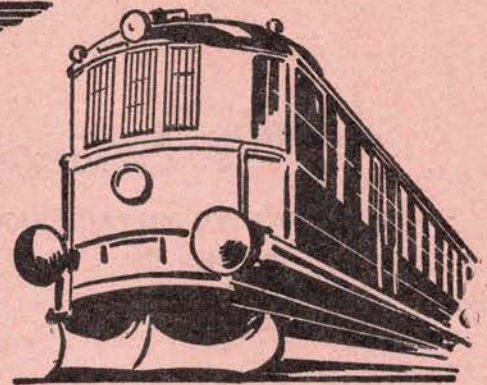
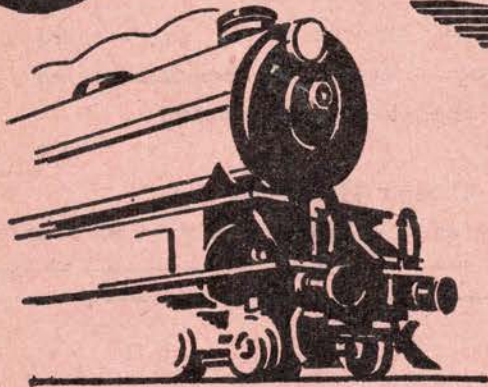


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

Medlemsblad for Foreningen af Garderobeforpagtere ved DSB og Dansk Jernbane-Esperantist Forbund.

8. årgang nr. 5

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

Maj 1951

INDHOLD:

»Lille Johannes«	Side	81
Månedens emner	«	82
Danske jernbanestationer, nr. 39	«	83
Sagt og skrevet	«	83
Mens vi venter på tog	«	85
En tur med rutebilen	«	88
Københavns havn	«	90
Fanø-Esbjerg færgeren	«	92
D. E. F. A.	«	94
Privatbane nyt	«	99
April dagbogen	«	99
Ud og Ind	«	103
Jernbane-idræt	«	104
Hunden på	«	104

Dapa

1/2 DANSK PAAHÆNGSVOGN-FABRIK
AABENRAA

Paahængsvogne

Sættevogne

Langtømmervogne

Tippelad

Person Paahængsvogne

Person Sættevogn

Leverandør til De danske Statsbaner

Brødø Henze

SKRUEBOLTE OG MØTRIKFABRIK

Grundlagt 1881

Bragesgade 8, København N - Central 3045-17045

Ericsson
LM

Uranlæg — Tidskontrol — Telefonanlæg
Signalanlæg — Automatiske Brandalarmanlæg
Specielle Svagstrømsanlæg

L. M. ERICSSON A/S,
Trommesalen 5 - København V - *C. 3438

PETER JENSEN

Ost en gros

Hestemøllestræde 6 . Tlf. 4833
København

J. Krüger A/S

Vandforsynings- og vand-
behandlingsanlæg bl. a. til brug
for lokomotivfødevand.

Elektrolytisk Vandbehandling
Pumper . Ventilation

KØBENHAVN

Christiansgade 22 . Telf. 4726
Telgr.: Softwater

**Teglværkernes
Centralkontor**

Vestervoldgade 117
København V . Central 6100

R. 55

Modeweg & Søn A/S

Brede Klædefabrik

**DANSK STAAL
INDUSTRI A/S**

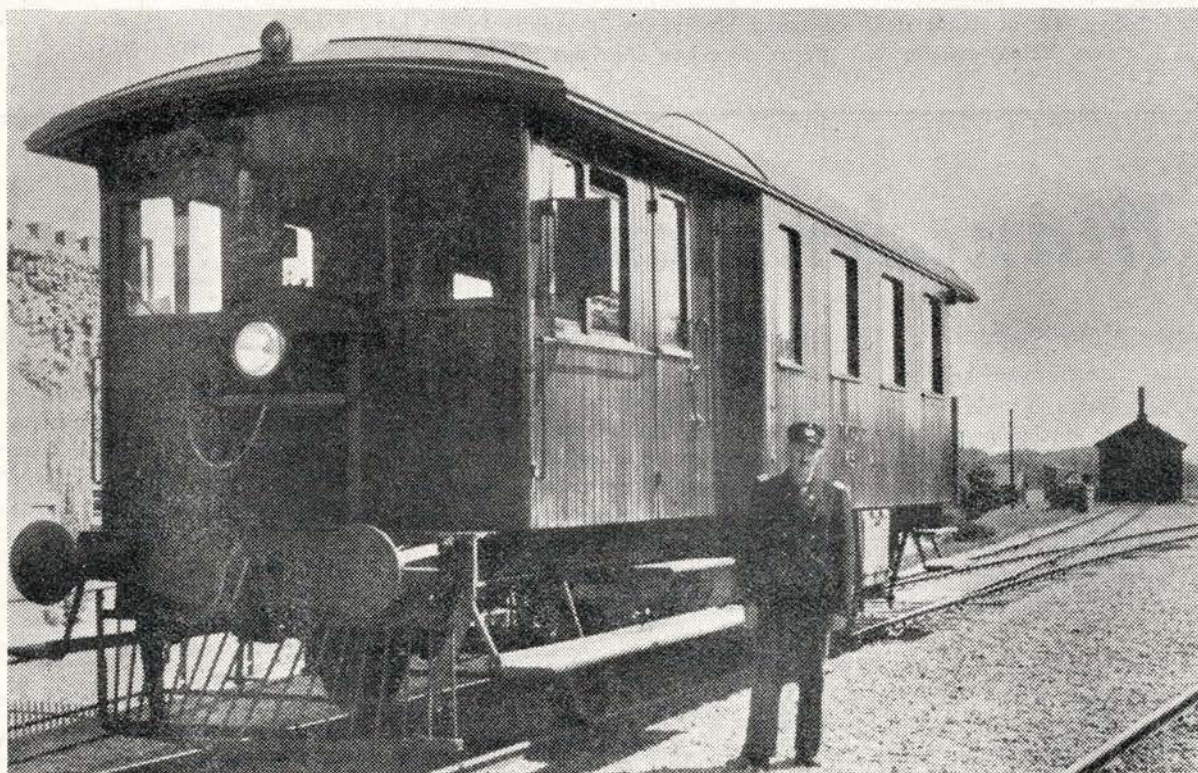
af 1933

Værktøj for Veje og
Jernbaneanlæg

KONGENS LYNGBY

D. I. S.

»Lille Johannes« har indstillet driften



„Lille Johannes“ med motorfører Søndergaard Jørgensen.

Lørdag d. 31. marts kørte »Lille Johannes« sin sidste tur som ordinært tog på strækningen Vejen—Gesten—Vejen, efter ca. 34 års kørsel.

Fra vejrligets side var det en fugtig afsked; men på trods heraf var der dog mødt en del af »lille Johannes«s venner både fra Gesten og Vejen station for at tage afsked med ham, og køre den sidste tur med.

Motorvognen førtes af Søndergaard Jørgensen, der har været dens faste fører i gennem 16 år. Søndergaard Jørgensen har forøvrigt ved sin stiltfærdige og venlige færden fået mange venner blandt banens passagerer, og som nævnt var da også flere af dem mødt for at tage den sidste tur med, og samtidig benytte lejligheden til at sige Søndergaard Jørgensen tak for de forløbne år med små erkendligheder, en blomsterbuket fik han også stukket i

hånden, og på strækningens eneste station Gamst tog ekspeditricen og baneformanden en hjertelig afsked med ham, ellers foregik turen i al stiltfærdighed.

Banens direktør samt forretningsudvalg var også mødt op for at følge »lille Johannes« på hans sidste tur til Vejen. Ved ankomsten hertil var der mødt en del indbudte, og ved et påfølgende samvær på Hansens Hotel bød banebestyrelsens formand, amtsrådsmedlem Bendixen, Gesten,

velkommen og udtalte, at det alligevel var med et vist vemod, man tog afsked med denne banestrækning, men »lille Johannes« har nu gjort sin nytte og må vige for et mere moderne krav nemlig rutebilen, og bestyrelsen håber, at bilen vil blive benyttet.

Medlem af forretningsudvalget direktør Berring, Kolding, mindede om, at da banen for ca. 34 år siden blev åbnet, blev der stillet store forventninger, som vi nu er ved at indfri.

Driftsresultaterne, der økonomisk er opnået, har jo oftest stået i omvendt forhold til de gode tider i samfundet, idet krigs- og afspærringsforhold har medført store brændselstransporter, der har været en god indtægtskilde for banen, der netop derved har øvet en god samfundsnyttig gerning, ønskede kommunerne til lykke med det nye befordringsmiddel.

Aktieselskabet

Aarhus Privatbank



Aarhus
Hovedkontor

København
Nygade 1

Direktør Stensballe mindede om den enstemmige vedtagelse af nyordningen på generalforsamlingen, hvor det også var lykkedes at bibeholde transport af både post og passagerer.

I forhandlingerne med såvel D.S.B. som postvæsen mødte vi stor velvilje og forståelse af vore ønsker, og herfor skal der i aften lyde en tak til de mødte repræsentanter for disse etater.

Stationsforst. Thuesen, Vejen, takkede på statsbanernes vegne for det gode samarbejde, og den udtalte anerkendelse, han håbede at T.K.V.J. måtte få glæde af den omlægning af driften, der nu fandt sted.

Postmester Klottrup, Vejen, omtalte de

postale problemer, udtalte sin glæde over, at de kunne løses på en så udmærket måde.

Godsekspeditør Jeppesen, Vejen, beklagede, at man skulle give afkald på banen til Gesten, han mente ikke, at banen havde været så dårlig en forretning, håbede at samarbejdet kunne fortsætte på en god måde selv om godset herefter skulle befordres med lastbiler.

Fhv. sognerådsfmd. P. Hauge fremdrog nogle træk fra tiden omkring banens tilblivelse, nævnte i den forbindelse Johannes Lauridsen, som en af dem, der havde kæmpet hårdt for at banen var ført til Vejen. Det kan forøvrigt tilføjes at ba-

nen fik sit kælenavn »lille Johannes« efter ovennævnte.

Forretningsudvalgsmedlem Laugesen, Sdr. Omme, var glad for den interesse nyordningen mødte i Vejen. Banernes tid er vel ikke forbi, men nye vil sikkert ikke blive oprettet, og på strækningen her skulle rute- og lastbil jo også være mere velegnede.

Formanden sluttede samværet med en tak til de mødte for nærværelsen.

Derefter kørte »lille Johannes« til Kolding for derfra at blive sendt til Holbæk.

M. A.

Månedens emner...

Hatten af for politiet.

En lille notits i dagspressen meddeler:

»Justitsminister Helga Pedersen (V) har sendt finansudvalget forslag om, at politiets rådigheds- og opdagertillæg sættes op med 30% fra 1. april at regne, og der efterbetales en forhøjelse på 15% fra 1. april 1950 og 20% fra 1. oktober 1950. Forhøjelsen fra april vil andrage 1 million 170.000 kr. og efterbetalingen bliver 682.000 kr.«

Nu kunne man måske fristes til at tro, at den ugifte kvindelige justitsminister har gået og set sig glad i de unge politibetjente, og derfor vil indynde sig ved at skaffe dem et løntillæg, men dette er sikkert ikke forklaringen, thi for et par år siden, under en mandlig justitsminister, blev de omhandlede tillæg forhøjet med et procentvis meget større beløb (dette blev også kun omtalt med en ganske lille notits i bladene). Således har politiet to gange siden lønningsloven 1946 forstået at skaffe sig et klækkeligt løntillæg, hvoraf halvdelen er skattefri, i stilhed frem for andre tjenestemænd, hvilket man må beundre. Man er nået så langt, at en ung politibetjent, af hvem der jo ikke kræves nogen som helst foruddannelse, har nogenlunde samme lønindtægt som f. eks. en ung ingeniør i stats tjeneste, en adjunkt, en stationsforstander i 7. kl., en ældre togfører, en yngre værkfører eller overbanemester eller en gammel premierløjtnant, og dette må da siges at være godt, forholdsvis godt i hvert fald.

Mon ikke andre tjenestemænd burde tage ved lære?

Tilskueren.

Restaurationer overalt.

Da det har vist sig, at spisevognene i togene mellem Nyborg og Aalborg ikke kan svare sig, fordi alt for få har lyst og råd til at købe mad og drikke i togene, bliver de taget ud og erstattet med nogle til dette formål byggede restaurationsvogne, det vil sige spisevogne i mindre format, hvor man ikke kan købe større komplicerede måltider, men derimod enkelte mindre, varme retter og så naturligvis kaffe og drikkevarer i ubegrænset omfang.

Når man læser meddelelsen derom, spørger man uvilkårligt sig selv: »Hvorfor skal der med vold og magt være restaurationer over det hele, enten der så er brug for dem eller ej?«

Vore ventesale er efterhånden blevet omdannet til restaurationer, hvor man ikke kan opholde sig uden at føle sig generet af serveringspersonalet, som man synes går og ser surt til dem, der ikke køber noget. Salonerne i vore færger og skibe viser tilsvarende billede. Enkelte som køber noget, fordi de har brug for det, en del som køber, fordi når man nu engang kan få det, kan man lige så godt tage med, og mange som køber, fordi de synes, det ser sært ud at sidde der uden at nyde noget, og som prøver at slippe billigst muligt fra det, mens mange går udenfor, fordi de ikke vil være bekendt at sætte sig ind uden at købe noget, som de måske hverken har råd eller lyst til. De professionelle rejsende kan tilrettelægge deres forhold, så de kan benytte rejsetiden til at indtage deres måltider, og det er jo ikke dyrere der end andre steder, men det store flertal af rejsende har spist inden de tog hjemmefra, har mad medbragt, eller kan

vente, til de kommer til bestemmelsesstedet.

På vore større arbejdspladser (stationer, værksteder, remiser) har man også oprettet restaurationer, marketenderier, hvor personalet kan købe forskellige ting navnlig drikkevarer til rimelig pris. Dette kan være udmærket, men det er det ikke ubetinget. Marketenderierne foranlediger nemlig, at en stor del af personalet på disse steder bruger en mængde penge, som man udmærket kunne spare uden at lide noget særligt afsavn.

Ved at oprette restaurationer alle steder oparbejder man efterhånden vaner til og behov for at indtage mad og drikke overalt og til alle tider. Derved fordyres levetidsomkostningerne i al almindelighed og rejseomkostninger i særdeleshed, uden at menneskene derved bliver sundere eller lykkeligere, og vi kan næppe æde og drikke os ud af de økonomiske vanskeligheder.

d.

Skæve helligdage.

Mens vi har en ganske fortrinlig og yderst letfattelig ordning med hensyn til erstatning for manglende søn- og hellig-



Guld- og Sølvsmiede

CHR. JENSEN
Jernbanegade 23
Kolding · Tlf. 1665

dagsfrihed, er bestemmelserne om erstatning for manglende frihed på skæve helligdage alt andet end ligetil, de er så udviklede og i enhver henseende utilfredsstillende, at der i høj grad tiltrnges en rationalisering.

Det ville være langt simplere og formodentlig langt mere tilfredsstillende, om det personale, som ikke har fri på de skæve helligdage, fik deres ferie forlænget med et tilsvarende antal dage, eller fik deres tjeneste tilrettelagt med en fridag mere pr. måned, hvis man da ikke vil foretrække simpelthen at betale tjeneste på disse dage som overarbejde.

DANSKE JERNBANESTATIONER

39



Sagt og skrevet



Maskining. J. P. A. Andersen.

— Vi er ikke en samling idioter, og det kan man heller ikke sige om andre landes statsbaner, som fortsat bliver ved med at bygge loko. Der bygges damploko både i Frankrig, England, Tyskland og mange andre steder, og folk kan få det indtryk, at vi ikke er vel forvarede, når der som af professor P. H. Bendtsen anført kan spares 32 mill. kr. om året ved overgang til el-drift.

Banechef Engqvist.

Man prøver på et tidligt tidspunkt at gøre de unge studerende interesserede for jernbanen, men der er stærk rift om de vordende ingeniører, og de der har de bedste eksaminer, går ud i det private erhverv. Der er lavet en statistik, der viser at en ingeniør med 20 års anciennitet i gennemsnit har dobbelt så stor gage i det private erhverv som i statens tjeneste, og det er ikke just noget, der virker tiltrækkende, når man skal finde sig en stilling.

Banevagt N. A. Jensen, Aarhus.

— D.S.B.s administration lader hånt om banepersonalets bolig- og opholdsforhold. For 3 år siden blev der givet en bevilling på 16.000 kr. til modernisering af opholdslokalet i Hobro. Der er imidlertid ikke sket det fjerneste siden. Ved nedlægningen af fællesposterne i Arden og Svenstrup Jyll. har generaldirektoratet skruet udviklingen 35 år tilbage.

Generaldir. E. Terkelsen.

— Skal jeg røbe mit livs hemmelighed, var det min mening bare foreløbigt at gå til jernbanen. I min grønne ungdom håbede jeg at kunne skaffe mig brødet ved at skrive. For mig var jernbanen den nemmeste vej, for selv om jeg i ungdommens selvtillid troede mig bestemt til noget større, var en plads til 30 kr. om måneden dog bedre end håbløst digteri.

Valbybladet.

Hele Valbybladet kunne fyldes med kendsgerninger og argumenter for en station ved Vigerslevvej, både med hensyn til indbyrdes afstande mellem andre S-banestationer indenfor Københavns kommunes grænser, befolkningstæthed og meget andet, men desværre er al dette spild af tid og papir, for D.S.B. bryder sig ikke om kendsgerninger. Denne institution ar-

bejder ensidigt videre efter de planer, som opstår, til tider spontant, der indenfor, og indtager, må man tillade sig at sige, en arrogant tavshed over for alt, som fremføres angående denne sag.

Hotel Astoria

KØBENHAVN



S. V. von Ostens Bitter
har mange laknemme Døner

**H. Hoffmann
& Sønner**

**DEN DANSKE
TRAADVAREFABRIK**

Fabrikant E. Petersen

Leverandør til DSB

Hovedvejen 2
Glostrup . Tlf. 133 - 509

Reserveret
A. P.

Normal Trykkeriet

Siegfred Petersen & Søn
Grundlagt 1917

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261



**Københavns
Apotekerforening**

I. B. SCHILDER

Skrædderetablissement
Uniformer

Nørregade 7 . Tlf. C. 2058
København K

Philip W. Heyman A/S

Strandboulevard 30
København Ø . C. 13646

Den danske Frankeringsmaskine
„PORTOS“

Aage Bencke
Østerbrogade 102
Tlf. Tria 1072

J. & J.

Entreprenørforeningen

København . Tlf. 9858

Reserveret 4072

Thorvald Petersen
Cigarkassefabrik & Trælast $\frac{1}{2}$
Hellerup.

H. Poulsen & Co. $\frac{1}{2}$

Skærver - Brosten - Kantsten
Sand - Grus - Singels

Gasværkshavn 156 - København V - C. 4729 - 8636



Roderi.

»Kan jeg få dig til at hjælpe mig lidt i morgen tidlig, når du kommer hjem?«

»Ja, selvfølgelig.« Det kan begribeligvis ikke falde mig ind at sige nej til noget, Karoline beder mig om. Jeg sætter endda stor pris på at kunne hjælpe hende lidt engang imellem, og når jeg nu i morgen kommer hjem fra nattjeneste, spiller det ingen rolle, om der skal gå en timestid med et eller andet. »Hvad skal det være med?«

»Vi skal have gulvtæppet ned og have det banket.«

»Gulvtæppet?«

»Ja, eller det der er tilbage af det. Nu har det ikke været ude et helt år, og det trænger så forfærdeligt til det.«

Det var nu ikke det, jeg havde tænkt mig, for ærligt talt, det er en forbandet komedie med det tæppe, det er næsten umuligt at få det taget af og lagt på igen, alle møblerne i stuen står på det, de skal løftes og skilles ad og flyttes, og hvor pokker skal man flytte dem hen? Hele huset kommer i et forfærdeligt rod, så man ikke kan være nogen steder, og det er mig fuldstændigt umuligt at indse nytten af at slæbe et tæppe ned, og banke det, når det bliver støvsuget hver eneste dag. Det er og bliver en vanvittig ide. — Karoline læser mine tanker som en åben bog, eller også kender hun dem på forhånd, eller måske er det fordi, der foresvæver hende selv noget af det samme.

»Ja det kan ikke nytte, du sidder og bliver muggen. Vil du ikke hjælpe mig, gør jeg det selv.«

»Det kan du ikke.«

»Så får jeg en anden til at hjælpe mig, tæppet skal ned.«

»Hvorfor?«

»Fordi tæpper nu engang skal ud og luftes og bankes mindst en gang om året. Jeg kan heller ikke finde mig i at gå og se på sådant et møgbeskidt tæppe, selv om det ikke generer dig noget.«

»Hvad har man støvsuger til?«

»Støvsuger kan være meget god til daglig, men man er nu nødt til at gøre alting grundigt rent en gang imellem. Det er nødvendigt, der kan jo være mol i det.«

»Hvor skulle de være? Vi går jo og vader på det hele tiden, så de bliver da trådt ihjel, hvis der kommer nogen. Og hvis nu tæppet var lagt fast på gulvet, som de er så mange steder, hvad så?«

»Det er noget helt andet. Tæppet skal ned. Vil du hjælpe mig, eller vil du ikke?«

»Selvfølgelig vil jeg hjælpe dig. Men sidste gang svor du på, at det ikke kunne holde til det en gang til uden at falde fra hinanden. Og da du jo ikke har penge til at købe et nyt for, synes jeg næsten, det var klogere at lade det ligge.«

»Jeg er ligeglad, kan det ikke holde, må det gå i stykker.«

»Nå. — Må jeg så have lov til at spørge om en ting?«

»Værsgod.«

»Skal du også til at vaske gardiner?«

»Ja, på onsdag.«

»Sidste år forsikrede du, at nu kunne de ikke vaskes mere uden at gå helt i las.«

»Det kan de heller ikke, men de skal.«

»Jeg synes ikke, de trænger til det.«

»Det ved jeg godt, det synes du aldrig. Men jeg synes det, og så er det nok.

lady.

Tanker fra en sygeseng

DET KOM pludselig som et uvejr væltende ned over mig, jeg var syg rigtig godt gammeldags skidt tilpas, ja, så elendig, at lægen beordrede mig indlagt på sygehuset. Her ligger jeg nu, de første dage var jeg ikke mange piber tobak værd, men nu går det noget bedre.

Heldigvis ligger vort sygehus sådan, at jernbanen går lige her forbi, og jeg kan, når jeg rejser mig lidt op i sengen holde et øje med trafikken. Den første morgen jeg var sådan tilpas, at jeg kunne kigge lidt, var jeg så heldig, at en af mine kolleger var på udkig efter mig, og som også fik set mig, idet han gjorde tegn med sin lygte. Sådan noget varmer om hjertet, og vidner om et godt forhold mellem personalet, et kammeratskab som er af uvurderlig betydning både indadtil og udadtil.

Jeg ligger på en eenmandsstue på afd. E. og er således tildels afskåret fra omverdenen. Loftets og væggenes konturer har jeg forlængst lært at kende udenad, så jeg har rig anledning til at fantasere og lade tankerne passere revy for mit indre blik, og det undgås da ikke, at DSB spiller med ind her.

En beroligelse for mig er det at vide, at jeg til den første får min løn, selv om jeg skulle være syg hele måneden. Hvilket gode det er opdages først, når man får brug for det. Få ugers sygdom kan mange gange være katastrofal for arbejdere i det private erhverv, så galt kan det aldrig gå for os, men er vi ikke i det daglige, når det hele ellers går godt, ved at glemme det gode vi har deri.

Noget af det mine tanker kredser mest om er den svindende persontrafik. Det er i grunden forfærdeligt, som den er i aftagende, det ser slet ikke spor af lysteligt ud for DSB, hvor mon det bærer hen? Ja, — det er det store spørgsmål, der optager mangen en ansat og er roden til stor diskussion rundt om, og det skaber også virvar i mine tanker. Hvad kan vi gøre for at afværge denne tilbagegang? Jeg lig-



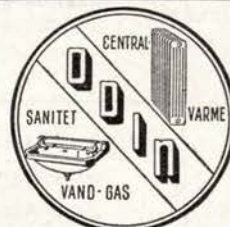
Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Esbjerg

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10



Blikkenslagerarbejde - Isolering
Kleinsmedarbejde - Udf. Arb. for DSB

1/5 Ingeniørfabrikken

ODIN

Vesterbrogade 91 . København V . Tlf. C. 13377-13364

Aarhus

Singergas

Flydende **Singergas** til Husholdningsbrug

Katalog tilsendes paa Forlangende.

Hovedkontor:

Havnegade 4 . Aarhus
Tlf. 1971 - 10971 - 11971 - 12971

Tankanlæg og Værksteder:

Tlf. 11642

Henri Petersen

Guldsmed
Aarhus . Søndergade 8
Tlf. 1436

Aarhus og Omegns Begravelsesforretning

v. E. Haugaard Jensen
Aarhus . Nørregade 1
Tlf. 8183

R. Sølling Fynboe

Trikotage - Legetøj
Aarhus . Frederiks Allé 119
Telefon 704

Bygningsssnedkernes Coop.

Alt Bygningsarbejde
Ringkøbingvej 21
Aarhus . Tlf. 3912 - 9080

Ludvig Jensen

Urmager og Optiker
Frederiksgade 58
Aarhus - Tlf. 7660

Bageriet Trøjborgvej 178

M. Christensen
Lækkert Brød og Kager
Aarhus . Tlf. 11705

Halvor Nielsen

Kød og Paalæg
Aarhus . Aalborggade 19
Tlf. 4539

Aarhus

M. Jepsen

I. Kl. Kød og Paalæg
Vester Alle 16
Aarhus . Tlf. 5911

Venlig Hilsen fra

Nørregaards Boligmontering

Aarhus . Frederiks Alle 44
Tlf. 4854 Husk ham!

1/2 Aarhus Kødforsyning

Kød . Flæsk . Paalæg
Udsalg:
Sdr. Allé 4, Aarhus . Tlf. 7114
Kongevej 22, Viby . Tlf. Viby 145
Østergade 42 . Tlf. 578
Bruunsgade 64 . Tlf. 3382

Tiden kræver

at man er velklædt, faa derfor
Deres Kjole syet i

»Grethe«s Kjølesalon

Aarhus, Borggade 16'
Tlf. 3273

Silkeborg

Kemisk Tøjrensning
Presning og Farvning

Trikohl Renseri

Silkeborg . Søndergade 19
Tlf. 1262

Trikotageforretningen

»MISSA«

M. Søholmer
Alt i Trikotage - Garn -
Børnetøj
Silkeborg, Nygade 45 . Tlf. 1960

Ringgaards Conditori

Husk vore lækre varme Retter
og den billige daglige Middag.
Silkeborg . Vestergade 15
Tlf. 264

Flere og flere

siger: Det betaler sig at handle
i den lille **Butik, Søndergade 30.**
»Søndergades Osteforsyning«,
Silkeborg, v. S. Sørensen, Tlf. 340

Anna Møller

Bog- Papir- og Kunsthandel
Adelgade 55 . Tlf. 27
Skanderborg

Aalborg

Det bedste Brød - de lækreste Kager



Ringgaards Konditori og Cafe

Aalborg, Boulevarden 32, Tlf. 4177
Leverandør til DSB

Auto-Duco Lakereri

v. Frede Frost

Lastbiler,
Vare- og Personbiler.

Saavel nyt som Reparationer.

Flere Aars Erfaring.

Udfører Arbejder for DSB

Hobrovej 76

Aalborg . Tlf. 10446

Haderslev

Chr. Hansens Vulkaniseringsanstalt

v. Wilh. Birkmann
Leverandør til DSB-Rutebiler
Haderslev . Tlf. 22501

C. L. Ohlmann's Eftf.

v. Martin Damkjær
Haderslev . Tlf. 21674

V. Jørgensen

Reparationsværksted
for Auto-Karosserier
Leverandør til DSB

Viborg Tlf. 1268

ger og vrider min hjerne for at finde en løsning på problemet, men uden held. De gammelkendte veje såsom: reklame, billigere billetpriser, koordination af trafikken, så DSB får den plads i solen, den med rette tilkommer, melder sig pligtskyldigt, men de veje kender vi jo, de må ikke betrædes. Nej, det skal være noget helt nyt, noget som ingen hidtil har hittet ud af. Der findes jo specialister på så mange områder, mon der så ikke skulle være en specialist, der kan finde den ukendte løsning, der skaffer DSB flere kunder og dermed en betryggelse for personalet, thi en stor part af dette er afhængig af persontrafikken.

Biler ctr. baner

Tankerne går og tankerne kommer, spørgsmålene myldrer frem, ikke alle lige klare, et står dog fast i min bevidsthed, hvorfor er mange af statsbanernes ledende mænd mere interesseret i biler end i jernbanedrift? Spørgsmålet kan vel næppe besvares, for de er sikkert ikke sig selv det bevidst, at de hælder til den side og vil endog benægte det, hvis man sagde det til dem, men for os at se, er der mange, der har forkærlighed for bilerne.

Det er dog statsbanerne vi er gået ind til, derfor må kræfterne i første række også vies deres arbejde. Det er muligt, tidens krav er sådan, at vi ikke kan undvære bilerne, men vi kan så sandelig heller ikke undvære jernbanerne. Jeg gad nok vide, hvordan det vil gå, hvis vi i lighed med andre lande lavede en lille rask strejke, det kunne være helt morsomt at prøve for at se hvilket kaos det vil skabe, for der er ingen tvivl om, at der vil blive kaos i vort hjemlige lille Danmark.

Vi behøver jo bare at gå tilbage til snevinteren for at konstatere vor berettigelse. Da landevejene var lukkede på grund af sne og DSB's lastbiler pænt måtte blive derhjemme sammen med andre biler, futede vi stadig afsted til stor glæde for publikum og godsforsendere, og sidst men ikke mindst til glæde for os selv. Der er så mange, der taler om, at jernbanerne har haft deres renaissance, det vil vi jernbanemænd slet ikke skrive under på, og selv om vi kan være slemme til at revse indenfor vore egne fire vægge, så tåler vi ikke gerne angreb udefra, men er parate til at forsvare jernbanerne mod ethvert angreb, for er man en gang grebet af skinnernes dragende magt er det ikke nemt at løsrive sig.

Overlægen sagde i dag, at jeg skulle hjem om et par dage, men jeg har ikke været oppe af sengen endnu, så jeg gad vide, hvordan det skal gå.

På loftet over vinduet sidder der et ed-

derkoppespind, ikke fordi det giver mig impulser i nogen retning, det er blot noget, jeg konstaterer. For en sammenligning mellem DSB og spindet kan der jo ikke være tale om, d. v. s. det kan der måske alligevel.

Jeg er nemlig meget bekymret for den tiltagende rationalisering, ikke sådan at forstå, at jeg har noget imod den, men det er de opfordringer generaldirektoratet udsender til personalet om at være medvirkende, der skaber bekymringerne.

Idéen er ellers udmærket og muligvis kan der fremkomme forslag fra personalets side, der betyder besparelse, men jeg er alvorlig bange for at enkelte vil falde for fristelsen til at spare indenfor andres domæne, det er altid lettere at spare hos naboen end hos sig selv, men det er et farligt eksperiment at vove sig ud på, så jeg vil anbefale, at der tænkes, før der handles. Den evindelige kamp for at komme op ad lønningsstigen kan i denne forbindelse blive aktuel, men det skulle ikke gerne gå sådan, at vi er ude på at »æde« hinanden, endda med DSB's velsignelse. Lad os holde hovedet koldt og bevare vort gode sammenhold. Tiderne fremover kan så rigelig blive svære nok, vi behøver ikke selv at hjælpe til.

Farvel og hav det godt sagde overlægen i dag. Mine knæ ryster og er som gelé, det er ikke uden grund, de kalder overlægen for »hurtig Carl«, men hjem skal jeg.

Nu skulle man bare have råd til at rejse på rekreation til Sicilien.

E. Ø.

Silhuet XVIII

For tredive år siden blev han ansat som portør på en stor station i en lille by, og han er der endnu. Han er blevet overportør og er blevet gift, men ellers er der ikke i tidens løb sket nogen synlig forandring med ham, siden han kom. Hvor han kom fra, er der næppe nogen mere, der er klar over. Han er en yderst typisk repræsentant for hvordan man for et halvthundrede år siden forestillede sig rendyrket jysk bonderace, stor og sværlemmet, kantet og kluntet, bred i mælet og med store kantede bevægelser, vejrbitd og rynket med stærkt markerede træk, bistert udseende og højroset, men inderlig godmodig. Det er meget få, som nogensinde har hørt hans efternavn, og endnu færre der husker det, alle i byen og langt der udenfor kender og kalder ham kun ved fornavn, og når dette nævnes uden nærmere betegnelse, er enhver klar over, hvem der menes, til trods for at navnet er meget almindeligt. Mangen en pigelil både af det gode og af det mindre gode selskab har

haft sine garn ude efter ham, uden at det har givet varigt resultat, og mangen en yngre eller halvynge frues hjerte forøger takten ved erindringen om en formodet hemmelighed, hver gang han omtales. Alligevel klarede han sig fri til han var over fyrre, men så giftede han sig med en andengangs enke fra en anden by, til stor forbavselse, skuffelse og forargelse. Nu tager man det som en beklagelig kendsgerning, at han er gift, og man ved, at hjemme har han ikke noget at skulle have sagt. Men både for stationen og for byen er han en af de faste punkter, og begge vil være fattigere, den dag han ikke er der mere.

X.

Tjekoslovakiske jernbane typer. 8



Dørvagt.



En tur med rutebilen Århus-Grenå

Tekst og foto »Onkel Christian«

Den standende strid rutebiler kontra jernbaner er blusset op igen i et hjørne af landet. Da D.S.B. i sin tid søgte og fik koncessionen på ruten Aarhus Grenaa og Ebeltoftbanen fik halvdelen af ruten til Ebeltoft sammen med den tidligere indehavers sønner, vakte det en meget stærk kritik fra visse sider.

Denne strid er blevet aktuel igen, idet brd. Jørgensen, Rønde har søgt at få ruten påny, og hele det store apparat er sat igang.

Både denne gang og den første gang har det været hævdet, at D.S.B. ikke betjente kunderne så godt og tilfredsstillende, som de tidligere indehavere, og at mange slet ikke ville køre med de røde busser.

Her skal ikke tages stilling for eller imod hvem eller hvad eller hvorfor, men kun så nøgternt som det er muligt skildres en ganske almindelig hverdagstur med rutebilen — og gives et indtryk af, hvorledes en sådan forløber.

Vi starter fra rutebilstationen i Aarhus kl. 8.00. Chauffør, konduktør og meget andet er Hans Colberg. Det er ikke første gang, Colberg gennemkører ruten, han var ansat hos den tidligere indehaver.

Ved afgang fra Aarhus er der ca. 30 passagerer. Det første stykke vej sker der ikke noget særligt. Vi tager en enkelt passager op her og der.

Thermoflasker medtages

Den første by vi passerer er Skæring. Colberg spejder omkring for at se, om der skulle være nogen, der har gemt sig i en skjærmende dør. I udkanten af byen slår han et stort sving udenom en holdende vogn og standser op ved en gård. På en søjle ved indkørslen står en thermoflaske. Jeg tænker straks på en landpost. De får jo ofte maden på turen langs ruten, og her er åbenbart nogen, der tænker på chaufførens morgenkaffe. Ved at kigge nærmere på flasken bliver jeg dog hurtigt revet ud af vildfarelsen. Den er adresseret til dyrlægen i Rønde — og afsenderen er »Tyregaarden« i Skæring.

Vi ruller videre ud ad landevejen. I Løgten sætter Colberg farten ned og skæver over til kroen. Der er tilsyneladende ikke nogen, der vil med. Det samme gentager sig, da vi lidt senere passerer brugsen i Rodskov.

Noget efter er der en, der spørger efter en adresse — Colberg tænker sig lidt om, det er åbenbart ikke lige opad vejen. Og så får vedkommende en længere forklaring om vejen og begiver sig ud på ekspeditionen. En rutebilchauffør skal ikke blot kende sine »stationer«, men helst hele den egn han kører igennem.

I Følle afleveres en pakke til købmanden. I Rønde, der er en af de større »banegårde«, er der længere ophold, hvilket dog mest kommer af, at køreplanen er lagt sådan, at der er for megen tid til næste station, dersom der ikke er mange ting at besørge. Posten afleveres på posthuset

og lokale befordringer på »stationen«, der samtidig er redningskorpsstation.

4 km på tyske startbaner

I Bjødstrup holder vi an udfor købmanden, og der truttes tre gange i hornet — da intet viser sig, ruller vi videre ud på de brede veje — ak, ja, her kan man i sandhed sige de brede veje. Vi kører ca. 4 km på de af tyskerne anlagte startbaner. Det er synd og skam, at der ikke er mulighed for at skabe mere trafik her, her er god plads til den. Er der ikke en eller anden smart mand, der kan finde på noget at bruge disse uendelige cementbaner til, når de nu engang er der?

Vi slår et lille slag bort fra den lige landevej og drejer om forbi Tirstrup by. Her er der liv og røre. Vi får fuldt hus nu. Det er skolebørn til Trustrup — på vejen tilbage har de hele bilen for sig selv — det ligger nemlig således, at hjemturen ikke kan passe ind i den almindelige køreplan, og så sender D.S.B. en bil til at køre dem hjem efter endt skoletid.

Vi når Trustrup samtidig med toget, og så kører vi omkap med toget til Grenaa. »Hvem kommer nu først«, spørger jeg. »Det gør vi«, lyder svaret. »Nå, toget har måske længere at køre«, bemærker jeg. »Næh, tværtimod, det er os der har det længste stykke«.

Colberg havde ret. Vi kom først, det vil sige, vi kom først til det sted, hvor vejen skærer jernbanen, men så var bommene sænket — og så kom toget altså først til Grenaa.

Kl. var 10.05, da vi ankom til holdepladsen. Jeg spurgte efter rutebilstationen. Colberg viste over mod indgangen, og jeg blev klar over, at ordet burde sættes i gåseøjne. Som det fremgår af billedet, er det en meget intermisk station, man har i Grenaa, men der er allerede gjort forbe-



Chauffør Hans Colberg.



Nyhavns Færgetro

Nyhavn 5 ☒ Telefon Palæ 6251

Københavns
bedste spisestea

☒

Musik og dans
i krostuen

redelser til en ny, og den skal ligge umiddelbar nærhed af jernbanestationen.

13 stoppesteder blev til 26

Kl. 11.00 er der afgang fra havnen, hvor rutebilerne fra Aarhus og Randers skal være tilstede for at tage imod Hundested-Færgen.

Det er ikke den tid på året, der er særlig livlig for Hundested-ruten. Der var ingen, der ville med til Aarhus, og vi startede så for at køre op til rutebilstationen. Her var der både passagerer og gods, og bilen var godt besat, da vi kl. 12.00 startede på hjemturen. Ifølge køreplanen er der 13 holdepladser imellem Grenaa og Aarhus, men jeg tror nok, vi standsede 26 gange på vejen hjem, hvilket ikke tyder på dårlig betjening.

Jeg havde under opholdet i Grenaa lejlighed til at veksle et par ord med Colberg om ruten og om den kritik, der sommetider rettes imod D.S.B.

»Hvad er nu dit indtryk af det, Colberg. Mener du at folk hellere ville køre med dig før, da du var ansat hos Jørgensen end nu, da du er statsbanemand«?

»Absolut ikke. Jeg har faktisk ikke mærket nogen forskel udover lidt i begyndelsen, da man forsøgte at lave lidt opposition imod det«.

»Og du mener altså, at man ikke har noget imod at køre med de røde busser«?

»Jeg kan kun sige, at på det stykke, som vi alle befarer, nemlig fra Rønde til Aarhus, tror jeg afgjort, at vi har de fleste passagerer.«

Hvad resultatet end bliver af de fornyede overvejelser, så må man håbe, at de, der skal træffe afgørelsen, først og fremmest har deres tarv for øje, som i det daglige skal benytte rutebilerne for at komme i forbindelse med den øvrige del af landet uden at skæve for meget til den enkeltes krav og ønsker.

Onkel Christian.

Abonnement på
JERNBANE-BLADET
kun 4 kr. årligt

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

H. KLOSTER
FREDERICIA
Vesterbrogade 12 . Tlf. 2028



Hundestedfærgen „Isefjord“ ved Grenå havn.

HENLEY TYRES



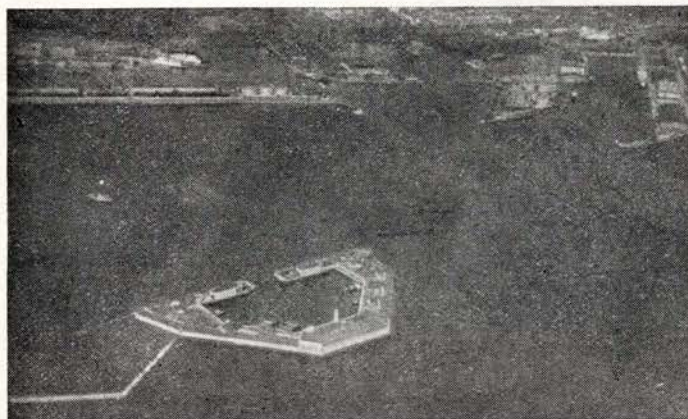
100 pct. ENGELSK KVALITETSDÆK

Generalrepræsentant for Danmark:

H. M. AGERBECK

Mølle Allé 3-5 . København, Valby . Telf. Valby 660 - Valby 7834

KØBENHAVNS HAVN



Set fra oven syner Trekroner og Frihavnen ikke meget.



Om også dette tager sig småt ud, er det let nok at kende Langebro og fregatten „Jylland“.

Den 14. oktober 1943 kunne København fejre sit 500 års jubilæum som købstad med en stadsret givet af kong Christopher af Bayern, men allerede under hans forgænger, Erik af Pommern, var København blevet kongelig flådehavn og residensstad efter i hundrede af år at have hørt under Roskilde bispestol.

Så længe Sjælland har været beboet, har der levet mennesker, hvor nu København ligger, og da Absalon bygger sin borg, lå her en samling fortrykte småhuse tæt lænende sig til hverandre som for at søge beskyttelse og have ryggen fri. Men da borgen bygges, er det ligesom dens værn giver luft og viljekraft til beboerne af de små lave huse, — det lille samfund vokser og udvikler sig og vinder efterhånden i betydning.

De andre sjællandske bysamfund, der på denne tid havde større betydning, skyldte dette deres store naturlige opland, — et sådant opland havde Havn ikke, men der fandtes det, som skulle bevirke, at den, efterhånden som tiden skred, skulle overflyve alle de andre, nemlig beliggenheden ved *Sundet* og en naturlig havn, der kun behøvede ringe hjælp af menneskehænder for at yde sit til udviklingen af den handel og skibsfart, og som skulle gøre *Absalons* lille »Købmandshavn« til Danmarks hovedstad og den største og vigtigste havneby i den nordligste del af Europa.

Ser vi tilbage på Københavns havns næsten 800-årige historie, vil man i meget grove træk kunne dele den i tre perioder,

hver med sit af byens udvikling bestemte havneområde.

I den første periode, som strækker sig fra Absalons tid og middelalderen igen, var havnen beliggende tæt op ad det beskyttende *Københavns Slot*, og omfattede kun kanalerne omkring Slotsholmen med Gammel Strand.

Den anden periode præges af *Christian d. IV's* regeringstid. Under ham, og de nærmest følgende konger, kommer havnen til at strække sig fra *Toldboden* til *Langebro—Christianshavn, Børsen, Tøjhus havnen* samt de to broer: *Knippelsbro* og *Langebro* skabes og opføres.

I den tredje periode, der begynder i slutningen af attenhundredetallet, ændres dette havnebillede på en afgørende måde — mod nord skabes *Frihavnen* og havneanlæggene nord derfor, mod syd alle havneanlæggene syd for *Langebro: Sydhavnen* og på Amagers østkyst skabes en oliehavn på det gamle »*Provestens-fort*«.

Gennem årene sker der en vekselvirkning mellem by og havn, — havnen betinger byens opvækst, og byens vækst fordrer stadig nye havneudvidelser og forbedringer. Og den havn vi nu har, vil heller ikke i fremtiden kunne fyldestgørende betjene byen, såfremt udviklingen stadig vil forme sig efter de retningslinier, den hidtil har gjort.

Store arealer findes dog heldigvis til rådighed for havneudvidelser både syd for *Sydhavnen* og nord for *Frihavnen*, og mange tekniske hjælpemidler kan endnu anskaffes og tages i brug, så det nuvæ-

rende havneområdets kapacitet kan forøges betydeligt.

Havnen og byen er en enhed.

Havn og by er således uadskilte, men tiltrods herfor ejes havnen ikke af byen. — Da København blev kongelig residensstad, styredes havnen af magistraten, og så langt tilbage som omkring 1600 nævnes en *havnefoged* eller *brofoged*, som den, der står for styret på stadens vegne, men 1679 udnævnes for første gang en havnefoged af kongen.

En virkelig havnebestyrelse ser først dagens lys i 1692, da en særlig komité udnævnes til at føre opsyn med havnen. Et af medlemmerne var den berømte astronom *Ole Rømer*, der foruden sin videnskabelige indsats, også ydede byen værdifuld tjeneste som embedsmand, han var således en overgang politimester.

Havnebestyrelsen regnedes dog stadig som en del af bystyrelsen, og havnekassen var en del af byens kasse, men fra 1750 bliver statens indflydelse stadig større, og havnen bliver mere en statsinstitution end en kommunal.

Ved en rigsdagsbeslutning d. 20. oktober 1858 gives der havnen en vis form for selvstyre. Det bestemmes, at havnestyrelsen skal bestå af en havnebestyrelse sammensat af embedsmænd og kommunale repræsentanter, samt en havnedirektion med en stab af særlige havneembedsmænd. Havnebestyrelsen var dog kun rådgivende for indenrigsministeriet, der den gang traf alle afgørelser i havnespørgsmål.

Den 29. april 1913 giver rigsdagen imidlertid en ny lov, der bestemmer, at: »Københavns handelshavn er en selvvejende institution styret af en havnebestyrelse,« hvilket i realiteten vil sige, at den øverste myndighed, med meget få undtagelser, udøves af havnen egen styrelse.

Frihavnen.

Havnens mest moderne område udgøres af *Frihavnen*, der indtager en særstilling indenfor havneområdet, og er den del af Københavns havn, der er skabt for at drage den store oversøiske trafik til havnen, og for at muliggøre transitering.

Selve tanken om frihavne er af gammel dato, og allerede så tidlig som under *Hansa-tiden* i Nordtyskland og Skandinavien samt Østersølandene, skabtes der ved skatte- og toldlempelser områder, der tåler sammenligning med frihavne, som vi kender dem, nemlig et havneområde, der i toldmæssig henseende betragtes som toldudland.

Herhjemme har frihavns-tankens været fremme gentagne gange efter Hansa-tiden, i den første tid dog udformet som kredit- og transitoplæg, men såvel i midten af det 19. århundrede som i tiden omkring 1840 var der udfærdiget planer for egentlige frihavne. Fælles for alle disse planer var, at frihavnene skulle skabes og drives af staten (kongen), og være under toldvæsnets opsyn. Men disse planer strandede hver gang på, at Danmark kom i krig, og staten derfor måtte bruge alle sine kræfter til krigeriske formål.

Endelig i 1880 og 90 modnes tanken, — stimuleret af bygningen af Kieler-kanalen, — og kommer til udførelse i en for landet fredelig periode, og denne gang ved privat initiativ, dog med statens (og havnevæsnets medvirken) i form af *Frihavnsloven* og *Koncessionen til Frihavsselskabet*. Hovedmanden bag planen var Landmandsbankens skaber, geheimeetatsråd *I. Glückstadt*, der i modsætning til *Tietgen*, så hvad en frihavn kunne komme til at betyde for handelen, skibsfarten og byen. *Tietgen* kæmpede for en meget stor og moderne udvidelse af havnen, men ønskede absolut ingen frihavn. Derimod ville han have en havn med så små og så få udgifter som vel muligt, idet han mente, at dette ville skabe forøget trafik og være mest formålstjenligt for skibsfarten. Derimod ville de mægtige kapitaler, som et frihavnsanlæg krævede for at kunne forrente sig, kun bevirke, at afgifterne ville blive så store, at trafikken derved ville formindskes betydeligt. Imidlertid førte *Glückstadt* sine planer igennem, hvilket skabte et yderligere spændt forhold mellem de to store finansmænd, og til at be-

gynde med, efter Frihavnen var åbnet for drift, blokerede *Tietgen* ligefrem Frihavnen ved ikke at lade *D. F. D. S.*s skibe anløbe den, og han formåede endogså andre til at sabotere den. Ved et nytårstaffel hos gamle kong *Christian d. IX* i 1895 talte kongen med *Tietgen* om den nyåbnede Frihavn og udtalte ønsket om, at den måtte betyde lykke og velstand for landet. Ved et glas vin blev *Tietgen* og *Glückstadt* under kongens tilstedeværelse forsonede, og dermed afsluttedes en episode i dansk skibsfarts historie, der kunne være blevet dyr for *D. F. D. S.* — og for Frihavnen. — Hele den forudgående historie om kampen for og imod en frihavn er forøvrigt gået over i dansk litteraturhistorie gennem *Henrik Pontoppidan's* uforlignelige tidsroman »*Lykke Per*«.

Frihavns drift hviler på: *Frihavnsloven* af 31. marts 1891, »*Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab*« er stiftet 25. april samme år, *Koncessionen* er meddelt »*K. F. A.*« 27. april 1892.

Frihavns-selskabet har nu ca. 325 fastansatte funktionærer og håndværkere af alle slags, samt beskæftiger ca. 100 kranførere og smede og en arbejderstyrke, der varierer efter behovet, på mellem 300 til 550 mand.

Fordelene ved en frihavn.

Vil man se på hvilke fordele *Frihavnen* byder fremfor den øvrige del af Københavns havn, så fremgår dette bedst af, hvad *Københavns Havnevæsen* skriver i sin officielle årbog for 1938: »Hovedfordelen ved *Frihavnen* er den fuldstændige frihed for alle toldafgifter. Varer af enhver art kan losses, oplagres, forfærdiges og videresendes til alle dele af verden uden der betales en eneste øre i told eller andre afgifter til den danske statskasse. Bolværkspenge betales i lighed med »*Toldhavnen*«. Havneafgifter betales først ved selve indførslen til dansk toldområde, når varen føres fra *Frihavnen* til andre dele af landet. — Mere end 250 forskellige handels- og industriforetagender har kontorer og oplagsrum i »*K. F. A.*«s bygninger eller har lejet grund af selskabet, hvorpå de selv har opført bygninger for at gøre brug af de fortræffelige muligheder, der bydes dem ved at kunne oplægge, fabrikere og eksportere varer, uden at handlefriheden generes af told-regulativer. Dertil kommer den store fordel »*K. F. A.*« byder på, at manipulationen af alt godt ombord, i pakhuse og på kajer er samlet under *een ledelse*, at »*K. F. A.*« som et privat selskab står i det bedste forhold til arbejderne, rederierne samt importører og eksportører. — Gennem en effektiv stats-

kontrol yder selskabet *samme sikkerhed som en officiel institution.*«

Modernisering og udvidelser.

I *Frihavnen* har rejst sig Nordeuropas største pakhusbygning udstyret med alle tænkelige tekniske hjælpemidler og betjent af otte nye kajkraner af mest moderne konstruktion, i det område af 10-m. bassinet, der er blevet indlemmet i frihavnsområdet, er blevet opstillet en kæmpekran, der kan løfte 50 tons, på »*Østkajen syd*« er rejst en ny stor derrick-kran, mange nye kajkraner er blevet anskaffet og gamle ombygget og moderniseret, en større park af »*fork-lifts*« og små og store tractorer er, foruden mange andre tekniske hjælpemidler, blevet anskaffet. Arbejdet med at belægge kajerne med glat overflade er godt i gang. Endvidere er et nyt frugtpakhus og et kombineret passager- og godspakhus til Amerikafarten projekteret.

På nordre Toldbod er et større pakhusbyggeri under udførelse, der foruden at udvide arbejdsmulighederne, også vil yderligere forskønne københavnerens yndlingspromenade, *Langelinie*.

På *Kvæsthusbroen* er hele kajen undergået en gennemgribende modernisering, og har skabt muligheder for indførelsen af nye arbejdsmetoder, der har gjort det lettere for *D. F. D. S.* at give de indenlandske rutebåde hurtigere og bedre ekspedition.

Oliehavnen på »*Prøvestenen*« er under udvidelse og store arealer på *Amager* er blevet indvundet ved opfyldning.

En ny *Langebrogade* er under konstruktion, og der foreligger planer til anlægget af en havn ved *Avedøre* og til ombygning og nybygning af pakhuse på *Søndre Toldbod*.

Overalt i havnen bygges og moderniseres, samtidig med at trafikken er i jævn stigning, således at det er blomstrende havn, København i dag med stolthed kan skue ud over, med bevidstheden om, at byen her ejer en terminus for havenes utallige spor. For havnene er ikke noget, der skiller, men det er de store forbindende alfarveje, ad hvilke store kontinenter af forskellig økonomisk og produktionsmæssig struktur udfylder hinandens mangler.

Vi har lært at skatte *Aristoles* ord: »*Af al handel er den oversøiske den mest op-højede, fordi den lader mange folk dele mange ting.*«

Chr. A. Schmidt

Snedkermester - Møbelarkitekt
Eget Værksted og Tegnestue
Specialværksted for finere
Møbler.
Aabyhøj, Kærvej 9, Tlf. 1151

FANØ-ESBJERG FÆRGERI

Tekst og foto: Jb V. Andersen

Færgeriets historie

Som det måske vil være en del af læserne bekendt, er der for tiden forhandlinger i gang mellem postvæsenet og statsbanerne om D.S.B.s eventuelle overtagelse af færgefarten mellem Fanø og Esbjerg. En af årsagerne hertil er den, at postvæsenet gerne vil nedlægge denne del af »væsenets« virksomhed, idet overfarten her er den sidste postvæsenet endnu administrerer, hvorfor man mener, det vil være mest praktisk om D.S.B., der jo har en større søfartsafdeling, kunne overtage ledelsen heraf. Hvad forhandlingerne resulterer i vides endnu ikke, men det kunne måske have interesse at høre lidt om denne overfart, der for mange mennesker har dannet indledningen til en dejlig sommerferie på en af Danmarks smukkeste og mest ejendommelige øer.

Fanøfærgeriets historie skriver sig helt tilbage til 1699, da stiftsbefalingsmanden i Ribe, H. greve af Schack egenmægtigt bevilger sin fuldmægtig Oluf Christian Engelstoft eneret på færgeri mellem Fanø og Strandby, der dengang var det nærmeste landingssted på Jyllands vestkyst, Esbjerg eksisterede jo ikke på det tidspunkt. Helt på egen hånd tør greve Schack dog ikke at meddele Engelstoft eneretten, idet der i slutningen af det udstedte dokument henvises til at søge kongelig konfrimation på eneretten. Hvorvidt der så er blevet etableret nogen færgefart vides iøvrigt ikke, idet dokumentet ikke indeholder nogen forpligtelse for Engelstoft til at besørge farten, men det synes som om dette ikke har været tilfældet, idet vi må frem til 1793, før vi for første gang hører om en kgl. bevilling til at besørge færgefarten mellem Fanø og fastlandet. I mellemtiden har færgeriet været tvangsforanstaltet, idet der i landsstyrelsens vedtægt af 21. december 1743 hedder: »Når nogen til kongens eller landets tjeneste eller og i anden tilfælde behøver færge eller både fra eller til Fanø, skal den eller de, som derom af birkefogeden eller landets fuldmægtige advares og tilsiges være pligtige til at forrette samme under højeste straf indtil ordentlig færgeri kan blive reguleret«, og man må herefter formode, at trafikken har været så ringe, at ingen har kunnet friste

en nok så beskedent tilværelse ved at etablere sig som færgemand.

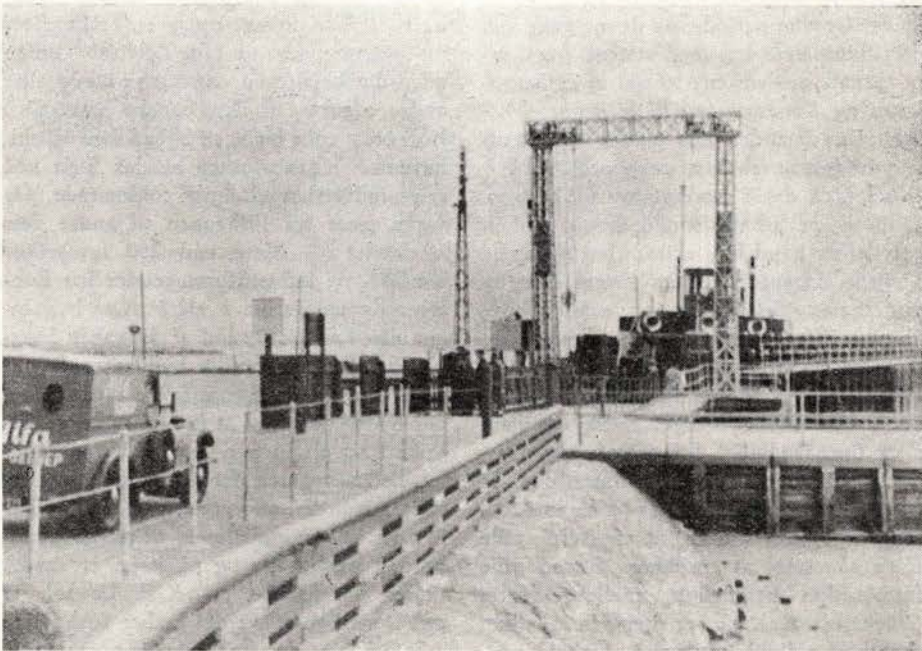
I 1811 opgives færgeriet af dets indehaver tiltrods for at postdirektionen erklærer sig villig til at gå med til 4 dobbelte takster. Færgeriet udførtes herefter som en art pligtarbejde af beboerne i Nordby, men ordningen ophæves dog efter et års forløb, hvorefter den tidligere ejer atter overtager færgeriet, idet der hertil knyttes bevilling som kgl. privilligeret kromand og tillige monopol på færgeriet. Herefter bliver færgeriet rentabelt, for året 1817 opgives således nettooverskuddet til 160 Rdl.

I 1865 opstod for første gang tanken om anskaffelse af en dampbåd, idet der på dette tidspunkt indtrådte en stigning i passagerantallet, som følge af en i Nordby anlagt badeanstalt. Dertil kom vel også ønsket om at skabe en mere tidssvarende forbindelse med den øvrige del af landet, idet den hidtidige befordringsmåde var altfor usikker, langsommelig og besværlig. Planen måtte dog opgives i første omgang som følge af de dårlige besejlingsforhold til Nordby, men genoptoges atter i 1872, få år efter, at anlægget af Esbjerg havn var påbegyndt og i forventning til, at den nye jernbane til Esbjerg også ville skabe

forøget trafik til Fanø. Atter måtte planen imidlertid opgives, og udsættes indtil færgemonopolet ophævedes. Da færgeriet få år efter skiftede ejer blev det imidlertid muligt at føre planen ud i livet, efter at færgeriet havde fået tilsagn om et lån på kr. 20.000,— fra staten til indkøb af en damper og for postens befordring skulle have kr. 1.250,— årligt, hvilket lige var tilstrækkeligt til renter og afdrag. En lille damper byggedes i Göteborg og den 26. maj 1878 indgik den i den daglige drift med 4 dobbeltture daglig mellem Fanø og Esbjerg, hvortil anlægspladsen i 1875 var blevet forlagt. Denne lille damper, der fik navnet »Fanø«, var indtil 1890 alene om at besørge trafikken, hvorefter en lidt større damper, »Esbjerg« anskaffedes. Senere solgtes den lille »Fanø« til ophugning og færgeriet lod en ny damper »Nordby« bygge.

En rund hjuldamp

I 1904 anskaffedes en ny damper til afløsning af damperen »Esbjerg«. Man havde den gang valgt at prøve en hjuldamp af en speciel type, som man mente ville egne sig særligt til farvandet her, men



Færgelejet i Nordby på Fanø.

det viste sig snart, at man havde taget grundigt fejl. Skibet var een stor misforståelse, og hverken før eller senere har man i Esbjerg set et mere ejendommeligt skib. Det var nemlig rundt og havde stor overbygning, hvilket medførte at skibet i tilfælde af en smule vind eller strøm var meget vanskeligt at styre og utallige gange løb det på grund til stor ærgrelse for såvel passagererne som for færgeriet. Skibet blev hurtigt ligefrem berygtet og i folkmunde fik det navnet skildpadden. I en revue fra Nordby på den tid sang man:

*Vi kommen er fra Esbjerg
med damperen den ny,
det var med nød og næppe,
vi nåed vores by.*

*Vi kravled henad bunden,
der var jo intet vand,
og da vi kom til slunden,
gik damperen på land.*

*Kaptajnen skreg og råbte:
»Gå alle agterud!«*

*I himmelhøje magter,
det var en rædsom stund,
thi hvad er for og agter
når damperen er rund*

Efter nogle års forløb gik denne båd ud af farten til de rejsendes fulde tilfredshed, og siden har man ikke forsøgt med nye konstruktioner, men holdt sig til de mere kendte færgetyper.

Trafiken steg imidlertid år efter år og efterhånden gik der spekulation i færgeriet. I 1896 købtes det af et konsortium for kr. 100.000,—, der efter 5 års forløb solgte det for kr. 325.000,— et så stort beløb, at foretagendet næppe mere var rentabelt.

Postvæsenet overtager færgeriet i 1918

I 1918 overtog postvæsenet efter anmodning fra beboerne færgeriet for en pris af kr. 225.000,—, hvortil Ribe amt samt Esbjerg og Nordby kommuner bidrog med kr. 45.000,—. Købet omfattede privilegiet, de færgeriet tilhørende ejendomme med inventar samt alt færgemateriel, der bestod af 2 dampere, 2 motorbåde samt een isbåd. Det hidtidige personale statsansattes med pensionsret efter lønningsloven af 1919.

Daværende postmester J. H. Enné, Nordby, fik den daglige ledelse og gjorde gennem mange år et stort arbejde for at forbedre forholdene omkring færgeriet. Og der var også mange ting at tage fat på. Sejllobet ind til Nordby (Fanø Lo) var således gennem mange år sandet til og en af de første opgaver, der skulle løses, var at få dette sejllob uddybet. Materiellet måtte underkastes en hovedreparation og

desuden besluttedes det at anskaffe yderligere 2 motorbåde med plads til henholdsvis 25 og 150 passagerer.

I 1926 anlagdes færgelejer i Nordby og Esbjerg, og den første motorfærge, der fik navnet »Fanø« anskaffedes. Hermed skete der en meget væsentlig forbedring af overfarten, idet færgen kunne overføre 9 biler og 500 passagerer, og yderligere forbedring skete, da den lidt større færge »Nordby« med plads til 16 biler og 500 passagerer i 1931 indsattes i trafikken. Herudover råder færgeriet i dag over 3 motorbåde, nemlig »Nøne«, bygget 1919 med plads til 160 passagerer, »Grethe«, bygget 1932 med plads til 25 passagerer, og endelig har man »arvet« motorbåden »Sønderjylland« fra Rømøoverfarten; denne båd bruges dog ikke meget, men ligger som reserve.

Nye vanskeligheder

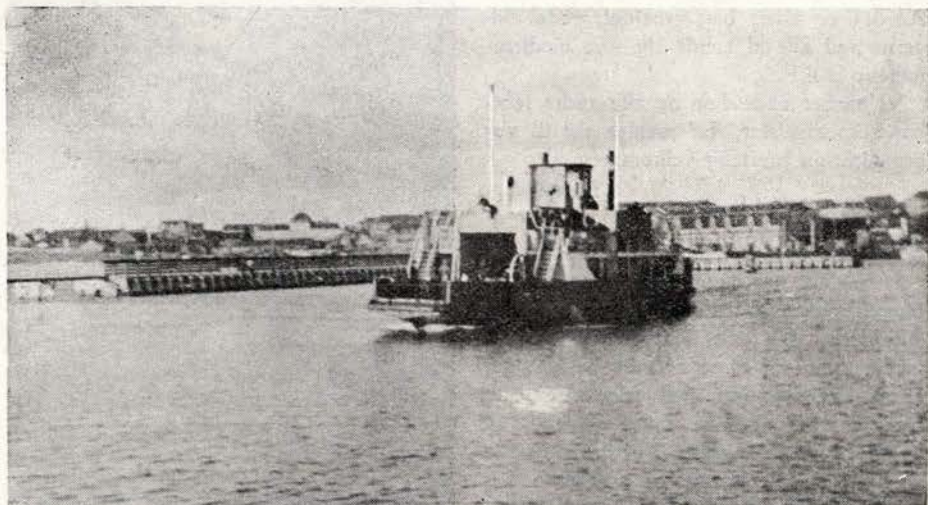
Under krigen opstod der store vanskeligheder for overfarten både som følge af besættelsen og de strenge isvintre. Færgen »Nordby« måtte således ombygges til generatordrift, men anlægget fungerede desværre ikke helt tilfredsstillende, hvilket medførte adskillige uregelmæssigheder i driften. Dertil kom, at der i besættelsesårene var meget store transporter af byggematerialer til de tyske befæstningsanlæg på Fanø, som nødvendiggjorde indskrænkninger i den civile trafik. Men som nævnt også isvintrene var med til at skabe store vanskeligheder for færgeriet. Det kan således nævnes, at der i 1942 for første gang siden 1895 var fri passage over isen mellem Esbjerg og Fanø, og i den tid foretrak de fleste passagerer at spadsere fremfor at benytte færgen, der iøvrigt kun kunne sejle et lille stykke fra Esbjerg færgeleje til iskanten på fansiden. At der i denne tid var store vanskeligheder for



Kaptajn P. Brandi.

godstrafikken siger sig selv, men i de fleste tilfælde lykkedes det dog at gennemføre denne uden uheld.

Turistsæsonen er af meget stor betydning for Fanø-færgeriet, idet henved 60% af det samlede antal rejser finder sted i dette tidsrum. Efterfølgende tal, der stammer fra juli 1949, siger lidt om den overvældende travlhed, der hersker ved færgeriet om sommeren. I nævnte måned overførtes til og fra Fanø 150675 personer, 9970 biler, 949 motorcykler og 35362 cykler. Det kniber især om søndagen med at overføre de mange biler, uagtet at begge færger sejler for fuld kraft, og der er af gang hver halve time. For et par år siden indførte man den ordning, at der ved rejse til Fanø betales dobbelt billetpris, til gen-



Færgen »Fanø« på vej fra Esbjerg.

gæld rejser man så gratis til Esbjerg; rejsen bliver ikke dyrere af den grund, men færgeriet sparer tid og mandskab. Ordningen har nu virket nogen tid og synes at være til alles tilfredshed.

Fanø broen

Når man beskæftiger sig med Fanø-færgeriet, kan man vanskeligt undgå at berøre spørgsmålet om Fanøbroen, som nu

har været på tale igennem en del år. Hvorvidt der nogensinde kommer en bro, er der vel ingen, der kan sige, men for tiden er der ikke meget, der tyder på det. Skulle der i den nærmeste fremtid ske forbedringer i forbindelsen med Fanø vil det snarere ske ved, at man gennemfører en gammel plan, gående ud på at flytte færgelejerne; i Esbjerg til trafikhavnen og på Fanø ud til »batteriet«, ca. 2 km nord for Nordby. Herved kunne overfartstiden re-

duceres fra de nuværende ca. 20 min. til ca. 10 min., og det ville om sommeren være langt lettere at afvikle den store turisttrafik end det er i øjeblikket.

Færgeriet beskæftiger for øjeblikket 1 overfartsleder, 1 skibsfører, 3 maskinmestre, 2 maskinassistenter og 9 matroser, men personalet må hver sommer udvides med 2 skibsførere og 10 ekstramatroser. Den daglige ledelse har postmester Henry Thuesen, Nordby.



D. E. F. A.

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

Esperanto-kursus i Odense.

Det lykkedes vor kollega togb. Harry Pedersen at få startet et Esp-to kursus i Odense. Kursuset påbegyndtes i efteråret og er nu afsluttet. Men holdet har, for at holde det lærte vedlige, taget den fornufte beslutning at fortsætte med en månedlig sammenkomst.

Bestyrelsen for D.E.F.A. havde udtalt ønsket om at være tilstede ved et sådant møde. Harry Pedersen fik dette arrangeret, og vi blev inviteret til at overvære mødet d. 25/4. Mødet afholdtes hos holdets lærer hr. Carl Sørensen, der med sædvanlig gæstfrihed havde stillet sit hjem til rådighed.

Det var en interessant og opbyggende aften, jeg som repræsentant for D.E.F.A. fik sammen med elever og lærere. Jeg fik det indtryk, at der både fra lærer og elevernes side var udført et alvorligt og målbevidst stykke arbejde vinteren igennem. At der er alvor bag arbejdet, viste eleverne ved alle at melde sig som medlemmer af D.E.F.A.

Vi ønsker både dem og alle andre jernbane-esperantister, der melder sig til vor organisation hjertelig velkommen.

N. C. Thorsted.

Aarhus

I Aarhus har man efter kursusafslutningen besluttet at afholde en ugentlig mødeaften for alle kursusedtagere og medlemmer. På disse aftener beskæftiger vi os hovedsageligt med taleøvelser, der foregår ved, at man laver »hvem ved hvad« og »tyve spørgsmål til professoren« og lignende, alt foregår på esperanto. Lederen af aftenen udvælges blandt deltagerne.

Det er meningen at fortsætte disse aftener indtil pinse, derefter vil man gå over til at arrangere månedlige ekskursioner f. eks. cykelture, autobusture eller spadsereture til byens nærmeste omegn.

Det er mindre vigtigt, hvad man laver, bare man holder det lærte vedlige sommeren igennem, således, at man bevarer sit ordforråd eventuelt forøger dette. Så er man klar til at tage fat, når kursus igen begynder til efteråret.

Hvorfor jeg lærte Esperanto.

Først og fremmest for at få forbindelse



Holger Hansen.

med mennesker i andre lande, det skal dog ikke nægtes, at en part skyldtes nysgerrighed efter at vide, om Esperanto virkelig dækkede det esperantisterne lovede, — at man kunne udtrykke enhver tanke og følelse på Esperanto, — at der kunne fås forbindelser selv til fjerne steder af jorden, og at alle folkeslag kunne udtale sproget.

Under en af de første lektioner, jeg deltog i, fik jeg sagt, uden at tænke over det, at når først jeg kom så langt, at jeg kunne korrespondere, ville jeg korrespondere med en russer, for at høre noget fra dette mystiske land, som det især var dengang. Det var under femårs-planen, dette gigantiske, der påkaldte hele verdens interesse. Det ville være spændende, at få direkte forbindelse med et menneske, der som medborger var med heri.

Større planer med sproget havde jeg egentlig ikke, blot jeg kunne lære så meget, at jeg kunne korrespondere til husbehov, som man siger, da ville jeg være tilfreds, men det gik jo videre.

Efter gennemgangen af en halv snes lektioner, kom lærer Friis, der underviste os, med et postkort fra Rusland, gav mig det, idet han udtalte: »De ønsker jo at korrespondere med en russer, her er een De nu skal korrespondere med«.

Jeg folte mig ikke stor og gjorde forskellige forsøg på at afslå, til jeg havde lært noget mere, men uden held.

Kortet var fra en læge i den røde armé, han havde bopæl i Odessa. Helt let var det ikke at få skrevet det første prospektkort, og særlig interessant har det sikkert ikke været for lægen at læse det. Spændt ventede jeg nu at høre fra ham. Jeg havde foreslået, at vi i den første tid kun skulle korrespondere med illustrerede postkort, dem kunne der ikke skrives så meget på, det gjorde sagen lettere. Efter mindre end en måned havde jeg svar, — et interessant postkort, alene billedet fortalte en hel del, det var noget større end vore illustrerede postkort, og det skrevne omfattede en del mere end jeg havde tænkt mig. Glad blev jeg, da jeg hurtigt kunne tyde indholdet.

Foruden at lægen havde fortalt en hel del om sig selv, stillede han mig enkelte spørgsmål, som jeg nu skulle besvare. Begyndelsen var gjort, kortene afløstes af breve med billeder i, ofte lange breve, hvori vi fortalte hinanden om livsbetingelserne i Rusland og her. Interessant var det, at sammenlignede lønninger og priser på forbrugsvarer. Vi sammenlignede de sociale forhold og fortalte om naturen, diskuterede den politiske udvikling i verden, der foruden vore private mindre og større oplevelser. Meget af det mystiske forsvandt og blev til kendskab og viden.

Gennem en annonce begyndte jeg at korrespondere med en anden russer, det var en bogholder på et stort elektricitetsværk i Stalingrad, ligeledes fra ham var det en stor oplevelse at høre om hans erfaringer, det skal lige tilføjes, at han havde den fineste håndskrift, man kan tænke sig, hvert enkelt bogstav stod lige så klart som det trykte.

Sidst i trediveerne standsede forbindelsen med russerne, uden varsel, der kom ikke flere svar. Nu kunne det skyldes manglende interesse, men lægen havde sidst sendt en del bøger fra Rusland på Esperanto som bytte for »Plena Vortaro« en esperanto ordbog, som ikke kunne købes der. Der var den mulighed at tilbytte sig den, og det var det han forsøgte, men forbindelsen blev afbrudt forinden bogen skulle afsendes herfra.

Længe før disse forbindelser blev afbrudt havde jeg fået venner i flere andre lande, abonnerede blandt andet på blade fra arbejder-esperantisternes verdensforbund, og fået et lille indblik i den omfattende esperantolitteratur fra de forskellige verdensdele.

Mine spørgsmål om esperantos værdi har jeg fået besvaret, og de opfylder alle løfter.

En viden og indsigt i mange forhold fås gennem den direkte forbindelse med mennesker fra de steder hvorfra man ønsker oplysninger, og det venskab, der opstår mellem de mange udenlandske kammerater er af uvurderlig værdi.

Holger Hansen

Intermaciaj feriaj kursoj en Helsingo.

La kurskomitato denove invitas samideanojn en la tuta mondo por partopreni la internaciajn feriajn kursojn, kiuj okazos en „La internacia altlernejo“ en Helsingo. De 1931 tiuj kursoj okazas konstante ĉiujare, antaŭ kaj post la milito kun 2—300 partoprenantoj ĉiufoje, el multaj diversaj landoj.

Ĉiuj partoprenantoj loĝos kaj manĝos en la internacia altlernejo. Jen la gran-

daj avantaĝoj de tiaj kursoj, ĉar tiel la multaj diverslandaj partoprenantoj havos okazon por trovi internaciajn amikecon kaj por ekzerci nian lingvon praktike. La manĝaĵo estas abunda kaj bona, kaj la ĉambroj estas belaj kaj puraj. Ili estas 2—4 personaj. Unupersonaj ĉambroj ne estas haveblaj. Ankaŭ la amasloĝejoj por po 10—20 personoj estas bonaj. Ĉiuj havos sian propran liton.

Ĉiuj estas kore bonvenaj!

Aligojn kaj informpetojn bonvolu sendi (antaŭ 15/6) al

S-ro L. Friis,
Ingemandsvej 9 Aabyhøj,
Danlando.

El »Sennaciulo«

Ne de supre!

Kiam Zamenhof en 1887 dissendis sian unuan broŝuron en la mondon, li certe ne konjektis, ke pli ol sesdek jarojn poste lia lingvo ankoraŭ ne estos ĝenerale enkondukita. De tiam la esperantistoj spertis, ke koncerne le plenumiĝon de sia plej arda deziro ili ne estu tro optimismaj.

Sed, ĉu dum la pasintaj jardekoj ili lernis, laŭ kiaj vojoj ili agu por atingi sian celon? Ne! Oni tamen ne diru, ke la esperantistoj, speciale iliaj organizoj kaj institucioj, lasis al si forgliti iun ajn okazon. Male, multaj, multegaj estas la okazoj, kiujn ili kaptis por sia propagando. Oni memoru nur la multajn agadojn favore al Esperanto-instruado en la lernejoj, proponojn en partiaj kongresoj, agadojn ĉe sindikatoj, propagandajn manifestaciojn, prelegojn, ekspoziciojn, reklamon kaj aplikon de Esperanto ĉe foiroj, societoj por turismo, ĉe Ligo de Nacioj, Internacia Laboroficejo, poŝto, telegrafo k.m.a.

Se ni konsideras ĉion ĉi, kaj ĉe tio konstatas, ke la nombro da esperantistoj, kiom ajn disvastigita, tamen estas relative ankoraŭ bagatela, ke preskaŭ ĉiuj Esperanto-organizoj troviĝas en malfacilaj cirkonstancoj, ke post tiom multe da jaroj da sindediĉa fervorado la akiritaj rezultatoj ankoraŭ estas tre modestaj, tiam trudiĝas al ni la demando, ĉu la negravaj rezultatoj sufiĉe kompensas la faritajn oferojn.

Tio tamen ankaŭ ne signifas, ke ni estu tute malkontentaj! Unu grava rezultato ja estas atingita, kiu, kvankam ne akceptinte konkretan formon, tamen preskaŭ ĉiutage estas konstatebla: por temojnieniu plu Esperanto estas fremda afero; Esperanton jam ne trafas anatemoj de sciencistoj; Esperanto jam ne estas objekto por moko, ironio kaj sarkasmo. Esperanto havas en la nuna

tempo multe da amikoj, kvankam bedaŭrinde al tiuj ĉi amikoj „mankas tempo“ (aŭ inklinoj?) por lerni la lingvon. Tio estas tamen grava faktoro, sur kiu nia plua propagando estu bazita.

Ja iam ni esperis pli ĝin fortan efikon de nia propagando. Ĉu ni do en la pasintecomisaranĝis ĝin? Certe ne en tio konsistas nia eraro; ni „palpis“ en ĉiuj direktoj, klopodis favorigi al ni instancojn altajn kaj malaltajn, sed ne konjektis, ke vere efika apogo estas akirinda nur ĉe la *popolamaso* kaj ĉe ĝiaj reprezentantoj.

En niaj propagandoj broŝuroj, artikoloj kaj prelegoj ni kutimas kompari la utilon de Esperanto prefere kun la utilo de la modernaj trafikiloj, kaj en materia, kaj en spirita senco: navigacio, fervojoj, aviado, poŝto, telegrafo, radio k.m.a. Kaj prave. Sed ĉe tio ni forgesas, ke tiu ĉi komparo en unu rilato lamas: kvankam ĉiuj ĉi trafikiloj teorie ekzistas por la utilo de l'popolo, koncerne ilian perfektigadon ĉiam estas unuavice konsiderata la demando: kian financan profiton tio havigos?

Nu, ĉu Esperanto, se iam enkondukita, havigos financan profiton? Ni ne neglektu profiton, sed por tiuj institucioj por kiuj la profito estus plej granda, ĝi ne kompensus la malprofitojn, kiujn ĝenerala uzado de Esperanto alportus al ili, nome la ŝtatorganizoj, mallonge: la ŝtotoj. Ni ne forgesu, ke ni vivas ankoraŭ en kapitalisma socio, malgraŭ la konstante progressanta forto laboristara, kiu bedaŭrinde ofte estas pli fiktiva ol reala pro la ankoraŭ efike valida kapitalisma „dividu kaj regu“-taktiko. Kaj la kapitalismaj ŝtatoj ĉiam pruvis, ke ili ne estas inklinaj progresigi la interkomprenon inter la popoloj. Ĉar ili volas, ĉiu por si, teni la popolon en sia povo, la unua premiso estas, ke la popolo akceptu nur tion, kion ĝia registaro bonvolas al ĝi kredigi. Kiom, ĝenerale, degeneris la gazetaro, origine fondita kiel institucio por objektivaj informi la popolon! Ni scias: pligrandparte informas prefere pri tio, kion la registaroj bonvolas antaŭmeti al siaj popoloj. Se la kapitalo ne rekte partoprenas en la gazetoj per akcioj, ĝi almenaŭ ligas ilin al si per subteno per anoncoj k.s., tiel bridante eĉ iujn t.n. laboristajn gazetojn.

Se la popoloj efektive reciproke komprenus sin, tio naskus danĝeron por la nuntempaj ŝtataranĝoj. Militoj estus, se ne tute malebligataj, tamen multe malpli entrepreneblaj ol ĝis nun. Kaj iasence Zamenhof per sia „interna ideo“ tamen prave puŝis sian aferon en la ĝusta direkto, kvankam Esperanto certe ne lik-

ODENSE

Rasm. Holbeck & Søn Akts.

Jern og Kul

ODENSE - TLF. 24 og 99

Møller & Co., Odense A/S

Fabrik for akkumulatorbatterier til el-værker, automobiler, motorcykler, radio, skibe, telefon m. m.

Spis flere Dølser

Odense Pølsevogne

Telefon 5071 - 1425

Svend Jensen

Maskinværksted
Cylinderudboring og Lejer

Danmarksgade 61
Odense - Telf. 10670

H. E. Christiansen

Fremstilling af Masseartikler
Revolver- Automat- og Drejearb.
samt el. Hærdning.

Rugaardsvej 240
Odense . Telefon 12869

Gør Deres indkøb

hos vore annoncører

Karl N. Damsted

Planteskole

»Bakkely« Søhus
Tlf. Odense 5643

Carsten Petersen & Co.

Kul og Koks

Nørregade 68
Telefon 2215 (3 Ledn.)
Odense

H. Hørlücks Skole

Odense, Slotsvænget 3,
Tlf. 3064.

5 forberedelsesklasser og 3
eksamensfri mellemskoleklasser
Træffetid 14-15, lørdag undt.

ANNA THIELE

Nørregades Friskole

Barneskole for drenge og piger.
Nyt skoleår 1. april.

2-årig kursus til præliminær-
eksamen.

M. SKRIVER, forstander,
Odense, Skulkenborg 5, tlf. 1571

Automobil-Sadelmager

Emil Jensen
Leverandør til DSB-Rutebiler
Odense, Pjentedamsgade 21
Tlf. 5920
Værksted: De forenede Auto-
mobilfabriker

Urmager og Optiker

Anker Hansen

ODENSE
Kongensgade 36 . Tlf. 9836
(Indg. i Grønnegade)

A. Classen-Smith

Elektriske Artikler en gros

Vindegade 12-14
Odense . Tlf. 3966-4057

Dansk Møbelplade- og Finérfabrik

Odense . Tlf. 5188

Malerfirmaet

Andersen & Holst

Udfører Arbejder for DSB
Østre Stationsvej 13
Odense . Tlf. 284 - 1390

Hans Jørgensen & Søn

Udfører Arbejder for DSB
Pjentedamsgade 49
Odense . Tlf. 683

Langeskov

A/S Langeskov Handelshus

Telefon 42

Kolonial . Isenkram . Korn
Foderstoffer . Bygningsartikler
Brændsel

BRDR. VESTERVIG

Langeskov Trævarefabrik
Tlf. 41

A/S Langeskov Ploufabrik

Specialfabrik for
Plove, Radrenserer og Harver
Langeskov . Telf. 38

vidus aliajn kaŭzojn de miskompreno.

Per ĉi supraj vortoj mi klopodis argumenti, ke kapitalisma ŝtato certe ne iniciatos por enkonduko de rimedo, kiu, se aplikate en internacia amplekso, povus kontribui al subfosado de la kapitalisma sistemo, aliavorte: al ĝia propra pere.

Kion ni ĝis nun faris pro nia propaganda entuziasmo? Ni kaptis ĉiun rimedon, kiu ŝajnis konvena al nia celo. I.a. ni volonte utiligis brilajn nomojn de famuloj, de eminentaj kaj altrangaj personoj, kiuj okaze sciis Esperanton aŭ almenaŭ favore sin esprimis pri la lingvo. Per tio ni takte ekspluatis la psikon de l' amaso, kiu ŝate akceptas tion, kion aprobas altrangaj aŭ popularaj personoj. Sur la popola psiko oni ja bazis propagandajn eldonojn kaj aranĝis enketojn por akiri favorajn opiniesprimojn! Ĉu la esperantistaro en ĉiu lando ne sentas fieron, se inter ĝiaj ŝtatistoj aŭ aŭtoritatoj ekzistas esperantisto?

Estas sendube pravigebla, ke ni propagandecle utiligas tiajn eldirojn. Sed, ĉu tiaj faktoj, sen konsidero pri la impona efekto al la amaso, liveris al ni ian konkretan utilon? Ĉu niaj katolikaj samcelanoj, kiuj respektas mencias la esprimojn de siaj papo Pio Xa kaj kardinalo Van Rossum favore al Esperanto, iam spertis, ke tiuj eldiroj efektive utile efikis al ilia movado? Ĉu la esperantistoj, kiuj en kelkaj landoj okupis aŭ -as ministran funkcion, iam faris ion por nia movado? Ĉu aliaj eminentuloj, kiuj pruviĝis tiom favoraj al Esperanto, iam efike subtenis nin? Ne! Atentu bone! mi neniel volas roproĉi ilin pro tio! Por nia movado ili nenion povis fari, ĝuste ĉar ili pli ofte apartenis al la popolklaso, kiu ne havas intereson anstataŭigi la diversajn „flikrimedojn“ de internacia „kompreno“ per rimedo celtrafa, sed ne servanta celon ilian! Kaj, eĉ kiel reprezentantoj de la laborista klaso, ili ne povis agi favore al Esperanto, ĉar nia socia „ordo“ ne toleras tian „revolucion“ agon, kia estus ĝenerala enkonduko de Esperanto en la lernejojn, kaj ĝi sendube klopodos laŭpove kontraŭi multajn aliajn bonfarojn por la popolo.

Mi neniel intencas malaprobi tiun ĉi aspekton de nia propagando. Oni senri-

skte daŭrigu ekspluati favorajn opiniesprimojn pri Esperanto de diversaj famuloj en politiko, scienco, arto kaj eĉ sporto, kondiĉe ke oni ne esperu el tio tre grandan efikon, escepte de l' impresoj al la popolo psiko.

Ĝenerale la esperantistoj atribuas tro da valoro al momentaj sukcesoj (et) oj, rezultintaj el okaza helpo de aŭtoritatoj. Tiaj sukcesoj post certa tempo nuligigas kaj tio malfavore efikas al multaj adeptoj. Sendube ĝi estas unu el la kaŭzoj, eble la ĉefa pro kiu multaj iamaj fervoruloj post tempo forlasas niajn vicojn tute seniluziigitaj. Ni konsciu, ke ĉiu tia sukceso havas nur provizoran valoron, ne realan.

Prefere ol unuspire menci Esperanton kun aliaj trafikiloj, mi volus kompari nian celadon kun la agadoj por popolinstruado, socialaj aranĝoj, limigita laboraŭro k.s., kiuj kostis jarojn kaj jarojn da laboro, ĝis kiam la diversaj registaroj finfine decidigis kontentigi tiurilate la postulojn de l' popolo, sed nur paŝon post paŝo kaj pogute, kun la evidenta intenco tuj reprimi ion, kiam malfortigis la postuloj de l' popolo. Se ni akceptos tiun komparon, ni ekkomprenas, pro kio Esperanto ne same kiel tre multaj aliaj praktikaj inventoj, en kelkaj jaroj estas ĝenerale enkondukita. Ne pri la praktika utilo temas, sed pri la financa profito kiun kapitalisma ŝtatorganizo vidas en ĉiu afero. Neniu ja dubas, ke, se oni inventus armilon, kies efiko multe superus tiun de la atom- aŭ hidrogenbombo, oni senprokraste ekspluatus tiun inventon. Pluraj grandaj ŝtatoj dezirus posedi ĝian monopolon. Ĝia enkonduko certe ne postulus sesdek jarojn.

La realigo de popolinstruado kaj de diversaj socialaj leĝoj kostis jardekojn da batalado, de l' popolo, de socialistaj fervoruloj. Nur pro la nerezisteblaj postuloj de la popoloj la registaroj finfine devis cedi. „Grandaj homoj“ ĉe tio neniel helpis!

Mi estas konvinkita, ke ankaŭ la enkondukon de Esperanto ni neniam akirus sen fortaj postuloj, kiujn same kiel koncerne la aluditajn leĝojn, devos subteni la popolo mem. Tiam nek la opinioj de eminentuloj, nek la favoro de aŭto-

ritatuloj iom valoros. Nur la popolo decidu pri la estonteco de Esperanto, same kiel pri aliaj siaj interesoj ĝi jam decidis kaj ankoraŭ decidos. Sed ĝis kiam venos tiu tempo, nin atendas la tasko fari Esperanton populara, akiri al ĝi la simpation de la laboranta popolo. Kiel plenumi tiun taskon kiel eble plej celtrafe, pri tio decidu niaj propagandaj organizoj.

Se ni sobne kaj kun sento por realo konsideras tiun ĉi ne sufiĉe atentitan aspekton de nia movado, kaj precipe, se ni edukas niajn novajn adeptojn en tiu senco, la unua sukceso supozeble jam estos, ke ni ne plu perdos tiom da samcelanoj pro „seniluziigo“, ĉar ili jam antaŭe estos harditaj kontraŭ momentaj malsukcesoj. Ni konsciu, ke la ĝermo de seniluziigo ofte kuŝas en tro streĉita entuziasmo, kiu vualas la menson kontraŭ la realo.

G. J. Degenkamp.

Tjekoslovakiske jernbane typer. 9



Ledvogeter.

Amts- Arbejdsanvisningskontoret

AALBORG . NYHAVNSGADE 12

Gratis Arbejdsanvisning til

Landbrug . Haandværk . Industri og husligt Arbejde

Aabent Kl. 8—17 . Lørdag 8—13

Tlf. 2782 - 2960

Mangler De arbejdskraft!

Ved henvendelse til nedennævnte kontor vil man stedse være Dem behjælpelig med fremskaffelsen af den ønskede arbejdskraft indenfor enhver branche.

Amts- Arbejdsanvisningskontoret

SLOTTET . ODENSE . TLF. ODENSE 1770

Ringkøbing

$\frac{A}{S}$ Ringkøbing
Uldspindleri & Tæppefabrik

Herning

Alex Lyhne

Metalvarefabrik
Herning . Tlf. 1041

Bil uden Fører

Velh. Opel Super Six udlejes.
Husk min Forhandling af
Mælk - Fløde - Smør
fra Mejeriet »Danalyst«
Mogens Johansen
Herning, Skolegade 74 . Tlf. 1298

Gælder det OST saa husk

Torvedagene Tirsdag og Lørdag
hos J. P. JENSEN,
hvor De faar de bedste
Kvaliteter.

Poma Musikhus

Poul Petersen
Stort Udvalg i Radio-Modtagere
Radioservice
Herning . Fønnesbechsgade

Husk

NYMA TRICO

Alt i Trikotage
Mary Nielsen
Herning . Skolegade 18

Schack Nielsen

Dreyers Eftf.
Farver og Laker - Stort Udvalg
i Tapeter.
Herning, Østergade 20 . Tlf. 576

Fiskehallen

W. Graakjær
Bredgade 59 . Tlf. 932
Herning

Ikast Vulkaniseringsanstalt

v. Einer Madsen
Udfører Arbejder for DSB
Ikast . Østergade 26 . Tlf. 140

Esbjerg

L. Pedersen & H. Christensen

Murermestre
Udfører Arbejder for DSB
Esbjerg . Gormsgade 26



Esbjerg - Tlf. 545
Ure - Guld - Sølv - Optik

Ribe Boghandel

Mogens Koefoed
overfor Raadhuset . Tlf. 77
Leverandør til DSB

Vejle

L. P. Hansen

Farveri - Renseri
Nørregade 10 - Tlf. 270
Vejle

Henrik Koch & Søn

Akkumulatorfabrik
Blegblanken 6-8
Vejle . Tlf. 1241

Husk — vor Slagter er

H. Kölln

Slagteri og Pølsefabrik
Søndergade 13
Vejle . Tlf. 206

London Herre-Magasin

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

Randers

Gørup Christensen

Installationsforretning
RANDERS
Houmeden 11 . Tlf. 2115

Bandagist N. Ditlev

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

Horsens

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

$\frac{A}{S}$ Cyklebørsen

Horsens - Nørrebrogade 8
Tlf. 1423 - 1424

Chr. Filtenborgs Eftf.

v. Carl Brøe 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.
Horsens, Borgergade 18, Tlf. 1196

G. Dencker Christensen

Hjemmebageri
Skolegade 10
Horsens . Tlf. 496

Tapethuset

Oscar Møller Nielsen
Malervarer - Tapeter
Rullegardiner - Persiennør
Horsens, Smedeg. 18

Vestergades Isenkram

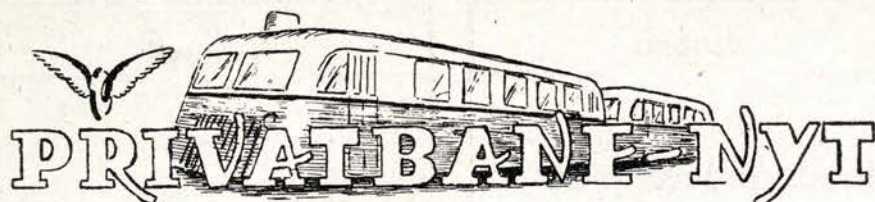
♂ K. Steiniche
Vestergade
Horsens . Tlf. 304

Husk

Østergades Bageri

Østergade 24 . Tlf. 1444
Horsens

VOGNFABRIKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS



PRIVATBANE-NYT

Færgerute Juelsminde—Kalundborg.

Fra privat side har der længe været arbejdet energisk på at få etableret en færgerute mellem Juelsminde og Kalundborg. Øst- og midtjyllands vognmænd hævder, at det er en mere direkte forbindelse med København end som når vejen går over Storebælt eller over Hundested. En vognmand fra Randers har i øjeblikket andraget om koncession på en hurtigrute Ringkøbing—København, og denne passerer i disse dage amts- og sognerådene fra Kalundborg til København, og det er således meningen at denne rute skal føres over Juelsminde—Kalundborg.

Næstved—Præstø—Mern banen.

I anledning af anlæget af den nye ringvej ved Næstved, skal der bygges en viadukt over banen på det sted hvor vejen skal skære banen. Banelegemet skal i samme anledning sænkes 2—3 meter på en strækning af ca. 1 km. 40 mand flyttede i løbet af een nat sporet 15 meter ind mod statsbanesporet, således at der kan graves af banelegemet på dette stykke.

En arbejdsstyrke på 30—40 mand er fra Præstø st. gået i gang med at udskifte skinner og sveller på den 16 km lange strækning til Næstved.

Nærumbanen.

Fra 20. maj indfører banen 20 minutters drift i myldretiden d.v.s. fra kl. 6—9 og fra kl. 14,30—19 på hverdage og fra formiddagen til kl. 22 på søndage. Dette er blevet muligt ved at stationerne Slotsparcken, Fuglevad, Borrebakken og Præstevang nedlægges, ligesom Ørholm st. moderniseres således, at man kan undgå den rangering, der for tiden må foretages her når der skal krydses. For 12.000 kr. har banen købt en brugt 21 personers bus, der skal transportere de rejsende fra de nedlagte holdsteder til Jægersborg.

Gribskovbanen.

Turistforeningen i Gilleleje er misfornøjet med, at der ikke i år indsættes gennemgående vogne fra Gilleleje til København søndag aften. Banens ledelse mener, at den nye ordning med at føre aftentog igennem over strækningen Græsted—Hillerød, hvorfra der straks bliver forbindelse

mod København. Denne ordning medfører, som vi meddelte i forrige nr., at rejsetiden derved nedsættes med 24 minutter i forhold til den tidligere ordning med gennemgående vogne.

Odderbanen.

En aften ved 22-tiden måtte en bilist standse op for rangeringen ved Tornøgade i Odder. Dette blev han meget fornærmet over og overfusede personalet. Da dette fandt mandens adfærd besynderlig, blev politiet tilkaldt og dette fik konstateret at manden var påvirket i middelsvær grad, hvorefter han blev indsat i detentionen og blev frataget kørekortet.

Varde—Nr. Nebel Jernbane

der skal have hele sin stækning sporforstærket med nye 18 m 27,55 kg skinner, har nu igen begyndt skinne- og svelleudvekslingen, efter at man på grund af vinteren har haft arbejdet standset siden jul. Der arbejdes nu i to hold, og det ventes at hele arbejdet vil være tilendebragt inden vinteren. Alle skinner, sporskifter og sveller blev leveret sidste år, og herved er der sparet store beløb.

Som skinnebefæstelse gør man forsøg med de nye fjedrende skinnespiger, og man håber herved at kunne undgå den skinnevandring, som banen har været plaget med i mange år.

Langs strækningen hilses arbejdet med

stor glæde af arbejderne, der særligt på vestkysten har mærket arbejdsløsheden.

Aalborg Privatbaner.

Den 21. juni fylder togfører J. P. Jensen, Aalborg, 60 år. Sæby-Jensen, som han kaldes til daglig, for at han kan kendes fra alle de andre Jens'ner, er en absolut solid og pligtopfyldende mand, som både publikum og banernes personale er godt tjent med at have til medarbejder. Jensen er kendt som en rolig mand, der altid har nøje tilrettelagt sit arbejde på stationerne før toget standser.

Hjertelig tillykke med fødselsdagen!

—høj.

April dagbogen

1. Efter ønske fra trafikudvalget for Sønderborg har D.S.B. idag overtaget den hidtil privatdrevne bilrute Brunsø—Broager—Snogbæk/Sattrupskov.
5. En 4-årig dreng var ved godt 18-tiden kommet ind på sporet ved Mørup vejen i nærheden af Fjenneslev. Banearbejder Bent Andersen, der var blevet gjort opmærksom på faren for barnet, sprang ned ad baneskråningen, og med alvorlig fare for sit liv, lykkedes det ham at få drengen og sig selv i sikkerhed lige før lyntog »Sønderjyden« passerede stedet.
6. Et arbejdstog kørte i formiddags ind i siden på et udgående godstog på Vigerslev st. Personalet i posten var



Toguheldet på strækningen Heinsvig—Vorbasse.

Sønderborg

Kornimporten for Als og Sundeved ^{A/S}

Sønderborg . Tlf. 2327

Dybbølgedes Cykleforretning

v. F. Køhler
Sønderborg . Tlf. 3116

I. Kjølhøth

Glarmester
Udfører Arbejder for DSB
Sønderborg
Jernbanegade 23 . Tlf. 2361

Tønder

Carl Tiedemann ^{A/S}

Trælast
Byggematerialer . Kul
Leverandør til DSB
Tønder Øst . Tlf. 56-57

Emil Thiesen

Sadelmager & Møbelpolstrer
Tønder - Kogade

August Rathge

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Jernbanegade 1
Tønder . Tlf. 157

Fr. Bohde

Glarmester
Udfører Arbejder for DSB
Østergade 20
Tønder . Tlf. 770

C. Tonnesen

Terrazzo og Cementstøberi
Udfører Arbejder for DSB
Jernbanegade
Tønder . Tlf. 161

A. S. Kastberg

Malermester
Udfører Arbejder for DSB
Kongevej 23
Tønder . Tlf. 547

Hobro

Skjød Andelsmejeri

Bestyrer J. J. Pedersen
1. Kl. Mejeriprodukter
Skjød . Tlf. Skjød 2
Hobro

Landbosparekassen

for Hobro og Omegn

Kontortid: 10-12 — 14-16
Lørdag 10-12

Tlf. 455

A. Neergaard-Henrichsen

Aut. Gas- og Vandmester
Blikkenslager . Skiferdækker.
Alt i Bygningsarbejde.
Leverandør til DSB

Hostrupvej 17
Hobro . Tlf. 291

DSB Vognmand

Frøde Jensen
Al lettere Vognmandskørsel
Horsøvej 8
Hobro . Tlf. 622

Møbelfabriken THELMA

Th. Hermansen
Klejtrup pr. Onsild
Tlf. Klejtrup 42

Hobro Cementstøberi

Løgstørvej 1 . Tlf. 197
Hobro



Havde

Deres annonce
stået her
var den altså
blevet læst.

Holbæk

Holbæk Maskinfabrik ^{A/S}

HOLBÆK - TELEFON 195

Vulkaniseringsanstalten

VULKANO

Joach. Olsen

Lev. til DSB Rutebiler

Algade 65
Holbæk . Tlf. 280

J. H. S.

L. C. Glad & Co. ^{A/S}

Kem. Fabrik
og Oliedestillation

Bogtrykkeriet Centrum

Vesterbrogade 60 A
København - Telf. Eva 1979

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**

forinden opmærksom på den faretruede situation og havde vinket stop til begge tog, hvorved farten var blevet taget af togene. Begge hovedspor var spærret et par timer.

11. På Troldhede banen afsporede i formiddags et godstog bestående af dieselloko og 9 vogne på strækningen mellem Hejnsvig og Vorbasse. I 2 da var strækningen spærret for gennemgående trafik.
12. Færgeren »Dronning Ingrid« afleveredes i dag fra Helsingør skibsværft en måned før leveringsdagen.
13. Arbejdsmand Fr. E. Jensen, cvk. Aarhus, blev ved 11-tiden dræbt ved at blive klemt mellem en kran og en mur.
14. Et hestekøretøj blev i nærheden af Pandrup st. påkørt af motortoget fra Aabybro. Der er blinklys ved overskæringen, men kusken havde ikke set dette. Vognen blev knust og den ene hest måtte slås ned, hvorimod kusken og toget kun fik nogle småskrammer.
14. Kongeparret var idag på præsentationssejlad med færgeren »Dronning Ingrid« på Øresund.
15. I Thisted skete i formd. en voldsom eksplosion i Fjerritslevbanens remise, hvorved en del af taget blev revet af. Det har ikke været muligt at fastslå årsagen til eksplosionen.
16. Motortog 781 fra Skive fik ved indkørslen på Durup st. de to bageste godsvogne afsporede. Efter at vognene havde kørt ca. 500 m på svel-

lerne væltede de på overskæringen. I løbet af natten lykkedes det at få sporet ryddet.

18. Færgeren »Dronning Ingrid« blev idag indsat på Storebæltsoverfarten.
23. Kl. 6,30 svigtede strømtilførslen til S-togene på Hellerup st., hvorved opstod forsinkelser på godt 10 min.
23. Dobbeltsporet Doense—Arden blev idag taget i brug.
23. Færgeren »Kärnan« kolliderede ved 23-tiden med et norsk tankskib på overfarten Helsingør—Hälsingborg. Færgeren borede sin stævn ind i tankskibet hvorved opstod lækage i en af skibets tanke. For ca. 400.000 kr. spermacetolie løb derved ud i sundet. Begge skibe kunne fortsætte sejladsen.
23. En af Thisted-Fjerritslevbanens skinnibusser fik i formd. motorskade på Klim st. En tilkaldt motorvogn påkørte en mælkebil på en overskæring mellem Nors og Hillerslev. Lastbilens forparti blev knust, mens der kun skete mindre skade på motorvognen.
26. Et S-tog kørte under rangering ved S-togs remisen på Kh ved 10-tiden ind i en holdende S-togstamme. Portør P. Funch blev en del forskåret af glassplinter.
27. Under overhaling med togene 2744 og 724 på Ydby st. kørte motortoget ind i bagenden af godstoget. Motorvognen borede sig midt ind i den bageste godsvogn. De to næste godsvogne skete der intet med, hvorimod de tre følgende ligefrem løftedes i vejret og blev helt indfiltret i hinanden. Den materielle skade var betydelig, hvorimod der ikke kom personer til skade. Ufatteligt at motorførelsen slap uskadt.
27. I dag afløredes en smuk gravsten, skænket af Dansk Jernbaneforbund, på afdøde sekretær Chr. Vejres grav på Frederiksberg kirkegård.

Troldetoget.

42 bilruter kører til og fra Vejen, og det var bl. a. disse, der slog »Lille Johannes« ud. Et stykke af den nu nedlagte banestrækning er stillet til rådighed for sommerens landsudstilling »Sydjdysk Udstilling« i Vejen. Mellem Vejen st. og udstillingspladsen vil i tiden 1.—17. juni hver dag køre et originalt og morsomt tog, der er døbt »Troldetoget«. Fra jernbanemuseet er lånt et par forhistoriske personvogne, der udstyret med gardiner og blomsterkasser i Storm P.-stilen, og med togpersonale i gamle uniformer, vil blive trukket af et morsomt loko af Jacob-typen.

Et praktisk taksthæfte.

I anledning af den foretagne forhøjelse af godstaksterne henledes opmærksomheden på et nyt og praktisk taksthæfte, der er udarbejdet af kontorassistent G. Nørgård Paulsen, Sydbanegården Holstebro.

Taksthæftet, der er langt mere praktisk end tidligere fremkomne, er på 80 sider i en handy størrelse på 14×23 cm og trykt på godt træfrit papir med stærkt kartonomslag. Hæftet bringer alle statsbanestationer i alfabetisk rækkefølge med stationsnummer, forkortelse og om der er havnebane. Stationsnummer er praktisk ved indførsel i godshæfter og sortering af fragtrapporter i stationsorden. Desuden er anført rubrikker til kilometerafstand, overgangsstation taksterne 1 — 12 + 2 blanke for særlige takster, pres.leje og lev. dyr.

Bag i bogen bringes en alfabetisk fortegnelse over stationernes forkortelse. Der er 2 takstrækker for hver station, således at hæftet samtidig kan anvendes for 2 overgangsstationer, eller også kan rubriken anvendes ved nye takstændringer.

Salgsprisen for det forhånden værende oplag er kun 3 kr. pr. hæfte. I nyt oplag vil prisen blive ca. 8 kr.

Skrap konkurrence.

D.S.B.s nye internationale bilrute, der foreløbig går til Hamborg, får det ikke

Takstheftet

med **alle** statsbanestationer, den store udgave, tilsendes portofrit ved indbetaling af 3 kr. på **postgiro 80605**.

G. NØRGÅRD PAULSEN,
SYDBANEGÅRDEN, HOLSTEBRO

IKAS

ISOLERER MOD

**KULDE . LYD
VARME**

H. WINDT

Rugaardsvej 94 . Telefon 4183
Odense

Osteriet »Dana Blue«

ODENSE

Fabriken

OREDUX

Reducerede Rør . Fittings
Reparationsgafler

Kochsgade 33
Odense . Telefon 12274

½ Gustav Lotze

Odense

FIONETTE

REGNFRAKKER

fra

**A/S SKANDINAVISK
GUMMI-COMPAGNI**

ODENSE

Lytjens
VINE

ODENSE

**The Canned Cream
& Milk Co. ½**

ODENSE

Falcks Redningskorps

Odense ½



Odense . Bergsvej 27

Telf. 14417 - 9417

Indeh.: **P. Hovind & M. Hansen**

*Vi staar til Tjeneste med
vore 5 store komfortable
Turistvogne fra 12-35
Pers. saavel i Indland
som Udlandet med
rutineret Personale.*

Lys - Neon
Kraft - Varme
Sanitet
Belysninger
Samtaleanlæg
Radio

D.E.C.

Odense . Vestergade 37 . Tlf. 1855

S. C. Sørensen ½

Jern . Staal . Rør
Sanitet . Centralvarme
Tekniske Artikler
Maskiner

Telefon 2305 . Postkonto 43632
Telegram-Adr.: Jernlageret
EJLSKOVSGADE 13,
ODENSE

Dansk Andels Ægexport

Odense

let, idet det svenske selskab »Linjebus« lige har købt 100 splinternye busser, der for en stor dels vedkommende vil komme til at køre gennem Danmark på vej til og fra vest- og sydeuropa. Der er således fastlagt fem ugentlige dobbeltture Helsingfors—Paris, to dobbeltture Stockholm—Nice og to dobbeltture Stockholm—Paris—Geneve samt en ugentlig dobbelttur Stockholm—Rom.

Værløse station.

Det er meningen, at Værløse st. til sin tid skal flyttes nærmere mod holdepladsen Syvstjernen, der derefter skulle nedlægges. Det bliver dog næppe foreløbig idet der nu er bevilget 62.000 kr. til ombygning og udvidelser på Værløse st. Men D.S.B. har i disse dage købt ialt 11 byggegrunde på tilsammen 12.000 m² fra Hareskovgård's udstykning på det areal, hvor man til sin tid agter at henflytte Værløse st.

»Damebilletter«.

At det er en yndet sport at forsøge at snyde banerne for billetten er en kendt sag, og der er i virkeligheden ikke noget der ærgrer togpersonalet mere end dette.

I Københavns nærtrafik har det været brugt, at mænd med abonnementskort i toget køber billet til den ledsagende dame, og dagen efter går mændene med kortene ind på stationen og får, under påskud af, at de havde glemt deres kort igår, refunderet den i toget købte billet. For at forhindre dette misbrug sætter togpersonalet nu et hemmeligt mærke på de i toget købte billetter, og det er derved muligt for stationerne bl. a. at se om billetten er solgt til en dame eller en herre.

Grossenbrodde-overfarten.

Da opmudringen af havneindløbet til Grossenbrode har voldt tyskerne større vanskeligheder end beregnet, vil ruten tidligst kunne ventes åbnet til juli. I Gedser er forberedelserne til rutens åbning i fuld gang. Den gamle upraktiske tilkørselsvej til færgen er ved at blive ombygget. Den nye vej skal føre ind i en slags »frihavn« foran stationen hvor told- og paseftersyn finder sted, og til dette formål opføres der en ny ekspeditionsbygning. Der regnes med at kunne ekspedere 70 vogne i timen.

Da der stadig er en del godstransport på Warnemünde ruten har D.S.B. forespurgt russerne om de ville have noget imod, at denn erute blev besejlet om natten, men der er endnu ikke indgået svar på dette.

Ferie-ekspressen.

Et rejsebureau har i tidsrummet 17. juni til 12. august lejet et eksprestog af D.S.B., der hver søndag morgen afgår fra Kh til strækningen Esbjerg—Vemb, hvor der på forskellige hoteller er reserveret ca. 400 sengepladser, og der vil blive tilbudt ferieophold på en eller flere uger til meget billige priser, der for mand, hustru og børn ikke overstiger, hvad der udbetales i feriepenge af en gennemsnitsindtægt.

Det er ikke alle, der ved —

at landsnævnet påny har udsat afgørelsen vedrørende bilruten Ålborg—Holstebro.

at det nye elektriske sikringsanlæg på Køge st. nu er taget i brug.

at stykgodsbefordringen på strækningerne Esbjerg—Struer og Struer—Langå fra sommerkøreplanens ikrafttræden er overgået til bilbefordring med Holstebro og Skive som udgangspunkter. Nyordningen betyder, at togpersonalet i Struer reduceres med 15 mand.

at handelsstanden i Haderslev beklager sig over D.S.B.s godsudbringning med Kolding som fordelingsby, der er et indgreb i byens fragtruters rentabilitet.

at D.S.B. har søgt koncession på en ny hurtig-bilrute Ringkøbing—Herning—Silkeborg—Århus.

at der indenfor det nordjyske hjemmevern er oprettet fire jernbanekompanier.

at der ved Østerport st. er indrettet en fortovsrestauration med plads til 76 gæster.

at D.S.B. har søgt koncession på en ny bilrute Fåborg—Korinth.

at Kolind st. er blevet forsynet med 2. perron.



Bjerndrup.

Trafikekspedient J. Johansen, Thyregod, er forfremmet til stationsmester i Bjerndrup, hvor stmst. N. Iwersen e. ans. er flyttet til Rinkenæs st.

Charlottenlund.

Stationsleder V. Christensen, Kh, er udnævnt til stationsforst. i Charlottenlund, hvor stfst. J. J. S. Jørgensen har søgt afsked p. gr. af alder (65 år).

Hedensted.

Stationsforst. I. B. Cramon, Snedsted, er forfremmet til stfst. ved Hedensted st., hvor stfst. L. J. Hyttel har søgt afsked p. gr. af alder (67 år).

Sorø.

Trafikkontrolør O. K. Koksang, Gb, er udnævnt til stationsforst. ved Sorø st., hvor stfst. T. S. G. Howy-bang har søgt afsked p. gr. af alder (69 år).

Sludstrup.

Stationsmst. L. F. Pedersen, Studsgaard er e. ans. forflyttet til Sludstrup, hvor stmst. R. S. Hansen e. ans. er flyttet til Vipperød.

Ullerslev.

Stationsforst. K. T. Sack, er forfremmet til stfst. ved Ullerslev st., hvor stfst. H. A. N. M. Hansen har søgt afsked p. gr. af alder (69 år).

Dødsfald.

Pens. maskinpasser J. P. Hansen, Gb, 79 år.

Pens. togfører K. O. K. Larsen, Kh, 77 år.

Pens. bromand H. P. Hansen, Fredericia, 76 år.

Pens. stationsforst. M. P. Hansen, Holsted, 75 år.

Pens. rangerformand H. Hansen, Struer, 75 år.

Pens. pakhusformand R. Rasmussen, Odense, 75 år.

Pens. o.skibsfyrbøder M. Kristensen, Korsør, 76 år.

Pens. stationsforst. E. H. Fenger, Ryomgaard, 68 år.

Banenæstfmd. O. J. Olsen, Vedbæk, 68 år.

Pens. baneformand J. V. Lassen, Haselager, 65 år.

Pens. overportør H. P. A. Hansen, Kh, 65 år.

Overportør K. V. Nielsen, Varde, 64 år.

Togfører C. R. Jordhøj, Kh, 64 år.

Rangerformand Markus Nielsen, Ålborg, 63 år.

Lokofører C. P. Clemmensen, Ålborg, 58 år.

Stationsmst. N. Svoldgaard, Døstrup Sønderj., 57 år.

Pens. stationsbetj. R. M. Hansen, Nørrebro, 57 år.

Overportør J. P. S. Jørgensen, Roskilde, 56 år.

Lokofører M. V. Rasmussen, Haderslev, 53 år.

Stationsmst. P. N. Jacobsen, Gudme, 53 år.

Værkmester A. A. Johansen, Aarhus mdt, 49 år.

Overtrafikass. M. Hansen, Lyngby, 49 år.

Lokofører O. C. Schmidt, Esbjerg, 44 år.

Jernbane-idræt



DSB Skytteforening

København.

Fmd. E. A. Nielsen,
Tietgensgade 68, mezz.
København V.

Vinterskydningen på 15 m er nu sluttet og skydningen på Amager begyndte torsdag d. 26. april og der skydes derefter hver torsdag. Nye medlemmer optages hos undertegnede eller ude på skydebanerne.

Pokal og Præmieskydning 10×10 skud.

Klasse A. Jernbane-Bladets Vandrepokal.

Nr. 1 L. K. Josefsen,
pokalen og 1. præmie 883 p.
» 2 H. Hindahl 2. » 878 »
» 3 E. B. Nielsen .. 3. » 870 »
» 4 E. Håkansson .. 4. » 847 »

Klasse B. Pokalen for klasse B. på 15 m.

Nr. 1 K. L. Mikkelsen,
pokalen og 1. præmie 858 p.
» 2 Esben Hansen .. 2. » 834 »
» 3 S. G. Nielsen .. 3. » 828 »
» 4 P. A. Jensen .. 4. » 827 »

Handicapskydning d. 22. februar.

Nr. 1 L. K. Josefsen .. 1. præmie 98,2 p.
» 2 E. A. Nielsen .. 2. » 98,0 »
» 3 Knud Andersen 3. » 97,0 »
» 4 S. Bjernved 4. » 96,0 »

Serieskydning 10-delt trekant 3 skud.

Nr. 1 E. A. Nielsen 1. præmie 25 p.
» 2 Esben Hansen .. 2. » 23 »
» 3 S. G. Nielsen 3. » 22 »
» 4 O. Arnbo 4. » 21 »

Kap- og præmieskydning mellem skytteforeningerne »Posten« og »D.S.B. København« afholdtes på 15 m d. 3. april.

I konkurrencen om en vandrepokal vandt Posten holdkonkurrencen med 527 p., D.S.B. 518 p., de 5 bedste resultater fra hver forening talte.

De individuelle resultater blev følgende:

Klasse A.

Børge Jensen, Posten .. 1. præmie 92 p.
B. Villumsen, Posten .. 2. » 92 »
C. B. Petersen, Posten .. 3. » 87 »

Klasse B.

K. L. Mikkelsen, D.S.B. 1. præmie 88 p.
I. K. Jakobsen, D.S.B. .. 2. » 87 »
P. M. Arnbo, D.S.B. 3. » 86 »

E. A. Nielsen.



En af påskedagene ringede lokoføreren på et af eftermiddagsseksprestogene til Falck i Vejle, at han nogle km før Tirsbæk havde observeret en dame siddende fast i en mose til livet. Hun havde rakt begge arme i vejret, og lokoføreren ville gerne selv være kommet hende til hjælp, men inden han kunne få standset toget, var han kommet flere km fra stedet, hvorfor han fandt det bedst at fortsætte til Vejle og tilkalde Falck.

LOUWS Bogtrykkeri

Leverandør til DSB
GLOSTRUP
Herstedøstervej 9 . Tlf. 1442

LIND HANSEN
KULTORVET 14 · C. 6288
LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILLED MATERIALE
TIL DE MEST BETYDNINGFULDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN

Falck rykkede ud med ambulance og redningsvogn, og fra Daugaard st. sendte man baneforstanderen derud, ligesom politiet fra Hedensted også mødte for at deltage i redningsarbejdet. Det var dem imidlertid ikke muligt at finde nogen kvinde i mosen, selv efter at lokoføreren var kommet tilstede efter at han havde ført sit tog til Fredericia.

Men opklaringen på mysteriet var den at det var en dame, der havde forrettet et yderst nødvendigt og lovligt ærinde, da hun i det samme blev overrasket af toget!

★

Det var i de år da sukkersygepatienter kunne få akvavit på lægerecept, og hvor akvaviten blev sendt i kasser fra spritcentralen direkte til patienterne. Når Jens Hansen kom på stationen for at hente sin »medicin«, var det altid skik, at han og stationsmesteren tog sig en smagsprøve, men en gang da Jens Hansen kom efter sin snaps var der en fremmed afløser på stationen, og der udspandt sig følgende samtale:

- Skal vi smage på medicinen?
- Nej tak, jeg drikker ikke spiritus.
- Måske jeg må byde på en cigar?
- Nej tak, jeg ryger ikke.

Derefter mumlede manden halvhøjt for sig selv:

— Skammeligt at jeg ikke tog datteren med!

★

Ærede fhv. kunder af min forretning bedes stadig forrette deres ærinder i den af mig overtagne fornyelsesanstalt. Brugte bænkevogne og traktorer omdannes stadig til henholdsvis påhængs- og trækvogne med nye indlagte motorer direkte importeret fra Afrika. Nyeste opfundne fluefangere påsættes gratis. Alt fra samme gamle smertensafdeling og værksted.

Ærbødigt ming.
—høj.

★

Ducor udloves til den, der kan finde det tog vi tabte i Sebbesund i fjor. Dem der vil tjene pengene kan måske komme på sporet ved at gå baglæns fra Halkjær.

—høj.

★

Og så var der —

De unge mennesker i toget:

— Jeg har barberet mig i to år, og hans mindre søster, der havde fulgt diskussionen tilføjede:

— Det kan jeg godt huske, du skar dig forfærdelig begge gange!

ALT *for damerne*

Hjemmet

Uge-Revyen

—de tre ugeblade fra Gutenberghus

Nordisk Diesel ^{A/S}

NORDISK TRACTOR COMPANY
WILLYS OVERLAND SAMLEFABRIK

★

Central 3812 . Rigstelefon 382 . Telegr.-Adr.: Nordiesel
BORGMESTER CHRISTIANSENSGADE 55
KØBENHAVN SV

Når De benytter

HENKOGNINGSGLASSET

KASTRUP

SYLTEGLAS
SAFTFLASKER
MOSTFLASKER

^{A/S} **KASTRUP GLASVÆRK**

er De sikker på et tilfredsstillende resultat!

DANSK

Textilfabrikantforeningens indreg. sælles Varemærke

TEXTILFABRIKANTFORENINGEN

Kontor: Vester Farimagsgade 20, København V.
Telefon Central *6351 & 10109 - Rigstelefon 398
Telegramadresse: »Textilchamber«

Maskinfabriken Phoenix

ODENSE



TLF. 169

JERNSTØBERI

Automobilgods, Specialgods, Bremseklodser
og alm. Maskingods



KEDELSMEDIE

Jernkonstruktioner og Beholdere,
Sporskifter til DSB og
flere Privatbaner



MASKINFABRIK

Brandhaner, Maskiner for Konserverindustrien m.m.
Specialitet: Skyllécisterner

Marsø Støbegods

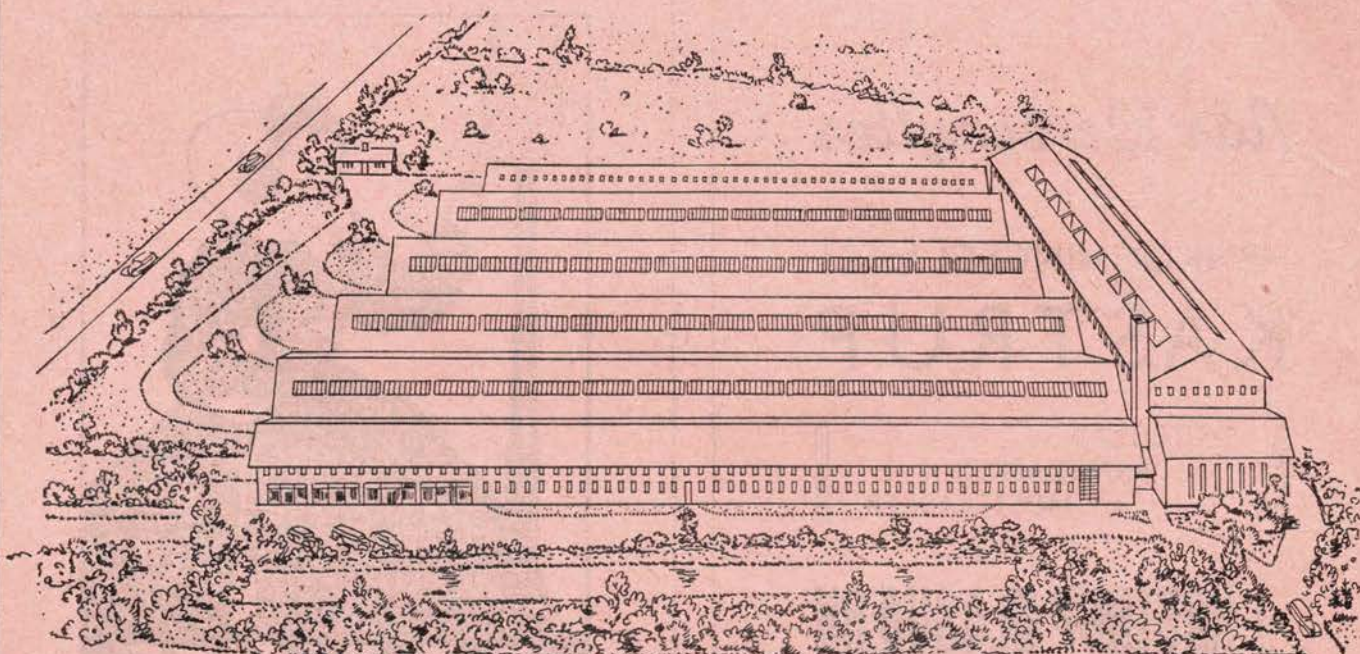


AKTIESELSKABET

N.A. Christensen & Co.

KGL. HOFLEVERANDØR

NYKØBING MORS



Model af DOMI-Fabriken, Glostrup

DANSK OVERSØISK



MOTOR INDUSTRI $\frac{1}{8}$