsen atter gik mod det hjemlige København, kunne de rejsende i »første« (etage) jo i sagens natur ikke undgå at betragte det hele sådan lidt fra oven og glemme alle rystelserne, de blev udsat for fra vognens side.

Enhver rystelse mærkedes ellers dobbelt dér på grund af vognens store højde. Men også i vognens nederste etage var rystelserne mærkbare. Ethvert hop over et skinnestød virkede gennem de uaffjedrede bænke som et brutalt spark bagi på de siddende.

Der er heldigvis sket fremskridt siden da. Men en nutidig Co-vogn med tara 33200 kg og 80 pladser har også en taravægt på 415 kg pr. næse. En betydelig forskel, mere end en fordobling af tallet fra 1877.

I dag anvendes toetagers materiel bl. a. i Londons nærtrafik. Toetagers vogne blev herhjemme indsat på Klampenborgbanen, da man indså, at man ikke kunne bestride persontrafikken tilfredsstillende med det forhåndenværende, almindelige personvognsmateriel på store udflugtsdage.

Allerede den første søndag efter banens åbning i 1863 brød trafikken fuldstændig sammen, idet de sidste af de 20.000, der rejste ud om søndagen, først kom hjem mandag formiddag.

Den første danske toetagers vogn blev anskaffet i 1868 fra Lauensteinsche Wagenbau-Gesellschaft i Hamborg. Den fik på grund af den tyske oprindelse af personalet ogenavnet »Bismark«. Fortegnelsen: »De sjællandske Statsbaners Driftsmateriel den 1. april 1882« beretter: »Denne vogn har i nederste etage 5 Coupeer, som kunne optage 60 personer, og i overste Etage et Rum, i hvilket der er Plads til 40 Personer, altsaa kan Vognen i det Hele rumme 100 Reisende i 3die Klasse«.

Denne vogn havde da litrabetegnelsen Db nr. 400. Foruden 100 passagerer fordelt på sæderne var der plads til adskillige flere, der dog måtte stå op eller tage plads på trapperne, hvilket ofte skete. I 1882 havde man foruden denne vogn yderligere 17. stk., nemlig litra DA 351—367. Hver vogn havde i nederste etage 5 kupeer, hvoraf de midterste var 2den classes kupeer, der havde sæder af flettet rør. De to endekupper var til 3die klasse og havde

kun vinduer i dørene. I overste etage var hele rummet indrettet til 3die klasse.

Alle toetagers vogne var dengang uden bremseindretninger. De rejsende måtte ikke gerne rejse sig op, da loftshøjden både i de 5 kupeer i stuen og i det store rum på »første« kun var 162 cm. Lignende typer blev anskaffet til år 1901, og vognene leveredes dels fra Hamborg, Breslau og Mariibo.

Vognenes taravægt var efter senere anbringelse af vakuumbremse dels 11600, dels 12900 og 13000 kg. Vognene havde ingen varmeapparater, men elektrisk belysning, og blev efter sammenslutningen af Sjællandske Statsbaner og jydsk-fynske baner i 1885 omlitret og fik litrabetegnelsen Co med numre fra 10440—10500 incl. anskaffede vogne til århundredskiftet, altså i alt 60 stk.

I 1920 var man allerede begyndt at udrangere de ældste vogne, og 10 år senere var tallet svundet til en snes vogne, som fik lov til at være i drift, til S-togene kom i 1934.

★

Byggevejledning.

Fig. a. viser modellen i naturlig HO-størrelse, dog er for overskuelighedens skyld uvæsentlige detaljer udeladt, såsom lejer, håndgreb m. m. Den underste punkterede linie på figuren markerer det gennemgående trinbrædt, herom nærmere i næste nummer.

Den overste punkterede linie angiver derimod vognbunden, således at målene på figuren tjener som grundlag for fremstillingen af vognen. Det benyttede materiale er 0,7 mm zink.

Fig. b viser nærmere undervognens fremstilling. Fremgangsmåden er den sædvanlige, længdedragerne, her med fast lejblik, og pufferplankerne er blot ombukkede kanter på vognbunden. Nødvendige mål fremgår af fig. b sammenholdt med fig. a. Pufferplankens længde er 27 mm.

I en afstand af 42 og 51 mm fra den ene pufferplanke bores to huller af hhv. 7 og 2 mm. Disse tjener til fastgørelse af en Märklin strømaftager til vognbelysning, fig. d. Fig. c. er et attrapleje af typemetal, der loddes fast på den udvendige side af længdedragerne.

(Fortsættes).

FOTO hobby

Bakterieangreb.

En film, hvor hinden er angrebet af bakterier, udviser i påsigt en krateragtig nubring på emulsionssiden. I gennemsigt konstateres lyse, uregelmæssige pletter på størrelse med et knappenålshoved.

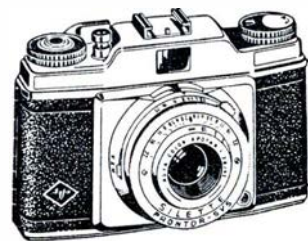
Årsag: Negativer, der lagres varmt og fugtigt, kan særlig let angribes af bakterier, idet gelatine er en lækkerbidsken for mikrober. Bakterieangreb kan også forekomme, hvis man lader filmen ligge i vand natten over.

Forebyggelse: Negativerne opbevares tort og koligt. Er de klimatiske forhold, hvorunder negativerne opbevares, så ugunstige, at man må være forberedt på bakterieangreb, skal negativerne beskyttes med et forebyggende middel. Til dette formål har Agfa fremstillet Agfa-Bakterizid-tabletterne, der anvendes i overensstemmelse med brugsanvisningen. Film, der er angrebet af bakterier, kan ikke reddes, men en Bakterizid-behandling vil dog kunne hindre fortsatte angreb.

De Skulle Bruge



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Anton Schrøder

Aut. Installatør

Udfører Arbejder for
Grindstedbanen

Agerbæk - Tlf. 44

E L



Akkumulatorfabriken

Carl W. Høgsberg

LEMVIG . Tlf. 664 (døgnvagt)

TANDLÆGE

Anker Rasmussen

Storegade 35 (BIO's ejendom)

Aabenraa . Tlf. 2 14 30

Aalborg

Spis på K F U M

Jernbanegade 23
Tlf. Ålborg 2 59 26

Ålborg Flytteforretning

Ågade 2 - tlf. 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.

Havefrøkontoret i Aalborg

Sløtsgade 6 - tlf. 2 37 74
Alt i havefrø - kemikalier
redskaber og sprøjtemidler

Købmd. Maigaard Rasmussen

Max Heniusvej 14 Ålborg
Alt i 1. kl. kolonial - Kaffe -
Tobak - vine og spirituosa
Varene bringes. Tlf. 22506

Købm. Lundtoft Andersen

Ørstedesvej 41 - tlf. 2 10 75
1. kl. kolonialvarer . kaffe
konserves . vine . tobakker

Købmand Lang

Vendsysselsgade 25 - Aalborg
Telf. 3 01 24
Alt i 1. kl.s kolonial
Spec.: Ekstrafin kaffe

Kurvemager Larsen

Danmarksgade 47 - Ålborg
Kurvearbejde og reparationer
udføres. - Tlf. 2 71 47

Aalborg

Rutebilstationens Kiosk

Aalborg - Tlf. 2 33 41
Aviser - dag- og ugeblade

Ismejeriet KRONEN

Prinsensgade 41 . tlf. 2 62 03
Alt i 1. kl.s mejeriprodukter
Øl og sodavand

Kaj E. Nielsen

Jysk Æskefabrik

Vesterbro 21 - telf. Aalborg 3 12 72
Gaveæsker . fiberæsker
skotøjsæsker. — Æsker efter opgave

Nørresundby

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

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 ny Tømmerhandel

Odinsvej - tlf. 1321 - 1562

Alt i trælast og
bygningstikler

Frederikshavn

Blomsterforretningen RIO

Hjørringvej 13, Frederikshavn, tlf. 1842
Frugt - grønt - blomster
buketter og krans

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

Købmand Jespersen

Barfoedsvej 1 - Fr.havn - tlf. 1366
1. kl.s kolonial - konserves
tobaksvarer og spirituosa

By- og Landbosparekassen i Frederikshavn

Telf. 930

Brønderslev

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

Tolstrup Brugsforening

Bravensgade 9
Tlf. Brønderslev 114
Alt i 1. kl.s kolonial

Hjørring

PFÄFF symaskiner

Torvet 5 - Hjørring - tlf. 1840
Nye og brugte maskiner
Kommer overalt

Fingeraftryk på negativer.

Når filmen holdes skråt, ser man fingeraftryk på hinde- eller bagside. Årsag: Ufagmæssig berøring af negativstrimlen med fedtede eller fugtige hænder.

Forebyggelse: Tag aldrig på en filmstrimmel eller på et enkelt negativ på en sådan måde, at fingrene rører filmens flader. Et enkelt negativ kan man forsigtigt tage i et af hjørnerne med to fingre, som man først har aftørret omhyggeligt. Filmstrimlen holder man derimod bedst langs kanterne, mellem tommel- og pegefinger, så man ikke berører filmens flader.

Afhjælpning: Svage fingeraftryk, som på grund af hudens fedtindhold bliver tilbage på filmen, kan aftørres med rent, blødt vaskeskind. Kraftigere fingeraftryk, især på emulsionssiden, kan muligvis fjernes ved en kort behandling i en 10 % potaskeopløsning efterfulgt af 10 minutters skylning. Hvis fingeraftrykkene derimod er fremkaldt af fugtige hænder, er det sjældent muligt at genoprette negativet, idet der herved er fremkommet små huller i emulsionen. Efter en fornyet udvanding kan en lakering med Agfa filmak muligvis bedre lidt på skaden.

Revisionskontoret i Frederikshavn %

Danmarksgade 80 - tlf. 1705



Gentofte.

Trafikkontrolør C. H. Christensen, Godsbgd., er forfremmet til stationsforstander ved Gentofte st., hvor stfst. A. V. J. R. Christensen har søgt afsked på grund af alder (67 år).

DERBY vask

Gravene 13 - Viborg - tlf. 2776
Alt i moderne husholdningsmaskiner. - Salg - reparationer

Stilling.

Stationsmester S. R. Hansen, Gadbjerg, er efter ansøgning flyttet til Stilling, hvor stfst. P. V. Pedersen har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

Svebølle.

Trafikekspedient S. A. S. H. Grumlose, Ordrup, er forfremmet til stationsmester i Svebølle, hvor stfst. K. Bronsholm har søgt afsked på gr. af alder (66 år).

Bylderup-Bov.

Trafikekspedient H. Schultz, Klipleve, er forfremmet til stationsmester i Bylderup-Bov, hvor stfst. W. H. Jacobsen har søgt afsked på gr. af svagelighed (59 år).

Dødsfald

Rangermester H. P. Hansen, fh. Korsør, 84 år.

Rangermester J. Geertsen, fh. Fredericia, 83 år.

Togfører C. F. Bjergfeldt, fh. København, 83 år.

Overtelegraformand K. A. Madsen, fh. Kh., 77 år.

Overbanemester H. Heller, 1. dist. banetj., 69 år.

Togfører Vilh. Jakobsen, fh. Gribskovbanen, 66 år.

Overportør J. P. Jorgensen, fh. Lunderskov, 69 år.

Stationsbetjent J. H. Jensen, Hadsten, 62 år.

Overportør K. K. Christensen, Århus, 62 år.

Lokomester O. H. V. Michaelsen, fh. Fredericia, 61 år.

Stationsmester N. C. Pedersen, Hylke, 60 år.

Signalformand J. B. Hansen, Vejle, 60 år.

Jernbanearbejder K. A. Larsen, Hedehusene, 37 år.

Banebetjent C. A. V. Christensen, Struer, 31 år.

Statsanstaltens årsberetning 1957

Statsanstalten for Livsforsikring har udsendt sin beretning om virksomheden i 1957. Det fremgår heraf, at Statsanstalten i det forløbne år har tegnet nye livsforsikringer til en samlet sum af 230 mill. kr., medens nytegningen af renteforsikringer har andraget 15 mill. kr. årlig hævning.

Ved forsikringstidens udlob er der udbetalt 17,6 mill. kr. til de forsikrede og som følge af dødsfald blandt de forsikrede 8,3 mill. kr.

Ved udgangen af 1957 udgjorde Statsanstaltens samlede bestand af livsforsikringer 2,4 milliarder kr.

Bestanden af renteforsikringer udgjorde på samme tidspunkt 121 mill. kr. årlig hævning.

17.854 personer har i årets løb indsendt helbredsoplysninger til tegning af nye forsikringer. Af disse har kun 41 — eller 2,3 ‰ — af helbredsmæssige grunde ikke kunne opnå den ønskede livsforsikringsdækning.

Præmiefritagelse på grund af invaliditet er indrommet i 355 tilfælde, og 263 forsikrede, der betalte forhøjet præmie, har fået præmierne nedsat.

Statsanstaltens samlede aktiver udgjorde ved årets slutning 1,1 milliard kr. Bonusfonden var ved årets begyndelse 126 mill. kr. Heraf er der ved bonusudbetalingen i 1957 udbetalt ca. 61 mill. kr., således at der pr. 31. december 1957 var 65 mill. kr. tilbage i fonden til fremtidig bonusudlodning. Indtægterne i 1957 androg lidt over 173 mill. kr., og der blev i samme tidsrum indkøbt værdipapirer og placeret udlån til et samlet beløb på ca. 103 mill. kr.

★

Aktieselskabet

Revisionskontoret i Aalborg

Prinsensgade 28 - tlf. 2 98 33

Det danske Gødningskompagni %

Ålborg afdeling
Telf. 20022

Blikkenslagernes Andelsselskab - Aalborg

Danmarksgade 84 - tlf. 2 49 35

Vand - gas - sanitet - fjernvarme
Tilbud og overslag gives

BOG- anmeldelser

The Grand Trunk Railway of Canada.
University of Toronto Press, Toronto,
Canada. Ca. kr. 60,00.

Vi bliver her præsenteret for et digert værk om Canadas store jernbanebyggeri. Digert er værket, ja, men fattigt, idet den eneste illustration er et kort over de jernbanestrækninger, der bliver omtalt i bogen.

Men lad det være konstateret: Bogen er velskrevet, den bærer spor af et overordentligt stort forarbejde i form af studier i alle former af arkiver, og samtidig er den tilstrækkeligt levende skrevet til at kede overhovedet.

Amerikas jernbanebyggeri er fyldt med spændende og romantiske kapitler, fuldt ud på højde med europæiske og ofte endnu mere spændende og dramatiske, og disse punkter har forfatteren forstået at flette ind mellem alt det »torre« stoff, der hører til en virkelig jernbanebeskrivelse.

Derfor kan bogen anbefales, omend den nok må forekomme ret kostbar f. eks. sammenlignet med tilsvarende engelske værker.

Von Salzburg nach Bad Ischl.

Josef Otto Slezak, Boschstrasse 1/22/9,
Wien XIX. Ca. kr. 3,25.

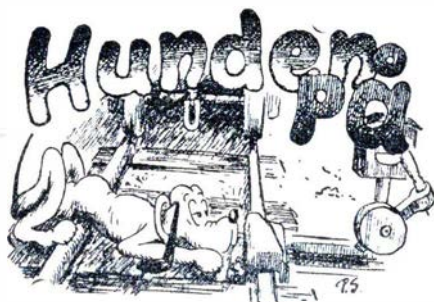
En fin lille tryksag på godt 20 sider om en lille østrigsk lokalbane, Salzkammergutbanen, der gik fra Salzburg til Bad Ischl.

Bogen fortæller banens historie, der i sig selv er uhyre interessant. Dertil kommer fortællingen om den kamp, der opstod for banens bevarelse, da dens eksistens for få år siden kom i fare. Banen blev nedlagt, lad det være sagt med det samme.

Men det var et ejendommeligt sammenbrud, der fik den nedlagt. Alle var enige om, at den burde bevares, alene fordi den havde stor turistmæssig betydning. Der var bevilget et stort beløb til modernisering, og bl. a. stod elektrificeringen — der havde været aktuel fra 1911 — tilsyneladende for sin gennemførelse. Men de bevilgede penge forsvandt — ingen ved i dag hvorhen, og banen måtte lukke, først for passagertrafikken, og efter yderligere 14 dage for godstrafikken.

En lille bog, men med et guld-indhold.
jas.

Gør Deres indkøb
hos annoncørerne!



Herre-brevkasse

Ikke tømt på grund af ferie

Tilstilles enkelovsudvalget — Christiansborg.

Der er desværre flere giftefærdige kvinder end mænd — ikke fordi der fødes flere, men fordi der er større dødelighed blandt drengebørn.

Således informeret ræsonnerede en af oversidderne, at da hendes mand faktisk døde som lille, måtte hun vel kunne komme i betragtning ved enkepensionen.

Tempo — Tempo!!

Der sporges så ofte, hvad dette H.D. betyder, som en del arbejdsomme mennesker betegner sig med. Og den helt rigtige udlægning er: »Hum dig!!«, så man forstår altså, at de pågældende virkelig har travlt.

Til slig en mand i en af generaldirektoratets flittigste myretuer kom en dag en skægget yngling med en stor rulle farvelagte billeder, som han øjensynlig ville afsætte. — Han præsenterede sig — — som maler.

— »Javel«, svarede H.D.-eren kort og uden at se op fra sit arbejde, »— kunst, klat eller plank!?!«

Et indicium.

— Mor, kan en flue også ha' lopper?
— Hvor kan du dog spørge så dumt, dreng!?

— Joh, — for de sidder så tit, ligesom de klør og kratter sig!

Den lille daglige dosis,

som udenrigsminister H. C. Hansen udsendte i går, lyder: — Den meget vitale og sprælske englænder, mr. Kruschen, bliver desværre så ofte forvekslet med en anden og farligere charmetrold, nemlig kammerat Kruschev.

Den sidste er russer, og forveksling bedes så vidt muligt undgået.

Ha, ha, — nå det er derfor!

Dansk Kvindehævd — den nye liga til befæstelse af kvindens ry og rettigheder — har kraftigt protesteret imod det harmelige, at mændene altid opsætter vejrhaner — og aldrig vejrhoneer.

Mere moderne institutioner som lufthavne o. l. — hvor der bl. a. er bevæbnede lotter — har da også helt undgået dette farlige konfliktstof ved ganske simpelt at betjene sig af de helt konsløse og derfor neutrale vindposer.

Problemernes problem.

De fleste ved, at USA er inde i en begyndende depressionsperiode med stærkt stigende arbejdsløshed, men de færreste aner, at det største problem i denne krise er en katastrofal mangel på parkeringspladser ved socialkontorerne.

Tænk —

at garden nu er hele 300 år, — det er et langt liv!!

— Jah, — men den kaldes jo også livgarden!!

Erfaring.

— Gud ved, hvor mange hattenmodeller der kommer i år!??

— Det kan jeg sige dig ganske nøjagtigt, kære Eulalia. Der kommer som sædvanlig to — een som du ikke vil ha' og een som jeg hverken kan eller vil betale!!

Gamle varselsord.

Regner det omkring Sct. Hans, er det tegn på fugtighed!

Mere spionage.

Nu er der igen en syngel, der har klipet militære hemmeligheder ud af aviserne og solgt dem til en fremmed magt.

Betydelig difference i forskellen.

Sportsmanden gik 4 mil i en kore, — mens tyksakken hellere ville kore 1 mil i en gig.

Og så var der

Kong Chr. d. X, der ikke kunne lide lyn-tog — de gjorde hans rige mindre

LIND HANSEN
KULTORVET 14 · C. 6208
LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILLEDmateriale
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I NØR-
DENHAVN OG PROVINSEN

Fredericia

L. A.

Tandlæge Frans Gren

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

HERNING Trikotage

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

Vejle

Th. Weissenborn & søn

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

Akkumulatordepotet

WOTAN

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

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

Østerbos damesalon

Ørstedsgade 27 - Vejle - tlf. 1316
Alt i moderne hårpleje

Fiskebørsen

Sønderbrogade 32 - Vejle
Altid friske fisk
Varerne bringes - Tlf. 1292

Sønderbros Osteforretning

Sønderbro - Vejle - tlf. 1153
Vellagrede oste.
H. Mortensens kaffe
Spec.: Bunkenborgs pølser

Doris Salonen

Nyboesgade 28 - Vejle
Tlf. 4063
Alt i l. kl.s hårpleje

Vejle

Vin- og Tobaksforretning

Nyboesgade 26 - tlf. 3156
Tobaksvarer
Vine og spirituosa

TEDDY salonen

Vestergade 32 - Vejle - tlf. 1154
Alt i moderne haarpleje
Sidste nye permanenten

Baden's Boligmontering

Grønnegade 39 - Vejle - tlf. 2858
Reparation og ompolstring
l. kl.s arbejde
PLADSBJERGS EFTF.

Salon BETINA

Grejsdalsvej 12 - Vejle - tlf. 4307
Alt i moderne permanenten og
udenlandske frisurer

Clausen & Mortensen

Koldingvej 2 - Vejle - tlf. 3195
l. kl.s kolonial - tobak
vine og spirituosa

H. C. Jensens Enkes efft.

Dæmningen 66 - Vejle - tlf. 1407
Alt bogbinderarbejde udføres

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

Akkumulatorcentralen

Smedegade 91 - Horsens - tlf. 2 28 93
Salg af nye batterier
Opladning og reparation

Winther Pedersen

Fabriksvej 66 - Horsens - tlf. 2 53 60
Kolonial - tobakker - vine
og spirituosa

Tandlæge Jørgen Tarp

Søndergade 16 - Horsens
(Tidligere Bristol) - Tlf. 2 18 65

Horsens

»JETTE« damekonfektion

Borgergade 1 - Horsens
tlf. 2 40 24
Konto uden rentebetaling
Se udstillingen Borgergade 10

Randers

Tapet-Lageret

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

Henning Christensen

slagtermester
Møllegade 1 . tlf. Randers 6730
l. kl.s kød og hjemmel. pålæg

Grønvang Kolonial

Grønvang 8 . Randers . tlf. 5681
l. kl.s kolonial . konserves
tobak . vine . spirituosa

Smede- og maskinværksted

Ridehusvej 1 - Randers - tlf. 6803
Alt smede- og maskinarbejde
udføres.
Tilbud og overslag gives

Lise Jensens tandteknik

Kirkegade 7 - Randers
Konsultation: 9—17 og 18—20
lørdag 9—12. - Tlf. 6640

Skanderborg

Restaurant »Rytterkroen«

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

Købmd. Kristiansen

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

Banken for Skanderborg og Omegn

Telefon 516

*Gør Deres indkøb ———
—— hos vore annoncører*

Aarhus

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalfløjter - Hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 - Tlf. 28468

Plantekælderen

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

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 - konserver - æg

Sigaards kødudsalg

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

Tobakshuset Sct. Poul

Brunsgade 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

Kaffe- og spisesalonen WEST-END

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

K F U M restauration

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

M. A.

Kongsvang Maskinsnedkeri

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

Anna Kjærs efft.

I. Huittfeldtsgade 54 . tlf. 6 88 29
1. kl.s kolonial - konserver
tobakker og spirituosa

GULF - Østbanen

Århus - tlf. 3 00 05
Prøv vor ekstrafine knallertben-
zin, 4 tanke med 4 blandinger:
1:20 - 1:25 - 1:30 - 1:20 super
Ingen ventetid - åben fra 7—22

Damefrisørsalonen

Schlepppegrellsgade 7 - Århus
Altid det nyeste indenfor mo-
derne hårpleje.
Gerda Larsen (ny indeh.)
Tlf. 3 13 78

GULDAGER

Tordenskjoldsgade 59 - Århus
Udvalg i trikotage - børnetøj -
lingeri - småting
Tlf. 6 71 88

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

Central Baren

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

Mejeriudsalget

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

Købmand Kristensen

Vestergaardsgade 16 - tlf. 2 74 24
Kolonial . konserver . 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

Nordisk

Kaffe Kompagni ^{1/2}

Jyllands afdeling
Tlf. Århus 3 26 55

Marg. NYGAARD Rasmussen

tandtekniker
Brunsgade 45
Århus . telf. 3 42 65

GULF service station

Ingerslevs plads - Århus - tlf. 3 04 74
Benzin - olie - vask
og smøring

Aarhus opland

Brabrand Kødforsyning

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

Alt i bøger - fyldepenne
papir og foto

Brabrand boghandel

Cai Marnow
Hovedgaden 70 - tlf. 6 01 70

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

Grenaa Tandteknik

A. Meinhardts efft.
Lillegade 20
Tlf. Grenaa 402

Ny soforklaring.

— Det ville nu være rart, om der var 2
mand på My'erne!

— Jah, det ville det jo nok, — for een
ud!