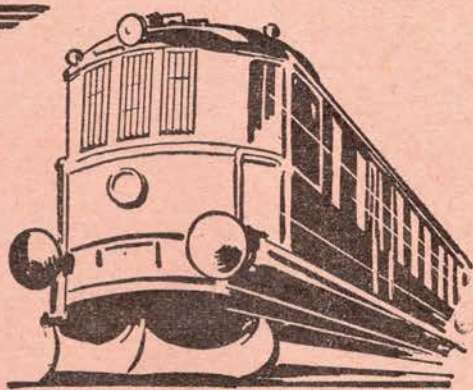
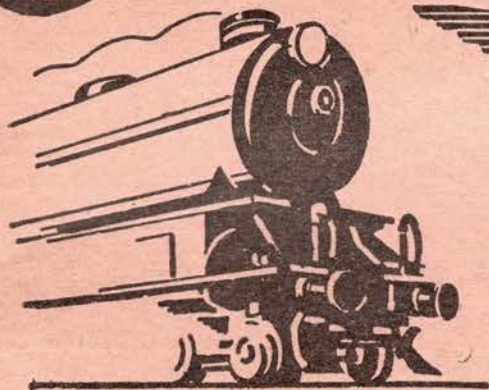


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

Medlemsblad for Turistsektionen og Dansk Jernbane-Esperantist Forbund.

8. årgang nr. 1

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

Januar 1951

INDHOLD:

Nytårsbetragtninger	Side	1
Månedens emner	«	2
Til læserne	«	3
Danske jernbanestationer, nr. 35 ..	«	3
Til Alaska pr. jernbane	«	5
Mens vi venter på tog	«	9
Sagt og skrevet	«	11
Togbetjentens dagligliv	«	12
Roebaner	«	13
Kværulanten spørger	«	15
D. E. F. A.	«	17
Privatbane nyt	«	19
Månedsmagasinet	«	21
Ud og ind	«	24
Jernbane-idræt	«	24
Hunden på	«	24

har De prøvet at tale med

IKAS

om

Akustikplader

til støjdæmpning og akustisk
regulering

Ikasetter

til belysningsregulering

Svingningsdæmpere

til svingningsregulering

Internationalt Isolations Kompagni A/S - Ikas

ODENSE

Rugaardsvej 94
Tlf. 4183

KØBENHAVN

H. C. Ørstedsvvej 28 C
Tlf. Central 2723-2793

AALBORG

Niels Ebbesensgade 3
Tlf. 3163

K Ø B E N H A V N

^{A/S} Jens Villadsens Fabriker

København: Central 9706
Ringsted: Tlf. Ringsted 513
Dortheasminde: Tlf. Uldum 25
Randers: Tlf. Randers 1488

N. P. Nicolajsen

TØMMERHANDEL

Tlf. Central 8195

Elektriske
Maaleinstrumenter

HELWEG MIKKELSEN & CO.

Øster Farimagsgade 28
København Ø
Tlf. Central 998

Akts. Rudolph Als

V. Boulevard 15 - København V

Winther & Heide's Eftf.

Rør- Sanitet
& Varmtvandsmaalere

Kompagnistræde 39
København K . C. 1506 - 13.211

Blaakilde Mølles Fabriker

Dortheavej 30 . Central 12.345
København NV

Adams Transport Co. ^{A/S} Adams Expres Co.

Transport, Spedition,
Opbevaring
Danasvej 30 . Telf. C. 7400
København V

Kørners Teaterforretning

Hauserplads 9 . Palæ 4703
København K.

Hairlock Fabrikken ^{A/S}

Rosenkæret 35-39
Søborg
Tlf. Søborg 5219 - 5220

Boltinge Stole

en gros
Erland Larsen
C. F. Richsvøj 109 . Fasan 163
København F

J. H. SCHULTZ FORLAG ^{A/S}

Bogtryk - Bogbinderi

Niels Juelsgade 10 . C. 1195
København K.

Forretningsadresser:

AAGES Jernhandel

Gl. Køgevej 223
Telf. Hvidovre 788

Dagmargade 9
Telf. Taga 9476

Bryggens Jernhandel
Kalvebod Brygge 45

Gl. Iern og Metal . Brugte Maskiner samt
hele Fabriksanlæg til Nedbrydning købes.
Brugsjern sælges

Byen 4868

I. V. NIELSEN-RØJKAMMER

Rejsebureauet Danmark

Kgs. Nytorv 21 . Tlf. Byen 145
København K.

^{A/S} Københavns Hattfabrik

Dansk Flint Export

Amaliegade 26 . C. 1624
København K.

F. Hendriksen

Reproduktions Atelier
Stormgade 12 . C. 3623
København K.

Joseph Levin & Co. ^{A/S}

Islands Brygge 35-37
København S.
Tlf. Sundby 7200

Jernbanefagpressens nytårsbetragtninger

Danske Privatbaneblad.

Næppe mange — i hvert fald ikke i den store brede befolkning — kommer til den uforbeholdne erkendelse af, at 1950 var et godt år, dertil bragte det for mange vanskeligheder, for megen modgang, for store skuffelser og ærgrelser. Men når vi i fællesskab foretager tilbageblikket og forsøger at fremkalde et helhedsindtryk, mon da ikke resultatet bliver nogenlunde enighed om, at det forløbne år bød på noget af hvert, på godt og ondt, megen skuffelse, men også nogle få lyspunkter, der trods skuffelserne har skabt grundlag for en vis optimisme om oplevelsen af en ny dag, en ny tid, der vil bringe det, dagen i går og den forgangne tid ikke bragte.

Jernbane-Tidende.

Det er ikke for at være sortseer, det er for at give udtryk for, at vi skal se kendsgerningerne i øjnene, når vi siger, at tjenestemænd og arbejdere i det kommende arbejdsår må være forberedt på et meget vanskeligt år, det være sig politisk, lønningmæssigt og egentlig også arbejdsmæssigt; for jernbanemænd især så længe de bestemmende myndigheder fortsætter den hovedløse trafikpolitik, der nu føres. Der trækker stadig mørke skyer op om offentlighedens stilling til DSB. Banenedlæggelser står igen på programmet, og det private initiativ skal gå foran i rutebilsproblemet, selv om det kommer til at svie til dem, der trafikalt bliver afhængig af privat-ruterne.

Den kommende tid vil stille store krav til enigheden mellem arbejdere og tjenestemænd indbyrdes; den kræver forståelse af, at vor defensive stilling kun kan ændres gennem erkendelse af, at de politiske faktorer har vital betydning for vore forhold, og at de, der har taget fejl bestik, benytter den første lejlighed til at træde om, når det i årets løb har fået den gamle erfaring bekræftet påny.

Der er et gammelt ord, der siger: Har man taget fanden i båden, må man selv ro ham i land. Vort nytårsønske er, at vi i enighed må forstå at holde kursen mod land og sætte ham af ved første lejlighed.

Lokomotiv Tidende.

Afskeden med 1950 blev ikke tung eller fyldt med vemod. Der var i det hele taget ikke mange af de kendte følelser, som ellers kommer til udtryk i afskedstimen overfor en gammel kending, der forlader os for bestandig efter et nært samarbejde gennem længere tid.

Da vi hilste året velkommen, var det med et inderligt håb om, at det ville bringe lysere og lykkeligere tilstande for os alle. Vel vidende om, at der endnu lå nogle uindløste regninger fra krigens år, som i selskab med den devaluerede krone ville betyde afkald på en del af kravene til livets goder og til det, der hører under almindelig menneskelig lykke, tog vi for et år siden imod det sidste år i det tyvende århundredes første halvdel i forventning om fremgang og større sikkerhedsfølelse. Men opgaven var altså for stor; forhåbningerne bristede, og vi måtte skuffet på dette område gå ud af det gamle år.

Privatbane-Tidende.

Vore arbejdsgivere — de danske privatbaner — er ude for en hensynsløs konkurrence, som man må håbe bliver bragt til ophør ved regulerende foranstaltninger fra lovgivningsmagtens side; man står jo uforstående overfor, at Danmark omtrent er det eneste land, som ikke har nogen trafikplan, så de forskellige trafikmidler kunne samarbejde i stedet for som nu at bekrige hinanden.

Privatbanerne — i hvert fald en stor del af dem — har i 1950 fået moderniseringslån og kommunegaranti på 7-10-årige perioder, og der er og bliver investere-

ret stor kapital fra det offentlige side i privatbanerne; man er altså på allerhøjeste sted klar over, at disse baner ikke kan undværes, og derfor håber vi, at det i 1951 bliver alvor med en trafikplan her til lands, så privatbanerne kan få tålelige forhold at arbejde under og på den måde være med til at udføre deres mission på det trafikmæssige område.

Vor Stand.

Det store spørgsmål ved årsskiftet er, om vi både har vilje og kræfter til at følge det anlagte sparsommelighedsprogram og tillige om, de bredeste skuldre vil påtage sig den andel, der tilkommer dem uden forringelse af produktion og arbejdsbeskæftigelse.

Håbet skal efter sigende ikke beskæmme, og vi vil derfor tro på, at året kan bringe flugt over feltet og klarhed af de mange problemer, som har meldt sig.

Et lyst og lykkeligt nytår er vort inderligste ønske, men at vi ikke gratis kommer til et virkningsfuldt resultat, gør vi nok klogt i at forberede os på.

Fra krigens tunge, mørke år har vi erfaring for, at fællesskabsfølelsen har bærekraft, nu skal den prøves i en brydningstid og under ansvarets og alvorens uskrevne lov.

Og vi vil tro, at det bærer mod lysere og lykkeligere tider og derfor bydes det nye år velkommen med åbent hjerte og klar hjerne.

Dette var et udpluk af jernbaneorganisationernes nytårsbetragtninger. Hertil kan JERNBANE-BLADET tilføje som sin mening:

Året, der svandt, var vel stort set ikke værre eller bedre end dets nærmeste forgængere. Vi fik en ny regering, der har set det som sin første opgave, at male hele vor tilværelse og udsigterne for fremtiden som uendelig mørke og triste. Nå, det er der andre, der har gjort før dem, så lad os ikke bluffe af det. At det er blevet dyrt at leve, har vi alle erfaret, men ærlig talt, hvornår har det ikke været det for en tjenestemand? Vi, der er afhængige af lønningslove, der altid er bagefter når priserne er opadgående, og

Aarhus Amtstidendes
Bogtrykkeri



Tlf. Aarhus 200

prisfald er der vist ingen, der kan se nogen mulighed for. Så på det område skal vi ikke vente nogen forandring i det nye år.

Men hvorfor ikke lige så godt være optimist og finde det lyse i det mørke og ikke omvendt. Lyset er der altid, selv om den »blinde« ikke kan se det, og er forholdet da ikke det, at såvel vort landbrug som industri er i fuldt sving med en ka-

pacitet som aldrig før, hvilket igen giver den laveste arbejdsløshed landet nogensinde har haft, det kan da ikke betyde, at landet er på fallittens rand. Nej, lad os blot se lidt lyst på tilværelsen, det giver arbejdsglæde og dermed det bedste resultat for såvel os selv som for dem, vi arbejder sammen med samt for den virksomhed vi arbejder for.

Godt nytår!

»Hvad var det, der blev sagt?« Men højtalerne skal jo kalde de rejsende ud fra ventesalene.

Ja, på nogle stationer er det vist godt. På andre stationer går det således til. Toget kører ind ved perron under hvæsen og megen larm. Dette er signalet til almindeligt opbrud i ventesalene. Ikke en bliver siddende, det smitter, alle skynder sig ud for om muligt at få en hjørneplads. Derefter forkynder højtalerne, at nu er der tog til X-by ved perron I. Hvem talte højtalerne så til?

— Disse tanker skal nu ikke forsvares alt for stærkt, for jeg ved udmærket, at der er en del store stationer, hvor højtalerne gør god fyldest. Og selvfølgelig kan et højtaleranlæg bruges til andet end udkaldning i ventesale.

Det er jo også tidens krav, og det er service. Desværre er det vel ikke muligt at måle eller bedømme, om en sådan service er til nogen gavn for DSB og kunderne. Den er pokkers dyr, det er sikkert. Hovedformålet med disse ord er at påpege, at i hvert fald en del stationer af middelstørrelse godt kunne undvære højtaleranlæg og alligevel få de rejsende med. Og nu skal vi alle spare. Derfor kan det blive nødvendigt at tale lidt »gammeldags«.

N. K.

Mere kontrol.

Dersom der havde været ført noget bedre kontrol fra de dertil beskikkede stationsledere, overkontrollører og hvad de nu benævnes alle dem, der er sat til at føre kontrol med personalets arbejde, ville en masse af de beklagelige tyveri- og bedrageriaffærer kunne været undgået. Intet er lettere end af og til at efterse, om mærkerne på banemærkepakkerne er »vaskeægte«, og intet er lettere end at tage vognbøgerne og gå ud og kontrollere, om nu også de vogne, der er ført tomme, virkelig er tomme, og om banerne nu også har fået den vognleje, der tilkommer dem.

En og anden vil måske hertil anføre, at det ikke er rart at gå og spille bussemand for personalet. Det kan være forståeligt på mange områder, men hvor det drejer sig om kontrol med pengesager og værdier, der må og skal der føres kontrol.

Meget af det, der for blot ti år siden kun var af ringe værdi, har med det stærkt stigende prisniveau fået en værdi, der kræver en lige så øget kontrol. Det ville være velgørende, om vi kunne blive fri for stadig at se de alt for ofte forekommende avisskriverier om tyverier og bedragerier ved banerne.

Ryb.

Månedens emner...

Spareforslag og tidens krav.

D.S.B. har for nogen tid siden opfordret personalet til at indsende forslag til besparelse. Nogle forslag vil der jo nok fremkomme i den anledning, men sikkert næppe så mange som det kunne ventes af så stort et personale, og det er der flere grunde til. De helt geniale ideer hænger nu engang ikke på træerne. Om småforbedringer vil man tænke, at det er vist ikke den slags, der er bedt om, og så holder man sig tilbage. Mon ikke de fleste har det sådan, at de er i stand til at passe deres arbejde trofast og samvittighedsfuldt, men nye ideer kan de ikke presse deres hjerne for. Det gælder nok for hovedparten, og det er godt det samme, ellers blev der ikke arbejdsfred.

En anden grund til, at mange holder sig tilbage, er vel også, at man er bange for at komme til at save den gren over, man selv sidder på, hvilket er såre menneskeligt og forståeligt. Man vil også nødig være ukollegial, det ville være sådan sin egen sag at indgive forslag, der kom til at ramme andre ansatte. Det er klart, at man tager afstand fra den slags. Man vil også nødig gå mod tiden og derved komme til at virke reaktionær. I mange tilfælde har man simpelt hen for travlt på arbejdspladsen til at beskæftige sig med ideer og reformer, og hjemme har man sit privatliv at passe. Mange lever et forceret liv, der ikke levner tid til at spekulere og skrive. Der er grunde nok, hvis resultatet skulle blive for magert.

Skal der virkelig sættes ind med store besparelser, er der fare for, at det vil ske ved tilbagegang; mindre service overfor kunderne og dårligere arbejdsvilkår for personalet. Gid det kunne gøres så lempeligt som muligt, og gid de folk, der har magten til at bestemme, ville prøve alle muligheder forinden.

Prøv også at lirke lidt ved begrebet »tidens krav«. Man må ikke stirre så læn-

ge på dette begreb, at man bliver hypnotiseret deraf. Det er meget, meget dyrt at være moderne og opfylde tidens krav. De lande, der er førende, har måske bedre råd end vi. Se engang på om alle moderniteterne nu også giver os flere kunder, mere sikkerhed, større lettelse samt besparelser på andre områder. Nej, det er sikkert ikke altid tilfældet.

Af frygt for at tabe ansigt glemmer vi at se på, om vi nu også har råd til alt det nye.

Sidste udvej skulle være at rette sparekniven mod et veltjent personale.

K.

Hvem taler højtalerne til?

Efterhånden er man blevet så vant til højtalerne på jernbanen, at man ikke tænker meget over denne service mere. Det er noget, der hører med i lyd billedet som togførerens fløjte og lokoets hvæsen. Mest bliver højtalerne brugt til at kalde ud til et tog, men hvem kalder de i grunden på?

De rejsevante, som vel nok er de fleste, klarer sig lige så let som hjemme i deres egen lejlighed. De knapt så rejsevante studerer køreplanen og ser på skiltene og kommer godt afsted. De helt uvante med rejser studerer ligeledes køreplanen hjemme, men ringer for en sikkerheds skyld til stationen. De spørger, hvis de er særlig nervøse, om hvornår toget kører, om hvor det holder, når de køber billetten. Ja, der er nogle nervøse rejsende, der ikke nøjes med det. Ude på perronen spørger de togpersonalet:

»Det er da toget til København?« Hvem har ikke også inde i kupeerne hørt sådanne mennesker spørge deres medpassagerer:

»Undskyld, men det er vel rigtigt, at det er toget til København?«

Hvis højtaleren pludselig gjaldt med oplysninger, så spørges der:

Spar på papiret.

En ny flod af det kostbare papir er, i form af rettelsel til sikkerhedsreglement og signalreglement, flydt ud over hele landet til hver enkelt af personalet. Det er uhyre svært at skaffe papir i dag, også for banerne kan man se, idet omtalte rettelsel er trykt på forskellig slags papir, noget som hidtil ikke er forekommet selv under krigsårenes vanskeligste tid.

Er det nu også strengt nødvendigt at udsende disse rettelsel til samtlige ansatte? og er der ikke en opgave for det nedsatte rationaliseringsudvalg til at få en mere rimelig ordning på dette. For i tiden hed det altid: papiret koster næsten intet, det er sætning og trykning, der koster pengene, men sådan er det så langt fra i dag.

Store dele af personalet har for tid og evigt valgt deres arbejdsplads på kontorer, pakhuse o. a., hvor man så afgjort ikke har brug for sikkerheds- og signalreglement. Men det gælder ikke blot disse reglementer. Den eneste ordresamling, og rettelsel dertil, der bør tildeles alle ansatte, er formentlig ordre A, der må betragtes som en grundlov for hver enkelt.

For alle øvrige ordresamlings vedkommende måtte det være nok, når der på de lokale arbejdspladser i fornødent omfang fandtes de ordresamlinger, der der beskæftigede personale havde brug for. Rettelselne til disse samlinger kunne henlægges i en mappe, hvori der kunne være en liste, hvorpå hver enkelt af personalet kunne kvittere for at have læst den pågældende rettelse. Det samme gælder: Meddelelser fra Generaldirektoratet når disse indeholder bestemmelser, der vedrører hele personalet eller dele af dette.

Dette ville være en meget stor besparelse, også i udenlandsk valuta, og mon ikke det samtidig ville blive en mere effektiv læsning af de udsendte ordrer og rettelsel. Som det foregår i dag med henlæggelser af store bunker ordrer og bestemmelser, som kun et fåtal af personalet tager til sig, hvorefter disse havner i

DANSKE JERNBANESTATIONER

35



papirkurv eller kakkelovn, er det det rene papir- og valutaspild. Ryb.

flere og flere sender bidrag til bladets læsestof. Vi vil fremdeles bringe »Karoline-serien« under: Mens vi venter på tog, og fra dette nummer vil privatbanestoffet blive samlet under den ny rubrik: Privatbane nyt. Den lovede rundspørgesrubrik skal snarest blive startet.

Det glæder redaktionen gang på gang at modtage meddelelser om, at hele familien glæder sig til hver gang bladet skal komme, og de snart mange abonnenter, der ikke er tilknyttet banerne i deres erhverv, er naturligvis også et bevis for, at bladet rummer andet end ensidigt fagligt stof.

★

Der er endnu nogle abonnenter, som ikke har fået sendt beløbet for 1951. Gør det straks eller til 1. februar.

Til læserne

Tak for de mange venlige hilsener, der er tilgået mig til jul og nytår på abonnementskuponerne, og velkommen til de mange nye abonnenter, der er tilgået fra nytår. Det er meget galt med at skaffe papir til fortsat øgelse af bladets oplag, og det har derfor været nødvendigt at inddrage et betydeligt antal af de gratis stationseksemplarer.

Bladet vil fortsat bestræbe sig for at blive endnu bedre, og det er glædeligt, at



Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Esbjerg

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10



Nyhavns Færgetro

Nyhavn 5 ✕ Telefon Palæ 6251

Københavns
bedste spisested

✕

Musik og dans
i krostuen

1/2 S. P. Wodskou

NEON

Valdemarsgade 16
København V.
C. 9434

Represent. for belgiske Værker

Aktieselskabet

**JERN & STAAL IMPORT
KOMPAGNIET**

Jernbaneskiner med Tilbehør
Dele for Lokomotiver og
Jernbanevogne
Hjulsæt - Hjulbandager
Sporskifter af Manganstaal
Smedegods

Nybrogade 26
København K
Ctr. 32 47 - 10 049

BRDR. LARSEN

Gas- Vand & Sanitet

Leverandør til DSB

**HOSTRUPSVEJ 4
KØBENHAVN V
CENTRAL 2791**

D. A.



**Th. Wessel &
Vetts Fabriker A/S**

KØBENHAVN K.

**Emanuel Jensen &
H. Schumacher**

Murer & Entreprenørforetning A/S

Udfører Arbejder for DSB

Godthaabsvænget 4
København F.
Telefon Central 968

Jarmers Bogtrykkeri

Vestergade 12
København K
Central 10.801

Vis roligt Tænder

naar de er fremstillet paa

Dansk Tandteknik

Nordre Fasanvej 99 . FAsan 4527

Vi er kendt for vor Grundighed
og Akkuratesse.

Gratis Undersøgelser og Tilbud. Konto.
Har De vanskelig Mund og Ærg-
relser af Deres Protese, saa kom
— efter vor Metode kan der laves
funktionsdygtige Proteser til en-
hver Mund.

Til Alaska pr. jernbane

en skønne dag

AF TOGFØRER J. F. JACOBSEN

Måske den mest særprægede normalsporede jernbane i Nord-Amerika er den kun lidet kendte Pacific Great Eastern-Railway, der er en landlig damp- og dieselsbane i Britisk Columbia. Banens længde udgør for tiden ca. 810 km; men P. G. E. kører igennem et vildt og øde landskab, der mange steder ligner et helt vildnis.

Banen løber nordpå gennem bjergpas, klippesnævninger, over store højdedrag og gennem tunneler og over stor viadukter og broer. Den betjener altså et opland, hvor der næsten ingen byer findes noget sted.

Så sent som i 1941 var der kun 750 nybyggere og indianere. Banen udgår endnu ikke fra den store by Vancouver; men der er skibsforbindelse fra Vancouver til den ca. 80 km nordligere beliggende lille by Squamish. Fra denne bys havn udgår jernbanelinien, og den ender så ca. 810 km nordligere ved en lille by, der hedder Quesnel. Det er ikke meningen, at linien skal ende der. Den skal føres videre nordpå til den ca. 160 km nord for Quesnel beliggende større by Prince George.

Linien nord for Quesnel var påbegyndt før 1939. Der var bygget ca. 60 km nyt spor; men verdenskrig nr. 2 satte foreløbig en stopper for projektet. Skinnerne

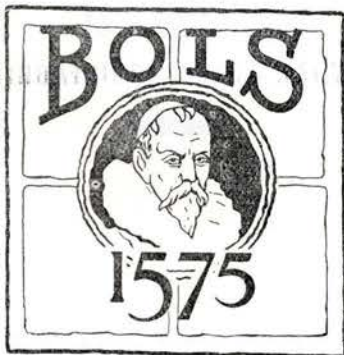
blev taget op igen og brugt andetsteds. Nu er arbejdet i gang påny med lægning af sporet fra Quesnel til Prince George. Fra denne by er banen projekteret til Daroson Creek ved Peace River (fredens flod), hvorfra der går en gennemgående hovedvej til Alaska. I byen Prince George er der forbindelse til den store gennemgående bane fra Halifax til Prince Rupert (Canadian National Railway).

P. G. E. blev påbegyndt i 1912, og der er siden kostet 136 millioner kanadiske dollars på dette anlæg. Hvem betaler disse penge? Det gør staten Britisk Columbia. Linien blev anlagt af ingeniør-general J. W. Stewart, der forud havde deltaget i

store jernbanearbejder ved Grand Trunk Railway) nu overgået til de kanadiske statsbaner). Mr. Stewart gjorde den daværende kanadiske premierminister Mac Bride interesseret i anlæg af en jernbane fra Vancouver nordpå gennem det meste af Britisk Columbia. Regeringen gav så en statsgaranti på 70.000 dollars pr. kilometer. Da banen var nået halvvejs til Quesnel, slap pengene op og arbejdet lå stille en tid. Så overtog staten arbejdets fuldførelse til Quesnel. Det vil nu koste 13 millioner dollars at gøre banen færdig til Prince George, og alene arbejdet med bygning af en kæmpebro over Cottonwood floden vil koste over 1 million dol-



Kort over linien og dens videreførelse til Prince George, hvor der er tilslutning til de kanadiske statsbaner (Canadian National Railway).



Likør og
Silver Top dry Gin

Hotel Astoria
KØBENHAVN



City
Fodtøj
Aalborg

VEJLE

Vejle Karosserifabrik

Hans Thisgaard
Leverandør til DSB rutebiler
Skovgade 14 . Tlf. 2488
Vejle

Th. Weissenborn

Smedemester
Gas- Vand- og
Varmeinstallationer
Volmersgade 5 . Tlf. 2075
Vejle

Christianshaab Mælkeri

Dæmningen . Tlf. 733
Vejle

C. F. Jansson

Statsaut. Installatør

Kirketorvet 18
Vejle . Tlf. 824 - 144

Henrik Koch & Søn

Akkumulatorfabrik
Blegblanken 6-8
Vejle . Tlf. 1241

H. Kölln

Husk — vor Slagter er
Slagteri og Pølsefabrik
Søndergade 13
Vejle . Tlf. 206

London Herre-Magasin

Herreekviperung og Konfektion
Nørregade 19-23
Vejle . Tlf. 381

Malte Vestergaard & Co.

Aktieselskab
Aut. General Motors Forhandler
Vejle . Tlf. 1100

Østjydske Kedel- og Maskinfabrik A/S

v. Kaj V. Hansen
Fredericia Landevej
Vejle

Becker-Christensen

Kulimport
Søndergade 24 . Tlf. 2040
Vejle

Vejle Trikotagefabrik

O. Rasmussen & Søn
Vestergade 21 . Tlf. 875

A. Moltrup

Læderhandel
Vestergade 24
Vejle . Tlf. 367

A/S Brdr. Brincher

Grejsdal Hammerværk
Vejle

Vejle Dampvæveri A/S

Vejle

Bernhardt Nielsen

Møbelfabrik
Langelinie 33
Vejle . Tlf. 414

Mejeriet

Orla Lehmannsgade 6

K. E. Christensen
1. Kl. Mejeriprodukter. Fineste
hjemmelavede Dessertis. Lyn-
frosne Bær og Grøntsager
Varerne bringes overalt.
Vejle . Tlf. 510

L. P. Hansen

Farveri - Renseri
Nørregade 10 - Tlf. 270
Vejle

LISSAU

JYDSK RULLEGARDINFABRIK

VEJLE

Exide Accumulator Station

O. Mortensen

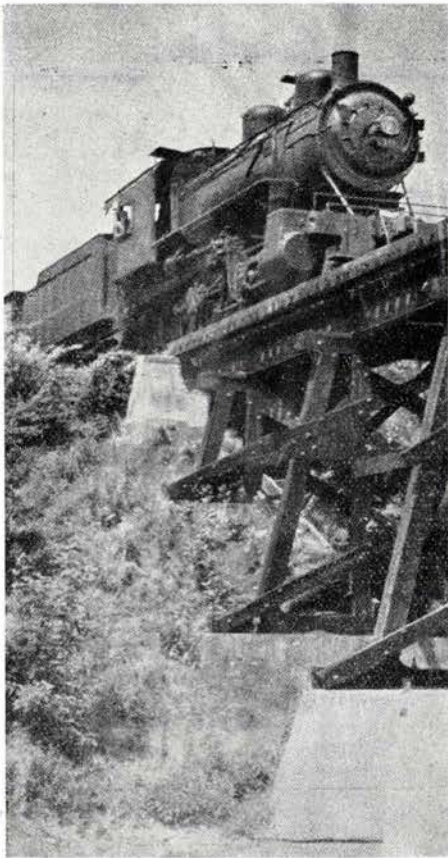
Leverandør til DSB



Skovgade 14

Vejle

Tlf. 1468



lars. Det er et af de største jernbaneanlæg i Nord-Amerika i mange år, og driften har ganske naturligt ikke kunnet give overskud. Banen går gennem en øde og tyndbefolket egn og skal ophjælpe landet, derfor må staten naturligvis betale det underskud driften giver. Snart vil banen nå sit foreløbige endepunkt.

Men Prince George har kun 3000 indbyggere. Hvorledes skal da Britisk Columbia gøre sig håb om rentabilitet, når driften til Quesnel i forvejen giver underskud.

Ja, så kommer vi til de to store ønsker, som befolkningen i Britisk Columbia har og som drøftes alle steder, hvor folk samles og diskuterer landets forhold. Det første ønske er, at P. G. E. må blive fuldført både i nord og syd. I syd skal det manglende stykke fra Squamish til Vancouver anlægges. I nord skal banen videreføres til Dawson Creek og derfra til Alaska. Befolkningen håber, at banens anlæg fra det nordlige Britisk Columbia til Alaska vil ske med økonomisk hjælp fra U.S.A. Siden japanerne under krigen gjorde landgang på Attu og Kiska øerne i Aleuternes øgruppe, har U.S.A. været interesseret i anlæg af en jernbane til Alaska af rent militære grunde. Men for farmerne i Britisk Columbia er det tvingende nødvendigt at få jernbanen anlagt, da de ellers godt kan forlade deres farme. Kan deres

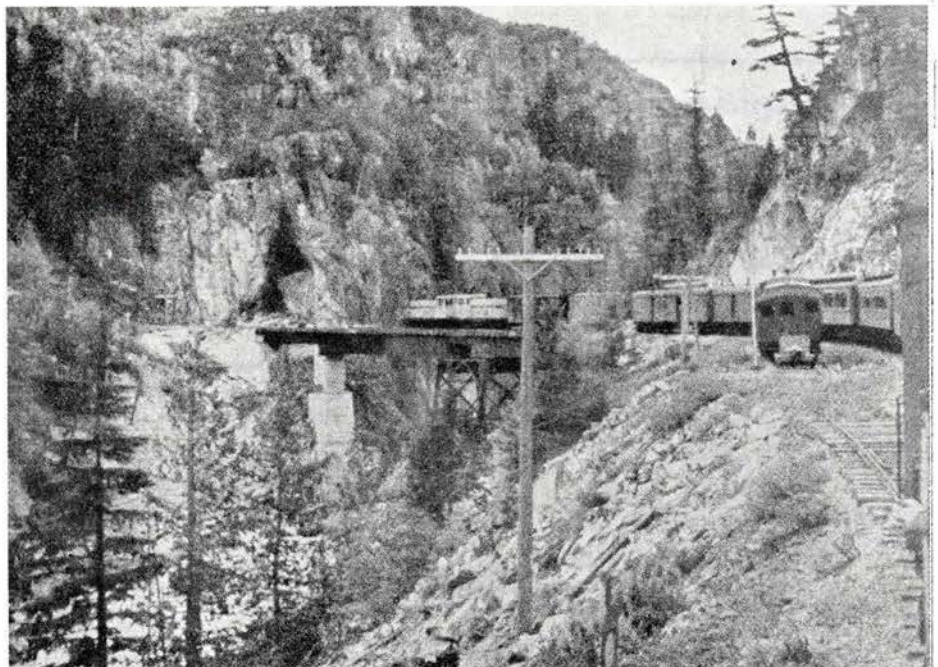
produkter ikke sendes bort pr. bane og sælges langt sydpå, vil kolonisationen gå i stå. Jernbaner er derfor en nødvendighed for staten. Det andet store ønske befolkningen har — er, at P. G.E. snarest forlænges til Dawson Creek ved Peace River. Der ligger et mægtigt stort farmland kaldet »The peace river Black«. Dette areal ligger med halvdelen i Britisk Columbia og den anden halvdel i nabostaten Alberta. Dette »peace river Country« ønsker man bygget en jernbane til. Dawson Creek ligger i hjertet af dette farmland, hvor jorden er første classes hvedejord. Dette land nås kun, som forholdene nu er, ved at gå gennem nabostaten Albertas provinser. Derfor ønskes der en jernbane fra Prince George mod øst ind i dette land. For at kunne komme af med sine produkter må farmeren i Britisk Columbia sende disse over 800 km, før varerne kan læsses i jernbanevogn og rulle vestpå til Pacifickysten og afskibes derfra.

Så er der et andet vigtigt problem. I det vestlige hjørne af »Peace river Country«, langs Rocky Mountains bjergene, regner man med, at der er 190 millioner tons kul af god kvalitet. De miner, der andetsteds i staten er i brug, er forholdsvis meget udpint. Intet under, at befolkningen ønsker, at P. G.E. kan videreføres

til disse rigdomme. Som forholdene er i dag transporterer P. G.E. 5000 vogne med tommer og cellulose årligt. Det er et betydeligt antal vogne; men ikke nok til at give det udbytte, der er ønskeligt for banen. Banen savner endnu de store hvedetransporter, der vil komme, når linien forlænges og får forbindelse med de kanadiske statsbaner og det rige hvedeland »Peace river Country«.

For at hjælpe på indtægterne er turistbesøget sat i system. Der er overordentlig skønt langs hele banen fra Squamish til Quesnel. Der er smukke græsgrønne enge, sølvklare floder med et rigt lystfiskeri, stejle klippeklofter og bjerge og store broer og tunneler.

Der er også en god jagt på statsgrundene og i skovene. Hertil skal der løses jagttegn. Intet under, at landet tiltrækker turister langvejs fra. Der er tilrettelagt udflugter på 3 og 8 dage med sovevogn og spisning i toget, hvor der om aftenen er al slags underholdning. Landet minder mange steder om Schweiz. Men skønheden er endnu af en ejendommelig ensom og fjern karakter. Da mr. David Morgan fra jernbanemagasinet »Trains« så Squamish for første gang, udbrød han: »Det er den smukkeste; men mest ensomme og fjerne station jeg nogensinde har set.«



S. V. von Ostens Bitter
har mange taknemmelige Venner

Vamdrup

Vamdrup Karosserifabrik Akts.

BASTRUP

Telefon Vamdrup 204 - 240

Sydjysk Andels-Fjerkræslagteri

Vamdrup

Vamdrup og Omegns Brugsforening

Vestergade 2 . Tlf. 22
Vamdrup

Lunderskov

Axel Nielsen

Aut. Installatør
Leverandør til DSB

Storegade . Tlf. 53
Lunderskov

E. Jeppesen

Tømrer og Bygningsnedker
Udfører Arbejder for DSB

Lunderskov, Storegade, Tlf. 52

Karl Kr. Schmidt

Brøndborer og Blikkenslager
Christiansfeldt . Tlf. 11

Vejen

Auto-Centralen

v. Conrad P. Møller & Søn

Leverandør til DSB

Søndergade 31
Vejen . Tlf. 279 - 300

Søren Villadsen

Møbelfabrik

Vejen . Telf. 36—328

Sydjysk Damkultur

Hansen & Jørgensen

Vejen . Tlf. 115

H. Ehlers

Elektrisk Lys og Kraft — Radio
Leverandør til DSB

Nørregade 22
Vejen . Tlf. 137 - 437
Filial: Bække . Tlf. 69

$\frac{1}{2}$ Vejen Maskinfabrik

v. F. Olesen
Vejen . Telefon 65

Grejsdal

Grejsdal Planteskole

P. Alsted
Planteskoleartikler i stort Udvalg
Illustr. Prislister franco
Grejsdal Station . Tlf. 87

Mariendal Savskæreri

Sv. Frederiksen
Grejsdal . Tlf. Grejsdal 63

Grindsted

Andels- Klædefabriken

Grindsted

Karl V. Nielsen

Vulkaniseringsanstalt
Nyt Autogummi i førende
Mærker.

Torvet
Grindsted . Tlf. 72

Hansen's Hotel

J. Storgaard
Borgergade
Grindsted . Tlf. 3

T. C. Oehlenschläger $\frac{1}{2}$

Kolonial en gros
Grindsted . Tlf. 94 - 95

Grindsted Motor Co. $\frac{1}{2}$

Dir. K. Laursen
Aut. Ford Forhandler
Grindsted . Tlf. 33

Gødning Mølle

Savværk & Trælasthandel
v. Th. Thomsen
Randbøl



Morgenavisen.

»Hvad mon der egentlig er meningen med det hele?«

Idet Karoline klasker avisen ned på dynen, vender hun sig med et sæt om imod mig, rejser sig på albuen og med hovedet støttet i hånden ser hun på mig, som om jeg skulle stå til regnskab for, hvad hun havde læst i avisen. Det er ellers så hyggeligt sådan en søndag morgen, når jeg tilfældigvis har fri, og vi har drukket kaffe på sengen, at ligge og blunde lidt, mens Karoline studerer morgenavisen, ikke sove rigtigt, bare blunde og ikke tænkte på noget, bare ligge og have det rart. Men nu er freden altså forbi for denne gang. Hun ser vældig godt ud, som hun ligger der. Natkjolen er gledet ned og har blottet en særdeles velformet skulder, og håret hænger lyst og let ned over den arm, hvorpå hun støtter hovedet.

»Du har smukke skuldre, Karoline.«

»Pjat.«

»Det er aldeles ikke pjat. Du har smukke skuldre, og et par flotte arme hænger der ved.«

»Det har du sagt mig så mange gange, så det er ikke noget nyt. Men tror du, vi får krig?«

»Nej. Ikke hos os i hvert fald.«

»Hvorfor tror du så, bladene skriver så meget om det? Aviserne er jo fyldt med krig, krigsfrygt og krigsforberedelser.«

»Ja, noget skal de jo skrive om, og krigsvæsen er sådan et rart emne.«

»Hvorfor er det det?«

»Jo, for det kan der skrives om i det uendelige, og det er komplet ligegyldigt, om det er rigtigt eller forkert, enhver

journalist kan ganske roligt skrive, hvad han vil, og skrive det modsatte næste dag, der er ikke en sjæl, som går i rette med ham om den sag.«

»Det skulle forbydes at skrive så meget om det.«

»Hvorfor det? Man kan jo lade være at læse det, så er det jo ligemeget.«

»Nej, det er ikke. For det første bruges der en umådelig mængde papir, som der skulle spares på. For det andet bliver mennesker opskræmt af at læse det, og for det tredje bidrager det til at stimulere prisstigningerne, som aldeles ikke trænger til at stives af. Til syvende og sidst er det måske avisernes hylene op, der danner grundlaget for prisopskruggingerne.«

»Det kan der måske være noget om.«

Karoline lader sig falde ned på pudsen igen, tager avisen og blader lidt rundt i den. — Den er tyk i dag, næsten en hel bog. Til trods for dens egne krav om gennemført sparsommelighed både i det offentlige og det private, bruger den enorme mængder papir. Nå, avispapir er måske ikke så kostbar, men det, der trykkes på det, er sikkert endnu mindre værd.

Jeg var ved at falde hen igen, da Karoline påny kaster avisen fra sig og indtager den samme stilling som før. Jeg skynder mig at lukke øjnene op, men kommer alligevel for sent.

»Sovetryne.« Tonen er bestemt, men udpræget venlig.

»Hm.«

»Hvad tror du, det går over til?«

»Går over til. Med hvad?«

»Det med pristallet. Tror du ikke, vi får det løntillæg, vi tilkommer?«

»Jo, selvfølgelig. Men det bliver jo ikke før til april.«

»Det ved jeg godt. Men får vi det, eller skal vi snydes?«

»Det står i loven, vi skal have det, altså får vi det. Det kan der ikke være tvivl om.«

»Nå det kan der ikke?«

»Nej. Afgjort.«

»Du glemmer hurtigt.«

»Hvad vil det sige?«

»Under krigen fik vi da ikke, hvad vi skulle have haft efter loven og pristallet. Stauning holdt bare en tale om, at vi i stedet for skulle vise samfundssind, og dermed var den klaret uden nærmere omtale. Det kalder jeg at blive snydt. Jeg har forøvrigt tit tænkt på, hvorfor vi den gang ikke måtte få, hvad vi tilkom. Der var jo penge nok, alle andre samfundsklasser svømmede i penge, og tyskerne tømte butikkerne for alle ordentlige varer, mens vi gik med samfundssindet og blev fattigere og fattigere. Da hjalp det os ikke noget, hvad der stod i loven. Vi fandt os i det. Og jeg er ved at tro, det samme skal foregå igen. Aviserne har i de sidste måneder antydnet noget i den retning. De kalder det løn- og prisstop. Det kan være udmærket, jeg har ikke spor imod det, men hvis man stopper på en tid, hvor priserne har fået et så mægtigt forspring som nu, så kalder jeg det snyderi. Der er forøvrigt ingen grund til at kalde det løn- og prisstop, man kan nøjes med prisstop, for når priserne ikke stiger, stiger lønningerne heller ikke. Det er ikke lønningerne, som presser priserne op, men omvendt. Jeg er sikker på, at man på en eller anden måde vil prøve at snyde os.«

»Det skulle såmænd ikke undre mig. Men jeg tror det næsten ikke.«

»Ja, nu får vi se. — Sagde du ikke, du i dag ville til at udfylde din selvangivelse?«

»Jo, jeg skal også til det, når jeg nu kommer op.«

»Så synes jeg, du skulle se at komme på benene. Det er i grunden noget pjat med den selvangivelse.«

»Hvorfor?«

»Skattevæsenet får jo fra lønningskontoret opgivet, hvormeget du har tjent, så

Amts-Arbejdsanvisningskontoret

AALBORG . NYHAVNSGADE 12

Gratis Arbejdsanvisning til
Landbrug . Haandværk . Industri og husligt Arbejde

Aabent Kl. 8—17 . Lørdag 8—13

TF. 2782 - 2960

Arbejds- Anvisningen

SPANIEN 63 — ÅRHUS — TLF. 13.250

Al anvisning er gratis.

S J Æ L L A N D

Danske Landboforeningers Frøforsyning

Roskilde

Amts- Arbejdsanvisningskontoret

Gratis Anvisning af
Arbejdskraft

Slagelse . Tlf. 848

A/S Taastrup Parketstavs-fabrik

Roskildevej 40
Taastrup
Tlf. Taastrup 488

Dansk Paknings-Industri

Leverandør til DSB

Vordingborg . Telefon 863

DANSTRUPLUND FREDENSBORG

O. PALUDAN

Planteskole

KLARSKOV . TELEFON 9

O. ERTMANN'S KAROSSERIFABRIK

Leverandør til DSB

Sorø . Tlf. 399

Import Kompagniet Kalundborg

Kalundborg Margarinefabrik

Kalundborg . Tlf. 90

Lindevangens Kolonialforretning

K. Møller
Kolonial . Vin . Kaffe . The
og Delikatesser

Kongevej 198, Lyncby
Tlf. Frederiksdal 6647

Hundested-Rørvigfærgen

forbinder Nordsjælland med
det skønne Odsherred

H. OTZEN

Ingeniør . Entreprenør

Lyngbyvej 267 A
Hellerup
Tlf. Gentofte 4385

H. MEYERS BOGTRYKKERI

FARVERGADE 2
KØBENHAVN K
TELF. CENTRAL 6705 - 6758

M E D D E L E L S E :

Det glæder os at være i Stand til i Aaret 1951 at yde Embeds- og Bestillingsmænd den Service, at kunne købe kunstige Tænder uden Udbetaling, med maanedlige Afdrag uden Rentetilleg af nogen Art. Ingen Anstrengelser bliver sparet, for at bevare vor høje Kvalitet og Position, der er Resultat af overlegen faglig Dygtighed.

Hovedstadens Tandteknik

exam. Tandteknikere.

Studie & Legatophold
i Schweiz.

EVA 8355

GASVÆRKSVEJ 2

kunne det vel være tilstrækkeligt. Skemaerne er bare spild af papir og arbejde, mæsser af arbejde på skattekontorerne, de ved det jo i forvejen altsammen.«

»Det er der ingen tvivl om.«

»Humbug det hele. — Vil du stå op først? Så skal det være nu.«

»Det haster jo ikke. Jeg synes vi ligger så godt.«

»Det vil sige, du er for ugidelig til at rejse dig. God morgen, dovenkrop.«

Karoline springer ud af senge og begynder at krænge natkjolen af sig. Hun er i grunden et flot stykke kvindfolk. Og det er ikke tøjet, der gør det. lady.

Noget af det helt rigtige.

Før jul bekendtgjorde et telefonselskab, at visse nærmere betegnede centraler ville blive holdt åben jule- og nytårsaften. »— Men der vil for opringtoner, der foretages i tiden fra kl. 19 til kl. 24, blive opkrævet et ekstragebyr på 50 ore pr. opringing. Gebyret tilfalder centralbetjeningen.« Det er den sidste sætning, man skal lægge mærke til.

Når offentlige virksomheder helt eller delvis indstiller driften jule- og nytårsaften eller på højhelligdagene, sker dette jo så godt som altid af hensyn til personalet og ikke fordi der ikke er brug for virksomheden, eller fordi der ikke blandt befolkningen kan være trang til eller ønske om den betjening institutionen sædvanligvis yder. Men der tages på disse aftener det videst mulige hensyn, og man betragter det som en menneskerettighed at kunne holde fri, en menneskerettighed, der også gælder personalet.

Dog er der en virksomhed, hvor disse menneskerettigheder ikke gælder. Det er ved jernbanerne. Der køres for fuldt drøn uden noget som helst hensyn til personalet. Ja, man lukker selvfølgelig administrationskontorer, værksteder og lignende, der alligevel lukkes om aftenen og på helligdage, og man udsender en meddelelse om frihed for personalet i storst mulig udstrækning, en meddelelse, der er ganske betydningsløs, og som sikkert aldrig har bragt et eneste menneske frihed udover, hvad de havde i forvejen. Toggangen med alt, hvad dertil hører, går uanfægtet sin gang, selv om det er juleaften, der findes ikke antydning af hensyn til personalet.

Hvad om man ved jernbanerne gjorde ligesom telefonselskabet, opkrævede et ekstragebyr af hver rejsende mellem 19 og 24 og fordelte de derved indkomne beløb blandt dem, der gjorde tjeneste i den pågældende tid? Det behøvede ikke som ved telefonen at være et gebyr på ti gan-

ge den oprindelige takst, men f. eks. bare en krone, det ville dog kunne blive til penge, som måske ville betyde noget for de pågældende, i hvert fald ville det være et hensyn at vise. d.

Der spares.

Når der skal spares, spares der på de utroligste ting, som regel småtterier der ikke betyder noget, hvorimod de store poster, hvor der virkelig kunne spares noget af betydning, gerne går ram forbi. Dette ved vi alle, men der er måske nogen, som endnu ikke har lagt mærke til et af de sidste udslag af sparsommeligheden. Det er, at man ved en del af de personvogne, som sidst er kommet ud fra værkstederne i nymalet stand, har sparet den lyse staffering på vognsiden. Der siges, at man ved at undlade stafferingen på alle vogne vil kunne spare $\frac{3}{4}$ maler årlig. Det er selvfølgelig en post, men hvor ser det dog kedeligt ud, trist, rent ud sagt. Det er først, når den ikke er der mere, man forstår, at sådan en lille lys stribe liver op på en vogn, og når vi nu alligevel skal have den ene fjerdedel af maleren gående, mon det så ikke kunne betale sig at have hele manden? Også rent forretningsmæssigt set.

Sagt og skrevet



Stationsforst. A. M. Beck, Tønder.

— Man siger, at en jernbanemand ingen fritid har, passer det?

— Nå, det er nu meget sagt, men man kan ikke være både en god og interesset jernbanemand og så have en masse fritidsbeskæftigelse og så oven i købet et familieliv.

— De holder Dem tilbage fra offentlige tillidshverv?

— Ja, jeg undgår principielt at møde, når der er valg på en generalforsamlings dagsorden, for en mand i min alder kan ikke overkomme at passe en lang række tillidsposter, uden at noget forsømmes.

Det betyder ikke, at jeg ikke har interesse for, hvad der rører sig i byen, men før jeg kom til Tønder var jeg ophængt hver aften af møder og menighedsrådsforhandlinger m. m., og det vil jeg ikke ind på igen.

Stationsforst. Hans Møller, Aalborg.

— Er de rejsende en art mennesker for sig?

— De er vel som alle andre mennesker. Selvfølgelig er der kværunter imellem — folk, som ingen jernbanemand, selvom han gør sit yderste, kan stille tilfreds, men den slags mennesker skal man bare tage på rette måde. Når kværunter f. eks. siger, at vi jernbanemænd »bare går og sover«, svarer jeg altid: »Jamen, hvorfor er De da ikke søgt ind til dette dejlige væsen, hvor man kan få løn for at sove!« Men iøvrigt har det altid været mit princip, at man skal søge at få den vrede rejsende til at gå med et smil. Det lykkes ofte, for man lærer at ta' folk, som de skal ta'es!

Stationsbetj. N. Davidsen, Silkeborg.

— Hvorledes ser statsbanetjenestemanden så på sit arbejde i al almindelighed?

— Jeg vil helst sige det sådan, at jeg i mange år har været glad for mit arbejde; men det er ikke morsomt at arbejde i en etat, der stadig er i søgelyset for sin økonomi. Det mærker vi i allerhøjeste grad hos DSB. Lad mig sige, økonomien er heller ikke, som vi ønsker det; men når der skal spares, synes vi til tider, at buen spændes for hårdt. Efter års anstrengelser nåede vi til at få samlet tjenestetid, og det var et gode, vi satte højt; men bestræbelserne for at udnytte arbejdskraften helt ud har bevirket, at vi igen er kommet ind på deling af tjenesten for at få mere ud af den enkelte mand, og det går ud over vor fritid, hvilket vi selvfølgelig ikke er glade for.

Stationsmester Jensen, Haldkær.

Fremhævede bl. a., at rutebilerne kører gratis på landevejene. Derfor kan de sagtens køre, og konkurrence fra banernes side bliver vanskelig. Kunne det tænkes, at kommunerne ville holde banestrækningerne i orden kommunevis, så ville vi blive konkurrencedygtige! Iøvrigt fremhævede han, at banerne trænger til goodwill fra kommunernes side.

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

H. KLOSTER

FREDERICIA

Vesterbrogade 12 . Tlf. 2028

Togbetjentens dagligliv

Foto: Harald Rasmussen.

Togbetjenten er den som ifølge sin gerning kommer i den mest direkte forbindelse med det rejsende publikum. Høflighed og velvillig imødekommenhed fra hans side er en væsentlig betingelse for at

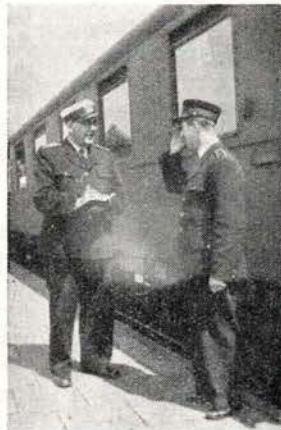
den rejsende kan føle sig tilfreds med sit ophold i banernes varetægt.

For på en tilfredsstillende måde at kunne udføre sin togtjeneste, må han først og fremmest kunne sine ting; men han bør

også være i besiddelse af en god portion menneskekendskab, således, at han straks er klar over hvordan hver enkelt rejsende skal behandles for at denne kan være fuldt tilfreds.



7.30 Forberedelse til dagens gerning.



9.10 Togbetjenten melder sig til togføreren.



9.11 Klar til at modtage de rejsende.



9.40 „Nord-Ekspress“ færdig til afgang.



10.00 Næede De ikke at købe billet? Så har jeg.



14.00 Eftermiddagskaffen indtages i spisevognen



14.53 Der modtages rejsegods på Fredericia banegaard.



16.40 Den tyske pakmester overtager ledsagepapirerne.



17.30 Der nappes en pølse på Danmarks sydligste friluftrestaurant i Padborg



19.00 Der hviles ud, til turen går tilbage ved midnatstid.

ROEBANER

til første transport af Danmarks hvide »guld«

Foto og Tekst: Ib Andersen.

Det er sikkert kun de færreste, der ved, at der i Danmark foruden det almindeligt kendte jernbanenet findes et andet, som vel ganske vist ikke kan måle sig med det »rigtige«, hvad totallængden angår, men som alligevel er af et ganske betydeligt omfang. Det er roebanerne. Der findes i Danmark adskillige roebaner til transport af sukkerroer, heraf findes størstedelen på Lolland-Falster, men også i området omkring Kalundborg og ved Assens findes der en del. For at få lidt at vide om disse baner begiver vi os nu en tur til Højbygaard sukkerfabrik, der forøvrigt er Danmarks ældste og som ligger ved Holeby station på Maribo-Rødbybanen.

Allerede på lang afstand får vi øje på fabrikken, og på vej derhen, krydser vi stadig en mængde spor, der fortsætter i alle retninger ud i landskabet. Da vi når nærmere hen til fabrikken, opdager vi, at der her findes en hel rangerbanegård, hvor roevognene holder i lange rækker på de forskellige opstillingspor, parate til at blive kørt ud, dels med affaldsprodukter fra fabrikken, der bruges til kreaturfoder, dels tomme, rede til at blive fyldte. Rundt omkring futter små pudsige loko, der har en vis lighed med de loko, man benytter på pacifikbanerne i Amerika i midten af forrige århundrede. Der findes dog også et dieselloko, ser vi lidt senere, også her har motoriseringen vundet indpas, og det ser rigtig nok noget kraftigere ud end de små morsomme loko.

Hvad er så en roebane? Er det bare en slags permanent tipvognsbane eller er det noget mere? Ja, som navnet angiver benyttes en roebane til transport af sukkerroer fra de forskellige sukkerroeproducenter til sukkerfabrikerne, men om permanent tipvognsbane er der egentlig ikke tale om. En roebane kan nærmest sammenlignes med en godsbane miniature, og den drives efter ganske bestemte retningslinier. F. eks. køres der efter en ganske bestemt køreplan, der nøje angiver afgang ect. På fabrikken her afgår der 3 roetog 3 gange daglig, kl. 6, 14 og 22, men naturligvis kun i roekampagnen, der varer mellem 3 og 4 måneder, den øvrige del af året ligger det hele stille. Hver tur varer mellem 3 og 4 timer og gennemsnitslængden varierer mellem 18 og 20 km i hver retning. Højbygaard sukkerfabriks

spornet har en længde på omkring 45 km og foruden de egentlige hovedlinier, som ejes af sukkerfabrikken, findes der utallige private sidespor. På det udstrakte spornet findes der 13 såkaldte læssepladser, som vel nærmest kan sammenlignes med stationer, hvorpå der findes læssespor og krydsningsspor, men der er naturligvis mange flere steder, hvor pålæsningen af vognene foregår. Som nævnt er totallængden af Højbygaard sukkerfabriks spornet ca. 45 km, men det betyder ikke, at man ikke kan køre længere. Der findes således en forbindelse med Maribo sukkerfabriks spornet, og derfra er der videre forbindelse med Saksøbing sukkerfabriks spornet. Også med Nakskov sukkerfabriks spornet kan der knyttes forbindelse, men det er dog vanskeligere her, idet forbindelsen ikke er permanent, men må etableres ad midlertidige spor, lagt henover markerne, men det gøres naturligvis, når det er nødvendigt. Man kan således komme langt omkring med en roebane, men det er dog ikke nogen særlig behagelig befordringsmåde, idet det jo enten skal ske på en åben roevogn eller et skrumpende loko, der bumper af sted henover de ujævne spor med en fart på ca. 15 km i timen. Men det kan altså lade sig gøre.

Til bestridelse af transporterne på banerne ejer fabrikken ialt 4 damploko og 1

diesel-elektrisk loko. Herudover har man 1 rangertraktor og 1 åben tilsynsvogn, der benyttes ved inspektion o. lign. Af de 4 damploko benyttes de 2 sammen med det dieselelektriske loko til den almindelige trafik på de forskellige strækninger, et bruges udelukkende som rangermaskine ved fabrikken, medens det sidste står som reserve i tilfælde af nedbrud eller lignende. Medens det diesel-elektriske loko er nyt, kun to år gammelt. De gamle damploko stammer allesammen helt tilbage fra midten af halvfemserne, og er således nu henved 60 år gamle. Men det betyder ikke, at de er blevet affældige. Nej, tværtimod. I deres unge dage måtte de trække op til 15 læssede vogne i eet tog, i dag trækker de med lethed et tog bestående af 20 læssede vogne, og de kunne for den sags skyld også trække flere, hvis trækkroge på vognene kunne tåle større belastning. Også til rangering med rigtige godsvogne kan roeloko benyttes, idet forbindelsessporet mellem fabrikken og Maribo-Rødbybanen er tre-strengt. Det er dog nødvendigt at benytte en særlig forbindelsesvogn hertil, men man kan på denne måde rangere med 5—6 15 t vogne. De 4 loko er omtrent ens, trekoblede tenderloko (type O-C-O), tjenstfærdig vægt ca. 11 t, drivhjulsdiameter 400 mm, max. hastighed 20 km/t, men man kører sjældent så hurtigt, da toget derved meget let afsføres. Det diesel-elektriske loko har en egenvægt på 17 t og er udstyret med en dieselmotor på 85 hk. Det kan trække en togstamme på 22—24 vogne.

Af godsvognene besidder fabrikken ca. 275 stk. Hver vogn hviler på 2 trucks og har en lastevne på 5 t. En sådan vogn er meget solid og svært bygget, hvorfor



Højbygaard sukkerfabrik ved Holeby.

K O L D I N G

Jens Juhl's Savværk

KOLDING
Tlf. 492

Anton Nielsens Frøavl og Frøeksport

Alminde . Kolding
Tlf. Alminde 26 og 76

Møller & Sørensen

Tømrer- og Snedkermestre

Clemensgade . Tlf. 33
Kolding

$\frac{1}{2}$ Sydjydsk Maskinfabrik

Søndergade 27
Kolding . Tlf. 1787

Morsø Støbegods

Frøcontoret

(for undersøgt Markfrø)
Kolding

H. Overbeck

Lys - Kraft - Varme - Radio

Jernbanegade 21
KOLDING
Tlf. 952 - 953 - 2437

S. Winkler's Eftf. $\frac{1}{2}$

Konfektionsfabrik
KOLDING

P. Madsens Maskinfabrik $\frac{1}{2}$

Halmpresseren Roland

Nr. Bjært . Tlf. Nr. Bjært 25
Kolding

Forlang Koldinghus Margarine

Børstefabriken »DAN« I/S

Nr. Bjært . Kolding
Telf. 68

Kolding Madras- og Divanfabrik

Møbelstel en gros
Kolding . Telf. 1509

C. Clausen $\frac{1}{2}$

Dampskibsrederi
Kolding

$\frac{1}{2}$ Tjærekompagniet

Kolding . Tlf. 1552

A. Askær

Auto-Reservedele og Tilbehør
en gros
Kolding . Tlf. 1234 - 1254

I/S Auto Elektro

Kolding . Bredgade 24
Tlf. 803

N. P. Hansen's Maskinfabrik

Indehaver: S. A. Christensen
Specialfabrik for Maskiner til
Træindustrien

Kolding . Tlf. 793

Dansk Andels Ørredeksport

Kolding
Telegramadr. Dantraut.
Tlf. 1962

Bech & Kildehøj

Murermestre & Entreprenør
Kolding . Tlf. 2402

Thorvald Thøgersen $\frac{1}{2}$

Trikotagefabrik
Kolding . Tlf. 2585

Elektrogeno

Plade- & Beholderfabrik,
rustfrit Stål, Aluminium, Kobber
Kolding . Tlf. 3187

Forlovelses-Ringe

Moderne Mønstre

Guld- og Sølvsmiede

C H R. J E N S E N

Jernbanegade 23 . Tlf. 1565
Kolding

taravægten er ikke mindre end 1670 kg, men det er også nødvendigt af hensyn til den behandling en sådan vogn er udsat for. Desuden er der nogle specielle vogne udstyret med en stor vandtank, der benyttes som en art tender for lokomotiverne, da disse ikke selv kan medtage nogen særlig stor vandmængde, en lille portion briketter kan der dog også være plads til, skulle det være nødvendig. Endvidere findes der en sneplov, som man egentlig skulle mene, der ikke ville blive brug for her. Men det har man trods alt, skønt man nødigt bruger den, men det er ikke altid, det er til at undgå, da roebanerne i tilfælde af snevejr meget hurtigt bliver ufarbare.

Sporet består for størstedelen af skinner til en vægt af 10 kg/m, men man er for nogen tid siden gået i gang med at udveksle de gamle skinner med nye til en vægt af 17,5 kg/m, og indtil nu er mellem 6 og 8 km spor udvekslet. Det er dog tvivlsomt om man vil blive i stand til at udveksle hele spornettet, da ejerne af de private sidespor næppe vil gå med hertil førend sporet er helt opslidt, hvilket endnu ikke er tilfældet. Men såvidt forholdene iøvrigt tillader det, er det altså meningen, at de strækninger, der ejes af sukkerfabriken, skal have de gamle skinner udvekslet.

Da klokken nu nærmer sig 14 er det tid til afgang. Efter tur kommer loko'erne hen til opstillingssporene og kobles til en togstamme. Med hvert damptog følger et personale på 3 mand, nemlig 1 lokofører, 1 fyrbøder og 1 togfører, medens der til tog, der fremføres af det diesel-elektriske loko kun kræves et personale på 2 mand. Efterhånden som afgangstiden er inde afgår de forskellige tog, et efter et, og snart efter er alle 3 tog på vej ud efter nye ladninger roer, nyt råmateriale til en af Danmarks vigtigste industrier, en af dem, der bringer den så eftertragtede »hårde valuta« til landet.

Efter at togene nu er kørt, bliver der tid til at kigge lidt på remisen, en sådan



Højbygaards diesel loko.

findes der nemlig også, men den er naturligvis ikke særlig stor. Her findes iøvrigt alt, hvad der hører med til et moderne remiseanlæg, værksted, askegrav etc., men det er jo også ganske nødvendigt, thi i roekampagnen må der ikke ske forsinkelser af nogen art, alt skal få som forud fastlagt.

Det kunne måske have interesse at belyse roebanernes betydning med nogle enkelte tal. Til fabriken her i Holeby transporteres der hvert døgn i den tid roekampagnen står på ca. 800 t roer, hvoraf ca. 60 % indenfor samme tidsrum atter går retur som affald ect. Når man derefter betænker, at roekampagnen som regel varer 3 à 4 måneder, vil man forstå, at det ikke er helt ringe mængder, der hvert år skal befordres.

Som nævnt i indledningen, findes der roebaner adskillige andre steder hundt om i landet, den, der her er omtalt er kun en af dem. Imidlertid er forholdene på de andre roebaner af nogenlunde samme art,

som de i denne artikel beskrevne, selv om lokale forhold naturligvis spiller ind og giver hver bane sit særpræg, akkurat som det er tilfældet ved de mange forskellige »rigtige« jernbaner.

Kværlanten spørger



Er det rigtigt, at den mere eller mindre præcise toggang kan tages som et sikkert mål for den orden og stabilitet, der hersker i hele samfundet?

Til Cocktail-
til Snaps-
til Portvin:

EAGLE
Bitter

»GYSA«
GYMNASTIKDRAGTER
FRA GLAMSBJERG



Telefon 110

VOGNFABRIKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

K Ø B E N H A V N

Ingeniørfirmaet

Larsen & Nathansen

Alt i Trykluft
Vestre Boulevard 4
København V.
C. 5246

D. K. F.

„DIMO„

Autoriseret FORD Forhandler
Finsensvej 50 . C. 2604
København F.

J. J.

Omnibusudstyr

fra førende engelske Fabriker
A/S H. SINDBY & CO.
Reventlowsgade 12
København V . C. 7110

Ericsson
LM

Telefonanlæg . Signalanlæg

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

Nordisk Simplex ^{A/S}

Scandiagade 31 . C. 3813
København SV.

A. P.

København Kroen

er også i 1951 stedet, hvor jern-
banepersonalet mødes.
1. kl. smørrebrød - Gode vine.
Dans og artistoptræden.
Ærb. Alb. Hansen

Dansk Signal Industri ^{A/S}

Skalbakken 10
Vanløse . Tlf. Damsø 6346-6347

H. C. Petersen & Co. Eff.

Prags Boulevard 41
København S . Tlf. 628

Andersen & Jensen

Vægtfabrik
Classensgade 7
København Ø . Central 1650

Entreprenørforeningen

København . Tlf. 9858

KARL RODE

Valby Service- og
Autoværksted

Valby Langgade 142—144
Tlf. Valby 1496

Låsefabriken BASTA

Strandlodsvej 42
København S
Tlf. Sundby 3817-3818-2117

Dragerforeningen

Østerport St.
Tlf. Central 3915

Original-Odhner

»En Maskine, man regner med«

ORIGINAL ODHNER A/S
V. Boulevard 4

Schønning & Arve ^{A/S}

Heimdalsgade 45-47
Central 1022

I. B. Schilder

Skrædderetablissement
Uniformer
Nørregade 7 . Tlf. C. 2058
København K

Hovedbanegaardens Aviskiosk og Boghandel

København V.

^{A/S} JUNCKERS SAVVÆRK

KØGE
Tlf. 619
KØBENHAVN
C. 9764
AARHUS
Kongsvang 670



D. E. F. A.

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

Til vore medlemmer og elever!

I anledning af årsskiftet benytter vi lejligheden til at ønske vore medlemmer og elever godt nytår og takke for det år, der svandt.

Vi håber, at vor forening stadig må vokse, og at interessen for vort sprog Esperanto stadig må udvides til en større og større kreds blandt dansk og udenlandsk jernbanepersonale. Men for at nå dette mål, må vi have alle vore medlemmers støtte. Vi må alle gøre vor pligt; thi det at være Esperantist kræver, at der stadig propageres — ikke alene ved at fortælle om sprogets praktiske værdi, men også, at man selv mestrer sproget, så man er et smukt forbillede.

Er man ikke selv helt klar over, hvorledes man skal forklare Esperantos fordele, da har vi en udmærket brochure, som kan uddeles til interesserede — og man bør altid have en brochure i lommen!

Glem ikke at anbefale vort korrespondancekursus, hvis der ikke kan anbefales et mundtligt kursus.

Vore kursus i 1951.

I Aarhus fortsætter vi i det samme lokale til følgende tider:

Onsdag d. 3. jan. kl. 19,00 — viderekomne.

Torsdag d. 4. jan. kl. 19,00 — begyndere.

Fredag d. 5. jan. kl. 19,00 — begyndere.

Mandag d. 8. jan. kl. 19,00 — fortsættende (Ebbesens hold).

Tirsdag d. 9. jan. kl. 19,00 — studiekreds.

Vi beder de elever, der har forsømt nogle gange før jul, ikke at udeblive af den grund; idet det meste vil blive repe-teret.

Der vil også i løbet af kommende måned blive afholdt et møde evt. med foredrag af udenlandsk foredragsholder, men det vil senere blive bekendtgjort.

I Odense fortsætter man efter aftale. Odenseanerne har planlagt en brevaften ved afslutningen af kursus d. 29. marts, og i den anledning indrykket en annonce i de internationale blade.

Fra de øvrige byer har vi desværre ikke modtaget nogen som helst meddelelse, hvilket vi i høj grad beklager. Men vi håber, det kommer.

Hvorfor blev jeg esperantist?



Magnus Jacobsen.

At jeg blev esperantist skyldes faktisk et rent tilfælde. I efteråret 1932 gik jeg arbejdslos, og nogle af mine venner havde været til provektion på Esperanto, som Arbejdernes Esperantoforening lod afholde med frk. Margrethe Sarl som leder. De fortalte mig om dette kursus, der tiltyneladende var meget morsomt ... og så var det gratis. Nå, hvad — så kunne jeg jo lige så godt slå et par timer ihjel dernede som at ligge uvirksom hjemme på divanen.

På dette kursus fik vi 18 timer efter Cseh-metoden, og frk. Saxl havde en evne til at gøre stoffet levende og interessant, så jeg faktisk straks blev grebet af sprogets lethed og ynde. Jeg har ikke senere kendt nogen Cseh-lærer, der med så megen charme forstod at tage sine elever, og det er i hvert fald hendes skyld, at jeg ikke faldt fra, men blev esperantist.

Efter endt kursus i december kom jeg ind i Arbejdernes Esperantoforening og blev efterhånden draget ind i organisa-

tionsarbejdet, hvilket har haft stor opdragende betydning for mig, idet jeg i begyndelsen, som så mange andre, havde den opfattelse, at Esperanto var det væsentlige, at det var en hobby, man kunne dyrke, og som kunne bruges til korrespondance med udlændinge og til bytning af frimærker. Og det skal inden hemmelighed være, at jeg har haft megen personlig fornøjelse af de korrespondancer jeg gennem årene har haft, og jeg har såmænd også byttet frimærker ved hjælp af Esperanto. Ja, jeg har knyttet varige venskabsforbindelser, der har vundet i værdi ved senere personlig kontakt, så den værdi af Esperanto skal jeg være den sidste til at underkende, når blot man ikke bliver stående herved.

I 1935 havde jeg den ære at blive medlem af hovedledelsen for arbejder-esperantisterne i Danmark, og samme år meldte jeg mig som medlem af verdensorganisationen SAT, og det er faktisk først efter den tid, at jeg har følt, hvad det vil sige at være rigtig esperantist; thi gennem læsning af »Sennaciulo«, fik jeg forståelsen af, hvilket fortrinligt sprogligt hjælpemiddel Esperanto var for arbejderklassen. Denne forståelse er gennem årene blevet udvidet ved organisationsarbejdet i kongresserne. Jeg har stået som dirigent ved kongresmøder, hvor vildt gestikulerende franskmænd øjeblikkelig har afbrudt taleren, hvis han ikke talte efter deres hoved, og hvor det har været en kunst at bøje stædige hollænderes og stilige svenskeres synspunkter mod hinanden, når man ikke havde den tid til omtanke, som oversættelsen til det pågældende sprog (i andre kongresser) tildeler en. I komiteer har jeg siddet til konferencer med jævne mennesker fra mange forskellige lande, og her har vi på lige fod og uden sprogvanskeligheder drøftet de forskelligste organisationsspørgsmål. Denne praktiske erfaring høstet gennem årene har fået mig til at forblive esperantist.

Endelig har læsningen af SAT's skaber, E. Lantis skrifter, og da navnlig hans udredning af doktrinet »Sennaciismo« åbnet perspektiver for mig med hensyn til »Een menneskehed, eet sprog«. Dette fjerne ideal er værdt at arbejde for, det giver livet indhold og målsætning, og derfor ... er jeg »Gismodela Esperantisto«.

Magnus Jacobsen.

Til I.F.E.F.-kongres i Paris!

Den 3. internationale jernbane-esperantist kongres afholdes i Paris i dagene fra d. 16.—20. maj 1951, hvortil alle jernbane-esperantister med hustruer venligst indbydes. Vi har modtaget følgende oplysninger fra kongreskomiteen ang. priser for ophold og program.

H O R S E N S

Malerfirmaet »Højglans«

v. N. Nicolaisen

Sønderbrogade 27
Horsens
Telefon 295

C. G. Jensen

Autotransport
Nansensvej 47, Bækkelund
Horsens — Tlf. 3137 & 2819

I/S Mosegaard Grus- og Skærvefabrik
Nim - Telefon 44

Gummivarefabriken Jylland $\frac{1}{2}$

HORSENS

$\frac{1}{2}$ Horsens Kulkompagni

Korn og Foderstoffer

Laurits Møller & Cortsen A/S
Kunstgødning og Markfrø
Søndergade - Tlf. 197 - 540
Horsens

Horsens Mineralvandsfabriker $\frac{1}{2}$

Horsens - Tlf. 13

Horsens Kølerfabrik

A. F. Nielsen
Leverandør til Jernbanerne
Sønderbrogade 43
Horsens . Tlf. 1968

Vil De købe gode Varer til rimelige Priser saa gør Deres Indkøb i

Dansk-Svensk-Staal-Akts.

Jessensgade 7 - Horsens

Chr. Filtenborgs Eftf.

v. Carl Broe Rasmussen
Urmager - Optiker
Graven 16
Horsens . Tlf. 1068

Horsens Kur- og Lysbadeanstalt

Nørregade 10 - Telefon 716
Dampbade - Seperate Karbade
Medicinske Behandlinger
Højfjeldssol

Husk

Anna Andersens Eftf.

D. Sørensen
Stort udvalg i frue- og
ungpige hatte. Omforandr. udf.
Borgergade 18, Horsens, Tlf. 1196

N. C. Nielsen's Alabastindustri

Houmannsgade 2
Horsens . Tlf. 2153

Horsens Lastbilstation

Jernbanegade
Horsens
Telefon 2190 - 2191

J. Jørg. Jensens Eftf.

Kresten G. Bindeballe
Sønderbrogade 10,
Horsens . Tlf. 380

Vestergades Isenkram

♂ K. Steiniche
Vestergade
Horsens . Tlf. 304

G. Dencker Christensen

Hjemmebageri
Skolegade 10
Horsens . Tlf. 496

Tapethuset

Oscar Møller Nielsen
Malervarer - Tapeter
Rullegardiner - Persiener
Smedeg. 18, Horsens, Tlf. 2548

Horsens Mælkeforsyning

1. Kl. Mejeriprodukter
Smedegade 59 . Tlf. 1205 - 1775
Horsens

Nimbus & Folkevognsforhandler
B.F.C. Cyklemotorer
Reparation & Reservedele

$\frac{1}{2}$ Cyklebørsen

Nørrebrogade 8 - Horsens
Tlf. 1423 - 1424

Husk

Østergades Bageri

Østergade 24 . Tlf. 1444
Horsens

P. Fuglsbjerg

Nygade 34 - Tlf. 1367
Horsens

Randers

Gørup Christensen

Installationsforretning
RANDERS
Houmeden 11 . Tlf. 2115

Bandagist N. Ditlev

Randers, Vestergade 32, Tlf. 1189
Medlem af Bandagist-
sammenslutningen af 1947

Vesterport Konditori

Randers . Tlf. 1934

Grøntforretningen

i »Vesterled«

Randers . Tlf. 3378

Hobro

Kai Odgaard

Tømrermester
Leverandør til DSB
Hobro
P. Hodalsvej 1 . Tlf. 192

Kongresgebyr for deltagere 16,00 kr., hustruer 8,00 kr. I dette beløb er iberegnet udgifter til 1) bekendtskabsaften, 2) internationalt bal, 3) rundtur pr. bus gennem Paris m. m.

Priser på spisning:

I kantine fås mad til følgende priser: morgenmad ca. 2,00, middagsmad 2,50, aftensmad 2,50 kr.

I restaurationer: morgenmad 2,50, middag fra 5—16,00 kr. En god middag vil koste ca. 7,00 kr., aftensmad ca. 5,00 kr. + 10—15% i drikkepenge efter restaurationens rangklasse.

Endvidere er der opgivet nogle priser for dem, der vil bo og spise i teltlejr: Morgenmad 1,00 kr., middag- eller aftensmad 2,50 kr.

Logi: A.

	1 sengs værelse	med dobbelt seng
	kr.	kr.
Kategori I	10,00	13,00
» II	9,00	11,00
» III	8,00	10,00
» IV	7,50	9,00

Logi B.

Kategori V gruppelogi i telte fra 8—18 personers 5,00 pr. døgn, heri er indbefattet: 1 madras, 1 betræk (pose), 2 måltider, morgen-, middag eller aftensmad.

Vil man bo i teltlejren, skal man også spise der.

Det fremgår ikke helt klart af cirkulæret vi har modtaget, om der menes et betræk eller sovepose.

Billetspriser for dem, der skal betale rejsen:

Selskabsrejse beregnet for 15 personer: Padborg-Paris-retur	166,00 kr.
Selskabsrejse beregnet for 25 personer: Padborg-Paris-retur	133,00 -
Selskabsrejse beregnet for 15 personer: Padborg-Achen-retur	104,00 -
Enkeltbillet Padborg-Paris-retur	225,00 -
» » -Achen- »	145,60 -

Padborg-Achen er den rute de timelønnede skal betale.

Efter kongressen den 21. maj vil kongreskomiteen arrangere en udflugt til Epernay (der, hvor man brygger Champagne) ca. 150 km øst for Paris. Vil man deltage i denne udflugt, skal tilmeldelse ske sammen med tilmeldelsen til kongressen. For deltagelse i udflugten skal betales 6,00 kr., heri beregnet middag, og så får man lov at smage champagnen! — Dem, der var med i Weiden am See i Østbrig, husker sikkert virkningen af at smage. Billet fra Paris til Epernay koster 23,50 kr.

Man må lægge mærke til, at ved deltagelse i denne tur, vil turen være eet døgn mere, og der vil ikke blive arrangeret selskabsrejse til Epernay med mindre, der melder sig så mange, at der kan blive 2 selskaber: et, der rejser hjem fra Paris, og et fra Epernay, idet det vil koste ca. 45—50,00 kr. mere for dem, der skal betale til Epernay.

— — —

Tilmeldelse:

Først anskaffer man et politipas, hvis man ikke allerede har et saadant, men husk at se efter, hvor længe det er gyldigt.

Derefter indbetaler man et à conto beløb på 20,00 kr. til vor girokonto nr. 71044, D.E.F.A., Stadionallé 20, Aarhus. Beløbet er beregnet til transit visum igen-

nem Tyskland og andre påløbende omkostninger. Det er måske for meget, men det overskydende beløb vil blive tilbagebetalt.

Når passet skal indsendes, vil senere blive meddelt.

— — —

Vi håber nu, at der melder sig så mange så der kan blive en selskabsrejse på mindst 25 betalende deltagere.

Seneste tilmeldelsesdato bliver den 1. april, da komiteen i Paris ikke modtager indmeldelser efter denne dag.

Skulle der komme yderligere oplysninger, vil disse snarest blive tilsendt medlemmerne.

Udenforstående vil ikke kunne forvente at deltage, men kun medlemmer og deres pårørende, d. v. s. hustru og børn.

PRIVATBANE NYT

Ny Regnskabschef.



S. D. Brandt.

Kontorchef S. D. Brandt, Privatbanernes Fælleskontor i København, er udnævnt til regnskabschef ved Lollandsbanen. Den nye regnskabschef er kun 29 år, men hans karriere vidner om, at det er en absolut dygtig mand, der har fået den eftertragtede stilling, og da Brandt tillige er en yderst elskværdig og hjælpsom mand er der kun al god grund til at ønske såvel hr. Brandt som banen tillykke med valget.

At Lollandsbanens personale ikke er lige så glade for valget er en anden ting. Dette

gælder selvfølgelig ikke hr. Brandt personlig, men derimod at personalet ser sine avancementsmuligheder tilsidesat.

Banens formand, overretssagfører Tiemroth, har fremsat følgende, noget krasse udtalelse til pressen:

— Det kan ikke nytte noget, bestyrelsen må se på banens tarv og finde de mest egnede folk til posterne. Og kontorchef Brandt var absolut den bedst egnede. Der var tre ansøgninger fra banen, hvoraf de to straks måtte lægges tilside, og den tredje havde ikke de kvalifikationer, som kontorchef Brandt har. Hvis man kunne finde dygtige folk på Lollandsbanen, udnævnte vi dem gerne. Det hjælper ikke, at man hele tiden gør vrøvl, man må forstå, at bestyrelsen søger at gøre det bedst mulige for Lollandsbanen.

De Bornholmske Jernbaner.

Den 15. december 50 fyldte banerne 50 år. I anledning af jubilæet udsendte banerne et fornøjeligt festskrift, hvor der på vers fortæltes om udviklingen gennem årene, ja, fantasien fik endog lov at fortælle om udviklingen gennem de kommende 25 år, hvor banerne måske er væk og hvermand har egen flyvemaskine, eller

Måske er der bygget en sirlig bro Fra ekkodalen til Møen.

Atomtoget kører fra Klemens kro med folk, som ej tåler søen!

Jubilæet blev markeret ved en festlighed på Dams Hotel. Her blev banens personale inviteret til en aftensammenkomst i den nærmeste fremtid.

Aarhus

Henri Petersen

Guldsmed

Aarhus . Søndergade 8

Tlf. 1436

R. 31

Odense

Automobil-Sadelmager

Emil Jensen

Leverandør til DSB-Rutebiler

Pjentedamsgade 21, Odense

Tlf. 5920

Værksted: De forenede Auto-
mobilfabriker

Urmager og Optiker

Anker Hansen

ODENSE

Kongensgade 36 . Tlf. 9836

(Indg. i Grønnegade)

Stenbrud- og Skærve- fabrik Nørre Smedeby ½

Vilbæk pr. Kliplev

Tlf. Kliplev 8716

Ikast Vulkaniseringsanstalt

v. Einer Madsen

Udfører Arbejder for DSB

Ikast . Østergade 26 . Tlf. 140

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik

Tarm, Tlf. 16—34

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

Nykøbing Falster

C. Schmidt

M A S K I N F A B R I K

Leverandør til

Lollandske Baner

Nykøbing F.

Telefon 188

Hilsen

BRÆNDTE EGE

Nykøbing Falster

ERIK HØJGAARD

Eggert Pedersen's Planteskole

»Sundtoftegaard«

Nykøbing F. . Telf. 590

V. Kristoffersen's Boghandel ½

Johs. Neye's Udsalg

Nykøbing F. . Tlf. 292

C. G. Franzmann

Ingeniørfirma

Motorer - Dynamoer

Reparationer - Køb - Salg

Ryesgade 34 . Tlf. 1726

Nykøbing F.

Sjælland

H. C. Andersen & H. Brammer

Ingeniører & Entreprenører

LYNGBY

Ulrikkenborgallé 31

Lyngby 2472

Plads: Søborg 6577 y

Roskilde Autolakereri

Alfred Nielsen & Søn

Udfører Arbejder for DSB

Bredgade 13

Roskilde . Telefon 52

Cirkus Benneweis

Skandinaviens største Circus

Continental Automobil Turisme

Ældste Automobil Rejsebureau
Største Erfaring, reel Behandling

S. Koføed . C.A.T. . Klampenborg

Trongaardsvej 13

Klampenborg . Tlf. Lyngby 390

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

Hirtshalsbanen

passerede d. 19. december 50 sit 25 års jubilæum, i bedste velgående, uden at dagen dog blev mindet fra banens side.

Lollandsbanen.

Banens regnskab for de første måneder af 1950 ser endog meget alvorligt ud, udtaler direktor Terp Lassen til pressen. Ophevelsen af zonegrænsen har givet den konkurrerende vognmandskørsel langt større bevægelsesfrihed. Traktorkørslen på vejene er også medvirkende til, at trafikken på banerne går ned. Nedgangen gælder både personer og gods, og man kan allerede mærke sparetendenserne hos det rejsende publikum. Banerne vil nodig nedskære køreplanen, men man overvejer en personalenedskæring.

Banerne ser det som en trøst, at staten ifølge den nye lov kan dække helt op til 65 pct. af banernes underskud.

Langlandsbanen.

De nordlanglandske kommuner er ude efter banens rutebilkoncession, der udløber til 1. april i år. Ved forhandlinger har banen budt kommunerne en afgift på 10.000 kr. årlig til et fond for kommunerne som startkapital, dersom Langlandsbanen ad åre skulle blive nedlagt. Kommunerne krævede imidlertid 20.000 kr., og det er nu trafikudvalget, der har afgørelsen.

Kalvehavebanen

har i sidste driftsår haft et overskud på 83.659 kr. mod et overskud på 110.207 kr. året forud. Togdriften havde i indeværende år givet et underskud på 8702 kr. medens rutebldriften har givet et overskud på 63.146 kr. Da Præstø amtsråd og

kommunerne på Møen har nægtet at deltage i banens moderniseringsudgifter ligger hele banens fremtid i øjeblikket hen i det ussive.

Vejle-Grindstedbanen

er tilkendt en erstatning på 10.560 kr. af en vognmand i Vejle, der d. 31. august 1949 påkørte banens skinnebus på en overskæring. Endvidere idømtes vognmanden en bøde på 60 kr.

Aalborg Privatbaner.

Som et resultat af sparekommissionens arbejde er stationsmester M. Sørensen, Solbjerg, forflyttet til Asaa st. Solbjerg bestyres fremtidig af ekspeditrice.

Også Sønderholm st. bestyres fremtidig af ekspeditrice, og derværende stationsmester H. Hansen er forflyttet til Bonde-rup st.

Jubilæer.

Togfører Hans P. Jensen, Aalborg, havde d. 1. januar været ansat ved Aalborg privatbaner i 40 år. Hans, som han til daglig kaldes blandt kolleger, er altid dagens mand med en vits eller andet, der får smilet frem med det samme, enten det er koldt eller varmt møder man ham med samme humør. Jubilæren har i mange år været gruppeformand, ligesom han er kredsformand for Jernbane-Afholdsfor-eningen, og han er en ener blandt den kategori han tilhører.

Et forsinket tillykke!

— høj.

1. februar kan togfører J. E. H. Aarøe, Aalborg, fejre sit 40 års jubilæum ved Aalborgbanerne. Jubilæren har sin egen måde at gøre sig afholdt på, idet han altid er punktlig og bestemt over for såvel publikum som kolleger, således at disse altid straks forstår hvad meningen er.

Hjertelig tillykke!

— høj.

Decbr. dagbogen

Fra De Bornholmske Jernbaners jub-læumsskrift 1950.

De smalsporede 1935—1949.

Tiden går med raske fjed, tidens børn må ile. — Stemann og Milner de fulgte med, undte sig ingen hvile,

skaffede dieselmotoriske tog der kørte upåklageligt; folk kunne sidde lunt i en krog og gøre sig livet behageligt,

købte af rutebiler en snes, — topklasse ubetinget — det kunne let af hvermand ses, at de lå lunt i svinget,

skaffede skinnebusser, hvortil aldrig man havde set magen; driften var billig, kørslen snild: 30 ture om dagen.

Hans Hjorth.

★

1. Under rangering med posttoget skete i morges en afsporing på Næstved st. hvorved indkørsel fra syd blev spærret. Togene til Roskilde og Slagelse blev begge forsinkede en halv times tid.
2. En københavnsk bilist kørte kl. 14,20 mod motortoget fra Faaborg på den ubevogtede overskæring ved landevejen til Nyborg mellem Faaborg og Millinge. Bilen trillede ned i en ret dyb groft og blev liggende på siden. Føreren af bilen blev ret hårdt kvæstet.
2. Ved 16-tiden opdagede en ung mand, der var med toget fra København og skulle af i Roskilde, at han var faldet i søvn og at toget var på vej ud af Roskilde station. Ud for planteskolen sprang han af toget, men slap uheldigt fra det, idet han kvæstede hovedet og blev liggende bevidstløs i sporet. Da et sydbanetog lidt efter kørte ud fra Roskilde bemærkede personalet på dette tog, at den unge mand lå i vestbanesporet. Kommandoposten blev underrettet, og en ambulance bragte manden på sygehuset.
3. På Klampenborg st. blev de rejsende, der opholdt sig på perronen ved 16-tiden vidne til en uhyggelig oplevelse, idet en 55-årig kvinde kastede sig ned foran et dampog. Hvor utroligt det end lyder landede hun midt i sporet, hvor maskinen og seks vogne passerede hen over hende, og da toget var passeret rejste hun sig ganske uskadt op. Hun blev bragt på hospitalet.
4. Et roetog, der lige havde sat sig igang fra Aastrup st. på Stubbekøbing banen, påkørte kort efter den ubevogtede overskæring en personbil. Bilen blev næsten ødelagt og togets loko fik træktojet ødelagt, således at aftenens

Ringkøbing

A/S Ringkøbing
Uldspinderi & Tæppefabrik

Tørring

Tørring Møbelfabrik

H. N. Jensen
Tørring . Tlf. 78

Østjyds Møbelfabrik

Chr. Iversen
Tørring . Tlf. 82

Tørring Trælasthandel

V. Hilmer
Tørring . Tlf. 24

Tørring Margarinefabrik

v. A. Chr. Olesen
Tørring . Tlf. 18

Viborg

V. Jørgensen

Reparationsværksted
for Auto-Karosserier
Leverandør til DSB
Viborg

Tlf. 1268

Hovedgaard

**Hovedgaard Savværk &
Trævarefabrik**

v. M. Nielsen
Hovedgaard . Tlf. 45

Hovedgaard Teglværk

A. Vilh. Pedersen
Hovedgaard . Tlf. 53

**Hovedgaard Auto- og
Motorcykleværksted**

H. R. Christensen
Hovedgaard . Tlf. 50

**Hovedgaard
Maskinhandel**

S. K. Andersen
Hovedgaard . Tlf. 26

Hovedgaard Mejeri ¹/₂

Hovedgaard . Tlf. 39

Hovedgaard Kro

Henry Skytte
Hovedgaard . Tlf. 13

**Hovedgaard
Foderstofforening**

Hovedgaard . Tlf. 28

Odder

A/S Georg Nielsen, Odder

Kul - Koks - Korn
Foderstof

Tlf. Odder 3 - 23

Axel Sørensen & Co.

Murermestre

Rosensgade 101 . Tlf. 29
Odder

Juelsminde

**Fiskernes
Exportforening**

Juelsminde - Tlf. 20

Besøg

Biografen, Juelsminde

Telefon 29

Brande

Stinus Enkelund

Tømremester
Udfører Arbejder for DSB
Brande . Tlf. 215

**Sporcyklefabriken
»Brande«**

R. O. Petersen
Reparation af alle Typer
Sporykler
Brande . Tlf. 123

Chr. Rahbæk

Centralvarme
Brande . Tlf. 335

- øvrige toggang måtte udveksle rejssende på Horbelev st.
4. I lighed med d. 28. november var der i nat atter lagt en svulle over sporet på Snedsted st. Også denne gang blev svullen hængende fast i maskinens banerømmer, og blev hængende til toget nåede Todbøl st., hvor svullen rev perronen op.
7. Ved 16-tiden var den automatiske blok mellem Østerport og Hellerup atter i uorden som følge af svigtende strømtilførsel. Ved 19-tiden gik et S-tog mod Holte istå, kort efter at dette havde forladt Hellerup st. Der gik det meste af en time før en tilkaldt loko fik den nedbrudte stamme tilbage til perronen i Hellerup.
10. Ved 19-tiden blev en 69-årig påkørt og dræbt af et indkørende tog på Grænge st. Den pågældende var kommet med toget fra Nykøbing F. Toget skulle krydse toget fra Saks København på Grænge st. Såvel den påkørte som hendes mand var af togføreren gjort opmærksom på dette forhold. Alligevel fortsatte de langs sporet, hvor toget fra Saks København skulle komme.
11. Ved den ubevogtede overskæring ved Grølsted mellem Thorsø og Sall blev en Zone kranvogn påkørt af toget fra Thorsø. Chaufføren forsøgte at dreje bilen langs med toget, men bilen blev grebet af togets pakvogn og slæbt med en snes meter, hvor bilen faldt ned i grøften. Forinden var chaufføren blevet slynget af førersædet, og i faldet brækkede han ryggen og var dræbt øjeblikkelig. Et stærkt snefog har antagelig været årsag til, at chaufføren forsent blev opmærksom på toget.
11. På overskæringen ved Hvam st. påkørte et motortog en personbil, hvori befandt sig fire personer. Toget væltede bilen i grøften, men trods den ublide medfart slap alle bilens passagerer med overfladiske skrammer. Overskæringen er forsynet med blinklys, men på grund af reparation havde Gudenaaværket afbrudt strømmen til Hvam kort før toget skulle passere.
11. Det tredje sammenstød i dag skete ved 13,30-tiden på overskæringen ved Oustrup mellem Nyrup og Stenlille, hvor en læsset roebil kørte mod skinnebussen. Bilen blev slæbt med en snes meter, hvorefter den faldt i grøften med hjulene i vejret. Skinnebussen blev afsporet og var på vej mod grøften på den anden side af banelinien.
- Ingen i skinnebussen var kommet noget til. Da man fik gravet chaufføren frem af roerne viste det sig, at han havde pådraget sig slemme snitsår og på sygehuset konstateredes det, at han havde pådraget sig en hjernerystelse.
11. Ved 20,30-tiden opdagedes det, at det brændte i portørstuen i pakhuset på Skive H st. Brandvæsenet blev alarmeret, men da der efter 10 minutters forløb endnu ikke havde vist sig nogen, alarmerede man påny pr. telefon. Det viste sig at alarmsystemet var i uorden. Som følge heraf havde ilden fået godt fat, og der brændte 20—30 kvadratmeter af taget. Det lykkedes at redde godsekspeditionens bøger og papirer. Der måtte indrettes midlertidige kontorer i stationens ventesal.
14. På en overskæring syd for Agersted st. blev en personbil påkørt og knust af toget. Bilen var gået istå midt på overskæringen og da bilisten ville starte igen, gled bagvognen ned fra sporet således at det halve af bilen holdt på sporet. I den mørke aften var det ikke muligt at få toget gjort opmærksom på den truende fare.
18. Ved 19-tiden opstod der en faretruende situation på strækningen mellem Tranehuse og Glæsborg, idet der var afsendt tog fra begge stationer mod hinanden. Da man på Glæsborg st. blev klar over faren, ringede man til en gård, der ligger i nærheden af Glæsborg Kær trinbræt. Det var husbestyrerinden, der tog telefonen, og hun var hurtig klar over situationen og løb hvad hun kunne for at få hejst stopsignalet ved trinbrættet, og det lykkedes hende at få standset toget fra Glæsborg. Hun løb derefter mod toget fra Tranehuse, men her havde motorføreren opdaget den farlige situation og havde taget farten af toget. Begge tog kørte derefter til Glæsborg og krydsede der. Portøren på Glæsborg havde uden stationsbestyrerens vidende forlagt krydsningen fra Tranehuse til Glæsborg, og da han kom ud for at meddele dette, havde statbestyreren afsendt toget.
24. En D-maskine kørte ved middagstid i drejeskivegraven på Struer st. og det lykkedes først at få maskinen på ret køl kl. 3 julenat.
26. Da motortog mod Skern ved 17-tiden kørte ind på Kibæk st. opdagede baneformand Thestrup, der passede led ved Kibæk by, at det brændte under den ene af togets motorvogne. Han underrettede stationen, og det viste sig, at der var ild i olien under vognen. Det lykkedes personalet at få slukket ilden inden det tilkaldte brandvæsen fra Herning kom til stede, og toget fortsatte med en halv times forsinkelse.
28. Ved 6-tiden afsporede to roevogne på Nr. Alslev st. hvorved indkørslen til stationen fra syd blev blokeret. De rejsende med morgentogene blev befordret i rutebiler kørt fra Eskildstrup til Næstved. I løbet af formiddagen blev sporet klar igen.
29. Et godstog fik ved 18-tiden afsporet maskinens forreste hjulsæt på Braaby st. Strækningen Haslev—Næstved var derved blokeret i fire timer, i hvilket tidsrum de rejsende blev befordret i rutebiler over denne strækning.
30. En ældre mand blev ved 5-tiden påkørt af toget, der kørte ind på Skævinge st. Han blev slynget om på perronen og pådrog sig alvorlige kvæstelser og hjernerystelse.
30. Lidt syd for Hørdum st. blev bil med smågrise i kasser ved 20-tiden påkørt af toget på den ubevogtede overskæring. Da banelegemet var fyldt med is og sne skete der det usandsynlige, at toget skubbede bilen ca. 70 meter hen ad banelinien indtil toget standsede. På denne måde fik uheldet ikke alvorlige følger. Chaufføren var nærmest uskadt, hvorimod en passager i bilens førerhus fik hjernerystelse. 5 af smågrisene måtte lade livet.
31. Da elektriker P. S. Thorsen var beskæftiget med reparation af en hurtigafbryder på Enghave omformerstation, fremkaldte hans skruenøgle en kortslutning. En stikflamme slog ud og ramte Thorsen, der derved fik 1700 volt igennem sig. Da strømmen blev afbrudt, viste det sig, at Thorsen var sluppet med forbrændinger på den ene hånd og arm. Ved uheldet blev strømtilførslen til S-togene afbrudt, og der gik et kvarters tid før der kom strøm på alle linierne.





Farum.

Trafikkontrollør J. Lauritzen, Frederiksberg, er udnævnt til stationsforstander i Farum, hvor stfst. J. P. J. Jespersen har søgt afsked på grund af alder (69 år).

★

Vodskov.

Stationsmester J. N. Haugaard, Ullits, er forflyttet til Vodskov st., hvor stfst. N. Sørensen har søgt afsked på grund af alder (68 år).

★

Dødsfald.

Pens. overbanemest. J. P. Jørgensen, Røde Kro, 73 år.

Stationsforst. W. O. Haufelt, Rungsted Kyst, 65 år.

Pens. portør M. Madsen, Østerport 56 år.

Overbanemester E. N. S. Christensen, Helsingør, 62 år.

Lokofører C. R. T. Holmtoft, Aarhus, 55 år.

Overportør A. E. Larsen, Slagelse, 53 år.

Overtrafikass. P. G. Rud Jensen, Hundested, 49 år.

Lokofører V. E. M. Jensen, Struer, 48 år.

Overtrafikass. Alb. J. Hansen, Esbjerg, 48 år.

★

Byttelejlighed.

Moderne 2 værelses lejlighed m/overværelse, centralvarme, varmt vand, altan, i byens centrum. Leje 61 kr. + varme, ønskes byttet med større lejlighed, helst med centralvarme, i København eller Valby. Snarest henvendelse til

fru Ester Gorritzen,
Nørregade 81,
Esbjerg,
p.t. c/o Birkholm,
Søborg Hovedg. 53,
Søborg, København.

LOUWS Bogtrykkeri

Leverandør til DSB
GLOSTRUP
Herstedøstervej 9 . Tlf. 1442

Jernbane-idræt



Danske Jernbaners Idrætsforbund.

Ski- og fjeldrejser 1951.

I lighed med tidligere år arrangerer Idrætsforbundet forskellige vinterrejser for forbundets medlemmer og har foreløbig truffet aftale om følgende rejser til Sverige:

Rejse 1. 11.—18. marts. Til Sälen, pris 92 sv. kr. Indkvartering i Olovsängens pensionat.

Rejse 2. 7.—16. april. Til Undersåker, Edsåsen, pris 80 sv. kr. Indkvartering i Hans Olof Stadighs Gård ca. 3 km fra stationen.

Rejse 3. 7.—16. april. Til Undersåker, Vålådalen, pris 10 Osv. kr. Indkvartering i Mellers Gård.

Interesserede kan indhente oplysninger gennem foreningerne, der tilsendes nærmere program for alle rejser.

Anmeldelse om deltagelse sendes gennem foreningerne til obm. H. Bundgaard, 6. bygningsstrækning, Aalborg.

Alle kan købe Brilller i

Sygekassernes Optik

KØBENHAVN A/S

Nørregade 41, helt hen til Folketeatret

ODENSE A/S

Vestergade 44

AALBORG A/S

Algade 50

Eneste af Sygekasserne
autoriseret Leverandør



To soldater var kommet i samme kupé. Den ene var jyd, den anden i Frelsens Hær.

— Goddaw, kollega, sagde jyden,
— Vi er ikke kolleger. Du er soldat her-nede, jeg hist oppe.
— Så har du langt til kasernen, sagde jyden.

★

Det var da man anlagde Hobro—Løgstørbanen. På regnvejrsdage var det skik, at »stationsformændene« aflagde hinanden besøg, hvor man tog kraftig for sig af retterne. Da en af arbejderne skulle sendes efter ny forsyning, blev en to-pot-flaske og en halvflaske bundet sammen med en snor, og han lagde snoren over skulderen og før han gik sagde formanden:

— Husk nu endelig, bette Søren, der skal brændevin i den store flaske.

★

— De er kommet for sent til toget, og så står De alligevel og morer Dem?

— Jo, for dem, der skulle vinke farvel til mig sidder i den bageste vogn!

★

For mange år siden var der skrevet indberetning på to portører, der havde været berusede i tjenesten. Der stod bl. a., at de havde delt en pot brændevin. Ved to afhøringer nægtede begge at have drukket brændevin. Ved en tredje afhøring blev det foreholdt dem, at nu var der vidner på, at de havde delt en pot cognac!

— Det stemmer, men vi har skam ikke drukket brændevin.

★

og så var der —

lokoføreren, der påny henvendte sig til sin læge og meddelte at han stadig følte sig dårlig tilpas.

— Har De ikke fulgt min recept?
— Nej, det turde jeg ikke, jeg bor på tredje sal, og recepten fløj ud ad vinduet!

**Kommunernes
Kulkontor**

D. 48

PREVENIT

Det patenterede og mug-
hæmmende Hvidtemiddel.

Leverandør til DSB

P. A. KLINGE
Uplandsgade 32
København S . Tlf. C. 10.775

**Københavns
Frugtauktioner**

Rømersgade 7
Glückstadtsvej, Frihavnen
Ved Godsbanegaarden 4

Leon Jørgensen

Maskiner for intern Transport

Østerbrogade 64
København Ø . Tlf. Tria 888

Dansk Flaskegas



R. 47

Oluf & Ferd. Schæbel

Finsensvej 34
København F
Central 2938 - 3311 - 12951

Otto Christensen

Civilingeniør, Entreprenør
Istandsættelse af
Betonkonstruktioner

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

Reserveret 1850

Trækfri Taleluger

Bolvinkels Taleluger yder en effektiv
Beskyttelse mod saavel Træk som Smitte-
fare, idet al Samtale foregaar gennem
en tynd gennemsigtig Membran. Frem-
stilles i rustfrit Materiale og forsynet
med Hængsel, saa den kan aabnes.

Bolvinkels Taleluger har 6 Stjernefordele:

- * Fri Udsigt mellem Ekspedient og Kunde
- * Meget tydelig Forstaaelse
- * Fuldstændig Trækfrihed
- * Forhindrer enhver Smitrefare.
- * Hurtigere Betjening af Kunderne
- * Anerkendt Sikkerhedsforanstaltning

Leverandør til DSB

A. BOLVINKEL

V. Voldgade 102 — FAsan 4557
København V.

**Hildebrandt's
Traadvarefabrik**

Bødkervej 8 Tlf. Taga 6373
København NV Tlf. Lyngby 274

^{A/S} Danegods

Stuadiestræde 24 . Tlf. Byen 9020
København K.



*Morsø
Støbegods*



AKTIESELSKABET
N.A. Christensen & Co.
KGL. HOFLEVERANDØR
NYKØBING MORS



Nordisk Diesel A/S

NORDISK TRACTOR COMPANY
WILLYS OVERLAND SAMLEFABRIK



Central 38 12 . Røgstelefon 382 . Telegr.-Adr.: Nordiesel
BORGMESTER CHRISTIANSENSGADE 55
KØBENHAVN SV

A K T I E S E L S K A B E T

**HOLEBY DIESELMOTOR
FABRIK**

HOLEBY - DANMARK