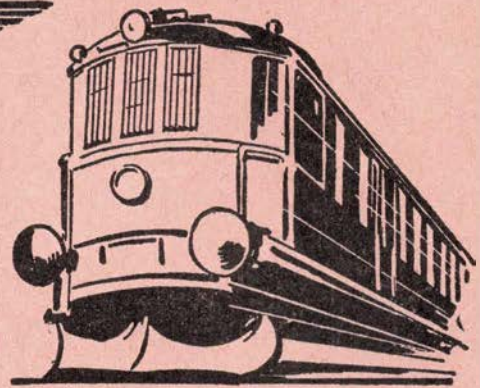
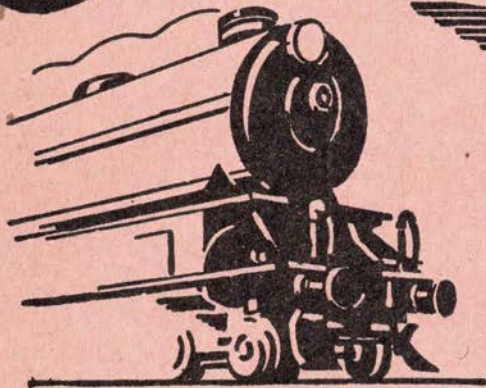


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

Medlemsblad for Turistsektionen og Dansk Jernbane-Esperantist Forbund.

7. årgang nr. 11

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

November 1950

INDHOLD:

Danske og svenske organisationsforhold	Side 209
Månedens emner	« 210
Eftertanker til »SOB«	« 211
Danske jernbanestationer, nr. 33	« 211
Mens vi venter på tog	« 212
Månedens interview	« 214
Turistsektionen	« 215
Jordskredet ved Surte	« 215
Dalmose-Skelskør	« 216
D. E. F. A.	« 218
Kværulanten spørger	« 219
Mennesket bag	« 220
Månedsmagasinet	« 221
Ud og ind	« 223
Jernbane-idræt	« 224
Hunden på	« 225

Intet brev uden
julemærke
— *det både pynter
og gavner.*

Danske og svenske organisationsforhold

Svensk lokofører fremsætter sin mening derom

I DANSK LOKOMOTIVMANDS Forenings tillidsmandskursus på feriehemmet ved Kalundborg deltog som repræsentant for Svenska Järnvägsmannaförbundet, lokofører Kurt Sandsjö, Göteborg, fmd. for Göteborg lokmannsavdeling. I et referat i det svenske jernbaneorganisationsblad »Signalen« redegør Kurt Sandsjö for sine betragtninger mellem svenske og danske lokopersonalers organisationsforhold.

Kurt Sandsjö fandt, at Dansk Lokomotivmands Forenings organisation forekom ham meget forældet. Ganske vist omfatter foreningen både lokoførere og lokofyrbødere, men på hvert maskindepot står de i hver sin afdeling. Dertil kommer videre, at aspirantpersonalet ikke kan være medlem af DLF, men skal forblive som medlemmer af Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund. På denne måde kommer lokopersonalet på et maskindepot til at tilhøre tre forskellige afdelinger — et ejendommeligt forhold. Noget lignende gør sig også gældende i forbundsledelsen, idet vedtægterne foreskriver, at denne skal bestå af formand og fire lokoførere og fire lokofyrbødere, men selv om man har fået aldrig så god en repræsentant for lokofyrbødere, er denne tvunget til at udtræde af bestyrelsen, den dag, han bliver lokofører.

Kurt Sandsjö noterer videre:

at DLF ikke er tilsluttet DsF,

at man derimod står i CO I, bestående af de lavestlønnede kategorier til og med lokoførere, i modsætning til embedsklasserne,

at man ved diskussion med mand og mand imellem får det indtryk, at udviklingen går mod en yderligere sammenlutning af det danske jernbanepersonale. Det forhold, at DSB i de store spørgsmål ikke forhandler med den enkelte organisation, havde skabt jernbaneorganisationernes fællesudvalg, og man anser næsten dette fællesudvalg som et forbund. Men så længe man imidlertid konsekvent holder fast ved, at lokoførere og lokofyrbødere

skal have hver deres afdeling, vil det nok være svært at gennemføre den store sammenslutning, men tendensen peger dog mod dette mål,

at kontingentet er højere end i det svenske forbund. Man betaler 7 kr. pr. måned, hvoraf forbundet får de 6 kr. Den krones afdelingen får forslår imidlertid ikke, hvorfor f. eks. københavns afdelingen havde vedtaget et ekstra kontingent på 2 kr. pr. kvartal til afdelingen,

at danskerne ikke holder regelmæssige afdelingsmøder. Således holdt københavns afdelingen i regelen to møder om året. I mellemtiden ordnede bestyrelsen alt, noget svenske medlemmer aldrig ville lade sig nøje med,

at man endnu havde det udviklede lønningssystem som svenske kolleger havde det indtil 1947, altså med en lille grundløn og flere tillæg,

at den kontante løn og de særlige ydelser er højere i sammenligning med de svenske lønninger, men når der tages hensyn til, at man for 100 svenske kr. får 133 danske, og at alle danske fornødenheder er betydelig dyrere, bliver reallønnen ikke højere,

at en lokoførers begyndelsesløn i København er 712 kr., heraf grundløn 265 kr. samt fire forskellige tillæg 447 kr. og at slutlønnen er 831 kr., heraf grundløn 237 kr. og tillæg 496 kr.,

at pensionsbeløbene er gode, men at pensionsalderen er 70 år, dog med ret til

afsked efter 65 år. For tiden var der dog flere tjenstgørende lokoførere i alderen 67-69 år,

at tjenestetiden var 208 timer om måneden,

at man i flere tilfælde har bedre og i andre tilfælde dårligere tjenestetidsregler, men at man selv under hensyntagen dertil havde længere tjenestetid end i Sverige,

at lokopersonalet fik udleveret tjenestetur, ligesom banerne betalte reparation af disse,

at lokopersonalet var uniformspligtig, og fik uniform i nogenlunde samme udstrækning som de kommunalansatte i Sverige.

Kurt Sandsjö konstaterer til slut bl. a., at selv om den kontante løn er højere i Danmark, så gav den lavere pensionsalder, den længere ferie, den kortere tjenestetid samt flere andre forhold, meget bedre leve- og tjenestevilkår for lokopersonalet i Sverige, hvilket også blev erkendt af danskerne.

For at danske læsere kan få et sammenligningsgrundlag for flere af de ovenanførte svenske tjenesteforhold, har redaktøren af »Signalen« venligst meddelt følgende:

Kontingentet til det svenske jernbaneforbund er 3 kr. 75 øre pr. måned. Herudover har lokalafdelingerne ret til at opkræve særligt kontingent til afdelingens administration, og denne beløber sig som regel til et par kroner.

Pensionsalderen er i almindelighed 60 år for forbundets medlemmer. Visse grupper af kontorpersonalet har dog en pensionsalder på 63 år.

Ferien stiger med antallet af tjenesteår fra 20 til 35 dage om året.

Den månedlige tjenestetid varierer fra 180 timer til 208 timer. På enkelte såkaldte eenmandsbetjente stationer har man dog 234 timer pr. måned.

Aarhus Amtstidendes
Bogtrykkeri



Tlf. Aarhus 200

Månedens emner...

Storebælt — overførsel af personvogne — Fremtidens trafikproblemer

DER TALES og skrives så meget om at DSB burde have et pressekontor. Det er ellers ikke »presse« DSB mangler, hver dag kan man i aviserne finde en eller anden »historie« om DSB, men det kunne være, at et pressekontor kunne få sat lidt »skik« på avisartiklerne, de trænger hårdt til det. Avisernes store nummer for tiden er

STOREBÆLT

Her går det ikke så godt som det burde og skulle gøre efter avisernes mening. Bilerne holder i lange køer og må ofte vente i timevis før de kan få skibslejlighed. Det må være herligt at have en sådan pressetække som bilismen har, og sådan en magt. Se nu til generaldirektøren, der må ofre sin fritid, og sætte al sin kraft ind på en løsning af billisternes genvordigheder. Ja, der arbejdes så intens, at man næsten glemmer, det er jernbanefærger også beregnet til jernbanevogne, der sejler vandet tyndt i Storebælt.

Når vi menige jernbanemænd tænker på Storebælt og de dermed forbundne besværligheder, er det ikke så meget bilernes som jernbanevognenes trængsler vi tænker på. For os er det nemlig mere katastrofalt, at DSB må sige nej til sine kunder, der skal have deres varer sendt pr. bane, end hvis et dollargrin må vente på overførselsmulighed. Meget af DSB's personale er nemlig beskæftigelsesmæssigt afhængig af godsbeholdningen, så en nedgang i denne vil uvægerligt være ensbetydende med arbejdsløshed.

Vi følger da også spændt udviklingen ved Storebælt, hvor der må og skal findes en løsning på problemet.

Der tales om at sætte arbejdet i gang igen på fugleflugtslinien, der tales om en storebæltbro og der tales om en ny rute

fra Gedser til Femern, men disse forslag afhjælper jo ikke den øjeblikkelige misére eller gør den kendsgerning til skamme, at DSB heller ikke i fremtiden kan overføre det antal vogne, der kan skaffes fragt til. Det er jo ikke småbeløb, DSB går glip af, fordi det knirker ved Storebælt.

Overførslen af personvogne.

Den eneste måde vi kan forøge godsvognstrafikken på, er at nedskære overførslen af personvogne.

Der må gås drastisk til værks, og i første række må en yderligere nedskæring i overførslen af vogne i de internationale tog finde sted. Ligeledes må lyntogene undgælde de herskende forhold, man kunne her lade alle morgenlyntogene stoppe op i henholdsvis Korsør og Nyborg (det er sket enkelte gange før) der ved ville megen sporplads være indvundet, og lyntogene ville alligevel som returgående aftenlyntog komme i remise og dermed til eftersyn. Det vil selvfølgelig give en del omvæltning i lyntogstrafikken, men mon ikke vi kommer over det trods alt.

Når vi efterhånden er kommet så langt ud, at der skal indhentes tilladelse til læsning af vogne ud over Storebælt, og denne tilladelse tilligemed er vanskelig at få, end-sige den tid det tager, må intet forsøg lades ude af betragtning, ligemeget hvor tosset det end kan lyde i bestræbelserne for at skaffe ordnede forhold ved Storebælt.

Den eneste rigtige løsning, der er virkelig effektiv er en bro, men det er fremtidsmusik, så indtil den kommer, må vi klare os så godt vi kan, men hvor længe har vi i grunden råd til at undvære den?

Fremtidens trafikproblemer!

Under denne overskrift var der i sidste nr. af Jernbane-Bladet aftrykt et foredrag

holdt af fhv. trafikminister Carl Petersen.

Carl Petersen beskæftigede sig bl. a. med spørgsmålet: baner kontra biler, og det faldt ikke ud til banernes fordel.

Baner kontra biler er jo et kildent punkt, der er meget divergerende meninger om deres indbyrdes forhold, men et kan vi vist alle blive enige om, at bortset fra enkelte mindre banestrækninger, der godt kunne nedlægges, kan vi, og dermed hele samfundet, ikke undvære banerne.

Vi har her i landet et godt og veludbygget jernbanenet. For at holde dette igang kræves der penge, endda mange penge, som staten og dermed den enkelte borger må punge ud med. Dette beløb har jernbanernes øverste ledelse som første og største opgave at holde så langt nede som muligt, idet som Carl Petersen siger: »der skal tænkes nationaløkonomisk«. Nu er det let nok af Carl Petersen at sige, der skal tænkes nationaløkonomisk, men når man til stadighed påfører banerne en konkurrence fra bilernes side, bliver dette temmelig vanskeligt, men der må være en kant, som man siger. Er man een gang gået ind for jernbanedrift, kan det ikke nytte at strø om sig med bilkoncessioner til højre og venstre, og dermed påføre banerne, med deres kostbare anlæg, en unødigt konkurrence, som i mangfoldige tilfælde kunne have været undgået.

DSB er en stor institution, der beskæftiger mange mennesker, men anlagt sådan at en merforøgelse af de rejsendes antal ikke er ensbetydende med forøgelse af personale, derfor må materiel og beskæftiget personale også udnyttes, thi det betyder besparelse i statens husholdning, og den er jo hårdt tiltrængt. Men man kan ikke i det ene øjeblik forlange besparelser, når man i det næste øjeblik rundhåndet giver koncessioner til de mest mærkelige ruter, f. eks. ruten: Fjerritslev—København. En rute, der så afgjort kunne have været undværet, idet dens indtægter tages ud af statens kasse, samtidig med at bilerne forbruger den dyrebare benzin, der i forvejen tynger hårdt på vort valuta-mæssige budget.

Al trafik må koordineres.

Det var skammeligt, Carl Petersen måtte forlade ministertaburetten så tidligt, nu havde han ellers lige løsningen på trafikforholdene, men det er jo altid lettest at være bagklog. Dog den kendsgerning, at en koordination af trafikken må der til, kommer vi ikke udenom, skade bare, at snæversynet partipolitik hidtil har sat en stopper for en sådan ordning.

E. Ø.



Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Esbjerg

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10

Eftertanker

Svar til »SOB«

»Jeg har siddet og læst mig gal i hovedet på en af Deres ærede medarbejdere —« Således begynder i »JERNBANE-BLADET« for august et åbent brev til E. Ø. sign. »SOB«.

Jeg vil begynde nærværende med at sige: Jeg har siddet og læst mig i strålende humør ved at læse »SOB«s åbne brev. Det er nemlig en af den slags artikler, der kan og bør læses flere gange, og det har jeg gjort med usvækket interesse, og jeg vil anbefale andre at finde bladet frem igen, og læse det et par gange mere.

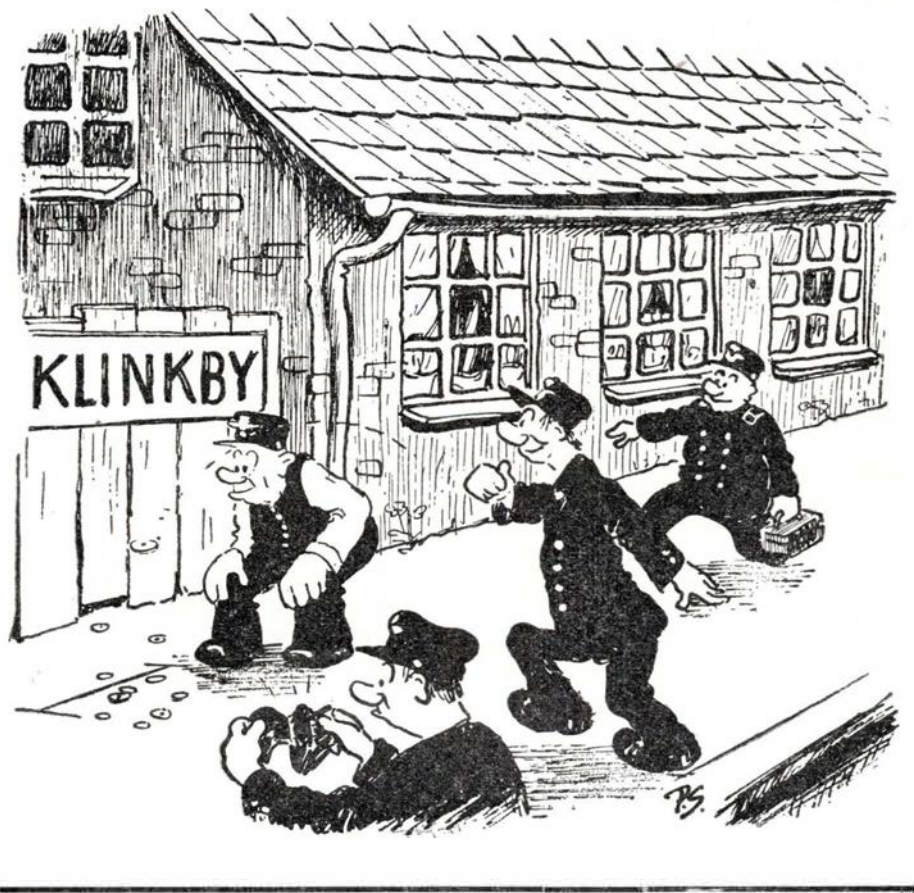
De fleste har det vel sådan, at hvis man har læst noget flere gange og haft glæde deraf, kommer man uvilkårligt til at holde af forfatteren og danner sig et billede af ham ud fra det skrevne. Således er det gået mig ved at læse »SOB«s artikel, samtidigt med, at det har givet mig stof til eftertanker. »SOB« skriver:

»— — Det giver også en vis charme, at redaktøren ikke er karrig med at optage artikler, selv om de nu og da lader lidt tilbage at ønske hvad angår saglighed. Bladet er med andre ord den menige jernbanemands talerør, — —«

Dette skal formodentlig forstås således, at den menige jernbanemand ikke kan skrive sagligt, og at »SOB«, der mener at kunne gøre det og gør det, ikke regner sig selv til de menige, hvem det så end er, der kommer ind under denne betegnelse, det ville være interessant at vide, ligesom det også ville være rart at vide præcist, hvem man mener med underordnede og overordnede, betegnelser man ofte ser anvendt uden nærmere forklaring. Der er ganske vist nogle, der lige fra deres første spæde begyndelse ved jernbanerne føler sig som overordnede, til trods for, at de ikke har en eneste sjæl under sig, Men mon det ikke er således, at disse betegnelser er meningsløse, med mindre de bruges individuelt i forhold til andre? F. eks. er en trafikinspektør underordnet i forhold til en overtrafikinspektør eller en distriktchef, men overordnet i forhold til forskellige andre, ligesom en banenæstformand er overordnet i forhold til nogle banearbejdere, men underordnet i forhold til overbanemester o. s. v. Men ligemeget, »SOB«

DANSKE JERNBANESTATIONER

33



føler sig ikke som menig, men nedlader sig dog til at læse noget, som han mener er for menige, enten det nu er, fordi han keder sig, eller det er for at holde sig a jour med, hvad der rører sig i folket.

» — — velunderbygget, sagligt og loyal kritik er godt o. s. v. »Det er ordret som talt af en hvilken som helst foreningsleder, der på en generalforsamling føler sig ramt af berettiget kritik. Altså, »SOB« identificerer med banernes ledelse og føler sig ramt af kritik.

» — — Hvem kender ikke den noksom bekendte formular: »Også indenfor jernbanekredse er der enighed om, at det skorter på manglende initiativ — — « Jeg har aldrig set den formular før, men det er måske en man har indenfor »SOB«s område? og måske synes man, det lyder godt. Men noget vrøvl er det: — skorter på m a n g l e n d e initiativ. Er der nogen mening i det?

I et afsnit om pladsbilletter til lyntogene bruger »SOB« udtrykket »Kære mand«. Det udtryk har voldt mig megen glæde, fordi det er som en nøgle til forståelse af den, der bruger det. Udtrykket er typisk, og bruges ofte af folk, der mener sig overlegne og bedrevidende, når de egentlig mener »håbløse idiot«. Samtidig gør »SOB« sig skyldig i en tanketorsk ved ikke at skelne mellem udtrykkene »udsolgt« og »fyldt op«. »Limfjorden« kan udmærket være udsolgt, selv om toget ikke er fyldt op fra Struer, men det vil altid vise sig, i hvert fald for dem der billetterer, om alle pladser er solgt, og endnu tydeligere viser det sig for de togs vedkommende, der ikke standser mellem Kh. og Ar. eller omvendt.

Der findes mange typiske guldkorn i artiklen, læs den en gang til.

Læseren.



(Finansministeren taler i folketinget).

— — — SOM DET VIL være bekendt, har statsbanerne i adskillige år givet et ujævnt voksende underskud, og det stigende tilskud fra statskassen til jernbanedriften belaster statens budget med et ret betydeligt beløb, som bidrager til at øge den i forvejen meget tyngende skattebyrde, der hviler på befolkningen. Dette har ret naturligt medført, at man med stigende vægt, såvel gennem pressen som på anden måde og ikke mindst her i tinget, har krævet en ændring af disse forhold, og navnlig er kravet gået ud på, at Statsbanerne skulle drives forretningsmæssigt, hvilket formodentlig vil sige, at banerne skal administreres ud fra almindelige forretningsprincipper, ligesom en privat mand eller et privat selskab vill administrere et sådant foretagende.

Inden for regeringen har vi taget konsekvensen af dette krav fra offentligheden, og nedsat et udvalg til i samarbejde med Statsbanernes øverste ledelse at foretage en nøje undersøgelse af banernes forhold. Dette udvalg har afgivet en betænkning, hvoraf der i korte træk fremgår følgende:

I et land som Danmark, hvor praktisk talt alle købstæder er beliggende ved havet og fjordene og er forsynede med fortrinlige havneanlæg, hvor afstandene selv til de alleryderste distrikter er relativt små, og hvor landet gennemkrydes af gode og velholdte veje, vil det, med den udvikling den motoriserede landevejstrafik har nået, aldrig mere under normale tilstande kunne betale sig at drive jernbaner, hvis man ved det at »betale sig« forstår, at indtægterne skal være større end udgifterne, men at man i al fremtid må regne med et større eller mindre underskud, der muligvis kan begrænses noget ved hjælp af takstpolitik og ved på forskellig måde at lægge bremse på den fri udfoldelse af anden trafik.

I erkendelse af disse forhold og af offentlighedens krav om forretningsmæssig

ledelse, har udvalget ment det rigtigst at foreslå, at Statsbanerne likvideres, og at det gøres snarest, mens konjunkturerne for realisation endnu er nogenlunde gunstige. Det pointeres stærkt, at et efter almindelige forretningsmæssige principper ledet privat foretagende under tilsvarende forhold forlængst ville være trådt i likvidation.

Udvalget har desuden foretaget et skøn over realisationsværdien af Statsbanernes aktiver og mener, at disse ved salg kan indbringe følgende beløb: Grundarealer og bygninger 475 mill., rullende materiel, færges og skibe 430 mill., spormateriel 78 mill., inventar, maskiner m. v. 27 mill. Altså noget over en milliard kr. Samtidigt gøres der dog opmærksom på, at man højst sandsynligt vil kunne afhænde visse dele af banerne til fortsat drift, f. eks. S-banerne, og at man derved vil kunne nå til et langt større beløb.

Betænkningen siger derudover, at selvfølgelig er der forskellige forhold inden for Statsbanerne, som kan ændres og derved bidrage til at formindske underskuddet, men dette vil ikke kunne forandre den kendsgerning, at det ikke fremtidig vil kunne forrente sig at drive jernbaner i Danmark.

I overensstemmelse med det her fremførte vil regeringen i indværende samling fremsætte lovforslag om likvidation af Danske Statsbaner. Derefter bliver det tingets sag at vedtage forslaget eller tie med kravet om balance på regnskabet og om forretningsmæssig ledelse.

lady.

Hvem læser »Vingehjulet«?

Man kunne også spørge: Hvem ser »Vingehjulet«? Statsbanernes officielle organ. Det synes, som om »man« — hvem så end »man« i dette tilfælde er, går ud fra, at hvad der står i »Vingehjulet«, kommer i hvert fald inden for Statsbanernes personale alle til kendskab. Men sam-

tidig har man ved det princip, hvorefter bladet uddeles, gjort det praktisk talt umuligt for store dele af personalet at få det læst.

Så vidt skønnes kan, uddeles det nogenlunde efter princippet: et eksemplar til hver tjenestemandskategori på hvert tjenestested, og dette er måske udmærket eller i det mindste nogenlunde tilfredsstillende, hvor personalegrupperne kun består af enkelte personer eller af ganske få, i særdeleshed hvor alle udfører tjenesten på samme sted, som f. eks. på et kontor, hvor der altid vil være lejlighed til at læse bladet i tjenestetiden. Men på store stationer, værksteder og maskindepoter, hvor personalegrupperne er store, måske på flere hundrede personer, og man også kun får et eksemplar til hver gruppe, er det meget få, som får bladet at se, og endnu færre som får det læst. Det henhører blandt mange andre skrivelser og tryksager på en eller anden opholdsstue, hvor kun en ringe del af personalet nogensinde opholder sig. Højst kommer man der et øjeblik og ser efter, om der er noget af øjeblikkelig personlig betydning, og går skyndsomt igen, enten har man tjeneste, som skal passes andet sted, eller også har man fri, og man sidder nu engang ikke og læser »Vingehjulet« på en opholdsstue i sin fritid. Man kunne gøre det, ganske vist, hvis man kunne finde bladet, og det ikke var optaget, men man gør det ikke.

Måske er det meningen, at det skal være således, og måske mener »man«, at når bare cheferne og kontorpersonalet får læst bladet, så er det godt. I forhold til udgiften ved at vedligeholde den strøm af skrivelser, meddelelser, ordrer og rettelser m. m. m., der væltes ud over personalet og går direkte i papirkurvene, fordi de kun har betydning for ganske enkelte, ville det sikkert ikke koste ret meget at uddele »Vingehjulet« som personligt eksemplar til hele personalet.

S.

En Jernbanemands roman.

Således kalder Arbejdernes Oplysnings Forbunds Bogkreds i en for nylig udsendt brochure

Irving Stone: »EUGENE DEBS OG HANS HUSTRU«.

Om der dermed menes en roman om en jernbanemand eller en roman, der har speciel interesse for enhver jernbanemand, er ikke helt klart, begge dele kan være lige rigtige eller lige forkerte.

Bogen er en glimrende skrevet skildring af den amerikanske arbejderfører Eugene Debs's liv og arbejde. Samtidigt giver den os et fortræffeligt billede af samfundsforholdene i U.S.A., således som de var i den tid, Debs levede (1855—1926), forhold som trods al vor kendskab til Amerika er os fuldstændigt fremmede, og som vi muligvis mangler forudsætning for at forstå.

Det var ikke, efter vore begreber nu til dags, en ny og bedre verden, man havde opbygget på den anden side Atlanterhavet, ikke et land, hvor ret og retfærdighed sad i højsædet, og endnu mindre et sted hvor næstekærligheden og gensidigt forståelse og hjælpsomhed blomstrede, men derimod et samfund med den mest ubegrænsede frihed for menneskene til at bekæmpe hverandre og til for den stærke med alle midler at udnytte og undertrykke de svagere, og hvor den, der havde pengene, også besad magten og midlerne til at bøje endog lovene og retsvæsenet efter sin vilje.

Eugene Debs arbejdede en ganske kort tid i sin tidlige ungdom som lokomotivfører. Derefter viede han sit liv og sin arbejdskraft til fagforeningsarbejdet. Han begyndte med at organisere sine nærmeste kammerater, lokomotivfyrbøderne, og udvidede efterhånden sit virkefelt til at omfatte alle jernbanefolk og industriarbejdere. Han nåede strålende resultater og led ydmygende nederlag, han blev hyldet og tiljuble af millioner af mennesker, blev hadet og forfulgt af andre, gentagne gange blev han idømt fængselsstraffe, og hele hans arbejde syntes spildt, men efter hvert nederlag begyndte han påny med en aldrig svigtende tro på, at det han kæmpede for nok skulle vinde sejr. Da hans livsværk var til ende, var så godt som alle U. S. A.s jernbanemænd organiserede, og han havde skabt en magtfaktor, der kunne tage kampen op med dollar-kongerne og milliard-selskaberne.

Var Debs en idealist, som, tvunget af kærlighed til sine medmennesker, kæmpede for at skaffe de undertrykte arbejdere bedre kår? eller var han trods alt bare en typisk amerikaner, der på sin vis kæmpede

for magtens skyld, for at få en magt i hænde, der med virkning kunne sættes mod guldets? Glædede han sig mere ved at skaffe sine medlemmer en fordel, end ved netop det at kunne sætte et mægtigt jernbaneselskab til vægs? Begge dele har vel haft betydning for ham. Men en stræber i den forstand, vi kender dem, var han ikke, han søgte ikke personlig fordel.

Hans privatliv blev en tragedie, således som det ofte bliver det for den, der vier sit liv til arbejde for andre. Hans ungdoms elskede svigtede han for sit arbejdes skyld, og den kvinde, han giftede sig med, forstod ham ikke og billigede ikke hans arbejde, når det ikke indbragte ham guld og ære. Det var heller ikke hende, der besøgte ham i fængslerne, men derimod den anden, hende han havde ofret af hensyn til sin gerning til trods for, at hun sikkert ville have stået ved hans side i arbejdet i modgang som i medgang, og som aldrig ophørte at elske og beundre ham.

Bogen er i høj grad læseværdig, ikke alene for rettroende fagforeningsfolk, men for alle, og der kan næppe med rette ankes over dens indhold. Derimod er dens udstyr, således som den udsendes af A.O.F.s bogkreds i to tarvelige bind, ikke ros-værdigt. Indbundet i eet pænt og solidt bind ville den have virket ulige mere tiltalende, og man skulle synes, det kunne have været gjort for samme pris, men bogkredsen må vel have ment, at den bedre kan sælges i to bind à 5,50 (uindb. 3,75) end i eet bind til det dobbelte.

D.

Silhouet XIII.

Han er togfører og har lige fået sin afsked med pension på grund af alder, helbredet er der ikke noget i vejen med, og der har aldrig været det. Han er en meget velhavende mand, efter jernbanemænds forhold nærmest rig. Han er ejer af adskillige større ejendomme og har prioriteter i flere, desuden har han mange gode papirer, som han klipper kuponer fra et par gange om året. Han har ikke

arvet eller vundet sin formue, men har ærligt og redeligt samlet pengene sammen ved sparsommelighed og arbejdsomhed. En sparsommelighed, der grænser til gærighed, hvis den ikke er det. Aldrig har han givet en eneste øre ud, når det ikke var absolut nødvendigt, eller når den ikke kom igen med renter. Hans to børn begyndte at tjene penge allerede i 6—7 års alderen ved forskellige småjob og er blevet ved dermed, deres skoleuddannelse blev den ringeste mulige og om nogen senere uddannelse har der ikke været tale, bare tjene penge og spare dem sammen. Hans løn har jo aldrig været stor, men han har ikke brugt stort mere end halvdelen af den. Det meste af føden for ham selv og familien har bestået af rugbrød og fisk, han fangede i havnen, sit brændsel har han samlet sammen på gader og stræder, stationspladser og i togene i form af spildte kul, pinde, papir og aviser. Han har været vicevært for nogle større ejendomme, og har aldrig skyet nogen anstrengelse eller ulejlighed, når det gjalt at tjene bare en øre eller to eller at spare dem. Men det har også givet resultat, og han har forstået at få pengene til at yngle. Måske har han fået det ud af livet, han ønskede.

Haandbog for den danske Privatbanestand 1950

sendes portofrit mod Indbetaling af **Kr. 2.90** paa Postkonto 18389.

Kun lille Restoplæg.

ULLITZ JENSEN
Overtrafikassistent
Langelandsbanen . Rudkøbing

Amts-Arbejdsanvisningskontoret

AALBORG . NYHAVNSGADE 12

Gratis Arbejdsanvisning til

Landbrug . Haandværk . Industri og husligt Arbejde

Aabent Kl. 8—17 . Lørdag 8—13

Tlf. 2782 - 2960

Arbejds- Anvisningen

SPANIEN 63 — ÅRHUS — TLF. 13.250

Al anvisning er gratis.

Månedens interview

ved Harald



Stationsforstander J. C. M. Nielsen, Helsingør, oplyser overførselsforholdene ved Helsingør—Hälsingborg overfarten

OVERFARTERNE VED statsbanerne har i lange tider været et smertensbarn. I pressen ser man — så godt som — hver dag, at Danske Statsbaner bliver skældt ud, især af billisterne. For at få dette spørgsmål belyst fra kompetent side, har jeg henvendt mig til stationsforstander J. E. M. Nielsen, Helsingør. Hr. Nielsen stillede sig meget imødekommende overfor mine spørgsmål. Jeg må dog indrømme, at til en begyndelse stillede stationsforstanderen sig noget skeptisk, da d'hr. journalister altid er ude efter sensationer; men da jeg så oplyste, at jeg ikke er journalist, og det ikke er til en sensationspresse, — begyndte vor samtale.

— Er det lige galt endnu med overførsel af vogne?

— Slet så galt, som det har været før er det jo ikke, vi har fået det hele lagt i en plan, således at vi kan få det til at gå uden altfor mange ophobninger af vogne.

— Hvor mange vogne bliver der overført med færgerne, her ved Helsingør—Hälsingborg overfarten?

— Ca. 140 stk. i hver retning pr. dag. Jernbanefærgerne sejler 27 dobbeltture, og da der kun er et færgeleje i Hälsingborg, må vi jo sørge for, at få så mange biler som muligt med bilfærgerne. Den gamle færge »Orehoved« som nu er moderniseret og hedder »Kärnan«, kan have 16 à 20 biler foruden jernbanevogne. Det er ligesom vognene bliver større, for før i tiden kunne der på disse færger være 8 vogne, men nu kan der ikke være mere end 5 à 6 stk.

— Så sejler færgerne altså uafbrudt, — sejles der efter en sejlplan, eller sendes færgerne afsted når vognene er sat ombord?

— Nej, — vi har skam sejlplan, der sejles efter, men på grund af pladsforholdene, må vi jo forsøge at indrette os derefter. Arbejdet går faktisk som på

samlebånd, særlig om natten, når vi ingen persontrafik har. Vi har efterhånden fået det ordnet således, at både plantog og særtog får så mange vogne som det kan lade sig gøre, og det forogede arbejde har



Stfst. J. C. M. Nielsen.

gjort, at personalet, der hører til stationen ikke har kunnet klare det, så vi arbejder med udstationeret personale fra så godt som hele Sjælland.

— Og samarbejdet med de svenske baner?

— Det hele er hovedsagelig ordnet fra svensk side, fordi man derovre har ca. 3000 vogne, der skal her til Danmark med brædder og tømmer, og dette ønskes selvfølgelig også af vore — handels- og boligministerier.

— Hvordan ser det så ud i øjeblikket?

— Ja, nu har skolerne jo lige haft efterårsferie, og for dem, der har bil, er det jo en yndet fornøjelse at tage en tur til

Sverige, så der har været nok at bestille i denne måned, men vi går på med krum hals!

— Bliver der så indsendt statistik over, hvor mange vogne der overføres?

— Ja, der indsendes daglig en statistik pr. telegraf, og ligeledes hver måned en statistik om hvor mange vogne vi har overført.

— Hvordan er det så med overførelsen af de tyske folkevogne?

— Ja, de har jo været standset et stykke tid, i forskellige perioder har vi været nød til at standse, men i øjeblikket er der lukket op igen, vi kan tage 150—200 vogne, og det gør vi for at få tyske jernbanevogne til Sverige til læsning med træ hertil, og det er jo hovedsagelig træ vi får. Vi har dog også sendt danske tomme vogne til Sverige, for at undgå hjemsendelse af tomme svenske vogne.

— Står her tomme svenske vogne endnu, der venter på at blive sendt hjem? Der har jo på flere stationer på Sjælland stået mange tomme svenske vogne.

— Jeg tror ikke, der står flere vogne de forskellige steder, de er vistnok kommen over allesammen. Tilgangen hertil reguleres, og herfra afgår der daglig særtog, så det går helt godt nu, men vognantallet reguleres fra dag til dag.

— Har De nogen særlige ønsker for trafikken til og fra Sverige?

— Nej — det har jeg ikke. Distriktet har på alle måder stillet sig særdeles imødekommende overfor os, både hvad angår rangerkraft, personale og særtog. Jeg har det ønske, at vi må få nogenlunde godt vejr i november måned, således at strømmen i sundet ikke bliver for stærk og vandet ikke for uroligt, for så skal vognene surres, og det tager megen tid, men vejret kan vi jo ikke selv råde for, det er jo højere magter, som vi må bøje os for.

Harald

TURISTSEKTIONEN

Danske Jernbanefolks Turistforening

Næsten hver gang vi har bragt meddelelse om en ny tur, har vi fået forespørgsler fra forskellige, der ville vide, om nu også det var rigtigt, at *alle* kunne deltage. En del af disse forespørgsler må sikkert henføres til det faktum, at vi stadig af navn var en afdeling af Trafikmedhjælperklubben, selv om vi iøvrigt i de sidste

par år har været helt selvstændige. Nu er imidlertid Trafikmedhjælperklubben opløst, og af denne grund skifter vi fra 1. november d. å. navn til

TURISTSEKTIONEN
med undertitlen »Danske Jernbanefolks Turistforening«.

Det må imidlertid påpeges, at dette i forholdet til alle dem, der rejser med os, ikke er andet en ændring af navnet.

TURISTSEKTIONENS adresse forbliver uændret Sølvgade 40, København K, og girokontonummer ligeledes uændret 256 54.

Se iøvrigt vort vinterprogram i oktobernummeret med 8 dages udenlandsrejser til kun 150 kr.

Niels Sloth

Jordskredet ved Surte

Banelinien spærret en måned

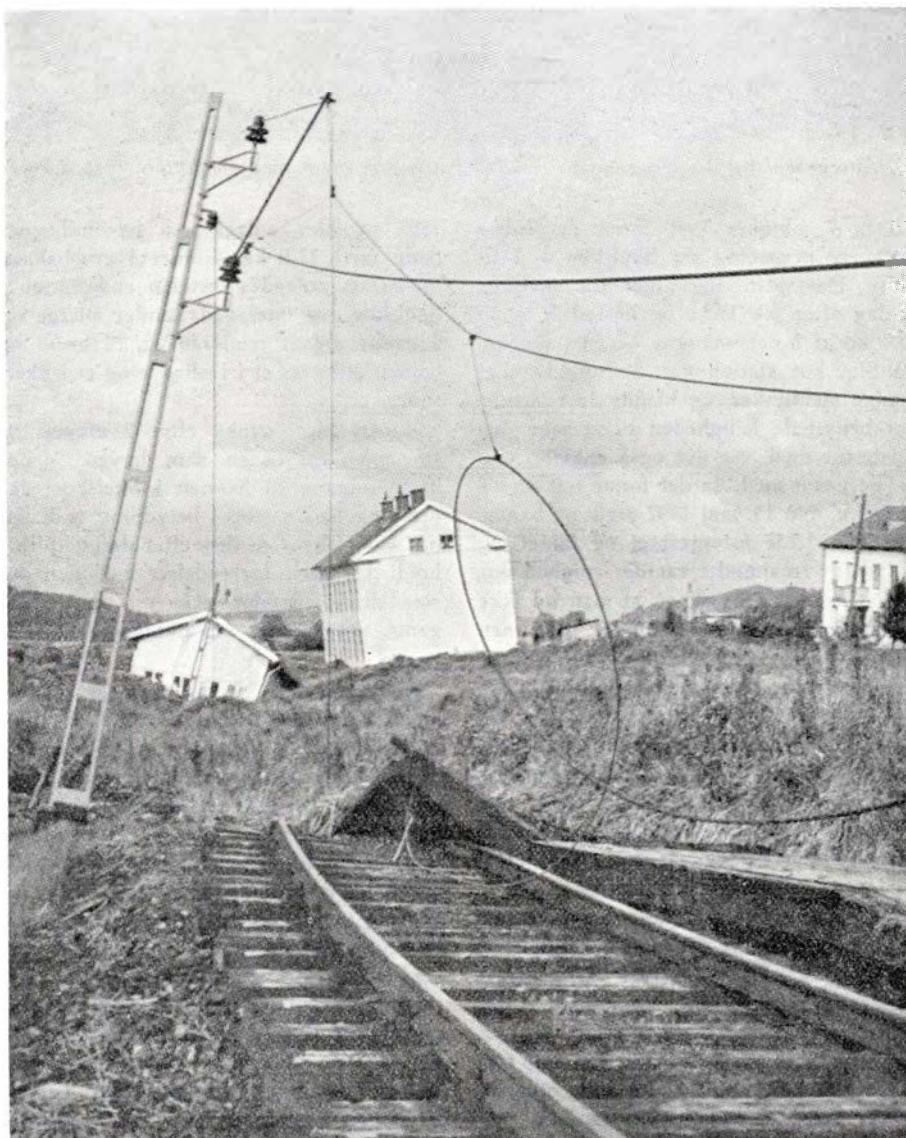
Den 29. september skete, som meddelt i dagspressen, et mægtigt jordskred i en villabebyggelse ved Surte station 14 km nord for Göteborg. Ved denne katastrofe, blev tre livsvigtige trafiklinier afbrudt: kanalforbindelsen Göteborg-Vänern, den topbelastede BJ-bane og landevejen Göteborg-Trollhättan. Der blev forvoldt skader på millionbeløb, men mærkeligt nok blev der kun dræbt et menneske, og 10 kom til skade, deraf 2 alvorligt.

På en strækning af 400 meter blev jernbanelinien begravet under store lermasser. Det ventedes, at det ville tage en månedstid for at få denne lervold fjernet, og få banelinien køreklar igen; men man klarede det på 2½ uge.

Jordskredet var noget nær en verdenssensation. På blot et par minutter forvandlede den idylliske bebyggelse og den elektriske banelinie til et fantastisk kraterlandskab, da et område på 700×400 meter gled ned mod Götaelvns bred. Ialt 32 villaer og huse flød med. Træhusene sprængtes, sank ned eller kom til at stå på højkant. 90 familier blev husvilde ved denne lejlighed.

Det er et udpræget jordskredsområde det pågældende sted. I 1648 fandt der ikke langt fra det nuværende skredsted et endnu større skred sted, hvor 85 mennesker dræbtes.

De svenske geologer vil nu søge at finde årsagen til jordskredet, men det er sikkert sommerens store regnmængder, der er den direkte årsag denne gang.



Dalmose - Skelskør banen

Tekst og foto: Jb V. Andersen.



Dalmose-Skelskør banens rutebil. — DSB havde nok mødt med en flottere befording.

Den 7. oktober 1950 kørte det sidste ordinære persontog fra Skelskør til Dalmose. Det sidste tog afgik fra Skelskør lørdag aften kl. 19,52 og bestod foruden af loko af 2 personvogne og en pakvogn. På Skelskør station var der usædvanligt mange mennesker, og blandt de rejsende, der benyttede lejligheden til at tage den sidste tur med, var der også enkelte, som havde været med, da det første tog for 58 år siden, den 15. maj 1892 afgik på banen. Der blev både fotograferet og filmet, og blandt de fremmødte var der enighed om, at det var synd og skam, at man nu ikke mere kunne rejse med toget, når man agtede sig til Skelskør, men var henvist til at benytte rutebiler. — På mellemstationerne, Sønder Bjerge og Tjæreby, var der ligeledes en del mennesker, men hverken her eller i Dalmose vakte toget iøvrigt nogen større opmærksomhed. Efter ankomsten til Dalmose fortsatte toget til Slagelse som særtog, og dermed indlededes en ny tid på Skelskørbanen.

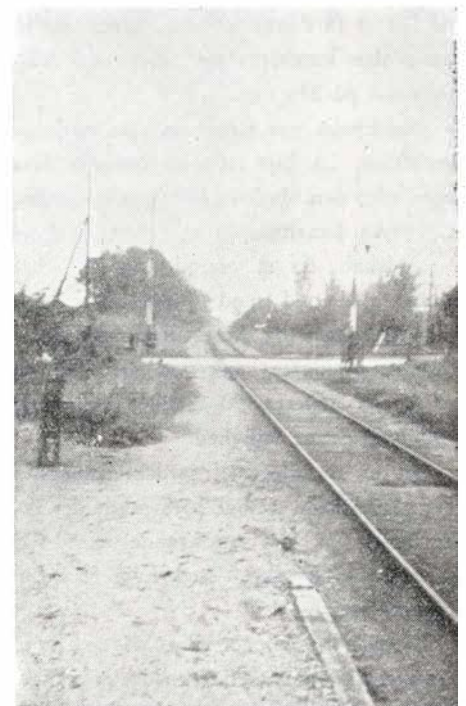
Skelskørbanen anlagdes samtidig med statsbanen Slagelse-Næstved i henhold til lov nr. 55 af 12. april 1889. Til anlæget ydede de interesserede kommuner et tilskud, som fastsattes til 40.000,— kr. pr. banemil, d.v.s. 60.000,— for den 11,5 km lange bane. Banen åbnedes som tidligere nævnt for offentlig trafik den 15. maj

1892 og blev anlagt som let indhegnet bane med 22,5 kg skinner i grusbjællast. På banen anlagdes foruden endestation i Skelskør, stationer ved Sønder Bjerge og Tjæreby, og af remiseanlæg, til brug for banen, opførtes et i Dalmose og et i Skelskør.

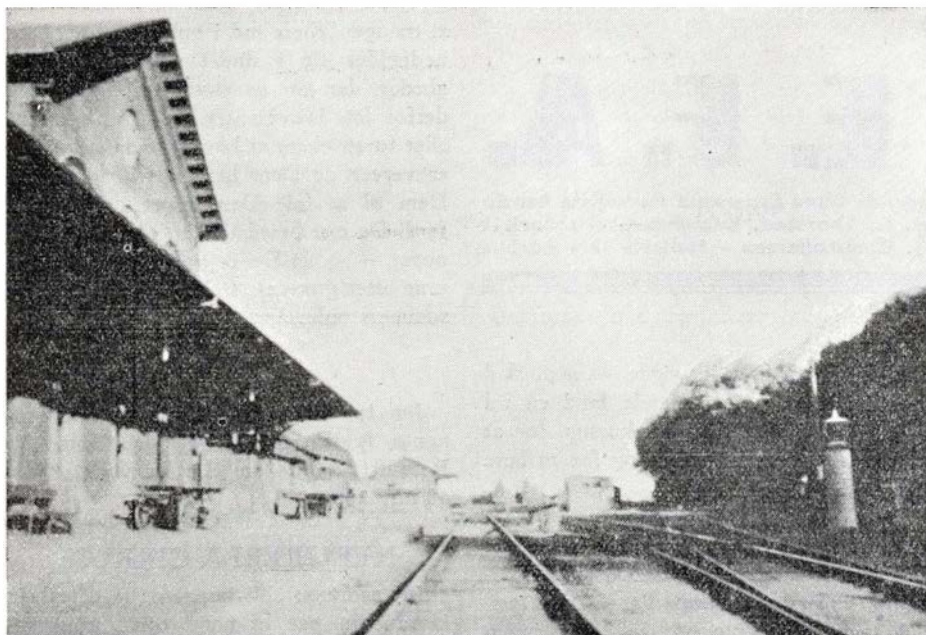
Banen blev straks efter åbningen til stor gavn for egnen, som derved fik bekvem adgang til havnen i Skelskør, der dengang havde større betydning end den har i dag, ligesom den efter datidens forhold, gav gode forbindelser med den øvrige del af landet, selv om det nogle gange kneb med tilslutningerne i Dalmose.

Imidlertid fik banen, som så mange andre baner, en konkurrent, da rutebilerne dukkede op i tyverne. Her som så mange andre steder opdagede folk meget hurtigt, at de nye rutebiler udgjorde et hurtigere og mere bekvemt befordringsmiddel end de gammeldags tog, og specielt den omstændighed, at banen var så kort og kun »gik« til Dalmose, hvor man så skulle skifte tog, gjorde sit til, at personbefordringen gik ned år efter år. Til sidst var antallet af rejsende nede på gennemsnitligt 7 pr. tog på hverdage og 12 på son- og helligdage, og den gennemsnitlige personbefordringsindtægt androg på samme tid kun ca. 18,— kr. pr. dag, et

så ringe beløb, at det næppe kunne dække en rutebilforbindelse. Det var derfor ganske naturligt, at den i 1936 nedsatte trafikkommission tog spørgsmålet om banens fortsatte eksistens op til behandling, idet det var indlysende, at der nu måtte træffes en ordning, man kunne ikke længere fortsætte med de store underskud. Forinden man var nået så vidt, havde man imidlertid fra statsbanernes side søgt at simplificere driften så meget som muligt, alle tænkelige spareforanstaltninger var indført så som motordrift i (Ma-vogne), indskrænkninger i personalet (betjeningen af mellemstationer udfortes således af private efter en art entreprisedordning) ligesom antallet af tog blev reduceret fra 7 til 4 daglig i hver retning. — Da trafikkommissionens betænkning i 1939 blev afgivet viste det sig imidlertid som ventet, at persontrafikken på banen foresloges nedlagt, årsagerne hertil var som fornævnt det store driftsunderskud, men også den omstændighed, at banens hovedspor, som på det tidspunkt var 47 år gammelt og aldrig havde været fornyet siden banen blev åbnet i 1892, nu ansås for opslidt, hvorfor det måtte fornyes, såfremt man ønskede at opretholde personbefordringen på banen. Udgifterne til en fornyelse af sporet ansloges til at andrage ca. 200.000 kr., og så var der endda regnet med benyttelse af ældre brugelige spormaterialer og kun udveksling af ca. halvdelen af svelterne. Et så stort beløb anså man det imid-



Parti fra banen.



Skelskør station.

lertid for uforsvarligt at anvende på en bane, der hvert år gav et driftunderskud på ca. 85.000 kr., men da banen på den anden side havde en vis betydning for godstrafikken, som kunne opretholdes i adskillige år endnu uden større sporarbejder, fandt man, at en ordning som den her nævnte, der forøvrigt praktiseres på Tønder—Højerbanen og indtil den 1/10 i år på Sorø—Veddebanen, måtte kunne tilfredsstille egnens transportbehov, personbefordringen kunne så henvises til rutebiler.

Imidlertid kom den tyske besættelse af landet i 1940, og gennem hele krigen gjorde Skelskørbanen god fyldest både som personbane og som godsbane. Ganske vist måtte maksimalhastigheden på grund af sporets dårlige tilstand nedsættes fra 60 til 40 km/t, men det betød mindre, blot man kom frem.

Da krigen sluttede i 1945 og der atter kom gang i rutebiltrafikken kom de gamle, sløje tider igen for personbefordringen på banen, og det stod klart, at nu måtte der træffes en ordning. Kulprisen og alle de øvrige udgifter steg nu meget kraftigt og de senere har banen givet et underskud på ca. 275.000 kr. Nogle medvirkende årsager hertil, har vel også været den omstændighed, at man ikke længere kunne køre med motorvogne, som tidligere, da antallet af godsvogne, var større end hvad en motorvogn kunne befordre, men man var nødsaget til at fremføre alle tog som damptog og endvidere, at den tidligere omtalte entrepriseordning blev ophævet i

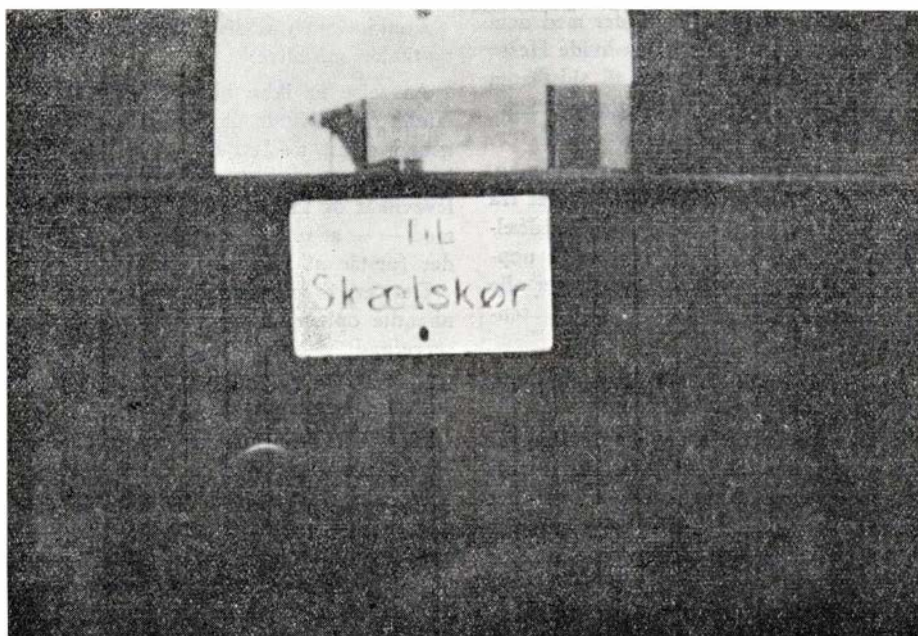
1946, hvorefter der på begge stationer ansattes stationsmestre.

Spørgsmålet om hvorvidt man stadig skulle søge at opretholde persontrafikken på banen blev atter taget op til drøftelse, men kunne ret hurtigt afgøres, da sporfornyelsen, som var absolut nødvendig i tilfælde af fortsat persontrafik, nu beregnedes at ville koste ca. 1 mill. kr. et så stort beløb, at man ikke kunne tænke sig, nogen ansvarlig myndighed ville gå med hertil. Den af trafikkommissionen i 1939 foreslåede ordning fandtes derimod stadig

tilfredsstillende og rigsdagen vedtog derfor den 25. maj i år, at denne ordning skulle føres ud i livet, hvorefter personbefordringen på banen skulle ophøre snarest muligt; tidspunktet blev af statsbanerne fastsat til den 8. oktober, samme dag, som den ny vinterkøreplan trådte i kraft.

Herefter bliver en stor del af det på banen beskæftigede personale overflødig. De på mellemstationerne ansatte stationsmestre samt størstedelen af personalet på Skelskør station forflyttes nu til andre strækninger, tilbage i Skelskør bliver kun en trafikassistent og en kvindelig kontonist, medens betjeningen af mellemstationerne fremtidig vil blive varetaget af ekspeditricer, der for øjeblikket bliver uddannet dertil. Efterhånden fjernes telefonledninger, signaler samt størstedelen af vejboommene og trafikken på banen vil herefter komme til at foregå efter reglerne for havnebanekørsel. Indtil det vil være muligt at anskaffe en traktor, må man dog stadig være nødt til at køre med loko på banen, og det er indtil videre planen, at der hver hverdag skal køre et godstog udgående fra Slagelse til Skelskør om morgenen hvorfra det så vender tilbage om aftenen til Slagelse.

Det kan jo ikke undgås, at den nye ordning også kommer til at sætte sit præg på Dalmose station. »Det bliver en forandring for Dalmose station«, udtalte stationsforstanderen der, »for i tiden var det en knudestation, nu bliver det en ganske almindelig stationsby. Vi har jo været vant til at se efter Skelskørtogget, om forbindelserne passede, — nu er det forbi«.



Et skilt, der ikke er brug for mere.



D. E. F. A.

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

Drømme og tanker i lænestolen.

Sommeren er forlængst forbi og med den en stor del af udendørslivet. Man går ganske vist nu og da en tur i skoven eller i parken for at nyde efterårets farvesymfoni, men også den er ved at være forbi. Man begynder at foretrække lænestolen i den lune krog derhjemme i stuen i selskab med en god pipe tobak eller en god cigar.

— — Her i lænestolen er der dejligt, her hviler man — — bliver døsigt — — drømmer om sommeren, der gik, om sommerferien, rejsen til Tyrol. — — Cigaren bliver efterhånden overladt til sig selv i askebægeret. I halvsøvne ser man røgen, — — den stiger lige op, kruser sig lidt, spredes til sidst og forsvinder. Den ligner en af de mange bjergstrømme, vi så, — — den kommer der oppe fra sneen, skabt af smeltevandsdråber, der samler sig i revner og bliver til en lille strøm. Den løber videre i kløfter, styrter sig pludselig ud over bjergsiden, styrter flere hundrede fod ned og knuses mod granit eller skifferblokke, men fortsætter og forenes med mange andre strømme og flyder med dem ud i Wolfgangsee forbi »Den hvide Hest« igennem flere søer før den til sidst som floden »Salzach« strømmer gennem Salzburg, som den deler i to dele.

— — Salzburg, Insbruch, Linz/Donau, Wien og Veiden am See — — minder fra turen vælter sig over en, de har bundfældet sig i bevidstheden, men kommer uopfordret frem i ledige stunder og jager alle andre mere eller mindre behagelige tanker på flugt.

Cigaren er gået ud, vandfaldet er borte og med dette drømmebillederne.

Et realistisk men lidt ubehageligt spørgsmål trænger sig på. Hvorledes klarede du egentlig sprogvanskelighederne? Ja — det var jo ikke så godt, endskønt jeg har gået på flere kursus i tysk og kan både læse og skrive sproget, men jeg kunne jo faktisk ikke forstå det. Der er jo dette med dialekterne. Intet nationalt sprog tales som det skrives. Det er nok alligevel rigtigt

som de kloge hoveder siger, — man skal opholde sig i vedkommende land en tid efter, at man har gået på kursus, for at vænne sig til at høre det, og for at lære det daglige talesprog.

Hvorledes med Esperanto?

Ja det var jo det mærkelige ved det, at jeg faktisk klarede mig bedre med Esperanto, endskønt jeg kun har fået et kursus, men Esperanto har jo heller ingen fædreland og derfor heller ingen dialekt. Vejen er altså klar. Hvis jeg koncentrerer mig om esperantosproget alene, er jeg ude over sprogvanskelighederne, og kan rejse til hvilket land jeg ønsker og få det fulde udbytte af turen. Det ærgrede mig også at se de mere erfarne esperantister rigtig slå sig løs, de diskuterede, spurgte ud om dit og dat, fortalte vittigheder og morede sig kosteligt, snart med kolleger fra en nation snart fra en anden, medens jeg måtte have det talte oversat før jeg kunne begynde at le med. Altså fat i lærebogen, så jeg kan få mere udbytte af turen til Paris til foråret.

N. S.

Konklusionen af disse lænestoledrømme og tanker må blive:

At rejse er ikke blot at drage ud af landet for at finde de steder, hvor landsmænd oftest mødes. Det er at komme i berøring med folk, man ikke kender, hvis levevilkår og tankegang er ens egen fremmed — — at snakke med dem på et sprog, der forstås af begge parter.

Det er i forståelsen af det nye og ukendte oplevelsen ligger, det er den reservecfond, vi kan tage af vinteren igennem, når mørket slår mod vinduet, og farverne falmer i grå nuancer.

Men vi har chancen for at gøre vinteren levende og forhindre, at næste sommers oplevelser også svinder hen i minder om ting, vi har set. Vi kan forberede os til næste sommers rejse ved at lære Esperanto. Vi kan glæde os mere til rejsen næste år, når vi ved, den bliver mangedobbelt udbytterig, fordi vi med den ballast, sprogvanskeligheder giver, har forudsætning for

at trænge dybere ind i oplevelserne, så de nedfælder sig i sindet og bliver varige glæder, der gør os større og rigere. Tag derfor fat. Hvad enten de går på kursus eller foretrækker et korrespondancekursus, erhverver de Dem her en viden, der får Dem til at føle Dem friere og gladere, fordi De ejer bevidstheden om, at De kan noget — — at De er noget. Og når træerne atter grønnes, er De klar til den nye sommers oplevelser.

Jen tre interesa artikolo de nia eminenta franca kolego kaj samideano R. Retault skribite en „La Fervojisto“ nr. 43 aŭg 1950.

NEELIREBLA CIRKLO:

Iuj asertas: „Ni impresos la oficialajn instancojn per la nombrojn“, aliaj respondas: „Esperanto estu oficialigita kaj ni stos nombraj.“ Neelirebla cirklo? Unuj kaj aliaj pravvas, sed nur la unua respondo akordiĝas kun la realaĵoj.

Ĉar ni strarigis fervojistan asocion flanke de la ĝenerala esperanto movado, ĉar tiu asocio prosperas, kelkaj pensas, eĉ fervojistoj, ke ni estas tute potencaj en niaj rilatoj kun SNCF (1), ke ni nur bezonas peti por havi. La realaĵoj ofte montriĝas diferencaj kaj, ne sen luktoj ni akiros konkretajn rezultatojn. Tio ne signifas, ke nia fakasocio estas neutila sur la propaganda tereno, ĝi jam varbis nombrajn samideanojn, kiuj ankoraŭ ignorus Esperanton sen nia agado. La franca fervojistaro konsistas el popolo de preskaŭ 500,000 anojn, kaj restas ege laboro por konkuri kiel eble plej multe da adeptoj je nia movado, ni havas je nia dispono propagandrimedojn pli vastajn ol en aliaj medioj, kaj la rezultatoj

Naar det gælder Farver,
 Tapeter, Bonevox, Olie, Pensler
 m m., da faas de bedste Kvaliteter hos

H. KLOSTER

FREDERICIA

Vesterbrogade 12 . Tlf. 2028



**City
 Fodtøj**

Aalborg

jam akiritaj estas alkuraĝigaj. Jam la dua fervojista kongreso kunvenigis en Salzburg 400 gefervojistojn, estas nombro remarkinda por fakkongreso de federacio tutte nova. Sed nia fakagado ne limiĝi je propagando, eĉ propagando ne devus esti nia tasko, ĝi rabas nian tempon por labori sur aliaj terenoj. Ankaŭ longtempe la stato de la esperantomovado devigos nin zorgi la varbadon. La IFEF-kongreso elektis komitacion por starigo de teknika terminaro, ni devas ankaŭ enpenetriĝi esperanton en niajn fervojajnadministraciojn. Tio ne estas facile, kaj la faktoj pruvas, ke ambaŭ agadoj estas kunligitaj. Nur per la nombro ni venkos. Ne sufiĉas, ke oni akordiĝu pri rezolucioj pli malpli ideologiaj, necesas ke ili estu realigeblaj. Tio dependas de la esperantista publiko. Ĝi estu nombra kaj ankaŭ kvalita.

Antaŭ kelkaj jaroj ni havis la okazon diskuti kun de la „Komersa servo“ de SNCF. La celo de tiu konversacio estis enpenetriĝi esperanton en malvastan kampon de SNCF. La „Personara Regularo“ mencias, ke ĉiu fervojisto, kiu parolas fremdan lingvon kaj uzas ĝin konstante dum la deĵoro, ricevas monatan mon-premion. La premio varias laŭ la lingvo, kaj ĝi estas pageblaj nur por la lingvoj montritaj en la „Regularo“. Laŭ la financa vidpunkto tio ne estas sarĝo por SNCF, la premio konsentita estas kvazaŭ almozo. La oficejoj kie deĵoras poliglotoj ekzistas nur en gravaj stacioj kaj ni devas konfesi, ke, se ni esperantigis sufiĉe nombrajn kolegojn, malmultaj deĵoras en tiaj oficejoj.

Oni bonvolis presenti nian peton al la kompetenta komisiono, sed oni faris al ni autaan demandon: Laŭ vi, kiom da vojaĝantoj parolantaj la araban lingvon trapasas la havenon de Marseille? — Miloj ĉiumonate. Jes, — kaj SNCF ne agnoskas la araban lingvon.

Ĉu decisi insisti?

Oni povas reagi diversmaniere kontraŭ la sintenado de la administracio, sed la faktoj estas la nunaj realaĵoj. La angloj opinias, ke ilia lingvo estas internacia, la francoj indiferentas, ĉar la lasta paragrafo de la internacia konvencio pri veturigo de vojaĝantoj kaj pakajoj diras: „En kazo de konflikto nur la franca teksto havas juran valoron.“

Alia pruvo estis farita pri la internacia korospondado. En akordo kun inspektoro, gazetaj reklamoj venigis leterojn. Oni respondis en esperanto al la petintoj pri fervojaj demandoj. En kelkaj monatoj la nombro da leteroj rice-

vitaj estis sufiĉe impona, sed kion ili valoris? Kontraŭ du leteroj, kiuj petis informojn pri horaroj kaj vojaĝtarifoj, ses petis informojn pri restaŭracioj, pri hoteloj, reservo de ĉambroj (kio koncernas turismajn agentejojn), du pritraktis la plej neatenditajn demandojn: „Mi estas panbakisto, ĉu vi povas trovi por mi oficon en francio?“ Oni rimarkis ankaŭ multajn leterojn aĉe skribitajn, nekompreneblajn kaj nur la bonvolo de la tradukinto povis maski la mankojn, kiuj estas domaĝaj argumentoj (kvankam trompaj) por niaj kontraŭuloj.

Tro da esperantistoj fuŝas la lingvon. Ĉar ili lernis nur la elementojn de la gramatiko, ili opinias sin sufiĉe lertaj por parolaĉi la ĉiutagajn frazojn.

Se ni volas venki, ni devas esti nombraj, ni devas lerte kaj taŭge uzi esperanton, kaj pligrandigi la eliton. Ĉu ni eliros el la cirklo? Jes, se ĉiu koncias pri siaj taskoj kaj ne kalkulas nur kun la laboro de sia asocio. por fari ĉion. Nia laboro konsistas el la labora de ĉiuj. Al ĉiu sia tasko, al ĉiu tasko sia ekipoj.

R. Retault.

Fervojista fakgrupo.

Modesta kaj nekonata, li vivas en laborista medio. Kiel hejtisto oni forigis lin pro malsano de la lokomotiva kaj destino, li okupas simplan, banalan deĵoron en la hejtejo en Villach. K-do Alois Ramschak, la modesta kaj trankvila fervojista Esperanto-poeto. Liaj verkoj, bedaŭrinde, ĝis nun ne trovis la vojon al la publiko, al la laboristaro. Li kutimas verki la tekstojn en germana kaj esperanto lingvoj. Laborist-tendence kaj por niaj fakkolego kaj motio li verkas, verkadas la rimojn. Por la tutmondaj fervojistoj li verkis poemon okaze de la 1a IFEF. kongreso 1949 en Aarhus: „Al la cel', per nia povo!“ (Für unser Ziel, mittels unserer Kraft). Emociigaj estas la du verkoj: „Ephemeron (Ein Tag), kaj „Minista Iliado“ (Bergmanns Illiade). Okaze de inaŭguro de la fervojista Esperantohejmo „Frataro“ en Landeck, Tirol, li verkis parolludon „Frataro“ kiun deklamis tri s-anoj. Granda aplaŭdo kronis la verkon. Honore je la 2a IFEF. kongreso 1950 en Salzburg li skribis: „Salzburga saluto“ kaj al la tutmonda fervojistaro li dediĉis: „Salutoj al amikoj“. La lastan verketon ni volas prezenti al niaj fervojistaj Esperantokolegoj en la tuta mondo.

Salutoj al amikoj!

Koraj vortoj, salutantaj,
Trans la limoj, la barantaj,
disvastigu ĝin tutmonde.
Alportante la amikan,
Por la paco tre efikan
Noblan penson ĉiuronde.
Tiel homoj sin komprenas,
Spite tio, ke devenas
Ili de diversaj gentoj.
Per Ideo paciganta
Per la lingvo esperanta
Jen, estiĝas frataj sentoj.

La austria fervojista fakgrupo esperantista deziras el la tuta koro, ke nia tre satata amiko Alois Ramschak daŭrigu sian komencitan vojon kaj rekoltu plej grandan sukceson!

Kucerulanten sparger



Når — som dagspressen jævnligt meddeler — bilerne må vente til op mod en time i Korsør og Nyborg på at blive ført over Storebælt, er det så ikke fordi bilerne ikke kommer til færgernes afgangstider? Eller finder man det rimeligt, at der afsendes en færge, hver gang der kommer en bil, der ønskes overført?

Hvem bærer ansvaret for, at Telefonvæsenet til stadighed graver kabler ned, og efter otte dages forløb graver dem op igen, og graver dem ned et andet sted?

Hvor mange kan læse Meddelelser fra Generaldirektoratet nr. M 333 uden at tabe vejret?

Abonnement på
JERNBANE-BLADET
kun 4 kr. årligt

MENNESKET

bag



Interview i Ringsted Folketidende.

Om folk kigger? Jeg føler det, som jeg står mannequin, hver gang jeg giver signal til, at toget skal køre! Men sådan noget hverken ser eller hører man naturligvis, og efterhånden vænner man sig til det med. Jeg har tit hørt nogen hviske om, at jeg er storsnudet, men der er virkelig ikke andet at gøre, end stikke snuden i vejret!

Og faktisk er det jo heller ikke et helt almindeligt syn at se en sød, ung dame i jernbaneuniform give afgangssignal til toget, så det er vel ikke så mærkeligt, at der hist og her i kupévinduet titter et par nysgerrige øjne frem: »Avra — en kvindel!»

Men assistent, frk. Rigmor Hansen, Haslev station, finder, at det er den naturligeste sag af verden og går med liv og sjæl op i sit arbejde. — Det er et dejligt arbejde, siger hun. Det virker så friskt! Jeg ville betragte det som en forfærdelig straf, hvis jeg skulle spærres inde på et kontor eller noget i den retning.

— Hvad fik Dem til at vælge dette lidt usædvanlige arbejde?

— Det er egentlig lidt vanskeligt at svare på. Hvad ved man om den slags, når man bare er 16 år? Men jeg var i hvert fald sikker på een ting: Jeg ville ikke mures inde på et kontor og sidde der og glo 25 år i træk — jeg ville ud og se mig lidt om. Og man kan vist godt sige, det er lykkedes, når man tager i betragtning, at jeg har været på en halv snes stationer i løbet af 8 år.

— Man må være meget påpasselig?

— Det er naturligvis nødvendigt, men efterhånden går det ind i blodet. Vi er jo imidlertid også kun mennesker, så der kan jo ske et lille fejlgreb, men da den mindste fejl kan føre til en katastrofe, lærer man at passe på.

Men jeg indrømmer, at man somme tider godt kan stå og trippe lidt af lutter nervøsitet, for at det hele ikke skal klappe. En af mine overordnede har engang givet mig et godt råd, der i al sin enkelthed lyder sådan: Hvis De bliver nervøs og ikke ved, hvad De skal gøre, så sæt signalet

på stop. Man skulle jo helst undgå »at skulle ud med kosten og spanden« — hvilket på almindelig dansk betyder at undgå ulykker.

Iøvrigt er alle jernbanefolks grundregel: Ikke to tog på samme spor; det er så kedeligt, for så bliver de nødt til at køre over hinanden.

— Deres arbejde falder på alle tider af døgnet?

— Ja, det er netop charmen ved det, at man ikke ved, hvornår man skal have tjeneste. Når man som jeg er afløser, kan det faktisk ske når som helst.



Trafikass. frk. Rigmor Hansen.

— Det er et farligt arbejde at have med tog at gøre?

— Det er det unægteligt. Hvis man kommer i nærheden af et tog, er det jo ikke kun en forstuvet tommelfinger, det drejer sig om. Det er som regel enten — eller. Jeg for mit vedkommende arbejder jo ikke direkte med togene, men jeg har selv været ude at køre tog og været med til at rangere og alt det der. Man skal jo lære det hele fra grunden for at kunne give instrukser.

— Hvad er det værste, en »jernbanemand« kan komme ud for?

— Noget af det, jeg synes er værst, er, når togene skal holde og vente. Hvis f. eks. hurtigtoget til København skal krydse toget sydpå, og det skal holde og vente et par minutter. Det kan folk ikke forstå. Så begynder de at bande og skælde ud over, at »det er nok fordi, de sover inde på stationen« o. s. v. Folk tænker jo sjældent på, at der foregår et stort arbejde bagved, at tingene skal passe ind i hinanden, og at det er for deres egen sikkerheds skyld. Det er nu søndagspublikum'et,

der er værst — det er et folkefærd for sig. Også hvad »togkulturen« angår; de mangler til en vis grad hensyn overfor andre, det er bare med at bruge albuerne og komme først. Nå, man skal jo ikke generalisere; men jeg kender det fra det københavnske publikum, det er der, jeg har opholdt mig mest.

— Man mærker i det hele taget mere til folks mentalitet, end de selv tror, fortsætter frk. Hansen. Et sted, jeg kunne vældigt godt lide at være, var Klampenborg — Bakkepublikum'et er nu noget for sig! Det lyder måske mærkeligt, men når man står på den anden side af billehullet uden at folk kan se en, mens man tydeligt ser dem, viser de sig ofte fuldstændig som de er.

— De betragter altså ikke som så mange andre en jernbanestation som et gråt og kedeligt sted?

— Sagde De kedeligt? Nej, det gør jeg bestemt ikke! Jeg synes tværtimod, den har et eget liv over sig — lyden af fløjter, lokomotivernes hvæsen, støj og damp og mange mennesker. Jeg husker engang i begyndelsen af 45 inde på Københavns Hovedbanegård, da der ikke kørte damp-tog, men kun S-tog. Den forfærdelige stilhed — jeg kan føle det endnu; det gjorde et uhyggeligt indtryk på mig!

Fordres der mere af kvinder?

— Hvordan er det for en kvinde at arbejde sammen med lutter mænd

— Jeg har aldrig prøvet at arbejde sammen med kvinder, så jeg kan ikke sammenligne. Men jeg synes, de er flinke arbejdskammerater; i hvert fald er der her i Haslev et vældigt fint forhold i den retning.

Men i det store og hele føler jeg selv, at der arbejdsmæssigt fordres lidt mere af en kvinde, for at hun skal kunne hævde sig blandt mænd. På skolen var vi således seks kvinder, alle med udmærkelse, mens karaktererne for de fleste mænds vedkommende lå lavere, og dem tog man helt ned til mg⁺, med en sådan karakter var en kvinde aldrig kommet ind.

— Det er vel forholdsvis få kvinder, der vælger den levevej?

— Ja, det er det. På skolen i 1942 var vi 6 ialt, deraf som nævnt 6 kvinder. Nu er vi kun tre tilbage — de øvrige er faldet fra. Grunden er vel sagtens de skiftende tjenestetider. Og hvis en kvinde bliver gift, kan man jo godt sige, det er et temmeligt uheldigt arbejde, da det er omtrent umuligt at opretholde et hjem på den måde.

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement 4 kr. årlig.

Girokonto 600 82

**MEMLEM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER**

— Er det ikke også en lidt omtumlet tilværelse — med forskellige tider og steder?

— Det er netop fordelene ved det, at man kommer så mange steder og lærer nye mennesker at kende; det er bl. a. det, der gør arbejdet så dejligt afvekslende. Jeg har ikke fortrudt een eneste dag, at jeg er blevet jernbanemand!

Men så snart, jeg er kommet hjem fra mit arbejde, er jeg ikke spor jernbanemand mere, tilføjer frk. Hansen. Så tyer jeg til så deciderede kvindelige sysler som min musik og mit håndarbejde; man behøver jo ikke at være emanciperet, fordi man tilfældigvis har det arbejde, man har!



Oktober dagbogen

1. DSB overtager de hidtil privat drevne bilruter Esbjerg—Darum—Ribe og Ribe—Bramminge—Esbjerg.
1. En rødblond herre, velvoksen og ca. fyrrer år har på Kolding station fået

vekslet en falsk 20-dollar seddel. Der er falske dollarsedler i omløb over hele landet.

2. Mariager—Faarup—Viborgbanen havde sidste regnskabsår et underskud på 89.468 kr., hvoraf de ca. 30.000 kr. falder på Mariager—Faarup banen.
2. Da nordbanetoget kl. 6,16 skulle afgå fra Helsingør strejkede togets motorvogn. En privat rutebilejer stillede en bil til rådighed for togets rejsende, men da man skulle starte med de forsinkede rejsende punkterede det ene hjul på bilen.
5. Da banearbejder Poul Rasmussen, Hinnerup, ved 8,30-tiden kørte på skinncykel mellem Hinnerup og Hadsten blev han påkørt af et særtog, og så alvorligt kvæstet, at han afgik ved døden to dage senere.
5. Ved 22,30-tiden kastede en 37-årig mand sig foran toget 1½ km før Svendborg station. Han blev dræbt på stedet.
5. Togfører L. Lykkegaard, Faaborg, forfejlede sent i aften et spring på toget, da dette afgik fra Haastrup station, hvorved han fik sin ene fod kørt over. Han slap dog med at få kørt storetåen af og et par tæer læderet. Lykkegaard havde lige fået nye briller, og det menes at han endnu ikke havde vænnet sig til disse og derved greb fejl i håndbøjlen.
5. På Viborg—Faarup banens generalforsamling hævdede borgmesteren i Randers, at Randers ikke kunne deltage i dækning af banens underskud, fordi en undersøgelse viste, at kun 2 pct. af banens samlede godstransport kommer Randers tilgode. Banens direktør imødegik borgmesterens oplysninger, og hævdede at banen gav nede Randers by idet 60 pct. af banens indkøb er placeret i Randers.
7. Da en lastbil bakkede ud fra en oplagsplads på havneterrænet i Horsens blev denne påkørt af et rangertræk. Ingen mennesker kom tilskade, men bilens forparti blev knust.
7. Nakskov—Kragensæbanen har købt en motorvogn af Kolding Sydbaner, der nu er blevet istandsat på værkstederne i Maribo. Dermed er al kørsel med damploko ophørt på denne bane.
7. Portør E. Jacobsen, Faaborg, fik idag under rangering sin ene hånd i klemme under kobling af to vogne, hvorved det yderste led af pegefingern på højre hånd knustes.
8. Vinterkøreplanen træder i kraft. Persontrafikken på Dalmose—Skelskørbanen nedlægges. DSB fik ikke koncession på rutebildrift på denne strækning. — Banestrækningen Sorø Bystation—Vedde nedlægges helt. — I Haderslev tages en ny bystation i brug, i stedet for Amtsbanegården, der er nedlagt.
13. Da tog 13 idag nåede til Svinninge, var der ild i togets dieselloko. Der måtte rekvireres damploko fra Holbæk. Efter at ilden var slukket kunne dieselvognen selv køre tilbage til Holbæk.
13. Da lyntog Nordjyden ved middagstid befandt sig mellem Slagelse og Frederikslund, kørte toget gennem en bunke jernplader, der var faldet af et modgående godstog. Heldigvis var pladerne ikke så svære, at de kunne afspore toget, men pladernes skarpe kanter havde flånsset undervognens læder- og gummibelægning, og bag toget var pladerne ligefrem svejsede til sporet. Toget kunne dog fortsætte med 1½ times forsinkelse.
14. Storebæltsfærgen »Sjælland« og togfærgen »Malmöhus« stødte ved 8-tiden sammen da begge færgerne skulle svaje uden for Københavns havn. »Sjælland«, der skulle til Korsør efter endt årligt eftersyn måtte gå tilbage til værftet igen.
17. Da tog 118 ved godt 7-tiden kørte ind på Havdrup station, kom en dame for nær til dette og blev slæbt med et stykke. Damen pådrog sig en hjerne-rystelse og forskellige skrammer.
19. Da starb. Emiliussen, Fåborg, ved 19,30-tiden skulle køre en motorvogn til remisen faldt han i den åbne fyrgrav, og pådrog sig derved nogle slemme skrammer og beskadigede det ene knæ.
21. Efter at bilrestriktionerne vedrørende kørsel mellem landsdele idag er ophævede blev der på førstedagen overført 1000 biler på Storebæltsoverfarten.

22. Kl. 9,22 stødte øresundsbådene »Malmö« og »Hälsingborg« sammen ved indsejlingen til Malmö havn. Årsagen til uheldet skyldes, at »Hälsingborg« skulle vige for en tredje båd, hvorved den løb på »Malmö«, der ikke kunne vige yderligere i sejllobet.
22. Sveriges statstjenestemænd har på et møde idag krævet deres lønninger forhøjet fra 1. januar.
22. Da to godstog i nat skulle passere hinanden ved Kauslunde station ramte en planke, der havde forskubbet sig på en vogn i det ene tog, maskinen på det mødende tog, hvorved maskinen fik fødevandsledningen revet af ligesom en rude i førerhuset blev knust. Fyrbøderen fik derved en del glassplinter i sin ene arm.
25. Ledvogterske fru Sørensen, Øster Lidegård ved Rønbjerg station, udførte idag en heltedåd ved at redde et to års barn fra at blive kørt over af et tog. Da hun skulle lukke leddet for toget, opdagede hun tilfældigt barnet, der gik i sporet et stykke derfra. Hun løb hvad hun kunne, og det lykkedes hende at gribe barnet umiddelbart foran toget.
26. En lastbil kørte ved 15-tiden mod et motorsærtog på overskæringen ved Hem station på Vestsallingbanen. Chaufføren pådrog sig nogle slemme snitsår i ansigtet. Der er blinklys ved overskæringen, men chaufføren indrømmede, at han ikke havde sin opmærksomhed henvendt derpå.
26. Da lyntog »Nordvestjyden« ved 21-tiden kørte til perron på Middelfart station, slog en vældig røg ud fra togets bageste vogn. Brandvæsenet blev tilkaldt og slukkede med skum. Det viste sig at være en bremsebelægning, der var blevet overophedet og havde fænget i det oliemættede gulv. De rejssende blev flyttet over i »Uldjyden«, der tog dem med til Fredericia, hvor man lavede et damptog klar til viderebefordring, men da man havde fået slukket ilden i »Nordvestjyden« viste det sig, at toget godt kunne fortsætte, og man skyndte sig derfor til Fredericia, og fortsatte derfra med de rejssende.
31. Et godstog afsporede i aften på Tommerup station, hvorved det ene hovedspor spærredes. Det tog et par timer at få sporet gjort frit.

Anlægsudgifterne nedskæres.

I DSB's forslag til anlægsudgifter til kommende finanslov, er disse nu skåret ned fra 30 mill. kr. til 20 mill. og så ved man ikke om rigsdagen yderligere vil barbere dette forslag. Af arbejder, der som følge af denne nedskæring må udgå kan nævnes, 7 mill. kr. til dobbeltsporet Vejen-Bramminge, arbejdet på strækningen Lunderskov—Tinglev, 3,1 mill. kr. til ombygninger ved Klampenborg station, og blandt flere andre 1 mill. kr. til bundundersøgelser for en storebæltsbro.

Jernbanekongressen i Rom.

Aalborg privatbaner var den eneste af landets privatbaner, der var repræsenteret på denne kongres. Banens formand, overretssagfører Rendbeck, Aalborg, udtaler efter hjemkomsten til Aalborg Amtstidende:

— Det udbytte, man får af en sådan international kongres — nogle og tyve lande var repræsenteret — er jo naturligvis, i en lille samtale, mindre for mig som ikke-tekniker end for ingeniører og jernbanefolk, men alligevel kan det ikke undgås, at samværet med disse mennesker på kongressen giver både en berigelse og en fornøjelse.

Mest iøjnefaldende for mig var genopbygningen af de italienske statsbaners vognmateriel, det hele er nyt og elegant og af en standard, som andre lande ikke tilnærmelsesvis kan opvise mage til.

— Og hvilke problemer beskæftigede kongressen sig blandt andet med?

— Det største problem var så afgjort *motoriseringen* af jernbanetrafikken, og i denne forbindelse især elektrificeringen, der vil gå frem med stormskridt.

Et stort spørgsmål på kongressen var *spredningen af trafikken* mellem baner og biler. Det var et punkt på dagsordenen til særlig behandling, og på kongresdeltagerne gjorde det et stærkt indtryk at se, at der gennem Italien kører rutebiler, der besøger turistkørselen fra Neapel til Rom og videre til Nizza og i modsat retning,

samtidig med, at der er gjort en stor indsats for at modernisere jernbanemateriellet.

Endelig blev der på kongressen givet udtryk for betimeligheden af en *centralisering* af rejselivet derigennem, at banegårde og rutebilstationer slås sammen på et sted, hvad der — udtaler hr. Rendbeck — ville betyde en billiggørelse af trafikken samtidig med, at der skabes et mere levende bybillede.

Et varigt indtryk fra jernbanekongressen er iøvrigt den usædvanlige overflod af varer i Italien — og genopbygningen, der er nået meget langt frem.

Carnegiefondet belønner.

Togfører Hakon V. Andersen, Aarhus, har modtaget 600 kr. og broncemedaille i belønning for d. 2. december i fjor at have reddet en passager, der var sprunget på toget efter at dette havde sat sig igang. DSB har tidligere tildelt Andersen 100 kr. i belønning.

Jernbanearbejder Henrik O. Pedersen er tildelt 500 kr. og broncemedaille for den 17. september forrige år at have reddet en arbejdskammerat fra at blive kørt over af et eksprestog på strækningen mellem Vejle og Daugaard. Fra DSB har Pedersen tidligere modtaget 100 kr. for sin dåd.

Pludselige dødsfald.

Da togfører J. Pedersen, Viborg, var beskæftiget ved havegravning den 30. oktober hos sin søn overtrafikassistent Børge Pedersen, Ringkøbing, faldt han pludselig om og var død, som følge af et hjerteslag. Da meddelelsen om Pedersens død nåede Viborg, ville overportør K. S. Jeppesen, Viborg G, ringe hjem til sin familie og meddele dem om dødsfaldet, men inden han havde fået forbindelsen faldt han om på gulvet med telefonrøret i hånden og var selv død af et hjerteslag.

DSB dømt til at betale erstatning.

Den 30. januar i fjor kom en maskinsnedker fra Horsens til skade på Agerbæk station ved at falde ned fra en rampe. I faldet brækkede han det ene hælben og lå på sygehus i 1 måned. DSB henviste til, at på det sted hvor ulykken skete, var der ikke adgang for publikum, men tilskadekomne oplyste, at han var blevet henvist til pakhuset af kontorpersonelet, der ikke havde advaret ham mod at gå over det dårligt oplyste terræn. Retten fandt dog at



tilskadekomne havde udvist nogen uforsigtighed, og nedsatte derfor erstatningen til en trediedel. Selve beløbets størrelse afgøres af den særlige erstatningskommission.

Kolding Sydbaner i likv.

Likvidationen af Kolding Sydbaner har hidtil indbragt op mod 2 mill. kr., og det ventes, at banerne, når hele boet er realiseret, vil stå med en formue på 2.267.000 kr. Dette beløb er imidlertid ikke nok til at dække både pensionisternes og de garanterende kommuners krav, og dersom ingen af parterne vil reducere deres krav, vil der kun kunne blive en dividende på 66—70 procent til hver af parterne. Pensionisternes krav var oprindelig opgjort til 1.115.000 kr., men som følge af prisstigningerne er dette beløb nu af Statsanstalten udregnet til 1.483.000 kr.

Den gamle Kolding Sydbanegård, der af kommunen var købt til nedrivning, er nu overladt til den socialdemokratiske ungdomsbewægelse i Kolding, der nu vil genopføre bygningen i Riberdyb til ungdomshjem.

Odsherredsbanen.

En københavnsk motorcyklist er ved retten i Nykøbing S. blevet idømt en bøde på 80 kr. for at køre over overskæringen ved Oddenvejen, mens blinklyset var i funktion. Den dømte protesterede under henvisning til, at det var dobbelt så meget, som det kostede at køre over en statsbaneoverskæring. Politifuldmægtigen forklarede, at det ikke alene var på grund af den store risiko, der er ved at køre over foran toget, men også af hensyn til banens personale, der bliver stærkt chokerede, når der sker noget, at man er gået over til så høje bødeforlæg. Lokofører J. Jørgensen, Nykøbing S., oplyste, at han efter et sammenstød med en bil sidste år havde gået i 8 måneder som følge af det chok, han pådrog sig ved den lejlighed, og at banen har en mand gående sygemeldt på samme måde i øjeblikket.

Det er ikke alle, der ved —

at det blev Frederikshavn Skibsværft & Maskinbyggeri, der skal bygge den ny bilfærge til DSB.

at trafikmedhjælperklubben er afgået ved en stille og rolig død.

at kontohaverne ved postgirokontoret ved udgangen af september havde et tilgodehavende på 366,5 mill. mod 348 mill. kr. september 1949.

at tyverierne ved DSB nu kun er en fjerdedel af hvad de var i årene under besættelsen.

at vejkyrdsudvalget har godkendt projektet for en overføring ved Hadsten. Arbejdet er anslået til at koste ca. 2 mill. kr. hvilket er lige så meget, som der disponeres over til sådanne forhold i et helt år.

at en opgørelse over DSB's regnskab for de første 6 måneder fra april til september viser, at underskudet, der i de tilsvarende måneder i fjor var på 15,7 mill. kr. er gået ned til ca. 3,8 mill. kr.

at Aalborg Privatbaner nu langt om længe har opnået koncession på rutebilkørsel Aalborg—Hvalpsund, hvorefter de sene aftentog på denne strækning erstattes af rutebil.

at der nu er forslag fremme om at bringe Troldhedebanen, Vandelbanen og Varde—Grindstedbanen under fælles drift og administration.

at DSB pr. 1000 km har kørt 31.213 godsvognakselkilometer i 1949 mod 32.709 i 1948. I 1938 var tallet 23.232. For indeværende år bliver der en stærk stigning, idet man på årets første 9 måneder allerede har passeret det samlede tal for året 1949.

at overtrafikassistent J. S. Koch, Aalborg Privatbaner, er udnævnt til trafikinspektør ved samme baner.

at Odsherredsbanen for sit moderniseringslån kr. 50.000 har opført en ny værksteds- og remisebygning på Holbæk station.

at såfremt intet uforudset indtræffer vil Hadsundbanens persontog kunne køre til og fra Randers statsbanestation fra nytår.

at formanden for Køge—Ringsted banen meddelte, at banen havde givet et overskud på 493 kr. i sidste driftsår, men at man i år ikke måtte vente et tilsvarende godt resultat.

at Skagensbanen møder med et flot overskud på 113.667 kr., men Skagensbanen var også blandt de få privatbaner, der i tide sikrede sig mod konkurrence ved selv at starte de fornødne rutebiler.



Lille Skensved.

O.trafikassistent G. Petersen, Glostrup, er udnævnt til stfst. i L. Skensved, hvor stfst. C. C. O. Lundsten har søgt afsked p gr. af alder (68 år).

Hylke.

Trafikeksp. N. C. Pedersen, Hovedgaard, er forfremmet til stationsmester i Hylke, hvor stmst. J. C. Pallesen har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

Hæstrup.

Trafikeksp. J. A. R. Jensen, Funder, er forfremmet til stationsmester i Hæstrup, hvor stmst. N. J. Sørensen efter ans. er forflyttet til Mundelstrup.

Borris.

Stationsmst. N. P. Petersen, Sønder Bjerger, er forflyttet til Borris, hvor stfst. A. E. S. Lauritsen har søgt afsked på gr. af alder (69 år).

Gørlev.

Trafikkontrolør A. Teglbjerg, Holbæk, er forfremmet til stfst. i Gørlev, hvor stfst. C. C. Jensen har søgt afsked på gr. af alder (69 år).

Marslev.

Stfst. O. D. Lindebod, Thyregod, er forfremmet til stfst. i Marslev, hvor stfst. J. L. Hansen (Snedsted 1930-34) har søgt afsked på gr. af alder (70 år).

Mundelstrup.

Stmst. N. J. Sørensen, Hæstrup, er efter ans. forflyttet til Mundelstrup, hvor stfst. T. A. Thomsen har søgt afsked på gr. af alder (66 år).

Dødsfald.

Pens. kedelp. overportør H. J. Henriksen, Kh, 92 år.

Pens. stationsforst. P. C. Rysgaard, Aabenraa, 84 år.

Pens. kedelp. overportør F. C. Jørgensen, Kh, 84 år.

Pens. banevogter C. M. Sørensen, Nørrebro, 76 år.

Pens. overportør L. H. Hansen, Næstved, 71 år.

Pens. trafikkontrolør A. C. Hermann, personalkontoret, 70 år.

Baneformand L. P. Olsen, Lamdrup, 68 år.

Pens. banevogter H. C. Bernsfod, Taastrup, 67 år.

Togfører J. Pedersen, Viborg, 66 år.

Auditor K. B. Andersen, 65 år.

Overbaneformand K. J. Jørgensen, Ryomgaard, 62 år.

Overportør K. S. Jeppesen, Viborg, 61 år.

Banearbejder Poul Rasmussen, Hinnerup, 61 år.

Stationsmst. A. P. Mortensen, Lamdrup, 58 år.

Pens. telegrafarbejder C. Frølich Hansen, Køge, 58 år.

Værkmester P. M. Kaa, Cvk Aarhus, 53 år.

Tavlemester M. H. Andersen, Enghave omf., 44 år.

Portør Aage Nielsen, Juelsminde, 41 år.

Den 28. oktober mødte vi Aarhus Skyttekreds i en handicapskydning med 4 rifleplader i præmier. Der blev afgivet 20 skud og resultaterne blev:

Sv. Rasmussen, DSB 196,40 points
(uden tillæg 192)

E. Hindby, DSB 194,90 —

K. Overgaard, DSB 194,73 —

Kr. Kristiansen, Ar. Skk... 194,40 —

Uden handicaptillæg vandt DSB holdskydningen med 179,11 mod A. S. 173,0 med 13 skytter på hvert hold.

Der skydes mod de samme foreninger d. 16. og 25. november.

Sv. Rasmussen.

DSB Skytteforening,

København.

Fmd. E. A. Nielsen,

Tietgensgade 68, mezz.

København V.

Foreningen fortsætter sin vinterskydning på 15 meter-baner hos Forsvarsbrødrene, Gothersgade 137, hver torsdag kl. 18,30. Nye medlemmer er velkomne.

Den 29. oktober afholdtes kap- og præ-

mieskydning på 200 m mellem Postfunktionærernes Idrætsforening, Telefonfunktionærernes Idrætsf. og DSB København.

Resultatet af holdskydningen, hvor de fem bedste resultater fra hver forening talte, blev:

Telefonfunktion. I.F. 447 points

DSB 444 —

Postfunktion. I.F. 436 —

Enkeltmandsresultater:

Klasse A:

M. Jepsen, T.I. 92 points

Gerh. Hansen, DSB 91 —

Josefsen, DSB 91 —

Willy Petersen, Posten 91 —

Klasse B:

C. B. Petersen, Posten 87 points

W. B. Tønnesen, DSB 81 —

V. M. Kleis, DSB 80 —

Frk. Wiebrecht, T.I. 78 —

Serieskydning (3 skud):

P. E. Andersen, Posten 29 —

Gerh. Hansen, DSB 29 —

E. A. Nielsen, DSB 28 —



PENS. TOGFØRER Marius Andersen, Nordvestfynske jernbane fortæller:

— Måske synes andre, at historien om min besynderligste passager slet ikke er noget særligt. Det er den sikkert heller ikke. — Men jeg selv gemmer den som en lille solstråle herinde i hjerneboksen. Man skal aldrig lukke døren for en lille solstråle.

Derfor husker jeg også så tydeligt den dag for mange, mange år siden, da vi fik en stor so ind i toget nede ved Bogense. Manden insisterede på, at han ville have sin so med, og så fik vi bæstet ind i motorvognen. Men soen var af den nysgerrige slags. Den gik og snusede rundt, og jeg vendte ryggen til, da de nskubbede døren op ind til passagervognen og vraltede ind i en 1. classes kupé. Kupeen var fuld af damer, der skreg o ghvinede. Soen hvinede om kap med damerne og fandt hen til vinduet, der stod åbent. Den ville kravle ud, men kom kun halvvejs op,

der blev den hængende med hovedet og forbenene ud.

Stationsforstanderen holdt begge hænder for øjnene, da vi kørte ind på Brenderup station, men det var rigtigt nok. — Der stod en stor so i kupeen og kiggede ud ad vinduet! Han troede, han var blevet tosset og hoppede hen over perronen. Så fik han fat i os. Vi fik soen bakset ind i stationsforstanderens tørveskur, der havde den fejl, at døren åbnedes indad, og soen rodede så meget rundt mellem tørvenerne derinde, at stablet væltede ned over den og spærrede døren. Den var helt sort, da vi senere fik den halet ud igen og stoppet i en kovogn i toget sydpå. Her var den sammen med nogle andre svin, og så kørte vi igen.

Nu var soen imidlertid blevet så forstumlet af begivenhederne, at den fødte grise inde i kovognen. Så hændte der det, at de andre svin åd alle grisene, og soen selv fik pinden i en lem skubbet op — og faldt ud af toget!

Fra Brenderup blev der telegraferet rundt til stationerne „at »sort gris, født hvid, er tabt af toget og skal findes«, og da vi kom på strækningen igen med næste tog, foretog vi en stor eftersøgning på egnen. Vi fandt den til sidst langt ude i Pederstrup mose, hvor den sad begravet i dynd til halsen. Men vi fik den da reddet i land og slæbt ind i toget. — Og så fortsatte vi vor hændelsesrige rejse med soen.

Jernbane-idræt

DSB's Skytteklub,
Aarhus.

Fmd. Sv. Rasmussen,
Grønnegade 81.

Klubben er nu godt i gang med vintersæsonen, og vi har haft de to første konkurrenceskydninger. Den 19. oktbr. mødte vi Christiansbjerg Skytteforening, med hvem vi skyder om en vandrepokal. Med et 11 mands hold vandt DSB's Skytteklub med 87,9 mod 86,9 points, og vi fik dermed den første andel i denne pokal. De bedste enkeltmandsresultater blev:

E. G. Sørensen, DSB 93 points

Sv. Rasmussen, DSB 93 —

Kaj Nielsen, Chr.b 93 —

Erland Christensen, Chr.b .. 92 —

Ringkøbing

$\frac{1}{8}$ Ringkøbing
Uldspindleri & Tæppefabrik

Amts-Arbejdsanvisningskontoret

RINGKØBING

Gratis Arbejdsanvisning til
Landbrug, Haandværk, Industri
og husligt Arbejde.

Aabent Kl. 8-16, Lørdag 8-12³⁰

RINGKØBING
Nørregade 13 . Tlf. 235 - 435

★

Randers

Gørup Christensen

Installationsforretning

RANDERS

Houmeden 11 . Tlf. 2115

VOGNFABRIKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik

Tarm, Tlf. 16-34

Tiden kræver

at man er velklædt, faa derfor
Deres Kjole syet i

»Grethe's Kjolesalon

Aarhus, Borggade 16¹
Tlf. 3273

Henri Petersen

Guldsmed

Aarhus . Søndergade 8
Tlf. 1436

Spis altid

»Hame Flødeis«

Haverslev Mejeri pr. Arden. Tlf. 11



Blomsterforretningen

»FLORA«

v/ Olga Svendsen

Skagen . Tlf. 173

Kai Odgaard

Tømrermester
Leverandør til DSB

Hobro
P. Hodalsvej 1 . Tlf. 192

E. Jeppesen

Tømrer og Bygnings-snedker
Udfører Arbejder for DSB

Lunderskov, Storegade, Tlf. 52

Scaub & Co.s Fabriker

A. m. b. A.

Esbjerg

Ikast Vulkaniseringsanstalt

v. Einer Madsen

Udfører Arbejder for DSB

Ikast . Østergade 26 . Tlf. 140

Teglværker

Stenbrud- og Skærvefabrik Nørre Smedeby $\frac{1}{8}$

Vilbæk pr. Kliplev

Tlf. Kliplev 8716

Mønsterbageriet

N. P. Østergaard

Langaa . Bredgade 13 . Tlf. 7

LOUWS Bogtrykkeri

Leverandør til DSB

GLOSTRUP

Herstedøstervej 9 . Tlf. 1442

Automobil-Sadelmager

Emil Jensen

Leverandør til DSB-Rutebiler

Pjentedamsgade 21, Odense
Tlf. 5920

Værksted: De forenede Auto-
mobillfabriker

Urmager og Optiker

Anker Hansen

ODENSE

Kongensgade 36 . Tlf. 9836

(Indg. i Grønnegade)

Over-Jerstal

»ARNOLIN«

Farve- og Lakfabrik,
Over-Jerstal . Tlf. 82

er leveringsdygtig i Farver- &
Lakker samt i Gulvbehandlings-
midler til alle Slags Gulve.
Første Klasses Kvaliteter til rime-
lige Priser. Indhent Tilbud.

Leverandør til DSB

Gør Deres indkøb hos vore annoncører.