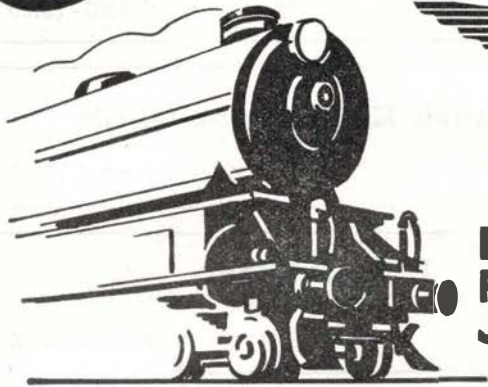
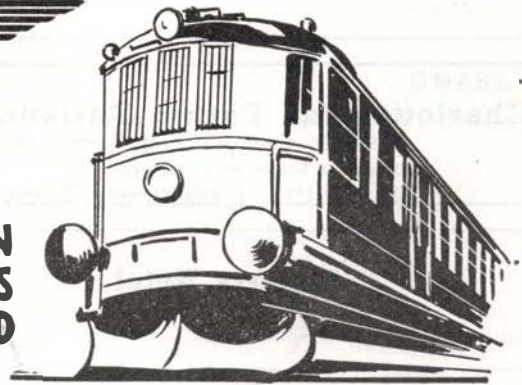


Jernbane-Bladet



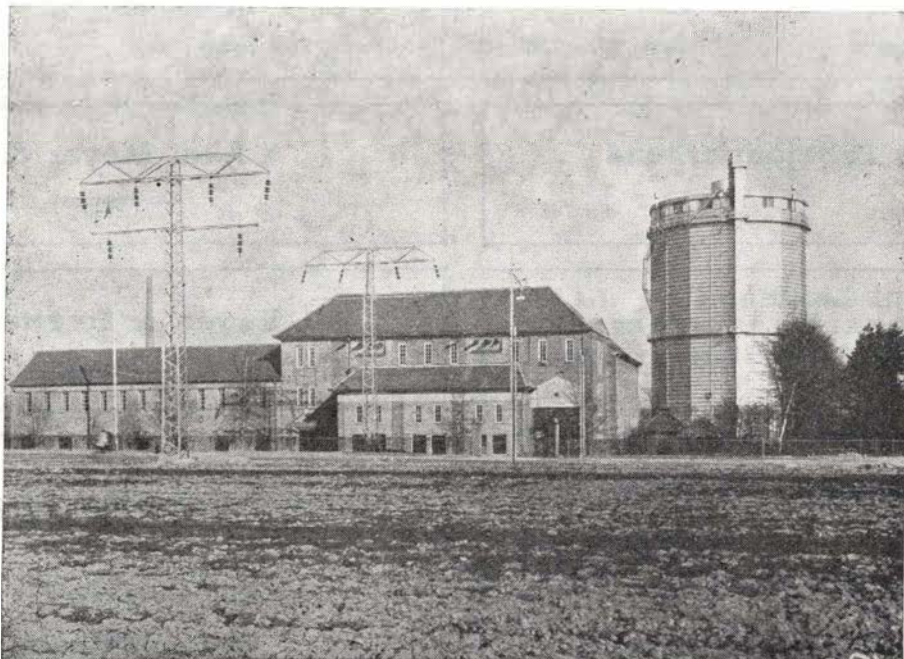
**FÆLLESORGAN
FOR DANMARKS
JERNBANEMÆND**



August 1947

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

4. Aargang
Nr. 7



Transformatorstationen Ørnegaard
hvorfra den elektriske Strøm til S-Togene paa
Holte og Klampenborg Banen leveres af



HOVEDKONTOR: STRANDVEJ 102, HELLERUP . TELFFON: HELRUP 4001

Carl Jacobsens Vinhandel

Østbanegade 3

v/ Østerport St.

W. Røper-Petersen

Glas en gros

Overgaden neden Vandet 45-47 . Central 9260 - 13060

BESØG

Charlottenlund Fortets Restauration1. Kl.s Smørrebrød, rigtig Kaffe, smaa Priser.
Skønneste Udsigt over Øresund...
Strandvej 150 . Charlottenlund . Hølrup 2263**1/2 Dansk Kontormøbelfabrik**

Godthaabsvænget 35

Telefon Central 11712

Webers Hotel

København

Central 1432

J. B. Schilder

Uniformskræder

Nørregade 7

Tlf. C. 2058

København K

Flytteforretning

v/ Alfred Jensen

Faksegade 7 . København Ø . Tlf. Ctr. 1897, Øbro 3356

Tapetfabriken »Fiona«

Detailsalg: Skindergade 27, København . Central 15837

Ejner Gjertsen

Kørselsentreprenør

Østerport Jernbanestation

Telefon Palæ 2580

P. Johansens Eftf.

Korn og Foderstoffer

Tlf. Central 8238

Kvindelig Arbejderforbund

Vestergade 68, Odense

Telefon 4018

1/2 Axel Meyer & Co.

Odense

Paul Lehmann

INTERNATIONALE TRANSPORTER

København . Aarhus . Herning . Esbjerg . Padborg

Amaliegade 35 . Tlf. *Ctr. 8057

Hagen & Sivertsen 1/2

Odense

Ægkompagniet Gallina 1/2

Mitchellsgade 21

Ctr. 15973 (2 Ledn.)

Odense Offentlige Slagtehus 1/2**Th. Wessel & Vetts Fabriker 1/2**

Nørregade 7 . Central 8608

Oscar Wilhelmsen

Fiskeeksport

Havnen, Esbjerg

S. L. Møllers Bogtrykkeri

Rosenørns Alle 29 . København V . Tlf. Central 17188

Johs. Frandsen

H. F. Tottegaards Eftf.

Hølbækvej 4, Sorø . Aut. Fordforhandler . Telef. 100-199

Det Hoffenbergske Etablissement

Kronprinsensensgade 28 . København . Tlf. Central 4019

Philip W. Heymann 1/2

Strandboulevarden 30 . København Ø . Central 13646

Maanedens ved Interview Harald



Vi beder en af saavel den gamle som den nuværende Hovedbanegaards faste Inventar, den kendte og joviale Skopudser Jensen, fortælle lidt af sin Historie:

Hvor mange ved, at den ældste af Lejerne paa Hovedbanegaarden er Skopudser *M. Jensen* i Afgangshallen. Fra December 1917 har Jensen haft fast Stade paa Hovedbanegaarden, men vi lader Jensen selv fortælle herom:

Hvor gammel er du, Jensen?

Jeg er født den 15. September 1875 paa Fyn. Der arbejdede jeg ved Landbruget indtil den 19. Februar 1894, og paa denne Dag indtraf det kedelige Uheld, at jeg ved at springe af Toget paa Ejby Station fik begge Ben kørt af. Den 20. Oktober 1895 kom jeg til København, hvor jeg arbejdede ved forskellige siddende Arbejder indtil den 12. November 1900, da jeg fik Stade som Skopudser paa Raadhuspladsen. I Foraaret 1901 flyttede jeg ud til Vesterbros Passage ved den gamle Hovedbanegaards Drejeskive, hvor Lokomotiverne, som kom ind til København, blev drejet ret for udgaaende. Her indtraf et Par Gange det lille Uheld, at en af de store Boggivogne med for stærk Fart gik over Stoppebommen hen over Jordvolden, ud igennem Jerngitteret og helt ud paa Vesterbrogade, kun nogle faa Meter bag min Ryg. Du kan paa det ene Billede se Jerngitteret med Vognparken bag ved. Bag ved min Kundes Ryg staar et lille Hus, hvorfra der solgtes Bolscher og Bismarcksklumper.



Jeg kan huske, at du i sin Tid ogsaa sad ved den lille Pavillon, som stod mellem Banegaarden og National.

Ja — ved Vesterbrogades Omlægning flyttede jeg ned mod National ved Centralpavillonen. Men i Efteraaret 1917 blev Træerne fældet i det gamle Rundrejsebureaus Have, hvor jeg hidtil havde siddet, og Grunden til Akselborg blev gravet ud.

Hvordan fik du saa Stade paa Hovedbanegaarden?

Jo, — det skal jeg sige dig. En raakold Regnvejrsdag — det var forresten den 11. December 1917, gik jeg hjem og skrev en Ansøgning til Generaldirektoratet for D. S.B. — og der stod ikke andet end saadan:

Undertegnede ansøger herved om Stadelplads som Skopudser paa Hovedbanegaarden i Afgangshallens vestre Ende.

Motivering:

Jeg har nu siddet paa Gaden som Skopudser i 17 Aar under

aaben Himmel, men kunde nu godt tænke mig at komme inden Døre.

Ærbødigst

M. Jensen, Skopudser,
Vesterbrogade.

Bopæl: Saxogade 28, 1.

Saa regnede du vel med, at der gik lang Tid, inden du fik Svar?

Javel — og i Betragtning af, at min Ansøgning var skrevet med blaa Blyant paa almindeligt Skrivepapir, var det ret hurtigt, at Svaret kom — nemlig allerede den 27. December 1917 fik jeg Tilladelsen af daværende Distriktschef Eir.

Dagen efter gik jeg ind paa Inspektionskontoret og bad om at faa anvist Pladsen. Den daværende Stationsforstander, Kaptajn Vilsbæk, bad mig gaa ned i Hallen til det derværende Billetkontor for Nord- og Kystbanen samt Norge og Sverige. Ved Pillen der mellem Dørene, skulde jeg stille min Stol op, og der skulde jeg blive. Ja, saa var jeg altsaa kommet paa Hovedbanegaarden. De tre første Dage regnede det, men jeg var da nu kommen i Tørvejr, og senere fik jeg ogsaa noget at bestille. Folk vilde jo prøve den — tilsyneladende nye Skopudser. — Der, hvor jeg sad, var der ikke særlig koldt, idet Dørene til Telegrafstation, Politivagt, Billetkontor og Ventosal stadig gik, og Varmen derfra strømmede ud til mig, og mere og mere fik jeg at bestille.

Horserødlejren blev oprettet og belagt med engelske og franske Krigsfanger, som var gode Kunder. Senere kom den store Spejderjam-

boree, som havde Kontor der, hvor det svenske Rejsebureau nu er, og det var jo Ungdom fra Alverdens Lande. Endelig blev der anbragt en Skrivemaskine-Automat paa den anden Side af Trappen, og den var i hvert Fald til stor Morskab for Ungdommen.

I 1933 skete der en stor Omforandring paa Banegaarden. Overarkitekt Seest fik det Job at modernisere Banegaarden indvendig. Der blev bygget nye Kiosker, og Personalet ved Perronedgangen fik lukkede Boxe, og Garderoben blev flyttet. Nu var der kommet ny Stationsforstander, og denne gav mig Tilladelse til at have 2 Stole. Særlig Lørdage og Søndage var dette paa-krævet, og min Hustru blev da min særlige Medhjælper.

Hvornaar fik du saa en saa komfortabel Forretning, som den, du har nu — for det maa den da kaldes — i Forhold til, hvad den har været før?

I 1935 blev D.S.B.s Kino indrettet i de daværende Ventesale, og Skopudserne fik en tildels lukket Skærm — dog ikke med Loft. — Det var nærmest beregnet paa, at Publikum kunde gaa ind og faa Skoene pudset uden at blive generet af nyfigne Blikke. Særlig hyggelig var det nu ikke. Der var en ulidelig Træk, og Rummet virkede som en Samlebrønd. Men endelig efter gentagne Ansøgninger om Forandring, lykkedes det i Februar 1945 at opnaa det, som vi har nu. Den gamle Skærm blev fjernet, og der blev bygget en ny Skopudserkabine med store Ruder og indlagt Centralvarme, saaledes at jeg nu med Glæde og legemligt Velvære kan betjene mine mange faste Kunder.

Har du betjent kendte Personligheder?

Ja, mange, f. Eks. kan jeg nævne de kongelige Prinser, Rigsdags-

medlemmer, Skuespillere og Journalister. Før i Tiden havde jeg en saa kendt Mand som fhv. Justitsminister Alberti som fast Kunde, og jeg kommer nu til at tænke paa en Novemberdag for mange Aar siden, da kom Alberti og fik pudset sine Sko. Han kom sammen med en Del Tjenestekarle, og da Alberti havde faaet pudset sine Støvler, betalte han med 10 Kr., og slog nok saa nonchalant ud ved Haanden og sagde, at den passer for dem allesammen. Det kunde han jo sagtens, for det var jo Bondestandens Penge, han betalte med, og dette Tilfælde glemmer jeg aldrig. Jomfru Tidsfordriv, Krølle Charles og Olschansky, det var Datidens Originaler, pudsede jeg ogsaa tit for.

Hvordan gik det saa for dig i Be-

sættelsestiden?

Om den Tid kan jeg kun sige, at det var alt andet end hyggeligt, naar Hipoerne ved deres Razziaer drog gennem Hallen og skød, saa Kuglerne raslede om Ørene paa mig.

Se, det var jo altsammen om din Forretning. Bryder du dig om at fortælle mig noget om dine private Interesser?

Min største Interesse er »Landsforeningen for Vanføre«, som jeg har været Medlem af i 20 Aar. Ligeledes »Fattiges Juleglæde«, som Hs. M. Kongen er Protektor for, har jeg været Medlem af i 20 Aar. Endelig har jeg været Medlem af N.I.O.G.T. i 45 Aar, saa du kan selv regne ud, at det er Afholds- og Vanføre-Interesser, jeg dyrker.

Vil De have blanke Støvler,
kom da til



Skopudser Jensen
paa Banegaarden.

ET MINDE...

Ved Billetkasserer Axel C. H. Hansens Død mindes jeg, da jeg første Gang traf ham. Det var en Dag i 1920. Jeg havde en Ekstraskriverplads ved Skattevæsenet i Charlottenlund, og tog ud og hjem med Toget hver Dag. Da jeg den første Maaned ikke havde Raad til at

løse Kort, købte jeg Billet hver Dag. Den Dag jeg her erindrer, havde jeg som sædvanlig løst Dobbeltbillet, og Udturen gik smertefrit, men med Hjemturen skulde det gaa lidt anderledes. Jeg passerede Kontrollen i Chl og satte mig op i Toget. Ved Hellerup kom Togkontrol-

løren ind i Vognen for at efterse Billetterne. Jeg stak ham min ud med den bedste Samvittighed af Verden, men han stod og drejede med kritisk Mine, og saa dels paa mig og dels paa Billetten. Da jeg fandt det paafaldende, spurgte jeg:

— Er der noget i Vejen?

— Ja, svarede han, den er fra i Gaar.

— Sikke noget Sludder, den er løst i Morges.

— De kan jo selv se Stemplet, sagde han, og gav mig Billetten tilbage, og ganske rigtig, den var stemplet Dagen før. Jeg blev lidt rød i Hovedet. Sagde saa hvem jeg var, og at det selvfølgelig ikke kunde falde mig ind at bruge en gammel Billet.

Naa, Kontrolløren gik, og jeg sad som en arg Forbryder tilbage, stærkt begloet af de øvrige Rejsende, hvem Optrinet havde interesseret stærkt.

Ankommen til Hovedbanegaarden blev jeg, lig en anden Forbryder, ført op paa Kontoret og afleveret med samt Billetten til den Vagthavende. Det kan svagt antydes, at jeg var godt gal i Hovedet! Jeg blev her modtaget af Axel C. H. Hansen, der roligt og elskværdigt stod og hørte paa mine Udgydelser.

— Ja, det er meget beklageligt, sagde han. Der var 5 Billetter i Morges, der blev solgt, inden vi fik Datoen forandret, og jeg maa paa Banens Vegne bede Dem undskylde os! Ja, det har ogsaa hændt mig i sin Tid, men i saa Tilfælde ringede jeg til Toget og gjorde opmærksom paa Fejlen. Ja, det burde vi ogsaa have gjort, men det er desværre ogsaa bleven glemt!

Da Bølgerne havde lagt sig, kom vi til at snakke Jernbane, og da det viste sig, at han og jeg havde begyndt vor Løbebane ved Fr-værkbanen som Elever i Fr-værk, kom vi nemt paa Bølgelængde med hinanden.

Jeg forlod Kontoret med et varmt kollegialt Haandtryk og endnu en Undskyldning, og efter dette fulgte et Venskabsforhold os imellem i de efterfølgende Aar.

Da jeg for en Maanedstid siden var inde for at faa en Lyntogsbillet, kunde jeg se, at han var slidt op. Det kom mig derfor ikke som nogen Overraskelse at høre, at han var død. Det forserede Arbejde paa det Kontor, han var sat til at lede, var tiltaget i en Grad, der sikkert havde oversteg hans Kræfter. Han hørte ikke til dem, der kunde sætte sig hen og lade andre arbejde. Han var selv med i det hele. Han var en god Mand

paa sin Plads. En Mand, som D.S.B. havde Ære af. Han bliver sikkert savnet af mange baade udenfor og indenfor Etaten. Han døde midt i sit Arbejde, men som en af hans Medarbejdere sagde et Par Dage efter hans Død:

— Det var Synd, at han ikke fik den Ferie, som han havde glædet sig saa meget til.

Æret være hans Minde!

V. Vendelhaven.

Hold Ferie i Norge...



Ingen har som Jernbanemænd saa let Adgang til den skønne og store Oplevelse, det er at tilbringe nogle Dage i den norske Natur. Rejsen er gratis med Toget gennem Sverige og Norge og koster ikke mange Penge med Færge fra Vendsyssel eller med Skib fra København. Sidste Sommer foretog jeg en Rejse paa

7 Dage fra København med Osloekspresen over Göteborg—Kornsjö (svensk-norsk Grænsestation) via Oslo til Bergen. Denne Tur kan anbefales enhver Kollega, idet man her kommer igennem nogle af Norges smukkeste Landskaber. Dog maa man huske at lægge Mærke til Ed Jernbanestation, den næstsidste

svenske Station inden Kornsjø, smukke Artitektur skal man lede længe efter, ligeledes den smukke smalle Sø i Dalen bag Stationen.

Paa Rejsen til Oslo ad Østfoldbanen, har man stadig Oslofjorden paa venstre Side, her lægger man bl. a. Mærke til Frederiksten Fæstning ved Halden samt Vandfaldet ved Sarpsborg. I Oslo er den store Oplevelse en Tur op paa Frognesæteren med den nordiske Restaurant, hvor Dannebrog vajer Side om Side med de andre skandinaviske Flag, ca. 500 Meter over Havet, herfra er der fin Udsigt over hele Oslo By, Fjord og Omegn. Paa Turen op med „S-Banen“ kommer man til en Række smaa Stationer og Trinbrætter, bl. a. Holmenkollen med den berømte Skihopbakke, der dog kun bruges om Vinteren. Men denne Jernbane er Privatbane, saa her maa betales 1,20 Kr. pr. Enkeltbillet. Rabat paa Dobbeltbilletter findes ikke i Norge for Tiden, saa man maa altsaa ogsaa betale 1 Kr. 20 Øre for at komme ned fra Sæteren igen.

For dem, der holder af Dans og Musik, findes en Del gode Hoteller omkring „Studentertunden“ paa Karl Johansgade („Strøget“ i Oslo). Af andre Seværdigheder findes f. Eks. Kong Haakons Slot og Stortingsbygningen samt Teatret. Har man Lyst til at tage en Tur op langs Norges største Indsø, Mjøsa, kan man paa en Dag naa en Udflugt til Hamar Kjøbstad i Nærheden af Lillehammer. Det var til Hamar, at Regeringen en Tid under Tyskernes Voldsherredømme tog op. Paa Udflugten til Hamar kommer man forbi den fra Slaget ved Eidsvoll saa berømte historiske By.

I Eidsvoll holder Toget, saa man paa Jernbanestationens Restaurant kan faa Tid til at købe en Tallerken Lopescoves eller en Kop Bouillon samt nogle Stykker af det herlige norske Smørrebrød, som man kan købe paa de fleste Stationer, hvor Toget har Holdetid. Og inden Sengetid kan man igen være tilbage i Oslo.

Paa den videre Tur til Bergen rejser man forbi Hønefoss gennem den skønne Hallingdal op over Hardangerfjeldet, hvor man ved Finse og Myrdal Stationer er oppe i en Højde af ca. 1300 Meter over Havet, paa Fjeldene her ligger evig Is og Sne. Morsomt er det at rejse her i Fjeldene, hvor Jernbanen snor sig som Ottetaller for at komme igennem, hvor der er mest jævnt, dog undgaas der ikke en Del Tunneller, saa det kan tilraades at tage Lyntog til denne Tur, saa undgaar man at faa Røg i Halsen; for selv

om Vinduerne er lukkede i Ekspresdamp-toget, siver der dog Røg ind, naar man farer igennem de lange Tunneller.

Naa, det gaar nu hurtigt ned over, forbi Mjølfjeldene og Dalen, hvor Tyskerne anlagde en stor Flyveplads, men den kunde ikke bruges alligevel, fortalte en Nordmand med Blink i Øjet; thi i saadan en Dal kunde kun ganske smaa Privatflyvemaskiner starte og lande.

„Paa Vossevangen, der vil jeg bo“ — ja, det vilde jeg gerne, men jeg maa rejse forbi, da jeg skal naa Bergen inden Midnat. I Bergen findes „Fløjbanen“, faktisk en Elevator, der stiger 300 Meter op i Fjeldet, herfra er der i klart Vejr (det regner næsten altid i Bergen) en god Udsigt ud over Atlanterhavet. I Omegnen findes Sognefjord samt andre smukke Fjorde.

Om Hjemturen er ikke meget at fortælle, den foretog jeg i Sovevogn om Natten. Hele Turen kostede mig 200 Kr., men kunde have været gjort billigere. Det er klogest at tage Madpakke med, hvis man rejser via Sverige, da Danmarks Nationalbank ikke bevilger svensk Valuta til private Rejser, hvorimod man i enhver Bank kan faa Ansøgningsskema om norsk Valuta og her bevilges indtil 500 Kr. pr. Person.

Sprog vanskeligheder findes næsten ikke, da norsk og dansk ligner hinanden lige saa godt som f. Eks. sjællandsk kontra jysk; iøvrigt møder vi Danske i Norge den største Venlighed og Hjælpssomhed, man kan tænke sig. Paa Bane-gaarden i Oslo findes Indkvarteringsbureau og ellers yder først og fremmest „Bennett“s Afdelinger i Oslo og Bergen en god Service i dette Henseende.

Paa en Del af Bergensbanen er der koblet Spisevogn til Toget, her faas gode varme Retter. Rationeringsmærker faas hos de norske Toldere ved Grænsen, hvis man skal bo privat. Hoteller og Restauranter er udenfor Rationeringen og forlanger ingen Mærker.

Altsaa, bestil bare Passet hos Politiet med det samme, saa er det i Orden i god Tid inden Afrejsen. Hvis man blot en Gang har holdt Ferie i Norge, saa kommer man igen før eller senere. Efter min Mening skal Norge ses om Somme-

ren, kun hvis man er meget glad for at staa paa Ski, bør man foretrække Vinteren.

K. J. Andreasen,
Trafikekspedient.

Jernbane-Bommene i Vemb.

Den 11. Oktober 1946 kom Chauffør Anders Frode Jessen, Esbjerg, kørende med sin Fiskebil fra Esbjerg til Vemb. Da han skulde passere Jernbaneoverskæringen i Vemb By, blev han først i en Afstand af 7—8 m opmærksom paa, at Bommene var nede, og da han var klar over, at han paa dette Tidspunkt ikke kunde standse den tunge Vogn, gav han den i Stedet Gas og kørte gennem Bommene, hvorefter han bremsede paa den anden Side Overskæringen. De to højre Bomme blev fuldstændig ødelagt, medens de to venstre Bomme blev en Del beskadiget.

Politiet blev tilkaldt, og Jessen kom til Spiritusprøve, som han ikke klarede, idet han blev betegnet som let paavirket af Spiritus.

Nu var der rejst Tiltale mod ham for Kørsel i spirituspaavirket Tilstand, for stor Hastighed og for uforsigtig Kørsel, og Sagen behandledes i Domsmandsretten i Holstebro.

Her indrømmede Jessen, at han havde kørt en Smule for hurtigt, hvorimod han ikke vilde indrømme at have kørt uforsigtigt, da han var af den Mening, at Lygterne paa Bommen ikke havde været tændt. Han vilde heller ikke indrømme, at han havde været spirituspaavirket, selv om han havde nydt ca. 8 Genstande i Dagens Løb. Han blev dog kendt skyldig i alle tre Forhold og idømmes 15 Dages Hæfte, og Kørekortet mistede han et halvt Aar. Ved dette sidste blev der taget Hensyn til, at Politiet, medens Sagen har staaet paa, har beslaglagt Kørekortet.

Ved Paakørslen kom ingen Mennesker til Skade, men Bommene blev altsaa delvis ødelagt, og de lader til at være mere kostbare, end man regner med. I hvert Fald præsenterede D.S.B. en Regning paa ikke mindre end 1784,42 Kr. herfor. Der forelaa en nøje Specifikation over dette Beløb, og det fremgik heraf, at foruden Maler-, Tømmer- og Smedearbejde havde Statsbanernes Personale været beskæftiget 293 Timer med Bommernes Reparation.

Dette Beløb nægtede Jessen godvilligt at betale, og Dommeren udskød derfor Erstatningsspørgsmaalet af Sagen

DE FORENEDE BOGTRYKKERIER

MADS HANSEN

Søndergade 11, Aarhus

Telefoner Kontor 302 Sæteri 636

Leverer illustrerede Tidsskrifter, Kataloger . Prislistor



Københavns Hovedbanegaards stilfulde Chef, Stationsforstander A. Vontillius, har i en Bladudtalelse erklæret, at han som et af Krigens faa Lyspunkter konstaterer, at Danskerne har lært at staa i Kø. Ved enhver Lejlighed rangeres de ventende ind paa Række og Geled, og her bliver de saa staaende, indtil deres Tur engang kommer. Der er Slagterkøer og Bolchekøer og Billetkøer og efterhaanden ogsaa Køer, som ikke ved, hvad de køer efter. Det begyndte med, at der stod to Mennesker bag ved hinanden, og saa sluttede den tredje og fjerde sig til Geledet i Forventning om, at et eller andet maatte der vel være at hole. Stationsforstander Vontillius er ikke den eneste, der gaar og glæder sig over denne specielle Form for Dressur. Der er adskillige, som fejlagtig har opfattet den voksende Kømentalitet som et kulturelt Fremskridt, men ganske overser, at det desværre drejer sig om en germanistisk Infektion, som ubemærket har bredt sig — ja, endog er naaet over Kanalen, der ellers viste sig at være et sikkert Værn. Ejendommeligt er det at høre „Køkulturen“ berømme af Folk, som i næste Aandedrag himler op om, at Tempoet maa forøges — der maa vises mere Initiativ, mere Energi, vi maa ud af Sløvheden, bort fra Modløsheden og Selvopgivelsen — bah. Ja, og stille os kækt op paa Række og spilde kostbar Arbejdstid med at vente paa, at en eller anden Forretning eller offentlig Institutions Kontor, der ikke kan magte sin Opgave, faar snøvlet sig færdig. Skal Tempoet sættes op, maa der først og fremmest skabes en almindelig Uvilje mod al ørkesløs Venten, der maa oparbejdes en Respekt for andres Arbejdstid. Vi maa naa saa vidt, at det er en Skam for Virksomhed eller Institution at have forarsaget en stillestaaende Kø. Køen er Tegn paa mangelfuld Organisation, den er et Sygdomstegn, og det værste er, at den i sin sløve Staaen-paa-Række efterlader sig varige Mén. Saa kommer Indvendingen:

hvor skal vi faa Folk til at ekspedere fra? Der er ikke Arbejds-kraft nok. — Det er desværre en lidet logisk Betragtning, for saa længe man kan have lange Rækker af Ventende, placeret uden for Skranken, saa kan det kun være en Konstruktionsfejl, naar der er for faa paa Ekspeditionssiden.

(„Politiken“).

København har i denne Sommer været velsignet med Kongresser som aldrig før. Hovedårsagen hertil turde være Danmarks Ry som Landet, der flyder med Mælk og Honning. Dette lyder maa-ske underligt i danske Øren, hvor haardt vi har det. Ikke destomindre har det vist sig, at alle Verdens Aviser har faaet ondt i Maven med Forstoppelse af de Kvanta dejlig Mad, de har faaet her i Landet, og som lyder som paradisiske Tilstande i deres hjemlige Lande, hvor Mæthed er et Ord i Fremmedordbogen. Bortset fra den Skade, vi faar til Tak for vor Gæstfrihed og vore Kongresmiddage, turde det være mere end tvivlsomt, hvor megen Gavn disse Kongresser er til. Under normale Forhold maatte vi være glade for Turistreklamen og saa lade de andre om Betydningen af Kongresserne for Deltagerne. Ofte er det en dyr Historie for dem selv, saaledes viser det sig, at Biologkongressen gav et Underskud paa 20.000 Kr., som ingen ved, hvem skal betale. Forleden saas et Spørgsmaal i „Ekstrabladet“ om, hvilke Resultater de saakaldte „interparlamentariske“ Møder (Statstilskud: 100.000 Kr.) rundtom i Verden har at opvise, og Bladet svarede ærligt, at det vidste det ikke noget om. Mon ikke mange af disse Kongresser og internationale Stævner oftest vil vise sig at være en Anledning for notable Personer til at „føle sig“ og tilfredsstille sin Forfængelighed — ofte med offentlige Tilskud — paa en nem og behagelig Maade. Hvor kan man se paa mange af dem, at de føler sig som

„ledende Mænd“, hvis Ord dog maa have Vægt; og faa Dage efter er der kun et Hæfte med Referat af de vise Ord tilbage til Minde om de vigtige Beslutninger, der toges, og som efterfølges lige saa lidt som Møder i „Aldrig mere Krig“ og „Væk med Tobakken“. Ogsaa Baptisterne har i et Antal af 5000 i nogle Dage vakt Opmærksomhed herhjemme. Vi gad vidst, om 5000 havde været nødvendige til Formaalet. Saavidt vides gav Kongressen kun Anledning til nogle Divergenser om Udlaan af Kirker til dette Samfund, der benægter Barne-daabens Berettigelse, og hvis danske Leder forleden udsatte 500 Kr. i Præmie til den, der kan vise eet Ord derom i den hellige Skrift. Om denne Strid om Fortolkningen just gavner det økumeniske Samarbejde er vist tvivlsomt.

Nu har de fleste forvundet det Chock, som Skattebilletten foraarsagede, og Sommerferien har hjulpet lidt paa Nerverne. Men — de indirekte Skatter skal nok alligevel hver Dag bringe sig i Erindring. Hvis vi køber en Flaske Snaps, betaler vi 15,27 i Skat, en Cigaret til 11 Øre giver 8,35 til Staten, en Pilsner til 58 Øre letter os for 29 Øre i Skat, og spiser vore Børn en lspind, svarer de ca. 3—4 Øre i Skat. Alene de indirekte Skatter er det sidste Aarstid steget med 445 Millioner aarligt!

Samtidig er de sociale Udgifter steget enormt. Men det mærkelige er, at Arbejdsløshedsforsikringen er steget med 128,7 Millioner tiltrods for den Kendsgerning, at Arbejdsløsheden er mindre end nogensinde, og uagtet f. Eks. Udgiften til Alders- og Invalidere kun er steget med 30,3 Mill. Denne sidste Post er relativt aldeles urimelig, og Ungdommen og dens politiske Førere, der ganske vist har pensioneret sig selv, burde tænke paa, at alle engang bliver gamle og svage. Vel har man travlt med at indprente de unge, at de skal se at faa noget ud af Livet, men det er dog en Kendsgerning, at de fleste først naar dette, naar det meste af Livet er gaaet.

Med Henblik paa den kommende Vinter er det jo glædeligt, at Regeringen kan henvise til, at vi i Juni-Juli Maaneder har faaet over 1 Million Tons Kul hertil, og at vi har 250.000 Tons tilgode i Polen og 150.000 Tons i Rusland; og de er betalte.



Det danske Lærred

Hør — det danske Lærred fra Fyn — stod sin Prøve under Krigen og vil ogsaa i Fremtiden hævde sit Ry som et godt dansk Produkt — i Særdeleshed det Hør, der er skættet, spundet og vævet af

AKTIESELSKABET

HØRFABRIKEN I TOMMERUP

Besøg **KINO-TEATRET**

ODENSE . Billettelefon 4250

Lange Jørgensen A/S

EXIDE & BOSCH

Fjordsgade 9 . Odense . Telefon 8500

BOLBRO OG OMEGNS

BRUGSFORENING

Middelfartsvej 130 . Telf. Odense 2988

BESØG

FØNIX TEATRET

ODENSE

Martin Nielsen Akts.

Fiskeeksport

Havnen . Fredericia . Telf. 115

Vejle Dampvæveri $\frac{1}{2}$

VEJLE

Fredericia Sygekasse

Kontor: Norgesgade 7

Fredericia

Telf. 1593 - 1594

CARL HANSEN

Rutebilejer

VEJLE

Tlf. 2326 - 105

Besøg **Fuglsanggaard** Restauration

Ole Sørensen

Fredericia . Telf. 15

$\frac{1}{2}$ **Brdr. Brincker**

GREJSDAL HAMMERVÆRK . VEJLE

F. C. Jensen & Søn's Dampvaskeri

Koldingvej 18-22 . Vejle . Telf. 311

Sydjysk Kartoffel-Exportforening

BRØRUP . TELEFON 212

Worning & Petersen

Vejle Sæbefabrik A/S

VEJLE

De danske Mejeriers Maskinfabrik

A. m. b. A.

KOLDING

A/S Bertel Nielsen & Haahr

Kulimport

Vejle

Telf. 2845

Aktieselskabet

Brdr. Volkerts Fabriker

KOLDING

Maskinfabriken **»SIO«**

S. Ingemann Olsen

ODENSE

FRØKONTORET

KOLDING



Selv om det er temmelig besværligt at rejse i Udlandet i Øjeblikket, lader den Rejselyst, som er opsparet under Krigens Afspærring, sig ikke standse. Unge og ældre har i denne Sommer grebet efter enhver Mulighed for at komme ud over Grænserne. Folke-Ferie har fuldt besat paa sine Rejser til England, Holland, Sverige o. s. v. med Indkvartering paa Feriehoteller, og den nye Fredsorganisation „World Friendship Association“ fører mange Tusinde paa Venskabsrejser, især til England og Holland med Indkvartering hos private og med Forpligtelse til at modtage Gæster fra de samme Lande.

„Demokraten“ i Aarhus har talt med en Lokfører, som lige er vendt hjem fra en to Ugers Rejse til Holland med en af Verdensvenskabs-Forbundets Busser.

— Vi læste i et Magasin noget om den nye Bevægelse, fortæller Lokfører *Anders Andersen*, og min Kone og jeg besluttede straks, at dér vilde vi med. Vor Tur omfattede fem Busser, hvoraf tre gjorde Ophold i Holland, mens to skulde videre til England. Ved Ankomsten til Amsterdam, hvor vi skulde bo, blev vi standset af en Mand, der stod med et stort Dannebrogssflag paa Gaden og bad os følge med ind i en Sal, hvor han — en hollandsk Doktor — bød os velkommen paa Dansk, og hvor den danske Nationalsang spillede. Vi fik to Konvolutter — en med Lommepege og en med Rationeringsmærker — og fulgte saa hver især med vore Værtsfolk hjem. Men der var arrangeret en Mængde fælles Besøg og Udflugter i de 9 Dage, vi var der. Bl. a. en Sejltur til typiske hollandske Egne, hvor Befolkningen gik i Nationaldragter og endnu havde de gammeldags hollandske Hjem, man kender fra Billeder. Vi saa da ogsaa Amsterdams store Flyvepladser, det imponerende indiske Museum, Blomsterauktionen, hvor Pramme med Blomsterne sejler helt ind i Hallen o. s. v.

— Hvordan ser Holland ud efter Besættelsen?

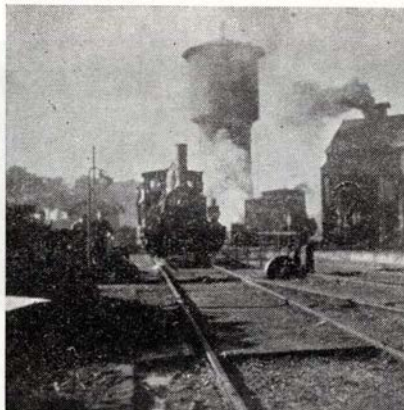
— Jeg synes, Landet er kommet sig vældigt, men Befolkningen lægger ogsaa alle Kræfter i for at komme op af Nøden. Vore Værtsfolk fortalte os, hvordan de under Krigten havde levet et Par Maaneder bare af Roer, som de tiltiggede sig ude paa Landet for nogle Stykker Linned. Der leves stadig nøjsomt dernede, men i den for os imponerende Gadehandel florerer ogsaa Sortbørsen. Sortbørsfolkene har deres egne Boder, som naar Politiet kommer forvandles til fredelige Udsalg af Knapper og Naale! Vi vilde gerne have haft noget Chokolade, som vi saa i Butikkerne, men det kunde vi kun faa mod at aflevere Sukker — og man henviste os til at gaa hen paa den sorte Børs og købe Sukker! Meget snavset var der forresten paa Gaderne, men indvendigt var der rent og pænt, og paa en Gaard, vi besøgte, skinnede Kostalden som en Dagligstue og der var rød Løber ned gennem Stalden!

— De har altsaa faaet Mod paa at rejse?

— Ja, min Kone og jeg skal i hvert Fald ud igen til næste Aar. Den Idé, W. F. A. har taget op, er storartet. Lad os faa Europas Folk rystet sammen og overvinde alt det, der skiller os. Paa denne Tur var der ingen Rangforskul. Vi var Folk af alle Slags: Arbejdere, Landmænd, Skolefolk, Læger, Ingeniører, Kontorfolk o. s. v. Men vi følte os som een stor Familie og sagde Du til hinanden allesammen.

Og nu gaar vi og venter paa Genbesøg fra Holland ...

DREJESKIVEN



En Redegørelse.

Lokopersonalet paa Horsens Privatbaner har været anklaget for at have ud-

LIND HANSEN
KULTORVET 14 · C. 6286

LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILLED MATERIALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN

sat andres Liv for unødigt Fare ved at føre Toget i stærk beruset eller rettere døddrukken Tilstand. Hans Kolleger anklages for at have været Medvidere.

Formanden for Dansk Lokomotivmandsforbund, *C. P. Einshøj*, Nyborg, har i Anledning af Afæren udsendt en Redegørelse.

Denne Redegørelse skyldes bl. a., at forskellige Dagblade, deriblandt „Politiken“ og „Berlingske Tidende“, har beskyldt en Lokfører for at have været døddrukken under Udførelse af sin Tjeneste.

Hr. Einshøj gør paa sit Forbunds Vegne opmærksom paa, at denne Fremstilling ikke er rigtig. Ingen af de to paagældende, som skulde føre nævnte Tog, var Lokomænd, men derimod uansatte Værkstedarbejdere, som Horsens-Banerne desværre i alt for stor Udstrækning benytter til Lokotjeneste. Derved undgaar Banerne Ansættelse af Personale, men samtidig afskærer Baneledelsen sig fra at kunne paalægge dette Personale det for Lokotjenesten nødvendige Ansvar.

Dette har Gang paa Gang fra Organisationens Side været paatalt overfor den nævnte Banes Driftsbestyrelse. Som Formand for Dansk Lokomotivmandsforbund følger *C. P. Einshøj* det derfor som sin Pligt at fremføre disse Oplysninger overfor Offentligheden, da han ikke ønsker at faa sin Stand karakteriseret paa den Maade, som forskellige Blade har givet Udtryk for.

Endelig fremfører Hr. Einshøj i Anledning af, at det har været meddelt, at hverken „Fyrhøderen“ eller „Lokoføreren“ er suspenderet fra deres Stillinger, at der ikke kan blive Tale om Suspension overfor uansatte Folk, som Banen ikke kan paalægge noget Ansvar, men vi kan forsikre Offentligheden om, slutter Einshøj at hvis det havde været en Lokfører og en Lokofyrhøder, der havde kørt det omtalte Tog og misforstaaet deres Stillinger og det derved forbundne Ansvar i den Grad, saa vilde en Suspension med eventuel paafølgende Afsked have været den umiddelbare Følge deraf.

K Y S T B A N E N I

De danske Statsbaner fejrede i 1897 sit 50 Aars Jubilæum med Aabningen af en ny Bane nemlig Kystbanen, der aabnedes for Trafik den 1. August nævnte Aar.

I Aar og de følgende Aar er det Statsbanernes Sidelinjer og talrige Privatbaner, der har Jubilæum, men disse Baner passerer dog kun de 50 Aar. Gennem Jernbaneloven af 1894 og tilsluttede Love fik Regeringen Bemyndigelse til en yderligere Udvidelse af det da eksisterende Banenet. Karakteristisk for hin Tids Vurdering af Jernbanerne er det, at Nord- og Kystbanen betragtedes som „Sidelinjer“.

Allerede i 1864 havde Helsingør faaet Jernbane, idet der da blev Forbindelse med Hovedstaden ad Nordbanen, medens den mere direkte Trafik langs Kysten i nogle Aar besørgetes om Sommeren af Øresundsbaadene „Gefion“ og „Gylfe“.

Helsingørs daværende Banegaard var den Ejendom, hvori nu Børnegaarden er indrettet, men da Kystbanen kom, byggedes en ny, særdeles smuk Banegaard tegnet af Professor Wenck.

Kystbanen byggedes med Dobbeltspor fra Klampenborg til Rungsted og med Enkeltspor videre til Snekkersten, hvorfra der skete en Ombygning af Hensyn til Indførelsen til den nye Banegaard. Den nye Bane byggedes under Hensyn

til, at de rejsende skulde have det særlig komfortabelt, der blev saaledes anvendt en særlig Skinneart, saaledes at Skinnestødene blev forskudt, hvad der bevirkede, at man sad behageligere i Togene, end man var vant til den Gang. Mellem Rungsted og Helsingør oprettedes Nivaa Holdeplads nærmest af Hensyn til Teglværket, og derefter fulgte Humlebæk St. og Espergærde Billetsalgsted. Alle Stationerne blev forsynede med Centralsikringsanlæg.

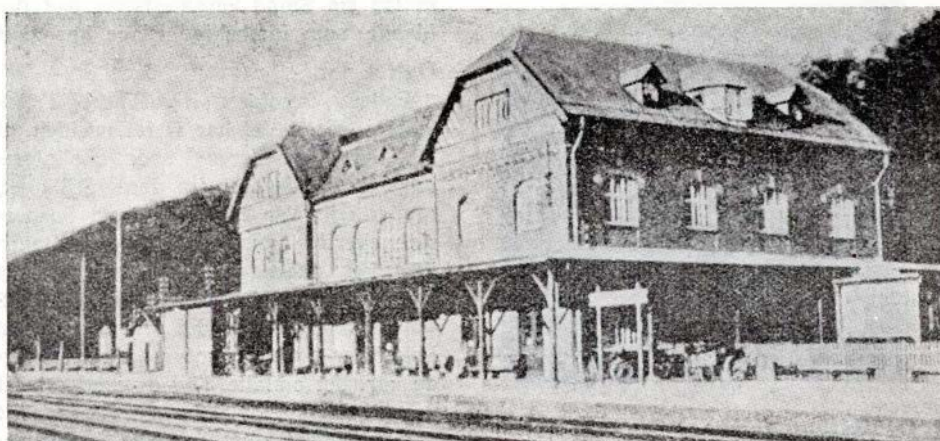
I Rigsdagen og i Krigsministeriet samt i Københavns Borgerrepræsentation var der megen Uenighed om en foreslaaet Forlængelse af København—Klampenborg-Linjen til Helsingør. Mange Politikere og Embedsmænd fandt det urimeligt, at Københavnerne skulde have to Banelinjer til Helsingør. Det var unødvendigt — mente man den Gang.

I de Betragtninger, som fremførtes vedrørende den direkte Banelinje København—Helsingør, anførtes ogsaa, at en saadan Bane kun havde ringe Interesse. Københavnerne ønskede kun at komme til Klampenborg, og de Københavnerne, der skulde længere bort, kunde tage over Lyngby—Holte. Turismen var ikke i høj Kurs. Regeringen blev dog klar over, at Nærtrafiken maatte samles — og saa kom Kystbanen. Det første Tog kørte fra København—Østerbro til Helsingør den 2. August 1897. Dermed var det sid-

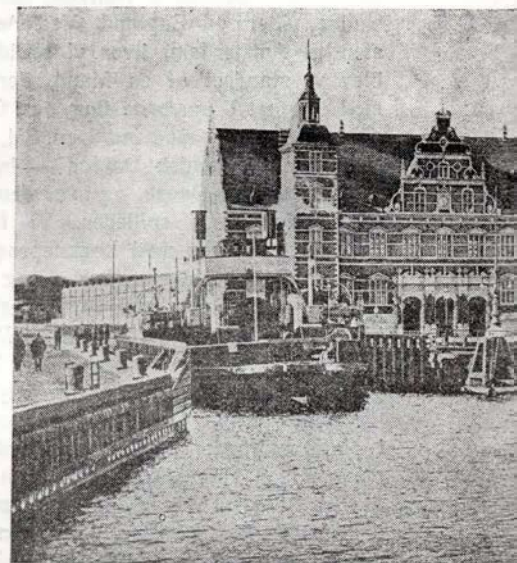
ste Led i Kæden: „Den storkøbenhavn-ske Nærtrafik“ sluttet. Det er pudsigt at læse de gamle Statsbane-Aktstykker. I et af disse berettes, at Garderobebetjent Thomsen, København, er paalagt at gøre Indkøb for de faste Beboere i og ved Charlottenlund og Klampenborg. Det hedder ordret, at Thomsen ordner alt, og at han paa hver af de to Stationer skal have et særligt Skab paamalet Navnet „Thomsen“. I den officielle Kundgørelse til Stationerne var tilføjet, at nævnte Thomsen ogsaa skulde sørge for Brevpost og hver „Løverdags“ gøre Regnskab for Indtægter og Udgifter. Endvidere skulde han sørge for at trække de flest mulige Kunder over til Banerne.

Hestebanen.

Krigsministeriets Embedsmænd rasede, da det i 1894 var besluttet at forlænge København—Klampenborgbanen til Helsingør. Officererne ønskede af strategiske Grunde ikke denne Banelinje gennemført. Krigsministeriet foreslog, at der blev anlagt en enkeltsporet Hestebane fra Klampenborg til Helsingør, saaledes at Skinnerne hurtigt kunde fjernes, hvis



Skodsborg Jernbanestation



Helsingør Jernbanestation

E N 5 0 A A R

det kom til en Krig! Hestene kunde udskiftes for hver 5 Kilometer.

Egentlig var det Meningen, at Kystbanen skulde være aabnet for Trafik den 22. Juli, men Gentoft-Ulykken den 1. Juli havde gjort Folk nervøse, og Indvielsen blev udskudt til den 28. Der foretoges endnu en lang Række Prøvekørsler, og endelig fastsattes den officielle Prøvekørsel til den 1. August. Ved Jernbaneulykken i Gentoft havde Bladene fremsat nogen Kritik af Baneforholdene, og Resultatet blev, at Pressen blev udelukket ved Indvielsen af Kystbanen, og Banen og Banegaarden var iøvrigt afspærret for Offentligheden. I en udsendt Bulletin meddeltes det, at efter Ankomsten til Helsingør indtog Deltagerne en beskeden Frokost i Jernbanerestauranten, ved hvilken Lejlighed Champagnepropperne knaldede lystigt.

Østerbro Station — det nuværende Østerport — blev taget i Brug samme Dag som det første officielle Tog kørte fra København via Østerport til Helsingør den 2. August 1897. Statsbanerne havde regnet med et aarligt Passagerantal paa 300 000 i hver Retning, men i

det første Beretningsaar var der 1 Million Rejsende! Da der kun var rullende Materiel til det budgetterede Antal, opstod der naturligvis paa Sommersøndage mange store Vanskeligheder, og dette ramte den nye Banelinje fra Klampenborg til Helsingør. Ingen havde regnet med den store Udflytning fra København i nordlig Retning. Kystbanens Tog blev paa Sommerdage ofte aflyst, fordi det rullende Materiel blev reserveret til København—Klampenborg-Linjen.

Kystbanen blev ikke regnet for noget i hine Dage. En talende Illustration til den historiske Udvikling er dette Tal: Paa Kystbanen København—Helsingør—København foretages der nu aarligt ca. 15 Millioner Rejser!

At komme ind paa en Omtale af Kystbanens Betydning for sit Opland, turde være overflødig. Det er saa indlysende, at det er klart for enhver. Et enkelt Tal kan iøvrigt helyse Forholdet paa en udmærket Maade. Da Kystbanen aabnedes i 1897, havde Helsingør 11.519 Indbyggere, medens Indbyggerantallet i Dag er 19.000. Selvfølgelig har hele Tidens Udvikling ogsaa spillet ind her, saaledes at hele Fremgangen ikke kan tilskrives Jernbanen, men lige saa givet er det, at Helsingør vilde ikke i Løbet af 50 Aar have forøget sit Indbyggerantal med ca. 50 %, hvis ikke Banen var kommet. Men Banens Betydning uførtalt forbausnes man

alligevel ved at erfare, at der aarligt befordres 75.000 flere rejsende med Færgerne end med samtlige Jernbanetog.

DREJESKIVEN *(Fortsat)*

Som Protest mod den lave Gagering indenfor Statsbanernes Rejsebureau forlader dettes Chef, Forstander *Harald Andersen*, sin Post den 1. Oktober. Forstanderen, der fylder 65 Aar i September, udtaler til „Berlingske Aftenavis“:

— Jeg føler mig brøsthøden over den lave Gage, jeg faar, udtaler Forstander Harald Andersen. Uagtet Statsbanernes Rejsebureau er et af Landets største og efter Krigen har haft en aarlig Omsætning, der nærmer sig de 5 Millioner Kr., er min Stilling kun i 5. Lønningssklasse. Det vil sige, at jeg har — efter Fradrag til Pensionsfonden — ca. 11.000 Kr. om Aaret. Direktørerne for de store private Bureauer her i Byen oppebærer Gager paa mellem 25.000 og 30.000 Kr. om Aaret, saa jeg synes, det er uanstændigt at byde mig saa lidt, som man gør.

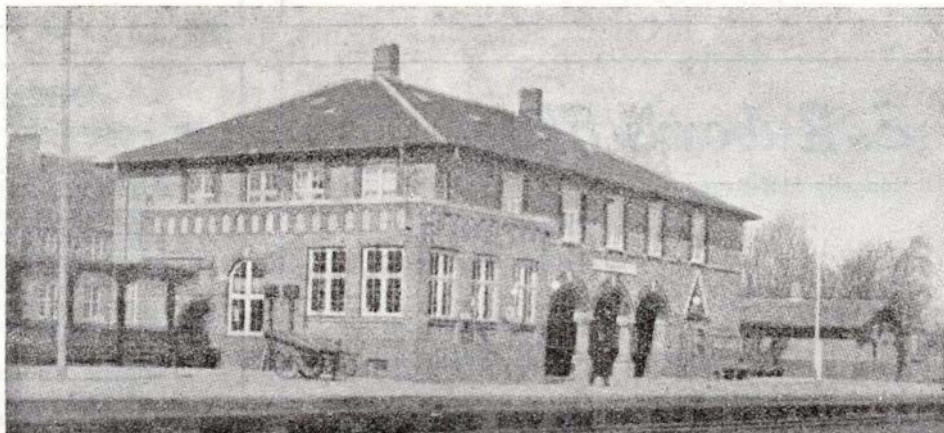
Hertil kommer, at mange Stationer i de sidste Aar er blevet flyttet fra 5. til 4. og 3. Lønningssklasse medens jeg stadig er i samme Lønningssklasse som f. Eks. en Ekspeditionssekretær eller Stationsforstanderen for Ordrup.

— Der har været Forlydender fremme om, at De ikke var tilstrækkelig fri i Deres Stilling til at foretage de Dispositioner, De mente var rigtige?

— Det passer absolut ikke. Jeg har haft saa frie Hænder, jeg kunde ønske



Jernbanestation



Rungsted Kyst Jernbanestation

Fernbanemænd...

Der er stor Mangel paa Blik og Aluminium til Fabrikation af Daaser — hjælp os at undgaa Skader paa de Emballager vi sender med Banerne...

Aktieselskabet

Haustrups Fabriker

Odense

Brdr. Stefansens

FORLYSTELSER

DYREHAVSBAKKEN

Hellerup Kulimport A/s

Hovedkontor:
Tuborg Havn
Tlf. Helrup 20

A/s Dansk Hattefabrik

Skodsborg

Tlf. Skodsb. 465

Poul E. Svendsen

Murermester . Entreprenør

Lyngbyvej 412, Gentofte . Telefon Gentofte 3857

Hellerup

Kul & Koks Lager A/s

Sct. Pedersvej 2

Helrup 101 - 2224

E. Rubow's Eftf.

Kongelig Hof-Bager

Gentoftegade 32
Telefon Gentofte 50
✱
Jægersborg Alle 34
Telefon Ordrup 3640
✱
Holte: Stationsvej 12
Telefon Holte 150

Odense tekniske Skole

Alm. Lærlingskole for alle Fag indenfor Håndværk og Industri

Maskinbygnings-Teknikum med 3-aarig Uddannelse.
Husbygnings-Teknikum med 3-aarig Uddannelse.
Bygmesterskolen med 4-halvaarlig Uddannelse
2 Maaneders Kursus for Bygningshaandværkere.
Møbelsnedkerdagskolen med 3-halvaarlig Uddannelse.
Videregaaende Malerdagskole (Mesterklasse) 1/2 Aar.
Maskinistkolen med Uddannelse til den almindelige og udvidede Maskinisteksamen samt Elektro-Installatørprøven for Maskinister.

Dagskole for Elektro-Installatører med Uddannelse til den kommunale Elektro-Installatørprøve.
Kursus til Kedelpasserprøven.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Skolens Kontor
Telefon 827. FORSTANDEREN

Jernbane-Bladet



Udkommer een Gang om Maanedn.

Abonnement 3 Kr. aarlig.

Redaktion og Ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)
Bernhard Bangs Alle 39, København F.
Telefon Fasan 4091
Giro-Konto 600 82

MEDELEM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

mig, og faaet al den Hjælp, jeg behøvede, fra mine Overordnede. Det er udelukkende paa Grund af de daarlige Lønningsforhold, at jeg forlader Statsbanerne.

Statsbanernes Generaldirektør E. Terkelsen udtaler i denne Forbindelse:

— Vi har sat Forstander Andersen i den Lønningsklasse, vi mente var rigtig. Hvis han havde været utilfreds med den, kunde han have gjort Forestillinger herom, men jeg har aldrig før i dette Øjeblik anet, at Forstanderen var utilfreds med sin lønmæssige Placering.

Manglende Arbejdskraft.

For at Arbejdskraften ikke skal staa alene med Skylden for D.S.B.'s Forsømselser i denne Sommer, har Jernbanearbejdernes Afd. T. sendt „Land og Folk“ følgende:

„Der tales daglig i Pressen af D.S.B.'s ledende Mænd om den store Mangel paa Arbejdskraft. Det er rigtig nok, at Ledighedsprocenten i Juni har været nede paa 0,7, men samtidig maa vi konstatere, at D.S.B. antager nye Folk 3—4 Gange om Ugen og efter faa Dages Forløb afskediger dem igen, naar de lige har naaet at faa den nødvendige Indøvelse og er bleven nogenlunde kendt med Arbejdet de forskellige Steder. De faar saa at vide, at der ikke er mere at lave i den Omgang, og at de kan høre igen om et Par Dage.

Vi har gentagne Gange overfor D.S.B. pointeret, at Mangelen paa Arbejdskraft var dens egen Skyld. De Ekstrafolk, der saaledes antages for et Par Dage og saa fyres igen, søger sig naturligvis hurtigst muligt noget andet og mere fast Arbejde. Man kan ikke forlange, at Folk

skal gaa til Raadighed for D.S.B. i den bedste Arbejdstid paa Aaret. Naar det private Erhverv har Brug for dem, saa maa D.S.B. finde sig i, at de stadig faar nye Folk, hvilket gaar ud over det rejsende Publikum, men det er D.S.B.'s Ledelse, der har Skylden herfor.

Den private Arbejdsgiver skal nok holde paa sit Personale, selv om der i nogle Dage bliver lidt mindre Arbejde. De véd, det er for dyrt at skifte. Det er det ogsaa for D.S.B., men der er naturligvis nogle flere til at betale Regningerne for fejlgaet Gods m. m.

Harry Olsen.“



Ledbevoqtnings-Personalet paa Østsjællandske Jernbane holdt i Aar samlet Sommerferie, saaledes at Togene maatte standse foran alle Overskæringer i den Tid.

Hvor Vej og Bane mødes Trafikken sikres maa, skal ej der sammen stødes, et Led, der helst skal staa. Langs Banen Øst for Køge, der findes mangt et Led, hvor man det Særsyn døjje ej Lukning finder Sted.

De Folk, der passer Ledet har nemlig alle fri, og Afløsning paa Stedet, man ej har kunnet gi', trods det man vil forsøge sig snildt at læmpe frem, saa rejsende til og fra Køge kan komme ud og hjem.

Miseren dog forvolder hvert Tog, der skal afsted beordres, at det holder foran hvert enkelt Led. Og selv om Tid, der tabes, man dog beundre maa, hvor fint Trafik kan skabes ved Virkemidler smaa.

Man fristes til at spørge: Hvis nu hver Mand fik fri, der skal for Trækkraft sørge,

en fjorten Dages Tid. Mon uden Lokofører man Tog da faar afsendt, saa at man stadig kører fra Køge og omvendt?

Jenmar.

Nørreport St.

I den sidste Tid har Personalet paa Nørreport Station været underkastet Lægeundersøgelse for at faa konstateret, hvorvidt Stationen maa anses for at være sundhedsfarligt Arbejdssted. Undersøgelsen er kommet i Stand, fordi en Funktionær sidste Aar blev syg af Kulilteforgiftning, som gjorde ham arbejdsudygtig i næsten et Aar. Det er ved Undersøgelsen fastslaaet, at Nørreport Station er et usundt Arbejdssted, men ikke direkte farligt.

De Undersøgelser, der nu er afsluttet godtgjorde, at Personalet havde en højere Kulilteprocent, naar det forlod Arbejdet, end før. Resultatet heraf er blevet, at der er indlagt et nyt Ventilationsanlæg, der skulde sætte Kulilteprocenten ned. De kommende Undersøgelser vil vise, om dette er tilstrækkeligt. Den værste Fare for Personalet er dog Røgen, og det skal til Efteraaret især undersøge dennes Indvirkning paa Personalet. En anden Ting, der er blevet oplyst, er, at S-Togene ved Opbremsningen daglig aflejrer ca. 33 — treogtredive — kg Jernstøv paa Stationen. Mærkværdigvis har der ikke kunnet konstateres nogen Jernansamlinger i Lungerne, men det skyldes sikkert, at Støvet er for groft kornet til at kunne indaandes.

At Nørreport Station er ikke noget sundt Arbejdssted, skal villigt indrømmes, men efter at de nye Ventilationsanlæg er blevet installeret, er der ikke farligt. At der derimod er mange Géner forbundet med at arbejde et saadant Sted, er en anden Sag; men det maa Personalet selv tage sig af.

Mindesten i Esbjerg.

Blandt de mange engelske Flyvere, der faldt ned i Danmark og ligger begravet i Gravlund, er en ung Mand, George M. C. Callum, hvis Far er ansat ved de engelske Jernbaner, og som selv havde en Stilling indenfor den engelske Trafiktjeneste. Den engelske Flyers Far var sidste Aar i Esbjerg for at se Sønnens sidste Hvilested i Gravlund, og han kom herunder i Forbindelse med Jernbanepersonalet i Esbjerg.

Blandt Jernbanemændene i Esbjerg fik man derefter den smukke Tanke at

Kølerfabriken

»DANMARK«

Vesterbrogade 27 . Tlf. Central 11625

Jensen & Andersen

Mejerimaskiner

Sydmarken 23 . Tlf. Søborg 601

Nordisk Cyklefabrik ½

Lindealle 53 . Tlf. Damsø 5800

N. Møller Krøigaard

Aktieselskab

Hans Larsen

Tømmerhandel

Slotsherrensvej 123 . Tlf. Damsø 5300

E. F. Esmann ½

Smøreksporthandling

Skt. Annæplads 28 . Tlf. Central 4961
Rigstelefon 153**M. I. Meyer ½**

Vinduesglas en gros

Ny Tolbodgade 27-29 . Tlf. Cent. 670

*Reserveret 4072***Vær god ved Dyrene**

»Dyrenes Beskyttelse«

Raadhusstræde 15 . Tlf. Byen 3915

*Vi køber vore Møbler i***Westminster Møbler**

Frederiksberg Alle 5 . Central 12259

*Største Udvalg . Billigste Priser**Lette Betalingsvilkår***Doul Petris Bogtrykkeri**

Frederiksborggade 1 . C. 9212 - 14121

P. Trolle ½

Frederiksberggade 24 - Central 4886

*Bogtryk ...***L. A. Jørgensen**Rosengaarden 13 . København K.
Tlf. Byen 1502**Auto-Værkstedet**

v A. Christoffersen

Hejrevej 6 . København NV . Taga 5782

Reymann & Løvingreen

Gl. Kongevej - Tlf. Central 2128 - 498

C. J. Thuesens Eftf.*H. J. Petersen*Fabrik for Kapsko og Træskostøvler
Lager af Sktøj og Gummifodtøj
Vestergade 18 . Central 9963

DANSKE

Provinsslagtermestres

HUDEAUKTION

Matthæusgade 5 . Tlf. C. 1586

Fyns Frugtlager

v. Sv. A. Christiansen

Ahlefeldtsgade 16 . Tlf. Central 2983
Byen 8725**V. Andersen's****Cigarkassefabrik**

Classensgade 7 . Øbro 8630

Emil Hjorth & Sønner

Violinbyggere

Central 3989 . Frederiksborggade 12

Kar og Baljer

C. Henry Hansen

— Foderstofforretning —

H. C. Andersensgade 3 . Tlf. Køge 1392

Køge Maskinsnedkeri

og Listefabrik

CHR. NIELSEN,
Køge . Telefon 222**Mønsterbageriet**

Torvet 30 . Køge . Telefon 294

TAXA

4700 . ODENSE . 4700

L. P. Larsens**Vulkaniseringsanstalt**

v. F. RICKA

V. Stationsvej 8 . Odense . Tlf. 798

Fabriken Vulcan

Bjerggade 42 . Odense . Tlf. 8236

E. M. Jensen

Autoforhandler

Køchsgade 79 . Odense . Telf. 5810

Carl HansenMunkevænget 34 . Odense
Telf. 8017 (2 Lin.)*Frugt og Grøntsager en gros***H. SKOV**

Autoforhandler

Albanigade 15 . Odense . Telf. 599

**Jens Frederiksen's
Slagterforretning**v. Karl K. Pedersen
Odense off. Slagtehus . Tlf. 3241**Auto-Gaarden**

V. Holm Jensen

Vesterbro 39-45 . Telf. 999 (4 Lin.)
Odense**Svend E. Ottosen**

Papdækker

V. Stationsvej 66 - Odense - Tlf. 4554

S. M. Jensen & Co.

TRIKOTAGEFABRIK

Klostervej 24 . Odense

Hans Jensen & Co.*Frugt en gros*

Middelfartvej 11 . Odense . Tlf. 6888

Fremad Expres

Nørregade 51 . Odense

*Træsko**Fodtøj***Lundsgaards Konditori**

E. SCHLENZIG

Nørregade 49 . Odense

K. Hoffmann

Maskinforretning

Kongensgade 105 . Fredericia . Tlf. 775

S. Nielsen*Skotøjsfabrik*

Odinsvej 34 . Fredericia . Tlf. 867

Akts. De danske**Blodmøller**

Fredericia . Tlf. 84

rejse en Mindesten paa den engelske Kollegas Grav, dels for paa en værdig Maa-
de at udtrykke danske Jernbanefolks
Hyldest og Deltagelse til en falden Kol-
lega, dels for at udtrykke Taknemlighed
overfor RAF, hvis Indsats betød saa
uhyre meget for Danmarks Befrielse.

Der blev blandt Jernbanemændene i
Esbjerg foretaget en Indsamling, og
gennem frivillige Bidrag fra alle Katego-
rier af Personale indenfor D.S.B. i Byen
er der nu indkommet saa stort et Beløb,
at der kan rejses en Mindesten paa den
unge Flyvers Grav.

Mindestenen blev afsløret i Gravlund
Søndag den 20. Juli. Højtideligheden blev
overværet af den dræbte Flyvers Far og
Broder og af forskellige lokale Myndig-
heder. Afsløringen blev foretaget af Sta-
tionsforstander Pedersen, Esbjerg, og Es-
bjerg Jernbane-Orkester musicerede.

Frederiksværk Banen.

Driftsaaret 1946 har ikke været saa
begivenhedsrigt for Banen som de fore-
gaaende, men driftsmæssigt set stadig
vanskeligt og trælsumt. Det er snarere
blevet besværligere at faa alle de for-
nødne Materialer til Vedligeholdelse og
Fornylse, end det var under Krigen.
Heldigvis har der i Aarets Løb været
Lettelser i Restriktionerne — bortset fra
Perioden 2.—17. December, hvor Kul-
manglen reducerede al Toggang stærkt
— saaledes at man nu ligger oppe paa
en helt fin Standard, takket være den
nye Skinnebus med 11 Tog i hver Ret-
ning.

Hertil kommer de forskellige Busruter,
der har lidt voldsomt under Gummiman-
gel, som trods smaa Lysninger stadig
ikke er overstaaet. Disse Vanskeligheder
synes urimelige. Det er meningsløst, at
de koncessionerede Ruter skal undvære
Dæk, mens Turistbilerne kan køre til-
syneladende saa meget, de lyster. Vi for-
staar heller ikke de Vanskeligheder, vi
skal have med Benzin og Dæk til Sta-
tionsbilerne, der dog er af stor Betyd-
ning for Oplandets Beboere, og som vi-
ste deres fulde Berettigelse under Kri-
gen, udtalte Formanden for Baneselska-
bet paa Generalforsamlingen i Hillerød.

Den samlede Driftsindtægt har udgjort
2.160.000 Kr. og er Banens hidtil stør-
ste. Samtidig er Udgiften steget til
1.729.000 Kr. — ogsaa den hidtil største.

Overskudet er blevet 431.000 Kr. mod
241.000 Kr. forrige Aar — kun i 1943
har det været større — nemlig 443.000
Kroner.

I August indførtes en mindre Takstfor-

højelse paa Billetter — 20 Øre paa En-
keltbilletter — 30 Øre paa Dobbeltbil-
letter.

I November blev Godstaksterne for-
højet med 10 pCt. — om den sidste er
at sige, at Banen fra 1940—41 har søgt
om Tilladelse til at forhøje sine Gods-
takster med 20 pCt. for at komme op
paa samme Højde som de fleste andre
Privathaner, men man har stadig faaet
det nægtet — Regeringen har ved sit
Forbud berøvet Banen en Indtægt i disse
Aar paa over ½ Million Kr., og det hav-
de været mere end rart, om Banen havde
haft disse Penge til nødvendige Nyan-
skaffelser.

Banen arbejder i Øjeblikket med Per-
sontakster lavere end Nabobanerne og
med Godstakster under de fleste andre
Privatbaner.

Man ser nu noget lysere paa Banefor-
lægningen og haaber, hvis Vinteren ikke
bliver for streng, at blive færdig med
Jordarbejdet til Foraaret, hvortil kom-
mer, at det efter Forhandlingerne i 1946
nok vil lykkes i 1947 at faa en væsentlig
Del af Skinnerne, idet Tyskerne har ef-
terladt Partier i Sønderjylland, og flere
af Sporene til Flyvepladser i Jylland er
stillet Banen i Udsigt.

Gribskov Banen

har i sidste Driftsaar haft Rekordtal paa
alle Omraader inden for Banens Virk-
somhed. Passagerantallet er saaledes
steget med 179.000 rejsende. Driftsre-
sultatet svarer desværre ikke til den store
Trafik, idet Overskudet kun blev
92.623 Kr. mod 309.428 Kr. forrige Aar.

Formanden oplæste Forslaget om For-
delingen af Overskudet til forskellige
Nyanskaffelser, Reparationer, Skatter og
Præmier. Ministeriet havde godkendt
Fordelingen, naar undtages, at man mod-
satte sig, at der blev givet 3000 Kr. til
et Mindesmærke i Helsingør for Sverige
som Tak for Indsatsen under Besættel-
sen.

Formanden foreslog, at man stod fast
paa dette Ønske, og at man rettede en
ny Henvendelse til Ministeriet om at faa
ogsaa dette Punkt godkendt. Købmand
Licht anbefalede, at Generalforsamlingen
sluttede sig hertil, hvilket de Tilstede-
værende gjorde ved at rejse sig.

Store Malerier Charlottenborgudst. m. fl.

Kr. 5.00 i Udbetaling, Kr. 10.00 pr. Md.

Lysekroner og Konsolure

A. ARNI . Østerbrogade 98

(Hj. af Carl Johansgade) . Øbro 8433

Skalborg Station.

Efter at Dobbeltsporet mellem Doense
og Hobro er taget i Brug, ligger Arbej-
det paa Strækningen Hobro—Aalborg
helt stille, da man ikke har Materialer
til Arbejdets Videreførelse.

Der arbejdes derimod paa fuld Kraft
paa Anlægget af den nye Station i Skal-
borg. Jordarbejdet er snart tilendebragt,
og man regner med snart at kunne paa-
begynde Opførelsen af den nye Stations-
bygning.

Kragens Bane

havde i 1946 et Aar med en vis Frem-
gang. Man mente, at det begyndte at lys-
ne, og der blev indsat flere Tog.

Trafikmæssigt set var Aaret en Frem-
gang og Indtægterne er blevet større.
Økonomisk set er det imidlertid gaaet
den anden Vej. Udgifterne er tredoblet,
saa det store Overskud fra 1945 er dalet
til en Trediedel. Kullene har været en
Svøbe, som i høj Grad har været mær-
ket ogsaa her. Man levede i Haabte om
at faa leveret en Skinnebus til 1. April
i Aar, nu maa man maaske vente til
April næste Aar. I hvert Fald faar man
ikke Fordel af den i dette Driftsaar, saa
Overskuddet bliver endnu mindre.

Ellers er Aaret gaaet roligt, men som
i saa mange andre Virksomheder maa
man være forberedt paa, at det gaar ned
i Bølgedalen.

Aaret viste et Driftsoverskud paa
33.555 Kr. mod 61.912 Kr. i Fjor.

Nakskov—Rødby Banen

har i sidste Driftsaar haft et Overskud
paa 25.580 Kr. mod 11.794 Kr. forrige
Aar. Banens Formand gjorde paa Gene-
ralforsamlingen opmærksom paa de uri-
meligt store Udgifter Rødby-Banen er
belastet med ved Benyttelsen af Statio-
nerne i Nakskov og Rødby og gav en
nærmere Redegørelse for Spørgsmaalet
belyst ved Tal. Det vedtoges at forelæg-
ge Spørgsmaalet for Ministeriet, da der
ved en fornuftig Ordning kunde spares
ca. 18.000 Kr. — Penge, som Rødby-
Banen sikkert faar haardt Brug for.

Vestsalling Banen

har nu faaet sin Skinnebus med tilhø-
rende Paahængsvogn fra „Scandia“ i
Randers. Det er ifølge Direktør Værum,
„Scandia“, formentlig Verdens letteste
Tog, idet de med sine ialt 21 Tons og
78 Siddepladser kun optager ¼ Tons
Tara pr. siddende Passager. Vognenes
Indre frembyder et smukt Skue med de-

A. C. Andersens Eftf.

v. Kr. Jensen
Træsko- og Trævarehandel
Jyllandsgade 23 . Fredericia . Tlf. 639

Kruses Vaskeri

Kongensstræde 45 A . Fredericia
Al Manchetvask samt Cotton-coat
vaskes omhyggeligt

H. Norvang

Landsretssagfører
Riddergade 17, Fredericia, Tlf. 850-870
Auktionsleder i Fredericia Købstad med
Elbo, Brusk og Holmans Herreder

Albert Jensen & Søn

Tømrermester
Fyensgade 51 . Fredericia . Tlf. 32

N. C. Overgaard

statsaut. Installatør
Prinsessegade 36 . Fredericia . Tlf. 236
Lys, Kraft, Varme, stort Udvalg i
Lysekroner og al Slags Belysning

Hans Gram

Korn og Foderstoffer
Fredericia . Tlf. 876 - 856

Holger Sørensen

aut. Vand- og Gasmester
Bjerggade 96 . Fredericia . Tlf. 806

Fredericia**Cementvarefabrik**

Vestervoldgade . Fredericia . Tlf. 704

Havnemøllen

P. Petersen
Kastelvej . Fredericia . Tlf. 200 - 201

Jacob Christensen

Kjoler en gros
Anders Billesvej 11-13 . Fredericia 636

Otto Hansen & Co.

Speditør
Havnen . Vejle . Tlf. 18

Hotel "Royal"

VEJLE
Byens ældste og fineste Hotel

Oswald Christensen

Silkevarer en gros og Fabrikation
Vejle . Tlf. 1085

Vejle Slidbanefabrik

v. Th. Christensen
Fiskergade 10 . Vejle . Tlf. 748

A. Moltrup

Læderhandel
Vestergade 24 . Vejle . Tlf. 367

Christoffer Olesen

Ejendoms- og Revisionskontor
Orla Lehmannsgade . Vejle . Tlf. 1784

Dansk Albumin Fabrik

VEJLE

Viggo Mathiesens

Fabrikker

VEJLE

Reserveret 65

H. F. Nielsen

Murermester
Vandværksvej 34 . Odense . Tlf. 4379

Reserveret 101

Kongensgades**Rutebilstation**

Kongensgade 69 . Odense . Tlf. 5111

Pæderstrup Savværk

Adolf Rasmussen
pr. Pæderstrup . Tlf. Aarslev 105

Pæderstrup Brugsforening

Viggo Brunse
pr. Pæderstrup . Tlf. Aarslev 33

Mejeriet Engholm

S. Næraa pr. Aarslev . Tlf. 36

Højby Brugsforening

Bestyrer J. Ørum Sørensen
Højby . Tlf. 31

Trævarefabriken „Odin“

v. Carl Rasmussen
Dalumvej 20 . Fruens Bøge
Tlf. Dalum 90

Dalum Brugsforening

Demantsvej 12-18
Tlf. Dalum 9

Dalum Brugsforening

Filial: Dalumvej 54
Uddeler Anthonsen . Tlf. Dalum 6

Vejle Træremskivefabrik

v. F. Gæbe
Vejle . Tlf. 150

Revisionsfirmaet

August Johansen & Søn

Volmersgade 4 . Tlf. Vejle 2258
Fra ca. November 1947
Dæmningen 37¹

Harald Petersen & Søn

Bogbinderi
Nørregade 24 . Vejle . Tlf. 417

Malte Vestergaard & Co.

VEJLE

Spis

Hans Fenneberg's Brød

Fiskergade 11 . Vejle . Tlf. 680

Vejle Ægkompagni

Chr. Nissen
Horsensvej 59 . Vejle . Tlf. 213

Vejle Vindmølle

v. Edvard Oehlschlæger
Vejle . Tlf. 915

Th. Holmskov

Kolonial og Bagerartikler en gros
Sønderbrogade 35 . Vejle . Tlf. 2614

L. Christensen

Maskinfabrik
Grejsdalsvej 21, Vejle, Tlf. 160

J. A. Olsens Eftf.

Eiler Nielsen
Gartneri Artikler
Horsensvej 39 . Vejle . Tlf. 389

res røde, polstrede Lædersæder, der er yderst behagelige at sidde i, ligesom den automatiske Dørlukning ogsaa er en stor Bekvemmelighed.

I Forhold til sin Vægt besidder Toget en stor Maskinkraft, der leveres af en svensk Scania Vabis Motor, som ved 1700 Omdrejninger yder 160 Hestkræfter, hvilket giver en Maximalhastighed af 70 km i Timen mod nu 45. Fra næste Køreplans Ikrafttræden vil det da ogsaa være muligt at nedsætte hurtigste Køretid fra 55 Minutter til 40—45 Minutter.

D. S. B. dømt.

Den afsluttende Dom i Erstatningssagen angaaende den store Færdselsulykke paa Teglhølmens Sydkaaj den 26. Februar 1945, der kostede 2 Jernbanefunktionærer, en Overportør og en Ekstraarbejder Livet er afsagt ved Østre Landsrets 4. Afd.

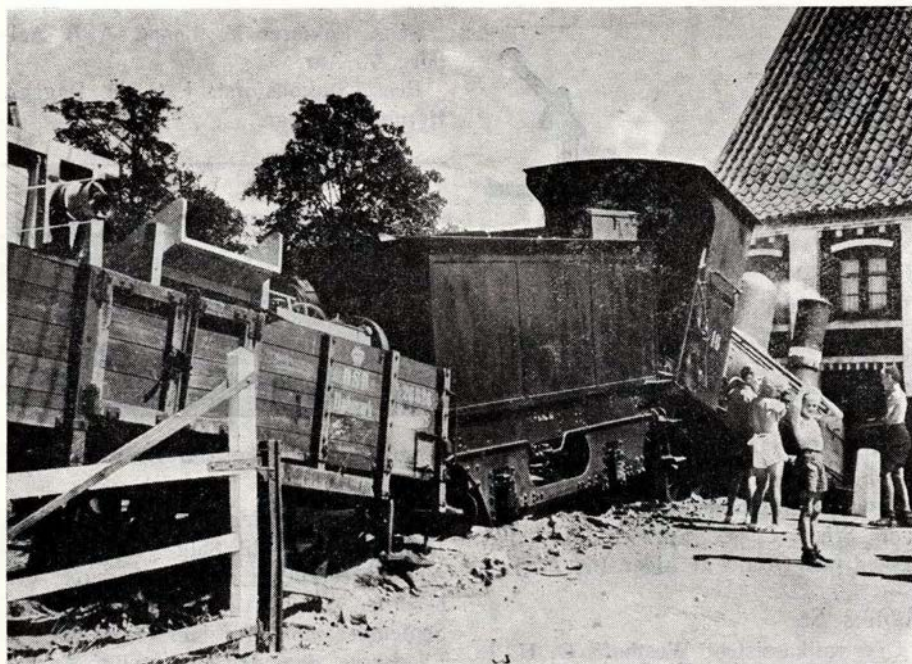
Som i sin Tid meddelt skete Ulykken ved et Sammenstød med et Loko ført af Lokofører Jeppesen og Grosserer Skovby's Lastbil ført af Chauffør Svend Aage Jensen. Bilen kom i Klemme med Lokoet, og de to Jernbanefunktionærer, der stod paa Maskinens Trinbrædt, fik saa alvorlige Kvæstelser, at de straks efter døde. Ekstraarbejderens Enke har faaet tilkendt 28.000 Kr. til sig og sine Børn, og Overportørens Enke 7000 Kr.

Det er denne Erstatning Baltica som Forsikringsselskabet for Grosserer Skovby har betalt og det nu krævede Statsbanerne og Lokofører Jeppesen dømt til at betale. Resultatet blev, at Jeppesen blev frifundet, da han ikke havde overtraadt Reglementet, men Statsbanerne dømtes til at betale 8531 Kr. og 600 Kr. i Sagsomkostninger. Retten fandt det nemlig godtgjort, at Jernbanesporet paa Teglhølmens Sydkaaj laa uheldigt, og at der ingen Forsigtighedsregler var foretaget.



Uheld paa Ullerslev St.

Paa Ullerslev Station skete den 9. Juli et større Uheld, idet et Godstog, der var taget ind paa Spor 4 for Overhaling,



Uheldet i Ullerslev

ved Afgangen kørte ud ad Blindsporet gennem Jordvold, Stoppebom tværs over Landevejen, som det ses paa ovenstaaende Billede, fortsatte nedad Skrænten for endelig at stoppe en Meter fra Ullerslev Bryggeris Bygning. Der skete kun Materiel Skade.

Ekstrabremser dræbt.

Den 24. Juli blev en 42-aarig Ekstrabremser Hansen dræbt under Rangering paa Lyngby St. Han stod paa en Godsvogn og lænede sig saa langt ud, at han ramtes af en Vogn paa Nabosporet. Han blev derved revet ned under den Vogn, han stod paa, og blev saa frygtelig kvæstet, at han var dræbt øjeblikkelig.

Bil knust af Motortog.

Motortoget fra Fjerritslev paakørte d. 29. Juli ved Lufthavnen i Aalborg en Udlejningsbil, der passerede en privat Overskæring uden at have bemærket Toget. Toget ramte Bagenden af Bilen, som blev slynget et Par Gange rundt uden dog at vælte. Chaufføren slap med nogle Skrammer, mens tre Passagerer blev alvorligt kvæstede. Bilen var forsynet med splintfrit Glas, som trods det, at Ruderne var sprængt i Tusinder Striber alligevel holdt sammen, saaledes at Passagererne undgik de saa alvorlige Snitsaar.

Loko over Jordvolden.

Toget fra Thyregod, der ankommer til Horsens ved 7,30-Tiden, havde under Indkørslen den 4. August saa stærk Fart paa, at Toget Loko kørte op over Jord-

volden og borede Forpartiet dybt ned i Sandet. Nogle af Passagererne fik nogle slemme Knubs under den voldsomme Opbremsning, bl. a. fik en lille Pige nogle Snitsaar fra en knust Rude. I Pressen har man kritiseret den Kapkørsel, som finder Sted under Togenes Indkørsel til Horsens.

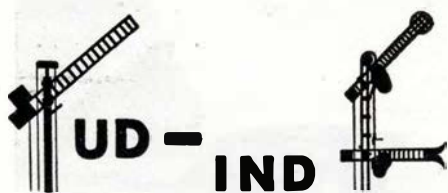
Kort fortalt —

— En Brødbil kørte den 2. August mod Rødbytoget i Nærheden af Holeby Station. Bilen blev smadret, men ingen Mennesker kom noget til. Sigtbarheden ved Overkørslen er meget daarlige.

— Den 23. Juli afsporede et af Rødhyhanens Loko i et Sporskifte paa Nakskov St., saaledes at alle Hjul gik af Sporet.

— En sydslesvigsk Feriepige paa 10 Aar kørte den 19. Juli paa Cykle mod Høng—Tølløse Toget paa en Overskæring mellem Ruds Vedby og Dianalund. Vejen skraaner stærkt mod Banen, og en høj Hæk paa begge Sider hindrer saa at sige fuldstændig Udsynet. Toget ramte hende og hun blev slynget 2—3 Meter hen i Hækken. Til trods for, at hendes Baghoved var næsten flækket synes det, som om hun vil overleve Uheldet.

— Paa Nordfynske Jernbane, mens Toget var paa Vej mellem Jullerup og Skamby den 17. Juli ved 19,15-Tiden, faldt en 2½ Aars Dreng af Toget som Følge af, at han havde pillet ved Dør-laaen. Paa Hospitalet viste det sig, at Drengen ved Faldet havde brækket begge Laarben.



Brande.

Trafikkontrolør H. A. E. Sørensen, Bramminge, er udnævnt til Stationsforst. i Brande, hvor Stfst. Hannestad døde pludselig den 10. Maj.

Gredstedbro St.

Trafikeksp. N. S. M. Nissen, Farre, er udnævnt til Stationsmst. i Gredstedbro, hvor Stfst. C. C. Sørnsen har søgt Afsked paa Grund af Alder (68 Aar).

Asnæs St.

Overtrafikassistent Westhoff, O. H. J. Hovedkt., er udnævnt til Stationsforstander i Asnæs, hvor Stfst. Chr. Næsvang har søgt Afsked (70 Aar).

Knabstrup St.

Overtrafikassistenten J. B. Andreasen, Valby, er udnævnt til Stationsforst. i Knabstrup, hvor Stfst. T. E. Parby døde pludselig (58 Aar).

Tappernøje St.

Trafikassistent A. Weiercke, Mariager, er overgaaet til Stationsmst. ved Tappernøje St., hvor Stfst. C. Petersen har søgt Afsked paa Grund af Alder (67 Aar).

Dødsfald.

Stationsforst. Eskild Petersen, Lillerød, efter en Operation (64 Aar).

Pens. Lokfører N. C. Nielsen, Stubbe-købing (67 Aar).

Lokmester N. P. Remming, Mdt Helsingør, af et Hjerteslag (60 Aar).

Pens. Togfører H. J. Chr. Jensen, Viborg, efter lang Tids Sygeleje (74 Aar).

Pens. Togfører C. C. Rose, Fredericia, efter en Hjerneblødning (62 Aar).

Fhv. Stationsmester P. C. Lübner, Lund (74 Aar).

Pens. Maskiningeniør F. G. Capito, Kbhvn., 74 Aar.

Pens. Togfører Carl Holmgren, Korsør, 69 Aar

Trafikkontrolør Axel C. H. Hansen, Østre Billetkontor Kh, pludselig (65 Aar).

Overportør Knud Ishøj, Viborg, . 60 Aar.

Lokfører S. Clemmensen, TKVJ Kolding, af et Hjerteslag (58 Aar).

Pens. Lokfører M. Lennø, APB Aalborg, 70 Aar.

Pens. Stationsforst. J. C. M. Bagger, Herning, 68 Aar.



Jernbanefrimærkesamlernes Byttekreds.

Kredsens Medlemmer kan indlevere Jernbanemærker til Salg gennem Kredsen. Indleveringen sker til Lederen, der besørger Salget. I Tiden 1. Juli til 1. September modtages Indlevering ikke.

Priserne paa de indleverede Mærker ansættes netto i Kroner og Øre og anføres altid med Blæk. Mærkerne ordnes Banevis. For eventuelle Ombytninger, der maa betragtes som Bedrageri, paatager Kredsen sig ikke nogen Erstatningspligt.



Udbedrede og beskadigede Mærker bør ikke medtages i Cirkulationen. — Sker dette undtagelsesvis for dyrere Mærkers Vedkommende, skal Udbedringsen eller Beskadigelsens Art være anført ved Mærket.

Senderne ledsages af en Cirkulationsliste, der angiver den Rækkefølge, i hvilken Cirkulationen skal foregaa. Denne Rækkefølge maa ikke brydes, idet Følgeordenen for Medlemmerne veksler saaledes, at Medlemmerne paa Tur modtager Sendingen fra eller tilbagesender den til Opmanden. Ulejlighed og Udgift ved Forsendelsen søges herved fordelt saa ligeligt som muligt mellem Medlemmerne paa samme Sted.

Kan en Sending af en eller anden Grund ikke afleveres til Eftermanden, bør Afleveringen ske til den næstfølgende. Sendingen maa højst beholdes 2 Døgn, overskrides denne Tidsfrist, vedlægges Sendingen en Mulkt af 25 Øre for hvert yderligere Døgn, Sendingen er tilbageholdt.

Saalænge Sendingen er i et Medlems Varetægt, og indtil den kommer den næ-

*Danske Jernbanemærker
købes og sælges...*

HELLERUP

Frimærkehandel

Strandvej 201 . Tlf. Helrup 794a
Forlang min Prislister over Frimærker.

ste paa Listen i Hænde, er Medlemmet ansvarlig for den. Naar den afleveres personlig til Eftermanden, er denne pligtig at afgive Kvittering for Modtagelsen.

Snarest efter Modtagelsen af en Sending maa denne efterses, og viser det sig herved, at der mangler Hefter eller lignende eller vedlagte Penge i Sendingen, eller findes der tomme, uafmærkede Rubrikker, underrettes Forgængeren straks herom, og saafremt denne ønsker det, tilbagesendes Sendingen, og paagældende maa bære Omkostningerne derved. Undlades det at give en saadan Meddelelse, hefter vedkommende Medlem selv for det manglende.

Ved Køb af Sendingen indskrives altid Navn eller et til Opmanden opgivet Mærke i den tomme Rubrik.

Den samlede Sum for Købet indføres med Blæk paa Cirkulationslisten, hvor det tillige angives, om Beløbet for Købet, der altid skal betales kontant, vedlægges Sendingen eller indsendes direkte til Opmanden.

Erlægges Betalingen ikke kontant, er det paagældende Medlem pligtig til ved Paakrav at betale en Mulkt af 25 Øre for hvert forløbet Døgn udover Betalingsdag.

Efter endt Cirkulation tilbagesender Lederen af Dubletsalget Mærkerne til Ejermændene med Opgørelse og Afregning. Af Salgsbeløbet fradrages 10 pCt., der tilfalder Kredsen, og desuden fradrages Udgift til Porto ved Tilbagesendelse, der sker som anbefalet Forsendelse paa Medlemmets Risiko. Om Forsendelsesmaaden kan dog træffes anden Aftale med Lederen. Iøvrigt er Udgifterne under Cirkulationen Indlevererens uvedkommende.

Eventuelle Stridsspørgsmaal vedrørende Dubletsalget og Cirkulationen afgøres af Bestyrelsen, hvis Afgørelse i Forholdet overfor Klubben er endelig.

Dersom nogen ønsker nærmere Oplysning om Klubben, kan disse faas hos underskrevne Formand.

*Trafikkontrolør N. E. Nielsen,
Bogøgade 6, Aalborg.*

GRUE & Co.autor. *Ford* Forhandlere

Tuborgvej 50-52

København - Hellerup

HUSK

*Skovriderkroen*smukke Selskabslokaler og
fine Keglebaner...

Strandvej 235 · Charlottenlund · Telefon Helrup 6340

Skævinge Hør-Skætterri

A. m. b. A.

Borup pr. Skævinge

Telefon Skævinge 15

✧ **Bygningsmaterialer...****J. Theilgaard** ½

Banegaardsvej 13, Glostrup

Tlf. Glostrup 64

Charlottenlund Expres

v/ H. F. Aagaard

Flytning · Opbevaring · Forsendelser overalt

Jægersborg Alle 20 · Tlf. Ordrup 499-7374

Carl Fr. O. Jørgensen

Tlf. Ctr. 2168

Metalvarefabrik · Strandlodsvej 7**Charlottenlund Palmehave**

Moderne Restaurant · Teatersal til 400 Pers.

Forenings- og Selskabslokaler.

Fredensvej 2, Charlottenlund · Tlf. Ord. 303

Fyns Venstreblad

...Bladet man læser

**Lager- og Pakhusarbejdernes
Fagforening**

Staalstræde 11

Odense

Ringe Maskinfabrik & Jernstøberi ½

Ringe · Tlf. 6-306

½ Odense Kamgarnspinderi

Odense

Glamsbjerg Efterskole

Fællesskole November—April

Telefon 30

Gunnar Olsen

Skandinavisk Motor Co. ½

Odense

½ Chr. Nielsen & Co.

Odense

Stenstrup og Odense Teglværker

Kontor: Stenstrup, Fyn

Ringe Tjære- og Asfaltfabrik

Ringe

½ CHR. FABERS FABRIKER**½ Wittenborg's Automatfabriker**

Odense

Gas ✧ Koks ✧ Tjære



AKTIESELSKABET

STRANDVEJS-GASVÆRKET

STRANDVEJ 72 . TLF. HELRUP *4812

**Københavns
Sukkerrafinaderi**

Carl Jacobsensvej 25 . Telefon Central 9881

JACOB PETERSEN

Snedkermester

København Ø.

ST B A N E N 5 0 A

skulde have det sær-
der blev saaledes an-
Skinneart, saaledes at
v forskudt, hvad der
n sad behageligere i
var vant til den Gang.
og Helsingør oprette-
lads nærmest af Hen-
t, og derefter fulgte
Espergærde Billetsalgs-
ne blev forsynede med
eg.

i Krigsministeriet samt
gerrepræsentation var
med om en foreslaet
København—Klampen-
lsingør. Mange Politi-
ænd fandt det urime-
erne skulde have to
singør. Det var unød-
man den Gang.

nger, som fremførtes
ekte Banelinje Køben-
anførtes ogsaa, at en
havde ringe Interesse.
nskede kun at komme
og de Københavnerne,
bort, kunde tage over
arismen var ikke i høj
blev dog klar over, at
te samles — og saa
Det første Tog kørte
Østerbro til Helsingør
7. Dermed var det sid-

ste Led i Kæden: „Den størkøbenhavn-
ske Nærtrafik“ sluttet. Det er pudsigt at
læse de gamle Statsbane-Aktstykker. I
et af disse berettes, at Garderobebetjent
Thomsen, København, er paalagt at gøre
Indkøb for de faste Beboere i og ved
Charlottenlund og Klampenborg. Det
hedder ordret, at Thomsen ordner alt,
og at han paa hver af de to Stationer
skal have et særligt Skab paamalet Nav-
net „Thomsen“. I den officielle Kund-
gørelse til Stationerne var tilføjet, at
nævnte Thomsen ogsaa skulde sørge for
Brevpost og hver „Løverdag“ gøre Regn-
skab for Indtægter og Udgifter. Endvi-
dere skulde han sørge for at trække de
fleste mulige Kunder over til Banerne.

Hestebanen.

Krigsministeriets Embedsmænd rasede,
da det i 1894 var besluttet at forlænge
København—Klampenborgbanen til Hel-
singør. Officererne ønskede af strategi-
ske Grunde ikke denne Banelinje gen-
nemført. Krigsministeriet foreslog, at der
blev anlagt en enkeltsporet Hestebane
fra Klampenborg til Helsingør, saaledes
at Skinnerne hurtigt kunde fjernes, hvis

det kom til en Krig! Hestene kunde ud-
skiftes for hver 5 Kilometer.

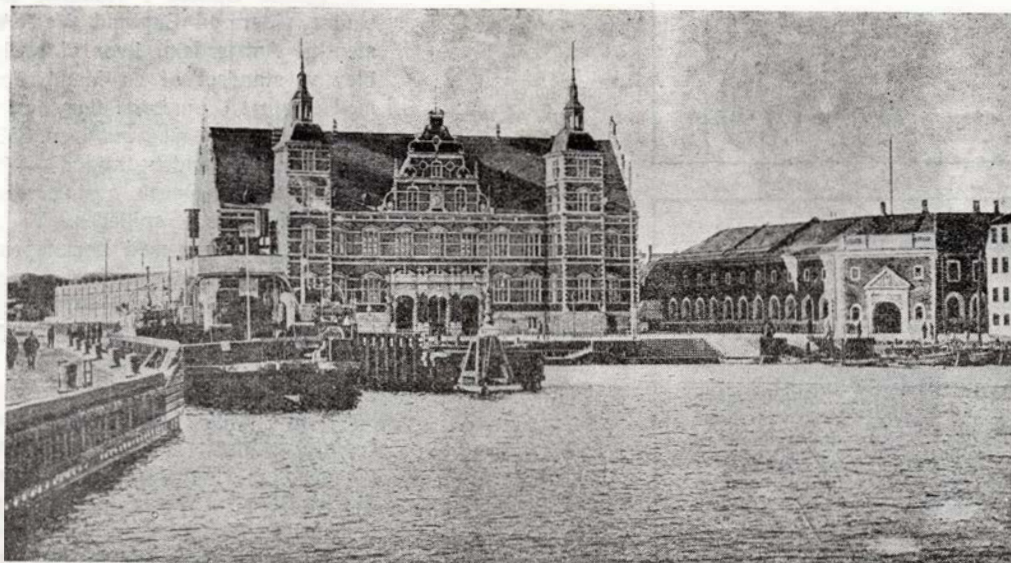
Egentlig var det Meningen, at Kyst-
banen skulde være aabnet for Trafik den
22. Juli, men Gentoft-Ulykken den 1.
Juli havde gjort Folk nervøse, og Ind-
vielsen blev udskudt til den 28. Der fo-
retoges endnu en lang Række Prøve-
kørsler, og endelig fastsattes den offici-
elle Prøvekørsel til den 1. August. Ved
Jernbaneulykken i Gentoft havde Bla-
dene fremsat nogen Kritik af Banefor-
holdene, og Resultatet blev, at Pressen
blev udelukket ved Indvielsen af Kyst-
banen, og Banen og Banegaarden var
iøvrigt afspærret for Offentligheden. I
en udsendt Bulletin meddeltes det, at ef-
ter Ankomsten til Helsingør indtog Del-
tagerne en beskeden Frokost i Jernbane-
restauranten, ved hvilken Lejlighed
Champagnepropperne knaldede lystigt.

Østerbro Station — det nuværende
Østerport — blev taget i Brug samme
Dag som det første officielle Tog kørte
fra København via Østerport til Hel-
singør den 2. August 1897. Statsbanerne
havde regnet med et aarligt Passageran-
tal paa 300000 i hver Retning, men i

det første Beretnings-
lion Rejsende! Da de
Materiel til det budg-
stod der naturligvis p
mange store Vanske-
ramte den nye Bane
borg til Helsingør. I
med den store Udfl
havn i nordlig Retnin
blev paa Sommerdag
det rullende Materiel
København—Klampen

Kystbanen blev ikk
i hine Dage. En tal
den historiske Udvi
Paa Kystbanen Købe
København foretages
15 Millioner Rejser!

At komme ind paa
banens Betydning fo
være overflødig. Det
at det er klart for en
kan iøvrigt helyse Fo
mærket Maade. Da K
i 1897, havde Helsing
re, medens Indbygge
19.000. Selvfølgelig h
vikling ogsaa spillet
at hele Fremgangen
Jernbanen, men lige
Helsingør vilde ikke
have forøget sit Indb
50 %, hvis ikke Bane
Banens Betydning ufo



Helsingør Jernbanestation

