

Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

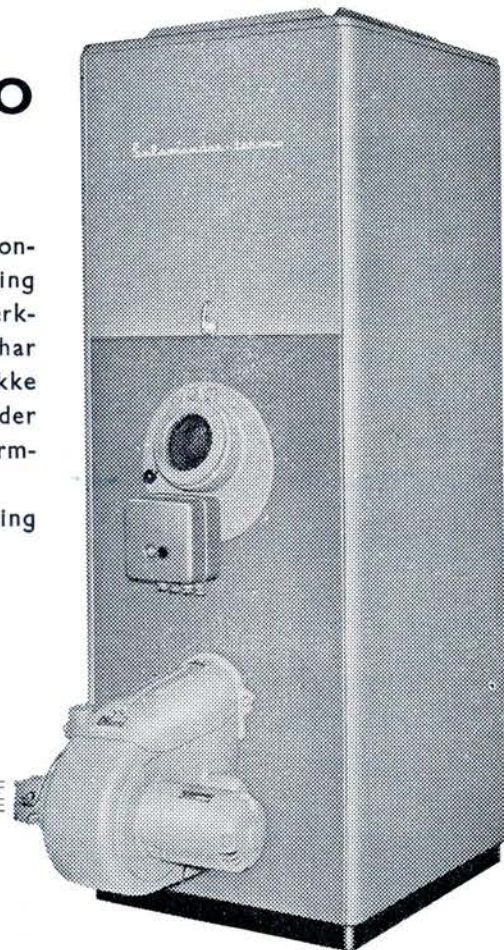


TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET

SALAMANDER-TERMO VARMLUFTOVN

SALAMANDER-TERMO er en helt ny konstruktion, der nu gør varmluftopvarmning ideelt til villaer, rækkehuse, mindre værksteder o. l. Salamander-termo varmluftovn har en lydsvag gang og opfylder med sine smukke farver og fuldendte formgivning de krav, der idag stilles til et virkeligt kvalitets varmluftsystem.

Læs inde i bladet om varmluftopvarmning eller forlang specialbrochure tilsendt.



KØBENHAVN V - PUGGAARDSGADE 17 - BY. 9606 - AARHUS - GULDSEMEDGADE 28 - TELEFON 2 11 00

Kolding

Jernbanepersonalet anbefales

HJEMMEBAGERIET

v/ H. Ernstsen

Dalbygade 22 . Kolding

tlf. Kolding 1076

Prima brød og kager. — Bestillinger modtages

Olaf Christensen

Klinik for kunstige tænder

Slotsgade 19 - Kolding - tlf. 4218

Autoopretning

Martinusen & Jokumsen

Haderslevvej 151 - Kolding

Al opretning udføres

Tlf. Kolding 4617

Viktualie-kælderen

v/ Arne Guldbrandtsen

Damhusgade 17 . Kolding . tlf. 3182

1. kl.s pålæg og salater

Salon LADY - Gretha Clausen

Agtrupvej 40 - Kolding - tlf. 1194

Nyeste frisurer og permanenter

1. kl.s hårpleje

Grindsted

Record vask

Rolighedsvej 7 - Grindsted

Altid prober og skånsom vask

Tlf. Grindsted 583

Grindsted Andelsmejeri

1. kl.s mejeriprodukter

Mælk - fløde - smør og ost

Telefon 8

Kartoffelcentralen

Vejlevej 1 - Grindsted

Telf. 520

Brøndum Mejeri

Tarp pr. Guldager

— mejeririgtige produkter

Telf. Guldager 21

Odense

Jernbanepersonalet anbefales

Guldregn Frugt og Grønt

Skibhusvej 61 A - Odense

Else Nielsen - Tlf. 12 76 63

Bolbro Materialhandel

Middelfartvej 81 . tlf. 11 45 12

Materialer, parfumer, sygepleje

Tobak og vine

Nyrop & Maag A/S

Klaregade 7 . Odense . tlf. 12 29 33

Sygeplejeartikler . instrumenter
bandager

Frisørsalonen

Vester Stationsvej 16 B - Odense

Moderne hårpleje

1. kl.s nobel betjening

Gurli Schmidt - Telf. 11 72 80

Assens

Jernbanepersonalet anbefales

Færgegaardens restaurant

Strandgade - Assens

Tlf. 428

Assens Møbelmagasin

Møbler - Gulvtæpper - Gulvbelægning

Østergade 33 - Assens - Telf. 45

Jernbanepersonalet anbefales

Trikotagemessen

v. E. Nielsen - Villemoesgade 1 A

Trikotage - Manufaktur - Småting

Telf. Assens 701

Assens Tandteknik

Folmer Rossell - Korsgade 10

Kunstige tænder fremstilles og indsættes

Telf. Assens 546 - Privat 758

ELEKTRO SERVICE

Vald. Larsen

Ørkildsgade 61 . Svendborg . tlf. 2708

Spec. værksted for reparation

Faaborg

Brun's Konditori

v. L. Banke - Vestergade 6

Altid 1. kl.s varer

Bestillinger til fester modtages

Telf. Faaborg 208

HYGGE - BO

moderne boligmontering

Helge Nielsen - Mellemgade 9

Telf. Faaborg 37

Østerhed Bageri

E. Buch - Svendborggade 92

1. kl.s lækker brød og kager

Bestillinger modtages

Tlf. Faaborg 225

Nørrevold Apotek

Nyborg . Telf. 470

Hadsten

Jernbanepersonalet anbefales

Slagterforretningen

Knud Petersen - Østergade 9, Hadsten

1. kl.s kød - Flæsk og pålæg

Telf. Hadsten 56

Jernbanepersonalet anbefales

Broderi- og Triko- tageforretningen

v. Ellen Pedersen - Søndergade 11

Broderi - Trikotage - Lingeri - Småting

Telf. Hadsten 284

TRIKOHL

Renseriet

v. E. Høj - Ågade 2 - Hadsten

Telf. Hadsten 315

Altid nobel 1. kl.s rensning

Hadsten Apotek

Nørregade 1 - Hadsten - tlf. 10

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

Stationsmester

H. E. Rybro, M. D. F. (ansvarhavende)
Bernhard Bangs Alle 39, København F.
Telefon Fasan 4091

Redaktionssekretær:

Togbetjent V. Jonvald - Hvidovrevej 258
Tlf. 78 36 42

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement

9 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

**MEMBER OF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER**

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagstælling

Tryk: Bogtrykkeriet »Centrum«

AUGUST 1959

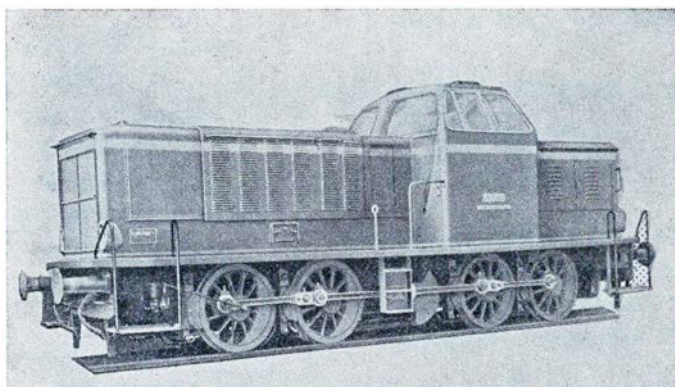
Dette nr. indeholder:

Sovjets tekn. fremtids-projekter side	171
Månedens emner	» 172
Ny fransk skinnebus	» 173
Sagt og skrevet	» 174
Mens vi venter på tog	» 175
MaK dieselhydrauliske loko ...	» 177
Nyt fra udenlandske baner ...	» 181
Det er ikke alle, der ved	» 181
Horsens Vestbaner i dag	» 182
Kjøbenhavn - Gedser	» 183
Erindres det	» 184
Varmluftanlæg til villaopvarmn.	» 185
Privatbane nyt	» 186
Maanedsmagasinet	» 187
Model jernbane	» 189
Foto hobby	» 191
Dødsfald	» 195
Boganmeldelser	» 185
Hunden på	» 196

MaK

dieselhydrauliske lokomotiver

240 HK—2000 HK



800 HK loko leveret til Lollandsbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

Generalrepræsentation:

IVAR BERTELSEN

Civilingeniør, Dr. techn.

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

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Dag- og ugeblade

Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet

i Danmark

København

Aktieselskabet

P. WODSKOU

Valdemarsgade 19, København V.
Tlf. Central 9434
Neon Lys - Elektriske Anlæg

Elm Iversen Vinhandel

Flensborggade 11
Telf. Eva 8082 - 8201

Chr. Frederiksens Sønner

v. Henning og Kaj Frederiksen
Glas- og porcelænshandel
V. Voldgade 8 - Tlf. Byen 6461

Hvad angår SEJLGARN

er „ELINJA“ garn det bedste
Fa. Jacob Pedersen, Stormgade 16
København K. Telf. Byen 3351 - 8307

Sjælland

Poul Hansen

Aut. Gas- og vandmester
Udfører arbejder for DSB
Horsevænget 23 - Hillerød - Tlf. 1811

VAGN NIELSEN

statsaut. skibsmægler
Frederiksværk - telefon 185

Andelsmejeriet GODTHAAB

Frederiksværk

Eva Jensen - Havnen

Helsingør - Tlf. 21 29 52
Vis a vis Sveasøjen
Bestillinger modtages på
Kronborg Fløde Is

Glostrup Brugsforening

Hovedvejen 85 - Glostrup
Tlf. 96 01 32

Fiskecentralen

Altid frisk fisk, vildt og fjerkræ
Hovedvejen 118 - Glostrup
Tlf. 96 04 22

Sjælland

AUTO KRYDSET

v. Jensen og Johansen
Køgevej 1 - Taastrup - Tlf. 99 01 14
Autoreparationer af enhver art
Benzin - Olie - Gummi - Vognvask

Jernbanepersonalets damer anbefales
Salon LILLI

Helligkorsvej 10 - Roskilde - Tlf. 2940
1. kl.s hårpleje og betjening

Kolonialforretningen

v/ Erik Pedersen
Østergade 38 - Roskilde
tlf. 1401
1. kl.s kolonial - vin - tobakker
konserves

Niels Larsen ^{A/S}

Landbrugsmaskiner
Nørregade 10 - Ringsted - tlf. 870
Vis hensyn med vore forsendelser -

Jernbanepersonalets damer anbefales

Damefrisørsalonen

v/ Anne B. Clausen
Strandvej 59, Køge - Tlf. 379
Alt i moderne hårpleje
Sidste nye permanenter

Kolonialforretningen

v/ Inga Mygind
Vordingborgvej 49, Køge - Tlf. 118
Alt i kolonial - konserves
Tobak - Vine, Spirituosa

FARVEHANDELEN

v/ Lilly Hansen
Nørregade 36 - Køge - Tlf. 505
Tapet - farver - lakker
Løbere og linoleum

Næstved Metalstøberi

V. Jæger
Støbninger i alle legeringer - omgående
levering - Rimelige priser
Skyttemarksvej 70 A - Næstved
Tlf. 3005

Albert Wennike

Skibsbygning og savværk
Reparationer. Bedding til 200 t egenvægt
Leverandør af sveller til DSB
Tlf. Stege 4465

Sønderjylland

Garmester

Børge Nielsen

Rønhaveplads
Perlegade 65. Sønderborg Tlf. 2 22 27
Billedindramning . blyindfattede
ruder
Reparationer. Alt i 1. kl.s arbejde

Vi anbefaler . . .

Skotøjsreparationen

A. Andresen
St. Rådhusgade 4
Sønderborg . tlf. 2 33 49

Slagterforretningen

J. A. Mikkelsen - Perlegade 94
Sønderborg . Tlf. 2 18 24
1. kl.s kød og flæsk
Spec.: hjemmelavet pålæg

Damefrisørsalonen

v/ I. Hünermundt Espesen
Jernbanegade 17 - Sønderborg
Alt i moderne hårpleje
Telf. 2 15 17

K. F. U. M. restauration

Løkken 18 - Sønderborg - tlf. 2 29 12
Pension - Et godt madstød
H. Christensen

Jernbanepersonalet anbefales

Herre- og damesalonen

Helgolandsgade 39 - Sønderborg
1. kl.s hårpleje
H. Andresen - Tlf. 2 18 41

Kunstboden

v/ Kirsten Linding
Storegade 18 - Haderslev - tlf. 2 27 61
Alt i gaveartikler samt
udsmykning til hjemmet

Andels- Kartoffelmelsfabriken

»SØNDERJYLLAND«
Toftlund - Telefon 3 13 43

Uden ANNONCERING

ingen forretning -
intet trives i hemmelighed . . .

Sovjets tekniske fremtids-projekter — optimistiske, fascinerende og frygtindgydende

Supertog med næsten 5¹/₂ m sporvidde, biler uden brændstof og batterier, atomfly omkring jorden paa 60 g uran.

Den sovjetrussiske forskning kender tilsyneladende ingen grænser. - TIL ATLANTERHAVET staar der mejslet over den østlige indgang til en tunnel i Sibirien, over den vestlige TIL STILLEHAVET.

DEN britiske atomfysiker Klaus Fuchs, der fornylig blev løsladt efter at have afsonet to trediedele af sin fængselsstraf, er som bekendt blevet beskyldt for at have udleveret a- og b-bombernes hemmelighed til Sovjet. Fuchs selv indrømmer, at han af idealistiske grunde røbede vigtige detaljer ved fremstillingen ... i det håb, at en magtbalance øst—vest ville udelukke muligheden for en fremtidig atomkrig.

Men den videnskabelige og tekniske overlegenhed, som Sovjets atomforskning nu gang på gang demonstrerer, skyldes ikke blot spionage. Den første russiske atombombe indeholdt plutonium, hvis fremstillingsproces hverken Fuchs eller andre spioner kendte og følgelig heller ikke kunne udlevere. I 1953 eksploderede den første transportable brintbombe i Sibirien — et år før de amerikanske forsøg. Aaret efter startedes verdens første atomkraftværk i Sovjet-Unionen; USA indhentede dette fremskridt tre år efter med reaktoren i Shippingport. I 1955 bragte sovjetiske fysikere en brintbombe til eksplosion i stor højde — først et år senere kunne deres amerikanske kolleger anstille det samme forsøg. Verdens største atomkraftværk blev sidste år startet i Sibirien.

Således kunne der på dette og andre områder nævnes mange flere eksempler, der viser, at Sovjets seneste tekniske triumfer langt fra alene skyldes spionage, men er resultater af målbevidst forskning. Vi må se den kendsgerning i øjnene, at et land, der for få årtier siden hinkede langt bagefter den vestlige verdens udvikling, nu har planlagt og delvis ført fantastiske projekter ud i livet. Kun en fælles kraftanstrengelse af vestmagternes forskerpotentiel vil gøre det muligt for dem at hævde sig i dette videnskaberne kapløb.

I Sovjet betragter man atomfysikkens praktiske anvendelsesmuligheder ud fra en noget anden synsvinkel end her i vesten. Landets forekomster af kul og olie er så store, at de vil kunne dække behovet århundredere fremover. Dertil kommer uhyre endnu uudnyttede vandkraftreserver. Det er med andre ord ikke tvingende nødvendigt at bygge atomkraftværker. De forholdsvis få projekterede anbringes i egne, der ligger langt fra trafiknet og brændstoflagre.

De sovjetiske forskere har først og fremmest opmærksomheden henvendt på atomenergiens udnyttelse i kampen mod landets vældige afstande. Atomdrevne biler, fly, jernbaner og skibe skal overvinde de mange tusinde kilometer mellem Brest-Litovsk ved grænsen til Polen og Wladiwostock over for Japan. På den måde ville det blive muligt at udnytte naturens ressourcer i områder, der hidtil var næsten folketomme eller utilgængelige.

Jernbane gennem Himalaya

Efterhånden som kontakten mellem Sovjet-Unionen, Kina og Indien bliver stadig snævrere, får en løsning af samfærdselsproblemet også en stadig større betydning. Skønt Himalayas bjergmassiv er 7—8 kilometer højt, tumler sovjetiske teknikere med planer om at føre en jernbanelinie gennem det. En sådan tunnelbane vil skabe direkte kontakt mellem ikke færre end over en milliard mennesker og selvsagt blive belastet med en enorm godstransport. Planerne går derfor ud på, at waggonerne får en sporvidde på 5.40 meter; godsvognene skal kunne laste 100 tons og lokomotiverne vil komme til at veje en »bagatel« af 200 tons og udstyret med atomreaktor udvikle 100.000 hk!

Foruden denne transhimalayiske

Resturant **»På Fortovet«**
og baren på Østerport station
anbefales
POUL GUDMANN

bane er projekteret endnu en bredsporet superbane i retningen øst-vest. Sovjets største og vigtigste naturskatte er nemlig koncentreret i den asiatiske del. De seneste beregninger går ud på, at Sibirien rummer 15.000 gange større kul-lejer end det kvantum kul, der 1958 blev brugt som brændsel i alverdens elværker! Moder jord har her gemt lagre af alle mulige metaller og i så store mængder, at der vil være nok til mange århundreder, selv om industriens forbrug stiger i en stejl kurve. Dertil kommer så urskove over tusinder og atter tusinder kvadratkilometer. Men en udnyttelse vil kræve enorme udvidelser af trafiknettet og energiforbindelserne.

Medens USA først og fremmest konstruerede atomdrevne u-både, har Sovjet ladet verdens første — og største — atom-isbryder løbe af stabelen. 44.000 hk driver det 134 meter lange og 15.000 t tunge skib gennem al pakis i Det nordlige Ishav og åbner dermed trafikken på dette hidtil næsten ufarbare, men for Sovjets handel og marine så vigtige farvand. Isbryderen kan være i tjeneste et helt år uden at forny sit forråd af uran-brændstof.

Atomdrevne automobiler.

Videre eksperimenterer sovjetiske ingeniører med atomdrevne automobiler. En af Gorki-fabrikkerne i Moskva skal allerede have bygget en forsøgsmodel, der under prøveforsøge nåede op på en fart af 200 km i timen. Motorens konstruktion kendes ikke i detaljer, men det kan i hvert fald ikke dreje sig om en af de gængse reaktorer — vognen ville da blive så tung, at den ødelagde al vejbelægning. Efter ret sikre forlydender er der tale

om en stempelmotor, der arbejder med uranholdig gas, og som skal kunne indbygges ikke blot i biler, men også i skibe, fly, helikoptere, traktorer etc.

Men landevejenes trafiknet vil russiske ingeniører også revolutionere på anden måde. De taler i ramme alvor om biler, der så at sige suger fremdriftenergi ud af luften omtrent som et radioapparat opfanger den fjerne senders radiobølger ...

Forsøg med sådanne vogne blev anstillet allerede kort efter sidste krig. Man lagde et kobberkabel langs vejen. Gennem kablet blev sendt en højfrekvent stærkstrøm, der næsten lydlost drev bilernes motorer. I dag skal man være nået så vidt med at reducere energitabet, at det ikke er større end for en trolleybus' vedkommende.

Ikke nok med det: man arbejder hen imod konstruktionen af ganske små højfrekvens-elmotorer, som endog kan anbringes i rulleskøjter. En mand med sådanne »syvmile-

støvler« på benene henter usynlig kraft fra vejrabatten og tilbagelægger store afstande på kort tid og uden mindste besvær. Fra et kabel langs floder og kanaler skal skibe forsynes med fremdriftenergi.

Endelig er der i Sovjet allerede foretaget prøve ture med et atomdrevet fly. Ifølge det militære tidskrift »Røde Stjerne« vil Sovjet inden 1962 være i besiddelse af atomfly, der på nogle få hundrede gram brændstof kan flyve flere gange omkring jorden. Reaktorerne er anbragt i haleenden og dirigeres i førerkabinen via et fjernsynsanlæg. Vingernes spændvidde bliver ca. 180 og skrogets længde 65 meter. Med en sådan flyvemaskine vil Sovjet i givet fald kunne transportere et tusinde soldater og hundrede tons krigsmateriel til de fjerneste egne af kloden ... et både fascinerende og frygtindgydende fremtidsperspektiv!

Eftertryk ikke tilladt.

V.J.B.

Månedens emner ...

Rationalisering

Der rationaliseres. Overalt bliver der rationaliseret. Enhver større virksomhed med agtelse for sig selv har rationaliseringsekspertter gående for at undersøge, foreslå ændringer og iværksætte sådanne. Der kan heller ikke være nogen tvivl om, at der er meget og mange ting og forhold, som trænger til gennemgribende forandringer i en mere rationel økonomisk retning, og ofte kan disse forandringer bringe en hensygnende eller stagnerende virksomhed på fode igen og gøre den konkurrence- og levedygtig. Men rationalisering koster penge. Ikke så meget den rent primitive rationalisering, der kun går

ud på at presse mere arbejde ud af de i virksomheden beskæftigede. Men så snart det går ud på ændringer og moderniseringer af bestående systemer, anlæg og maskiner koster det dyrt. Dog betaler det sig som regel godt, og der er desuden den fordel derved, at pengene til en rationalisering nemt fremskaffes. Kan et foretagende, som mangler kapital, ikke skaffe den på anden måde, kan man altid gribe til en rationalisering, så går det.

Desuden er der penge at tjene på selve rationaliseringen, måske ikke så meget for dem, der lader den foretage, men for rationaliseringsfirmaer og for de derfra udsendte eksperter. Ikke mindst derfor går

DE ER I GODT SELSKAB PÅ EN JØRGENSEN-REJSE

JØRGENSENS



REJSEBUREAU

Jernbanegade 7 - København V - Tlf. BY. 9580 - C. 2251

rationaliseringen sin sejrsgang overalt. Bare der er penge at tjene på noget, skal det nok blive holdt i gang.

Indenfor jernbanerne rationaliseres der også i vid udstrækning, og det er godt det samme, for der er meget, der trænger, dog vel nok mest til modernisering, men i det daglige er man tilbøjelig til at slå de to begreber sammen og ikke skelne så nøje derimellem. Jernbanerne tilkalder dog som regel ikke udenforstående eksperter, men lader deres egne folk foretage undersøgelser og fremkomme med forslag, hvilket de naturligvis også er meget bedre i stand til end fremmede. Dette er i sig selv rationelt, fordi man derved sparer udgiften til rationaliseringsforretninger. Man trøster sig over de store udgifter, der er forbundne ved ændringer i det bestående, ved at pengene kommer igen. Men dette holder ikke stik altid.

Inden for et så stort og vidtforgrenet foretagende som f. eks. Statsbanerne vil der altid være rige muligheder for at finde noget, der ved forandring kunne blive mere rationelt, selv om det i sin nuværende tilstand tjener sit formål udmærket og ved ændring ikke vil vinde andet, end netop det at blive mere rationelt. Udgifter til den slags rationalisering bør man være på vagt overfor. De har nemlig en vis tilbøjelighed til at fremkomme, fordi der altid vil være folk, der finder på den slags »forbedringer« bare for at vise, at de også har initiativ og kan finde på. Og hvis vedkommende har tilstrækkelig myndighed, altså beklæder en tilstrækkelig høj stilling, vil forbedringerne blive gennemført uden hensyn til, om udgiften ved nøjere overvejelse lige så godt kunne være sparet.

Lad et eksempel vise forholdet. For ikke at sære nogen bemærkes det udtrykkeligt, at det er et tænkt eksempel, måske greelt og overeksponeeret: Hvis chefen for signaltjenesten skulle finde på, at glassene i lyssignalerne burde være firkantede, fordi firkantede glas ville være billigere at fremstille og anbringe og nøjagtig lige så gode for lysvirkningen, så ville man med den begrundelse, (der selvfølgelig ville være rigtig) gå i gang med at udskifte alle glassene, selv om de kun-

ne have siddet til evige tider og gjort samme gavn som de firkantede.

Mon ikke det ville være godt at ansætte en rationaliseringseksperter, hvis arbejde skulle gå ud på at hindre sådanne ændringer af det bestående, som kun tilsligter en rationalisering, men ikke i realiteten gør noget bedre, end det er.

C. A. F.

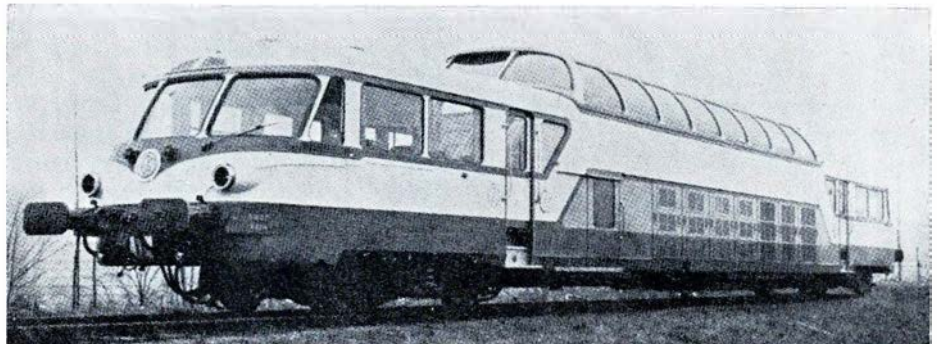
Banernes betydning for handelen

Mens de fleste er nogenlunde klar over Statsbanernes betydning med hensyn til trafik og transport, er der næppe mange, der gør sig nogen rigtig forestilling om den betydning, Statsbanerne har for handelen og industrien. For at give et overblik over denne betydning og for at gøre opmærksom derpå, har Statsbanernes reklametjeneste gennem længere tid, i Kø-

benhavn og Århus, vist en udstilling »Handel«, som i store træk giver et let anskueligt billede af størrelserne og arterne af handelsafdelingens køb og salg. Udstillingen burde have været hele landet rundt, og det er vel også kun mangel på passende udstillingslokaler, der har hindret dette.

Udstillingen var sikkert det bedste, der nogensinde er præsteret i den retning, både fordi den var fiks og godt lavet, og navnlig fordi det hele var så overskueligt og letfatteligt, noget som ellers ikke er almindeligt for den slags udstillinger. Lad os så dertil foje, at alt var pænt, tiltalende og smagfuldt, såvel i sig selv som i opstilling og placering. Det er derfor ikke underligt, at man af de mange, der så udstillingen, kun horte lovord og ros, når man ubemærket gik og lyttede til udtalelser. Professionelle reklamefolk beundrede selve udstillingens system og teknik, mens

Ny fransk skinnebus



De franske jernbaner har netop taget en helt ny skinnebus (Fy, hvad er det for et uartigt ord i DSB) i brug. Den er specielt konstrueret med henblik på turisme og skal i det væsentlige trafikere de smukke strækninger i det sydlige Frankrig.

På billedet ses vognen, den første i serien, med det forhøjede midterparti, der giver ekstra god udsigt, men selv i den øvrige del af vognen er der — takket være store ruder — glimrende udsyn.

Jass



Til JYLLAND
over
HUNDESTED—GRENÅ

Tog fra Hillerød:

Hverdage: 7.15 9.15 11.15 15.50* 16.15** 18.15 20.15

Søn- & helligd. 7.15 8.50 10.50 16.15 18.15 19.50

* Kun lørdage. ** Ikke lørdage.

Frederiksværkbanen



Det er ikke alle, der ved

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

flere jyske stationer billigt og hurtigst over

TROLDHEDEBANEN

mere almindelige mennesker ind sugede de viste tal og oplysninger. Og uvilkårligt føler man sig slået ved at opdage, at Statsbanernes handelsafdeling daglig pumper omkring en halv million ud i omsætningen. Det er en post, der dog betyder en del for handel og industri, og så har leverandorerne her den fordel, at betalingen er sikker — noget som ofte kan være tvivlsomt med andre kunder.

Nu vil man jo nok, efter at have set udstillingen, få det indtryk, at det kun eller væsentligt kun er storhandelen, der drager fordel af Statsbanerne som kunde. Og da udstillingens formål jo har været at vise Statsbanernes økonomiske betydning bortset fra trafik og transport, undres man over, at der ikke er lagt vægt på at vise betydningen af, at Statsbanerne årligt betaler omkring 300 millioner i arbejds løn. Det er dog netop disse udbetalinger, der har den største betydning for handel og omsætning. Man kan jo roligt gå ud fra, at disse 300 millioner, minus skatten, går direkte ud i omsætningen og der repræsenterer en købekraft, der er af meget væsentlig betydning, ikke mindst derved, at den spredes over hele landet og i første række kommer detailhandelen

til gode. Det kan tilføjes, at for mange kommuner er statsbanepersonalets skatteevne af overordentlig betydning. Det er jo almindeligt inden for erhvervslivet, at man så vidt muligt handler hos den, der er kunde i ens egen forretning, og det ville være ønskeligt, om det kunne gå op for erhvervslivets folk, at har de på en eller anden måde Statsbanerne eller Statsbanernes folk som kunder, bør de også selv være kunder i Statsbanernes forretning.

Kloge ord til overvejelse

På Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeningers generalforsamling i juni udtalte formanden, professor Nyboe Andersen, blandt andet følgende:

— Det er blevet moderne i erhvervslivet at stille forbrugeren i forgrunden, men spørgsmålet er unægtelig, om man giver ham den hædersplads af hensyn til forbrugeren selv og for at fremme hans velovervejede behov og interesser, eller om man ikke snarere betragter forbrugeren som et middel til at fremme sine egne erhvervsinteresser.

Man trækker forbrugeren frem i rampe lyset for at kunne analysere ham på kryds og tværs. Man gennemlyser ham med reklamepsykologiens røntgenstråler for at finde de svage punkter i hans underbevidsthed, og så udnytter man dem til en systematisk påvirkning af hans indkøb. Og når man på denne måde har sørget for, at forbrugerne får de behov, man ønsker, de skal have, så kan man bagefter sige, at ens hele stræben går ud på at tilfredsstille forbrugernes behov.

Det værste er jo, at så mange slet ikke gennemskuer dette blændværk, dette dygtigt gennemørte dobbeltspil.

Udtalelsen indeholder ikke bare et direkte angreb på reklamen, men indirekte en anerkendelse af reklamens uhyre betydning, og det er dette, der særligt bør bemærkes. Kan man sælge noget, som folk ikke har brug for, hvor meget lettere må det så ikke være at sælge det, der er et virkeligt behov for, f. eks. befordring med jernbane? Derfra er ikke langt til at spørge: Gør jernbanerne nok ud af reklamen, og gør de det på den rigtige måde?

●●●●●●●● 
 ● **Vi har modtaget . .** 
 ●●●●●●●● 

Toiletterne på Hovedbanegården Kh.

En rejsende skriver til JERNBANE- BLADET:

Jeg har gentagne gange i den senere tid efter ophold i København gået ind på

herre-toiletterne på hovedbanegården for at vaske hænder, og da fundet håndvaske- ne i en alt andet end proper tilstand. Kunne der mon ikke rådes bod på dette forhold? Og kunne man ikke forlange, at opsynet skulle være nogenlunde ordentligt påklædt, eller i det mindste have en kittel over uldtrøjen? En hvid kittel ville se godt ud og bidrage til at give det hele et mere tiltalende og hygiejnisk udseende. Og mon ikke stationsforstønderen også burde holde opsyn med toiletternes til- stand og pasning? S. O.

Problemet håndbagage

Når fjerntogene kommer til perron i Moskva, kører man frem langs toget med perronvogne, ved hvilke de rejsende straks kan aflevere deres håndbagage for senere at kunne afhente den i garderoben.

Selv om systemet er russisk, er det måske så godt, at det burde efterlignes, måske endda udvides til, at bagagen kunne blive bragt, hvorhen den rejsende måtte ønske det.

Sagt og skrevet

Stationsforst. G. Bakke, Grenå

— Mærker rejsebureauet noget til byens turister?

— Ja, det gør vi i overvældende grad. Vi har daglig så mange forespørgsler, at hverken skrankeplads eller personale slår til, og flere må gå med uforrettet sag. Vi kan godt se, at det er utilfredsstillende, men vi gør, hvad vi kan.

Vedr. nedlæggelse af Præstøbanen

Arbejdsmand Charles Larsen, sogne- rådsmedlem og formand for Dansk arbejdsmandsforbund, Snesere afdeling: — Jeg har selv i sognerådet stemt for, at banen skal nedlægges, men beskæftigelses- mæssigt har jeg holdt på, at den har sin berettigelse. Vi har ment, at befolkningen er lige så tjent med rutebiler. Hvis det kom til en afstemning mellem beboerne, tror jeg, der vil blive stemt i overensstem- melse med denne opfattelse, og selv vil jeg givet også ved en sådan afstemning holde fast ved det.

O.trafikass. Voss fh Fjerritslev

— Nej, jeg bliver ikke den, der går min daglige vemodige tur ned til stationen for at se på togene og på livet der. Vel er jeg jernbanemand med hud og hår og vel vil jeg aldrig miste interessen for banen og dens sjæl, men jeg har gjort op og lægger op. Helbredet slår ikke længere til, og man må tage konsekvenserne.

Silkeborg

YTTINGS VIN og TOBAK

Nygade 35 . Silkeborg
telf. 1714
Tobak . vin . spirituosa

Frederiksberg Fiskehus

K. Lykke Rasmussen
Lyngbygade 2 . Siikeborg
Telf. 1759

Alt i årstidens fisk. Kun 1. kl.s varer

Aktieselskabet

Handels- og Landbrugsbanken i Silkeborg

Tlf. 1024 (5 l.)

Filialer i Bryrup og Engesvang

Brøudsalget

Estrupsgade 6 - Silkeborg - Tlf. 1352

1. kl.s brød og konfektur

A. Pedersen



Karolines mindreværds kompleks

Reklamens magt

Man har altid ladet kvinderne høre for, at de er slaver af moden. Ligegyldigt hvor tosset en ting er, hvis bare den er moderne, vil enhver kvinde betragte det som sit livs lykke at besidde en sådan. Det er vel nok i første række med hensyn til påklædning, at dette har sin gyldighed, men også på andre områder spiller moden ind, og her er det ikke kvinderne alene, den gør til slaver, mændene ligger i lige så høj grad under for det moderne. Det gælder alle de mange forskellige ting, som det er blevet moderne at eje. Men der er en fundamental forskel. Mens man for bekædningsgenstandenes vedkommende aldrig har været helt klar over, hvorledes og hvorfor moderne opstod, er man for alle de andre tings vedkommende fuldstændig klar over, hvorledes det går til. Det er reklamen, der gør det.

Ved hjælp af reklamen vækker fremstillere og sælgere et begær i sindene hos deres medmennesker, et ønske om at besidde netop det, som reklamen lovpriser. Om man i virkeligheden har brug for det pågældende, eller om den nytte og glæde, man kan have deraf, står i noget rimeligt forhold til udgiften ved anskaffelsen, er mindre væsentligt. Og begynder en ting først at vinde indpas blandt befolkningen, bliver det et prestigespørgsmål for mange mennesker. — Jensens og Sørensens har køleskab, vi vil da ikke stå til-

bage — Hansens og Pedersens har fjernsyn, vi kan ikke være bekendt ikke at have det — Andersens har fået bil, vi skulle vel lige så godt kunne tillade os det — Næsten alle vore omgangsfæller har telefon, det er da flovt, at vi ikke har det — o.s.v. Det er ikke et spørgsmål, om vi har noget, vi med særlig fordel kan opbevare i køleskab, for det har vi jo ikke. Eller om man gider sidde og glo på et fjernsynsapparat, for det gider vi jo ikke, så snart det har tabt nyhedens interesse. Eller om vi har noget at bruge en bil til, udover nogle enkelte fornøjeligheder, som man jo slet ikke får råd til at gøre fornøjelige, når man skal holde bil, og som det vil være meget billigere at leje en vogn til. Eller om hele ens brug for en telefon består i at ringe en gang eller to hver anden måned, og der lige overfor er en kiosk, hvor man kan gøre det for ti øre.

Det er ikke noget fornuftbestemt, der ligger til grund for den almindelige befolkningens trang til at anskaffe den slags, men reklamen har vækket et begær i sindene, et behov som det kaldes. Desuden anses det for pænt at have de ting, reklamen presser folk til at købe, man angribes af mindreværdsfølelse, hvis man ikke har det, og det anses for almindelig høflighed at lade, som om man tror, folk har det.

Det var Karolines skyld, jeg kom til at sidde og tænke på alt sådan noget, som

jeg ellers kunne være ligeglad med. Hun havde været nogle ærinder i byen og kom nu farende ind i stuen, hvor jeg sad fredeligt og blundede over avisen, og råbte, som om jeg var døv:

»Vågn op. Stenaldermand.«

»?????«

»Du må skaffe din kvinde sådanne ting, som hendes medsøstre har.«

»Hvad mangler du?«

»Mangler? Jeg mangler sådan set ikke noget. Men nu har jeg fire gange i løbet af en time måttet ned med nakken, fordi vi ikke har de ting, andre har. Vi er stenaldermennesker endnu. — Først var jeg inde og spørge, hvornår de kunne hente de gardiner til rensning. Det kunne han ikke sige bestemt, men han ville notere mit nummer og ringe om det. Da jeg sagde, vi ikke havde telefon, fik han et underligt, medfølelse udtryk i ansigtet og blev straks en anelse mindre elskværdig. Så hentede jeg den kjole, jeg købte forleden og som skulle lægges op. Da den var pakket ind, sagde indpakkedamen: »Nu skal jeg bære den ud i vognen for fru. Fruen har vel parkeret her udenfor?« Hvad mener du? Fruen var selvfølgelig kommen kørende i sin bil. — På hjemvejen var jeg inde hos slagteren for at købe lidt leverpostej. Jeg ville have for 75 øre, så lå der et lidt større stykke, og han spurgte, om ikke jeg ville have det hele: »Når De lægger det i køleskabet med det samme, kan det sagtens holde sig.« Bom. Der stod jeg igen. Ingen køleskab. — Men nedværdigelsen var ikke forbi endnu. Ude på trappen møder jeg fru Hald, som siger: »Husk nu at lukke op for fjernsynet kl. 20.30, det bliver en meget interessant udsendelse.« Da havde jeg sku nær skreget. Nu går jeg om i mejeriet, og hvis jeg møder en, som spørger, hvorfor jeg ikke går med en transportabel radio i hånden, så skriger jeg dæleme.« Så gik hun og smækkede døren i efter sig.

Nu spørger jeg bare: Er det så underligt, at stakkels almindelig mand kommer til at tænke sære tanker og spekulere over reklamens psykologi?

lady.

Korsør-Nyborg overfartens restaurationer

(Jernbanefærgerne og bilfærgen Heimdal)

RONALD LARSEN

Storebæltsgaarden - Telf. *1100 - Korsør



GEDSER

„De Danske Østersøfærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN

Aalborg

^{A/S} **Norvin & Larsen**

ingeniør- og
entreprenørforretning

Udfører arbejder for DSB



Jernbanegade 21 - Aalborg

Telf 2 85 99

Fa. P. BØTTCHER **guld- & sølvsmed**

Kattesundet 1 - Aalborg
Nyt arbejde - reparationer
Stort udvalg i gaveartikler
Telefon 2 22 68

Jernbanepersonalet anbefales

Frugtforretningen

„Himmerland“

H. Kjeldsen
Himmerlandsgade 21 - Aalborg
Telf. 3 21 45
1. kl.s frugt - grønt - blomster

Kolonialforretningen

C. Brath
Ågade 26 - Aalborg - tlf. 2 02 87
Kolonial - vin - konserves
BRATH's kaffe i kanden
den . . . og ingen anden

SALON MARITZA

Lis Andersen
Suensonsgade 6 - Aalborg
telf. 3 04 50
1. kl.s moderne hårpleje og
1. kl.s betjening

Cykel- og knallertmekaniker

Holger Christensen
Ørstedvej 2 - Aalborg - tlf. 3 11 02
.Altid 1. kl.s arbejde

A. C. Johansens efft.

Boulevardvæn 2 - Aalborg - tlf. 2 56 88
Alt i isenkram - glas - porcelæn
og udstyr

Salon AASE

v/ Aase Sørensen
Sjællandsg. 80 - Aalborg - tlf. 2 28 75
Nyeste permanent og
frisurer

Aalborg

Lad fagmanden gøre det —

JØRGEN WIND

aut. elektroinstallatør
Jomfru Anegade 17 . Aalborg
Telf. 2 17 79

Slagterforretningen

H. Nielsen - St. Billesgade 15
1. kl.s kød - flæsk - pålæg
Små varme retter.
Tlf. Aalborg 3 15 29

Boulevard Caféen **Boulevardvæn 39 - Aalborg**

Et 1. kl.s madsted
Nobel og prima betjening

Slagterforretningen

Thorbjørn Haagensen
Hobrovej 64 - Aalborg - tlf. 3 44 59
1. kl.s kød - flæsk - pålæg
samt små varme retter

Møbelpolstring

v/ Carl Hansen
Jernbanegade 20 - Aalborg - tlf. 2 94 85
Reparation af polstrede møbler
samt tæpper.
Tilbud uden forbindende

Slagterforretningen

v/ Knud Jeppesen
Østerbro 67 - Aalborg - tlf. 2 54 46
1. kl.s kød og flæsk samt
hjemmelavet pålæg
Specialitet: medisterpølse

Nordjyllands

Kul-Kompagni ½

Østergade 20
Nørresundby . tlf. 2 20 44

Stentoft & Pedersen

Snedkermestre
Algade 53 - Aalborg
Tlf. 2 13 02

Det lønner sig at købe i brugsen . .

Sdr. Tranders Brugsforening

Sdr. Tranders pr. Gistrup . tlf. 11
Bestyrer: Hother Christoffersen

Hjørring

Hjørring ny **Tømmerhandel**

Odinsvej - tlf. 1321 - 1562
Alt i trælast og
bygningssartikler

Jernbanepersonalet anbefales

HOTEL HAFNIA

Jernbanegade 24 - Hjørring.
Noble værelser. 1. kl.s køkken
Prima betjening.
Telefon 1850

Tobaksforretningen

Bispensgade 79 - Hjørring - tlf. 2128
Tobak - cigarer - cerutter
Dag- og ugeblade

Frederikshavn

Mejeriet **Gammel Torv**

Frederikshavn
tlf. 2 01 06
Kun 1. kl.s mejeriprodukter

CARL BÆCH **Jernstøberi**

Gærumvej - Frederikshavn
Tlf. 872

WÆHRENS

Rimmensgade 35 - tlf. 413
Kolonial - delikatesser
Kaffe — god til sidste dråbe

NIMA

Asylgade 39 - Frederikshavn - tlf. 1805
Kolonial - konserves - grøntsager
3 % rabat på alle varer
På ¼ kg kaffe 50 øre mod
aflevering af denne annonce

KIOSK »CITY«

Søndergade 7 - Frederikshavn
tlf. 22 26 00
Dag- og ugeblade
Tidsskrifter og modeblade
Papirvarer. — Aut. tipstjeneste

Ma K dieselhydrauliske loko

Af civilingeniør Finn Carstensen

Som bekendt var det dygtige og frem-synede ledere af Danske privatbaner, der for år tilbage sørgede for skinnebussernes fremkomst i Danmark. Uden disse små bekvemme og driftssikre slidere havde privatbanerne haft vanskeligt ved at konkurrere med landevejstrafikken, og den krævede rationalisering og deraf følgende modernisering, havde været uhyre vanskelig at gennemføre, såfremt man ikke fra privatbanernes side, på et tidligt tidspunkt, havde haft øjnene åbne for dette transportmiddel, dets effektivitet, økonomi og tiltalende passagerbequemmeligheder.

I de senere år har en række privatbaner atter udfoldet et prisværdigt initiativ gennem modernisering af den sværere trækraft. Gennem MaKs generalrepræsentant i Danmark, civilingeniør, dr. techn. Ivar Bertelsen, København, har forskellige privatbaner, fordelt over hele landet, indkøbt dieselhydrauliske loko af varierende størrelse, (fra 240 hk. — 800 hk.).

Jernbane-Bladet har henvendt sig til civilingeniør, dr. techn. Ivar Bertelsen for at erfare baggrunden for disse indkøb, og spurgte samtidig efter en populær forklaring på det dieselhydrauliske lokomotivs tekniske udformning og opbygning.

Jonvald.

Ved elskværdig forståelse fra dr. Bertelsen kan vi bringe følgende:

Den gode gamle dampmaskine indebar som traktionsmaskine adskillige fordele. Således vil et damplokomotiv altid sætte sig jævnt igang, idet den gradvis indstrømmende damp med et jævnt stigende tryk påvirker drivhjulene direkte gennem dampcylindrenes stempler og forbindelsesstængerne.

Ønsket om bedre brændstoføkonomi, renligere drift, kortere tid til idriftsætning efter afstilling, enklere betjening og andre ting gjorde, at man dels ved el-motorens og dels ved forbrændingsmotorens fremkomst i slutningen af forrige århundrede begyndte at overveje muligheden for at

benytte disse kraftmaskiner som drivkraft i lokomotiver.

Vi skal her specielt se på forholdene ved forbrændingsmotorer og herunder igen på dieselmotoren.

Som bekendt kan en dieselmotor (eller forbrændingsmotor i det hele taget) ikke som en dampmaskine udøve sit fulde drejningsmoment ved alle omdrejningstal fra stilstand til det maximale. En dieselmotor har et minimalt omdrejningstal, der ved jernbanemotorer ligger på adskillige hundrede omdrejninger pr. minut.

Det siger sig selv, at man ikke med et smæk kan koble en roterende motor til et stillestående lokomotiv, uden at der vil opstå meget uheldige påvirkninger på materialet, og at det vil være ubehageligt for dem, der måtte befinde sig i toget.

Problemet ved overgang til motordrift var således at finde et passende mellemled, der kunne formidle forbindelsen mellem den hurtigt roterende motor og det stillestående lokomotiv, således at igangsætningen skete uden stød.

De hertil benyttede transmissioner kan i store træk inddeles i

- 1) Almindelig tandhjuls-gearkasse med friktionskobling som kendt fra automobiler.
- 2) Elektrisk transmission.
- 3) Vædskeoverføring (dieselhydraulisk transmission).

Da de to førstnævnte transmissionsprincipper må forudsættes bekendt, af danske jernbanefolk fra et halvt århundredes drift på næsten alle baner, skal her kun omtales det under pkt. 3 nævnte princip, der først i de allerseneste år har vundet indpas på de danske jernbaner.

Kraftoverføringen kan groft karakteriseres derved, at der ikke består nogen fast mekanisk forbindelse mellem motor og drivhjul, men at kraften formidles gennem strømmende vædske.

Princippet er ikke nyt, idet det er udviklet af tyskeren Föttinger omkring år 1910.

Der skelnes generelt mellem to typer transmissionselementer, nemlig strømningskoblinger (se fig. 1), også kendt som Vulcan-koblinger, og momentforvaldlere (Föttinger-transformatorer — tysk: Drehmomentwandler, engelsk: Torque-converter) (se fig. 2).

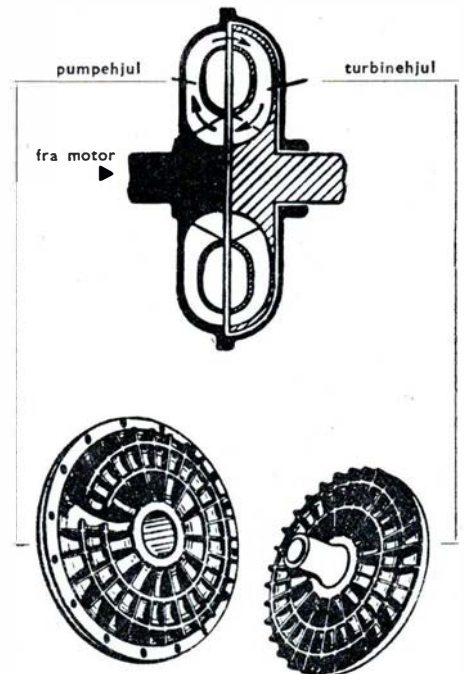


Fig. 1. Strømningskobling.

Den førstnævnte (fig. 1) består af et pumpehjul, der drives af motoren, og et turbinehjul, der igennem de øvrige transmissionsled er i forbindelse med lokomotivets hjul. Det ringformede hulrum mellem disse to hjul er fyldt med en vædske (en speciel olie). Når pumpehjulet sættes i rotation af motoren, vil en række skovle, der er anbragt heri, med stor kraft slynge vædsken over imod tilsvarende skovle i turbinehjulet, hvorved dette vil bringes til at rotere med. Under normal drift vil turbinehjulet — bortset fra et uundgåeligt slip på ca. 2% — rotere med samme hastighed som pumpehjulet.

Amatør se her!

Alle størrelser film fremkaldes, kopieres og forstørres. 6x9 40 øre - 7x10 50 øre - 9x9 og 9x12 55 øre - 13x18 2 kr.

Kvalitetsarbejde - hurtig levering - send Deres film til
NØRS FOTO Bülowvej 21 - Eva 1686 - Kbhv. V.



Henri Petersen

GULDSMED

Stort udvalg i gaver og præmier

AARHUS

Immervad 9 - Telf. 2 14 36

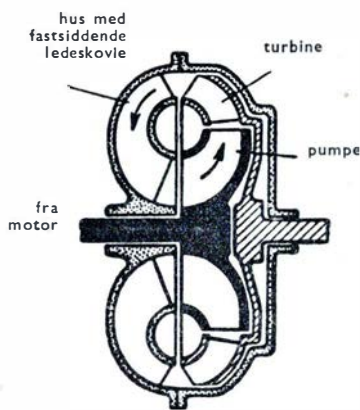


Fig. 2. Momentforvandler

Det er denne egenskab, der karakteriserer strømningkoblingen i forhold til momentforvandleren (fig. 2), i hvilken udgangsakslen (turbinens) hastighed er forskellig fra indgangsakslen (pumpens). Denne udveksling er opnået, ved at der i det fastsiddende hus er anbragt en krans af ledeskovle, der ændrer vædskens strømningsretning for indgangen i turbinen. Der sker, som navnet antyder, en ændring i det overførte drejningsmoment analogt med en udveksling mellem et lille og et stort tandhjul i en gearkasse.

Benyttelsen af disse systemer er til jernbanedrift især udviklet af det tyske firma Voith. Dette firma har på sit program en række standard-transmissionsenheder passende til alle motoreffekter, der kan komme på tale til anvendelse i lokomotiver, og de er også anvendt i de MaK-lokomotiver, der i de sidste år er leveret til de danske privatbaner. Disse hydrauliske transmissionsenheder består af en kombination af vædskekobling, momentforvandler og alm. tandhjulsudvekslinger, og de virker helt automatisk. På fig. 3 ses en principskitse af en sådan Voith-gearkasse, der indeholder to momentforvandler I og II og en strømningkobling III. (Der kan også forekomme andre kombinationer, f. eks. 2 koblinger og een forvandler).

Akslen A er i forbindelse med motorens krumtap. Ved stilstand af motoren og ved tomgangshastighed er I, II og III tomme, og pumpehjulene P, der gennem tandhjulssættet 2,3 drives af akslen H, roterer i luft, hvorved der ikke overføres nogen kraft.

Når lokomotivet skal sættes igang, forøger man blot motorens omdrejningstal, hvorved en regulator, der ligesom rørsystemet ikke ses på figuren, åbner for en tilførselsvej, således at I ved hjælp af pumpen F fyldes med olie.

Derved sker der en kraftoverførsel gennem forvandlerens turbinehjul T til tandhjulsparret 5,6 og videre til udgangsakslen B.

Lokomotivet accelerer nu i udvekslings-trinet I, indtil motoren når sit maximale omdrejningstal. Så bevirker regulatoren, at I tømmes, samtidig med, at II fyldes, og kraftoverføringen sker nu gennem forvandleren II og tandhjulene 8 og 9. Da II er et »højere gear«, vil motoren grundet den større modstand falde i omdrejningstal. Der accelereres nu indtil motoren atter når sit maximale omdrejningstal. Når dette er nået, sker indkobling af »3. gear« (tømning af forvandler II, fyldning af koblingen III). III er en vædskekobling, hvor der ikke sker udveksling mellem P1 og T-akslen, og tandhjulssættet 8,9 kan derfor også benyttes i »3. gear«. I dette sidste trin kan lokomotivet accelereres til sin maximale hastighed.

Når farten tages af motoren, sker det samme i omvendt rækkefølge. Regulatoren vil altid vælge det efter forholdene bedste udvekslingsforhold.

Da der som nævnt sker et uundgåeligt slip af størrelsesordenen nogle få %, og dette effekttab bliver til varme i olien, er der indskudt en oliekoiler i kredsløbet, som ikke ses af billedet.

Gearet er beregnet til at arbejde ved en olietemperatur på ca. 100° C. Som et eksempel på dets robuste udførelse kan nævnes, at man for at bringe olien op på driftstemperaturen ved start af det kolde lokomotiv kan lade motoren løbe med fulde omdrejninger ved afbremset lokomotiv. Hvirveltabene i olien vil da inden for ganske få minutter opvarme denne til de foreskrevne ca. 100° C.

Hvorledes vædske transmissionen er indbygget i selve lokomotivet viser fig. 4: Motoren I driver over en elastisk kobling 2 en kardanaxsel, der er forbundet med indgangsakslen i Voith-gear 3. Dets udgangsaksel driver et traditionelt reversgear 4, der via krumtappe på begge lokomoti-

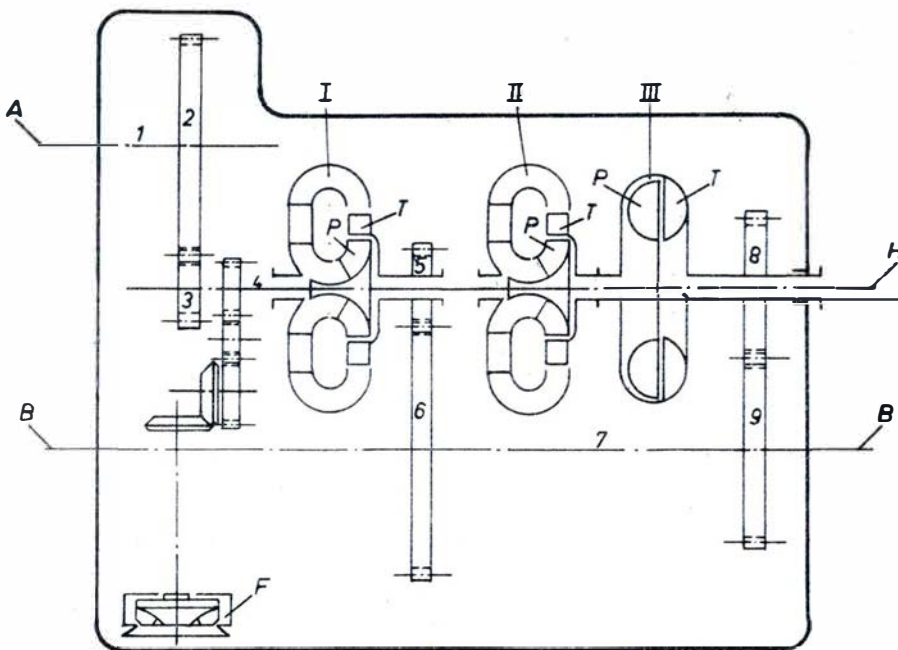


Fig. 3. Voigt-gearkasse, skematisk

Ligeså uundværlig

JERNBANEN er
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN
for LIVSFORSIKRING

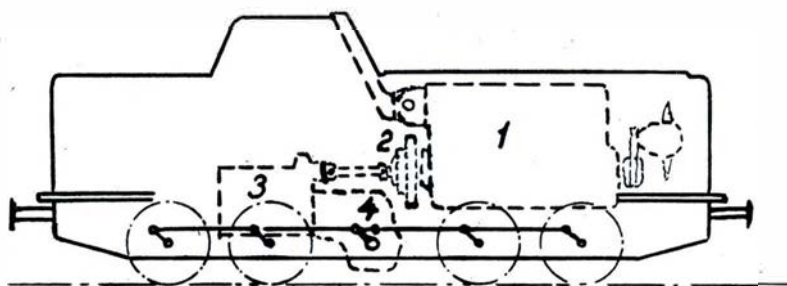


Fig. 4. Skematisk indretning af et MaK dieselhydraulisk lokomotiv

vets sider driver alle dets aksler gennem kobbelstænger.

Det hydrauliske systems robuste udførelse og store driftssikkerhed har bevirket meget stor udbredelse i de senere år. Fabrikken MaK i Kiel har således i årene efter krigen leveret over 700 stk. lokomotiver med effekter varierende fra 240 til 2000 HK.

Af større leverancer kan nævnes, at Deutsche Bundesbahn har aftaget næsten 400 stk., de svenske statsbaner ca. 90 og jernbanerne på Cuba ca. 80. De fleste af de leverede lokomotiver har effekter mellem 650 og 800 HK, men der er dog til Deutsche Bundesbahn leveret 20 stk. à 2000 HK.

Som bekendt har også 5 danske privatbaner i de sidste år anskaffet MaK-lokomotiver, Amagerbanen har for ca. 3 år siden fået et 3-akslet rangerlokomotiv på 240 HK, som vist på fig. 5. De øvrige 4 er af en type, som ses på fig. 6, Hjørring Privatbaner og Gribskovbanen har hver eet på 650 HK, og Hillerød—Frederiksværk—Hundestedbanen samt Lollandsbanen hver eet på 800 HK.

De nye dieselhydrauliske lokomotiver har ved deres store driftssikkerhed og enkle vedligeholdelse medvirket til at forenkle lokomotivpersonalets arbejde i meget høj grad, samtidig med at de ved afløsning af ældre typer har forøget de pågældende privatbaners kapacitet i væsentlig grad. Der må i de kommende år ventes en stor udbredelse af dette princip inden for bane-driften.

★

Direktør S. D. Brandt, L. J., udtaler:

MaK-lokomotivet, som her benævnes M 33, og hvis nærmere tekniske udrustning foran er beskrevet, blev afleveret fra fabriken den 2. september 1958 og blev straks indsat i drift, og vi har herefter ialt 9 diesellokomotiver med følgende specifikationer:

- 1 dieselelektrisk lokomotiv, 120 HK.
- 1 dieselelektrisk rangerlokomotiv, 125 HK.
- 1 dieselhydraulisk rangerlokomotiv, 225 HK.
- 3 dieselelektriske lokomotiver, 450 HK.
- 2 dieselelektriske lokomotiver, 750 HK.
- 1 dieselhydraulisk lokomotiv, 800 HK.

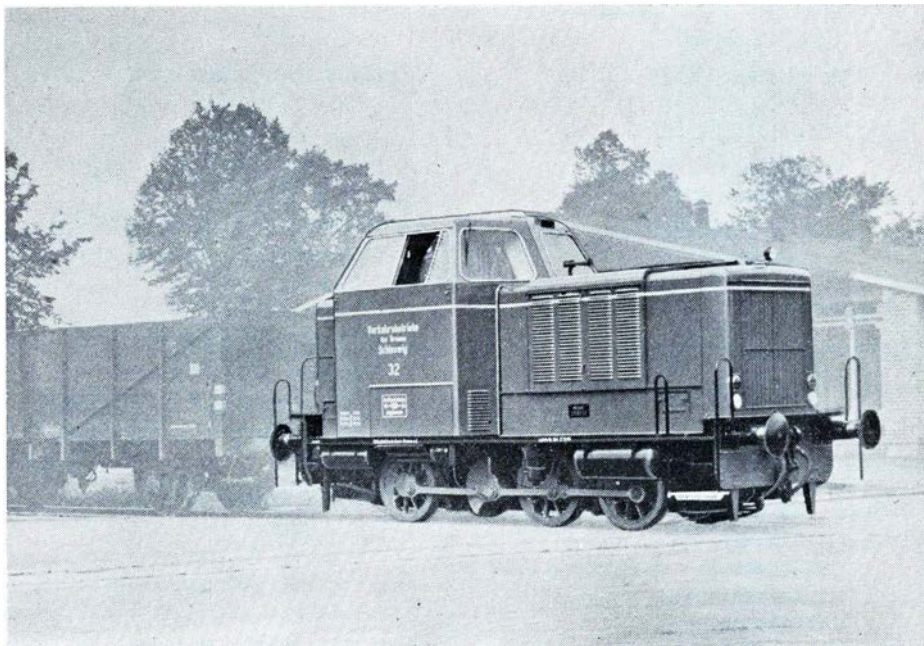


Fig. 5. 240 hk MaK lokomotiv. Denne type er i drift på Amagerbanen



Fig. 6. MaK lokomotiv 650-800 hk. Denne type er i drift på Frederiksværkbanen, Lollands-banen, Gribskov-banen og Hjørring-banen.

Herning

Nystrup's Bageri

v/ bagermester P. Nystrup
Vesergade 16 - Herning
Telefon 546
Altid lækkert brød og kager
samt 1. kl.s betjening

Dalgaard's Kolonial

Fynsgade 72 - Herning - tlf. 2708
Kolonial - vin - konserves
frugt og grønt.
Specialitet: KAFFE

Centralhotellet

Bredgade 45 . Herning
Telf. 2188 - 409

Et 1. kl.s madsted samt hyggelige værelser

Vi anbefaler . . .

Buemann Polyfoto

Bredgade 35 - Herning
Tlf. 121

Jernbanepersonalet anbefales

Frugt- og blomsterforretn.

Fr. Nielsens efft.
Østergade 46 - tlf. Herning 269
Alt i frugt - grønt - blomster -
buketter og kranser

Tandlæge

Orla Kistrup
Bredgade 11 - Herning - tlf. 3280
Kl. 9—12 og 13,30—16,30
Lørdage: 9—12

Cen'ri Vask

H. C. Ørstedsvvej 52 - Herning - tlf. 2686
Vasken leveres tørret,
rullet eller færdigbehandlet
Hentes og bringes

Pallesen & Maibom

Huset med kvalitetsvarer
Østergade 7 - Herning
Tlf. • 222

Conditoret

Broder Jensen & Co.

v/ H. Bækdal Larsen
Østergade 30 - Herning - tlf. 214

Bjerregaard Adamsen

Isenkram

v/ A. Rohde Christensen
Isenkram - porcelæn - cykler
Østergade 28 - Herning - tlf. 741

Viborg

Philipsen & Hall ½



aut. elektroinstallatører
Elanlæg udføres overalt i
landet. — Radio - køle-
anlæg. - Lys - kraft

Vibora. Sct. Mathiasgade 58. Tlf. 173-174

Fr. Møller & Søn

v/ J. O. Møller
St. Sct. Hansgade 3
Alt bogtrykarbejde udføres
Tlf. Viborg 58

Kirkebakvej Savværk

Chr. Christensen
Tlf. Viborg 1774
Tømmer - lægter - brædder
samt alt i brændsel

Agerskovs kaffe- & spisehus

Gravene 45 - Viborg - tlf. 267
God mad og kaffe
Pensionærer modtages

BRO MAGASINET

Winther Pedersen
Middagshøjvej 22B - Viborg
Alt i manufaktur - trikotage og
småting. Telf. 12

KAJ's autopolstring

K. P. Ibsen
Århusvej 22 - tlf. 1761
Alt i autopolstring udføres
Tæpper - gulvbelægning

Malerm. Johs. Gregersen

H. C. Andersensvej 34 - Viborg
Tlf. 2964
Tilbud og overslag gives
Kun 1 kl.s arbejde

Knallert-service

Halvor Jæger
Gothersgade 4 - Viborg - tlf. 2822
1. kl.s knallert service

Jyllandsgades Bageri

Erik Kramer
Lækkert brød - iskager
Jyllandsgade 4 - Viborg
tlf. 1261

Viborg Andelsmejeri

Telf. 1270 og 1271

Kun 1. kl.s mejeriprodukter

Afholdshotellet

N. Gjeddebæk - Gravene 18-20
Propre værelser.
Godt madsted
Pensionærer modtages
Telf. Viborg 2325 og 2326

Skive

Jernbanepersonalet anbefales

Bon - Bon

Tobak . vine . spirituosa
chokolade . kaffe
Østertorv 3 . Skive . tlf. 225

Skive og Omegns Andelsvaskeri

Brårupvej 16 - Skive
Tlf. Skive 13 og 424

Spis brød fra

½ Arbejdernes

Fællesbageri

Skive . Telefon 196

Brogårdens Herrefrisør Salon

v/ J. L. Olesen
Østertorv 7 . Skive . telf. 1961
1. kl.s betjening
Husk at bestille tid

M. Madsen

Maskin- og beholderfabrik
Viborgvej - Skive
Telefon 1339

Jernbanepersonalet anbefales

Tobaksforretningen

v/ P. Dam
Holstebrovej 35 . Skive . tlf. 826
Tobak . vin . spirituosa
Ugeblade.

Bjerringbro

Kirstine Jensen's Tandteknik

Storegade 2 . Bjerringbro
Telf. 247

Hjemmebageriet

Skolegade 4 . Bjerringbro
Telf. 359
Altid 1. kl.s brød og kager
Bestillinger modtages

Som det heraf fremgår, er MaK-lokomotivet vort hidtil kraftigste lokomotiv, og bortset fra et i 1957 anskaffet rangerlokomotiv, vort første diesellokomotiv med hydraulisk kraftoverføring.

Selvom den hydrauliske kraftoverføring således på større diesellokomotiver var en nyanskaffelse for danske jernbaner, havde vi forud ved studierejser i Sverige og Tyskland gennem et meget udførligt materiale skaffet os så gunstige oplysninger om denne trækraft, at vi uden betænkeligheder afgav bestilling på MaK-lokomotivet.

Lokomotivet blev som før nævnt leveret i september 1958 og har til dato — altså på ca. 10 måneder — kørt ca. 90.000 km uden reparationer af betydning.

Lokomotivet belastes maksimalt med 800

tons i godstog og 500 tons i persontog; men kan under særlige forhold og ved fornøden nedsættelse af kørehastigheden belastes yderligere ved godstogskørsel, hvilket er fastslået ved flere prøvekørsler her.

Lokomotivet anvendes hos os normalt til godstogskørsel og til fremførelse af større persontog f.eks. ved de store høj-tider, udflugtstog m.v., og lokomotivets indsættelse har bevirket, at særtogs- og dubleringskørsel nu kan nedsættes til et minimum på vore strækninger.

De forventninger, vi stillede til det nye diesellokomotiv må således siges fuldt ud at være indfrie, og vor dieselisering er herefter 100 pct for såvel togfremførelse som rangering.

at de nye MT loko, der bygges hos Frichs, Århus, med M A N motorer, kan trække ca. 1000 tons — næsten så meget som MY — med sine kun 425 hestekræfter, det tager blot sin tid, da max. hastigheden kun er 70 km/tim.

Nyt fra udenlandske baner

Undergrundsbane 1891 og i dag

I 1891 åbnedes i Glasgow en undergrundsbane, der på den tid var noget af det mest originale inden for jernbanevæsenet. I ringe dybde under jorden cirklede den rundt om byen, 9,5 km dobbeltspor, der kun løb sammen på de 15 stationer til hver sin side af en perron. Det mest ejendommelige ved banen var trækraften. Da det var udelukket at bruge damp, og elektriciteten som trækraft for køretøjer endnu var for uudviklet, anlagde man kabeltræk. De to vældige kabler, et for hvert spor, blev trukket af hver sin dampmaskine på 150 hk og forsynet med et svinghjul, som var 7,7 m i diameter og vejede 50 tons. Systemet virkede udmærket. Togene gjorde en omgang om byen på 38 min. og transporterede før 1935 14 mill. passagerer årligt. I 1939 blev kabeltrækket erstattet med elektricitet, der satte omløbstiden ned til 28 min, og antallet af passagerer er nu på 35 mill. årligt.

Utrolig hastighed

Det franske el-loko CC 7107 har sat verdensrekord med en hastighed af 331 mærke, anbragt foran pågældende sta-

tion, slækkede koblingerne ved at »holde igen« på maskinen, mens en konduktør, som opholdt sig i en bremskupé, hvor der skulle kobles fra, foretog frakoblingen, hvorefter lokoføreren igen satte fuld kraft på fremad, og konduktøren ved basende bremsning bragte de afkoblede vogne til standsning ved perron på stationen. Endnu så sent som i 1935 konstruerede man specielle togstammer med det formål for øje at frakoble vogne uden standsning af toget.

Det er ikke alle, der ved...


at træsvellerne på strækningen Horsens—Hatting nu skal udveksles med betonsveller. Det drejer sig her om udveksling af 7000 sveller.
at DSB har ansøgt om koncession på fragtmandskørsel fra Viborg over Løgstrup, Skals, Skringstrup, Bjerregrav, Møldrup og Hvam til Ålestrup.
at 37 fartøjer daglig sejler ca. 90.000 mennesker frem og tilbage over Øresund.
at vesttyske forbundsbaner i de nærmeste år skal bygge 1350 viadukter, indrette 4000 blinkklynslæg og henved 1000 automatiske halvbomme til afløsning af ledvogterbetjente overskæringer.

Aktieselskabet

DANSK NORMAL-TID

Grundlagt 1898

Vestergade 10 . København K.
Telf. C. 2150



INDREG. VAREMÆRKE

ELEKTRISKE URE

De største damploko

Da man nu kan gå ud fra, at der ikke mere bygges damploko — i hvert fald ikke før der anvendes atombrændsel — kan det være interessant at se, hvor store disse nåede at blive, før de fortrængtes af diesel- og el-loko. Det er, som man kan tænke sig USA, der byggede de største. Der er vel næppe tvivl om, at Rusland ville have slået rekorden, hvis man ikke var gået over til de nye trækraftformer forinden.

Det var og er særlig tre typer gigantloko, som overgår alle andre. Nemlig: Typen »Yellowstone« (1.4.4.2.), vægt 325 tons + tender 182 tons, typen »Mallet« (1.3.3.3.), vægt 341 tons + tender 194 tons og typen »Big Boy« (2.4.4.2.), der nåede rekorden med 345 tons + tender 197 tons.

Det siger sig selv, at disse mægtige maskiner har mekanisk fyringsanordning.

J a s s.

STANDS pengeflugten gennem muren med CORTEX plastic skum

Lempelige betalingsvilkår ved 3-årige isoleringslån. De kan betale lånet tilbage med den besparelse, der opnås ved brændselskøbet.

Lad os uden forbindende give Dem et tilbud, der for fremtiden giver Dem en årlig kontant, skattefri indtægt. Godkendt af boligministeriet. — *Aut. forhandlere:*

Murermester Ragnar Rasmussen, Solbrinken 9, Højbjerg, tlf. 7 03 36
Snedkermester Arnold Jørgensen, Grenaaavej 205, Risskov, tlf. 7 99 89
Murermester Knud Rasmussen, Nørre Alle 28, Skanderborg, tlf. 880



Hovedbanegårdens Restaurant

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Vilttoft

»En privat godsbanek«

Horsens Vestbaner i dag

Den 1. januar 1958 standsede persontogskørslen på Horsens Vestbaner, der herefter gik over til godsbanernes kategori. Jeg ved vel, at både Maribo—Bandholm og Anagerbanen også er berettiget til betegnelsen godsbaner, men deres forholdsvis ringe udstrækning taget i betragtning nærmer de sig vel nok sidesporbetegnelsen i modsætning til nærværende baners 75 km, og ikke mindre end 3 statsbanetilslutninger.

Da allerede mere end et driftsår er forløbet med den noget særprægede driftsform, har jeg forsøgt at danne mig et indtryk af status, således som denne kommer til udtryk i dag.

Horsens privatbaner har »godstogstid« hverdagsmorgener mellem 6.15 og 7.15. Der afsendes inden for dette tidsrum 4 godstog, nemlig 6.15 til Ejstrupholm, 6.40 til Silkeborg og Thyregod samt 7.15 til Odder. Afgangstiden 6.40 dækker 2 tog, idet strækningen Horsens—Lund tilbagelægges af de 2 sammenkoblede tog, der atter adskilles i Lund.

De her aktuelle tog er 281/292 Horsens—Ejstrupholm—Horsens (Rask Mølle) og 263/272 Horsens—Thyregod—Horsens. — Disse togpar er formeret som LM (DL) hhv. DL. Desværre var begge togpar den dag jeg besøgte banerne fremført af LM-vogne, således at banernes 375 hk. Frich's dieselloko ikke fremtræder på noget af billederne. Betegnelsen LM dækker 2-akslet 125 hk. dieselmotorvogn (leveret i 1929 som M 10—13) af den type de fleste kender fra diverse privatbaner op til de seneste år. Endvidere ejes af H.V. 2 stk. 375 hk. Frichs-dieselloko fra 1953. 1 af forannævnte LM-vogne (nr. 116) er ombygget, således at ikke-ryger afdelingen

(den forreste halvdel) stadig er intakt, medens ryger-afdelingen er omdannet til postkupé, idet tog 281 er postbefordrende. Øvrige postbefordring er lagt på banernes rutebiler.

Køreplanen er i korthed således:

Tog 281 Horsens afgang 6.15, Ejstrupholm ankomst 8.15.

Tog 292 Ejstrupholm afgang 12.35, Rask Mølle ankomst 13.55.

Tog 263 Horsens afgang 6.40, Thyregod ankomst 9.40.

Tog 272 Thyregod afgang 12.00, Horsens ankomst 15.00.

Det ses heraf, at man også i retningen mod Horsens anvender begrebet sammenkoblede tog, idet der over strækningen Rask Mølle—Horsens kun kører eet tog — nemlig 272.

Oprangeringen på Horsens st. af de vestgående godstogs vogne sker med 1 LM-vogn (DL) for togafgang, hvorimod bortrangering af ank. tog 272 sker ved DSB's foranstaltning.

Da vognantallet selvsagt varierer en del — der er bl.a. en stor del af året omfattende mergeltransporter fra lejet i Søvind — sker der ofte en ombytning af trækraftenheder således, at begge strækninger befares af dieselloko, evt. således at der foruden LM-tog køres særtog med dieselloko.

Man forbavses rent umiddelbart over den forholdsvis store vognudveksling der finder sted, og — i øvrigt — endnu mere over stykgodsbefordringens omfang. Alle stationer på nær Thorlund, Vesterlund og

Kørup, der er nedlagt (bygningerne solgt), har stadig fuld besætning, og største delen af disse betjener rutebiler på 1 eller flere ruter. Hertil kommer postens ekspedition. Banernes moderne sikringsanlæg (daglyssignaler på alle st.) anvendes i fuldt omfang under godstogskørslen, ligesom vognpark og sporanlæg er helt intakt (dog er ganske enkelte krydsningsspor, samt det ene »dobbeltspor« — søndre spor — Lund—Horsens optaget.

Personbefordringen ophørte den 1. januar 1958 på den måde, at der stadig kan medtages de rejsende, der evt. ønsker jernbanebefordring. En bestemmelse, der dog i praksis er ensbetydende med næsten altid tomme sæder. Ganske vist har stationernes opslagstavler også medtaget de to godstogs afgangstider (med anmærkning »godstog«), men de fåtallige befordringsmuligheder i forbindelse med forsinkelsesmomentet tvinger befolkningen til frivilligt at vælge rutebilerne.

Skal man sluttelig gøre status op, må



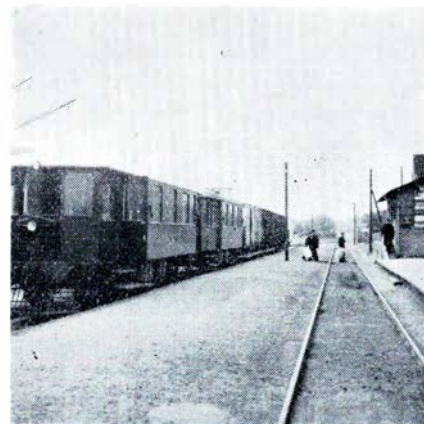
I Rask Mølle mødes de to godstog mod Horsens



Med 45 km/t. passeres den tidligere Kørup station.



På Nørre Snede station er krydsningsspor fjernet.



Stykgodssamlæsning på Lund st. Toget består nu af 2 LM plus 5 godsvogne.

man straks fastslå, at såvel trækraft, vognmateriel som spor er af en sådan beskaffenhed, at det med minimal vedligeholdelse rummer mulighed for mange års brug. Når hertil lægges den forholdsvis store godstrafik der finder sted, kan resultatet af overvejelserne ikke blive andet end positivt, selv privatbanedøden taget i betragtning.

Hosstående billeder er et forsøg på at fastholde glimt fra banernes driftsform i dag.

prb.

Baner, der aldrig blev anlagt

København-Gedser

Jernbanedriftsbestyrer P. V. P. Berg, Kolding, udgav i 1907 en pjece med plan og tegninger til en ny København—Gedser jernbane.

Ilans tanke var, at færgefarten mellem Masnedø og Orehoved skulle nedlægges, hvis den nye af ham foreslåede rute blev gennemført.

I store træk gik planen ud på følgende:

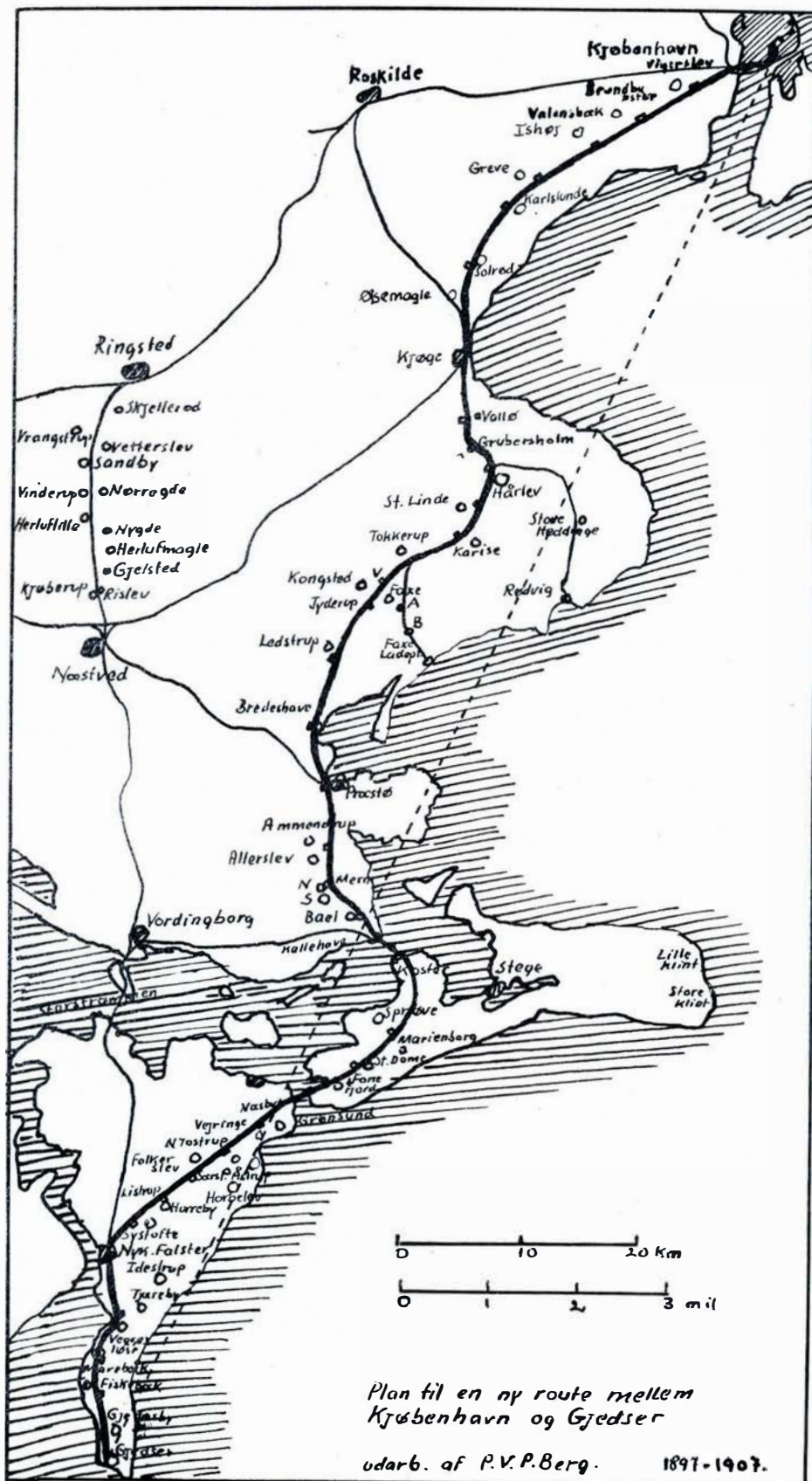
Udgangspunkt Københavns nye hovedbanegård (den nuværende). Stationerne skulle være: Vigerslev — Brøndbyøster — Vallensbæk — Ishøj — Greve — Karlslunde — Solrød — Køge — Vallo — Grubberholm — Hårlev — Store Linde — Karise — Tokkerup — Faxe V. — Kongsted — Ledstrup — Bredeshave — Præstø — Allerlev — Mern — Bael — Kallehave — Koster — Sprove — Dame — Grønsund — Vejringe — Tostrup — Falkerslev — Listrup — Systofte — Nykøbing F. — En strækning på 134 km.

Over Grønsund og Ulsund skulle bygges 2 jernbanebroer, der tilsammen ville få en længde på 1,3 km.

På strækningen fra Køge til Tokkerup (22 km) skulle man overtage Østsjællandske jernbaners banelegeme.

Det hedder videre: Denne jernbane ville på grund af det gode opland og betydelige folkemængde blive et godt aktiv for statsbanerne. I forslaget siges tillige, at man aldrig må glemme, at banernes betydning for landet ikke kan udmåles efter direkte pengefortjeneste, men efter den udvikling i åndelig og materiel henseende, der under sunde samfundsforhold og fornuftig ordnet trafik kendetegner enhver forbedring på kommunikationsmidlernes område.

I Rigsdagssamlingen 1909—10 blev forslaget behandlet i betydelig ændret form.



Plan til en ny route mellem København og Gedser

udarb. af P.V.P. Berg.

1897-1907.

København—Køgelinien langs stranden faldt bort. I stedet forhandlede man om en dobbeltsporet bane fra Køge. Denne skulle følge sydbanen til et punkt mellem Herfølge og Tureby. Herfra skulle den gå ind over Østsjælland, hvor den syd for Bredeshave på en viadukt skulle krydse privatbanen Næstved—Præsto. I Præsto skulle anlægges en særlig statsbanestation med forbindelsesspor til privatbanen. På Falster skulle der fra Vejringe st. føres et forbindelsesspor til Stubbekøbing privatbanestation. Disse forbindelsesspor var kun beregnet på overførsel af godsvogne.

I de by- og sognekommuner, der ville blive berørt af den nye bane, holdtes der møder og nedsattes udvalg for straks at

være rede, når banen blev en realitet, hvilket man kan læse i dagspressen fra de dage. På egnen steg jord og ejendomme ganske betydeligt. — Men man blev frygteligt skuffet, hvad eftertiden tydeligt viste. En kendt sagfører i Køge tabte mange penge ved opkøb af grunde, der var købt med videresalg for øje.

Men var banen blevet bygget langs stranden fra København til Køge, hvilken udvikling for egnen ville dette ikke have medført. For ikke at tale om Københavns udvikling, der bestemt ville være blevet mod vest.

Om banens linieføring og stationernes placering henvises til kortet. Den nye ba-

nelinie ville forkorte afstanden mellem København og Gedser med 1 km.

Fordelene ved denne bane måtte vel være, at man kunne spare store beløb ved nedlæggelsen af færgeoverfarten fra Masnedø, samt at have undgået at bygge Storstrømsbroen, og at banen løb igennem tæt befolkede egne, der vel ville have skaffet en god lokal gods- og persontrafik. Endvidere havde man undgået at anlægge et par privatbaner.

Mærkeligt nok påstås det i dag, at det havde været billigere at opretholde færgeforbindelsen Kalvehave—Koster og befordre biler og passagerer gratis, end som at bygge og vedligeholde Dronning Alexandrines bro. *Verner.*

Erindres det....

For 50 år siden, august 1909

Til Slangerupbanens forestående generalforsamling indstiller banens bestyrelse, at årets overskud samt reservefonden og yderligere 15.468,— anvendes til imødegåelse af tab ved salg af 4 af banens lokomotiver, der har vist sig for svage for banens trafik og derfor har påført denne uforholdsmæssig store reparationsudgifter.

Det siges, at statsbanerne er køber til disse 4 udmærkede lokomotiver.

★

Arbejdet ved anlæget af et 2. spor på strækningen Nyborg—Strib er nu i fuld gang. Der arbejdes for tiden af 3 entreprenørfirmaer.

De arbejder, der for tiden går løs på, er foruden jordplaneringen, forlængelse af de under den gamle bane værende sten-kister og broer samt opførelse af viadukter dels over dels under banen.

★

Der er for nylig bestilt 4 P- og 4 F-lokomotiver i udlandet.

For 25 år siden, august 1934

Medens de øvrige gamle salonvogne i denne tid bliver bortsolgt og formodentlig ender deres dage som sommerhuse, har Statsbanerne truffet bestemmelse om, at den sjællandske kongevogn, der også er udrangeret af driftsmateriellet, skal opbevares. Rigsvåbenet, der i sin tid prydede denne vogn, men blev fjernet, da den nye kongevogn blev bygget, har siden været opbevaret på museet og er nu kommet på plads igen, og vognen er hensat i salonvognsremisen i Hellerup.

Endvidere er 4 gamle lokomotiver af de karakteristiske typer, litra B nr. 46, litra G nr. 78, litra Cs nr. 246 og litra Ks nr. 273,

der også er slettet af driftsmateriellet, stillet til side for at kunne fortælle kommande slægter om damplokomotiver fra perioden 1868—1886. Da museet jo for tiden er indrettet i administrationsbygningens øverste etage, må disse gamle damheste indtil videre stå på stald i jydsk lokoremiser.

★

Til behandling af spørgsmålet om rationel udnyttelse af personvognsmateriellet og fremskyndet udrangering af forældede personvogne har Generaldirektoratet nedsat to udvalg med trafikchef Hyllestad som formand.

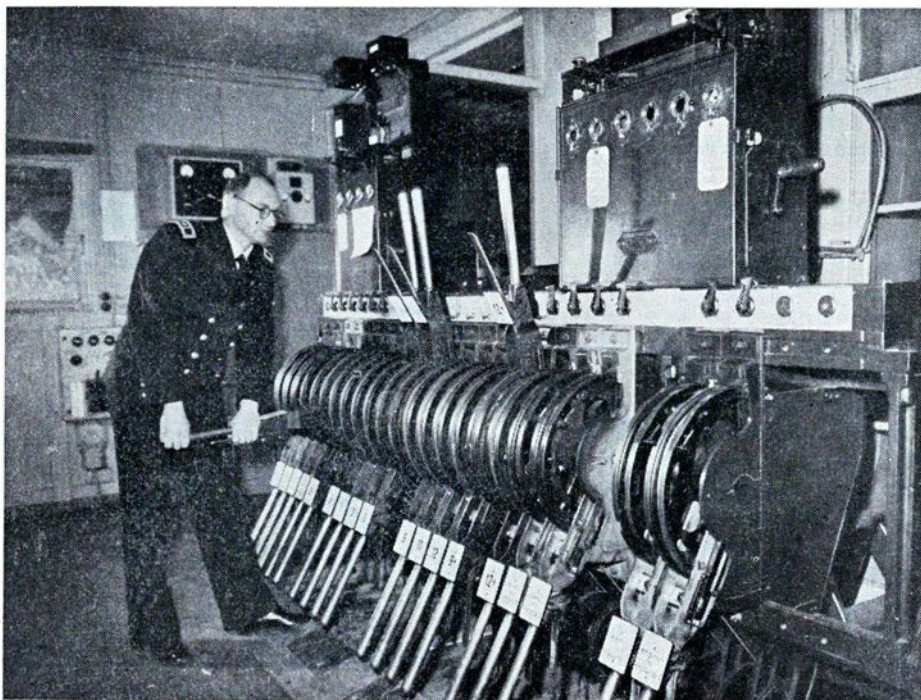
★

Det første stål til Storstrømsbroen er nu ankommet til Masnedø.

Dansk Jernbaneforbunds kvindelige kontorassistent har i årene fra 1927 til juni til juni 1934 bedraget forbundet for ca. 28.000 kr.

★

Motortoget fra Aakirkeby kl. 21.00 påkørte d. 18. kort før Gudhjem et hestekøretøj. Kusken blev dræbt på stedet. Da toget var standset, steg lokofører Jørgensen af motorvognen, men havde glemt at sætte håndbremsen fast, hvorfor toget, der holdt på et sted, hvor banen har et stærkt fald, pludselig kørte videre. De 14 passagerer var rædselsslagne, men køreturen varede kun få min., da banen lidt længere fremme atter stiger meget stærkt, hvorfor toget standsede af sig selv.



Overtrafikass. P. Tryg, Borup, betjener det gamle centralapparat for sidste gang.

Varmluftanlæg til villaopvarmning

Af ingeniør B. Juel Hansen

I de senere år er man herhjemme i stigende grad begyndt at interessere sig for varmluft til opvarmning af enfamiliehuse med direkte oliefyrede varmluftovne. Dette er dog langt fra nyt, idet systemet må betragtes som en videreføring af de erfaringer, der allerede er gjort i USA og Canada.

På fig. 1 er vist en skematisk indtegning af et varmeanlæg efter perimetersystemet. Friskluften F og returluften R tages ind i varmluftovnen, type VL, derfra passerer luften til et luftkammer L og gennem kanaler K til indblæsningsristene, type I. Friskluften tages som regel fra nord- eller østside, og returluften tages fra de forskellige rum i huset med undtagelse af køkken og badeværelse. Luftkammeret kan være udført bygningsmæssigt, og indblæsningsåbningerne kan være betonrør, ler-rør, eternitrør eller lign. lagt i isolerende materialer. Indblæsningsåbningerne forsynes med stilbare gulvrister. I badeværelset kan man undlade at isolere kanalerne mod gulvet, hvorved man kan undlade at isolere kanalerne mod gulvet, hvorved man kan udnytte strålevarmen. Mellem frisk- og returluft skal anbringes et delespjæld, således at man har mulighed for at regulere frisk- og returluftsmængden efter ønske.

Varmluftovnen er ved luftindgangen forsynet med et udskifteligt glasuldsfilter, og fra dette passerer luften gennem en dobbeltsugende centrifugalventilator for kileremtræk, der er forsynet med stilbar kileremskive. Fra centrifugalventilatorens trykside passerer luften ned forbi et forbrændingskammer, hvorved opvarmning sker, og luften passerer derefter til luftkammeret og ud i kanalerne til indblæsningsristene.

Selve varmekilden er et højtryksforstøvningsoliefyret med tilhørende rogekontrol. Hele ovnen er som vist på fig. 2 sammenbygget i en lakeret pladejernskappe, der er isoleret ved varmekammeret. Endvidere er kappen forsynet med en aftagelig lem ved centrifugalventilatoren.

Automatiken for luftreguleringen består af en kombinationstermostat, sikkerhedstermostat samt en stuetermostat, der virker således: Rumtermostaten »kalder« på varme, hvorefter oliefyret starter. Når temperaturen ved forbrændingskammeret har nået den på kombinationstermostaten indstillede værdi, starter ventilatoren, dette bl.a. for at undgå træk. Kombinations-termostaten afbryder oliefyret, når en ind-

stillet max.-temperatur er nået. Hvis kombinationstermostaten af en uforudset årsag svigter, træder sikkerhedstermostaten i funktion og afbryder al strøm til oliefyret og ventilator.

Som fordele ved anvendelse af varmluft til opvarmning kan bl.a. anføres:

Man får et anlæg uden radiatorer og rør, altså vandfrit og derfor også frostfrit men har mulighed for ventilering af værelserne sommer og vinter.

Varmluftanlægget kommer hurtigt op på sin fulde varmeafgivelse, men kan til gengæld ved solindfald øjeblikkelig nedregulere varmeafgivelsen.

Ved cirkulation forår og efterår kan solvarmen fra sydvestsiden udnyttes over hele huset. Isoleringen, med dermed følgende tæthed, af huse i dag nødvendiggør friskluftforsyning.

Der er ingen tvivl om, at varmluftanlæg fremover i højere grad vil finde anvendelse

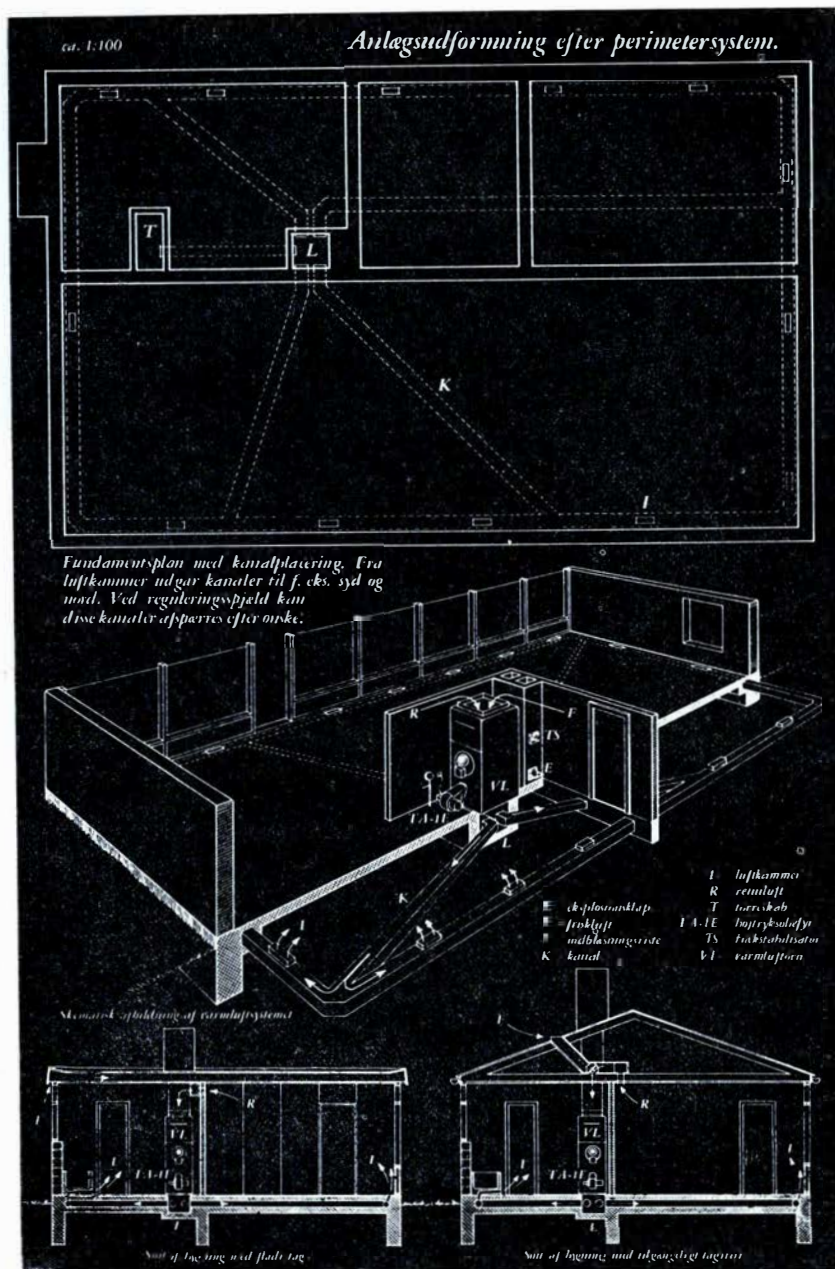


Fig. 1. Varmeanlæg efter perimetersystemet

til enfamiliehuse på grund af de ret væsentlige fordele. Dette fordrer selvfølgelig, at man fra alle sider går positivt ind for disse anlæg.

Løgstør

Løgstør Andels Svineslagteri

Telf. Løgstør 9

Løgstør KUL-IMPORT

Telf. Løgstør 18

Jernbanepersonalet anbefales

Bageriet

J. V. Jensen - Bredgade 38

Altid lækkert og velsmagende Brød
og kager

Bestillinger modtages

SNEHVIDE vaskeriet

S. Carstensen - Rådhusgade 11

1. kl.s nobel og skånsom vask

Telf. Løgstør 180

STRØG baren

H. Hvidberg - Østerbrogade 22

Her får De kaffe og middag,
som De ønsker

Is - Soft Ice - Konfekturner

Tlf. Løgstør 69

Bageriet

Arne Johannesen - Søndergade 1

Altid 1. kl.s brød og kager

Telf. Løgstør 94



Skonhed, som De ikke aner,
findes langs



private baner

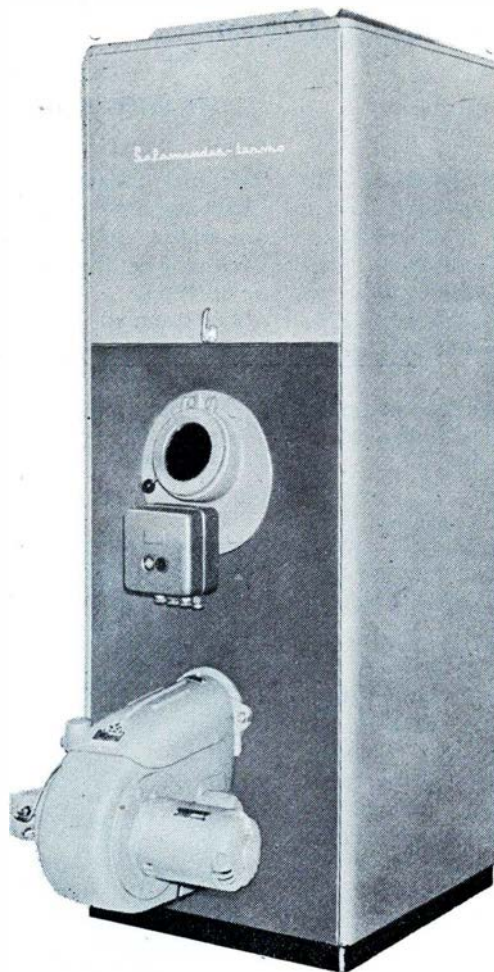
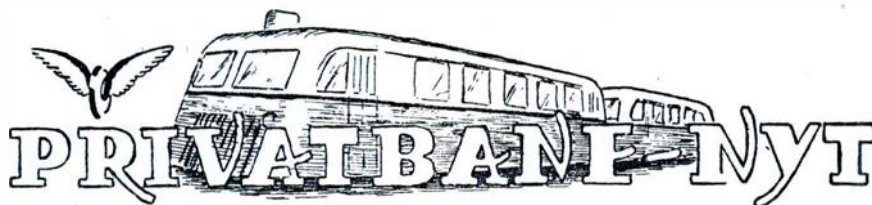


Fig. 2. Salamander varmluftovn



Hornbæk den 10. juli. En 77-årig mand på cykel blev i eftermiddag påkørt og dræbt på Hornbyvej-overskæringen.

Horsens den 13. juli. En personbil blev kl. 9,40 påkørt af Odderbanens skinnebus på Hattingvej-overskæringen. Selv om personbilen blev væltet om på siden, kom ingen af passagererne væsentlig til skade.

Kerteminde den 14. juli. En personbil slap med nød og næppe fra at blive påkørt af toget fra Odense, der skal være i Kerteminde ved 20-tiden. Motorvognsfører Vald. Hansen fik bremsset så hårdt, at bilen undgik at blive ramt af toget. Ingen fik taget nummeret på bilen.

Lilleheddinge den 18. juli. En vejtrømler

toffede ved 8-tiden trods rødt blinklys ind på overskæringen i Lilleheddinge og blev splittet af skinnebustoget. Trømlerføreren var sprunget af, da han opdagede toget, og undgik derved at komme noget til. Skinnebussen blev drejet vinkelret på sporet, hvorefter den fortsatte ind i haven ved det gamle ledvogterhus for til slut at standse i muren på udhuset. Der var to passagerer i skinnebussen, som begge slap med nogle skrammer. Da skinnebussen nærmede sig udhuset, lagde føreren af den sig ned på gulvet og undgik derved at blive ramt af glasskår. Skinnebussen blev så ødelagt, at den må sendes til Scandia i Randers for at blive genopbygget fra nederst til øverst.

Kalvehavebanen. Arbejdet med at fjerne sporet på banen er nu tilendebragt. Skinnerne er solgt til Petersen & Albeck, København, der igen har solgt dem til B & W, hvorfra de til sin tid i ny form vil komme til at pløje verdenshavene. Vordingborg kommune har købt banen og grundene derved helt ud til Bakkebølle station for ca. 140.000 kr., og der bliver nu gangsti dertil.

Odsherredsbanens underskud viser i sidste driftsår en nedgang på 47.000 kr., idet det samlede underskud blev 247.000 kr. mod 294.000 kr. året for.

Langlandsbanen har haft et underskud på 126.315 kr., hvilket er en stigning fra i fjor på ca. 16.000 kr.

Høng—Tølløsebanen. Her er underskudsteget med 59.357 kr. til ialt 194.031 kr.

Næstved—Præstø—Mern-banen. Underskuddet blev her 151.573 kr., hvilket er en stigning på 104.000 kr. fra forrige regnskabsår. Der havde været tilbagegang både i person- og godsbefordringen.



DSB 1. juli. I dag trådte takstforhøjelse for biloverførelse og rejsegods i kraft. Taksten beregnes nu efter bilernes længde, og ikke som hidtil efter vægt.

DSB 1. juli. Stationernes daglige eftersyn af sporskifter skal fremtidig kun foretages to gange ugentlig.

Helsingør d. 1. juli. Fra i dag afskaffes drikkepengesystemet i restauranterne på færgerne mellem Helsingør og Helsingborg. I stedet er der lagt en 10 pct. betjeningsafgift på restauranternes priser. Efter den første måneds forløb har nyordningen været en stor behagelighed for de rejsende, at det må absolut kunne gennemføres også på de mange andre færgeoverfarter.

Grindsted d. 2. juli. På en markvejsoverskæring syd for Grindsted påkørte rangermaskinen en traktor. Føreren af traktoren blev slynget ned i grøften, men slap med lettere kvæstelser. Traktoren knustes fuldstændig.

Snedsted d. 3. juli. En personbil kørte ved 19-tiden ind i siden på et godstog

på overskæringen ved anlægget. Et trinbræt drejede bilen rundt i togets kørselsretning, og en jernstolpe stoppede kort efter bilen. Den kvindelige fører af bilen måtte til behandling på sygehuset.

Sorø d. 7. juli. Jernbanearbejder Svend Jacobsen, Sorø, blev ved middagstid under sit arbejde ved skinnelibemaskinen påkørt og dræbt af lyntog Nordjyden. Jacobsen blev 48 år.

Hovedgård d. 10. juli. Som følge af varmløben og knækket aksel afsprede fire godsvogne i et sydgående godstog, da dette passerede viadukten i Hovedgård ved 21-tiden. To vogne knustes fuldstændig og begge spor spærredes, og togene blev med store forsinkelser ledet over Silkeborg og Brande. Ved 5-tiden var det ene spor ryddet, og ved 11-tiden var driften atter normal.

Helgoland d. 10. juli. Den 53-årige jernbanearbejder Robert A. Larsen blev i formiddag påkørt og dræbt af et kystbanetog, da han ville passere over sporene ved Helgoland remise.

Ribe d. 13. juli. En lastbil med påhængsvogn læsset med 25 lev. tyre kørte ved 23-tiden uden om nogle biler, der var standset foran den sænkede bom på overskæringen ved Plantagen. Føreren af bilen kørte først gennem den ene bom, og efter at have overvejet den farlige situation han befandt sig i midt på sporet, satte han atter fart på og ud gennem den anden bom. Kun materiel skade.

DSB d. 15. juli. I dag trådte nyt rangerreglement i kraft. De væsentligste ændringer består bl.a. i udvidet ret for lokopersonale til rangering uden rangerleder, forbud mod at bremse truck person- og postvogne med hemsko.

København d. 18. juli. I dag åbnedes en usædvanlig kongres af MOROP's medlemmer. MORUP er »Forbund af europæiske modeljernbanesammenslutninger og sammenslutningen af jernbanevenner«. Kongressen sluttede d. 21. juli. I forbindelse med kongressen arrangerede DSB en udstilling på Østerport st. bestående af ældre jernbanemateriel.

Sminge d. 17. juli. En gårdejer kørte ved 14,30-tiden ind på banen på sin private overkørsel med en traktor, der blev påkørt af toget. Han blev slynget bort fra traktoren og var dræbt på stedet. Toget tog så godt som ingen skade af uheldet, og kunne fortsætte sin kørsel.

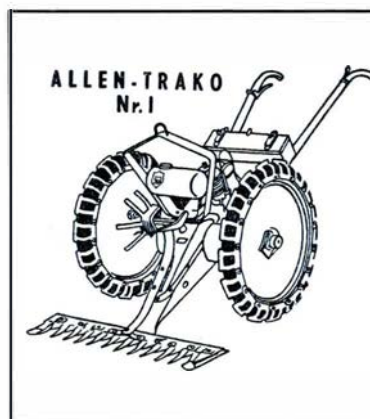
Viborg d. 18. juli. I nat flyttedes der ind i de nyrestaurerede kontorer på Viborg station, men hele ombygningen af stationen ventes først færdig i slutningen af dette år.

Paris d. 19. juli. DSB-rejsebureau i Paris har i det sidste års tid lidt et tab på godt 40.000 kr. ved bedragerier udført af en 28-årig dansk kontorassistent, der havde ansvaret for kontorets daglige regnskabsføring.

Glostrup d. 21. juli. En 34-årig mand kastede sig ved 23-tiden foran et tog fra Roskilde og blev dræbt på stedet.

Ringø d. 22. juli. En 20-årig knallertkører kørte ved 7-tiden mod toget på overskæringen ved Herringe. Han var dræbt øjeblikkelig.

Sparkær d. 22. juli. En traktor med to påhængsvogne kørte ved 15,30-tiden over den bevogtede overskæring ved Lundgård, hvor leddene ikke var blevet lukket. Toget ramte midt i traktortrækket, der blev splittet på begge sider af banen. Traktorføreren faldt så heldigt, at han ikke fik traktoren over sig.



ALLEN-TRAKO slåmaskinen

engelsk - dansk - anerkendt

Frimodt Konning

Trako Manufacturing

Pjedsted - Telefon 60

Eneforhandling

Fredericia

Manufaktur —

KONTANTEN

Svanberg Petersen
Danmarksgade 52 . Fredericia
Telf. 321

Solgaarden's

FRUGT og BLOMSTER

Kongensgade 57 - Fredericia - tlf. 386
Fineste frugt og blomster
til rimelige priser

Kolonial-Lageret

v/ Vagn Dahl-Hansen
Sjællandsgade 82 - tlf. 795
Kolonial - vin - tobak
konserves - kaffe

Jernbanepersonalet anbefales

TRICO

v/ G. Jørgensen
Nørrebrogade . telf. Fredericia 1931
Tricotage - småting

Viktualieforretningen

v/ Lilly Jensen - Falstersgade 12
Fineste paalæg . salater
konserves samt smørrebrød og
varme retter.
Telefon Fredericia 214

Trikotageforretningen

M. Simonsen . Jyllandsgade 45
Fredericia . telf. 507
Stort udvalg i manufaktur,
trikotage, lingeri og smaating

Fredericia Mejeri

Gothersgade 14 . Tlf. 1428 - 1429
Altid 1. kl.s mejeriprodukter

Jernbanepersonalet anbefales

Manufakturhandelen

K. L. Christensen Holbergsvej 39
Manufaktur - trikotage
Telf. Fredericia 3123

Skomager Kr. Jensen

Dyrhavevej 3 - Fredericia - tlf. 2844
Fodtøj til alle.
Skistøvler - gummidøjtøj
Træsko-reparation

Vejle

KØR SIMCA

Vejle Autohandel
v/ H. M. Pedersen
Borgvold 6 - Vejle - tlf. 2600

Th. Weissenborn & søn

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

Trekantens

Andelsvaskeri

Rugsted - Vejle - tlf. Rugsted 49
Indleveringssteder i
Fredericia - Vejle - Kolding

LADY salonen

Vissingsgade 17 - Vejle - tlf. 3782
Moderne hårpleje og
1. kl.s betjening

Duplikering

af enhver art i fineste udførelse
MAGDA JENSEN
Jernbanegade 14 - Vejle
Tlf. 1178

Slagterforretningen

H. Wie Nielsen (ny indehaver)
Kolding Landevej 60 - tlf. 2431
1. kl.s kød - flæsk - pålæg
spec. hjemmel. mødister.

Tandlæge Erik Lassen

Kirkegade 2 . Vejle . tlf. 43
Konsultation: kl. 10—16
Lørdag 10—12

Horsens

Landbosparekassen i Horsens

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

Otto Nielsen's efft.

Allegade 2 . Horsens
Telf. 2 17 70
Smukke og moderne
GRAVMINDER
til rimelige priser

Holstebro

N. H. Jensen's Møbelhandel

Hestedamsgade 3 . Horsens
Telf. 2 50 70

Osteboden

v/ S. H. Juhl
Smedegade 5 . Horsens
Ost . konserves . kaffe

Kolonialforretningen

v/ P. O. Christensen
Nygade 32 . Horsens . tlf. 2 39 54
Alt i 1. kl.s kolonial . vin
konserves . tobakker

Sonderborg

Jernbanepersonalet anbefales

Adelgades Mejeriudsalg

N. C. Jensen - Adelgade 95
Tlf. Skanderborg 197
Altid 1. kl.s mejeriprodukter

URMAGER

Ebbe Krogh

Adelgade 117
Skanderborg

Henning Hartmann

aut. installatør
Vestergade 26 - Skanderborg
Alt elektrisk arbejde udføres
Telf. 634 . en god forbindelse

HOTEL RY og annekset GUDENÅ

v/ Else og Holger Hansen
RY STATION - Tlf. Ry 8

Ernst Østerlund

Randersvej 8 . Ry . Tlf. 76
Triumph . Victoria . Ardie
Aut. forhandler af Skoda vogne
1. kl.s værksted anbefales

MODEL JERNBANE

Vi bygger et Diesel-elektrisk loko. IV.

Kolding d. 23. juli. En nat i begyndelsen af juni opdagede personalet på godsbanegården, at der holdt en stor lastbil på tværs af sporene, hvis fører sad og sov ved rattet. På vejen havde han påkørt tre vandopstandere og fire lygtepæle.

Da man bad om at se hans førerbevis, rakte han en 10-kroneseddel ud gennem vinduet. Over for politiet forklarede han, at han var kørt ind på pladsen for at hvile sig lidt. Dommen kom til at lyde på hæfte i 20 dage og tab af kørekort i halvandet år. DSB skal han erstatte skaderne med 485 kr.

Holte d. 24. juli. En dame med en lille pige ved hånden forsøgte at komme med S-toget fra Holte kl. 7.08 efter at der var fløjtet. Pigen kom ind for dørene lukkede, mens damen stod uden for på trinbrættet. En passager i vognen benyttede derfor nødbremsen, men derefter var det ikke muligt at få toget i gang igen, så der opstod en hel del forsinkelser i toggangen.

Mørke d. 24. juli. En varebil kørte ved 15.30-tiden mod toget, da det passerede overskæringen i Mørke. Føreren af den havde ikke set blinklyset, men da han nærmede sig overskæringen, hørte han alarmklokkerne og fik næsten fået taget farten af bilen, inden påkørslen skete. Kun lettere materiel skade.

København d. 31. juli. Ved 17-tiden brød et uvejr af usædvanlig karakter løs over København og omegn, og en række lynnedslag skete i S-banernes ledninger og master, ligesom de vældige regnmasser satte viadukter og tunneler under vand. I løbet af et par timer lykkedes det næsten at få toggangen regelmæssig igen.

Ved 20-tiden tog uvejret fat med fornyet kraft, og regnvejret var endnu voldsommere. På Hellerup station var perrontunnellerne fyldt med vand, så de ikke kunne benyttes. Viadukten ved Tranegårdsvej på strækningen Charlottentlund—Hellerup fyldtes med vand, der skyllede grus og jord med sig, så togene ikke kunne passere her et helt døgn derefter.

Gør Deres indkøb hos vore annoncører

Dampvaskeriet EXPRES

Nygade 17 . Nykøbing Mors
1. kl.s vask
Telefon 477

E. Blach Hansen

Guldsmedie og Juveler
Leverandør til DSB Personale
Østergade 3 . Tlf. 800
Herning

G. H. MØBLER

Vestergade 34 - Varde
Tlf. 53

Alt i moderne nutidsmøbler
Reparation og ombetrækning

Denne gang færdiggør vi lokoets overdel, idet vi forsyner overdelens næseparti med pufferplanke og banerømmer.

Pufferplanken udskæres af ½ mm messingplade efter illustrationens fig a, der viser materialet til pufferplanken i naturlig HO-størrelse. Tegningen markerer med x hullerne til pufferne, der fastgøres ved lodning til den færdige pufferplanke, fig. b. Bukningen af denne sker efter de punkterede linier på fig. a.

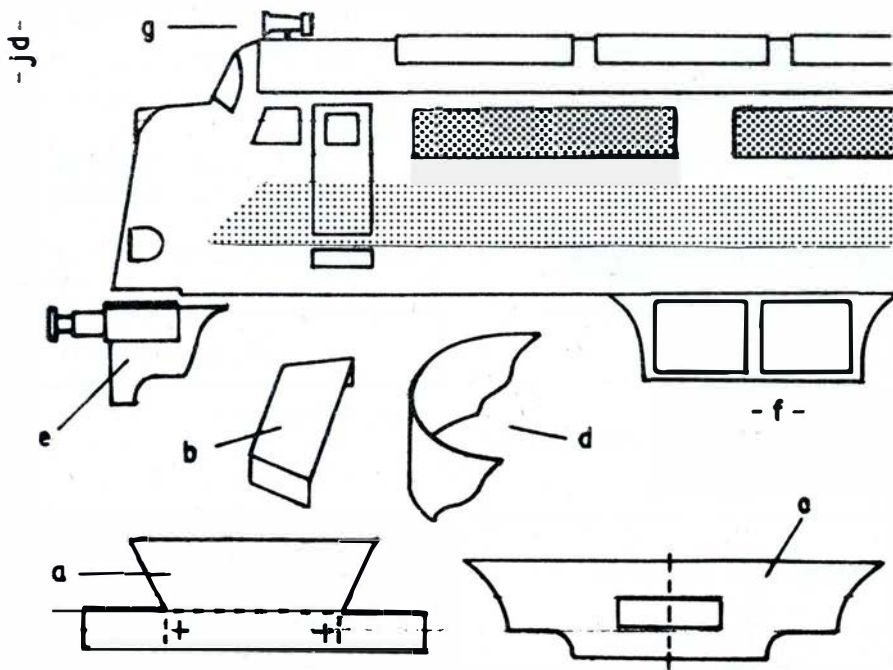
Banerømmeren fremstilles ligeledes af ½ mm messingplade. Udskæringen sker efter fig. c. Den rektangulære udskæring i banerømmeren tjener til gennemføring af koblingen, der er fastgjort til motorboggien.

Fig. d viser hvorledes banerømmeren bøjes i facon. Banerømmerens runding skal nøje følge rundingen på overdelens næseparti.

Herefter fastloddes pufferplanken med tilhørende puffer til banerømmeren, fig. c, der nu kan fastloddes til selve lokoets overdel.

Såfremt pufferplanke og banerømmer ikke helt skulle passe til næsepartiet, må man bortfile evt. overflødig materiale på næsepartiet. For at få overgangen fra næseparti og sider til banerømmeren jævn og glat bruger man rigeligt tin til lodningen. Evt. fordybninger udfyldes med tin, hvorefter man foretager afpuddingen af overdelens frontparti. Det grovere arbejde udføres med fil, det finere med sandpapir og smergellærred.

Vi mangler nu at udbore næsepartiets lygtehuse. Hullerne i disse retter sig nøje efter diameteren på de anvendte pærer. Udboringen er kegleformet, således at den mindste diameter er foran i lygtehuset, hvis indvendige diameter herved bliver



Arbejdstegning til My-loko. IV

Hedensted

Jernbanepersonalet anbefales

TATOL udsalget

Vestergade 8 - Hedensted
Tlf. Hedensted 210
Alt i sæber og
rengøringsartikler

Bageriet

K. Wærum - Bredgade 10
Telf. Hedensted 140
Det lækreste brød — de bedste
smaakager
Bestillinger modtages

Jernbanepersonalet anbefales

VASKERIET

Mosevej - Hedensted - tlf. 181
Altid skånsom og nobel vask

Bagerforretningen

S. O. Schousbøll - Hedensted - tlf. 19
Altid fint og lækkert brød
og kager
Bestillinger til fester modtages

Hinnerup

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

Henning Vinge
Storegade 2 - tlf. Hinnerup 38
Kolonial - vine - konserver -
tobak

Agnetes Hjemmebageri

Søndergade 8 - Hinnerup
— har brødet for
en lækker mund
Telf. Hinnerup 30

Langå

Langå Vaskeri

v/ M. Kastrup
Telf. Langå 180
Altid nobel og skånsom vask

Langå Dampbageri

C. G. Clausen - tlf. Langå 34
DE har ret —
vort brød og kager
er det lækreste!
Bestillinger modtages

Skørping

Bisgaard's Hotel

Sjællandsgade 4 - Skørping
Et 1. kl.s madsted
propere og hyggelige værelser
Telefon 121

Jernbanepersonalet anbefales

Bagerforretningen

v/ M. Christensen
Altid frisk og lækkert
Bestillinger modtages
Telf. Skørping 87

Slagterforretningen

R. Jensen
Vinkelvej 12 - tlf. Skørping 125
1. kl.s kød - flæsk - paalæg og
salater

Jernbanepersonalet anbefales

Pensionatet

hos Rigmor Truesen
Himmerlandsvej 2 - Skørping
God og veltillavet mad

BAGERIET

E. Ejstrup - Jyllandsgade 21
Kun lækkert og velsmagende
brød og kager
Telf. Skørping 81

Hobro

Auto-lakereriet

Nyvej 18 - Hobro - tlf. 1083
1. kl.s autolakering
SV. MEJLSTRUP

Jernbanepersonalet anbefales

Kolonialforretningen

Adelgade 5 - Hobro - tlf. 41
1. kl.s kolonial - vin - konserver
G. Albertsen

Damefrisørsalonen

Ida Randrup
Adelgade 46 - Hobro - tlf. 526
Alt i moderne hårpleje
1. kl.s betjening

Aars

ESSO service

Himmerlandsgade 35 - Aars
Benzin - olie
vask - smøring
Telf. Aars 96

Bundgaards Bageri

Himmerlandsgade 45 - Aars
Til daglig og fest
er brød og kager
fra Bundgaard bedst!
Telf. Aars 130

Kolonialforretningen

K. M. Jensen
Himmerlandsgade 70
1. kl.s kolonial - material -
vin - tobak
Telf. Aars 42

LARS BJØRN

Tapet- og Farvehandel
Himmerlandsgade 88
Telf. Aars 40

Randers

Tobaks- og bladhandelen

K. Nygaard
Pr. Christiansgade 10 . Randers
Telf. 1067
Tobak . vine . spirituosa samt
dag- og ugeblade

Raadhus-Kiosken

J. P. Olesen
Raadhustorvet 6
Altid 1. kl.s betjening
Telf. Randers 1498 - 4133

Trikotageforretningen

Ferdinand Kjær-Stilling
Stort udvalg i trikotage
lingeri og småting
Telf. Stilling 17

Annoncerne

læses af flest i et blad med
læseværdigt indhold.

brede bagtil. Det kegleformede hul skal udføres således, at en mærklinpære kan fastklemmes i det. Er man imidlertid ikke helt sikker på hånden, når man tilfjiler lygtehusene, står man sig ved at fastlodde små, tynde opslidsede messingrør til bagsiden af næseklødsen. Opslidsningen i de tyndvæggede rør bevirker, at disse kan bringes til at klemme om soklen på pærerne.

Det skal lige tilføjes, at hele arbejdet af pladshensyn skal være udført, inden pufferplanken og banerommeren fastgøres.

Overdelen forsynes nu med signalhorn, fig g. Til modellen her anvendes et dobbelt horn af fabrikatet Rivarossi.

Signalhornet er af sort plastic og fastgøres ved hjælp af to små tappe, der føres gennem tilsvarende huller i overdelens tag, hvorefter taperne forsigtigt med en opvarmet skruetrækker el. lign. klemmes flade. En passende opvarmning af skruetrækkeren opnås ved at holde den ca. 1 minut over en tændt cigarettænder.

Nu prøver man, om overdelen kan gå let ned over bundpladen. Såfremt dette ikke er tilfældet, må man file lidt af bundpladens bredde, hvorefter bundpladen med tilhørende maskineri fastgøres til overdelen, dels ved hjælp af det i forrige nummer ved k betegnede vinkelstykke, dels ved hjælp af to mindre vinkelstykker, der fastloddes til de indvendige sider af overdelen umiddelbart foran motorens forleje. Pas på, at disse nye vinkelstykker fastloddes i samme højde som vinkelstykket k, idet overdelen i modsat fald vil synke ned i den ene side.

Vinkelstykkerne forsynes med gevind, hvorefter bundstykket skrues fast med tilsvarende messingskruer.

Lokoet afpudsnes nu en sidste gang med fint smergellærred og er nu tjenlig til overfladebehandling. Overdelen samt batterikassen f grundes nu med metalgrunder, tørres og afslibes. Males herefter med aluminiumsfarve.

Når denne er fuldkommen tør, maler man på hver side af overdelen en bred orangefarvet lakstriben som vist på illustrationen. For at få striben lige i kanten fortager man en afdækning med klisterpapir eller tape af overdelens sider. Når lakken er tør, fjernes afdækningen. Brugeren man klisterpapir, afvaskes dette; bru-

ger man tape, trækkes dette med forsigtighed af. Er man nemlig for hurtig i vendingen, risikerer man at trække den undersiddende maling med af. Under vogn, altså bundplade og bogier, males sorte.

Lige et par praktiske slutbemærkninger.

Vi har ikke omtalt lokoets ledningsnet, idet vi forudsætter, at den elektriske installation ikke er vanskeligere, end enhver modelbygger kan finde ud af den, idet den til forveksling ligner indretningen af ethvert andet elektrisk miniaturloko. Kniber det, kan man tage et sådant at se efter.

Endnu en slutbemærkning. Lokoets næseklods er udformet således, at den kan bruges til bygning af model af statsbanernes MY-loko.

J. B. Dyrkilde.

En »broget« opgave for modelbyggere

Den afbildede vogn er med sine røde, blå og hvide farver rent bogstavelig taget et yderst oplivende moment på et modelbaneanlæg.

Forreste vogn -- der henstod ialt 7 i det pågældende spor på Esbjerg havn -- har litra IKD nr. 24532, hvad der vel for de fleste er nok til at angive vognens dimensioner.

Vognens modsatte endeperron har bremseplatform, ganske som det kan skimtes

på næste vogns forreste ende.

De mørkfarvede felter er postkasserede, og påskrifterne »EAS« samt »ES-BJERG ANDELS SLAGTERI«, der anes tværs over vognens sidedøre, er udført i ret lyseblå farve.

Det bør muligt i sandhedens interesse anføres, at vognene kun benyttes til lokale transporter i Esbjerg, og at dens aktionsradius som følge deraf er begrænset, hvad der dog ikke behøver at betyde, at de ikke kan indlemmes i en modelbanes vognpark.

For øvrigt taler billedet forhåbentlig for sig selv.

prb.



De brogede kølevogne i Esbjerg

FOTO hobby

Fuldautomatisk indstilling

Fotografien er gået ind i den nye tid, i nær kontakt med mennesket af i dag! Agfa præsenterer kamerafabrikkens opsigtsvækkende nykonstruktion: *Det fuldautomatiske småbilledkamera AGFA OPTIMA.*

Vi giver en kort oversigt:

På dette kamera skal intet indstilles, intet aflæses, intet udregnes — alt foregår fuldautomatisk.

Den »magiske knap« afløser de mange forvirrende tal og komplicerede indstillinger.

Tid og blænder indstiller sig selv — usynligt, men usvigelig sikkert.

Grønt signal for »fri bane« i lysrammesøgeren.

Garanteret rigtigt belyste billeder i alle slags vejr — og med alle film — sorthvid og farve, fra 11° til 25° DIN.

Traktor- og autoværksted

Mejlstedgade 4 - Brønderslev
Vi anbefaler os med smøring og reparationer
Telf. 314 — Vagn Larsen

Kolonialforretningen

S. A. Larsens eftf. — P. E. Borup
Kolonial - vin - tobak
konserves. — Spec. kaffe
Husk — magen til kaffe
kan ingen anden skaffe . . .
Frederiksgade 8 - Brønderslev, tlf. 350

Kolonialforretningen

K. A. Sudergaard
Skagensvej 16 . tlf. Hjørring 247
Kolonial - vin konserves
tobak
Spec.: kaffe

Aarhus

Kolonialforretningen

v/ R. Rasmussen

Vesterbrogade 10 - Århus
Tlf. 2 17 79

1. kl.s kolonial - konserver - vin
og tobakker
Specialitet: 1. kl.s kaffe

Møbelmagasinet

v/ Robert Christensen

Mejlgade 25 - Århus - tlf. 2 23 35

Møbler og tæpper
for alle hjem

Står De for køb af bil ...
henvend Dem da først til

TAGE NIELSEN

Magnoliavej 9 - Århus
tlf. 4 13 00

Autoriseret FIAT forhandler

Kolonialforretningen

Einer Mikkelsen

Skovvej 55 - Tlf. Århus 32 736

Kolonial - vin - tobak
Varene bringes

K. A. HARTMANN

Maskinfabrik $\frac{1}{2}$

Jydsk afdeling for oliefyr

Harald Skovbygsgade 3 - Århus
Telf. 2 16 77 - 2 18 19

Slagterforretningen

v/ Niels Schødt

V. Ringgade 218 - Århus - tlf. 2 77 81

1. kl.s kød - flæsk - pålæg
Spec.: Hjemmel. medisterpølse

Viktor Sørensen

Peder Christensens eftf.

Manufaktur - trikotage
Guldsmedgade 1 - Århus
Tlf. 3 58 58

Frederiksberg

elektromekaniske værksted

Pauls Plads 12 - Århus - tlf. 3 00 17

Køb, salg og bytte,
reparationer af el-motorer
Salg og opstilling af oliefyr

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrøjere
Signalfløjter - Hornarbejde

Århus . Sjællandsgade 43 - Tlf. 28468

K F U M restauration

Klostergade 37 - tlf. Århus 2 14 16

Daglig god og billig kost
Pensionærer modtages

Skotøjsreparationen

V. Harlungs eftf. - Ernst Hansen

Stadion Alle 21 - Århus - tlf. 2 68 62

1. kl.s arbejde og materialer
Håndsyet fodtøj efter mål

Cigarforretningen

Kruse Christiansen

Banegårdsgade 12 - tlf. 2 61 50

Cigarer - tobakker
vine - spirituosa

Kolonialforretningen

Sdr. Ringgade 47 - Århus - tlf. 4 32 44

Kolonial - vin - konserver
1. kl.s kaffe

Fjernsyns-magasinet

Tordenskjoldsgade 27 - tlf. 6 56 22

Nyeste modeller i fjernsyn og
radio. - Spec. værksted med
fagmæssig garanti.

GULDVAFLEN

Silkeborgvej 70 - tlf. 2 94 60

Alt i chokolade - konfekture
og dessert-is

Købmand V. Kristensen

Teglværksgade 18 - Århus - tlf. 2 90 32

1. kl.s kolonial - vin - tobakker
konserver - toiletartikler

YDUN VASK

Odensegade 12 - Århus - tlf. 2 43 82

Våd vask - rulle vask
færdig vask. Spec.: skjortevask

Udlejningsforretningen

Carl Hansens eftf. - K. Røijen

Studsgade 29 - Århus - tlf. 3 53 98

Borde - stole - service m. m.
Lettere kørsel besørgeres

Århus

Galvaniserings Anstalt

Direktør J. Seest

Nørreport 20 - Århus

Telf. 2 32 22

Abaco BLOMSTER

E. Aabentoft Jensen - tlf. 2 83 97

Østergade 28 - »Sygekasseborgene«

Anbefaler sig med alt
indenfor branchen

S. A. Olsen

Stationsgade 26 - Risskov

Cykler - knallerter -
plæneklippere. Salg og rep.
Tlf. 7 72 13

Bagerforretningen

Marstrandsgade 30 - Århus

Telf. 2 31 49

1. kl.s brød og kager

KNUD E.

Tordenskjoldsgade - tlf. 6 94 80

Alt i herrekonfektion og lingeri
Spec. målkonfektion.

Kvalitet og velklædt til rimelige
priser.

Slagterforretningen

I. P. Spang

Studsgade 12-14 - Århus

1. kl.s kød - flæsk - pålæg

Spec. ekstrafin medisterpølse

Tlf. 2 39 15



Ove B. Sørensen

Sdr. Alle 27 - Århus

Reparationer udføres - 1. kl.s service

Jernbanepersonalet anbefales

Modelsalon LA ROBE

E. M. Høssellund

Åboulevarden 98 - Århus

Tlf. 2 47 32

Gør Dem selv og Deres omgivelser i
godt humør — prøv en frisure hos

SALON LA REINE

Anders Brøndum

Guldsmedgade 20 - Århus

Tlf. 2 68 31. Ny indehaver.

CITY KIOSKEN

v/ Kr. Madsen . Mejlgade 78B

Tlf. Århus 2 65 61

Kort - uge- og dagblade

Kirsten Herløw

Landsretssagfører

Søndergade 76 - Århus

Telf. 2 50 00

Special-objektiv med stort skarphedsområde — ingen afstandsmåling.

Kr. 420,00 er prisen for dette sensationelle kamera.

Alt, hvad der hidtil har kompliceret fotografien, er faldet bort! Skalaer og indstillingsringe, tal og bogstaver er forsvundet. Motivet står strålende lyst i den klare lysrammesøger. Ved et tryk på den »magiske knap« ser man samtidig det optiske signal i søgeren. Grønt lys betyder »fri bane« for fotografering! Hvis der er utilstrækkeligt lys, bliver signalet stående på rødt. Nu er blændere og belysningstider kun de begreber, som de særligt interesserede behøver at beskæftige sig med.

Den »magiske knap«

Det er med fuld ret, at Agfa Optima's konstruktører taler om en »magisk knap« — for det, der sker ved at trykke på denne knap, er i sandhed et vidunder af teknisk præcision, som grænser til magi: Over selencellen i det indbyggede måleinstrument reguleres lukker og blænder ganske af sig selv. Den moderne snapshot-fotografering forlanger de kortest mulige belysningstider: Derfor arbejder den fuldautomatiske Compur-lukker i Agfa Optima principielt med den kortest mulige tid. Så undgår man også faren for rystelser. Luk-

kerområdet strækker sig fra $\frac{1}{250}$ til $\frac{1}{30}$ sekund. Blænderen tilpasser sig automatisk den målte tid. Blænderåbningen varierer mellem 3,9 og 22. Hermed har man opnået et overordentligt stort spillerum for belysningsautomatikkens funktion.

Det optiske signal for »fri bane«

Det grønne signal for »fri bane« kommer i løbet af »ingen tid« til syne i søgeren — og straks er kameraet klar til optagelse. Den trinløse indstilling af lukkerhastighed og blænder sikrer enhver optagelse den optimale belysning. Kommer man over eller under det givne blænderområde, vil et rødt signal advarende komme frem i søgeren, således som allerede nævnt.

Det kan fremhæves, at fuldautomatikens følsomhedsskala omfatter alle film — sorthvid og farve — fra 11° til 25° DIN. En spærre forhindrer, at man ufrivilligt kommer til at ændre DIN-markeringen.

Special-objektiv med 39 mm brændvidde

Agfa Color-Apotar S er et helt nyt special-objektiv med vidvinkleffekt. Ved 39 mm brændviddens store skarphedsdybde-område opnår man ved brug af de tre afstandssymboler — også ved åben blænder — altid den fulde skarphed. Man er altså også ved afstandsindstillingen befriet

for alt, hvad der hedder tal og beregninger. De tre afstandsområder er gengivet ved symboler: Nær = (person- og portrætoptagelser), middelfstand = (gruppeoptagelser), fjern = (landskab).

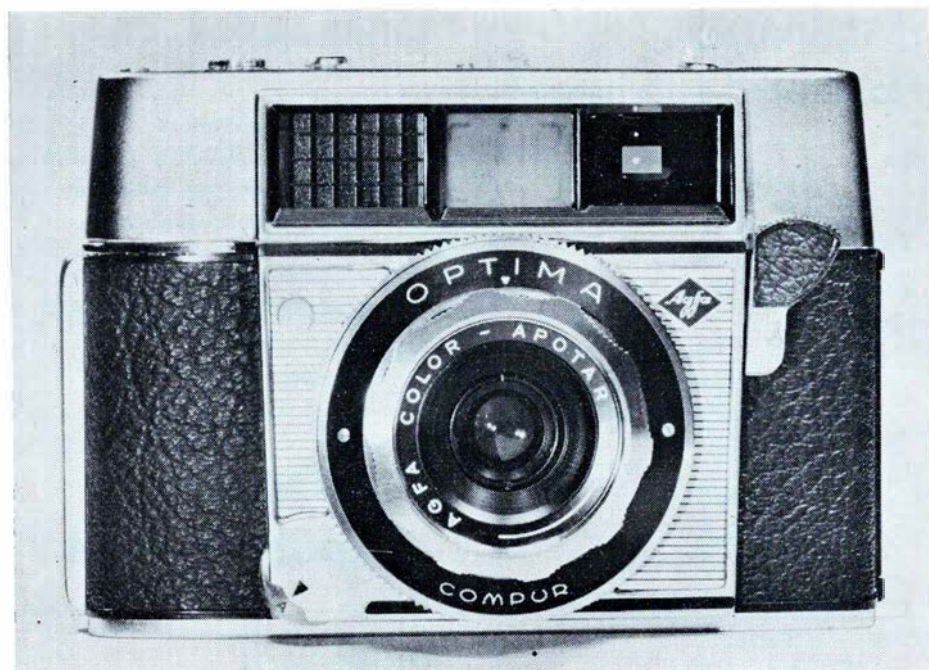
Det er intet problem at blitze!

Naturligvis kan man også blitzfotografere med Agfa Optima. Fuldautomatikken sættes da ud af funktion, den riflede ring indstilles på blitz-symbolet. Først nu kommer blitz-kontakten til syne, og den »magiske knap« er spærret. Nu kan blænderværdierne indstilles og kontrolleres i den lille kontrolrude ved lukkeren. Belysningstiden er i dette tilfælde konstant $\frac{1}{30}$ sek.

Hurtigoptrækket transporterer filmen, spænder lukkeren og frigiver dobbeltbelysningsspærringen. Tilbagespolingsknappen ligger i plan med kamerahuset. Billedtælleren findes nederst på bagdækslet.

Det er i sig selv en sensation, at prisen for dette fantastiske kamera med sit omfattende udstyr og fuldautomatikens forbavsende spillerum kun er kr. 420,00!

Tusinder af fotointresserede står forventende ved skillevejen — med Agfa Optima er der ved grønt lys givet »fri bane« for fotografering.

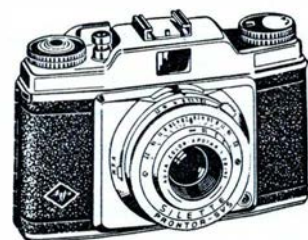


AGFA's nye fuldautomatiske fotoapparat »Optima«

De Skulle Bruge



KAMERAER OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder

Fritz Carstens efft.

„Deres datters udstyr“

Bispensgade 13 - Ålborg - tlf. 3 42 20

Specialforretning i gas- og el-udstyr

Konto oprettes. Jens Koch Jensen

Atelier og fotohandel

Storegade 47 - Esbjerg - tlf. 6043

Lilly Demant

Reklame-, selskabs- og pasfoto

Portræstudier - børnefoto

Alt til fotoamatører

Gå efter kvalitet . . .

Lingeri - manufaktur - konfektion

Hele familiens magasin

STILMAN

Søndergade 24 - Århus - tlf. 2 86 00

Thisted

♂ Glasmagasinet

Vestergade 34 . Thisted
tlf. 536
Største udvalg i glas - porcelæn
køkkenudstyr
og gaveartikler

FAVORITTEN

Toft Jacobsen
Vestergade 20 - Thisted - tlf. 112
Kun 1. kl.s pålæg - salater
samt smørrebrød

OSCAR LUND GULDSMED

Vestergade 25 - Thisted
Tlf. 540
Alt i fest- og brudegaver

Knuds Herremagasin

v/ Knud Imer
Storegade 4 - Thisted
Telf. 1152

Kolonialforretningen

v/ Henning Nielsen
Thingstrupvej Thisted
Telf. 1380
1. kl.s kolonial - vin
konserves - tobakker

ØSTBYENS KIOSK

Gerda Landbo - Østerbakken 11
Alt i dag- og ugeblade
Tlf. Thisted 920

Struer

Jernbanepersonalet anbefales

Toft Nielsen & Matthesen $\frac{A}{S}$

Østergade 11 - Struer - tlf. 18
Damekonfektion - manufaktur

Jernbanepersonalet anbefales

Kontantforretningen

v/ H. P. Petersen
Søndergade 7
Struer - tlf. 747

Struer

Mesterkokken

Østergade 52 - Struer - tlf. 353
1. kl.s smørrebrød - selskabs-
middage. Pålæg og salater.
Hver dag en god varm ret

Elite Lingeri

Grethe Jessen (ny indehaver)
Søndergade 9 . Struer . tlf. 572
Stort udvalg i bluser, kraver
og småting

Holstebro

Jernbanepersonalet anbefales

Krabbe's Hotel

vis a vis Holstebro station
1. kl.s køkken
og hyggelige værelser

St. Torv Herrefrisørsalon

S. Søndergaard
St. Torv 4 - Holstebro - tlf. 613
1. kl.s hårpleje
Nobel betjening

CARLA PETERSEN Holstebro Læderhandel

Nørregade 21
Telefon 67

Vestjysk Vulkanisering

H Larsen
Herningvej 40 - Telf. Holstebro 1719
Nyt autogummi - slidbaner
Reparationer — fineste
behandling

L. Hedegaard

Autoforretning
Østerport - Holstebro
Aut. VOLVO forhandler

Autolakereriet

Robert L ndebjerg
Bisgårdsgade 14 - tlf. 692
Alt autolakering udføres
1. kl.s arbejde - Tilbud gives.

B P service station

Joh. Veitby
Vesterbrogade . Holstebro
Telf. 2276
BENZIN - OLIE VASK

Esbjerg

Jernbanepersonalet anbefales

Flemming's kolonial

Storegade 197 - Esbjerg
Tlf. 1715
Kolonial . vin . tobak
konserves - kaffe

Frugt - Grønt

R. Jacobsen
Frodesgade 128 - tlf. Esbjerg 1080
Altid 1. kl.s frugt og grønt
samt dybfrosne varer
Varerne bringes

Bagerforretningen

Karl Sørensen
Storegade 147 . tlf. Esbjerg 1943
1 kl.s brød og kager
Bestillinger til fester modtages

Slagterforretningen

R. Schulick
Nørrebrogade 46 . tlf. Esbjerg 214
Kød . flæsk . pålæg og salater

Jørgen Olsens bageri

Rørkjærsgade 7 . Esbjerg . tlf. 5980
Lækkert brød og kager
Bestillinger modtages til
festlige lejligheder

Bageri & Konditoriet

Kongensgade 7 . Esbjerg . tlf. 5566
Robert Christiansen (ny indehaver)
Altid 1. kl.s brød og kager

Jernbanepersonalet anbefales

SCHOUS SÆBEUDSALG

v/ V. Nielsen
Jyllandsgade 100
Telf. Esbjerg 1243

Esbjerg Exportmarked

LAKSEBODEN

E. Madsen . Storegade 29 . Varde
Altid frisk fisk lige fra havet
Telefon 90

M. Søndergaard

Skotejsforretning
Nygade 5 . Ringkøbing . tlf. 324
Sko til hele familien

Dødsfald

Lokofører H. M. A. Schultz, fh Kalundborg, 85 år.

Skibsfører P. V. Damsgaard, fh Korsør, 78 år.

Lokofører A. A. Schröder, fh Sønderborg, 72 år.

Trafikkontrollør G. Fristrup-Øvist, fh Cvk Kh, 63 år.

Lokofører J. L. Nielsen, Roskilde, 53 år.

BOG - anmeldelser

Ny serie parlør-ordbøger fra Hans Reitzels forlag løser sprogproblemet!

Der er forår i luften — og rejsefornemmelser. Hvorhen i år? Hvis turen går til England eller det sydlige udland, vil de fleste af os møde et sprogproblem, og rejseens succes kan være afhængig af, om man sprogligt kan klare de vanskelige situationer let og ubesværet. Derfor vil man på forhånd være interesseret i den nye serie parlør-ordbøger, som Hans Reitzels forlag nu udsender. Her har man for første gang parlør, grammatik og ordbog i *een* bind. Og i et nemt bind — lige til at stikke i lommen, lige til at finde frem i.

Systemet, der ligger så snublende nær og alligevel først fremkommer nu, er tilrettelagt af lektor Olaf Lindum, radioens kendte og populære engelsklærer. Så bestikkende er dette system, at et af de største engelske forlag har vist sig interesseret allerede ved udgivelsen. Det var såmænd den *engelske* parlør-ordbog, man faldt for.

Om parløren kan man neutralt sige, at der ikke findes nogen større på dansk. De mæe end 40 afsnit har foruden sætningerne et væld af specialgloser, således at turisten i enhver situation behersker alle nødvendige ord. Af særlig store afsnit kan man nævne: *rejsen* under alle former, *læge* og *tandlæge* og ikke mindst *bilafsnittet*.

Selve ordbogen er på ca. 10.000 ord. Den dækker ethvert sprogligt trin, og selv en sproglærer kan sikkert finde mange nyttige oplysninger. I øvrigt er det værd at bemærke, at lydskriften følger den *danske* ordliste.

I serien er foreløbig udkommet en en-

gelsk parlør-ordbog ved lektor Olaf Lindum og en fransk ved lektor P. Cedergreen. Italienske, tyske og spanske udgaver vil følge i nær fremtid.

Tag tyren ved hornene (kr. 7.75)

Og spring over sprogbarrieren siger radioens populære spanskklærer magister Kirsten Schottländer i sin nye spanske parlør-ordbog, der er udsendt af Hans Reitzel.

For den strøm af danske turister, der i sommer har valgt Spanien som rejsemål, har forfatteren skabt en koncentreret sproglig rejsehjælp, hvor man i en let overskuelig form får alt det traditionelle parlør-stof. Men da de aktuelle situationer under rejse kan være mangfoldige og ikke altid retter sig efter parløren, er der skabt udvej for at variere de faste vendinger ved hjælp af et væld af specialord og en ordbog med ialt 10.000 af dagliglivets almindelige gloser, nemt — og bekvemt.

Det vil sikkert være en god idé for mange at tage forskud på rejsen og sikre successen ved et selvstudium af bogen, før ferien begynder.

Atlas von Kopenhagen bis Mailand og Europa-Atlas. Falk-Verlag, Hamburg.

Falk-Verlag i Hamburg er vel nok det kortforlag, der til dato har gjort størst indtryk på rejsende. De kort, forlaget udgiver, er ikke alene strålende, de er alle i et sådant format, at de simpelt hen ikke kan være mere praktiske. Tænk Dem, at De sidder i toget, på en cykel eller i bil på vej ned gennem Europa. Der er et eller andet, De gerne vil konferere med kortet om. De slår det ud og — vips: en vind fra et åbentstående vindue flår det. Nej, sådan går det ikke med et Falk-kort.

FirFmaets patent lader kortet folde ud efterhånden som man kommer frem på vejen, og dertil kommer så sidefløje, der ligeledes kan foldes ud.

Kortet har — foruden hovedkortet på forsiderne — en masse specialkort over enkelte lande og større byer.

Falk-Atlas kan anbefales på det varmeste, såvel de to her nævnte (der hver for sig kan købes for under kr. 20,—) som Østrigs-kortet, der kommer i handelen midt i juni.

Hannover — Im Bild der Jahrhunderte. Verlag A. Madsack & Co., Hannover.

For den, der holder af at rejse, er det meget morsomt at få lejlighed til at se

lidt tilbage i historien om de steder, besøgene omfatter.

Hannover, byen der særlig efter krigen har fået stor betydning som messestad efter Leipzig's indeslutning bag jerntæppet, er en af de vesttyske byer, der i dag ser flest turister netop takket være de mange årlige messer, og derfor er det morsomt at kunne se en bog, der i tekst og gamle billeder — særlig malerier — giver et tidsbillede, sådan som vi f. eks. husker det særligt godt herhjemme fra med Dyrehaven, Klampenborg og — Frederiksberg.

Handbuch der Deutschen Binnenhäfen. Fachverlag Dr. N. Stoytscheff, Darmstadt. Ca. kr. 32,00.

Denne bog er interessant på mere end een måde. For det første giver den et indtryk af en kolossal skibsfart, vi slet ikke kender her i landet, nemlig den, der foregår ad de mange floder og kanaler i selve Tyskland. F. eks. hører vi intet om Hamburgs havn men derimod om Hannovers! For det andet giver billeder i bogen sammen med en detaljeret oplysningsstatistik for hver havn et godt indtryk af de former, hvorunder jernbanetrafikken er kombineret med denne sejlads, og hvad betydning i det hele taget jernbanen har for et lands trafiksystem.

Bogen med sit specielle emne interesserer i en videre kreds og kan f. eks. anbefales for »Jernbane-Bladet«s læsere.

Geliebtes Schwabenland. Fritz Haas Verlag, Esslingen. — Ca. kr. 8,00.

En yndig lille bog fyldt med raderinger og tegninger af den kendte tyske kunstner Paul Obrecht. Bogens emne er selvfølgelig Schwabenland, og denne del af Tyskland, der efterhånden kendes af mange danskere, vinder ved bekendtskabet gennem disse små tegnerier.

Teksten er sparsom, men det er måske en fordel. I hvert fald taler bogens øvrige indhold for sig selv, og det er sig en virkelig god fortaler.

STORMAGASINET

Bispensgade 5 - Aalborg

Uhrekilde Andelsmejeri

pr. Brande - telf. Uhre 7
Bestyrer: Tage Møller

Marys trikotage

M. Medum
Nørregade 1 - Tlf. Bramminge 268

Autolakereriet

S. Christensen . Calvinsvej 41
Fredericia . tlf. 1329
Al sprøjtelakering samt under-
vognsbehandling udføres

Europa Camping. Reise- und Verkehrsverlag, Stuttgart. — Ca. kr. 9,00.

Camping griber mere og mere om sig, og gudskelov i den retning hvor andre end heldigt stillede bilister kan tillade sig denne form for primitiv luksus i det fremmede.

Mange er de ferierejser, der i år bliver foretaget med tog og telt i oppakningen i togets rejsegodsvogn. Så bliver det ved ankomsten til Østrig eller Italien (eller et hvilket som helst andet sted) slået op på den helt rigtige plads, og ferie af skønhed uden lige forestår. Og så er den billig.

»Europa Camping« er en 350 sider glimrende fører for campister med alle oplysninger om campingpladser, priser, seværdigheder i oplandet, toiletforhold o. s. v. i en uendelighed. En virkelig uundværlig bog, der da også har opnået prædikatet som alle campisters virkelige håndbog.

Bayerisches Seenland. Jan Thorbecke Verlag, Konstanz. Ca. kr. 15,00

Det er en af en lang serie dejlige billedbøger, Thorbeckes Verlag har udgivet fra Tyskland (og for den sags skyld mange andre lande med). Og lad det være sagt med det samme: Bogen udmærker sig på et felt. Det traditionelle og efterhånden dødstriste billede af den bayerske Zugspistebane er udeladt til fordel for mere interessant materiale.

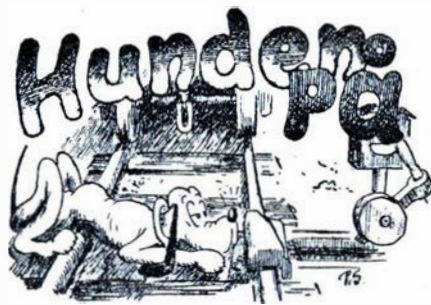
Udover dette er der ikke meget andet end godt at sige om bogen, et dejligt rejsemind kan brygges over dens billeder og tekst.

Die Schweiz. Jan Thorbecke Verlag, Konstanz. Ca. kr. 25,00

For mange bliver Schweiz sikkert et et rejsemål i år. Tidligere er vi gået udenom dette lille land, dels fordi det vistnok var lidt for dyrt, dels vistnok fordi vi ikke hørte så forfærdeligt meget andet til det, end at det havde verdens stærkeste valuta.

Men nu ser det ud til, at alle disse fordomme om Schweiz er ved at forsvinde, og de, der tager derned på ferie i år, kan vente sig en virkelig oplevelse.

Bogen »Die Schweiz« kan være en glimrende introduktion til en sådan rejse, og bagefter et rart rejsemind. For det er jo som oftest sådan, at et land først rigtigt begynder at interessere, når man har været der en gang.



Selv sandheden kan have mislyde

Kassen ville ikke stemme. Stationsforstanderen og eleven havde længe stået på hovedet i kasser og journaler, da pludselig en prås blussede op:

— Ja-a-men, elev Hansen, vi har jo glemt frimærkekassen!

— Åh, ja-h, herr stationsforstander, — sikken dog et par fjolser vi har været!

Det må man nok spørge om

— Ser De, unge mand, det er flid og sparsommelighed, der er afgørende for resultatet, — som for eksempel direktør Goldperle, der kom her til landet for en menneskealder siden dårligt nok med en skjorte på kroppen — og nu ejer han over en million — —!

— Hvad vil han dog med alle de skjorter!?!?

Beviset vedlagt

— Det vil jeg alvorligt råde jer, børn. Lån ikke bøger ud, for I får dem aldrig tilbage. — Se, dette mit store og værdifulde bibliotek består udelukkende af bøger — jeg har lånt!!

Det siges,

at DSB nu atter har udskudt etableringen af den stadigt efterspurgt hjernetrust — — denne gang motiveret — som i krigstiden — med mangel på nødvendige råstoffer.

Vi mødte Methusalem

— Nå — hvordan har du det i dit otium?

— Det ved jeg såmænd dårligt, for det kniber med at huske — og særlig er det galt med tre ting: jeg kan ikke huske tal, heller ikke navne og det tredje — ja, det tredje, jeg ikke kan huske, det har jeg glemt!!

Selvfølelse

— Se! — hvor han krør sig — — og spankulerer så vigtig og overlegen — — som om han var den eneste Petersen på hele jorden!

Fra Korsør telegraferes — privat for Jbb:

at der — trods det rod de ligger i derne — stadig ikke er nogen ko på isen — og forøvrigt heller ingen is.

Men hvordan forholdene til næste istid vil ud- eller udvikle sig, får stå hen i det ubegribelige.

Blind alarm

Jernbanelægen blev forleden tilkaldt til Frederiksværk-banen, men det viste sig imidlertid hurtigt, at det heldigvis kun var en maskine, der var »syg«.

Det længe savnede — —

Efter alt postyret i Folketinget er der næppe tvivl om, at man nu endelig — foruden et hovedrevisorat — også får et benrevisorat, som dog vist særlig skal have opmærksomheden henledt på boligseksaberne.

De militære ubegribeligheder

— Hvorfor — 67 — må en post for hver hverken synge, danse, spille, ryge eller drikke, — — eller kramme pigerne?

— Jah, herr sergent, det vil jeg jo nok ikke kunne svare på, — for det har jeg aldrig kunnet begribe!

og så var der

ham, der altid havde ondt ved at møde til tiden, der søgte sig en bolig temmelig langt ude, for at han, når han var sent på den, kunne have mulighed for at indhente tiden undervejs.

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

Forældreskolen

Marselis Boulevard 17
Telf. Århus 4 29 06
Kontortid: 13-14 (ikke lørdag)
Kai Haagerup

Husk

banegårdsrestaurant
Silkeborg
R. E. Madsen - Tlf. 717

Jyllands Tæppelager

Store Torv
Århus
O. Lings

Randers

Gørup Christensen



Installationsforretning
Lamper og lysekroner
Energivej 53 - tlf. 2115
Randers

Kolonialforretningen

v/ Olav Oest
Bastrups alle 32 . telf. Randers 5117
Kolonial . konserves . vine
tobak . kaffe . spirituosa

Skomageriet Villa Nørrelyst

Aage Pedersen
Mariagervej 51 - Randers
Tlf. 1082
1. kl.s arbejde. 1. kl.s materialer

Vorup Cementvarefabrik

Mariendalsvej 16 - Randers - tlf. 3666
Betonrør for kloak og afvanding
Fortovs og havefliser.
Kantsten

Vesterport cykellager

Vesterport 1 . Randers . tlf. 3161
Cykler og knallerter
1. kl.s reparationsværksted

Niels Ebbesens Bar

Storegade 12 - Randers - tlf. 1744
Her får De maden uden
ventetid til billige priser

KIOSKEN

v/ C. H. Pedersen - Lervangen 56
Randers - tlf. 6225
Dag- og ugeblade
Skriverevisitter
Telegrammer til alle lejligheder

Slagterforretningen

v/ Erhard Rasmussen - (ny indehaver)
Nyvangsvej 14 - Randers - tlf. 812
Alt i 1. kl.s kød og flæsk
hjemmel. pålæg - smørrebrød
og små varme retter

Kolonialforretningen

Købmand Sv. Hage Kristensen
Kolonial . vine . tobak
spirituosa. SPEC.: KAFFE
Kristrupvej 83 . Randers . telf. 1630

Vorup Autoværksted og service station

Bøsbrovej 92 - Randers
Tlf. 5938
K. Østergaard

Ryomgaard

ESSO servicestation

Skovvej 2 - Ryomgård - Tlf. 145
Benzin - Olie - Smøring -
Autoreparation

Ryomgaard Møbellager og Maskinsnedkeri

E. T. Svendstrup
Jernbanegade 23 - telf. 95

Bagerforretningen

v. M. Sørensen - Vestergade 30
1. kl.s brød og kager
Bestillinger modtages
Tlf. Ryomgård 41

Auning

Auning Plejehjem

v. diakon Arne K. Ottesen
Pensionspris: 10-12 kr. pr. dag
Tlf. Auning 146

Bagerforretningen

v. A. Brandt Sørensen
Altid frisk og lækkert brød og kager
Tlf. Auning 17

Jernbanepersonalet anbefales

Auning Boghandel

Erna Wolder
Telf. Auning 44

Allingaabro

Allingaabro Hotel

Et 1. kl.s madsted
Storegade 2 - Telefon 7

Bageriet

v. W. Ploug Sørensen
Fineste brød og kager
Bestillinger til fester modtages
Tlf. Ryomgård 49

Grenaa

Esso service station

v/ Jens Jønsen, Randersgade Grenå
Telefon 139
Benzin - olie - vask - smøring -
gummi - 1. kl.s autoværksted.
Tre nye PRINZ udlejes uden
fører, 25 øre pr. km.

FÆRGEKROEN

Ved Havnen . Grenå . tlf. 783
1. kl.s køkken
Ny vært: Aage Jørgensen

Markus RADIO

Østergade . Grenå . Telefon 1027
RADIO og FJERNSYN

Aarhus

ESSO service station

Hjørnet af Åbogade og Kathrinebjergvej
Benzin - Olie - Vask - Smøring
samt autoreparation
Jens Madsen - Tlf. Århus 68629

Slagterforretningen

v. Th. Valder Petersen
Altid 1. kl.s kød - Flæsk - samt lækkert
pålæg
Specialitet: Medisterpølse
Frederiksbjerg Torv 6 - Tlf. 27465

Hjemmebageriet

v. C. Petersen
Hovedgade 30 - Brabrand - Tlf. 6 00 06
Altid frisk brød og kager
Bestillinger modtages

Toledo Kaffebar

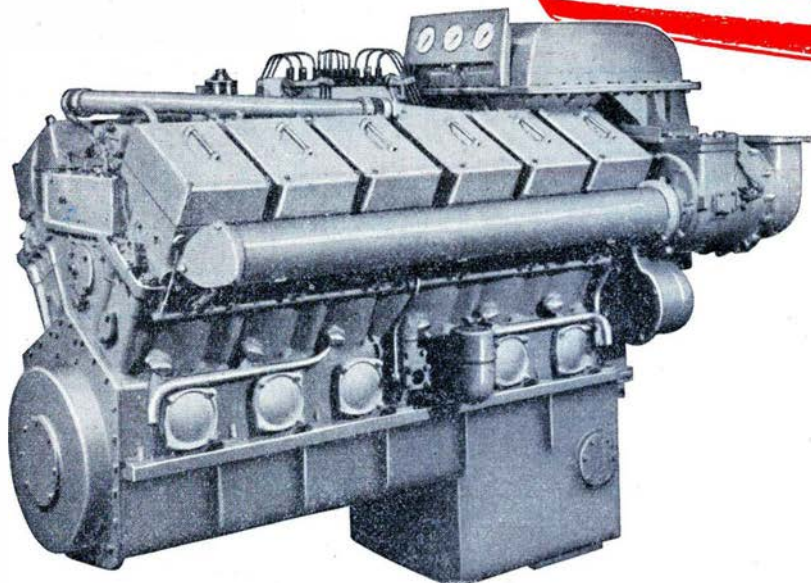
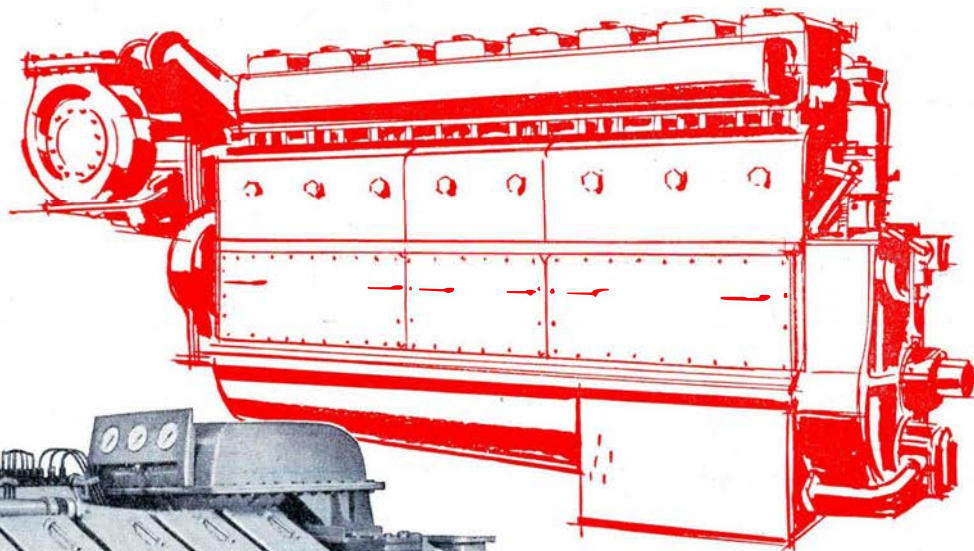
v. Harry Johansen (ny indehaver)
Moderniseret fra inders til yderst
Spanien 11 - Århus - Tlf. 33378

Åbyhøj farve- & tapethandel

Silkeborgvej 230 - tlf. 5 71 23
Tapet - farver - lakker
Rullegardiner - persiener

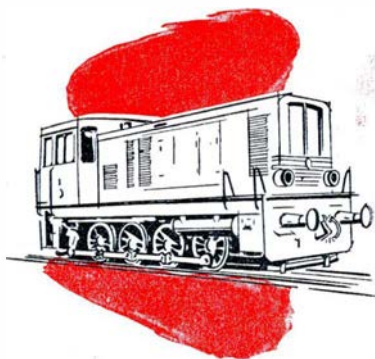
Gør Deres indkøb hos vore annoncører

M·A·N



DIESEL TIL LOKOMOTIVER

Rangertjeneste, let strækningstjeneste, svær godstogsdrift og motorvognskørsel forlanger helt forskellige, fast begrænsede ydelser. Træktydelser, tilladeligt akseltryk, strækningforhold og klimatiske betingelser er afgørende faktorer for valget af driftsmidlet. Over alle disse tekniske krav står imidlertid driftssikkerhed, udnyttelsesfaktorer, og dermed total økonomi. M. A. N. har til disse formål udviklet en række motortyper, der er afstemt efter de krav, der kan fremsættes. For ydelser fra 100 til 2000 ch_k, med cylindre på linie eller i v-form, med eller uden trykladning, kan der leveres M. A. N.-indbygningsdieselmotorer til alle former for kraftoverføring.



MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG AG · WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{1}{2}$

VESTER FARIMAGSGADE 1 · KØBENHAVN V. · TELEFON MINERVA 2062