



# DANSK TOGTIDENDE

MEDLEMSBLAD FOR TOGPERSONALETS FORENING

Nummer 5

1954

32. Aargang



Ogsaa en Form for Nutids-Transport

## Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

C. 1232

VILTOFT

### BØRGLUM CYKLER

v/ Knud Hansen

Udvalg i de nyeste Typer af moderne Cykler  
Alt i Reparationer og Reservedele  
Hj. af Aalekistevej og Herlufsholmsvej  
Tlf. DA 2724



**D. S. B.s Urmager**  
**L. Beyer Holgersen & Søn**  
(C. Weistrups Eftflg.)

COLBJØRNSENSGADE 17 - KØBENHAVN V.  
Grundlagt 1856 — Telefon Vester 2637

### ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67 - Tlf. 1253

Rør og Fittings

### J. B. Schilder's Skræderi

Nørregade 7

Tlf. 2058

Aalholm

### Marskandiser & Jernhandel

Vigerslevvej 42 . Telf. Valby 1548  
Køber Klude - Flasker - Metaller og Aviser

L. C. Pedersen

### Viktualieforretningen

Vasbygade 20 . København SV.

Kun 1. Klasses Varer føres. Behagelig Betjening

### Rensriet »REKORD«

1. Kl.s Arbejde udføres  
Præcis Levering - Billige Priser

Wesselsgade 16

Telf. Nora 9911

Der er en Del Folk i faste Stillinger



som udelukkende køber deres Møbler i det anerkendte Møbelfirma: Skandinaviens største Møbelmag.

**KREDIT**  
kan indrømmes fra 20 Kr. pr. Maaned Brugte Møbler tages i Bytte.

### HOLM & LARSEN A/S

Skt. Nicolaivej 8 - C. 7155, Nora 7121  
Møbler i 5 Etager - Grundlagt 1895  
10 Aars Garanti.

Statstjenestemænd bør forsikre i

### Statsbanepersonalets Brandforsikrings- og Understøttelses-Forening

Brand-, Indbrudstyveri- og Familieansvars-Forsikring  
Foreningen har uddelt 500.000 Kr. i Understøttelse.

Ulønnede Tillidsmænd over hele Landet.

Ekspeditionskont.: Stormgade 6, 2., København, Tlf. 6626  
Lav Præmie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning

### William Priskorn

Stenhuggermester

Grundlagt 1840

Gravmonumenter - Gratis Tilbud - Rep. udføres

Kapelvej 5

Nora 3251

## URE OG OPTIK

Alle Reparationer udføres  
Leverandør til D. S. B.

### CHR. ANDERSEN

Aaboulevarden 15 - Nora 888 x

## „SIMO“

Aut. Ford Forhandler

Finsensvej 50

Central 2604

### Hvissinge Maskinsnedkeri

Forsatsvinduer, indbyggede Skabe, Isolering  
Nybygninger og Reparationer  
Salg af Lister

Hvissingegade 13

Telf. Glostrup 1453

## Sparekassen i Nykøbing paa Falster

Oprettet 28. Januar 1828  
Indskud 65 Millioner Kroner  
Reserver 5 Millioner Kroner  
Checkhæfter udleveres

# DANSK · TOGTIDENDE

❖ ❖ ORGAN · FOR · TOGPERSONALETS · FORENING ❖ ❖

Nummer 5

1954

32. Aargang

## *Den første Jernvej*

H. C. Andersens første Rejse med Toget 1840. Uddrag af »En Digters Basar«.

Da mange af mine Læsere ikke har set en Jernbane, vil jeg først se at give disse et Begreb om en saadan. Vi vil tage en almindelig Landevej, den kan løbe lige hen, den kan slaa en Bugt, det er det samme; men jævn maa den være, som et Stuegulv, og derfor sprænger vi ethvert Bjerg, som stiller sig for den, vi bygger paa stærke Buer en Bro over Sumpe og dybe Dale, og naar da den jævne Vej er for os, lægger vi den, hvor Hjulsprene vil gaa, Jernskinner, om hvilke Vognhjulene kan gribe fat. Dampmaskinen spændes foran med sin Mester paa, der ved at styre og standse den, Vogn kædes ved Vogn med Mennesker eller Kvæg og saa kører man. Paa ethvert Sted af Vejen vil der Time og Minut, naar Vognrækken vil indtræffe, man hører milevidt Signalpibens Lyde, naar Toget er i Fart, og rundt om, hvor Veje for almindelige kørende og gaaende skærer Jernbanen, slaar Vagten Træbommen ned for dem, og Folk maa vente, til vi har passeret; langs Banen, alle de Mile den strækker sig, er smaa Huse rejst saa langt fra hinanden, at de, der staa paa Vagt, kan se hinandens Flag og betids vide at holde Banen ren, at ingen Sten eller Kvist ligger over Skinnerne.

— Se, det er en Jernbane! jeg vil haabe, man har forstaaet mig.

Vognrækken dannes af tre Afdelinger, de to første er lukkede Vogne, den tredie er aaben og utrolig billig, saa selv den fattigste Bonde tager med, det bliver ham mindre dyrt, end om han skulde gaa den lange Vej og styrke sig i Værtshuset eller overnatte paa Rejsen.

Signalpiben lyder, Konduktøren lukker Døren i for os og tager Nøglen med sig, men vi kan lade Vinduet gaa ned, nyde den friske Luft uden at frygte for Lufttrykket.

Den første Fornemmelse er en sagte Rykken i Vognene, og nu er Kæderne spændt, som holder disse sammen; Signalpiben lyder igen, og Farten begynder, men langsomt, de første Skridt gaar det sagte, som om en Barnehaand trak den lille Vogn. Hurtigheden tager til, du ser ud af Vinduet og opdager, at du jager af Sted, som med Heste i Galop; det gaar hurtigere, du synes at flyve, men her er ingen rysten, intet Lufttryk, intet ubehageligt. Hvad var det røde, der som et Lyn for tæt forbi?

Det var en af de vagthavende, der stod med sin Fane. Se kun ud! og de nærmeste ti til tyve Alen er Marken en pilsnar Strøm; Græs og Urter løber i hverandre, man faar en Ide om at staa uden for Jorden og se denne dreje sig; det piner Øjet at hæfte det længe i samme Retning; men du ser nogle Favne længere borte, da bevæger sig de andre Genstande ikke hurtigere, end vi ser dem bevæge sig, naar vi kører godt, og længere ud mod Horisonten synes det at staa stille, man har ganske og aldeles Skuet og Indtrykket af den hele Egn. Dog kan Dampvognene gaa dobbelt saa hurtigt som her; hvert Øjeblik er man ved en ny Station, hvor Passagerer skal sættes af og andre optages, Farten bliver her ved formindsket, man standser et Minut, og ind ad de aabne Vinduer rækker Opvartere os Forfriskninger, lette og solide, ganske som vi behager! De stegte Duer flyver, for Betaling, bogstavelig lige ind i Munden, og saa jager man af Sted, sladrer med sin Nabo, læser i en Bog eller skotter til Naturen, hvor til en Skare Køer med Forbavelse drejer sig rundt, eller nogle Heste river sig løs og flygter, fordi de ser, at tyve Vogne kan komme frem i Verden uden dem, og det endnu hurtigere, end om de skulde hjælpe

HERREMAGASINET  
**SORTE HEST**

Vesterbrogade 139

Telf. Vester 2614

**ALBOATS A/S**

HELSINGØR

Redningsbaade - Radarmaster - Flydemidler

Redningsflaader etc.

Alt i søvandsbestandigt Aluminium

Leverandør til D. S. B.

*over Storstrømsbroen...*

**NYKØBING F.**



DEN DRIFTIGE BY VED GULDBORGSUND

til. Vi standser — og har kørt femten Mil i tre Timer!

Oh, hvilket Aandens Storværk er dog denne Frembringelse! Vor magiske Hest spænder vi for Vognen, og Rummet forsvinder; vi flyver som Skyerne i Storm, som Trækfuglene flyver! Vor vilde Hest fnyser og snøfter, den sorte Damp stiger ud af hans Næsebor. Raskere kunde ikke Mefistofeles flyve med Faust paa sin Kappe! Vi er ved naturlige Midler i vor Tid lige saa stærke, som man i Middelalderen har troet, at kun Djævelen kunde være det! Vi er ved vor Kløgt komne ved Siden af ham, og før han selv ved det, er vi ham forbi.

I Poesiens Rige er ikke Følelsen og Fantasien de eneste, der hersker, de har en Broder, der er lige saa mægtig, han kaldes Forstanden, han forkynder det evige sande, og i dette ligger Storhed og Poesi.

Chr. F. Vetter.

## De første Transportmidlers møde med Nutidens

Fremstillingen af det allerførste Transportmiddel betegner temmelig sikkert Begyndelsen til Menneskekulturens — eller i hvert Fald til Teknikkens — zig-zagbugtede grafiske Linje.

Naar Teknikkens Historie engang bliver skrevet og belyser Udviklingen fra den første famlende Tumlen med Ideen om et Hjælpemiddel til større Bevægelighed end den, vore egne Benmuskler giver, og til Nutidens strømlinede og hastigt accelererende Befordringsmidler, vil der foreligge en Eventyrbog, mere fantastisk end selv den mest amokløbende Fabeldigter har kunnet forme ud af sin rødglødende Indbildningskraft!

Man behøver kun at tænke sig, at man springer alle Mellemlid over og foretager det svimlende Hop fra den første Kærre — uden Agefjæl og Sidestykker og selvfølgelig uden Raffinementer som Fjedre, Skagler og Hamler, — skumplende paa primitive »Skivehjul« eller blot glidende paa nogenlunde cirkulære Træstammestykker, — og til Lyntogene eller Pacificekspressen! Eller man behøver blot at tænke sig den første Pram, lavet af en udhulet Træstamme ved Hjælp af en Flintkniv, en Benmejsel og en Stenhammer, — og Nutidens Oceanfarere!

Og dog er den første Vogn og den første Pram langt fra Kulturens Begyndelse; forud ligger en Udviklingslinje, som sikkert er blevet frembragt under meget Hovedbrud og mange famlende Eksperi-

menter. Forud ligger mange Opfindelser, som var beregnet paa et nødtørfigt Forsvar mod frygtelige og blodtørstige Fjender, kolossale Rovdyr, rasende Rinocrosser og andre glubende Bestier, — eller beregnet som Angrebsmiddel mod Vildtet, som var altfor rapfodet til at indhentes i Løb. Stenen og Slingen som Kastemiddel, — maaske ogsaa Bue og Pil, — er rimeligvis opfundet før Mennesket fik Tid — og Ro — til at spekulere paa kunstige Befordringsmidler. Og dog kan der ikke være Tvivl om, at Mennesket har eksisteret i adskillige Aartusinder, — maaske Aarmillioner, før den tog disse Vaaben i Brug.

### *Hvem opfandt det første Transportmiddel?*

Ja — hvem end det ukendte menneske var, som fandt paa den tekniske Forbedring af Bevægelsesproblemet, saa skylder vi ham Tak, fordi han fulgte en lykkelig Indskydelse, der rimeligvis af hans Omgangsfæller er blevet bedømt som lige saa taabelig som Robert Fultons Eksperiment med det første Dampskib blev bedømt af *hans* samtidige. — Nu lyder det saa selvfølgelig, saa ligetil; men det er dog Resultatet af en lykkelig Indskydelse, omsat i Handling. I Løbet af hver Dag undertrykker de fleste af os saa mange fortræffelige Indskydelser, at der var nok til fuldstændig at ændre vort Liv,« siger den berømte amerikanske Psykolog William Moulton Marston; disse Indskydelser er som Lynglimt, der i korte Øjeblikke flammer op i Sjælen, — men vi nøjes med at varme os lidt ved Eftergløden, med en vag Følelse af, at Indskydelsen egentlig var morsom — og at vi en anden Gang skal følge den. Herved synder vi mod vort indre Jeg; thi disse Indskydelser er Bindeleddene mellem vor Underbevidsthed og vore Handlinger.« Vi har alle i os« — slutter han — »en aldrig hvilende Drift til Selvfuldbyrdelse.« . . .

Mange vil finde det latterligt at bruge saa store Ord om noget saa primitivt som den første Vogn; men det samme vil man maaske om nogle faa Aartusinder mene om Newtons og Einsteins Opfindelser.

Men *Hjulet* — det runde, roterende, hvirvlende Galopredskab, — blev opfundet, Handlingen fulgte efter en lykkelig Indskydelse, som maaske var af født ved, at man havde set en Skifersten efter et velrettet Spark tumle i stærkere og stærkere Bevægelse nedad en Fjeldside; ikke *kurende*, med flaaende og pløjende Bevægelse, heller ikke i lystige Spring, men med en ensartet Fart, som mangedobledes, fordi Stenen roterede om sin egen Akse.

Hvor skete denne Opfindelse? Nogle mener, at »de første Spor af Hjulet leder tilbage til Bykulturerne i det gamle Mesopotamien; man formoder,

Kgl. Hof  Leverandør

*Bruun & Sørensen A/S*

Grundlagt 1893

*Installation af*

Varme Fjernvarme  
Centralvarme

El-anlæg Stærkstrøm  
Svagstrøm

Sanitet Gas  
Vand

Hovedkontor:

AARHUS  
Kannikegade 18  
Telf. 2 43 00

Afdelingskontor:

KØBENHAVN  
Niels Ebbesensvej 20  
Telf. HI 1300\*

## MOTOR-SUPPLY

Sct. Annæ Plads 10 - København K.

Telf. Minerva 1030

Fabrikation af Masseartikler - Jernkonstruktioner

Pladearbejde - Svejsearbejde - Taljer - Pull-lifts

Hydrauliske Dunkrafter fra 5—500 tons

Hydrauliske Aftrækkere - Transportmateriel

## TRELLEBORG BUS-DÆK

„full ply“ Rayon

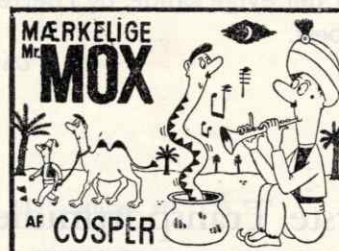


Største sikkerhed  
behageligste kørsel

Generalrepræsentant i Danmark  
**ASGER K. HANSEN**  
St. Strandstræde 21 - København  
Telf. Byen 3958

## Morsomt Julehefte

send det til Deres Venner



24 udvalgte Serier fra Mr. Mox's mærkelige Liv og Levned. Faas hos alle Boghandlere og i Bladkioskerne for kun **Kr. 1,25.**

## L. Paulsen & Co.

Frederiksgade 19

Central 703

## Købstædernes almindelige Brandforsikring

Grønningen 1

Central 3748

at det var Ideen at lægge rullende Stammer under det, man vilde flytte, som resulterede i Forsøgene med faste Ruller; de første Hjul. I Begyndelsen var det kun massive Træskiver, forbundet til en Akse, som drejede rundt. Hvornaar Skivehjulet blev til et *Egerhjul*, kan ikke siges med bestemte Aarstal. Ligesom de andre urgamle Opfindelser: Stenredskaber og Ildmagerkunst, kan vi i Menne-skehedens Historie finde Hjulet registreret i alle dets Udviklingsstadier paa forskellige Steder og til forskellige Tider. Endnu kan man ude i Verden se oksetrukne Kærrer paa Skivehjul, og allerede i ægyptiske Kongegrave fra cirka Aar 1500 før vor Tidsregnings Begyndelse finder vi elegante Egerhjul . . . sammensat af et Nav, et større eller mindre Antal Eger, og en Hjulkrans« . . .

— Da jeg læste dette, kom jeg i Tanker om, at jeg selv, paa Landet i Rumænien, har set skivehjulsforsynede Sluffer, trukket af kæmpemæssige Stude, uden Benyttelse af egentligt Seletøj, blot med et Tov fastgjort til Dyrenes uhyre stærke Nakker. Og det oldtidsagtige Syn oplevede jeg tæt ved Bukarest, hvor Orientekspressen tordner ind paa sin lange Lynrejse fra Paris til Konstantinopel, — og hvor jeg overværede Væddeløb af Racer-Motor-køretøjer, som bruger Alkohol i Stedet for Benzin, — som hverken har Skærme, Ventilatorer, Akkumulatører eller Speedometre, — hvis Dæk er saa godt som uden Slidbane og i hvis Slinger der pumper Brint i Stedet for Luft.

Endnu mere viser Urtiden sig saa at sige Haand i Haand med vor egen Tid i Ætiopien, Kejser Haille Selassies eventyrlige Rige. Her har Tilværelsen været en Tornerosesøvn gennem Aarhundreder, man kan sige siden Dronningen af Sabas Tid og til for tretten Aar siden. Den lille ætiopiske Monark er bekendt for sin Reformiver; siden sidste Verdenskrig har han gjort sig energiske Bestræbelser ikke alene for at skabe et tidssvarende Skole-, Sundheds- og Finansvæsen, men ogsaa — og især — for at skabe bedre Transportbetingelser end tidligere.

*Den ætiopiske Urtids Samtidighed med Nutiden.*

Naturligvis kan disse Kejserens prisværdige Reformbestræbelser ikke i Løbet af »Nul Komma fem« føre til fuldkommen tilfredsstillende Resultater. Thi for det første er Ætiopien et Land af uhyre Udbredelse — »hvis det blev lagt paa et Europakort«, skrev Forfatteren Temple Fielding i Christian Science Monitor, — vilde det paa den ene Led naa fra Skagen til Norditalien, og paa den anden fra Rivierakysten til Sortehavet.« Man kan sige sig selv, at selv et kejserligt Magtbud umuligt kan præstere en saa gennemgribende Forvandling

# ISOFLEX

Verdens letteste Isoleringsplade

Vægt: 11 kg pr. Kubikmeter

Materiale: Sammensvejste Plasticfolier

Ved at anvende ISOFLEX til Isolering af Omnibusser og Rutebiler opnaas følgende Fordele:

Svedevand paa Karosseripladerne med paafølgende Rustdannelse undgaas.

Vognen bliver lun og let at opvarme om Vinteren.

Kolde Flader i Vognens Indre undgaas.

Vognen bliver ikke overophedet om Sommeren.

ISOFLEX i den nødvendige Tykkelse til dette Formaal vejer kun 335 g pr. m<sup>2</sup>.

**HOTACO** Salgskontoret for ISOFLEX-fabriken

Mitchellsgade 23, Kbh. V.

Telf. C. 13.842

som den, der skulde til, hvis Landet skal komme paa samme kulturelle Plan som Europas Lande. Især naar man hører Fieldings fortsatte Beskrivelse:

Det har Ørkener, som mange Steder ligger under Havets Overflade (ligesom Sahara); det har Bjerge som de højeste Alpetinder. Et Vandfald som Tekkaze er tyve Gange saa stort som Niagara« o. s. v. »I sekstusinde Aar har Landet været et af de mørkeste i Afrika. Seks Erobrerfolk: Ægyptere, Persere, Romere, Englændere og Italienerne, har forgæves søgt at plyndre dets Skatte . . . men ingen kunde betvinge de uhyre Ørkener, de dampende Jungler, de utilgængelige Bjerge . . .« »Før Krigen maatte man rejse i Ugevis med Skib og clendige Bumletog for at komme fra Kairo til Ætiopiens Hovedstad, Addis Abbeba. Men Kejseren forstod, at en bedre Kommunikationsorden var en Livsbetingelse . . .«

Saadan gaar det til, at Urtid og Nutid for Øjeblikket mødes i det mærkelige og storslaede Land med den halvilde Befolkning. — Bonden, som med sin Træplov og sit Okseforspand dyrker Jorden op ad Vulkanbjergenes Skraaninger, kører til og fra Arbejdet og de kraal-agtige Bopladser, i en Arbejdsvogn med Skivehjul; men tæt ved ham, gennem de uhyre Sletters jomfruelige Græsgange, bruser nu Lyntogene, og det er Meningen at lok-

**KREFIKOS**

KONTO KREDIT SYSTEM

Vi aabner Dem en Konto til Indkøb af Beklædningsartikler i store anerkendte Firmaer. Varerne betales til Kontantpriser i Løbet af 8 Maaneder uden Omkostninger for Dem

Kredit Finansierings Kompagniet A/S

St. Strandstræde 21 . København K . Telf. 16.808

**S. L. von Oostens Bitter***har mange taknemmelige Venner***Køb Dansk Arbejde**

ALMEX Biletmaskine

FRANCOTYP Frankermaskine

KIENZLE Additions- og Bog-

holdermaskine

**K. J. GRØNBECH**

Østerbrogade 44

Telf. C. 9955 - Øbro 9955

København Ø.

**DELFOI - Halsens Ven**1/2 **LAGERMAN JUNR.**

GLOSTRUP

**ERIK WISMER** 1/2*Jern- og Produkthandler*

Nykøbing Falster

Telefon 410

Sygeplejeartikler

Forbindsstoffer

**Apoteket „Bryggergaarden“**

Telf. 888 . Odense

**VIRGINIA ROSE****-en herlig shagtobak**



ke en Sværm af Turister til Landet i den nærmeste Fremtid (i denne Forbindelse bør der gøres opmærksom paa, at man kan leve uhyre billigt — og endda ret godt — i dette rige og frugtbare Land). I Axum, en middelalderlig By, til hvis Tabernakel en Mængde andægtige Pilgrimme hvert Aar valfarter for at forrette deres Bønner ved en Montre med et Par Splinter af Pagtens Ark, — er man nu ved at anlægge en ny, højmoderne Banegaard af Glas og Jernbeton, som i Arkitektur og Udstyr bliver en Kopi af Venezias nyanlagte Hovedbanegaard.

Der er langt tilbage, før Kejser Haile Selassie har set sine lidenskabelige Ønskedrømme virkeliggjort: at Ætiopien bliver forvandlet til et moderne Land med en oplyst Befolkning. Skove maa ryddes, Overdrev maa planeres og pløjes, Banelegemer anlægges. Som Fielding siger: »Der maa laves Veje for at skaffe Adgang til de uhyre Kvæghjorder og de eventyrligt rige Skove i det indre af Landet, Tusinder af Tons Maskineri til Minedrift maa fragtes frem til de uberørte Kulminer og Malmbjergene. Der er lovende Oliefelter, som venter paa at blive udnyttet. Fragtmaskinerne maa tidobles.« . . . De lave, lerklinede Landsbyhytter maa afløses af praktisk indrettede Landbrugsgaarde; Træpløv og Kornsegl og Plejl maa erstattes af Traktorer og Selvbindere. Alt maa forandres — lige til Mentaliteten, som skal renses for mosgroede Traditioner og demokratiseres.

Og for at naa alt dette maa der først og fremmest anlægges Baner. Aar efter Aar flere Jernbaner . . . naturligvis ogsaa Busser; men til en omfattende Godstrafik maa Jernbaner trække Læsset. Uden tidssvarende Transportmidler vil det hurtigt vise sig umuligt at gennemføre Reformprogrammet. Jernbanen (og Flyet, men det er jo af mange iøjnefaldende Grunde kun for de færreste et hensigtsmæssigt Befordringsmiddel) — er den betydningfuldeste Faktor, selv i Oplysningsarbejdet; uden tilstrækkelige Kommunikationsmidler kan det ikke lykkes.

I Addis Abbeba kan man endnu se *Bærestole*, — det Befordringsmiddel, som rimeligvis er endnu langt ældre end den med Hjul forsynede og med Muldyr, Æsler eller Heste forspændte Vogn; — men der er ingen Tvivl om, at den snart vil være en »Saga blott«, — ligesom herhjemme, hvor den dog endnu florerede i Fader Holbergs Tid.

*Venezia, — Byen, der forbindes med Omverdenen ved en »jernbanepind«.*

I Forbigaaende er allerede omtalt den ny, pragtfulde Banegaard i Venezia, denne skønne, mærkelige By, som er bygget midt i Havet paa en Række smaa Holme, da Attilas Mongolhære — for 1500

Aar siden — trængte ned i Norditalien og jog Indbyggerne, *Veneterne*, bort fra deres Bopladser her.

De mange Tusinde Turister, som aarlig besøger Venezia, kan ikke undgaa at lægge Mærke til en Foreteelse, som er temmelig enestaaende i en saa stor By: man møder ingen Automobiler, ingen Hestekøretøjer, ingen Cyklister! . . . Bortset fra Gondolfærdsele (som er en temmelig dyr Fornøjelse) og Kanalfærgefarten (som til Gengæld er billig) domineres Færdsele udelukkende af Fodgængere. Det har sin naturlige Begrundelse i, at Forholdene simpelthen gør alle andre Befordringsmidler, gammeltdags og moderne, umulige: de mange Gader brydes hvert Øjeblik af Kanalbroer, som forvandler dem til maleriske Trapper. Dette Forhold giver Bybilledet og Folkelivsbilledet et ganske hyggeligt Præg. Færdssulykker er et ukendt Begreb i denne gamle By, i fordums Tid en af Verdens mægtigste, med Besiddelser rundt om i Verden, for Eksempel paa de største af de græske Øer. Man kan gaa tryggere her end i nogen som helst anden By i Verden. Men den ejendommelige Kendsgerning har ogsaa sine Ulemper . . . hvilket enhver vil kunne forstaa uden at det behøver at kommenteres nærmere; vi Nutidsmennesker er blevet saa vant til at kunne benytte Sporvogne, Biler og Cykler, saa vi ikke er indstillede paa lange Spadsereture.

Hvis der ikke, fra Fastlandet tværs over Havet, var bygget en milelang Jernbanedæmning ud til Byen, vilde Venezia sikkert komme til at føre en Tornerosetilværelse til stor Skade for det økonomiske og kommercielle Liv. Dersom Jernbanen fra Kyststationen Mestre ikke fandtes, vilde Venezia simpelthen være en død By. Naturligvis vilde Skibe kunne fragte baade Gods og Passagerer til Stedet, men det vilde umuligt kunne blive tilstrækkeligt at passere med den nødvendige Præcision; i det store og hele vilde Lagunens prægtige Dronning være fortabt; Turiststrømmen vilde ledes ad andre Baner, og Marcuspladsen, som nu er oversvømmet af Menneskeskarer i en babylonisk Sprogforvirring, vilde blive saa affolket, at Duerne — de mange Tusinde Duer, der lever af, hvad Turisterne fodrer dem med — vilde søge bort til Steder, hvor Livsvilkaarene var bedre.

Venezia fører saaledes et eklatant Bevis for, at Jernbanen, — selv om den maa dele baade sin Popularitet og sit Virke med Motorbusser og Fly, — næppe i overskuellig Tid vil blive forældet, men tværtimod stadig er uerstattelig. Der er Folk, som har paastaet det modsatte, — som har hævdet, at Lokomotivet snart vil have udspillet sin Rolle fuldstændig og havne som gammelt Jern paa Lossepladsen; men de maa tro om igen, hvis de gider

**DERES BØRN**

kan nu forsikres mod Følgerne af  
*Ulykkestilfælde og Børnelammelse*

i

**Husmændenes Ulykkesforsikring G/S**

*Smaa Præmier - Kulant Behandling*

Nærmere Oplysninger hos Distriktsforstande-  
ren, Sognetillidsmanden eller Hovedkontoret

Nr. Voldgade 16, Københvan K., C. 383 . 14078

**American Express Company A/S**

Bankiers - Rejsebureau - Spedition

DAGMARHUS

**TAGE SCHOUBOE**

Beltzer Værktøj

Skyttegade 7

København N.

Telf. Luna 2500

**Bagsværd Jern- & Metalhandel**

Brudelys 1 - Bagsværd

Telf. Bagsværd 852 - 1733

*Opkøb af Jern og Metal samt defekte  
Akkumulatorer*

*Klatter den, sprutter den, svigter den*

saa

**DUX Fyldepenneværksted**

Niels Hemmingsensgade 22 - Telf. Palæ 7072

(Hj. af Valkendorffsgade)

*Penner reparerer, mens De venter*

**Københavns Vognfabrik**

Enghavevej 4 . København V . Telf. Vester 4334

**REFS-VINDINGE****Malerforretning**

pr. Refs-Vindinge St.

TELF. ØRBÆK 355

ved Hans Jacobsen

Udfører Malerarbejde for D. S. B.

**Radio & Film****Stenbrud & Skærvefabrik**

Nr. Smedeby A/S

Vilsbæk pr. Kliplev

tænke sig lidt om og erindre sig, at Jernbanen er i Besiddelse af en gigantisk Trækkraft som ingen andre Transportmidler . . .

*Et hundredeogfemogtyve Aars Jubilæum.*

Der er derfor Grund til at tænke paa, at det i Aar — d. v. s. i det Aar, som er udrundet, naar disse Linjer læses, altsaa i 1954 — er 125 Aar siden, at en af Verdens største Opfindelser blev kronet endeligt med Held af Fyrbødersonnen, den Mand, der som fattig Dreng vogtede Kreaturer paa Markerne i Landsbyen Wylam i England, — *George Stephenson.*

Det var i Aaret 1829, at Stephenson, bistaet af sin Søn Robert, byggede det navnkundige Lokomotiv »the Rocket« . . . det første Lokomotiv, hvor Rørkedlen anvendtes.

Ligesom Stenalderfolkene er Stamfædre til os moderne Mennesker, er »the Rocket« Stamfader til Lyntogene. Stephensons Daad kan sammenstilles med Gutenbergs; denne brave Bogtrykker staar i Historien som den, der formidlede Mangfoldiggørelsen af Aandslivets Produkter; George Stephenson staar som den, der formidlede og mangfoldiggjorde Kommunikationen, den mellemfolkelige Samfærdsel.

Mon nogen som helst af de mange eventyrlige og betydningsfulde Opfindelser, der er gjort i Aarhundredernes Forløb, i Virkning og Betydning overgaar disse to?

I vor Tid synes intet umuligt. Og det er muligt, at der vil komme en Tid, da Atomkraft og Raket-system vil give Mennesket Chancer for at kunne fare gennem Verden med en Fart, som overgaar alt, hvad den dristigste Fantasi, endogsaa i vor fantastiske Tidsalder, er i Stand til at udmale sig. — Til den Tid vil muligvis Lokomotivet, som vi nu kender det, blive sammenlignet med *Studen*, med sin enorme men sindigere Trækkraft. Skulde det ske, vil vi alligevel med Rette kunne anvende det gamle Ordsprog om, at »den, der ager med Stude, kommer ogsaa med«.

Men staar vi paa en Mellemstations Perron og ser Lyntoget flintre tordnende og ildspyende forbi, saa Jorden ryster under Svellerne, Lufttrykket susser om Ørerne og Billederne af de oplyste Vogn-

**I. C. Jensen**

*Snedkermester*

AARHUS

Rosenkrantzgade 23 - Telf. 9209

Priv.: Hans Jensens Plads 17 - Telf. 7212

vinduer flimrer ud i eet under den voldsomme Fart, — saa synes vi alligevel, at Studesammenligningen virker som et vanvittigt Paradoks!

Og dog: ligesom Gulliver var en Dværg i Kæmpernes Land, og en Kæmpe i Puslingernes, saaledes ved vi jo, at Lyntogenes og selv Jetflyvernes Hastighed kun er Sneglefart i Sammenligning med Lysets Flugt gennem det uendelige Himmelum. Men i vore Dage, da man har opnaaet en Hastighedsgrad, der er saa stor, at den splintrer »Lyd-muren«, skal man ikke forsværge, at vi ogsaa engang med Tiden præsterer det Kunststykke at overhale Lyset — man vil maaske kalde det at »splintre Lysmuren«. — Det vil sige det samme som at man vil kunne naa Maanen paa godt og vel eet Sekund, — til Planeten Mars paa cirka fem Minutter, til Solen paa otte Minutter og femten Sekunder, — og til den nærmeste Fiksstjerne paa et Aar eller to.

Saa det blir nok ikke i vor Tid, at man kan indskrive sin Rejsebagage til Sirius — eller nøjes med en Haandkuffert paa en Sviptur til vor Sommerbolig paa Mars eller Jupiter . . .

Men vi er jo ogsaa velfornøjede og tilfredse, ikke sandt, hvis vi kan opnaa at tilbringe Sommerferien i Venezia — eller, hvis vi vinder en Tolver eller det store Lod i Lotteriet, — i Ætiopien!

*Josef Petersen.*

**DE FORENEDE KULIMPORTØRER**

TELEFON 211 - HOLMENS KANAL 5 - TELEFON 211

(VED SIDEN AF DET KONGELIGE TEATER)

**KVALITETSBRÆNDSSEL**

Til Kakkelovne, Centralvarmeanlæg og Industri  
**BRÆNDSLSOLIER**

VI LEVERER  
OVERALT  
I PARTIER FRA  
10 HL OG  
OPÆFTER

DANSK FIRMA  
DANSK KAPITAL  
STØRSTE SALG I  
DANMARK AF  
FAST BRÆNDSSEL

**Decca' Navigator A/S**

Krystalgade 15 . Byen 8310

**C. F. STRØH***Kvalitetsvine - Vin-Import*

Gothersgade 101 . Telf. Palæ 6381 - 6281

**Solskin til hele Familien**Se lyst paa Vinteren med »SOLARIS« Højfjeldssol  
Udlejes med Køberet*Vestergade 3 . Telf. Minerva 2385***TH. MØLLER***Skibsprovieringshandel*

Nyhavn 45-47 C. 387 - 10.387

**Brug Thürmer's Patent-Værktøj****DRIK PAUST VINE**

fra Fritz Paustian junr.

*Valkendorfgade 16 Byen \*9696***Halberg & Germundsson***Speditørfirma*

Amaliegade 21 A

**Andersson & Sørensen***Instrumentmagere*

Niels Juelsgade 9-11 . Telf. Byen 3424

**Asiatisk The Compagni A/S****J. EISTRUP***Finere Herrekonfektion og Lingeri*

Østergade 26 . Telf. Central 8610

**Dansk Ligbrændingsforening**

Nikolajplads 27 Central 12.672

**C. Jacobsens Eftf.**

(C. Bastiansen &amp; N. C. Nielsen)

*Bogbinderi og Protokolfabrik*

Linnésgade 22 Telf. C. 12.515

**Guld- og Sølvbejdernes Forbund  
i Danmark**

Rømersgade 22 D . Telf. Palæ 6235 . København

**Andersson & Bardram A/S***Stempelringe*

Stuðiestræde 10 . Central 8638

**NATIONAL-SCALA**

ta' te'

**SCT. THOMAS**

Frederiksberg Allé 26 . C. 2268

Fra Kl. 20—2

Musik og Dans

## GRUS - TØRV - PENGE

For nogle Aar siden læste man i Dagspressen den foruroligende Meddelelse, at i Løbet af et nærmere betegnet Antal Aar vil vort Lands Grusgrave og Grusbanker være udtømt som Følge af de enorme Mængder Strømateriale vore cementerede Landeveje krævede hvert Aar for at opnaa en forsvarlig Færdselssikkerhed.

Et saadant Problem kan jo i sig selv give Anledning til alvorlig Overvejelse, for det er jo ikke nok med, at det vil blive en Kalamitet for Landevejs-Trafikanterne, hvis Hastigheden skal sættes ned, men meget andet er ogsaa afhængigt af Grusmaterialet, og det kan da faa katastrofale Følger.

Først er der selvfølgelig den Kendsgerning, at man ikke vil være i Stand til at fremstille Cementveje, og dernæst vil Byggeriet af Boliger komme i en alvorlig Situation, idet dette nødvendige Byggemateriale systematisk vil forsvinde.

Dernæst fremkommer de store vandfyldte Huller i Jordens Overflade, hvor Grusmaterialet har ligget, dette i Forbindelse med de stadig større cementerede Flader af Jordarealet gør, at man Aar efter Aar faar mindre og mindre dyrkbar Jord til Raadighed, hvor der kan frembringes, det som for alle er en Livsbetingelse — Fødevarer. Ja, Tiden er maaske ikke saa langt væk, hvor man bliver nødsaget til at regne med Tang, Alger og Andemad som Menneskeføde, fordi Jorden lægges øde.

En Forsmag paa hvad prekære Situationer kan føre os ud i, har vi i det de to fem-aarige Verdenskrige, hvor vi, brændselsmæssigt set, var afhængige af egne Ressourcer. Vel blev Dagen og Vejen klaret, men foruden, at Brændselsmaterialet er forsvundet, saa er Hundrede af Hektarer dyrkbar Jord omformet til Vandhuller og Vildnis, Arealer der kun har Interesse for Søndagsjægere og Krybskytter, og som er lidet pyntelige i Landskabet. En Omformning som denne kan næppe kaldes for Landvinding.

Anstiller man yderligere en Sammenligning mellem de to Materialers Forsvinden fra Jordoverfladen, kan man vel gaa ud fra, at de hver for sig er og var lige nødvendige betragtet som Samfundsbehov, der er kun den Forskel, at Gruset, der spredes paa Landevejene, pulveriseres og med Vinden føres ind over de tilstødende Jorder, hvor det vel ikke gør nævneværdige Skade, selv om det Tid efter anden hæver den tidligere Jordoverflade, med andre Ord saa er det kun en Omplacering af et Element.

For Brændselets Vedkommende er Forholdet noget andet, idet alt det brændbare forlængst er gaaet op i Røg, og for Flertallet er kun Minderne om dets Eksistens og Ruinerne tilbage. Men i begge Tilfælde er alt smuldret væk.

Vi har nu synlige Ar af de to Tings Forsvinden, Grus, Tørv og Brunkul, og hvorledes er saa Forholdet, hvis man ser paa vort Pengevæsen?

Ja, vore Skove kan vel endnu i lange Tider levere Materiale til Seddelpressen, og ellers er der vel saa godt nordisk Samarbejde, at der kan importeres den nødvendige Træmasse, saaledes at man kan undgaa Nedgang i Produktionen og den dermed følgende eventuelle Arbejdsløshed.

Hvor er det egentlig et sølle Resultat vort Lands Pengevæsen kan opvise i Forhold til Tiden før første Verdenskrig. Simili-Mønterne kendtes ikke paa det Tidspunkt, de norske, svenske og danske Kroner var Sølvmonter til Pari = 100 Øre. I Forhold hertil stod den tyske Mark i 89 Øre, den franske Franc og den italienske Lire i 72 Øre. Desuden satte den danske Nationalbank en Ære i at kunne indløse danske Seddelpenge i Guld. Men Tiderne har forandret sig. Som Gravemaskinerne har suget Grus og Brunkul op fra Dybet, saaledes suger Skattevæsenet nu Livsnerven ud af Landets Borgere, og Hullerne i Statskassen er lige saa trøstesløse for disse som de efterladte Brunkuls- og Tørvegrave. Tilbage er saa Forsikringen om den demokratiske Fremgang og dens Fordele i de sidste 50 Aar??

*Ole fra Heden.*

## Landevejens Ofre

Jernbanernes Aarsag til Ulykkestilfælde har før i Tiden været noget af det, der vakte mest Opsigt ud over Landet. Det var jo — heldigvis — ikke saa ofte, at der skete noget, men saa var det til Gengæld ogsaa aktuelt, Skinnerne har altid haft Ord for at være farlige, og ikke uden Grund, men trods alt er det intet mod Landevejenes Farlighed nu til Dags.

Med Bilernes Fremgang er Dødsfrenes Antal paa vore Landeveje steget i en uhyggelig Grad. Det er vel saaledes, at Skinnerne ingen sinde har kunnet foraarsage saa megen Nød og Elendighed paa et Aar, som Bilerne nu kan fremvise paa en Uge. Om Aarsagen saa er, at Hastigheden er for stor, eller at der er for mange Bilister, saaledes at Landevejene bliver for stærkt trafikeret er ikke nemt at sige, men



Se efter det blaa Garantimærke

### Blomster-Lund

Vesterbrogade 107 B  
Telf. VE 525

### CASINO

### Kølerfabriken »Danmark«

Vesterbrogade 27 . Central 11625

### ORIGINAL-ODHNER

EN MASKINE, MAN REGNER MED

Generalrepræsentant for Danmark

### Original Odhner A/S

V. Boulevard 4 Telf. Palæ 8333

### Oscar Andersen

H. C. Ørstedsvvej 22 A . København V.

### København's Koksforfyning

Valdemarsgade 33 . Telf. Eva 1119 - 6019

Kul - Koks - Cinders

leveres overalt i saavel smaa som store Partier

Bent Skrivers

### TEILMANN — DEN UDSØGTE VIN

— udelukkende hos Købmænd

### Skandinavisk Motor Co. A/S

Østerbrogade 135 . Telf. Ryvang 8500

Automobiler og »Firestone« Autogummi

### Helweg Mikkelsen & Co.

Fabrik for elektriske Maaleinstrumenter

Ø. Farimagsgade 28 . Central 998

### Østerport Stations-Restaurant

### Østerport

Køb Knallerten i

### TRIA-CYKLER

Ndr. Frihavnsgade 13 A . Telf. Tria 369

### Mogens Jacobsen

Ure & Optik - Nyt saavel som Reparationer

Sygekasserecepter ekspederes

Melchiorplads 3 . Telf. Tria 1573

### Elektromekano A/S

Aarhusgade 88

Telf. Tria 4343

### ARISTO A/S

Sdr. Fasanvej 10 . København F.

### MOTORGAARDENS

### Vespa-Service

v/ K. C. Nielsen

Service - Reparation - Tilbehør  
Holmbladsgade 42 Telf. Sundby 3736

Antallet af de daglige Lemlæstelser og Døds-  
ofre taler deres eget dystre Sprog. Lad os saa  
blot i al Stilfærdighed berolige os med, at det  
er Tiden, der kræver Tempo, og som Følge deraf  
maa man indordne sig under Forholdene og  
tage de Stød, der falder af, men derfor kan  
man alligevel stille sig selv det Spørgsmaal,  
om det nu ogsaa er nødvendigt og klogt at ofre  
saa stor en Tribut paa en saa imaginær Fore-  
teelse som Tempoet.

Gaar man lidt tilbage i Tiden, blot en halv  
Snes Aar, vil det erindres, at der paa Grund af  
de onde Aar, intet Kapløb eller Dødsførsel fo-  
retoges paa vore Landeveje. Tempoet var ned-  
sat, og det vil det uvægerligt blive i ethvert  
Tilfælde, hvor det er Rugbrødet, der skal levere  
Drivkraften. Efter at Hestekræfterne er blevet  
omsat i Mekanik kan Kusken tumle sig ander-  
ledes frit end den Gang, da det var Pisken,  
der haglede ned over Hestene, og derfor er der  
vel ogsaa efterhaanden kommet saa mange  
hensynsløse Kuske frem paa Gader og Veje som  
Tilfældet viser.

Der tales saa meget om Naturkatastrofer og  
den Slags, og om Ofrene derfra, mens Lande-  
vejenes Ofre synes at være en af Tidens Uund-  
gaaeligheder.

P. H.

## Søg den rigtige Balance

Der er ikke Balance mellem Værdien af vor Eks-  
port og Import. Vi importerer for meget, siges der.

Der er derfor indgaaet et Forlig mellem Regerin-  
gen og de Radikale. Dette saakaldte Kriseforlig si-  
ges at være et rigtigt Skridt mod bedre Forhold.  
Men overbevisende kan det vist ikke virke paa ret  
mange. Det er gaaet her som altid, naar Staten  
skulde spare: man forsøger at krybe over, hvor  
Gærdet er lavest, og derfor er Resultatet altid ble-  
vet helt andet end »radikalt«.

Disse »Fejltagelser« har kostet den almindelige  
danske Borger dyrt. Og i det, man nu lægger op til,  
gøres atter Forsøg paa at unddrage fra Besparelse  
de Steder, hvor virkelige Besparelser burde kunne  
finde Sted, uden at vi derfor kom i Konflikt med  
Begrebet »demokratisk Stat«.

Det, der nu søges gennemført, vil i hvert Fald  
virke meget irriterende paa den jævne Mand, men  
det synes, som om den »demokratiske« Regering  
ikke er i Stand til nogen Paavirkning heraf. Der er  
vist andre Faktorer, den frygter langt mere. Maa-  
ske dette at genere Højfinansens, selv paa lempelig

Maade. Der tales jo saa meget om det tredje Ting,  
eller rettere vel, nu efter Landstingets Afskaffelse,  
om det andet Ting, med meget større reel Magt  
end Regering og Folketing.

Og givet er det i hvert Fald, at der spores stærke  
Kræfter til at trække i Snorene bag Rigsdagsarbej-  
det.

Derfor vilde det være til stor Opmuntring for  
den jævne Befolkning, om Regeringen kunde finde  
Evnene til saadanne Samfundsreformer, der paa  
virkelig demokratisk Vis kunde fordele Samfunds-  
byrderne.

For berettiget Tvivl kan vel ikke herske hos no-  
gen om, at store Besparelser, der paa afgørende  
Maade kunde mindske Trykket paa Forbruget af  
udenlandsk Valuta, er at finde paa helt andre Ste-  
der end der, hvor man hidtil har forsøgt sig.

Sker dette ikke, vil den jævne Befolkning i de  
kommende Aar komme ud for en saa haard Be-  
lastning, at der sandsynligt vil opstaa en saadan  
Uro i denne, at det kan faa en for Staten meget  
generende Følge.

Vi ved jo, at der skal mindst et Mirakel til, hvis  
ikke vort Forsvarsberedskab i de kommende Aar  
ikke vil sluge en stadig stigende Del af Samfunds-  
indkomsten. Og baade direkte og — maaske mest  
indirekte — vil en Følge heraf blive en ogsaa  
stærkt voksende Statsadministration.

Det vil derfor blive ganske kolossale Summer,  
Staten skal bruge til rent uproduktive Formaal.

Her maa Arbejdernes Fagorganisationer komme  
ud for Vilkaar, som den maa forekomme at være  
helt ude af Stand til at magte.

Men at Samfundet i Dag staar over for disse  
mægtige Vanskeligheder, er Arbejdernes Fagorga-  
nisationer ikke uden Skyld i. De kunde og burde  
forlængst have gjort en helt anden Indsats for at  
bremse denne for dem saa skæbnesvangre Udvik-  
ling.

Men dem, som forlængst søgte at gøre opmærk-  
som paa Organisationsledernes fejltagtige Politik,  
har man søgt forkættet saa stærkt som muligt.

Tiden, der nu staar for, vil vise den danske Ar-  
bejder, at han alt for ofte har ladet sig lede af fal-  
ske Lygtemænd.

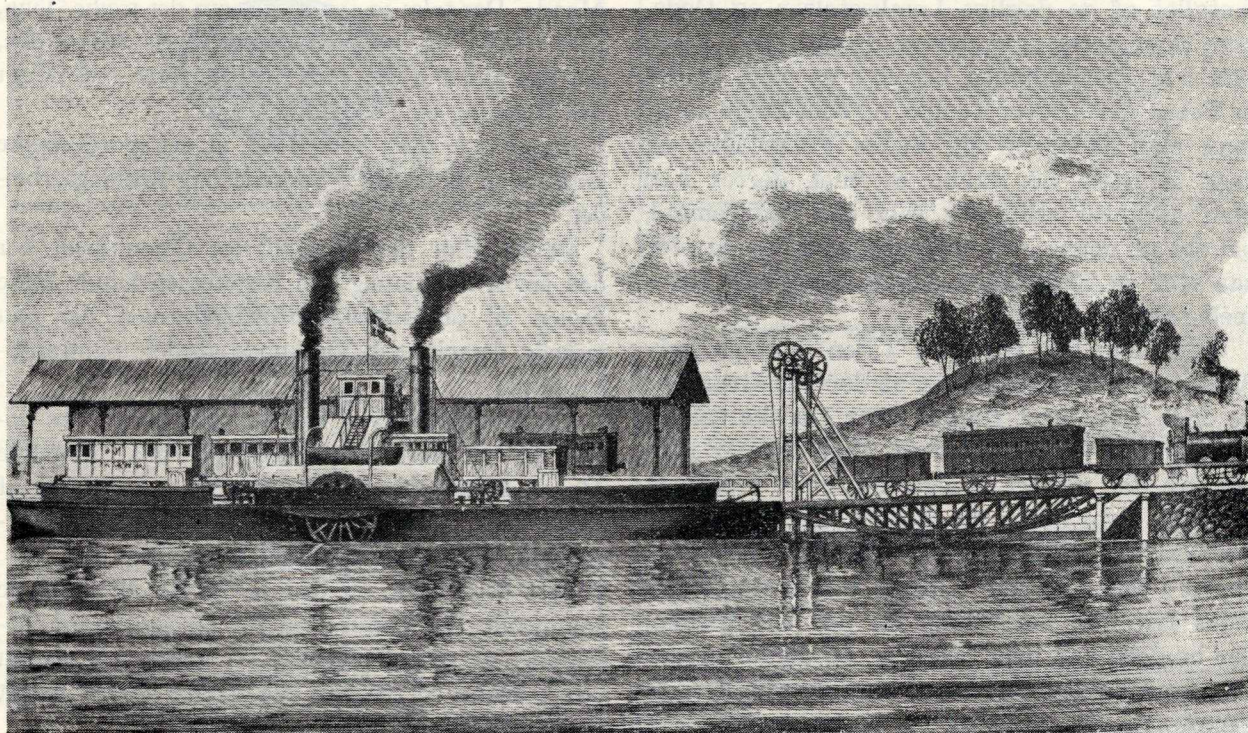
H. P.

### AKSECOL

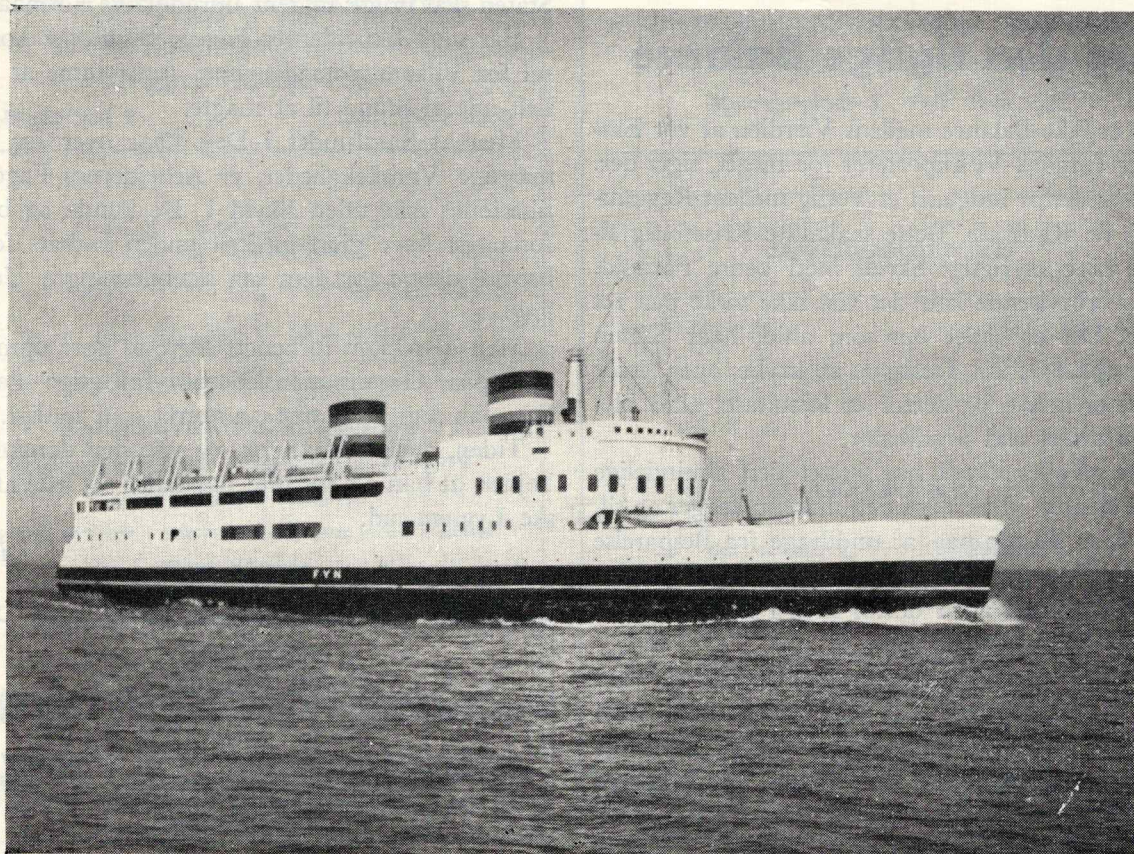
v/ A. Kræftling

Hovedforretning: Vesterbrogade 98 A . Eva 3891

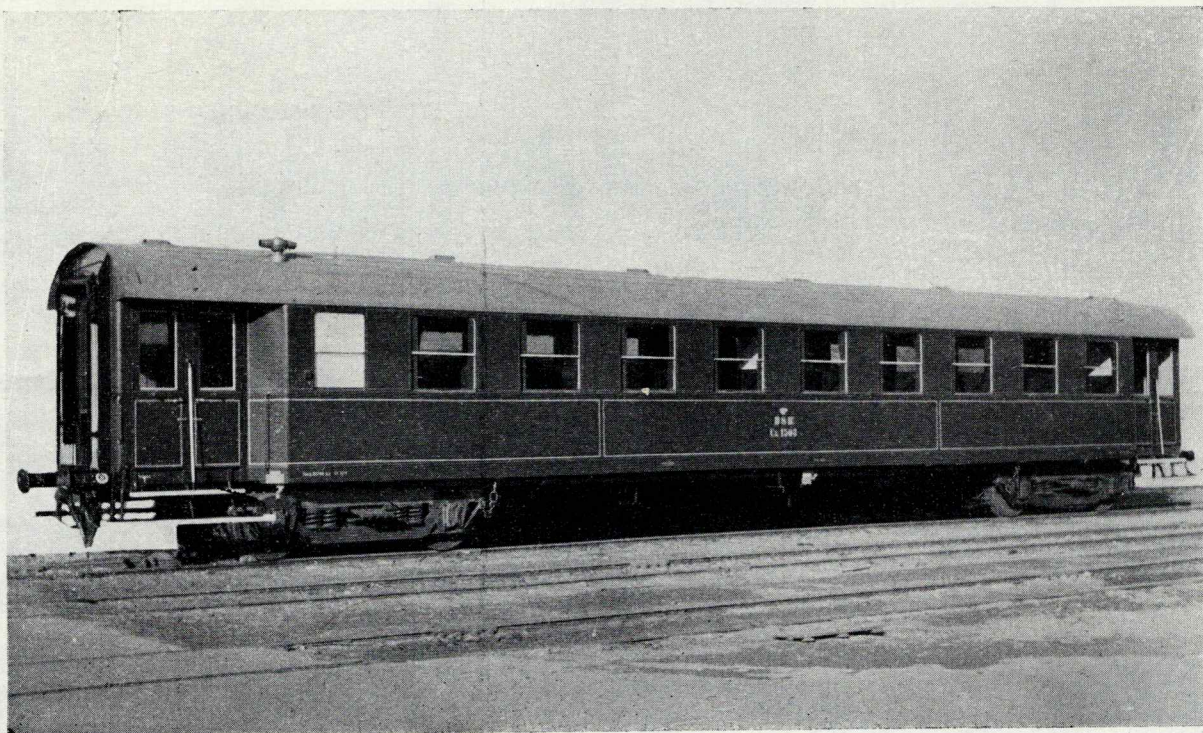
*Kemisk Rensning paa faa Timer - Farvning -  
Reparationer - Vogn kører overalt - En Klasse  
for sig - NB. Presning af Mester selv - 10 % til  
Jernbanemænd*



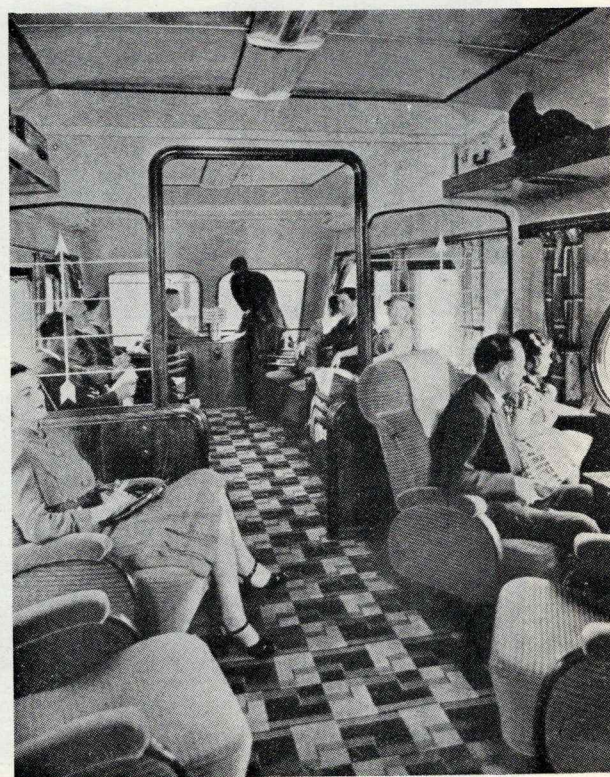
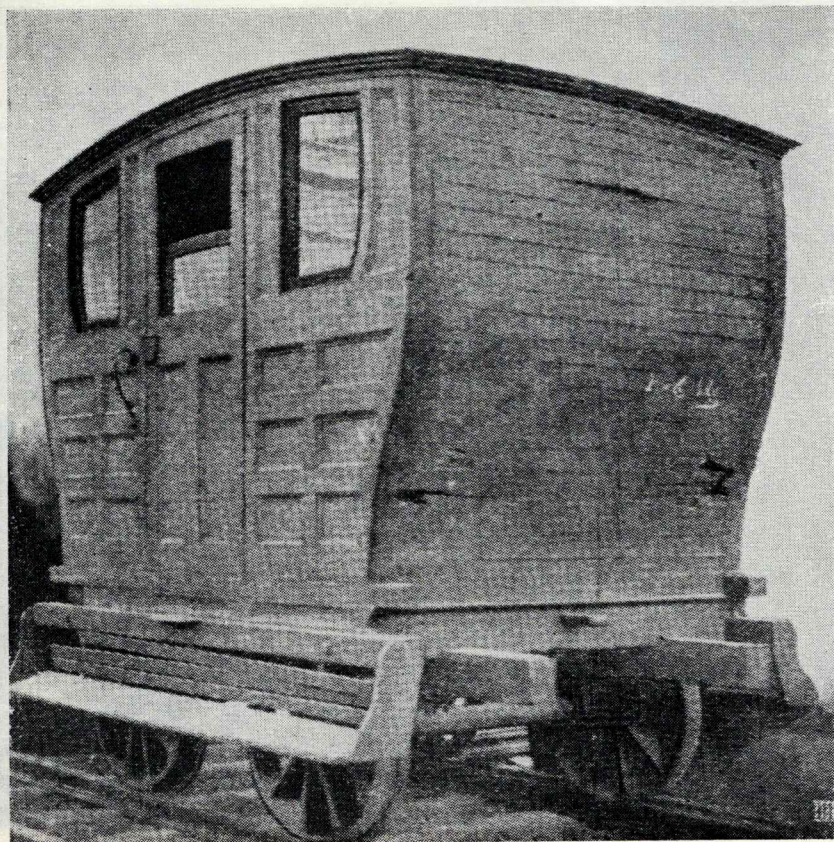
# To Færge-Typer

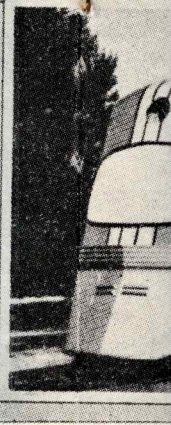
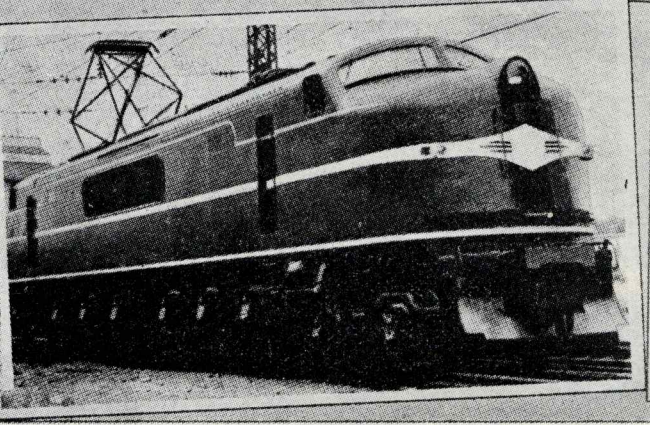
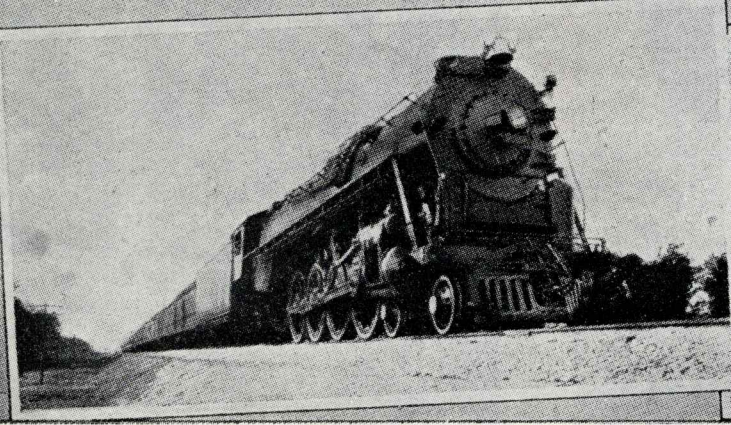
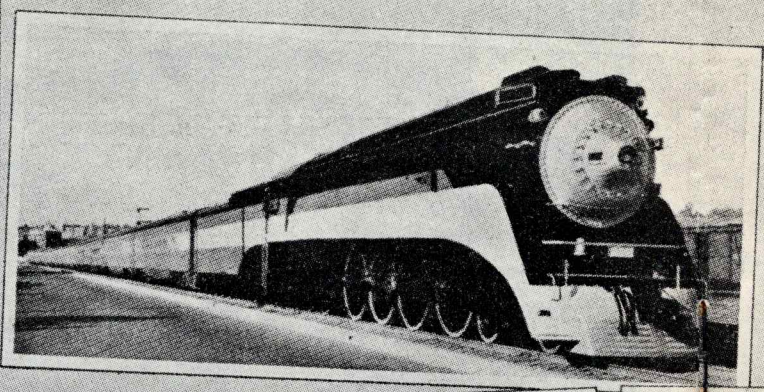
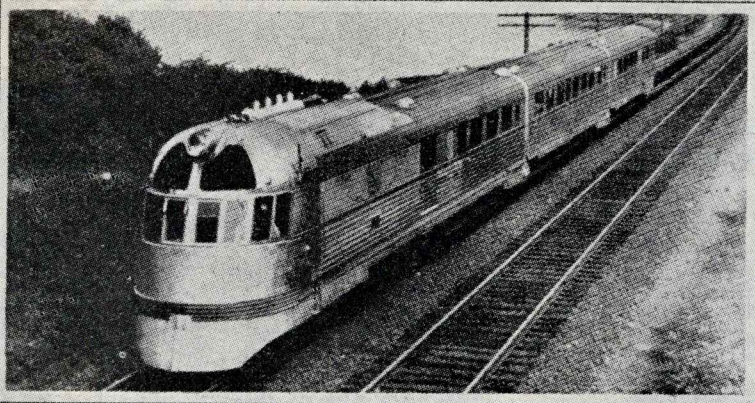
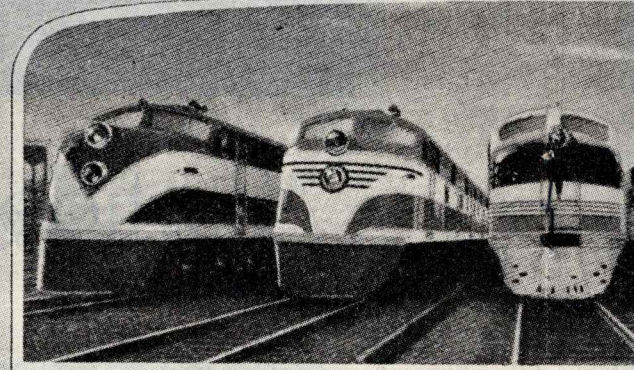
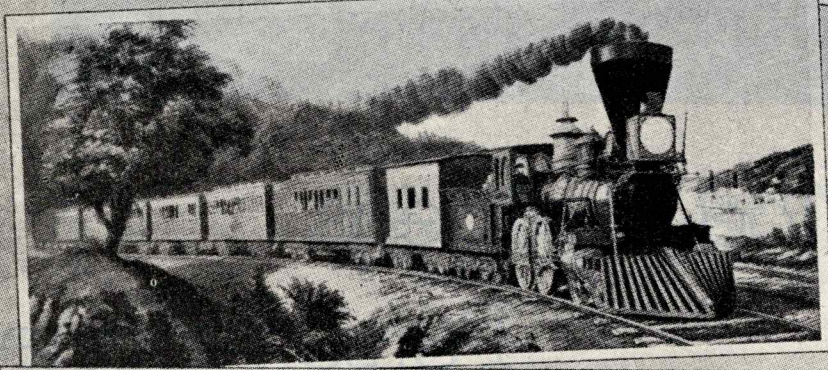
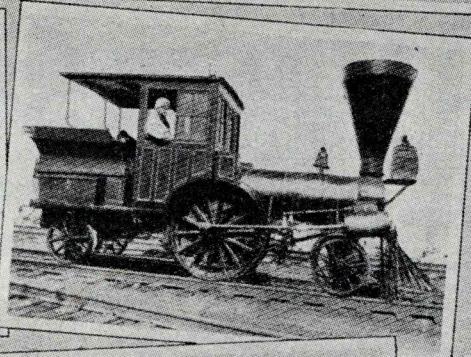
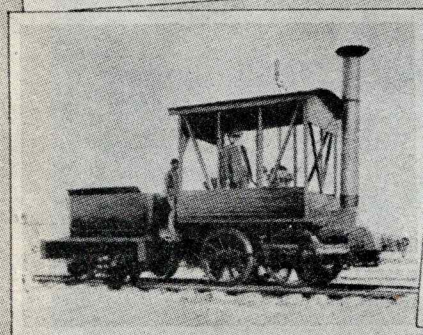
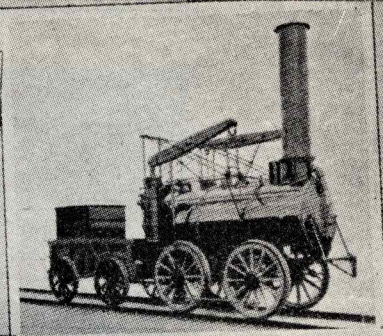
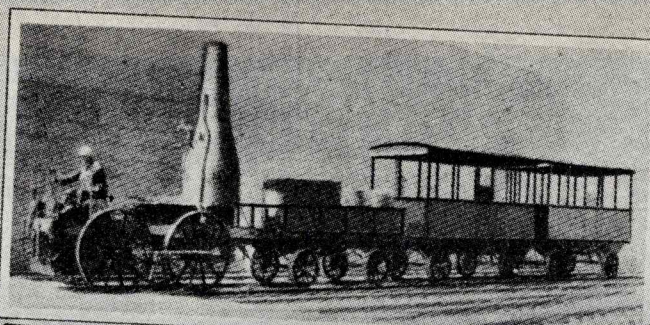
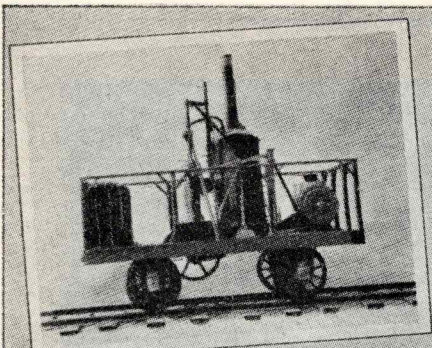


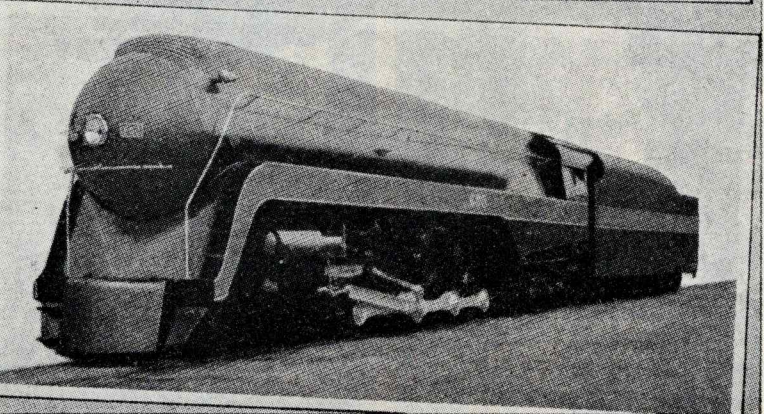
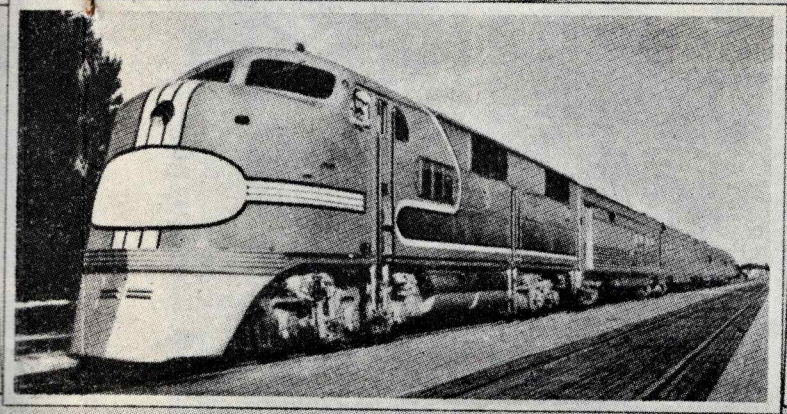
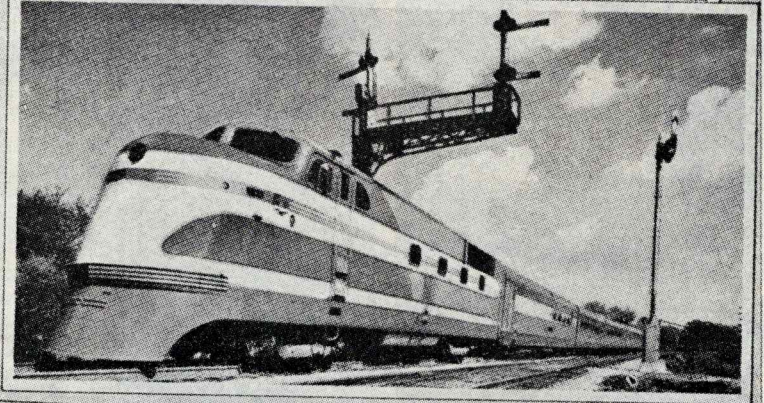
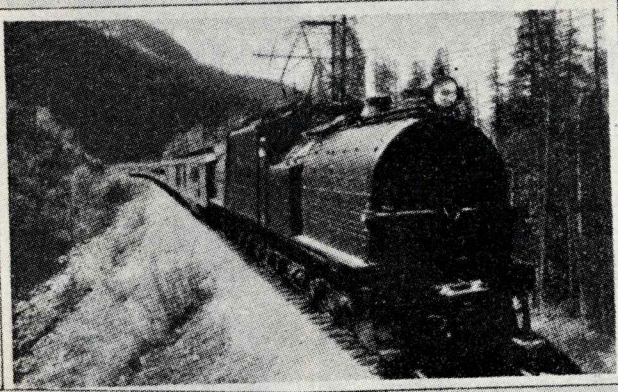
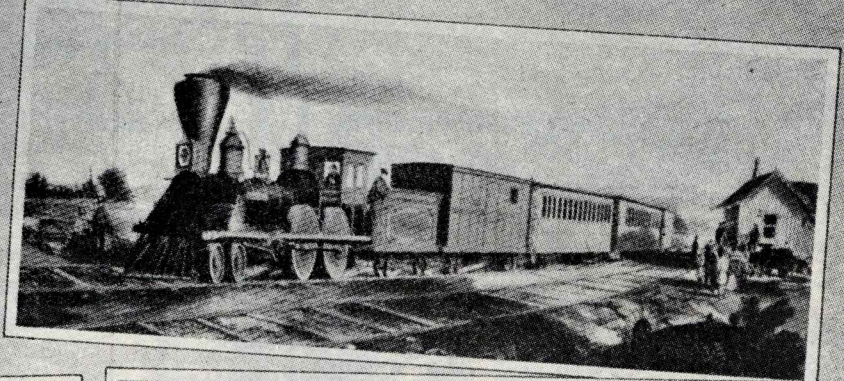
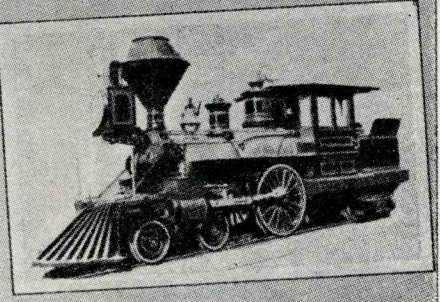
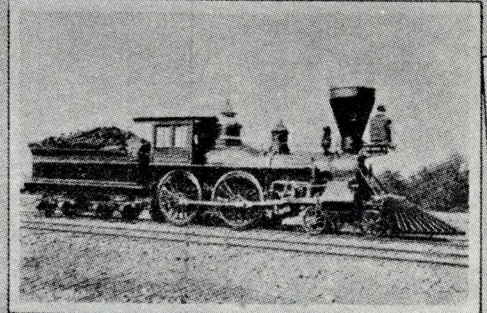
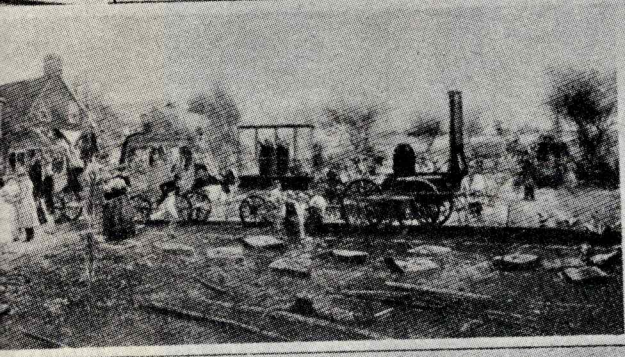
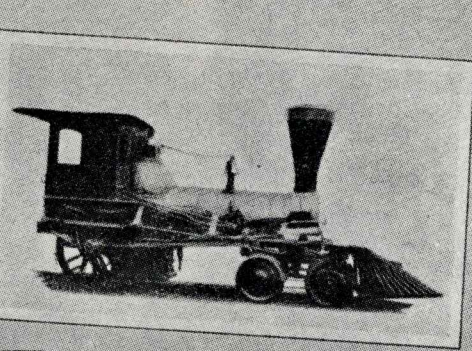
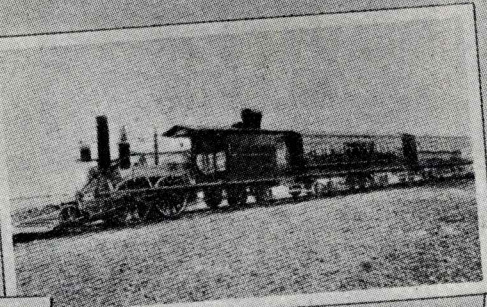
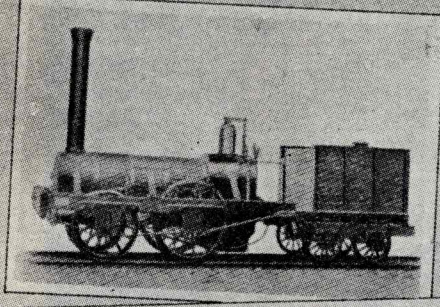


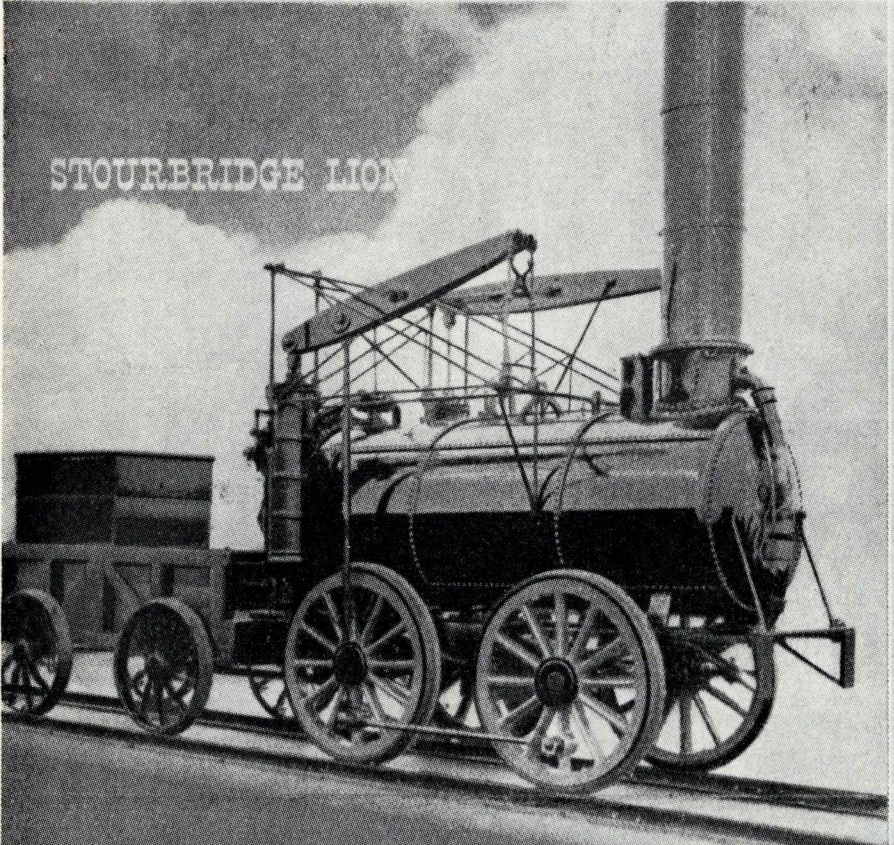


# Fortidens og Nutidens Personvogne

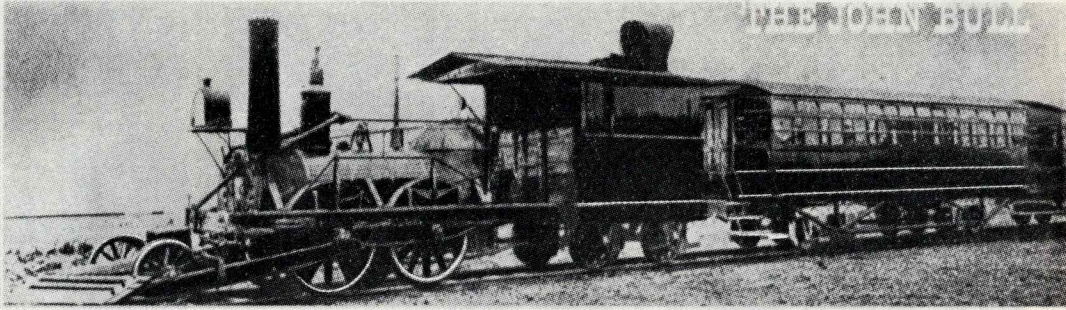




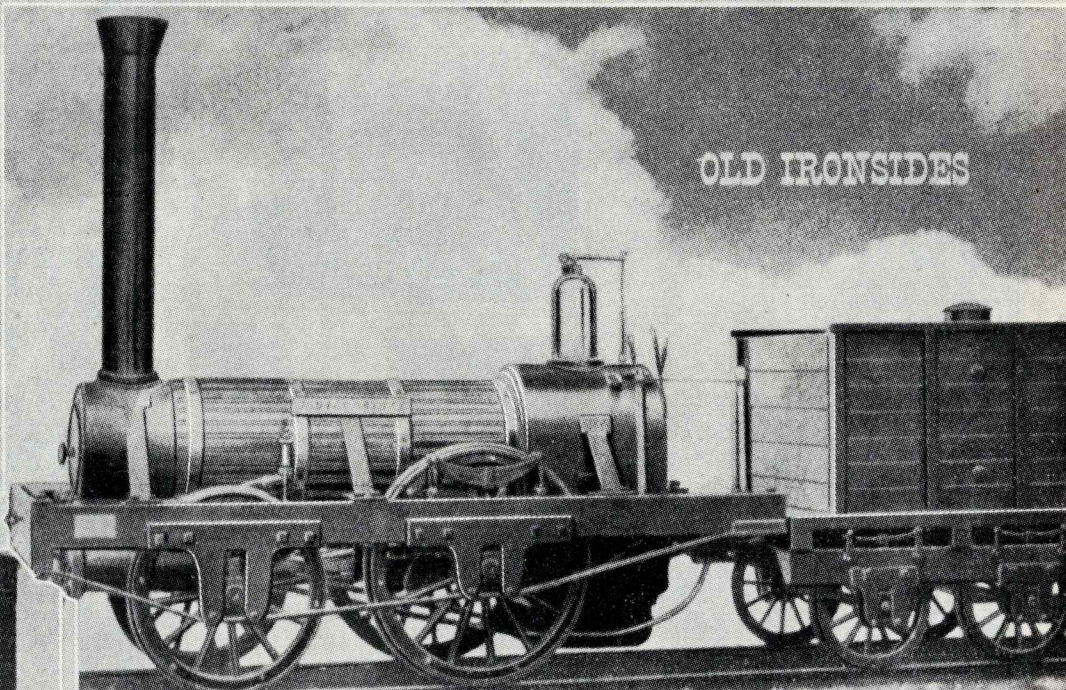




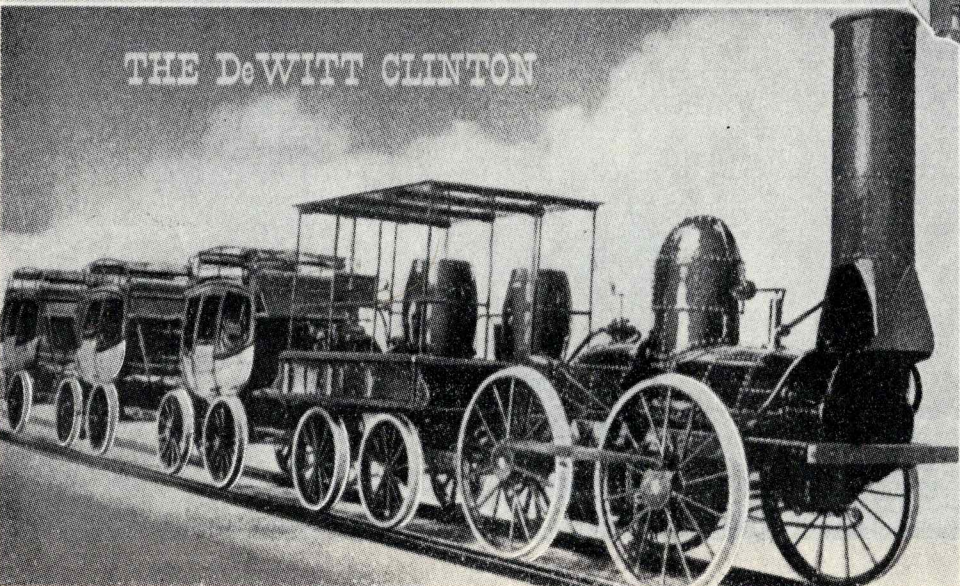
STOURBRIDGE LION



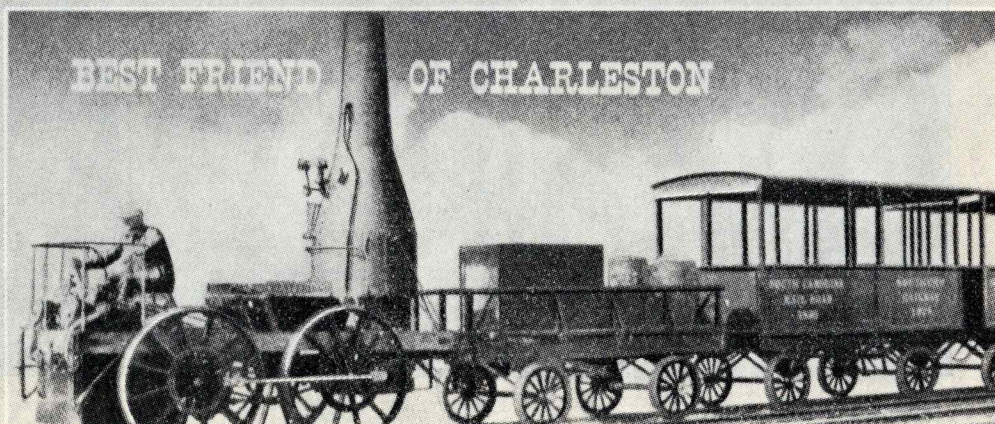
WINDSOR



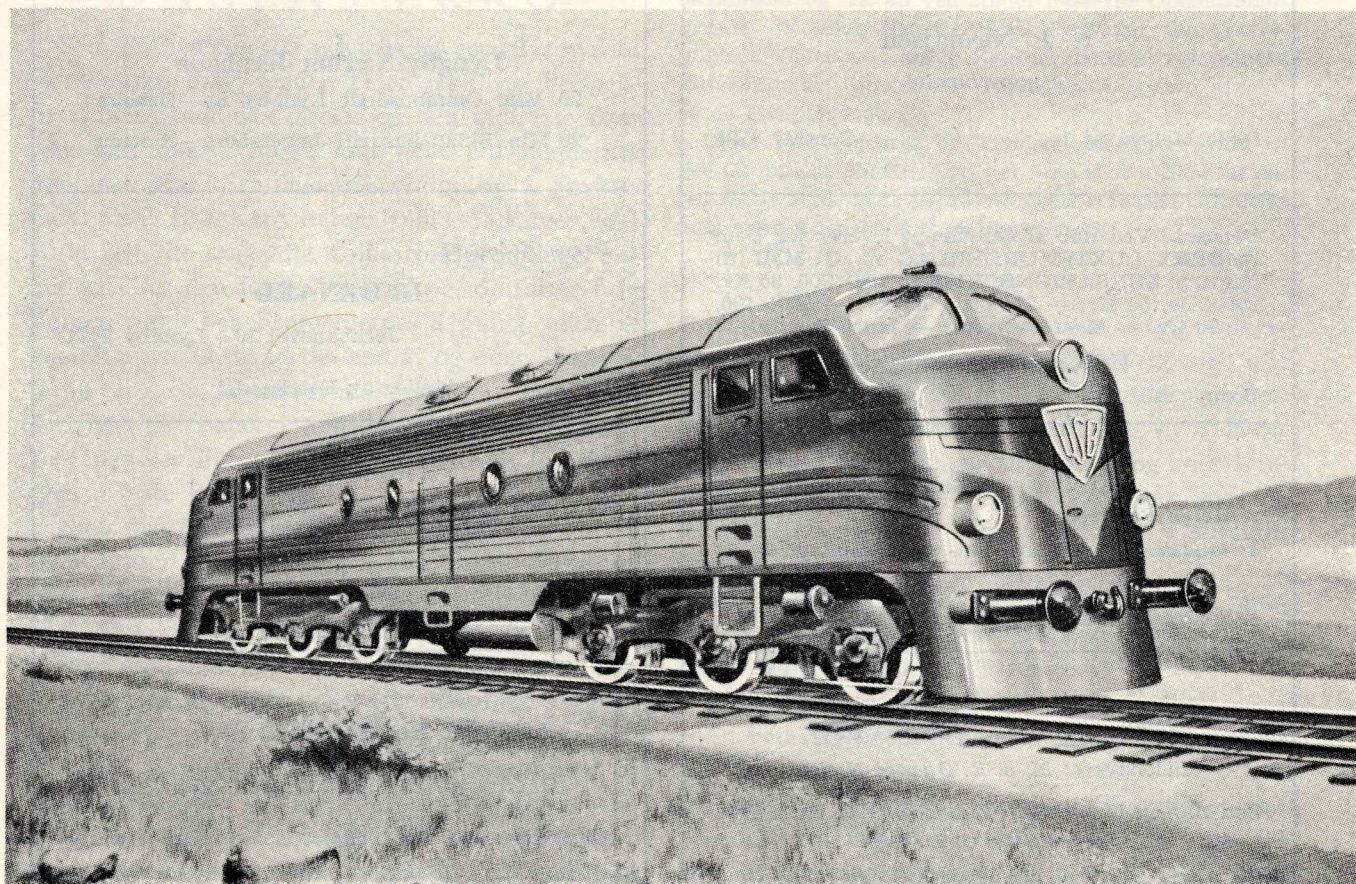
OLD IRONSIDES



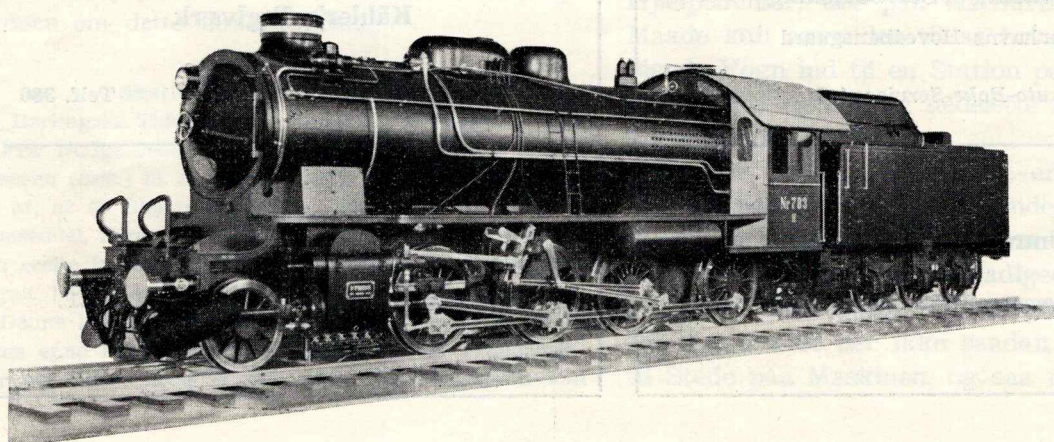
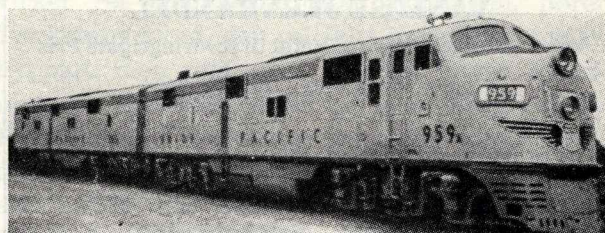
THE DeWITT CLINTON



BEST FRIEND OF CHARLESTON



# Moderne Lokomotiver



**N. P. Nicolajsen***Tømmerhandel*

Røde Mellevej 1

Central 8195

*Bemærk!* Ved Køb af Gulvtæppe leverer jeg Dem et ORIG. LUXTEXUNDERLAG m. GUMMI til følgende SENSATIONSPRISER: 200×300, 35 Kr. 250×350, 50 Kr. — 274×366, 55 Kr. — 300×400, 70 Kr. — *Konto oprettes — ingen Renter*

**ULRICHS Tæppelager**

Borups Allé 122

Telf. Ægir 2360

**Hecht's Autoruder**

v/ Helge Petersen

*er landskendte. Aaben Søn- og Helligdage 9—12*

Hørsholmsgade 26 . Taga 3861

Privat: Hellebækgade 37 . Taga 1739 u

**Glarvester L. Nielsens Eftf.**Indehavere: *M. & R. Øgaard Nielsen*

Sct. Hansgade 6, 1. Sal . København N . Nora 5034

Leverandør til D. S. B.

**CARL MOGENSEN***Læsseentreprenør*

Nørrebro Jernbanestation . Telf. Taga 4267

**VANLØSE JERNHANDEL**

køber gammelt Jern og Metal til fordelagtigste Pris

Aalekistevej 144 . Damsø 3094

**Opbevaring - Selvbetjening**

Københavns Hovedbanegaard

*Auto-Boks-Service A/S***Tømrrersvendenes A/S**

Degnemoesallé 28 . Bella 7170

**Lyngby-Nærum Jernbane**

20 Min. Omnibusdrift Lyngby St.—Ørholm

20 Min. Skinnebusdrift Jægersborg—Nærum

*Deres Fotograf***IB RENARD**

Jernbanevej 10 . Lyngby 2471

Atelier og Fotohandel

**»Hjortborg« Planteskole**

Hjortespring . Herlev . Telf. Yrsa 1164

**W. Hottenroth & Søn**

Havfruevej 15 . Herlev . Telf. Yrsa 522

*Maskiner, Snit- og Stanseværktøj efter Opgave***»BACKERTON«****J. Hartmann Hansen**

Nyvej 3 . Telf. 1444 . Glostrup

*Skotøjshandel og Reparationer***Kähler's Teglværk**

Korsør

Telf. 380

**Axel Lund's Enke***Vognmandsforretning*

Nørresundby . Telf. 5564 . Cementvej 21

anbefales

## DAGENS EKKO

Som Forholdene har udviklet sig med Hensyn til Skatteudskrivning, tegner Tiden ikke lyse Perspektiver, idet baade den direkte og den indirekte Skat ikke kan forslaa noget som helst i Danaidernes bundløse Kar. Skatteyderne vrider sig i Smerte, mens vore Lovgivere danser om Guldkalven, akkurat som de saakaldte Gullasch-Opkomlinge under og efter den første Verdenskrig, de farter hele Verden rundt paa Skatteydernes Regning, uden at tage Hensyn til, hvad det koster, og uden Hensyn-tagen til, at Statskassen er mere end tom. Man kunde fristes til at spørge, om de paagældende Lovgivere handler lige saa hensynsløst over for deres egen private Pengekasse.

Naar man saa samtidig hører Lovgavernes talentfulde Fraser om, at saafremt alle Skatteyderne betalte den dem i Realiteten relevant paahvilende Skat, da vilde Skattekontoret ingensinde blive tom.

Med saadanne Postulater vil vore Lovgivere formentlig søge at aflede deres eget offentlige Forbrug og kaste Ansvar over paa alle de Skatteydere, der ikke kan møde med Lønseddel (og blive plukket til sidste Hvid), det vil sige, at man mistænker alle Landets Borgere, der driver selvstændigt Erhverv, for at være Skattesnydere. En saadan Paastand maa vist med et mildt Udtryk kaldes mere end vovet, selv om man tager vore Lovgivers store Ønske om alt ind under Statsdrift og hemmelig Kontrol i Betragtning.

At man fra Lovgiver-Side offentlig tør fremsætte enten Formodning eller Beskyldning for Skattesnyderi fra Landets Borgeres Side, kan muligvis søges i den Hypotese, at en stor Del af vore Lovgivere er gaaet frem ad Fagforeningsvejen, og maa-ske der faaet den Erfaring, at enhver er sig selv nærmest, naar det drejer sig om at dække ind, skattemæssigt set, og det kan vel ogsaa være Aarsag til, at Lovgiverne fritager sig selv for at betale Skat af en Del af deres Indtægter?

I den senere Tids Røre om Skat, Skatteforhøjelse og Skattesnyderi kommer der et lille Pust fra Dagspressen om dette aktuelle Tema.

### Skatteydere uden Lønseddel.

„Berlingske Tidende“ har modtaget følgende:

Fra Budgetdebatten paa Raadhuset udtalte Urban Hansen (Soc.) bl. a., at han havde en klar Fornemmelse af, at de Skatteydere, fra hvem der ikke kommer Lønseddel, ikke paa samme Maade svarer Skat af deres reelle Indkomst, og tænkte her paa de Beløb, som legalt helt eller delvis holdes uden for Beskatningen.

Denne klare Fornemmelse bør kunne adresseres til hans egne Partifæller — Fagforebundenes Funktionærer og Tillidsmænd — der uden Dokumentation kan

fradrage Kr. 12,50 for Halvdagsmøder, Kr. 25 for Hel-dagsmøder og Kr. 45 ved Møder uden for Opholdskom-munen. — Disse Beløb tillades fradraget den skatte-pligtige Indkomst, fordi Fagforebundenes kompetente Forsamlinger forudsætter saadanne Udgifter afholdt af de Paagældende.

Disse Funktionærer og Tillidsmænd hører klart til den Gruppe af Skatteydere, der ikke svarer Skat af deres reelle Indkomst, hvorfor Urban Hansens Udtalelse maa siges at virke som en Boomerang.

Revisor.

— — —

Dette berører for saa vidt kun Fagforenings-Cirklen, men hvorledes forholder det sig med alle vore Lovgivers Betaling for Udvalgmøder og des-lige, er de ogsaa skattefri? I en Tid, hvor Riget fattes Penge, maa alle yde sit Bidrag, og vore Lov-givere maa nødvendigvis selv være med, hvis de ikke vil placere sig i Samfundet efter Churchills Recept:

En Journalist spurgte Churchill, hvad han mente om den britiske Labour-Delegationsrejse til Ki-na, fortæller »Berlingske Aftenavis«.

Churchill svarede med et Modspørgsmaal:

— Ved De, hvem der var Verdens første Social-ist?

Det vidste Journalisten ikke, og Churchill sagde:

— Det var Christoffer Columbus. Han rejste ud uden at have noget bestemt Maal, han naaede frem til et Sted, som han ikke kendte noget til, og han foretog sin Rejse paa Statens Bekostning.

B. A. R.

## Trækstangsbrud

Til de Driftsuheld, der af og til indtræffer i en saa stor Virksomhed som Statsbanerne, og som virker ret omgaaende paa Toggangen, hører Trækstangsbrud, der vel ikke indtræffer meget hyppigt, men som, naar de sker, giver Anledning til Besværligheder og som Regel ogsaa Forsinkelse af den øvrige Toggang. Som Forholdene nu er, staar man som Togfører, og altsaa som oftest ene Mand i Toget uden Spor af Hjælpemidler, der paa en hurtig og effektiv Maade kan anvendes til at bringe den beska-digede Vogn ind til en Station paa den kortest mulige Tid og derved nedsætte eget og andre Togs Tidstab.

Og der behøves kun dette ene — en kort Kæde med Kroge i begge Ender saaledes, at man over den modsatte Vogns Trækkrog kan fasthægte Kæden i den beskadigede Vogns Ran-gerkroge eller i Bufferplanken gennem det tom-me Hul. Nu er der ikke saadan en lille Kæde til Stede paa Maskinen, og saa maa man tage

## Hurtigruten

over

# Hundested-Grenaa

**H. F. H. J.**

## Allerups nye Maskinfabrik A/S

Rugaardsvej 30 - Odense

Telf. 404

# C. W. S.

## Svineslagterier

Herning - Skjern

## Frederikssund

## Andels Svineslagteri

Frederikssund

Telf. 533



sin Opfindsomhed i Brug, f. Eks. lede efter en Stump Jerntraad eller stikke den knækkede Trækstang gennem Koblingsbøjlen og derefter lægge den mod Bufferskiverne. Man kan da bringe den beskadigede Vogn ind, men det tager lang Tid at køre ind paa en Station med Fortoget og derefter lade Stationens Rangermaskine eller Traktor afhente Vognen. Vel at mærke, hvis Uheldet sker i Nærheden af en Station, der er forsynet med en saadan trækende Maskine.

Man forstaar overhovedet ikke, at man nu kan tænke sig at anbringe den ovenfor omtalte Kæde paa nogle Stationer, det er i Toget, at den straks skal anvendes, og ikke først afhentes paa en Station, men bør være anbragt paa Maskinen til omgaaende Brug. Adskillige Rangerbevægelser og store Tidstab kan undgaas, hvis dette Ønske fra Togpersonalet bliver efterkommet. En Anbringelse af Kæden paa visse Stationer løser ikke Spørgsmaalet helt og vil derfor være en unødigt Udgift.

Naar man selv har prøvet Situationen adskillige Gange og har staaet med bare Hænder, er man meget interesseret i en imødekommende og effektiv Løsning af denne vigtige Sag.

C. F. Vetter.

## Hvordan vil Verden se ud om Hundrede Aar?

To Fremtidsbilleder.

Ja, hvordan man Fremtiden vil forme sig for vore Efterkommere? Lad os prøve at gætte!

Udviklingen foregaar jo langt fra i en jævn Strøm fremad. Snart er den Bevægelse dristige Spring opad i Erkendelsens blændende Lys, snart er den som en Saltomortale ned i Reaktionenens mørke Afgrund.

— — —

Vi Nutidsmennesker befinder os sandsynligvis paa Tærkslen til en helt ny Kulturperiode, som allerede er blevet døbt med Navnet *Atom-Tidsalderen*. Maaske kan vi sige, at vi allerede befinder os i dens første, famlende og uhyre spændende Etape.

Det er jo ikke mere end knap tolv Aar siden, at Menneskeheden — den anden December 1942 — fandt en ny og mægtig Energikilde, som er »lagret i uendelige Mængder i visse ustabile Grundstoffer«, — først og fremmest i Uranium.

Forskningen med Hensyn til den ny Kraftkilde: Atomenergien, havde Hastværk; Verdenskrigen satte Skub i den, — ikke just fordi det

gjaldt om at udnytte dens Muligheder til Menneskehedens Velsignelse, — men desværre tværtimod fordi Problemet var at kunne aflive saa mange Mennesker som muligt paa en saa hurtig og effektiv Maade som muligt.

Saa stærkt blev Udviklingens Tempo, saa den indgød Pessimisterne panisk Skræk. Angst for Kædereaktioner, som, hurtigt accelererende og mangedoblet i Virkningerne, ville ende med at sprænge vor lille hyggelige Klode i Stykker, — eller faa den til at forgaa i et tilintetgørende Flammehav og en ætsende Strøm af radioaktive Gifte.

Optimisterne saa derimod ubegrænsede Lykemuligheder i den ny Energikilde. Thi — som Atomforskeren Taylor spaaede i et Foredrag: »En skønne Dag vil disse Stoffer maaske gøre alt Arbejde for os; det er nu uigendriveligt paavist, at nogle faa Tons Uran, som bearbejdes og indesluttet i Grafit, kan afgive umaadelige Varmemængder og, ligesom selve Solen, blive ved at gøre det i næsten ubegrænset Tid«.

Vi ved jo nu, at Atomet — denne Stoffets inderste Kerne, som allerede de gamle geniale græske Filosofer ofrede saa megen Spekulation paa, — er en Struktur, som bestaar af de positivt ladede Protoner, der sammen med de neutrale Neutroner holdes sammen af usynlige og ukendte Kræfter. Protoner og Neutroner danner en fast »tung« Kerne, hvormed de negative Elektroner danser i eliptiske Baner. De omtalte usynlige Kræfters Hemmelighed vil vel næppe nogensinde blive aabenbaret; men deres Virksomhed finder Sted overalt i Naturen, fra de laveste til de højeste Former.

Det er let at fatte, at disse Materiens inderste uendelig smaa Partikler, som tilsammen danner en Blomst, en Sten, en Flue eller et Menneske, en Tue eller et Palads, ligner Universets uhyre Klodesystemer, — som ogsaa holdes sammen af ukendte og usynlige Kræfter!

Ved Atomspaltningen sker der det, at et af Uranatoms 143 Neutroner tvinges ud af sin Binding og saa at sige affyres ud i Rummet. Ved denne Sprængning bliver Kernen samtidig spaltet i to Dele, — det, der foregaar kan altsaa sammenlignes med Celledelingen i det befrugtede Æg, atter et af Naturens største og urørligste Hemmeligheder, — og det »undslupne« Neutron kan nu ramme andre eksplosive Uranium-Atomere og foraarsage en ny Sprængning, — altsaa starte en Kædereaktion.

— — —

At Opdagelsen af Atomkraftens Energikilde,

Tænk De paa at lave en JERNBANE, saa kom til

# HOBBY SHOP

Vi viser Dem hvordan De laver den billigst. De kan nemlig spare 60% efter vor Anvisning

Derfor kom til os — Mange andre Julegaver — Ingen Købetvang

**HOBBY SHOP . Vesterbrogade 175 . Telefon Vester 7825**

## HERRE- OG DAMEKONFEKTION

*Vær altid velklædt  
i Tøj fra Rønne*

**VI AABNER DEM GERNE EN KONTO**

# Rønne

**Nørrebrogade 40**

**Nora 1415 - 2802**

**JERNBANEVOGNE**

**MOTORVOGNE**

**SPORVOGNE**

**RESERVEDELE**

**SÆNKSMEDEGODS**

**VOGNFABRIKKEN**

# SCANDIA A/S

**RANDERS**

og Sprængningen af Uranatomkernen, har kunnet tjene Ødelæggelsens mørke Magter, har den anden Verdenskrig jo til Fuldkommenhed bevist. Navnene Hiroshima og Nagasaki afgiver de tragiske Vidnesbyrd derom.

Men Spørgsmaalet er nu om denne Kraft, benyttet i Fredens Tjeneste, vil kunne blive til ligesaa stor Velsignelse for Menneskeheden?

Eller — vil Pessimisterne faa Ret: vil Atomtidens Enderesultat blive Ragnarok, et satanisk Punktum for Menneskeslægtens Kultur og Civilisation, saaledes som vi kender den i Dag og — trods alt — glæder os ved den?

Vi mangler faste Holdepunkter i Tilværelsen: vil Atomenergiens Udnyttelse kunne skænke os dette faste Punkt — — eller vil den slaa Fodfæstet helt bort under os og slynge os redningsløst i Fortabelsens Dyb?

Vil den føre til endelig Bandykning af de vanvittige Krige, — eller tværtimod føre os ind i en tredje Verdenskrig, fuld af Jammer, Rædsel og Elendighed, — og Tusind Gange mere ødelæggende end alle de andre Krige, der betegnes ved Historiens uhyggeligste Navne, Attila, Djingiskan, Wallenstein og Hitler?

— — —

Jeg for min Part tror ikke, at vi behøver at mistænke Atomkraften for saa skændige Hensigter. Lad os ikke male Fanden paa Væggen; lad os hellere tro paa, at den fabelagtige Energikilde vil skænke os de største Gaver, der endnu er givet os, — og frelse os fra det kulturelle Sammenbrud, som ellers vil blive en uundgåelig Følge af, at Jordens Beholdninger af Kul og Olie ikke er udtømmelige, men tværtimod en Dag — en Dag, der nærmer sig med stor Hastighed paa Grund af det enorme Behov og det enorme Forbrug — ikke længere vil være til Stede!

I Elektricitetslæren staar der, at Energien fra en to Kilo Uranbombe svarer til Forbrændingen i 500 Tons rent Kulstof eller til Sprængningen af ti Tons af de hidtil kendte voldsomste Sprængstoffer! Tænk saa hvad denne Energi vil kunne udnyttes til i Fredens og Verdensbroderskabets Tjeneste!

Lad Optimisten forsøge at se Hundrede Aar frem i Tiden.

Det første Atomsprængningsanlæg blev bygget — med enorme Omkostninger — i Oak Ridge i Tennessee, skjult og sikret af Alleghanybjergene. De elektromagnetiske Anlæg her ligger skilt fra hverandre af Højdedrag, paa Grund af Eksplosionsfaren. I et af disse Anlæg

findes Verdens hidtil største Dampkraftværk; i et andet er der 1200 Kilometer Rørledninger til Instrumenter og Kontrolapparater. I en Artikel om disse fantastiske Anlæg, skrevet i 1948, staar der: »Man kan ikke vælge et bedre Sted end Oak Ridge, naar man vil kaste et Blik ind i Fremtiden. . . Produktionen af elektrisk Kraft til kommerciel Brug ved Hjælp af Atommaskiner menes nu kun at ligge fem Aar forude i Fremtiden« . . . »Dette Tal skyldes de overraskende gode Resultater, af de forberedende Undersøgelser vedrørende tre Atomkraftanlæg som allerede er ved at blive tegnet; der vil faktisk i Løbet af to Aar være Forsøgsstationer i Gang i Oak Ridge, i Schenectady og i Chicago«.

Denne Spaadom har kun delvis staaet sin Prøve; men de fem Aar er gaaet uden Opfyldelse af de letsindige Forhaabninger om, at Produktionen til fredelig Brug for Alvor vil komme i Gang.

Man tager derimod næppe Munden for fuld hvis man forudsiger at der, Anno 2054, vil eksistere en Mængde Atomkraftstationer, spredt over alle fem Verdensdele. Disse Kraftværker vil komme til at arbejde med en lignende Temperatur som de moderne Højtryksdampkedler. Udnyttelsen af Atomenergien vil blandt meget andet betyde en Renæssance for Dampmaskinen, den eneste Foreteelse, som omdanner Varme til Elektricitet. Man vil kunne udnytte Havbølgeenergien — specielt Tidevandsenergien — til at trække kæmpemæssige Dynamoer; hele Jyllands Vestkyst vil kunne benyttes til store Elektricitetsværker.

Naar alle de mange udviklede Konstruktionsproblemer er løst — og det er de sikkert til den Tid — vil Landene blive delt i Atomkommuner, der hver ledes af sit Anlæg. Kraft, Lys og Varme, som hidtil leveres af Kul og Olie og medfører betydelige Udgifter, vil praktisk talt blive Foræringer til Menneskeheden. Atomenergien vil blive benyttet i alle Dynamoer og etablere Drivkraften i alle Industrigrene, til alle Baner og til al Søfart.

Tænk blot paa den ene Ting, at Turismens Vilkaar vil blive mirakuløst forvandlet! Vi vil alle, enten vi er rige eller fattige, kunne rejse, — til Sydens Vinlande eller til Nordens nervestyrkende Fyrreskove, — til Østens Eventyr eller til Sydamerikas mest ukendte Egne . . . og det uden at foretage noget smerteligt Indhug i vore økonomiske Ressourcer. Kommunikationsforholdene vil blive væsensforskellige fra Nutidens; en Svipetur til Madagascar eller Hima-

Aktieselskabet

## Jern og Staal Import Kompagniet

Nybrogade 26 - Telf. Minerva 3247

## Nakskov By

— *Alt elektrisk*

## D.E.C.

Dansk Elektricitets-Compagni

Aktieselskab

Vesterbrogade 37 - Odense - Tlf. 1865 (7 Lin.)

## Murernes coop. Forretning

Gerlachsgade 28 - Aarhus

Telf. 2 47 95

## Bohnstedt-Petersen A/S

Automobilfabrik

Sundkrogsgade 1-3 . Kbhvn. Ø . Telf. Ryvang 8880

## Jens Juhl's Savværk

v/ N. J. Juhl

Vesterbrogade — Kolding

Telf. 492

laya eller til Nordpolen vil ikke blive nogle faa Eventyreres eller eksentriske Milionærers Privilegium, men Hvermands Sag, om man har Lyst dertil.

Og ligesom Omverdenen og de fjerneste Lande vil blive selv de ringeste Turisters Erobringsomraader og forvandles fra Drøm til Virkelighed, saaledes vil ogsaa vore hjemlige Egne, baade Natur og Folkelivsbilleder, forandres og blive helt anderledes end nu.

Vi har jo allerede i vore Dage set eller hørt, at man har kunnet fremelske et næsten tropisk Drivhusliv paa Sagaøen Island, ved Hjælp af de hede Springkilders Velsignelser. Men det er intet mod de Fremtidsperspektiver, der aabner sig — som skatterige Sesamhuler — naar Atomkraftværkerne spredes over hele Jordkloden og igangsætter de mest fantastiske Fremtidsforeteelser. Uanede Dyrkningsmuligheder vil frembringe Blomster og Frugter som hidtil krævede varmere Himmelstrøg; Nydelsesmidlerne vil blive mangfoldige og billige, — og, for ikke at glemme det vigtigste: *Livet vil blive internationaliseret*. Naturligvis vil det gaa lidt ud over Hjemstavnsfornemmelserne — men de vil rimeligvis blot ændres til at omfatte noget videre og større. Desuden: noget maa betales for alle Goder!

Tilværelsen vil forme sig anderledes end nu: den vil ikke være et trist og resignationskrævende Trællev, men snarere et virkeligt Slaraf-fenliv, ikke alene for de faa Luksusvæsener, men selv for de ringeste Samfundsmedlemmer. Alle vil faa lige let Adgang til de største Nydelsesmidler, fordi de bliver lige saa tilgængelige som det daglige Brød.

— — —

Men — er der da ikke et Alternativ til denne paradisiske Fremtidsvision?

Jo — det er der!

Vi vil ikke tale om undergangssvangre Brintbombe- eller Koboltbombeeksplosioner; for det første tror vi ikke, at det vil komme saa vidt, at en Stormagt, enten det er Øst eller Vest, vil gribe til et Vaaben, som til syvende og sidst ogsaa vil, som en Boomerang, vende sig mod den selv; — for det andet er der intet Udbytte for Tanken ved at mane saadanne Rædsler frem.

Men der er en anden Mulighed, som desværre ogsaa er negativ.

Vi har endnu langt fra løst Atomenergiens Problem med Hensyn til dens Udnyttelse i fredelige Formaal. Og — det *kan* tænkes, selv om det er usandsynligt, at vi kommer for sent.

Vi har endnu, i Jorden Dyb, vældige Lagre af Kul, og maaske især af Olie.

Men hvor længe vil de kunne strække til det stadig stigende Behov?

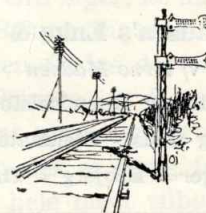
Vistnok ingen kan give det absolutte Svar paa dette pinlige Spørgsmaal. Der bruges Aar efter Aar umaadelige Kvanta af baade Kul og Olie, — saa meget at alle tidligere Aarhundreders Forbrug kun er en Brøkdel af det nuværende. (Dette gælder særlig Olien; men Kulminerne er efter mange Eksperters mening snart tømt).

Hvis nu Kul og Olie slipper op inden Atomkraftens umaadelige Energikilde begynder for Alvor at springe, saa den kan erstatte den — hvad vil der saa ske?

Saa vil vi simpelthen synke tilbage til »de gode gamle Dages« Tilværelse; men det er usandsynligt at vi, naar vi skal til at fejre Gensynet med dem, vil finde dem gode. Vi vil komme til at maatte renoncere paa de fleste af de Gaver, de tekniske Opfindelser har beriget os med i det sidste Aarhundrede eller de to sidste. Vi vil komme til at leve som vore Forfædre, et primitivt, nøjsomt og stavnsbundet Liv, et selvforsynende og karrigt Liv, uden anden Samfærdselsmidler end Diligencen og Sejlskibet. Kendskabet til andre Lande og andre Folkeslag vil visne og erstattes af overtroiske og fjendtlige Forestillinger; Racehad og Racefrygt vil øges, Intolerance vil trives og vi vil maaske, som vore middelalderlige Forfædre, komme ind i et aandeligt Tusmørke. Øst og Vest vil fjernes endnu mere fra hinanden end nu; Forestillingen i Øst om »det raadne Europa« og Forestillingen i Vest om »den asiatiske Pest« vil faa fornyet Næring. Maaske bliver der ikke Tale om nye Verdenskrige, men snarere om opslidende og hadefulde Fejder mellem beslægtede Nabostater, som søger at leve paa hinandens Bekostning, fordi Tilværelsens Vilkaar for alle er altfor kummerlige, og fordi Broderfølelsen er forsvundet paa Grund af, at vi ikke længere kender hinanden og ikke længere forstaar hinanden.

Lad os haabe, at Atomtidsalderen vil komme tidnok til at befri os for den Slags afskyelige Fremtidsudsigter.

Josef Petersen.



**Restaurant »Grand«**

Roskilde

*Stedet, hvor man spiser og hygger sig*

Hestetorvet 7

Telf. Roskilde 868

*Kød - Flæsk - hjemmelavet Paalæg***Henning Friis**

Algade 42 . Roskilde . Telf. 73

**FYEN****Schmidt's Radio - Odense**

Filosofgangen 14 - Telf. 2540

1. Kl. Reparationsværksted anbef. Medlemmerne

**STØVSUGER**

— imponerende —

Odense

Vagtelvej 1-3 — Telf. 1409

Urene gaar bedre, og Brillerne passer bedre fra

**ALF. FAXØE**

Kongensgade 33 . Nyborg . Telf. 1270

*Ure - Optik - Grundlagt 1856***Brødr. Leervad**

Esbjerg

*Lys - Kraft - Ringeanlæg*

Norgesgade 41 - Tlf. 9 - 10

**A. Madsen's Enke & Søn**

v/ Arne Madsen

Vognmands- og Brændselsforretning

Sand og Grus - Stenmaterialer

Boldesager - Esbjerg - Tlf. 2836

**Robert Andersen***Konditori - Bageri*

Nørregade 73 - Esbjerg

Prøv de anerkendte Husmoderbrød

Husk til Festen: Bestil Kringler pr.

Telf. 2048

NB: Søndagsaabning

Spec.: Fødselsdagskringler

**Krag's Isenkram**

v/ Eggers-Krag

ESBJERG

Glas og Porcelæn - Køkkenudstyr

Værktøj og Haveredskaber

**ØSTJYLLAND****KAINA RUSTOLIE***Enestaaende Opløsningsevne  
overfor Rust***KAINA VAABENOLIE****KAINA LODDEFEDT****NOVA SLAGLODPULVER****NOVA SVEJSEPULVER**

De kendte Kaina- og Nova-Produkter fra Vissinggaard Laboratorium anvendes paa Værksteder, Garager og Fabriker overalt i Danmark.

*Forlang Kaina- og Nova-Produkter hos Deres  
Handlende.*

Vissinggaard Laboratorium

Tønning Station  
Tlf. Tønning 14**Aarhus og Omegns Begravelsesforretning**

Nørregade 1 . Telf. 8183

*Alt ordnes vedr. Begravelser og Ligbrænding*

Autogummi &amp; Vulkanisering

Nyt Gummi i alle førende Mærker

1. Klasses Slidbaner paalægges

**Mott's Vulkanisering**

Banegaardsgade 37 - Aarhus - Tlf. 2 73 82

**J. M. ANDERSEN***Entrepreneur*

St. Billesgade 12 - Telf. 13.027 - Aarhus

Jordarbejde - Vejbygning - Kloakering - Nyanlæg  
Reparationer

## ALT ER AFHÆNGIG AF - ?

En lille Ø er isoleret fra Omverdenen, ikke paa Grund af Is, Storm eller andre Naturkræfter, men ganske simpelt fordi det Kabel, der tilfører Øen elektrisk Drivkraft fra Fastlandet, er i Uorden, og da en Reparation vil tage flere Maaneder, er det en Kalamitet for Beboerne, idet alt er sat ind paa og afhænger af den Traad, der nu er sprængt. Ved en saadan Lejlighed ses det, hvor hurtigt Kvalerne kan indtræffe, naar den mekaniske Kraft, der er blevet det primære i Tilværelsen, svigter Forbrugeren.

Øens Beboere har fulgt Udviklingens Bud, man har indrettet elektrisk Mejeri, Maskinmalkning, Vandværk og meget mere, og saa i Løbet af et Øjeblik er det hele stillestaaende. Mørket ruger over Øen, Mælken kan ikke blive behandlet, ja, der kan ikke blive malket, fordi ingen Ungdom mere interesserer sig for Haandmalkning. Det fælles Vandværk har maattet indstille Driften, Mennesker og Dyr mangler drikkeligt Vand, fordi alle de private Brønde Tid efter anden er sløjfet, og man fuldt ud har stolet paa det kollektive Vandværks Ufejlbarelighed. Det er selvfølgelig godt, at man har den stærke Tro, men at gaa i Land og brænde sine Skibe bag sig kan undertiden være uklogt. Tilfældet minder i nogen Grad om den Mangel paa Fremsyn, man har været Vidne til i de senere Aar, hvor man i Tillid til Naturens aarlige Gavmildhed har afbrændt Halmen paa Markerne, fordi man i Øjeblikket ikke havde Brug for den, og saa, fordi der som i Aar, hvor Vejrguderne har været mindre velvillige indstillet, kan man, saa utroligt det end lyder, komme ud for, at man skal til at fodre Kreaturerne med Lyng. Er det ikke som om man i det store som i det smaa underkender Værdiernes Berettigelse — og lader staa til, Ovre paa den lille Ø maa Beboerne finde sig i fejlslagne Dispositioner, leve Livet i Mørke og tage de eventuelle Driftstab, og det kan man i og for sig godt sige er en privat Sag, men overfor Dyrene, der ikke kan blive malket eller faa slukket Tørsten har man et moralsk Ansvar, som ikke kan bortforklares.

Gaar man nu lidt videre og tager vort Land, vort Samfund, ind under samme Synsvinkel er Spørgsmaalet om man ikke i mangt og meget indretter sig uden Hensyn til, at Tilværelsen hænger i en Traad eller et Kabel. For de fleste af os staa Tiden for 15 Aar siden endnu i frisk Erindring. Tiden, hvor der blev lukket for Kul- og Olietilførsler ude fra, og vi mindes endnu de Kalamiteter dette førte med sig. Det følte

som om Tilværelsen blev sat en Menneskealder eller mere tilbage, og man maatte gaa tilbage til tidligere Tiders Drivkraft for at tilfredsstille Behovet, men paa det Tidspunkt havde man større Muligheder for at omlægge Driftsformerne, end man har i Dag. Man saa den Gang, at med Dages Varsel blev Tilførslerne standset og Lageret blev rationeret. Hvis dette skulde ske igen, hvad saa? Har man ikke i saa høj Grad gjort sig afhængig af Kong Olie, at det kan faa katastrofale Følger?

I nogen Grad har man hidtil kunnet holde Produktionen i Gang ved Hjælp af Damp- og Hestekraft, og saafremt man havde bevaret disse Faktorer som Reserve, vilde der være en vis Sandsynlighed for, at man i en ny Nødsituation kunde skabe Mulighed for at fremskaffe og transportere de nødvendige Konsumvarer.

Man har i en spøgefuld Form udtalt, at den sidste Hest i en overskuelig Fremtid kun vilde kunde ses i udstoppet Form paa et Museum, og maaske kan det blive virkeligt. Men hvis Olien en Dag slipper op eller udebliver? Lad os kalde det Kortsynethed naar Landbruget gør sig helt afhængig af Olien ved at afskaffe Heste og de dertil hørende Redskaber og følger Mekaniseringen helt op. Det vil tage et kvart Aarhundrede at faa Bestanden af Heste op igen, og imens maa Menneskene ud med Spaden for at fremskaffe de Produkter som et Mindsteforbrug kræver. Ligeledes maa man ikke se bort fra, at Mejerier og lignende ogsaa glider mere og mere over til at benytte Strøm og Olie som Drivkraft, noget som i normale Tider vel er ganske naturligt, men naar andre Kræfter sætter ind ligger den store Fare i, at alt er sat ind paa eet Kort.

Ogsaa Transportvæsenet mekaniserer som om Olien er en Evighedsfaktor. Hvis man blot gaar nogle faa Aar tilbage i Tiden vil man mindes den Æra de gamle Damplokomotiver og Dampfærger var Genstand for, fordi de var nøjsomme i kvalitetsmæssig Henseende, naar det drejede sig om Brændstof, vel var det ikke de store Hastigheds-Rekorder, der præsteredes, men det jævne Tempo til Husbehov maa forudsættes at være mere formaalstjenligt end den Mekanisme, der ene og alene er afhængig af farvet eller ufarvet Olie.

Et gammelt Ord siger, at man skal ikke tage Forskud paa Bekymringerne, hvilket ogsaa er rigtigt nok, men findes der saa meget Forudseenhed hos Private og Kommune- og Statsmyndigheder, at man i en Tvangssituation kan fremskaffe det, der er Brug for? Er man ikke i det store og hele mest tilbøjelig til at kaste

alt det i Brokkassen som ikke er moderne i Dag, men som i Morgen kan være en af de mest elementære Nødvendigheder?

Det maa stadig huskes, at hele vort Land er en Ø, eller et Ørige, og naar Navlestrengen sættes ud af Funktion, er det kun de Celler, der ligger nærmest ved Reserve-Tanken, der faar Lov til at tære paa denne.

## Beretning om „Kofler-Systemet”

(Automatisk Kontrol-System).

Af Brigadier C. C. H. Brazier.

Mange Forsøg er blevet gjort i de forløbne Aar for at undgaa den Fare, der ligger i, at et Tog kører forbi et Signal der viser »Stop«, hvilket kan skyldes ikke blot en menneskelig Fejltagelse paa Grund af Uopmærksomhed, Sygdom eller Førerens Ildebefindende, men ogsaa daarlig Sigtbarhed eller andre lignende Faktorer. De mange Opfindelser, der er blevet gjort med dette Maal for Øje, falder i det store og hele i to Kategorier.

1. Mekaniske Metoder til at bringe Toget til at standse, og
2. elektriske Systemer der arbejder gennem Relais for at opnaa det samme Resultat.

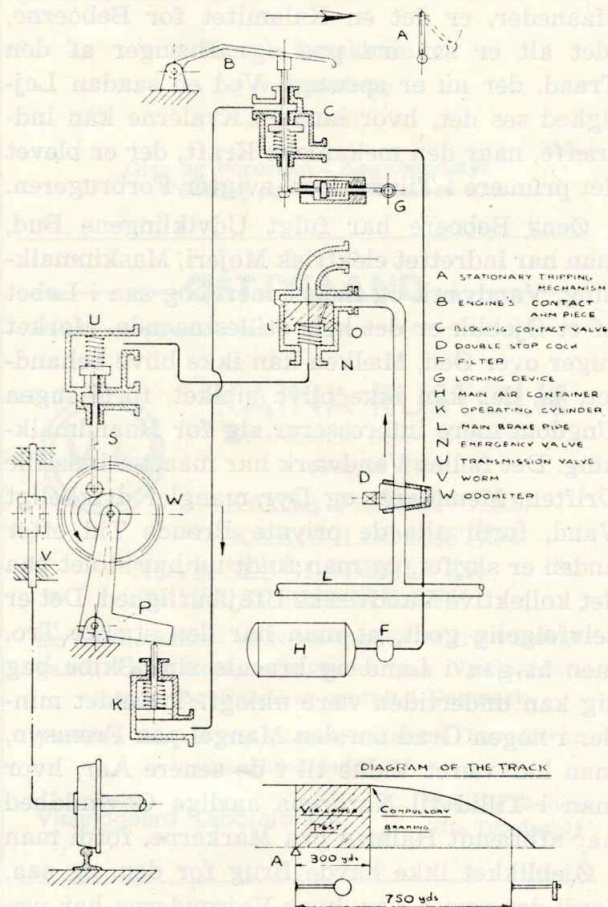
Det er fundet, at Virkningerne gennem Rysten eller Stød paa Apparaterne, har voldt store Vanskeligheder ved de rent mekaniske Systemer, specielt ved Tog i meget stærk Fart. Hvor det drejer sig om elektriske Systemer, har Vanskelighederne bestaaet i at konstruere Apparater, der kan staa for at blive anbragt udendørs gennem længere Tid, f. Eks. under Regn, Oversvømmelser o. l.

Indlysende er altsaa, de væsentlige Krav til et saadant Apparat er *absolut* Paalidelighed under alle klimatiske Forhold, fri for stadige Eftersyn, og tilstrækkelig robuste for at undgaa hyppige Vedligeholdelser.

Ud fra disse strenge Krav, forblev Problemet uløst, indtil Indførelsen af *Kofler-Systemet*, som er opfundet af den kendte østrigske Ingeniør G. Kofler. Systemet blev antaget og anbragt paa mange vigtige Jernbanestrækninger i Tyskland, Italien og Polen før den sidste Krig. Maaske den bedste anbefaling for Opfinderen er, at ikke blot har Systemet bestaaet sin Prøvetid og givet fuldstændig tilfredsstillende Resultater, men hvad der er endnu væsentligere, det er fuldstændigt i den Form, hvori det op-

rindelig kom frem. Adskillige Aars praktisk Anvendelse har kun frembragt nogle mindre Forbedringer af de oprindelige Tegninger.

Den Metode, der anvendes for at opnaa Kontrol med et Tog i Bevægelse, foregaar ved Hjælp af en let Mekanisme, som er anbragt i passende



Afstand fra Signalet. Hvis »Linien« er klar, passerer Toget uden at denne Mekanisme bliver berørt, derimod hvis Signalet viser »Stop«, paavirker den lette Mekanisme Bremsesystemet tilstrækkeligt til at Toget sagner Farten, og paa samme Tid gives en Advarsel til Føreren. I Tilfælde af dennes Sygdom eller Uopmærksomhed overfor det givne Signal, træder den fulde Virkning af Bremsesystemet i Kraft, og Toget bringes til at standse indenfor det Omraade, der kontrolleres af Signalet i Tilfælde af Fare.

Som beskrevet tidligere er der intet nyt i den Idé at overføre en Kontrol fra et fast Sted til et kørende Tog, men det er Koflers Fortjeneste, at denne Idé blev bragt ud i Virkeligheden. Den lette Mekanisme blev først anbragt, saaledes at den paavirkede en Bremse-Anordning fra Førerhusets Tag, men en senere Modifikation gør at »Kontakt-Stillingen« kan anbringes enten paa en Fodplade eller en plan Aksel. I Lande



hvor Anbringelsen er uvæsentlig (uden Tunneler el. lign.) gav Montringen paa Taget gode Resultater, men senere Erfaringer har vist, at det er mere hensigtsmæssigt at anbringe Mekanismen paa et plant Fodstykke. Der er andre Fordele ved den sidste Stilling, som er meget vigtige i nogle Tilfælde, f. Eks. Evnen til at virke ved meget store Hastigheder, noget bekvemmere ved Anbringelsen af Mekanismen, og en Del billigere ved Udførelsen.

En Henvisning til Diagram 1 vil angive den Rækkefølge i hvilken Kontrollen foregaar.

Den stationære lette Mekanisme ses ved (A). Det er væsentlig en bøjet Vægtstang som paavirker Apparatet paa Lokomotivet naar Signalet viser »Stop«. Naar Signalet viser »Klar«, paavirker denne Vægtstang (der virker i Forbindelse med Signal-Mekanismen) ikke Lokomotivet. Kontaktarm (B) paa Lokomotivet er en omhyggelig udtænkt Rampe af robust Konstruktion, som under de beskrevne Forhold nedtrykker og aabner Kontaktventilen (C). Hver Gang denne Ventil bliver aabnet, bliver den holdt i aaben Stilling af Bolt-Opfindelsen (G), og Kontaktarmen (A) springer saa frem. Naar Ventilen (C) er blevet aabnet passerer den sammenpressede Luft fra Kontaineren (H), gennem Filteret (F) og den aabne Hane (D), til den spærrende Kontaktventil (C). Luftrykket Odometerets (W) Hjul til at paavirke (V) ved Hjælp af Vægtstangen (P).

Skulde Lokomotivføreren imidlertid ikke se et Signal i Fare-Stilling, vil Skiven (W) rotere og faa Stangen (S) til at rejse sig og saaledes aabne Overførselsventilen, naar Toget har kørt 350 Yards (Aarvaagenheds-Perioden). Den øjeblikkelige Virkning af denne Aabning er at frigive fra Nødventilens lavere Plade en fuldstændig Forsyning af sammenpresset Luft, langt mere end der kunne gaa gennem Aabningen (O). Denne Handling resulterer i, at Trykket over Stempleet (N) bliver højere end under, saaledes at det fulde Luftryk faar Adgang til Togets Hoved-Bremsesystem, hvilket resulterer i hurtig Opbremsning.

Under Aarvaagenheds-Perioden, kan den mellemiggende Funktion som tidligere beskrevet blive forskelligartet, efter at Toget har passeret den stationære Mekanisme, hvis Føreren er opmærksom. Et lignende Tilfælde opstaar, hvis der vises »Stop«, og Signalet bliver forandret til »Klar« i Aarvaagenheds-Perioden. Det skal nævnes her, at i Tilknytning til den begrænsede Bremsning i denne Periode, er der baade synlige

og hørlige Signaler paa Fodstykket for at advare Føreren om, at Toget kører mod et Signal, og at Systemet er i Funktion.

Saaledes kan Føreren aabne Kontakt-Ventilen (C) ved at blæse med Dampfløjten, hvis Damprør er forbundet med Ventilen (C), dette frigiver Luftrykket i Cylinderen (K) og Odometerets Skive (W) springer tilbage i sin Begyndelsesstilling. Systemet er saaledes parat til at virke forfra.

Med dette System er det næsten umuligt for Føreren at misforstaa Liniens Signaler. Et Signal foran i Lokomotivet informerer ham vedvarende om de anbragte Signaler, og gør ham saaledes i Stand til at køre sikkert med normal Fart om Natten eller i daarligt Vejr.

Dette System synes saaledes at være en Milepæl indenfor Signal-Udrustnings Udviklingen. Hvad mere er, det er ikke kostbart at installere og Vedligeholdelsesudgifterne er reduceret til et Minimum.

London, den 6. Oktober 1953.

## Jubilarer 1955

### Togførere.

- |             |   |
|-------------|---|
| 1. Januar.  | L. Christensen, Aarhus H.<br>C. F. L. Olsen, Kbhvn. H.  |
| 1. Februar. | S. Nielsen, Kbhvn. H.<br>R. L. Andersen, Helsingør.   |
| 1. Marts.   | A. V. Nielsen, Aarhus H.<br>R. K. Rasmussen, Kbhvn. H.<br>B. E. M. G. Mikkelsen, Frederikssund<br>O. V. Andersen, Kbhvn. H.<br>M. R. Munk, Kbhvn. H.<br>E. J. R. Jacobsen, Kbhvn. H.<br>L. F. C. C. Jørgensen.  |
| 6. Marts.   | J. K. A. Sigaard, Esbjerg.  |
| 7. Marts.   | J. P. Hansen, Esbjerg.  |
| 21. Marts.  | C. Christiansen, Fredericia.  |
| 1. April.   | S. H. D. Nielsen, Herning.<br>M. Sørensen, Randers.<br>N. Winther, Aarhus H.<br>A. J. Pedersen, Esbjerg.<br>H. E. Hansen, Kbhvn. H.<br>K. Mølleskov, Esbjerg.<br>P. Hansen, Slagelse.<br>J. M. Hansen, Odense.<br>R. C. Rasmussen, Kbhvn. H.<br>A. C. F. Hershøj, Kbhvn. H. |
| 9. April:   | H. V. Thorninger, Struer.   |
| 15. April.  | K. Jakobsen, Kbhvn. H.  |
| 22. April.  | J. Kreinøe, Aarhus H.   |
| 23. April.  | H. P. Nøddekær, Kbhvn. H.<br>A. P. Hansen, Nyborg.<br>H. Christiansen, Korsør.  |
| 25. April.  | A. P. Petersen, Tønder.   |
| 1. Maj.     | C. Pedersen, Struer.<br>F. C. Hansen, Østerport.<br>C. Lund, Kbhvn. H.  |

22. Maj. S. P. K. Pallesen, Herning.  
 25. Maj. Johs. Hansen, Fredericia.  
 V. H. Berg, Frederikssund.  
 27. Maj. H. Laursen, Fredericia.  
 1. Juni. J. A. Thomsen, Tønder.  
 J. P. Meier, Kbhvn. H.  
 T. Pedersen, Brande.  
 N. N. Sørensen, Kbhvn. H.  
 A. Højer, Randers.  
 6. Juni. H. R. Hansen, Esbjerg.  
 10. Juni. H. J. Ankjærgaard, Helsingør.  
 J. C. E. Thomsen, Kbhvn. H.  
 20. Juni. J. C. M. Steenskov, Aarhus H.  
 1. Juli. S. V. Pedersen, Kbhvn. H.  
 17. Juli. A. Jensen, Esbjerg.  
 18. Juli. N. P. Gilbro, Helsingør.  
 1. August. E. Hansen, Kbhvn. H.  
 10. August. J. Kjær, Aarhus H.  
 20. August. H. V. Pedersen, Herning.  
 J. P. Jensen, Kbhvn. H.  
 1. September. V. Nielsen, Kbhvn. L.  
 P. V. Kledal, Kbhvn. H.  
 A. F. W. Jensen, Fredericia.  
 A. P. Andersen, Kbhvn. H.  
 6. September. H. J. A. Hansen, Næstved.  
 12. September. E. M. Hansen, Gedser.  
 1. Oktober. F. Hansen, Østerport.  
 4. Oktober. E. M. Olsen, Helsingør.  
 5. Oktober. M. K. Thomsen, Fredericia.  
 28. Oktober. J. Nielsen, Fredericia.  
 1. November. H. J. V. Kimmerslev, Kbhvn. H.  
 A. T. Andersen, Ringkøbing.  
 20. November. N. C. Pedersen, Aalborg.  
 1. December. O. K. Hansen, Odense.  
 N. P. D. Johannesen, Fredericia.  
 J. P. Larsen, Kbhvn. H.  
 2. December. C. R. V. Mikkelsen, Fredericia.  
 19. December. V. E. Ejbye, Kbhvn. H.  
 20. December. H. E. Jarlkov, Kbhvn. H.  
 27. December. C. Larsen, Nyborg.

**Jernbanepakmestre.**

29. Januar. C. H. Fritze, Ringkøbing.  
 1. April. P. L. Kristensen, Odense.  
 12. April. J. P. Mathiasen, Aarhus H.  
 13. Maj. L. Schou-Schmidt, Kbhvn. H.  
 20. Juli. J. C. Justesen, Kbhvn. H.  
 7. november. L. P. Jørgensen, Nyborg.  
 15. December. P. J. Hebor, Struer.

**25 Aar.****Jernbanepakmestre.**

1. Januar. V. Hansen, Frederikshavn.

## Personalia

**Forfremmet til Togførere:**

- Jernbanepakmester B. O. Sørensen, Kø — Kh.  
 — N. Jørgensen, Ng. — Kh.  
 (1—10—54).

- V. S. Hansen-Zederkof, Es — Kh.  
 — N. J. V. Nielsen, Hg. — Kh.  
 — T. V. Hansen, Næ. — Kh.  
 — S. A. Christensen, Ng. — Kh.  
 — H. E. V. Andersen, Fa. — Kh.  
 — A. A. Larsen, Fa. — Fa.  
 — A. E. P. Hansen, Næ. — Ge.  
 (1—11—54).

**Forfremmet til Jernbanepakmestre:**

- Togbetjent V. I. Madsen, Ng. — Fs.  
 (1—10—54).  
 — N. A. Hansen, Ng. — Ng.  
 — H. L. Jørgensen, Nf. — Næ.  
 — M. L. Nielsen, Hr. — Hr.  
 — S. A. Borregaard, Tdr. — Hg.  
 — J. P. Jørgensen, Pa. — Ge.  
 (1—11—54).

**Forfremmet til Togbetjente:**

- Portør T. Nielsen, Fa. — Kh.  
 — H. J. Lauridsen, Fa. — Kh.  
 — V. Jakobsen, Gb. — Kh.  
 — N. J. Jensen, Nø. — Kh.  
 — J. E. Schmidt, Hinnerup — Kh.  
 — B. T. Frederiksen, Sd. — Kh.  
 — J. N. Nielsen, Gb. — Kh.  
 — H. P. Pedersen, Hs. — Kh.  
 — H. E. Jakobsen, Næ. — Kh.  
 — J. V. Pedersen, Hs. — Kh.  
 — A. K. B. V. Vesterskov, Ns. — Kh.  
 — A. C. Hansen, Kk. — Kh.  
 — J. E. Olsen, Van. — Kh.  
 — H. Husby, Hg. — Kh.  
 — P. F. Brandt, Gb — Kh.  
 — E. P. Christensen, Kh. — Kh.  
 — E. H. Madsen, Ns. — Kh.  
 — N. F. Nielsen, Od. — Nf.  
 (1—11—54).

**Forflyttede efter Ansøgning:**

- Jernbanepakmester K. W. Andersen, Fs. — Kø.  
 Togbetjent P. Hansen-Zederkof, Fa. — Kb.  
 — S. H. Lassen, Fa. — Es.  
 — K. Knudsen, Fa. — Es.

**Afskediget efter Ansøgning:**

- Togfører K. J. Brenfeldt, Slagelse.  
 — N. K. Kristensen, Fredericia.  
 — F. K. P. Skov, Aarhus.  
 — J. P. Poulsen, Nyborg.  
 — O. M. Frandsen, Esbjerg.  
 (31—12—54).  
 — L. P. Villumsen, Kalundborg.  
 — C. M. Nordam, Nyborg.  
 — K. M. Antonsen, Aabenraa.  
 — R. K. Rasmussen, København H.  
 (31—1—55).

**Traadt uden for Nummer efter Ansøgning:**

- Togbetjent V. V. Mølnitz, Kb. (1—10—54—30—9—55).

### STEMPLER

Gummi - Metal - Staal  
Hammerschmidt, Aarhus

### Den folkelige Forsamlingsbygning

»Fremad«, Fredericia.  
Store Selskabslokaler og Sal.  
Godt Madsted. Billige Priser.  
Telf. 85. VALD. PETERSEN.

### Forlang altid Magdalenemøllens Brødsorter

overalt i Aarhus og Omegn.

D. S. B. Vognmand siden 1882

## ZONE REDNINGSKORPSET

v. H. Trolle Christensen  
Østergade 18 - Grenaa Tlf. 132 - Grundlagt 1871  
Al Entreprenørkørsel udføres med Hestespand og  
Lastbiler  
Levering af Vejmaterialer - Alt tages i Entreprise

## ELEKTRO-ISOLA

VEJLE . TELEFON 2828 . 2829

### RANDERS CEMENT STØBERI

Frederiksborg Allé 4 - Tebbestrupvej 50 - Tlf. 4904  
v/ Helmuth Pedersen

Alt i Cementvarer - Normsvarer - Udelukkende  
frostsikre Materialer - Alt i Slaggebygnings-Ma-  
terialer - Tilbud paa Forlangende

### Vognfabrikken Scandia <sup>4/5</sup>

Jernbanevogne Motor- Sporvogne  
Smedegods.

Randers

## Pindstrup Mosebrugs Tørvestrøelse og Tørv

Briketter, ovntørret Formbrændsel samt tørve-  
strøelse (sphagnum) til havebrug  
Forhandlere over hele Landet, hos hvem  
Brochurer kan faas

## VESTJYLLAND

## ESBJERG ANDELSMEJERI

### Haardfrossen Klaris

leveres i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn  
Esbjerg: A/S Vestjydsk Krystalisværk, Tlf. 66.  
Skagen: A/S Skagens Isværk, Statstelefon 238.  
Frederikshavn: A/S Frederikshavn Isværk, Tlf. 443.  
Hirtshals: A/S Hirtshals Isværk, Tlf. 70.  
Thyborøn: A/S Thyborøn Isværk, Tlf. 3.

### Sparekassen for Thisted Amt

Expeditionstid 10—12 og 13,30—16.  
Lørdag 10—12,30.  
Oprettet 1829 Telefon 2 & 502

### Frøkjær-Jensen's

Møbelpolstrerværksted og Lager  
(Vestbyens Møbelmagasin)  
Esbjerg - Strandbygade 25 - Telf. 264

### A. Andersens Staalvarefabrik A/S

Godthaab St. - Jylland

Tlf. Stevnstrup 200

## MIDTJYLLAND

## MORSØ

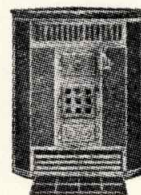
Kaminer

Kakkelovne

Komfurer

### MORSØ STØBEGODS

St. Kongensgade 63  
København K.



### Gedsted Tang- og Madrasfabrik

Telefon Gedsted 12

# GODS- CENTRALEN

## A/S

OSLO

De Danske Statsbaners Repræsentant i Norge

Telegramadresse Godscentra:

*Repræsentanter:*

A. B. Svenska Godscentraler

og

Transportkompagniet Nord A/S

København

Vareindkøb i Sverige og Danmark

ekspederes hurtigst og paa billigst Maade

gennem vore Repræsentanter

# *Norges kooperative Landsforening*

*Hovedkontor:*

KIRKEGATA og REVIERSTREDET 2, Oslo