

VORSTAD



1899

1949

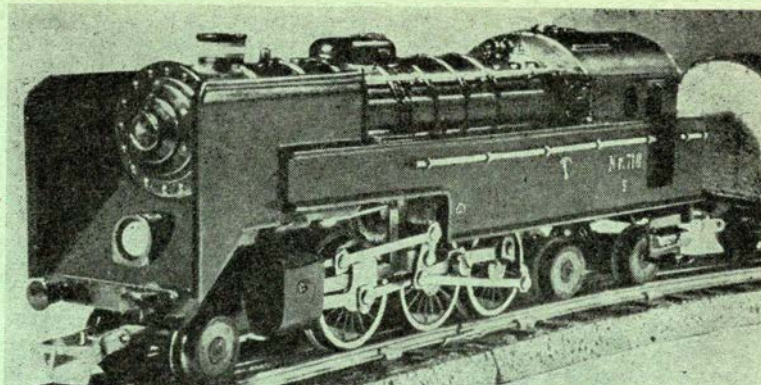
MODEL OG HOBBY

GUNLØGSGADE 23
KØBENHAVN S.

Giro nr. 73521

Åben: 13-17^{1/2}. Fredag: 13-20

*Stedet, hvor alle
modelbyggere mødes og udveksler
erfaringer.*



„Bodan“ MODELJERNBANE HO (00) 16,5 mm:

| | |
|--|--------------|
| Lokomotiv, DSB litra S, alle dele forarbejdet, komplet samlesæt..... | Kr. 38,00 |
| Motor hertil, 12-24 volt med tandhjul..... | 33,00 |
| Perfektomskifter hertil..... | 6,50 |
| Samme lokomotiv færdigt..... | 135,00 |
| Motorboggie med hjul, 4-12 volt jævnstrøm.... | 26,00 |
| Køreklar motorvogn, rød..... | 49,00 |
| Støbte boggiestel m. hjul og kobling..... | 2,85 |
| do. m. isolerede hjul og kobling.. | 3,75 |
| Støbte hjulsæt på aksel til vogne..... | 0,30 |
| Messing do..... | 0,75 |
| Messingbuffer pr. stk. | 0,10 og 0,12 |
| Skinner pr. meter..... | 1,25 |
| Svellemåtter pr. længde..... | 1,50 |
| Automatiske koblinger pr. stk..... | 0,50 |

Alt indenfor hobbyindustrien.

Katalog mod 20 øre i frimærker.

Spor 0, skala $\frac{1}{45}$, sporvidde 32 mm:

| | |
|---|-----------|
| Lokomotiv, DSB litra E, keddel med førerhus.. | Kr. 18,00 |
| understel til samme .. | 12,00 |
| Løse drivhjul med eger pr. stk..... | 1,20 |
| Motor, 4-12 volt jævn- og vekselstrøm..... | 18,00 |
| Samme motor i samlesæt..... | 10,50 |
| Tandhjulssæt..... | 2,10 |
| Hjul i messing på aksel til vogne..... | 1,50 |
| Messingbuffer pr. stk..... | 0,20 |
| Skinner pr. meter..... | 1,65 |
| Aksellejer i messing, enkle pr. stk..... | 0,85 |
| do. do. boggie pr. stk..... | 1,00 |

Tegninger og byggedele til personvogne fremkommer i løbet af juni.

Iøvrigt værktøj for modelbyggere på lager.

| | |
|---|------|
| Håndboremaskine, engelsk..... | 9,80 |
| Svejtiske nålefile i forskellige profiler pr. stk.. | 0,90 |
| Lille metalsav..... | 1,40 |

Inden- og udenlandske tidsskrifter ligger til gennemsyn i forretningen.

Naar De benytter

HENKOGNINGSGLASSET „KASTRUP“

fra $\frac{1}{3}$ Kastrup Glasværk

er De forud sikker paa et tilfredsstillende Resultat

VORSTAD
MEDLEMSBLAD
for
JERNBANEFORENINGEN
G.B.E. 1900.

Nr. 9

15. maj 1949.

51. årg.



Sommer og høst, og vinter og vår
timer bli'r dage og dagene år.
Livet er altid den evige gåde,
hvor nye mål og midler må råde.
Ved vagtsomt øre og vagtsomt blik
skal følges trafik, teknik og taktik.
Om tider og tanker er trange og tunge,
aviserne skal være evigunge ...

Pressen.

Larm af maskiner og arbejdsbier,
sværte, bly og dynger papir,
typer, tangenter, taster og tænder
i samvirke mellem hjerne og hænder.
En syvende stormagt, et krævende kald,
det er pressens prospekt i en nøddeskal.
Nærmest en engel når nyheden ventes,
og ofte en djævel når nyheden prentes.

Hvert blad har sit specielle felt
og fødes som lille kik-in-der-welt.
Beskedent format og ringe erfaring,
men tiden modner den rette forklaring.
Kritiken er alles og ingens ven,
man ønsker, den skarpe og skrappe pen
skal sætte præg og pynten på bladet,
som både blir elsket, forkættet og hadet.

Og trods så mange år ligger bag,
»50« er et nu i det evige jag.
I døgndrift skal sagerne følges og fremmes,
mens fortiden skiftevis gemmes og glemmes.
Et blad har som uudslukkelig tørst
at være forrest og komme først,
og derfor er hård konkurrence i pressen —
kun nutid og fremtid har bladinteressen.

Men dvæles der lidt ved en mærkedag,
hvor mange minder og år ligger bag,
så tænksomt går man vel arbejdet efter
og måler værdien af kampe og kræfter.
Har sigt man holdt mod en lys horisont
og røgtet med ærlig vilje sin dont
i dysten for retfærd, standen og sagen,
så er der skønhed og sol over dagen.

H. Georg Christensen.

Vor Stand.



»Vor Stand«s første redaktør: Trafikassistent Vilh. Ohlsson.

Da trafikassistent Vilhelm Ohlsson på generalforsamlingen i marts 1899 fremsatte forslag om at omskabe Jernbaneforeningen fra en selvkabelig sammenslutning til en faglig organisation, var det naturligt, at der til den påtænkte agitation for at bedre jernbanemændenes arbejdsmæssige og økonomiske kår måtte et organ, der kunne være talerør både til regering, rigsdag, administration og medlemmer, og i al beskedenhed blev den 27. maj 1899 udsendt et lille 4-sidigt blad af yderst spartansk ydre og format under det ikke videre opsigtvækkende navn »Meddelelser fra Jernbaneforeningen« med forslagstilleren Vilh. Ohlsson som redaktør.

Jernbaneforeningens medlemstal var på det tidspunkt 537. Indadtil viste aktionen sig yderst virkningsfuld, idet allerede i marts det påfølgende år var medlemskredsen vokset til 1060 og mod årets slutning til 1572 (de kontingentfrie trafikalever ikke medregnet), hvad praktisk talt var alle, der opfyldte betingelserne for at få medlemsret.

En snæver kreds af jernbanemænd i København, Johs. Friis-Skotte, E. A. Fahrenholtz, Viggo Monrad, L. F. Rønnfeldt og Aage Borregaard satte sammen med Vilhelm Ohlsson prægget på foreningen og bladet, der hurtigt måtte udvides til 8-sidigt og fra juli 1899 til 16-sidigt.

I januar 1901 fik bladet Navnet »Vor Stand«, og formatet blev omtrent som det nuværende, der i januar 1948 blev fastsat til standardtypen A 4.

For 50 år siden var det et meget voveligt eksperiment at give sig i lag med fagblads- og foreningsvirksomhed. Administrationen var ikke venlig stemt mod organisationsbevægelsen, og den bureaukratiske holdning gav sig bl. a. udslag i, at selv de mest høflige og ærbødige henvendelser forblev ubesvarede. Enten man gjorde opmærksom på, at den normerede fridag (hver 14. dag) uden erstatning blev inddraget, eller en beskeden anmodning om tilladelse til selv at anskaffe sig en lettere uniformsjakke blev fremsat, mødte henvendelserne en ildevarslende tavshed ovenfra. Men den kolde luft svækkede dog ikke virkningen af de indsendte artikler.

Også den politiske frihed søgte den daværende trafikminister Juel-Rysensteen at knægte ved at forflytte pakmester P. D. Pedersen til Varde for at hindre ham i at søge valg til folketinget, og trafikassistent Vilh. Ohlsson blev i en kortere periode forvist til Sparkær, fordi han var stiller for en venstremand. »Vor Stand« tog han med sig i sit eksil, og bladet blev i deportationstiden trykt i Viborg. —

De ældre medlemmer stillede sig straks noget skeptiske til den nye bevægelse, og man nærede en ikke ringe betænkelighed ved Jernbaneforeningen i den ændrede skikkelse. I de artikler, hvor medlemsbladet oprullede foreningens program og opgaver under så »revolutionerende« overskrifter som »brændende spørgsmål« og »fremtidsperspektiver«, havde man — og ikke helt ubegrundet — fornemmelsen af, at den kolde skuldres politik ovenfra bestræbte sig på at sætte en kæp i hjulet for organisationsarbejdet, og helt let og gnidningsløst kom det jo heller ikke til at foregå. Autoriteternes rummelige papirkurve kom ikke til at savne næring, men da det var målbevidste og ansvarsbevidste mænd, der gik i fronten, kunne fremmarschen, selvom den ikke foregik i det ønskede tempo, ikke forhindres, men kun forsinkes, og modstanden blev nærmest en stimulans til at lægge

mere energi i kampen mod de nye mål, idet man dog stadig holdt hjernen kold og kun stillede beskedne krav, som uden større samvittighedsskrupler kunne imødekommes.

I en brydningstid kan det være svært at lægge den helt rigtige slagplan, og man må være forberedt på nederlag og undertiden på terræn, hvor sejren synes ganske sikker. Mod er ikke tilstrækkeligt, der skal også taktik og besindighed til, og selvom tropperne manes til dyst og dåd med den tordenskjoldske opmuntring »hvad dælen nøler man efter«, så er det undertiden klogt at stikke fingeren i jorden og lugte, hvor man er, og så vejre, om det ikke er mere hensigtsmæssigt at fare frem med lempe, således at chancen til ved mere moden erfaring at nå større og bedre resultater ikke forflygtiges. Fra den store verdensarena har man mange formanende eksempler på, at krigen for krigens skyld ikke er den rigtige måde til at skabe de rette fredsbetingelser.

Når »Vor Stand« på mærkedagen lader minderne passere revy, kan der rimeligvis være divergerende meninger om, hvorvidt bladet som Jernbaneforeningens kampmiddel altid har udnyttet slagkraften på den rette måde. Men tempo og taktik er nu engang underkastet udviklingens lov, og det er derfor ganske naturligt, at forberedelsesarbejdet også har sin betydning, således at æren for de afgørende sejrresultater ikke udelukkende kan tilskrives bestemte perioder, men netop er frugten af en slagplan på længere sigt naturligvis i forbindelse med et godt pionerarbejde.

»Vor Stand« føler derfor trang til at bringe de afgående redaktører en hjertelig tak for det arbejde, de har udført. Hver for sig har de bidraget til at værne om Jernbaneforeningens ry og rygte, og søgt at fremme samarbejdsånden for derved at bane vejen for den rette forståelse af medlemsinteresserne og i loyal kontakt

Det første Nummer.



Lørdagen den 27de Maj 1899.

Meddelelser.

I rigtig Erkendelse af, at Jernbaneforeningen har en uafviselig Underretningspligt overfor alle sine Medlemmer, blev det paa Bestyrelsesmødet den 10. Maj besluttet at sende Medlemmerne periodiske Meddelelser om Foreningens Forhold. Et Udvalg blev nedsat, og dette har da givet Meddelelserne nærværende Form. De ville udelukkende omhandle Forhold, der vedrøre Jernbaneforeningen.

Det er Udvalgets Haab, at disse Meddelelser maa blive modtagne med Velvilje og hjælpe til, at Medlemmerne i højere Grad end hidtil maa føle sig samlede i fælles Interesse. Gid De i disse Meddelelser Gang efter Gang maa kunne læse om Fremgang for Foreningen, om øget Samfølelse, om glade Aftener og slidfulde Bestyrelsesmøder, og ikke mindst ønsker vi, at De paa hver Side maa kunne spore et frit og frejdigt Syn paa Tingene.

Med disse Ønsker sendes Barnet ud i Verden.

med foreningsledelsen, hvad et fagorgan nødvendigvis altid bør være.

De, hvis lod det blev at være med i de store epoker indenfor foreningslivet, vil jo nok med særlig glæde mindes regeringsperioden, men muligvis kan man også der få bekræftet, at det ikke er et videre taknemmeligt job at beskæftige sig med bladvirksomhed, og navnlig indenfor en stor etat, hvor så mange forskellige kategoriinteresser gør sig gældende.

En mængde forpligtet stof virker mindre opmuntrende, og derfor vil der periodisk blive reageret mod det »kedelige« fagblad, skønt læsekredsen selv har haft god anledning til at give organet det attråværdige fysiognomi.

Den, der øver kritik, må naturligvis også kunne stå for kritik — og efterhånden bliver man jo ret hårdhudet i embedsmedfør, men af

og til kan dog angrebene være af en sådan karakter, at de går på nerverne, og så må man ty til et godt helbred, godt humør og en god samvittighed for at bevare sindsligevægten.

»Vor Stand«s virksomhed er jo i nøje kontakt med Jernbaneforeningens, og festskriftet ved dennes 50 års jubilæum er utvivlsomt i så levende erindring, at det ikke vil være nødvendigt at genopfriske de begivenheder, der i særlig grad har sat sit præg på organisationslivet. En sammenligning mellem forholdene før og nu vil sikkert med tilstrækkelig tydelighed vise, hvilken betydende værdi, foreningsvirksomheden har haft til bedring af standens kår, selvom resultaterne ikke er nået helt let og lidenskabsløst og ikke altid har svaret til forventningerne.

Alligevel er der grund til at sige regering, rigsdag, administration, presse og publikum tak for megen god bistand til at løse problemerne og tillige til medarbejdere og medlemmer for godt følgeskab i de mange år. —

I omtrent alle de 50 år, »Vor Stand« er udsendt, har Frederiksberg Bogtrykkeri haft trykningen i sin varetægt og på udmærket måde røgtet denne mission.

Lige fra cheferne ned til forretningsbudet har redaktionen følt, at selv i de tilfælde, hvor ændrede dispositioner nødvendiggjorde nyt og ret indgående indgreb i allerede tilrettelagte planer, har der været beredvillighed tilstede trods det betydende merarbejde, og alle sejl har været sat til for at få bladet ud i rette tid, trods der med megen kort frist er blevet truffet anden bestemmelse med hensyn til stoffets placering.

Med undtagelse af de 3 måneder, hvor bladets første redaktør Vilh. Ohlsson var tvangsforflyttet til Sparkær, og bladets trykning måtte henlægges til Viborg, har Frederiksberg Bogtrykkeri været »Vor Stand«s forstandige og forstående ven, altid i fuld vigeur og med god vilje til at hjælpe bladet gennem startvanskelighederne. —

Bladets ekspedition blev i tidernes morgenrøde lagt i hænderne på en særlig afdeling, der omfattede bladets distribution gennem postvæsenet og den forretningsmæssige ledelse — specielt arbejdet med annoncestoffet, og i en årække (siden 1904) var dette mindre behagelige job overdraget til assistent Mynster Fischer, der på ganske udmærket vis klarede denne op-

gave. Annoncerne er nu normalt indskrænket til de 4 grønne omslagssider, og Forenede Tidsskrifters Forlag har i de senere år administreret denne del af virksomheden på tilfredsstillende måde, og med håbet om fortsat godt og forstående samarbejde bringes en tak for den forløbne tid.

Bladfordelingen er nu overdraget kontorassistent A. P. Albertsen, der med den største omhu og interesse varetager dette arbejde.

Naturligvis kunne der nævnes bestemte personer, som på særlig bemærkelsesværdig måde har præget deres navne i bladets historie, men muligvis har andre, som følge af tidernes og tilstandenes mindre gunstige udvikling været henvist til den mere beskedne baggrundspostition, skønt kræfterne og en ærlig vilje har været lagt i arbejdet til værn og vagt om den stand, hvis ve og vel kampen gjaldt, og derfor finder vi det rigtigst at bringe dem alle — og ikke mindst læsekredsen — en fælles tak for trofasthed og interesse. —

»50« er en af de milepæle, hvor man giver sig tid til i et lille pusterum at rette et tilbageblik over de forløbne år.

»Vor Stand« har haft 12 forskellige redaktører — et par af dem i 2 perioder:

| | |
|----------------------|-------------------------|
| Vilhelm Ohlsson | Nr. 1 1899 — Nr. 1 1904 |
| C. M. Poulsen | » 2 1904 — » 10 1905 |
| F. W. B. Poulsen | » 11 1905 — » 2 1906 |
| Chr. Schmidt | » 3 1906 — » 6 1908 |
| Georg Berg | » 7 1908 — » 24 1908 |
| N. C. Henriksen | » 1 1909 — » 9 1916 |
| E. Terkelsen | » 10 1916 — » 10 1920 |
| F. W. B. Poulsen | » 11 1920 — » 12 1921 |
| L. Mortensen | » 13 1921 — » 11 1922 |
| Anna Westergaard | » 12 1922 — » 11 1928 |
| N. C. Henriksen | » 12 1928 — » 12 1931 |
| N. C. Jensen | » 13 1931 — » 16 1935 |
| D. O. Høgsgaard | » 17 1935 — » 10 1944 |
| H. Georg Christensen | » 1 1939 — » 10 1944 |
| H. Georg Christensen | » 11 1944. |

5 af de tidligere redaktører er afgået ved døden, men mindet om dem bevares i taknemmelig erindring om, hvad de har udrettet.

De tilbageværende vil formentlig selv med begivenhederne på afstand genopfriske mange interessante episoder fra de gode gamle dage, hvor man jo nok heller ikke nåede resultaterne uden kampe og kræfter, men muligvis nok fandt

en bedre forståelse af det udførte arbejde, fordi kravene og kritikken kunne holdes indenfor et mere begrænset område, sagtens fordi der var bedre forslag i pengene, og man derfor kunne føle sig mere på levefod med andre samfundsborgere.

Jernbanefolkene mener med rette, at de med deres uddannelse og ansvar ikke skal kæmpe med økonomiske vanskeligheder, og specielt ikke, når man ved, at etaten og samfundet har stærk brug for deres arbejdskraft og udnytter den i fuldt mål.

Misfornøjelsen har givet sig udtryk ved skarpe bladartikler, hvor bl. a. lønforhold og avancemisere er gjort til genstand for indgående og håndfast kritik, og redaktionen har søgt at give det frie ord frit lejde, således at autoriteter og offentlighed kunne få et indblik i utilfredsheden indenfor medlemskredsen.

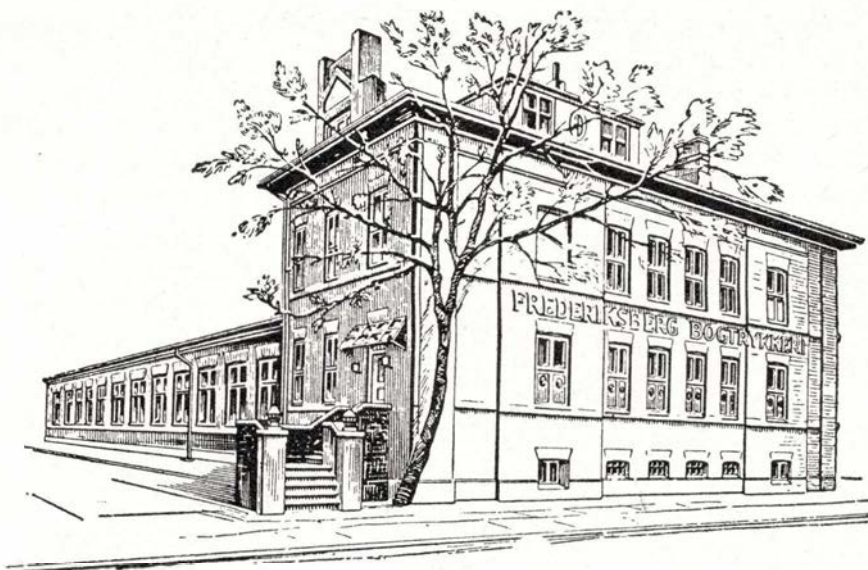
Foreningens ledelse og bladets redaktion har måttet stå for skud, og dertil har man vel også et medlemsblad, og når blot angrebene hviler på saglig grund, er det kun godt at få talt ud sammen om sagerne for derved i fællesskab at finde de præventive midler til forebyggelse og helbredelse af de eventuelle misforhold.

Nu har »Vor Stand« altså jubilæum, en begivenhed, man vil mindes i al beskedenhed.

Mærkedage har vi efterhånden ikke så få af — børnehjælpsdag, forårsblomstdag, høstblomstdag, dybbølsdag o. s. v. o. s. v. o. s. v. alle de øvrige hverdagsbegivenheder, hvor den lille knaphulspynt garanterer, at hjerte- og sindelag i hvert fald er 10 øre i orden.

Men man kan snart ikke hitte ud af de mange offentlige velfærdsforanstaltninger, så det er efterhånden nemmere at huske den dag, det ingen »dag« er.

Når nu »Vor Stand« indrulleres i mærkedagene, har det vel næppe større offentlig interesse, da det sikkert kun er meget få udenfor tjenestemandsrækkerne, som beskæftiger sig med bladets eksistens, ja selv indendørs har der af og til lydt barske og bitre ord om, at man



Frederiksberg bogtrykkeri (Howitzvej 49) fra 1930.

ikke gad læse bladet, fordi indholdet var skrumpet og kedeligt.

Nu er det jo lidt svært at dømme over bladstof, som ikke læses, men redaktøren har heller ikke af den grund klædt sig i sæk og aske, fordi en sribet samvittighed gjorde påstanden acceptabel, tværtimod synes han måske, at den opgave, der har været pålagt ham, er røgtet på en måde, som han godt kan være bekendt at lægge ryg og rygte til.

De gustibus non est disputantum — det lyder ganske flot, og engang imellem er det stimulerende at luften sprogtalentet, selv om det er yderst begrænset. Den fornemme latinske sentens betyder sådan noget som: smag og behag er forskellig, måske helt korrekt, at smagen kan ikke disputeres. —

Et fagblad kan nu ikke blive nogen nyhedsavis eller et billedblad. Det lange spring på 14 dage mellem hvert nummer bevirker, at stoffet ikke kan være up to date, og desuden bliver protokoller over forhandlinger ikke lige hurtigt underskrevet, så alene af den grund kan publikationen tage sig noget mosgroet ud, men ligesom anden mere og mindre kedelig lektüre indenfor speciel begrænset interessesfære skal det nu engang bekendtgøres for det samlede forum.

Naturligvis kan de mange tjenestekategorier, som Jernbaneforeningen repræsenterer, ikke altid være på samme bølgelængde, og lytter- og læsekredsen knytter som regel hænderne i bukselommerne over de manglende sensationer, som

berører privatinteresserne, men af og til gives dog højlydt og harmdirrende, dog ikke altid lige loyalt og konsekvent følelserne luft i artikler, hvor ledelse og redaktionen får af grovfilen, fordi initiativ og aktualitet ikke har den ønskede karakter.

Nu skal man imidlertid som bekendt ikke skyde gråspurve med kanoner, og det er nok klogest at holde krudtet i behold, til et virkeligt og værdigt mål er i sigte —.

»Vor Stand« har haft den glæde at se mange af sine ledende artikler behandlet af dagspressen — både i hovedstad og provins — og med de øvrige tjenestemandblade er plejet et godt samarbejde.

Naturligvis har man ikke altid kunnet være enig om tingene, men meningsforskellene har dog ikke affødt større divergenser, end man på mange andre felter kunne løfte i flok og ved fælles optræden skaffe respekt for standpunkterne.

Fremtiden er et ubeskrevet blad. I den hektiske tid, vi lever, hvor gæring og brydning sætter sind og samfund på så hård en prøve, kan

det være svært at finde de rette mål og midler til at bringe en molesteret verden ind i normal gænge, skønt fred og frihed står som fælles programpunkt.

Udviklingen vil sikkert få revolutionerende karakter og føre til mangt og meget, som man tidligere kun betegnede som drøm og fantasi. Skal de ukendte kræfters spil blive til værdi for menneskene, må sammenhold og samarbejde være toneangivende i den verden, der nu er i støbeskeen.

Og derfor ønsker vi på den runde fødselsdag, at alle gode kræfter må kunne samles om at skabe tilfredshed og tillid, så vi i fred, fordragelighed og med fornuft kan tage imod eventyret, som er i vente.

De lyse fortidsminder vil vi værne om, fordi de bragte os solskin, og i de dystre stunder kan de være både til trøst og styrke og har derfor værdi, når vi er tvivlende, men til fremtiden vil vi sætte vor tro på, at vi går en sund og sand udvikling i møde i fredens og frihedens velsignede navn.

★

»Vor Stand«s redaktører gennem 50 år.



Vilhelm Ohlsson (1899—1904).



C. M. Poulsen (1904—1905).



F. W. B. Poulsen
(1905—1906 og 1920—1921).



Chr. Schmidt (1906—1908).



Georg Berg (1908).



*N. C. Henriksen
(1909—1916 og 1928—1931).*



E. Terkelsen (1916—1920).



L. Mortensen (1921—1922).



Anna Westergaard (1922—1928).



N. C. Jensen (1931—1935).



D. O. Høgsgaard (1935—1944).



H. Georg Christensen (1939).



Ved storstrømsbroens indvielse søndag d. 26. september 1937. — Tilhøjre i forgrunden trafikminister N. Fisker.

Kongelig jernbaneinteresse.

Den 11. marts fyldte vor nuværende konge 50 — og har således et par måneders længere jernbaneerfaring end »Vor Stand«.

Lige fra barndommen har majestæten interesseret sig for jernbanevæsen i en sådan grad, at han straks ville blive overtrafikassistent til særlig uddannelse og hurtigt advancement, hvis han en skønne dag kunne tænke sig at skifte livsstilling.

Ved siden af sin hovedhobby — musikken — hvor kongen som protektor for etatsorkestret også har vist trafiketatens folk sin bevågenhed, har majestæten sat sig så grundigt ind i jernbaneforhold, at kendskabet til køreplan og materiel har imponeret selv helbefarne trafikfolk, og trods sit meget travle og krævende virkeområde beskæftiger Kong Frederik sig stadig med togtider og er efter forlydende ved hvert køreplansskifte en af de første og ivrigste læsere af de nye rejseplaner.

Også på materialeområdet har majestæten indsigt i lokomotiv- og vogntyper vakt den største opmærk-

somhed, og ved givne lejligheder har han meget interesseret forhørt sig om ændrede dispositioner vedrørende togsammensætningen.

Det er forståeligt, at kongen er særlig populær blandt jernbanefolk, og ganske naturligt bringer »Vor Stand« på sin halvtredsårs fødselsdag sin omtrent jævnaldrende »fagfælle« sin hilsen og hyldest som tak for den store jernbaneinteresse.

Vi har hentet et billede frem fra det historiske clichearkiv, hvor hele kongefamilien er tilstede med undtagelse af dronning Alexandrine, der på dette tidspunkt var rekonvalescent efter en alvorlig sygdom.

Begivenheden er en af epokerne i D. S. B.s tilværelse, nemlig indvielsen af storstrømsbroen — vi tør vel nok sige et af jernbanelivets store øjeblikke, hvor et lille land vækker kosmopolitisk opmærksomhed.

Jernbanefolkene fik i denne anledning ved den gamle konges indvielsestale kongehusets interesse for trafikudviklingen bekræftet, og siden hen har vor nuværende konge som sagt ved mange forskellige lejligheder givet udtryk for, at jernbanevæsen og jernbanelivet står hans hjerte nær.

Udtalelser af trafikministeren og finansministeren.



Minister for offentlige arbejder Carl Petersen.

»Vor Stand«s redaktør har anmodet mig om en artikel i anledning af bladets 50-års jubilæum, og det er med glæde, jeg efterkommer redaktørens anmodning.

Et yndet og meget brugt udtryk i omtale af pressens betydning er »pressens magt er stor«, og det er uden tvivl rigtigt, at alt hvad der tilgår befolkningen i form af blade, det være sig dagblade, ugeblade eller fagblade, har betydning for læsernes bedømmelse af de problemer, der læses om, og er medårsag til den meningsdannelse, der foregår. Når »Vor Stand« nu nærmer sig dagen, hvor det kan fejre sit 50-års beståen, kan det med sikkerhed siges, at dette blad har haft sin store andel i den organisations trivsel, som det har været tjener for. Det var ikke let for 50 år siden at danne organisationer i almindelighed, men det var meget svært at gøre det inden for tjenestemandskredse og måske allermest vanskeligt inden for den kreds af embedsmænd, som tilhører »guldsnorene«, og som er samlet i »jernbaneforeningen«. Der kan vel nok anstilles betragtninger, der kan forklare dette ud fra ønsket om materielle forbedringer, men når man erindre de politiske tilstande i 90-erne og det syn, de politiske magthavere dengang havde på organisationerne og deres arbejde, forstår man til fulde vanskelighederne.

Når det alligevel lykkedes, og der gennem årene skabtes resultater, har det ikke mindst været, fordi organisationen havde et talerør, der kunne tolke standens interesser. Det blev en vejleder for tvivlerne, en anklager mod dem, der havde ansvaret for tjenestemandens årlige løn og arbejdsvilkår, en budbringer, der bragte medlemmerne i indbyrdes kontakt.

Bladet kan derfor med tilfredshed se tilbage på de 50 års arbejde i overbevisning om, at den indsats, bladet har øvet, er kommet den stand til gode, hvis tjener det har været. Materielle goder er der opnået i form af bedre løn og bedre arbejdsforhold, men der er samtidig sket en forskydning inden for denne tjenestemandsgroupes indstilling hen imod det mere socialtbetonede; og så dette kan »Vor Stand« notere som et opnået resultat.

I håb om, at bladet også fremefter må have held til at udføre sin mission og være sin organisations talerør på en sådan måde, at standens interesser varetages uden at tabe helheden af syne, bringer jeg bladet ministeriets og min hjertelige lykønskning i anledning af 50-års jubilæet.

Aagerup, den 13. april 1949.

Carl Petersen.



Finansminister H. C. Hansen.

Jeg vil gerne være med blandt gratulanterne i anledning af »Vor Stand«s 50 års jubilæum og takker derfor for opfordringen til at skrive et par ord til bladet. Det er ganske vist kun i ringe grad, jeg har haft kontakt med bladet gennem disse år, men til gengæld har jeg i den tid, jeg har været finansminister i 1945 og nu siden 1947, ved flere vigtige lejligheder haft nær kontakt med organisationens ledende mænd ved tjenestemandshandlingerne. Fra disse forhandlinger har jeg det bedste indtryk af saglig dygtighed, god forhandlingsevne og forståelse i bedste forstand for resultatet. Hermed vil jeg gerne have sagt, at organisationstillidsmænd jo skal repræsentere deres medlemmers interesse og ønsker — for ikke at sige krav — over for staten, samtidig med at de skal

tilstræbe *et resultat*, som kan holde både over for medlemmerne, statens repræsentanter og offentligheden. Personlig er jeg taknemmelig for, at de forhandlinger, jeg har ført, har kunnet ende i enighed, selv om afstanden mellem ønskerne og resultatet måske ofte har måttet forekomme organisationernes medlemmer relativ stor. Jeg tager det som udtryk for realitetssans hos organisationernes ledere, der ligesom jeg må være interesseret i et forhandlingsresultat, som kan stå for både medlemmernes og rigsdagens kritik.

Det afgørende i forholdet mellem finansministeriet og organisationerne er imidlertid den fælles forståelse af de samfundsmæssige hensyn, som står over alle forhandlinger og forhandlingsresultater, og jeg vil gerne på denne jubilæumsdag sige tak for samarbejde og forhandlinger i denne ånd og udtale håbet om, at staten og organisationerne altid må kunne mødes til fordragelig forhandling i fælles forståelse af de hensyn, som må tages, dels til tjenestemændenes, dels til statens og endelig til de samfundsmæssige interesser.

Jeg ønsker »Vor Stand« hjertelig til lykke med de 50 år.

H. C. Hansen.

Fra min redaktørtid —

Hr. redaktør.

De har bedt mig om en artikel til »Vor Stand« i anledning af jubilæet og for saa vidt givet mig fri bane, som De ikke har defineret, om De ønskede en artikel fra den forholdsvis nye generaldirektør (og altsaa med »officiel« slagside) eller fra den uforholdsmæssigt gamle forhenværende redaktør. Lad mig da få lov til at vælge den sidste form og — som led i memoirer, der i øvrigt aldrig bliver skrevet — fæste mig lidt ved de fire år 1916—20 — på sin vis »long, long ago«, og dog nu og da meget levende i erindringen, som ungdommen måske hyppigt bliver det, når man får den på lang afstand.

Ganske uforberedt var jeg blevet hvirvlet ind i foreningsledelsen i 1915 (udelukkende på en tale, hvor jeg gik ind for, at den ugentlige fridag ikke måtte gå bagefter en reguleret arbejdstid på vort program — ingen af delene havde vi dengang!), og lige så uventet blev jeg redaktør i 1916. Den daværende redaktør, stationsforstander N. C. Henriksen, skulde efterfølge daværende stationsforstander Stahlschmidt som formand, men vi regnede alle med, at han skulle bevare redaktørhvervet. Så en aften — jeg tror ikke det var mere end ca. 14 dage før delegeretmødet — fik jeg brev fra Sorø bystation: Henriksen mente nu ikke at kunne passe begge hverv i den stærkt bevægede tid (dyrtidskampagner med blokafstand, lønningslov, arbejdstid, omorganisation m. m.) og havde udset mig som arvtager. Jeg havde da i bladet kun skrevet to artikler om neutrale emner, og det var altså både for foreningen og for den 31-årige selv et spring ud på mange favne vand.

Hvorvidt jeg i de fire år blev frisvømmer, må

det være andres sag at bedømme. Jeg opdagede meget hurtigt, at det var svært rent teknisk at passe hvervet fra Odense, og indførte derfor den praksis at tage til København hver gang til korrekturlæsning og tilretning for ikke at risikere, at der var noget splinternyt på dagsordenen eller blot undervejs, som ellers ikke kom med. Med gode arbejdsfællers og kammeraters altid velvillige hjælp kunne det klares på den måde, at jeg efter en nattevagt til kl. 7 fm. tog ind kl. 12¹/₂, mødtes med Høgsgaard eller andre fra »hovedkvarteret«, sluttede redaktionen og tog hjem igen kl. 19 eller 23 til næste nattevagt, hvor tiden fra min mødetid kl. 23 til min ankomst blev dækket af andre. Man sov glimrende på hjemvejen (især hvis der kunne erobres en sofa i herresalonen på de dengang moderne færger »Odin« eller »Christian IX«), men alligevel blev forholdet uholdbart i det lange løb, så jeg måtte flytte til København i efteråret 1917 for at være derinde — årene 1918—19 blev jo også intensivt bevægede for foreningsarbejdet og dermed for os i det.

Nå, dette er jo kun en personlig erindring om vilkårene dengang — og forresten jo ikke for mig alene: Formanden var på Sorø bystation, Okkels i Nyborg, Georg Berg i Helsingør — kun Høgsgaard sad i København og i enhver henseende midt i begivenhederne og arbejdet.

Men arbejdet med bladet var jo ikke korrekturlæsning og tilretning alene. Stoffet skulle skaffes: ledende artikler og referater — derind imellem også gerne fagligt stof, navnlig til pauserne mellem »slagene«, og indsendte artikler fra medlemmerne. Jeg lagde adskillig vægt på disse sidste som bindeled mellem bladet og læserne, også på det »frie ord«, men jeg anså det på den anden side for nødvendigt nu og da at give en retledende efterskrift om mit (ledelsens) synspunkt, fordi bladet efter min bestemte mening først og fremmest måtte være et værktøj i ledelsens hånd, og derfor ikke udadtil kunne bære præg af at repræsentere et rige, der var splidagtigt med sig selv, og fordi medlemmerne jo dog havde krav på ikke alene enkeltmands nu og da uforgribelige mening, men også på ledelsens syn herpå. Måske har jeg nu og da — uden at ville det — krænket en indsender med »en hale«, men jeg kan trygt påstå, at tanken dermed altid var den samme: at belyse forholdene, at udrede spørgsmålene så godt og så levende som muligt, nu og da at ægge medlemmerne, fordi deres medleven jo dog dybest set var basis for foreningen — selv om dennes da ret stærkt ungdommeligt prægede ledelse vel nok hyppigt som fortrop var et stykke foran hovedstyrken.

Tiden var levende, om end dødsens alvorlig. Vi var spillevende, hyppigt med stærkt divergerende meninger, så debatten på møderne bølgede omkap med en kvalmende tobaksrøg i hjørnestuen på Vesterbrogade 18. Og naturligvis skulle derfor også bladet være levende. Der skulle næsten til stadsighed skrives om vore dengang virkelig fortrykte kår, men det måtte ikke blive stereotyp. Der

skulle vejledes i de til tider alvorlige kampe inden-dørs. Og der skulle skaffes stof hver 14. dag til noget, der gerne hvergang skulle være et blad, der blev læst af medlemmerne, i bevægede politiske tider så vidt muligt også af dem over os og uden for os, som skulle afgøre vore vilkår og helst afløse karrigheden med rimelighed.

Til støtte i arbejdet — vel ikke stærkt direkte i stoflevering, men mere i »atmosfæren« — var der et sikkert ualmindeligt godt kammeratskab, også på tværs af aldersforskel, forskel i politisk eller anden opfattelse og i mentalitet. Vi havde, tør jeg sige, en stærk følelse af, at et arbejde skulle gøres, og at det var naturligt, at vi påtog os det, så længe man ville bruge os. Adskillige fra dengang blev venner livet igennem. Nogle af dem har vi allerede sagt farvel til — andre møder jeg lykkeligvis nu og da og altid med glæde. Ud over den tilfredsstillelse, man nu og da kunne have, når man syntes, at et nummer, en artikel (eller måske blot en efter-sætning) var blevet helt, som den skulle, har dette kammeratlige samvær så afgjort været et udbytte af de fire år.

De sluttede lige så pludseligt, kortvarslet, som de begyndte. Påskedagene 1920 med deres hektiske kamp mellem politiske og nationale anskuelser bragte — om end på en måske lidt tilfældig måde og på et spørgsmål, der i og for sig intet havde med dagens strid at gøre, men vistnok tog farve af den — foreningens ledelse i mindretal over for medlemmernes anskuelser, og på delegeretmødet i Aarhus gled — efter at Høgsgaard allerede noget tidligere var gået ud — hele den centrale ledelse: Formanden, Georg Berg, Chr. Schmidt, Einar Nielsen m. fl. og dermed også re-

daktøren ud af arbejdet. Da jeg kom hjem, satte jeg mig ved det såre enkle skrivebord, som jeg i sin tid (symbolsk skulle det jo være dengang!) havde købt for mit første kvartalshonorar som redaktør (125 kr.). Jeg husker endnu mit ønske derved: Gid Du må få brug for skrivebordet også herefter, selv om det nu skal være til andet arbejde. Ønsket blev opfyldt.

Et organisationsblad skal helst være præget af en treklang: organisationens ledelse, bladets redaktør og de skrivende medlemmer. Ledelsens synspunkter skal være både ballast og vimpel. Bladets første og altid vigtigste opgave er den at være den ansvarlige ledelses værktøj i arbejdet både udadtil og indadtil. Men også redaktøren har sin part af arbejdet og ansvaret: han skal ikke alene bruge blæk, men også hyppigt blod — en redaktør uden lidenskab er som en klokke uden knebel. Og endelig kommer de skrivende medlemmer udefra med det, de har på hjerte. Der skal ofte kaldes på dem, direkte og indirekte. De skal nu og da aves, nu og da kæles for, men de skal være der for at bidrage til at give medlemsskaren en fornemmelse af, at bladet er både ledelsens og deres eget.

Lad mig da — som redaktør i kun fire, men som læser i næsten alle de halvtreds år — slutte af med et jubilæumsønske for »mit« gamle blad: Gid det ud i fremtiden må bære præget af en ansvarsbevidst ledelse, en levende redaktør og vågne medlemmer. Så skal det nok blive læst og nok gøre nytte.

18. april 1949.

E. Terkelsen.

Nøgenkultur.



Vi vil så gerne med vægt og varme
dels vække glæde, dels vække harme
og helt moderne være med på spøg —
vi vil så gerne, men vi mangler tøj.

De femti år, vi har stået og frosset,
er trolig vinden og vejret trodset.
I køk'net af og til har været røg,
men den har ikke sværtet vores tøj.

Når krig og krise går over landet,
man mod sin vilje kan gå i vandet.
Om bølgegangen stundom var lidt høj,
man svømmer bedre med det mindre tøj.

Det tit er svært, vil man være ærlig,
den nøgne sandhed er så besværlig,
dog skål for årene, der hastig fløj,
nu venter vi på bedre tid og tøj.

Skeptik.

1922—1928.

»Vor Stand«s eneste kvindelige redaktør — landstingsmedlem, fuldmægtig Anna Westergaard — skriver i anledning af jubilæet:

6 Aars Virksomhed som Redaktør af »Vor Stand« — for ca. 20 Aar siden!

Det synes meget fjernt, men føles dog paa en Maade som noget nært, vistnok fordi man næppe kan være »Vor Stand«s Redaktør i saa lang Tid, uden at en saadan Periode bliver staaende som et i mange Henseender betydningsfuldt Udsnit af ens Tilværelse.

Ellen Key siger, at Dannelse er det, der bliver tilbage, naar man har glemt alt, hvad man har lært. Lad mig spørge: Hvad bliver der tilbage af 6 Aars Redaktørvirksomhed, naar der efter den er forløbet 20 mere eller mindre lange Aar (jeg mener: hos Redaktøren — det maa vist forudsættes, at efterhaanden kun meget faa andre kender eller husker noget om den Ting!).

Jo, noget bliver der tilbage. Jeg behøver ikke at blade i »mine« 6 Aargange, for at blive klar over, hvad det er — det er Følelsen af, at der var vældigt Liv i Bladet, Spænding i Arbejdet med det og Fægtning til mange Sider. Lad mig understrege, at det er let at være Redaktør i en Kamptid — sikkert uendelig lettere end i roligere Perioder. Og min Tid var en Kamptid. Vi stod i disse Aar i de aldrig siden glemte »Nedskærings« Tegn . . . et stort Held for Redaktøren, hvis Hovedopgave jo laa lige for: Opposition, »Afværgeskampe« mod den truende Forringelse af Standens Vilkaar, op mod den Idé, der dengang var ledende fra bestemte Politikeres Side, at Lønningskontoen for Tjenestemændene var »Den store Konto«, som man ikke kunde komme udenom at nedskære, hvis virkeligt betydningsfulde Besparelser (der ansaas for nødvendige) skulde naas.

Kampen var haard, og den endte med Nedskæring. Men for Redaktøren var der noget at »gribe i«.

Og saa kom Sparekommissionernes Tid. Nu skulde der spares allevegne, og Betænkning efter Betænkning flød ud over Landet. Papir gik der til, men jeg har altid næret en stille Tvivl om, at de virkelige Besparelser nogensinde kom til at svare til den Energi og det Papir, der blev ofret for »Sagen«. Enkelte af de Angreb, der ved disse Bestræbelser rettedes mod Tjenestemændene, var alvorlige, andre nærmest en Anelse latterlige. Alvorligt var Angrebet paa selve Tjenestemandsstillingens Art ved Regeringens Krav om Afskedigelse af faste Tjenestemænd — et Angreb, der ved Foreningens Arbejde blev afslaaet, og let komisk virkede Forslaget om, at »Natten« natpengemæssigt set fremtidig først skulde begynde Klokken 22 (mod før Kl. 21). Det Forslag kaldte vi »det astro-

nomiske Forslag«, saavidt jeg husker, skrev »Vor Stand« nogle bitre Ord om, at Spareraseriet nu var gaaet saa vidt, at man ikke engang kunde lade Solen staa op og gaa ned i Fred mere; men gennemført blev Forslaget — ikke desto mindre!

Ogsaa indadtil var der store opgaver for Redaktionen af Bladet. En vældig Kampagne opstod ved Reguleringen af Statsbanetjenestemændenes Fribefordring. Det var Familiefripassene, man var ude efter. Tanken var, at de allerede ansatte skulde beholde disse Friepas, der saa bortfaldt for senere tilkommende Tjenestemænd. Her tog Foreningen det Standpunkt at virke for, at Antallet af Fam.-friepas for de ansatte blev noget nedsat, imod at senere tilkommende kunde opnaa et — mindre — Antal, og dette Standpunkt vakte hos nogle af de ældre ansatte (dog ikke mange) et sandt Raseri, der gav sig livfulde Udtryk i »Vor Stand«s Spalter. Her mødtes det med — det tør nok nu bagefter erkendes — en meget kraftig haand fra Redaktøren i dennes Forargelse over den Egoisme og det mangel paa Fremsyn, der mange Gange gav sig Udtryk i de indsendte Artikler.

Bladets Spalter fra disse Dage vidner om den usædvanligt kraftige Opposition, der satte ind mod Redaktøren — som dog »overlevede« Kampen og blev genvalgt (uden Modkandidat) paa det lige efter afholdte Delegeretmøde.

En trist Episode var Striden om Værnefondets Afskaffelse. Her var oparbejdet en betydelig Formue til Støtte for Jernbaneforeningen i en eventuel kommende kritisk Situation, og denne Formue blev efter en bitter Kampagne splittet for alle Vinde ved at blive fordelt ud til de enkelte Medlemmer i Portioner paa godt 200 Kr. til hver — et sørgeligt Opløsningens Tegn.

Vel — det var naturligvis ikke Krig og Fægtning altsammen. Bladet havde mange jernbanehistoriske og illustrerede Artikler og Artikler af andet sagligt Indhold; der var Konkurrence om det bedste Forslag til en Reklameplakat for De danske Statsbaner m. m.

Ja, saa var der Redaktørens »Efterskrifter« til visse indsendte Artikler (»Halerne«). Princippet var, at saa godt som intet af det af Medlemmerne indsendte Stof blev afvist — men til Gengæld satte Redaktøren i mange Tilfælde, som Hovedbestyrelsens Repræsentant, ved en Efterskrift Tingene paa Plads. Det skal erkendes, at disse »Haler« ikke altid var prægede af Blidhed, og velkomne var de ikke hos Indsenderne. Men læst, det blev Bladet.

Ja, hvad er der da blevet tilbage? Der er tilbage Indtrykket af noget meget levende og af noget i ens Tilværelse dengang meget vigtigt og afgørende for de Ting, det drejede sig om — for Jernbaneforeningen, for Standen, for Kammeraterne —, noget, man gik op i med Liv og Sjæl, og som til Gengæld gav Indhold og Berigelse.

Anna Westergaard.

Et minde.



En af »Vor Stand«s ældste læsere den 86-årige P. D. Pedersen, der for sin betydningfulde indsats i organisationsarbejdet har fået sit portræt på jernbaneforeningens æresvæg, skriver i anledning af jubilæet:

Det er næsten ikke til at forstå, at det er 50 år siden, at de to nøgne ynglinge med jernbanekasket på, stående på de rullende vingehjul, for første gang frembar banneret med indskriften:

»VOR STAND«.

Nar jeg fremkalder dette billede i min erindring, er det ikke hensigten at skrive historie; jeg ønsker blot at opfriske for de yngre generationer nogle enkelte minder om, hvorledes det gik til, at Jernbaneforeningen blev til en faglig organisation. Hidtil havde foreningen væsentlig kun befattet sig med selskabelige formål, men trangen til at den også skulle tage sig af faglige spørgsmål, var efterhånden ved at vågne også blandt »guldsnorene«.

Vi ved alle, at pressen udøver en mægtig indflydelse på offentlighedens meninger og anskuelser. Det vidste i hvert fald den unge jernbaneassistent på Frederiksberg station, Vilhelm Ohlsson — den gang viceformand i Jernbaneforeningen, hvis formandsstilling næsten altid var beklædt af en af de højere embedsmænd. —

Det var Ohlsson, assisteret af nogle andre ligesindede kolleger, der fik sat igennem, at »Vor Stand« startedes som foreningens medlemsblad. Ved hjælp af et sådant blad ville han skaffe sig afløb for sin brændende trang til at åbne forståelse hos offentligheden, lovgivningsmagten og administrationen for tjenestemændenes ringe kår — kår, der gav sig udslag i usle lønninger, altfor lang arbejdstid og — ikke mindst — i spørgsmålet om personalets retslige stilling.

Men opgaven var vanskelig. For det første var den begyndende fagforeningsdannelse blandt de underordnede funktionærer, »sølvsnorene« ikke endnu brudt igennem. Dette skete først i oktober 1899, da Dansk Jernbaneforbund stiftedes og dernæst forbød »Alm. instruks for samtlige ansatte« personalet at befatte sig med fagforeningsmæssig og politisk virksomhed. Desuden vogtede administrationen strengt på, at ikke disciplinen skulle lide skade, derfor holdt man et vågent øje med indholdet i det nye blad på samme måde,

som man gjorde det med det allerede da startede »Jernbane-Tidende«. Endelig var der vel også en god del »honnet ambition« at overvinde blandt »guldsnorene«. Det var, som om man mente, at dette at lave fagforening ligesom almindelige arbejdere og de underordnede funktionærer: »det kan man ikke!«

Men for Ohlsson lykkedes det ved sin dygtige og kloge skrivemåde efterhånden at gøre Jernbaneforeningen til en virkelig faglig organisation og »Vor Stand« til et virkeligt fagblad.

Ohlsson var klar over, at man ikke skal isolere sig efter klasser eller kategorier, men slutte sig sammen til gensidig bistand. Derfor tog han opgaver op som dannelsen af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, Uheldsforsikringsforeningen, retsordningen med auditøren og forhandlingsretten. Var disse organer end mangelfulde ved starten, viser de dog den kurs, Ohlsson anlagde, og som senere har ført til statstjenestemændenes centralorganisationer.

Genuem de svundne 50 år har det været »Vor Stand«s fornemste opgave at føre Ohlssons strømpil videre, og vi kan med tilfredshed fastslå, at de aller fleste af hans efterfølgere i redaktørstolen nøje har fulgt hans kurs, således at »Vor Stand« idag står som en værdig kollega til tjenestemandorganisationernes øvrige fagblade, og jeg vil slutte denne lille opsats med at tilføje: som et værdigt monument for Vilhelm Ohlsson!

P. D. Pedersen.

Vort våben.

Vi citerer her et par vers fra et festdigt, som A. Terndrup skrev ved »Vor Stand«s 25 års jubilæum.

Som et ur uden værk,
som en smedje uden esse,
en forening uden presse
savner kernen fast og stærk.
Uden våben kamp at føre —
selv en kamp for fredens sag —
ej sig gøre
lader end den dag i dag.

Uden brask uden bram
uden raslen stærk med sablen
løb vort første blad af stablen
skifted' siden navn og ham,
men har troligt uden vaklen,
medens år løb ud i sand
løftet faklen
højt til nytte for vor Stand.

Hvad syntes De om »Vor Stand«.

Vi har anmodet forskellige redaktører ved dag- og fagpressen om en udtalelse om »Vor Stand« og bringer nedenstående de modtagne svar:

Redaktør Ernst Schwencke, Berlingske Tidende:

Kære Forstander Christensen.

Tak for Deres Opfordring til nogle Ord om *Vor Stand*, der fylder 50 nu. Modsæt dem, der først forlader Barnealderen ved deres første runde Fødselsdag, har *Jernbaneforeningens* Blad allerede længe været voksen. Især i den Forstand, at denne »Avis« i øjnefaldende grønt Omslag har ført Voksens Tale. Bedre kan næppe siges om et Blad, hvis Opgave det er at varetage en Stands faglige og økonomiske Interesser, at skaffe Standen og den Enkelte de bedst mulige Forhold arbejdsmæssigt og personligt.

Vel er det sandt, at forsømte *Vor Stand* denne Opgave, vilde Bladet være værdiløst. Ikke desto mindre er der — paa en anselig Mindedag — Grund til at understrege Deres Blads Selvstændighed og Frygtløshed. Saa meget mere som det faktisk er nemmere at bøje af end staa fast.

Men *Vor Stand* er andet end et Kampblad. En Forfægten af Tjenestemænds Sag. *Vor Stand* er tillige velskrevet og velplejet. Fremdeles en Kilde værd at øse af for Journalister, der skriver om D. S. B. Med større Plads, maaske ogsaa med flere Penge, kunde *Vor Stand* blive et *Tidsskrift for Jernbanevæsen*.

Det maa være morsomt for et fagligt Blad at se tilbage paa 50 Aars Arbejde. Vel maa kun de Ældste kunne huske *Vor Stand's* tidligste Numre. Men andre kan slaa tilbage i gamle Aargange og deri skaffe sig sikkert Vidnesbyrd om, at paa Trods af oprindelig Lidened, Fattigdom, Fordøm, Modstand, skabte *Vor Stand* sig Position og Indflydelse. I det mindste den *Indflydelse*, der er tilgængelig for en stor Tjenestemands-Gruppens Blad.

I denne Fremgang har selvsagt *Jernbaneforeningen* Del. Det vil nok iøvrigt være svært at dele Sol og Vind lige mellem *Foreningen* og *Bladet*, hvis Skæbne er knyttet saa nært til hinanden, at da den ene Tvilling skaffede sig Anerkendelse og Respekt, gjorde den anden det ogsaa.

Pilestræde 34, Marts 1949.

Ernst Schwencke.

Redaktør Louis Svendsen, »Social-Demokraten«:

Gennem snart en snes år har jeg haft den glæde at læse »Vor Stand«, og jeg har med største interesse fulgt bladets udvikling. For enhver journalist, der beskæftiger sig med trafik, gælder det ubetinget, at »Vor Stand« altid er et kærkomment kildeskrift, hvis korte og klare omtale af trafikale forhold er af stor værdi. Mit virkefelt omfatter ikke lønningsforhold etc. inden for DSB, men jeg tør dog sige — og mine kolleger

vil være enige med mig heri — at »Vor Stand« ogsaa på dette område giver Jernbaneforeningens medlemmer en særdeles god orientering og vurdering, der ligeledes er vejledende for bladenes trafikmedarbejdere. Jeg vil tilføje disse ord: Den nuværende redaktør af »Vor Stand«, stationsforstander H. Georg Christensen, skal have en hjertelig tak fra de københavnske dagblades trafikmedarbejdere. Ikke alene for hans redaktion af bladet, men ogsaa fordi han altid er til rådighed med alle ønskede oplysninger ang. sager, der vedrører Jernbaneforeningen.

Louis Svendsen.

Chefredaktør Leif B. Hendil, Ekstra-bladet:

Det er jo ikke engang stærkt duftende røgelse, min gamle ven, stationsforstander H. Georg Christensen er ude efter, når han som »Vor Stand«s redaktør beder mig om »et par ord« i anledning af 50 års jubilæet.

Uden overdreven virak i det enkelte tilfælde kan det med sandhed siges, at vi dagpressefolk med interesse og sympati følger det, vi kalder »fagbladene«, og at vi ofte i blade som »Vor Stand« henter en orientering, der ikke alene er værdifuld for os og vore læsere, men for den etat, hvis talerør bladet er.

Jeg er selv opvokset i et embedsmandshjem. Min far var i mange år kørende postekspedient, og han var dermed interesseret i og flittig bidragyder til det, der nu hedder »Dansk Post- og Telegraftidende«. Den første journalistik, der kom mig personlig ind på livet, var den, der udfoldede sig i dette postblad, og når jeg som dreng hørte fars diskussioner med kolleger både fra postvæsen og statsbaner, forstod jeg, hvor meget bladet betød som talerør ind- og udadtil, som kontaktmiddel og som fagligt organ — ikke mindst for dem, der sad i en fjern jysk provinsby.

Hatten af for det arbejde, organisationernes redaktører gør for deres stand — og gode ønsker fremover for »Vor Stand«.

Leif B. Hendil.

Redaktør L. Falck Tjellesen, Dansk Post- og Telegraftidende:

Jeg læser af flere grunde med største interesse »det grønne blad«. For det første, fordi det er et af vore førende tjenestemandsblade, for det andet for at blive orienteret om, hvad der rører sig indenfor Jernbaneforeningen, og om hvilke standpunkter man her tager til fælles problemer, og for det tredje ud fra det rent egoistiske håb heri at finde impulser til selv at spinde en ende over et eller andet emne. Det kunne jo ogsaa ske — men det sker desværre altfor sjældent — at statsbanernes generaldirektorat eller formanden for Jernbaneforeningen i et eller andet fælles problem var lidt mere (eller lidt tidligere) åbenmundet end vore tilsvarende autoriteter, og så skal man jo ikke undlade at bringe en god nyhed, der er smuttet lidt for tidligt, videre til de nyhedstørstende kolleger i post- og telegrafvæsenet, når man ovenikøbet ikke risikerer

nogen konflikt med sin samvittighed, da det jo blot er et citat, man bringer. Men som sagt, det sker desværre altfor sjældent, men vi må jo lure på chancen. Det at få resultaterne — eller de manglende resultater — fra de forskellige forhandlinger tilstrækkeligt tidligt frem til medlemmerne er forresten et af de problemer, der nok kan sætte redaktøren grå hår i hovedet. Formændene er alt for tit bundet af tavshedsløfte overfor administration, lønningsråd, finansminister, finansudvalg, og jeg ved ikke hvad, men hvordan det nu end går til, dagspressen skal i hvert fald nok få nyhederne frem. Den er ikke bundet af tavshedsløfter. Det samme gælder arbejdet i lønningskommissioner. Men det er meget ubehageligt for en fagbladsredaktør, at han ofte må hente sit stof om tjenestemandsproblemer i dagspressen. *Det burde dog være omvendt*, og derfor vil redaktørerne stemme for mere åbenhed omkring forhandlingerne med de forskellige myndigheder. Bevares vel, en vis diskretion kan til tider være nødvendig; men i det store og hele tror jeg, at dette hemmelighedskræmmeri gavner myndighederne mere end tjenestemandsgenerationerne, og ved denne praksis afskærer man ofte tjenestemandsgenerationerne fra at tage ordet på det rette tidspunkt.

Gennem de sidste 22 år har jeg regelmæssigt læst »Vor Stand«, og mange glimrende artikler har bladet bragt gennem disse år, artikler, der har været til gavn ikke alene for Statsbanernes personale, men for tjenestemændene som helhed betragtet. Rolige og saglige artikler, men også artikler med kraft og saft og slag i bordet, når det har været nødvendigt. Mange dygtige kvinder og mænd har siddet i redaktørstolen gennem de nu forløbne femti år, og redaktørposten er jo i virkeligheden en meget udsat tillidspost. Hver 14. dag skal redaktøren præstere et resultat, der gerne skal have virkninger udadtil, opadtil og indadtil. Han skal tilfredsstille de yderliggåendes — isørigt ofte berettigede — krav om slag i bolledejgen, og de mere stille gemytters krav om olympisk ro og afbleget saglighed. Det er balancekunst i højeste potens. Alt for ofte glemmer medlemmerne, at bladet jo simpelthen afspejler foreningens liv og virke, og er bladet inde i en halvkedelig periode, er det som regel et sikkert tegn på dødvande i foreningslivet. Naturligvis vil en redaktør sætte sit personlige præg på bladet, og der er mange eksempler på, at en artikel på rette tid og rette måde ofte uventet har skabt den fornødne jordbund for en sags løsning, men et vist grundlag må der til, og der er grænser for, hvor mange dråber, der kan presses ud af en halvvissen citron.

På 50 årsdagen for udsendelsen af det første nummer af »Vor Stand« kan Jernbaneforeningen med stolthed og glæde se tilbage på den indsats, bladet har ydet gennem denne årrække til gavn for Jernbaneforeningens medlemmer og til gavn for den samlede tjenestemandstand.

Jeg ønsker redaktør *H. Georg Christensen* til lykke med jubilæet og takker ham for godt samarbejde og for hans udmærkede personlige indsats gennem mange år. Jeg føjer hertil ønsket om, at »Vor Stand« også i fremtiden altid må have redaktører, der har deres meningers mod, og som uforfærdet og dristigt vil være

med til at bryde en lanse for tjenestemændenes vitale interesser.

L. Falck Tjellesen.

Redaktør Herforth Hansen, Dansk Toldtidende:

Indenfor de foreninger, der er samlet i C. O. II, er Jernbaneforeningen blandt de absolut største og denne forenings blad »Vor Stand« dermed talsmand for en virkelig betydelig tjenestemandsgroupe. Dette alene skulle være anledning nok til, at vi små, også tolderne, hver gang afventer »Vor Stand« med særlig interesse. Men når hertil kommer, at redaktøren af Jernbaneforeningens blad så afgjort er nestor blandt vore fagbladsredaktører, er en meget erfaren foreningsmand og ikke så lidt af en menneskekender, er det indlysende, at »Vor Stand«s og dermed *H. Georg Christensens* syn på sagerne nok er værd at kende.

»Vor Stand«s ledende artikler er saglige, men aldrig kedelige. De er skrevet for et fagblad, men ofte i argumentation og fremstillingsform således opbygget, at de har ærinde langt ud over fagbladets læsekreds og tillige er læseværdige for mange andre end netop jernbaneetaten. »Vor Stand« er alsidigt og underholdende og, hvad der er vigtigst af alt — ved at læse dette blad bliver det meget snart klart, at man her har for sig et tidsskrift, der står i nøjeste kontakt med foreningens ledelse, således at denne og bladets redaktion arbejder hånd i hånd på samme mål.

Derfor er de midler, Jernbaneforeningen ofrer på sit blad, givet godt ud, og derfor er »Vor Stand« mønstergyldigt for andre fagblade — også for »Dansk Toldtidende«, der er taknemlig for godt og kammeratligt samarbejde i årene, der gik, og ønsker held og lykke i årene fremover i fælles bestræbelser for at forbedre og højne tjenestemændenes kår.

Redaktør J. K. F. Jensen, Jernbane-Tidende:

Det for en kollega (og nu og da konkurrent) delikate spørgsmål: »Hvad synes De om »Vor Stand«?« genkaldte en årgammel oplevelse i min erindring. For flere år siden havde jeg en ven, der var bagermester. Han leverede bl. a. brød til et militæretablisement og kørte selv i bil varerne dertil, en tur på 30—40 km. Jeg var af og til med, og undervejs standsede vi gerne hos en eller anden landbager for at købe et stykke wienerbrød til en medbragt pilsner. Første gang, vi standsede for at gøre dette for mig lidt umotiverede køb, spurgte jeg min ven, bageren, om vi ikke i vognens beholdning havde så meget i overskud, at vi kunne spise af vort medbragte brød.

Jo, svarede bageren, men tror du, jeg finder det særligt interessant at spise mit eget brød, det jeg har stået og tumlet med, fra jeg stod op i nat engang! Næh du, skal jeg have bagerbrød, må jeg så bede om noget, der er nyt for mig, noget jeg ikke selv har bagt.

Redaktøren af et jernbanefagblad har det på samme vis. Når man ser sit eget blad vokse frem fra det før-

ste udkast til lederen, ser artikler, smånotitser og takkeannoncer passere revy under den blå blyant for til sidst at sidde svedende over korrekturen og mase med at presse en forsinket nyhed ind på bekostning af mere tålmodigt stof, så nyder man at sætte sig til at læse et andet jernbanefagblad, der præsenteres frisk og fyldt med for een selv nyt stof eller kendte emner behandlet på en anden måde, end det er sket i eget »bageri«.

Derfor synes jeg godt om min kollegas »brød«. Han har en anden måde at tilberede det på, at glassere det på, hans evne til at sætte korender og rosiner i kagerne, alt det gør, at et sådant blad bliver nyt og tiltalende for mig.

Men skal det delikate spørgsmål besvares — og det er vel redaktørens ønske —, ja, så må jeg give samme svar, som en fransk admiral gav. Den franske konge spurgte ham, hvis flåde der var bedst, den franske eller den engelske. Admiralen gav på kongens gentagne spørgsmål kun det svar: Deres Majestæt, Englands flåde er også god.

Halvtreds års sejlads med kampe og træninger, sejlads i høj sø og i magsvejr, skiftende kaptajner og mandskab har ikke taget på »Vor Stand«, den er stadig lige frisk og arbejdsdygtig. Er det ikke det bedste bevis for, at »Vor Stand« er også et godt blad?

J. K. F. Jensen.

Redaktør og formand for Dansk Lokomotivmands Forening, E. Greve Petersen:

Når »Vor Stand« d. 27. maj fejrer sit 50 års jubilæum, vil også »Dansk Lokomotiv Tidende« melde sig som gratulant og frembære sin og Dansk Lokomotivmands Forenings hjerteligste lykønskning og tak for godt og loyalt samarbejde gennem tiderne. Egentlig burde denne lykønskning til jernbaneorganisationernes næstældste medlemsblad have været fremført af en ældre tillidsmand, men selv om mit venskab med jubilaren er af ret kort varighed, er lykønskingen lige hjertelig ment.

»Vor Stand« — et klingende og manende navn, der fortæller mere til sin læsende medlemskreds, end det enkelte medlem måske tilegner det i første omgang. Thi det er jo netop det centrale i en organisation, den del af foreningens hele eksistens, der må betragtes som drivfjedren, og som er medlemmernes største opgave — at standen værnes og højnes inden for de enkelte tjenestegrene. Støtten hertil skal bl. a. komme gennem medlemsbladet, der er bindeled mellem den daglige ledelse af foreningen og medlemsstaben, og har til opgave at være budbringer af såvel fagligt som teknisk stof. En iøvrigt uhyre vanskelig opgave for det blad, der repræsenterer en forening, der omfatter så mangeartede og forskellige tjenestegrene som Jernbaneforeningen.

Men ikke alene redaktøren og hovedledelsen må disponere over bladets spalter, også medlemmernes mening må der gives plads til. Tanker og idéer herfra må kunne fremsættes og udveksles med den fornødne

censurering af en årvågen redaktør, så ikke det indsendte bliver i modstrid med foreningens program og taktik.

Disse opgaver har jubilaren haft evnen til at løse. Ved en altid god besættelse af redaktørstolen, hvor også vor nuværende generaldirektør har haft sæde, er det igennem årene lykkedes »Vor Stand« at skabe sig en position indenfor den danske fagpresse.

Nu kan det faglige stof til tider gøre et blad så tørt, at selv en 100 pct. faginteresseret har vanskeligt ved at komme spalterne igennem, og de senere års lille beskedne men yderst gemytlige gavtyv »Mr. Skeptik«, der i poesi eller prosa gav udtryk for sit syn på livets problemer, har været et herligt pust i den daglige tilværelse. Forøvrigt er det længe siden, han har ladet høre fra sig; mon han er afskediget som medarbejder?

Udover en lykønskning til jubilaren på jubilæumsdagen skal det være mit ønske, at »Vor Stand« i fremtiden foruden at virke til sammenholdet blandt Jernbaneforeningens medlemmer også fortsat må være medvirkende til at styrke enigheden indenfor jernbaneorganisationerne.

E. Greve Petersen.

Formanden for Københavns Kommunalforening og redaktør af medlemsbladet »Absalon«, Chr. Smidt:

Den danske tjenestemandspresse er broget i flere henseender, men mellem de talrige tjenestemandssblade hæver enkelte sig over massen.

For »Vor Stand«s vedkommende gælder det efter min mening, at det ydre antræk nok kunne trænge til at pudses op. Annonceomslag pynter sjældent, og det egentlige hoved, der, efter hvad man kan læse sig til, stammer fra år 1900, synes at være modent til afløsning.

Når jeg har heftet mig lidt ved udseendet, kan jeg godt indrømme, at det skyldes, at vi i kommunalforeningen er i færd med en om muligt endnu hårdere tiltrængt moderniseringsproces. Men når dette er sagt, er det mig en glæde kun at kunne finde anerkendende ord om det vigtigste — indholdet.

Om det nu skyldes, at vor organisations linie i så mange af de vigtigste tjenestemandsspørgsmål ligger tæt op ad Jernbaneforeningens, skal jeg lade usagt, men vi følger med ganske særlig interesse »Vor Stand«s lederartikel, som i de almindelige tjenestemandsspørgsmål som oftest fuldt ud dækker, hvad vi selv mener om sagerne. Bladets tone er — også når det skarpe skyts er i brug — værdig og vægtig, og jeg vil tro, at »Vor Stand« ved mange lejligheder har øvet en betydelig indflydelse ikke alene i de store fælles tjenestemandssager om lønninger og vedtægtsforhold, men også i spørgsmål, som overvejende har drejet sig om Jernbaneforeningens lokale interesser.

Ved 50-års jubilæet er det mig en glæde at hilse vor jævnaldrende kollega — »Absalon« rundede samme fødselsdag den 1 maj — og takke for god indsats i kampen på den fælles tjenestemandssfront.

Chr. Smidt.

Redaktør H. Hørsholm, Privatbane Tidende:

Det sete afhænger jo af øjnene, der ser det.

Men når man ved, hvor mange der af et fags udøvere altid kritiserer sit eget fags blad, og hvor få, der i virkeligheden er med til at give dette sit ansigt — og sådan vel også med »Vor Stand» — er det mit indtryk, at »Vor Stand» netop som navnet antyder på en smuk og værdig måde har røgtet sin opgave gennem de mange år, at være bindeled mellem denne stands medlemmer, værne dem udadtil, sammenholde dem indadtil og netop gøre dem til *den stand*, som i vore privatbanefolks øjne altid har stået som målet for os, når vore vilkår var på tale, og hvis talerør man flittigt har gjort brug af, når lejlighed gaves. Det er mig derfor en glæde — på jubilæumsdagen i bladets egne spalter — at kunne få lov til herfor at sige tak og samtidig bringe »Vor Stand» min hjerteligste lykønskning med de 50 år.

Aalborg, den 28. marts 1949.

H. Hørsholm.

En pensionist-hyldest.

»Vor Stand»s 50 års tilværelse fylder jo en ældre pensionist med mange erindringer fra halvfemserne, brydningstidens fødsel, hvor vi med et ganske lille »pip» forsøgte at føre vor stemme og indflydelse ind i vor etat, et lille bitte blad i brevpapirs format, men efterhånden med den den friske dreng på vingehjulet som symbol.

Vore pionerer, Johs. Friis-Skotte, Vilh. Ohlsson og flere førte her en kamp for os mod et enevældigt styre, og gennem årene fortsattes denne af Emil Terkelsen, Chr. Schmidt og Anna Westergaard og andre dygtige redaktører, hvorved der skabtes et talerør, der viste sig som et godt middel for vore interesser og krav indtil idag, hvor der består et samarbejde mellem administrationen og organisationerne til gavn for den etat og dens personale, hvis opgave det er at tjene samfundets trafikale behov.

Når jeg bringer »Vor Stand» en varm lykønskning til jubilæet og det resultat, der er nået i den forløbne tid, skal hertil føjes en hjertelig tak for den velvilje og hjælpsomhed, der er vist ved, at dets spalter altid har stået åbne for vore pensionisters forhold og dets gode behandling af vore særlige sager, der måtte fremkomme.

Selvom pensionisterne jo nok er noget skuffede over lønforliget, der kun gav dem 50 pct. af den tilståede forbedring af reguleringstillæget og ikke som ventet 70 pct., omfatter de stadig deres etat med venlighed og interesse, og måske nu, hvor gratialespørgsmålet ved det kommunale initiativ er blevet aktuelt, var der muligvis anledning til at overveje, om ikke frikortet kunne bevares. Det er en gestus, som man med god samvittighed og uden større økonomiske skruper kunne tillade sig som en lille påskønnelse af god og trofast tjeneste i en lang årrække og under beskedne lønforhold.

fmd. f. pensionistforeningen.

Heede,

Den ansvarhavende.

En åbenhjertet samtale med jernbaneforeningens formand.



Billetkasserer P. K. From Hansen.

Da Høgsgaard på delegeretmødet i 1935 blev valgt til Jernbaneforeningens formand, påtog han sig samtidig hvervet som »Vor Stand»s ansvarhavende redaktør — en ordning, som flere andre tjenestemandorganisationer havde fulgt gennem mange år. — Samtidig sikrede han sig dog den fornødne journalistiske og bladtekniske medarbejderassistance, men af taktiske hensyn for at få de foreningspolitiske linjer fulgt ønskede han, at formand og redaktør gik op i en fælles enhed, da mulig divergerende meninger mellem disse to parter både kunne forstyrre den indendørs disciplin og den udendørs respekt.

Senere optog han dog sin medarbejder som officiel medredaktør, dog således at formanden stadig blev bladets ansvarhavende og derved kunne føre den ønskede kontrol med bladets indhold.

Ved formandsskiftet i 1944 ville den nyvalgte formand have fulgt det samme princip, men stemningen på delegeretmødet var for en selvstændig redaktør, og dette arrangement blev gennemført.

Delegeretmødet har sikkert truffet sin beslutning ud fra det synspunkt, at Jernbaneforeningens love satte en passende begrænsning for redaktørens magt- og myndighedsområde, idet den ledende artikel skulle godkendes af formanden, og et bladudvalg traf afgø-

relse om de indsendte artikler, som redaktøren ikke mente egnede sig til optagelse.

Der var altså tilsyneladende ingen større risiko ved at give redaktøren en vis bevægelsesfrihed — særlig stor kunne den jo ikke blive, da det forpligtede stof såsom mødereferater, forhandlingsprotokoller, kredsmeddelelser og officielle skrivelseres publikation beslaglagde en rummelig spalteplass. Desuden medførte økonomien og papirrationeringen yderligere forbehold, så videre revolutionerende karakter ville systemskiftet unægtelig ikke få.

De forløbne 5 år har formand og redaktør trods de ikke har været forpligtet til at bo i stue sammen, i fordragelighed kunnet tale sammen om sagerne og derved haft god lejlighed til at bedømme de gensidige synspunkter og vel også respektere dem, selvom de måske ikke altid har haft samme rækkevidde.

— »Er der skiftet standpunkt senere«, spørger vi foreningens formand.

— »Absolut ikke«, svarer From Hansen.

— »Vor Stand« er vel i første række medlemmernes talerør?

— Først og fremmest er det organisationens — d. v. s. ledelsens talerør til læsekredsen, der også omfatter autoriteter og til en vis grad offentlighed.

— Og medlemmerne?

— De har jo frit slag gennem de indsendte artikler, der, så vidt jeg ved, kun i et par enkelte tilfælde er nægtet optagelse og med bladudvalgets sanktion. — Medlemmerne vælger selv deres tillidsmænd, og man kan så ikke kritisere ledelsens dispositioner på en måde, som skader foreningens ry og rygte udadtil. De, der øver kritik, handler også under ansvar og med fællesinteresserne som mål. Er man utilfreds med ledelsen, må den udskiftes, og en anden vælges, som man mener bedre kan varetage foreningsopgaverne.

— Efter fleres opfattelse fejler nye koste bedst?

— Erfaringen har jo også nok sin betydning, og organisationsarbejdet kræver en grundig indsigt i mange forhold, som man på forhånd må tilegne sig gennem en passende forberedelse. Et godt fundament vil utvivlsomt de nyoprettede tillidsmandskursus være.

— Men der skal vel også erfaring til at være redaktør — og vel også specielle egenskaber, som en formand ikke behøver at være i besiddelse af?

— På dette område kender en formand sikkert sin begrænsning. Men var det ikke bladets ansvarshavende, jeg skulle tage stilling til, og det er min personlige opfattelse, at lægger man ansvaret på en organisations ledelse, må den også være i besiddelse af de nødvendige midler til at hævde det. En uansvarlig kritik kan skade både ledelsens handlekraft og organisationens betydning. De stærke ord har ikke altid den store virkning, som man ved et overfladisk skøn tiltror dem, og derfor er det nok klogt i givne tilfælde at afpasse ord og handling efter den foreliggende situation. En mindre sejr er vel nok at foretrække fremfor et nederlag, og først når forhandlingens vej ikke længere er farbar, bør man køre frem med det svære skyts.

— Et fornuftigt ord sagt i rette tid kan formentlig også gøre sin virkning på rette sted?

— Det fornuftige ord er ledelsen naturligvis lydhør

for, men det kan undertiden siges på en måde, som ikke har til hensigt at være anstødelig, men bliver det, fordi man ikke har de rette forudsætninger til at bedømme konsekvensernes rækkevidde, og derved stiller større krav, end der er mulighed for at få gennemført.

— Men redaktøren føler sig også som et led i organisationsbevægelsen og kender jo også nok sit ansvar?

— Jeg mener, at ansvaret ikke bør stykkes ud, og det finder jeg, det er, når foreningens ledelse ikke gennem fagbladet har midlet til at følge det foreningspolitiske program, som den anser for hensigtsmæssigt.

— Da det er ledelsen — in casu hovedbestyrelsen — der vælger redaktøren, kan man vel næppe tænke sig, at pågældende ikke vil være i kontakt med den?

— Man skal ikke være to om ansvaret, i så fald kan det nemlig være vanskeligt at underkende den ene parts undskyldende momenter.

— Formanden har måske sørgelige erfaringer herfor?

— Næh, tværtimod har ledelse og redaktion haft et ganske udmærket samarbejde, og det har absolut ikke skortet på forståelsen af det fælles ansvar, men det er princippet, jeg forfægter, ud fra det synspunkt, at den, men pålægger et ansvar, ikke skal have dette begrænset.

— Afskærer man ikke derved medlemmerne fra at kritisere ledelsen?

— For en organisation har det sin afgørende betydning, at der udadtil ikke er tvivl om sammenholdet. Utilfredsheden må man give udtryk for på møderne, og på saglig basis diskutere forholdene for at nå til en forståelse ved at finde en løsning af de opståede problemer. Men gennem en bladpolemik finder man vist sjældent den ønskede klaring af begreberne, og derfor er den som regel ganske formålsløs. Det sidste ord dækker jo ikke altid det rigtige standpunkt.

— Men kan en formand overkomme arbejdet med redaktionsvirksomheden?

— Formanden kan selv vælge sine medarbejdere på det redaktionelle område, og denne fremgangsmåde har adskillige fagblade anvendt. Det er ansvarligheden, som ikke bør forflygtiges, og bladet har ansvar for, at foreningspolitikken følges på hensigtsmæssig måde, således at sammenholdets betydning udadtil ikke svækkes ved indendørs uoverensstemmelser.

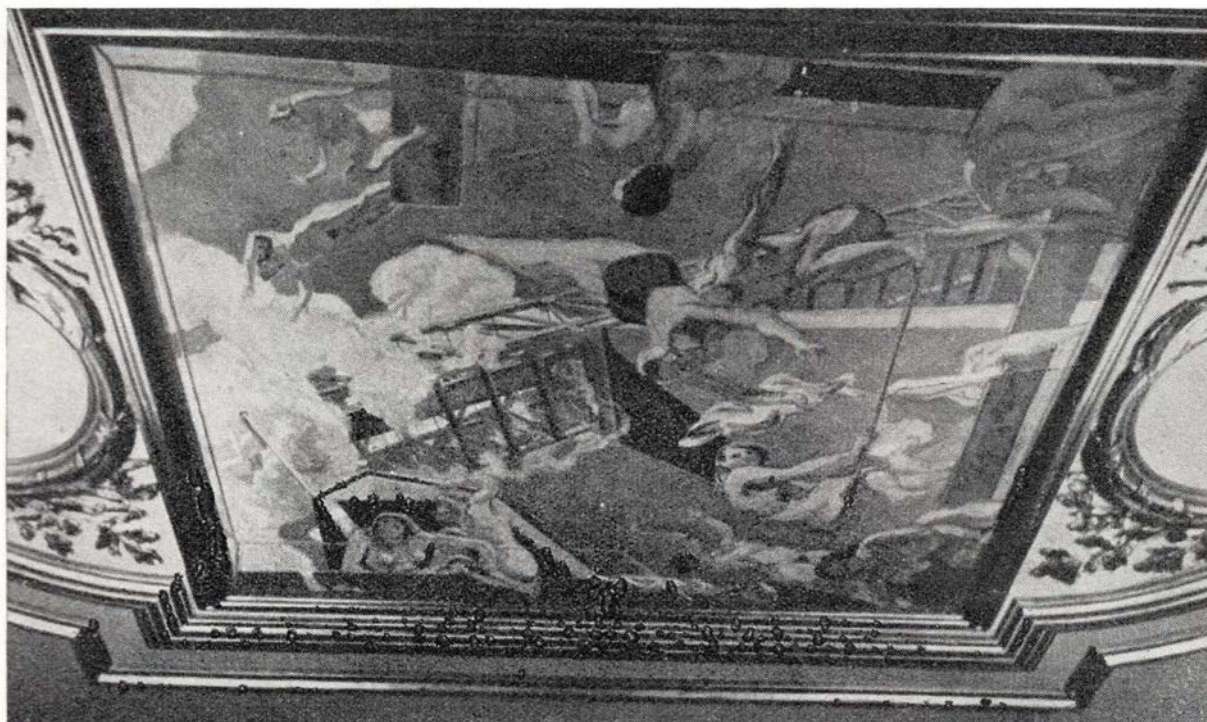
Ja, sådan er min personlige mening om den ting, men iøvrigt er det delegeretmødet, som Jernbaneforeningens højeste myndighed, der træffer afgørelse i denne sag, og derfor er det nok bedst at debattere dette spørgsmål på et mere aktuelt tidspunkt.

— Og så stole på fortsat godt samarbejde mellem formand og redaktør.

— Ja, ikke alene på dette område, men hele Jernbaneforeningens arbejde og trivsel er betinget af et godt sammenhold og et godt og forstående samarbejde.

Red.

Loftsmaleriet.



De 4 jernbaneorganisationer besluttede, at statsbanerne ved 100 års jubilæet i 1947 skulle have en værdig og varig fødselsdagspresent, og man blev enige om at dekorere loftet i generaldirektoratets fine mødesal med et maleri, der kunne sprede indendørshygge og ved sin kunstneriske apparition virke forsonende og formildende, hvis muligvis forhandlingerne gik i hårdknude, og had og harme ved de divergerende meningsudvekslinger bragte temperamentet i sving og derved udsatte møblet for overlast.

Det var altså en svær opgave, som kunstneren Stefan Viggo Petersen blev stillet over for, men fortæppet i Stærekassen garanterede for, at han var mand for den dekorative virkning med de storstilede flotte linier, og derfor overlod man trygt og tillidsfuldt ham at finde motiv og malerisk slagkraft til at riste den ønskede rune om den mindeværdige begivenhed.

Med nogen nervøsitet afventede man dog resultatet af den moderne opfattelse af en hundredårig virksomhed, som periodisk er blevet kritiseret sønder og sammen, fordi servicekravet oversteg forventningerne om hurtige og hensigtsmæssige reformer, der vakte økonomisk fordøjelsesbesvær hos de høje formidlere af samfundsgoderne. —

Billedet skulle jo gerne give et både festligt og fyndigt udtryk om fortid, nutid og fremtid — ganske vist på allegorisk facon, men ved en måde som ikke satte fantasien ud for katastrofale sindsbevægelser. —

Spændingen er nu udløst. — I stærke farver er fremstillet et frembrusende tog i røg og damp over en bro omgivet af skønne ovenud naturlige svømme-piger, som utvivlsomt ved et internationalt sportsstævne ville sætte dommeren i en sådan affekt, at han

sagtens glemte både stopur og sindsligevægt og rimeligvis gav anledning til en opsigtsvækkende skilsmisseproces.

Men smukt og storslået er det, og man må nu håbe på, at statsbanernes autoriteter og personalerepræsentanter er så stålfaste karakterer, at loftsmaleriet ikke distraherer mere, end møderne får det tilsigtede udbytte, selvom enkelte nok har hold i nakken efter samværet og muligvis vil have noget besvær med at affinde sig med den åndenød, som det dristige motiv straks fremkalder selv hos de mere jordbundne gemytter. —

Broen som bindeled mellem fortid og fremtid kunne næppe være heldigere valgt, og vandet og de nøgne kvikke og sunde badepiger illustrerer nutidens sports-overdimensionerede Danmark med al ønskelig effekt, så ungdommen vil sikkert finde, at opgaven er løst på fuld tilfredsstillende vis.

En eller anden misfornøjet pensionist kunne muligvis mene, at der burde være sparet lidt på krudtet og kræfterne og i stedet for øvet en vis propagande for den betrængte tjenestemandssstand og de utilfredsstillende reguleringstillæg, men det havde jo været et mindre oplivende moment til at genopfriske den glade men rationerede fødselsdagsstemning.

Den dyre og dejlige jubilæums-present har sat den ønskede kolorit på den dystre kasernebygning i Sølvgade, og det oplivende interiør vil forhåbentlig præge besættelsesmøderne, således at den lyse optimisme, som det giver udtryk for, kan give genklang udendørs og bidrage til, at tonerne fra melodien, der blev væk, må lyde som en fjern fortidsmusik.

Mr. Skeptik.

Epokerne.

»Vor Stand« er kun et föl mod sit ærværdige ophav D. S. B., som i forfjor holdt 100 års fødselsdag.

De sidste halvtredsindstyve år har dog været så opsigtsvækkende indenfor dansk jernbanevæsen, at der er al god grund til at beskæftige sig lidt med den moderne teknisk fremmarch på trafikterrænet.

Broer — færger — lyntog — motortog — ekspres-togslokomotiver — rutebiler — højttaleranlæg — elektriske sikringsanlæg — gaffeltrucks o. s. v., o. s. v. markerer statsbanernes indsats i konkurrencen med de øvrige trafikmidler, og uden at overdrive tør man vel nok mene, at disse epoker har haft en stor samfundsmæssig betydning.

Af økonomiske hensyn har det været ugørligt at følge trit med det hastige udviklingstempo, men så helt bagefter, som kræse navnlig kritiske udenlandsrejsende påstår, vi er, turde jo nok være en noget hazarderet udtalelse.

Før krigen var vi helt godt med, og flertallet af turisterne var tilsyneladende himmelhenrykte for den befordring og betjening, der her blev budt dem. Vi var villigere og billigere end de fleste steder i udlandet, og personalet elskværdigere.

I den almindelige forvirring — man tør vel nok sige det verdenskaos — som stormagtsopgøret beredte de små lande søgte Danmark at holde hjernen kold og hjertet varmt.

Ved de ubudne gæsters diktatoriske indgreb på trafikområdet blev deres ukendskab til de lokale forhold udnyttet, således landets egne børn i videst mulig udstrækning ikke blev sat i venteværelse til fordel for tyskertransporterne, men efterhånden lurede de os jo — selvom de påstod, vi var bondelumske — således at vi på følelig måde fik indskrænkningerne og materiale-misbruget at mærke.

At vi den gang klarede den uhyre vanskelige befordringssituation saa godt, som tilfældet var, er beundringsværdigt, og der er derfor ikke noget at sige til, at personalet, der kom ud for hårde job, mener, at det har et tilgodehavende, som bør berigtiges ved gunstig lejlighed, der stadig afventes.

Når vi blev i stand til at klare grejerne, var jo nok det gode beredskab årsagen til det i forbindelse med mandskabets forståelse af den vanskelige situation.

Derfor bliver vi harm i hu, når kritikken for nærgående beskæftiger sig med det manglende initiativ og underskudet, da politiske hensyn tvinger til takstforpligtelser, hvis samfundsgoderne skal bibeholdes under den foreliggende form. —

Vore broer har vakt kosmopolitisk interesse og er blevet seværdigheder for udenlandske turister — rent bortset fra den store betydning for den hurtigere og bekvemmere togbefordring.

De nye færger har skabt forøget opmærksomhed om vore søveje, og gjort opholdet ombord bekvemt og behageligt samt tillige forkortet rejsetiden.

Og hvad har ikke S-togstrafiken betydet for storstadens periferibefolkning og grundværdistigningen.

Rutebilerne får muligvis hist og her konkurrencehadet til at flamme, men mon passagererne ikke har

fået større behageligheder og chaufførerne bedre løn-vilkår ved koncessionerne i statens varetægt.

Lyntogenes popularitet er med tilstrækkelig tydelighed bekræftet af pladsbesættelsen og køerne foran bestillingskontorerne — og måske kan i al beskedenhed samtidig bemærkes den furore lyntogsplakaten har vakt på internationale reklameudstillinger bl. a. i Japan.

De store elektriske signalanlæg og højttaleranlægene har bidraget til en hurtigere og hensynsfuld tog-ekspedition, gaffeltrucks til en mere ekspedit godsbe-fordring, og mange, mange andre fornyelser, forøgelse og forbedringer har bejlet til publikumstække og ikke forgæves med hensyn til personbefordringen, da rejse-livet og rejselysten er i rivende udvikling.

Hvorvidt smertensbarnet — godsbefordringen — kan fremme en mere velvillig indstilling til jernbanerne efter de påbegyndte forsøg med landevejstranspor-ten, må fremtiden afgøre, men hel hensigtsmæssig bliver den vel næppe, før forsendelserne kan transporte-res fra dør til dør.

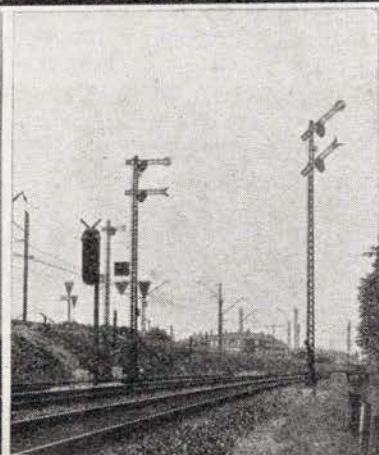
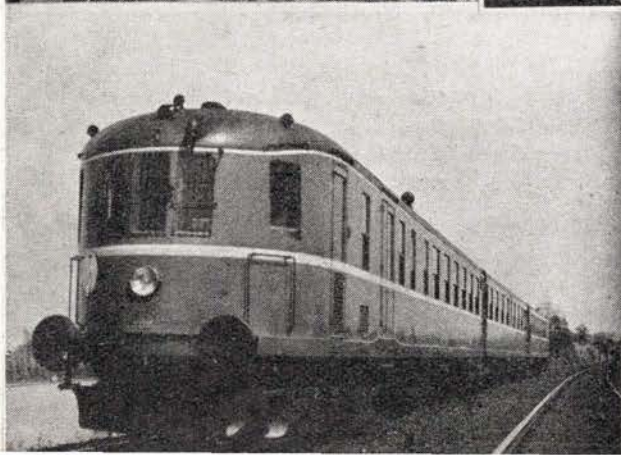
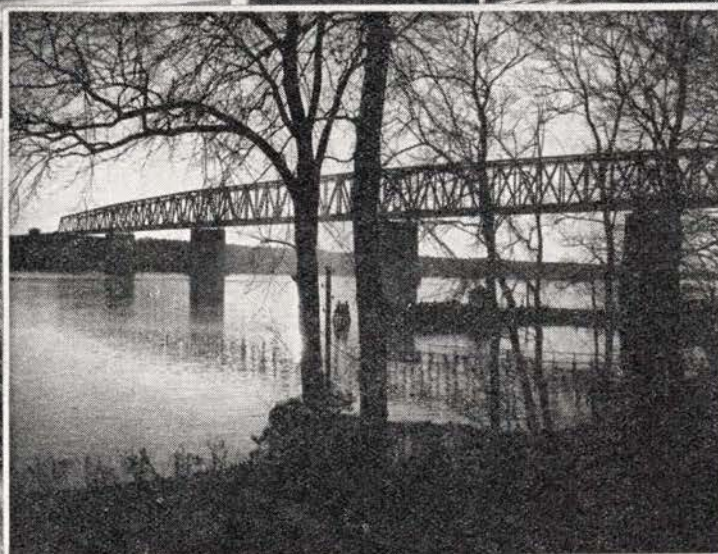
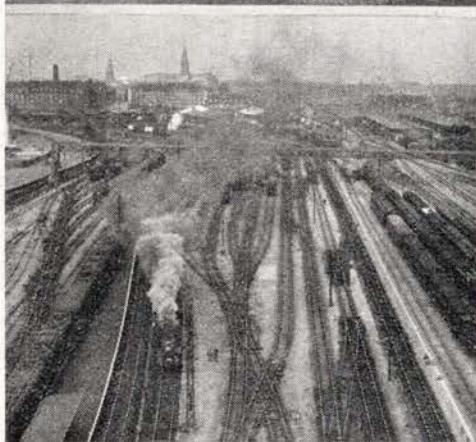
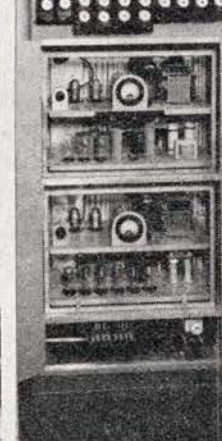
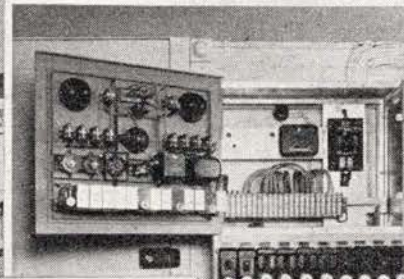
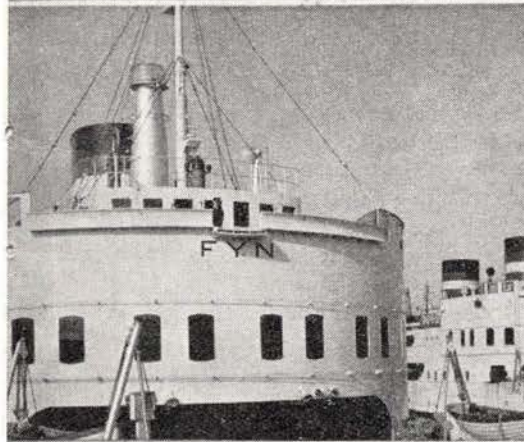
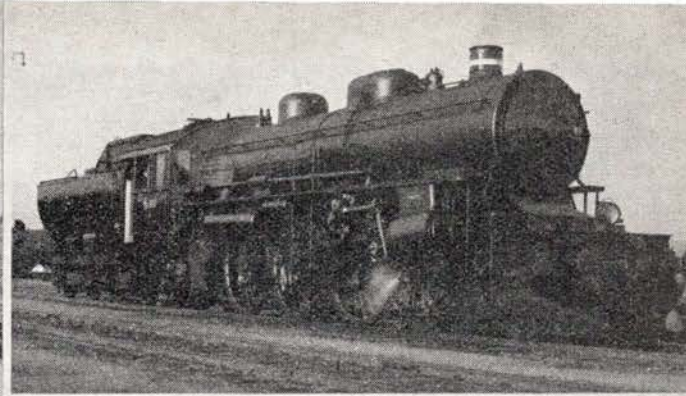
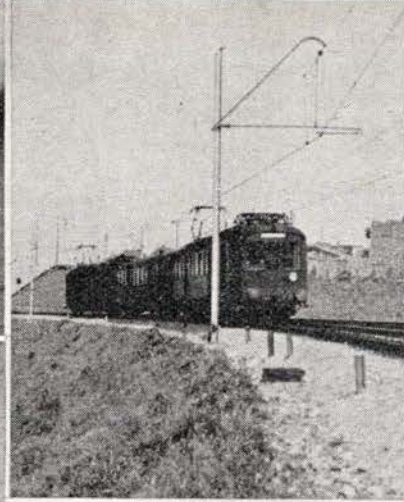
Måden må imidlertid tilpasses midlerne, og jernbanerne ville gerne betjene kundekredsen på langt bedre vilkår end de foreliggende, men over den mere ud-strakte service råder højere magter — eller måske rettere borgerskabet selv — dog ved man, at takst-forhøjelser skaber misstemning — selv en sølle 5 øre — og da det gode forhold ønskes bevaret længst mulig, må der sættes tæring efter næring, og derfor går det knapt så hurtigt fremad som ønskeligt.

Men efter evne er man fulgt med udviklingen, og så helt interesseløse har epokerne på dansk terræn ikke været.

Måske burde der derfor fra offentlighedens side være vist nogen større forståelse under de vanskelige perioder og en kende mere anerkendelse af de an-strengelser, der er gjort for at følge med i udviklingen, således at befolkningen og turisterne kunne befinde sig godt under rejsefærden, og mon ikke D. S. B. — alle forhold taget i betragtning — har hævdet sig i konkurrencen med udenlandstrafiken med hensyn til priser og bekvemmeligheder.

Vil ingen andre, så vil »Vor Stand« gerne sige sin etat tak for, hvad den har udrettet til samfundets gavn. Forhåbentlig kan taknemmelighedsfølelsen efterhånden få større rækkevidde, så også medarbejderne kan føle sig trygge og tilfredse, for her har resignationens kunst været forfægtet på meget nærgående og foruroligende vis.

På hosstående side er i fotomontage fremstillet en del — nok de væsentligste af epokerne i dansk jernbanevæsen indenfor de sidste 50 år, og man kan blive i helt godt jubilæumshumør ved at se, hvad et lille land i al beskedenhed har kunnet udrette til gavn og glæde for de millioner mere eller mindre tilfredse »aktionærer«, der årligt benytter D. S. B. og sikkert ville reagere på kraft, hvis befordringsmulighederne måtte reduceres.



Fagbladets betydning.



Vi har anmodet den tidligere redaktør og tillige medlem af bestyrelsen for Foreningen af danske Ugeblade, Fagblade og Tidsskrifter *Chr. Vejre* om en kortfattet redegørelse for et fagblads betydning.

»Vor Stand« har anmodet mig om at anstille et par betragtninger om fagpressens betydning, dens opgaver og arbejdsvilkår.

Egentlig ville der i emnet være stof til en hel afhandling, og da det næppe er redaktørens mening, skal jeg indskrænke mig til, ud fra mine erfaringer og forudsætninger at pege på enkelte karakteristiske træk i billedet.

Lad mig først slå fast, at en faglig organisation uden fagblad mangler et meget vigtigt stykke værktøj. Den er nærmest at sammenligne med en smed uden hammer eller en snedker uden høvl. Dens medlemmer vil i længden blive baggårdsvendte, d. v. s., de vil savne lys, luft og det udsyn, som nu engang er en betingelse, for at mennesker kan befinde sig vel og være i kontakt med deres samtid.

Derfor har de allerfleste organisationer også deres fagblad — et organ for deres kollektive synspunkter, hvor medlemmerne tillige har lejlighed til at udveksle tanker og luften ønsker såvel i lokale som i mere almenlige anliggender.

Det er en helt forkert opfattelse, at kun de rigtige store organisationers fagblade kan gøre fyldest og øve indflydelse. Selv et blad, der repræsenterer en mindre sammenslutning, har sin store betydning, ikke alene som bindeled mellem ledelsen og medlemmerne og mellem disse indbyrdes, men især udadtil som organisations signalør og talsmand.

Det skrevne ord har, når det anvendes rigtigt, nu engang sin store værdi, og med rette betragtes pressen som en af denne verdens stormagter. Selv om man her nærmest tænker på den mest udbredte del af dagspressen, behøver fagpressen slet ikke at have mindre værdskomplekser, thi den har på mangfoldige områder sat sit præg på udviklingen. Men med indflydelsen følger ansvaret, og fagpressen vil kende sit og vide, hvor den »kant«, som i enhver sag går mellem ret og vrangt, er at finde.

For et fagblad gælder det ikke først og fremmest om at skyde, men om at træffe, og ordspillet »hellere ramme ved siden af end slet ikke at ramme« — som sikkert indeholder megen livsvisdom — er i hvert fald ikke nogen god leveregel for et fagblad.

En fejltagelse i fagpressen kan nemlig afstedkomme langt flere ubetageligheder end en tilsvarende i

dagspressen, idet dens levetid er meget længere — normalt mellem 8 dage og en hel måned.

Om fagbladets forhold til sine læsere kunde der siges adskilligt, lad mig nøjes med at nævne, at det som regel er mere familiært end dagbladets forhold til sine læsere. Det sidste er nærmest en løs forbindelse, der kan afvikles med kort varsel. Det går ikke nær så let at få en skilsmisse i stand med sit fagblad, som nu en gang udgør en fast bestanddel i den service, organisationen yder. Som medlem af sin organisation er man faktisk tvangsindlagt, om ikke absolut som læser, så dog som modtager af dens presseorgan.

I dette særlige forhold har man sikkert også forklaringen på, at en fagblads læser sjældent synes, at hans blad er helt, som det bør være. Denne kritiske indstilling skal man hverken forundre sig over eller være ked af, thi den beviser, at fagbladets læser betragter bladet som noget, der vedkommer ham — noget, han har et vist medansvar for. Derfor er hans kritik så vågen, både hvad angår bladets indhold og vel især overfor, hvad det ikke indeholder.

Alt det er, som det skal være, for det viser, at det rigtige forhold mellem læser og fagblad er tilstede, og fagbladets redaktør, der som regel vil være opøvet i nøjsomhedens kunst, har lov til at gå ud fra, at det er udtryk for en slags anerkendelse.

Jeg skal som afslutning på dette lille indlæg, der slet ikke pretenderer at være en blot nogenlunde udtømmende karakteristik af et dansk fagblad af idag, nævne det forhold, at vor fagpresse stort set ledes og skrives af folk, der ikke er pressemænd af fag. Det er kun en lille svaghed, der mange gange opvejes af den større saglighed, som det praktiske kendskab til fagets særlige forhold giver.

Fagbladet får derved sit eget ansigt — med de karaktertræk, der er fællesnævneren for den faglige kreds, det repræsenterer.

Jeg synes derfor, det er synd, når en organisation i et anfald af mindreværdsfølelse går udenfor sin egen kreds for at finde en redaktør — thi det er efter min mening helt forkert tankegang, at det først og fremmest gælder om at sætte »journalistisk sving« om et fagblad. Hvad der giver det værdi er ikke de ydre virkemidler, men den indre styrke, som de skrevne ord i sig selv indeholder, når de fornemmes som et umiddelbart indtryk for den kreds af mennesker, det fag, den stand, hvis organ det er.

Chr. Vejre.

Ungdommen og »Vor Stand«.

Det kan vel diskuteres, om undertegnede er den rette til at skrive om forholdet mellem Jernbaneforeningen og vort heldigvis så stærkt omdebatterede »Vor Stand«, thi dette vil en jubilæumsartikel med ovenstående titel jo uvægerligt komme til at dreje sig om, men måske giver hvervet som formand for den kreds, hvis medlemmer har den laveste gennemsnitsalder mig den fornødne basis og forudsætning.

Når man bliver antaget som medarbejder ved D. S. B., får man udleveret en mængde instruktionsstof, rettelser til ordresamling o. s. v.; man får sit medlemskort til Jernbaneforeningen, og en skønne dag dukker »Vor Stand« op, forsynet med stilling, navn og

Til 75 års jubilæum i Helsingfors.



Fra årsmødet i stænderhuset.

Forreste række fra venstre: Victor Heinstrøm, H. Georg Christensen, Lennäs, M. S. Lyngesen, Tage Thorhag, Per Thodén og Rolf Näss.

Rautatievirkamiesliitto — vor finske broderorganisation — kunne ifjor som langt den ældste nordiske jernbaneorganisation holde 75 års jubilæum, men af praktiske hensyn blev begivenheden først fejret lørdag den 2. april i år i forbindelse med årsmødet den påfølgende dag.

Finlands første jernbane blev åbnet for offentlig trafik d. 17. marts 1862 — altså for 87 år siden.

Allerede 10 år efter havde tanken om en sammenlutning af trafiktjenestemændene bundfældet sig, og d. 5. december 1873 blev »Jernvägsföreningen i Helsingfors« stiftet på initiativ af løjtnant senere kontorchef for det statistiske kontor August Fabritius, som både virkede som formand og redaktør af det første finske fagtidsskrift »Järnvägsmannabladet«.

Denne første jernbanetjenestemandorganisation omfattede samtlige ansatte ved jernbanen med hele landet som fælles virkefelt.

I 1888 fandt en omorganisation sted efter distriktsprincippet. Jernbanenet blev opdelt i 6 distrikter, og senere blev antallet udvidet til 11.

Ved årets slutning var medlemsantallet 438. Foreningen skiftede samtidig navn til »Järnvägsföreningen i Finland«. Den var vedblivende helt svensksproglig, hvilket var egnet til at vække misforståelse blandt de yngre finsksproglige jernbanemænd.



*Formanden,
regeringssekretær Wainø Häkkinen.*



Vel ankommen til Åbo. (Damen i midten er fru Thorhag og yderst til højre Stationsforstander Ylönén, Helsinki).

Først i 1907 blev foreningen dobbeltsproglig, hvorved navnet blev ændret til »Suomen Rautatievirkamiesyhdistys« (Finlands jernbanetjenestemandsförening).

I Forbindelse med revisionen af vedtægterne i 1919 blev foreningen helt finsksproglig og den svenske del af navnet blev strøget.

Gennem jernbanevæsenets udbygning og den dermed større mangesidighed af de respektive tjenestemandskategoriens virksomhed fremstod udelukkende på geografisk grundlag tilpassede organisationsformer, som var mindre heldigt, og en stærk trang til konsolidering af foreningsvirksomheden på mere faglig basis gjorde sig gældende.

I 1944 blev vedtægterne grundig revideret, og foreningen gik over til Rautatievirkamiesliitto (Jernbanetjenestemandssammenslutningen), som med et samlet medlemstal på ca. 3700 omfatter følgende særforeninger:

| | |
|---|-----------------|
| Trafiktjenestemandsföreningen ved statsbanerne | 2 347 medlemmer |
| Jernbanestyrelsens tjenestemænd .. | 391 » |
| Stationsforstanderforeningen | 307 » |
| Förrådstjenestemændene (Lagerne) ved Statsbanerne | 161 » |
| Økonomiafdelingstjenestemænd ved Statsbanerne | 118 » |
| Depottjenestemændene ved Statsbanerne | 117 » |
| Værkstedernes tjenestemænd ved Statsbanerne | 79 » |
| Telegrafteknikernes tjenestemænd ved Statsbanerne | 30 » |
| Jernbaneteknikernes forening | 133 » |

Lige fra første færd har det været foreningens opgave at varetage jernbanetjenestemændenes interesse og styrke deres fagkundskaber, og allerede i 1874 blev oprettet et bibliotek, som idag omfatter 1000 bind — mest skønlitteratur. Bogforsendelserne ekspederes gratis som jernbanetjenestepost.

Foreningen repræsenterer alle jernbanetjenestemænd og er hovedorganisation for 9 forskellige afdelinger, som alle er fagforbund. Strukturen er omtrent

den samme som i Danmark, men selve ledelsen noget anderledes, idet f. eks. formanden er ansat i trafikministeriet, og stationsforstanderkredsens ordførende er trafikdirektør.

Gennem de forløbne år har organisationen støt og målbevidst arbejdet sig frem og er nu en betydende magtfaktor indenfor det offentlige trafikliv, men det er sikkert i levende erindring, hvorledes det dog har været nødvendigt at tage de kraftigere kampmidler i brug for at få gennemført nogenlunde forsvarlige løn- og levevilkår.

Organisationsdisciplinen har i de alvorlige stunder stået sin prøve, og autoriteternes respekt for det indendørs sammenhold er resulteret i hurtige og hensigtsmæssige resultater af de foreliggende genopbygningsplaner, der er gennemført i beundringsværdigt tempo. —

Da i 1920 det skandinaviske samarbejde blev grundlagt, var Finland også interesseret i fællesarbejdet indenfor nordisk terræn, men først i 1947 fandt tilslutningen sted samme år, hvor også foreningen blev medlem af de internationale turistorganisationers forbund.

75 års jubilæet kom derfor til at stå i det nordiske samarbejdes tegn, og deltagerne i festlighederne fik forståelsen af, hvor stor betydning der lægges i denne sag, idet så mange interesser har samme mål, og ved fælles retningslinier er der større muligheder for at løse de foreliggende problemer, der på så mange områder har ensartet rækkevidde. Man bliver nemlig aldrig for gamle eller for kloge til at lære noget af hverandre.

Som repræsentanter fra de nordiske lande deltog: Bureauassistent Tage Thorhag fra Befälsförbundet, Sverige, jernbaneekspeditør Rolf Näss, Norsk Jernbaneforbund, og trafikassistent M. S. Lyngesen og stationsforstander H. Georg Christensen, Jernbaneforeningen.

Allerede ved ankomsten til Åbo påtog Finland sig værtspligterne.

Havnestationens elskværdige ekspeditionschef Iuuso Härri sørgede for hurtig pas-, told- og valutabehandling og sikrede gæsterne plads i særtoget.

Under det lange ophold på Åbo bystation — der ligesom Tamerfors er et meget imponerende funkisan-



Tage Thorhag nedlægger på gæsternes vegne en blomsterkrans foran en af de store mindetavler med navne på faldne finske jernbanemænd.

læg — arrangerede stationsforstander Arvi Ylönen et besøg i den berømte gamle domkirke, der rummer et musæum af stor kulturhistorisk værdi og ved sine prægtige kæmpemæssige vægmalerier og store farverige mosaikrunder bibringer beskueren et uforglemmeligt skønhedsindtryk. —

Ved ankomsten til Helsinki blev de udenlandske gæster modtaget af vor gamle bekendt — generalsekretær i den nordiske jernbanesammenslutning Viktor Heinstrøm og ledsaget til hotel Kämp, hvor pressen var tilstede og meget interesseret ønskede oplysninger om de nordiske jernbanefolks organisationsforhold.

Den jubilerende forenings formand, regeringssekretær Wainö Häkkinen, næstformanden Per Thodén og sekretæren Ollelainen bød gæsterne velkommen, og ved et festligt aftensmåltid på en af byens storrestauranter blev i kammeratligt samvær tilbragt nogle hyggelige timer.

Næste formiddag mødtes man ved foreningens stifter, bureauchef Aug. Fabritius' grav, og Häkkinen holdt her en bevæget mindetale over den afdøde formand og nedlagde en meget smuk krans på gravstenen. Den afdødes søn, arkitekt Fabritius, en gammel fin gentleman, takkede for den opmærksomhed, man viste hans afdøde fader.

Deltagerne tog derefter ind til jernbanestyrelsens store bygning, og ved de fire mægtige mindetavler med de mange faldne jernbanemænds navne blev nedlagt kranse fra foreningen og gæsterne.

Det højtidfulde samvær stemte sindet til andagt og gjorde et gribende indtryk på de tilstedeværende.

De ofre, der her er bragt af et lille modigt folk for at værne fred og frihed, kan ikke være forgæves, og de står som et manende eksempel på ikke alene fædrelandskærlighed, men vilje til trods overmagt at modsætte sig fremmed indgreb i ordnede samfunds retmæssige forhold. —

Den egentlige jubilæumsfest var arrangeret i konservatoriets festsal. Den kunstneriske assistance blev ydet udelukkende af foreningens egne medlemmer både for musikens, sangens og recitationens vedkommende — og var overordentligt smuk. —

Formanden, Wainö Häkkinen, holdt festtalen og gav tilhørerne et indblik i foreningens historie.

Blandt de øvrige talere kan nævnes: Generaldirektør Roos, den tidligere generalmajor, der som leder af statsbanerne forbereder en større omordning af jernbanernes administration med rationalisering som toneangivende programpunkt.

Desuden talte: Postgeneraldirektørn, vejdirektøren, formanden for centralforbundet, turistdirektøren, kvindelige kategorirepræsentanter og flere andre.

De nordiske gæster bragte hilsner og gaver fra de organisationer, de repræsenterede og udtrykte de bedste ønsker om en lys fremtid for den jubilerende forening.

Dagen sluttede med en festbanket i officerskasinoet, hvor et par hundrede medlemmer deltog.

Generaldirektør Roos blev her præsenteret for de nordiske organisationsrepræsentanter og underholdt sig med hver enkelt og sendte hilsner til de respektive landes generaldirektører.

Den påfølgende dag — søndag d. 3. april — afholdt organisationen sit årsmøde i en af stænderhusets store sale. Hoveddebatten drejede sig om den forestående omorganisation af det finske jernbanevæsen, der påtænkte administreret af et forvaltningsråd, som på forretningsmæssig basis skal træffe de fremtidige økonomiske og trafikmæssige retningslinier for jernbane-driften.

Iøvrigt drøftede man de samme problemer som her: løn, arbejdstid, klassificering, frihed og ferie, tjenestemændenes retsstilling og boligproblemet.

På saglig basis forløb diskussionen uden store sindsbevægende optrin. Mødetekniken var i orden. Hvert enkelt punkt i formandens beretning var på forhånd publiceret, og før den pågældende sags behandling udbad ordstyreren sig oplysning om, hvem der ønskede ordet og kort og klart redegjorde de pågældende for deres stilling til spørgsmålet, hvorefter ordstyreren gav et samlet resumé og motiverede de truffe beslutninger.

Beretning og regnskaberne blev enstemmig godkendt.

En forhøjelse af medlemskontingentet fra 0,15 pct. af grundløn samt indextillæg til 0,20 pct blev vedtaget.

Formanden blev genvalgt med akklamation. Om næstformandspladsen var der kamp, med det resultat, at bogholder Paronen blev valgt med et lille stemmeflertal.

Modkandidaten — den dygtige og meget populære Viktor Heinstrøm — ønskede hans kreds — den største indenfor organisationen — at bevare som afdelingsformand, og derfor stemte de på modparten.

Om aftenen var de nordiske gæster inviteret i det svenske teater og fornøjede sig over et udmærket stykke af Priestley — ægteskab og kærlighed — spillet af ypperlige skuespillere. —

Samværet med de finske kolleger var præget af en hjertelighed og gæstevenlighed, der var enestående.

På en biltur blev byen og den prægtige omegn præsenteret. Den flotte arkitektur, der bl. a. bevirkede, at forskellige pladser udgjorde et fælles hele ved en smuk, storstilet, systematisk bebyggelse, vakte beundring. —

Om det mægtige stadion, der var beregnet på Olympiaden, som jo desværre glippede for Finland, var således bygget lange rækker af hypermoderne 3 etager cottager til beboelse af de forventede udenlandske tilskuere og sportsfolk.

Nu var de imidlertid taget i brug under bolignøden, men man var indstillet på at bygge tilsvarende ved et eventuelt større internationalt sportsstævne.

På gaderne pulserede livet, og butikkerne var fyldt med varer — en mægtig fremgang siden sidste år, hvor det kneb svært med at klare behovet.

Rationeringen var nu hævet — mælken som en af de sidste blev fri under besøget.

Det var dyrt — meget dyrt for flere ting vedkommende, men man så lyst på fremtiden og var indstillet på at sætte tæring efter næring, og gennem forøget arbejdsvilje sætte produktionen op til fælles gavn og glæde.

De danske gæster nød den særlige opmærksomhed

at blive inviteret af trafikdirektør Lennäs, som beboede en moderne pragtfuld bungalow i nærheden af det store vandfald i byperiferien.

Hans elskværdige smukke frue, som vor statsradiofoni har haft som gæstesangerinde under sit kunstnernavn Astrid Hartmann, og her har glædet lytterne ved sin dejlige sangstemme, var en livlig og strålende værtinde, der krædede op for sine gæster og med varme talte om sit københavnerbesøg og sine danske venner.

Hr. Lennäs dyrkede selv malerkunsten, og hjemmet var prydet med flere af hans smukke billeder.

Ved afrejsen mødte fru og direktøren op med frokostpakker til sine gæster og tog sammen med flere af organisationens bestyrelsesmedlemmer og stationsforstander — eller som det hedder på finsk asemapaalikko — Aaro Raatikainen — afsked med de nordiske organisationsrepræsentanter, der med fru Ollelainens friske røde nelliker i knaphullet vinkede farvel til de gæve værtsfolk, beriget med værdifuldt udbytte af et interessant årsmøde, en strålende jubilæumsfest og en prægtig gammel by, men fremfor alt et forstående venskab i behold til gavn for fællesarbejdet mellem de nordiske jernbanefolk.

En særlig tak skal bringes Viktor Heinström, der årle og silde stillede sig til gæsternes disposition, og både som tolk og talsmand gjorde sit til, at besøget fik et så udmærket forløb. Som pioner for ideen om gensidig udveksling af jernbanefolk til studieophold i de nordiske lande har han gjort en så værdifuld indsats til sammenhold og samarbejde indenfor nordisk trafikterræn, at man uden at tilsidesætte nogen, idet de jo alle var fortræffelige og gæstfri værtsfolk, godt kan bringe ham en speciel hyldest.

På tilbagevejen over Haparanda gennem det tungsindige tusinde søers land med vidstrakte skove og moser kom indtrykkene fra den livlige og levende storby ligesom på afstand, men det nordsvenske venlige landskab i vinterdragt og forårssol satte atter kolorit på tilværelsen og understregede trods forskelligheder i natur og levestæt, at de nordiske folk er en enhed, der har så mange fællesopgaver at løse, at sammenhold og samarbejde er betingelsen for frugtbringende resultater — og ikke mindst indenfor tjenestemændenes rækker.

H. G. C.



Ved afrejsen fra Helsingfors.

S-banernes fremtid.

Overingeniør Thorning Christensen beredte ved Jernbaneforeningens foredragsaften i studenterforeningen onsdag d. 13. april sine tilhørere en meget interessant oplevelse ved sin redegørelse for S-banernes fremtid — et stortilet projekt, som sikkert også vil vække ugendørs opmærksomhed.

Da vi mener, at foredraget har ganske særlig interesse for Jernbaneforeningens medlemmer, gengives det in extenso.

»Baggrunden for statsbanernes planer om en omfattende udbygning af det københavnske S-banenet er



dels den stedfundne, dels den forventede forøgelse af befolkningen indenfor hovedstadsområdet. Man kan mene om denne tilvækst, hvad man vil, man kan kalde den lykkelig eller ulykkelig, det forandrer intet ved den kendsgerning, at Københavns befolkning er vokset støt fra år til år, og at der endnu ikke synes at være fundet det middel, der effektivt kan indvirke på byens vækst. Men går man nu som en kendsgerning ud fra denne vækst, må opgaven være at placere det kommende vældige boligbyggeri så rigtigt som muligt. Man kan gøre det ud fra mange forskellige synspunkter, lige fra stærkt æstetisk betonedede hensyn til naturskønhed og rekreative muligheder til noget så prosaisk som afledning af spildevandet. Det første er såre værdifuldt, det sidste nødvendigt. Mellem alle disse forskellige hensyn træder imidlertid de trafikmæssige i stedse stigende grad i forgrunden.

De nye boligområder bliver beliggende i stadig større afstand fra byens centrale kvarterer, og samtidig sker i disse en mere og mere udpræget *citydannelse*, således at flere og flere mennesker får deres daglige arbejde indenfor et snævert afgrænset område i bymidten. I 1911 boede der ca. 70 000 i omegnskommunerne udenfor København-Frederiksberg, i 1945

var tallet vokset til ca. 250 000, og det antages at ville vokse yderligere til det 2- á 3-dobbelte, inden tilstanden kan påregnes at blive stationær. Gennem årene fra 1911 til 1945 er den gennemsnitlige daglige rejse-længde fra bolig til arbejdssted forøget fra 1,75 km til 3,42 km. Men ikke alene er rejse-længden forøget, også rejseantallet pr. indbygger er steget, for bolig—arbejdssted trafikken alene fra ca. 230 om året i 1911 til ca. 305 i 1945. En sådan stigning af rejsetallet finder man i alle storbyer, og det vil ved prognoser over det fremtidige samlede rejsetal/indbygger/år for Storkøbenhavns vedkommende — altså ikke alene bolig—arbejdssted trafikken — næppe være forsvarligt at regne med mindre end 400, og vil man have et rimeligt spillerum, bør man regne med 450. Dette svarer iøvrigt meget nøje til London transport board's tal for 1946.

Alt dette stiller krav om et trafikmiddel, der som S-banerne byder stor *rejsehastighed* og stor *kapacitet*. Rejsehastigheden ligger for S-banerne på 30—35 km/t., omkring det dobbelte af sporvognenes. Et 8-vognstog rummer ca. 1600 rejsende, og med en toghyppighed på ca. 20 tog i timen, hvad der for de københavnske S-baner kan opnås med en vis mindre ombygning af sikringsanlægget og strømforsyningen, vil kapaciteten pr. time og retning blive ca. 30 000 rejsende. Dette er ret beskedent i sammenligning med udenlandske bybaner, hvor man er oppe på 30—40 tog i timen, og en kapacitet på indtil 50 000 rejsende pr. time og retning. Sammenligningsvis kan det nævnes, at største timekapacitet for et sporvognsnet som det københavnske ligger på 10 000 pr. retning, svarende til 75—80 sporvognstog, et meget stort tal, der betyder en alvorlig ulempe for den øvrige trafik. Og her kommer vi til den tredje store fordel ved S-banerne, deres *uafhængighed af den øvrige trafik*. Uden at være til ulempe for gadetrafikken føres de store rejsestrømme ind til bycentret om morgenen og ud igen om eftermiddagen.

Der har for Statsbanerne ikke været tvivl om, at det for at imødekomme kravene om trafikmidler måtte være nødvendigt at foretage dels en udbygning af de bestående S-baner, dels anlæg af nye S-baner, og en række forarbejder sidst i 30erne førte til det samlede *projekt af 1940*, som siden har været Statsbanernes arbejdsgrundlag. For de bestående S-baner, hvoraf navnlig strækningen fra Hovedbanegården til Hellerup er stærkt belastet i myldretimerne, må der som ovenfor berørt foretages en udbygning af sikringsanlæg og strømforsyning. Af større arbejder ved de bestående S-baner er der vel navnlig grund til at nævne, at det på strækningen Hellerup—Holte vil være nødvendigt at gå til anlæg af et 3'—4' spor, således at S-togene kan adskilles fra damptogene og fremføres på sit eget dobbeltspor, ligesom tilfældet er på Klampenborgbanen. Samtidig må damptogene også på strækningen fra Hovedbanegården til Hellerup fjernes fuldstændigt fra S-togssporene. Et af de arbejder, hvis afslutning gennem en årrække har stået på Statsbanernes ønskeseddel, er elektrificeringen af strækningen fra Vanløse til Ballerup, og det afsluttes nu — forsinket af krigens og efterkrigstidens vanskeligheder —

således at de første S-tog kan rulle den 16. maj. Vognene tages af den i forvejen meget knappe reserve, og der står endnu tilbage leveringen af det nye rullende materiel, som først vil være tilendebragt i løbet af et halvt års tid. Det næste anlæg bliver S-banen fra Valby til Glostrup, for hvilken jord- og broarbejderne er i gang. Denne bane anlægges som en særlig bane umiddelbart nord for Roskildebanens spor, og S-banen, der skal betjene de nuværende og kommende boligkvarterer i Hvidovre, Brøndbyerne og Glostrup, får derigennem den videregående opgave at muliggøre en hårdt tiltrængt aflastning af Roskildebanen, der i døgnet befares af ca. 100 plantog og et betydeligt antal særtog i hver retning, og vel at mærke tog af meget forskellig karakter lige fra lyntog til langsomme godstog og holdende lokaltog. S-banen til Glostrup kan, hvis ikke materialevanskeligheder lægger for store hindringer i vejen, ventes færdig i løbet af få år.

I hvilken rækkefølge de øvrige S-baneanlæg vil komme til udførelse, er det vanskeligt at sige noget om i dag, og nedenstående gennemgang indeholder derfor ingen retningslinier i denne henseende.

Langs Køgebugt vil komme en S-bane, der afgrener fra S-banen mellem Hovedbanegården og Valby ved Dybbølsbro station. Statsbanerne har ekspropriationshjemmel til banen, og arealerhvervelserne vil blive påbegyndt i år, men iøvrigt vil banens bygning ske etapevis, således at den i første omgang næppe føres længere end til Vallensbæk, der med sine 14 km's afstand fra Hovedbanegården i en årrække må være en rimelig grænse for helårsbebyggelse i større omfang. Slangerupbanen, der blev overtaget af Statsbanerne 1. april 1948, påregnes elektrificeret og forsynet med dobbeltspor på strækningen indtil Farum, og også her har Statsbanerne ekspropriationsbemyndigelse og agter at påbegynde arealerhvervelserne i år. På længere sigt er denne Farumbane sammen med en stikbane fra Brønshøj—Husum—Gladsaxe påregnet ført som en tunnelbane under eller langs med Nørrebrogade fra Nørrebro station til Nørreport station. Herfra fortsætter tunnelbanen under den indre by og havnen ud på Amager. Der vil blive omstigningsstationer ved Nørrebro og Nørreport, og i den indre by vil blive en city-station i nærheden af Højbroplads. Statsbanernes andet forslag til en tunnelbane er en indføring af Ballerupbanen via Frederiksberg station, gadekrydset Gl. Kongevej—H. C. Ørstedesvej, Vesterbros torv til Hovedbanegården, under hvis bygning og perroner der er forskellige muligheder for en fremføring, og hvor omstigning kan ske til Boulevardbanen og fjerntogene. Fra Hovedbanegården fortsætter tunnelbanen under Tivoli, Rådhuspladsen og den indre by til Kgs. Nytorv og måske ad åre videre til Østerport station og Østerbrogadekvarteret.

For at forstå berettigelsen af disse to tunnelbaner og det principielt rigtige i deres tracé behøver man blot et øjeblik at overveje den færdselsmæssige struktur af persontrafikken indenfor det storkøbenhavnske område. Gennem Boulevardtunnelen føres den store trafik fra Klampenborg- og Holtebanernes opland ind til bymidten, og når S-togene fra disse baner til sin

tid kan føres videre ud ad Glostrup- og Køgebugtbanerne, er der på denne led af byen skabt et trafikmiddel, som ude af niveau med gadetrafikken sætter de nordlige og sydvestlige boligområder i forbindelse med bycentret og derigennem effektivt aflaster gaderne for kollektive trafikmidler. Anderledes med trafikken fra den vestlige og nordvestlige sektor. Mangfoldige færdselstællinger har godtgjort at den langt overvejende del af denne gadetrafik ligger i Nørrebrogade og i Vesterbrogade—Gl. Kongevej, og disse to trafikale hovedstrøge er allerede i dag, hvor biltrafikken langt fra har kulmineret, og hvor den kollektive trafik kun er i udvikling, på grænsen af deres ydeevne. Noget vil den elektrificerede Ballerupbane hjælpe, men omvejen ad den nuværende banelinie over Valby er et afgjort minus, og først når Ballerupbanen og Farumbanen indføres som ovenfor skitseret, er der mulighed for en effektiv aflastning af gadenettet. Noget ganske tilsvarende gælder for Farumbanens videreførelse ud på Amager. Der er mod Statsbanernes linieføring fremsat den indvending, at anlægget af tunnelbanerne i eller langs hovedgaderne vil blive meget vanskelig og bekostelig, og at en fremføring over mere frie og mindre tæt bebyggede arealer måtte foretrækkes. Her overfor har Statsbanerne stået fast på det standpunkt, at tunnelbanerne må anlægges der, hvor trafikken er, og at selv en betydelig besparelse i anlægsudgift ikke kan forsvares økonomisk, når den — som det her må forventes — skal modsvares af forringede indtjeningsmuligheder. Synspunktet er almindeligt anerkendt i udlandets storbyer, og det vil blive interessant at se, om de undersøgelser, der i den københavnske trafikkommission foretages på grundlag af bolig—arbejdssted statistikken af 1945, vil kunne bekræfte rigtigheden heraf.

Der er herefter tilbage kun at nævne en S-bane, der afgrenende fra Holtebanen ved Jægersborg station er ført langs motorvejen (Hørsholmvejen) op gennem de store boligarealer mellem Lyngby og Dyrehaven formentlig med endestation ved Nærum, eventuelt ved Gl. Holte.

Det er — som det vil fremgå af det tidligere nævnte om kapaciteten — ikke tanken at forlade den nuværende type på S-banevogne. Mindre ændringer i vognenes indretning vil selvfølgelig finde sted ud fra de erfaringer, der i årenes løb er gjort, således vil dørantallet blive forøget og pladsfordelingen ændret noget allerede ved de kommende nye vogne til Balleruplinien. På eet punkt må en principiel ændring dog antages at finde sted, idet det for de kommende tunnelbaner og deres tilsluttende banestrækninger er hensigten til sin tid at gå over fra strømaftagning fra køreledning til strømaftagning fra en 3. skinne. Der opnås herved en ikke uvæsentlig nedsættelse af højden i tunnelerne. Tunneltværsnittet er nærmest tænkt som en jernbetonramme, der for et normalt dobbeltspor vil få en udvendig bredde af ca. 10 m og en højde af henved 6 m. Ved stationerne bliver bredden større, idet sporene spiles fra hinanden for at give plads til en ø-peron.

Det ville føre uden for denne fremstillings rammer at gøre nærmere rede for de foreliggende tekniske

muligheder for udførelsen af tunnelbanerne, men det skal forsøges med et par korte bemærkninger at ridse problemerne op. Af afgørende betydning er her spørgsmålet om, i hvilken dybde under gadeniveauet man skal lægge tunnelbanerne og i sammenhæng hermed den arbejdsmetode, man vil vælge ved udførelsen. Problemet er ikke speciel københavnsk, men på en måde ligger det særlig rent her, hvor man af de geologiske forhold er henvist til enten at lægge tunnelen i de øvre morænelag eller at søge et passende stykke ned i kalken, hvorimod en beliggenhed midt imellem ikke er motiveret.

Som eksempel til illustration af, hvad dybdebeliggenheden betyder, kan man et øjeblik tænke på vilkårene for en tunnelbane under Nørrebrogade. En højtliggende tunnel vil man lægge med sit dæk 3—4 m under gadeniveauet, således at der oven over tunnelen bliver plads til ledninger og ved stationerne plads til en gangtunnel, der kan give de rejsende adgang fra fortovene til tunnelbanens perron. Med normale hoveddimensioner for tunnelen vil dybden fra gaden til perronen blive ca. 8 m. Til sammenligning kan nævnes, at der ved Nørreport station er ca. 7,8 m til perronen; Boulevardbanelinien er ganske vist lagt med sit dæk helt op til gadebelægningen, men til gengæld er den frie højde større, bl. a. af hensyn til damptogene. En tunnel i kalken må, da den øverste del af kalken er stærkt knust og fuld af revner, lægges med sin overside mindst 6 m under kalkens overflade. Da kalkoverfladen i Nørrebrogade ligger ca. 20 m under gaden, vil der blive ca. 30 m ned til perronen.

Ved Valget mellem de to løsninger er for den projekterende myndighed mange forhold af betydning. For de rejsende kan valget imidlertid ikke være vanskeligt, heller ikke selvom man udruster den dybtliggende tunnel med de moderne hjælpemidler, elevatorer og escalatorer. En gang bragt til udførelse må den højtliggende tunnel ubetinget være at foretrække, men på den anden side kan det ikke nægtes, at der under udførelsen, som fortrinsvis er tænkt at ske i åben byggegrube, vil være ikke ubetydelige ulemper for gade færdslen. Hertil kommer, at den højtliggende tunnel på en ubehagelig måde griber ind i gadens ofte meget komplicerede ledningsnet. Disse ulemper undgås ved at søge ned i kalken, hvor en tunnel må udføres ved en egentlig tunnelering, og hvor man tillige har den fordel at kunne gøre linieføringen mere uafhængig af byens gadenet.

Statsbanerne valgte at gå ind for den højtliggende tunnel, hensynet til de rejsende måtte veje tungt, men også i hensende til udførelse måtte vi foretrække den. Vanskelighederne var vel store, men det var i første række spørgsmål om en omhyggelig forberedelse og detailprojektering, opgaven var i højere grad under kontrol. Anderledes med en tunnel, der skulle sprænges, hugges eller bores frem i kalken, her spillede meget betydende, tildels uberegnelige og ubekendte faktorer ind.

For at få større kendskab til den københavnske undergrund, særlig langs de projekterede linier, end de foreliggende spredte og til andre formål udførte

boringer kunne give, har Statsbanerne i løbet af de sidste par år ladet udføre ialt 40 boringer, hvoraf 22 er ført gennem morænelagene ned til kalkens overflade, og 18 er ført yderligere ca. 15 m ned i kalken. Boringerne er gennemført i 6" foringsrør og med anvendelse af de sædvanlige arbejdsmetoder, men i den seneste tid er de suppleret med et par »kærneboringer« i kalken, udført af et svensk firma efter en særlig patenteret arbejdsmetode, som gør det muligt at optage samtlige indenfor en borekrans udborede materialer i nogenlunde uskadt tilstand. De indvundne resultater er under bearbejdelse, men det kan dog efter Statsbanernes mening allerede nu slås fast, at de ikke har formindsket betænkelighederne ved at søge ned i kalken. Ved passagen under havnen er man henvist til at skulle ned i kalken, som her ligger ret højt, og på visse strækninger i den indre by kan det muligt vise sig fordelagtigt, og her må man så nøje overveje arbejdsmetoden, men bortset herfra må det være en tunnel i morænelagene, der kommer på tale.

En sådan tunnel er fra Statsbanernes side tænkt udført efter »cut and cover«-metoden. Man graver ned fra oven mellem indfatningsvægge, bestående af forud nedrammede spunsjern eller af profiljern, mellem hvilke der under udgravningen fyldes ud med plankerflager. Ved pumpning sænkes grundvandet i fornødent omfang. Skal tunnelens fremføring ske i en gade, hvis trafik ikke kan afbrydes, tilvejebringer man efter nedramningen af indfatningsvæggene og inden udgravningen et midlertidigt plankedæk til optagelse af gade trafikken. Metoden har hyppigt været anvendt og er navnlig ved den berlinske Nord-Syd banes bygning imellem de to krige gennemarbejdet og prøvet i alle enkeltheder. Man har her gennemført tunnelbygningen under meget stærkt trafikerede gader uden afbrydelse af trafikken og i umiddelbar nærhed af eller ind under meget store bygninger. Metoden er da også ofte kaldt *Berlinermethoden*. I Berlin havde man imidlertid fordelen af overvejende at arbejde i ensartet sandet materiale, altså væsentligt lettere forhold end i København, hvor morænelagernes forskellighed og ikke mindst det store stenindhold på forhånd gør det betænkeligt at basere en arbejdsmetode på nedramning af profiljern. Statsbanerne har derfor overvejet at ændre metoden således, at der i stedet for denne nedramning graves brønde, der udstøbes med beton og danner støtte for den øvrige indfatning. Sænkningen af grundvandet under arbejdet vil ikke blive særlig betydelig og kan ikke antages at volde vanskeligheder.

En anden arbejdsmetode, som er bragt til anvendelse også ved højtliggende tunneler, er den såkaldte *belgiske metode* eller måske bedre *Parisermetoden*, fordi så at sige hele den parisiske Metro er bygget efter den. Tunneltværsnittet er her udformet som en hvælving. Ved udførelsen opdeles tværsnittet i mindre afsnit, som udgraves, afstives med tømmer og efterhånden udmures eller udstøbes i en nærmere beregnet rækkefølge. Metoden passer vel særlig for den parisiske undergrund, der består af en meget ensartet mergelagtig ler, men er dog også bragt til anvendelse i sandede jordarter. Man har i Paris undertiden lagt hvælvingen så tæt op til en gadeoverflade, at næsten

kun gadebefæstelsen har været tilbage. Sætninger har ikke kunnet undgås, men man har taget ulemperne herved og foretaget en opretning af gadebefæstelsen bagefter. Parisermetoden har været anvendt en del ved Moskvas metro, hvor den har været kombineret med en forstening af jordlagene over hvælvingen ved injection af kemiske præparater.

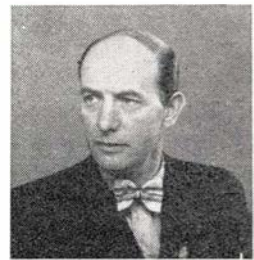
De usikre momenter ved Parisermetoden nedsættes ved *skjold-metoden*, hvor udgravningen sker i visse arbejdsrum i et særlig udformet cirkulært skjold, der samtidig presses frem. Umiddelbart efter skjoldet opsættes en indvendig kappe i tunnelen, samlet af støbejernssegmenter, på engelsk kaldet »typings«. Skjoldmetodens klassiske arbejdsfelt er de dybtliggende londonske tunnelbaner »tubes«, der netop af hensyn til arbejdsmetoden er lagt så dybt, at de med sikkerhed er nede i det faste, tørre, svagt blålige London-clay. I de øvre, mere løse og sandede jordlag har man også i London taget sin tilflugt til en konsolidering af jordlagene ved kemiske midler inden tunneleringen.

Overingeniøren sluttede med at udtale, at efter de meget omfattende undersøgelser af yderst forskellig natur, som Statsbanerne havde foretaget, og som stadig fortsattes, var man på visse punkter på vej til virkeliggørelse, og betingelserne for den fremtidige skæbne var — foruden den økonomiske side af sagen — spørgsmål om arbejdskraft og materialer. —

Foredraget, der blev ledsaget af interessante lysbilleder, blev hilst med langvarigt og kraftigt bifald.

Banearkitekt Bonding takkede foredragsholderen for den udmærkede redegørelse af fremtidens S-baneforhold, og overkontrolør Hindahl viste en interessant film fra den nyeste S-bane: Vanløse—Ballerup, hvor man fik et indtryk af de kæmpemæssige forarbejder.

Den første kreds.



Vi har anmodet formanden for 12. kreds — Værkmester H. K. Henriksen — om at fortælle lidt om foreningen, den ældste af Jernbaneforeningens kredse.

Foreningen kan følges helt tilbage til 1887, det vil sige ca. 60 år, ialtfald for Københavns vedkommende.

Dengang var parolen kæft, trit og retning, hvis man ville være beskæftiget ved »de sjællandske Jernbaner«, hvis værksteder og remiser var under ledelse af overmaskinmester Busse (gamle Busse) og senere af undermaskinmester Waién. I 1887 overtog staten banerne.

Der var på dette tidspunkt 7 værk mestre i København og 5 i Aarhus. Forhandlingsret fandtes ikke på

dette tidspunkt, og vore kolleger samledes i en kegleklub, der holdt til i en café på Åboulevarden ved navn »Pinden«. Her drøftede man sine faglige problemer over et spil kegler. Det skal bemærkes, at senere værkstedschef Rasmussen i Aarhus, der dengang var lokomotivformand, også var medlem af klubben.

1890 fik jydsk og sjællandske baner samme maskindirektør, det var den unge Busse, der kom fra Aarhus. Han gik hårdt og stærkt ind for normalisering, og det førte til, at københavnske værk mestre blev sendt til Aarhus 2 ad gangen for at studere værkstedsforholdene, således at arbejdstakten kunne blive ens i begge Værksteder.

Denne udveksling førte til, at der skabtes kontakt mellem jydsk og sjællandske værk mestre. Og tanken om en sammensluttende forening fandt genklang begge steder, foreløbig dog noget løst sammenknyttet, men man afholdt dog årlige møder, som kaldtes kongresser.

Det var især Scherning og Mathiesen, Kh., der var virksomme. På den tid var der ikke tale om at stille fordringer til ledelsen, alt var givet i love og forordninger af rigsdagen.

Omkring 1900 blev der af rigsdagen fastsat visse forhandlingsregler for bestemte større organisationer, og værk mestrene var da tilsluttede Jernbaneforeningen indtil 1908.

Værkmester Suaning var dengang formand for værk mestrene og Jernbaneforeningens formand var på dette tidspunkt stationsforstander Diechmann. Man arbejdede på en ny lønningslov loven af 26. marts 1908.

Jernbaneforeningen var dengang en eksklusiv forening, der ikke tog så meget hensyn til de lavere klasser og heller ikke til værk mestrene, det blev nemlig pludselig meddelt, at der ikke ville blive nogen forbedringer for værk mestrene ved lønningsloven.

Denne meddelelse bragte værk mestrene i voldsomt oprør, der resulterede i, at samtlige værk mestre udvandrede af Jernbaneforeningen og dannede »Foreningen af Værk mestre ved Statsbanerne«. Det skete på et møde i Odense den 14. juni 1908, hvor der deltog 11 værk mestre fra Kh., 9 fra Aarhus og 2 fra Nyborg. Love, der stort set er de samme, vi har nu, blev vedtaget, og bestyrelse valgt med V. Mathiesen, Kh., til formand.

Hermed var en virkelig organisation skabt. — Den organisation, som vi alle tilhører, og vi hver især har gjort og gør vort til at blive stærk og arbejdsdygtig.

Efter foreningens tilblivelse i 1908 førtes en stadig kamp om at opnå forhandlingsret. Værkmester V. Mathiesen, Kh., var som formand meget virksom, men udover ret til forhandling med maskindirektøren nåede man ikke. Værk mestrene havde sammen med togførere, banearbejdere, lokomotivpersonale, enkelte stationsforstandere o. a. dannet en sammenslutning »Jernbanepersonalets Samvirke«, der talte op mod 3000 medlemmer, men trods gentagne og heftige forhandlinger både med rigsdag, minister og generaldirektør opnåede man aldrig officiel forhandlingsret. — Denne blev lovmæssigt givet til Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet. Jeg skal nævne, at i den tid, værk mestrene stod uden for Jernbaneforeningen, fik man skriftlig tilladelse til at sende foreningens meddelelser med

jernbanepost, og desuden bevilgede Gdt. 1 dags tjenestefrihed til værk mestre, der deltog i foreningens årlige møder eller kongresser, som man dengang kaldte dem.

Det er vist ikke mange — om overhovedet nogen andre mindre organisationer — der har haft lignende tilladelser.

1911 fik foreningen en henvendelse fra Jernbaneforeningens 12. kreds, der dengang bestod af lokomotivmestre, lokomotivformænd og vognopsynsmænd af 1. grad, med lokomotivformand Clausen som formand, Clausen ønskede forhandling med værk mestrene om deres indmeldelse i kredsen og i Jernbaneforeningen, men dette afvist. Henvendelsen slog alligevel revner, idet nogle enkelte værk mestre indmeldte sig.

Den 16. oktober 1914 fandt en forhandling sted mellem Jernbaneforeningen og Statsbanepersonalets Samvirke.

Fra Jernbaneforeningen deltog bl. a. daværende assistent Høgsgaard og fra samvirket mødte overbanemester Ovesen, togfører H. Petersen og værk mester Mathiesen.

Ved denne forhandling blev værk mestrene tilbudt egen kreds, men forhandlingen sluttede dog uden resultat.

Der var nu store uoverenstemmelser inden for værk mestrenes rækker angående genindmeldelse eller ikke i Jernbaneforeningen, og på en generalforsamling 13. juni 1915 vedtoges det at genindtræde, men stadig at opretholde »Foreningen af Værk mestre ved Statsbanerne«. Man havde da stået uden for Jernbaneforeningen i 7 år.

Værkmester Mathiesen forlod formandsposten, sikret som en skuffet mand, på grund af de mange rivninger i foreningen om Samvirket kontra Jernbaneforeningen.

Værkmester Ludvigsen, Aarhus, der nu valgtes til formand, kom til i en bevæget tid, foran en ny lønningslov, hvor værk mestrene krævede oprykning til henholdsvis 17. og 18. lkl., hvad også lykkedes. Som agitation for løntillæg afholdtes af centralorganisationerne demonstrationsmøder landet over, bl. a. i koncertpalæet i København. Disse møder bidrog væsentlig til at skabe bedre kår for tjenestemændene. Efter gennemførelsen af lønningsloven af 1919 kom foreningen ind i roligere forhold med tilknytning til Jernbaneforeningen og 12. kreds.

1920 afløste Værkmester J. Harvig, København, Ludvigsen som formand. Harvig var formand i 6 år til 1926, hvor han afløstes af værk mester L. Møller, København, der kun holdt ud 1 år til 1927. Derefter valgtes værk mester Th. Hansen til formand for værk mestrene og for 12. kreds. Th. Hansen beklædte formandspladsen i 15 år, i denne periode fik vi lønningsloven af 1931, uden at denne gav os væsentlig forbedringer. I slutningen af værk mester Hansens formandsperiode kom krigsudbruddet i 1939 og Danmarks besættelse 9. april 1940, og dette medførte vanskelige tider for tjenestemænd. De lovmæssige løntillæg blev af rigsdagen nedsat eller helt strøget, men da det til sidst blev alt for broget, gik man til de tidligere prø-

vede protestmøder over hele landet, hvilket også gav resultater.

Et lønningslovsudvalg blev af rigsdagen nedsat i denne periode.

1942 trådte Th. Hansen tilbage som formand, og som ny formand valgtes undertegnede.

Fra perioden 1942—1948 skal nævnes, at en ny lønningslov af 1. april 1946 er gennemført med væsentlige forbedringer for 12. kreds medlemmer, som her havde god støtte fra Jernbaneforeningen.

Jeg vil udtrykke håbet om, at vi, når vor generation er borte, vil mindes de kolleger, der byggede op på en fremsynet, ærlig og en for værkmasterstanden værdig måde, fri for egoisme og andre gølge ismer — byggede op for vor egen stand og for vor hovedorganisation Jernbaneforeningen til gavn for alle tjenestemænd og tjenestemandshjem.

H. K. Henriksen.

Fagpressen er ukrænkelig.

Ved »Vor Stand«s 25 års jubilæum udtalte daværende trafikminister Johannes Friis-Skotte i et interview:

»Administrationen vilde savne Organisationerne, hvis de ikke var tilstede. Det er nødvendigt for Ledelsen at have Føling med Personalet, og denne nødvendige Føling faar Administrationen gennem en langt smallere Spids og paa en anderledes paalidelig Basis hos Organisationerne, end ved at gaa ud til Enkeltmand.«

På forespørgsel om ministeren var tilhænger af en fri ukrænkelig fagpresse og erkendte betydningen heraf — og i denne retning har »Vor Stand« jo sin egen historie — svarede ministeren:

»Absolut. — Fagpressen er ukrænkelig — og den ved det. Og dette er rigtigt. Den skal ikke alene være det, men ogsaa vide, at den er det. Saa vil den altid arbejde i Frihed — og under det dermed forbundne Ansvar.«

Trafikministeren har her som praktisk mand og med den grundige erfaring, han havde fået ved fra bunden som trafikelev gennem graderne at arbejde sig op til topstillingen som etatens øverste chef, ganske klart tilkendegivet organisationens og fagbladets betydning. Administrationens kontakt med organisation og fagbladets ukrænkelighed er sikkert ingen af parterne i tvivl om, og selvom af og til divergerende meninger har medført en vis kølighed i de omtalte forhold, er samarbejdet ikke blevet udsat for så svære rystelser, at forhandlingerne ikke kunne fortsættes, og standpunkterne respekteres.

Både administration, organisation og fagblad handler under ansvar, og her kan måske undertiden opfattelserne af rettigheder og pligter være noget forskellig, og ansvarsfølelsen derfor ikke give sig ensartet udtryk og udslag, men ved at drøfte problemerne på sagmåde og med lidt vilje i behold kan man som regel komme til forståelse. —

Modeljernbaner.

Et nyt og smukt blad »Modeljernbanen« er fornylig kommet til verden, og generaldirektør Terkelsen bringer debutanten følgende velkomsthilsen:

Jeg giver det nye »Tidsskrift for jernbaner og modeljernbaner« min lykønskning med på vejen ud til model-jernbanebyggerne landet over.

Jernbanerne har — ikke mindst under nutidens vanskelige trafikvilkår — brug for og gavn af enhver form for interesse for dem og kendskab til deres virksomhed, også for så vidt den tekniske side angår. Vi har troen på, at de, der i en del af fritiden sysler med baner og materiel i lille målestok, i en anden del af fritiden — for nogles vedkommende vel også på vej til og fra erhverv eller arbejde — vil være fristede til at bruge banerne »i fuld størrelse«, måske nu og da med en af fritidssyssele underbygget kritik, men utvivlsomt også med større forståelse over for komplikationer og vanskeligheder, end man ellers kan regne med.

For et halvt hundrede år siden legede alle drenge med tog og på mange forskellige måder. Nu har vistnok automobilerne og flyvemaskinerne beslaglagt en væsentlig del af den almindelige flygtige interesse for »mekanik« hos den opvoksende ungdom. Desmere er der for os grund til at hilse med tilfredshed, at »drenge-landet over, måske helt op i nærheden af min egen alder, kan finde glæde i at fritidssysle med vore anlægstekniske og trafikale problemer, således som de afslører sig i modeljernbanens dråbespejl af vor verden af skinner og hjul.

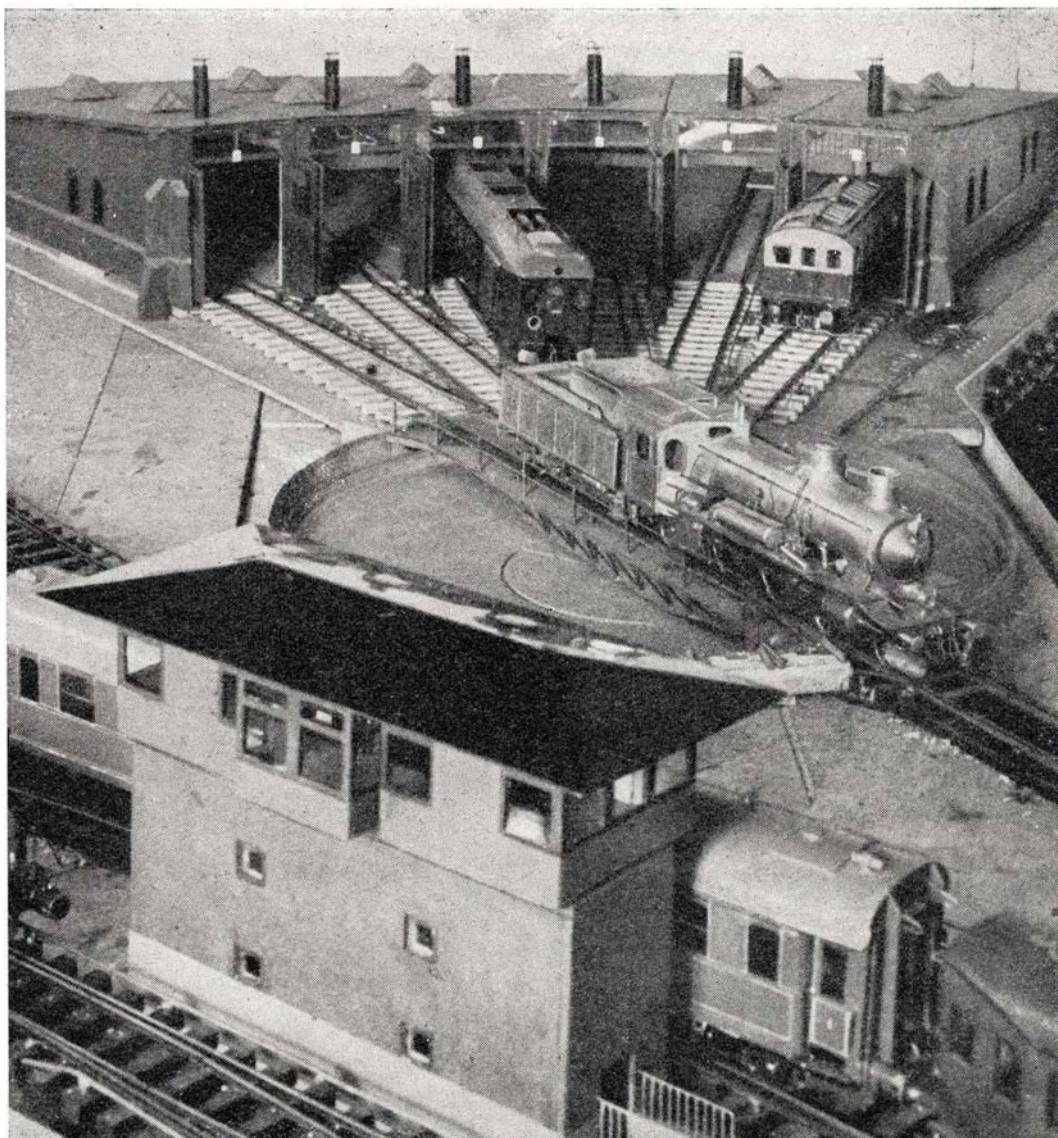
Lilleputbanen er ingen årsunge — James Watt og William Murdock byggede deres første modellokomotiv i 1786 omtrent 40 år før George Stephenson mødte frem med sin dampvogn.

I 1871 blev det første miniaturtog udbudt til salg i Amerika, men så gik det også rask fremad — navnlig i krigsårene fra slutningen af trediverne, hvor mørklægning og anden uhygge fremmede hjemmelivet, gav modelbanehobbyen et mægtigt fremstød, som siden har holdt sig.

Alene i U. S. A. omsættes nu årligt for 30 millioner dollars modelbanemateriel fra landets 8500 fabrikker og udsalg indenfor denne branche. Der er stiftet omkring 400 modelklubber, hvis medlemmer tæller mange af de betydende jernbanepionerer.

Landssammenslutningen »The National Model Railroder Association« tæller alene i U. S. A. 200 000 medlemmer, og der findes afdelinger flere steder i udlandet.

Det er ikke alene den pure ungdom, der beskæftiger sig med modeljernbanebygning, ved en foretagen undersøgelse i U. S. A. viste det sig, at gennemsnitsalderen for modelbanebyggeren er 34 år, han er gift, uddannet på en højere skole, har en indtægt på 14—15 000 kr. om året, hvoraf han ofrer omkring de 600 på sin hobby. Hovedparten er faguddannede mekanikere, ingeniører eller professionelle jernbanefolk. — Chancerne er 100 mod 1 for, at han er landmand. Han



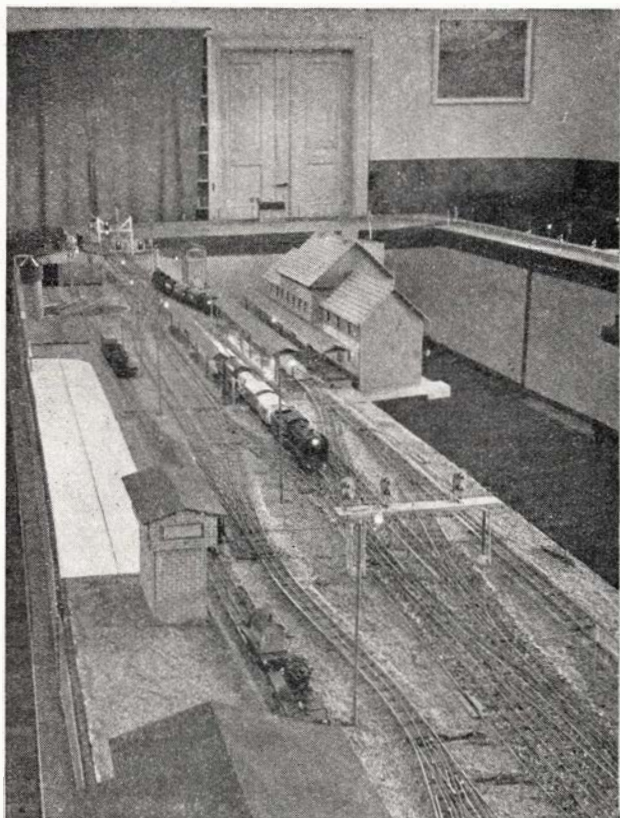
Slagelse modeljernbaneklubs endnu ufærdige anlæg.

ejer sit eget hus og anvender ca. 25 kvadratmeter gulvareal til sit baneanlæg, der er anbragt på en hævet træflade.

Lokomotiverne drives alle af små motorer, der får strøm tilført gennem skinnerne. Enten gennem de to køreskinner hvad der rent udseendemæssigt er det bedste, eller gennem den ene køreskinne og en tredje skinne, der ligger lidt udenfor sporet. Dette er mindre naturligt, men findes dog på en del udenlandske undergrundsbaner. Det giver til gengæld store fordele ved opbygningen af sikkerhedssystemet og signalsystemet. Endelig opnås fordelene ved begge metoder ved at køre med »rigtige« elektriske tog som f. eks. vore egne S-banetog med strømaftageren ovenpå og med luftledning. På- og afkobling foretages automatisk. Man behøver ikke at fare ned til anlæggets fjerneste ende for at koble et par vogne sammen, ja, man kan endog rejse væltede vogne ved at sende et hjælpetog ud med en kran, hvis klo er en elektromagnet, der løfter vognene på plads.

Modelbanefolk er bundet sammen i et strengt kammeratskab. Korrespondancen mellem dem er livlig, de bytter ideer og udrustning, og en modelbanemand er ikke fremmed i nogen by, nogen steder på jorden. Hobbyen er nu trods alt ikke så dyr, som de amerikanske tal angiver. De fleste af de store anlæg er ejet af klubber, hvor udgifterne fordeles. Hvis en mand foretrækker sit eget anlæg, må han begynde, som de fleste modelfolk har gjort det, med at sætte en enkelt let godsvogn sammen, hvortil delene kan fås for få kroner. Som regel kommer da næste gang et stykke skinne, så et lokomotiv fulgt af flere vogne. Han kan betale efterhånden, som arbejdet skrider frem, og hvis han er fingernem til at bruge fint værktøj, kan han reducere omkostningerne til næsten ingenting ved at lave udrustningen selv.

Som en af de mest betydende modeljernbanebyggere indenfor statsbanepersonalets rækker, tør vi nok karakterisere trafikassistent *B. Andreassen*, Aalborg, der i ca. 10 år har eksperimenteret med opgaven, som



Trafikassistent P. Andreassen ved sit imponerende fritidsværk.

nærmest de sidste 3 år er resulteret i et stortilet anlæg, der sikkert vil vække den største beundring hos tilskuerne.

Jernbaneunderskuddet har ikke skræmmet Andreassen fra at begynde for sig selv, og efter 7000 arbejdstimer og en investeret anlægskapital på omkring 5000 kr. har den dristige og driftige trafikmand fremstillet et jernbaneanlæg, der utvivlsomt indenfor modeljernbanebygningens område vil vække den største opmærksomhed.

Vi lader den flittige — og vi tør nok sige geniale

konstruktør — selv fortælle lidt om det imponerende værk, han har frembragt:

»Anlægget, der er bygget i størrelse 1 : 45 af Statsbanernes (af modelbyggere kaldet spor 0, sporvidde 32 mm), og i alle enkeltheder, hvor overhovedet muligt, udført i overensstemmelse med det store forbillede.

Det dækker et Gulvareal på 4×13 meter.

Den samlede sporlængde er 120 meter.

Banen er nærmest bygget i elipseform med dobbeltspor hele vejen rundt og forsynet med en stor station, en mindre station samt 2 automatiske mellemblokposter.

Den store station, der er udstyret med 4 hovedspor samt et antal rangerspor, har elektrisk sikringsanlæg med fuldstændig sporbesættelse (isolerede spor). Ind- og udkørselsmulighederne på denne station er de samme som på tilsvarende rigtige stationer, idet der kan stilles indkørsel således:

fra den ene side til Spor I, II og IV
og fra den anden side til spor I, III og IV
samt udkørsel tilsvarende.

Af signaler, der på denne station alle er udformet som dagslyssignaler, findes:

Hovedsignal for indkørsel,
togvejssignaler for indkørsel,
udkørselssignaler, samt
afgangssignaler, der er sat i afhængighed af
udkørselssignalerne.

Der findes 19 centralbetjente, elektriske sporskifter samt 10 stedbetjente.

Hele sikringsanlægget betjenes fra et centralapparat med 18 felter (10 sporskifte- og 8 signalhåndtag).

Sporskifterne er af forskellig slags: englænder, sammentrukne, modkrummede og almindelige.

På stationen findes iøvrigt:

Stationsbygning, 3 perroner, maskindepot med kulgård og kulkran samt elektrisk drejeskive, 2 signalhuse, pakhuis med kamperroner, enderampe, vandtårn og vandkraner, læsseplads, rangerhoveder forsynet med stopper.

Den lille station er forsynet med ind- og udkørselssignal, der for indkørselssignalets vedkommende er udført som vingesignal med gennemkørselsarm. Jeg behøver jo næppe at tilføje, at gennemkørsel ikke kan stilles, medmindre der er stillet udkørsel.

For etablering af de mange afhængigheder i sikringsanlægene samt til »sporskiftemotorer« er anbragt 30 relaiser i hele anlægget.

»Stop« på signal giver automatisk stop for toget. Stilles signalet på kørsel (de automatiske mellemblokpostsignaler står jo på »kørsel« i normalstilling) sætter toget sig automatisk i gang.

Jeg kan stille sikringsanlægene således sammen, at jeg med »gennemkørsel« på begge stationer kunne have 3 tog i hver retning (jeg har desværre kun 2 tog ialt endnu) kørende, og de ville da stadig holde den rigtige afstand, nemlig eet i hvert blokafsnit.

I den ene kurve er anbragt en vejskæring med vejkrydssignaler samt repetersignaler for disse, der alle træder i funktion med blinklys, når toget nærmer sig og først slukkes, når toget er passeret vejskæringen.

Med hensyn til kørestrøm (midtskinnesystem) er hele anlæget delt op i 13 sektioner, i det væsentligste bestemt efter signalernes placering. Indenfor en hvilken som helst af disse sektioner kan et tog fjernomstyres (frem — bak) og hastighedsreguleres fra kontrolbordet. Derudover er den store station forsynet med en lang række lokalkontakter, der bevirker at jeg samtidig med en holdende maskine, kan have en kørende maskine indenfor samme strømsektion. Dette muliggør f. eks. rangering bag i holdende tog.

»Aalborg Amtstidende«, der i en lang bladartikel indgående har beskæftiget sig med Andreassens prægtværk, slutter med at udtale sin beundring over det enestående tålmodighedsarbejde, der er resulteret i denne miniaturejernbane, som er et lille teknisk vidunder. Bladet anbefaler statsbanerne at overtage anlæget til demonstration for trafikelever, og hvis dette ikke lader sig praktisere, da ved et permanent arrangement på Aalborg station give skoleungdommen lejlighed til i alle detaljer at sætte sig ind i det spændende eventyr, som jernbanetrafikken er for ungdommen.

In memoriam.



Fhv. trafikinspektør C. Th. Stahlschmidt.

85 år gammel er fhv. trafikinspektør C. Th. Stahlschmidt lørdag d. 7. maj afgået ved døden i sit hjem i Aarhus efter kort tids sygdom.

Stahlschmidt var født i Odense 18. marts 1864. Han blev ansat ved Statsbanerne 1. okt. 1881 i Langå og året efter udnævnt til trafikassistent i Aarhus.

Som assistent forrettede han tjeneste i Viborg, Odense, Aarhus Ø., Lyngby og Hålsingborg, og sidstnævnte sted blev han udnævnt til overassistent d. 1. juni 1897. 1. februar 1902 blev han forfremmet til stationsforstander i Nørresundby, 1. oktober 1916 til trafikinspektør ved 6. trafiksektion, Aalborg, og 1. oktober 1922 til trafikinspektør ved 2. distrikt, Aarhus.

31. august 1932 søgte han på grund af alder sin afsked.

Stahlschmidt var en dygtig jernbanemand og meget interesseret i organisationsarbejdet. I 1912—1916 var han formand for Jernbaneforeningen og udførte her et samvittighedsfuldt og godt arbejde. Trods sin høje alder fulgte han stadig både etat og organisation med stor interesse, hvilken han på sidste delegeretmøde i Aarhus gav udtryk for i venlige og varme ord. Hans minde vil blive bevaret i taknemmelig erindring.

Køreplansnyt.

Ved det forestående køreplansskifte den 15. ds. gøres opmærksom på følgende:

1) Den elektrificerede drift på strækningen København—Ballerup påbegyndes mandag den 16. ds. med de første tog, idet den 15. ds. er søndag, og dampdriften som bekendt må bevares på strækningen søn- og helligdage, indtil fornødent nyt elektrisk materiel kan skaffes (forhåbentlig fra efteråret 1949).

2) Prag-forbindelsen etableres i retningen herfra søndag den 15. ds., den dag dog uden gennemgående vogne herfra.

De gennemgående vogne til Roma i Skandinavien—Schweiz—Italien-Express løber første gang herfra søndag den 15. ds.

3) »Uldjyden« etableres første gang fra København mandag den 16. og første gang fra Struer tirsdag den 17. ds.

Ved forhandling på mødet i Bruxelles er det opnået, at »Nord-Express« fra oktober d. å. fremskyndes med ca. 2 timer i hver retning. Tiderne i København bliver uændrede, men ankomsten til Paris bliver 12,55 (fra 15. maj 14,45) og afgangen fra Paris 17,20 (mod i sommer 15,00). Tidsgevinsten opnås ved henlæggelsen af toldkontrol m. v. i Belgien og Frankrig til at foregå i togene uden de nuværende lange ophold på grænsestationerne.

Fra oktober d. å. gennemføres der direkte sovevogn Wien—Hamburg—København 3 gange ugentlig i hver retning i »Skandinavian—Holland-Express«.

Under hensyn til forventet stærk benyttelse af »Nord-Express« i den kommende sommer vil der foreløbig fra og med søndag den 5. juni hver søndag morgen kl. 6,35 blive afsendt et særtog fra København H til Paris, ank. mandag kl. 12,10, og i modsat retning hver mandag fra Paris kl. 19,10, ankomst København H kl. 23,41 tirsdag. Togene fører II og III klasse. Vognene kan ikke overføres over Storebælt, men gennemføres imellem Nyborg og Paris. Spisevogn Nyborg—Bremen.

Dansk turistbureau i Hålsingborg.

Det danske turistbureau i Hålsingborg, der hidtil har haft ret trænge forhold i kontoret i Drottningsgatan, vil, når højsæsonen sætter ind, få nye lokaler lige ved færgestationen. Bureauet kommer til at bo i »Gamle Tullhuset« sammen med Skånes Turistforening og Kungl. svensk Automobilklub. Hålsingborg byråd har bevilget 150 000 kr. til indretning af bygningen.

* Bekendtgørelser

Forretningsudvalgsmøde.

Jernbaneforeningens forretningsudvalg afholdt møde i trafiketaternes lokaler, Vesterport, København, tirsdag den 10. maj.

Statsbanepersonalets sygekasse.

Jernbanelæge Backer, Hjalmar Bergstrømsvej 3, er bortrejst fra 11. maj—1. juni 1949.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge A. E. V. Lund, Valby Langgade 73, telf. Valby 3380.

Konsultationstid: Kl. 13—14½, fredag kun kl. 17—19, lørdag kl. 11—12.

Hovedbestyrelsesmøde.

Jernbaneforeningens hovedbestyrelse afholder møde i trafiketaternes foreningslokaler, Trommesalen 2, 5., Vesterport, København, tirsdag den 31. maj og onsdag den 1. juni d. å. Første dag kl. 9,00 præcis.

Dagsorden:

1. Meddelelser fra formanden.
2. Beretning fra forretningsudvalget angående understøttelser efter lovenes § 1 C.
3. Beretning fra regnskabs- og budgetudvalget.
4. Beretning fra hovedkassereren.
5. Beretning fra lokalerådet.
6. Beretning fra sprogudvalget.
7. Beretning fra låneforeningen.
8. Beretning fra redaktøren.
9. Beretning fra øvrige af hovedbestyrelsen nedsatte udvalg.
10. Normeringsloven 1950/51.
11. Delegeretmødets afholdelse.
12. Eventuelt.

5. kreds.

Til stationer og godsekspeditioner er udsendt et spørgeskema til brug for det nedsatte udvalg af 1948 til opstilling af statsbanernes stationer og godsekspeditioner i rækkefølge.

Skemaet bedes meget omhyggeligt udfærdiget, og navnlig henledes opmærksomheden på pkt. 8, hvor en redegørelse ønskes for særlige arbejder, som kan have betydning for stationens/godsekspeditionens vurdering.

Skemaet indsendes til distriktet senest d. 31. maj 1949.

P. K. V.

H. Georg Christensen.

15. kreds' rejsestipendier.

På 15. kreds medlemsmøde den 21. april 1949 blev nedennævnte 3 medlemmer udtrukket som vindere af kredsens rejsestipendier:

Kontorass. fru A. K. Hornbæk, 2 Dc T.

Kontorist frk. A. Leegaard, Nyborg.

Ekstraktr. frk. D. A. Laugesen, 11. banesekt., Viborg.

Suppleanter blev:

Ktr. frk. E. U. A. Petersen, Birkerød.

Ktr. frk. J. Bjørklund, cvt., København.

Bytning.

Ekstrakontorist på mindre jydsk station ønsker bytning med ekstrakontorist på anden jydsk station evt. sydfyn. Billet mrk. 9 modtager »Vor Stand«s eksp., Trommesalen 2, Kbhvn. V.

Tak.

Min dybtføjte tak for venlig deltagelse ved min kære mand, pens. togfører H. B. Hansens død og begravelse. Tak for hver en krans, blomst og venlig tanke.

Amary Hansen.

Byttelejligheder.

Odense—Aarhus.

En moderne solrig 3 værelses lejlighed med centralvarme, badeværelse og stor altan mod øst i Odense, leje kr. 810,— årlig + varme, ønskes byttet med en tilsvarende, helst med et ekstraværelse i Aarhus eller forstæderne.

O. O. Andersen, værkemester,

Aarhus centralværksted, træværkstedet.

Aalborg—København.

2½ vær. moderne lejlighed i Aalborg ønskes byttet med en tilsv. i København.

Overpakmester J. L. Nørgaard,

Frederiksborggade 39 A, 4., K. Telf. Byen 5398 x.

Odense—København.

Haves i Odense: 3½ værelser, centralvarme, bad. Ønskes i København ell. omegn: tilsvarende.

Overtrafikkontrolør I. C. Lundin-Hansen,

R. & P.kontoret, central 400, lokal 229.

Til salg.

Velholdt gallauniform, baneingeniør af 1. grad, til salg best. af: Gallahat st. 57, alm. kasket, frakke brystvidde 104, vest og benkl. skridt 77, livvidde 104, kårde med perlemorsbelægning, pris 300. Henvendelse

Nyvej 4, 1. Telf. Eva 8167.

Ansvarhavende redaktør: stationsforstander H. Georg Christensen,
I bladudvalget: trafikkontrolør Carl Andersen, Generaldirektoratet, og
baneingeniør C. Buchholtz Rasmussen, Generaldirektoratet.

Ekspedition:
Trommesalen 2, 5.
Tlf. 11314.

Annonce-ekspedition:
Klosterstræde 23, Kbhvn. K.
Tlf. Central 6245.

Frederiksberg Bogtrykkeri, Howitzvej 49.



KØBENHAVNS HAVN

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

HOLMENS KANAL 5

TELEFON 211



KUL - KOKS
TØRV - BRUNKUL
FORMBRÆNDSEL
BRIKETTER

DANSK FIRMA

DANSK KAPITAL

STØRSTE SALG I DANMARK



Mørke Eksportslagteri og off. Slagtehus

A. M. SØRENSENS EFTF.

Telefon 24 Postgirokonto 44880

Statskontrol 463 Bankkonto: Mørke Bank

1899

29-5

1949



*de bedste ønsker
fra „det bedste blad“*

Aktieselskabet

STRØMMEN . Randers

Piske- og Røremaskiner

Bagerimaskiner

Bageriovne

Slagterimaskiner

Kem. tekn. Maskiner

E. J. & H. S. A/S

C. L. Seifert A/S

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. svensk Hofleverandør



St. Regnegade 12-16, Kbhvn. - Telf. C. 297

A/S Korsør Glasværk

Dansk Vinduesglasværk



Korsør . Tlf. 16

DE PRIVATE ASSURANDØRER

AKTIESELSKAB

GRUNDLAGT 1786

Sø- og Transportforsikring

Brandforsikring

Driftstabsforsikring

samt alle andre

Skadesforsikringer

**PALÆGADE 2 . TLF. CENTRAL 6
KØBENHAVN K.**

BIKUBEN

*Forsørgelsesforening og Sparekasse
Silkegade 8, K.*

Sparekasse

Alderdomsforsørgelse

Byggespareafdeling

Børneforsørgelse

Depotafdeling

Udlånsafdeling

Forvaltningsafdeling

Vedtægter udleveres i hovedkontor og filialer

Gennem 50 år leverandør til D. S. B.



Cand. pharm.

BANG & TEGNER A/S

Sigurdsgade 34 . København N.

Telefon Central *319

Postgiro 1488



Skindbeklædningen

L. ANDERSSON ASK

*Leverandør til
Stat og Kommune*

Nørrebrogade 32 -- Telef. Nora 1033 + 1034

Banegaardskioskerne

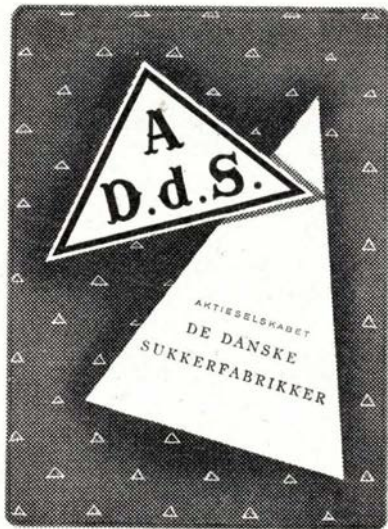
anbefaler sig med:

*Dag- og Ugeblade
Bøger
Rejselekture
Papirvarer
Films
Cigarer
Cigaretter*

Vægtfabriken ANRA

Dagmarsgade 17

København N.



Støt Deres egen Økonomi

og køb hos Deres Forhandler af



PINDSTRUP MOSEBRUGS FABRIKAT:

STORE TØRVEBRIKETTER — »ROPI«

SMAA TØRVEBRIKETTER — »P. M.«
der kan leveres i Papirsække med 50 kg

TØRVESTRØELSE (grov Sphagnum)
til Plantedækning

TØRVEMULD (fin Sphagnum)
til Plantearbejde

PINDSTRUP MOSEBRUG

Ældste og største Fabrik i Landet

Pindstrup: Tlf. 13 (3 Ledn.) — København: Salgskontor, C. 8261

Grundlagt 1917

NORMAL- TRYKKERIET

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B . Tlf. Øbro 6261

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

C. 4820-13395

F. L. Viltoft

FABRIKEN TAG-ASBEST'S EFFL.

A/s Exinter

HOVEDGADEN 31 . SØBORG . SØBORG 816

**Asfalt-Kit, Tag-Asbest,
Tjære, Karboliniumsfarver**

VILH. NELLEMANN A/s

Cykler en gros

Randers ★ Aalborg

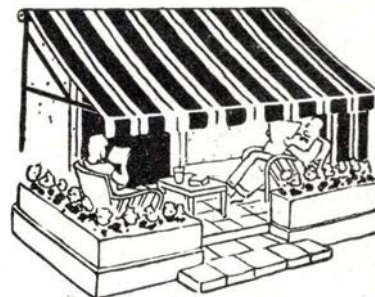


Uniformshuer
og uniforms-
effekter af
enhver art . . .

Guldtrækkeriet, stuen

KGS. NYTORV
KØBENHAVN

*Magasin
du Nord*



MARKISER

leveres i moderne udførelse.
Kun kvalitetsarbejde . Mangeårig erfaring.

Markisefabriken „GEFION“
Slangerupgade 29 – Tega 5842

Sporskifter

Bremseklodser

og andet

Jernbanearbejde

Maskinfabriken „Phønix“

Grundlagt 1841

Odense

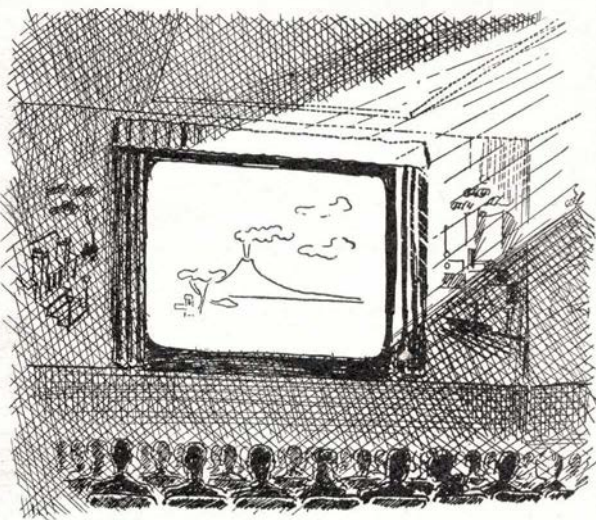
Det uopsigelige Laan
er Fundamentet



Samlet Udlaan c. 2,0 Milliarder Kr.

Laan à 3½, 4 el. 4½% ydes i faste Ejendomme
i By og paa Land indenfor Østifterne og Samsø

Jarmers Plads 2, København V. Tlf. C. 8501



Statsbanernes Kino **Københavns Hovedbanegård**



Aktuelle nyheder

Interessante og morsomme film fra hele verden



Nyt program hver mandag . 75 øre over hele salen



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK

KASTRUP . NØRRESUNDBY . FREDERICIA . KALUNDBORG

Isidor Meyer

St. Kongensgade 67 - København K.



Stålrør, Fittings, Flanger, Metaller, Motorcykler

Aktieselskabet

DAMPMØLLEN

i Nykjøbing p. F.

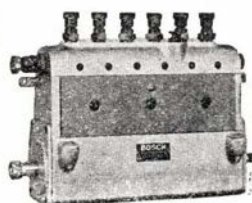
Assurance
Befragtning
Spedition

Dan-Transport A/s

Vestergade 26 - Tlf. Central 16488

Vognfabrikken SCANDIA A/s Randers

Jernbanevogne · Motor- & Sporvogne
Smedegods



BOSCH
DIESELUDSTYR

»kvaliteten uovertruffen«

AKTIESELSKABET
MAGNETO
KØBENHAVN

ENEFORHANDLING FOR DANMARK

S. TE A. ME GILSOCO

LA LOUVIÈRE BELGIEN



SALGSORGANISATION
FOR BELGISCHE VÆRKER



Afdeling: Fabrikation af Bolte og Skinnetilbehør.
Tilbehør til Skinner af ethvert Profil og Vægt · Specialfabrikation af Bolte, Nitter, Aksler, Akselsæler, raatsmedede eller afredede, hærdede, termisk behandlede for rullende Materiale, mekaniske Virksomheder, Skibsværfter etc. Almindelige Bolte af enhver Art, Bolværksbolte, franske Skruer, Harvetænder.

Afdeling: Stansning.

Mindre Stansarbejder · Specialitet: Cykledele.

Afdeling: Værktøj »Dynasteel«.

Skruenøgler af enhver Art, indstillelige Tænger, Hamre, diverse Værktøjer.



Repræsentation for Danmark:

BELGISK-SKANDINAVISK IMPORT ½

Telegr.-Adr.: Danco · Tlf. Ctr. 14571 (3 Ledn.)

St. Kongensgade 70 · København K.

ELEKTROSVEJSNING

- ✧ Materiel til ethvert Formaal
- ✧ Raadgivning og Instruktion

EMIL HJORT

FLINTHOLM ALLE 8, KBHVN. F., C. 4656 - 7756

Importkompagniet A/s

*leverer
prima
Brændsel
overalt
i Byen*

Kalundborg

Telefon 33 • 327 (fl. Ledninger)


C. K. HANSEN

Grundlagt 1856

SKIBSREDER & MÆGLER

Befragtning . Klarering og Løsningsileyn
Assurance . Havari- og Linieagentur
Spedition og Grænseekspeidition
Internationale Transporter
Skib . Bane . Bil . Luft

Filialer:

**KRUSAA - PADBORG
GEDSER**

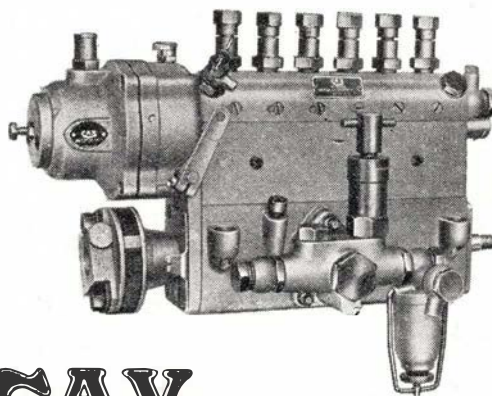
Repræsentanter i alle Provinsbyer

Korresponderende Reder

DANNEBROG

35, AMALIEGADE . KØBENHAVN K.
TELEFON: CENTRAL 72 (13 LINIER) RIGS 13 (2 LINIER)
TELEGRAM ADRESSE -HANSEN- . EJERNKRIVER NR 2350

DIESEL PUMPER



CAV.

- det bedste af det bedste

Anvendes også til Statsbanernes
lyn- og motortog

Repræsentant for Danmark:

AXEL KETNER

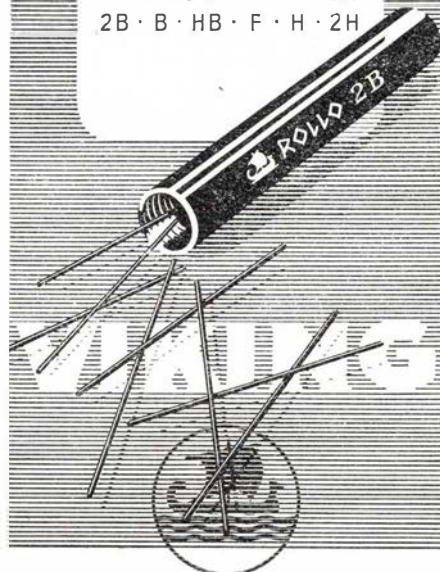
Nørrevold 9 . København K.

Tlf. C. 4195 - 6819

ROLLO
Stifter til Pencils

NO. 1008 ROLLO
Grafitstifter

6 HAARDHEDSGRADER
2B • B • HB • F • H • 2H



Thürmers
originale danske
Snittøj

M. V. LUDVIGSEN

Metalgaarden

ST. KONGENSGADE 72
KØBENHAVN K. C. 8154

Alle nye Metaller

Chr. Larsen Søvad

TØMRERMESTER

Esbjerg — Telefon 942

Arbejder for D. S. B.

RESERVERET 29

*Dansk Elektrokul
Industri*

Klingseyvej 6
Damsø 3132



Telefonanlæg

Signalanlæg

L. M. Ericsson % · Trommesalen 5 · København V. · C. *3438

SOLIGNUM
Trækonservering
WATOELIN
Rustbeskyttelsesfarve

CARLSEN & PLENGE

Gothersgade 27, K. · Central 15314, Rigstelefon 249

Slotsgade 3
Hillerød

Telefon 175

**C. Nordlundes
Bogtrykkeri**

(Oswald Terkelsen)

ELEKTRISKE ARTIKLER
A/s **AXEL SCHOU**
K Ø B E N H A V N

AALBORG · SILKEBORG · HADERSLEV · ODENSE

Nørregade 2
Aarhus
Leverandør til D. S. B.

S. Bendtsen & Co. Eftf.

Skrædderforretning

Struer Kul Import A/s

L. C. Glad & Co. A/s

**HENRY
HEIN**

STACATRUC gaffeltrucks
TRACT-R-LIFT gaffeltrucks
DOUGLAS transportvogne
MERTRAK tractorer
RANSOMES & BRUSH
elektrovogne

Stationære motorer,
transportører m. m.

STENGADE 5 . KØBENHAVN N . NORA 6595



RINGSTED JERNSTØBERI & MASKINFABRIK

AKTIESELSKAB

ALT I ELEKTRISKE MAALEINSTRUMENTER



HELWEG MIKKELSEN & CO.

ØSTER FARIMAGSGADE 28
København Ø . Telf. *Central 998

RESERVERET 51

STATSBANERNES URMAGER

L. Beyer Holgersen & Søn

Colbjørnsensgade 17 - København V - Grundlagt 1856

H. Rasmussen

*Handelsgartneri og
Blomsterforretning*

(ved Holger Kongshøj)

Østerbrogade 11 . Tlf. Central 2208

Otto Ahrens A/s

Rantzausgade 22 - København N

**Aktieselskabet
Kaffesurrogatfabriken Danmark**

ARCATOM

Dansk Svejseindustri

Adelgade 82 — København K. — Telefon Palæ 6482

BANDAGIST N. DITLEV

Vestergade 32 . Randers
Telefon 1189

Leverandør til
D. S. B.

Leverandør til
Sygekasser

BOGTRYK

L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13
København K
Tlf. Byen 1502

ELEKTRO-ISOLA

VEJLE

Danske Billettænger

VALDEMAR HYLLEHOLT -- „COMETA“

Holbergsgade 17 - Kbh. K - Palæ 6146

Farvefabrikken Færøsit A/s

Skibsværftet LILLEØ • Korsør • Telefon 452
Skibsreparationer og Bolværksarbejde

AALBORG VÆRFT A/s


STATSANSTALTEN FOR LIVSFORSIKRING
ÆLDST - STØRST - STATSGARANTERET



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

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

A/s Vejle Bolte- & Møtrikfabrik.

Telefon: Fabrik 2120 (2 Lin.) Grundlagt 1899. Telegr. - Adr.: Boltefabriken

Alle Slags Bolte, Møtriker, Skruer, Kedelnagler og Nitter.
Skinnespiger og Svelleskruer.

Leverandør til De danske Statsbaner

Aktieselskabet
Accumulator-Fabriken
Kgs. Lyngby Telf. Lyngby 1645

„REFFO“
BØR BRUGES I
ALLE KEDLER

C. C. Petersens Bogtrykkeri
Studiestræde 32.
Telt. 6142.
Leverandør til Statsbanerne.

**Lyngby-Nærum
Jernbane**

DET BEDSTE FOR DERES ØJNE:

Ringlunds Brillor

Frederiksberggade 38,
v. Hj. af Raadhuspladsen
Spec. siden 1901 Sygekas. Modeller og Takster

AKTIESELSKABET
AARHUUS PRIVATBANK
Århus . København

Hjemmet
Danmarks førende Ugeblad

A/s GASACCUMULATOR

KØBENHAVN . AARHUS . AALBORG . ODENSE

HANS LARSENS TØMMERHANDEL

★
Slotsherrensvej 123
Telf. Damsø 5300



ESC udfører alt Smedegods til Lokomotiver, Aksler, Krumtapaksler, Blad- og Spiralfjedre udf. af legerede Staal af bedste Kvalitet anvendes af samtlige Britiske Jernbaneselskaber.

Agent for

ENGLISH STEEL CORPORATION E. T. GREW

RAADMANDSGADE 43-45 . TLF. ÆGIR 700 . RIGSTLF. 298

Blomsterforretningen

„ASTA“

(M. Pedersen)

Telefon Øbro 4052

Østerbrogade 86

Anbefales Foreningens Medlemmer

Leverandør til Interessekontoret

Oluf Brønnum & Co.

Holbergsgade 8

Telefon 8750

=====
Køkkenudstyr

Glas

Porcelain

Erik V. Andersen

Sagfører, cand. jur.

Ny Kongensgade 16,
København K.
Telf. C. 4179

I 22 år

har DSB gjort rent med

RHOUBEN

Købmagergade 63 — C. 8702

Bandagist H. Petersen, Borups Alle 3¹.
København N. - Telf. Godthaab 3824 y

Specialist i kunstige Lemmer med
Luftpaaspænding
Sølvmedaille Paris 1900. Lev. til Invalide-
forsikringsfonden, Hospitaler og D. S. B.



ASBJØRN-MØBLER

SKINDERGADE 28-32

Udstilling af Møbler i 5 Etager

Central 829

Konto oprettes

BOGTRYK

L. A. Jørgensen, Rosengaarden 1a.
Tlf. Byen 1502. København K.

Hovedbanegaardens Restaurant

København
Centr. 4820 Villorf

M. THOMSEN STØTT & SØN
Murermester- og Entreprenørforretning
Kong Christians Allé 6
Aalborg Telf. 1992

Overflødighedshorn - Kransekager

Konditori Kristine

Aalborg

DE FORENEDE BOGTRYKKERIER

MADS HANSEN
Søndergade 11 - Aarhus
Telefoner Kontor Sætter
302 636

Leverer illustrerede Tidsskrifter, Kataloger
Prislister og Værker i etbvert Omfang
smagfuldt og med kort Leveringsfrist

Reserveret

ICFA

Blikkenslagermester **H. J. OLSEN**

Büløwagade 6, Telf. 1670
Aarhus

A. Bygballe

Klostergade 14. Aarhus. Tlf. 1598.

STØBEGODS

FRICHS

Gummilærred - Gummibukser
Gummismække - Gummiforklæder
Linoleum

^A/_s **Høilund Carlsen**

Aaboulevarden 45,
Aarhus
Telf. 1347 - 11831

D. S. B. VOGNMAND i Aarhus

K. Kristoffersen Telf. 1236-2653-7113

Alfred Krabbenhøft

Murermester - aut. Kloakentreprør
ESBJERG Telefon 1064
Arbejder for D. S. B.

BRØDRENE LEERVAD

Elektrisk Installations-Forretning
Motorreparation - Moderne Lysanlæg
ESBJERG

Norgegade 41 Telf. 9 og 10

Chr. Larsen Søvad

TØMRERMESTER

Esbjerg . Telefon 942

Arbejder for D. S. B.

H. Olsen Holmelund ^A/_s

Tlf. 169 - 170

Fredericia

Prima Kvaliteter
KUL . KOKS . CINDERS
BRÆNDE . TØRV . BRIKETTER

Andelsmejeriet „Øborg“

Gedebø . Tlf. Gedser 60

1. Kl. Mejeri-produkter,
SMØR . OST . MÆLK . FLØDE
Langtidspasteuriseret Mælk

Grenaa og Omegns

Andelsmejeri Grenaa - Telf. 222

Køb Mejeriets anerkendte Produkter

Grenaa Rebslaeri

Chr. Thostrup

Lillegade 33 Telefon 169

Nicolai Petersen

Isenkram - Udstyr - Glas - Porcelæn - Keramik
Grindsted - Tlf. 108. Lev. til D. S. B.

JYDSK DUNKE. OG PAPEMBALLAGEFABRIK

Hedensted Telf. 22-56

C. Nordlundes Bogtrykkeri

(Oswald Terkelsen)

Slotsgade 3 - Hillerød

Telefon 175

Tag til Nordkysten

med

Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbaner

R. Ruff & Søn . Holte

Gas-, Vand- & Blikkenslagermester
Egebækvej 41 Privat Mariehøj 8
Tlf. Nærum 90 Lev. til D. S. B.

Korsør Stenforretning

O. G. Konradsen

Maribo

Løvtræ . Tømmer . Planker

Mørke Eksportslakteri og off. Slagtehus

A. M. SØRENSENS EFTF.

Statskon-
trol 463

Telefon
24

Bankkonto:
MørkeBank

Postgiro-
konto 44880

Mørke

^A/_s M. J. Ballins Sønner

Nykøbing F.

Telf. 162-167

FABRIK FOR ARBEJDSHANDSKER

Leverandør til D. S. B.

Sparekassen i Nykøbing p. F.

Telefon 216 Oprettet 1828
Indskud: 53 Mill. Reserver: 4,1 Mill.

Lindholm Maskinfabrik

Nørresundby Tlf. Aalborg 3121

Specialfabrik for
Tilvogne
Friktionskoblinger
Transmissionsdele
Dynamometre m. v.
Todelte Staalbane Rømskiver



Regnfrakker

A/s Odense Kamgarnspinderi

Maskinfabriken „Phønix“

Grundlagt 1841

Odense

Sporskifter - Bremseklodser
og andet Jernbanearbejde

Aktieselskabet STRØMMEN . Randers

Piske- og Røremaskiner
Bagerimaskiner
Bageriovne
Slagterimaskiner
Kem. tekn. Maskiner

Hess Varme
Sabroe Kilde

Johs. Christensen
Vejle Støbegods

Randers

BANDAGIST N. DITLEV

Vestergade 32 - Randers
Telefon 1189

Leverandør til D. S. B.
Leverandør til Sygekasser

S. P. PEDERSEN

TØMRERMESTER

Skolevej 16 . Telefon 2593
Randers

Tilbud og Overslag uden Forbindende

Hansen & Christoffersen

Statsaut. Installatører
Ringsted - Tlf. 652
Lys- & Kraftanlæg
Lev. til D. S. B.

MURERMESTER

AXEL HOLMBOM

Byvolden 12 - Telf. 192

ROSKILDE Arbejder for D. S. B.

ADOLF THUESEN

MALERMESTER

Røde-Kro - Telf. 66 - Lev. til D. S. B.

D. S. B.'s Restauration

Silkeborg Banegaard

M. Carstens

Saxkøbing Savværk

Brdr. Larsen

Saxkøbing'
Telefon 4078

K. IBSEN & SØN

TØMRERMESTRE

Tlf. Skelby 4 - Lev. til DSB

Se lyst paa Tilværelsen.

Tapetser om
med Tapeter fra

CHR. NEERGAARD Tlf. 165
Struer

Kolonial, Spirituosa, Cigarer og Tobak

Altid friskbrændt Kaffe

NIELS V. JENSEN, DANMARKSGADE.
Telefon 241. Struer

Wilh. Davidsen

Banegaardsrestaurationen

Sønderborg Telf. 599

JOHANNES JUHLER (E. Müllers Effl.)

MASKINVÆRKSTED

Bygnings- og Skibsmedie

Aut. Vand- og Gasmester - Autogen
SØNDERBORG Tlf. 2678

PAUL MÜLLER

SØNDERBORG

Bygnings-Blikkenslager!

Aut. Gas- og Vandmester

Centralvarme-Anlæg

Nyvej 20 - Telefon 768 - 068

Vejen Andelsmejeri

Altid 1. Kls Mejeriprodukter
Vor fine »Diplom Is« bringes i Erindring
Telefon Vejen 3

TH. LUND, Vester Sottrup

BYGGEFORRETNING

Telefon 118 - Lev. til D. S. B.

Karl Rasmussen

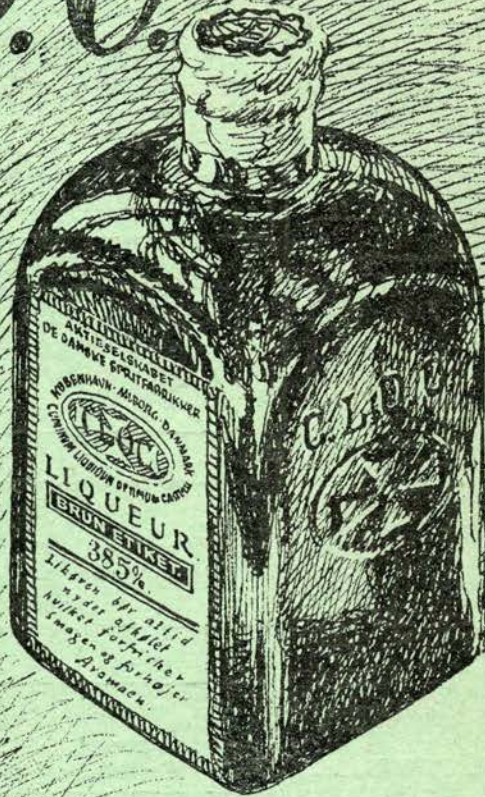
Murermester og Entreprenør
Nygaardsvej 10. Telf. 661

Tilbud til Tjeneste Lev. til DSB
VORDINGBORG



AALBORG TAFFEL AKVAVIT.

C.L.O.C.



Brun Etiket.

