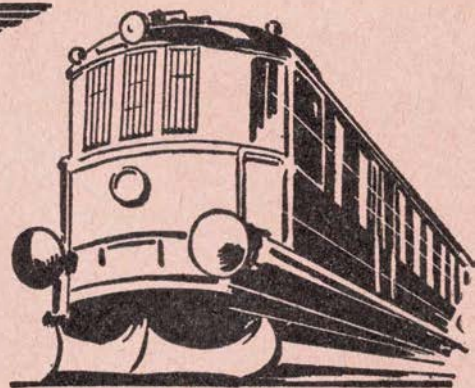
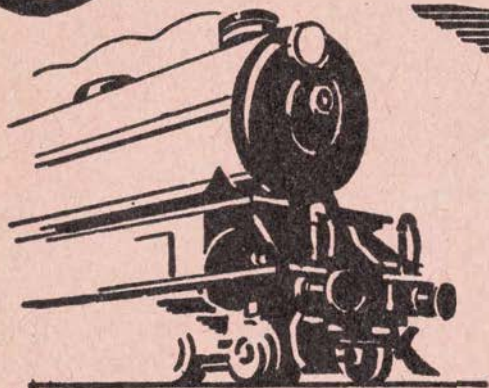


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

9. årgang nr. 7

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

Juli 1952

INDHOLD:

De mange sammenstød på overskæringerne	Side 145
Månedens emner	« 146
Danske jernbanestationer, nr. 53 .	« 147
De nye signalsystemer	« 148
Det er ikke alle, der ved	« 149
Rundspørgen	« 151
Jernbane-esperantisternes kongres	« 152
Mens vi venter på tog	« 155
Månedens interview	« 156
Amerikansk sporlægningsmaskine	« 157
Kværulanten spørger	« 157
Automobilfærgen »Broen«	« 159
Privatbane nyt ..	« 165
Måneds magasinet	« 167
Danske privatbaners hjælpekasse	« 169
Ud og ind	« 171
»Hunden på«	« 172



Jeg er forsikret!

jeg får 20.000 kr.

ved fuld invaliditet, som følge af
ulykkestilfælde eller børnelammelse —
og FAR betaler kun 5 kr. halvårlig i

Husmændenes Ulykkesforsikring G/s

— Klip her —

Undertegnede ønsker nærmere oplysning om børneulykkes- og børnelammelsesforsikring.

Navn

Stilling

Adresse

pr

Kan nedlægges ufranket i postbrevkasserne

70

**HUSMÆNDENES
ULYKKEFORSIKRING G/S**
Nørre Voldgade 16
København K

Reserveret postvæsenet

Herning

Lund & Eriksen Elektro-Installation

Udfører Arbejder for DSB.
Herning . Bredgade 49 . Tlf. 70

Cementvarefabrikken VESTJYLLAND

Aksel Pedersen
Spec. Taarnsiloe
Herning . Sandgraven
Tlf. 1875

Alfred Frederiksen

eksam. Ejendomsmægler
Herning . Dalgasalle 22 . Telf. 1212
Bedste Service.

Alt i Paalæg . Sild . Ost . Salater
Prøv vort lækre Smørrebrød
Bringes overalt i Byen.

DET KOLDE BORD

Herning . Fønnesbechsgade 32
Tlf. 918

C. Engelbrecht & Son

Aut. Gas- og Vandmester
Blikkenslager
Udfører Arbejder for DSB
Herning . Bredgade 14 . Tlf. 47

A. og W. Christensen

Specialværksted for polstrede
Møbler
Udfører Arbejder for DSB
Herning . Østergade 35 . Tlf. 1744

Herning elektro- mekaniske Værksted

v/ Lorentsen & Jensen
Herning . Østergade 27
Tlf. 1520 - 1820

Schack Nielsen

Farver og Lakker
Stort Udvalg i Tapeter
Herning . Østergade 20 . Tlf. 576

Herning Jern- og Staalforretning %

Herning Tlf. 1700

MØBELGAARDEN

v/ S. G. Bendtsen
Søndergade 9
Herning . Tlf. 891



Film fremkaldes fra Dag
til Dag

Special-Foto

HERNING
Skolegade 2
Tlf. 1828

Herning

Mask-op

Strømper - Opmaskning
Herning . Hakket v. Hotel Eyde
Tlf. 1133

Herning Vulkaniseringsanstalt



A. P. Bach
Nye Slidbaner og Rep.
Udf. Arbejder for DSB
Herning . Østergade 8
Telf. 924

Henry Bech

Autoværksted
Aut. Forhandler af Dodge, Hudson,
Land Rover, Henschel Diesel
Perkins samt den tyske Folkevogn
Herning . Bethaniagade 34 . Tlf. 821

Ubbe's Damesalon

Skolegade 49
Herning . Tlf. 1843

Ejnar Lange

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

★

Hammerum

H. Olesen

Brøndborer & Entreprenør
Artesiske Boringer -
Vandværks-Anlæg
Hammerum - Vestergade 18 - Tlf. 76

M. Grummesgaard

Blikkenslager
Vand - Sanitet - Centralvarme
Flaskegasanlæg
Hammerum . Frølundsvvej 16 . Tlf. 169

Aage V. Nielsen

Smedemester
Udfører Arbejder for DSB
Hammerum . Østergade 9 . Tlf. 172



S. S. ØSTERGAARD

Eksport . Slagteriprodukter
Import
Renseri . Sorteranstalt
SKELHØJE - TELEFON 19

Viborg

M. Christiansen

Aut. Skorstensfejermester
Udfører Arbejder for DSB
Viborg . Skottenborg 12 . Tlf. 703

Aage Havn

Tømrermester
Udfører Arbejder for DSB
Viborg - Middagshøjvej
Tlf. 1913

Arne Mortensen

Herre- Dame- og Uniformskrædderi
Lev. til DSB Rutebiltjeneste
Viborg - St. Sct. Mikkelsgade 8
Tlf. 1781

Jørgensen & Thanild

Murermestre - Entreprenører
Udfører Arbejder for DSB
Viborg: Søndermarksvej 2 . Tlf. 1920
Viborg: Aalbækvej 17 . Tlf. 2272

V. Jørgensen

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

Martin Fischers

Trælasthan del %
Grundlagt 1860
Leverandør til DSB
Viborg . Sct. Hansgade 9 . Tlf. 48-848

Knud Knudsen

Aut. Elektroinstallatør
Udfører Arbejder for DSB
Ikast . Nørregade 37 . Tlf. 126

Ikast Vulkaniseringsanstalt

v. Einer Madsen
Udfører Arbejder for DSB
Ikast . Østergade 26 . Tlf. 140

Laurits Nielsen

aut. Elektroinstallatør
Udfører Arbejder for DSB
Kibæk - Tlf. 73

Sigfred Jørgensen

Herre- og Uniformskrædderi
Lev. til DSB Rutebiltjeneste
Bjerringbro . Nørregade 11 . Tlf. 250

Bjerringbro Vulkaniseringsanstalt

Poul Sørensen
Udfører Arbejder for DSB
Bjerringbro . Reberbanen . Tlf. 62

De mange sammenstød på overskæringerne

Bilisternes utrolige ligegyldighed...

En privatbanemand skriver: *Hvad kan der gøres for at hindre de næsten daglige sammenstød mellem biler og tog. Det er efterhånden blevet sådan, at banerne på denne måde omtrent hver dag har personale siddende i auditorforhør, og hvordan skal motor- og lokoførere stadig kunne holde til de mange chock, de daglig udsættes for ved at bilisterne lader hånt om alle sikkerhedsforanstaltninger, der er opstillede ved overskæringerne?*

Det er en uhyggelig kendsgerning, der her er samlet i en nøddeskal. Det mest sikre er selvfølgelig at føre alle overskæringer ud af niveau, men det er en både bekostelig og langvarig foranstaltning for alle landets 2000 jernbaneoverskæringer kan forsvinde på den måde. Siden 1932 har der både herhjemme og i udlandet været foretaget undersøgelser og bliver stadig foretaget nye eksperimenter for at finde den bedste løsning på spørgsmålet.

Sker der uheld på ubevogtede overskæringer, råbes der straks på bomme ved overskæringerne, men bomme er, som det så ofte har vist sig, ikke den helt store sikkerhed. Dels kan ledbevogtningen svigte, det være sig om bommene passes af mennesker, eller de er automatisk virkende, og læser man Jernbane-Bladets månedsmagasin igennem, er der ikke en måned, hvor der ikke er et eller flere steder, der er sket påkørsler af bomme.

Jernbanen må betragtes som hovedvej.

I langt de fleste uheld ved overskæringerne er det trafikanterne, der ved svigtende påpasselighed er skyld i ulykkerne. Helt galt er det blevet, efter at de mange skinnebusser med deres større hastighed befarer banerne. Ingen trafikant vil finde på at køre ind på eller over en hovedvej uden at tage hensyn til den øvrige færdsel. Hvorfor da ikke betragte jernbanen som en hovedvej og udvise samme forsigtighed.

Fra anden side har vi modtaget et indlæg angående

Uheld ved overkørsler.

Mennesker leger letsindigt med livet, og næppe nogen steder giver denne legen med livet sig tydeligere udslag end ved baneoverskæringerne, særlig de ubevogtede. Man ser det hver gang der sker ulyk-

ker disse steder, og det sker altfor tit, eller rettere sagt, der behøver ikke at ske ulykker ved overskæringerne. Det viser sig nemlig tydeligt hver eneste gang, at de vejfarende ikke har gjort sig den ulejlighed at se sig for. Hvis de så sig for, skete der ingen af den slags ulykker, det er jo ikke tilnærmelsesvis så farligt at passere en baneoverskæring, som det er at krydse en befærdet gade, men skal man over gaden, ser man sig for, det skal man, ellers bliver man snart belært derom. Men overskæringerne kan man passere utallige gange uden at træffe på et tog, og så siger man til sig selv: Der plejer jo aldrig at være noget tog, så er der det sikkert heller ikke denne gang, det skulle da være et mærkeligt træf. Og så kører man. Som regel går det jo godt, men ligesom man kan være heldig at vinde den store gevinst i lotteriet, kan man også være uheldig og træffe et tog. Sandsynligheden er vel omtrent lige stor eller lige lille, men begge tilfælde indtræffer.

Hver gang en ulykke sker, bliver det i aviserne pointeret, at jernbanerne er alt for farlige indretninger at have, og der må gøres noget. Man lægger hovederne i blød for at finde på en effektiv metode til sikring af de vejfarende, noget må jo gøres, selv om det skal koste millioner. Men det eneste virkelig effektive og sikre: At man skal se sig for, er der aldrig en avis, som gør sig til talsmand for.

Aktieselskabet

Aarhus Privatbank

☒

Aarhus
Hovedkontor

København
Nygade 1

Månedens emner...

Vildskud på signalsystemet

Da artiklen under ovenstående overskrift bygger på et par misforståelser, vil jeg gerne have lov til at berigtige disse.

Jeg kan fuldtud tiltræde artiklens hovedtendens, at et signalsystem bør være simpelt, enkelt og letfatteligt, og at man ikke bør forlange, at eet og samme signal skal tolkes forskelligt på forskellige stationer.

Med hensyn til Hvidovre Fjern station gør der sig det særlige forhold gældende, at man af hensyn til anlægsarbejdet har været nødt til at tage de nye spor og signaler i brug i flere etaper, hvilket automatisk medførte, at de tilhørende cirkulærer ligeledes måtte udsendes i flere omgange.

Iøvrigt er det ingenlunde nogen ny foreteelse, at der under visse omstændigheder uden videre må vises »kor« mod et planmæssigt gennemkørende tog, idet en sådan ordning i årevis har været praktiseret i Vigerslev- og Flintholmstræderne samt ved Belvedere og Kongsvang.

Jeg kan endvidere oplyse, at man i øjeblikket er ved at lægge sidste hånd på en gennemgribende revision af SIR, som til sin tid vil blive udførligt kommenteret i »Vingehjulet« og på anden måde. Ved revisionen imødegås bl. a. følgende punkter i artiklen:

1. De på Hvidovre Fjern og Vigerslev opstillede indkørselssignaler med forgrengsangivelse og stationsbloksignaler for udkørsel optages i SIR.
2. På de fleste stationer med udkørselssignal vil det blive tilladt uden videre at vise »kor« mod et planmæssigt gennemkørende tog, såfremt betingelserne for indkørsel er til stede, men betingelserne for udkørsel endnu ikke er opfyldt. Hvis den manglende signalgivning for udkørsel kan foretages, inden

toget er standset, må kørslen fortsættes uden afgangssignal. Denne signalgivning vil blive benævnt »gradvis gennemkørsel«.

3. En lokofører, der modtager en uventet køretilladelse fra et hovedsignal (»kor« i stedet for »kor igennem«, »kor« til et andet spor end ventet, »kor igennem« i stedet for »kor«), må fremtidig *altid* passere signalet, medmindre togvejen er indstillet til en anden banelinie end den, toget skal benytte. Stationer uden udkørselssignal og enkelte stationer med udkørselssignala får ikke tilladelse til uden videre at vise »kor« mod et planmæssigt gennemkørende tog; skulle de alligevel ske, må lokoføreren imidlertid efterkomme signalet. Lokoføreren får altså i praksis lov til at »køre på signalerne«, hvilket er mere logisk end den ordning, der gælder idag.

J. Steffensen,
signalingeniør, Sgdt.

Vi henviser samtidig til artiklen Signalsystemer omstående i dette nummer af bladet.

*

Hvem fik pengene?

Som bekendt fik tjenestemændene fra 1. juni et løntillæg, regnet fra 1. april. Tillæggene blev fordelt temmelig uregelmæssigt, men stort set dog efter det princip, at de højstlønnede fik mest og de lavestlønnede mindst. Det hed sig, at formålet med tillægget var, foruden i nogen grad at råde bod på tjenestemændenes urimeligt små indtægter i forhold til andre borgeres økonomiske omstændigheder, også at forøge forskellen mellem lønningerne for de forskellige tjenestemandsgupper. Man skønnede, at der i tidens løb var blevet for lille forskel på Kong Salamon og Jorgen Hattemager, og selv

om vi bor i et såre demokratisk samfund, må der dog være en grænse for ligheden eller ligheden.

Altså, tjenestemændene fik pengene, det vil sige i første omgang. Men denne omgang blev så lille og kort, at vi lige så godt kunne have sprunget den over, særlig for de mindste og mellemste lønningers vedkommende.

Samtidig med at løntillægget bevilligedes, gennemførtes nemlig ændringer af forskellige pris- og andre ordninger, således at priserne, særlig på fødevarer, steg så meget, at det for gennemsnitsfamilier på de lavere lønninger slugte hele tillægget og mere til. Skattedeslerne for det kommende år udsendtes i de samme dage og viste, særligt for de højere lønninger, en stigning, som nærmede sig størrelsen af løntillægget.

Alt i alt kan man ganske sikkert gå ud fra, at tjenestemændene som helhed ikke blev det ringeste bedre stillede ved denne foranstaltning, og man spørger uvilkårligt: Hvor bliver pengene af, og hvem tager i sidste omgang stikkene hjem?

Staten og kommunerne, der skal ud med pengene, tjener næppe på sagen, selv om mange af pengene går ind igen som skatter. Det offentlige udgifter forøges jo samtidig foruden til lønninger også til forskellige andre formål så som socialudgifter, der vokser ved stigende leveomkostninger. Derimod ser det for almindelige mennesker ud til, at langt den overvejende del af løntillægget til sidst vil havne hos fødevarerproducenterne, altså landbruget, og man kan således resumere: Det af landets erhvervsgrene, der tjente tykkest på krigen og tiden derefter, har fået eller får hovedparten af de mange millioner, som blev bevilliget til de borgere, der økonomisk set blev dårligst stillet og led mest under krigen og årene, der fulgte. Det gamle bibelord: »— men de, som har meget, skal gives, så de får i overflod«, har stadig gyldighed.

d.

*

Ekstra kontrol.

I anledning af at der i den senere tid ofte er blevet foretaget ekstra billetefter-

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



DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN


LYSBERG & HANSEN $\frac{1}{2}$
Kgl. Hofleverandør og kgl. svensk Hofleverandør

$\frac{1}{2}$ **Lysberg, Hansen & Therp**
BREDGADE 3 TELF. C. 4787

syn i lyntogene af tjenestemænd udsendt fra sektioner eller distrikter, udtaler generaldirektoren for D.S.B. til Berlingske Tidende:

»Jeg synes, at kontrollen er rimelig, og at hverken rejsende eller vore folk kan have nogen indvending imod at en kontrollør — ved stikprover — forvisser sig om, at den enkeltes billet er i orden. Tilsvarende har man jo i S-tog og i sporvogne. Det er mig ikke muligt at se, at der skulle være noget ondt i, at vi fører en vis kontrol ikke bare på korte og billige, men også på længere og dyrere rejser. Iøvrigt er revisionen ikke begrænset til lyntogene, den omfatter også Europa-togene, samt de almindelige hurtigtog. Men for resten er det hele endnu et forsøg, og først om nogle uger vil der blive taget stilling til nødvendigheden og nytten af en vedvarende billet kontrol andre steder end i Københavns omegns-tog.«

Der både kan og skal siges en del mere om den sag. For det første må det bemærkes, at man ikke uden videre kan sammenligne forholdene i S-tog, hvor der i selve togene ikke normalt finder nogen billetkontrol sted, med de andre tog, hvor der jo netop er kontrol ved at togbetjentene efterser alle rejsendes billetter, og når der etableres ekstra kontrol, må det være fordi man tvivler om om togbetjentenes evne eller villie til at konstatere om billetterne er rigtige. Det kan næppe være for at undersøge, om arbejdet bliver udført, for i så fald ville man sætte ekstra-kontrollen ind i de tog og på de tider, hvor de rejsende er pakkede som sild i en tønde, og togbetjeningen er så lille, at en grundig billettering er umulig, men det er ikke sådanne steder, man sætter ind.

For det andet er ekstra-kontrollen, som den foregår, selvfølgelig ganske værdiløs. Det siger da sig selv, at når togbetjenten véd, der umiddelbart bag efter ham går en mand og undersøger, om han gør sit arbejde ordentligt, vil han udføre billetteringen upåklageligt, selv om han ikke gjorde dette alligevel, og for dem begge, togbetjenten og kontrolløren, er det en forbandet flov situation, da de ikke kan undgå selv at se det latterlige i, at to voksne mænd går bag efter hinanden og forlanger at se de samme billetter.

Og for det tredje må det bemærkes, at menigmand og rejsende, der havde fået det indtryk, at forestillingen var sat i scene, fordi man i administrationskontorerne manglede beskæftigelse, fortolker generaldirektorens udtalelser således, at man vil forsøge at skabe grundlag for oprettelse af en eller flere unødvendige stillinger mere.

Menigmand.

DANSKE JERNBANESTATIONER

53



Hemmelighedskræmmeri.

Jeg har et tjenesteur. Det er der så mange, som har, så det er der ikke noget mærkeligt i. Der er heller ikke noget mærkeligt ved selve uret, det har gået næsten godt i lang tid, men for et årstid siden blev det tosset og begyndte at lave knuder, og til trods for at det flere gange har været »indsendt«, går det elendigt. Med andre ord et meget normalt ur.

Men da det nu flere gange er kommet tilbage fra en »indsending« med de samme unoder, som det blev indsendt for, fik jeg den forrykte idé, at jeg personlig ville prøve at tale med urmageren om sagen. Det var måske nok lidt naivt, men jeg fandt det i min uforstand ganske simpelt og ligetil. Jeg fik i den anledning opspurgt, at ved indsending gik uret til inventarkontoret, og henvendte mig altså der, forklarede sagen og bad om at få opgivet, hvilken urmager der forestod reparationerne.

Og nu kommer det mærkelige. På inventarkontoret svarede man først, at urene ikke blev repareret her i byen, men blev sendt et andet sted hen, og da jeg gjorde opmærksom på, at jeg til stadighed kom så at sige over hele landet, så hvis jeg bare fik navn og bopæl på urmageren, skulle jeg nok finde ham, blev der sva-

ret, at der ikke kunne gives nogen oplysning derom.

Er det ikke mærkeligt? Hvad skal det gøre godt for med sådan hemmelighedskræmmeri? Det kan selvfølgelig være af bare vigtighed, at man svarer således, men man kan jo let få den tanke, at urene slet ikke bliver sendt ind, hvis blot de kan gå lidt, men kun ligger en tid og derefter sendes ud igen. Eller at urmageren ikke skal gøre andet end udfærdige en regning. Hvis der ikke er noget muggent ved sagen, hvorfor så hemmelighedskræmmeriet?

Carl M.

Millgaard's
Trædderi
 Maalkonfektion paa Konto.
 Aarhus - Ryesgade 10¹ - Telf. 336

Kl. 20: HORNBAEK REUVEN
 De kan naa det sidste Tog Kl. 22,33
 Ekstraforest. Lørdag Kl. 23
 Billetsalg fra Kl. 14. Tlf. Hornbæk 318
 samt B.T.-Centr. C. 1680, Zimmermann
 C. 2733

DE NYE SIGNALSYSTEMER

Foredrag i Sikringsteknisk Forening

AF AFDELINGSINGENIØR WESSEL-HANSEN

Moderne sikringsteknik

Den moderne sikringsteknik tager sigtegang og rangering ved hjælp af hen på at rationalisere sikkerhedstjenesten for sigtsmæssige *signalsystemer*, *stationssikringsanlæg* samt *strækningssikringsanlæg*.

Kører man i Amerika »på maskinen« under sine jernbanerejser, overraskes man over den trafikale smidighed, der er en følge af de her anvendte signalsystemer. På hovedstrækninger med kun to spor — og to spor forekommer som regel kun, hvor der er stærk trafikale behov derfor — ser man, at der for hvert spor er *signaler for begge køreretninger*, og under kørslen får man uvilkårligt det indtryk, at ekspres-tog og godstog smutter ud og ind mellem hinanden på det i det givne øjeblik ledige spor, således at trafikken holdes glidende.

Også her i Europa har man i den senere tid indført en tilsvarende hensigtsmæssig benyttelse af dobbeltspor. På strækningen Paris—Lyon, der for størstedelen er firsporet, har man enkelte steder indført to-retningsdrift på de dobbeltsporede afsnit i stedet for at bekoste en udvidelse til tre eller fire spor. I Tyskland er den stærkt trafikerede dobbeltsporede bane-strækning Bebra—Cornberg i 1951 blevet udstyret med signaler, sporskifter og fjernstyringsappaturer, således at to-retningsdrift har kunnet indføres, hvorved kostbare foranstaltninger i forbindelse med bygningen af et overhalingsspor el. lign. har kunnet undgås.

Forudsætningen for gennemførelsen af to-retningsdrift er, at der kan »køres efter signalerne«. I Amerika og på ovennævnte strækninger i Frankrig og Tyskland er det altså ikke som her i landet, at et *gennemkørende tog skal standse*, dersom det ved en station kun får »køre«. På den anden side er disse landes signalsystemer indrettet til at give betydelig flere signalbegreber end de nuværende danske.

Amerikanske signalsystemer

Amerikanske signalsystemer tager i første række sigte på at angive kørselshastigheden, og signalerne kan angive følgende hastigheder:

- 1) Fuld strækningshastighed (proceed speed); maksimal hastighed i Amerika er 160 km/timen.
- 2) Begrænset hastighed (limited speed), 72 km/timen.
- 3) Middel hastighed (medium speed), 48 km/timen.
- 4) Lav hastighed (slow speed), 24 km/timen.
- 5) Indskrænket hastighed (restricted speed), under 24 km/timen.

De amerikanske signalsystemer har iøvrigt 15 signalbegreber, og gennem disse gives der endvidere oplysning om, hvorvidt strækningssafnittene fremefter er fri.

Det vil forstås, at et sådant signalsystem giver lokoføreren langt flere oplysninger til brug for en hensigtsmæssig kørsel end det nuværende danske signalsystem, og derfor kan et tog i Amerika fremføres mere økonomisk og med mere rationel udnyttelse af sporanlæggene, end det i dag er muligt i Danmark.

Særligt fremtrædende er manglerne ved vort signalsystem på stærkt trafikerede baner med mellemblokposter; her skal der, for at et gennemkørende tog kan få rettidig signalgivning, skiftevis være 1½ og 2½ blokafsnit fri (idet en station regnes lig eet blokafsnit), og dette vil uvægerlig medføre utidige »stop« for tog, der følger hurtigt efter hinanden.

Gennem den intime kontakt, der efter

krigen har været knyttet mellem Amerika og Europa, har en række landes jernbane-administrationer fået særlig godt kendskab til ovennævnte forhold og ment, at det ville være hensigtsmæssigt at omstille sig henimod amerikansk praksis. Dette er bl. a. sket i Holland, som under krigen praktisk taget fik hele sit jernbanenet ødelagt.

Også i Tyskland sker der som nævnt en betydelig ændring henimod amerikansk praksis. Gennem indførelsen af det såkaldte Ma-system (mehrschnitt-signalsystem) søger Deutsche Bundesbahn at opnå en mere rationel udnyttelse af sporanlæggene, idet der ved det nye signalsystem væsentligst lægges vægt på at angive, hvorvidt strækningssafnittene fremefter er fri eller besat.

Her i Danmark har man siden 1947 arbejdet på en lignende udvikling, og resultatet heraf vil i løbet af 1952 foreligge gennem udsendelsen af et stærkt revideret SIR. En nærmere redegørelse for den foretagne revision af SIR vil fremkomme enten i SIKRINGSTEKNIKEREN eller i VINGEHJULET, men der er dog grund til allerede nu at gøre opmærksom på følgende:

De nye DSB systemer

Hovedsignalerne vil på stærkt trafikerede strækninger, hvor der er kort afstand mellem signalerne, blive indrettet til at angive efterfølgende hovedsignals stilling, og dette gælder både indkørselssignaler, udkørselssignaler og mellemblokssignaler. Sidstnævnte signaler vil dog ikke forekomme ret mange steder i landet, idet det indtil videre har vist sig, at det kun er strækningen København—Roskilde samt S-banecområdet, der har behov derfor.

H. ALBREKT

Rydbergs Eftf.

Foto Atelier - Portræt- og Selskabsfotografering

Pasbilleder paa 15 Minutter.

Aarhus . Vestergade 5 . Tlf. 4698

Brunsgades Kødforsyning

v/ Ernst Christensen

1. Kl. Kød og Paalæg anbefales

Aarhus . Brunsgade 64

Tlf. 3382

Kongsvang Stenhuggeri

S. Hansen

Gravmonumenter til billigste Priser.

Forlang Tilbud.

Aarhus . Skanderborgvej 100

Hastighedsvisere, der træder i stedet for retningsvisere, indrettes til at give oplysninger om afvigelser fra strækningshastigheden omtrent på tilsvarende måde som foran nævnt for amerikanske signaler. Hastighedsgrænserne bliver:

»Høj hastighed«, den tilladte hastighed ad togvejen er 75 km/t eller derover.

»Middelstor hastighed«, den tilladte hastighed ad togvejen er 50 km/t.

»Lav hastighed«, den tilladte hastighed ad togvejen er 30 km/t.

Afkortet togvej

I stedet for det amerikanske signal »indskrænket hastighed« indføres »afkortet togvej«, der tilkendegiver:

at den tilladte hastighed ad togvejen er 30 km/.,

at togvejen er væsentlig kortere end stationens øvrige indkørselstogveje, og

at sporet umiddelbart bag togvejens endepunkt kan være besat, henholdsvis spærret ved en sporstopper el. lign.

Ved indførelsen af signal »afkortet togvej« påregnes dels opnået, at ulykker som den for nogle år siden i Tommerup indtrufne undgås, dels at perronspor kan benyttes til at tage 2 tog ind på efter hinanden (indkørsel til besat perronspor). I sidstnævnte tilfælde vil standsningsstedet for toget blive markeret ved et dværgsignal, der viser rødt lys.

Stop og ryk frem

Stop og ryk frem. På en række større stationer samt ved automatiske mellem-blokposter indføres et nyt signal, som benævnes »stop og ryk frem«. Signalet kan anvendes, for at man — på mere betryggende måde end nu ved telefonisk ind-

kørselstilladelse — kan få et tog ind på en station, hvor f. eks. sikringsanlægget er i uorden. »Stop og ryk frem« ved et indkørselssignal vises ved et lysende kryds i forbindelse med »stop«, og signalet vil overfor lokoføreren give garanti for, at de sporskifter, der skal passeres, har tungetilslutning og er fastholdt. »Stop og ryk frem« ved et mellembloksignal eller indkørselssignal vises ved rødt blinklys.

Dæknings signaler

Dæknings signaler. På alle større bane-gårde, hvor der finder forholdsvis megen rangering sted i togvejssporene, vil der på steder, hvor dækning ikke kan opnås, blive udført som en art dværgsignaler, hvis hovedprincip er, at de overfor togbevægelser viser farvet lys (rødt eller grønt), medens de overfor rangerbevægelser viser hvidt lys på lignende måde som nuværende dværgsignaler.

En forudsætning for ovennævnte udbygning af det nuværende signalsystem er, at man i højere grad end hidtil går over til at anvende daglyssignaler. I modsætning til de fleste steder i udlandet har man her i landet været noget tilbageholdende med hensyn til at anvende daglyssignaler. Bl. a. har der i nogle signalkommissionsforretninger været indtaget det standpunkt, at man ikke ville godkende hovedsignaler som daglyssignaler, medmindre samtlige hovedsignaler på pågældende banestrækning udførtes som — daglyssignaler. Enhver sikringstekniker véd, at armsignaler — hvad enten de er mekanisk eller elektrisk betjent — giver anledning til forholdsvis mange fejl og stor vedligeholdelse. Set fra dette synspunkt vil det derfor være hensigtsmæssigt udelukkende at anvende daglyssignaler, og det er da også hensigten ved fremtidige ny-anlæg så vidt muligt at etablere daglyssignaler.

Det er ikke alle, der ved —

at et kemikaliefirma har tilbudt D.S.B. 100.000 kr. årligt i 5 år for at måtte have annoncer bag på billetterne.

at D.S.B. må udvide sin vandforsyning i Gedser, idet det øjeblikkelige forbrug er på 200 t i døgnet, men med en ny færge mere og større toggang må værket kapacitet forøges til ca. 400 t i døgnet.

at D.S.B. har søgt koncession på rutebil-drift Holbæk—Fr.sund—Hillerød—Helsingør over Munkholm—Skibby—Slangerup—Fredensborg.

at samtlige aktier i vognfabriken Scandia ejes af Thriges fond.

at ledbevogtningen på Slagelse—Værsløv flere steder vil blive erstattet af blinklyssignaler.

at der er chance for at Grindsted får selvstændig godsekspedition.

at der nu er påbegyndt opførelse af en ny omformerstation for S-togtrafikken på Østerport st.

Villy Nielsen

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Korsør . Nyvej 3 . Tlf. 941

Axel Smith

Blikkenslagermester

Udfører Arbejder for DSB

Smødelundsgade 1

HOLBÆK . Tlf. 136

VULKANO

v/ Joachim Olsen

Udfører Arbejder for DSB

Ahlgade 65

HOLBÆK . Tlf. 280

Gælder det briller!

gå da altid til

SPECIAL-OPTIKER

Knud Ibsen

Langgade 26 - Nykøbing F. - Tlf. 513

Plejehjemmet »CONCORDIA«



modtager kroniske syge og ældre Mennesker i Pleje.

Leonora Wærens

Sygeplejerske
Kvissel Tlf. 11

»En afvekslende og billig Rejse med Ekspresruten over

Hundested—Grenaa«

K Ø B E N H A V N

Skodsborg Corn-Flakes

sprøde og lækre.

Alle synes om dem.

**Dansk
Rullegardin Industri**

H. Persson

Gl. Kongevej 143
Tlf. Eva 6144-6145 - Vester 5180

KNUD HANSEN

Import og Export
St. Strandstræde 21
Tlf. Palæ 360

**Danske
Andelsslagteriers
Tarmsalg**

Glostrup . Tlf. 900

Aktieselskabet
H E S S I C C A T O R

Nr. Søgade 25 A
København K - Tlf. Palæ 8805

Schiønning & Arve ½

Heimdalsgade 45—47
Central 1022

**Tændstikfabrikkernes
Salgscentral**

Havnegade 41
Central 13441
KØBENHAVN K

Ferd. Johansen

Teknisk Maskinforretning og Pakningsfabrik

Alle Slags Maskin- og Pladepakninger
samt Manchetter.

Thorasvej 21

Taga 6245-9388

T

Maskinfabriken EFFORT

Gladsaxevej 342-354

Søborg 577-1677

DEAD-BEAT

TYPE »C«

ringmagnet-kompasser
monteret i m/s »BROEN«

EINAR WEILBACH & CO.

København K. - Ny Toldbodgade 11 - Central 13064

TH. WESSEL & VETTS FABRIKER A/S

KØBENHAVN K.

P. JUL. HANSEN

Tømremester og Entreprenør

København F. - Solsortvej 49 - Tlf. Gothåb 138

H. Poulsen & Co. ½

Skærver - Brosten - Kantsten
Sand - Grus - Singels

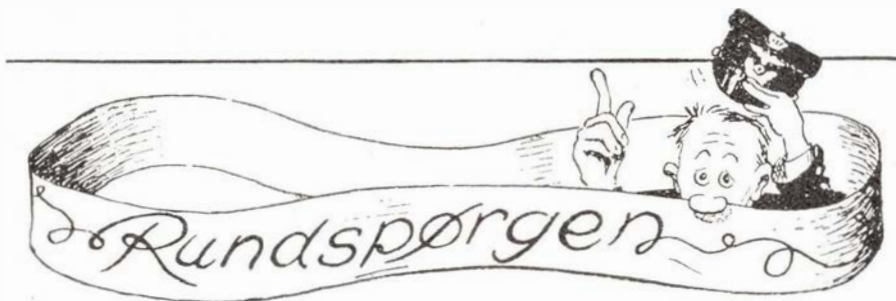
Gasværkshavn 156 - København V - C. 4729-8636

rejs på **KVALITETSREJSE!**

rejs med

Jørgensens Rejsebureau

Jernbanegade 7 - København V. - Telf. C. 2251



35 år ved D.S.B.

Lokofører Aage Møllebro, Helgoland mdt., har i år været ansat i 35 år. I den anledning har jeg besøgt Møllebro i hans hjem. En dejlig villa i Vanløse, og er man først kommen indenfor havelågen, er man gæst hos de elskværdige værtsfolk. Jeg kan selv bestemme, om vi skal sidde inde eller ude, og vælger at sidde i en loggia, som Møllebro selv kalder »slyngelstuen«. Så begynder samtalen, men vi kan ikke rigtig komme igang. Ja — og hvorfor — for Møllebro viser mig så mange bøger, som alle vedrører jernbanen og i særdeleshed maskinafdelingen. Jeg tror nok, at magen til en sådan interesse findes vist ingen andre steder. Beskrivelser af jernbanen, helt tilbage til 1830. En shrapbook, der ikke er kedelig at studere, viser en masse ud-klip og personlige skrivelser, både for det gode og måske også ganske lidt til den anden side, men jeg tør sige, at jeg kun så een skrivelse, som var en beklagelse, ellers var det ducorer og m. a.

— Nå, Møllebro, vi må hellere se at komme til sagen, — hvornår er du ansat?

— Jeg blev aspirant i København den 27. marts 1916, og den 1. august blev jeg lokofører i Struer, her var jeg i 4 år. Struer er en dejlig by, og jeg var meget glad for at være der. Men så begyndte motorvognene at komme frem, og da jeg altid har været stærkt interesseret i motorer, var det ganske naturligt for mig at søge stillingen som motorfører, og 1. april 1936 blev jeg motorfører i Næstved, og senere kom jeg så til Helgoland. Så jeg har jo faktisk været ude for at blive lokofører 2 gange.

— Jeg ser i din shrapbook, at du har fået ducor for en opfindelse, — hvad var det?

— Det var fyrskovlen, jeg fik lavet den lettere, stærkere og billigere. Så fik jeg engang 5 kr., fordi jeg opdagede et skinnebrud på Masnedsund station. Den 10. juli 1949 opdagede jeg en solkurve på Stenløse station, det fik jeg 25 kr. for. Denne sidste opdagelse blev omtalt i så godt som alle aviser.

— Har du så også haft nogle uheld?

— Ja, det har jeg desværre ikke været forskånet for. Under juletrafikken i 1941 kørte jeg tog 60, II afd., og skulle til Østerport med den tomme stamme. På Nørreport station var der ingen udkørsel, og desværre kom vi lige forbi, du ved udkørselssignalet er en lampe der sidder på væggen, og jeg kørte de 3—4 meter tilbage for at se, når der blev udkørsel,



Lokofører A. Møllebro.

men så sker der det, at jeg kommer over skinnekontakten og løser for det næste tog, og så kom Helsingørtoget og kørte op i os; der skete kun materiel skade, der kom heldigvis ingen mennesker til skade.

I 1942 skulle jeg køre omkring med en S-maskine, og manden, der rangerede, var vist en jernbanearbejder, men der var ikke sporfrit, og resultatet blev, at maskinen blev løftet op fra sporet i den ene side. Engang jeg kørte rangermaskine, skulle vi til Amagerbanen med 20 læssede kulvogne. På Islands Brygge var der en mand, der skiftede under os, så maskinen kørte mod Amagerbanen, og vognene fortsatte ad Islands Brygge.

— Har du ikke nogle andre oplevelser at fortælle — altså ikke uheld?

— Jo, den bedste oplevelse var da jeg kørte over Langebro, efter sabotagen. Det var det første rangertræk efter at broen og sporene var i orden. Maskinen var festlig pyntet med flag og blomster, og

uden på maskinen var malet »Bopa«, og på de forreste buffer stod der: Bo på den ene, og på på den anden. Foran maskinen gik de 4 mand, der kørte toget, da eksplosionen skete, det var nuværende togbetjent Berg, portør Fagerstrøm, portør E. Hansen og lokofører Koue. Der var filmsoptagelse, og folk hyldede dem, det var en oplevelse.

— Har du nogen anelse om, hvor mange kilometer du har kørt?

— Ja, det har jeg, for det har jeg skrevet op, jeg har indtil nu kørt 1 mill. 060,170 km, og det er uden rangerbevægelser, — det er udelukkende strækning-kørsel.

— Og hvordan er du så tilfreds i dag?

— Jeg bliver aldrig tilfreds, man skal altid stræbe efter noget. Jeg kan sige, at jeg har aftjent min værnepligt som tillidsmand, jeg begyndte allerede som tillidsmand for aspiranter og har været tillidsmand i 5—6 perioder; jeg har gjort hvad jeg kunne, for at kårene for lokomotivmændene kunne blive så gode som muligt, men nu har jeg også lagt det på hylden, men jeg siger endnu engang: man må aldrig være tilfreds.

— Og hvordan ser du på det — øko-misk?

— Ja, i begyndelsen var det jo ikke så morsomt med 5 børn i et lille tjenestemandshjem, der måtte passes meget på, og de forskellige forflytninger gjorde det jo ikke bedre, men jeg har ikke en eneste dag fortrudt min ansættelse ved D.S.B.

— Og så et lille sidespring, — du har en søn i Brasilien — ikke?

— Ja — vores søn Finn er afdelingsleder i et læderfirma i Brasilien, og han er formand for den danske forening der. Han har været borte i 6 år, men i år kommer han hjem og holder ferie hos os.

— Har du noget ønske at udtale nu til slut?

— Ja, jeg siger som den svenske digter, Gustav Frøding:

Jag önskar jag våre i Indialand,
och India våre sejsjälv.

Og frit oversat bliver det:

Jeg ville ønske jeg var i slaraffenland,
og slaraffenland var som jeg ønskede
det.

Harald.

Abonnement på
JERNBANE-BLADET
kun 4 kr. årligt

Jernbane-esperantisternes 4. kongres i Lindau.

Tekst og foto: K. Stampe.

34 jernbane-esperantister fra forskellige byer i landet mødtes lørdag den 24. maj på banegården i Fredericia for at påbegynde rejsen til de internationale jernbane-esperantisters 4. kongres i byen Lindau ved Bodensøen. Vi tog plads i »Nordekspress«, der hurtigt førte os sydpå. Snart passerede vi den dansk-tyske grænse. Noget særligt bemærkelsesværdigt ser man jo ikke fra kupévinduerne på rejsen gennem Nordtyskland. Dog er det en oplevelse at passere den imponerende bro over Kielerkanalen.

Ved 19-tiden var vi i Hamburg. Vi skiftede til et andet tog, i hvilket de tyske bannere havde reserveret os nogle kupéer i en gennemgående vogn helt til Lindau. — Det, der imponerer vi jernbanemænd mest på rejsen gennem Tyskland, er vel nok de mægtige banegårde, man har overalt i de større byer. Man forstår, at Tyskland er et mægtigt jernbaneland. Ruiner er der selvfølgelig også en del af endnu, men man lægger mærke til, at der er bleven ryddet op i ruin-distrikterne. Murstensbrokker ligger ikke længere spredt i håbløs forvirring, kun få groteske figurer dannes stadig af sammenstyrtede huse. Men store, åbne pladser, klar til nybebyggelse, synes.

Ved 15-tiden om søndagen nåede vi Lindau efter en behagelig og interessant rejse. Straks, da vi stod på perronen, lød det på esperanto i højtalerne: »Karaj gekolegoj, bonvenon en Lindau!« Oversat: kære kolleger, velkommen til Lindau! I banegårdshallen og uden for denne hang esperantoflag og -vimper. Vi henvendte os straks i modtagelseskantoret over for banegården for at få udleveret vore kongrespapirer og adresser over de hoteller, hvor vi skulle bo. De fleste begav sig straks til hotellerne for at hvile eller ordne sig efter den lange rejse. — Samme af-

ten var der bekendtskabsaften på banegårdens restaurant.

Til kongressen var modt jernbane-esperantister, 485 ialt, fra 11 lande. Flere landes jernbanestyrelser havde sendt en af deres højeste embedsmænd som repræsentant til kongressen.

Mandagen gik med indledende arbejdsmoder. — Selve åbningshøjtideligheden fandt sted mandag aften i Lindaus smukke stadsteater. Kongreskomitéens formand, hr. reichsbahnrat H. Pape, Hamburg, indledede med at byde deltagerne hjertelig velkommen til kongressen og udtalte bl. a.: »Europas hære bruger 5 sprog, men vi jernbanemænd fra 11 nationer, der her er samlet, benytter kun eet sprog, Esperanto.« Derefter talte overborgmester Frisch, Lindau. Efter overborgmesterens tale, der blev oversat til Esperanto, spillede det dygtige orkester fra centralværkstedet i Friedrichshafen. Derefter talte jernbanestyrelsernes repræsentanter. Et par af disse var selv esperantister og holdt deres tale på Esperanto. Den franske repræsentant var ikke esperantist, men han havde lært sin tale på Esperanto og holdt selv talen. Han blev naturligvis stærkt hyldet. Derefter talte en delegeret fra hver af de 11 kongresdeltagende lande. Det var interessant at se de mange forskellige mennesketyper og høre dem tale det samme sprog. Sluttelig erklærede formanden for de internationale jernbane-esperantisters forbund, hr. Stapel, Holland, kongressen for åbnet. Den højtidelige aften sluttede med, at man stående sang »La himno«.

De næste to dage gik med møder, hvor man livligt diskuterede forskellige problemer. Det var interessante møder, dobbelt interessant var det at konstatere, at der var samlet jernbanemænd fra vidt forskellige lande, og at alle kunne forstå

hinanden og tale sammen ved hjælp af vort fælles sprog, Esperanto.

Vi fik også tid til at kigge på byen. Lindau er ikke nogen stor by, ca. 20.000 indbyggere, men det er en smuk by og meget gammel. Byen ligger på en lille ø i Bodensøen. En jernbanelæmning og en bil- og promenadebro forbinder øen med fastlandet. Mange af de gamle, smukke huse er bygget i renaissance. Lindau er en udsøgt turistby, og det vrimler med hoteller og hyggelige restauranter — mange steder med musik både dag og aften, og der holdes mange steder åbent til kl. 3 om natten. Da vinen og deslige er meget billig hernede i Sydtyskland, forstår man, at restauranterne var stærkt besøgte.

På udflugt

Efter de tre dages møder var der arrangeret nogle fælles udflugter. Man besøgte bl. a. centralværkstedet i Friedrichshafen, et af Tysklands ældste.

En anden dag havde vi en heldagssejltur på Bodensøen, hvor vi bl. a. besøgte den lille ø Mainau. Det er sikkert kun få herhjemme, der kender denne lille ø, og dog har den allerede i middelalderen været knyttet til nordens historie, idet svenskerne under 30-års krigen erobrede den fra den tyske ridderorden, der havde ejet øen — med slottet og kirken — siden 1272. Efter krigen kom øen atter i tysk besiddelse, men er nu i vor tid ad fredelig vej atter kommet i svensk eje, idet den gennem arv efter afdøde dronning Victoria af Sverige, født fyrstinde af Baden, er tilfaldet prins Lennart Bernadotte. — Øen er kun på 44 hektar, og deraf optages de 32 af have og park. Og hvilken have og park! Den finder ikke sin mage nord for Alperne. Her er frugt bærende fersken-, appelsin-, citron- og orange-

Lær Esperanto.

Benyt vort korrespondancekursus.
18 lektioner for kun 20.00 kr.

Indsend beløbet på giro 710,44 til I
Kensing, Stadion Allé 20, Aarhus, og
første lektion vil straks blive tilsendt.



Henri Petersen
GULDSMED
Aarhus
Søndergade 8 . Telefon 1436

**KALUNDBORG-AARHUS OVERFARTENS
RESTAURATIONER**
Th. Johnsen.
Aarhus
Telefon 1555

træer, banan-, kokos- og dadelpalmer med herlige frugter, samt træer og buske fra mange verdensdele, og blomster i mange sorter og farver og mange med rent bedøvende, eksotiske dufte.

Efter ca. 2 timers ophold på Mainau sejlede vi videre til den meget lille, gamle by Meersburg. Her så vi bl. a. Tysklands ældste borg, bygget år 687. — Ved 20-tiden sejlede vi fra Meersburg med kurs mod Lindau. Det er en oplevelse at sejle en sommeraften her på Bodensøen. Søen er beliggende i 395 m højde, den er 63 km lang og 14 km på det bredeste sted og er 252 m dyb på det dybeste — den gennemstrømmes af Rhinen. Mod syd ser man sneklædte alper i Svejts, og mod nord ser man de tyske skråninger med vinmarker. Om bord på vort smukke skib var der musik og dans, og vejret var strålende, så man forstår, det blev en vellykket tur. Da vi ved 22-tiden sejlede ind mod Lindau, gav skibet et fløjt i sirenen, og straks blev hele havneområdet illumineret til ære for kongresdeltagerne. Det var et vidunderligt skønt syn at se de tusinder af lys, der spejlede sig i Bodensøens blikstille vand.

Næste morgen mødtes alle deltagerne på banegården i Lindau. Vi kørte med særtog den 89 km lange rejse til byen Oberstdorf i Algau-alperne ved den østrigske grænse. Ankommen hertil entrede vi nogle busser, som kørte os til Breitachklamm, en af de mest sensationelle naturfænomener i denne landsdel. På en strækning af over 2 km »klemmes« en fossende elv gennem kolossalt høje klipper. I selve klippesiderne var der hugget en sti, så man kunne færdes langs elven. Det vil sige, mange steder fossede elven 25—30 m ned under os, og oven over os kunne vi lige skimte himlen gennem en sprække i klipperne. Det var en fantastisk natur, som ikke let kan beskrives, men skal ses med egne øjne. — Busserne kørte os derefter tilbage til Oberstdorf og satte os af ved svævebanestationen. Vi skulle op på toppen af det 2225 m høje bjerg Nebelhorn. Svævebanen førte os op i 2000 m højde. Det var med blandede følelser, nogle af os steg op i »svævekassen«, og nogle, måske især damerne, kliggede lidt ængstelig ud gennem ruderne, da landska-

bet begyndte at forsvinde langt nede under os. Da vi nåede op i en bestemt højde, begyndte det at suse for ørerne, og vi blev helt døve, indtil vi havde gumlet så meget med munden, at hørelsen kom igen. Ved endestationen blev vi løst ud, og vi befandt os i høje snedriver. Herfra kunne man så, hvis man havde mod, hoppe op i nogle roterende svævestole, der førte et godt stykke længere op mod toppen. Man skulle springe på og af i farten, så det var ikke alle, der havde den fornødne dristighed — men morsomt var det at svæve i den friske luft højt over de sneklædte bjergtoppe. De sidste hundreder meter

måtte man klatre op mod toppen, og det var slet ikke helt let. Men sikken udsigt her fra toppen! Solglitrende, sneklædte bjergtoppe så langt øjet rækker — og neden under os hvide, drivende skyer. — En herlig og uforglemmelig oplevelse blev denne tur. — Det var også kongressens sidste udflugt. — — — Næste morgen kl. 9 samledes de danske deltagere på banegården i Lindau. I det ventende tog havde de tyske baner reserveret os en fin og behagelig vogn til hjemrejsen gennem Tyskland. Vi tog afsked med byen, hvis gæster vi havde været i 7 pragtfulde dage.

K. Stampe.



Øverst: togf. van der Kühle og togbetj. Kensing bestiger Nebelhorn.
Nederst: Lindau med de svejtsiske alper i baggrunden.

De sparer ca. 20 %!

Efter endt Udvidelse har vi oprettet en Specialafdeling for Uniformer og kan tilbyde Dem at kem. rense og presse Deres Uniform for kun Kr. 9,00.

Trods denne billige Pris kan vi garantere 1. Kl. Arbejde og absolut skaansom Behandling af Deres Tøj.

Stol paa „RENOL“ og ring til Aabyhøj 1071 vi henter og bringer overalt i Aarhus og leverer omg.

»RENOL« RENSERIET

A A B Y H Ø J

SILKEBORGVEJ 257

RAPID kartoffelskrællemaskiner

benyttes paa samtlige DSB-færger, leveret af fabriken:

JØRGEN JØRGENSEN

Prags Boulevard 65

Telf.: SUnDby 7701

Aalborg

TOMMERUP



Duge - Servietter
Alt i Hvidevarer
Udsalg fra Hørfabrikken i Tommerup

v/ **B. M. Sanvig**
Vesterbro 86
Aalborg . Tlf. 9632

ALFRED HANSEN

Uniformsskrædderi
Herre- og Dameskrædderi
Lev. til DSB og Privatbanerne

Aalborg . Bredgade 7 . Tlf. 4196



CENTRAL
BOULEVARDEN 45
TELEFON 870 - 7698
DET POPULÆRE MØBELHJØRNE



VARME-SMEDEN
Smede- og
Pladearbejde Vand, Gas og Sanitet

M. Svenningsen
Aalborg . Gabelsgade 3 . Telf. 9518

Kühl's Pensionat

i en Klasse for sig

Aalborg . Boulevarden 18 . Tlf. 6089
ovenover »Palæ Teatret«



isolerer mod
Varme - Lyd - Kulde
Aalborg . Niels Ebbesensgade 3
Tlf. 3163

P. JØRGENSEN

Maskinfabrik
Beholdere - Jernkonstruktioner
Smedearbejde - Specialmaskiner

Skalborg . Telf. 61 - 115



Pølsefabriken
»Gølk«
Jørgen B. Jensen
Skalborg . Tlf. 162

C. STEERUP

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Vraa - Telf. 85

Brønderslev

N. Christensen

Blikkenslagermester
Leverandør til DSB
Mejlstedgade 4 . Tlf. 314
Brønderslev

Rich. Bertelsen

Glarimester

Brønderslev . Algade 9 . Tlf. 541

Brønderslev Mineralvandsfabrik

ved A. Poulsen
Brønderslev . Gravensgade 5b
Tlf. 346

Christensen & Munkholm

v. A. Christensen
Fabrikation af Lyddæmpere
og Cykeltilbehør
Østergade 37 . Tlf. 446
Brønderslev

Frits Halvorsen

Entreprenør
Betonvarefabrik

Brønderslev . Bredgade 109 . Tlf. 425

Th. Strandkov

Entreprenør & Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Vestergaardsgade 33
Brønderslev . Tlf. 226

C. K. Christensen

Aut. Installatør
Udfører Arbejder for DSB
Sindal . Østergade 22 . Tlf. 133

Arnold Hansen

Tømmer- og Snedkermester
Udfører Arbejder for DSB
Frederikshavn . Emilievej 3
Tlf. 1497

Atholds- og Missionshotellet

v. H. SØRENSEN, anbefales
Frederikshavn . Danmarksgade
Tlf. 122 - 1385

L. N. Rasmussen

Malermester
Udfører Arbejder for DSB
Jerslev Jyll. . Tlf. Jerslev 86

P. M. Jensen

Tømmermester
Udfører Arbejder for DSB
Thorsø . Tlf. 93

Thisted

Henry Bak

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Thisted . Byvangen . Tlf. 1164

Tobaks Centralen

Lydia Madsen
Tobak - Vin - Cigarer
Thisted - Over for Rutebilstationen

Hans L. Olsen

Blikkenslager - Aut. Vand-
og Gasmester
Udfører Arbejder for DSB
Thisted - Grydetorv 2 - Tlf. 772

Aktieselskabet

J. D. Koopmann's Svineslagteri i Thisted

Gørup Christensen

Installationsforretning
Lamper og Lysekroner
Lev. til Banernes Personale
Houmeden 11 . Tlf. 2115
Randers



Duco-Lakering
Udfører Arbejder for DSB
Randers - Dr. Lassensgade 10
Tlf. 5

Th. Sivertsen & Søn

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

»HOTEL GUDENAA«

v. A. Andersen
Byens bedste Madsted.
Ry . Tlf. 70



Aage Kristensen

Aut. Skorstens-
fejermester
Hammel . Tlf. 239



Ferieplaner.

Hvert efterår bestemmer vi, det vil sige, det er Karoline, der bestemmer, og jeg giver min tilslutning, at næste år vil vi ikke rejse ud og holde ferie, men blive hjemme og have det rart, muligvis tage lidt ud på hel- eller halvdagsture. På den måde kan vi få en meget bedre og behageligere ferie og meget billigere, hvilket er af overordentlig betydning, når en feries værdi skal bedømmes. Det er jo nemlig sådan, at når man kommer hjem fra ferie og har brugt flere penge, end man har råd til (og det har man jo som regel), går glansen noget af hele forestillingen. Men når det så igen begynder at blive sommer, og Karoline taler med snart den ene og snart den anden, som fortæller om deres planlagte ferierejse, begynder hun at spekulere på, at vi også skal rejse ud, og alle mine forestillinger om, at vi jo ville blive hjemme i år er fuldstændig spildte, hun går omkring og ruger over forskellige idéer og får ikke ro i sindet, for et eller andet er sat i scene.

Så i forgårs eksploderede hun. Ja, jeg kalder det, at hun eksploderer, når hun lukker op for de planer, hun har gået og tumlet med. Egentlig er eksploderer et forkert udtryk, for det foregår absolut ikke eksplosionsagtigt, snarere tværtimod, nemlig forsigtigt og diplomatisk.

Vi var ved at være færdige med frokosten, så siger hun sådan let henkastet, som hun har for vane, når det er noget meget vigtigt, hun vil: »Véd du, hvad jeg har gået og tænkt på i formiddag?»

»Ja.« Av, det var en taktisk fejl at sige ja, det er ikke efter spillereglerne, selvfølgelig skal jeg svare nej til et sådant spørgsmål og se spændt, spørgende og nysgerig ud. Men jeg vidste det jo så godt, jeg kendte på forhånd alle de planer, der kunne blive tale om, og var sikker på, det var ferien, det gjaldt. Alligevel var det ikke rigtigt af mig at sige ja, det kunne jo desuden være noget helt tredje, der optog hende.

»Hvad synes du så om det?»

»?? — ???«

»Ja, du véd jo, hvad det er.«

»Nå, undskyld, jeg sagde ja, jeg mener selvfølgelig nej.« Hun var heldigvis i en sindsstemning, der tillod hende at gå let hen over det formelle.

»Jo, nu skal du bare høre. Du véd jo, at drengen skal i lejr med spejderne.«

»Ja.«

»Og så er det, jeg er kommet til at tænke på, at Holms, der boede her ved siden af, så tit har plaget for at få tosen ud hos dem i nogle dage. Så er det, jeg synes, vi skal lade hende komme derud i otte dage, mens du har ferie og drengen er væk. Og så vil vi i de otte dage rejse ud og besøge vores familie rundt omkring, både i Ringkøbing og Else og Christian i Hobro og Peter og Margrethe i Odense. Vi tager bare et par dage hvert sted, de vil såmænd blive glade for at se os.«

»Mon?»

»Ja, hvorfor skulle de ikke det? Hvis de ikke brød sig om os, hvorfor tror du så, de kommer her? Selvfølgelig vil de blive glade for, at vi også engang kommer og besøger dem. De siger til os hver eneste gang, at nu må vi snart gøre alvor af at komme.«

»Og hver gang de er her, siger vi også til dem, at vi håber, de snart kommer igen.«

»Det er da også rart at se dem og snakke lidt med dem, vi dyrker jo ellers ikke for meget selskabelighed, det var synd at sige.«

»Det er ellers ikke så længe siden, du svor på, at nu skulle det have en ende med at have dem her, hver gang de ville en tur til byen.«

»Ja, det kan selvfølgelig blive for meget. Og vi har jo, hverken plads eller råd til at have dem.«

»Har de så plads og råd til at have os?»

»Å, det har de vel nok. Det kan da ikke spille nogen rolle for et par dage,

og længere vil vi ikke blive hvert sted. Jeg tror, vi kan få en dejlig ferie på den måde, og det vil ikke komme til at koste os noget.«

»Mon ikke?»

»Nej, ikke noget særligt da. Vi skal jo hverken betale for kost eller logi.«

»Men der bliver altid så meget andet.«

»For eksempel?»

»Ja, der bliver jo altid noget. Vi skal da have lidt med til bornene, når vi sådan kommer.«

»Det kan da ikke beløbe sig til meget.«

»Og så skal vi selvfølgelig også lidt ud sammen med dem, og det bliver os, der skal betale. Det kan godt løbe op.«

»Vi skal da ikke betale for de andre.«

»Jeg er bange for, vi kommer til det.«

»Det er der ingen mening i, og det behøver vi ikke.«

»Når de har været her, har de som regel inviteret os ud, og det har du altid syntes var ganske rimeligt. Så vi kommer ikke uden om det.«

»Er der flere udgifter, du kan finde på?»

Karolines stemme får en lidt skarpere tone.

»Nej, ikke i øjeblikket. Men vi må jo regne med, at de snarest gengælder besøget, og du véd jo, hvad det koster at have gæster.«

Ja, det er godt nok, men det er da ikke penge, vi skal ud med lige nu, og så er vi altså enige om, at vi tager den tur.«

»Hm.«

lady.

HARRY NIELSEN

Smedemester

Laven Tlf. 37

Lollikhus

Nyd den skønne Udsigt over Furesøen og Bistrup Hegn.

Tlf. Holte 865

Vi venter Dem paa

UDSIGTEN

Madkurve kan medbringes.

Skodsborg

Tlf. 83

Månedens interview

ved Harald



Samtale med en afrikafarer.

To togbetjente fra Helsingør har i foråret foretaget en rejse, som vist ikke mange jernbanemænd her i Danmark har foretaget. De to togbetjente er Svend Andersen og K. B. Christensen, Helsingør. sidstnævnte er bedst kendt som »Mette«.

»Jernbane-Bladet« har talt med Christensen og bedt ham om at fortælle bladets læsere lidt om deres rejse.

— Hvor har I været?

— Vi har været gennem Tyskland — Schweiz — Italien, fløjet derfra (Sicilien) til Tunis, været gennem Algier og Tanger med skib herfra til Spanien, og gennem Frankrig og Belgien hjem.

— Hvor mange kilometer har I rejst?

— Jeg vil regne med en 10.000 kilometer.

— Og det var altså jeres sommerferie?

— Ja, for to år; ifjor strøg vi ferien og fik den lagt sammen med ferien i år — så vi havde en hel måned til vores rådighed.

— Vil du fortælle lidt om turen?

— Ja, det vil jeg gerne, først må jeg fortælle dig, at hele turen gjorde vi — selvfølgelig — på 3. klasse, hvad vi finder er ganske rimelig, men du skulle se en 3. klasses vogn i Afrika — så kan vort materiale regnes for luksuskasse, ihvertfald her på kystbanen, hvor jeg kører. Når vi sad i vores kupé, efter at have kørt hele natten, væltede der pludselig en mængde arabere ind — og som de lugtede — af snavs og sygdom, og du kan tro vi spekulerede på, hvilke dyr vi nu blev fyldt med, ved at være sammen med et sådant rejseselskab, men vi tog det hele som en oplevelse, — og det var en oplevelse. Hvis vi havde rejst på en dyrere klasse, havde vi ikke lært landet så godt at kende.

— Fortæl lidt om hvad I så og oplevede?

— Ja — hvad vi så, vi så jo så mange egenartede landskaber. Men forholdene i Afrika var dog noget af det der gjorde stærkest indtryk på os, ja også i Tunis og Algier. Det var jo helt fremmedartet for os. Jeg kan ikke sige, at vi nød det.

Vi var glade, da vi var i Europa igen. Den fattigdom, det svineri og den nød og elendighed, man her var vidne til, kunne ikke andet end gå en på nerverne. Der var malerisk og smukt, men når man daglig skal se det på den uhyggelige baggrund, så forsvinder ikke så lidt af fornøjelsen. Hvor var vi lykkelige over — begge to — at vi ikke var født under de himmelstrøg. Men alle var yderst elskværdige og hjælpsomme — alle vegne hvor vi kom frem.

— I har da vel også fået andre indtryk?

— Ja — gudskelov, der var jo masser af herligheder og smukke steder at se. Vi var imponeret af Vatikanstaten og Peterskirken, af Paris og Alperne, men det var som det var gamle bekendte fra film og billeder. Men Spanien, det var helt ukendt for os. Hvad det land ejer af skønne og vidunderlige bygningsværker kan simpelthen ikke beskrives — det skal ses. Vi blev fuldkommen bjergtagen af al den skønhed, og befolkningen var yderst elskværdige imod os, som udlændinge blev vi mødt



Øverst: Sv. Andersen og en tigger i Tunis og Christensen sammen med en araber på Tunis banegård.

Nederst: Christensen og en tigger i Tunis, Sv. Andersen i araberkvarteret Cassablanca.

med en yderst enestående hjælpsomhed og elskværdighed. Alle vegne blev vi modtaget som var vi deres bedste venner, og de gjorde alt, for at gøre det så godt som muligt for os — jo, det var herlige mennesker.

— Var I også til tyrefægtning?

— Naturligvis måtte vi have den oplevelse med, og jeg må sige, at den hører ikke til de hyggeligste. Vi fordømmer — begge to — tyrefægtningerne, — men det gør spanierne ikke, de er jo fra born opdraget til at se på den slags med andre øjne end vi. En dansker vil finde det modbydeligt, omtrent som hvis man tog entré for at vise vore svineslagterier frem.

— Det har vel været en kostbar tur. Er det for indiskret at spørge, hvordan I har fået råd til den?

— Næh — sāmænd er det ej. Vi har naturligvis måttet spinke og spare i lang tid. Det er mere end et par år siden at Svend og jeg fik ideen. Vi har i de to år måttet lægge alle vor »småpenge« til side, — men hvis man endelig vil sætte noget ind på en idé, kan man nå langt, selv om ens løn ikke er så stor. Så strøg vi vor sommerferie forrige år, og fik den lagt til ferien i år, så vi havde en hel måned til vor rådighed, på mindre tid kan den tur næppe gøres.

— I mener altså ikke at pengene er givet dårligt ud til den lange rejse?

— Bestemt nej, og jeg skal ud at rejse, så snart jeg får råd til det igen. Det bliver nok ikke så lang en rejse, men så skal jeg til gengæld have min kone med. Det var det eneste jeg savnede. Jeg havde ikke hende at dele mine oplevelser med, og når jeg nu tænker tilbage på rejsen, piner det mig altid, at hun ikke kan snakke med om det.

— Så kan du jo tale med Svend om rejsen?

— Ja — tak skal du ha' — men det er jo ikke hver dag jeg moder ham. Næh, havde jeg haft min kone med, så havde oplevelserne været større, medens jeg var ude, og vi kunne længere have levet på minderne.

— Og du kan anbefale andre at spare og rejse?

— Absolut. Ryg nogle færre cigaretter om dagen, og stryg en øl til maden, og læg i stedet pengene hen til en rejse. Man siger at ude er godt, men hjemme er bedst. Man lærer af at se fremmede forhold, men man lærer først og fremmest at skønne på, hvor godt vi har det herhjemme. Jeg tænker bare på mig selv som en lille jernbanemand. Jeg bor i et land, hvor vi har ferie, sygekasse og aldersforsorgelse og kan få råd til at rejse. Du kan tro, at mange af vore kolleger i flere af de lande vi besøgte, og ikke mindst dem i Afrika, hver-

ken har mulighed eller evne til at komme udenlands. Jeg er kommen til at holde meget mere af mit eget land ved at se, hvordan de lever udenfor Danmarks grænser.

Jeg kan til slut sige, at alle der går rundt og er utilfredse med forholdene i Danmark, burde på en sådan udenlandsrejse, og de ville komme hjem og være lykkelige over at leve i et velordnet samfund, hvor — som det hedder — »få har for meget, men færre for lidt«.

Harald.

Silhouet. XXIX.

Hun var en vaks pige, da hun efter at have taget en fin præliminæreksamen kom ind til jernbanen. Hun boede som eneste barn hjemme hos sine forældre, faderen var et eller andet mindre betydeligt på et kontor. Hun var hverken smuk eller grim, men en ret tiltalende, livlig og intelligent ung dame; sit arbejde passede hun til fuldeste tilfredshed og var almindelig vellystet. Hun blev hverken gift eller forlovet, i hvert fald ikke officielt, skønt hun en overgang, da hun var over den grønne ungdom, tog livligt del i ungdommens sammenkomster. Så længe forældrene levede, blev hun boende hjemme, og allerede inden de døde, syntes det, som om,

at der bestod et temmelig intimt forhold mellem hende og hendes chef, som nu forlængst er borte, men ingen véd noget bestemt. Hun har avanceret efter tur og har en god og meget betroet stilling, men er nu bare en pæn ældre dame, som inden så længe kan tage sin afsked med en god pension. X.

Kvæculanten spørger



Var det ikke bedre at undlade billettering på I kl. på storebæltsfærgerne, når det kun kan foretages af personale i snavset overtrækstøj?

★

Er det ikke dårlig publikumsservice når D.S.B.-rejsebureauet på Københavns Hovedbanegård lukker kl. 17 i den travleste rejsetid? I juni og juli burde der være åbent til kl. 21.

Amerikansk sporlægningsmaskine

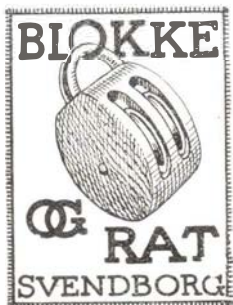


Den nyeste sporlæggermaskine betjent af 3 mænd lægger sporvidde, borer huller i svelleterne og slår anchorspiger i. Maskinen sparer 60 mand pr. dag.

H. J. JACOBSENS EFTF.

HENNING LARSEN

S V E N D B O R G



Spec.: Skibsklokke,
Skibsrat,
Feltstole
m. m.

Ingeniørforretningen **Trium**

CENTRIFUGALPUMPER

Leverandør til M/F Broen

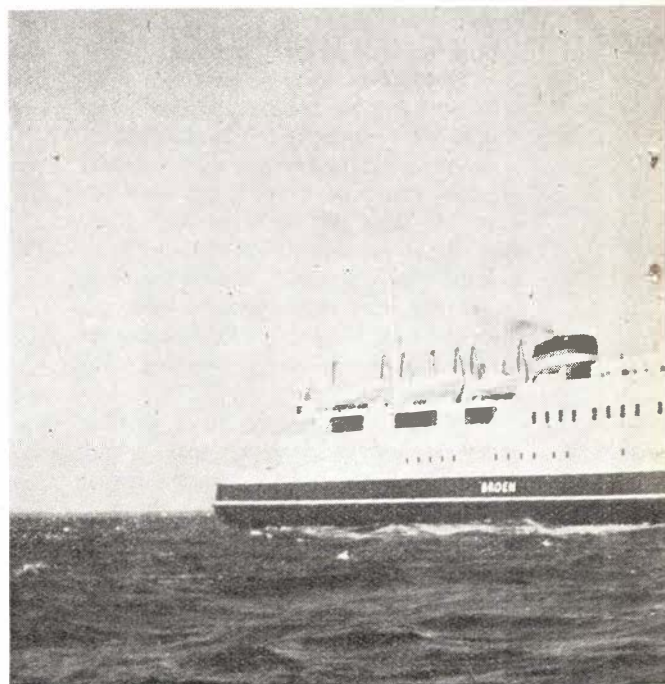
Central 13018

DET ØSTASIATISKE
KOMPAGNI A/S



Leverandør til M/F Broen.

DSB Automobilfabrik



Frederikshavns Værft og Flydedok

Christensen, Pedersen & Kjærsgaard I/S

Murermestre

*Udført alt Flisearbejdet på
M/F Broen*

Lærkevej 2

Frederikshavn

Tlf. 1567

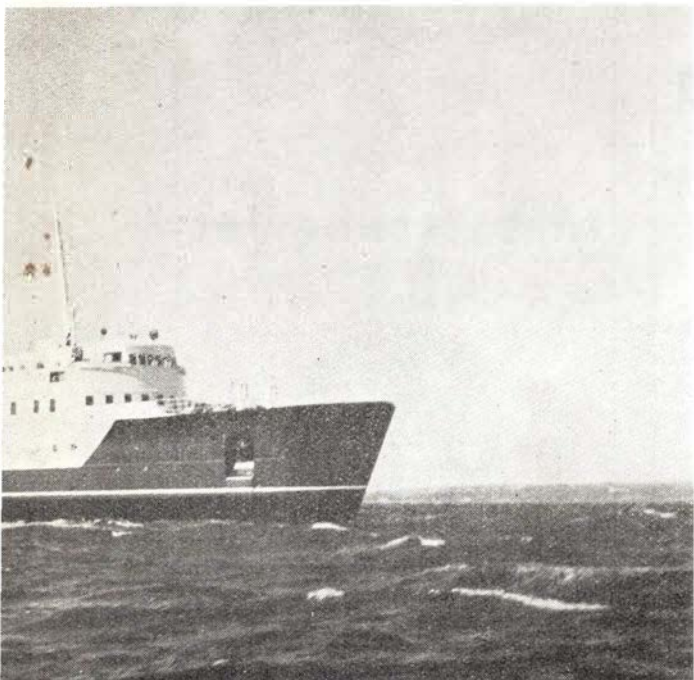
**ENSRETTERVENTILER
ENSRETTERAGGREGATER**

CUPROX A/S

BREDGADE 34

KØBENHAVN K.

færgeren „BROEN“



dok A/S's nybygning nr. 218 til DSB

NAUTA-BOAT CO.

NÆSTVED HAVN

Leverandør af Aluminiumredningsbaade
til Danske Statsbaner.



Helsvejst Aluminiumsredningsbaad fra
Nauta-Boat Co., Næstved.

Salgskontor: **K. BIRKEDAL**

CORT ADELERSGADE 8, KØBENHAVN K. - TLF. C. 14419

H. PENS . KØBENHAVN

Alt **GLAS** til
SKIBSBRUG

Kunstnerisk Sandblæsning
og ætsede Dekorationer.

Leverandør til M/F Broen

TLF. C. 8577



M/F »Broen« er forsynet med
1100 Stk. Redningsveste Model 7,
(Kork og Nylonliner u/ Overtræk).
Model 7 benævnes som Verdens
bedste Redningsvest.

**Svendborg
Korkvarefabrik**

Svendborg 2573
København: Øbro 643

Brønnums Maskinfabrik A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.
TELEFON SU 3001



Komfurer - Kogegryder - Bageovne
Varmeskabe - Opvaskemaskiner

FREDERIKSGADE 19
CENTRAL 703
KØBENHAVN K.

L. Paulsen & Co.
GROSSERERE

Frederiksberg Vulkanisering- og Slidbanefabrik

20 Aars Erfaring

Autogummi i alle førende
Mærker, leveres.

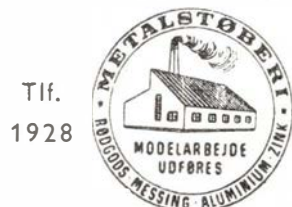
HENRIK STEFFENSVEJ 8
Tlf. Eva 5631 x

Skydevinduer, Køjer, Skibsvinduer
i alle Metallegeringer
samt Jern.



Metalstøberiet

v/ Sigv. Johansen
SVENDBORG



Tlf.
1928

Tlf.
3228

P. F. JENSEN & CO.

SYMASKINER

Importør fra
G. M. PFAFF A. G. . Kaiserslautern

Eneimportør af
MAUSER SPECIALMASKINER

København K . Borgergade 15
Telefon: Byen *8091

Repræs. for belgiske Værker

Aktieselskabet
**JERN & STAAL IMPORT
KOMPAGNIET**

Jernbaneskiner med Tilbehør
Dele for Lokomotiver og
Jernbanevogne
Hjulsæt - Hjulbandager
Sporskifter af Manganstaa
Smedegods

Nybrogade 26
København K
Ctr. 3247 - 10049

A' propos
„BROEN“



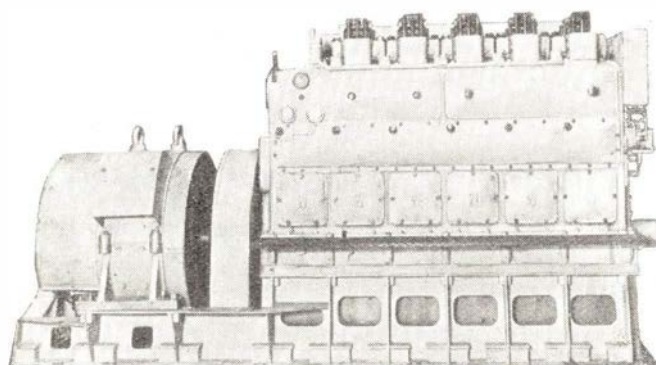
Til ventilation af aptering er anvendt

Dush-Dull
INDBLÆSNINGSVENTILER



NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

NÆSTVED . TELF. 3000
KØBENHAVN . TLF. MINERVA 3003
ÅRHUS . TELF. 2922



M & J-skibshjælpemotorer

installeret i følgende statsbanefærger

- »BROEN«
- »DAN«
- »KALUNDBORG«
- »HEIMDAL«
- »KRONBORG«

MØLLER & JOCHUMSEN A/S
HORSENS

M/F »BROEN«

En færge bliver til.

Der tænkes første gang på en Storebælts-færge, når der bliver behov for den — og det kan være mange år, for man ønsker at bede staten om penge til den. For »Broen« f. eks. har der været behov i næsten 20 år. Først i 1950 synes man, at den manglede så meget, at det var forsvarligt at bede rigsdagen om bevilning til færgen. Den normale forretningsgang er den, at anmodningen går igennem generaldirektoratet til trafikministeriet — bliver behandlet i udvalg — og når derefter frem til vedtagelse i rigsdagen. For folk, der mener, at statsbanerne bruger for mange penge, skal nævnes den smigrende kendsgerning for D.S.B., at man endnu aldrig har anmodet om penge til en ny Storebælts-færge uden at få dem bevilget.

Så snart bevillingen foreligger — somme tider før — går D.S.B.s ingeniører i gang med at tegne den nye færge. Fra generaldirektoratet meddeles, hvor stor færgen skal være, hvor mange biler eller jernbanevogne den skal kunne tage, hvor mange passagerer, der skal være plads til, og hvor hurtigt den skal kunne gå. Derefter er det overladt til skibsinspektoren at skabe den ny færge, så den dækker disse krav.

I denne tid er værfterne fuldt optaget indtil 5 år frem i tiden, så allerede for tegningerne foreligger lader man meddele, at der om nogen tid vil blive udbudt en færge fra statsbanerne. De værfter, der ønsker at tage chancen, kan saa lægge deres planer derefter.

I 2—3 måneder arbejder man med projektet. Alt, hvad der vedrører det maskinelle, udføres af maskininspektoren i samarbejde med skibsinspektoren. Der laves tegninger — dog uden detaljer — selve specifikationen er det vigtigste, den fylder en hel lille bog.

I denne bog står alt om den nye færge. Lige fra omtale af motorens størrelse til hvormange hattekroge, der skal sidde i hall'en. Fra færgens længde til gardiner-

nes bredde. Enhver tænkelig detalje er med.

Specifikationen bliver trykt og går ud til værfterne — færgen er udbudt til licitation. Da opgaven, at bygge Storebælts-færgen, er meget stor — er det ikke mange værfter, der kan komme i betragtning. Trods travlheden er værfterne for det meste interesseret i ordrene. Bygning af en færge er den mest alsidige opgave, et værft kan få. Det fordelagtigste tilbud accepteres, idet man lægger megen vægt på, hvor hurtigt skibet kan bygges. »Broen« har Frederikshavn værft brugt 14 måneder på



Kaptajn Krakau-Nielsen.

Færgen afleveres.

Den 7. juni overtog D.S.B. den nye bilfærge »Broen« efter endt provesejlad på Øresund, og indgik i sin rute på Storebælt den 14. juni.

M/f »Broen«, bygget på Frederikshavns Værft & Flydedok A/S, er statsbanernes største og mest moderne automobilfærge, bygget specielt til Storebæltsoverfarten,

med helt moderne linier og strømlinieformede overbygninger.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	80	m
Bredde på spant	13,175	—
Dybde til hoveddæk	5,91	—
Fri højde på vogndæk	3,9	—
Dybgående lastet	4,0	—
Fart med fuld last	18	knob
Antal passagerer	1000	
Antal biler	ca. 80	

Skibet er bygget til Bureau Verita's højeste klasse med isforstærkning og i overensstemmelse med dansk lovs fordringer og international konventions regler. Elektrisk svejsning er anvendt i stor udstrækning.

Huse og alle opbygninger på badedæk, redningsbåde, master og styrehus er udført i aluminium, ligesom den bevægelige bovport, som helt indeslutter forenden af det overbyggede vogndæk. Bovporten er afbalanceret, således at den kan åbnes ved såvel håndkraft som ved hjælp af en trykluftkompressor. Den giver i åben tilstand en fri indkørsel på 3,9 m høj og 3,3 m bred, samme bredde har lønningsporten i skibets agterende.

Færgen er indrettet med enkeltklasset aptering.

Under vogndækket findes midtskibs maskinrummet, agter spisesalon og jomfruptering og forude officerskamre og mand-skabsaptering.

På promenadedækket findes agter en veranda-salon for »ikke-rygere«. Foran denne stirrids og på fronten en stor rygesalon i hele skibets bredde med store vinduer i front og sider.

Agten for salonen findes en smuk og rummelig hall med billetkontor og telefonbokse.

På badedæk agter kabys og proviantrum — for styrehus, radiatorer samt aptering for kaptajn og officerer og en privatsalon

Hele passagerapteringen er mekanisk ventileret med helautomatisk Billman-regulering.

Luftindblæsningen kan reguleres i hvert kammer.

De nyeste krav om brandsikkerhed er opfyldt overalt i skibet. I tilfælde af brand kan hele ventilationssystemet afbry-

A. M. & O. Aagaard Hansen

exam. Tandteknikere

Jernbanegade 9 . Tlf. 986
Hjørring

Jacob P. Sørensen & Søn

Blikkenslager, aut. Vand- og Gasmester, Centralvarmeanlæg
Køkkenudstyrforretning

Skagen . Sct. Laurentiivej 73
Tlf. 82

Blomsterforretn. »FLORA«

Dal Pedersen

Lev. til Banerne

Skagen - Tlf. 173

des fra badedækket og hindre ildens næring ved luftfornyelse.

På vogn-dækket findes såvel Sprinkler- som skumslukningsanlæg.

Maskineriet består af 2 Burmeister & Wain dieselmotorer, hver på 2550 hk.

Hjælpemaskineriet er leveret af Møller & Jochumsen A/S, Horsens.

Elektrisk udrustning er anvendt overalt i skibet.

Færgen er forsynet med såvel agter- som forror, styrede af elektrisk styremaskine i for- og agterpeak. Ankerspil og 4 kraftige capstans, ligeledes elektrisk drevne såvel som alle pumper i maskinrum.

Elektrisk og automatisk virkende trimningspumpe.

Automatisk telefoncentral for officerer og betjening, 3 elektriske elevatorer mellem spisesalon, stirrids og kabys.

Elektrisk hovedur i bestiklufaf med 3 biure i saloner.

Samtaleanlæg mellem bovport og kommandobro for og agter.

Færgen er udstyret med radar, radiopøjler, ekkolod samt højttaleranlæg for passagerer og besætning, telefoni-sender og modtager.

Anerkendelse til nyhvervelsen.

Frederikshavns Værft & Flydedok har allerede høstet anerkendelse for det her præsterede arbejde. Fra yderst til inderst, fra øverst til nederst stråler alt af sobert arbejde og fin håndværkskunst. Moderne og praktiske idéer har fået frit råderum indenfor såvel salonernes udstyr som hele skibets indretning. Der findes kun fællesklasse om bord, selv om man ved selvsyn snarere tror, at alt er 1. klasse. Moderne, raffineret møblering er taget i brug, og salonernes vægbeklædning af teak- og fyrretræ er overordentlig smagfuld, og endvidere glæder man sig over ordnede garderobeforhold.

Takket være den store højde på vogn-dækket og den iøvrigt gode manøvreplads vil »Broen« være i stand til med lethed at tage de største fiskebiler og turistbusser, hvoraf adskillige svenske liniebusser jo »fylder godt i landskabet«. Færgen gør en fart af 18 knob, en meget anseelig fart for et skib af denne størrelse, selvom

den ikke får lov til at gå mere end ca. 12, da den skal holde samme overfarts-tid som de øvrige færger.

Lad det være sagt med det samme og uden forbehold — den bliver en pryd for Storebæltsoverfarten. Den tjener såvel D.S.B.s teknikere og ingeniører som værftets folk til ære. Der er mange nye finesser og småforbedringer ved »Broen«, som er værd at bemærke sig, men også som helhed repræsenterer den noget nyt — de elegante, moderne linjer og fremfor alt den udmærkede plads inde i færgen. Uden at komme for langt væk fra sandheden kan man sige, at den udefra har samme størrelse som en almindelig bil-færg, men inden i har plads som en jern-banefærg.

Aluminium overalt.

Nyt på »Broen« er også den store brug af aluminium. Mest bemærkelsesværdigt er her bovporten, som helt er af dette metal. Det er meget vanskeligt at svejse i, og værftets folk er med rette stolte af, at de er sluppet så heldigt fra deres opgave. Bovporten passer, så der ikke er en sprække åben, når den er nede. Den er holdt i bløde, elegante kurver og gør sit til hele færgens smukke fremtoning.

Som bovporten er alle redningsbåde, hele dækshuset og alle opbygninger samt masterne af aluminium.

Da der er ind- og udkørsel i begge ender af færgen, undgår man, at bilerne skal bakke om bord. Færgen er forsynet med automatisk virkende trimningspumpe, står der i den foranstående tekniske beskrivelse. Derved forstås, at færgen afbalanceres automatisk, dersom bilerne i den ene side vejer mere end dem i den anden side af færgen.

»Oslofjord«s saloner har været model.

Spisesalonen under hoveddækket er holdt i helt lyst fyrretræ. For lyst vil no-

gen sige, for farven er meget sart. Smukt ser det imidlertid ud. Møblerne er be-trukket med højrodt læder.

Spisesalonen er flot, men intet i sammenligning med rygesalonen på promena-dækket. Det bliver den største på hele Storebælt-flåden og for den sags skyld for alle D.S.B.s færger. Der er plads til over 150 personer imod under 100 på »Dronning Ingrid«.

Salonen er gjort så stor, fordi der på »Broen« kun bliver een klasse. Loftet er hvidt, og her har man fulgt den sidste mode, som kræver slanke loftplanker i stedet for som tidligere krydsfinér. Rummet er brudt — ikke af almindelige søjler — men af hvide piller, som i bløde kurver løber mod loftet. Stolene er af oreklap-facon, alle be-trukket med — lyst læder. Baren er holdt i ganske lyst træ, medens så godt som alle andre træbeklædninger i salonen er teaktræ (!). Stilen til denne salon siges at være hentet fra den fornemme amerikabåd »Oslofjord«. Kriti-kere vil måske senere påstå, at salonen næsten er for flot til en overfart, som tager så forholdsvis kort tid, og til en over-fart, hvor der ustandselig kommer nye mennesker, som måske ikke tager så meget hensyn til inventaret. En ting er i hvert tilfælde sikkert — imponerende er denne salon, selvom den har været dyr.

I salonen som andre steder på færgen er der en særdeles effektiv luftventila-tion. Blæsemaskinerne, som er anbragt på øverste dæk, er tilmeld lydlose. De er an-bragt på gummi for ikke at give den støj, som ellers kan være irriterende.

Den nye bilfærg har et supermoderne resourationssystem, hvor det skal bemær-kes, at hele køkkenet er anbragt på øver-ste dæk. Ved et elevatorsystem bringes maden ned til rygesalonen og spisesalo-nen.

Ved telefonbetjeningen af kunderne er der også en nyhed. Der bliver telefon-kiosk på dækket med et særanlæg, så man



Spisesalon.

Rygesalon.

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

H. KLOSTER
FREDERICIA

Vesterbrogade 12 . Tlf. 2028

ikke behøver at komme i forbindelse med radioen på broen.

»Broen« et kedeligt navn.

Kun færgens navn synes at være endog meget trist og kedeligt. Generaldirektøren udtalte på prøveturen, at det ikke er let at give et skib navn. Vi har mange navne i forvejen, og endnu flere er beslægtet af andre skibe. »Sprogø« turde vi ikke kalde den, og så pløjede vi tykke bøger igennem. Vi grundede også over den nordiske mytologi, der i forvejen har givet mange gode navne til D.S.B.-skibe. Men ingenting hjalp det.

Så stod jeg en dag på en Storebæltfærge i fart og så færge efter færge — der er nemlig det bemærkelsesværdige ved Storebæltsoverfarten og antagelig det eneste sted i hele verden hvor det er sådan, at man møder fem færges under turen over bæltet — og så slog det mig: ja, men der har vi jo broen over Storebælt.

Broen som ikke er landfast og ikke bygget på pæle, men ikke desto mindre forbinder Sjælland og Fyn. Den gyngende bro, som hvert år befordrer fire millioner mennesker og 300.000 biler foruden jernbanevogne. Dette er grunden til, at dette gode skib har fået navnet »Broen«.

At vor ellers så lyriske generaldirektør ikke har kunnet finde et mere lyst og levende navn synes mærkeligt. Der er navne fra nu ophuggede D.S.B.-skibe og færges som: Hermod, Odin, Freir, Skirner m. fl., et af disse havde da lydt meget bedre.

Besætningen er begejstret.

»Broen«s chefkaptajn er Krakau-Nielsen, og chefmaskinmester er Joh. Jepsen. Færgen har iøvrigt en besætning på 40 mand, der alle er glade for den nye færge, hvor alle har deres kamre, deres salon, bad og toiletter under vogndækket, og alt er bedre indrettet end på de øvrige færges.

Priserne mangedoblet.

Der er sket en kolossal prisstigning på færges. »Broen« er projekteret til at koste 8,5 millioner, men det er den såkaldte basispris, og værftet er dækket for pris-

stigninger. Der ventes en betydelig prisstigning på »Broen« (»Dronning Ingrid« blev 10 pct. dyrere end basisprisen). I disse tider, hvor priserne faktisk stiger fra dag til dag, er det vigtigt, at indkøbene hos underforhandlerne bliver foretaget hurtigt. Ved at få de flest mulige materialer på lager, kan man gardere sig imod en del af prisstigningerne.

I gamle dage var det ikke nødvendigt at tage den slags forholdsregler, og den gang var værfternes tilbud bindende. Dampfærgen »Chr. IX« kostede 970.000 kr., da den blev bygget i 1908. »Storebælt« kostede i 1943 4,5 millioner kr, og »Dronning Ingrid«, som ikke er meget større, kostede 13 millioner kroner.



Maskinmester Joh. Jepsen.

Nok færges på bæltet.

Nu er behovet inidlertid ved at være dækket for Storebæltfærges. Det ekstra behov opstod på Storebælt, da hele den internationale trafik blev lagt over bæltet i stedet for over Gedser—Warnemünde, som for krigen. Dertil kommer de mange ekstra gennemgående tog, som har belastet Storebæltsoverfarten. Det, der mest generer — navnlig i sommermånederne — er, at bilerne optager meget plads paa godsfærgerne og dermed laver ravage i

godstrafikplanerne. Med den nye bilfærge håber man at være nogenlunde over det problem.

Ny rekord

Rekord? 52 år på samme station.

I anledning af, at De for nogen tid siden var ude med lygten for at søge efter rekorder, tror jeg at kunne yde et bidrag, der ikke kan slås.

Stationsbetjent Albert Hansen, Tappernøje, der med udgangen af indeværende måned har søgt sin afsked, har siden banen åbnede for drift i 1900 været knyttet til Tappernøje station, først som ekstrarbejder, senere som portør og fra 1. april 1946 som stationsbetjent.

Stationsbetjent Albert Hansen begyndte som 16-årig og er nu 68 år.

Det bliver 52 års tjeneste ved samme station, idet tilføjes, at den pågældende aldrig har gjort tjeneste ved andre stationer.

At stationsbetjent Albert Hansen er meget afholdt af sine medansatte tilføjes kun for fuldstændighedens skyld.

C. B.

Stenbrud- og Skærvefabrik Nørre Smedeby 1/5

Vilbæk pr. Kliplev
Tlf. Kliplev 8716

Særtilbud

12 ægte Fotos af danske Lokomotiver i Brevkortformat og forsynet med tekniske Data. Hele Sættet i Kuvert sendes mod forud Indbetaling af Kr. 2,50 til
B. MERKEL PALSDORF
Kongevejen 128 - Lyngby

Alt i Jernbane Litteratur.

Gartneriet Belgrano

En smuk Buket, en flot Krans til en billig Pris.

Hj. af Vibyevej og Tousvej - Telf. 92
Aabyhøj

DEN KOOPERATIVE
MALERFORRETNING

NÆSTVED

Ring til Næstved 1937 v

Gælder det Kjole eller
Frakke saa:

✱

Herning Konfektion
ØSTERGADE 30 . TLF. 1901



Spalding & Co.

ØSTERBROGADE 64

København Ø - Tlf. ØBro 1310

International Spedition

Oversøiske og kontinentale
Transporter.

Bankegnede Gennemgangs-
konnossementer til alle væsent-
lige oversøiske Havne.

Dansk Damman Asfalt ½

Amallegade 15 - Central 6388

I. B. Schilder

Skrædderetablisement

Uniformer

Nørregade 7 . Tlf. C. 2058
København K.

R 3693

Andersen & Bardram ½

Stempelringe

Studiestræde 10 . Central 8638

R 3379

VIKING



Skandinavisk Kaffe- & Kakao-Komp. ½

Frihavnen

K.F.U.K.s Restauration

Middag 2,30

St. Kannikestræde 19
Central 13157

Kvindelig Idrætsforening

Gymnastik, Haandbold og
Svømning hele Aaret

Oplysn.: Tlf. Eva 5380 mell. 12,30-15,30

THÜRMERS

Originale SNITTØJ

NORDISK SIMPLEX ½

Scandiagade 31 . C. 3813
København SV.



Uranlæg — Tidskontrol
Telefonanlæg — Signalanlæg
Automatiske Brandalarmanlæg
Specielle Svagstrømsanlæg

L. M. ERICSSON A/S

Trommesalen 5 - København V
*C. 3438

½ Bladhandler-Forbundet og Blad- og Tobaks- udsalgene på DSB- banegårdene.

Akts. Smith, Mygind & Hüttemeier

København - Telf. C. 803

Hovedbanegaardens Aviskiosk og Boghandel

Aviser og Tidsskrifter fra
hele Verden!

TH. MØLLER

Skibsprovianteringshandler

Nyhavn 45-47 - Tlf. C. 387

Københavns Elektromotor Fabrik

H. M. Nielsen
Elektromotorer - Slibemaskiner
Finsensvej 29 - Tlf. Fasan 4545



PRIVATBANE-NYT

Privatbane dagbogen

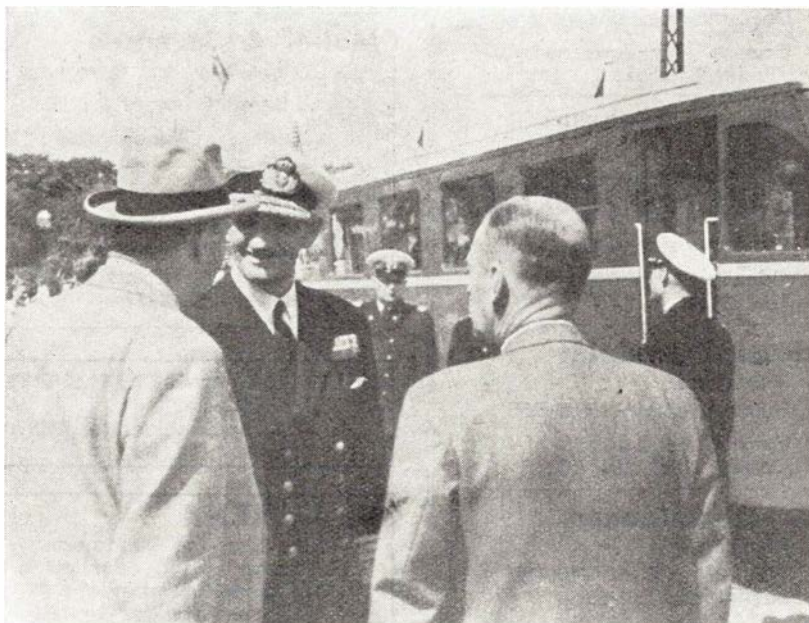
3. VONGE. Et ukrudtssprøjtetog skulle i formd. krydse det ordinære tog på Vonge st. og skulle derfor tages ind på læssesporet, hvor der holdt nogle vogne med mergel. Da bremserne svigtede, kørte toget med stor kraft mod de henstående vogne. Banemst. Jørgensen, hvkr. Merring og det øvrige personale på sprøjtetoget blev klar over faren og sprang alle af for sammenstødet skete. Ved det farlige spring fik Merring en flænge i ansigtet.
5. RUDS VEDBY. En 28-årig knallertkører kørte ved 17-tiden ind mellem de to bageste vogne på skinnebustoget, da dette passerede overskæringen ved Skovvej. Han blev slynget ned i grøften og var dræbt på stedet.
14. GRINDSTED. En personbil, ført af en 19-årig husassistent, kørte ved 13,20-tiden ind i siden på skinnebusen på overskæringen ved Jerrig trinbræt. Bilen blev slynget fremefter mod en telefonmast, der knækkede, og endte med at ligge med taget nederst. Mærkeligt nok var den unge dame sluppet med nogle overfladiske skrammer. Skinnebusen fik den ene side revet op.
15. DRÆBY. En spejdertrup var idag på udflugt til Dræby. I ubevogtede øjeblikke havde nogle af drengene losnet bremsen på en henstående godsvogn og sat den i drift. Herunder kom en af drengene i klemme mellem vognen og rampen og døde kort efter.

18. RUDS VEDBY. Atter idag er der sket et sammenstød på overskæringen for Sorøvej. Den 5. ds. blev en knallertkører dræbt her, og idag blev en 38-årig traktorfører og hans 3-årige dreng dræbt samme sted. Der er blinklys ved overskæringen.
19. FAKSE. En vgl. brændt kalk havde idag fået så meget regn, at der gik ild i

vognens træværk. Brandvæsenet slukkede ilden med skum, men D.S.B.-vognen blev stærkt beskadiget.

20. FR.VÆRK. Portør C. Lundborg Larsen, Melby, blev idag klemt mellem perronkanten og en firehjulet trækvogn, hvorved han pådrog sig en hjerneystelse.
27. VIBY J. Ved 11-tiden kørte Hads Herredsbanens skinnebus mod en tungtlæsset lastbil på overskæringen ved Viby—Sletvejen. Lastbilen blev ramt med stor kraft og blev slynget i grøften. Føreren af lastbilen kom intet til, hvorimod lokofører Oliver Sørensen, Odder, fik lettere kvæstelser

Kong Frederik med D. B. J.



Da kongen den 20. juni gæstede Bornholm, foretog Majestæten en tur med Bornholms jernbaners skinnebustog fra Rønne havn til Gudhjem. Billedet viser kongen i samtale med amtmand v. Stemann inden togets afgang fra Rønne. Med ryggen til, banernes direktør, civilingeniør C. Milner.

GULDMEDEFIRMAET
JOHS. SVINTH
 v/ Marie Roloff
**Forlovelsesringe . Fest- og
 Brudegaver**
 AARHUS . TORDENSKJOLDSGADE 65
 Telf. 687



BORNHOLM
Kemisk Rensning
 Renlighed og Rensning hører sammen.
 Snavs slider og mørner, Rensning bevarer og opfrisker.
 Al Rensning og Farvning udføres af virkelige Fagfolk.
 Rensning paa ca. 5 Dage, Farvning ca. 14 Dage.
A.S. J. A. Pedersens Damprør- og kem. Tøjrenseri
 Hugo Schleisner.
 Rønne Østergade 51 Tlf. 820

Odense

H. L. Rasmussen

Slagtermester

1. Kl. Kød, Flæsk og Paalæg anbefales
Jernbanernes Personale.

Odense . Nørregade 71
Tlf. 2552

Hans Jørgensen & Søn

Udfører Arbejder for DSB

Odense . Pjentedamsgade 49
Tlf. 683

»GOURMET«

v/ E. Andersen

Alt i 1. Kl. hjemmelavede Viktualier
Kød . Flæsk . Røgvarer

Odense
Læssøgade 15 . Tlf. 3430

Den cooperative Malerforretning

Forretningsfører: C. Langkilde
Bygningsarbejde . Skilte
Dekorationsarbejde

Odense . Ny Vestergade 5
Tlf. 12133-13871

Installationsforretningen



Forretningsfører: Ove E. Larsen

Odense . Thorsgade 1
Tlf. 12431

Andersen & Holst

Malerfirma

Udfører Arbejder for DSB

Østre Stationsvej 13
Odense . Tlf. 284-1390

S. A. Christensen

Blikkenslager

Aut. Gas- og Vandmester

Leverandør til DSB

Odense . Vindegade 80 . Telefon 789

J. L. Kjeld Pedersen

Entrepreneur

Odense - Heibergsvej 53 - Tlf. 11205

Nyborgvej Fiskesalg

v/ Oluf Hansen

Altid Aarstidens Fiskesorter

Odense . Nyborgvej 56 . Tlf. 10438

Lars Jørgen Larsen

Vin og Cigarer

Odense . Vesterbro 3 . Telefon 4710

Kolding

Carit Stenstrop

Murer- og Entreprenørfirma

Jord-, Vej- og Kloakarbejde

Udfører Arbejde for DSB

Kolding . Telefon 2080

H. og F. SLOTH

DSB Vognmand

Kolding . Tlf. 51

Finnemann Wiuff

Moderne Skræderi

Leverandør til Jernbanen

Kolding . Jernbanegade 52 . Tlf. 1659

Sydjysk Trælasthandel, C. F. Müllers Eftf. ½

Kolding . Bredgade 16
Tlf. 47-2802

Møller & Sørensen

Damp- Sav- og Høvleværk

Udfører Arbejder for DSB

Kolding . Clemensgade . Tlf. 33

H. Overbeck

Lys - Kraft - Varme - Radio

Udfører Arbejder for DSB

Kolding . Jernbanegade 21
Tlf. 952-953-2437

Anker Sørensen

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Durup - Tlf. 99

H. LORENZ

Aut. Gas- og Vandmester

Varme - Vand - Sanitet og

Blikkenslagerarbejde

Udfører Arbejder for DSB

Bramminge . Storegade 66 . Tlf. 220

Vejen Automobillakereri

Malermester Hermann Hass

Udfører Arbejder for DSB Rutebildrift

Vejen . Borgergade 40 . Vejen 301

HOTEL NYBORG

Gode luftige Værelser

Nyborg - Adelgade

Tlf. 294-994

HAVNEKIOSKEN

Dag- og Ugeblade - Papir -

Telegrammer

Nyborg . Dronningensvej 4 . Tlf. 778

Ribe

C. Stenderup Jensen

Sadelmager og Møbelpolstrer

Møbler - Tæpper - Linoleum

Udfører Arbejder for DSB

Ribe - Grønnegade 14 - Tlf. 243

Ribe Boghandel

Mogens Koefoed

overfor Raadhuset . Tlf. 77

Leverandør til DSB

M. Lauridsen & Knudsen

Murermestre

Udfører Arbejder for DSB

Ribe . Tlf. 193-230

Chr. Enevoldsen

aut. Installatør

Leverandør til DSB

Ribe . Tlf. 162

N. Korsgaard & Søn

Murermester - Tømrermester -

Maskinsnekkeri

Udfører Arbejder for DSB

Ribe - Saltgade - Tlf. 191-589

Sønderjylland

Bløchers Eftf.

Læderhandel — v. Friis Knudsen & Co.

Storegade 6

Haderslev . Tlf. 2009

Karl Fr. Schmidt

Brøndborer, Blikkenslager og

Installationsforretning

Christiansfeld . Tlf. 11



Forlang den kendte

Margarine

Toftlund Margarinefabrik

Emil Thiesen

Sadelmager & Møbelpolstrer

Udfører Arbejder for DSB

Tønder - Kogade 3

Chr. Hansen

Entrepreneur - Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Banegaardsplads 21

Hobro . Tlf. 164

E. H. Schifter

Støvler - Træsko - Hjemmesko

Herre- og Drengefodtøj

Hobro . Adelgade 39

Tlf. 171

og snitsår, ligesom en af skinnebusens passagerer fik hjerterystelse og forskellige kvæstelser.

★

Gribskovbanen.

Banen har i sidste driftsår haft et overskud på 63.450 kr. For første gang i banens historie har personindtægten overstegget en million kr., og denne indtægt udgør 65 % af banens samlede indtægter.

For anden gang siden banens åbning i 1880 har man nu udskiftet 13 km af skinnerne fra Hillerød til Storkevad og fra Pårup til Gilleleje. Banens fmd. udtalte i sin beretning på generalfors., at han mente, der var grundlag for sagsanlæg og erstatning fra Frichs fabrikker i Århus på grund af konstruktionsfejl i motorerne på de først leverede skinnebusser, hvilket havde påført banen meget besvær og udgifter.

Lollandsbanen.

Banens driftsunderskud blev i år kun 34.000 kr. mod 176.300 kr. i fjor.

1. juli 1954 udløber koncessionen, og der må formentlig i god tid forinden træffes en ordning. Det synes udelukket, at det kan fortsætte, som det går. I år må staten forrente aktiekapitalen med 270.000 kr., fordi den har garanteret aktionærerne 4 pct. af deres penge. Sådanne kan det ikke blive ved. Der må skabes renere linier. Og selv om kommunerne har en særlig interesse i, at der er en bane på Lolland, så er det dog et spørgsmål, om man i det lange løb er tjent med en ordning som den af trafikministeriet skitse-rede. Den vil — hvis den overhovedet kan gennemføres — give anledning til megen uro, så længe den eksisterer. Staten synes indstillet på ikke at ville overtage banen. Der er af trafikministeriets departementschef skitseret et forslag om, at staten og kommunerne hver tegner sig for halvdelen af en ny aktiekapital, og at kommunerne derefter garanterer for driften i et vist åremål. Det er kommunerne gået imod. Og herpå står det altså idag.

Der er sat blinklys igang på tre af de 19 overskæringer, hvor ledbevogtningen skal nedlægges. Den samlede udgift hertil er anslået til 200.000 kr. Herfor vil banen kunne spare 60.000 kr. om året til ledbevogtningspersonale.



1. **ESBJERG.** Remisearb. Ingemann Christensen, Esbjerg, blev sidste nat alvorligt skoldet i ansigtet og på overkroppen under sit arbejde i remisen i Esbjerg. Han var nede i fyrgraven for at ordne forskellige ting under maskinen. Da maskinen var køreklar, blev den sat igang, og normalt sker der intet derved for den, der er nede i fyrgraven, men denne maskine havde en utæt cylinder, hvorfra den udstømmende damp ramte Christensen.
5. **MÅLØV.** Da et motortog i eftermiddag kørte mellem Måløv og Ballerup, opdagedes det, at der var ild i motoren. Toget kørte derefter tilbage mod Måløv og standsede ud for fabriken »Cheminova«, hvorfra fabrikkens arbejdere lagde brandslanger ud, men da man var bange for at ødelægge elinstallationen i vognen, hældte man i stedet kulsyre på ilden. Da man havde tomt 12 flasker, var ilden slukket.
6. **BRANDE.** Da bommene på overskæringerne ved Grarup ikke var lukkede, blev en personbil ved 0.15-tiden påkørt af toget. Bilens fører havde opdaget faren, men nåede ikke at få standset for toget ramte bilen. Ud over, at koleren blev revet af bilen, skete der ingen yderligere skade.
7. **ODENSE.** En ikke stedkendt bilfører opdagede ved middagstid for sent, at bommene var ve dat blive sænkede på overskæringerne ved Grønlokkevej. Han havde valget af kore mod bommene eller mod et træ. Han valgte træet. Hans hustru og en 7-årig dreng
8. **LANGGADE.** Sidste S-tog fra Vanløse påkørte i nat en yngre mand, der fik begge ben kørt af. Ingen var klar over om det var et uheld eller et selvmordsforsøg.
- 7.—8. **ÅLBORG.** Jernbaneforeningen holder delegeretmøde med 126 delegerede på »Kilden« i Ålborg.
9. **GLAMSBJERG.** En personbil blev i eftermd. påkørt af toget på overskæringerne ved Koppenbjerg, hvor ledbevogtningen for kort tid siden er erstattet af blinklys. Der skete kun materiel skade.
10. **HERNING.** Ved middagstid påkørte eksprestoget fra Herning en 3-årig pige på en privat overkørsel i nærheden af Kollund st. Den lille var dræbt på stedet.
10. **THISTED.** På den ubevogtede overskæring i Tilsted mellem Sjørring og Thisted, påkørte motortog ved 16.45-tiden en personbil, hvorved den 50-årige fører af bilen dræbtes.
10. **VANLØSE.** Den 53-årige jernbanearbejder P. Chr. Petersen, Vanløse, blev ved 16.30-tiden påkørt og dræbt af et S-tog på strækningen mellem P. Bangsvej og Vanløse, hvor han kom fra sin have. S-toget fra Valby var ca. 5 min. forsinket, hvilket kan være årsagen til uheldet, idet han gik i dette togs spor, og da han horte dette tog komme og veg ud fra sporet, gik han lige mod et fra Vanløse kommende S-tog i det andet spor.
11. **GRENÅ.** Ved middagstid fik stationsarb. Ove Jensen, Grenå, sin ene arm knust under rangering på stationen.
11. **KØBENHAVN.** Dansk Jernbane Forbund åbnede idag sin tre dages kongres i Håndværkerforeningen i København.
12. **KØBENHAVN.** Dansk Lokomotivmands Forbund holdt idag sin 19. kongres i Romersgade. Her valgte

Børge Widahl Jørgensen

Murermester - Entreprenør
Grundejernes Brandforsikring
Rønde . Aarhusgade 8
Tlf. Rønde 177

R. STRØM

Aut. Installatør
Lys - Kraft - Varme
Udfører Arbejder for DSB
Rønde Tlf. Rønde 80

Aage Schønning Madsen

Sanitet - Vand - Blikkenslagerarbejde
Udfører Arbejder for DSB
Rønde . Tlf. Rønde 40

Esbjerg

B. E. Lausten

Bagermesteren med de lækre
Kager, Stænger og
Fødselsdagskringler.
Leverandør til DSB

Esbjerg, Kronprinsensgade 48, Tlf. 2576

A. E. C. og Scania Vabis Omnibusser

William Lindberg
Esbjerg . Strandbygade 94
Tlf. 1025-4125

Sydvestjydske Teglværkers Salgskontor

Mursten - Tagsten - Molersten
Drænrør
Ølgod St. . Tlf. 58

Hans Sørensens Maskinfabrik

Centralvarme - Komfurer -
Beholdere af enhver Art
Tarm — Tlf. 114

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik
Tarm, Tlf. 16—34

Johs. Søby

Kolonialhandel
Vine - Spirituosa - Konserver
Holstebro . Stationsvej 20 . Tlf. 470

Accumulator Depotet

Wotan
Leverandør til DSB
Vejde . Skovgade 14 . Tlf. 1468

Th. Weissenborn

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

Anders Andersen

Tømrer- og Snedkermester
Udfører Arbejder for DSB
Langaa - Aagade 17 - Tlf. 41

VOGNFABRIKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

FREDERIKSHAVN

Besøg

FREDERIKSHAVN

*Danmarks store Udfaldsport
mod de øvrige nordiske Lande..*

1/2 Frederikshavn Fragtmandscentral

Frederikshavn . Kirkepladsen
Tlf. 287

Benyt

TAXA

Frederikshavn . Telf. 516

Emil Sørensens Eftf.

Verner Carlsen & Sophus Nielsen
Udf. Arb. for DSB
Elektro Installation . Lys . Kraft
Frederikshavn . Søndergade 27 . Tlf. 174

Ove Jensen

Aut. Gas- og Vandmester
Blikkenslager - Varmeinstall.
Udfører Arbejder for DSB
Frederikshavn, Danmarksgade 7, Tlf. 29

C. H. Aaen

Tømrer- og Snedkermester
Frederikshavn . Havnegade 10
Tlf. 528

Martin W. Nyholm

Fiskeeksportør
Frederikshavn - Tlf. 370

E. Falberg

1. Kl. Bageri og Konditori
Frederikshavn . Gl. Torv 5
Telf. 481

Søren Christensen

DSB Vognmand
Tordenskjoldsgade 2
Frederikshavn - Tlf. 815

D. A.

Sprinklermateriale

til M/F »BROEN«

er leveret af

C. M. HESS' FABRIKKER ^{A/S}

Ingeniøraftdeling i København

Bredgade 20

Tlf. C. 7720

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement 4 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

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

man ny formand, idet lokofører Carl Hansen, Ålborg, fik flere stemmer end den hidtidige fmd. lokofører Eins-høj, Nyborg.

14. SVENDBORG. Danske jernbaners afholdsselskab holdt idag årsmøde i Svendborg. Medlemstallet var i 1951 gået ned fra 829 til 784, deraf 8 på grund af dødsfald.
15. SINDAL. En 87-årig mand, der var med middagstoget fra Fr.havn, havde glemt at stå af i Sindal, og forsøgte at komme af toget efter, at dette havde sat sig igang. Han blev slynget hen ad perronen og pådrog sig bl. a. et lårbensbrud.
17. RISSKOV. Skoletoget til Århus påkørte i morges en rutebil på den ubevogtede overskæring på Ndr. Strandvej, hvor der både er blinklys og allarmklokke. Bilen blev slynget 75 m bort fra banen og knustes til pindebrænde. Rutebilen havde kun 1 passager, der pådrog sig svære kvæstelser, og bilens fører fik bl. a. hoften vredet af led.

17. ÅRhus HAVN. En personbil blev i formd. påkørt af et rangertræk ved Skibbrogade. Da føreren af bilen opdagede faren, sprang han af bilen og slap uskadt, hvorimod bilen fik skrællet hele den ene side op.
18. GRÅSTEN. En traktor med påhængsvogn skulle i formd. passede overskæringen ved Gråsten teglværk. Han bemærkede ikke toget, eller hørte detes fløjten. Han nåede over med traktoren, hvorimod påhængsvognen blev klippet fra denne og splintredes.
26. FRIHAVNEN. Færgen »Malmøhus« måtte atter idag tages ud af Malmöoverfarten for reparation af maskinen. »Sct. Ibb« overtog passagertransporten.
28. DYBBØLSBRO. Som følge af, at nogle drenge havde kastet et ståltrådsnet ned på de elektriske ledninger for S-togene, var trafikken standstet en halv time mellem Valby og Kh.
30. KORSØR. Da færgen Nyborg i morges befandt sig mellem Nyborg og Korsør, smed en mand jakken og sprang i vandet fra færgen. Han må have opgivet selvmordstankerne, idet han kom svømmende hen til redningsbåden, der var sat ud for at redde ham.



Svendborg havn dømt.

Svendborg havnemyndigheder havde indført en afgift på 5 kr. for store og 3 kr. for små jernbanevogne, der beforder varer til eller fra Svendborg havn, uden at varen passerer bolværk. Svendborg importørforening anlagde sag mod havnemyndighederne og påstod afgiften kendt ulovlig. Importørforeningen støttes af D.S.B. Østre landsret kendte den indførte afgift ulovlig, og det hedder bl. a. i præmisserne, at de indførte afgifter i virkeligheden må anses skabt af havnesammenslutningen for ved fordyrelse af jernbanernes transport af varer at dæmme

op for jernbanernes generende konkurrence.

Sagen har stor principiel betydning, da lignende afgifter opkræves i størstedelen af landets provinshavne.

Rullende vareudstillinger.

To reklamekonsulenter og en journalist vil i efteråret gennemføre en idé, der ser lovende ud. De pågældende har aftalt med D.S.B., at sæderne pilles ud af 5—8 jernbanevogne, hvorefter man indbyder firmaer fra hele landet til at udstille deres varer i disse vogne.

Dansk udstillings turné vil i tiden 15. oktober til 30. november køre udstillings-toget Danmark rundt og gøre ophold i 33 købstæder. I de fleste byer bliver vognene kun en enkelt dag, mens der i de største byer gøres flere dages ophold. Udstillingen vil ikke blive vist i København. D.S.B.s kinovogn bliver naturligvis tilkøbt udstillingstoget.

Danske privatbaners hjælpekasse af 1889

Hjælpekassen har holdt generalfors. i Sandvig den 17. juni.

Formanden, fuldmægtig Ove Marcher, Kalvehave, bød på bestyrelsens vegne velkommen og udtalte en hjertelig tak til kredsen ved De bornholmske jernbaner, fordi de herovre fra tog initiativet til, at generalforsamlingen blev afholdt på Bornholm. Allerede i 1946 var der jo ønske om at holde mødet i 1949 herovre, men forskellige omstændigheder medførte, at det ikke da lykkedes at gennemføre planen.

Videre udtalte formanden håbet om, at generalfors. som sædvanlig måtte forløbe på god måde, og at vi derefter sammen kunne nyde øens forskellige seværdigheder og skønne steder og tilføjede en særlig tak til stfst. Aakjær, Nekso, som har trukket det store læs med tilrettelæggelsen



Anker Hansen

Urmager og Optiker

Kongensgade 36

(Indg. i Grønnegade)

Odense

Tlf. 9836



Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

**Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10
Esbjerg**

A A R H U S

Boye
RASMUSSEN

Sølv- og
Guld-
smed

Reparationer og nyt Arbejde
fra eget Værksted
Aarhus . Frederiks Allé 133 . Tlf. 3408

B. Arndt

Aut. Elektroinstallatør i Aarhus,
Vejlby og Risskov
Aarhus . Nr. Alle 94
Tlf. 3675

SVØMMEHALLENS

Herre- og Damesalon
v. H. S. Bräuner
anbefales med alt moderne Haarpleje
Aarhus . Tlf. 8293

H. Wilchen Laursen

Papdækkermester
Aarhus . Thulevej 5
Tlf. 1643

Blomsterforretningen

Ydes Eftf. J. Clausen

Blomster - Kranse - Dekorationer
Banegaards Plads 5
Aarhus . Tlf. 1039

Hasle Trælasthandel

v. Axel C. Nielsen
Alt i Trælast og Bygningsartikler
Aarhus . Ryvej 26 . Tlf. Hasle 200

Lindbergs Køreskole

Anbefales med rutine- og fag-
mæssig Undervisning.
Aarhus . Guldsmedegade 30 . Tlf. 569

Bothilla

Kød - Paalæg.
Byens bedste Smørrebrød.
Aarhus - Ryesgade 24 - Tlf. 6162

Dampvaskeriet »Sparta«

God og omhyggelig Behandling
af Tøjet. - Lev. til Banerne.
Skanderborgvej 142
Aarhus - Tlf. Kongsvang 183

Nicolin Hansen

Aut. Gas- og Vandmester
Vand - Gas - Varme - Sanitet
Aarhus - Odensegade 15 - Tlf. 10454

Haandværkerforeningens

Restaurant og Selskabslokaler
anbefales. — Kaj Hansen.
Aarhus . Klostergade - Paradisgade
Tlf. 234 - 9119

Bogbinder N. J. UTH

S. O. Sørensens Eftf.
Alt Bogbinder- og Protokolarb. udf.
Aarhus . Dybbølsgade 5 . Tlf. 13487

Tage Trabjerg

Maskinfabrik - Tandhjulsfabrik
Aarhus - Finlandsgade 31 - Tlf. 12755

Aage Hjort

Alt Murerarbejde udføres.
Tilbud og Overslag gives.
Ove Gjeddesgade 6
Aarhus . Tlf. 13939

Hustømrernes %

Tømrer- og Snedkerarbejde.
Aarhus - Mørksgade 9 - Tlf. 6004 - 3589

Salami (Sv. Kehlet Juul)

1. Kl. Kød og hjemmelavet Paalæg.
Fr. Alle 142 - Tlf. 5853
Ryesgade 31 - Tlf. 4387

LA MOCA

1. Kl. Madsted anbefales.
Aarhus . Mejlgade . Tlf. 10991

Bakkegaardens Bladcentral

Dag- og Ugeblade
Papir - Festeleggrammer
Aarhus . Fynsgade 6 . Tlf. 2717-2718

Kiropraktorer

Aa. & H. Hviid
Aarhus . Ankerhus . Søndergade 1 A
Indg. ad Passagen . Tlf. 5869
Kons.: 10-15 undt. Lørd. samt Mand.,
Onsd., Fred. 16-17 og efter Aftale.

Chr. Thomsen

Slagtermester
1. Kl. Kød . Hjemmelavet Paalæg
Aarhus - Helgenæsvej 1
Tlf. 1047

Renseriet »Perfect«

Aarslev Nielsen (ny Indeh.)
Kem. Rensning og Presning af
Herre- og Damegarderobe
Aarhus . Nørregade 15 . Tlf. 4405

Svend Søndergaard

Malermester
Spec. Villaarbejde samt Reparationer
Aarhus . Grønnegade 2 . Tlf. 13226

B. Dalsgaard Andersen

Tømrermester
Alt Tømrer- og Snedkerarbejde
udføres.
Aarhus . Trepksgade 15 . Tlf. 13508

Henry Schmidts Turistbiler

12—25 Personer
Tlf. Risskov 9408

N. M. Thomsen & Søn

Glarimester
Alt Glarimesterarbejde udføres.
Aarhus . Nørre Alle 23 . Tlf. 1708

Vi kanalsyer og renser S E N G E T Ø J

alt fra Morgen til Aften. Spec.:
Tætning af utætte Dundyner.

Fjerrenseriet »DYNEN«

Aarhus, Sjællandsgade 30-32, Tlf. 14243

Vestergades Kødforsyning

1. Kl. Kød og Paalæg
Aarhus . Vestergade 44
Tlf. 2544

Smyk Deres Hjem med haand-
vævede Stoffer fra
Jydsk Haandvæv
v. Kristine Hjorth
Aarhus . Vestergade 19 . Tlf. 2164

K. R. Jensen

Statsexam. Ejendomsmægler
Køb og Salg af Ejendomme,
Villaer, Grunde og Forretninger
Aarhus . Grønningen 6 . Tlf. 12891

Arne Jespersen

Murermester
Aarhus - Provstebakken 11
Tlf. Hasle 461

F. Storgaard

Aarhus . Skolebakken 7
Telf. 3672 - 8748
Plisse - Hulsøm - Stofknapper
Knaphuller - Applikation o. Kjølebroderi

Fabrik for Maaleinstrumenter

TERMA %

Aarhus - Danmark

G. V. Schive

Isenkram - Køkkenudstyr
Aarhus . Bruunsgade 46-48
Telefon 6191

Linoleum - Bedste Fabrikater
m. og uden Paalægning
Imit. Linoleum - Kokosløbere

% A. Høilund-Carlson

Aarhus . Aaboulevarde 45
Tlf. 1347 - 11831

Salon Tarp v/ Fru Tarp Clausen
anbefaler sig med 1. Kl. Arbejde
i moderne Haarpleje.

Aarhus . Mejlgade 71 . Tlf. 12436

Arne Meldgaard

Aut. Vand- og Gasmester
Varme - Sanitet - Gas - Vand
Aarhus, Byvej 34, Holme. Tlf. Skaade 626

Chr. Porsfeldts Eftf.

S. P. Sørensen — Aut. Elektroinstallatør
Alle elektriske Installationer udføres.
Aarhus, Nrd. Ringgade 120. - Kont. &
Værkst.: Frederiksg. 50 - Tlf. 5617-1490

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalføjter - Hornarbejde
Aarhus . Frederiksgade 23 - Tlf. 8468

»Nordre Molek«

v. S. Sørensen
Fersk røget LAKS af egen til-
virkning. Årstidens Vildtsorter
Aarhus . Mejlgade 30 . Tlf. 6147 - 2847

Tandlæge Jørgen O. Nielsen

Kons.: 9—17. Lørdag 9—12^{1/2}.
Aarhus . Søndergade 1 A . Tlf. 1895

„En Tand bedre“

1. Kl.s Materialer - Garanti for Pasform
og Holdbarhed.
Ikke Strøgløkaler — derfor billigere.
PEDER PEDERSEN
Aarhus . Kirkegaardsvvej 18 . Telefon 4288

af de forskellige arrangementer, samt til fuldmægtig Mahler Jørgensen og overtrafikas. Madsen, begge Rønne, for den store velvillie, der er vist os fra deres og jernbanens side ved at stille særtog og rutebiler til vor rådighed for udflugterne.

Inden vi går over til forhandlingerne, vil vi mindes de af vore medlemmer, som er afgået ved døden, siden vi sidst var sammen, ialt 179 medlemmer.

Det er ikke almindeligt at omtale de enkeltes gode fortjenester og indsats ved banerne m. v., men de har alle været medlemmer i længere eller kortere tid, ydet deres gode andel til samarbejdet her i hjælpekasen, og vi vil mindes vore afdøde kolleger ved at udtale et æret være deres minde.

Formanden foretog derefter navneopråb, og det konstateredes, at af 76 repræsentanter var 59 mødt. Som dirigent valgtes togfører P. Schou, Kolding, enstemmigt.

Formanden indledede med at oplyse, at medlemsantallet ved begyndelsen af 1949 var 2.743 og 2.659 ved udgangen af 1951. Det er en tilbagegang på 84 i sidste 3 års periode, medens den foregående periode viste en fremgang på 319.

Formanden rettede en indtrængende henstilling til repræsentanterne om — af hensyn til hjælpekasens økonomi — at gøre et arbejde for at få nye medlemmer, således at der atter kan komme stigning i medlemstallet.

Bestyrelsen har i den 3 årige periode afholdt 5 møder, og en del sager har derfor været behandlet ved skriftlig cirkulation. Fmd. havde afsendt 623 skrivelser og modtaget 279.

Kassereren, pens. stfst. Madsen, Stensballe pr. Horsens, fremlagde regnskabet og gav en oversigt over bevægelserne i kassen i den forløbne periode. Regnskabet godkendtes derefter enstemmigt.

Stfst. Løwe Jensen, Gesten, foreslog forhøjelse af begravelseshjælpen, men efter at det blev oplyst, at dette ville kræve en betydelig kontingentforhøjelse, udsattes sagen til næste generalfors.

Såvel fmd. sam. kassereren genvalgte med akklamation. Som suppleanter valgtes stfst. Aakjær, Nekso, og togbetj. Henry Knudsen, Kolding.

Da foreningens kritiske revisor, lokofører Handberg, Svendborg, ikke ønskede genvalg af helbredshensyn, valgtes fuldm. Chr. Børsting, Præsto, i stedet, og kontorchef Ib Olsen, Maribo, blev suppleant for denne.

Til mødested for næste generalfors. blev foreslået Kolding og Ålborg. Der blev flertal for at stedet bliver Kolding.

Under eventuelt førtes en længere diskussion angående et forlangende om, at der udstedes medlemsbeviser.

Efter at den joviale og gemytlige dirigent havde takket deltagerne, fordi de havde gjort ham hvervet let, sluttede generalforsamlingen, idet der udbragtes et kraftigt »leve« for Danske privatbaners hjælpekasse.

Formandens indtrængende henstilling til repræsentanterne om at virke for tilgang af nye medlemmer, vil vi gerne støtte så godt, som det er os muligt. Vi ved udmærket, at man som ung tit er af den opfattelse, at det haster ikke med at sikre sine nærmeste; men dette er ikke rigtigt, for det haster netop.

Vi, der nu er grånede i jernbanernes tjeneste, har i årenes løb ikke sjældent set, at en ung kollega er segnet, og vi har også set, hvilken hjælp det har været for de efterlevende, når den afdøde har været medlem af hjælpekasen, og begravelseshjælpen er bleven udbetalt; men vi har også oplevet det modsatte og set, hvilke store vanskeligheder, der har været for en kollega's efterladte i en i forvejen streng tid, når den pågældende ikke har været medlem.

Derfor meld Dem straks ind, såfremt De ikke allerede er medlem af hjælpekasen, og opsæt det ikke, for så kan det let blive for sent.

S.

Vi har modtaget en interessant beretning om gæsternes ophold på klippeøen. Den skal komme i næste nr.

Red.



Korsør.

Overtrafikkontrolør E. Petersen, Esbjerg, er udnævnt til stationsforst. i Korsør, hvor stfst. L. C. D. Musæus e. ans. er forfl. til Næstved.

Snekkersten.

Stationsforst. A. E. Sørensen, Ølgod, er e. ans. forfl. til Snekkersten, hvor stfst. M. Gormsen er død (62 år).

Fredericia.

O.trafikkontrolør M. A. Møller, Fredericia, er forfremmet til stfst. samme sted, hvor stfst. L. L. Larsen er død (67 år).

Farre.

Trafikeksp. O. A. Jensen, Roslev, er forfremmet til stationsmst. i Farre, hvor stfst. S. Nielsen e. ans. er flyttet til Grejsdal st.

Terkelsbøl.

Trafikeksp. H. A. N. Hermansen, Kokkedal, er forfremmet til stationsmst. i Terkelsbøl, hvor stfst. C. C. Kjær e. ans. er flyttet til Hovslund.

Vorbasse.

Portør A. Nielsen, Hejnsvig, er e. ans. forfremmet til stationsmst. i Vorbasse, hvor stationsmst. Buhl Gårde er afgået ved døden 62 år gammel.

Bajstrup.

Trafikeksp. A. Thusager, Ordrup, er forfremmet til stationsmst. ved Bajstrup st., hvor stfst. H. T. Schau har søgt afsked på gr. af alder (68 år).

Gaarde.

Trafikeksp. K. Skadholm, Ølgod, er forfremmet til stationsmst. i Gaarde, hvor stfst. K. K. Erlandsen e. ans. er flyttet til Rejsby st.

★

Dødsfald.

Pens. togfører P. L. Helslev, Kh. 81 år.
Pens. togfører Chr. Knudsen, Kh. 73 år.
Pens. lokofører Christen Koue, Roskilde. 73 år.

Pens. stationsforst. L. P. C. Lund, Randers, 71 år.

Pens. trafikinsp. Joh. Okkels, Fredericia, 71 år.

Pens. togfører B. Boiler, Fredericia, 67 år.

Magasinp. J. L. Jørgensen, Enghave mdt. 67 år.

LIND HANSEN
KULTORVET 14 · C. 6208
LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILLED MATERIALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN

Remisearb. J. J. Jørgensen, Korsør, 63 år.

Stationsforst. M. Gormsen, Snekkersten, 62 år.

Rangermest. P. Clausen, Fredericia, 59 år.

Togfører E. A. Kristiansen, Ålborg, 59 år.

Værkmest. S. Monsrud, cvk Århus, 59 år.

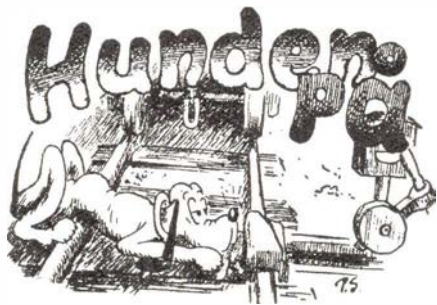
Pens. portør L. P. Jensen, Nørresundby, 57 år.

Overportør J. S. Nielsen, Århus.

Togfører K. F. Mikkelsen, Nyborg, 55 år.

Ekspeditionssekretær H. Krogh, Bogholderkt., 53 år.

O.trafikassistent H. Klitsgaard, Ålborg gxp., 48 år.



Aktier sælges.

Sebber kommune har for 12.000 kr. aktier i Hvalpsund banen, som man forlængst har nedskrevet til en kr. Er der nogen, der ønsker at købe disse, kan de købes for 25 ore, og så giver sognerådsformanden en frokost oven i handelen!

Tagdryp.

Beboerne i et ældre ledvogterhus med soveværelse i tagetagen klagede til overbanemesteren over at taget på huset var utæt, og da denne kom, udspandt der sig følgende samtale:

— Hvor er det det drypper?

— Her midt over sengen, og når det regner rigtig stærkt, må konen og jeg lege bævere!

— Bævere, — hvad vil det sige?

Davillon Søndre Anlæg Herning

1. Kl. Køkken - Vine - Spirituosa
Koncert - Dansant
Tlf. Herning 1584

— Jo, vi må også sove med rumpen i vandet!

Dansevogne.

I anledning af, at D.S.B. vil lade indrette nogle vogne, hvori der kan danses, har Social-Demokratens fortræffelige causør Jonas skrevet følgende i Social-Demokraten ledsaget af den lige så vellykkede tegning.

Ud og dans med . . .

Man erfarer, at D.S.B. om kort tid indsætter dansevogne, i hvilken anledning hr. Terkelsen vil få tillagt titlen generalbalinspektør. Baltegn løses på stationerne. Ønskes en tur/retur Skævinge, hedder det: »En Skævinge og avet om«. Til Århus Tappenstreg og Champagnegaloppen kræves hurtigtogsbillet. Der vil, efter hvad vi erfarer, i sommerens løb blive arrangeret en række seksture til naturskønne omgivelser. Les Lanciers må ikke finde sted, såfremt blot en passager sætter sig imod det. Der kan til denne dans købes partoutkort til alle fem ture. Såfremt Jitterbug udøves, altså håndkastning med piger, skal gardinerne være trukket for ved passering af Haslev og lignende steder af hensyn til beboernes følelser samt frygten for sammenstimlen langs linjen. Pigerne må under ingen omstændigheder slynges ud ad vinduerne, der derfor skal holdes lukkede både i læ- og vindsiden. For at undgå kvæstelser af de enkelte legems-

øvelser vil vognlofterne blive polstret i hvert fald på 1. klasse. Rygning er forbudt under dansen, og hvis man f. eks. danser med Sofie, må en anden holde ravnøren imedens. Træder en herre sin dame over tærne, kan hun forlange, at han står af i Sorø, selvom vedkommende har billet til Slagelse. I gentagelsestilfælde kan hun trække i nødbremsen. Intet dansetog vil standse i Ringsted, da man af hensyn til gulvets lette konstruktion vil undgå træskodanserne, uddannet til musik af Lauritz Hansen's spillemandsorkester. I Roskilde vil der efter dansetogenes oprettelse blive en halv times pause mod nu en halv times ophold. Desuden vil de nuværende små kupéer, reserveret for rejsende »fortrinsvis med hunde«, blive anvist herrer »fortrinsvis med hende«, således at han i ro kan erklære sig, idet bemærkninger som »jeg vil bære dig på hænder gennem hele livet« bør undgås, hvilket nemlig ikke ville være nogen forretning for D.S.B. For folk, der af en eller anden grund bare skal til Odense, Esbjerg eller Ålborg, i et eller andet dumt ærinde, vil der blive bibeholdt en vognafdeling, mærket »Ikke dansere«. Togene vil få navne: »Trædballeren« afgår fra København til Vejle kl. 19,10, Rheinländeren sydpå i stedet for Skandinavienspressen og »Den toppede høn« til Slangerup. Til Kilden i Ålborg afsendes dansetog alle dage og tilbage, først den ene vej og så den anden vej med ritsch-ratsch o. s. v. Det er en forudsætning, at pigerne danses pænt hjem. Sovevogn medføres ikke.



Aabyhøj

K. C. Sørensen

Blikkenslager . Aut. Vand- & Gasmester.

Vand . Gas . Sanitet . Skifferdækning
Aabyhøj . Værksted: Viborgvej 164
Tlf. Aabyhøj 723

Aaby Tømmerhandel

v/ E. Løchte
Alle Arter Bygningsartikler

Kontor:
Aaboulevarde 43 . Tlf. Aarhus 3336
Lager: Gjellerupvej . Tlf. Aabyhøj 4

Erling Overgaard

Kolonial - Vine og Spirituosa
Aabyhøj . Tousvej 61 . Tlf. Aabyhøj 1091

Vognmandsforretningen

v. Rich. Hede
anbef. med Kørsel over hele Landet.
Flytning udføres. - 5-12 Tons Vogne.
Hertzvej 12 . Tlf. Aabyhøj 612

H. Christiansen

Glarimester
Glarimesterarbejde.
Rullegardiner - Persiener
Aabyhøj . Haslevej 6
Tlf. Aabyhøj 877

H. Brandes

Slagtermester
1. Kl. Kød - Flæsk og Paalæg
Aabyhøj . Gjellerupvej 5
Tlf. Aabyhøj 178

A. Mathiesen

Murermester
Alt Murerarbejde udføres.
Tilbud og Overslag gives.
Viby Jyll. - Tlf. Viby 642

Benyt

Viby—Aarhus Rutebilen

Tlf. Viby 13

A. Pedersen

Malermester
Udfører Arbejder for DSB

Viby J. - Brorsonsvej 6 - Tlf. 402

O. Chr. Jørgensen

Murermester
Viby, Jyll. - Rørdamsvej 7
Tlf. Viby J. 354

Brabrand Autotransport

v/ Arne Møller
Kørsel over hele Landet
besørges med 5-10 Tons Vogne
Brabrand . Engdalsvej 16 . Tlf. 356

E. Strandgaards Turistfart

anbefales.
Tlf. Brabrand 193

Aarhus

TRÅ BANEGAARDSSIDEN
Stof-JENSEN

BANEGAARDSPLADS 7 · TELF 580
AARHUS

Jernbanepersonale

Husk altid de sidste Nyheder i
Damekonfektion, Frakker, Kjoler,
Dragter m. m. - **Konto oprettes**

VESTERGADES VÆREKONTO

Vestergade 64 (husk 1. Sal)
Aarhus - Tlf. 7708

Bygningsssnedkernes Coop.

Alt i Bygnings- og Inventararbejde
udføres. Tilbud og Overslag gives.

Ringkøbingvej 21
Aarhus . Tlf. 3912 - 9080

Tobaksforretningen

v/ M. Bomholdt
Cigarer - Tobak - Vine og
Spirituosa

Aarhus . Ny Banegaardsgade 53
Tlf. 7980

Møbelpolstrer

Leif Pedersen
Saavel nyt som Reparationer.
Altid solidt og billigt.
Lænestole - Sofaer - Ottomaner

Aarhus . Mejlgade 59 . Tlf. 14121 k.b.

BAGERIET

v/ Bersang
Friskbagt Brød og Kager.
Spec.: Lækre Fødselsdagskringler.
Aarhus, Nr. Alle 24, Tlf. 3562

Sv. Aage Jespersen

Tandlæge, C. Milbergs Eftf.
Kons.: 9—17, Lørdag 9—13
samt efter Aftale.

Aarhus . Park Alle 3 . Tlf. 3324

Rikard Andersen

Malermester
Udfører Arbejder for DSB

Aarhus . Lundbyesgade 23 . Tlf. 8128

Børge Oustrup

Tømmermester
Udf. Arb. for DSB og Hammelbanen
Aarhus . Viborgvej 28 . Tlf. Hasle J 301

AARHUS OG OMEGNS BEGRAVESESFORRETNING

v. E. Haugaard Jensen
Aarhus . Nørregade 1 . Tlf. 8183

Landsretssagfører

KNUD THIEDE

Ryesgade 11
(Hj. af Rosenkrantzgade)
Aarhus - Tlf. 8325

Horsens

Slagterforretningen

v/ Chr. Thrane
1. Kl. Kød og Paalæg anbefales
Spec. Medister og Leverpostej
Horsens . Triangel 1

P. Fuglsbjerg

Fiske- og Vildtforretning
Nygade 34, Hj. af Stefansgade
Horsens . Tlf. 1367

Husk

Anna Andersens Eftf.

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

Sv. Aa. Christiansen

Rådgivende ingeniør m. a. i.
Bremersalle 3, Bækkelund
Horsens . Tlf. 1529

H. Briesemeister

Auto-Reparation
1. Kl. Værksted - Austin Service
Horsens - Grønlandsvej 4 - Tlf. 2751

M. Skinnerup

Slagterforretning
1. Kl. Kød og Paalæg
Horsens . Beringsgade 6 . Tlf. 654

Silkeborg

Kemisk Tøjrensning
Presning og Färvning

TRIKOHL RENSERIET

Silkeborg . Søndergade 19
Tlf. 1262

Fisk er sundt!

FISKEHUSET

Lars Bo
Søndergade 1 . Tlf. 861
Silkeborg

Hjemmebageriet

Friskbagt Brød og Kager
Silkeborg . Søndergade 36
Tlf. 521

Jydsk Vulkaniseringsanstalt

v/ H. Sehested
Nye Slidbaner - Rep. af
Gummifodtøj
Silkeborg - Fredensgade 2 - Tlf. 1555

FARSØE Nielsen

Malerfirma
Silkeborg . Skolegade 34
Tlf. 1820

Skandinavisk Motor Co. ^{Å/S}

København Odense

Reserveret 4072

D. I. S.

Normal Trykkeriet

Siegfred Petersen & Søn
Grundlagt 1917

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261

Aktieselskabet

DET DANSKE KULKOMPAGNI

Holmens Kanal 42
Central 9214

Kul - Cinders
Brændselsolier

Kaj Herold-Nielsen

Ingerslevgade 30-40
C. 15282

Peter Jensen

OST EN GROS

Hestemøllestræde 6 . Telf. 4833
K Ø B E N H A V N

Københavns ny Tømmer-Handel ^{Å/S}

Lygten 10 - Tlf. C. 7091

Grusgravenes Salgskontor ^{Å/S}

Trondhjemsgade 9
Tlf. C. 11449

Dansk Vognljerder Fabrik

Gl. Køge Landevej 47
Central 8117

Køb grunde i

Tårnby Kommune

har De prøvet at tale med



om

Akustikplader

*til støjdemning og
akustisk regulering*

Ikasetter

til belysningsregulering

Svingningsdæmpere

til svingningsregulering

Internationalt Isolations Kompagni ^{Å/S} . Ikas København

H. C. Ørstedsvvej 28 C . Tlf. C. 2723-2793

Otto Christensen & Kaj Sørensen

Civilingeniører, Entreprenører

Istandsættelse af
Betonkonstruktioner

C. F. Richs Vej 71
København F
Telefon Gothåb 7511

Wright, Thomsen & Kier ^{Å/S}

Ingeniører - Entreprenører

Trondhjems Plads
Tlf. 4160 - *16535

Dansk Signal Industri ^{Å/S}

Skalbakken 10
Vanløse . Tlf. Damsø 6346-6347

De Forenede Kulimportører ^{Å/S}

København K . Holmens Kanal 5
Telf. 211