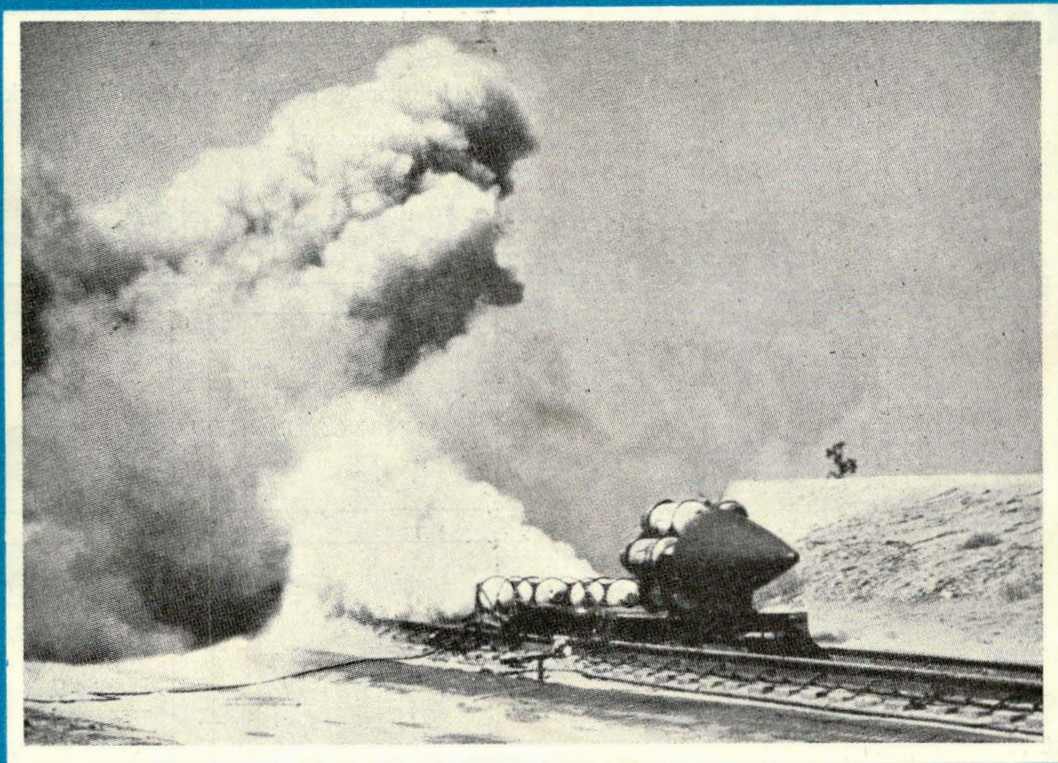


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 1 . 5. JANUAR 1958 . 58. ÅRGANG



Husk jernbaneorganisationernes egne forsikringsforeninger

FIONETTE

Regnfrakker

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, og Pige-tøj samt Herrelingeri paa vor populære

10 Maaneders

FAMILIE-KONTO

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

Linie 5-7-14-15-40 til Frederiksborggadekrydset

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg



Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelse og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

Støt vore
ANNONCØRER

B O G T R Y K
L. A. Jørgensen
Rosengården 13
Tlf. Byen 1502
København K



Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132

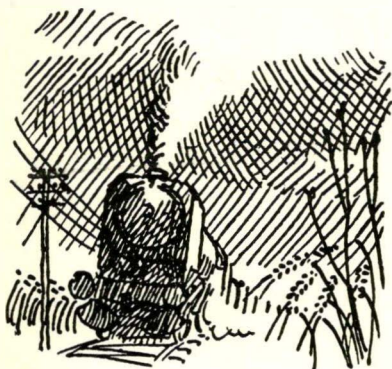


SIGI
Hygiejnske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri
Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

Dansk Maskinpakning A/s

Amaliegade 41
København
C. 12528



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 1 - 58. ÅRGANG
5. JANUAR 1958

★

Indhold:

Damp, diesel og Sputnik	3
J. K. F. Jensen in memoriam	4
Da der blev indført elektrisk tog- belysning på Fyn	4
Glimt fra 1957	5
Landsoplysningsudvalget - Far- vel til det gamle	6
Raketfart og rumfart	7
Gode råd af lægen og sportsman- den Knud Lundberg	11
Statsbanepersonalets Sygekasse .	12
Ved en faneindvielse	12
Under DLF	13
Personalia	13
Medlemslisten	13
Nye adresser	13
En Sputnik -	13
Foreningen af pensionister ved DSB	13
Hobby-folk	14
Frimærkeklubben DSB	14
Boganmeldelse	14

Forsidebilledet.

Raketslæde, der kører på jernbane-
skinner.

★

Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10-16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Damp, diesel og Sputnik



*Der stod gny om en langstrakt drabelig kamp
til styrkeprøven for diesel og damp.
Og med kraft i de taktfaste stempelslag
var der kaldt til dåd både nat og dag.
Så viljefast blev et mål holdt i sigt,
man skal hævde sin ret, når man kender sin pligt.
- »Jeg skal svække dit værd«, sa' benzinen
til den sorte mand på maskinen.*

*Men den sikre hånd og det skarpe blik
blev en skabende magt i moderne teknik,
og den samme mand på den samme plads
tog straks opgaven op efter tidens kompas.
Han var ven med sit job og var scenevant,
måske nok lidt sørgmodig, da dampen forsvandt,
det var lige som lokomotivet
satte hverdagspræget på livet.*

*Man skal værne sit gode rygte og ry,
og den gamle tid må gi' plads for en ny.
Til sit eget jeg bør man fæste sin tro
og ej blegne for Sputnik et eller to.
Distancer og tempo på ny melodi
får flugt over feltet for fri fantasi.
Er man stadig rede til handling,
bli'r man sjælden nervøs for forvandling.*

*Med rumfart og måne og kæmperaket
fik jorden så leget sit himmelspjæt.
Fra damp til diesel og atomenergi
har tiden nu bragt os sin biografi.
Når vi nu går ind til det nye år,
lad os glemme de gamle skader og skår.
Hvad der ikke kan stå, det må falde,
men på jorden er plads til os alle.*

H. Georg Christensen.

Da der blev indført elektrisk togbelysning på Fyn



Af pens. lokomotivfører

C. L. Christiansen, Fredericia

Det var i sommeren 1898, D. S. B. besluttede at indføre elektrisk lys i togene på Fyn.

Fra centralværkstedet i København blev elektriker, nu afdøde værkfører A. Høyberg, sendt til Nyborg for at foretage og lede de fornødne arrangementer.

Fra Nyborg jernbaneværksted blev en arbejdsmand og jeg afgivet til hjælp. Der skulle oprettes 2 ladesteder til at oplade akkumulatorene i batterivognene. Til produktion af elektriciteten blev der i maskinstuen på værkstedet opstillet en dynamo og tilhørende fordelingstavle, så skulle der jo trækkes ledninger herfra og til ladestederne nede ved den gamle station.

Stationspersonalet i Nyborg og Strib samt togpersonalet i Nyborg og Fredericia skulle instrueres om behandling af de forskellige apparater, og dertil havde vi på Nyborg station stående en togstamme med en batterivogn i hver ende.

Vi fik en liste med navnene på det personale, der skulle instrueres, og de blev så krydset af efterhånden.

Indtil hele personalet var instrueret, måtte Høyberg og jeg hver nat rejse med hvert sit eksprestog til Strib og tilbage igen for at assistere ved togsammensætningen i Strib.

Der blev også monteret elektrisk belysning på perronen i Nyborg. Det var store buelempere med kulpoler, der blev anvendt hertil.

Ved lokomotivremisen i Nyborg blev der oprettet et lille værksted, hvor eventuelle reparationer blev foretaget, f. eks. regulering af buelempene, reparation af akkumulatører og lignende.

Daværende trafikinspektør O. Høyer, Fredericia, var meget interesseret i instruktionen af personalet og overvågede ved jævnlig inspektion forløbet heraf.

J. K. F. Jensen in memoriam

Efter julefestens højtid og glæder indløb der til jernbaneorganisationerne den triste meddelelse, at sekretær og redaktør i Dansk Jernbane Forbund, rangermester J. K. F. Jensen, var afgået ved døden natten til den 27. december 64 år gammel.

J. K. F. Jensen var en kendt og agtet skikkelse inden for jernbanemændenes rækker og blandt tjenestemændene i almindelighed. Gennem en menneskealder havde han virket i organisationernes tjeneste, og mange tillidshverv var blevet betroet ham gennem årene.



Jensen var oprindeligt uddannet i kontorfaget, men søgte i begyndelsen af første verdenskrig ind ved DSB's stationstjeneste, hvor han blev antaget i Århus. Senere blev Jensen ansat som portør samme sted, og ved de efterfølgende forfremmelser blev Århus bevaret som tjenestested. Skønt født og opvokset på Lolland betragtede

han den jyske hovedstad som sin hjemstavn, og kun tillidsmandsvirksomheden fik ham til at flytte til København.

Her overtog han den 1. september 1944 den betydningsfulde og krævende sekretærpost i forbundet, og den 1. februar 1946 blev han tillige redaktør af Jernbane Tidende. Forud herfor havde Jensen været medlem af DJF's hovedbestyrelse i 12 år, medlem af forretningsudvalget og i 18 år – siden 1926 – formand for forbundets største afdeling, stationspersonalets afdeling i 2. distrikt. Det var således med rige erfaringer de fremtrædende stillinger blev overtaget, men det blev tillige en vanskelig tid. Landets besættelse stillede sine krav til tillidsmanden, og da sygdom samtidig ramte forbundets forretningsfører, kunne en ekstra belastning af de øvrige på kontoret ikke undgås. Også uden for DJF indtog J. K. F. Jensen forskellige krævende poster.

Med J. K. F. Jensens død har tjenestemændene mistet en af sine dygtige og yderst flittige mænd. En særpræget natur, hvis indre var en varm følelse for de små i samfundet. Bag et gemytligt og jovialt ydre en indesluttet natur, der lukkede sine sorger, skuffelser og modgang inde hos sig selv, uden at belaste andre og dele byrden af livets mange genvordigheder. Hellere tog han del i andres og søgte at yde hjælp til de, der havde den behov. En hyggelig og gemytlig kammerat med et udpræget jysk lune, der under en selskabelig stund eller en lang og anstrengende rejse utrætteligt kunne underholde og samle. Et gemyt, for hvem det saglige var det saglige, men for hvem det saglige også kunne være en munter time, fordi alvor og gammen hos ham kunne forenes på en herlig måde.

Vi, der dagligt havde kontakt med J. K. F. Jensen og var bekendt med hans sidste tids sygdom, vidste, hvor galt det var fat. Alligevel ville vi ikke rigtig tro budskabet, da det kom. Hans livsenergi og -vilje havde givet os alle et håb, men det skulle være anderledes. Tilbage har vi et rigt minde, som vi vil bevare i taknemlighed.

Glimt fra 1957

I glimt noget af det, som har været omtalt i DLT i 1957 – det geofysiske år, som nåede sit klimax med Sputniks opsendelse. – NJU's daglige ledelse henlægges til Finland og nyt præsidium vælges blandt vore finske brødre. – ITF' store gamle mand, Charles Lindley, dør. – Automobilruten mellem Knudshoved og Halsskov åbnes. – Det første danske MY-lokomotiv på prøvekørsel. – I rangertjenesten prøves et nyt dieselhydraulisk lokomotiv DH 440. – På feriehjemmet afholdes som sædvanlig tillidsmandskursus. – Og som afslutning på sæsonen inviteres 50 svagføre til et ophold på feriehjemmet formidlet gennem dagbladet Social-Demokraten.





Landsoplysningsudvalget

Farvel til det gamle

Nytårstid er statustid. Forretningsmanden gør sit lager op for derved at se, hvad der er fra det gamle år. Noget kan stadig gøre fyldest, og det kan tages med ind i det nye år. Resten, det såkaldte ukurante, søger han at realisere hurtigst muligt, gennem stort udsalg, der som regel finder sted i årets første måneder.

Vi andre kender også dette, at gøre status. Vi finder sikkert også i vor private opgørelse ting, der er værd at tage med. Men resterne, de eventuelle fejlurderinger eller andet vi har foretaget os, der har vist sig mindre deligt, eller direkte dårligt, det må vi selv brænde inde med. Vi har ingen mulighed for realiserende udsalg – heldigvis da – og vort største håb her må være, at de skævere, vi har forårsaget, ikke har været så store, at der er sket uoprettelige skader.

Også indenfor landsoplysningsudvalget kunne vi føle os fristede til, her ved nytårstide, at gøre status over det gamle år. Vi vil dog afstå herfra i år, idet vi mener, at vore arrangementer fra 1957 er så velkendte, at en oprensning nu, faktisk vil blive en gentagelse fra tidligere numre af dette blad.

Om vore arrangementer har været til almindelig tilfredshed, er vi selvsagt afskærede fra at kunne give udtryk for, det må vi lade andre om. For vort vedkommende kan et arrangements succes kun afgøres rent umiddelbart gennem tilslutningen, samt gennem den interesse hvormed arrangementet følges af deltagerne, og her synes resultaterne fra det gamle år, at have været ganske gunstige.

Som nævnt, skal denne hilsen fra landsoplysningsudvalget ikke være nogen status over 1957. Vi har i stedet valgt at fortælle lidt om det, vi agter at arrangere i det nye år, og vi håber i forbindelse hermed, at man ikke vil tage os det ilde op, at vi bruger benævnelsen at lukke op for »godteposen«, hvad angår følgende oplysninger:

Først og fremmest vil 1958 også komme til at byde på to kurser på vort smukke feriehus. De nærmere tidsintervaller for kurserne kendes endnu ikke, men vi kan dog oplyse så meget, at medlemskursus vil blive afholdt i maj/juni måned, medens til gengæld tillidsmandskursus i det nye år vil blive henlagt til september måned.

Når der sker denne ændring i rækkefølgen for kursernes afholdelse, skal dette ses i forbindelse med en eventuel vedtagelse af en ny tjenestemandsløvslov. Det er selvsagt ikke muligt for os at sige, om denne lov vil blive så betids færdig, at vi kan nå at tilrettelægge tillidsmandskursus herefter, men skulle det ske, da har vi – ved henlæggelse af tillidsmandskursus til september – en mulighed for at give tillidsmændene en orientering om de ændringer, den nye tjenestemandsløvslov byder på.

Udover kurserne, der jo altid har været succes'er, vil udvalget fortsætte de vellykkede studierejser. Der vil blive en gentagelse af de udbytterige besøg på Nohab, formentlig engang til efteråret, en invitation hertil foreligger allerede for nærværende.

En anden studierejse, også udenfor landets grænser, er under udarbejdelse, nemlig et besøg på Henschels fabrikker i Kassel, Tyskland, hvor vi – såfremt tilladelse opnås fra fabrikkens ledelse – skal se en af Europas største lokomotivfabrikker, hvor bl. a. det dieselhydrauliske lokomotiv DH 440, der for tiden er på prøve herhjemme, bygges. Bliver besøget en realitet, vil det finde sted først i april måned, og det er samtidig meningen, at indlægge et besøg på Folkevoignsfabrikkerne i Wollfsburg, i denne studierejse.

Også indenfor landets grænser er der tænkt på studiebesøg, idet vi indenfor de nærmeste måneder vil arrangere et besøg på Den kgl. Porcelænsfabrik i København. Samtidig med dette arrangement, er det udvalgets agt at tilrettelægge en teateraften på en af de københavnske scener, udenfor Det kgl. Teater.

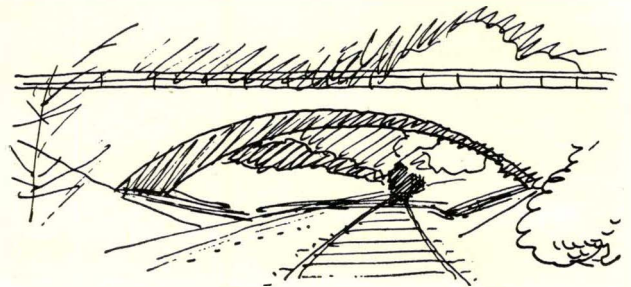
Som det sikkert vil kunne ses af det indtil nu nævnte, er det udvalgets mening at lægge op til et program for 1958, der vil kunne sidestilles med tidligere års. Det er vort håb, at man ude i medlemskredsene vil finde programmet tiltrækkende, således at vi også i det nye år vil kunne glæde os over god tilslutning. Men der er en anden side af oplysningsarbejdet, der også gerne skulle kunne byde på et godt program i det nye år, nemlig det lokale oplysningsarbejde.

Udvalget er bekendt med, at der rundt om i afdelingerne har været såvel studiekredse som foredrag i den forløbne del af indeværende sæson. Vi ved dog også, at de store roetransporter i 2. distrikt har lagt en stærk dæmper på aktiviteten, og vi vil derfor gerne så stærkt som muligt opfordre til, såvel en genoptagelse af de oplysningsarbejder, der har været før jul, som til iværksættelse af så mange nye arrangementer som muligt i den tid, der er tilbage, inden foråret atter banker på døren.

Landsoplysningsudvalget har nu for sit vedkommende åbnet for det nye års godtepose, og vi vil gerne, idet vi ønsker alle et rigtigt glædeligt og lykkebringende nytår, udtale håbet om, at vi alle – i fuld erkendelse af vor gamle organisations traditioner – må kunne mødes i et oplysningsarbejde, der i sig selv vil indebære en udbygning af de kår, vi lever og virker under.

Kan – og vil vi gøre dette, kan vi i fuld fortrøstning byde et hjerteligt

velkommen til det nye år!



RAKETFART OG RUMFART

Af C. E. Andersen

En tidlig, mørk vintermorgen for ca. 25 år siden, den 26. november 1933, eksploderede dampkedlen i Båring mejeri på Fyn. Den forsvandt simpelthen; og den genfandtes først ved middagstid. Den lå i en villahave mellem 70 og 80 m fra sit oprindelige fundament i kedelhuset. For at komme hen til sin nye position, måtte den endda være faret i skrå retning. Når dette var sket, skyldtes det antagelig, at den havde truffet et par hushjørner under sin planløse færd.

Kedlen var mærkeligt nok næsten ubeskadiget. Dog var fyrkanalens overside et lille stykke inden for fyrlågen presset i en bue nedad og var revnet her. Følgelig var dampen fuset gennem revnen og bort gennem fyrkanalen i begge retninger, men mest bagud mod indfyriingsåbningen. Ved således at sætte af havde dampen udøvet en kraft på kedlen, eller, om man vil, kedlen var blevet udsat for en reaktionskraft. Derved havde den løsrevet sig fra det omgivende murværk og var faret bort gennem kedelhusets væg og videre langt bort trods kollisionerne med tre andre mure, før den var kommet rigtig til vejrs.

For en snes år siden, i 1937, skete der i Frankrig en lokomotivkedelekspllosion, hvorved lokomotivet, en af P. L. M.s eksprestogsmaskiner, kom til at foretage en hel række koldbøtter, før det faldt til ro meget langt borte.

I USA løb en gang et af de vældige Mallet-godstogslokomotiverløbsk som følge af en kedelekspllosion.

I og for sig er ordet eksplosion en misvisende betegnelse for det, der

skete i de tre tilfælde. Der var kun opstået kedellækager af ret begrænset omfang, og kedlerne var som følge af reaktionskræfter udsat for voldsomme ensidige bevægende kræfter og havde derfor taget fart som aldrig før. De havde leget raketter, eller måske rigtigere, de var blevet raketter.

Hvis man med fuldt overlæg og på basis af nøje forudberegninger og forarbejder ville lave lignende eksperimenter angående virkningerne af bortfarende damp fra stationære dampkedler eller damplokomotiver, kunne man opnå langt bedre resultater, både større hastigheder og større højder og distancer.

Netop for 25 år siden begyndte tyskerne at gøre forsøg med kæmpestore raketter, der blev fremdrevet af flydende energistoffer, som blev til glødende damp og kuldioxid. Efter nogle års forløb opnåedes der ret fantastiske resultater. I 1944 begyndte tyskerne at sende kæmperaketter hundreder af km bort med stor »nyttelast«, hvis man da kan bruge denne vending om sprængstoffer.

Allerede på et tidligere tidspunkt under krigen begyndte tyskerne at bruge flyvemaskiner, der blev fremdrevet omtrent på samme måde som de omtalte dampkedler eller lokomotiver, nemlig simpelthen ved en stråle af damp, hvis temperatur kun var ca. 500 ° C.

Det ville egentlig være ganske interessant at prøve, hvor hurtigt et P-lokomotiv kunne køre ved reaktionskraft.

Hvis man skal opnå meget store hastigheder på skinnerne, må man

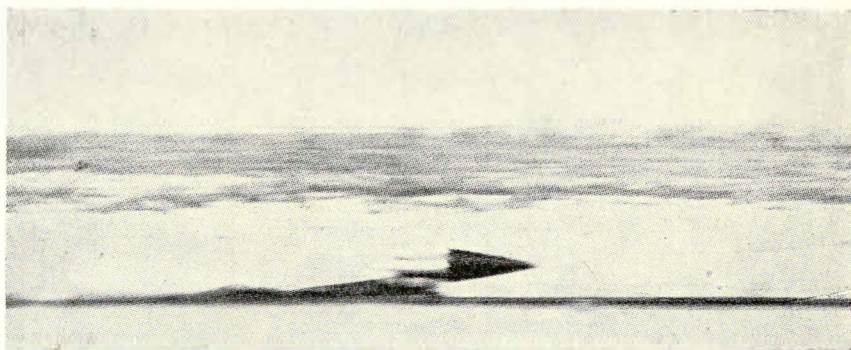
bruge slæder med meder, der glider på skinnerne, og som har undergribere, der virker omkring skinnehovedet, så man undgår afsporing. Desuden må fartøjet som helhed og i særdeleshed selve reaktionsapparatet være konstrueret direkte til formålet; det kan derfor ikke få megen lighed med et damplokomotiv.

Sådanne raketfartøjer forefindes allerede, endda flere steder. De bruges i USA til mange slags undersøgelser angående flyvemaskiners hensigtsmæssige ydre former og de påvirkninger, som overfladerne og styrkekonstruktionerne udsættes for af luften, regndråber, under voldsomme accelerationer og retardationer o. s. v. Også virkningerne på mennesker, der sidder i fartøjerne eller udkastes med katapult og derefter falder ned med faldskærme, studeres ved hjælp af denne art fartøjer.

Et af fotografierne viser en sådan skinneslæde ved fuld fart. Billedet på forsiden viser slæden under accelerationen. Det er i virkeligheden en formation af to raketskinneslæder, hvoraf den ene kun bruges til igangsætningen, hvorefter den anden begynder ved egen kraft. Igangsætningsslæden drives eller rettere sagt accelereres af 5 krudtrakter og forsøgsslæden af 7 raketter af samme type.

Allerede igangsætningsslæden bibringer formationen en pæn hastighed, nemlig godt 1000 km i timen, og det endda på en strækning af kun 300 m. Hurtigslæden accelereres endnu hurtigere, fordi den kun vejer ca. 350 kg, og den når en hastighed af ikke mindre end 2500 km i tiden. Den udsættes nemlig for en påvirkning af

Amerikansk raketslæde i fuld fart, d. v. s. antagelig omkring 2500 km i timen, hvilket er verdensrekord på skinnerne.



ikke mindre end 25 g, d. v. s. 25 gange så hurtigt acceleration som den, jordens tyngdekraft bibringer et frit faldende legeme, hvilket svarer til 250 m pr. sek. pr. sek. Dette varer ganske vist ikke ved i mere end et par sekunder. Men hastigheden stiger dog til ca. 700 m pr. sek. eller ca. 2500 km i timen.

Bremsningen sker ved, at en skråt nedadrettet skovlkonstruktion griber ned i et langt vandtrug mellem skinnerne og kaster vandet udad til siderne, principielt som en sneplov, men med en vandsprøjthastighed, der er ikke mindre end 600 m pr. sek.

Hele baneanlægget er 3 km langt. Banelegemet er ganske lige, og skinnernes placering kan indstilles ved en speciel lejring, så ingen ujævnheder over strækningen som helhed bliver mere end ca. 1 mm.

Nu er jorden som bekendt rund. På 3 km strækning er jordrundings afvigelse fra tangentplanet gennem begyndelsespunktet ikke mindre end 0,7 m. Det er slet ikke ubetydeligt under hensyn til, at et frit faldende legeme kun falder 5 m i løbet af et sekund, det første sekund. Det omtalte tog bruger nok $9\frac{1}{2}$ sekund om hele rejsen; men maksimalhastigheden er jo langt større end gennemsnitshastigheden.

Det er ikke forf. bekendt, om baneanlægget er konstrueret under hensyntagen til virkningerne af jordrundingen og den vældige hastighed. Dog er det vist ikke sandsynligt;

centrifugalkraften er ikke ret stor selv ved maksimalhastigheden; den må være omkring 3 kg.

Ved væsentlig større hastigheder ændres forholdet dog noget, idet centrifugalkraften varierer med hastighedens kvadrat. Dersom hastigheden var 7,9 km pr. sekund, ville centrifugalkraften akkurat opveje tyngdekraften. Fartøjet ville da ikke trykke på skinnerne; og efter at have forladt skinnerne kunne det fortsætte ud i det fri uden at falde ned, men ville vedblive at fare jorden rundt i en cirkelbane.

Nu er et teori, et andet praksis. Luftmodstanden ville for det første forhindre opnåelse af så store hastigheder i praksis, og for det andet ville luftmodstanden under alle omstændigheder virke kolossalt bremsende; for det tredje ville luftmodstanden bibringe ethvert legeme så høje temperaturer, at det simpelthen ville smelte i løbet af ganske kort tid ved den nævnte hastighed.

Disse virkninger indtræder meget effektivt allerede ved meget lavere hastigheder.

Hvis man vil opnå meget store hastigheder, må man derfor uden for atmosfæren.

Nu vil heldet, at jordens atmosfære ikke er ret tyk. Luftens tæthed aftager til det halve for hver 5 km ekstra højde over jordoverfladen. Blot 50 km over havoverfladen er tætheden kun omkring en tusindedel af den fulde atmosfæretæthed,

og i 100 km højde er lufttætheden kun omkring en milliontedel af, hvad den er ved havoverfladen. Dette indebærer faktisk, at man er ude i tomrummet.

Flyvemaskiner må nødvendigvis holde sig til atmosfæren, idet deres opdrift er baseret på, at de har »luft under vingerne«, hvortil kommer, at deres stabilisering og styring kræver luft. Desuden kræver deres fremdrivningsmaskiner luft i næsten alle tilfælde. Enkelte flyvemaskiner fremdrives imidlertid ved raketter, og disse kan da også give opdrift, hvis flyvemaskinen er rettet opad, og den kan stabiliseres og styres ved raketvirkninger eller gyroskoper.

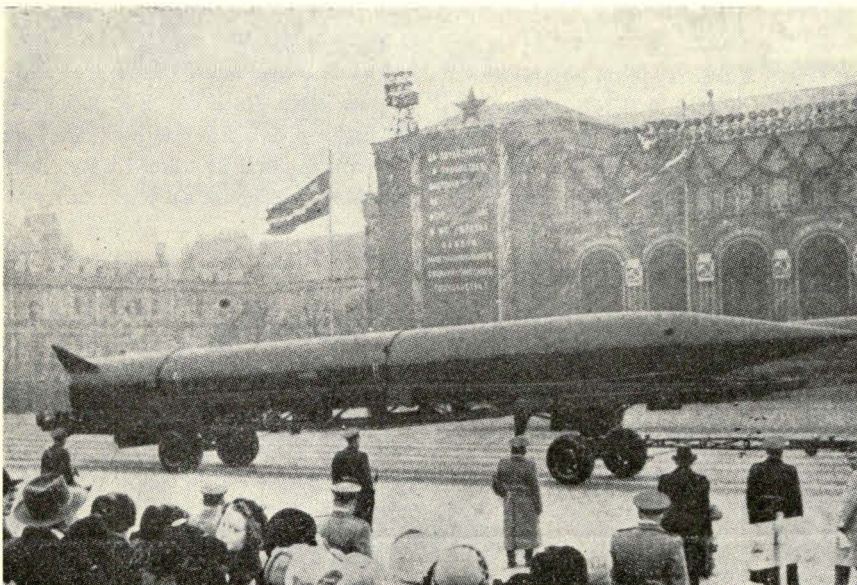
Egentlige raketter (uden bærevinger) kan også klare sig uden for atmosfæren, eftersom de ikke behøver ilttilførsel til fremkaldelse af raketudladningerne og i det hele taget ikke kræver luft, da de sætter af fra deres eget indhold – eller omvendt; (reaktionskraften og aktionskraften er jo lige store).

Tyskerne udviklede under krigen flere typer flyvemaskiner, der blev drevet frem og opad ved hjælp af raketter. Nogle af dem startede horisontalt på jorden, andre startede vertikalt, idet de det første lille stykke vej blev styret af et stillads. Dog kunne ingen af disse flyvemaskiner nå op til særlig store højder, kun omkring 15 km.

Amerikanerne har efter krigen konstrueret flere typer rene raketflyvemaskiner, der har opnået langt større højder. En af dem skal ifølge uofficielle oplysninger være nået op til næsten 40 km højde.

Amerikanerne er nu ved at konstruere en flyvemaskintype, hvorved man ventet at kunne nå 100–150 m bort fra jordoverfladen, altså i realiteten uden for atmosfæren.

Imidlertid nåede allerede tyskeres store raketter i krigstiden uden for atmosfæren. De startede vertikalt for hurtigst muligt at slippe fri af atmosfæren, der vanskeliggjorde opnåelsen af de virkelig store hastig-



Russisk fjernraket af typen M 2. Den vejer formentlig omkring 40 t i startklar tilstand og kan udvikle omkring 100 t kraft.

Amerikanernes »Vanguard«-raket. Den består af tre rakettrin, hvoraf det sidste kan opnå så stor hastighed efter at være drejet om i horisontal bane, at det kan blive til en kunstig måne.

Ved det viste forsøg var det kun det første trin, den nedre, brede del effektivt. Men det var belastet af legemer med samme form og vægt som de senere tilkommende andet og tredje rakettrin.

heder. I en vis højde drejede de om i skråstilling og fortsatte i en vældig bue, normalt til ca. 100 km højde og 300 km afstand, før de faldt ned i den tætte atmosfære, hvor de forøvrigt blev svagt rødglødende på grund af luftpåvirkningerne.

De fleste moderne fjernraketter bevæger sig i og uden for atmosfæren på lignende måde.

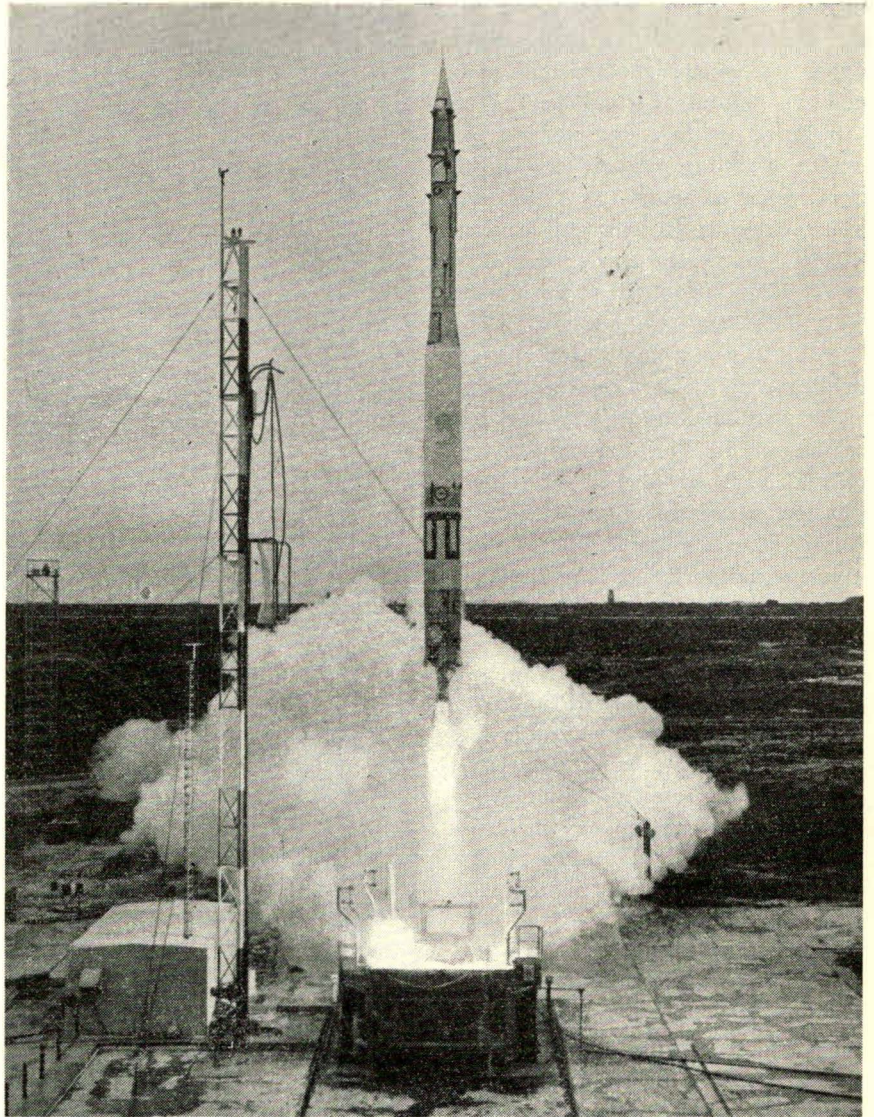
Ruserne, der erobrede Peenemünde-forsøgsanstalten, hvor tyskerne havde udviklet V2-raketterne og tillige arbejdede på mere fremskredne konstruktioner, har igennem det sidste dusin år arbejdet meget intensivt på at videreføre den indledte udvikling. De har bl. a. massefremstillet en forbedret udgave af V2-rakitten og udviklet en endnu større og mere langtrækkende type. En sådan ses på et af billederne. Den vejer antagelig mellem 30 og 50 t, når den er fyldt med energistoffer, men må være tom, som den kører på billedet, da hjulunderstøtningen synes at være yderst spinkel. Fremdrivningskraften skal være omkring 100 t. Jævnfør et lokomotivs trækraft.

Denne rakettype menes at indgå som en komponent i en endnu større type, hvis sidste trin skal kunne nå et hvilket som helst sted på jordens overflade fra et hvilket som helst sted.

Denne sidste har antagelig været brugt som startbasis for de to »Sputnik«-er, der er det sidste lille rakettrin i sammenstillingen, heri medregnet apparater m. m., som i og for sig ikke kommer raketten ved.

Opsendelsen af sådanne satelliter forudsætter som sagt, at hastigheden bliver ca. 8 km pr. sekund i horisontal bane uden for jordatmosfæren.

Amerikanerne har gennem de sidste par år arbejdet på opsendelse af lignende kunstige måner.



Medens russerne både før og efter opsendelsen af deres Sputnik'er har været yderst tilbageholdende med at give oplysninger, har amerikanerne lige fra første færd fortalt vidt og bredt selv detaljer om, hvordan de ville konstruere deres raketter.

Iøvrigt har der været voldsomme interne stridigheder mellem de tre amerikanske militærinstitutioner om at komme til at udføre og opsende disse raketter og tillige rakettyper, der måtte ønskes til selve forsvaret. Det var en strid ikke blot om rettighederne, men om privilegier, ja enerettigheder, endvidere om pengene, den kyndige arbejdskraft, om prestige, indflydelse o. s. v.

Alle tre forsvarsgrene lavede småraketter. Iøvrigt endte det med, at the Army fik ret til at lave raketter, hvis rækkevidde var nogle hundrede

km, idet disse skulle træde i stedet for granater fra langtrækkende kanoner. The Air Force fik eneretten på at lave raketter med så store rækkevidder, at de kunne nå fra kontinent til kontinent, idet sådanne raketter skulle træde i stedet for flyvemaskiner. The Navy, der ikke fik lov til at lave egentlige fjernraketter til militært brug, fik til gengæld eneret til at lave den raketsammenstilling, der skulle bringe de kunstige måner op.

Denne sidste type, der kaldes »Vanguard«, består af tre raketter, idet en stor raket fremfører en mindre og denne igen en ganske lille, som først begynder at bruge sit brændstof efter, at den har fået stor hastighed og befinder sig i betydelig højde, uden for atmosfæren. Hele sammenstillingen vejer ca. 11 t.

Både the Army og the Air Force har raketter i masseproduktion af typer, der vejer ca. 30 t, nemlig henholdsvis »Jupiter« og »Thor«. The Air Force har to endnu større typer under udvikling, »Atlas« og »Titan«, som vejer omkring 100 t, og hvis rækkevidde er af størrelsesordenen 10.000 km; herfra er der dog ikke noget langt spring til, at de kan nå helt til det modsatte punkt af jorden.

The Navy gav kontrakten om udviklingen af »Vanguard«-rakettypen og fremstillingen af en halv snes eksemplarer til Martin-flyvemaskinefabrikken. Ordren lød på 2,8 mill. \$. Næsten på samme tidspunkt kontraherede the Air Force med samme flyvemaskinefabrik om udviklingen og massefremstillingen af »Titan«-rakettypen. Denne ordre lød på 358 mill. \$.

Da the Navy og the Air Force var konkurrenter, og da hver havde sine privilegier, kunne man naturligvis ikke lave en sammenstilling af en »Titan«-raket og en »Vanguard«-raketgruppe eller få direkte samarbejde på anden måde mellem The Navy og Air Force.

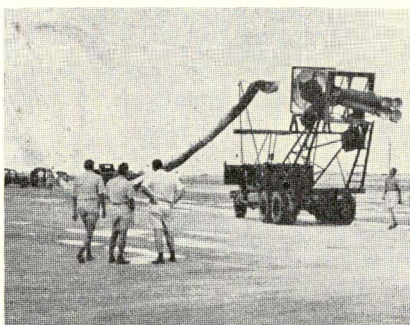
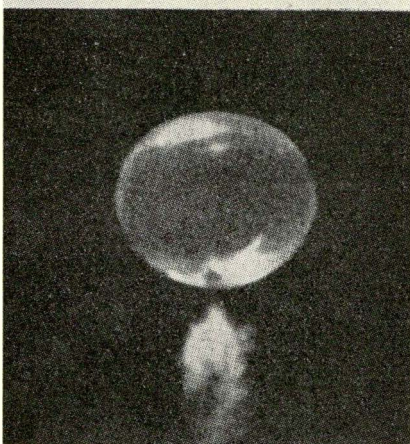
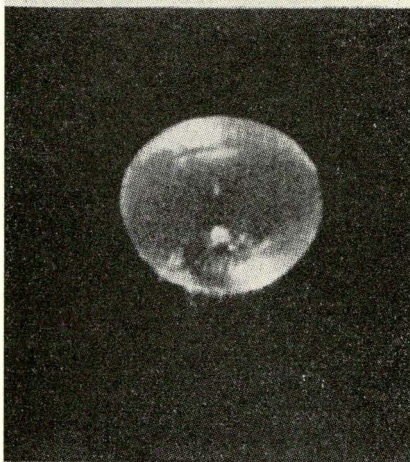
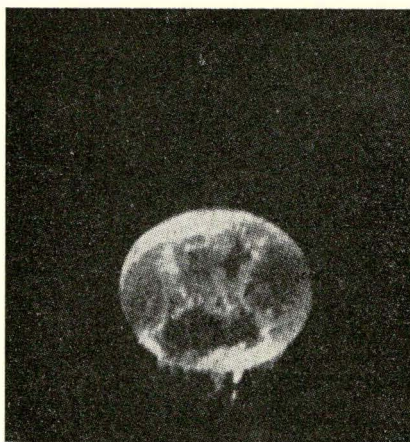
Men hvis man endelig vil gøre det, er grundlaget straks tilvejebragt for, at man kan sende raketter meget langt ud i verdensrummet.

For at nå til månens nærhed behøves der blot en begyndelseshastighed af 11,1 km pr. sekund. Og for at nå helt til de yderste planeter behøves der blot en fart af 20-25 km pr. sekund.

Opnåelsen af sådanne hastigheder er nær ved at være inden for mulighedernes grænser.

Dette betyder at fjernrumfarten, altså ikke blot de små hop uden for atmosfæren, men rejserne langt ud i det store verdensrum, i hvert fald til omegnen af månen, er nær forestående.

Hvis rumfartøjerne skal medbringe mennesker, kræves der betydelig størrelse og derfor meget store førstetrinsraketter. – Da mennesker ikke kan tåle særlig voldsomme accelerationer, og da raketeffektiviteten mindskes ved, at der hengår langt tid i nærheden af jordkloden, hvis tyngdekraft stadig virker uheldigt, vanskeliggøres opgaverne, såfremt der



skal passagerer med. – Desuden er det vanskeligt at få fartøjerne velbeholdne tilbage til jorden igen, særlig fordi turen gennem atmosfæren vil medføre stærk ophedning af yderfladerne.

Men det er jo heller ikke nødvendigt, at der medsendes mennesker i en tid, hvor man har fjernsyn, radar, infrarød-scannere, fine fotografiapparater, og automatfremkaldning, og hvor alt, hvad man kan observere ved hjælp af disse apparater, kan sendes gennem jordatmosfæren til faste modtagerstationer, hvor man kan få næsten alle de ønskede oplysninger serveret direkte på bordet.

Det er vanskeligt at overse, hvad der vil ske i løbet af de kommende år. Men sikkert er det i hvert fald, at raketterne og rumfarten, og specielt raketrumfarten, vil komme til at undergå en rivende udvikling.

Der vil formodentlig blive ofret større pengebeløb på udviklingen og fremstillingen af raketrumfartøjerne end jernbanetogene; og det skal nok give store resultater på længere sigt.

Vi må altså sikkert regne med, at skibene, jernbanetogene, bilerne og flyvemaskinerne snart bliver suppleret med rumfartøjerne som det femte i rækken af fartens vidundere.

Amerikansk raketsammenstilling af typen »Far Side«. – Den består af fire raketter, nemlig $4 \times 1 \times 4 \times 1$, d. v. s. ialt 10 enkeltrakter, som accelererer hinanden successivt. Da hver enkelt raket eller raketgruppes brændetid kun er 2 sekunder, varer hele accelerationen kun 8 sekunder. Herved opnår slutraketten en hastighed af ikke mindre end 8 km pr. sek.

Ved en sådan hastighed vil jordens atmosfære fremkalde en så voldsom ophedning, at raketten ville blive ødelagt som et stjernesud. For at undgå det løftes hele raketsammenstillingen før starten op til 20-30 km højde af en ballon, som af hensyn til den meget tynde luft er meget stor i udspilet tilstand, ca. 60 m i diameter. Raketgruppen farer ugenert direkte igennem ballonen, som herved eksploderer. Raketgruppen, der er ca. 10 m lang, hvortil kommer flammen; ses som en lys plet inde i ballonen på midterbilledet. På øverste billede ses raketflammen som en svag plet, et par hundrede m over ballonen.

Sådanne raketsammenstillingers slutraketter er nået ud til 6000-7000 km afstand fra jordklodens overflade. Blot med ca. 40 pct. større begyndelseshastighed ville de nå så langt bort, at de aldrig mere ville vende tilbage til vor klode.

Gode råd af lægen og sportsmanden Knud Lundberg

Knud Lundberg har igen skrevet en frisk lille bog – en bog, der vil vække diskussion, men også vække til eftertanke. Hvis den kan ruske op i folk og få dem til at aflægge deres dårlige vaner på det sundhedsmæssige område, kan den få umådelig betydning, ikke blot for den enkelte, men for samfundet. Desværre sker det næppe. Vaner – især uvaner – er noget af det mest sejlivede, man har. Så er der altså kun den ting tilbage, at man får dårlig samvittighed med hensyn til sig selv. »En god samvittighed skyldes som bekendt ofte en dårlig hukommelse«. Hvis det passer, er det vel praktisk at have Lundbergs nye bog »Hold dig i form« stående på sin reol; så kan man jo friske sin hukommelse op engang imellem.

Veloplagt, sund og glad.

Som sportsmand anvender Lundberg det særlige sportsudtryk: »at være i topform«. Vi andre forstår derved at være veloplagt, sund og glad. Det betyder naturligvis også, at man har sin fulde arbejdsevne. Da vi tilbringer ca. $\frac{1}{3}$ af vort liv på vor arbejdsplads, er det rimeligt at høre, hvad Lundberg siger om denne del af vor tilværelse, og hvilke råd han kan give os der. Men det betyder ikke, at de mange gode råd, han giver om vor tilværelse udenfor vor arbejdsplads, er at foragte, bl. a. fordi det almindelige velbefindende har sin store andel i, om vi er veloplagte og tilfredse under vort arbejde.

Otte angrebspunkter.

Lundberg sætter sin angrebskile ind under vore uvaner på 8 forskellige områder, der er særlig vigtige. Det er følgende:

Fedme, overdreven tobaksrygning, for lidt motion, for lidt søvn, dårlig fordøjelse, for få vitaminer, dårlige nerver, forkalkning.

Det er svært at sige, hvilket punkt der er det vigtigste, men om dem alle gælder det, at de kan bidrage til at bringe os ud af form, til at gøre os uoplagte, til at nedbryde vor sundhed, vor livsglæde, ja, direkte forkorte vort liv og skaffe os en mængde – ofte alvorlige – sygdomme og skavanker på halsen.

Hvorfor er vi da ikke opmærksomme nok på dem? Især fordi de virker så langsomt og snigende; virkningerne fra det ene område blander sig med virkningerne fra det andet og opsummerer de forskellige ondt, uden at vi mærker det direkte. »Det er de tusind små dryp, der udhuler stenen«. Det er de tusind små uvaner, der nedbryder vor sundhed. Én cigaret gør ingen skade, men tusind gør det, ét overvægtigt pund skader ikke, men 20–30 pund gør det, én times søvn for lidt betyder intet, men en time for lidt hver dag gør det. Lundberg skildrer alt dette i sin bog på sin friske, manende og malende måde. Lad os høre lidt om, hvad Lundberg siger om de forskellige punkter.

Motion og træning.

Vi starter med noget så harmløst som motion. »Der er mange flere mænd (end kvinder), der aldrig får motion. De sidder ned til deres job, og hvad hjemmet angår, er det konen, der gør arbejdet. Måske synes manden, at det er en behagelig tilværelse, men den er nok ikke sund«, siger Lundberg. En halv time motion om dagen, gerne let, bør være en selvfølgelig ting. Hvorfor ikke spadserer en del af vejen til og fra arbejdet? Man skal træne sine muskler op. Det gælder ikke bare sportsmanden, men også postbudet og jord- og betonarbejderen, stenografen, kontoristen og ikke mindst husmoderen. En norsk læge fortæller om en skovhugger, som trænedes sig langsomt op til sit arbejde, og det kunne vare lang tid, før han var oppe på samme antal arbejdstimer som de andre. Så fik han til gengæld mere fra hånden, og han havde aldrig hold over lænden og de andre erhvervs sygdomme, som kammeraterne sloges med.

Sov godt – og længe nok.

»Hvis vi allesammen kunne sove, til vi vågnede af os selv, blev kun få af os overanstrengt. Kunne vækkeuret afskaffes, ville meget være vundet. Det vækker ikke alene for tidligt, men også for pludseligt. Nu skal vi jo desværre være på arbejde til en bestemt tid – de fleste af os. Altså må vi vågne til en bestemt tid. Så vækkeuret er uundværligt i mange hjem. Men tro ikke, det er sundt«, siger Lundberg. Og han indprenter, at det er af største vigtighed, at man får søvn nok, eventuelt som middagssøvn, selv om det først bliver mellem kl. 4 og 5 om eftermiddagen.

Bort med cigaretterne.

Det kan ikke undre nogen, at Lundberg er en svoren fjende af cigaretterne. Han citerer den amerikanske statistik, der omfattede 188.000 personer under et forsøg, som varede 5 år. Resultatet lød således: Efter min mening forkorter cigaretrykning mænds liv med 7–8 år, cigarrygning med $1\frac{1}{2}$ år og piberygning med 2–3 måneder – gennemsnitlig. »Der skal mod til at blive ved med at ryge, men der skal karakter til at holde op. Mod er åbenbart en almindeligere egenskab«, siger Lundberg sarkastisk.

Frem med vitaminerne.

Lundberg omtaler en række nyere forsøg, der efter hans mening godtgør, at vi får for lidt vitaminer. Det gælder især ældre personer, der næppe optager vitaminerne i tilstrækkelig grad. Han foreslår derfor at bruge det samme antal vitaminer, som han selv bruger: 2 adetaminpiller, 6 b-combinpiller daglig samt 1 g ascorbinsyre (i pulverform pr. uge). »Det er ialt 23 øre om dagen til vitaminer. De flestes cigaretbudget er som bekendt betydeligt højere.« Vitaminkapitlet i Lundbergs bog er uhyre lærerigt.

Bort med fedtet – frem med grønsagerne.

Fedme disponerer til sukkersyge, galdeblærebetændelse, forhøjet blodtryk, åreforkalkning, hjertesygdomme, brok, nyresten, galdesten, platfodet-

hed og forstoppelse. De fede har desuden en ekstra chance for at dø efter trafikulykker, velsagtens fordi de har en ringere modstandskraft end andre. Overvægt betyder også forøget dødelighed. 10 pct. overvægt forøger dødeligheden med 22 pct., 20 pct. med 44 pct. Det er de amerikanske livsforsikrings-selskabers statistik. Hvordan man skal gå ned i vægt, kan man erfare af Lundbergs bog: »Spis, drik og vær slank«. Det gælder som bekendt om at erstatte de fede sager med grønsager.

Dårlige nerver, dårlig fordøjelse, forkalkning.

Lundberg fremhæver betydningen af fred og ro og er bl. a. ikke stemt for musik til arbejdet. Man skal gøre én ting ad gangen og nyde én ting ad gangen. Desuden skal man slappe af overalt, hvor det er muligt. Er man fysisk i topform, klarer man lettere en nervebelastning. – Lundberg advarer mod at spise for meget fint brød og mod fødemidler, som er altfor »forædled«, så der ikke bliver noget tilbage for maven at udrette. Resultatet er »træg fordøjelse«. Man kommer ud af form. – Så er der endelig åreforkalkningen. Her er der endnu ikke ret meget at stille op, men en fornuftig kostplan uden for mange fedtstoffer kan dog trække tiden ud og hæmme åreforkalkningen. Muligvis kan også E-vitamin hjælpe lidt. Der udføres et umådeligt forskningsarbejde på dette felt.

– Konklusionen af Lundbergs mange betragtninger er altså, at man skal sørge for at være i form. Så er vi ikke sure, trætte, uomgængelige og kede af vort arbejde, men tværtimod glade, veloplagte, omgængelige, arbejdslystne og afbalancerede. Vi får noget ud af tilværelsen – noget godt. Og det er så let at holde sig i form!

Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved forhandling med Jernbanelægeforeningen om en ny overenskomst har lægerne gjort opmærksom på, at det volder nogen ulempe, når lægen søges uden for den sædvanlige træffetid, og når sygebesøg bestilles på et sådant tidspunkt, at lægen ikke kan aflægge besøget på den daglige tur, men må foretage en særlig tur. Foreningen har krævet, at der – som ved statsanerkendte sygekasser – ydes særlig betaling for sådan lægehjælp.

Sygekassens bestyrelse har måttet indgå på fra 1. januar 1958, foruden som hidtil at betale særligt honorar for lægehjælp, der bestilles og ydes mellem kl. 18–8, lørdage efter kl. 12 og på søn- og helligdage, tillige at betale jernbanelægerne uden for København særligt honorar for konsultationer mellem kl. 8–18 uden for træffetiden samt for sygebesøg, der bestilles efter kl. 9, og som lægen efter de foreliggende oplysninger skønner det nødvendigt at aflægge samme dag.

Opmærksomheden henledes udtrykkeligt på, at sygekassen, når interessenterne kræver sådan lægehjælp ydet, må betale jernbanelægerne særligt honorar, og interessenterne må til sygekassen betale et kontrolgebyr.

Sygekassens bestyrelse skal derfor indtrængende opfordre medlemmerne til ikke uden absolut nødvendighed at søge lægen uden for dennes sædvanlige træffetid og ikke bestille sygebesøg uden for de herfor fastsatte ti-

der, d. v. s. mellem kl. 8–9, således at konsultationer uden for træffetiden så vidt muligt undgås, og at bestilling på sygebesøg om dagen efter kl. 9 samt om natten og på helligdage indskrænkes til det absolut nødvendige.

Dr. S. O. Siemssen er fra 1. januar 1958 ansat i den ved overlæge, dr. med. K. Faaborg Andersens flytning til Nykøbing F. ledigblivende post som speciallæge i øre-, næse- og halssygdomme for sygekassens på Sjælland-Falster boende medlemmer.

Dr. Siemssen afholder konsultation H. C. Andersens Boulevard 4, København, hverdage kl. 13,30–14,30, lørdage dog kl. 12,30–13,30.

Det tilføjes, at overlæge Faaborg-Andersen efter flytningen til Nykøbing F. vedblivende er knyttet til sygekassen som speciallæge i øre-, næse- og halssygdomme, men kun for sygekassens medlemmer boende på Sjælland-Falster uden for København og Københavns amtsrådsreds.

Overlæge, dr. med. B. Lavætz, København, fratræder 1. januar 1958 efter eget ønske som øjenlæge ved sygekassen.

Fra samme dato er dr. med. P. M. Møller, der afholder konsultation V. Voldgade 7–9, kl. 13–14, (tirsdag dog kl. 15½–16½ og lørdag kl. 12–13) ansat som speciallæge i øjensygdomme for sygekassens på Sjælland-Falster boende medlemmer.

Ved en faneindvielse!

Tilegnet fanekunstnerinden Mette Andersen i Silkeborg, som skabte skønne faner til de danske lokomotivmandsforeninger i hele landet.

Fra tider af rigets ælde
var fanen vort folks symbol,
på vikingetogters vælde
og høstgildets gyldensol.

Og frem gennem forne dage
og gryende nutids år
den kaldte vor sjæl tilbage
til roden bag kamp og kår.

Det maner til samling, flaget,
til fredslykke mer' end krig.
Vor hverdag vil vinde slaget
i skær af dets skønne flig.

De ældgaml laug bli'r signet,
de ny bli'r i skønhed døbt.
Ved flammen bli'r flaget lignet,
dets ild har vor stamme støbt.

Og bliver en fane viet
og udfoldes første gang,
da ånder vor sjæl beriget
i slægternes store sang.

Thi fanen forny'r og binder
vort hjerte til mål og arv.
I pagt med årtusind-minder
står mænd, som har mod og marv.

Således er fanen blevet
vor livspagt med sagaglans –.
Derfor blev mit flagdigt skrevet:
HEJS FANEN TIL LANDS! TIL VANDS!



Dansk Lokomotiv Tidende indbundet

Er der blandt medlemmerne nogle, der ønsker årgang 1957 af Dansk Lokomotiv Tidende indbundet, kan bestilling afgives til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup, senest den 15. januar d. å.

Samtidig med eventuel bestilling fremsendes årgangen, idet redaktionen ikke ser sig i stand til at levere denne. Prisen for indbinding inclusive forsendelse bliver 13,00 kr.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

C. C. Larsen (Brylle), lokomotivfører.
Fredericia.



Dødsfald.

Pens. lokomotivfører A. P. B. Sørensen, København, er afgået ved døden.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem

- Pensioneret lokomotivfører J. F. Nielsen, Jernbane Allé 22, 1., Vanløse.
- Pensioneret lokomotivfører A. A. Olsen, Nyvej 18 st., Korsør.
- Pensioneret elektrofører L. J. C. F. Schophuus, Dannevirkegade 9, 1., th., København V.
- Pensioneret lokomotivfører H. N. Carlsen, Vestergade 12, Langå.
- Pens. lokomotivfører K. P. Søndergaard, Energivej 14, Randers.
- Pens. elektrofører O. F. Riberhegn, Vesterbrogade 131, 2. th., København V.

Redaktionen

af Håndbogen Danske Statsbaners Tjenestemænd gør på givne foranledning opmærksom på, at bestillinger endnu modtages. Men det må ske snarest og senest den 10. januar 1958.

Hotellophold

Er De på kursus i Århus så bo billigt på Eriksens hotel, Banegårdsgade 6. Tlf. 2 62 96



En Sputnik

er det ikke, der står klar til opsendelse på dette billede. Derimod har fotografen i sit kamera fanget sandsiloanlægget i Korsør, som forsyner MY-lokomotiverne med sand. Vandstanderen til venstre i billedet til vandforsyning af damplokomotiver synes ligefrem at stå og skutte sig i skyggen af sandsiloanlægget, der repræsenterer den nye udvikling.

Foreningen af pensionister ved DSB

Foreningen af Pensionister ved De danske Statsbaner henstiller til alle nuværende og kommende pensionister, der ved afsked var medlem af Dansk Jernbane Forbund, Jernbaneforeningen, Dansk Lokomotivmands Forening eller Fællesorganisationen D. S. B., at søge optagelse i pensionistforeningen, hvis første formål er ved tilknytning og samarbejde med CO I og II at vægtag medlemmernes interesser ved at arbejde for de bedst mulige pensionistvilkår.

Foreningens bestyrelse består af følgende medlemmer:

Formand: Pens. baneformand H. V. Johansen, Overskousvej 2, 3. sal, Kbh. Valby. Tlf. Va. 10.765.

Næstformand: Overtrafikkontrollør Anna Westergaard, Egehøjvej 7, Charlottenlund. Tlf. Or. 2156.

Sekretær: Stationsmester J. J. Møllepoul, Skandagade 24, 1. sal, Kbh. SV. Tlf. Eva 9317.

Kasserer: Stationsforstander L. Berthing, Taarbækvej 3, Århus. Tlf. 42808.

Stationsmester J. N. M. Jensen, Nordborggade 6, 1. sal, Århus. Tlf. 40857.

Togfører H. M. Lund, Sølystvej 12, Nyborg.

Togfører C. M. Kirkegaard, Strandparken 9, Århus. Tlf. 28961.

Lokomotivfører A. Th. Christiansen, Prangervej 36, Fredericia.

Togfører K. E. Jensen, Juelsmindevej 3, Kbh. Vanløse. Tlf. 70 20 91.

Fru Anna Josephsen, Mozarts Plads 2, Kbh. SV. Tlf. Va. 8189 v.

P. f. v.

H. V. Johansen.

Hobbyfolk – Kunstinteresserede!

Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund vil gerne i forbindelse med alle, der driver een eller anden form for hobbies, såvel enkeltpersoner som foreninger. Har man interesse i forbindelse og samklang med kolleger, der har samme interesse eller hobby som een selv, er formidleren Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund. Forsøges det at starte een eller anden forening, vil forbundet meget gerne være behjælpelig, derfor skal det landet over anbefales, at man går igang med denne opgave, evt. i forbindelse eller tilslutning til den stedlige fællesafdeling.

I Københavns Fællesafdeling og i nøje samarbejde med D. J. I. F. er det i øjeblikket tanken at starte en kunstforening, og i den anledning indbyder man alle interesserede til at give møde i bygning B, Kbh. Gb., mandag den 13. januar 1958 kl. 19,30, hvor man vil lade en fagmand behandle emnet. Iøvrigt gives alle oplysninger desangående ved henvendelse til D. J. I. F., Kbh. Gb., eller Knud Larsen, Vx, Kbh. Gb., og selv om interesserede ikke nævnte dag kan give møde, er man glad for skriftligt at høre om interesse for sagen.

I øjeblikket er til forbundets hobbyafdeling knyttet følgende kategorier: Esperanto, Musik, Foto, Turist- og rejselev, Skak, Bridge og Filateli.

Frimærkeklubben DSB

De mørke afteners tid er inde og nu tages der igen fat på hobbyarbejdet.

Vi kigger ind i frimærkeklubben D. S. B. Der er auktion i gang. Der bliver budt livligt, og der synes at være frimærker til salg fra næsten alle lande, mest dog skandinaviske.

I klubben er der folk fra så godt som alle kategorier i D. S. B. – Store stærke mænd bytter frimærker med de mere spinkle kontorfolk, alle synes lige interesseret i foretagendet. Der er foredrag, diskussioner, konkurrencer, fremlæg af samlinger, alt af filatelistisk interesse.

»Er det nu ikke en dyr hobby?»

»Tværtimod. For det første er man jo selv herre over, hvor langt og hvor stort et område man vil dyrke og hvilke emner man vil tage op. Det er også blevet moderne at samle på »motiver«, såsom sport, industri, historie, dyr, blomster og mange andre emner, som flere og flere lande udsteder, netop for samlerformål. Dernæst er der her i klubben rig mulighed til at erhverve gode mærker til en billig penge gennem vore cirkulationshefter, og ved møderne

har vi næsten altid auktioner, hvor der ofte er noget at hente hjem. Når man lægger sin samling fornuftigt an, er det ikke dyrere end nogen anden hobby, samtidig er den belærende, interessant og værdifuld. Klubben her får stadig flere og flere lokale medlemmer, det tyder på øget interesse, men vi vil også meget gerne have endnu flere medlemmer fra provinsen. Vi startede vor provins-afdeling sidste år efter anmodning fra flere sider, men vi må have mange flere medlemmer fra de større byer, der er nok at tage fat på. Vi byder på mange fordele til samlere i provinsen, og kontingentet er så lille, at det næsten ikke kan nævnes.»

Alle er velkomne til at skrive efter betingelserne. Skriv til formanden, John E. Larsen, Nye-landsvej 30, København F., eller kom op på uniformsmagasinet, 1. distrikt, hvor alle oplysninger og gode råd gives til enhver, der har lyst til at deltage[†] i denne interessante hobby.

manne.

Ærede medansatte!

Efter at mine to første bøger »Under Vingehjulet« og »Skandinavien-Ekspressen« er udsolgte, drister jeg mig til atter at forsøge.

Denne gang drejer det sig om en historisk roman med titlen »Jernbanen« og en kriminalroman med titlen »Bøllemosens Hemmelighed«.

En kriminalreporter ved et af de store dagblade her har læst kriminalromanen. Han skriver bl. a. følgende: »Bogen er skrevet med en vis håndværksmæssig rutine, og den vil utvivlsomt kunne få en læsekreds. Der er hverken spekulation i sex, råhed, sadisme eller vold – alligevel vedligeholdes spændingen og interessen for, hvordan det vil ende.«

Den historiske roman har været tilsendt et forlag, der retunerede den med følgende bemærkninger: »Grunden til, at vi tilbagesender Deres manuskript, er, at vor produktion er overbelastet langt ud i fremtiden. Til Deres orientering skal vi citere konsulentens udtalelser: Handlingen er fornøjelig og meget livfuldt fortalt. I det hele er det en frisk bog, som jeg kan anbefale.«

Det er mit håb at kunne få begge bøger ud omkring 1. marts 1958, men for at kunne gå i gang med trykningen, må jeg have nogle hundrede forudbestillinger. Bøgerne bliver på ca. 160–170 sider. De vil som de andre bøger blive trykt på godt papir, og prisen vil blive sat så lavt, som det er muligt – antagelig ca. 6 kroner, men i alt fald garanteret ikke over 7 kr. pr. stk. De, der bestiller begge bøger, vil få en mindre rabat.

Christian Hougaard,
Vigerslev Alle 176 c
Tlf. 30 0463, Valby.

BESTILLINGSSEDDEL

Undertegnede bestiller hermed:

»Jernbanen«, historisk roman

»Bøllemosens Hemmelighed«, kriminalroman fra København

(det ikke ønskede overstreges).

Navn: Stilling:

Adresse:

(bestilling kan indsendes i almindeligt brev).

Weinrich Nielsens
Bageri og Conditori
anbefales



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

Besøg „Kurhotellet“
Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager
C. Østergaard Jensen
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

A/s **C. F. Schalburg**
VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

**Nyborg Kulimport
og Nyborg Cichorietørreri A/s**
Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

Nyborg
JERN Telefon 76

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189

Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe **FÆRGEGAARDEN**

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

Støt vore
ANNONCØRER

JOHS. WICHMANN'S
Træskoforretning
anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

Forlang!

Carlsminde
øl og vand

HJ. MARTENS EFT.
v/ Peter Christensen

Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

WERNER HANSEN
Urmager og Guldsmed
Briller med Dobbeltglas
anbefales til Tjenestebrug.
Deres Sygekasse giver Tilskud.

Forlang
KAFFE

fra P. M. BRUUN'S Kafferisteri
(Ved A. M. Petersen)

Nyborg Ligkistemagasin
K. Jacobsen Snekermester
Besøger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. Grdl. 1897
v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet
Østfyns største Grammofon-
Pladelager
Nørregade 13 . Telf. 1060

HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik
NYBORG - TELF. 920

C. Knackstredt
Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus
Ingen Buttkløje
derfor billigste Priser

Richard Lehn's Eftf.
NYBORG

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«
Tlf. NYBORG 1313 altid bedst H. Nicolaisen

N. Urban Sørensen

Nyborg
Telf. 111 2 L.
Alltid 1ste Kl. Varer

Det er altid
TOP-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 2 53 22

Knud

BRØGGER Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 4768

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Rvesgade 27, Aarhus

Telefon

Aarhus 3720

Leverandør
til DSB

RADIO-THYGESEN

Rådhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 21011

Førende Specialforretning i

RADIO - GRAMMOFONPLADER - FJERNSYN

Sig det med Blomster

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

*
Paa faa Timer
overalt i Verden

Nicolaus
DANMARKS
FØRNEMSTE
VAND

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB
R A N D E R S

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*



Driftsudvalget



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK