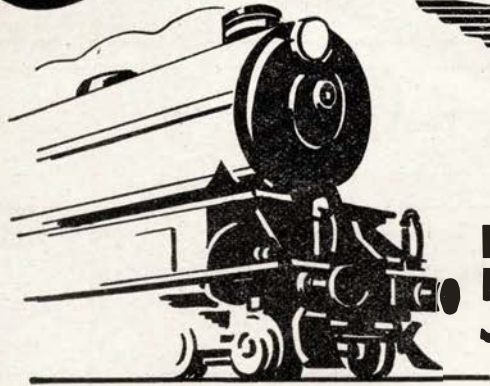
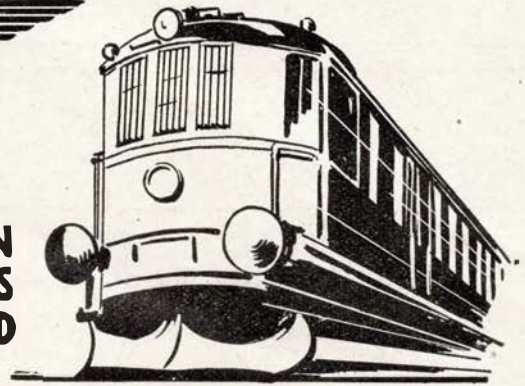


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN
FOR DANMARKS
JERNBANEMÆND



April 1948

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

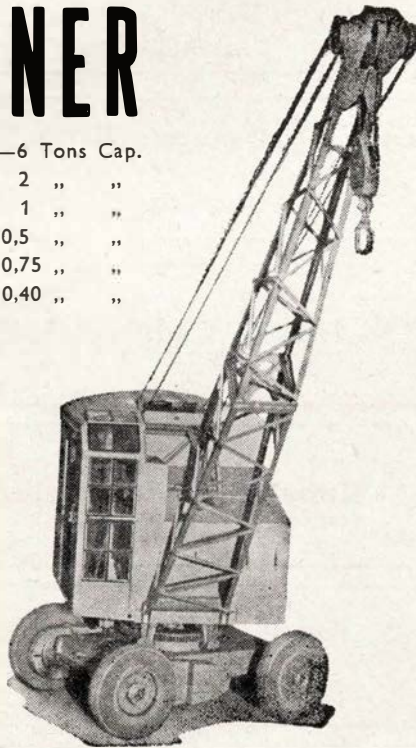
5. Aargang
Nr. 4

Neals »Rapid« mobile og transportable

KRANER

Type Q 4—6 Tons Cap.

„ NM	2	„	„
„ D	1	„	„
„ T-10	0,5	„	„
„ G	0,75	„	„
„ AM	0,40	„	„



»Neals« Kraner kan ses i Arbejde ved Københavns Havn

INGENIØRFIRMAET

C. THIIM

Ordrupdalsvej 37 . København Chl. . Telf. Ordrup 3996

Telegram-Adresse: »Thimo«

A/s M. J. BALLINS SØNNER



Nykøbing F

Telefoner:

152 og 167



Fabrik for Arbejdshandsker



Leverandør til D. S. B.

Fuglsang Savværk

Nykøbing Falster . Tlf. 230 — 186

Maglemer Savværk

Maribo

C. SCHMIDTMaskinfabrik
Nykøbing Falster . Tlf. 188**O. G. Konradsen**Maribo
Løvtræ . Tømmer . Planker**Lolland-Falsters Vægtfabrik ½**

Nykøbing Falster

Diskonto- og Laanebanken(Maribo Bank) Stiftet 1854
MARIBO**Vilh. Lose**Terrazzogulve
Kraghave . Nykøbing Falster . Tlf. 858**Savværket**Jernbanevej . Stubbekøbing
J. Ebbesen . Tlf. 1358**Nielsen & Rønne**Reparationsanstalt for elektriske Maskiner
Nykøbing F.**Kaj Larsens Maskinfabrik**Nørre Alslev . Tlf. 172
Massefabrikation**L. Jørgensen**

Købmand . Eskildstrup . Telf. 87

Gedser og Omegns BrugsforeningA. m. b. A.
Uddeler Koch . Gedser**I. P. Pedersen Lollike**

Møbelfabrik . Eskildstrup . Tlf. 31

Tillitse Andelsmejeri**Teglværkernes Salgskontor
for Lolland-Falster**

Nykøbing F.

Købelev Andelsmejeri**Morten Olsen**

Møbelsnedkeri . Eskildstrup . Telf. 43

Kragenæs Savværk ½

pr. Torrig . Tlf. Birket 18

**Eskildstrup Bryghus og
Mineralvandsfabrik**

v/ K. Jacobsen . Tlf. Eskildstrup 1

Marielyst Købmandshandel

Chr. Larsen . Væggerløse . Tlf. 88

Maribo Svineslagteri

Maribo

BRØDRENE CLAUSENGrundlagt 1885 Toreby pr. Flintinge Tlf. Grænge 3833
Trævare- og MaskinfabrikVOLVO Lastvogne og Rutebiler . Ford og Fordson Traktorer
1. Kl.s Reparationsværksted og Reservedelslager

Maaanedens ved



Interview Harald

I Anledning af, at D. S. B. har overtaget Slangerupbanen fra 1. April d. A., har vi henvendt os til Hr. Trafikinspektør E. A. Lyng. Trafikinspektøren er med i det Udvalg, som har forberedt Overtagelsen, og som følge heraf mente vi at kunne faa autentiske Oplysninger.

Hr. Lyng er straks villig og trods Trafikinspektørens Optagethed faar vi straks arrangeret et Møde paa Trafikinspektørens Kontor.

Mit første Spørgsmaal er:

— Overtagelsen er nu sket?

— Ja, Overtagelsen skete den 1. April, efter at Loven var forelagt og vedtaget i begge Ting paa Rigsdagen.

— Hvordan bliver saa Ordningen med Personalet?

— Der er i Øjeblikket paa Slangerupbanen følgende Antal Tjenestemænd: I Administrationen er der 4, ved Stations-tjenesten 24, ved Togtjenesten 12, ved Banetjenesten 9 og ved Maskintjenesten 13. Dette bliver ialt 62, og heraf overgaar de 56 til D. S. B. Der er enkelte, som er over 70 Aar, og som gaar paa Pension, f. Eks. Stationsforstanderen i Slangerup og Stationsbestyrersken i Hareskov. Det Personale, som overgaar til D. S. B., gaar ind i de samme Rettigheder og Pligter som andre Tjenestemænd, men de bevarer Privatbanernes Pensionsordning. Igennem Udvalget er det ordnet saaledes, at de hver især bliver placeret i Lønningsklassen, som svarer til deres nuværende Indtægter. Der er intet i Vejen for, at en Mand fra Slangerupbanen kan søge ind i en anden Stilling indenfor D. S. B., men saa maa han selvfølgelig underkaste sig de Prøver og Eksaminer, som beretter til saadanne Stillinger.

— Kan Slangerupbanens Signalsystem benyttes, og hvad vil D. S. B. sætte ind her?

— Foreløbig fortsætter vi efter Privatbanens Regler, ligesom Privatbanernes Signal- og Sikkerhedsreglement foreløbig anvendes. De har nok lagt Mærke til de Signaler, der staar midt paa Perronen paa Stationerne og gælder for begge Togretninger. Saadanne Signaler har vi jo ingen Steder ved D. S. B., men ogsaa disse Signaler maa gælde, indtil vi efterhaan-



Trafikinspektør E. A. Lyng

den kan faa dem lavet om, saaledes at de svarer til Krav, som D. S. B. stiller til Signaler.

— Hvilket rullende Materiel bliver saa sat ind for at bestride den nye Køreplan?

— Ingen af vore Teknikere vilde sige god for en sikker Drift mellem København L og Farum med de Diesellokomotiver, der hidtil har været brugt paa Banen, ligesom vi i Udvalget gerne saa noget bedre Vognmateriel anvendt i Hverdagstrafikken. Vi starter derfor med Damp tog fra København L til Farum med en noget udvidet Køreplan. Vi begynder med CR Vogne og G Maskiner og er allerede begyndt at gøre enkelte af Slangerupbanens Vogne i Stand paa Centralværkstedet, saaledes at disse Vogne ogsaa kan benyttes til Søndagstrafikken paa Banen.

— Kan Slangerupbanens Personale saa klare den Kørsel?

— Nej, baade Togpersonale og Loko-

motivpersonale maa suppleres med D. S. B. Personale.

— Skal Stationen paa Nørrebro bibeholdes, som den er, eller skal den med Tiden nedlægges?

— Foreløbig bruger vi den, som den er. Mulig flyttes Gods-Ind og -Udleveringen med Tiden over til Nørrebro Godsekspe-dition, saa kun Persontrafikken bibeholdes paa København L. Maskindepotet vil blive bibeholdt foreløbig.

— Skal noget af D. S. B.s Personale overtage Tjeneste paa Slangerupbanen?

— Fra 1. April d. A. er Banen vor, og skal drives af D. S. B. Er det hidtidige Personale ikke tilstrækkeligt til den Drift, som vi ønsker paa Banen, maa vi jo sørge for det fornødne Personale andetsteds fra.

— Er Talen om Bortforpagtning til Sporvejene nu helt skinlagt?

— Nej, i den siddende Trafikkommis-sion, nedsat af Københavns Kommune den 1. Juni 1944, er Slangerupbanens fremtidige Skæbne drøftet mellem Stat (D. S. B.) og Kommune (Sporveje), og disse Drøftelser fortsættes. Bestemmer man, at Slangerupbanens endelige Drift skal være Hurtigsporvogn — og ikke S-Tog — ja, saa maa Spørgsmaalet om Bortforpagtning til Sporvejene blive aktuel.

Til Slut beder jeg Trafikinspektøren fortælle lidt om Slangerupbanens Historie.

— Ja, Banen blev anlagt og aabnet den 20. April 1906, og den har fort en noget mærkelig Tilværelse, lidt tragisk, kan man godt sige. Der blev stadig talt om, at nu skulde det og det ske, men paa hele Banens Trivsel og dermed paa de Dispositioner, der skulde træffes vedrørende Banens Udvikling og Modernisering. F. Eks. er Banens Overbygning meget svag, og vi er derfor straks gaaet i Gang med at forstærke Strækningen Buddinge—Farum. Til Efteraaret vil der være 33 kg Skinner paa hele Strækningen København L—Farum, saaledes at vi fra dette Tidspunkt kan befare denne Strækning med MO Vogne eller O Maskiner.

Paa Strækningen København L—Farum sker der en Udvidelse af Køreplanen paa ca. 40 pCt. paa Hverdage og paa 30 pCt. paa Søn- og Helligdage. Paa Strækningen

DE FORENEDE
BOGTRYKKERIE.

MADS HANSEN

Søndergade II, Aarhus

Telefoner Kontor 302 Sæteri 636

Levører illustrerede Tidsskrifter, Kataloger, Prislister

Farum—Slangerup bliver Køreplanen udvidet med ca. 50 pCt. baade paa Hverdage og paa Søn- og Helligdage. Før Krigen havde Slangerupbanen en Køreplan, som var lige saa omfattende, ja større endnu, end den, vi nu faar, men paa Grund af Krigen og Restriktionerne er Trafikken gaaet ned.

Der findes ingen Sikringsanlæg paa Banens Stationer. Alle Sporskifter aflaaes med Hængelaas, og det maa vi fortsætte med indtil videre.

Slangerupbanen fra København L til Farum er med sine 20 km og 13 Holdsteder en decideret Forstadsbane, som i Tilgift har en ret omfattende Søndagstrafik ud til de naturskønne Egne omkring Hareskov, Furesø og Farum. Saavist som enhver Udvidelse i Trafikken skaber ny Trafik, er der for mig ingen Tvivl om, at der paa denne Bane er Muligheder for at oparbejde en stor Trafik, dels af faste Kunder, som skal frem og tilbage daglig mellem Hjem og Arbejdsplads, dels af Søndagskøbenhavnere, som vil ud i Naturen.

Det bliver D.S.B.s fremtidige Opgave at tage Vare paa og røgte disse Muligheder.

Det er ingen Verdensbegivenhed, der

er sket; men det er alligevel ikke af Vejen, at minde om, at denne Bane, som saa mange andre Foretagender, er skabt af det private Initiativ.

Det skete som sagt i Aarhundredets Begyndelse, da en stor Del af Banens Oppland, skønt ikke mange Kilometer fra Hovedstaden, var en for de fleste ganske ukendt Egn, som kun faa Københavnerne havde Ærinde til. Nu er det anderledes. Fra Hovedstationen paa Nørrebrogade til langt ud paa den anden Side Bagsværd er der en næsten sammenhængende Bebyggelse, og saavel Sommer- som Vintersøndage gæstes Skovene af talrige Vandrere. Derfor kan man takke Banen. At denne saa har haft sine store Vanskeligheder at kæmpe med, er en anden Historie. De Mænd, som i dette Aarhundredes Gry tog Initiativet, er der i denne Forbindelse intet at bebrejde, og det er kun paa sin Plads at riste dem og deres dristige Initiativ en Minderune nu Banen overgaar til Statsdrift. Skulde dens Opplands Beboere for omkring 40 eller flere Aar siden have ventet paa at faa en Statsbane, var de nok kommet til at vente flere Aartier, inden de fik deres Ønske opfyldt. Men den 1. April fik de det altsaa. — Held og Lykke til. *Harald.*

under hele Besættelsen, er der dog ingen Tvivl om, at det i høj Grad virkede som Skjold for vore Folk.

Ved forskellige Lejligheder søgte vi med Held at overbevise Tyskerne om, at dansk Jernbanepersonale ikke var delagtig i Sabotage. Dette skete f. Eks. i Anledning af et Rangeruheld i Helsingør, hvor nogle Vogne løb i Færgelejet, og i Esbjerg, hvor en tysk Løbskkørel paastodes at skyldes overdreven Fløjten fra et Rangerlokomotiv. Et godt Vaaben med Tilfælde af den første Art fik vi, da den tyske Færge i Gedser som Følge af manglende Forsigtighed under Indsejlingen fik stødt en Række Vogne i Færgelejet med det Resultat, at der kom en længere Spærring, under hvilken vi ikke »lod dem dø i Synden«.

I Foraaret 1943 kom det ved en Tilfældighed til en Samtale mellem Generaldirektøren og Chefen for de tyske Krigsretter. Herunder fremhævedes fra dansk Side Personalets Uskyldighed, og Tyskeren gik ind derpaa, idet han blot tog Forbehold med Hensyn til Brand i Halmvogne. Da han blev oplyst om, at det var dem selv, der af Hensyn til Pressenningmangel havde tvunget os til at give Afkald paa fornøden Dækning, erklærede han, at det var ham aldeles ukendt, hvorefter han fik en Redegørelse herfor.

En Kaptajn ved Storebælt, der havde været saa uheldig at paasejle og beskadige den tyske Netspærring Nord for Helsingør, blev dækket, saa han slap med en tjenstlig Bøde.

I Aaret 1941—42 forlangte Tyskerne gentagne Gange Udrensning af Kommuner fra Statsbanerne. Generaldirektøren dækkede dem med Paastanden om, at der ingen fandtes.

I 1943 krævede Tyskerne Kørsel ogsaa under Luftalarm; vi gav hemmelig Ordre til ikke at køre, naar der skønnedes at være virkelig Fare.

Da Schalburgkorpset paa Gennemrejse i Ringsted ved første Orlov til København optraadte paa Landsknægtmanér, skaffede vi ved Klage til den tyske Transportkommandant Lederen en Paatale og os en Undskyldning.

I December 1943 sendte Tyskerne ca. 1000 Jernbanemænd herop; de skulde orientere sig for at træde ind, hvis der skulde komme Invasion, og det danske Jernbanepersonale ikke vilde arbejde. Det var jo et rent Magtspørgsmaal; vi krævede og opnaede, at Schalburgfolk og andre danske Statsborgere i tysk Tjeneste ikke maatte bruges som Tolke eller Mellemmand.

De danske Statsbaner

under den tyske Besættelse...

Af fhv. Generaldirektør P. Knutzen.



Fortsat fra forrige Nr.

I Vinteren 1945 krævede Tyskerne Kallundborgskibene gjort sejlklaare; vi protesterede, og efter nogen Tids Forløb ændredes Kravet til Eftersyn paa Stedet ved det ombordværende Mandskab, og man udtrykte sin Forstaaelse af, at det vilde tage længere Tid. Vi greb straks Muligheden, beordrede Maskineriet adskilt til et grundigt Eftersyn med hemmelig Ordre til ikke at samle det igen, og Skibene var derfor ubrugelige til efter Kapitulationen. I Statsbanernes Benzintanke paa Jernbanestationernes Terræn havde vi bortgemt ca. 100.000 Liter Benzin, om hvilket Modstandsbevægelsen blev underrettet Dagen efter Kapitulationen.

Under Krigen forberedtes betydelige Arbejder til Udførelse efter Krigen med Hensyntagen ogsaa til at modvirke den frygtede Arbejdsløshed. Den nye Rute

Rødby—Femern, der havde været ønsket fra dansk Side i 50—75 Aar, blev paa-begyndt, men ligger nu stille under betydelig Modvilje i Folkestemningen, og Fremtiden maa afgøre dens Skæbne.

Under dette Afsnit hører ogsaa Forholdet til Wagons-Lits. Et tysk Krav om Overførelse af Kontrakten til Mitropa afværgedes, vi tog Pant i deres Vogne for at undgaa tysk Beslaglæggelse, og vi gemte deres Tæpper og Linned med samme Formaal.

3. Beskyttelse af Personalet.

Som foran nævnt krævede jeg i den første Samtale med Tyskerne, at de ikke maatte genere vort Personale ved Indblanding i Forholdene ude i Landet, men udelukkende skulde henvende sig til Styrelsen, og selv om dette ikke blev overholdt

Endvidere rejste vi Spørgsmaalet om Opnaelse af Garanti fra Værnemagten mod, at danske Jernbanemænd blev udsat for Tvang under en eventuel Invasion. Der opnaaedes civil politisk Tilslutning i Principet, men Sagen strandede, formelt paa Enkeltheder, reelt vel nok paa militær Modstand. Under en endelig Forhandling med Dr. Best nægtede Generaldirektøren kategorisk at instruere Personalet om Pligt og Tjeneste under eventuel Invasion.

Omkring Jul 1943 søgte en nyankommen Transportkommandant at tvinge en Del af Distriktspersonalet i Aarhus ud af deres Kontorer til Barakker eller Huse, der skulde rekvireres og evakueres af Tyskerne. Distriktschefen satte sin Stilling ind paa Sagen, og jeg stillede mig bag ham. Transportkommandanten, der havde Kontor i samme Bygning som Generaldirektoratet, ulejlige sig ikke engang til mig for en personlig Samtale, men troede han kunde ordne den Sag pr. Telefon. Jeg svarede et skarpt Nej, og da han truede med, at Værnemagten kunde rekvirere Lokalerne, fik han det Svar, at det vilde trække betydelige Konsekvenser med sig. Han ønskede dette nærmere oplyst, men fik det Svar, at hvis han ønskede at tale med mig, var jeg at træffe paa mit Kontor; men iøvrigt ønskede jeg at tale om Sagen med den Befuldmægtigede for Rigsbanerne, som anordningsmæssigt var den eneste, jeg havde med at gøre. Efter en Forhandling med Rigsbanerepræsentanten erklærede denne sig enig i det danske Standpunkt og fik Dagen efter Dr. Best til at kræve Aktionen afblæst.

Omtrent et Aar senere fik vi Ram paa Transportkommandanten, der i Mellemtiden havde generet os paa mange Maader. En Lørdag Eftermiddag under Week-end meldte der sig en Repræsentant for Dr. Best til en presserende Samtale. Han kom med Beklagelse fra Værnemagten, som forlangte Adgang til Samarbejde ved Reparationer efter Sabotage, hvilket bestemt afsloges, og Klage over, at et Værnemagtsstog, der maatte omdirigeres efter Sabotage, havde faaet en Lokomotivfører som Lods, og han var endda pensioneret (det viste sig, at han var tjenestefri »ausser Dienst«). Det sidste gav en glimrende Lejlighed til en Modoffensiv overfor en saa ukyndig Indgriben. Jeg fremdrog et Par andre Tilfælde, hvorefter Tyskeren ønskede en skriftlig Fremstilling. Jeg erklærede, at det skulde være mig en Fornøjelse, og kort efter blev Transportkommandanten eksporteret til Vestfronten.

En Række Overgreb overfor danske Statsbanemænd ved Paasketid 1945 gav

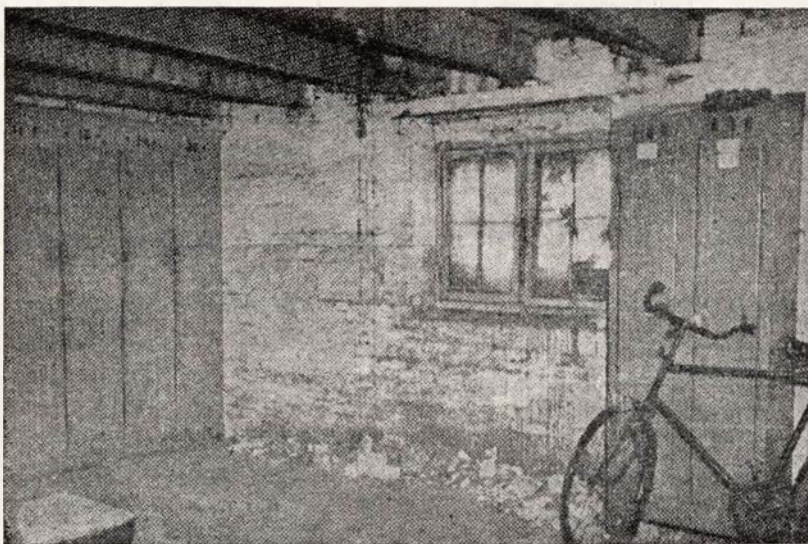
Anledning til en samlet Protest gennem Udenrigsministeriet til Dr. Best. Konklusionen heraf var følgende:

»De danske Jernbanemænd har nu i 5 Aar udført deres Arbejde under stadig stigende Vanskeligheder og Livsfare: tiltagende Sabotage og Sprængninger i Tog, Minefare, allierede Flyverangreb paa Tog, Beskydning fra tyske Vagtposter under lovlig Færdsel paa Baneterrænet, Brandfare paa Grund af manglende Pressenninger over Halmstillinger, Eksplosionsfare fra tyske Ammunitionsvogne, hvis Smøreindretninger allerede ved Overleveringen fra Tyskland var defekte. Personalet maa i hvert Fald, som det var Tilfældet de første Aar af Besættelsen, kunde kræve Sikkerhed for, at de enkelte Tjenestemænd, der er værgeløse overfor Overgreb,

ikke udsættes for Arrestation og Mishandling, naar de paa fuldt lovlig Vis udfører deres Tjeneste, og de underordnede tyske Politi og Værnemagtsfolk, og ikke mindst deres danske Hjælpere maa bibringes Forstaaelsen af, at dette er en uomgængelig Nødvendighed. I de fornylig passerede Tilfælde bør der gives de paagældende rimelig Opregnsning.«

I en Samtale med Rigsbanechefen underrettede jeg denne om Indholdet af Protesten. Han erklærede sig ganske enig og udtalte, at han havde sagt noget lignende til de ledende tyske Myndigheder her i Landet. De 2 Tilfælde, der havde givet Anledning til Protesten løstes ved ret omgaaende Frigivelse med efterfølgende mundtlige Beklagelser fra mig over Hipos Opræden. (Sluttet).

Elendige Arbejdsforhold...



Billedet viser et Omklædningsrum paa Odense G. Ruderne er ituslaaet. Murstenene mellem Bjælkerne er løse. De sammenføjede Murbrokker skal tilsyneladende hindre, at de Uhumskheder, der flyder ned ad Væggen, skal flyde ud over Stengulvet.

For Publikum er en Modernisering af Jernbanerne ensbetydende med Lyntog og Skinnebusser; sjældent eller aldrig tænker man paa den Del af Jernbanedriften, der foregaar i Værksteder og Remiser, den Del af Virksomheden, som muliggør, at Jernbanerne i enhver Henseende kan yde den ønskede Service med Præcision og meget andet. Det kan naturligvis ikke bebrejdes Folk, at de ikke tænker saa langt, men naar den samme Indstilling præger Jernbaneadministrationen, maa det paatales, og saadan er det desværre i Dag, ligesom det har været Tilfældet i en lang Række Aar. Hos saavel Statsbanerne som Privatbaner-

ne har man mere tænkt paa Materiellet end paa det beskæftigede Personale og et rationelt Vedligeholdelsesapparat. Et klassisk Eksempel i saa Henseende er det, at da Statsbanerne i 1935 anskaffede Lyntogene, byggede man ganske vist Svane-møllerremisen, hvor Lyntogene kunde staa mellem Turene og faa det nødvendige Eftersyn, men man glemte, eller rettere sagt, man oversaa, at der forelaa et Problem, naar Lyntogene skulde til Reparation. I adskillige Aar efter Lyntogenes Anskaffelse var der overhovedet ikke afsat Værkstedspads for de større Reparationer, og det til Trods for, at man saa at

Petris Bogtrykkeri

ved Poul Petri
Frederiksborggade 1
Central 9212-14121

Ove Chr. Omø

Korsgade 21 . Tlf. C. 14557

Berleme-Nix**Smergelfabrik**

Engvej 135 . Telefon C. 3684
Smergellærred . Dancolærred
Flintpapir . Dansk Fabrikat
Faas overalt

Maskinfabriken EFFORT

Gladsaxevej 342-354
Søborg 577-1677

**Nakskov Røgeri
og Fiskeeksport**

Harald Hansen . Telf. 856

**Revisionsanstalten
for Lolland-Falster**

J. C. Cristoffersen
Statsaut. Revisor . Havnegade 89
Nakskov . Tlf. 777

I. Chr. Mikkelsen $\frac{1}{2}$

Cykler en gros
Aaboulevarden 12 . Horsens
Telefon 992-1010

H. Trolle-Andersen

Farve- & Tapethandel
Tilegade 36 . Nakskov . Tlf. 1132

**Avnede Mejeri
og Ostefabrik**

Avnede

P. Schultz

Tapet- og Farvehandel
Maribo

Aage Caspersen

Maribo

Idestrup Andelsmejeri

pr. Sdr. Ørslev

**Stubberup Bruntofte
Brugsforening**

Nykøbing F.

Spis

Hans Fenneberg's Brød

Fiskergade 11 . Vejle . Tlf. 680

Th. Holmskov

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

Husk

Jernbanerestaurationen

v. Oluf Christensen
HOBRO . Telf. 44

Hobro**Isenkramforretning $\frac{1}{2}$**

Adelgade 35 . Tlf. Hobro 160

Jydsk Markfrøkontor $\frac{1}{2}$

Rosenørnsgade . Randers
Tlf. Randers 518

Randers Hesteslagteri

Sv. Aaquist
Thorsgade 5 . Tlf. Randers 128
Opkøb af Heste til Eksport
og Hjemmeslagting

Budcentralen VI-KA

Markedsplads . Randers . Tlf. 3015
Budtjeneste m. 2- og 3-hjulede
Cykler samt al Kørsel med Heste-
køretøjer samt Lastvogne udf.

N. Chr. Nørgaards Eftf.

v. Axel Nielsen . Brødregade 23
Randers . Telefon 1246
Alt i Chokolade og Sukkervarer
en gros

O. Alsens Eftf.

N. Nielsen . Jernbanegade 22
Randers . Telefon 996
Kul . Koks . Brænde . Tørv

Hobro Eksportslagteri

Telf. Hobro 42

Cari Hansen

Brødregade 25 . Randers
Telefon 491
Markfrø . Urte- og Blomsterfrø

P. C. Petersen & Søn

SØLVVAREFABRIK
Vestergade 32 . Randers
Tlf. Randers 911

HOKI

Kirkegade 11 . Randers
Telefon 3500
Kolonial en gros

Trikohl-Renseriet

v. H. Høxbro
Gravene 4 . Viborg
Telefon 692

Primdahl & Co.

Manufaktur
Vestergade 10 . Viborg
Telefon 351

**Frederiks Smede-
og Maskinforretning**

v. A. Thomsen . Telf. 5

Skive Ægekspert

Telefon 125

 $\frac{1}{2}$ Skive Lastbilcentral

Engvej . Skive
Tlf. 980 (2 Lin.)

**Lastbilvognmand
Ejnar Wedel**

Braarupgade 49 . Skive
Tlf. 709

Peder Nielsens Eftf.

P. Søby — Chr. Nielsen
Sønderbro . Randers
Tlf. 3330 & 3331
Automobilalg . Service . Benzin
Olie . Reparationsværksted for
alle Automobilmærker

sige konstant har et Lyntog paa Værksted hver Dag. I Aarevis maatte det beskæftigede Personale i alt muligt Vejr Dag og Nat arbejde udendørs, og først da vi fik en af de strenge Isvintre og hele Vandsystemet i Lyntogene frøs, hvad der forvoldte en Skade paa 10.000 Kr., først da fik Administrationen Øjnene op for, at det var nødvendigt at bygge en Værkstedbygning. Det var altsaa ikke Hensynet til Arbejderne, men til Materialerne, der gjorde, at man fik en saadan Værkstedbygning. Denne Aand hviler fortsat over Administrationen. Endnu den Dag i Dag er der ca. 100 Mand beskæftiget paa Centralværkstedernes Vognafdeling udendørs. Hver eneste Time paa Dagen, i alt muligt Slags Vejr, maa de krybende eller liggende paa Ryg eller Mave, arbejde under Vognene. Det turde være indlysende, at det er en daarlig Økonomi med den menneskelige Arbejdskraft, og samtidig betyder det naturligvis, at Arbejdet bliver langt dyrere, end hvis det kunde foregaa i lukkede Værkstedshaller. Noget lignende gør sig gældende paa Godsbanegaarden paa det, man populært kalder Spor 111. Her har man endda ment, at man kunde spare paa Indretningen af tidssvarende Vaske- og Spiselokaler for de Beskæftigede, til Trods for at de skal færdes ude hele Dagen igennem.

I det hele taget er det en besynderlig Mentalitet, der raader i den øverste Administration. Mens man paa den ene Side maa indrømme, at der er sat meget ind paa at modernisere det rullende Materiel, hersker der en søvnliggende Tilstand over for Moderniseringen af Værksteders og Remisers Udstyr. Endnu anvender man paa Værkstederne — det gælder baade København, Nyborg og Aarhus — Værktøjsmaskiner fra forrige Aarhundrede, hvad der givetvis maa betyde en meget dyr Produktion. Tillige er Bygningernes Pladsforhold for længst forældede. Det turde være indlysende, at man ikke Aar efter Aar kan modernisere sit rullende Materiel, anskaffe store Lokomotiver, det være sig S-, R- eller E-Maskiner, og Lyntog uden samtidig at bygge nye Værksteder. Der findes Planer om Forandringer, men Uenigheden i Administrationen gør det til Kompromisplaner, hvorefter man lapper lidt her og dér. Men Dag for Dag ødsles der med Arbejdskraften til Ranging og andre unødvendige og uproduktive Ting, og imens breder der sig en mere og mere fortvivlet Stemning blandt de Beskæftigede. *De trange Pladsforhold gør Arbejdet dobbelt besværligt, og i mange Tilfælde medfører de forældede Byg-*

ninger og maskinelle Indretninger en direkte Fare for Legemsbeskadigelser eller endog Dødsfald. Som bekendt er der i Remisen i Nyborg i to Tilfælde indtruffet Ulykker, som har haft Døden til Følge. fordi Remisens Udkørselsport ikke er bygget til de store Lokomotiver. Efter det andet Dødsfald har man nu ganske vist 1 m fra Porten hængt en Jernkæde op, for at Lokomotivfyrbøderen eller Føreren skal ramle Hovedet mod denne Kæde og forhaabentlig trække det til sig, saa det ikke kommer i Klemme i Porten. Men det er klart og tydeligt, at man for de Penge, man nu maa udrede dels i Erstatning, dels til Pensioner, kunde have bygget adskillige Remiser om.

I det hele taget skulde der nok vanke Bøder og Krav om Forbedringer fra Fabriktilsynets Side, dersom private Arbejdsgivere bød sine Arbejdere lignende Vilkaar. Mange Steder er Borgerstueforholdene ligefrem skandaløse. Denne Betegnelse gælder bl. a. Forholdene paa Odense Godsekspektion. Her maa Personalet efter endt Arbejde klæde sig om i et lavloftet og ved Vintertid koldt og uhumsk Kælderrum. Der er Adgang direkte ud til det fri, og i de ramponerede Mure er flere Mursten løse, ja enkelte tildels faldet ud, saa man kan se ud paa

Gaden. At der ikke findes saa naturlige Ting som Bad, saa Personalet kan blive rigtig vasket, nævnes kun i Forbigaaende. Bad er en skøn Drøm, som i Odense indskrænker sig til to Haandvaske bag et Skillerum oppe i Spisestuen.

Hvad Spiseforholdene angaar, er Forholdene ikke stor bedre. Frokoststuen er et Rum paa 3 Gange 8 m. I den ene Ende er som nævnt lavet et Skillerum, bag hvilket de to eneste Haandvaske er anbragt. I dette Lokale, hvor der findes to Borde, vel hvilke 16 Mand kan faa Plads, maa undertiden 20 Mennesker eller flere indtage deres Frokost. Det vil altsaa sige, at de end ikke kan komme til at sidde ved et Bord og indtage deres medbragte Mad.

Hvad der mange Steder bydes Banetjenestens Personale af Omklædnings- og Spiserum grænser til det utrolige.

Nu ved vi meget godt, at for Tiden maa der intet indrettes, men f. Eks. er der i mere end 15 Aar ansøgt om Haandvask og W. C. for Kolonnepersonalet ved Flintholm St. Her maa dette Personale stadig vaske sig i Gulvspande og forrette deres Nødtørft paa de mest tilfældige Steder. Her blev der for 5—6 Aar siden udarbejdet flotte Tegninger til Omforandring, men mere blev det ikke til.

Landets ældste Ekspeditrice...



Hareskov med det særprægede Signal. Vingerne er fast forbundne. Den ene Vinge er hvid, den anden sort af Hensyn til Synligheden mod Skoven.

Med D. S. B.s Overtagelse af Slangerup-banen trak Hareskov Stations kendte og afholdte Ekspeditrice, Fru Marie Christensen sig tilbage til Privatlivet efter at have bestyret denne Station i næsten 42 Aar.

Da hun — og Banen — begyndte i 1906 var Skoven overfor Stationen raseret for alle de gamle Ege, der var saa store, at

hver Eg maatte køres bort paa en Blok-vogn trukket af 6 Heste. Saa blev Bøgen plantet. Hun har set den nye Skov vokse op, og hun har set Hareskovby gro frem af det bare ingenting. De Mænd, der først byggede derude, spandt ikke Guld.

»Nationaltidende« spørger Fru Christensen:

Sophus Westermann

Lejsets-Importen

A A B Y H Ø J

M. Dollerup Jensen

Trikotagefabrik

Ikast . Tlf. 225

Jydsk Mælkekompagni

Aarhus

Volmer Lind

Trikotagefabrik

Ikast . Tlf. 101

LYHNE

Specialforretning

DAMEKONFEKTION . KJOLER . HATTE

Søndergade 66-68 . Aarhus . Telefon 4705-4706-6668

O. Vestergaard Poulsen

Trikotagefabrik

Ikast . Tlf. 117

Besøg

REGINA TEATRET

Aarhus

A. P. Henriksen

Trikotagefabrik

Hammerum . Tlf. 39

Brødrene Jacobsen

Eckerborgsgade 22 . Telefon 8690 (3 Lin.) . Aarhus

Arnold Hansens Trikotagefabrik

Aktieselskab

Hammerum . Tlf. 27

S. Truelsen & Søn

Trikotagefabrik . Bredgade 43 . Herning . Telefon 43

Kilden Andelsmejeri

Best.: J. P. Thomassen

Karup . Telefon 51

H. Rahbek Christensen

Trikotagefabrik

Herning

Grenaa Konfektionsfabrik $\frac{1}{2}$

Torvet 6 . Tlf. 117

Niels Krøjgaard

Trikotagefabrik

Herning . Tlf. 72-872

Grenaa Havns Isværk $\frac{1}{3}$

Havneplads . Tlf. 415

J. Jepsen

Trikotagefabrik

Herning

Grenaa Fiskeeksport

O. Møgelberg

Grenaa Havn . Tlf. 425

W. Johansens Enke

Maskinfabrik

Herning

Grenaa Rebslaeri

Lillegade 33

Telefon 169

Josva Lind

Trikotagefabrik

Ikast . Tlf. 107

Grenaa Dampsnedkeri og Høvleværk Akts.**FREDERIK THYKIER $\frac{1}{3}$** . Trælasthandel

Grenaa . Telefon 10-25-468

— Hvor er de 42 Aar blevet af?

— De maa nok spørge, svarede hun. Det er mig komplet ubegribeligt. 42 Aar er jo en kolossal lang Tid — naar man altsaa tænker fremover — men tilbage? Jeg forstaar det ikke. Men gaet er de — og de er gaet godt.

— Er der nogen af de Rejsende her fra Hareskovby, der har rejst i alle de 42 Aar?

— Nej, ikke en eneste. Der er mange, der har rejst daglig i Masser af Aar, ih ja, der er *mange*, men ingen fra den allerførste Gang. Men der var jo heller ikke nær saa mange den Gang. Trafikken er blevet større og større. Da jeg begyndte her var der bogstavelig talt ingen Verdens Ting. Jeg har set Hareskovby vokse op omkring Stationen. Da jeg kom hertil, kostede Jorden 7 Øre pr. Kvadratalen, nu koster den 3,50—4,00 Kr. Det siger lidt om det, ikke?

— Hvordan gaar Dagen for en kvindelig Stationsforstander?

— Aah, lad være med at kalde mig Stationsforstander. Vi er ikke saa fine paa den her, — jeg er slet og ret Ekspeditrice, og det har jeg været i alle de 42 Aar. Hvad var det De sagde, naah, jo, jeg gaar hjemme fra hver Morgen Kl. 5, og Kl. 5,41 kommer det første Posttog. Kl. 6,15 kommer Postbilen — De véd, der er ogsaa Postkontor med, det hører sammen med Stationen, og det giver en Masse Arbejde. Og hvad saa — ja, saa gaar Dagen med at ordne Posten, ekspedere, sælge Billetter, sende Tog af Sted — der er 11 Persontog hver Dag i hver Retning foruden Godstog, det er dog noget, ikke? Der er nok at bestille, jeg vil nærmest sige, at her er forrygende travlt, men jeg bliver nu ikke saadan træt, næh, jeg er vant til Turen. Jeg er lige saa oplagt om Aftenen, naar jeg gaar hjem, som om Morgen. Jeg tror nærmest, det er sundt saadan rigtigt at bestille noget.

— Og naar Dagen er forbi?

— Saa gaar jeg hjem, jeg bor ikke her paa Stationen. Der er for mange Indbrud, det kan jeg ikke rigtig med — der var ogsaa en Gang under Besættelsen, der kom nogle bevæbnede Fyre og stjal 14,000 Kr. — næh, jeg vil hellere bo hjemme. Der læser jeg saa en Times Tid hver Aften, nærmest for at slappe af og glemme de mange Tal. Jeg holder meget af at læse om fremmede Lande, det synes jeg er meget interessant.

Lige siden Slangerupbanen blev oprettet, har hun passet Stationen. Hendes Mand, der var Baneformand, døde for 28 Aar siden, saa hun har taget sin Tørn og

lært Menneskene at kende. Uniform brugte hun ikke, end ikke Kasket. Kun sjældent, naar det var meget koldt, tog den 78-aarige Dame Overtøj paa, naar hun skulde ud og ekspedere Toget. Og der er, sagde hun, slet ikke noget mærkeligt i, at en Kvinde gør Fyldest ved et saadant Job.

— Men hvad synes de saa om, at vi skal have kvindelige Præster?

— Vorherre bevares... naa, nu maa jeg løbe, Toget er her.

Ved sin Afsked blev Fru Christensen dekoreret med Fortjenstmedaillen i Sølv.

JERNBANE-BLADET ønsker hermed Fru Christensen et langt og godt Otiium. Vi ved, Fru Christensen er en af Bladets mest interesserede Abonnenter. Beløbet for Abonnementet bliver altid indsendt forud, og er Bladet forsinket — det har ofte været Tilfældet — da faar vi straks et Kort fra Fru Christensen, at hun ikke har modtaget Bladet...

Lev vel!



KLAGE-Drotokollen

Naar man læser i Bladene om Banernes Underskud og om Rutebilejernes Lyst til at overtage og drive Banerne, studser man uvilkaarligt over Udtalelser af saavel Direktør Kjær som af Formanden for Aalborg Privatbaner, Overretssagfører Rendbeck, som har udtalt, »at det, der væsentligt tynger Banerne og i Øjeblikket forarsager Underskudet, er Pensionsbyrden, en Bekostning, der i Virkeligheden hører Fortiden til...«

Forholdet er det, at vi, som nu oppebærer Pension, har betalt vor Part til Pensionskassen igennem 30 Aar og derover. Alligevel er Pensionerne saa smaa, at mange af os er nødt til at søge Pensionsbeløbet suppleret med Aldersrente for at opretholde en Levefod, der blot tilnærmelsesvis svarer til den, vi havde, før vi faldt for Aldersgrænsen.

Det er uforstaaeligt, at Hr. Rendbeck her kan tale om »en Bekostning, der hører Fortiden til«. Han maa dog vide, at ikke blot har Aalborg Kommune for faa Aar siden indført en Pensionsordning for sine Tjenestemænd betydelig bedre end Privatbanernes, men at ogsaa Rigsdagen i 1946 gennemførte en Lov om, at Rigsdagsmænd efter et vist Aaremaal sikredes Pension, endda uden i Førvejen — modsat os fra

Banerne — at have ydet noget til en Pensionskasse.

Naar Pensionskassen ikke kan klare sig nu uden Tilskud fra Driften, er det for saa vidt Ledelsens egen Skyld, idet der gennem flere Aar ikke er blevet noget Personale fast ansat ved Banerne, men derimod en Masse Ekstrafolk, antaget paa Timeløn, saa vel i Driftsafdelingen som i Maskin- og Baneafdelingen (hvilket sikkert ikke er billigere for Banerne). Som Følge deraf har Pensionskassen for smaa Indtægter og Banerne heller ikke den faste solide Stab af Tjenestemænd, som de burde have.

I 1932, da det kneb haardt for Banerne at klare sig, henvendte daværende Driftsbestyrer Rammeskov sig til Personalet og anmodede det om at træde hjælpende til ved at yde nogle Procent af Lønnen som Hjælp til Dækning af Underskudet. Det gik hele Personalet beredvilligt med til. Ordningen skulde kun gælde 1 a 2 Aar, men kom til at vare i 10. I de Aar indbetale Personalet ca. 1 Million Kr. til Banernes Kasse. Saa kom der en Periode, hvor Banerne tjente gode Penge, og hvor f. Eks. Hadsundbanen et Aar havde ca. 1 Million Kr. i Overskud. Nu søgte Personalet at faa noget af det indbetalte refunderes, men det kunde der — trods Banernes gode Indtægter — ikke blive Raad til, skønt andre Baner, der havde været i samme Situation, honnet tilbagebetalte deres Personale de erlagte Tilskud, om ikke alle Steder det fulde Beløb, saa dog en Del deraf. Aalborg Privatbaners Personale og Pensionister venter stadig paa at faa godtgjort i det mindste Renterne af deres Støttetilskud. For vi er vel næppe kommet saa vidt, at ogsaa simpel Forrentning af Laaneydelser »hører Fortiden til«?

Pensionisterne har i deres Tid gjort deres Arbejde og deres Pligt. Vil den nu nedsatte Kommission til Undersøgelse af Banernes Forhold blot gøre sin Part lige saa beredvilligt, vil Skavankerne kunne findes og rettes, og Aalborg Privatbaner gaa en ogsaa i økonomisk Henseende bedre Tid i Møde, end den det blev beskaaret de nuværende Pensionister at arbejde under.

V. Sørensen, pens. Maskinarbejder,
Danmarksgade 75, Aalborg.

Store Malerier Charlottenborggudst. 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

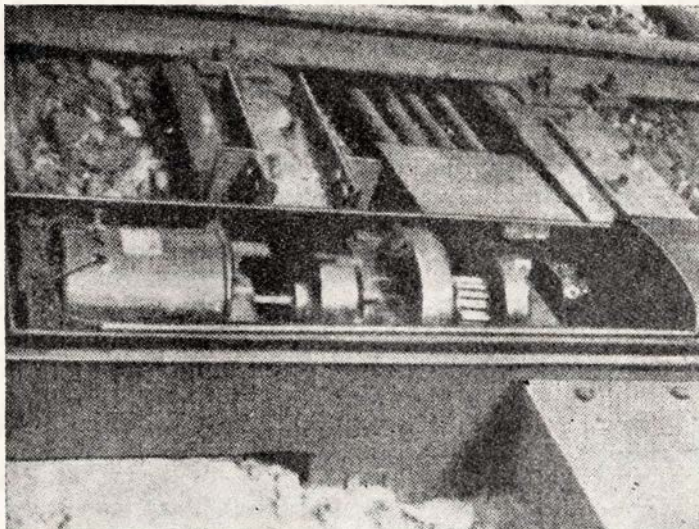


Fig. 2. Sporskifte med aftaget Dæksel.

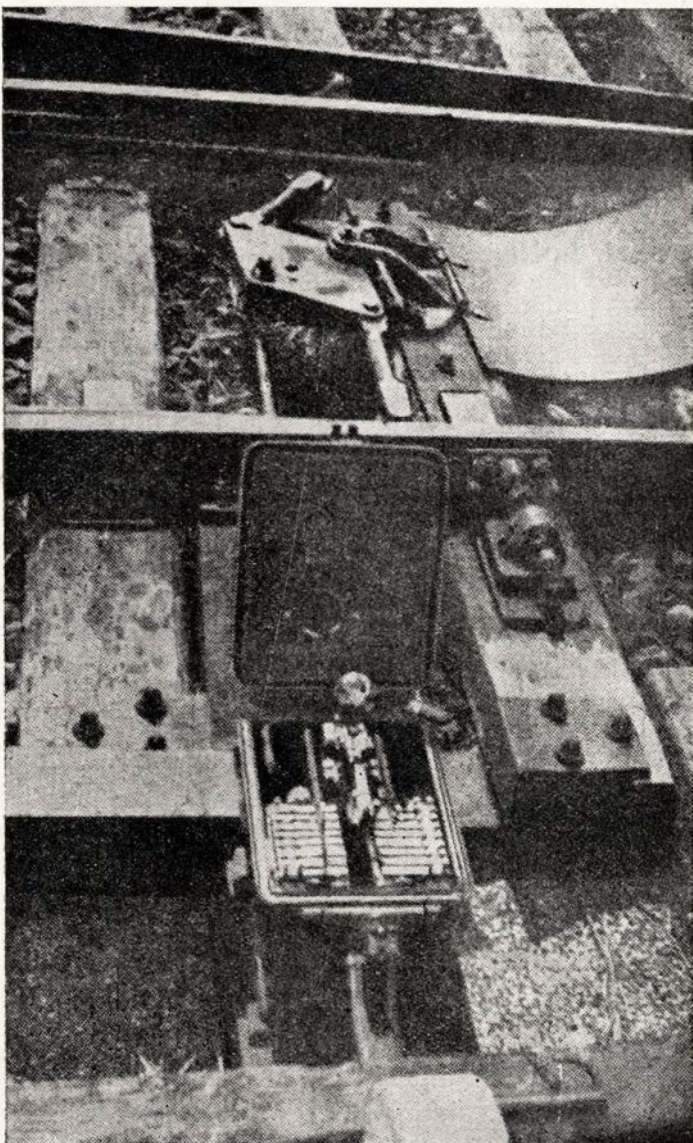
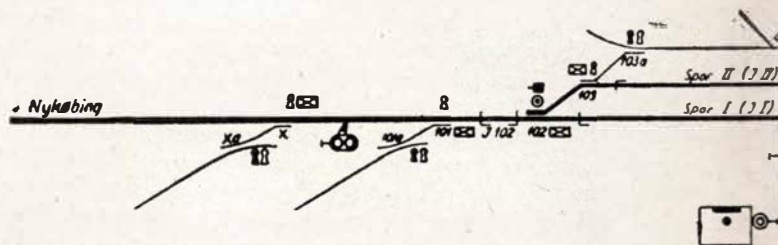


Fig. 3. Sporskiftelaas med aabent Dæksel.

Lollandske Jernbaner

moderne Sikringsanlæg

Af Oversignalingenør Gøtzsche



I Efteraaret 1945 toges et nyt elektrisk Sikringsanlæg i Brug paa Saksøbing Station, og da Anlægget er det første i Danmark, hvor det af L. M. Ericssons Signalkentralapparat, fremstillede Relaiscentralapparat er anvendt, skad der i det følgende gives en nærmere Beskrivelse af Anlægget.

Anvendelse af Sikringsanlæg ved de danske Privatbaner, der jo i Hovedsagen omfatter mindre trafikerede Banestrækninger, hører nærmest til Sjældenhederne, og indtil for ganske faa Aar siden var den »Lollandske Stambane«, som forbinde Købstæderne Nakskov, Maribo, Saksøbing og Nykøbing Falster ingen Undtagelse fra denne Regel, uagtet denne Bane har en forholdsvis livlig Person- og Godstrafik. Navnlig løber der et betydeligt Antal Særtog paa Strækningen i Roesøsonen, hvor de mange Tusind Tons Sukkerroer, som avles paa Lollands fede Agre, giver Banen store Transporter.

I Begyndelsen af Krigen, da Trafikken og dermed Banens Indtægter, efter i nogle Aar at have været nedadgaaende, atter var stigende, fandt Banens Ledelse (Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab i Maribo) Tidspunktet belejligt til Indførelse af Sikringsanlæg paa de vigtigste Krydsningsstationer. I første Omgang blev derefter 3 Landstationer forsynet med mekanisk Sikringsanlæg af forholdsvis enkel Konstruktion.

Da Turen til Forsyning med Sikringsanlæg dernæst kom til Saksøbing, havde man oprindeligt tænkt sig at fortsætte med samme enkle Type Sikringsanlæg, men Stationens bymæssige Karakter med deraf følgende større Vognveksling og hyppige Rangeringer baade i og udenfor Tog-

tid stillede saadanne Krav til husholdningspersonalebesparende Betjening af Anlægget, at denne Udførelsesmaade ikke tilfredsstillende tilfjendskomte den Forbedring, som Blandt andet fremsattes Ønske om at omstille de Sporskifter ved Togvekslingen skulde kunne omstilles fra Centralapparatet, medens de samme Sporskifter under Rangerarbejdet skulde stilles

En tilfredsstillende Løsning kunde kun opnaas ved Anvendelse af et elektrisk Sikringsanlæg, og efter Forhandling med L. M. Ericsson A/S, København bestemte man sig da for et Anlæg med Relaiscentralapparat og iøvrigt af samme Type, som de Svenske Statsbaner i 1941 bestilte 25 Stk. af hos Sigtet, Stockholm.

Man opnaaede ved Valget af den nye paratype bl. a. at kunne anbringe Relaiscentralapparatet i Telegrafkontoret uden den Udvidelse af dette end Tilbygning af en ca. 0,8 m dyb Karnap, en Forbedring, der alligevel havde været nødvendig for at skaffe Udsigt til de centrale Sporskifter fra Centralapparatet.

Udførelse.

En Oversigt over Stationens Sikringsanlæg Udstyrelse med Signaler, Drev og Udstyr vil kunne faas af Fig. 1. Figuren viser den til Stationens Betjeningsplan tilhørende skematiske Sporplan. Som det fremgaar af Sporplanen, er Indkørselssignalerne formet som Dagslyssignaler, hvorved kan vises »Stop« og »Kør frem«. Dagslyssignalerne anvendes den af De Danske Statsbaner normaliserede 30 V. Dagslampe.

Til Centralbetjening af Indkørselsskifterne 102 og 112 er anvendt Si-

Lollandske Jernbaners

moderne Sikringsanlæg...

Af Oversiglingen i »Ericsson Review«.

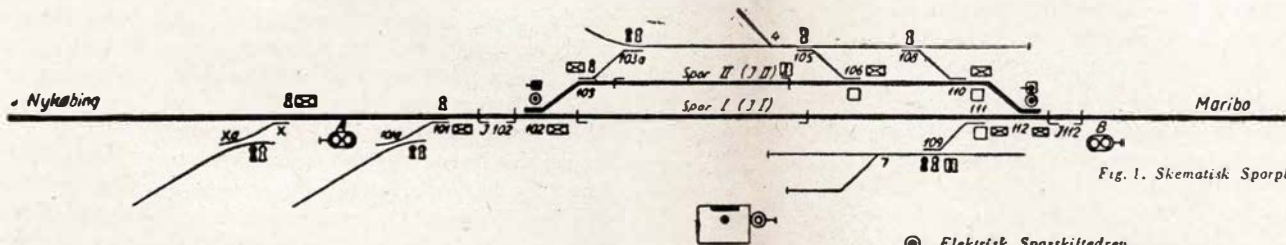


Fig. 1. Skematisk Sporplan.

- ⊙ Elektrisk Sporskiftedrev.
- ⊞ Stedbetjeningshaandtag for do.
- Elektrisk Kontrollaas.
- ⊞ Elektrisk Nøglecenral med indlaaset Nøgle.
- ⊞ Nøglaas paa Træbuk med indlaaset Nøgle.
- ⊞ Nøglaas paa Træbuk uden indlaaset Nøgle.

I Efteraaret 1945 toges et nyt elektrisk Sikringsanlæg i Brug paa Saksjøbing Station, og da Anlægget er det første i Danmark, hvor det af L. M. Ericssons Signalaktiebolag, Stockholm, fremstillede Relaiscentralapparat er anvendt, skad der i det følgende gives en nærmere Beskrivelse af Anlægget.

Anvendelse af Sikringsanlæg ved de danske Privatbaner, der jo i Hovedsagen omfatter mindre trafikerede Banestrækninger, hører nærmest til Sjældenhederne, og indtil for ganske faa Aar siden var den »Lollandske Stambane«, som forbinde Købstæderne Nakskov, Maribo, Saksjøbing og Nykøbing og Falster ingen Undtagelse fra denne Regel, uagtet denne Bane har en forholdsvis livlig Person- og Godstrafik. Navnlig løber der et betydeligt Antal Særtog paa Strækningen i Roesøsonen, hvor de mange Tusind Tons Sukkerroer, som avles paa Lollands fede Agre, giver Banen store Transporter.

I Begyndelsen af Krigen, da Trafikken og dermed Banens Indtægter, efter i nogle Aar at have været nedadgaende, atter var stigende, fandt Banens Ledelse (Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab i Maribo) Tidspunktet belejligt til Indførelse af Sikringsanlæg paa de vigtigste Krydsningsstationer. I første Omgang blev derefter 3 Landstationer forsynet med mekanisk Sikringsanlæg af forholdsvis enkel Konstruktion.

Da Turen til Forsyning med Sikringsanlæg dernæst kom til Saksjøbing, havde man oprindeligt tænkt sig at fortsætte med samme enkle Type Sikringsanlæg, men Stationens bymæssige Karakter med deraf følgende større Vognveksling og hyppige Rangeringer baade i og udenfor Tog-

tid stillede saadanne Krav til hurtig og personalebesparende Betjening af Anlægget, at denne Udførelsesmaade ikke kunde tilfredsstille Trafiktjenestens Fordringer. Blandt andet fremsattes Ønske om, at enkelte af Sporskifterne ved Togvejsindstillingen skulde kunne omstilles fra Centralapparatet, medens de samme Sporskifter under Rangerarbejdet skulde stedsbetjenes.

En tilfredsstillende Løsning kunde derfor kun opnaas ved Anvendelse af elektrisk Sikringsanlæg, og efter Forhandling med L. M. Ericsson A/S, København, bestemte man sig da for et Anlæg med Relaiscentralapparat og iøvrigt af omtrent samme Type, som de Svenske Statsbaner i 1941 bestilte 25 Stk. af hos Signalbolaget, Stockholm.

Man opnaaede ved Valget af denne Apparattype bl. a. at kunne anbringe Centralapparatet i Telegrafkontoret uden anden Udvidelse af dette end Tilbygning af en ca. 0,8 m dyb Karnap, en Foranstaltning, der alligevel havde været nødvendig for at skaffe Udsigt til de centralbetjente Sporskifter fra Centralapparatet.

Udførelse.

En Oversigt over Stationens Spornet og Udstyrelse med Signaler, Drev og Laase vil kunne faas af Fig. 1. Figuren viser den til Stationens Betjeningsplan hørende skematiske Sporplan. Som det fremgaar af Sporplanen, er Indkørselssignalerne udformet som Dagslyssignaler, hvorfra der kan vises »Stop« og »Kør frem«. I Dagslyssignalerne anvendes den af De Danske Statsbaner normaliserede 30 V. 15 W. Lampe.

Til Centralbetjening af Indgangssporskifterne 102 og 112 er anvendt Signalbo-

lagets Sporskiftedrev med indbygget Laas. Stedbetjeningen af disse Sporskifter sker fra Haandkontakter anbragt paa Standere ved de respektive Sporskifter. Forinden Stedbetjening kan foretages, maa der finde Frigivning Sted fra Centralapparatet. Frigivningen tilkendegives for Pladspersonalet, ved at en Kontrollampe, der er indbygget i Stedbetjeningshaandtaget, lyser. Sporskiftedrevets Montering paa Sporskiftet fremgaar af Fig. 2, der viser Drevet med aftaget Dæksel.

De centralbetjente Sporskifter er paa sædvanlig Maade sikret mod utidig Omstilling ved isoleret Skinne i Forbindelse med Sporrelais, der afbryder Strømmen til Sporskiftets Manøvrerelais, naar den isolerede Skinne befares.

Foruden de isolerede Skinner, der er anbragt foran de centralbetjente Sporskifter, er der til Sikring mod, at der ved en Fejltagelse stilles Signal til en Togvej, hvorpaa der allerede holder Tog, etableret Sporisolering af de to Hovedspor I og II i Perronernes Udstrækning. De isolerede Spor er ved et Sporrelais, der over Indgangssporskifternes Kontrolrelaiskontakter kobles til det Togvejsspor, som Sporskifterne er stillet til, sat i Afhængighed af Signalgivningen, saaledes at Signal kun kan stilles paa »Kør«, naar vedkommende isolerede Sporstrækning er fri. Da Isoleringen saaledes ikke er »gennemgaende«, fritager den ikke den fungerende Stationsbestyrer for Togvejseftersyn.

Togvejsfastlægningen sker ved Hjælp af to Hvilestrømspærreelais — et for

hvert Kørs og Oplaa stilles paa

Togvejs naar Toge Sporisolati har besat

Ved Va de enkelt hold, saav sikringstek ning.

For Spo Centralapp despor, de er anvend kendte Nø vednøgles sikrer Spor laasning. derunder ningslaase gen.

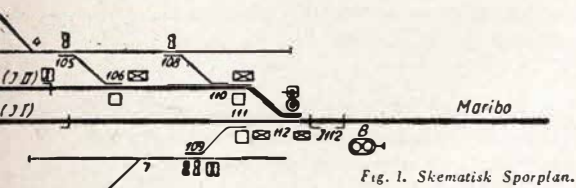
For de er anvendt gets Spors med Bruo som det se Laas er vist

Resten a ter er beli saa spinke med Betje elektrisk L tilfredsstille skifter kur skifter, de

ners

Sikringsanlæg...

i »Ericsson Review«.



- ⊙ Elektrisk Sporskiftedrev.
- ⊠ Stedbetjeningshaandtag for do.
- Elektrisk Kontrollaa.
- ⊞ Elektrisk Nøglecentral med indlaaset Nøgle.
- ⊞ Nøglelaas paa Træbuk med indlaaset Nøgle.
- ⊞ Nøglelaas paa Træbuk uden indlaaset Nøgle.

hurtig og af Anlæg-ikke kunde Fordringer.

om, at en-vejsindstil- ra Central- Sporskifter betjenes.

kunde der- af elek- orhandling nhavn, be- g med Re- af omtrent Statsbaner Signalbola-

denne Ap- ringe Cen- t uden an- bygning af Foranstalt- nødvendig tralbetjente

Spornet og y og Laase guren viser an hørende t fremgaar alerne ud- vorfra der «. I Dags- De Danske V. 15 W.

lgangsspor- t Signalbo-

lagets Sporskiftedrev med indbygget Laas. Stedbetjeningen af disse Sporskifter sker fra Haandkontakter anbragt paa Standere ved de respektive Sporskifter. Forinden Stedbetjening kan foretages, maa der finde Frigivning Sted fra Centralapparatet. Frigivningen tilkendes gives for Pladspersonalet, ved at en Kontrollampe, der er indbygget i Stedbetjeningshaandtaget, lyser. Sporskiftedrevets Montering paa Sporskiftet fremgaar af Fig. 2, der viser Drevet med aftaget Dæksel.

De centralbetjente Sporskifter er paa sædvanlig Maade sikret mod utidig Omstilling ved isoleret Skinne i Forbindelse med Sporrelais, der afbryder Strømmen til Sporskiftets Manøvrerelais, naar den isolerede Skinne befares.

Foruden de isolerede Skinner, der er anbragt foran de centralbetjente Sporskifter, er der til Sikring mod, at der ved en Fejltagelse stilles Signal til en Togvej, hvorpaa der allerede holder Tog, etableret Sporisolering af de to Hovedspor I og II i Perronernes Udstrækning. De isolerede Spor er ved et Sporrelais, der over Indgangssporskifternes Kontrolrelaiskontakter kobles til det Togvejsspor, som Sporskifterne er stillet til, sat i Afhængighed af Signalgivningen, saaledes at Signal kun kan stilles paa »Kør«, naar vedkommende isolerede Sporstrækning er fri. Da Isoleringen saaledes ikke er »gennemgaaende«, fritager den ikke den fungerende Stationsbestyrer for Togvejseftersyn.

Togvejsfastlægningen sker ved Hjælp af to Hvilestrømspærre-relais — et for

hvert Kørsignal — som afbryder Manøvre- og Oplaaestromløbene, naar et Signal stilles paa »Kør«.

Togvejsopløsningen sker automatisk, naar Toget under Indkørsel har passeret Sporisoleringen ved Indgangssporskiftet og har besat det isolerede Togvejsspor.

Ved Valget af Aflaasningsmaaden for de enkelte Sporskifter har forskellige Forhold, saavel økonomiske som spor- og sikringstekniske, maattet tages i Betragtning.

For Sporskifter i umiddelbar Nærhed af Centralapparatet og for Sporskifter til Sidespor, der benyttes forholdsvis sjældent, er anvendt Nøgleaflaasning efter det kendte Nøglelaasprincip, hvorved en Hovednøgles Indlaasning i Centralapparatet sikrer Sporskifternes rigtige Stilling og Aflaasning. Sporskifterne i Hovedspor er derunder forsynet med Bruchsal Betjeningslaase til Sikring af Tungetilslutningen.

For de øvrige Sporskifter i Hovedspor er anvendt elektriske Laase af Signalbolagets Sporskiftespærresystem i Forbindelse med Bruchsal Betjeningslaase, saaledes som det ses af Fig. 3, hvor den elektriske Laas er vist med aabent Dæksel.

Resten af de centralaflaaede Sporskifter er beliggende i Sidespor og er af en saa spinkel Konstruktion, at Montering med Betjeningslaas i Forbindelse med elektrisk Laas ikke lader sig udføre paa tilfredsstillende Maade, og da disse Sporskifter kun optræder som Dækningsporskifter, der alene befares under Range-

ring, bestemte man sig i dette Tilfælde for Sikring ved Nøgleaflaasning uden Betjeningslaas. Da man paa Grund af Sporskifternes fjerne Beliggenhed i Forhold til Centralapparatet imidlertid ikke her kunde anvende den sædvanlige Ordning med Indlaasning af Hovednøglen direkte i Centralapparatet, har man i Stedet valgt en Ordning med Indlaasning i en med Spærremagnet udstyret Laas (»elektrisk Nøglecentral«), der er anbragt i et Skab ved paagældende Sporskifte. Den elektriske Nøglecentral er saaledes forbundet med Centralapparatet, at Nøglen til Sporskiftet skal være spærret i Nøglecentralen, før den kan stilles Signal, ligesom den først kan udtages af denne, naar Signalet atter er stillet paa »Stop«, og der ved Betjening af en Kontakt paa Centralapparatet er givet frit til Oplaaesning. Paa Fig. 4 ses et saadant nøgleaflaaet Sporskifte med tilhørende elektrisk Nøglecentral.

Centralapparatet og de interne Anlæg.

Jeg skal herefter gaa over til kort at omtale Centralapparatet og de dertil knyttede interne Anlæg. En nærmere Beskrivelse af selve Centralapparatet, der som tidligere nævnt er af L. M. Ericssons Relaiscentralapparattype, er der ikke Anledning til her, da Apparatet ikke adskiller sig fra det i Sverige anvendte »Knapstälverk«. Jeg skal kun sminde om, at Formaalet med Konstruktionen har været at skabe et Centralapparat for smaa Stationer, der giver den enkleste mulige Betjening, som indeholder de sikringstekniske Fordele, som i Almindelighed op-

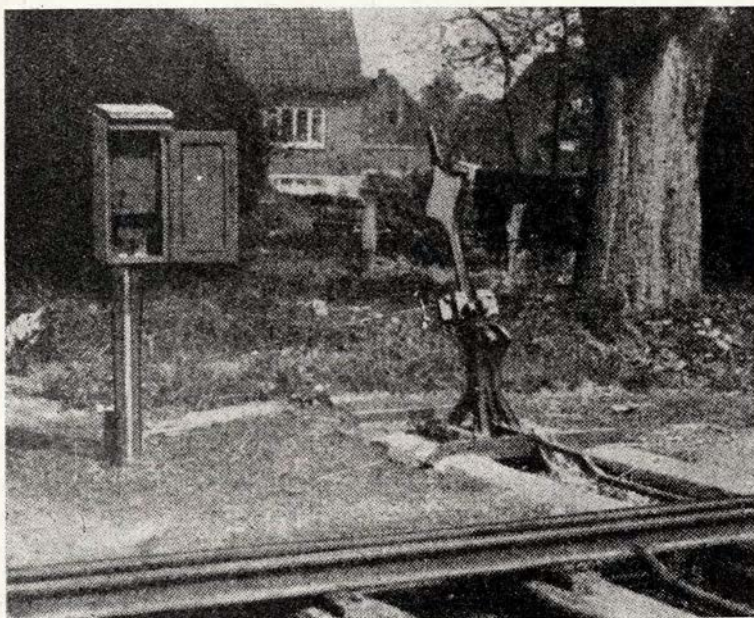


Fig. 4. Nøgleaflaaet Sporskifte med elektrisk Nøglecentral.

Privatbane-Driftsresultater

	Km.	Antal Pers.	1946—47 Kr.	1945—46 Kr.
Aalborg—Hadsund	56,3	58	÷ 28.286	÷ 29.602
Aalborg—Hvalpsund	65,7	57	÷ 177.628	35.005
Aarhus—Hammel—Thorsø	46,9	38	2.894	23.497
Amagerbanen	12	49	42.281	÷ 182.248
De Bornholmske Jernbaner	90,9	69	29.800	53.800
Ebeltoft—Trustrup	22,5	16	9.551	÷ 26.991
Fjerritslev—Ns.øFr.havn	134,7	150	÷ 420.679	÷ 21.649
Gribskovbanen	26	52	92.623	309.428
Hads—Ning—Herreders Jb.	36,2	85	79.172	83.272
Helsingør—Gilleleje	24,9	17	÷ 95.852	÷ 38.319
Hillerød—Fr.værk—Hundested	37	64	431.000	241.098
Hjørring Privatbaner	51	108	2.178	29.949
Horsens—Bryrup—Silkeborg	60,9	32	÷ 35.908	48.744
Horsens—Juelsminde	30,2	26	41.267	65.126
Horsens—Odder	34	26	÷ 66.500	÷ 23.180
Horsens Vestbaner	73,6	49	÷ 135.996	249.218
Høng—Tølløse	38	27	÷ 78.031	335.691
Hørve—Værsløv	21	11	÷ 38.938	÷ 13.217
Kalvehavebanen	22	32	103.277	144.114
Kolding Sydbaner	58	26	÷ 83.597	÷ 69.533
Køge—Ringsted	33,2	11	77.327	42.481
Langelandsbanen	28,4	31	29.824	31.527
Lollandske Jernbane	69,8	266	1.131.393	1.071.188
Lyngby—Nærum	8,5	13	17.111	÷ 14.331
Maribo—Bandholm	7,5	—	88.987	80.154
Mariager—Faarup—Viborg	58,4	30	÷ 86.706	÷ 18.660
Nakskov—Kragensås	26,7	17	33.555	61.912
Nakskov—Rødby	36,7	19	25.580	11.794
Nordfynske Jb.	38,3	58	÷ 155.066	6.016
Nordvestfynske Jb.	49,5	53	173.856	251.777
Næstved—Præstø	32,5	38	113.115	170.641
Odense—Kerteminde—Martofte	35,6	41	75.022	151.937
Odsherredsbanen	49,4	73	63.230	287.560
Randers—Hadsund	41,8	40	÷ 183.584	÷ 19.459
Ringkøbing—Ørnhøj	31,4	28	129.842	93.918
Ryomgaard—Gerrild—Grenaa	43,3	31	÷ 11.000	23.595
Silkeborg—Kjell—Rødkærsbro	35	20	÷ 48.343	558
Skagensbanen	39,7	41	229.476	126.708
Skive—Vestsalling	26,6	20	0	÷ 5.812
Slangstrupbanen	24,2	59	÷ 29.247	191.859
Stubbekøbing—Nf.—Nysted	45,7	43	÷ 37.187	94.862
Sydfynske Jb.	219,3	357	1.338.602	1.980.445
Thisted—Fjerritslev		38	÷ 24.142	÷ 43.409
Troldhedebanen	97,4	66	149.261	257.500
Varde—Grindsted	44,3	28	13.183	94.087
Varde—Nr. Nebel	38	42	11.011	159.824
Vejle—Vandel—Grindsted	47,2	37	÷ 23.510	÷ 12.890
Vemb—Lemvig—Thyborøn	59,5	52	8.969	8.098
Ørnhøj—Holstebro	23,1	27	129.842	196.263
Østsjællandske Jb.	46,2	55	101.500	188.555

naas ved elektriske Sikringsanlæg, og som tager mindst mulig Plads op.

Centralapparatet i Saksøbing er monteret paa et Relaiskab, der er opstillet langs Væggen mod Perronen i den tidligere omtalte Karnaptilbygning, Fig. 5. Apparatet tager herved meget lidt Plads op i Telegrafkontoret, ligesom Anbringelsen giver god Udsigt over Spor anlægget fra Betjeningspladsen foran Centralapparatet. Samtidig, at man ogsaa fra Arbejdspladserne ved Skrivebordene kan holde Øje med Centralapparatets Tableauer.

Da alle de til Sikringsanlægget hørende Relais, Modstole og Sikringer samt diverse Kabelafslutninger er anbragt i Relaiskabet, har der kunnet foretages en fuldstændig Ledningsmontage samt Afprøvning af Centralapparat og Relaiskab paa Dansk Signalindustri Fabrik i København, hvorved Montagearbejdet paa Stedet har kunnet reduceres betydeligt.

Strømforsyning.

Da Elektricitetsprisen i Saksøbing er forholdsvis høj, er der ved Anlæggets Udformning lagt en Del Vægt paa, at Strømforsyningen holdes nede paa en passende lille Størrelse. Dagslyssignalerne er saaledes normalt slukket udenfor Togtid, og kun Togvejsspærrelaiserne har stadig Strøm. Kun under Rangering og ved Signalgivning holdes Omformereren i Gang, og Generatorspændingen holdes saaledes, at der foruden den nødvendige Strøm til Daglyssignaler, Kontrolstrømløb m. v. leveres en passende Ladestrøm til at holde Batteriet opladet. Omformerens Igangsætning og Standsning sker ved Betjening af en Kontakt paa Fordelingstavlen i Forbindelse med en automatisk Igangsætter, der som Reserve har en manuelt betjent Igangsætter.

Da Banens Ledelse i sin Tid traf Beslutning om Etablering af elektrisk Sikkerhedsanlæg i Saksøbing, nærde man nogen Ængstelse for, at et saa kompliceret og fintmærkende Anlæg ikke skulde fungere tilstrækkeligt driftsikkert. Efter at Sikringsanlægget imidlertid nu har været i Brug i flere Aar og har fungeret tilfredsstillende gennem flere Vintres Vanskeligheder med Sne og Frost, er det med en Tillid, der ikke er helt uden Erfarings-

**Jernbanesignalanlæg . Strækningstelefonanlæg
Lokaltelefonanlæg . Ur- og Tidskontrolanlæg**

*Vi sender gerne alle interesserede vore Brochurer
og Beskrivelse af udførte Anlæg...*



L. M. ERICSSON A/S

Trommesalen 5, København, Ctr. 3438-3834

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

MEDELM AF
 FORENINGEN AF DANSKE
 UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

grundlag, at man senere er gaaet i Gang med Anlæg af samme moderne Type ved andre af Banens Stationer, der skal sikres.

I Efteraaret 1947 blev et lignende Anlæg taget i Brug i Maribo Stations østre Afsnit. Der er her to el. betjente Sporskifter, Ind- og Udkørselssignal mod Nykøbing og Indkørselssignal fra Bandholm. Foruden de el. betjente Sporskifter indgaar yderligere 12 Sporskifter i Sikringsanlægget dels med Magnetlaas og dels med Nøglelaas. Paa Stationens Kontor er kun anbragt Tableauer, hvoraf man kan se Signalernes Stilling, hvorimod selve Centralapparatet er anbragt i en Blokpost paa den østre Del af Stationspladsen.

Det er selvfølgelig ogsaa Mening at lægge et lignende Anlæg i Stationens vestre Ende, naar Apparaterne kan faas fra Sverige, men det bliver næppe før 1949 eller 50.

I Løbet af indeværende Aar skal der i Aunede og Krungerup laves Sikringsanlæg i Forbindelse med Dagslyssignaler og centralaflaasede Indgangssporskifter. Naar dette er udført, er der derefter Centralaflaasning paa alle Banens Stationer Nykøbing F.—Nakskov med Undtagelse af Nakskov St.

De Lollandske Jernbaner ligger saaledes rent sikkerhedsmæssigt et stort Skridt foran Landets øvrige Privatbaner.



Kværulanten spørger?

Er det ikke bedre at »vaske sit skidne Tøj i andres Paasyn«, end at undlade at vaske det?

Bliver man menneskefjendsk og upaalidelig af at gøre Tjeneste paa et Oplysningskontor?

Hvor mange Procent rigtige Svar kan man regne med fra et Oplysningskontor?

Hvorfor siger Tjenestemandsløven ikke, hvem, der er overordnet, og hvem der er underordnet Personale, naar man dog i Løven bruger disse Betegnelser? (f. Eks. i § 39).



Bagersvendene i Esbjerg vil have lukket om Søndagen. I den Anledning har Pakmester J. R. Mikaelsen, Esbjerg, skrevet en Artikel i »Vestkysten«!

*Paa Søndag Aften kommer hun til Dansen ganske vist —
 Det var i længst henfarne Stund,
 da Livet ej var trist.
 Nu Piben fik en anden Lyd,
 al Romantik fløj hen,
 thi af Nødvendighed en Dyd
 maa gøre Dagens Mænd.*

*Ja, selv de Esbjergs Bagere
 maa vise »Samfundssind«
 og bage Søndagskryddere
 og ikke se sig blind
 paa deres egen Bekvem'lighed,
 men ogsaa huske paa,
 at og en anden en er ked
 af tidligt op at staa.*

*Betænk dog, kære Bagersvend,
 hvad virk'lig hænde ku',
 hvis alle Danmarks Tjenestemænd
 fik Søndag gjort Tabu.
 Selv Bageren blev skidt tilpas,
 skønt han har nok af Brød,
 ifald der lukket blev for Gas,
 og Mælkeemanden snød.*

*Hvad vil han bruge Søndag til,
 naar alle ønsker fri,*

*hvis han en Tur med Toget vil,
 og det er gaaet i Hi.
 Tænk paa de mange arme Dyr,
 af Sult de vilde dø,
 paa dem, der passer Fornæs Fyr,
 og dem, der pløjer Sø.*

*Altsaa, du kære Bagersvend
 i Esbjerg, Vejle, Vraa,
 naar Livet blir normalt igen,
 du gerne fri skal faa.
 Det er et lille Venneraad.
 (som ej du bør slaa hen)
 fra en, der er i samme Baad,
 ærbødigst Mikaelsen!*

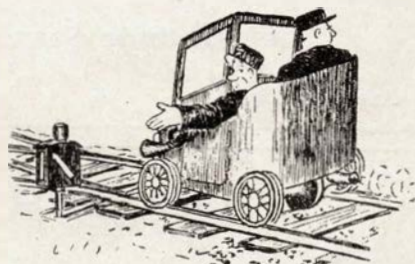
Onkel Christian.



Avancement

Jernbaneforeningens Medlemsblad »Vor Stand« beskæftiger sig i sit sidste Numer med de lokale Chefers Paategninger paa Ansøgningerne om Forfremmelse. Gang paa Gang har Personalet fremsat Ønske om Personlerepræsentation i Forfremmelsesraadet, men denne Anmodning har bestandig mødt Modstand fra Administrationen. I Stedet blev der oprettet et Ankenævn, og i den første Sag, som dette har haft til Behandling, har det vist sig, at Ordet »egnet« ikke tillægges samme Betydning i de to Statsbanedistrikter. En Funktionær, som tidligere havde faaet Paategningen »velegnet, var nu kun »egnet«, og da han ikke mente, han var blevet mindre pligttopfyldende, appellerede han sin Sag til Ankenævnet. Og her viste det sig saa, at medens i første Distrikt Betegnelsen »egnet« ikke i alle Tilfælde kan tages som Udtryk for, at vedkommende bør avancere efter Tur, idet Betegnelsen ogsaa bliver anvendt, naar Ansøgeren er ringere end Gennemsnittet og derfor ikke egnet til Avancement,, følger

Ak ja...



L. M. Ericsson ½

Telefonmateriel

Trommesalen 5 . København . Telefon Ctr. 3438 - 3834

**Glostrup
Jern- og Metalstøberi****Dragerforeningen Østerport**

Østerport St.

Central 3915

Adolf Petersen . Malermester

Arbejder for D. S. B. . Skanderborg . Telefon 607

Det Hoffenbergske Etablissement

Kronprinsensgade 28 . C. 4019

Skanderborg Møbelstel- og Stolefabrik ½

Adelgade 29 . Telefon 487

Philip W. Heymann ½

Strandboulevard 130 . København Ø . Central 13646

Silkeborg Imprægneringsanstalt ½

Telf. Silkeborg 404 - 424

Tapetfabriken Fiona ½

Detailudsalg: Skindergade 27 ✱ Telefon: Central 15837

Tømrermester . Fr. R. Madsen . Maskinsnedkeri

Nygade 9 . Silkeborg . Tlf. 298

Grundl. 1906 . Udfører Arbejde for DSB

Dansk Textilarbejderforbund

Rosenørns Alle 14

Central 16765

½ H. P. Springborg

Trævarefabrik

Vesterbro 25 . Aalborg . Telefon 108 - 3808

Dansk Karosseri-Fabrik ½

Drejøgade 12-14 . København Ø . Teli. Central 7976

Andersen & Cordes ½

Ingeniør-, Entreprenør- og Murerforretning

Poul Paghs-gade 33 ✱ Aalborg ✱ Telefoner: 214 - 2871

**Aalholm og Bremersvold
Skovdistrikt****Cement-Jern-Konsortiet**

Afd. af F. L. Smith & Co. A/S

»Norden« Fabriken, Aalborg

Idestrup Savværk

Ville Christensen

Telf. Idestrup 41

Heil & Co. ½

Sølvvarefabrik

Randers

Kettinge Savværk

Axel Rasmussen

Tlf. Nysted 1202

Wright Thomsen & Kier ½

Aalborg

Ørerveret R 40**Gedsted Tang- og Madrasfabrik Akts.**

Gedsted . Telefon 12

man i andet Distrikt den Fremgangsmaade, at »egnet« betyder Avancement efter Anciennitet, »vel egnet« Avancement forud for Anciennitet og »særdeles vel-egnet«, at Ansøgeren er anbefalet til Springavancement. Bladet henstiller, at der snarest drages Omsorg for, at Bedømmelsen af Kvalifikationerne foretages paa ensartet Grundlag indenfor hele Etaten.

D. S. B. frifundet

Som omtalt havde Akts. Monberg, København, anlagt Sag ved Sø- og Handelsretten mod Statsbanerne, der krævedes dømt til at betale 564.642 Kr. i Erstatning, fordi Gravemaskinen »Neptun« den 21. Februar 1946 udførte Korsør blev paa sejlet og sænket af Motorfærge »Nyborg«. Ved Dommen frifandtes Statsbanerne, fordi man fra »Neptun«s Side havde overtraadt Bestemmelserne om Lanterneføring og Opankring. Statsbanerne havde forlangt ca. 20.000 Kr. for Skade paa Færge m.v., men dette Krav afvistes med den Begrundelse, at der fra Færgens Side var taget en vis Chance for at fortsætte Sejladsen, efter at man havde set Lanterne paa »Neptun«.

Alvorlig Dom

Ved Retten i Grenaa er der nylig afsagt en Dom i en Færdsels-sag, hvori DSB var impliceret. — To Jernbanemænd i Grenaa havde sidste Sommer ført et Rangertog over Bredstrupvej i Grenaa, og herunder var Toget blevet paakørt af en Lastbil. De to Jernbanemænd fik Bøder paa 60 Kr., Chaufføren en Bøde paa 40 Kr. Desuden skal de to DSB-Mænd sammen med Statsbanerne udrede 3411 Kr. i Reparationsomkostninger til Bilens Ejer og i Afsavnerstatning 960 Kr.

I Præmisserne fastslaaes det, at Færdselsloven ogsaa maa gælde for DSB, naar Tog krydser offentlig Vej. Det er ikke tilstrækkeligt, at en Mand med Uniformskasket, som i dette Tilfælde, giver Tegn ved Armsignal. Der bør anvendes Flag, som ikke kan overses. — Desuden bør der udvises særlig Agtpaagivenhed, naar Togstammen skubbes frem. Begge skønnes at have overtraadt Færdselsloven, mens Chaufføren har været for langt ovre i Vejens venstre Side.

Carnegiefondet

har ved sin sidste Uddeling bl. a. belønnet følgende Jernbanemænd:

Togbetjent S. J. Nielsen Dalgaard, Kh.
Togfører N. I. Petersen, Kh.

Bremser A. Nielsen, Kh.
Togbetjent G. J. Olsen, Kø.
Jernbanearb. Chr. Christensen, Sø.
Jernbanearb. M. F. Jensen, Val.

Havekultur

Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse har faaet Øje paa Arealet Vest for Hellerup Station, der gennem mange Aar har henligget i en noget tilfældig og rodet Tilstand. I et Brev fra Foreningen til Generaldirektøren for Statsbanerne peger man paa »De smaa Funktionærhaver, som lige saa godt kunde være en Pryd for Stedet og til Glæde for det rejsende Publikum, medens de nu, med den spredte, tilfældige og uskønne Indhegning er en meget lidet værdig Nabo til det øvrige Stationsanlæg.«

Samtidig med Brevet fremsendte Foreningen en Plan til en Regulering af Arealet, udført af Havearkitekt Troels Erstad.

Dette udmærkede Initiativ har meget hurtigt baaret Frugt, idet Foreningen har modtaget en Skrivelse fra Statsbanerne, i hvilken man takker for Foreningens Interesse, og »man skal meddele, at man nu vil drage Omsorg for, at der langs Vest-siden af Stationen udføres en Beplantning i Lighed med den af Foreningen foreslaaede.«

Til almindelig Oplysning maa tilføjes, at Troels Erstad tænker sig det omtalte Terræn reguleret og beplantet med kinesisk Syren og stedsegrønne Liguster.

Privatbane-«Lynene»

Den 4. Marts fik Hads-Ning Herreds Jernbane sit Lyntog, der indgik i Driften fra den 18. Marts..

Lollandske Jernbaner har nu modtaget to Skinnebusser. Her som alle andre Steder er Privatbane-»Lynene« blevet den helt store Sukces. Den ene Skinnebus er gaaet ind i Driften paa Strækningen Nakskov—Rødby, medens den anden først sættes i Drift Nykøbing F.—Nakskov fra 9. Maj.

Vognfabriken »Skandia« har nu leveret Halvdelen af de 48 Skinnebusser, som for et Par Aar siden blev bestilt til en Række af Landets Privatbaner.

Farlig Hobby

Lokfører P. Nielsen, København, var d. 1. Marts beskæftiget med sin Hobby, Legetøjsdampmaskine. Under Arbejdet med denne eksploderede den, og Nielsen blev

saa skoldet i Ansigtet, at han i Ambulance maatte paa Hospital med 2. Grads Forbrænding.

Nye D. S. B. Rutebiler

»Røde Orm«, der kan tage 78 Passagerer, er blevet en saadan Sukces, at Statsbanerne har bestilt yderligere to af de store, manøvreedygtige Busser, de skal ogsaa betjene Køge-Ruten.

Dansk Automobilbyggeri, der faar Dieselmotorerne leveret af Leylands Motors Limited i England, ligger iøvrigt med Million-Ordre. 200 Mand er beskæftiget, og hver 5. Dag gaar en færdig Bus ud fra Værkstederne. Dieselmotorerne er Tidens Løsen. Virksomheden skal saaledes i Aar levere adskillige til Københavns Sporveje, Statsbanerne og private Rutebilejere. Dansk Automobilbyggeri raader over egne Laboratorier, og Teknikere har ved udstrakt Anvendelse af Aluminium gjort Busserne saa lette som muligt, saaledes at Nyttelasten bliver den størst mulige.

Indtil Kapitulationen kom, ejedes Dansk Automobilbyggeri af Tyskeren W. Darr. Han var en driftig Mand, under Besættelsen lovlige driftig. Fabriken paa Torvet i Silkeborg omdannedes til en veritabel Fæstning beskyttet af Pigtraad, Lyskastere og Maskingeværer. Indendørs fabrikeredes Dag og Nat Krigsmateriel til den tyske Generalstab i Norge og tyske Flyvemaskinefabriker.

Darr blev arresteret af Englænderne efter 5. Maj, sad inde et Aar, og det har sinket den omfattende Værnemagersag mod ham. Dommen er paa Trapperne. Kommisarius for tysk og japansk Ejendom administrerer Darrs Virksomhed og har indsat Civilingeniør J. F. Engberg som Driftsleder.

Rask Banearbejder

Den 4. Februar, da Toget, der ankommer fra Skive Kl. 9,40, var ved at køre ind paa Stationen i Vinderup, gik en 2-aarig Dreng, Søn af Arbejdsmand Niels O. Jensen, pludselig over Sporene lige foran Toget. Banearbejder Jens Rasmussen, som tilfældigvis var i Nærheden, sprang med Fare for sit eget Liv til. Han greb Drengen og rev ham bort fra Sporet. Dette i Forbindelse med Togets kraftige Opbremsning reddede Drengens Liv.

Hammelbanen

ligger iVejen. Det har den gjort i mange Aar, men det er aldrig kommet saa stærkt

Johs. H. Grabow

Kolonial en gros
Vejle . Tlf. 2340

Revisionsfirmaet

August Johansen & Søn

Dæmningen 37¹ . Tlf. Vejle 2258

Vejle Vindmølle

v. Edvard Oehlenschläger
Vejle . Tlf. 915

N. C. Nielsens**Alabastindustri**

Houmannsgade 2 . Horsens
Tlf. 99

Korn & Foderstoffer

Lauritz Møller & Cortsen A/S
Søndergade . Horsens
Tlf. 197 - 540

S. P. Josefsen

Børstetræfabrik . Fabrikvej 12
Horsens . Tlf. 1420

**Dagnæs Keramik-
og Lervarefabrik**

v. N. P. Nielsen
Tlf. Horsens 1959

P. Nielsen

Skotøjsfabrik . Horsens

**Andreas Petersen
& Sønner**

v. O. Pedersen
Autosadelmageri
Rutebilstationen . Horsens
Tlf. 1895

**Korn & Foderstof
Kompagniet ½**

Levygade . Horsens
Tlf. 2000 (3 Lin.)

Horsens Lastbilstation

Jernbanegade . Horsens
Tlf. 2190 - 2191

Harald Kehlet

Vulkaniseringsanstalt
Sønderbogade 23 . Horsens
Tlf. 2674

Horsens**Produktforretning**

v. C. Andersson . Vestergade 5
Horsens . Tlf. 25 - 1694

**Dalby Gryn-
og Hvedemølle**

v. H. P. Petersen
Dalby . Kolding . Tlf. 915

**Brdr. Tøndering
Cementstøberi**

KOLDING

**Dansk Andels
Ørredseksport**

Kolding

Dana Klædeskofabrik

v. L. Johnsen . Kolding
Javavej 33 . Telefon 1861

C. Clausen

Kolding
Rederi . Spedition . Befragtning

Besøg

Saxildhus Conditori

Banegaardsplads . Kolding
Telefon 434 - 435

Niels Larsen

Hestehandler
Laasbygade 83 . Kolding
Telefon 1018

Tjærekompaniet

Akts. . Kolding

Johannes Larsson

Manufakturhandel
Strandbygade 16 . Esbjerg

N. Jøker

Fiskeeksport . Esbjerg

Besøg

KOSMORAMA

Kongensgade 78 . Esbjerg
Billetkontor Kl. 16—18
Søndag Kl. 14—18
Telefon Esbjerg 179

Chr. Larsen Søvad

Tømremesfer
Telefon Esbjerg 942
Arbejder for D. S. B.

Jens J. Jensen

Frugt en gros
Baunhøjvej 7 . Esbjerg

**Chr. Therkildsens
Skotøjsfabrik**

Esbjerg

Vestjydsk**Krystal-Isværk**

Ny Havn Esbjerg
Telefon 66

J. Lauritzens Eftf.

Havnegade 61
Esbjerg

Besøg

Banegaardsrestauranten

Esbjerg

Kosmos Akts.

Esbjerg

N. P. Olsen's Eftf.

E. Rose
Strandbygade 18 . Esbjerg
Telefon 3139
Guld . Sølv . Kunst . Ure . Optik

Akts. Dansk**Kontormøbelfabrik**

Godthaabsvænget 85
Central 11712

frem som nu, da Spørgsmaalet om en Byplan for Stor-Aarhus staar over for sin Løsning. Byplanteknikerne ser gerne Hammelbanegaarden nedlagt og Banen ført ind til Hovedbanegaarden i Lighed med Odderbanen.

Der har før været Tale om at føre Hammelbanen ind til Aarhus Hovedbanegaard.

— Da den nye Banegaard blev bygget, oplyser Overbaneingeniør A. Hertzum, tilbød vi Hammeltogene Plads paa Hovedbanegaarden, men Banens Bestyrelse vilde ikke. En halv Snes Aar efter blev Spørgsmaalet taget op igen, denne Gang paa Foranledning af Hammelbanen. Men Tidspunktet var forpasset, og det er det stadig. Flytningen vil blive alt for kostbar. Jeg kan ikke opgive et bestemt Tal, men Udgiften bliver i hvert Fald adskillige Millioner. Hertil kommer, at der ikke mere er Plads paa Hovedbanegaarden. Vi har for faa Spor ved Perronerne. Det nye Hovedspor, der laves, er til os selv, og skal der skaffes Plads til flere, kan det kun ske ved en meget omfattende og kostbar Omlægning.

Ønsket om Flytning af Østbanen, saa der bliver Plads til en Strandvej fra Aarhus til Riisskov, faar Aarhus ikke opfyldt.

— Baade Kommunerne ved Banen og Statsbanerne gaar stærkt imod, og saa er der næppe noget Haab.

Tilskadekomne

Den 6. Marts om Aftenen skete der paa Hjørring Station et alvorligt Uheld. Ekstraarb. Aage Jeppesen skulde springe af et Tog men ramte et Skur og faldt saa uheldigt, at han fik den ene Arm kørt af samt fik nogle Skrammer i Ansigtet.

Den 27. Februar var Togbetjent Ejner Andersen fra Nysted saa uheldig under Indlæsning af Gods, at han faldt ned og læderede Ansigtet. Han kom straks under Lægebchandling.

Den 26. Februar kom Hjelpearbejder Ernst Louis Larsen til Skade under Rangering paa Godsbanegaarden i Nyborg. Ingen har set, hvordan Ulykken er foregaaet. Sygehuset oplyser, at Larsen har paadraget sig alvorlige Kvæstelser af højre Arm og højre Ben, men man haaber at undgaa Amputation.

Den 17. Marts ved halvtre Tiden blev Banearbejder Søren Christensen, Mollerup, alvorligt kvæstet ved en Ulykke paa Mariager—Faarup—Viborg Jernbane, hvor en Trolje kørte over ham, hvorved han paadrog sig svær Beskadigelse af Underlivet.

Toguheld

Den 3. Marts skete der i Glostrup et meget alvorligt Uheld paa Grund af Taagen. Særtog 8483 var under Indkørsel fra Frederiksberg og skulde krydse over Sporene til Spor 3. Tog 2372, som kom fra Roskilde, skulde holde foran Glostrup Station, da der ikke var sat Indkørsel, men paa Grund af Taagen saa Lokfører Jensen (Roskilde) ikke Stopsignalet, og Resultatet blev, at Tog 2372 kørte ind i Tog 8483. Ingen Mennesker kom til Skade, men den materielle Skade anslaaes til ca. 100.000 Kr. Uheldet foraarsagede store Forsinkelser, baade fra og til København, først Kl. ca. 4 næste Dag var Sporene ryddet, saa Tog kunde gennemføres.

Den 26. Februar er to Rangertræk kørt mod hinanden i Nykøbing F. Det ene Rangertræk var Statsbanernes og det andet fra Stubbekøbing—Nystedbanen, det kunde se ud, som man ikke kunde blive enige om Forkørselsretten, men Resultatet blev, at begge Rangertræk afsporedes. Der skete en Del materiel Skade.



Dræbte

Den 2. Marts paakørte Tog 85 Signalarbejder Hugo Thomsen mellem Kvissel og Frederikshavn. Thomsen, der er hjemmehørende i Hjørring, var paa Skinnecykle og blev dræbt paa Stedet.

Den 21. Marts om Aftenen, da Tog 1379 skulde have rangeret Motorvognen omkring, skete paa Taastrup St. et alvorligt Uheld, som kostede Ekstraarbejder Angul Jensen Livet. Da Jensen sprang af Mo. Vognen, tog han sig ikke i Agt for en Hjælpe-maskine, som kom fra København. Han blev haardt kvæstet og døde paa Sygehuset. Han efterlader sig Hustru og 5 ukonfirmerede Børn.

Ved det daglige Eftersyn af Strækningen mellem Fredericia og Snoghøj den 1. Marts fandt nogle Banearbejdere en Mand liggende dræbt. Den dræbte har tidligere arbejdet ved Statsbanerne og var hjemmehørende i Fredericia.

Tog 122 paakørte den 3. Marts ved Køge en Mand, som trak sin Motorcykle over en Jernbancoverskæring. Paa Grund af den tætte Taage saa han ikke Toget. Han døde faa Timer senere paa Køge Sygehus.

Vidunderet er sket!
Patentanmeldt Sovesofa.
 Skal ikke trækkes ud fra Væggen for at opredes

Høns Fokus, og den elegante Sofa er 2 lænagelige Sengelejer, stoppet i prima engelske Materialer — 80 Fjædre. 15 Aars Garanti. Leveres i Trælarve og Betræk efter Ønske, 1.80 Mtr. indvendig, stort Magasin til Sengetøj, flere Modeller fra Kr. 450,00, med tilsvarende Lænestole. Desuden har vi stort Udvalg Garderobeskabe — Spisekroge — komb. Skabe — Kækkelborde
 O. S. V

Møbelmagasinet, Colbjørnsensg. 14
 (ved Hovedbanegaarden)

Besé Udstillingen i Dag

Maison des Fleurs
 Bazarbygningen ved Østerport
 Telefon Palæ 3228
 E. Krog

Buketter, Kranse og Dekorationer
 Leverandør til D. S. B.

Paa Ringe Station skete den 6. Marts det Uheld, at en Vogn under Rangering rev Tungen i et Sporskifte op og kom til at staa paa tværs af Sporet. Uheldet medførte en Del Forsinkelse, idet begge Hovedspor var blokeret af Vognen.

Et Godstog mod Fredericia afsporede den 6. Marts om Morgenen, da det passerede Tommerup Station. Uheldet skete ved, at et Sporskifte blev skiftet under Toget. 4 Godsvogne væltede, men ingen Mennesker kom til Skade. Ogsaa her var Taagen Skyld i Uheldet.

Den 3. Marts fandt en Togafsporing Sted paa Hanbjerg Station som Følge af et forkert Sporskifte. Maskinen blev afsporet og spærrede Spor 2. Kl. ca. 22 var den atter paa Skinnerne, og Trafikken foretog uhindret gennem Spor 1.

Fjerritslevbanens Tog 503 var den 13. Marts ude for det Uheld, at Gearkassen brændte sammen og ikke kunde køre længere. Uheldet skete paa Fjerritslev Station, og de rejsende maatte befordres til Thisted i Rutebiler.

Den 9. Marts gik der Ild i en af Langelandsbanens Motorvogne, Ilden opstod ved at Centralvarmeanlægget var løbet tør for Vand. Før Ilden blev slukket, var Vognen totalt ødelagt indvendig. Skaden anslaaes til ca. 10.000 Kr.

Biler mod Tog

Ved Gistrup Station (Aalborg—Hadsund) paakørte en Bil den 9. Marts Bomme ved Overkørslen, man ventede netop et Tørvetog. Bilen paakørte den ene Bom, og da Chaufføren opdagede Toget, gav han Bilen Gas og paakørte den anden Bom og slap uden for Sporene. Toget var blevet standset af den vagthavende Portør, saa Bilen var ikke blevet paakørt alligevel. Der skete ingen anden Skade, end at begge Bomme blev ødelagt.

Den 3. Marts paakørte en Personbil Skinnebussen fra Ørnhoj, da denne passerede Havrsnab Trinbrædt. 4 Mennesker kom til Skade, den værst medtagne var en Dreng paa 4½ Aar, som havde faaet Kraniebrud. Skinnebussens Bivogn blev afsporet, men ingen af Togets Passagerer kom til Skade.



Et utakket DSB Jubilæumsmærke

Paa Vojens Station er der blandt Stationens Beholdning af Jubilæumsmærker opdaget ikke mindre end 5 Ark uperforerede Jernbanemærker. Det er meget sjældent, det sker, at de af Statsbanerne udsendte Mærker er undgaet Perforeringsmaskinen. I dette Tilfælde drejede det sig om det 90 Øres grønne Jubilæumsmærke med Færgen.

Hr. Stationsforstander Basbo var saa elskværdig at gøre Samlerne opmærksom paa det sjældne Tilfælde. 1 Ark blev solgt til almindelig Frankering af Bane-pakker, 1 Ark blev reserveret til Jernbanemuseet, og Resten var Hr. Basbo saa elskværdig at reservere Samlere. Der er ingen Tvivl om, at der hurtigt kan noteres udsolgt.

Tillæg 1 til Kataloget:

»Danmarks Jernbanefrimærker«

I »Jydsk Frimærkeblad«, der udgives af N. S. Nedergaard og Søn, Skive, er optaget Tillæg 1 til Kataloget »Danmarks Jernbanefrimærker«. Tillægget omfatter alle i 1947 udgivne nye Jernbanefrimærker, ialt 46 Mærker.

Nye Mærker

Randers—Hadsund Jb.: 50 paa 40 Øre rød (Nr. 66).



Ledig Stilling

Stillingen som **Stationtforstander** ved **Store Heddinge Station** er ledig fra den 1. Maj 1948. Stillingen er aflønnet i 7. Lønningssklasse samt Stedtillæg efter Sats d.

Der forefinees Tjenestebolig. Ansøgninger om Stillingen sendes til:

Direktøren i Haarlev

A/S Det Østsjællandske Jernbaneselskab



Ølstykke St.

Overtrafikassistent M. A. Petersen, Roskilde, er udnævnt til Stationsforstander i Ølstykke, hvor Stfst. Korshagen døde, endnu før han var flyttet dertil.

Roslev St.

Overtrafikass. J. A. Christensen, 3. Banesektion, er udnævnt til Stationsforstander i Roslev, hvor Stfst. P. W. Jensen er flyttet til Tarm.

Klokkerholm

Baneformand Chr. Madsen, Røgelhede St., er udnævnt til Trafikekspedient og Bestyrer af Klokkerholm St., hvorfra Ekspeditrice Fru Vourum er forflyttet til Røgelhede St.

Toustrup St.

Ekspeditrice Fru S. Petersen har fra 1. Maj søgt Afsked og efterfølges af Ekspeditrice Fru Karby Nielsen, Toustrup.

Dødsfald

Fhv. Lokmester F. Kunst-Hansen, Kalundborg 1924—35 (72 Aar).

Lokfører E. B. Bendtsen, Mdt. Gb., (63 Aar).

Fhv. Stationsforst. N. J. Stilling, Laven (79½ Aar).

Lokfører E. V. Hansen, Mdt. Gb., efter et langt Sygeleje (52 Aar).

Pens Togfører Jørgen Jensen, Kalundborg (75½ Aar).

Pens. Togfører Emil Petersen, Masned-sund (88 Aar).

Pens Overportør Peter Nielsen, Charlottenlund (73 Aar).

LIND HANSEN

KULTORVET 14 · C. 6288

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





**Central-
Bilen**

*Nye Vogne med
Centralvarme*

Telefon 425

Allehelgensgade 3

ROSKILDE

CARL CHRISTENSEN

*Lolland-Falsters
Andels-Svineslagteri*



Nykøbing Falster

OPSKÆRINGSFABRIKEN

DANA A/S

NYKØBING FALSTER

Laur. Larsens Eftf.

Entrepreneurfirma



Tømremester Carl Olsen . Murermester Carl Petersen

Tværgade . Nykøbing F . Tlf. 357

Fuglsang Skovdistrikt

Nykøbing Falster

- ✧ THÜRMERS
- ✧ ORIGINALE
- ✧ DANSKE
- ✧ SNITTØJ

— bedre Humør begynder med
NYKØBING MEL

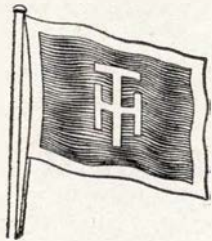
Dampmøllen . Nykøbing Falster

Europæiske

*Vare- og
Rejsegodsforsikring*

*Falstergarn-
Spinderiet*

NYKØBING F



BRUNKUL

IMPORT AF KUL
KOKS . CINDERS

TUXEN & HAGEMANN

Danmarks største Brunkulsforretning

AMALIEGADE 28

CENTRAL 5735

Krenkerup Skovdistrikt

Saxkøbing

Holsted Kloster
Skovdistrikt

Knuthenborg Park

Bandholm