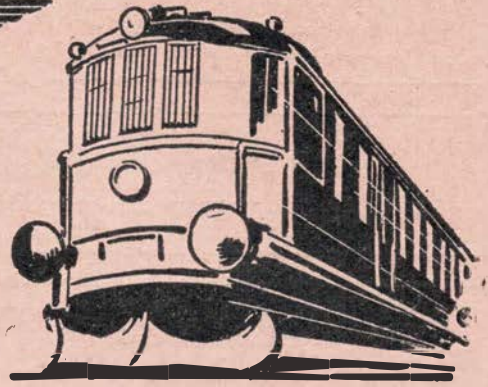
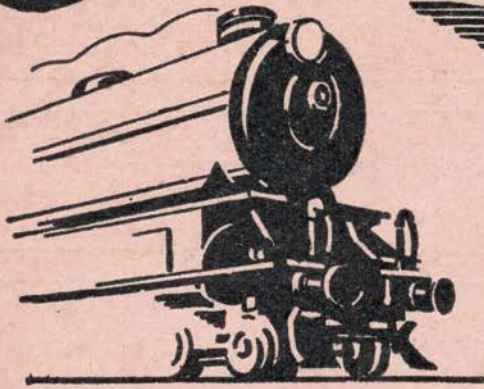


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

Medlemsblad for Dansk Jernbane-Esperantist Forbund.

6. årgang nr. 10

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

Oktober 1949



*- og om tirsdagen
står det i "Hjemmet",
"Uge-Rengyen" eller
"alt for damerne".*

AKTIESELSKABET

DET DANSKE KULKOMPAGNI

Stiftet 1896 som Fortsættelse af
I. P. Suhr & Søns 150aarige Kulfirma.

Holmens Kanal 42

Central

9 2 1 4

Chef for Salgsafdelingen:

OTTO HALLING

KUL - CINDERS - TØRV - BRUNKUL
TØRVEBRIKETTER - FORMBRÆNDSEL

Aug. Jensen & Co.Stenhuggeri og Monument-Etablissement
Marmorvarefabrik

Nørresundby, Jernbanegade 5 Tlf. 2036, Privat 4238

1/2 Aarhus SavværkAlle udenlandske Træsorter
Finér og Krydsfinér samt Isoleringsplader

Aarhus, Nørrebrogade 43 Tlf. 6789 (3 Lin.)

Havnevejens Cementstøberiv. Fabrikant J. A. Jensen
Betonvarer efter DS 400

Grenaa, Havnevejen 34 Tlf. 562

Rammefabriken »Jyden«

Aabyhøj

Proexport

Danske Frugteksportørers Provinsorganisation

R. Møllers Kalkbrænderi

Balle Mark Balle Tlf. 13

**Vulkaniseringsanstalten
Aarushallen**R. Rasmussen — Autogummi - Reparationer - Slidbaner
Aarhus, Ny Banegaardsgade 51 Telefon 4035**Dronning Fiskekonserves****Østjysk Korn- og Foderstofforretning**

Aktieselskab

Aarhus - Tlf. 4096 - 4097 - Telegramadresse »Aktiekorn«

Nørholm & Lemming

Dørlukkefabrik

København K, Sct. Pederstræde 41 C. 3528

Dragerne Aarhus Hovedbanegaard

Transport fra og til Bane og Skib

Aarhus Tlf. 1253

C. F. Riedel & LindegaardSporskifter - Kraner - Drejeskiver
Centralvarme og Sanitetsanlæg

København V, Kingosgade 11 Central 2648

Aarhus TraadvarefabrikSold til Brunkulslejer i alle Udførelser
Maskinskærme - Traadkurve

Aarhus, Nørre Alle 81-83 Tlf. 10368

Teglværkerens Centralkontor

København V, Vestervoldgade 117 Central 6100

Aarhus Possementfabrik

Aarhus, Fiskergade 3 Tlf. 927

Entreprenørforeningen

København K

Dansk-Svensk Staal 1/2

Aarhus, »Arkadienhjørnet«, Borgporten Tlf. 3142

Telefonanlæg



Signalanlæg

L. M. Ericsson A/S - Trommesalen 5 - København V - C. ★ 3438

Besøg

Regina Teatret

Aarhus

Ægkompagniet »Gallina« 1/2

Mitchellsgade 21 Central 15973

1/2 Jernkontoret

Aarhus Afdeling

F. L. Smith & Co.

København Vestergade 33

Tjenestemænd ctr. privatarbejdere

Kontorchef V. P. Larsen, DSB, har i Søværnets Kvartermesterforening holdt et foredrag om *statens tjenestemænd, deres pligter og rettigheder samt deres lønmæssige placering i forhold til privaterhvervets arbejdere og funktionærer*, og vi bringer her referat af foredraget efter *Marine-Tidende*:

Hvorledes tjenestemændenes lønniveau er placeret, ser man bedst ved at betragte 2 tjenestemænd inden for civiletaterne, som vi allesammen kender, nemlig postbudet og portøren. De henhører til kategorien ufaglært arbejdskraft, d.v.s. at man ved antagelsen ikke stiller krav om forudgående faglig eller anden særlig uddannelse. De er anbragt i 16. lønningsklasse, grundløn kr. 1950—2400 og må i lønmæssig henseende sammenlignes privaterhvervets ufaglærte arbejdskraft: Arbejdsmanden. Etaternes tillærte arbejdskraft, f. eks. den ufaglærte portør, som man giver en vis faglig uddannelse, der afsluttes med en eksamen (som skal bestås), er henført til 15. lønningsklasse, grundløn 2100—2550 kr., hvorfra han kan avancere til 14. lønningsklasse (2400—2850), 13. lkl. (2940—3300) og 12. lkl. (3060—3780), der er slutstilling for de fleste, der er startet som portør.

Den faglærte håndværker begynder straks i 14. lkl. (2400—2850), f. eks. banehåndværkeren og lokomotivfyrbøderer. Efter gennemgået særlig faglig uddannelse, medens de er i tjenesten — altså på statens bekostning til 13., 12. og 11. lkl. (3180—4020), og enkelte har hertil muligheden for yderligere advancement til 7., 6. og 5. lkl., i hvilken sidste grundlønnen er (6000—6600).

Arbejdskraft, til hvilken der allerede ved indtræden i tjenesten stilles krav om særlig uddannelse, f. eks. realeksamen, studentereksamen eller embedseksamen, er anbragt i 9. eller 6. lkl. straks fra ansættelsen under hensyn til de stillede krav.

Man ser således, at den ufaglærte tjenestemand ved sin første ansættelse placeres i 16. lkl. med en grundløn af 1950—2400 kr. inclusive reguleringstillæg, almpensionsgivende tillæg, stedtillæg og det sidst tilkomne midlertidige tillæg (2½

portion) giver dette en gift tjenestemand i København fra 6570—7020 kr. Hans kollega i det frie erhverv — arbejdsmanden — har i de fleste tilfælde fra 130—140 kr. pr. uge eller ca. 6800—7300 kr. årlig og ligger således nogle få hundrede kr. over tjenestemanden.

Spørgsmålet må herefter være, om der er nogen rimelighed i, at tjenestemanden får fra 300—700 kr. mindre end arbejdsmanden. Svaret må afhænge af, hvilken værdi man vil tillægge

tjenestemandsgoderne.

Disse omfatter:

Sikkerhed for varig beskæftigelse.

Adgang til advancement.

Løn under sygdom.

I flere tilfælde tjenestebolig.

Efterindtægt til familien i tilfælde af død.

Pension.

Der kan nævnes adskillige andre goder, men de her nævnte er de væsentligste, og de der repræsenterer den største værdi.

At den *varige beskæftigelse* er af stor betydning for tjenestemanden, siger sig selv. Han kan fastlægge sit budget og er fri for udgifter til arbejdsløshedsforsikring. Arbejdsmanden må betale 208 kr. om året til arbejdsløhedskassen og ved aldrig med sikkerhed, hvorlænge arbejdet varer. Af statistikken fremgår, at arbejdsløsheden i en 15-årig periode udgør gennemsnitlig 24 pct. Understøttelsen udgør p. t. 60 kr. pr. uge. Hvad det betyder for et hjem år efter år i det ene af årets kvartaler kun at oppebære ca. halv løn, kræver sikkert ingen nærmere forklaring. Den slags ulykker er tjenestemændene forskånet for, og derfor bør de ikke undervurdere det gode, som en varig beskæftigelse er.

Adgangen til advancement er også af stor værdi. Portøren har rent normalt mulighed for trinvis at avancere op i 12. lønningsklasse, hvor slutlønnen med de nu gældende tillæg er 9000 kr. årlig, og det er et ikke ringe antal tjenestemænd, der opnår denne slutstilling. Arbejdsmanden har ingen udsigt til advancement, han begynder som arbejdsmand, og han ender praktisk taget altid som arbejdsmand. Selv om hans kontante løn muligvis i starten ligger en ubetydelighed over portørens begyndelsesløn, løber portøren dog hurtigt fra ham som følge af advancementsmulighederne. Arbejdsmanden er dertil i mangfoldige tilfælde udsat for, at ingen har brug for hans arbejdskraft, når han bliver ældre, og kræfterne tager af, medens der som regel altid kan findes passende, lettere beskæftigelse til den ældre tjenestemand.

Under sygdom oppebærer tjenestemanden sin fulde løn i 180 henholdsvis 250 dage, eftersom han er under eller over 50 år. Sygdom som følge af tilskadekomst i tjeneste regnes ikke med ved opgørelsen, og bestemmelsen om, at en enkelt alvorlig sygdom af styrelsen kan fritages for medregning i sygeregnskabet, samt bestemmelsen om, at alle tidligere sygedage betragtes som bortfaldet, hvis tjenestemanden inden for 3 hhv. 2 år ikke har over 30 sygedage, bevirker, at afkortning for overtallige sygedage kun sjældent kommer til anvendelse. Får tjenestemanden trods disse gunstige regler så mange sygedage, at han skal lide afkortning, udgør denne pr. dag kun 1/1000 af årslønnen. Tjenestemanden, der har 9000 kr. om året eller ca. 24 kr. pr. dag, bliver altså afkortet 9,00 kr. pr. overtallig sygedag og har således ca. 15,50 kr. daglig i behold af gagen.

Arbejdsmanden har normalt ingen løn under sygdom. Skyldes sygdommen tilskadekomst i virksomhedens tjeneste, oppebærer han for sygedage udover 13 uger et dagpengebeløb fra ulykkesforsikringen på 12,50 kr. pr. dag. Han er altså meget ugunstig stillet under sygdom og kan kun bøde lidt derpå ved at tegne en dagpengeforsikring, der højst kan give ham 6 kr. pr. sygedag og dertil koster ham ca. 130 kr. årlig. Under indtrædende sygdom

DE FORENEDE BOGTRYKKERIER

MADS HANSEN

Søndergade 11, Aarhus

Telefoner Kontor 302 Sætteri 636

Leverer illustrerede Tidsskrifter, Kataloger, Prislister

er tjenestemanden anderledes godt beskyttet mod økonomiske sorger end privaterhvervets arbejder.

Adskillige tjenestemænd har *tjenestebolig*, men da ikke alle har det, kan fordelene herved naturligvis ikke medregnes ved en opgørelse af de generelle goder.

Det næste tjenestemandsgode er *efterindtægten*, der i tilfælde af tjenestemandens død ydes hans enke eller, hvis sådan ikke findes, hans uforsørgede børn under 18 år. Efterindtægten svarer til 3 måneders fuld løn, eventuelt fuld pension, hvis tjenestemanden ved dødsfald allerede var pensioneret. Skyldes tjenestemandens dødsfald tilskadekomst i tjeneste, ydes efterindtægt i hele 12 måneder. Hvis en enke, der oppebærer pension efter en tjenestemand, afgår ved døden efterladende sig uforsørgede børn under 18 år, får disse i efterindtægt et beløb svarende til moderens pension for 3 måneder.

Efterindtægten tilsigter at opretholde familiens økonomi uforandret i en vis periode, for at familien kan få tid til at indrette sig efter de forandrede forhold, som overgang til pension eller ophør af pension medfører.

Blandt de tilbageværende tjenestemandsgoder skal jeg sluttelig med få ord omtale

pensionen.

Pensionsordningen for statens embedsmænd er ved at fejre 100 års jubilæum, idet grundloven af 1849 gav de første lovfæstede tilsagn om en sådan ordning. De første pensionslove af 1851 og 1858 omfattede kun de kongeligt ansatte embedsmænd, og først i 1870 blev der indført bestemmelser om aldersforsørgelse for bestillingsmændene, men man skal helt frem til år 1900, før den egentlige pensionslov for bestillingsmænd blev gennemført. De nugældende pensionsbestemmelser findes i tjenestemandsløven af 1946, og de omfatter alle tjenestemænd. Der er herved sikret tjenestemanden pension, når han på grund af alder eller svagelighed ikke længere kan bestride sin gerning, hvorhos der i tilfælde af hans død er sikret hans enke, eventuelt hans uforsørgede børn under 18 år pension efter ham.

Det vil føre for vidt at komme ind på detaljer vedrørende denne ordning. Vi vil kun i store træk se på pensionens omtrentlige værdi for en tjenestemand, der går på grund af alder, altså ved det fyldte 65. år. Han vil normalt have opnået en pensionsbrøk på 42/60 af den pensionsgivende indtægt, nemlig af grundløn, alderstillæg og almindeligt pensionsgivende

tillæg. Således vil til eksempel en tjenestemand, der afgår af tjenesten på grund af alder fra en stilling med samme lønning som kvartermester af 1. grad, få 4074 kr. i grundpension og dertil — efter forholdene idag — et reguleringsstillæg på 2880 kr. eller ialt 5954 kr., altså beløb, der er flere gange større end den aldersrente, som øvrige ubemidlede borgere må nøjes med.

Hvem betaler pensionen?

For dette gode betaler tjenestemanden et bidrag på 5 pct. af den ham til enhver tid udbetalte pensionsgivende lønning. En tjenestemand af her nævnte kategorier, som ansættes ved sit 25. år og afgår, når han er 65 år, vil i den mellemliggende år-række som sit bidrag have indbetalt 8.000—10.000 kr., altså ikke stort mere, end hvad han vil få udbetalt i pension på 1—1½ år. Vil man undersøge, om tjenestemandenes bidrag til pensionen dækker de samlede udgifter ved denne, har man en udmærket oversigt over forholdet i statsregnskabet for det sidst afsluttede finansår, finansåret 1947—48.

Efter dette regnskab har tjenestemandenes indbetalte bidrag i nævnte år tilsammen udgjort 11 millioner kroner. Statens samlede udgifter til pension i samme periode udgjorde 106 millioner kr. Med andre ord: Statskassen har i det pågældende år måttet tilskyde 95 millioner kr., for at pensionisterne kunne få den dem tilsagte pension.

Hvis tjenestemandene alene skulle have afholdt de samlede pensionsudgifter i et sådant år, skulle de have betalt ca. 10 gange så meget, som de har betalt.

Disse tal og hvad jeg i øvrigt har nævnt om de andre tjenestemandsgoder må mane til eftertanke, når tjenestemandene overvejer spørgsmål om, hvorvidt deres lønvilkår kan anses for rimelige; ved forelæggelsen i folketinget af lovforslaget om det sidste bevilligede midlertidige tillæg, svarende til 2½ portion regulerings-tillæg, udtalte finansministeren at værdien af de væsentligste tjenestemandsgoder kan ansættes til 20 pct. af bruttolønnen. Efter min mening har ministeren ved denne værdiansættelse vist tjenestemandene venlig skånsomhed, idet jeg med mit kendskab til forholdene ikke kunne modsige ham, selv om han havde anslået værdien til 30 pct. af bruttolønnen.

Vil man derfor forsøge at anstille sammenligning mellem ens egen tjenestemandsløn og lønnen for de civile arbejdere eller funktionærer, som man mener at burde ligge på linie med, må man til

fradrage de udgifter, han har til arbejdsløshedsforsikring, til selvpensionering og livsforsikring, samt de løntab, han må lide under sygdom og arbejdsløshed, jeg vil da tro, at facit ikke vil stille sig til ugunst for tjenestemanden.

En af vore højeste embedsmænd og største ekspert på tjenestemandsløvgivningens område har om vore lønninger udtalt, at de bør ligge på det jævne. Jeg vil tro, at mine tilhørere af det, jeg her har nået at fremføre om vore lønvilkår, ikke vil være uenig med mig, når jeg for at blive ved nævnte embedsmænds ordbrug siger, at vore lønninger vel ikke ligger i toppen, men at de dog ligger jævnt godt.

Den, der vil sætte sig nøjere ind i de regler og vilkår, som gælder for os tjenestemænd, kan jeg anbefale at læse tjenestemandsløven samt lønningskommissionens betænkning.

Det er velskrevne bøger med indhold af human karakter.

Gennem kontorchefens veltilrettelagt og velholdte foredrag fik mange af os sikkert øje for nogle af de goder, som vi til daglig glemmer at tage i betragtning, når man diskuterer vanskeligheden ved at få den jævne løn til at forslå.

Til og fra læserne

Vi meddelte i forrige nummer, at vor medarbejder ved T.K.V.J. havde sat personlig rekord ved at skaffe bladet 37 nye abonnenter, og troede, at det ville være noget, før denne rekord blev slået, men om ikke vor medarbejder ved Ålborg Privatbaner scorede en »tolver« ved at skaffe 42 abonnenter i løbet af 20 dage. Er der andre, der kan slå denne rekord?

Kære Rybro-

Jeg glæder mig altid til den første i hver måned. Den første er vel ens for os alle hvad angår det økonomiske, men jeg har altså et par grunde mere, deriblandt *Jernbane-Bladet*, som kommer i første række. Min kone læser også bladet med stor interesse, men er alligevel »ædende ond«, når bladet kommer, for så ved hun, det er håbløst at tale til mig.

Hvis jeg skal slutte med et ønske for bladet, skal det være: halvt så mangeannoncer og dobbelt så mange udsendelser. At det har forbindelse både med økonomi og din tjeneste, forstår jeg så godt, men det var jo altså også bare et ønske.

Otto.

Månedens interview

ved Harald



Et af de hjælpemidler, der er taget i brug efter krigen, — for at forenkle arbejdet — er den kendte »Gaffeltruck«. For at få lidt at vide om denne, har jeg henvendt mig i generaldirektoratet og talt med overtrafikkontrollør A. Kristensen, som disse »Gaffeltruck«s sorterer under.

— Hvor kommer »Gaffeltruck«s fra?

— Ja, de bliver jo fabrikeret både i England og Amerika; men den fik sit gennembrud i Amerika under krigen. Den amerikanske flåde brugte dem for at skaffe forsyningerne hurtigt frem. Emballagen blev standardiseret og ved anvendelse af bakker, de såkaldte »pollets«, hvorpå et større antal godscollis anbragtes i flere lag under fuld udnyttelse af bakkens lasteplads opbyggedes »enheds-laster«, der hurtigt og let flyttedes og stabledes i flere lag ved hjælp af gaffeltruck.

— Hvornår kom den her til Danmark?

— Ja, først kom den til Sverige, og her så D.S.B. dem første gang, og man enedes da om at forsøge dem herhjemme. I foråret 1948 importerede vi de første 4 stk. Hver enkelt løfteevne er 900 kg. Efter endt undersøgelse, sendte man så 2 stk. til omladehallen i Korsør og 2 til Fredericia.

— Hvordan modtog personalet dem?

— Efter vore undersøgelser godt. De svarede fuldt ud til de forventninger, man havde stillet, nemlig at fritage mandskabet for en hel del manuelt arbejde, idet »Gaffeltrucken« udførte det slæb, som man ellers for måtte foretage med sækkedvogne o. l. Ved anvendelse af »Gaffeltruck« forøgede man omladehallens kapacitet, man kunne omlade flere vogne. Når disse forsøg startedes, skyldtes det, at vi var klar over, at udviklingen gik i retning af mekaniserede godstransporter, og at vi som følge heraf måtte — enten kunne behandle sådanne transporter, som indgik til videresendelse med transportvirksomheder, — eller lade godset gå uden om D.S.B., og det kunne vi jo ikke.

— Og hvordan så med den videre udvikling?

— Ja — efter de første forsøg, som alt så faldt godt ud, har D.S.B. anskaffet så mange »truck«s, som det er gørligt. Man må jo tage i betragtning, at det ikke er alle pakhuse, der er bygget, så man kan benytte »Gaffeltruck«. Der skal tages hensyn til gulvets bæreevne og pakhusekonstruktion.

— Hvor mange stationer har »gaffeltruck« i dag?

— I dag har vi »Gaffeltruck« som sagt i Korsør og Fredericia, og så har vi i Aarhus, Horsens, Nørrebro og ilgodspakhuset på Godsbanegården i København. På Nørrebro og ilgodspakhuset kan den kun tage 500 kg af hensyn til gulvets konstruktion.

— Vil det så sige, at i større byer kan de ikke få »Gaffeltruck«, fordi gulvets konstruktion ikke tillader det?

— Nej — efterhånden som pakhusene moderniseres, vil gulvkonstruktionerne blive forstærket, og det er derefter hensigten at tage gaffeltrucks i anvendelse på alle større pakhuse.

Derefter henvender jeg mig til gods-ekspeditor O. O. Christensen på Københavns godsbanegård for at høre hvordan »Gaffeltruck«s benyttes i det praktiske

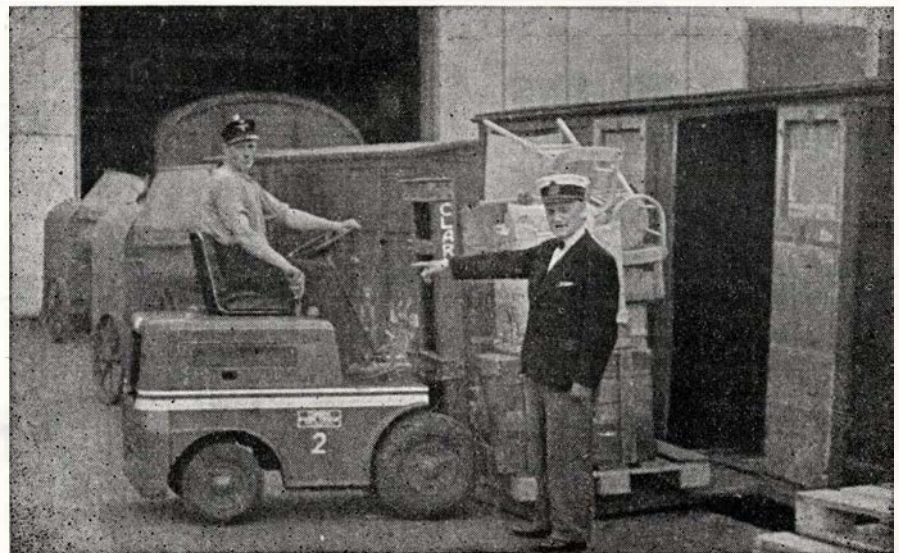
arbejde. Godsekspeditionen følger mig over på ilgodsvarehuset, og vi får fat i en af chaufførerne på en »Gaffeltruck«, nemlig stationsbetjent Hardy Sørensen.

— Hvad er dit syn på Gaffeltrucken?

— Den er ikke god her, for pladsen er for lille, men jeg vil godt tro at et sted som Korsør omladeplads, der må den være god. Du kan se, at her på varehuset kan vi kun køre inde, da vi ikke kan køre ude på perronen, fordi der er kamme. Havde vi bare haft 2 lige spor. Så kan vi heller ikke køre ind i alle vognene, og så må vi sætte det udenfor og en mand må læsse det ind. Sørensen demonstrerer for godsekspeditionen og mig, hvordan det foregår. Han kører en »pallet«s ind i vognen, hvor der i forvejen er gods i begge ender af vognen og midt i vognen ca. 20 kasser øl og siger: »Sådan skal vognen læsses, men når man har sat en »pallet«s ind med gods, så er det ikke nemt at komme til at læsse til begge sider.«

— Jeg spørger, om godsekspeditionens mening angående »Gaffeltruck«.

— I det store og hele synes jeg, at det går meget godt. Jeg vil godt give Sørensen ret i, at der er forskellige ting, som må forandres, men al begyndelse er



Læsning med gaffeltruck på Fredericia st.



Odense, Bjergegade 42

Tlf. 8236

Statsbanegaardens Kiosk

Fr. Madsen

Odense

Vilh. Redder & Edv. Nielsen

Tømrermestre

Udfører Arbejder for DSB

Georgsgade 72, Tlf. 4565 — Chr. Sunnesvej 15 Tlf. 3520

Odense

Firestone

SKANDINAVISK MOTOR CO. $\frac{1}{2}$

Odense

Vulkaniseringen »Vesterbro« Odense

Helcirkel- og Recapping-Slidbaner

Viggo Andersen, aut. Vulkanisør

Vesterbro 51

Tlf. 2154

Kirkeby Andelsmejeri

Bestyrer Aage Rasmussen

Specialitet: Roquefort blue Cheese

Kirkeby

Tlf. Stenstrup 11

Kroghsgades Cementstøberi

J. C. Halvorsen & Sønner

Fabrik og Kontor:

Aarhus — Dannebrogsgade 22 — Telefon 5019 — 5020

C. Åkerlund

Indehaver: Viggo Åkerlund

Fabrik for Guld- og Sølvsmykker
Spec. alle Arter Emblemer i Emaille

Aarhus, Guldbergsgade 65

Telefon 3541

NIL-BRO

Vaskemaskiner og Tørrecentrifuger til ethvert Formaal.

MASKINFABRIKEN NIL-BRO A/S

Tlf. Brobyværk 67

Fiskbæk Briketfabrik

Videbæk

Tlf. 22

Hans Bank's Eftf. $\frac{1}{2}$

Trælast og Bygningsartikler

Skjern

Tlf. 5

$\frac{1}{2}$ Korinth Savværk

Affalds- og Optændingsbrænde, Spaanbriketter

Korinth

Tlf. Korinth 9—159

jo svær, og det hele er jo i sin barn-dom endnu, men jeg mener, at det må være en lettelse for personalet, og når man har vænnet sig til forholdene, så tror jeg også personalet bliver tilfredse. — Her skal De se en håndløftevogn »Allt«, som kan bære en endnu større vægt end »Gaffeltruck«.

Godsekspeditoren demonstrerer for mig hvordan den kan køres ind under en »pallets«, og ved at træde på en pedal løftes godset, og man kan køre det ind i vognen.

Mit besøg på ilgodsvarehuset var om formiddagen, og der var ikke så travlt, men Sørensen, som var klar over dette, inviterede mig herved en eftermiddag, så kan jeg rigtig få at se, hvordan det foregår, når bilerne holder i kø og godset fra bystationerne vælter ind. Men jeg har fået at vide, hvad jeg ville, og jeg lader hermed mine oplysninger gå videre til »Jernbane-Bladet«s læsere.

Harald.

★



Togsammenstød.

Den 25. juli skete der et togsammenstød på Troldhedebanen, hvor togene 213 og 214 stødte sammen på strækningen mellem Dybvadbro og Ferup, idet tog 214 fortsatte fra Dybvadbro uden at afvente det krydsende tog. Det skal dog oplyses, at togfører for tog 214 portør W. Thomsen, Kolding, der stod på perronen, gjorde alt for at standse toget, da han så, at dette pludselig satte igang, uden at der var givet afgang. Skønt der var 20—25 meter mellem ham og toget, da dette satte igang, løb han efter toget for at åbne for sluthanen på bremseledningen på bageste vogn; men da han næsten havde nået toget, gled han på en svelle, hvorved han faldt, og dermed var forsøget mislykket.

Føreren på tog 213, lokomotivfyrbøder Dalager, Kolding, opdagede toget, der uventet kom imod ham, og det lykkedes at standse toget samt at få skinnébussens døre åbnede, og de rejsende advaret gennem højtaleren, for sammenstødet skete.

Oversigtsforholdene på uheldsstedet er meget dårlige, men også det andet tog fik brugt bremsen, så en katastrofe blev undgået, og der skete kun materiel skade.

DANSKE JERNBANESTATIONER

18



For den ved denne lejlighed udviste agtpågivenhed og snarrådighed, har **Jernbane-Bladet** tildelt lokofyrbøder Dalager og portør W. Thomsen hver en ducør på 25 kr.

★

Resolut handling.

Den 10. september ved 13,30-tiden blev banearbejder M. J. Fløjstrup, Troldhedebanen, påkørt af tog 380 på Kolding station. Fløjstrup var sammen med to mænd ved at skulle udskifte en skinne i privatbanespolet. Da et diesellokomotiv nærmede sig på dette spor, trådte Fløjstrup tilbage i sporet, hvor eksprestoget var under indkørsel, hvilket undgik Fløjstrups opmærksomhed på grund af støjen fra diesellokoet.

Signalnæstformand Kaj E. Marcuslund, Kolding, der var beskæftiget i nærheden ved stationens signalbro, bemærkede den faretruende situation for Fløjstrup. Han sprang til for at rive Fløjstrup ud af sporet, men det lykkedes ikke helt, idet ma-

skinens strejfede Fløjstrup så han rullede 6—7 meter hen langs sporet. Han fortes til sygehuset, hvor det konstateredes, at han havde fået brystkassen og højre skulder læderet samt brækket nogle ribben. Marcuslund fik sin ene arm stærkt forslået, idet den kom i klemme mellem maskinen og Fløjstrup ryg.

Jernbane-Bladet har i denne anledning tildelt Marcuslund en ducør på 25 kr. for hans resolute, og for den for ham så livsfarlige, handling.

VOGNFABRIKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

Otto S. L. Christensen

Civilingeniør, Entreprenør

Istandsættelse af Betonkonstruktioner

C. F. Richs Vej 71 - København F - Telefon Gothåb 7511

Bladhandler Forbundet ½

Blad- og Tobakssalget

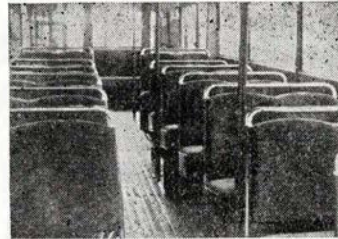
paa DSB Banegaarde

ORIGINALE

HOLBÆK

TÆRSKEVÆRKER - HALMPRESSER

Holbæk Maskinfabrik Akts. . Telefon Holbæk 195



HANS FR. MATTHIESEN

Alt vedrørende
Møbel- og Bilpolstring
Leverandør til DSB

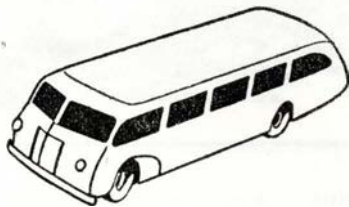
Perlegade 79 . Sønderborg
Tlf. 3169

Københavns Apotekerforening

Jens Juhl's Savværk

Kolding

Telefon 492



NÆSBY KAROSSERIFABRIK



½ Dansk Akkumulator & Elektro-Motorfabrik

Ørstedsgade 10-18

ODENSE

Telefon *1423

HANDY Transportvogne

Johs. Rasmussen

HANDY — Transportvogne
HANDY — Sækkevogne
HANDY — Løftevogne
HANDY — Ballonvogne
HANDY — Tøndevipper
HANDY — Ballonvipper
HANDY — Rørstelsbø
HANDY — Jerntrolleybø

Lev. saavel med Jern-, Massiv- eller Luftgummi — Løse
Hjul og Hjulsæt — Vogne bygges efter Opgave

Laasbygade 60 . KOLDING . Telefon 1070



MASKINFABRIK
KEDELSMEDIE
JERN- OG
METALSTØBERI

De danske Mejeriers Maskinfabrik

A. m. b. A.

KOLDING

TELF. 2036



Hjemme igen.

Da jeg i forvejen har fortalt så meget og så åbenhjertigt om min rejse, må jeg hellere med det samme fortælle, hvad der iøvrigt er at berette om rejsen og hjemkomsten.

Jeg gik som aftalt ud og besøgte drengen og hans mor, dem jeg havde stiftet bekendtskab med i toget. Det gik udmærket. Jeg havde lidt slik og den slags med til ham, og sad og snakkede og legede med ham en timestid. Så blev han lagt i seng, hvorefter hans mor begyndte at forberede en rigtig hyggeaften. Først drak vi kaffe med likør, og lidt senere hentede hun en flaske vin ind, satte den samt glas, cigarer og cigaretter på et lille bord ved sofaen, tændte en svag standerlampe, slukkede lysekronen og fik os placeret i sofaen. Nu skulle vi rigtigt sidde og sludre og have det rart, sagde hun.

Det var altsammen meget godt, men, ærlig talt, jeg befandt mig ikke vel, og samtalen gik hurtigt i stå. Jeg kan nu engang ikke fordrage dæmpet belysning, og desuden kom jeg for første gang i mit liv til at længes voldsomt efter min kone. Jeg sad og sammenlignede hende med damen ved siden af mig, og dette faldt ingenlunde ud til sidstnævntes fordel, selv om hun måske nok var lige så køn og måske lige så god i enhver henseende, altså for andre, men for mig var hun det bare vand. Da jeg kom til at tænke på, at min kone formodentlig samtidigt sad og hyggede sig med Joon, følte jeg en rasende jalousi, noget jeg heller aldrig tidligere havde mærket. Jeg morede mig rent ud sagt skidt, og så snart jeg kunne, brød jeg op og gik hjem på hotellet. Jeg sov ikke den nat, hele tiden lå jeg og forbandede mig selv, fordi jeg havde overtalt Joon til at blive hos min kone, mens jeg var borte.

Jeg havde glædet mig så meget til hjemrejsen, men den blev ikke nogen nydelse. Det var ikke togets skyld, »Vendsyssel« er et herligt tog at rejse med, og det kun-

ne i enhver henseende have været en dejlig tur, men jeg længtes efter min kone, og jalousien mod ham Joon brændte i mig, og jo nærmere jeg kom København, jo værre blev det. Nu havde jeg været borte i fire dage, inden jeg kom hjem, blev det nøjagtigt fire døgn og seks timer. Siden vi blev gift, havde vi aldrig været borte fra hinanden mere end tolv timer. Jeg begyndte at ængste mig for, at der skulle være tilstødt hende noget på en eller anden måde, og efterhånden blev jeg helt nervøs. Jeg besluttede at tage en taxa fra hovedbanegården for at komme hurtigt hjem, og jeg tænkte på, hvorledes det ville være, når jeg kom. Hvis nu alting var i orden, og de sad og sludrede i stuen — hvad så? Skulle jeg bare sige: »god aften« og sætte mig? Efter hvad? Skulle jeg kysse hende? Det ville vel også være sært, særlig når nu Joon var der, og mon hun ville synes om det? Det var meget, meget længe siden, vi havde kysset hinanden. Det er det fortvivlede ved det hele, når man sådan går klistret op ad hinanden hele tiden, ender det hurtigt i ligeegyldighed, hvis man da ikke ligefrem går hinanden på nerverne.

Nå, jeg behøvede såmænd ikke at have gjort mig så mange bekymringer. Det hele ordnede sig selv helt anderledes, end jeg havde tænkt. Da toget kom ind på Hovedbanegården, stod min kone på perronen, og så snart hun så mig, kastede hun sig om halsen på mig, kyssede og krammede mig, så jeg var ved at tabe både vejret og besindelsen — hatten tabte jeg, da en togbetjent samlede den op og rakte mig den med et forstående smil. — Hun havde tårer i øjnene og det første hun sagde var: »Det må du aldrig, aldrig gøre mere.«

Jeg var desorienteret og spurgte: »Hvad må jeg aldrig gøre mere?«

»Rejse bort fra mig så langt og så længe. Jeg har sådan længtes efter dig, og kedet mig så forfærdeligt.«

»Du havde da Djån« (jeg sagde »Djån«, som hun plejer at kalde ham).

»Æ, Joon!« (Hun sagde »Joon«, som jeg plejede at kalde ham). »Den dumme ost. Han kan da ikke erstatte dig. Jeg sendte ham afsted i eftermiddag. Jeg kunne simpelthen ikke holde ham ud længere. Og så ville jeg også, vi skulle være alene, når du kom hjem fra den lange tur.« —

Vi tog alligevel en taxa hjem.

Det bedste ved hele rejsen var hjemkomsten.

lady.

★

Opvarmning.

I de gode gamle dage var der visse ting, som var godt, selv om det var gammeldags, og i vor moderne tid, hvor meget er snildt, bekvemt og praktisk, er der noget, som ikke er så godt, selv om det er tidssvarende. En af de ting, som ikke mere er så godt, er opvarmningen af opholdsværelser for kørende personale.

Mens man brugte kakkelovne til opvarmningen, var der som regel en eller anden, som passede dem, og hvis det var en nogenlunde intelligent og velvillig person, hvad det oftest var, sørgede han for, at temperaturen i værelserne var nogenlunde, som den burde være, når de, der skulle benytte værelserne, kom. Det vil sige, vel opvarmede til dagophold og kolde og udluftede til natophold, til meget kolde nætter dog let tempererede. Altså, opvarmningen var passende i forhold til vejret og til det, værelserne skulle bruges til.

Nu har man efterhaanden fået centralvarme de fleste steder. Det er så nemt, så passer det hele sig selv, eller rettere det bliver slet ikke passeret. Det er udmærket, at dem, der benytter værelserne, selv efter behag kan åbne eller lukke radiatoren, men et værelse er nu engang ikke opvarmet, så snart man åbner for radiatoren, i koldt vejr kan der gå flere timer, før man har en rimelig temperatur. Og omvendt, hvis et værelse står og er overophedet, når man kommer og skal i seng, er det ikke klaret med at dreje om på hanen, der kan gå lang tid med åbne vinduer og døre, før temperaturen er sådan, at man kan holde ud at ligge i sengen. Og al den gode varme, man lukker ud er fuldstændig spildt. Det samme er tilfældet, når man, som det er meget almindeligt, lader radiatoren og vinduerne stå åbne samtidigt.

Hvis man ville (men det vil man ikke), kunne der spares meget brændsel ved at passe varmen i opholds- og soveværelser



Alfred Hansen

Glarmester

Udfører Arbejder for DSB

Esbjerg, Jyllandsgade 44

Tlf. 645

Frede Sørensen

Fiskeeksport

Esbjerg

Tlf. 524

Hoptrup Højskole

7 km Syd for Haderslev

Sommerskole for unge Piger Maj—August, 4 Maaneder.
Vinterskole for unge Mænd November—Marts, 5 Mdr.

Postadr.: Hoptrup, Tlf. 13 P. H. Lauritsen, Forstander.

Sønderborg Trælasthandel A/S

Sønderborg, Rosengade 12

Tlf. 2776—2777

Adolf J. Wolf

v. H. Hansen

Bygnings- og Møbelsnedkeri — Udfører Arb. for DSB

Sønderborg, St. Raadhusgade 15

Tlf. 2237

N. K. Kristensen

Malermester

Udfører Arbejder for DSB

Sønderborg, Alsgade 26

Tlf. 3417

Gummicentralen

v. Nikolai Christensen

Alt i Gummi — Vulkaniseringsanstalt
Prima Kvalitetsarbejde — Hurtig Levering
Leverandør til DSB

Sønderborg, Kastanie Alle 19—21

Tlf. 2241

Brok & Co. A/S

Bygningsartikler

Sønderborg, Nørrebro 1

Tlf. 3176

Chr. Christensen

Karetmager

Udfører Arbejder for DSB

Sønderborg, Vølundsgade 6

Tlf. 2730

J. Martensen & Co.

Skibsværft og Maskinfabrik

Sønderborg

Tlf. 2735

Graasten Husholdningsskole

(Statsanerkendt)

Ebba Drewes & Olga Reppien

Kursus begynder 4. Maj og 4. November med Væve- og
Barneplejeafdeling.

en smule fornuftigt, og samtidigt ville det være et stort gode for dem, der skal benytte værelserne. Det kunne uden ekstra udgift pålægges dem, der foretager rengøringen m. v., at lukke vinduerne efter udluftning, og hvis værelset skal benyttes til dagophold, åbne radiatorerne. Man kunne også, hvis man ville (men det vil man heller ikke) sørge for, at forsatsvinduer, hvor sådanne findes, bliver taget i brug ved opvarmningsperiodens begyndelse og ikke som sædvanligt først hen ad foråret. d.

*

Hastværk er lastværk.

Det hænder, at et tog har travlt. Ganske vist, hastværk er lastværk og jageri er af det onde, men alligevel, hvis man vil være med i moderne trafik og transport, er der grænser for, hvor langsomt tempoet kan være. Altså, det hænder, at et tog har travlt, enten fordi der i køreplanen ikke er afsat stort mere tid end nødvendigt, eller fordi toget er blevet forsinket, og man gerne vil reducere forsinkelsen til det mindst mulige, måske endda indhente den. Man kan så spørge: hvem er man, som gerne vil have toget rettidigt? Svaret bliver, at det er det ved toget tjenestegørende personale og ingen andre. Stationerne har selvsagt ingen som helst interesse deri og skilte heller ikke med nogen sådan. Hvorvidt man inden for banernes administration nærer nogen interesse for rettidig toggang, kan man ikke vide, da man aldrig mærker noget dertil.

Men, som sagt, det hænder, at et togs personale gerne vil have toget ført igennem på koretst muligt tid, ja, der kan endda være nogen, som sætter en ære i at komme rettidigt til endestationen, det er nu ganske vist mest blandt de yngre, med tiden skal den slags ærgerrighed nok blive pillet ud af dem. Indtil dette er sket, er det, det kan hænde, et tog har travlt for en kortere tid. Det holder nemlig snart op.

Når man har travlt, prøver man på at skynde sig og forcerer tempoet. Et tog gør det på samme måde, det vil sige, at det kører hurtigere, altså en tid. Når det først nogle gange er kommet til at holde for »stop« eller holde og vente på afgangssignal, indser vedkommende det urtigtige i at skynde sig og slår ind på et mere adstadigt tempo. På samme måde går det med udvekslingen af rejsende. Disse kan have så mærkværdig god tid med at komme ud eller ind, selv om de bagefter raser over forsinkelser. Det kan

være fristende for en yngre, energisk togetjent at skynde lidt på sådanne rejsende, men det holder han også op med inden så længe. Når det først er sket nogle gange, at han har jaget på og derefter stået og ventet på afgangssignal, mens en og anden sindig rejsende temmelig biden- de bemærker: »Nå, det hastede nok ikke så meget alligevel.« så føler han sig så inderligt flov og lover sig selv, at han aldrig mere skal skynde på hverken sig selv eller de rejsende før efter stationens afgangssignal.

Det hænder, at et tog har travlt, men det er sjældent, og sker det endelig, skal man nok sørge for, det bliver bremset. Hastværk er lastværk og jageri er af det onde. D.

*

Silhouet. II.

Han er remiseformand, det har han været i mange år. Der siges, han blev det, fordi han på dette tidspunkt var tillidsmand for fagforeningen, og at det var denne, der fik ham ansat i stillingen — men der er ingen, som ved det. Derimod ses det tydeligt, at fagforeningen er hans bedste støtte, til gengæld er han altid parat til at anbefale foreningens krav. Hans helbred er ikke særlig godt, og han imødeser den dag, da han bliver nødt til at tage sin afsked. Selv opfatter han sin stilling som den mest betydningsfulde ved depotet og han er fast og sikkert overbevist om, at det egentlig er ham, der leder og styrer det hele, til trods for at han kun i yderst begrænset omfang blander sig ind i noget eller tager sig af noget. Han er hverken elsket, afholdt, hadet eller frygtet af sine undergivne, sine overordnede eller af andre medansatte, måske med undtagelse af depotets øvrige remiseformænd, som af almindelig loyalitet og af hensyn til egne advancementsmuligheder undgår at vise deres følelser for ham. Han ser ikke rar ud, men han er det egentlig, hvis man ikke forlanger hans medvirkning til noget og iøvrigt lader, som om man er indforstået med, at det er ham, der er manden for det hele.

*

| | |
|---|---|
|  | <p>S. S. ØSTERGAARD Eksport . Slagteriprodukter Import Renseri . Sorteranstalt SKELHØJE - TELEFON 19</p> |
|---|---|

Sagt og skrevet



Banechef Th. Engqvist.

I anledning af, at læge E. Nyrop har betegnet sporforholdene på Hellerup station som katastrofalt kaos udtaler banechefen:

Det er i det hele for en læge ligeså vanskeligt, og efter min mening også urimeligt, at skrive offentligt om jernbanestationers udformning og sikring, som det ville være for mig at skrive om f. eks. mavesår, deres opstående og deres beståen og deres behandling.

Afdelingschef Jyrdal.

DSB er en forretning og må drives som sådan, og det vil bl. a. sige, at man ikke kan have folk gående uden at have arbejde til dem ...

Kammerherre Sv. Neumann

på privatbanernes fællesrepræsentations delegeretmøde:

Der er ved denne sommerkøreplan en efter vor mening ikke ringe fejl.. Det er den opsats, statsbanerne har på side 127 om takstnedsættelser på de sydfynske jernbaner ved overgangen til statsdrift. — Annoncen har skabt uro i flere privatbaners opland. Dersom statsbanerne kørte med overskud eller dersom de ønskede at overtage privatbanerne, kunne annoncen have haft sin berettigelse, men det første, ved vi, ikke er er tilfældet, og generaldirektøren har ved flere lejligheder udtalt, at statsbanernes ledelse ikke ønskede at overtage flere privatbaner. Vi mener derfor, at annoncen burde have været udgået i en togplan, hvor både stats- og privatbaner er optaget. Vi har skrevet til generaldirektoratet om sagen og har modtaget meddelelse om, at opsatsen udgår af vinterkøreplanen.

Overtrafikass. H. Klitsgaard, Aalborg.

Luk i højere grad administrationens døre op.

Lad undertiden stabens og liniens mænd mødes om det runde bord for at drøfte strategien.

I en tid, hvor alle har set kongen, Carl Brisson, ja selv vikingerne, er det forkert, at kun så få af personalet har set, end-sige haft den ære at hilse på etatens øverste chefer.

**A/s Odense
Kamgarnsspinderi**



Haand- og maskinformet Støbegods
A/s HOLBÆK JERNSTØBERI

Telefon Holbæk 413

Peter Jensen

Ost en gros

Hestemøllestræde 6 . København K . Tlf. 4833

A/s Mælkeriet Enigheden

Reserveret A. P.

Trævarefabriken „Virkelyst“

Sudmund Madsen & Søn

Fabrikation af Børstetræ i haarde Træsorter.

Korinth

Tlf. 21

Elektro-Isola

Vejle

Galten Teglværk

Leverandør til DSB

Prima røde Drænrør 2"—8"

Tlf. Galten (Aarhus) 29

SDR. FELDING

Den 1. november fylder stationsmester H. P. Hansen, Sdr. Felding station, 60 år.

H. P. Hansen begyndte sin løbebane i Odder den 1. november 1912 som ekstrarbejder dels ved baneafdelingen og dels ved maskinafdelingen som pudser. Ved Troldhede-banens åbning søgte han der som pudser og fik ansættelse fra den 15. december 1916.

Pudserarbejdet var imidlertid ikke Hansens sværmeri, han søgte derfor over til trafikafdlg., hvor han fik ansættelse som portør fra 1.5.-1918 med station i Kolding, blev derefter forfremmet til togbetjent den 1.10.-1920.

Den 1.-5-1938 blev stationsmesterstillingen ledig i Sdr. Felding, Hansen søgte og fik den, og en bedre mand til pladsen ville det vist have været vanskeligt at finde. Hansen er en meget rolig og besindig mand, der ikke er nem at bringe ud af ligevægt, og han er dertil en ansvarsfuld tjenestemand, der varetager sit arbejde på bedste måde, desuden er han meget afholdt af såvel jernbanens kunder, som han altid betjener på udmærket måde, som af sine medansatte og underordnede.

Ved århundredskiftet var der kun en gård og et hus, hvor Sdr. Felding by nu ligger (det kaldtes forøvrigt dengang Nedarby), og så sent som ved Tholdhede-banens åbning i 1916 var det kun en ganske lille by, og stationen blev da også dengang besat med en ekspeditrice, men

efter et par års forløb var byen vokset ret stærkt, og det blev nødvendigt for banen at besætte stationen med en stationsmester. Det var under den første verdenskrig, da der blev gravet en del brunkul og torv i byens omegn, hvilket gav en del at bestille for banen, og en ret stor tilflytning til byen. Men gravningen af brunkul forøgedes stærkt ved den anden verdenskrig, hvilket gav endnu mere arbejde for banen, og i 1940 udvidedes stationens læssespor, og et nyt sidespor (Kærhede) med plads til ca. 25 godsvogne blev oprettet og underlagt Sdr. Felding, og i årene derefter blev der daglig læsset mellem 200 og 300 tons brunkul på hvert læssespor.

Nu er Sdr. Felding en ret stor stationsby og dertil en pæn by, der ligger som en lille oase ude i heden, omslynget af Skern Aa. Vejene gennem byen er asfalteret. Der er flere gode forretninger samt et hotel, endvidere er der bygget en industrivirksomhed, der fremstiller kanaldøre og møbelplader og beskæftiger op til 20 mand.

Tager man en tur ud i omegnen, opdager man hurtigt, at der løber mange kanaler både store og små, hvorfra vandet i grøfter ledes ind på landboernes marker, hvor det igen bliver fordelt i endnu mindre grøfter, således at større marker kan overrisles med vand, hvorved den ellers ret magre hedejord bliver til frodige græsmarker. Disse kanaler og grøfter er et af den store hedeopdyrker Enrico Mylius Dalgas' værker. Dalgas' valgsprog var dette: »hvad udad tabes



Stmst. H. P. Hansen.

skal indad vindes«. Han tænkte forøvrigt vistnok dermed på tabet af Sønderjylland.

Vandet til dette overrislingssystem tog han fra Skern Aa, hvori han lod opføre et stemmeværk ved Arnborg ca. 15 km nord for Sdr. Felding, og herfra ledede han vandet ud i de mange kanaler og grøfter, derfra kunne bønderne så købe det vand de skulle bruge til at overrisle deres jord med, udmålingen foregår på den måde, at der i kanalen anbringes en eller flere trærender af en bestemt størrelse, og der skal så betales en bestemt årligt afgift for hver rende, men der kan også købes halve og fjerdedel render alt efter behov, det overskydende vand fra overrislingen ledes i andre grøfter tilbage i åen.

Hvad dette overrislingssystem har betydet for omegnens bønder lader sig ikke opgøre i penge, det er mange tønder land jord, der hvert forår bliver overrislet, og i løbet af kort tid bliver forvandet til de dejligste græsmarker, hvor jorden kun ville have givet en meget sparsom afgrøde.

Her som så mange andre steder langs Troldhedebanen ihukommer man ofte digteren H. C. Andersens vers:

Heden, ja man tror det næppe, men kom selv, bese den lidt! lyngen som et pragtfuldt tæppe blomster myldrer mile vidt. Skynd dig kom! om føje år heden som en kornmark står.



Sdr. Felding station.

DANSK JERNBANEFORBUND

50 års jubilæum



Det første hovedbestyrelsesmøde på en kvist i Absalonsgade hos H. P. Hansen (Urmageren, nr. 2 fra højre). Nr. 2 fra venstre er N. P. Christensen, Hovedgaard.

Forlængst har vi fejret 100 års jubilæum for Danmarks første jernbane, men først i år har de første organisationer kunnet fejre 50 års jubilæum. Som bekendt fejrede landets grundlov 100 års jubilæum i år, hvori det dengang som nu hed i § 85, at »borgerne har ret til uden forudgående tilladelse at danne foreninger i ethvert lovligt øjemed«. Alligevel skulle der gå 50 år før statens tjenestemænd turde benytte sig af denne grundlovsmæssige ret.

Dansk Jernbaneforbunds Jubilæumsdag er den 23. oktober, idet det da er 50 år siden, at kongressen i Odense vedtog at give forbundet det navn, det har båret siden.

Allerede i årene 1896—99 havde der såvel i hovedstaden som rundt om i en række provinsbyer vist sig de første spirer til et jernbaneforbund. Disse foreninger søgte efterhånden føling med hinanden. I København var man gået så forsigtig til værks, at man kaldte foreningen for »De danske Statsbaners Funktionærers Understøttelsesforening«. Foreningen, der senere overgik til at være den nuværende Københavns Fællesafdeling blev stiftet i oktober 1897. Denne forening udsendte samtidig det første nummer af »Jernbane-Tidende«, der således har kunnet fejre 50 års jubilæum for den organisation den repræsenterer.

Den øverste administrations embedsmænd, hvoraf mange var kommet direkte fra militæret, kunne slet ikke tænke sig, at personalet dannede noget, der havde skær af en fagforening, men »Jernbane-Tidende« skabte forholdsvis hurtig kontakt mellem personalet rundt om i landet, og der dannedes hurtigt foreninger i en række større byer. I Januar 1899 var man nået så vidt, at der kunne sammenkaldes til en slags repræsentantskabsmøde i Fredericia, hvor der var modt 300 mand, som repræsenterede ca. 1800 medlemmer, og man valgte en hovedbestyrelse, der valgte Portør Bojsen, Odense, som formand, Portør H. P. Hansen (Urmageren), København, som næstformand og portør Chr. Nielsen, København, som kasserer.

I løbet af dagen fik man udarbejdet forslag til love, således at disse blev behandlet og vedtaget endnu samme aften. Denne sammenslutning fik navnet »De danske Statsbaners underordnede Funktionærers Forening«, og dermed havde man fået strøget foreningens »filantropiske formål« af navnet. I løbet af året 1899 var det efterhånden lykkedes at få dannet ialt 29 afdelinger landet over.

Arbejdsmændenes Forbund gjorde imidlertid forsøg på at få jernbanemændene ind under deres forbund, idet de hævdede, at ufaglærte jernbanemænd

måtte høre ind under landets øvrige ufaglærte arbejderes organisation. Den allerede valgte hovedbestyrelse holdt imidlertid fast ved, at der skulle dannes en tjenestemandsoorganisation. På kongressen i Odense vedtog man som ovenfor nævnt at sammenslutte de 29 foreninger i eet forbund »Dansk Jernbaneforbund«. Til formand valgtes pakmester P. D. Pedersen, København, der stadig er blandt os og følger med i de faglige beghenheder.

Det første, som P. D. Pedersen tog fat på, var spørgsmålet om forhandlingsretten, idet han var klar over, at havde man først retten til at snakke med, så var vejen farbar for forhandling om løn- og arbejdsvilkår. De første regler om forhandlingsret var både uklare og primitive og gav ofte anledning til fortolkninger, der var alt andet end i personalets favor. Andragender om at få bedre løn og arbejdsforhold, blev indsendt til regeringen og generaldirektøren, men disse andragender forsvandt ganske simpelt, og man hørte ikke mere til dem. Hverken ministeren eller generaldirektøren svarede på forbundets skrivelser, og når man henviste til, at det var en grundlovsmæssig ret man havde til at danne forbundet, var svaret, at det ville man heller ikke forbyde, men grundloven sagde intet om, at banernes ledelse skulle korrespondere med sådanne foreninger.

Endnu ved lønningsloven af 1908, iøvrigt den bedste lønforbedring vi nogensinde har fået, var respekten for personalets foreninger så ringe, at man overhovedet ikke drøftede lovforslaget med foreningerne forinden.

Først i 1910 blev det officielt meddelt foreningerne tilladelse til, at deres tillidsmænd kunne rette henvendelse til de overordnede på kammeraternes vegne.

Lønningernes udvikling.

Det mest karakteristiske ved de ved århundredskiftet gældende lønninger var de mange løntrin, der eksisterede indenfor hver gruppe, og den lange vej, der var til slutlønnen, ofte op imod 20 år, ligesom der var en urimelig stor lønforskel mellem de laveste lønninger og de overordnede løn.

Generaldirektøren blev således i 1900 lønnet med 10.000 kr. årlig, medens gennemsnitslønnen for portører var 700 kr.

Bane- og telegrajtjenestens personale var på dagløn, der udgjorde 1 kr. 70 øre om dagen, og efter 8 års tjeneste 1 kr. 90 øre om dagen. Håndværkere og formænd var delt i 3 klasser med henholdsvis 3 kr., 2 kr. 70 øre og 2 kr. 40 øre pr. dag. Depotpersonalet var på ugeløn, der udgjorde fra 14 kr. til 17 kr. 50 øre pr. uge.

Pensionerne var selvfølgelig derefter. Det højeste en portør kunne opnå var 420 kr. årlig.

Lønningsloven af 1908 kendte ikke til de regulerende dyrtids- og konjunkturtillæg, der indførtes ved loven af 1919, hvorfor lønningerne under den første verdenskrig, formedelst de hastig stigende varepriser, blev ganske utilstrækkelige.

I kampen for at få medlemmernes løn til blot nogenlunde at følge med priserens flugt mod højderne måtte organisationen tage mange midler i anvendelse: presse, demonstrationsmøder og henvendelser til partifæller blandt rigsdagsmedlemmerne. Den mest dramatiske situation var i 1917, da regeringen var meget uvilig til at imødekomme kravet om yderligere løntillæg; for at give kravet fornøden vægt måtte forbundet indrette en agitation for, at medlemmerne skulle opgive deres pladser. Ved en urafstemning deponerede 95,71 procent af forbundets medlemmer deres opsigelse hos hovedkontoret, der var bemyndiget til den 1. oktober 1917 at aflevere dem til generaldirektoratet. Meddelelsen om jernbanemændenes faste beslutning om at forlade pladserne, hvis ikke regeringen gav dem et rimeligt løntillæg, satte fart i forhandlingerne og politikernes handledygtighed, og



P. D. Pedersen.

der blev ikke brug for opsigelserne, men jernbanemændene havde vist, at de forstod betydningen af at kunne optræde som en helhed.

Fridage og tjenestetid.

Det er kun 30 år siden, der blev indført faste regler for tjenestetid og fridage. Indtil 1919 var tjenestetiden ubegrænset, og der gaves kun fridag hver 14. dag. Denne fridag kunne godt inddrages, uden at den pågældende havde krav på erstatning. Når det varede så længe, før foreningerne satte ind på at ændre disse forhold, skyldes det, at man indtil da havde rigeligt arbejde med at få de økonomiske forhold bragt i nogenlunde menneskelige former.

I årene under den første verdenskrig steg arbejdstiden for den enkelte til det helt urimelige, og det var rent ud sagt groft misbrug af personalet, der fandt sted



Forretningsfører P. Madsen

i disse år, 15—16 timers tjeneste dage i træk var ganske almindelig uden godtgørelse af nogen art. Den eneste våben var sygemeldingen. I 1919 gennemførtes 8 timers arbejdsdagen og den ugentlige fridag, som gav tjenestemændene arbejdsvilkår, der svarede til landets øvrige lønarbejdere.

Forbundets ledelse.

Som nævnt i indledningen var P. D. Pedersen forbundets første formand; han virkede ikke mange år, før han afløstes af andre mænd, der dog hurtig gav op i kampen mod bureaukratiet. Så trådte i 1914 den unge Charles Petersen til. Med ungdommens mod og ukuelig arbejdsvilje arbejdede han for at slå forbundets navn fast i den offentlige bevidsthed. Gennem 25 år sad han som forbundets forretningsfører og formede den organisation, der i dag står som den førende blandt danske tjenestemandorganisationer.

Charles Petersen blev afløst af Th. Pedersen, der faktisk sled sig selv op i organisationens tjeneste. Ved Th. Pedersens død valgtes P. Madsen til forretningsfører for forbundet.

Forbundets skiftende ledelser gennem de 50 år kan med fuld tilfredshed se tilbage på deres arbejde og resultaterne deraf, et arbejde, der har været til gavn og glæde også ud over forbundets medlemsrække. Det er et stort og meget værdifuldt organisationsapparat forbundets ledelse efterlader sig til både nuværende og kommende medlemmer.

★



Optælling af opsigelser på forbundets kontor i 1917. Nr. 1 fra højre er viceforretningsf. Oluf Andersen, nr. 2 forretningsfører Ch. Petersen og midt for fløjderen Sekretær Chr. Vejre.

Friis & Juhl

Vinhandel

Kolding, Laasbygade 30

Tlf. 9

Kornimporten for Als og Sundeved ½

Sønderborg

Tlf. 2327

Halmpresseren RolandKøb den og De bliver tilfreds . Nr. Bjært Maskinfabrik
Nr. Bjært, Kolding . Peter Madsen . Telefon Nr. Bjært 25

Vor Købmand er

C. Degn

Sønderborg, Dybbølsgade 22

Tlf. 2421

Dansk Andels Ørredeksport

Kolding, Telegramadr. Dantraut

Tlf. 1962

Kulhandel Aktieselskab

Sønderborg

Kolding Betonvarefabrikv. P. C. Madsen - Alt i Betonvarer. Altid Leveringsdygtig.
Omsorgsfuld Betjening. »Zenith« Skorstenstag mod Løbe-
sod og Røgulemper.

Kolding, Tøndervej 116

Tlf. 1731

Jørgen Hansen

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Sønderborg, Damgade 2

Tlf. 2346

Thorvald Petersen Odense ½

Kolding Afdeling

Glas en gros - Danske og oversøiske Træsorter en gros
Kolding, Vestergade 22

Tlf. 177-178

Husk

Blomsterforretningen »Iris«

Leverandør til DSB

Sønderborg, Jernbanegade 17

Tlf. 2266

A. Askær

Auto-Reserve dele og Tilbehør en gros

Kolding

Tlf. 1234-1254

Johs. Juhler

Maskinfabrik

Sønderborg, Sct. Jørgensgade 33

Tlf. 3673

P. C. Telling

International Auto Transport - Spedition

Kolding

Tlf. 1522

Sønderborg Andelsmejeri

Sønderborg

Tlf. 2881

H. Overbeck

Lys - Kraft - Varme - Radio

Kolding

Tlf. 952-953-2437

Paul Müller

Bygnings-Blikkenslageri - Aut. Gas- og Vandmester

Sønderborg, Nyvej 20

Tlf. 2768

Dalby Gryn- og Hvedemølle

H. P. Petersen

Dalby, Kolding

Tlf. 915

Nikolaj Nørgaard & Søn

Snedkermestre

Leverandør til Stats- og Privatbaner

Brørup

Tlf. 180

Anton Nielsens Frøavl og Frøeksport

Alminde, Kolding

Tlf. Kolding 26

Oskar Jørgensens Værktøjsfabrik

Specialitet: Drejede Masseartikler i Træ

Fabrikation af Haandhøvle og Savej

Langeskov

Telefon 47

Frøkontoret

(for udsøgt Markfrø)

Kolding

½ Langeskov Plovfabrik

Husk ved Køb af Radrenser og Plov - da er det Langeskov

Tlf. Langeskov 47



D. E. F. A.

Membra organo de Dana Esperanta Fervojista Asocio
Redaktion: J. Christoffersen, Kaalundsvej 31, Aarhus
Sekretario: J. Christoffersen - Hallssti 43 - Aarhus

En samtale i toget.

På en rejse ned gennem Jylland med tog 60 traf jeg en barndomsven, som jeg ikke havde set i mange år. Vi måtte selvfølgelig fortælle hinanden, hvorledes livet havde formet sig for os i den forløbne tid. Han havde både før og efter krigen rejst det meste af Europa igennem flere gange. I de sidste tre år havde han rejst for en dansk institution som engelsk korrespondent.

Her var altså en mand, der af erfaring måtte vide, om man — som folk i almindelighed mener — kan klare sig med engelsk overalt. Da jeg som esperantist er meget interesseret i dette spørgsmål, var det naturligt, at jeg spurgte ham.

Han svarede: »Ja, hvis man er således økonomisk stillet, at man kan bo på de førende hoteller i de store byer og kun behøver at henvende sig i de store banker og internationale turistbureauer o. s. v. så kan man klare sig med engelsk eller tysk, men vil man i forbindelse med den brede befolkning, og må man af økonomiske grunde bo på de mere almindelige hoteller, så er engelsk ikke stort bedre end ethvert andet sprog.«

Der er jo masser af mennesker, der har lært engelsk på aftenskole og som kan læse en engelsk bog eller avis, kan de klare sig i almindelig daglig tale?

»Almindeligvis ikke, for at kunne tale et fremmed sprog ordentlig, må man opholde sig i vedkommende land en tid. Jeg og det var ikke en dag for meget for mig opholdt mig i England i elleve måneder, til at lære at tale sproget.«

Hvad mener du om Esperanto som verdens hjælpesprog?

»Jeg kender ikke meget til Esperanto, men jeg har hørt, at det skal være et udmærket sprog og let at lære. Det er vel også sådan, at den del af befolkningen, der må arbejde otte timer om dagen ikke har store chancer for at lære sig et fremmed nationalt sprog inden for en overskuelig tid, men kan de så lære Esperanto?«

»Ja, Esperanto kan af de mennesker,

der har alm. skoleuddannelse, læres på to aftenskolekursus, d. v. s. to vintre. De vil da kunne så meget, at de kan klare sig i daglig tale.«

Derefter kom vi til at tale om fredsarbejdet, som han var meget interesseret i, og han sagde lige før han stod ud i Fredericia: »Du kan være sikker på, det eneste der kan bevare freden er, at de brede masser kan komme på talefod med hinanden, og dertil skal der bruges et sprog som Esperanto, der kan læres alle i en overskuelig tid.

Esperanto Kaj Radio.

Mallongigoj : I = Informoj, P = Parolado, K = Kurso.

Ĉiutage

15.30—15.45 Praha. 1935m. kaj 25.34m. I.
 18.15—18.30 Paris. 48.39m. Radio-diffusion Francaise, 118, Champs-Elysées, Paris 8.

19.00—19.15 Sofia. 39.11m. P. Radio Sofia.

21.00—21.15 Praha. 31.41m. P.

Dimanĉo

23.30—23.35 Budapest Kossuth. 549.5m. I. Budapest VIII, Bródy Sándor u.7.

Lundo

07.15—07.30 Sveda Radio. 49.46m., 31.46m. P. Sveriges Radio, Stockholm 7.

11.30—11.40 PRG2 (Brazilo), 104m. P.

15.15—15.30 Sveda Radio. 19.80m. 27.83m.

23.30—23.35 Budapest Kossuth (kiel je dimanĉo).

Mardo

01.15—01.30 Sveda Radio. 49.46m. 31.46m.

08.00—08.20 Paris. 386.8m. K. (Ĉiun duan mardon de 12.VII.)

11.55—12.00 Bern. 48.66m., 31.46m., 16.87m. P D-ro Baur. SGR, Kurzwelldienst, Neuen-gasse 28, Bern.

14.15—14.30 München. 405m. kaj 48.70m. kaj Nürnberg 315.8m. K. (ĉiun duan mardon).

Radio München, Kulturabteilung, Rundfunkplatz 1, München, Bayern, Germanujo.

17.40—17.45 Bern. Kiel je 11.55, sed anst. 16.78m. sur 19.60m.

(Krom la unna mardo).

22.00—22.10 Ostrava. 259m. Radiostacia Ostrava, Bráfova 5 (krom la unua mardo de la monato.)

Merkredo

20.10—20.25 Warszawa III. 48.25m. I. Pola Radio, Warszawa, Koszydowa 8.

23.30—23.35 Budapest Kossuth (kiel je dimanĉo).

Ĵaŭdo

11.55—12.00 Bern. Kiel marde. D-ro Privat.

17.45—18.00 Wien II. 31.05 m., 41.81m. kaj 229.6m. K. I. Radio Wien, Argentinierstr. 30a, Wien IV.

17.40—17.45 Bern. Kiel marde. D-ro Privat.

22.00—22.10 Ostrava. 259m.

22.00—22.15 Graz 338.6m. I. (nur la unuan ĵaŭdon). Radio Graz, "Esperanto Voĉo" Zuser-talgasse 14Ja, Graz, Aŭstrujo.

Vendredo

17.15—17.30 Graz (detaloj kiel ĉi-supre sed ĉiuvendrede).

17.15—17.30 Hilvzersum II. 300m. P. (Nur 29.7.1949).

20.50—21.00 Praha. 269m., 325m., 470m. I. Stalinova 12, Praha XII. (Verda Stacio, Artprogramo, la unuan Vendredon).

23.30—23.35 Budapest Kossuth (kiel je dimanĉo).

Klarigo—En la tabelo la horoj de la dissendoj estas laŭ la horsistemo de Greenwich. Por Mez-Eŭropa tempo oni aldonu unu horon.



Aarhus Privatbank

Aktieselskab

Kontortid: 10—15,30

Lørdag: 10—13,00

Aarhus

Tlf. 31

N. M. Bak & Søn

Aktieselskab

Murer- og Jernbetonarbejde

København
Telf. Byen 7064

Aarhus
Telf. 6220

Tyroll's Maskinfabrik

Ingeniør M. Diedrichsen

Sønderborg

Tlf. 1720

Singergas A/S

Flydende Gas til Husholdningsbrug

Brochurer tilsendes paa Forlangende

Aarhus, Havnegade 4 Tlf. 11971-10971-1971

Lager og Værksted: 11642

Ewald Jochimsen

Glarimester

Udfører Arbejder for DSB

Sønderborg, Stjernegade 4

Tlf. 3413

Graasten REBSLAGERI
BØRSTENBINDERI
OG
TRÆSKOFABRIK

GRAASTEN
TELEFON 1176

Aktieselskabet

Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Havn - Esbjerg

Telefon 1635 - 66



DE FORENEDE ISVÆRKER A/S

ESBJERG

»Homa solidareco.«

En famaj paroladoj la karmemora Prezidanto Roosevelt instruis similan principon per la vortoj : « Dum tuta jarcento ni kantis tra la tuta Ameriko la gloron de Interdependeco. » La penso estas la sama : ĉiuj homoj kaj ĉiuj nacioj estas solidaraĵoj kaj interdependas unuj de aliaj.

Al mi ŝajnas, ke la paroladoj de Prezidanto Roosevelt kaj tiu paragrafo de nia nuna Konstitucio montras tendencan de la homa spirito en la Nova Mondo : la komprenon, ke la malnova idealo de absoluta suvereneco de la nacioj estis eraro, stultaĵo; ĉar vere la suvereneco de pluraj eŭropaj nacioj falis sub la reĝimo de nazioj, kaj ankaŭ la suvereneco de Germanujo kaj Japanujo jam falis sub pli grandaj fortoj. Ĉiuj nacioj, same kiel ĉiuj individuoj, dependas por sia feliĉo de la kunlaborado de aliaj ; sekve la popoloj interdependas kaj la solidareco de ĉiuj estas la vojo por la feliĉo de ĉiuj.

La plej altan nivelon de nacia aroganteo atingis faŝismo kaj naziismo, sed ilia vivo tre mallonga kaj pereigis siajn proprajn naciojn. Eble la homaro lernos la historian lecionon kaj ŝanĝos sian vojon. *I.G.B., Brazilo.*

Protokolo pri la unua I.F.E.F. kongreso en Aarhus.

La unua kongreso de I.F.E.F. jam apartenas al la pasinto kaj hejmvreveninte ni ankoraŭ povas mediti dum longa tempo pri tio, kion ni travivis en la gastama Danio kaj precipe en la kongresurbo «Aarhus». Ni tui malkaŝe esprimu nian opinion antaŭ la forveturo al Aarhus kaj tiam devas konfesi, ke ni ne estis tute trankvilaj pri sukcesplena rezultato. Nia organizo ja estas ankoraŭ juna tute trakvalaj pri sukcesplena rezultato. Nia organizo ja estas ankoraŭ juna kaj nia danaj kolegoj akceptis la tre malfacilan taskon organizi nian unuan kongreson. Tiu tasko ankoraŭ plimalfaciligis pro la mallonga tempo por prepari ĉion kaj niaj nervoj estis ĝisestre streĉitaj, ĉar eventuala malsukces Signifus por nia juna organizo paŝon malantaŭen. En Aarhus ni tamen konstatis, ke ni eraris, ĉar ĉio estis en perfekta ordo kaj kun varma amikeco ni estis akceptataj. En nia antaŭa bul-teno vi povis legi la raporton de nia kolego Christoffersen kaj nun sekvas la detala raporto pri la laborkunsidoj por eviti la tempraban voĉlegadon en nia dua kongreso:

La unua laborkunsido la 23 an de majo:

Je la lo a precise kolego Thorsted, prezidanto de la O.K.K. bonvenigis la kongresanojn en tiu ĉi unua I.F.E.F. — kongreso esprimante la esperon, ke la kongreso pritraktu la problemojn kamede kaj la decidoj por ĉiuj estu kontentigaj, post tio li transdonis la gvidadon al la cefestraro.

La prezidanto de I.F.E.F. : Karaj ĉeestantoj ! se vi povus scii niajn sentojn en tiu ĉi momento, la larmoj venus en viaj okuloj. rememoriganta la tuteuropan konferencon en Vieno li nun konstatas, ke venis gekolegoj el 8 diversaj nacioj al Aarhus por partopreni la diskutojn en nia unua kongreso. Tutkore mi la O.K.K. por la multege da laboro, kiun ĝi faris por prepari ĉi ĵiun kongreson kaj certe laŭdo al ĉiuj kunlaborantoj ne estas malpli sincera, kiam mi speciale dankas la prezidanton Thorsted, la sekretarion Christoffersen, la kasiston I Kensing kaj kolegon Kyhle pro la grava laboro farita. Ni scias, ke estis necese labori dum tage kaj dum nocte kaj pro tiu oferumo por nia movado mi ankoraŭ foje tutkore kaj sincere dankas vin. (aplaŭdo) Nian sinceran dankon mi samtempe direktas al niaj gegastigantoj kaj precipe la edzinoj pro la montrata gastameco kaj la amo per kiu oni dorlotas nin, akceptu la koran dankon de ni ĉiuj. (forta aplaŭdo).

Turnante sin al la kongrespartoprenantoj li tutkore bonvenigas ilin en nia unua kongreso, kiu laŭ nia deziro estu frugtedona ne nur por la fervojistaj esperantistoj, sed por la tuta esperantomovado. Nia organizo ekzistas nur naŭ monatojn kaj montriĝos mankoj, sed ni estu toleremaj, ĉar estas la unua fojo, ke ni pritraktos gravajn problemojn. Vi certe memoras la paroladon de nia mastro en unua esperanto-kongreso kaj nun jam pasis sesdek jarojn. Ĉu la afero progresis? Ni estas sur la ĝusta kaj bona vojo al nia celo, sed ni ĉiuj la propagandon por nia idealo kaj metu sul-trojn sub la grava laboro. Esprimante la deziron, ke la diversaj proponoj estu amikece pritraktataj kaj laŭ ĉies deziro kaj la diskutadoj okazu en kameradeca sfero mi deklaras la kongreson malfermita.

La prez. scigas, ke hasarde unu el la ĉefestraranoj hodiaŭ festas sian 30 jaran eziĝon, nome la kasisto bisheuvel. Li laŭdas geezojn pro la multa laboro por la tuta esperantomovado farita kaj

gratulante ilin li transdonas al la edzino florojn. (daurigota).

Bestyrelsen for O.E.F.A. er fig.: pakm. N. C. Thorsted, formd, og red., togb. Ingvar Kensing, kasserer, maskinarb. Johs. Christoffersen, sekretær, togb. P. M. V. Laursen, remisefmd. E. Ebbesen.

Manuskripter til D.E.F.A. sendes til red. N. C. Thorsted, Kaalundsvej 3, Aarhus.

Vore kursus i esperanto.

Medens dette nummer af bladet skrives, er vi i fuld gang med at arrangere vore kursus i Esperanto. Efter de oplysninger vi hidtil har fået, ser det meget lovende ud. Der er fra forskellige byer anmeldt indtil nu 12 kursus.

De, der af en eller anden grund ikke kan deltage i de alm. kursus, vil vi meget gerne anbefale vort korrespondancekursus. Det koster kun 20 kr. for 18 lektioner og er fuldstændig.

Libro-servo. (Bogtjenesten).

Medlemmerne erindres om foreningens Libro-servo. Mangler i papir, kuverter, emblemer, lærebøger, ordbøger eller læsebøger, skriv da til undertegnede og de ønskede effekter sendes omgående. I støtter foreningens arbejde ved at købe gennem vor egen Libro-servo.

*D. E. F. A.s libro-servo
red pakmester P. C. Pedersen,
Evaldsgade 19, 2., Aarhus.*

Jernbane-Bladet

GRATIS

resten af året med det store julenummer, når abonnement tegnes nu for året 1950

KUN 3 KR.

*Indsend beløbet til postkonto 60082
„Jernbane-Bladet“ — København F.*

Toftlund



MARGARINE

Forlang den kendte Margarine fra
Toftlund Margarinefabrik

*

Kolding



Automobilreparation

udføres samvittighedsfuldt
paa alle Vognmærker —

N. SKOU & CO.

Aut. Servise for Triangel og Austin
Telefon 1090 - KOLDING - Privat 1532

AUSTIN

**Fagmanden ved, hvad
det betyder**

at bruge de rigtige Staalbørster.
Kendere køber kun Børsten
mærket

Kolding Staalbørstefabrik

G. W. Schrøder

Auto Gummi — Vulkanisering
Slidbaner — Gummifodtøj rep.
Leverandør til DSB
Tøndervej 20, Kolding, Tlf. 2353

Holger Arp
KLOSTERGADE 11
KOLDING · TELF. 2108

Møbler efter Maal — Har De
Ideen, saa har vi Mulighed for
at udføre den ...

Der bliver kun brugt 1. Klasses
Materialer til vore Møbler.

Fredericia

Vesterbros Skræderi

Louis Hansen,
Vesterbrogade 14, Fredericia,
Tlf. 1753

Husk

Bageriet Thorsvej

Fredericia
Specialitet: Fødselsdagskringler
O. WORM, Tlf. 1197

Benyt

DSB Dragerne

Fredericia
Al kørsel udføres med lastbiler,
motorcykler eller hestekøretøj.
Hurtig og reel behandling.
Chr. Jørgensen, Tlf. 1563

Kollega! Husk!

Naar det gælder Farver, Tape-
ter, Bonevox, Olie, Pensler m.m.
da faas de bedste Kvaliteter hos
din Kollega
H. KLOSTER, Vesterbrogade 12
Fredericia.

Østjysk Auto-Service

P. Jacobsen
6. Julivej 6, Fredericia, Tlf. 973

*

Tarm



Skjern Motor Compagni

Bredgade 3, Skjern, Tlf. 182
M. OLSEN
Aut. Ford Forhandler og
Reparationer.
Tarm, Tlf. 67-107

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik
Tarm, Tlf. 16-34

Vejle

DANSK-HOLLANDSK
VEJLE

Vestergade 33 Tlf. 3161
Ophugning af File. — Slibning af alt
Skæreværktøj.

Vejle Vinduespolering

A. Petersen
Valløesgade 7, Vejle, Telf. 2526
Udfører Arbejde ved DSB

Restaurant »Rico«

Nørretorv, Vejle
Tlf. 1856

O. Clausen

Glarimester
Leverandør til DSB
Malerier - Indramning
Tønne-gade 16, Vejle
Tlf. 549

*

Middelfart

A. Juul Hansen & Søn

Murer og Entreprenør
Udfører Arbejder for DSB
Behrendsvej 34, Middelfart
Tlf. 419-745

Brdr. N. & Kr. Petersen

Elektroinstallatører
Leverandør til DSB
Østergade 1, Middelfart, Tlf. 5

*

Aalborg

Andersen & Petersen

Ingeniører - Entreprenører

Udfører Arbejder for DSB
Haderslev og Mommark
Østeraa 23, Aalborg, Tlf. 9508

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement 3 kr. årlig.

Girokonto 600 82

MEDELM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER



Sammenslutning af de fynske privatbaner.

Det rationaliseringsudvalg, som skal drøfte en sammenslutning af de tre fynske privatbaner, Kerteminde-banen, Nordvestfynske jernbane og Nordfynske jernbane, har holdt møde i Odense.

Mulighederne for sammenslutning og dermed en gennemgribende rationalisering af driften skal undersøges til bunds, inden det andet siddende udvalg, moderniseringsudvalget, yder de ønskede bevillinger til de respektive baner, da en evt. sammenslutning kan ændre ønskerne en del.

I forbindelse med en sådan sammenslutning melder sig naturligvis en mængde spørgsmål, som ofte kan være vanskelige at løse, fordi der skal tages hensyn til lokale interesser inden for de forskellige baners område, men om hovedlinjerne er der enighed, og man har besluttet at se bort fra personsørgsmål, da det primære må være at skabe den billigst mulige drift af de tre baner, hvilket bl. a. vil opnås ved fælles værksteder, remiser i Odense, udveksling af materiel og naturligvis fælles driftsledelse og administration.

Trafiklov.

De fleste jernbanebeskæftigede ledte vistnok forgæves efter en trafiklov blandt de mange lovforslag ved statsministerens åbning af rigsdagen. Når det samtidig erfares, at finanslovforslaget regner med et statsbaneunderskud på 54,9 mill. kr. mod 34,3 på indeværende års finanslov, og når man læser trafikministerens nedennævnte tale på De danske Privatbaners delegeretmøde i Skagen, må vi vist indstille os på, at der ikke foreløbig bliver tale om løsning på trafikspørgsmålet. Trafikministeren udtalte:

— Skal vi løse trafikspørgsmålet, må vi have en trafiklov, der samler de forskellige interesser. I fjor viste sig ingen politiske muligheder for deltagelse af et lovforslag om trafikordning. Om situationen er ændret i år vides ikke, men efter forende blades holdning kan man ikke tro det. På den anden side synes man at nære den opfattelse, at staten skal betale alt det, der giver underskud, mens de private beholder resten, og alle skælder ud over de stigende skatter, som bliver resultatet. Skal den opfattelse fortsat råde, kan den blive dyr.

Ebeltoft-Trustrupbanen

har sidste år haft et driftsoverskud på 16,900 kr. mod et underskud på 37,278 kr. året forud. Formanden oplyste på banens generalforsamling, at de første forhandlinger angående samarbejde med Ryomgaard—Gerrild—Grenaa-banen ikke havde ført til noget resultat, men at det var muligt, at ministeriet ville kræve det som en betingelse for ydelse af moderniseringslånet.

Nye skinner på Boulevardbanen.

Skinneerne på S-togssporene i tunnelen mellem Kh og Østerport er i årenes løb blevet påført den bølgedannelse, der er et særligt fænomen i S-togssporene. Arbejdet er særligt bekosteligt, idet det kun kan udføres i de fire timer om natten mellem sidste aftentog og første morgentog. Efter fornyelsen vil sporet være af samme fine standard som mellem Østerport og Hellerup, hvor skinnerne blev vekslet ud i fjor. Den schweiziske målevogn har nylig været på denne strækning, og diagrammerne viste, at disse spor var blandt de førende i Europa.

Det er dyrt at veksle skinner ud i øje-

blikket. Der er kun afsat 1 mill. kr. om året til disse arbejder, og for denne million får man kun skinner til 6—7 km spor.

Tidligere har vi været selvforsynende med sveller, men de danske skove kan ikke klare dette mere. Fra Jugoslavien vil der komme 200,000 sveller i år, hvortil kommer 50,000 svenske sveller, hvilket svarer til en udgift på 9 mill. kr.

Kolding Sydbaner

har holdt sin sidste generalforsamling, hvor der blev aflagt regnskab for banens sidste driftsperiode april—september 1948, der viste et underskud på 290,703 kr., hvilket er det største i banernes historie, men det skyldes særligt, at reparation af 2 loko var påført dette regnskab.

— Det er nu slut med Kolding sydbaner, sagde formanden, og der er mange ting, som er skyld i, at det er gået, som det er. Man har sagt, at hovedårsagen er, at banerne var gaffelbaner med to korte strækninger, men når Danmarks længste baner moder med et underskud på 25 mill. kr. og i år har bebudet et underskud på 35—40 mill. kr., kan man vist gå ud fra, at de korte strækninger er skyld i underskuddet. De 25 mill. kr. tages ud af skatteydernes lommer, men vi må spørge kommunerne, om de vil dække underskuddet, og det har vi måttet gøre i 25 år.

Til undskyldning for ledelsen kan anføres, at vi lever i bilernes tidsalder, og mange af vore kunder gik over til at lade deres gods køre ad landevejene. Engang var sydbanerne en stor begivenhed for egnen og byen, og der var stor begejstring for det nye køretøj, men havde fået. Nu ligger banelegemet hen som et gabende sår, hvor kun ukrudtet trives. Kommunerne er nu færdige med at dække underskuddet, men der er også problemer i forbindelse med den nye rutebilkørsel. Taksterne er ikke mindre end banernes, og det vides ikke, hvad vedligeholdelse af vejene vil komme til at betyde i penge for kommunerne.

Ledvogter idømt 30 dages fængsel.

Den 12. januar i år dræbtes en 24-årig bilist på Systofteoverskæringen mellem Tingsted og Nykøbing F., idet bommene ikke var lukkede for det kommende tog. Forsvareren procederede på frifindelse for tiltalen for uagtsom manddrab, idet

Thorvald Bornhøft

Tricotageforretning

Esbjerg, Kongensgade 100

Tlf. 1852

Chr. Therkildsen

Skotøjsfabrik

Esbjerg, Rolfsgade 13

Tlf. 1160

Laurits Rønn

Fiskeeksportør

Esbjerg, Ny Havn

Tlf. 974

Besøg

KOSMORAMA

Esbjerg, Kongensgade 78

Tlf. Esbjerg 179

Laurits Jensen

Kolonial - Brændsel - Gødning - Foderstoffer

Esbjerg, Storegade 199

Tlf. 623

Engers Hansen

Boghandel

Leverandør til DSB

Esbjerg, Kongensgade 65

Tlf. 62-63

J. Poulsen ¹/_s

Konditori & Café

Middag og a la carte Retter serveres hele Dagen.

Esbjerg, Kongensgade 20

Tlf. 145-466

½ Henning Pedersen

Esbjerg Værktøjsmagasin

Leverandør til DSB

Esbjerg, Kongensgade 69

Tlf. 3040

Niels Friis Sørensen

Smedeforretning

Autogen- og elektrisk Svejsning - Udfører Arb. for DSB

Esbjerg, Skolegade 22

Tlf. 36

Dansk Svensk Staal

Akadiahuset

Esbjerg, Kongensgade 91

Tlf. 2185

Drik

Fabriken »Kosmos« Mineralvande

Esbjerg

Tlf. 196

Skjern Svineslagteri

Skjern

Tlf. 62

Besøg

Kino Teatret

Esbjerg

Billettlf. 2782 - Forsalg Tlf. 2220

Maskinfabriken Herborg

Marius Nielsen

Skjern

Tlf. 10

G. Nissen

Sadelmager - Autosadelmager

Leverandør til DSB

Esbjerg, Exnersgade 31

Tlf. 551

Axel Sørensen Maskinforretning

Leverandør til DSB

Skjern, Østergade 52

Tlf. 275

Thøger Jensen

Fiskeeksportør

Esbjerg, Ny Havn

Tlf. 384

Boltinge Stolefabrik

Peter Hansen

Boltinge pr. Espe

Tlf. Ringe 132

Herremagasinet »Boston«

Esbjerg

Kongensgade 64

Vester Mølle Træskofabrik

Fabrikant B. Hansen

Træsko - Trævarer

Vester Skerninge

Tlf. 303

Niels Jespersen

Malermester - Udfører Arbejder for DSB

Værksted: Gormsgade 92 — Privat: Skjoldsgade 100

Esbjerg

Tlf. 2772

Ryslinge Trævarefabrik

A. Mogensen

Ryslinge

Tlf. Ryslinge 75

han mente, at skylden for ulykken burde lægges på statsbanerne, eftersom lokopersonalet iflg. deres instruks havde ordre til at køre frem, selvom det ikke i forvejen var blevet adviseret om, at alt var i orden.

Anklagemyndigheden nedlagde påstand om straf for uagtsomt manddrab og pligtforsømmelse, og retten kendte herefter ledvogteren skyldig og fastsatte straffen til 30 dages fængsel.

★

Amagerbanen.

Inden længe ventes banen afkortet, så strækningen fra Kastrup til Dragør nedlægges, da forlængelsen af lufthavnens startbaner skal krydse sporarealet.

I sin beretning oplyste formanden iøvrigt, at passagerantallet er steget med 8,48 pct., men indtægterne er på grund af takstnedsættelser gået ned med 2,3 pct. Alligevel møder banen med et driftoverskud på 220.385 kr., der efter diverse fradrag kommer ned på 66.280 kr. — et beløb det vedtoges at overføre til banens dispositionsfond.

★

Og så var der —

stationschefen, der skar blyanten over i to stykker.

★

Varde—Nr. Nebel jernbane.

Sidste regnskabsår havde været tilfredsstillende for banen, og regnskabet sluttede med et overskud på 2800 kr. mod et overskud på godt 50.000 kr. året forud. Tilbagegangen i person- og godstrafiken skyldes særligt nedlæggelsen af flygtningelejren i Oksbøl.



J. E. OHLSENS ENKE

AARHUS . SKOLEGADE 7

Kucerulanten spørger



Hvorfor laver man ikke hanerne på centralvarme-radiatorer således, at varmen kan reguleres?

Overstiger dette den moderne tekniks evner? De haner, der benyttes, er ganske vist forsynet med en skala, som giver den uerfarne indtryk af, at regulering kan finde sted, men i realiteten er der kun to stillinger — åben og lukket.

Det er givet, at hanerne kan stilles således, at man får mindre end fuld varme, men at finde en sådan stilling kræver så mange forsøg og lange undersøgelser, at det i praksis er umuligt.

Togføreren.

Hvorfor er toget forsinket?

Hvorfor er det ikke et lyntog?

Hvorfor har jernbanen en togplan?

Hvorfor kører toget først 16,04, når der står i togplanen, at det skal køre 15,42.

Hvad er De med toget for?

Jeg skal nå lyntoget i Ålborg, for jeg skal være i København 22,30 og jeg har en aftale der kl. 22,40.

— — — Hvad skal den arme togfører svare til alt dette, når det pågældende lyntog først har ordinær ank. i København kl. 23,51?

Har postvæsenet lommer?

Der tales ofte om amerikansk tempo og om amerikanske rekorder i hurtighed, men hvad med dette her?

En dame i Ålborg modtog et luftpost-

brev, der var afleveret til postbesørgelse den 27. september 1946. Brevet var poststempelt: Philadelphia 22-8-1949 kl. 7,00 og nåede adressaten den 26. august i år.

Ak ja, al begyndelse kan være svær.

Teglværker

Graasten Teglværk

Telefon 1118 - 1119

Røseler-Dæk - Falstagsten

Røde og gule haandstrøgne

Vingetagsten

Røde, ru Maskinsten - Rygsten

Flammede Sten - Drænrør

Lyngsodde og Skærup Teglværker

Prima røde Drænrør i alle

Dimensioner

Tlf. Erritsø 3 — Tlf. Skærup 25

Stenbrud- og Skærvefabrik Nørre Smedeby ½

Vilbæk pr. Kliplev

Tlf. Kliplev 8716

½ Bøgeager Teglværk

Tlf. Vejle 142

½ Nørremarkens Teglværk

Tlf. Vejle 2842

Prima Kvalitetsvarer

Seest Teglværker

v. J. Jepsen

Alt i Teglværksprodukter

Kolding — Telf. 1118

Sygekassen Odense

Odense

Automobil-Sadelmager

Emil Jensen
Leverandør til DSB-Rutebiler
Pjentedamsgade 21, Odense
Tlf. 5920

Værksted: De forenede Auto-
mobilmfabriker

Fa. I. Knudsen

Kongensgade 62, Odense
Ure og Optisk Forretning
Gratis Synsprøve med moderne
optiske Instrumenter
Leverandør til Sygekasse-
medlemmer

Tips Cafeen

Restaurant - Bar
Byens mest moderne
1. Kl. Køkken
Oline Larsen
Torvegade 9, Odense, Tlf. 7044

Lad Fagmanden ordne Deres Garderobe

Rensetøj leveres paa faa Dage.
Tøj til Pletrensning og Presning
fra Morgen til Aften.
OLAF THRANE
Farveri og kemisk Tøjrensning
Odense, Vesterbro 80, Tlf. 11392
Hørdumsgade 41

Blomsterhallen

Hans Hansen
Kongensgade 71, Odense
Tlf. 6291
ved Banegaarden og Rutebilst.
Udvalg i grønne Planter, Deko-
rationer, Kranse, Brudebuketter

Nørregades Modemagasin

v. Frk. K. Larsen
Sidste Nyheder i Damehatte og
Huer. Ældre Hatte omforandres.
Nørregade 75 (v. Fællesforen.)
Odense - Tlf. 1902

Jens Jensen

Entreprenør - Murermester
Konstruktør
Udfører Arbejder for DSB
Odense, Christiansgade 9, Telf. 12138
Holstebro, Sportsvej 15, Telf. 447

Hans Jørgensen & Søn

Entreprenørfirma
Odense

Nyborg

M. Pedersen

Ingeniør - Entreprenør
Kongensgade 20, Nyborg
Tlf. 636 - 1137

Chr. Thomsen

Aut. Gas- og Vandmester
Blikkenslager
Leverandør til DSB
Skolegade 4, Nyborg, Tlf. 148

★

Esbjerg

Mineralvandsfabriken »Tropil«

V. Bratborg
Darumvej 87 A, Esbjerg

Axel Hansen

Slagtermester
Kongensgade 76, Esbjerg
Tlf. 111-112

Scaub & Co.s Fabriker

A. m. b. A.
Esbjerg

★

Tistrup



Lydum pr. Tistrup, Tlf. Lydum 12
Forhandlere:

Aalborg: Dybølsgade 6, Tlf. 7336
Aarhus: Marstrandsg. 7, « 531
Esbjerg: Nørregade 3, « 2516
Horsens: Borgmesterv. 1 « 2237
Kbhvn.: Gothersg. 107, C.11658

S. Lange

Snedkermester
Fremstilling af alle Slags Møbler
Leverandør til DSB
Tinglev, Tlf. 4129

Haderslev

Bløchers Eftf.

Læderhandel
v. Friis Knudsen & Co.
Alt i Skomager-, Træskomager-
og Sadelmagerartikler
En gros — en detail
Storegade 6, Haderslev
T.f. 2009

Peter Davidsen

Farver og Lakker
Sønderbro 8, Haderslev
Tlf. 1822

Spis H.C.Andersens Brød

Jomfrusti 38, Haderslev
Tlf. 2268

★

Padborg

Padborg Export-Fjerkræslagteri

Altid friskslagtet Fjerkræ
Padborg, Tlf. 320

★

Hampen

Emballagefabriken Ravnso

S. Ravn & Søn
Alt i Træemballage
Hampen St. - Tlf. Hampen 13

★

Tinglev

Th. Th. Nielsen

Korn — Kunstgødning
Mølleri, Frø- og Kulhandel
Leverandør til DSB
Tinglev, Tlf. 4005

J. C. Brendstrup

Værksted- og Bygnings-
blikkenslageri
Centralvarme — Sanitet
Leverandør til DSB
Tinglev, Tlf. 4013



Glemt sporskiftet.

På Ålborg—Hadsund-banen skete den 8. september et større uheld, som dog ikke kostede menneskeliv, men stor materiel skade. På Gudumholm station holdt godstog 760, som havde skilt toget for at gøre plads til krydsning med togene 361 og 62. Maskinen for 760 var kørt ud på mosesporet for at hente tørvevogné, og stationen havde sat signal for tog 62, men man havde glemt at skifte til det frie spor. Resultatet blev, at toget kørte ind i de holdende godsvogne med et fart af ca. 20 km. Motorføreren, Kaj Jensen, kunne ikke nå at bremse toget på den korte strækning. Kaj Jensen pådrog sig nogle mindre læsioner, men ingen rejsende kom noget til. Motoren i motortoget, der var ganske ny og lige installeret, den havde kostet 20.000 kr., blev fuldstændig ødelagt, og flere godsvogne i tog 760 blev også ødelagt. -høj.

Togfører klemt mellem tog og rampe.

Den 26. aug., da tog 760 — på Hadsundbanen — skulle rangere på Lundegårde sidespor, skete et stygt uheld, som vil koste togfører Graugaard et længe sygeleje. På sidesporet, hvor der læses kalk og kridt, skulle afhænges to vogne, og togbetjenten havde ved stød sendt disse to vogne afsted. Togfører Graugaard tog med vognene for at bremse disse, men tog sig ikke i agt for rampen og blev klemt mellem denne og vognene. Togpersonalet har gang på gang klaget over dette forhold og mener, at der er flere af den slags »fælder«, som bør revideres, for at den slags ulykker kan undgås. -høj.

Lastbil knust af skinnebus.

Den 31. aug. påkørte Grindsted-banens skinnebus en lastbil ved Holmannsfeld, mellem Bindeballe og Randbøldal. Bilen slæbtes ca. 15 km med toget, men mærkværdigvis slap føreren levende fra ulykken. Ved Sammenstødet kastedes skinnebussens passagerer mellem hinanden, og

3 af dem måtte under lægebehandling for hjernerystelse.

Ko afsporer skinnebus.

Da Hadsundbanens tog 12 (skinnebus) den 17. september befandt sig mellem Hald og Spentrup, påkørte dette en ko, hvilket bevirkede, at skinnebussen fik køleren trykket ind samt afsporede med de to forreste hjul. Ingen mennesker kom noget til. En skinnebus afsendtes fra Randers og hentede passagererne.

4-årig dreng faldet af toget.

Da tog 448 fra Helsingør den 20. september havde passeret Springforbi, opdagede en moder, at hun savnede sin 4-årige søn. Han havde løbet og leget i sidegangen, og man så nu, at en dør stod åben. Toget blev standset og togføreren gik ud for at finde barnet. I nærheden af trepilelågen fandt han drengen, som stod i grøften og græd. Tilsyneladende havde han kun fået nogle ydre skrammer.

Ild i skinnebus.

En af Gribskov-banens skinnebusser, som var til reparation på Hillerød station, er den 21. september blevet ødelagt ved brand. En montør var ved at rense motoren, da der på grund af kortslutning opstod ild. Ingen mennesker kom til skade, men der skete materiel skade for ca. 75.000 kr.

Pulsåren skåret over.

På Struer—Thisted-banen påkørte tog 713 den 2. september en slagterbil. Føreren af bilen kom intet til, men hans passager fik ved påkørslen pulsåret skåret over.

Lastbil knust.

Frederiksværk-banens tog 8 påkørte d. 23. september en lastbil, ved overkørslen ved stålvalseværket i Fr.værk. Lastbilen slyngedes ned i den 2 m dybe grøft, og chaufføren blev kastet ud af førerhuset, men slap med en hudafskrabning og et lille sår på den ene arm. Togets motorvogn blev en del beskadiget og måtte

rangeres tilbage til Frederiksværk, hvor den måtte på værksted.

Begge ben kørt af.

En ung mand fra Ballerup kom den 25. september løbende ned på perron 6 på Københavns Hovedbanegård, da et S-tog fra Klampenborg blev rangeret væk. Han troede det var toget til Ballerup og forsøgte at springe på, men faldt og kom ned under vognen, der kørte over begge hans ben.

Lyntog havareret

Da lyntoget »Vendsyssel« den 10. september om aftenen nåede til Glostrup, kunne dette ikke køre længere på grund af, at en aksel var løbet varm. Passagererne befordredes videre med et andet tog fra Glostrup til København.

To godstog kører sammen.

Den 10. september skete et ret alvorligt uheld på Varde—Nr. Nebel-banen på Vrøgum station. Et godstog fra Varde kørte ind i et på stationen holdende godstog, der var 2 timer forsinket. Der skete ret betydelig skade på materiellet, men ingen mennesker kom til skade.

Løbske godsvogne.

På sidesporet ved kalkbruddet ved Stubberup station på Østsjællandske jernbane var 5 godsvogne henstillet til pålæsning. Den af bremserne, som var benyttet, må have svigtet, for pludselig satte alle fem vogne sig i bevægelse. På Stubberup station var man blevet klar over, hvad der var sket og søgte at standse vognene, hvad der også lykkedes. — Man lagde modstand på skinnerne, men sammenstødet med denne var så kraftigt, at akslerne på to af vognene brød sammen. Der skete kun materiel skade.

Kvinde dræbt.

Da Odsherredsbanens tog 19 (skinnebus) den 6. september passerede Holbæk husholdningskole, bemærkede føreren, at der lå en bylt mellem statsbanernes og privatbanens spor. På Maarso station meldte han dette, og man sendte mand-

JOHS. POULSEN & SØN

AUTORISERET



FORHANDLER

Østergade 17, Middelfart, Tlf. 233

Leverandør til DSB

skab ud på strækningen, og disse fandt den omtalte, som viste sig at være en 60-årig kvinde. Man regner med den mulighed, at den dræbte kan være ramt af Kalundborg-toget og slynger over i Ods-herreds-banens spor.

Lokofører faldet af toget.

Oen 16. september, da et kystbanetog skulle rangeres ind fra Belvedere til Hovedbanegården, skete et stygt uheld, som dog ikke fik alvorlige følger. Lokofører J. Pinholt fra Helsingør stod på maskinen og så mod togets bagende, da han blev ramt i hovedet af en lysmast el. lign. og faldt af toget. Han kørtes på rigshospitalet i ambulance, blev forbundet og kom tilbage og nåede at komme med sit tog til Helsingør — men som passager.

Ekspllosion i godsvogn.

Fra en lukket godsvogn på Østerbro stations godsbaneterræn lød den 19. sept. et voldsomt brag og kort efter stod godsvognen i flammer. Det varede ikke længe, før vognen var brændt op. Det viste sig, at der var sket en eksplosion i en pakke med fakler. Et mindre parti stykgods blev ødelagt ved branden.

Lille pige under tog.

Den 17. september, da et godstog fra Langå var under indkørsel på Rindsholm station, påkørte det en 3-års pige. Hun var kravlet under indhegningen og havde sat sig midt i sporet. Lokoføreren kunne umuligt standse toget, men det mirakuløse var sket, at den lille pige lå midt i sporet, og havde fået et slag i hovedet, 7—8 vogne var kørt hen over hende, uden at hun havde taget nogen skade.

Dræbt af toget.

Den 17. september mærkede lokoføreren på et Slangerup-tog, at han påkørte et eller andet. Han standsede og kørte tilbage, men kunne intet opdage, hvorefter han kørte videre og fra næste station ringede man til Skovbrynet og meldte det passerede. Da det hændes, at toget påkører større dyr fra skoven, blev statsskovfogeden underrettet. Da denne undersøgte banestrækningen, fandt han, ca. 300 m fra Skovbrynet — liget af en ung mand.

Bil mod tog.

Den 14. september kørte en lille københavnsk varebil mod toget mellem

Jordløse og Haarby. Føreren af bilen var en københavnsk fabrikant, der skulle nå færgen i Assens og derfor kørte meget stærkt. Den lille bil for ind i siden på toget. Bilen blev knust til pindebrænde, og fabrikanten havde fået kvæstelser over hele kroppen. En ambulance førte ham til Faaborg sygehus. Toget havde fået ødelagt et par trinbrætter, men kunne fortsætte mod Odense med ½ times forsinkelse.

1½-årig dreng dræbt.

En 1½-års dreng var den 26. sept. ved 13,30-tiden kravlet ind på sporet ca. 100 m vest for Bjernstrup station. Motorføreren på tog 415 opdagede barnet, men det lykkedes ikke at bremse toget, før dette nåede drengen, der blev dræbt øjeblikkelig.

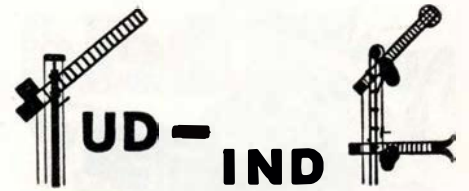
Lastbilchauffør dræbt.

Ved middagstid d. 27. sept. blev en stor lastbil påkørt af et godstog på overskæringen for Smallesund i Rønne. Da toget på grund af bebyggelse og træbevoksning var skjult for chaufføren, og da de røde blinklys ikke var tændt, kørte han i god tro ind over banen. Da bilen var midt på overkørslen, blev den ramt af godstogets dieselloko, der fuldstændig knuste lastbilen, og spredte resterne af denne over en strækning af 25 meter før toget blev afsporet og standset. Chaufføren blev så hårdt kvæstet, at han var død ved ankomsten til sygehuset.

Hestekøretøj knust af tog.

Den 29. sept. ved 10-tiden blev et hestekøretøj fuldstændig splintret af skinebus-tog 55 på overskæringen ved Dianalund station. Såvel blinklys som advarselsklokken var i funktion. Kusken sprang af vognen, da han så toget, hvorimod en femårs dreng blev slynget af vognen ved sammenstødet. Vogn og heste blev slæbt med toget en snes meter, før dette standsede. Drengen kom ikke noget til, men den ene hest måtte slås ned.

Abonnement på
JERNBANE-BLADET
kun 3 kr. årligt



Roskilde st.

Overtrafikkontrolør K. E. R. Kragh, Vejle, er forfremmet til stationsforst. v. Roskilde st., hvor stfst A. T. Kruse har søgt afsked på gr. af alder (70 år).

Nykøbing Falster st.

Trafikkontrolør K. Larsen, Roskilde, er forfremmet til stationsforst. ved Nykøbing F. st., hvor stfst K. E. Pedersen har søgt afsked på gr. af afleder (69 år)

Hellum st.

Ekspeditrice fru P. Madsen, Mylund, er forflyttet til Hellum st., hvor stationsmester J. Skat-Nielsen er forflyttet til Lønstrup st.

Dødsfald.

Pens. lokofører T. A. T. Bærentzen, Gb, 76 år

Pens. togfører A. C. Andersen, Kh, 73 år.

Baneformand Rasmus Pedersen, Ølholm, 69 år.

Overportør Johan Hansen, Slagelse, 54 år.

Overportør E. M. J. Klein, Kh, 37 år.

Vinding Savværk

Alt i Emballage - Spc. Fiskeemballage
Vinding St. Tlf. 36 - 40

Humørpillen

Ved en inspektionsrejse så trafikinspektøren, at et billetsalgsted skilte med vinterkøreplanen ved billetruden til trods for, at det var langt hen på sommeren, og der udspandt sig følgende samtale:

— Har De ikke nogen nye køreplaner?

— Jo, det har jeg.

— Skulle vi så ikke hellere sætte en af dem op?

— Nej, jeg har to af gamle, jeg skal have solgt først!

Arne Flyvbjerg

Bjergningsentreprice . Stenfiskeri . Opmudring . Dykkerarb.
Nyborg, Dyrehavevej 47 Telefon 1056

½ Axel Meyer & Co.

Odense

Tlf. 4277

Drewsen & Nellemann

Isenkram - Glas - Porcelæn

Nyborg, Korsgade

Tlf. 25

Rasm. Holbeck & Søn Akts.

Jern og Kul

Odense

Tlf. 24 og 99

Hans Jørgen Hansen & Søn

Murermester . Arbejder for DSB

Nyborg, Humlevænget

Tlf. 66

Odense Konfektionsfabrik

Manchetskjorter og Drengetøj

Odense, Vindegade 14

Tlf. 4321

Chr. Hansen & Henriksen

v. Nielau Andersen

Udfører Arbejder for DSB

Nyborg, Kongensgade 10

Tlf. 91

Arne H. Kjær

Fyns Saasæd- og Foderstofforretning

Odense, Nørregade 45

Tlf. *1363-2660

G. Rasmussen

DSB Vognmand

Nyborg, Godsbanegaarden — Tlf. 949, Privattlf. 863

Danske Købmænds Handels ½

»DANKAS«

Odense, Sct. Hansgade 30

Tlf. *111

Karl Lundtofte

Tømrermester og Bygningskonstruktør

Leverandør til DSB

Nyborg, Strandvej 19

Tlf. 265

**FLORA DANICA**

Mejeripræparater

Odense, Tlf. 2500

P. Markvardsen

Malermester

Udfører Arbejder for DSB

Nyborg, Vægtergade 12

Tlf. 1049

Apoteket »Bryggergaarden«

Sygeplejeartikler — Forbindsstoffer

Odense

Tlf. 888

Reserveret J. J.

Mercedes Skolen

Rektor Frk. Mortensen
Stenografi og Maskinskrivning

Odense, Kongensgade 71

Tlf. 1186

S. O.

I. M. Nielsen & Co. ½

Bygningsartikler - Isenkram - Vinduesglas - Haveredskaber
Havemøbler

Odense, Nørregade 63

Tlf. 439

Fyns Tran Depot

Hjallese, Stationsvej 12

Tlf. Dalum 257

½ Chr. Nielsen & Co.

Tricotagefabrik

Odense

C. A. Madsen

Fabrik for Sports- og Jagtartikel, samt Lædervarer
Odense, Nedergade 43

Tlf. 7351

M. J. Hansen & Søn

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Odense, Christiansgade 83

Tlf. 5031

J. HANSEN

Ost en gros

AARHUS

Blumensaadts SÆBER



ODENSE NY MARGARINEFABRIK

ILSÆ

MARGARINE
LIGE TIL AT SPISE



Friskbrændt Glatved Kalk
Hydratkalk i Poser
Affaldskalk til Haver

Skærver i alle Sorteringer
Ral i flere Sorteringer
Lev. i Banevogn paa Balle St.

HOED KALKVÆRK & SKÆRVEFABRIK

v/ A. P. Andersen

Balle St.

Hovedkontor:
Aarhus, Tlf. 6800 (8 Lin.)

Afdelinger:
Aalborg
Horsens
Vejle
Struer
Odense
København
Korsør
Holbæk

Kornkompagniets
statskontrollerede
Foderblandinger.



Grundlagt 1906



AKTIESELSKABET
KORN-OG FODERSTOF KOMPAGNIET

Under Kontrol af

Statens Foderstofkontrol.



Aktiekapital 6 Mill.Kr.